

Resvaneundersökning i Nyköping
Augusti 2024

Dokumenttitel: Resvaneundersökning i Nyköping – 2024

Skapat av: Point AB

Foton: Shutterstock

Dokumentdatum: 2024-09-30

Version: 5.0

Uppdragsgivare: Nyköpings kommun

Kontaktpersoner: Magnus Bäckmark

Innehåll

Förord	5
Sammanfattning av resultaten	6
1. Metod och genomförande	10
1.1 Metod	10
1.2 Urval och geografisk indelning.....	11
1.3 Utskick	13
1.4 Svarsfrekvens	14
1.5 Undersökningens validitet.....	14
1.6 Internt bortfall	16
1.7 Viktning av materialet.....	16
1.8 Geografisk kodning	16
1.9 Förflyttningar som ingår i resvaneundersökningen.....	16
1.10 Angivelser av n-tal	17
1.11 Bilagor till rapporten	17
2. Andel som rest och antal resor	18
2.1 Antal resor.....	18
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	24
3.4 Fördelning efter bostad	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	32
5.1 Frekvenser för olika färdmedel	32
5.2 Samband mellan nyttjande av olika färdmedel.....	35
5.3 Nyttjande av kollektivtrafik beroende på tillgång i hemmet.....	36
5.4 Nyttjande av färdmedel beroende på sysselsättning	37
5.5 Nyttjande av färdmedel beroende på utbildning	38
5.6 Nyttjande av kollektivtrafik beroende på bostadstyp	39
6. Förändrade resvanor.....	40
6.1 Hur resandet förändrats	40
6.2 Hur resandet kommer förändras	41
6.3 Intention att minska bilåkandet	42
6.4 Fördelar med att resa kollektivt.....	43

6.5 Fördelar med att cykla eller gå	44
7. Barnens skolresor	45
7.1 Hur de tar sig till skola.....	45
7.2 Anledning till att skjutsa till skolan	46
7.3 Anledning till att cykla eller gå till skolan.....	47
8. Synen på trafiken i Nyköping	48
8.1 Trafiken i Nyköping idag	48
8.2 Trafikplanering i Nyköping	50
9. Resor till/från arbete/studier	52
9.1 Färdsätt efter avstånd till busshållplats.....	52
9.2 Färdsätt efter avstånd till bilparkering.....	53
10. Möjlighet att resa kollektivt	54
10.1 Möjlighet att göra resan med kollektivtrafik	54
11. Ärenden.....	55
11.1 Fördelning mellan olika ärenden.....	55
11.2 Färdsätt och ärende.....	56
12 Reslängd	57
12.1 Reslängd.....	57
12.2 Färdmedelsfördelning efter resans längd	60
13. Trafikarbetets fördelning	61
13.1 Trafikarbetet fördelat på färdmedel.....	61
13.2 Trafikarbetet fördelat på ärenden	63
13.3 Spenderad restid.....	64
13.4 Researbetets fördelning över dygnet och färdmedel.....	65
14. Reseströmmar.....	66
14.1 Reseströmmar inom och till/från kommunen	66
15. Bakgrundsfrågor.....	69
15.1 Sysselsättning.....	69
15.2 Utbildning	69
15.3 Bostadstyp	70
Bilaga: Enkät och resedagbok	73

Förord

Tillgänglighet kan förklaras som med vilken lätthet invånare, företag och organisationer kan nå önskade aktiviteter och utbud. Tillgänglighet uppkommer i transportsystemet genom fysisk mobilitet, markanvändning och rumslig närhet samt genom telekommunikation och it. Det är därför viktigt att öka och följa upp kunskaperna om hur och varför människor reser och vad som påverkar deras val.

I Nyköpings kommun genomfördes våren 2024 en resvaneundersökning. Denna rapport beskriver metod och resultat från undersökningen. Undersökningen ger ett statistisk säkert underlag om resandet i kommunen.

Syftet med resvaneundersökningen är att öka kunskapen om vårt dagliga resande och få svar på varför vi reser som vi gör. Användningsområden för undersökningen är som underlag i samhälls- och stadsplanering, transport och trafikplanering med allt från attityd och beteendepåverkan till infrastrukturåtgärder samt för att följa upp kommunens ambitioner och mål inom området.

Avdelningen Strategisk samhällsplanering på division Samhällsbyggnad har varit Nyköpings kommuns beställare av resvaneundersökningen.

För genomförande av undersökningen har Point AB anlåtats. Projektgruppen för undersökningen på Point har bestått av Markus Lagerqvist (seniorkonsult), Tove Albright Österberg (biträdande projektledare) och Michael Steele (dataanalytiker).

Göteborg, augusti 2024

Point AB

Sammanfattning av resultaten

Minskning i resandet

Andelen Nyköpingsbor som gör minst en resa på en vanlig vardag har sjunkit från 81 procent för fem år sedan till 77 procent i år. I genomsnitt gör de 3,0 resor per dag, en liten minskning från 3,3 resor tidigare. På helgdagar är resandet fortsatt lägre, där 63 procent har gjort en resa, vilket också är en minskning.

Totalt genomförs omkring 100 000 resor per dag av personer mellan 16 och 84 år, bosatta i Nyköping. Precis som 2019 reser personer i åldern 25–44 år mest, medan de över 65 år reser minst.

Liksom för fem år sedan är den vanligaste anledningen till att inte ha rest under sin tilldelade resdag att personen inte har haft några ärenden. Den vanligaste anledningen till att inte resa är fortsatt att man inte haft några ärenden. En markant ökning syns dock i andelen som inte reser för att de arbetar hemifrån, som har stigit från fyra till 14 procent jämfört med 2019, innan pandemin.

Fler cykel- och gångresor

Under veckan dominerar bilen som transportmedel, även om andelen bilresor har minskat från 68 procent 2019 till 64 procent i år. Samtidigt har andelen resor till fots eller med cykel ökat från 24 till 29 procent.

Män reser i större utsträckning med bil än kvinnor, det gäller framför allt resor som görs i bil som ensam förare.

På helgerna är det vanligare med bilresor, främst med flera personer i bilen, vilka står för nästan hälften av helgens resor jämfört med 23 procent på vardagar. Andelen bilresor på vardagar har minskat från 69 till 61 procent, samtidigt som andelen cykel- och gångresor har ökat från 25 till 31 procent.

I tätorten har bilresorna minskat från 61 till 55 procent, medan landsbygden ser en nedgång från 85 till 77 procent. I stället har fler börjat gå eller cykla.

Ökning av leasingbilar och elcyklar

Personer i fristående hus eller radhus gör en större del av sina resor med bil, medan de som bor i lägenheter oftare går eller cyklar.

Även om de flesta hushåll i Nyköping fortfarande har tillgång till bil, har andelen sjunkit något sedan 2019, främst när det gäller privatägda bilar, medan leasingbilar ökar.

Cyklar finns i 83 procent av hushållen, och 16 procent har en elcykel, vilket är en ökning från 2019. Framför allt är det en kraftig uppgång vad gäller andelen som har tillgång till elcykel.

Färre unga har körkort

Andelen invånare med körkort har sjunkit till 86 procent, och den största nedgången syns bland 18–24-åringar, där bara 47 procent nu har körkort, jämfört med 65 procent för fem år sedan.

Färre har tillgång till avgiftsfri parkering

Avgiftsfri parkering vid sin arbetsplats är fortfarande normen. Bland personer som arbetar normala kontorstider har 68 procent tillgång till avgiftsfri parkering. Detta är dock en minskning från 75 procent 2019.

Andelen som får betala för sin parkering har ökat från 27 till 31 procent, medan andelen som får ersättning för egen bil i tjänsten har minskat från 22 till 18 procent.

Färre ensamresor i bil

Även om bilen är det vanligaste transportmedlet, har andelen som ofta reser med bil minskat. Andelen invånare som reser ensam i bil åtminstone någon dag per vecka har minskat från 74 till 67 procent. Andelen invånare som samåker åtminstone någon dag per vecka har minskat från 69 till 60 procent.

Även andelen som cyklar med vanlig cykel åtminstone någon dag per vecka har minskat, från 36 till 29 procent, men här har skett en förflyttning till elcykel och elsparkcykel. Elcykel har ökat från 4 till 8 procent och elsparkcykel har tillkommit, på 2 procent.

Skillnader i resvanor efter kön och ålder

Den största skillnaden mellan mäns och kvinnors resvanor, likt 2019, är att män oftare reser med bil, särskilt som ensam förare. Kvinnor använder däremot kollektivtrafik något mer frekvent och går oftare.

Bilresandet, framför allt ensamåkandet, ökar med åldern fram till pensionen, då det minskar avsevärt. Yngre personer samåker oftare i bil och använder också kollektivtrafik mer, särskilt åldersgruppen 16–24 år.

Gång som färdmedel ökar successivt med ökad ålder – i gruppen 65 år eller äldre är det 69 procent som transporterar sig till fots åtminstone någon dag per vecka.

Olika resmönster beroende på bostadstyp

Bostadstyp påverkar resvanorna tydligt. De som bor i villaområden är betydligt mer frekventa bilister, framför allt som ensam förare, där 55 procent dagligen kör bil själva, jämfört med 35–40 procent i andra bostadsområden. Denna grupp cyklar också mindre ofta.

Boende i hyres- och i något mindre utsträckning bostadsrätt, är de som oftast utträttar ärenden till fots.

Ökad vilja att cykla och gå

När invånarna själva reflekterar över sina resvanor de senaste tre åren, uppger de att de minskat sitt bil- och kollektivtrafikresande, medan fler transporter nu sker till fots.

När nyköpingsborna får sja om framtiden, ser de framför sig att de framför allt kommer att cykla och gå mer. Kollektivresande kommer att öka något, medan det finns en ambition att köra mindre med bil.

Det finns en ambition att dra ned sitt bilåkande som motsvarar runt var femte invånare. Totalt 12 procent av invånarna är bilister som redan provat att ersätta vissa resor eller planerar att göra det. Ytterligare sju procent funderar på att minska bilanvändningen, men är osäkra på hur och när.

Miljöaspekten blir viktigare

Att det är bra för miljön är det främsta skälet till att resa kollektivt är snarlika, fler svarar detta än för fem år sedan. Andra skäl inkluderar bekvämlighet, att man kan slappna av, slippa oroa sig för parkering och läsa eller arbeta under resan.

Det absolut främsta skälet till att välja att cykla eller gå är att det ger motion. Många pekar, liksom för kollektivtrafiken, på miljöaspekten. Till skillnad från kollektivtrafik är även kostnadsskäl viktiga.

Potential att förbättra trafikmiljön för skolbarn

Det vanligaste sättet för barn i låg- och mellanstadieåldern att ta sig till skolan är att gå, själv eller med kompisar, här ser vi en ökning från 2019. Nästan lika många får skjuts med bil.

Skälen till att barn skjutsas är oftast att avståndet anses vara för långt för att cykla eller gå, eller att skolan ligger längs vägen till föräldrarnas arbete eller studier.

Många föräldrar upplever dock att trafikmiljön inte är tillräckligt trygg, och 23 procent uppger att vägen till eller vid skolan är otrygg. För tolv, respektive åtta procent är avsaknaden av en bra cykel- eller gångväg till skolan ett skäl till att välja skjuts med bil.

De absolut vanligaste anledningarna till att barnen går eller cyklar till skolan handlar om att skolan ligger nära hemmet och att barnet vill gå eller cykla.

Mer fokus på cykel och kollektivtrafik önskas

Synen på trafiken i Nyköping är snarlik bilden från för fem år sedan. Den största förändringen är att andelen som säger att man inte kan klara sig utan bil där man bor har minskat från 38 till 31 procent.

När det gäller trafikplaneringen finns fortfarande delade meningar. Andelen som tycker att bilen bör prioriteras har sjunkit från 36 till 27 procent, medan 33 procent inte anser att biltrafiken bör prioriteras alls. De flesta vill se ett ökat fokus på cykel och kollektivtrafik.

Bil dominerar för de flesta ärenden

Arbetspendling, inköpsresor och fritidsresor utgör tre fjärdedelar av alla resor under veckan. På vardagar dominerar arbetspendling, som står för en tredjedel av resorna, medan fritidsresor och inköpsärenden tar över på helgerna.

Det finns skillnader mellan mäns och kvinnors resvanor, där kvinnor gör fler resor för att lämna och hämta barn, medan män gör fler pendlingsresor till och från arbete.

Bilresor är vanligast för de flesta ärenden, förutom skolresor där många åker buss, cyklar eller går. Arbetsresor skiljer ut sig genom att störst del av bilresorna görs med en ensam förare i bilen.

Arbetsresor skapar mest trafikarbete

När det gäller producerat trafikarbete, mätt i person-kilometer, står bilresor för 81 procent, en viss ökning sedan 2019.

Andelen bilproducerat trafikarbete är avsevärt högre på helgerna, 90 procent, jämfört med 78 procent på vardagar. På vardagar produceras i stället mer trafikarbete av kollektivtrafik, 17 jämfört med sex procent.

Arbetspendling står för fortsatt för överlägset flest producerade trafik-kilometer, följt av inköps- och fritidsresor. Under lördagar och söndagar står fritids- och semesterresor för 58 procent av trafikarbetet och inköpsresor för 32 procent.



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 ca fyrtiofem 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

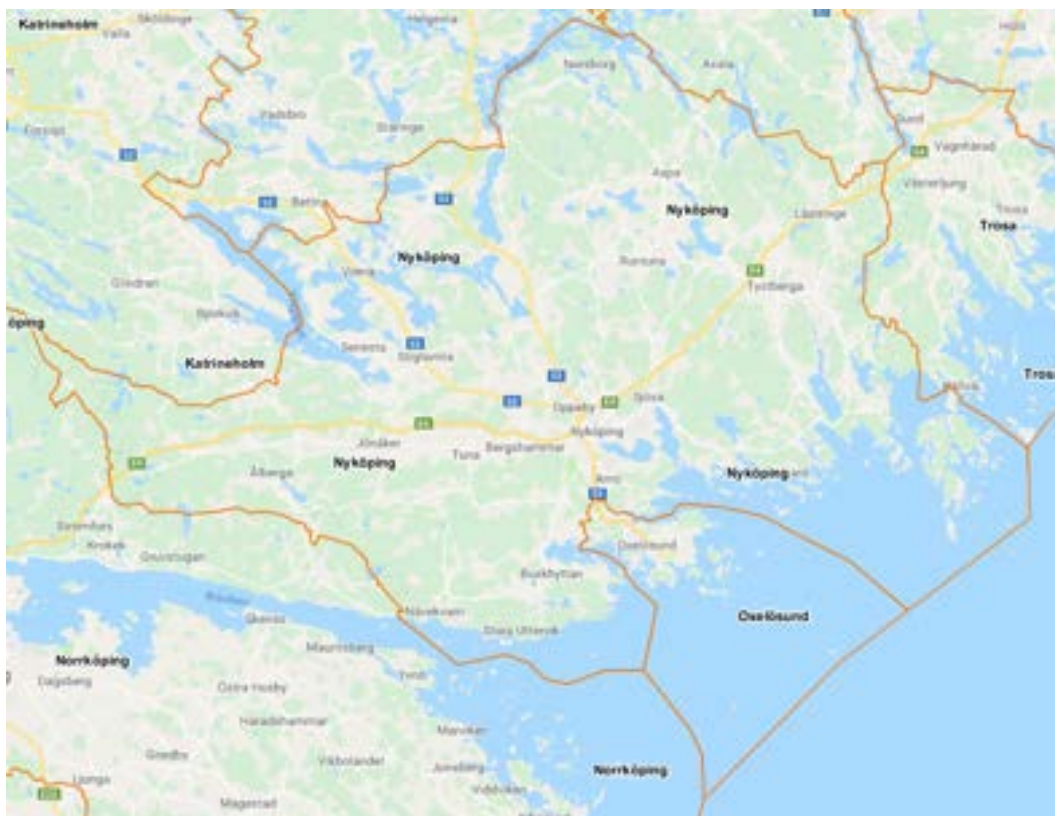
Undersökningen är giltig för medborgare i åldern 16–84 år boende i Nyköpings kommun.

Ett urval om 4 201 personer slumpades fram. Urvalet stratifierades över fem åldersklasser enligt tabellen nedan. Detta gjordes för att kompensera för olika svarsfrekvenser beroende på ålder, baserat på 2019 års resvaneundersökning.

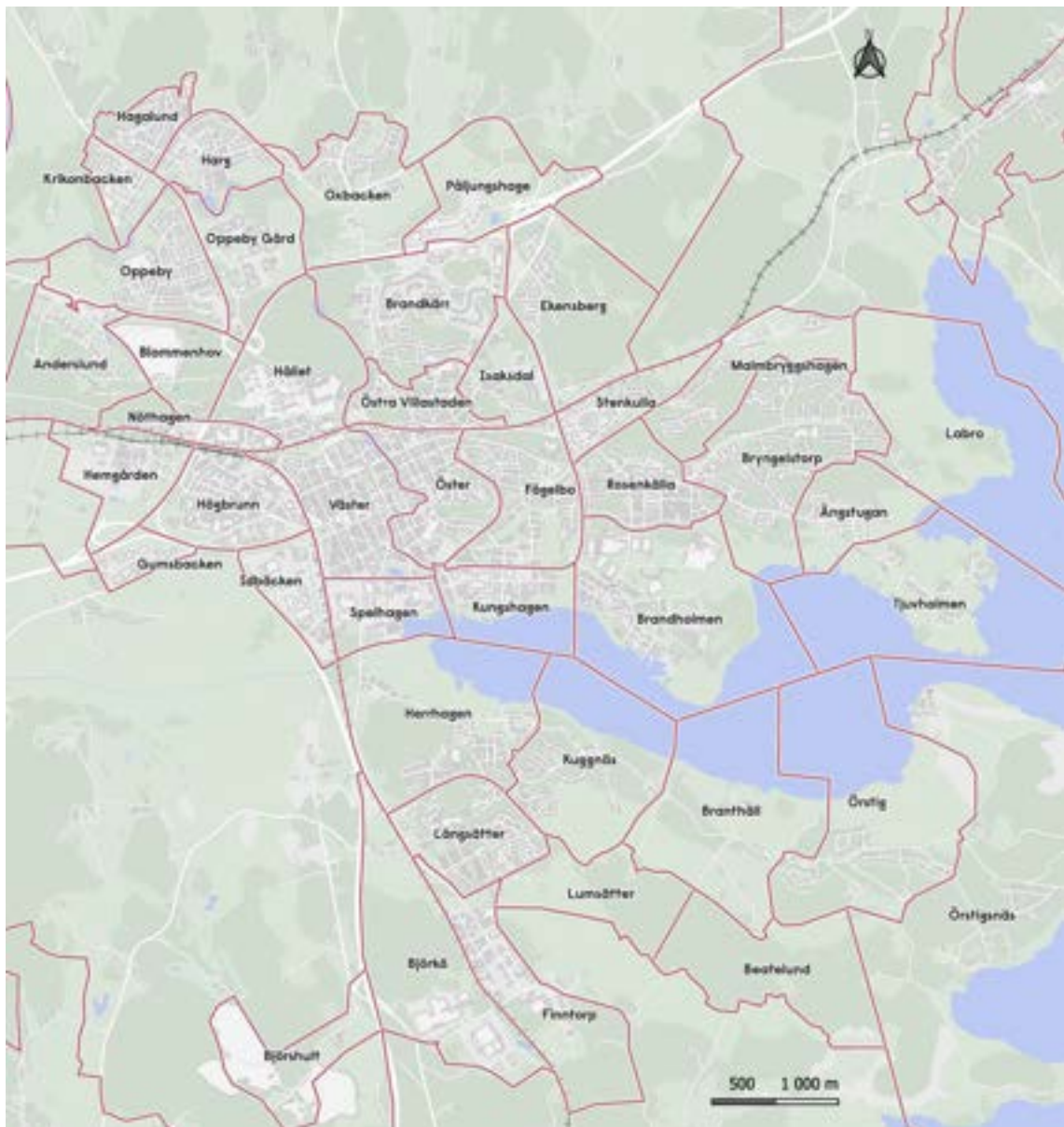
Tabell 1.1: Stratifiering av urvalet

	Andel i befolkningen	Andel i urvalet	Antal utskick
16–17 år	3,2 %	3,9 %	165
18–24 år	9,2 %	17,6 %	739
25–44 år	30,4 %	38,5 %	1 617
45–64 år	30,6 %	26,5 %	1 114
65–84 år	26,5 %	13,5 %	566
Summa	100 %	100 %	4 200

Grundurvalet av medborgare tillhandahölls av Nyköpings kommun.



Figur 1.2: Nyköpings kommun – det område som täcks in av denna resevaneundersökning.



Figur 1.3 Stadsdelar i Nyköpings kommun

1.3 Utskick

Utskicket genomfördes i form av ett första utskick till samtliga personer, jämt fördelat över sju 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 mätdag.

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 nya specificerade resdagar.

Detta är ungefär samma tid på året som 2019 års RVU, vars ordinarie resdagar var 1–14 april och reservresdagar 6–12 maj. Resdagarna för båda mätningarna allokerades för att undvika veckor med röda dagar, såsom Valborg/1:a maj och Kristi Himmelfärdsdag.

Tabell 1.2: Utskickens fördelning över resdagar

	Resdagar	Period	Antal utskick
Grundutskick	1–7	21–28 april	4 201
Påminnelse	8–14	20–26 maj	2 633
Summa			6 133

1.4 Svarsfrekvens

Undersökningen stängdes 23 juni 2024. 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 24 procent. Av de inkomna svaren var 598 postala (61 %) och 386 svarade digitalt via webbformuläret (39 %).

	Antal	Procent
Bruttourval	4 201	100 %
Övertäckning		
Postretur (okänd/avflyttad adressat)	96	2,3 %
Avliden	1	0,0 %
Fysiskt/psykiskt funktionshinder	0	0,0 %
Nettourval	4 104	100 %
Bortfall		
Ej svar	3 114	75,9 %
Vägran, vill ej svara	5	0,1 %
Tomt formulär inskickat	1	0,0 %
Inkomna svar, svarsfrekvens	984	24,0 %

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 24 procent innebär det att 76 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.

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

	Andelar i undersökningen (%)	Andelar i befolkningen (%)
Män	45,2 %	49,7 %
Kvinnor	54,8 %	50,3 %
16–24 år	9,5 %	12,4 %
25–44 år	28,0 %	30,4 %
45–64 år	33,7 %	30,6 %
65–84 år	28,8 %	26,5 %

Då urvalet stratifierades för att kompensera för olika svarsfrekvens beroende på ålder ser vi inte samma snedfördelning av svaren som vid 2019 års mätning, utan svaren följer relativt väl åldersfördelningen i kommunen. De mindre avvikelser vi trots allt ser 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 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 avspejla 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. Delgrupper med färre än 20 svar har inte redovisats i figurer i rapporten.

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 resematrix 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 inte resa.

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 drygt 99 000 resor under ett genomsnittligt vardagsdygn av personer 16–84 år, bosatta i Nyköping.

Andelen invånare, i åldern 16–84, som gjorde åtminstone en resa under en vanlig vardag har gått ned från 81 procent 2019 till 77 procent i årets mätning. I genomsnitt genomför de individer som reser 3,0 resor per dag, vilket också är något lägre än 3,3 för fem år sedan. Översatt till samtliga invånare i åldern, motsvarar det 2,2 resor per invånare, ned från 2,4 resor per invånare 2019.

På helgdagarna görs liksom tidigare färre resor, totalt 63 procent gjorde en resa, även det en nedgång. I genomsnitt genomför de individer som reser på helgen 2,7 resor per dag, jämfört med 2,6 resor per dag 2019. Det motsvarar totalt 1,7 resor per individ.

Precis som 2019 gör personer i åldersgruppen 25–44 år flest resor per dag, med i genomsnitt 2,4 resor per dag, medan personer från 65 år och uppåt reser minst, med 1,8 resor per dag.

Tabell 2.1: Andel och antal av populationen som rest, samt antal resor

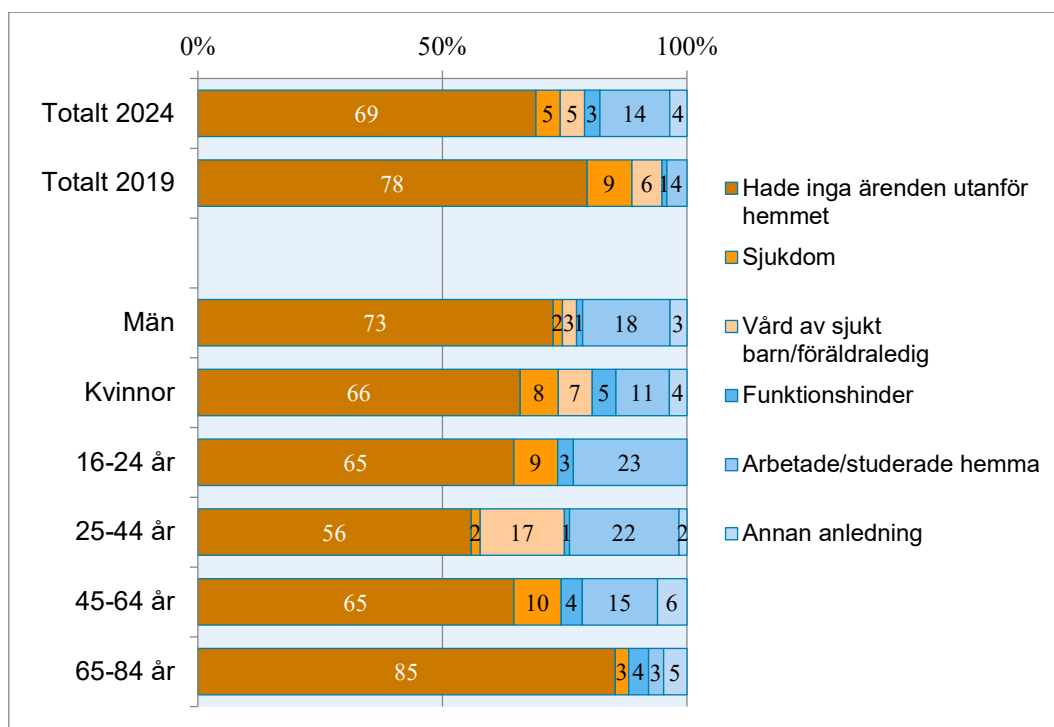
	Andel som rest	Resor per dag för alla individer	Resor per dag för individer som rest	Totalt antal individer som reser per dag	Totalt antal resor per dag
Totalt 2024	73 %	2,2	3,0	33 413	98 803
Totalt 2019	78 %	2,4	3,2	34 100	109 100
Vardag 2024	77 %	2,3	3,0	35 237	106 710
Vardag 2019	81 %	2,7	3,3	35 500	117 300
Helg 2024	63 %	1,7	2,7	28 497	77 487
Helg 2019	68 %	1,9	2,8	29 900	83 600
Män	73 %	2,1	2,9	16 602	47 530
Kvinnor	73 %	2,2	3,0	16 829	51 245
16–24 år	76 %	1,9	2,5	4 295	10 851
25–44 år	78 %	2,4	3,2	10 740	33 885
45–64 år	77 %	2,3	3,0	10 793	32 154
65–84 år	64 %	1,8	2,9	7 725	22 237



2.2 Orsak till att inte ha rest

Liksom för fem år sedan är den vanligaste anledningen till att inte ha rest under sin tilldelade resdag är att man inte har haft några ärenden.

Det har dock skett en tydlig förändring i att andelen som inte reser eftersom de arbetar hemifrån har ökat från fyra till 14 procent jämfört med 2019 års mätning, vilken genomfördes innan pandemin. Därefter följer att personen var hemma sjuk den dagen och 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 går 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.

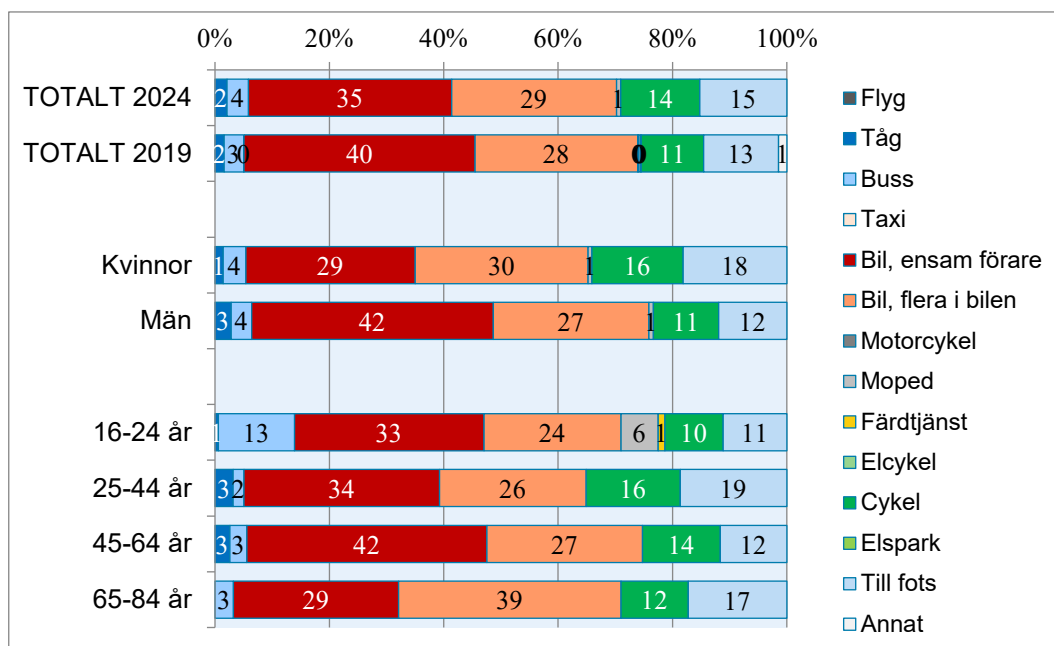
Färdsätten har rankats enligt följande ordning: flyg > tåg > buss > taxi > bil > mc > moped > färdtjänst > elcykel > cykel > elsparkcykel > till fots > annat.

OBS! Vid 2019 års mätning fanns elcykel och elsparkcykel inte med som specificerade färdsätt.

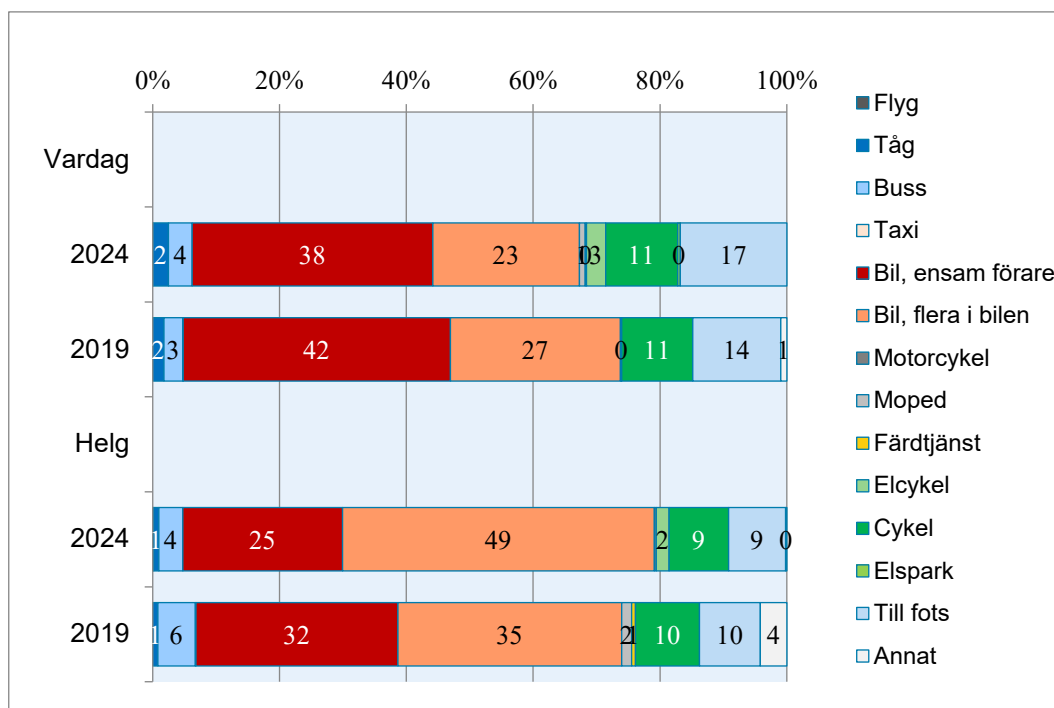
3.1 Fördelning över huvudfärdsätt

Sett över hela veckan görs fortfarande en stor majoritet av resorna med bil som huvudfärdsätt. Andelen har dock minskat från 68 procent 2019 till 64 procent vid årets mätning. Det har samtidigt skett en motsvarande ökning av resor med cykel eller till fots, från 24 till 29 procent.

Män reser fortsatt i högre grad med bil jämfört med kvinnor, det gäller framför allt resor som görs i bil som ensam förare. Bland yngre i åldern 16–24 år görs 14 procent av resorna med kollektivtrafik.



Figur 3.1: Hela veckans resor fördelade mellan olika huvudfärdsätt.



Figur 3.2: Resornas fördelning mellan olika huvudfärdsätt.

Resor på helgerna görs i högre grad med bil, framför allt resor med flera personer i bilen, som står för närmare hälften av resorna, jämfört med 23 procent på vardagar. Andelen bilresor på vardagar har dock minskat från 69 till 61 procent, samtidigt som andelen resor till fots eller med cykel ökat från 25 till 31 procent.

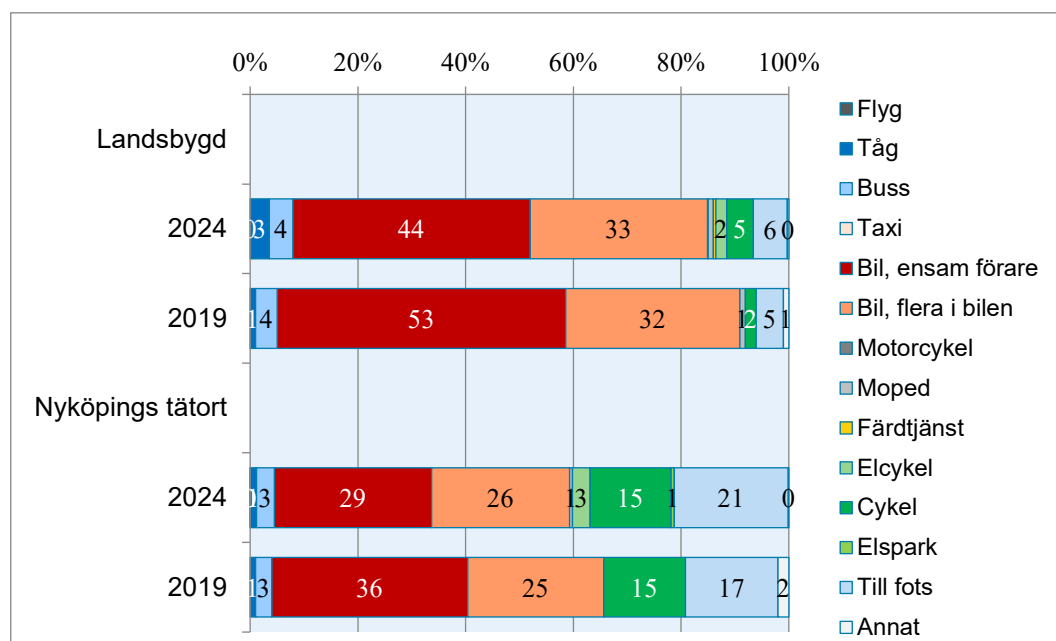
Under lör- och söndagar görs framför allt färre resor till fots, men även färre resor med cykel. Andelen resor som görs ensam i bil har gått ned, samtidigt görs fler resor med fler i bilen.

3.2 Färdmedelsfördelning efter tätort och landsbygd

Bilberoende är fortsatt betydligt större på kommunens landsbygd, jämfört med i tätorten, men trenden med en minskad andel bilresor är den samma.

På landsbygden har andelen resor som görs med bil minskat från 85 till 77 procent. I tätorten är motsvarande minskning från 61 till 55 procent.

Överflyttningen har skett till förflyttningar till fots eller med cykel.

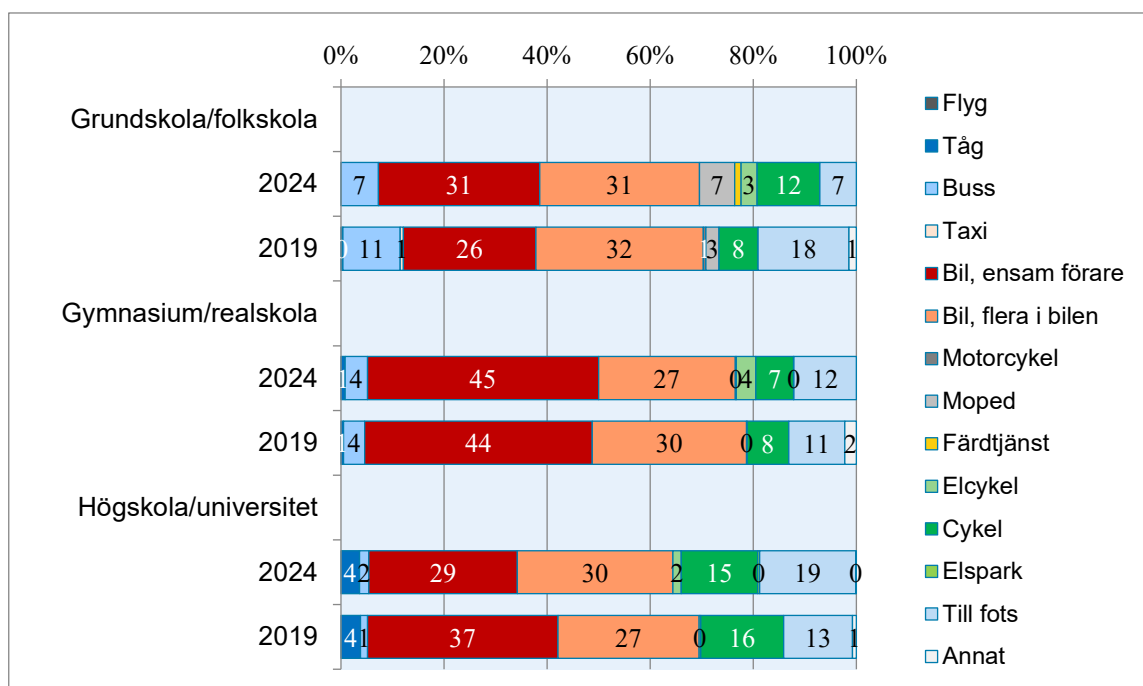


Figur 3.3 Huvudfärdsätt efter landsbygd och tätort.



3.3 Fördelning efter utbildning

Mönstret från 2019, att störst andel resor med bil görs av invånare med gymnasieutbildning, kvarstår. I denna grupp ser vi också en mindre förflyttning från bilresor till andra färdmedel. Den minskning av andelen bilresor som syns på totalen har framför allt skett i gruppen högskoleutbildade, där andelen resor som görs med bil har minskat från 64 till 59 procent.

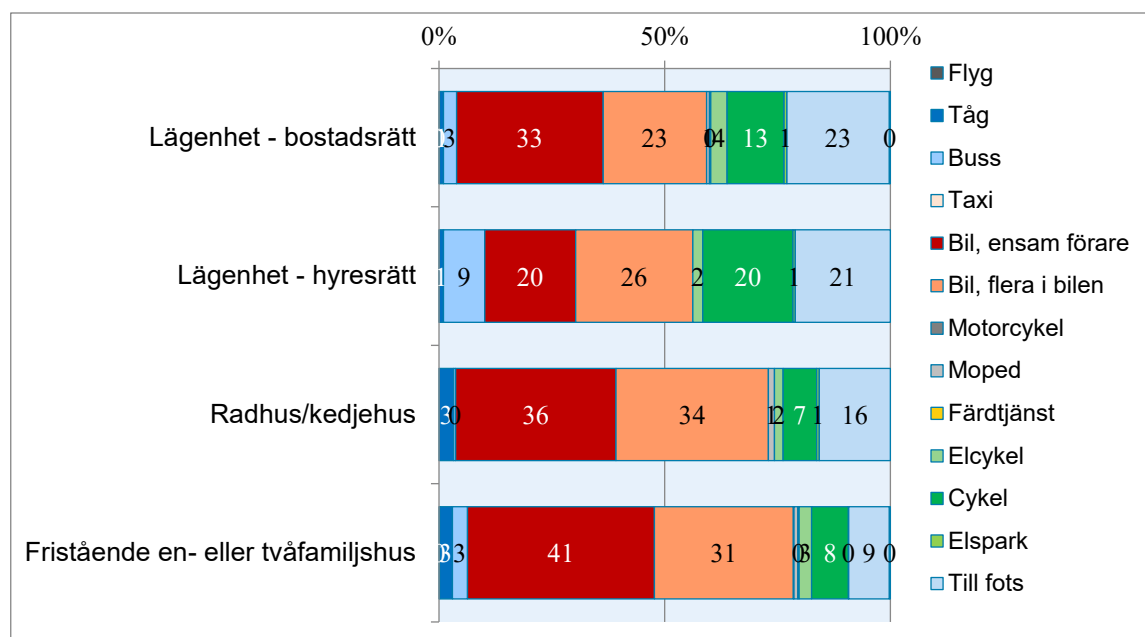


Figur 3.4: Resornas fördelning efter utbildning.

3.4 Fördelning efter bostad

Liksom 2019 gör personer som bor i fristående villa eller radhus en större andel av sina resor med bil, medan personer i lägenhet oftare förflyttar sig till fots eller cyklar.

Boende i hyresrätter gör hela 44 procent av sina resor till fots eller med cykel, jämfört med 20 procent hos boende i fristående villa.



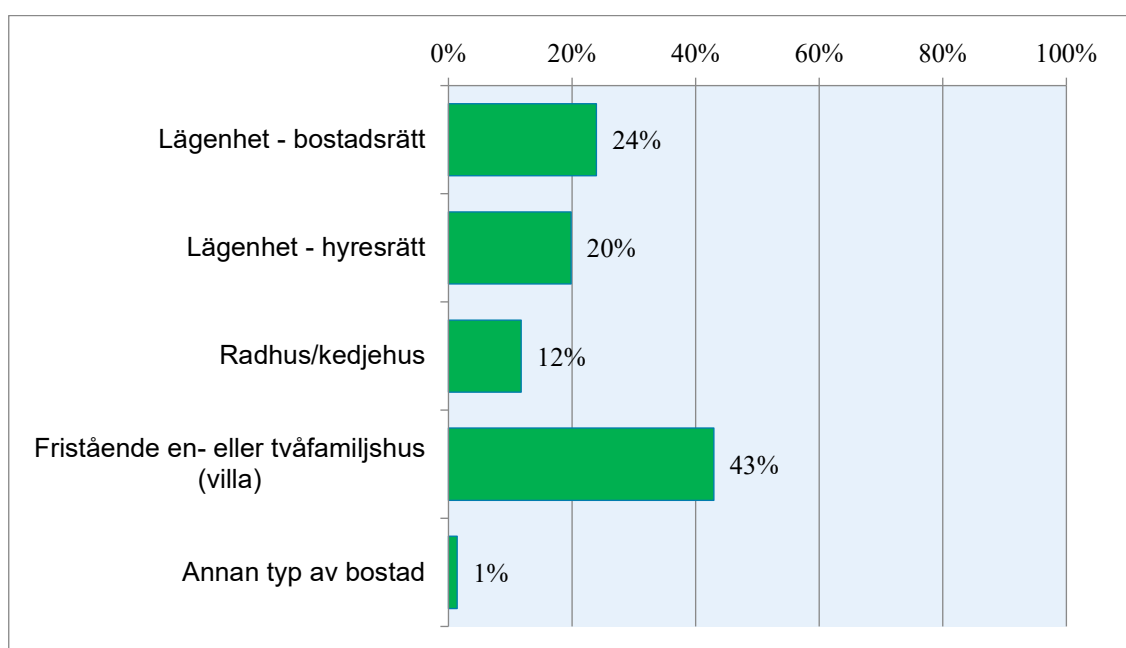
Figur 3.5: Resornas fördelning efter bostadstyp.

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

Bland nyköpingsborna bor 43 procent bor i en fristående villa, tolv procent bor i rad- eller kedjehus och 44 procent bor i lägenhet. Detta är mycket snarlikt resultaten från 2019 års undersökning.



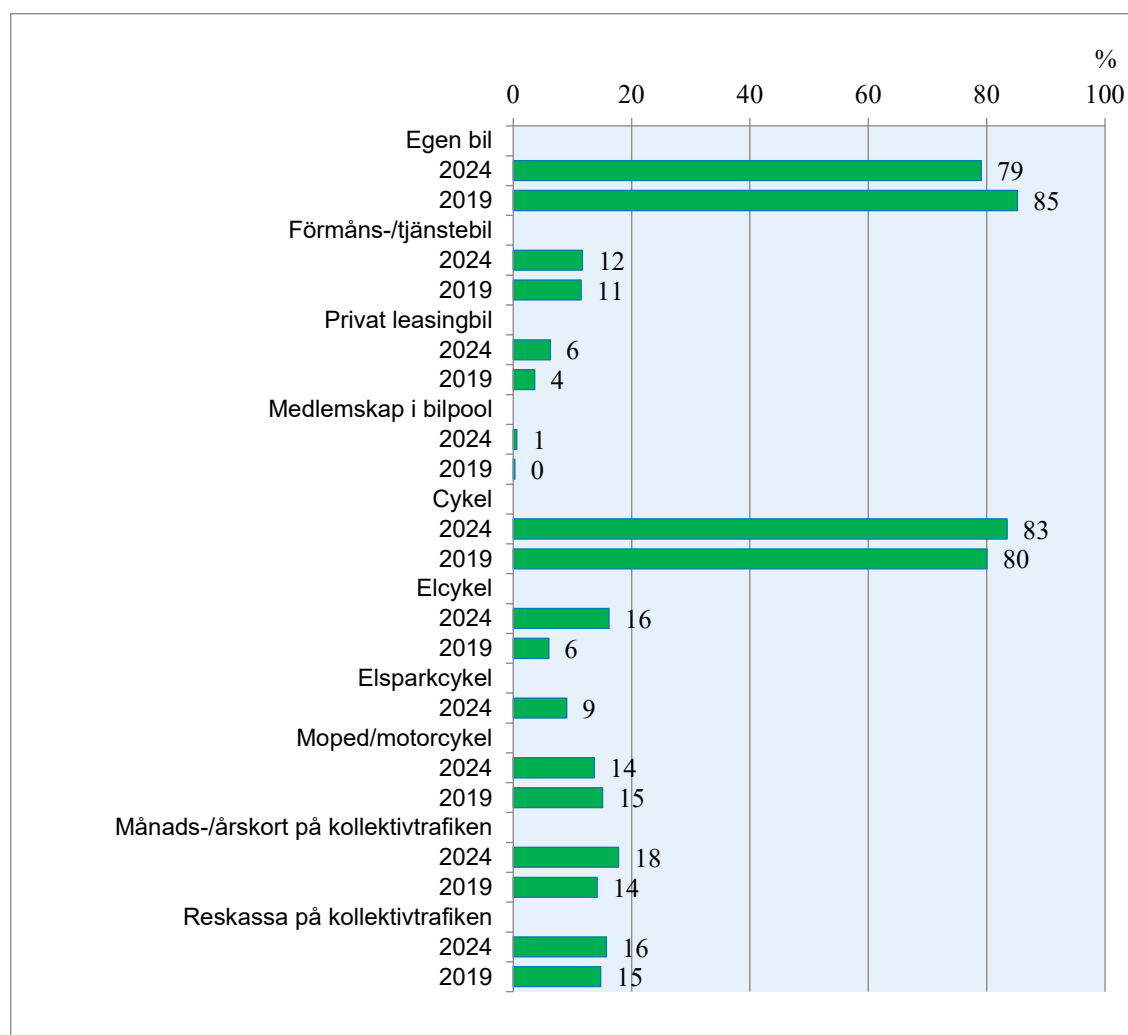
Figur 4.1: Bostadstyp. Exkl. ej svar.

4.2 Tillgång till olika färdmedel i hushållet

Även om de allra flesta hushåll i Nyköping har tillgång till bil, har andelen gått ned något sedan 2019, till 79 procent, det gäller framför allt privatägda bilar. Andelen som har en privat leasingbil har tvärtom ökat. Hushåll som har tillgång medlemskap i bilpool ligger fortsatt på en mycket låg nivå.

I 83 procent av hushållen finns också minst en cykel och i 16 procent en elcykel, det är en ökning från 2019, framför allt är det en kraftig uppgång vad gäller andelen som har tillgång till elcykel.

Andelen hushåll där det finns tillgång till periodkort eller reskassa på kollektivtrafiken har gått upp något.

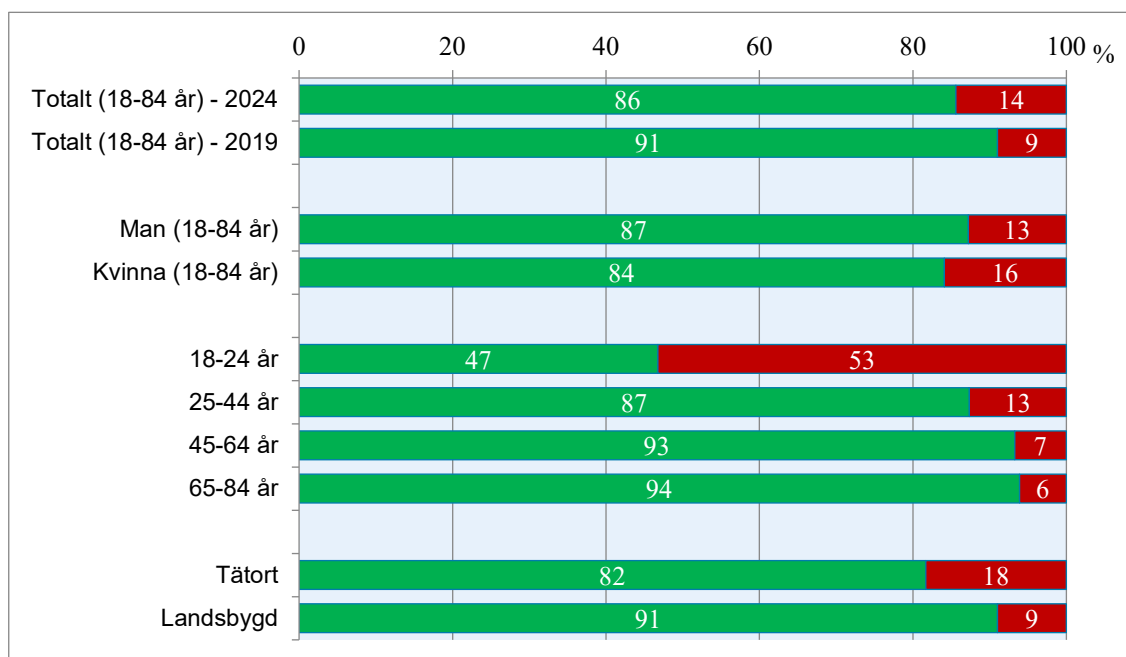


Figur 4.2: Andel av hushållen som har tillgång till olika färdmedel i hushållet. Exkl. ej svar.

4.3 Körkort för personbil

Totalt 86 procent av invånarna (18 år eller äldre) har körkort för personbil, vilket är en nedgång från 2019. Nedgången har framför allt skett i den yngsta åldersgruppen, 18–24 år. I denna grupp har 47 procent körkort för personbil, jämfört med 65 procent för fem år sedan.

Precis som 2019 är andelen med körkort högre hos män och bland boende på kommunens landsbygd.

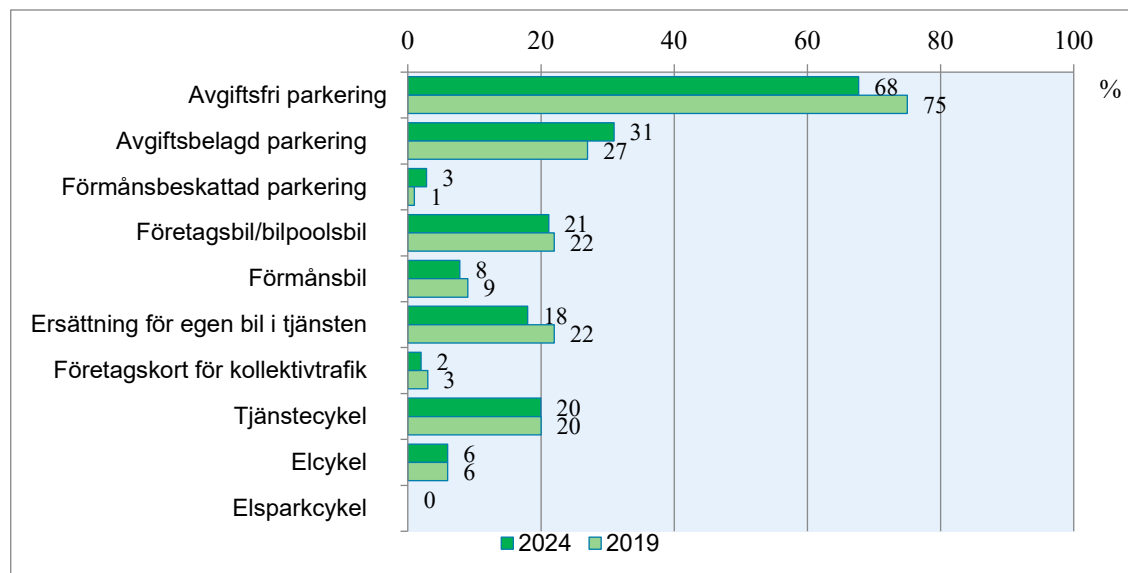


Figur 4.3: Andel av populationen som har körkort för personbil. Exkl. ej svar.

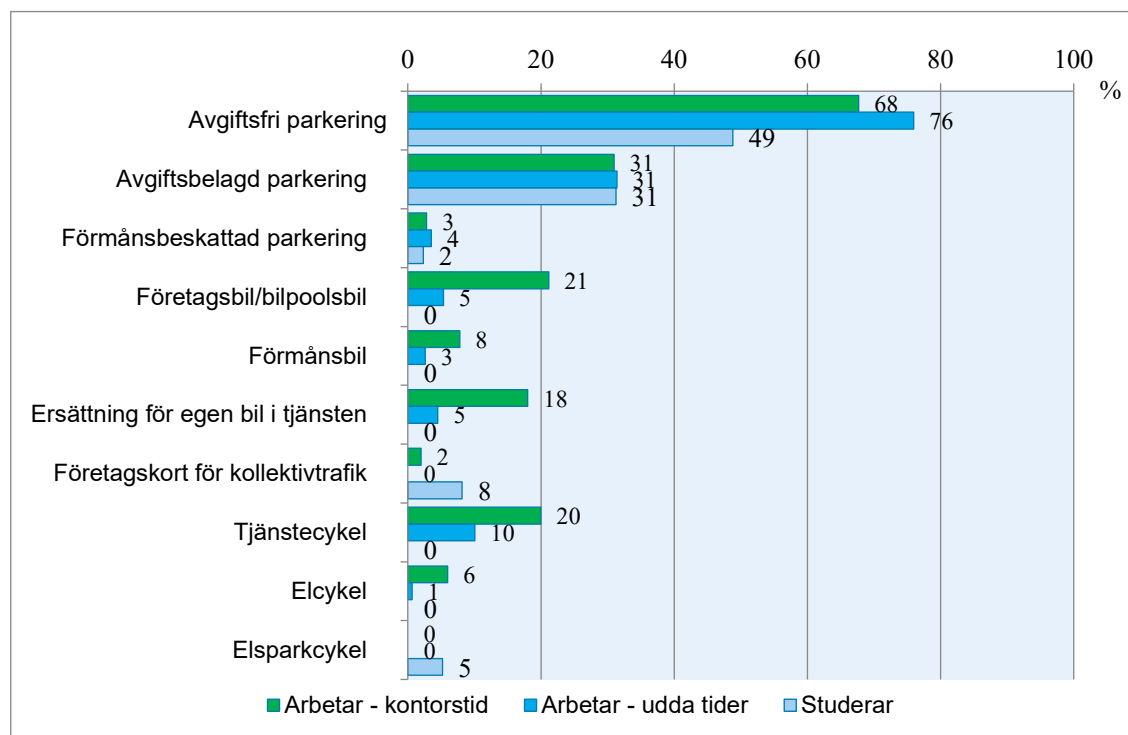
4.4 Tillgång till olika färdmedel på arbets-/studieplats

Avgiftsfri parkering vid sin arbetsplats är fortfarande normen för de allra flesta Nyköpingsbor. Bland personer som arbetar normala kontorstider har 68 procent tillgång till avgiftsfri parkering. Detta är dock en minskning från 75 procent 2019.

Andelen som får betala för bilparkeringen har ökat från 27 till 31 procent och andelen som får ersättning för egen bil i tjänsten har minskat från 22 till 18 procent.



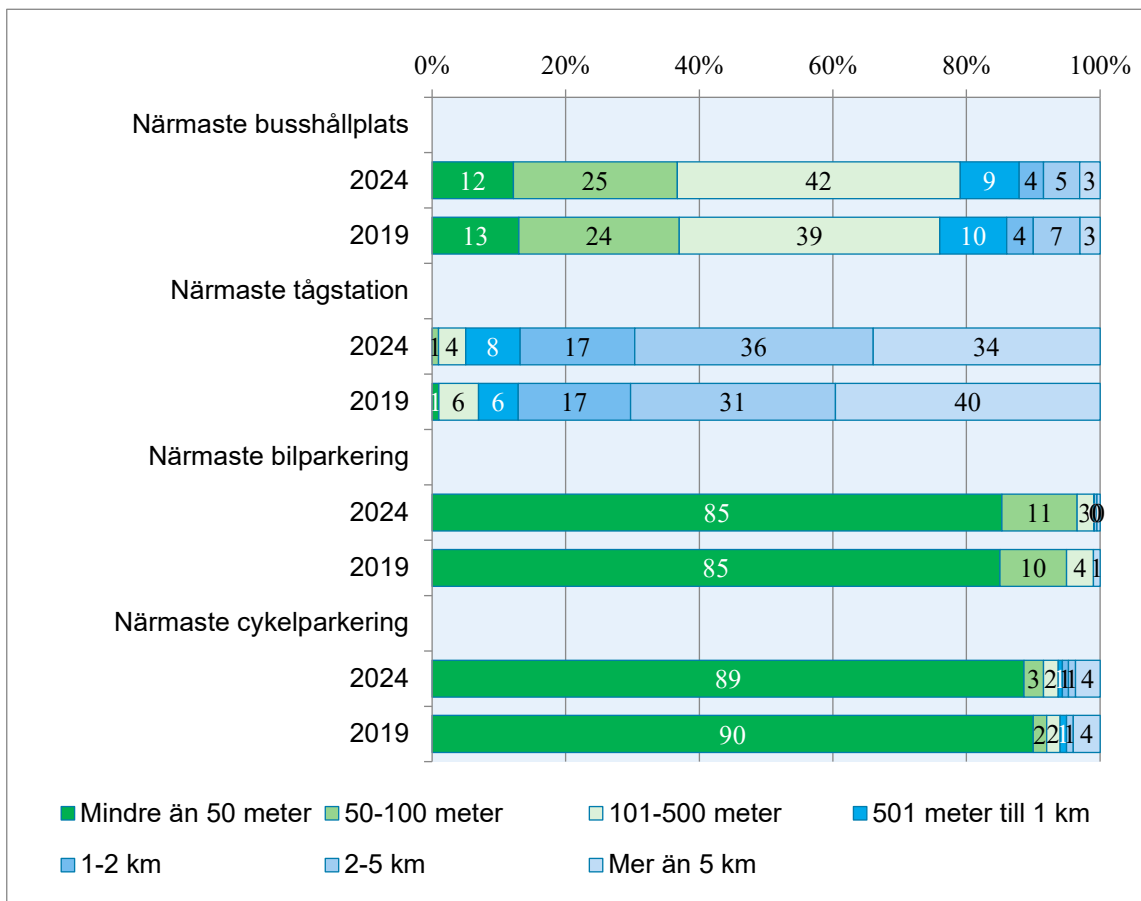
Figur 4.4: Andel som har tillgång till vid sin arbetsplats (arbetar kontorstid). Exkl. ej svar.



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

4.5 Avstånd från bostad och arbets-/studieplats

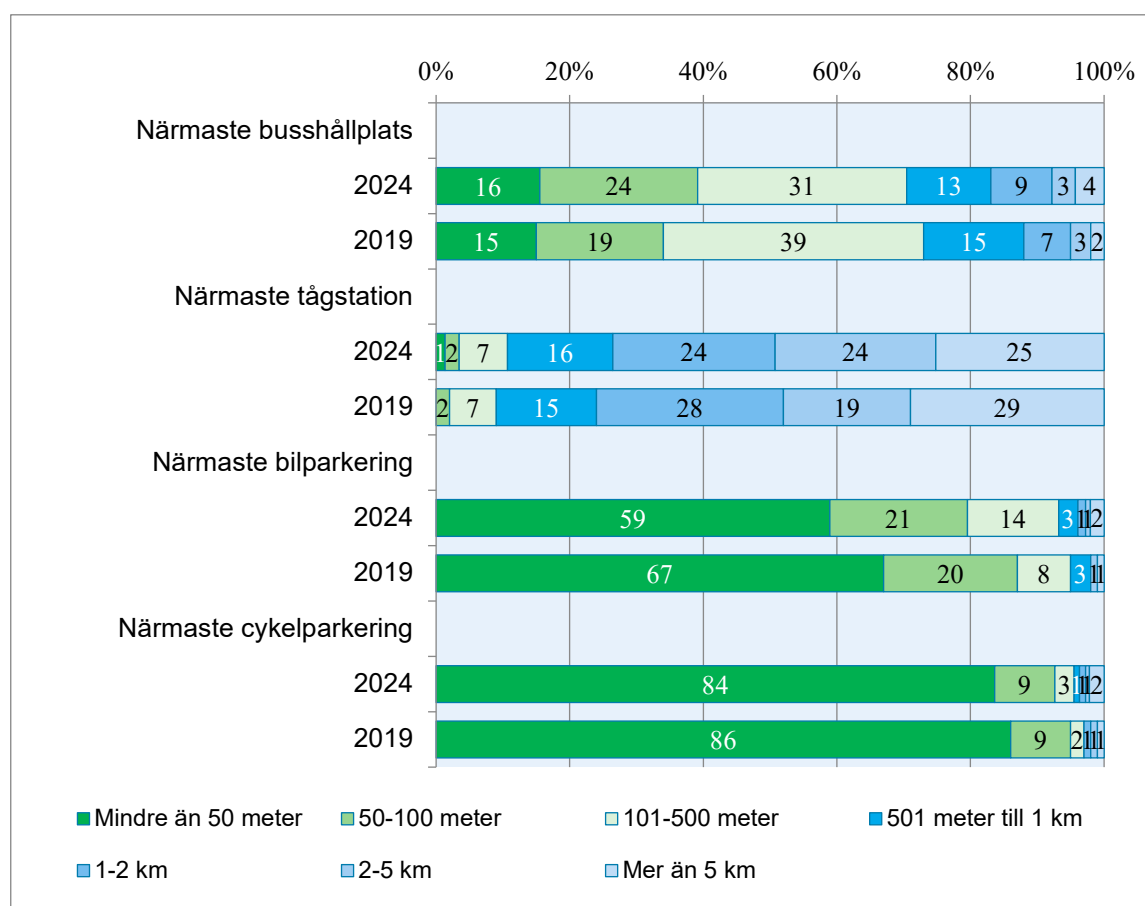
Andelen som har tillgång till bil- och cykelparkering inom 100 meter från sin bostad ligger på fortsatt samma höga nivå som 2019. Av Nyköpingsborna har 37 procent en busshållplats inom 100 meter från bostaden och 79 procent har max 500 meter till närmaste hållplats.



Figur 4.5: Avstånd från din bostad till... Exkl. ej svar.

Från sin arbets- eller studieplats har 39 procent en busshållplats inom 100 meter och 76 procent har max 500 meter till närmaste hållplats. Det är en något högre andel än för fem år sedan.

Andelen som har tillgång till bilparkering nära sin arbets- eller studieplats har gått ned – 80 procent inom 100 meter, jämfört med 87 procent 2019. Andelen som har en bilparkering inom 500 meter är 93 procent, jämfört med 95 procent för fem år sedan.



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

5. Resvanor

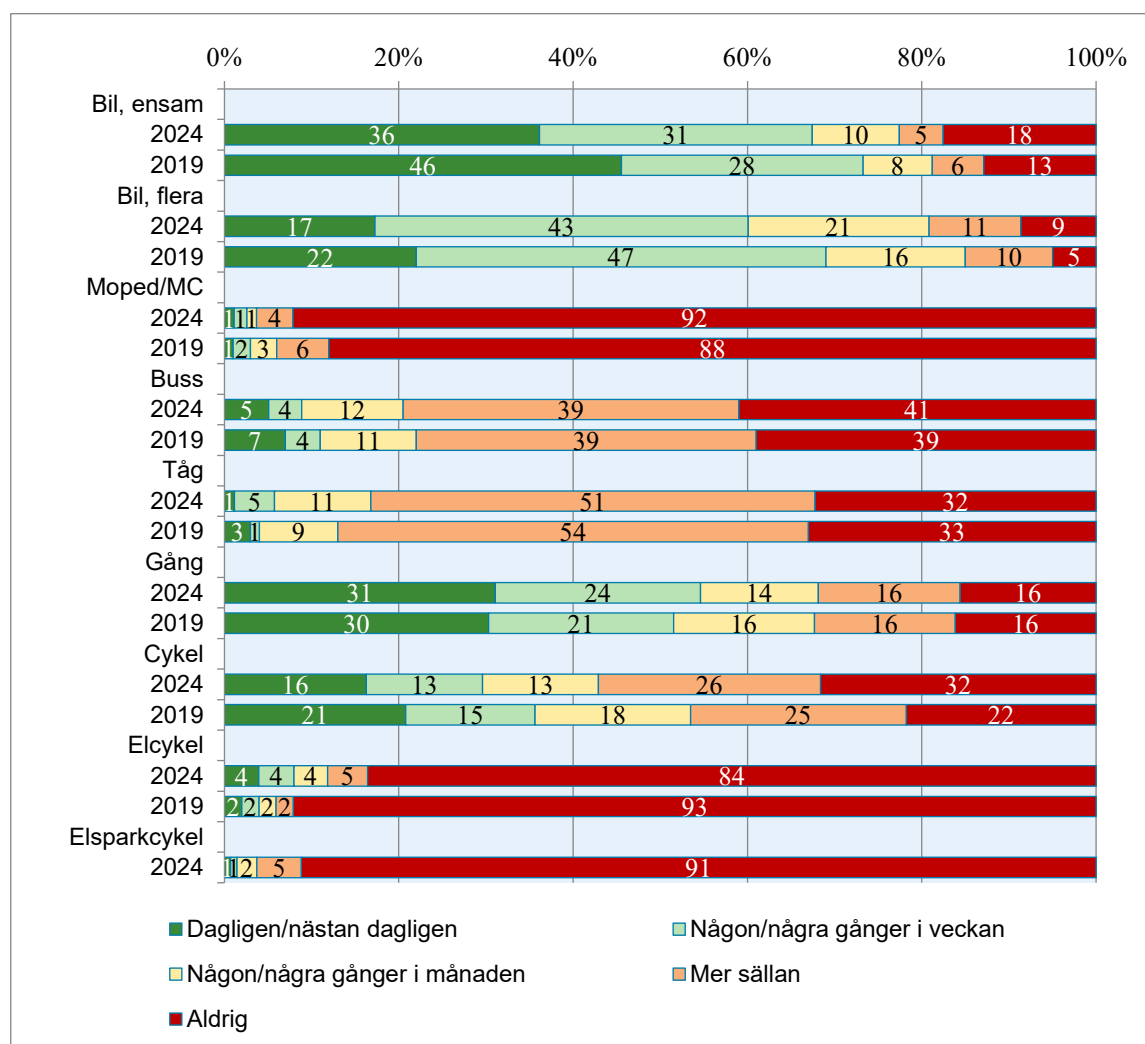
I detta kapitel beskrivs invånarnas övergripande nyttjande av olika färdmedel, efter de svarandes egna skattningar.

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

5.1 Frekvenser för olika färdmedel

Precis som för fem år sedan är bil fortsatt det dominerande färdmedlet i Nyköpings kommun. Dock har andelen som frekvent reser med bil minskat. Andelen som reser ensam i bil åtminstone någon dag per vecka har gått ned från 74 till 67 procent. Andelen som samåker i bil åtminstone någon dag per vecka har minskat från 69 till 60 procent

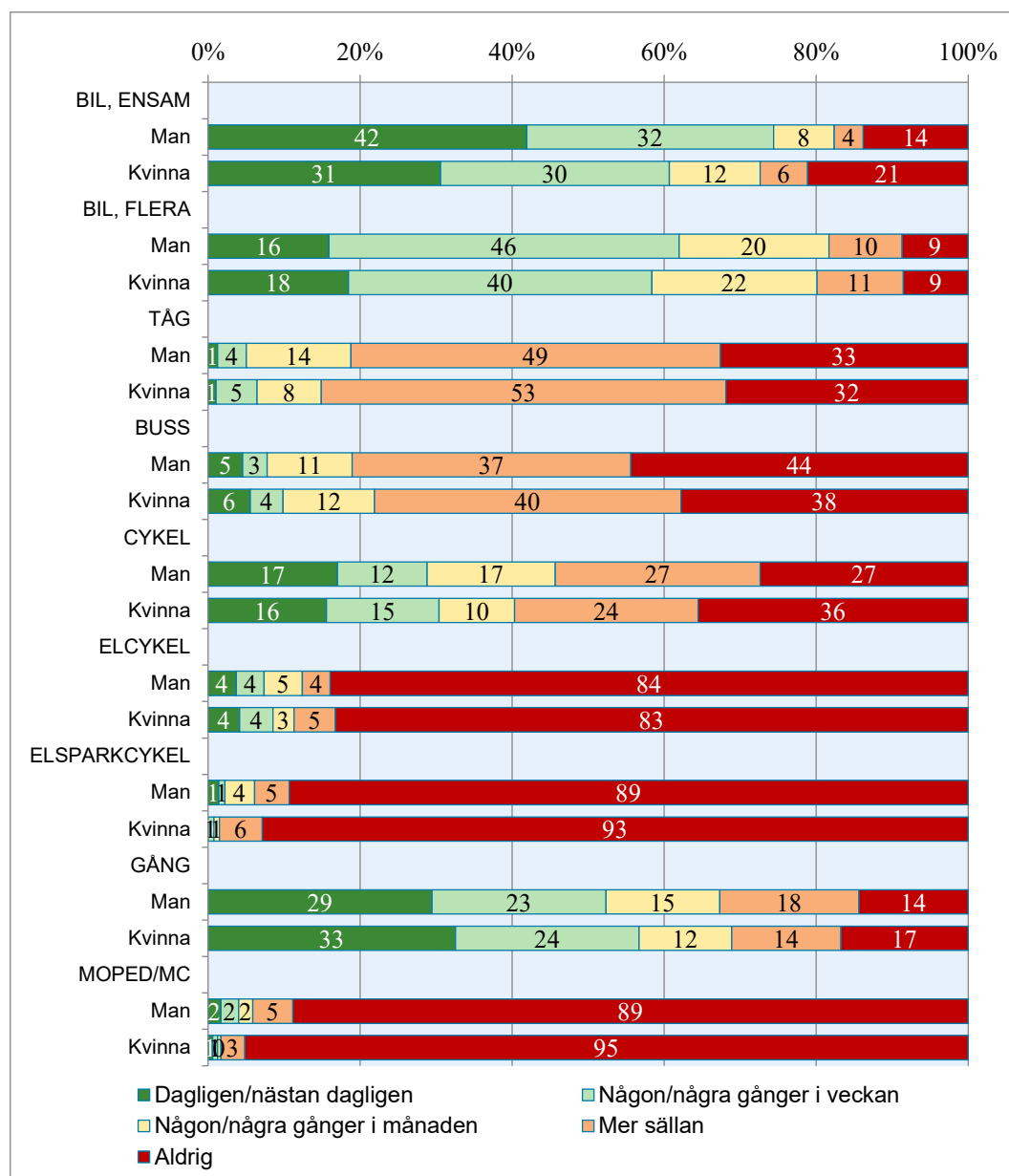
Vi ser inte en motsvarande ökning bland för andra färdmedel, buss har minskat något från 11 till 9 procent. Även cykel har minskat, från 36 till 29 procent, men här har skett en förflyttning till elcykel, som ökat från 4 till 8 procent och elsparkcykel har tillkommit, på 2 procent.



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

Den största skillnaden mellan mäns och kvinnors resande är, som vi även såg 2019, är att män reser oftare med bil, framför allt resor där personen är ensam i bilen – 74 procent av männen jämfört med 61 procent av kvinnorna reser ensam i bil åtminstone någon dag per vecka. Hela 42 procent reser dagligen ensam i bil, jämfört med 31 procent av kvinnorna.

Kvinnor reser i något högre grad mer frekvent med kollektivtrafik och gör oftare förflyttningar till fots – 57 procent av kvinnorna jämfört med 52 procent av männen förflyttar sig till fots åtminstone någon dag per vecka.

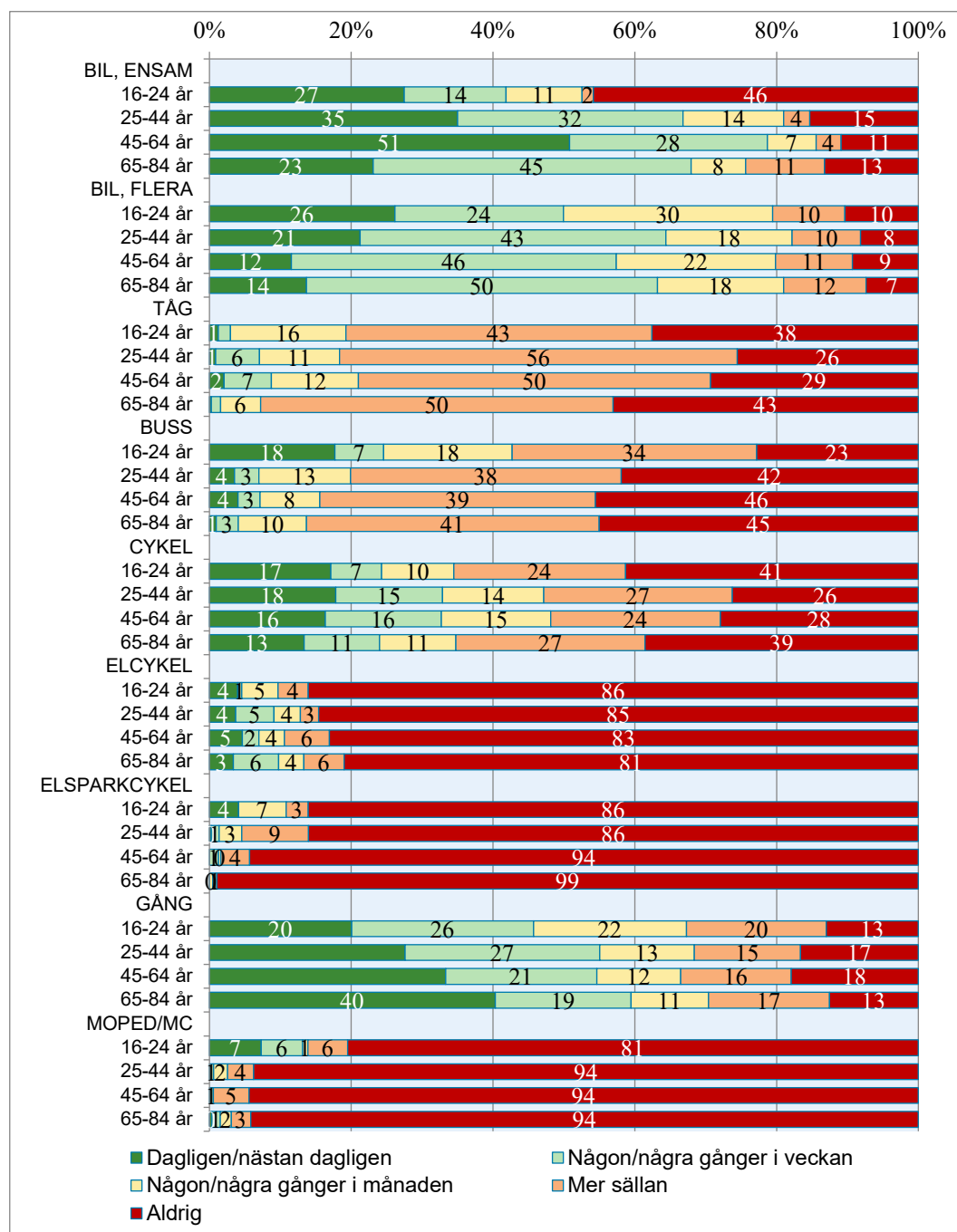


Figur 5.2: Mäns och kvinnors nyttjande av olika färdmedel. Exkl. ej svar.

Ålder är en viktig faktor vid val av färdmedel.

Resandet med bil – allra mest ensamåkandet – ökar desto äldre man blir, fram till pensionen, då det går kraftigt ned. Andelen som samåker i bil är tvärt emot högst i de yngre åldersgrupperna. Det samma gäller buss, där det framför allt är åldersgruppen 16–24 år som frekvent reser kollektivt.

Gång som färdmedel ökar successivt med ökad ålder – i gruppen 65 år eller äldre är det 69 procent som transporterar sig till fots åtminstone någon dag per vecka.

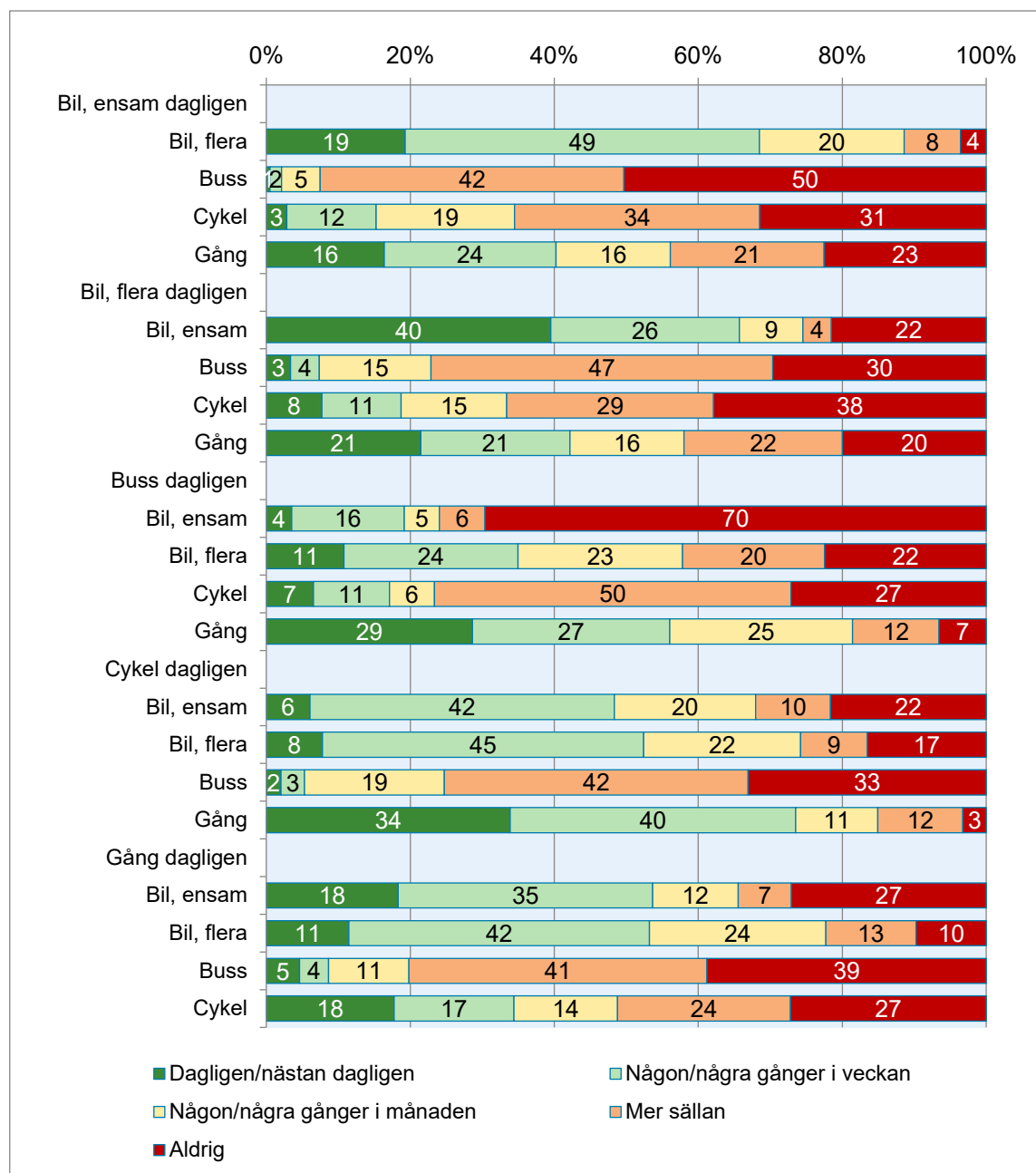


Figur 5.3: Olika åldersgruppers nyttjande av olika färdmedel. Exkl. ej svar.

5.2 Samband mellan nyttjande av olika färdmedel

De tydliga mönster mellan nyttjande av olika färdmedel som sågs 2019 kvarstår.

Personer som cyklar frekvent är samtidigt de mest frekventa fotgängarna, följt av personer är frekventa kollektivresenärer. Samtidigt är personer som ofta samåker i bil, de som oftast reser ensam i bil.

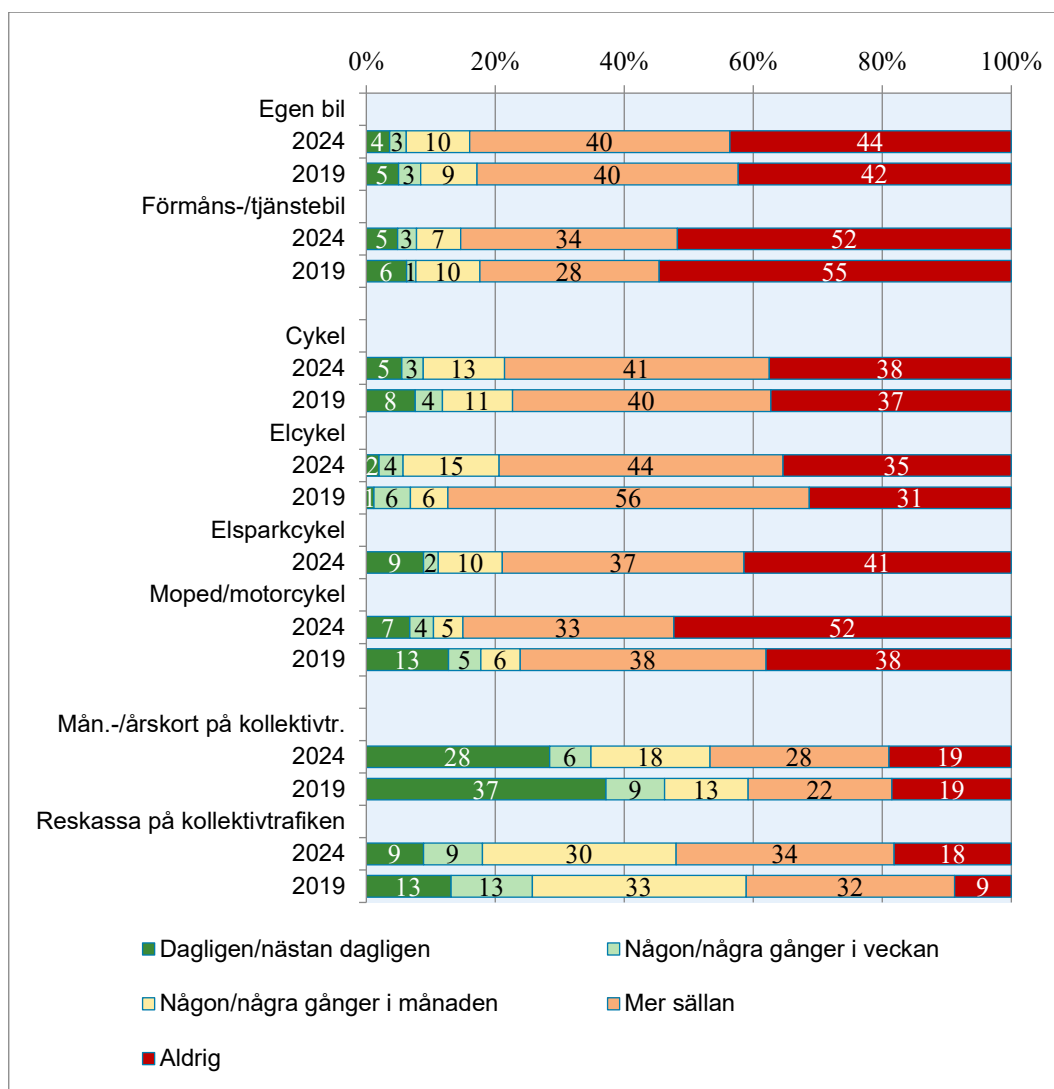


Figur 5.4: Frekventa resenärers nyttjande av andra färdmedel – reser dagligen/nästan dagligen med respektive färdmedel. Exkl. ej svar.

5.3 Nyttjande av kollektivtrafik beroende på tillgång i hemmet

Kollektivresefrekvensen har gått ned i de hushåll där det finns tillgång till periodkort på kollektivtrafiken. Andelen som reser kollektivt åtminstone någon gång ibland är kvar på 81 procent, men andelen som reser varje vecka har sjunkit från 46 till 35 procent. Finns reskassa i hushållet är motsvarande andel 18 procent, ned från 26 procent 2019.

I hushåll där det finns en privatägd bil reser endast sex procent buss åtminstone någon gång i veckan, ned från åtta procent för fem år sedan.



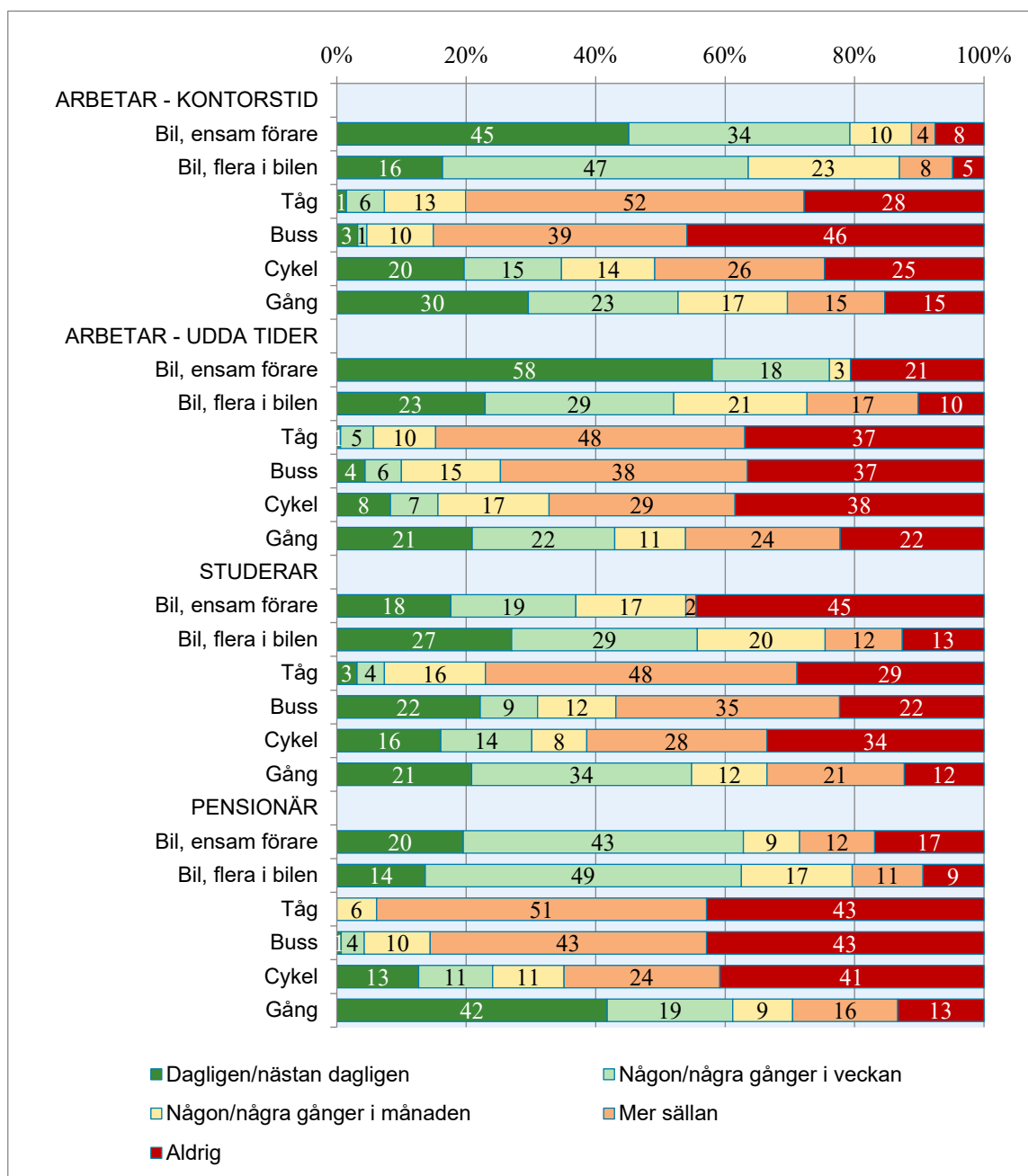
Figur 5.5: Nyttjande av buss efter tillgång till andra färdmedel och reskort i hushållet. Exkl. ej svar.

5.4 Nyttjande av färdmedel beroende på sysselsättning

Sett till sysselsättning är det personer som arbetar udda tider som i allra störst utsträckning reser ensam i bil.

Buss är ett viktigt transportmedel för framför allt studenter. Gång som transportmedel används i mycket högre grad efter pensionen.

Den grupp som oftast gör ärenden till fots är pensionärer. Hela 42 procent gör dagligen ärenden till fots.



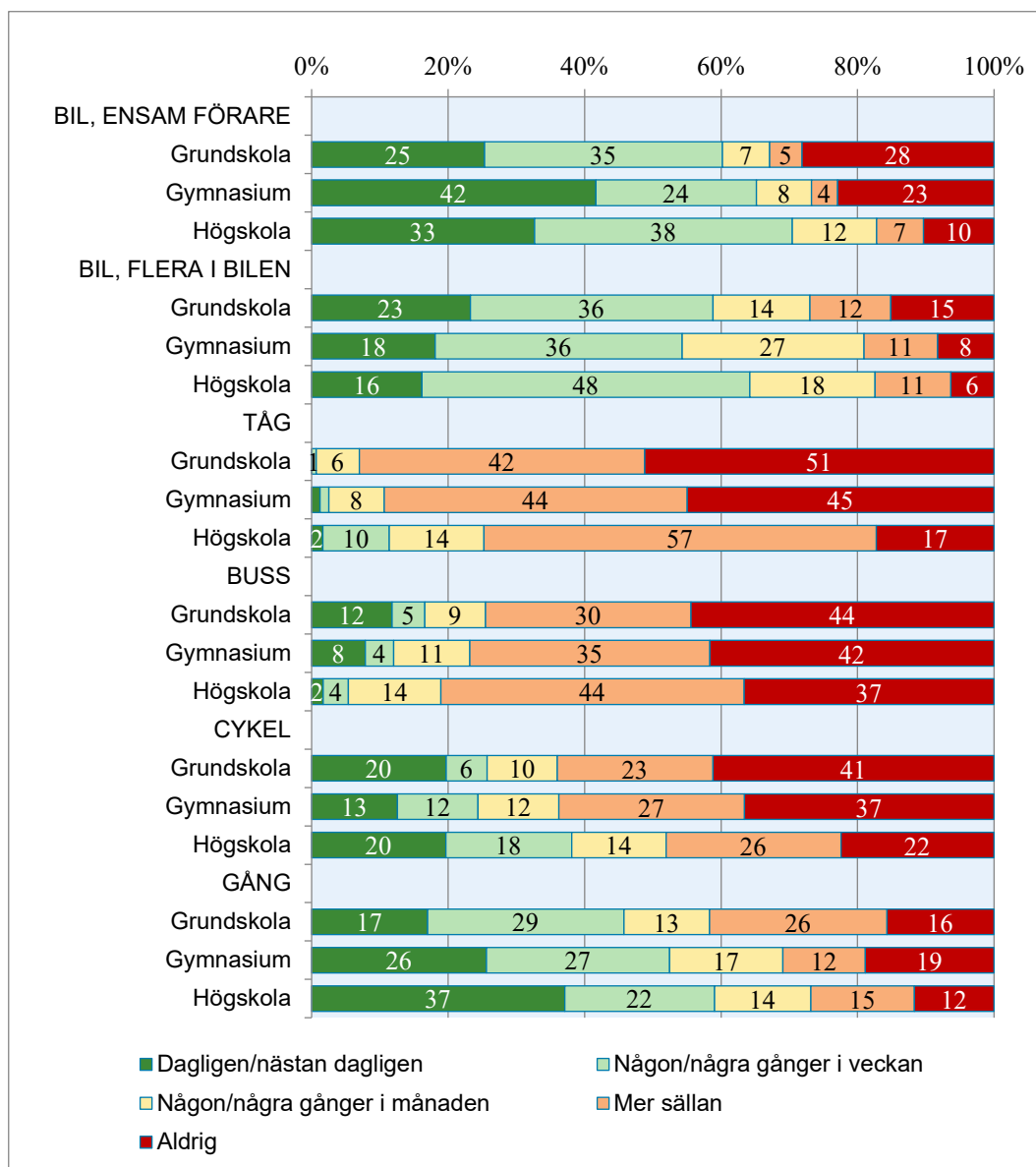
Figur 5.6: Nyttjande av färdmedel efter sysselsättning. Exkl. ej svar.

5.5 Nyttjande av färdmedel beroende på utbildning

De övergripande resvanorna följer ett liknande mönster oavsett utbildningsnivå, men tydliga skillnader finns.

Gång som färdmedel ökar tydligt med högre utbildning, medan det motsatta mönstret finns för cykel. Precis som 2019 finns dock en samvariation med ålder.

Bilåkandet ökar med utbildning, däremot är det gruppen med gymnasieutbildning som mest frekvent reser ensam i bil.



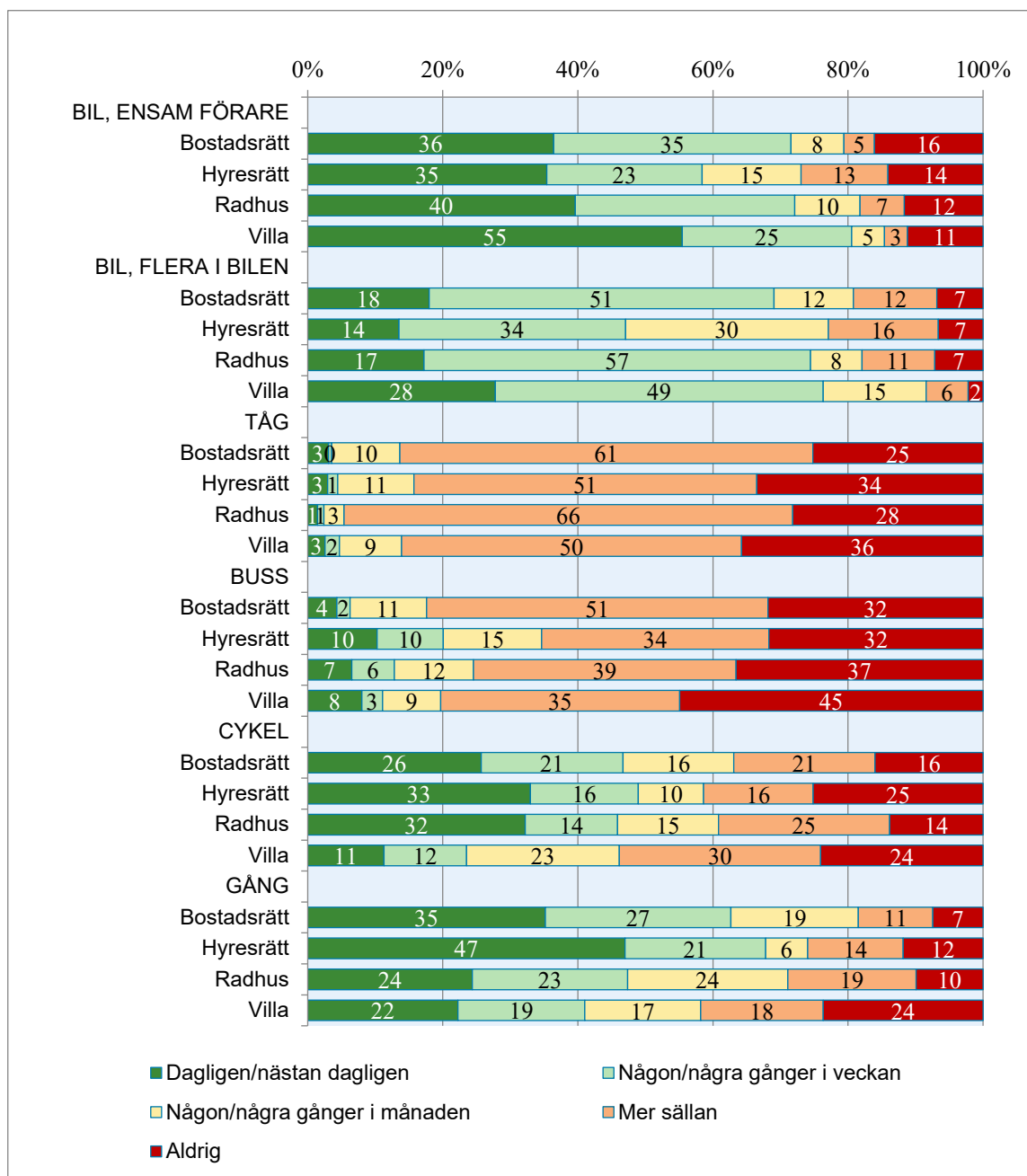
Figur 5.7: Nyttjande färdmedel efter utbildning. Exkl. ej svar.

5.6 Nyttjande av kollektivtrafik beroende på bostadstyp

Några tydliga skillnader finns beroende på vilken typ av bostad personen bor i. Den tydligaste skillnaden är att personer som bor i kommunens villaområden är tydlig mer frekventa bilister, inte minst som ensam förare i bil. I denna grupp reser 55 procent själv i bil dagligen, jämfört med 35–40 procent i andra typer av bostadsområden.

Boende i villa sticker även ut som mindre frekventa cyklister.

Boende i hyres- och i något mindre utsträckning bostadsrätt, är de som oftast utträttar ärenden till fots.



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

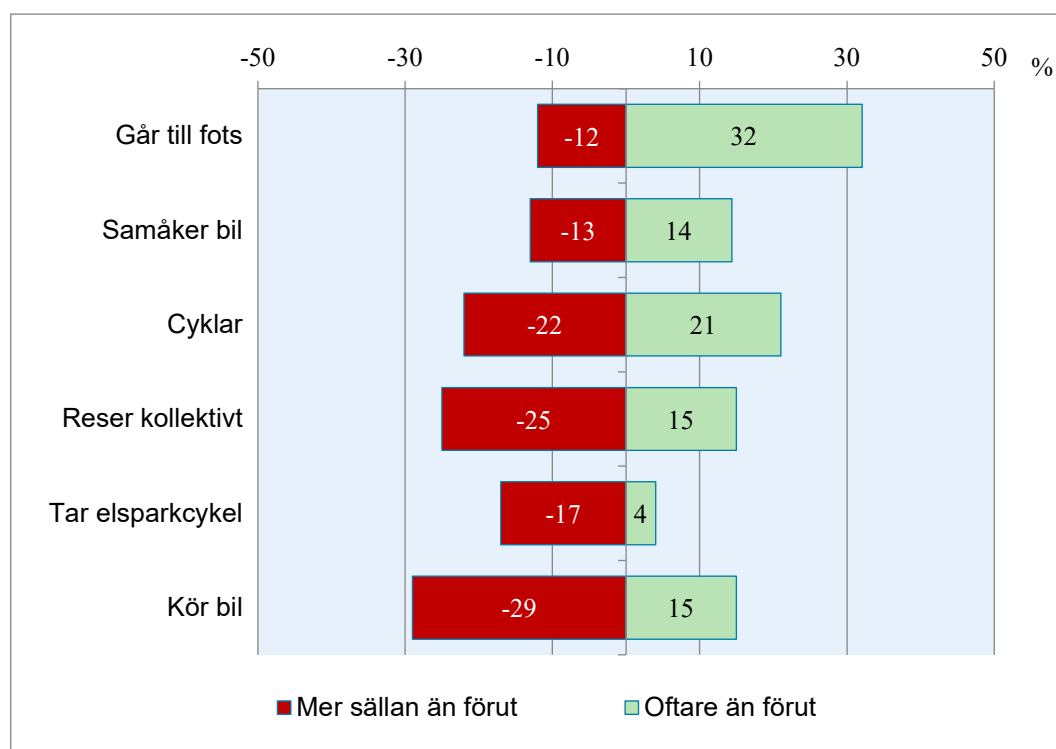
6. Förändrade resvanor

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

När invånarna själva skattar hur de förändrat sitt resande under de senaste tre åren uppger de att de minskat sitt resande med såväl bil som kollektivtrafik. Istället görs fler förflyttningar till fots.

Skillnaderna för cykel och samåkning i bil är små, ungefär lika många uppger att de minskat som att de ökat sitt nyttjande av dessa.

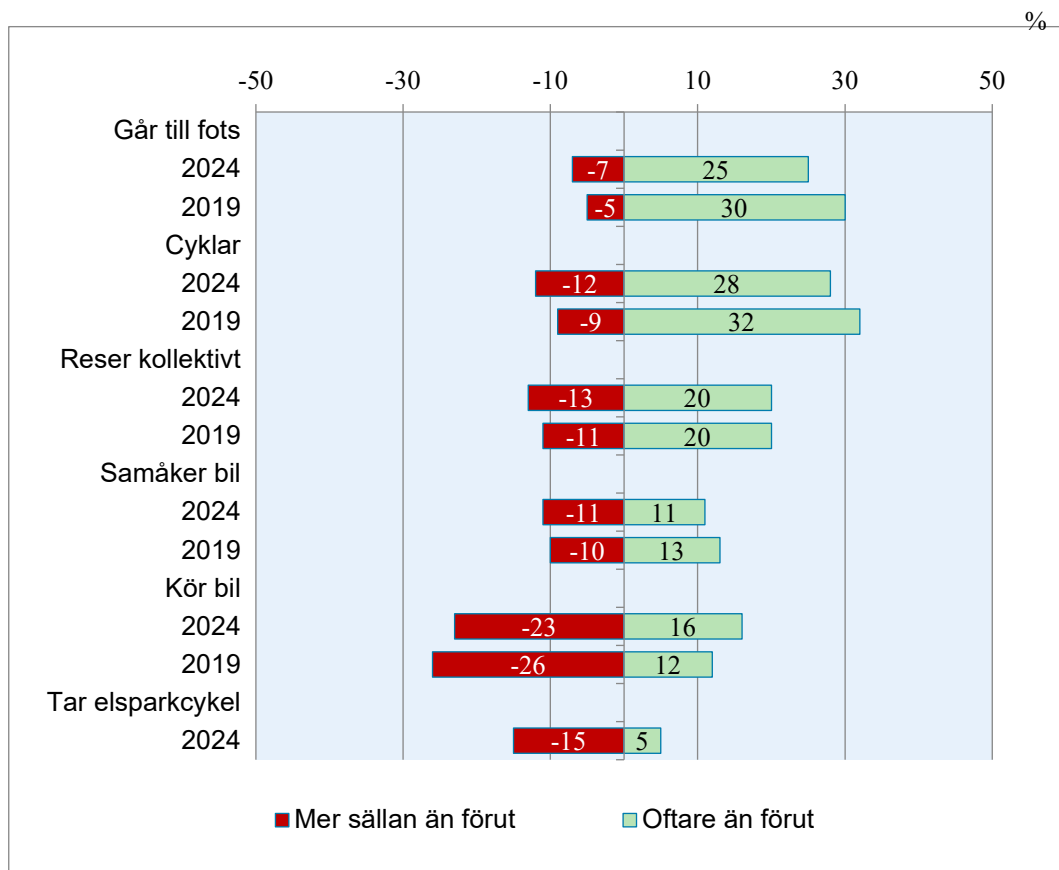


Figur 6.1: Hur invånarnas resvanor förändrats de senaste tre åren.

6.2 Hur resandet kommer förändras

När nyköpingsborna istället får sja om framtiden, ser de framför sig att de framför allt kommer att cykla och gå mer.

Kollektivresande kommer att öka något, medan de har en ambition att köra mindre med bil.

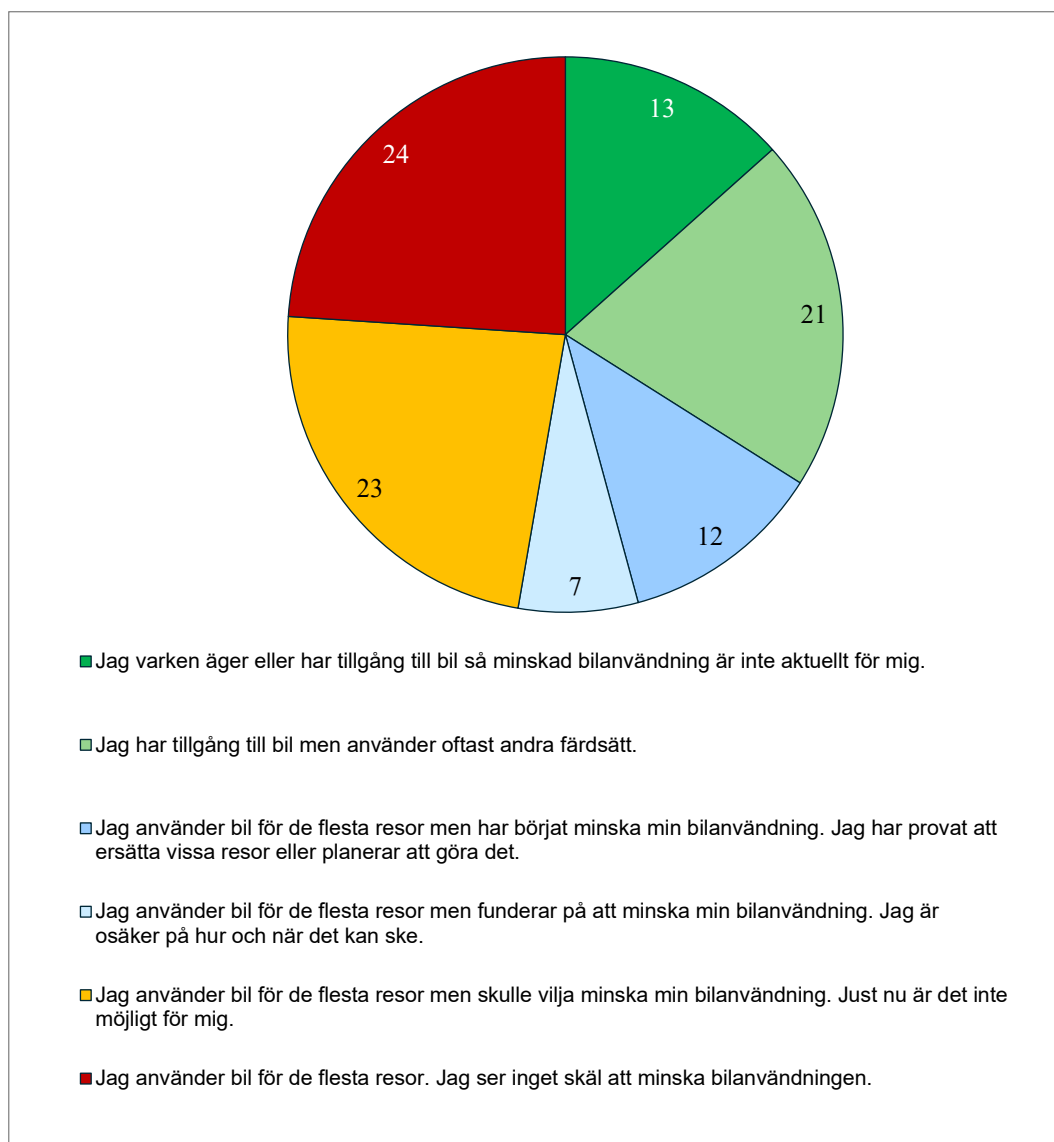


Figur 6.2: Hur invånarna tror de kommer förändra sitt resande de kommande tre åren. Exkl ej svar.

6.3 Intention att minska bilåkandet

Det finns en ambition att dra ned sitt bilåkande som motsvarar runt var femte invånare (de blå bitarna i figuren nedan). Totalt 12 procent av invånarna är bilister som redan provat att ersätta vissa resor eller planerar att göra det. Ytterligare sju procent funderar på att minska sin bilanvändning, men vet inte exakt hur och när det kan ske.

Närmare var fjärde invånare använder bil för de flesta resor och ser ingen anledning att minska sin bilanvändning, det är en något högre andel än 2019.



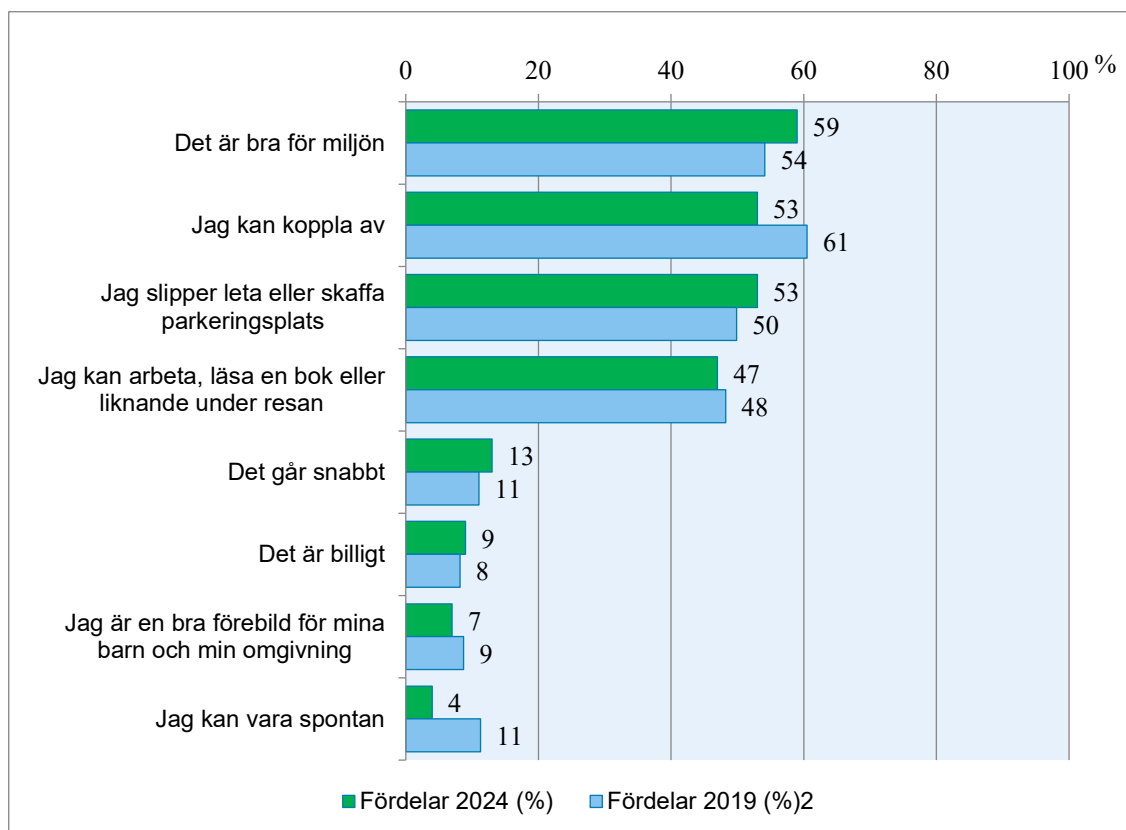
Figur 6.3: Beskrivning av nuvarande bilanvändning. Exkl. ej svar.

6.4 Fördelar med att resa kollektivt

Skälen till att resa kollektivt är snarlika 2019 års resultat, men att det är bra för miljö är nu det främsta skälet.

Därefter följer skäl kopplade till bekvämlighet; möjlighet att koppla av, att slippa bekymra sig över parkeringsplats och möjlighet att läsa eller arbeta under resan.

Färre än var tionde väljer kollektivtrafiken av kostnadsskäl och endast fyra procent för att det ger möjlighet att vara spontan.

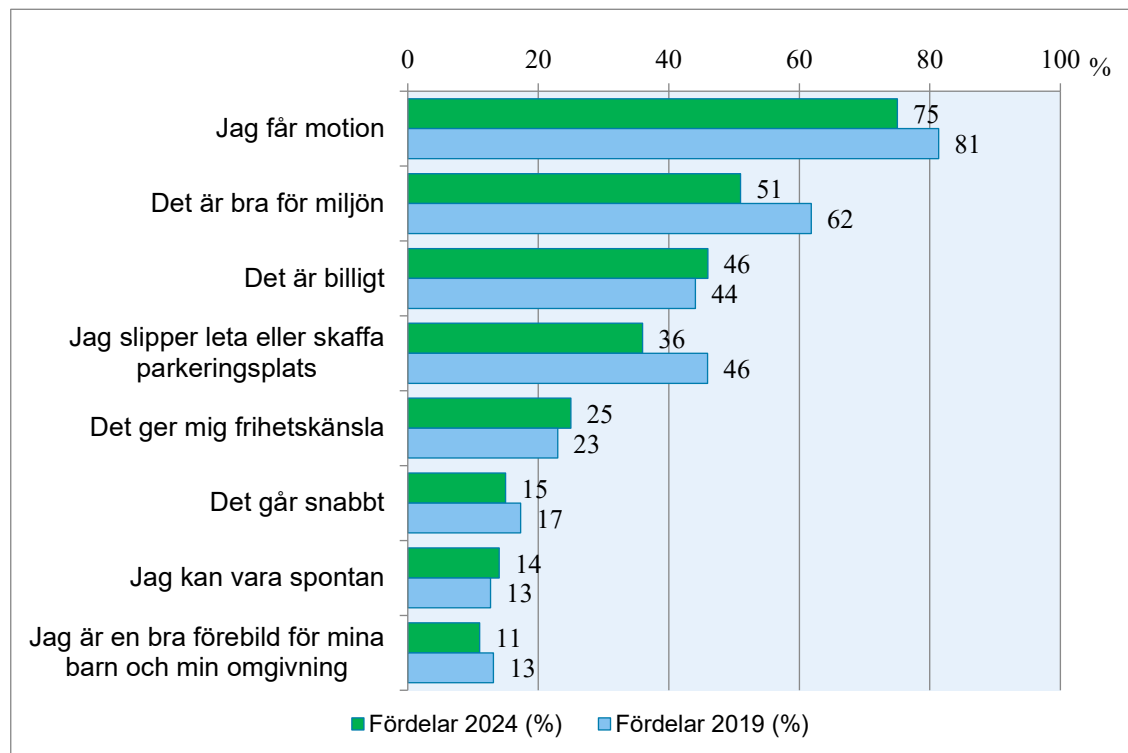


Figur 6.4: Fördelar med att resa kollektivt, jämfört med att åka bil. Max tre alternativ.

6.5 Fördelar med att cykla eller gå

Det absolut främsta skälet till att välja att cykla eller gå är, liksom 2019, att det ger motion.

Många pekar, liksom för kollektivtrafiken, på miljöaspekten. Till skillnad från kollektivtrafik är även kostnadsskäl viktiga.



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



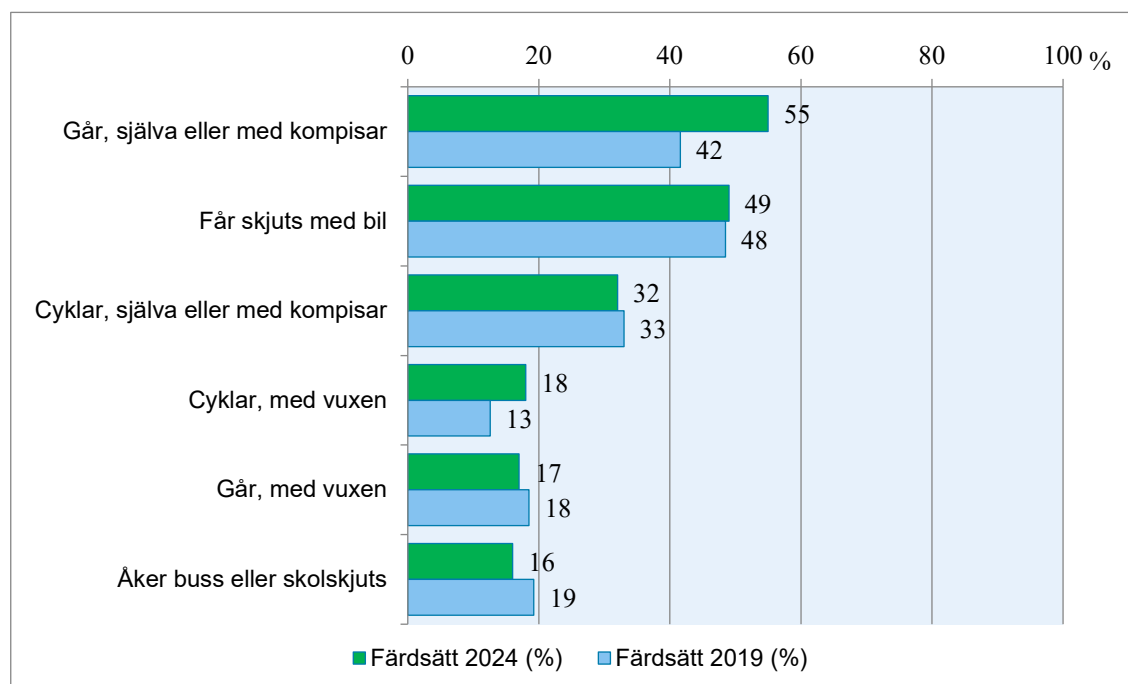
7. Barnens skolresor

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

7.1 Hur barnen tar sig till skolan

Det vanligaste sättet för barn i låg- och mellanstadieåldern att ta sig till skolan är att gå, själv eller med kompisar, här ser vi en ökning från 2019. Nästan lika många får skjuts med bil.

Runt var tredje barn cyklar, själv eller med kompisar, vilket är på samma nivå som för fem år sedan.



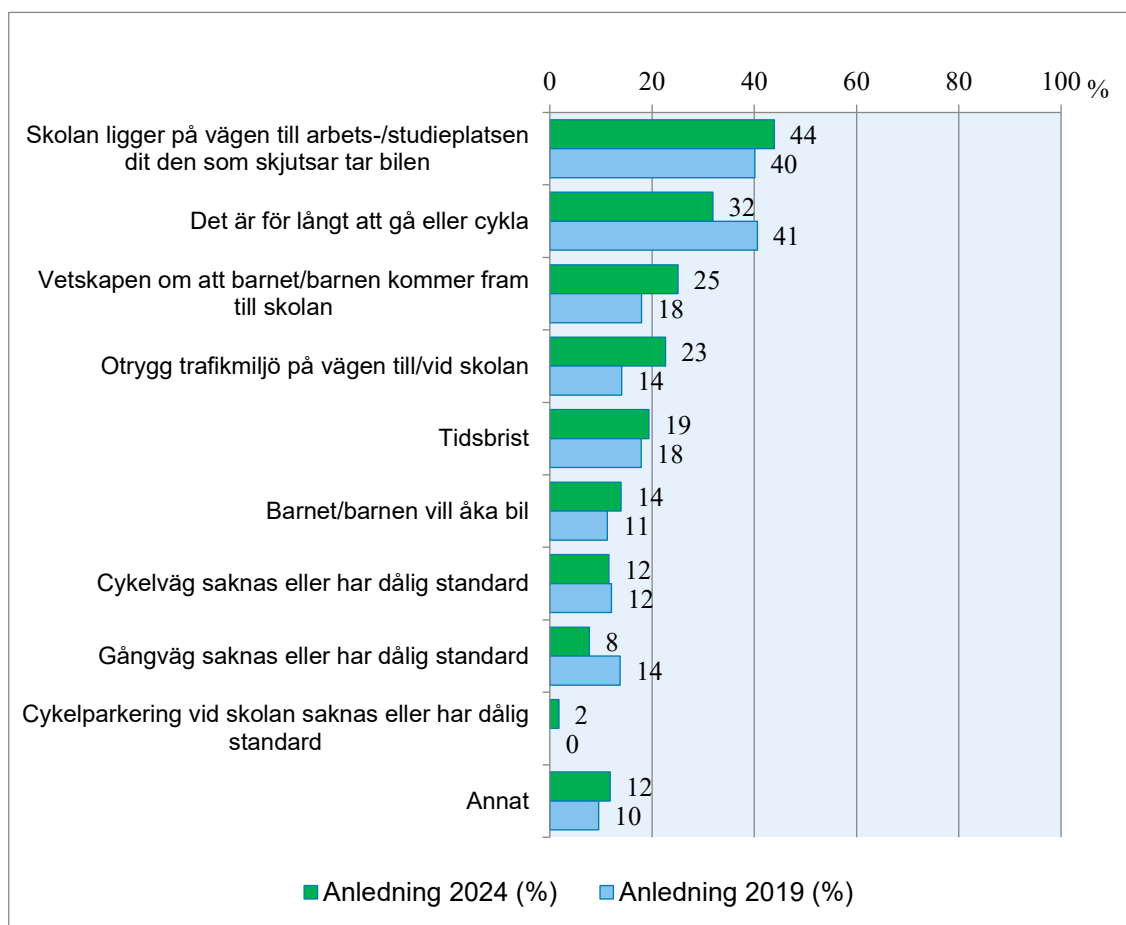
Figur 7.1: Vanligaste färdssättet till/från skolan. Max tre alternativ.

7.2 Anledning till att skjutsa till skolan

De vanligaste skälen till att barnen får 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.

Det finns dock ett antal skäl som handlar om att förutsättningarna för att barnet på ett tryggt vis ska kunna gå eller cykla till skolan inte är på plats.

Hela 23 procent upplever att det inte är en trygg trafikmiljö längs vägen till eller vid skolan. Och för tolv, respektive åtta procent är avsaknaden av en bra cykel- eller gångväg till skolan ett skäl till att välja skjuts med bil.

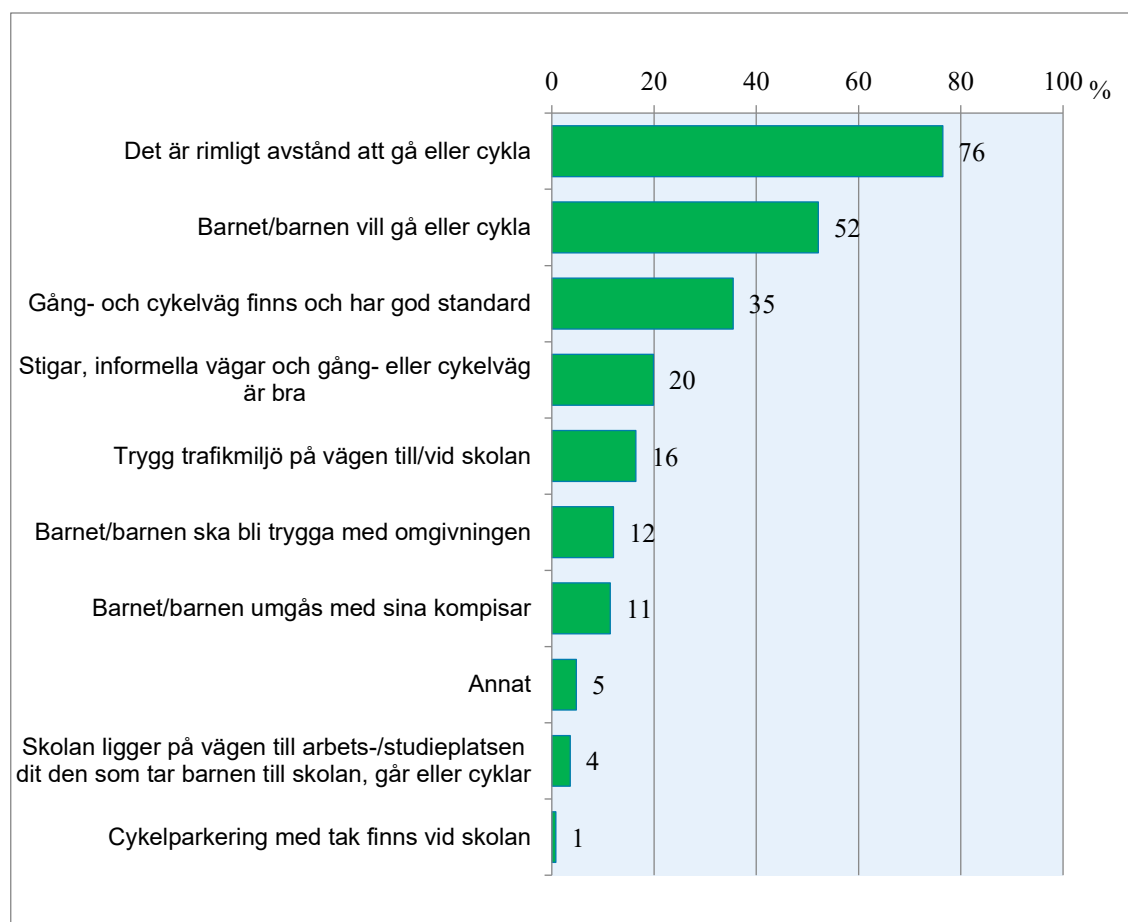


Figur 7.2: Anledning till att skjutsa barnen till skolan.

7.3 Anledning till att cykla eller gå till skolan

De absolut vanligaste anledningarna till att barnen går eller cyklar till skolan handlar om att skolan ligger tillräckligt nära hemmet och att barnet självt vill gå eller cykla.

Tillgång till bra cykel- eller gångvägar är viktigt, nämns av 35 procent och 16 procent pekar på en trygg trafikmiljö på vägen till eller vid skolan.



Figur 7.2: Anledning till att barnen åker eller cyklar 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.

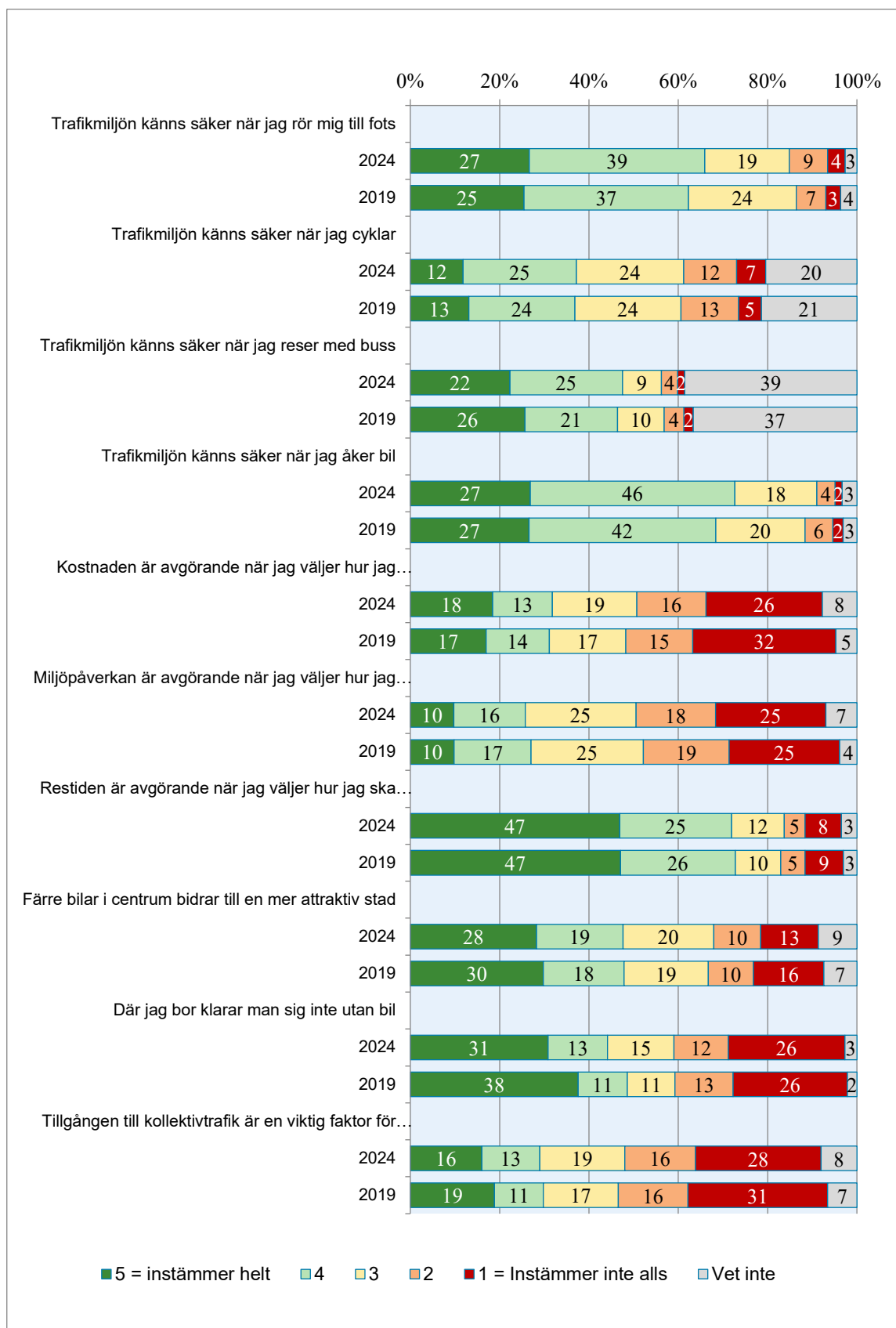
8.1 Trafiken i Nyköping idag

Synen på trafiken i Nyköping är mycket snarlik bilden från för fem år sedan – det har inte skett några stora förändringar i attityderna.

Den största förändringen är att andelen som säger att de inte kan klara sig utan bil där de bor har gått ned. Andelen som helt instämmer i påståendet har sjunkit från 38 till 31 procent.

En mindre förändring är att kostnaden har fått en större betydelse för val av färdmedel. För fem år sedan var det 47 procent som inte instämde i att kostnaden var avgörandet, andelen är nu 42 procent.





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

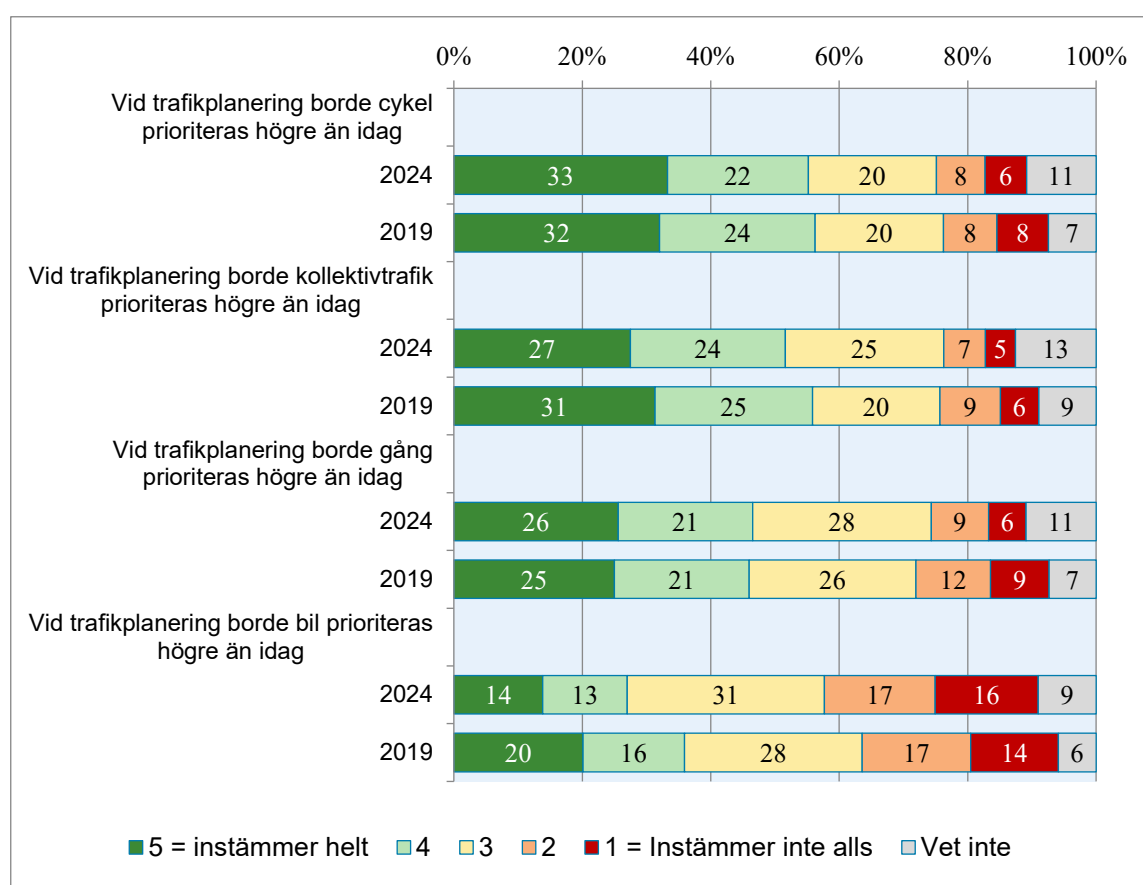
8.2 Trafikplanering i Nyköping

Även kring frågan om synen på trafikplaneringen i Nyköping är skillnaderna små jämfört med 2019.

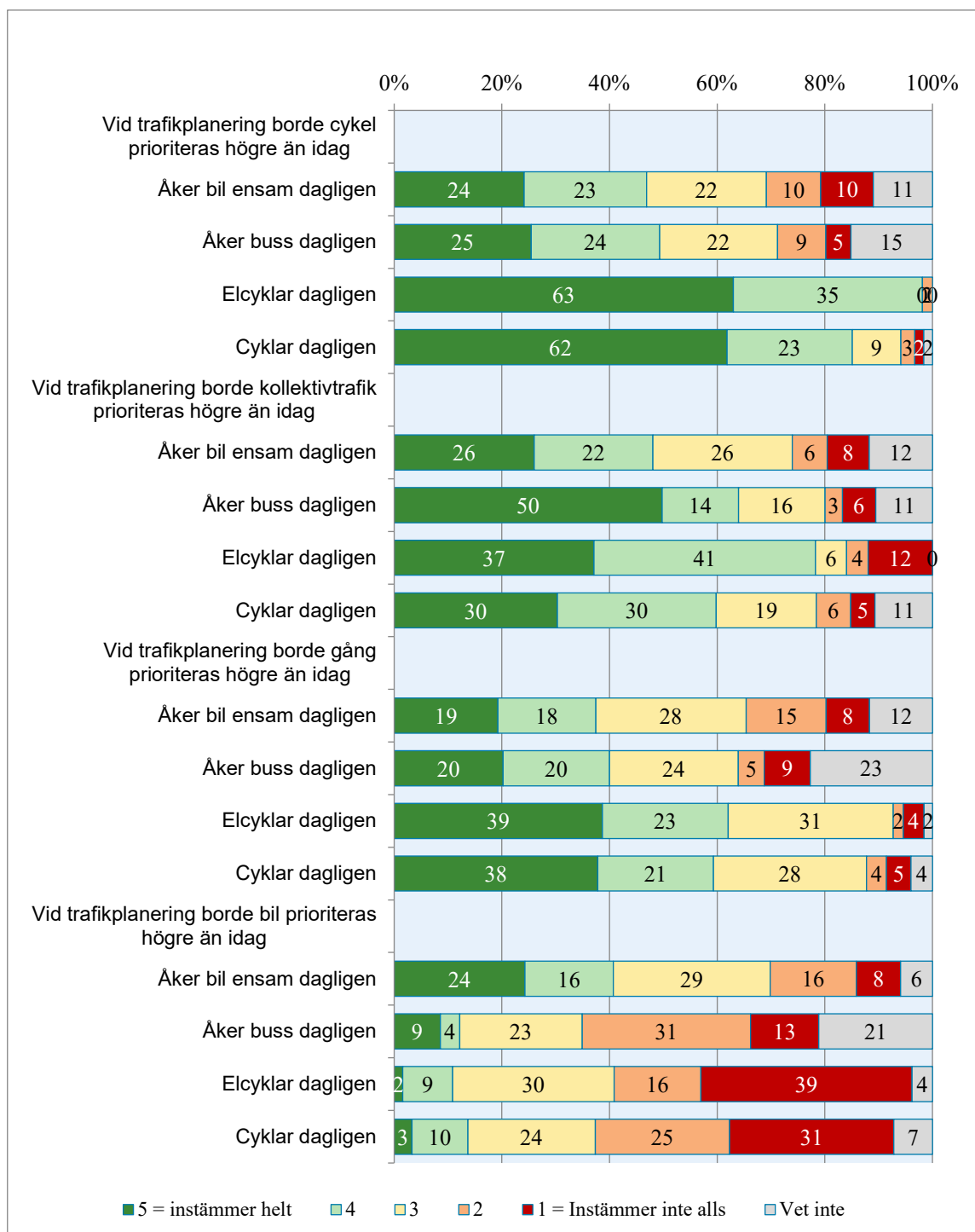
Meningarna om vilka färdslag som bör prioriteras vid trafikplaneringen i Nyköpings kommun är fortfarande delade. Men andelen som anser att bil bör prioriteras har gått ned. För fem år instämde 36 procent i att bilen borde prioriteras högre. Den andelen är idag 27 procent. För bil finns också en betydande andel om 33 procent som inte anser att färdslaget bör prioriteras.

De färdmedel som flest önskar se mer fokus på är fortfarande cykel och kollektivtrafik.

Det finns fortsatt en tendens att trafikanter önskar satsningar på det trafikslag som de själva dagligen, eller nästan dagligen, färdas med.



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



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

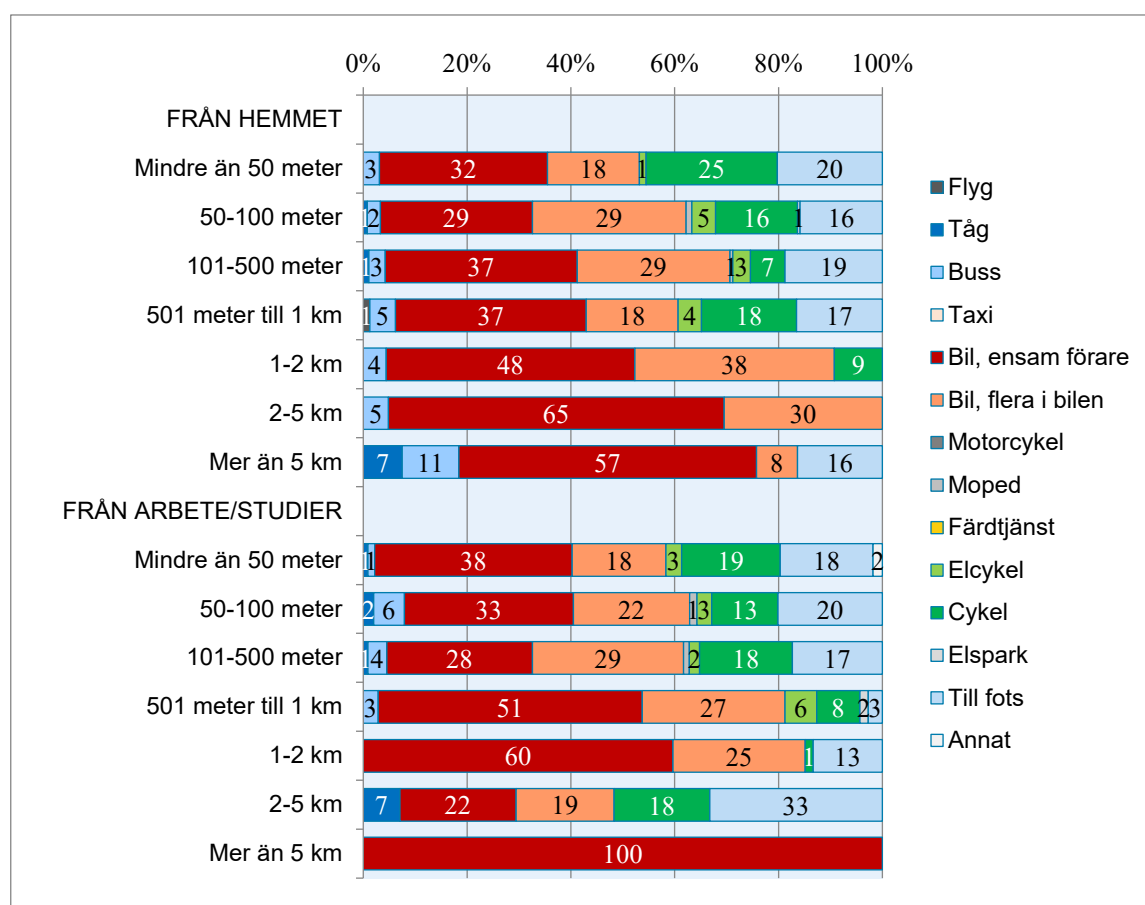
9. Resor till/från arbete/studier

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

Andelen som kollektivpendlar till arbete eller studier är låg, även bland boende som har nära till en busshållplats. Personer som bor under en kilometer från närmaste busshållplats, eller har under 500 meter mellan arbetet och en busshållplats reser dock i större utsträckning med cykel eller transporterar sig till fots.

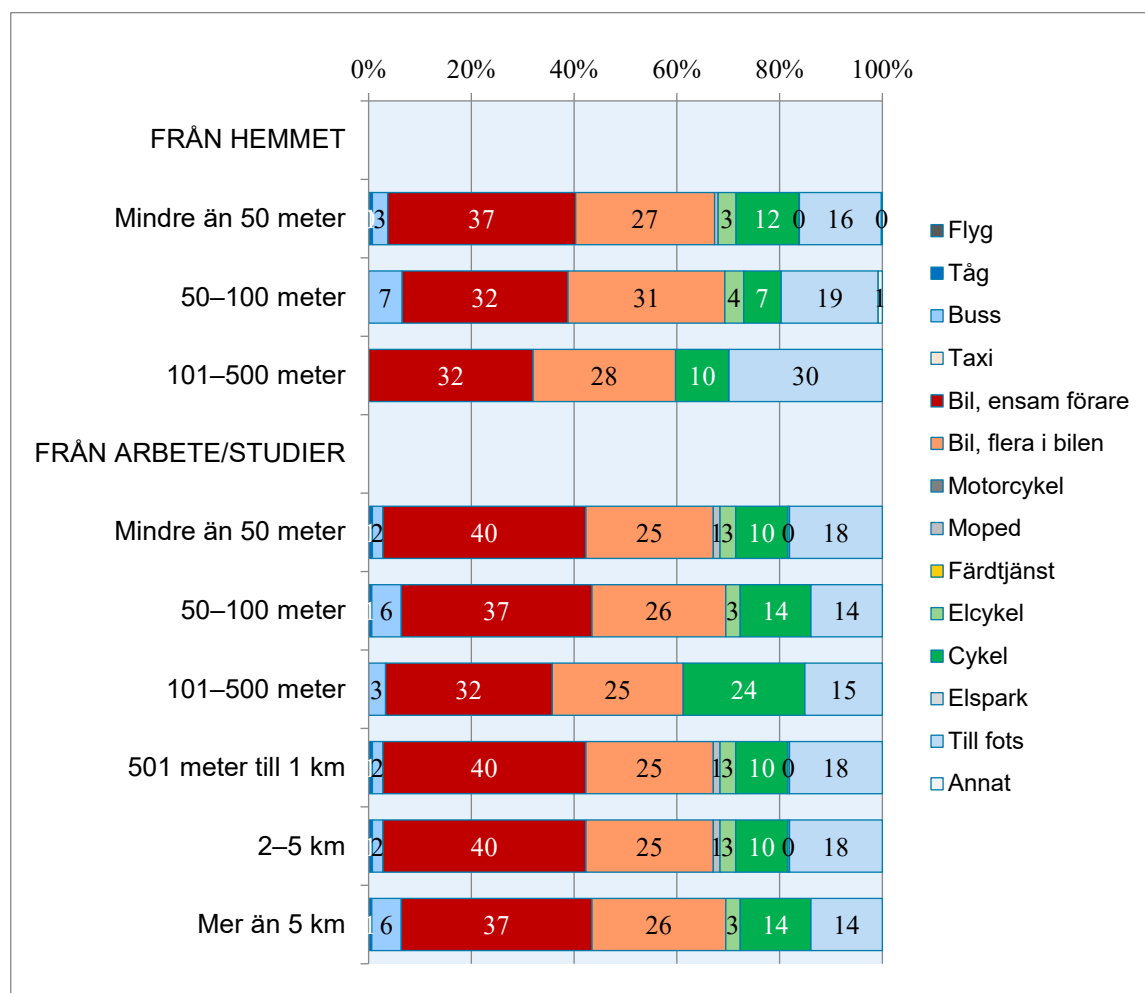
Bil är det främsta färdmedlet oavsett avstånd.



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

9.2 Färdsätt efter avstånd till bilparkering

Det är svårt att dra några slutsatser kring hur avstånd till närmaste bilparkering påverkar färdmedelsvalet, då få Nyköpingsbor har något längre avstånd till en parkering – från jobbet eller hemmet.



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

10. Möjlighet att resa kollektivt

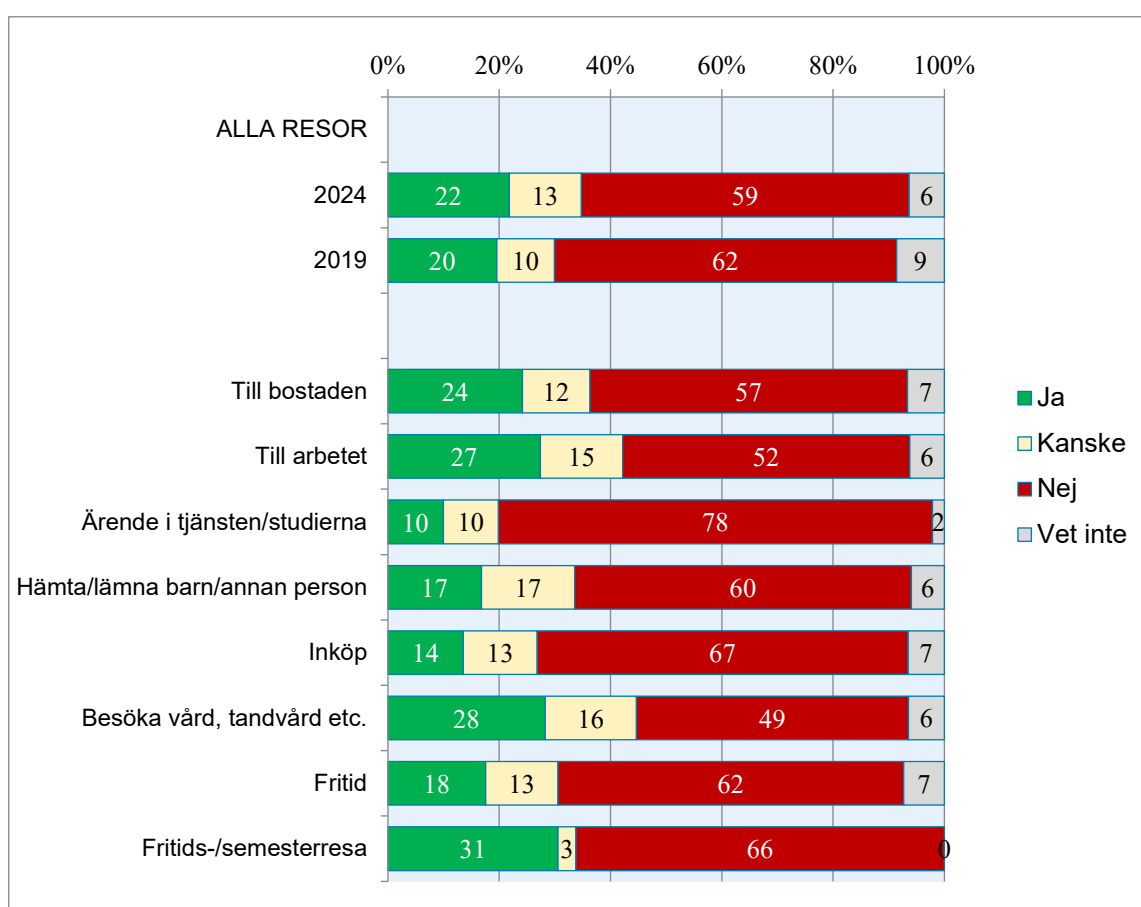
I detta kapitel beskrivs invånarnas möjlighet att välja kollektivtrafik istället för bil för sina resor.

10.1 Möjlighet att göra resan med kollektivtrafik

Var femte icke kollektiv-resa skulle säkert kunna ha gjorts med kollektivtrafik, vilket är på ungefär samma nivå som 2019.

Andelen resor som skulle kunna ha ersatts med kollektivresor är högst för arbetspendling, vårdbesök och fritidsresor.

Svårast att ersätta med kollektivtrafik är tjänsteresor och inköpsresor.



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.

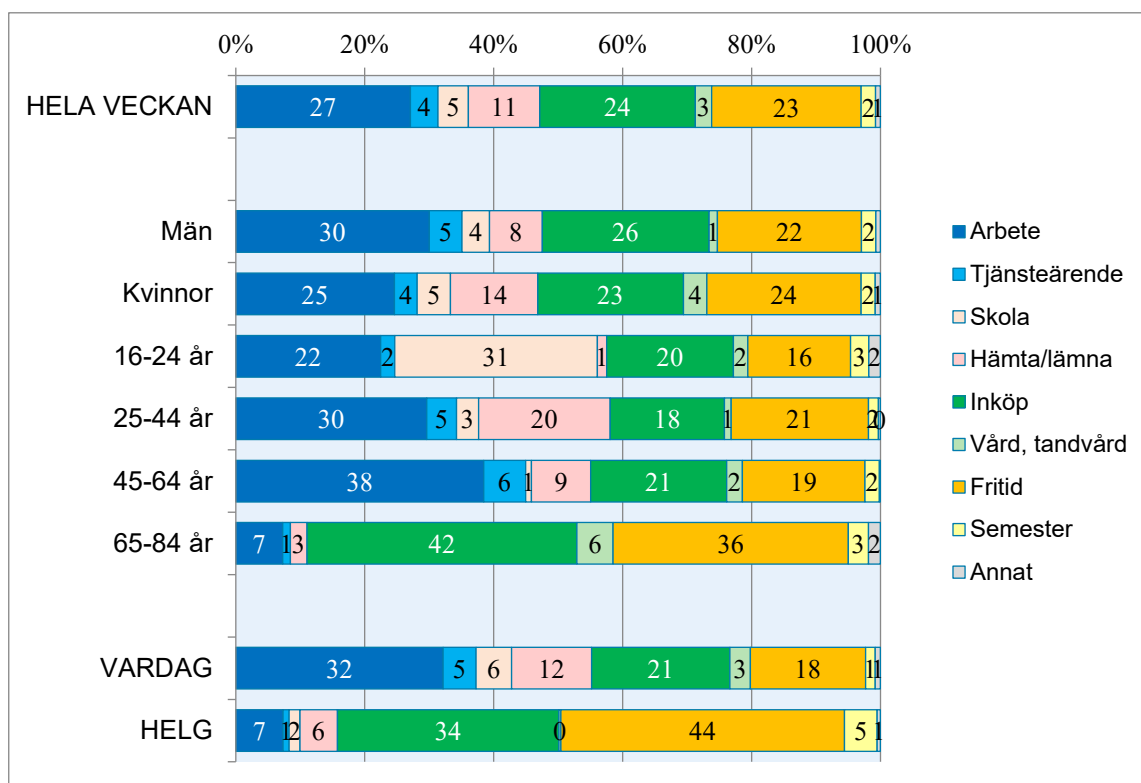
I "vård" ingår besök till alla typer av vårdgivare, t.ex. vårdcentraler, sjukhus eller tandläkare. I fritid ingår olika typer av fritidsaktiviteter, nöjen, motion eller träffa vänner. "Semester" innebär fritids- eller semesterresa med övernattnig på annan ort.

11.1 Fördelning mellan olika ärenden

Arbetspendling, inköpsresor och fritidsresor står tillsammans för tre fjärdedelar av alla resor sett över veckan som helhet.

På vardagar står arbetspendlingen för runt en tredjedel av resandet, sett till antalet talet resor. På helgerna dominerar istället fritidsresor, följt av inköpsärenden.

Det finns vissa skillnader mellan mäns och kvinnors resande, sett till vilka ärenden de gör. Den tydligaste skillnaden är att kvinnor gör fler resor för att hämta och lämna barn vid skola eller förskola. Männen har en högre andel pendlingsresor till och från arbete.



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

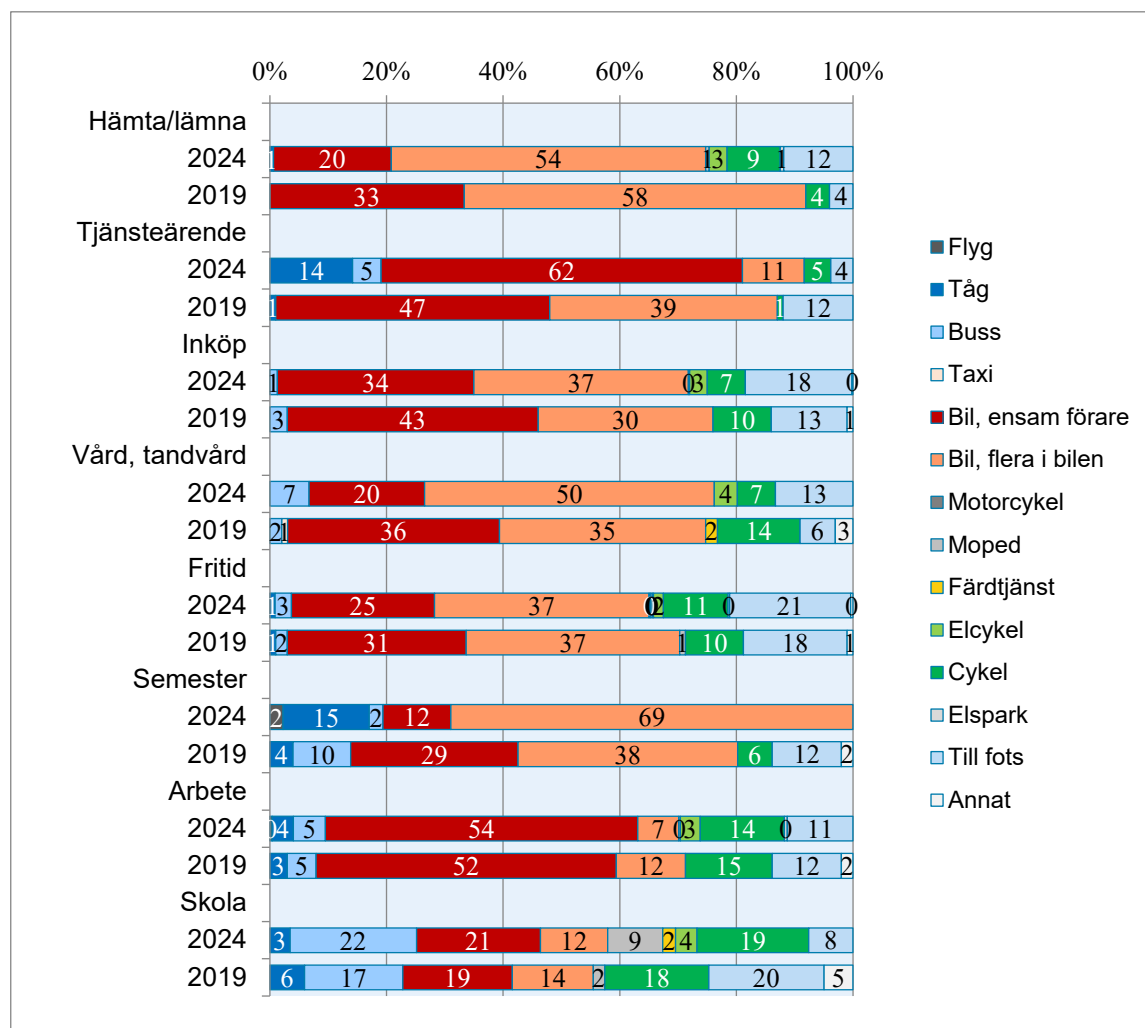
De tydligaste skillnaderna är annars mellan olika åldersgrupper. Andelen pendlingsresor till arbetet ökar med stigande ålder och är högst i gruppen 45–64 år där de står för strax under 40 procent av resorna. Bland de yngre, i åldern 16–24 år, står resor till och från studier för 31 procent av resorna. Bland pensioner står inköps- och fritidsresor för närmare 80 procent av resorna.

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 vid hämtning och lämning, av 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 färdstätt för olika typer av ärenden.

12 Reslängd

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

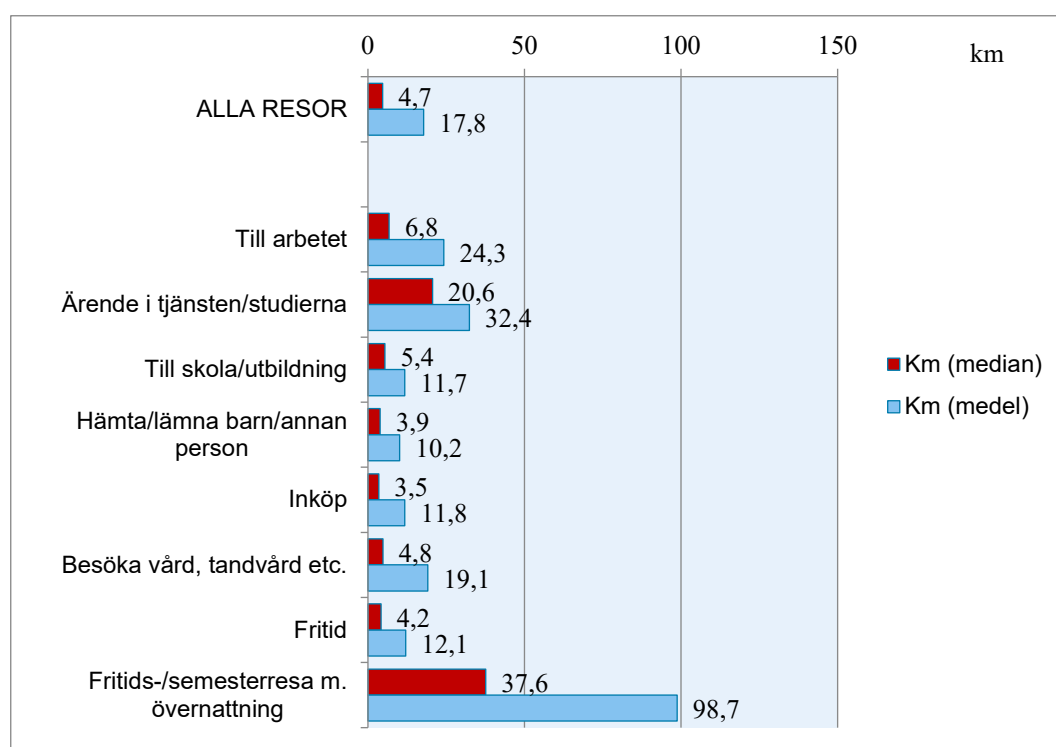
Läshjälp: Reslängder och restider

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.

12.1 Reslängd

Medianresan i Nyköping är strax under fem kilometer, medelresan är längre, på ca 18 km – beroende på att en stor andel resor är korta. Detta är i linje med resultaten från 2019.

Medianresan till arbetet är ca sju km och medelresan ca 24 km. Skolresorna är något kortare på ca fem respektive ca 12 km. De kortaste resorna är inköpsresor, där medianresan endast är 3,5 km. Även detta är i linje med resultaten från för fem år sedan.

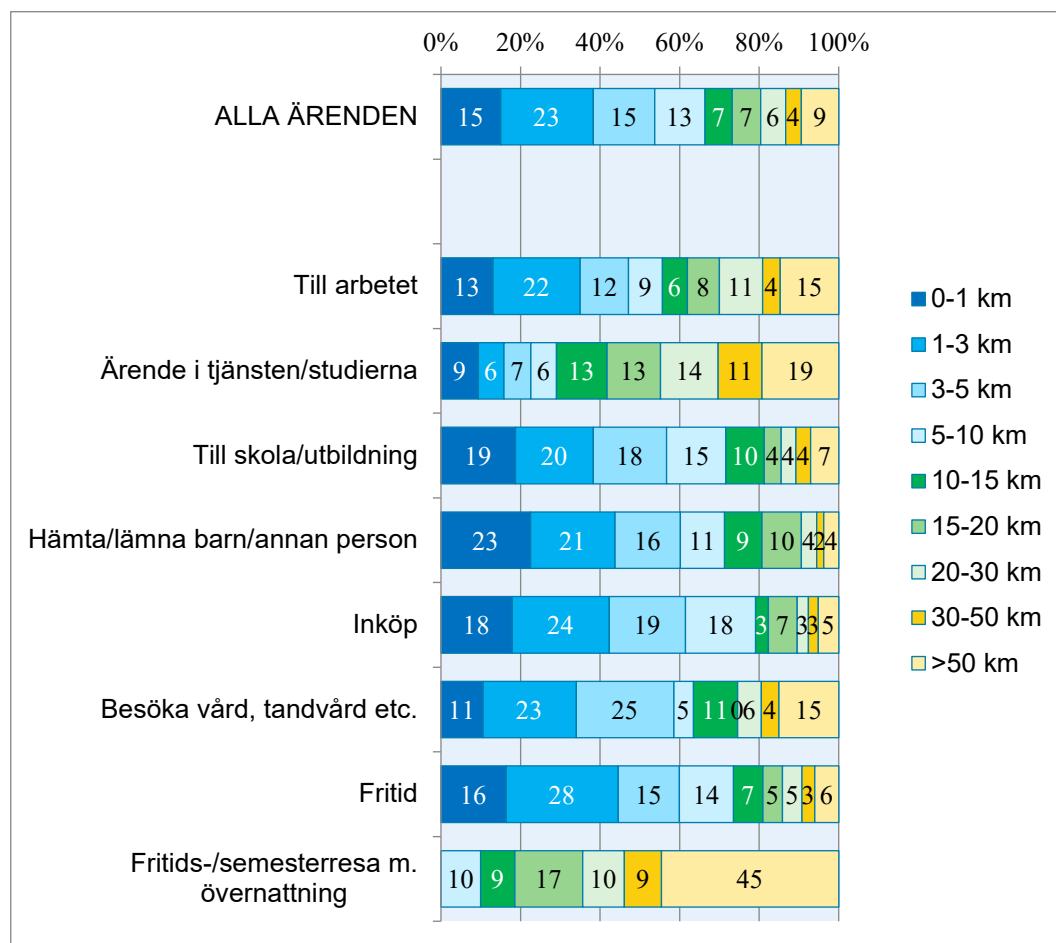


Figur 12.1: Ärende och uppskattad reslängd i km, medelvärde.

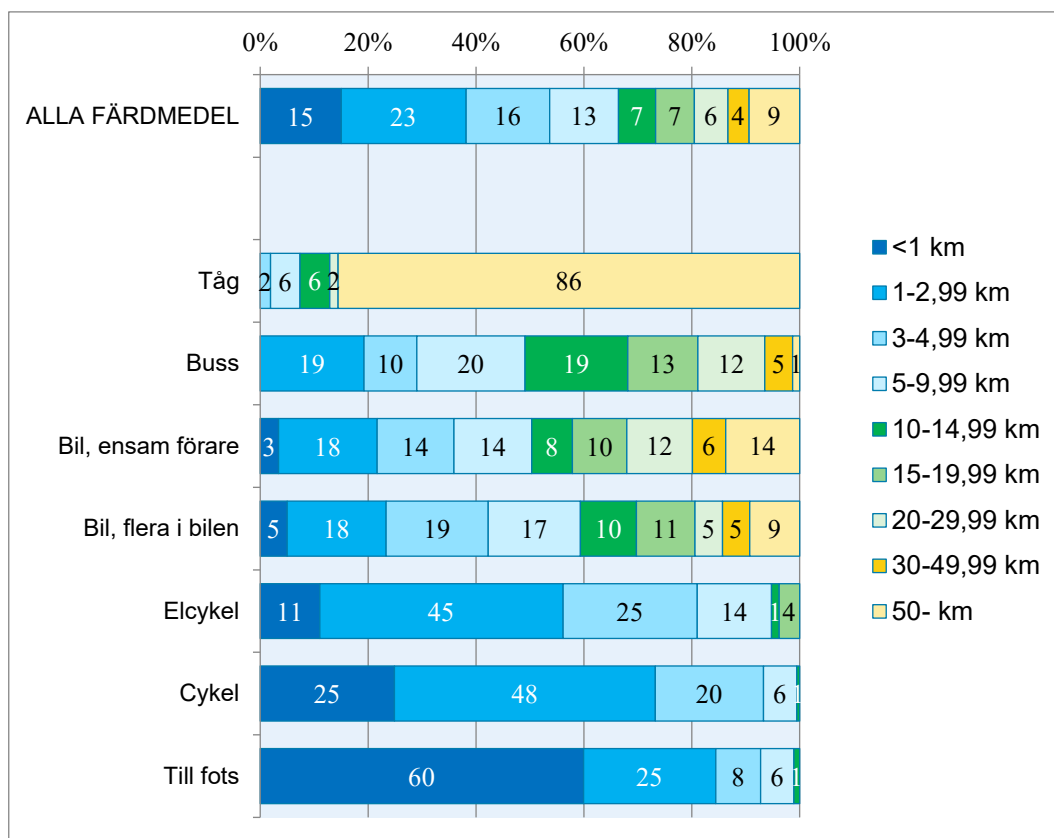
Mönstret med en stor andel korta resor, som sågs vid den föregående resvaneundersökningen kvarstår. Hela 54 procent av alla resor är max fem kilometer långa. Resor som är över två mil långa står för 20 procent, jämfört med 22 procent 2019.

Korta resor, under fem kilometer dominerar bland resor till arbete, skola och utbildning, resor för att hämta och lämna barn, inköps-, vård- och fritidsresor.

Tjänsteresor och fritidsresor med övernattning avviker från mönstret med en större spridning i reslängder och en större andel långa resor.



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 86 % av tågresaerna är över 50 km långa).

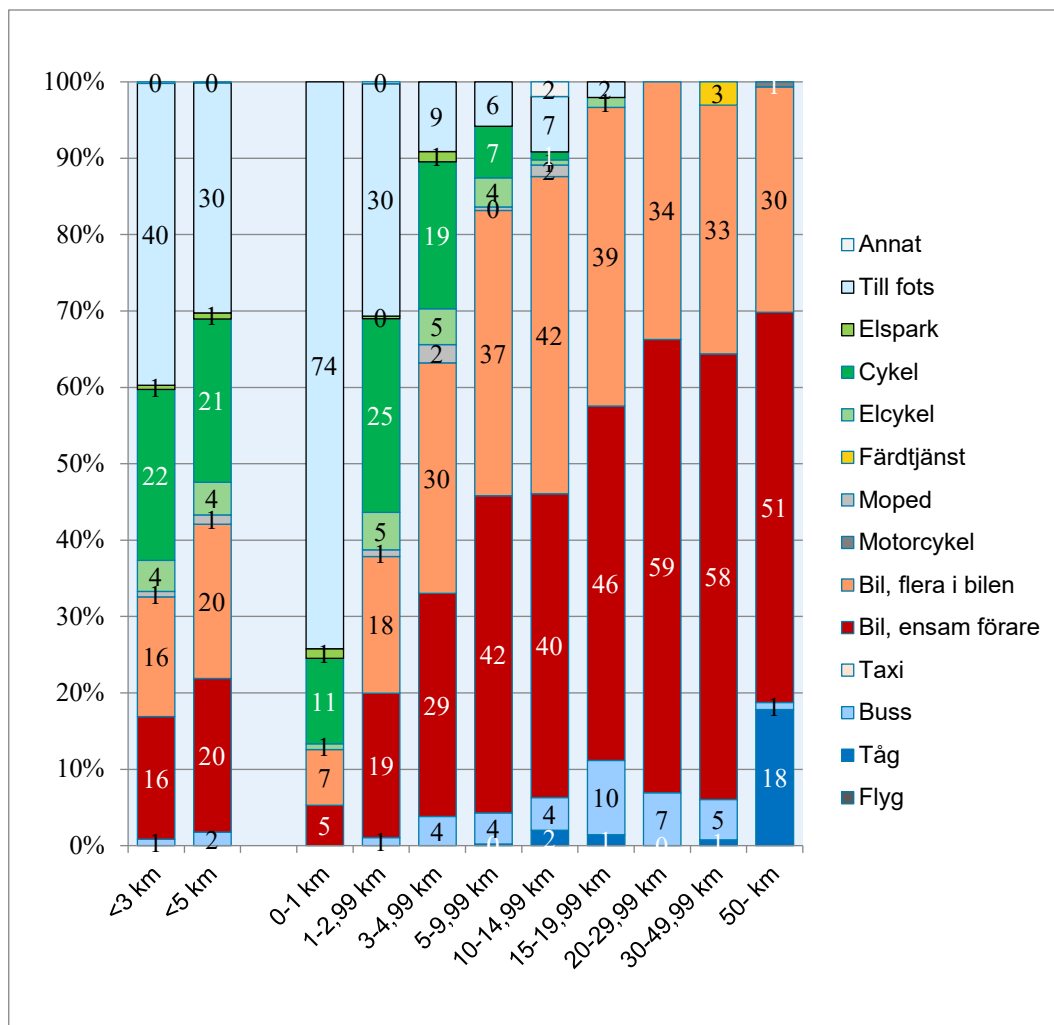
Bil som färdmedel används för resor av alla längder, med en stor spridning av reslängder från mycket korta resor på någon km upp till långa resor på över 50 km. Bussresor följer ett liknande mönster, med en stor spridning på reslängder från 1 upp till 30 km.

Cykel och elcykel används främst för resor upp till 5 km, medan gång används för resor upp till 3 km. Tåg nyttjas för långresor över 5 km.

12.2 Färdmedelsfördelning efter resans längd

Förflyttningar som är under en km görs liksom 2019 normalt till fots. För resor på 1–3 km är bil det vanligaste färdmedlet, men runt var fjärde görs med cykel.

För resor på 3–5 km görs fortfarande runt var femte med cykel, men därefter dominerar bil helt och hållet som färdmedel.



Figur 12.4 Huvudfärdssätt efter resans längd. Figuren visar vilka färdslag som väljs beroende på resans längd (t.ex. görs 84 % av alla resor som är under 1 km till fots).

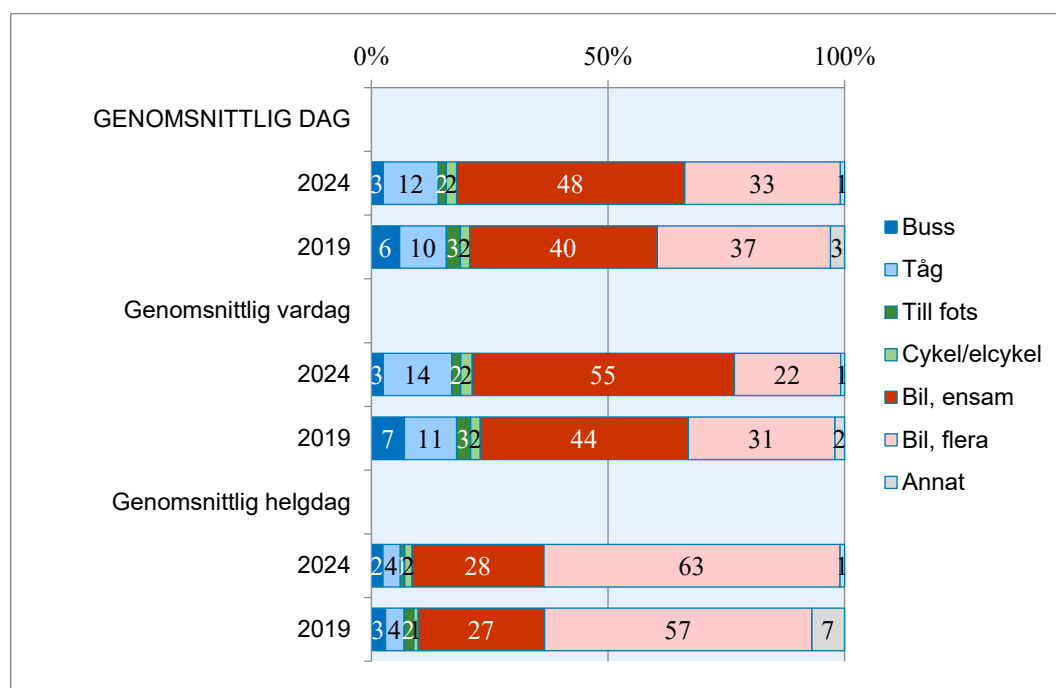
13. Trafikarbetets fördelning

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

13.1 Trafikarbetet fördelat på färdmedel

Sett till producerat trafikarbete i form av person-kilometer produceras hela 81 procent av bilresor, vilket är en viss ökning från 2019.

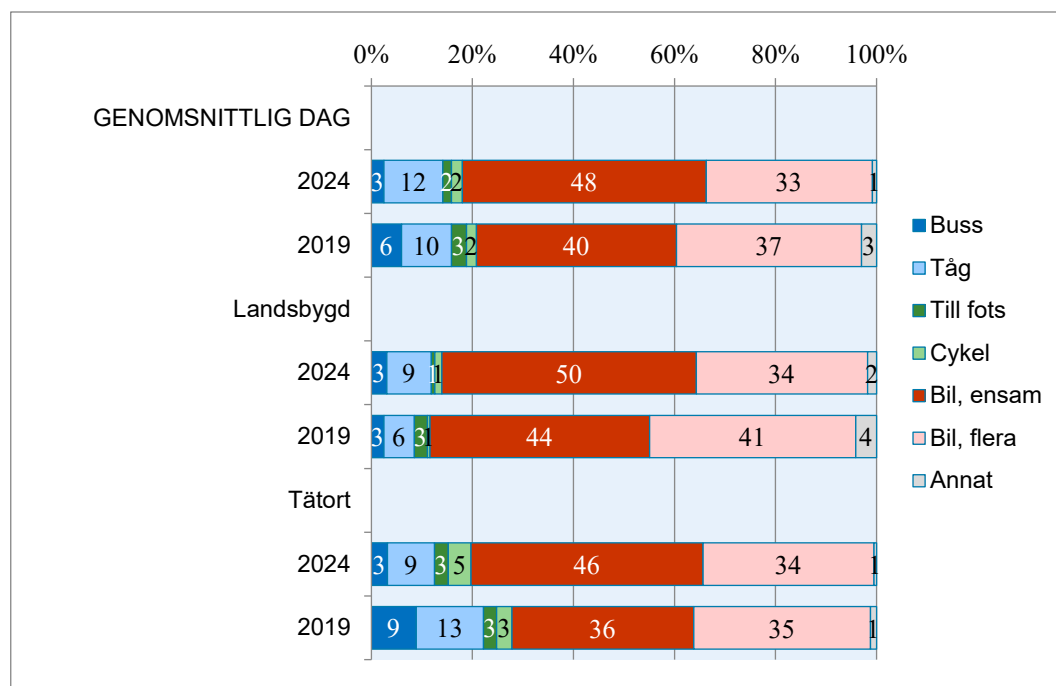
Andelen bilproducerat trafikarbete är avsevärt högre på helgerna, 90 procent, jämfört med 78 procent på vardagar. På vardagar produceras istället mer trafikarbete av kollektivtrafik, 17 jämfört med sex procent.



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

Bil står fortsatt för en högre andel av trafikarbetet på Nyköpings landsbygden jämfört med i tätorterna, dock är skillnaden mindre än vid 2019 års mätning. På landsbygden genereras 84 procent av trafikarbetet av bil, jämfört med 80 procent i tätorten.

Kollektivtrafiken står för 13 procent i tätorten, jämfört med tolv procent på landsbygden, vilket är en utjämning jämfört med för fem år sedan.



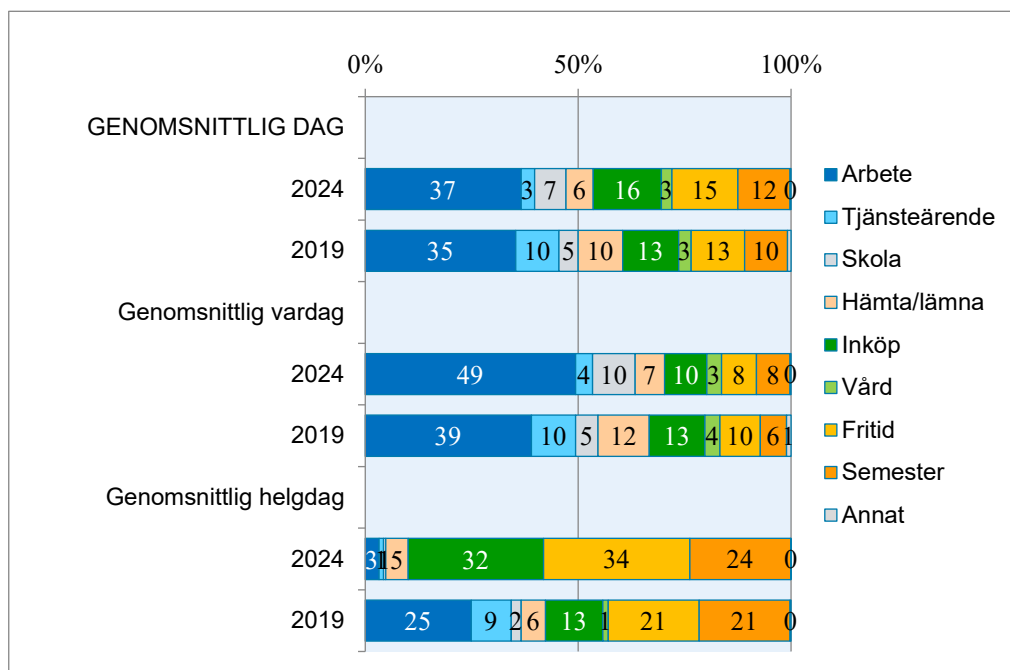
Figur 13.2: Totalt trafikarbete (person-km per dygn) fördelat på färdmedel – Nyköping landsbygd jämfört med tätort.



13.2 Trafikarbetet fördelat på ärenden

Arbetspendling står fortsatt för överlägset flest producerade trafik-kilometer – 37 procent. Därefter följer inköps- och fritidsresor på 16 procent.

Under lördagar och söndagar står fritids- och semesterresor för 58 procent av trafikarbetet och inköpsresor för 32 procent.

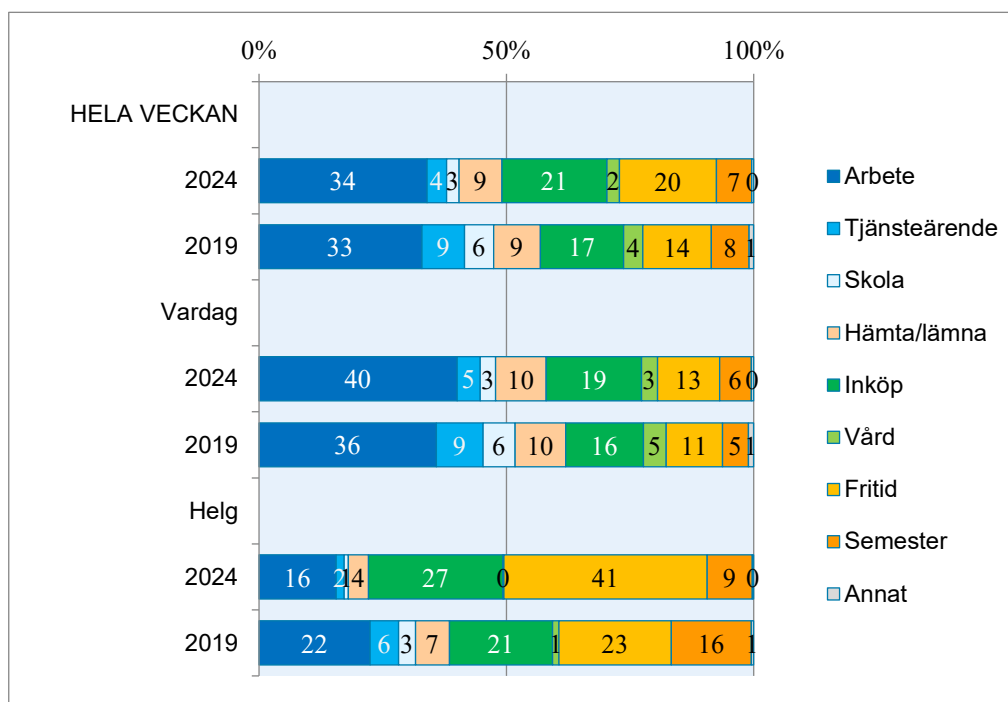


Figur 13.3: Totalt trafikarbete (person-km per dygn) fördelat på resans ärende.

13.3 Spenderad restid

Under vardagarna läggs 45 procent av restiden på arbets- och tjänsteresor, vilket är samma andel av restiden som 2019. Under helgerna spenderas mest restid på fritids- och semesterresor, hela 50 procent, en högre andel än 2019.

Även resor för olika inköp upptar en betydande andel av restiden, 27 procent på helgerna och 19 procent på vardagarna.

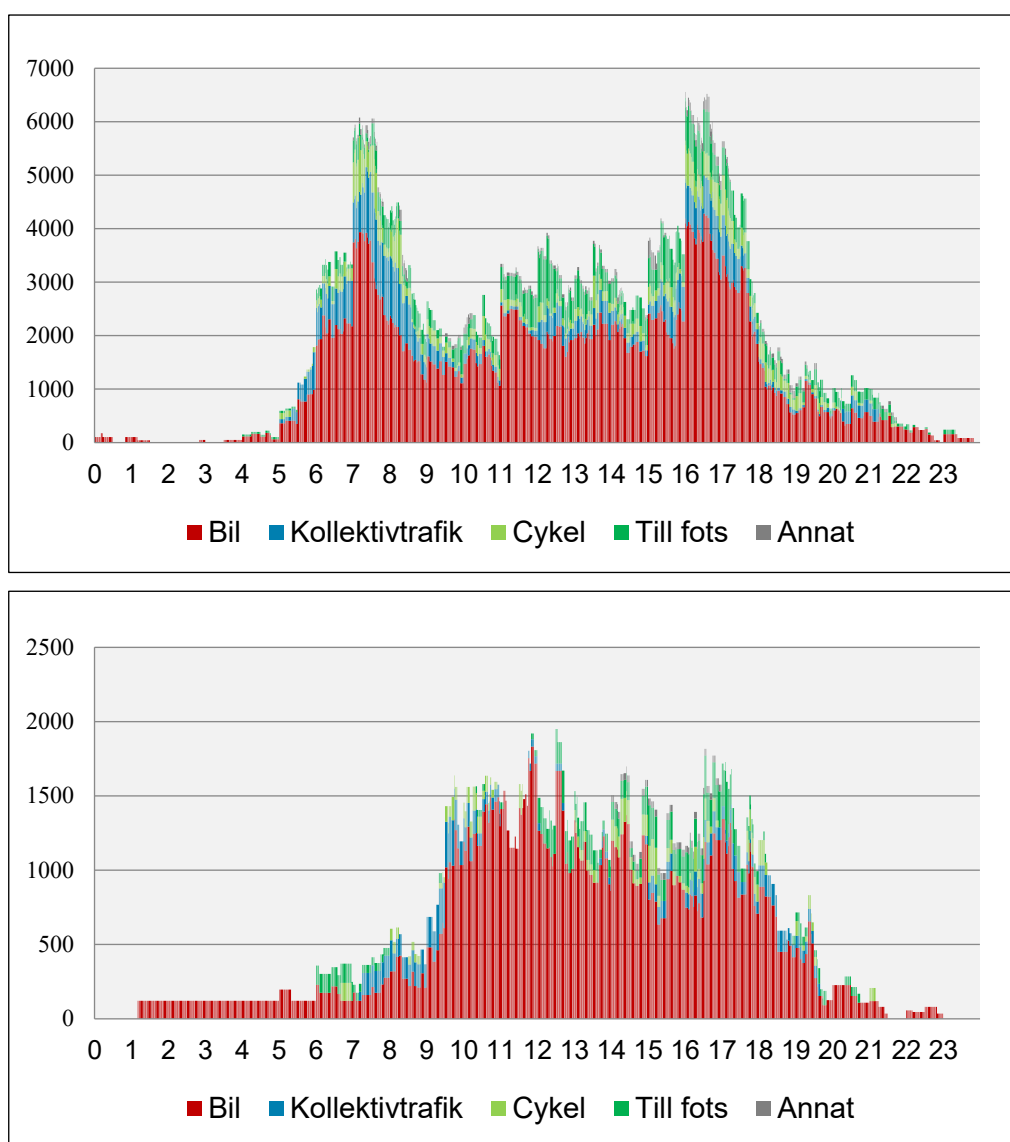


Figur 13.4: Totalt restid (person-timmar per dygn) fördelat på ärenden.

13.4 Resarbetets fördelning över dygnet och färdmedel

Resandets fördelning över dygnet följer ett välbekant mönster. Under vardagsdygn ses en topp under morgontimmarna, ca kl. 06–09 och som mest intensiv runt kl. 07–08. Denna följs av en plåtå med medelhögt resande under dagen fram till 15-tiden på eftermiddagen. Därefter kommer en andra puckel som är som mest intensiv mellan runt kl. 16–18. Därefter sjunker trafikintensiteten alltmer för att nästan helt avta efter midnatt.

Under helgerna formar resarbetet i stället en puckel, då det successivt ökar under dagen, för att vara som mest intensivt under eftermiddagen och därefter avta under kväll och natt.



Figur 13.5–6: Resarbetets fördelning över vardags- resp. helgdygn. Antal personer på resande fot med olika färdmedel 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 resematris i Excelformat.

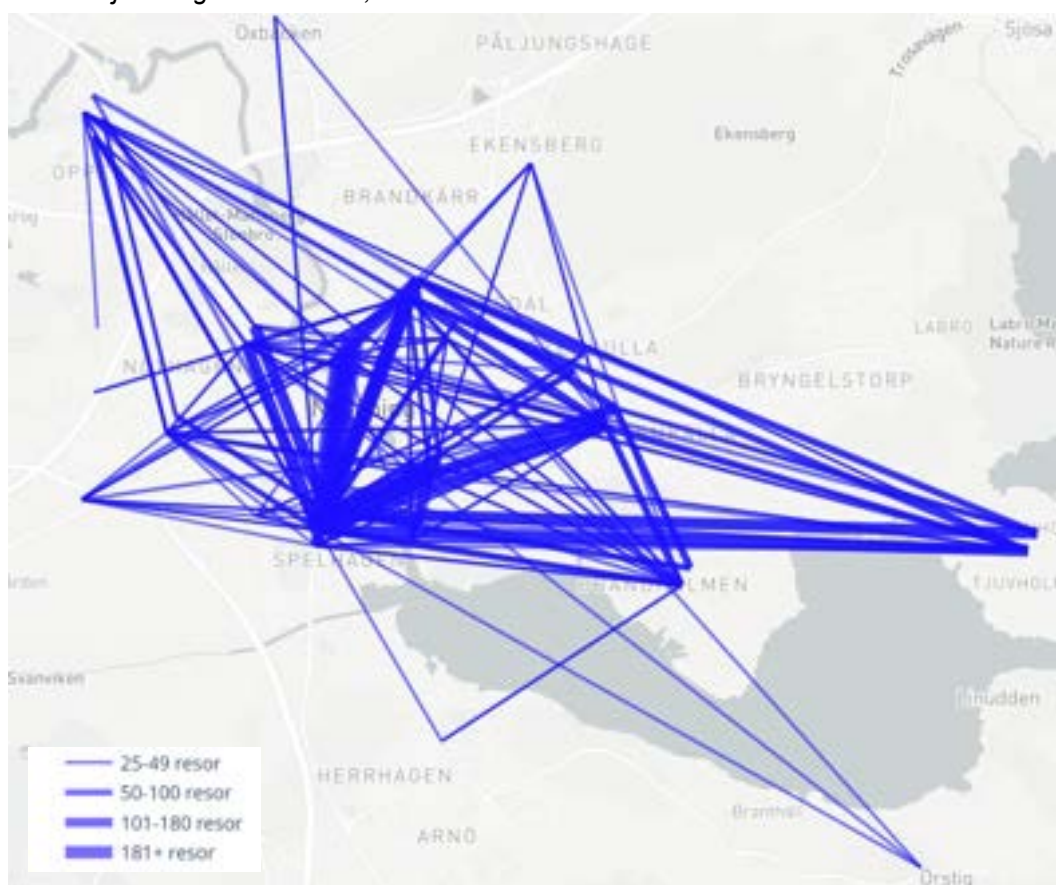
14.1 Reseströmmar inom och till/från kommunen

Reseströmmarna inom kommunen redovisas som reseströmmar mellan och inom kommunens stadsdelar, samt Oxelösunds kommun och resor till/från andra kommuner.

Alla Helgona	Hagalund	Lästringe	Stavsjö
Anderslund	Halla	Malmbyggshagen	Stenkulla
Arnö	Harg	Mosstorp	Stigtomta
Aspa	Hemgården	Nikolai	Studsvik
Bergshammar	Herrhagen	Nykyrka	Svalsta
Blommenhov	Horn-Brannebol	Nävekvärn	Svärta
Bogsta	Husby-Oppunda	Nöthagen	Sättersta
Bondeby	Hållet	Oppeby	Torsåker
Brandholmen	Hånö	Oppeby Gård	Trumpetarbacken
Brandkärr	Högbrunn	Oxbacken	Tuna
Bryngelstorp	Idbäcken	Påljungshage	Tunaberg
Buskhyttan	Isaksdal	Ripsa	Tystberga
Bälinge	Jönåker	Rosenkälla	Uttervik
Bärbo	Kila	Runtuna	Vrena
Edstorp	Krikonbacken	Råby	Vålarö
Ekensberg	Kuggnäs	Sjösa	Väster
Enstaberga	Kungshagen	Sjöskogen	Ålberga
Fredön	Kvegerö	Skavsta	Örstig
Fågelbo	Lid	Skeppsvik	Örstignäs
Granlund	Linudden	Spelhagen	Öster
Gumsbacken	Ludgo	Spelvik	Oxelösund
Hacksjön	Lunda	Stavik	



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



Figur 14.2: De största reserelationerna inom Nyköpings tätort. För detaljer kring antalet resor, och mindre reserelationer hänvisas till resematrisen.

De största reseströmmarna mellan/inom olika delar av kommunen sker:

- Inom Väster
- Mellan Öster och Väster
- Inom Öster
- Mellan Väster och Brandkärr
- Mellan Fågelbo och Väster
- Mellan Rosekälla och Väster
- Mellan Hållet och Väster
- Mellan Bryngelstorp och Väster
- Mellan Spelhagen och Väster
- Inom Brandkärr
- Mellan Brandkärr och Arnö
- Inom Stigtomta
- Mellan Rosenkälla och Brandkärr
- Mellan Brandkärr och Öster



15. Bakgrundsfrågor

15.1 Sysselsättning

Tabell 15.1: Huvudsaklig sysselsättning (exkl. ej svar)

	Total (%) antal: 980	Män (%) antal: 444	Kvinnor (%) antal: 536
Arbetar – under kontorstid (dagtid)	4	47	42
Arbetar – under udda tider (t.ex. skift/natt)	11	11	10
Studerar	7	6	9
Arbetsökande (inkl. praktik)	2	3	2
Ålders-/sjukpensionär	27	27	28
Föräldraledig/tjänstledig	1	1	2
Sjukskriven	2	0	3
Annan	5	5	4
Summa	100	100	100

15.2 Utbildning

Tabell 15.2: Utbildning (exkl. ej svar)

	Total (%) antal: 980	Män (%) antal: 444	Kvinnor (%) antal: 536
Grundskola/folkskola	14	13	15
Gymnasium/realskola	32	34	30
Eftergymnasial utbildning, annan än högskola/universitet	16	18	15
Högskola/universitet	37	33	40
Summa	100	100	100

15.3 Bostadstyp

Tabell 15.3: Bostadstyp (exkl. ej svar)

	Total (%) antal: 980	Män (%) antal: 444	Kvinnor (%) antal: 536
Lägenhet - bostadsrätt	24	27	22
Lägenhet - hyresrätt	18	16	19
Radhus/kedjehus	12	11	13
Fristående en- eller tvåfamiljshus (villa)	44	45	43
Annan typ av bostad	2	1	2
Summa	100	100	100

Bilaga. Baser

Tabell: Baser – antal respondenter

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)		Ej rest aktuella dagen	261
Man	445	Har tillgång till:	
Kvinna	538	- Egen bil	350
Ålder 16–24 år	93	- Förmåns-/tjänstebil	78
Ålder 18–24 år		- Cykel	227
Ålder 25–44 år	276	- Elcykel	84
Ålder 45–64 år	332	- Moped/MC	66
Ålder 65–84 år	283	- Periodkort	82
Bor i tätorten	283	- Reskassa	77
Bor på landsbygden	426	Hem till busshållplats	
Bor i bostadsrätt	238	- <50 meter	111
Bor i hyresrätt	175	- 50–100 meter	233
Bor i rad-/kedjehus	116	- 101–500 meter	407
Bor i fristående villa	432	- 501 m–1 km	86
Läst grundskola	136	- 1–2 km	41
Läst gymnasium	314	- 2–5 km	60
Läst högskola	361	- >5 km	31
Arbetar/studerar	531	Arbete till busshållplats:	
Arbetar – kontorstim	435	- <50 meter	99
Arbetar – udda tider	73	- 50–100 meter	170
Studerar	23	- 101–500 meter	209
Pensionär	268	- 501 m–1 km	88
Har barn 7–12 år	149	- 1–2 km	52
Barn får skjuts till skolan	70	- 2–5 km	25
Barn som går/cyklar	108	Hem till bilparkering	
Reser dagligen med:		- <50 meter	800
- Bil, ensam	327	- 50–100 meter	112
- Bil, flera	151	Arbete till bilparkering	
- Buss	41	- <50 meter	383
- Elcykel	32	- 50–100 meter	145
- Cykel	148	- 101–500 meter	86
- Gång	274	- 501 m–1 km	21

Tabell: Baser – antal resor

	Antal respondenter		Antal respondenter
Totalt	2 172	- Inköp	322
Vardag	1 717	- Vård/tandvård	37
Helg	455	- Fritid	314
Man	968	- Semesterresa	28
Kvinna	1 204	Huvudfärdmedel:	
Ålder 16–24 år	192	- Tåg	43
Ålder 25–44 år	703	- Buss	77
Ålder 45–64 år	756	- Bil, ensam förare	640
Ålder 65–84 år	821	- Bil, flera i bilen	748
Bor i tätorten	1 281	- Elcykel	56
Bor på landsbygden	891	- Cykel	241
Bor i bostadsrätt	506	- Elsparkcykel	8
Bor i hyresrätt		- Till fots	321
Bor i rad-/kedjehus	335	Reslängd:	
Bor i fristående villa	291	- <1 km	480
Läst grundskola	1 004	- 1–2,99 km	490
Läst gymnasium	231	- 3–4,99 km	344
Läst högskola	667	- 5–9,99 km	267
Ärende:	933	- 10–14,99 km	147
- Till bostaden		- 15–19,99 km	144
- Till arbetet	870	- 20–29,99 km	141
- Tjänsteärende	336	- 30–49,99 km	93
- Till skola/studier	58	- 50– km	333
- Hämta/lämna	137		

Bilaga: Enkät och resedagbok



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

- | | | |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Avgiftsfri parkering | <input type="checkbox"/> Förmånsbil | <input type="checkbox"/> Elcykel |
| <input type="checkbox"/> Avgiftsbelagd parkering | <input type="checkbox"/> Ersättning för egen bil i tjänsten | <input type="checkbox"/> Elsparkcykel |
| <input type="checkbox"/> Förmånsbeskattad parkering | <input type="checkbox"/> Företagskort för kollektivtrafik | <input type="checkbox"/> Arbetar/studerar ej |
| <input type="checkbox"/> Företagsbil/bilpoolsbil | <input type="checkbox"/> Tjänstecykel | <input type="checkbox"/> Inget av ovan |

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

<input type="text"/>	Vuxna (18 år eller äldre)	<input type="text"/>	Barn 7–12 år	<input type="text"/>	Barn 16–17 år
<input type="text"/>	Barn 0–6 år	<input type="text"/>	Barn 13–15 år	➔ Fråga 11	

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.)

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Går, själva eller med kompisar | <input type="checkbox"/> Cyklar, med vuxen |
| <input type="checkbox"/> Går, med vuxen | <input type="checkbox"/> Åker buss eller skolskjuts |
| <input type="checkbox"/> Cyklar, själva eller med kompisar | <input type="checkbox"/> Får skjuts med bil |

9. Om barnet/barnen får skjuts med bil till skolan, vad är de vanligaste anledningarna 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.)

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

10. Om barnet/barnen går eller cyklar till skolan, vad är de vanligaste anledningarna till det?

(Ange max tre alternativ. Om det inte finns barn mellan 7–12 år i hushållet som går eller cyklar till skolan behöver du inte kryssa i något.)

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Stigar, informella vägar och gång- eller cykelväg är bra | <input type="checkbox"/> Trygg trafikmiljö på vägen till/vid skolan |
| <input type="checkbox"/> Gång- och cykelväg finns och har god standard | <input type="checkbox"/> Barnet/barnen ska bli trygga med omgivningen |
| <input type="checkbox"/> Cykelparkering med tak finns vid skolan | <input type="checkbox"/> Barnet/barnen umgås med sina kompisar |
| <input type="checkbox"/> Det är rimligt avstånd att gå eller cykla | <input type="checkbox"/> Skolan ligger på vägen till arbets-/studieplatsen dit den som tar barnen till skolan, går eller cyklar |
| <input type="checkbox"/> Barnet/barnen vill gå eller cykla | <input type="checkbox"/> Annat |

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

- | | | |
|--|--|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Arbetar – under kontorstid (dagtid) | <input type="checkbox"/> Arbetssökande (inkl. praktik) | <input type="checkbox"/> Sjukskriven |
| <input type="checkbox"/> Arbetar – under udda tider (t.ex. skift/natt) | <input type="checkbox"/> Ålders-/sjukpensionär | <input type="checkbox"/> Annan |
| <input type="checkbox"/> Studerar | <input type="checkbox"/> Föräldraledig/tjänstledig | |

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

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Grundskola/folkskola | <input type="checkbox"/> Eftergymnasial utbildning, annan än högskola/universitet |
| <input type="checkbox"/> Gymnasium/realskola | <input type="checkbox"/> Högskola/universitet |

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

- | | | |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Lägenhet – bostadsrätt | <input type="checkbox"/> Radhus/kedjehus | <input type="checkbox"/> Annan typ av bostad |
| <input type="checkbox"/> Lägenhet – hyresrätt | <input type="checkbox"/> Fristående en- eller tvåfamiljshus (villa) | |

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

	1 = Instämmer inte alls	2	3	4	5= Instämmer helt	Vet inte
Trafikmiljön känns säker när jag rör mig till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trafikmiljön känns säker när jag cyklar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trafikmiljön känns säker när jag reser med buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trafikmiljön känns säker när jag åker bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kostnaden är avgörande när jag väljer hur jag ska resa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Miljöpåverkan är avgörande när jag väljer hur jag ska resa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Restiden är avgörande när jag väljer hur jag ska resa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Färre bilar i centrum bidrar till en mer attraktiv stad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Där jag bor klarar man sig inte utan bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tillgången till kollektivtrafik är en viktig faktor för mig när jag väljer bostad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

15. 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	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vid trafikplanering borde cykel prioriteras högre än idag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vid trafikplanering borde kollektivtrafik prioriteras högre än idag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vid trafikplanering borde bil prioriteras högre än idag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

16. 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.)

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Det ger mig frihetskänsla | <input type="checkbox"/> Det är billigt |
| <input type="checkbox"/> Jag kan vara spontan | <input type="checkbox"/> Jag slipper leta eller skaffa parkeringsplats |
| <input type="checkbox"/> Jag får motion | <input type="checkbox"/> Jag är en bra förebild för mina barn och min omgivning |
| <input type="checkbox"/> Det går snabbt | <input type="checkbox"/> Det är bra för miljön |

17. 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.)

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Jag kan vara spontan | <input type="checkbox"/> Det är billigt |
| <input type="checkbox"/> Jag kan arbeta, läsa en bok eller liknande under resan | <input type="checkbox"/> Jag slipper leta eller skaffa parkeringsplats |
| <input type="checkbox"/> Jag kan koppla av | <input type="checkbox"/> Jag är en bra förebild för mina barn och min omgivning |
| <input type="checkbox"/> Det går snabbt | <input type="checkbox"/> Det är bra för miljön |

18. 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 färdssätt.
- Jag använder bil för de flesta resor men har börjat minska min bilanvändning. Jag har provat att ersätta vissa resor eller planerar att göra det.
- Jag använder bil för de flesta resor men funderar på att minska min bilanvändning. Jag är 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 inte möjligt för mig.
- Jag använder bil för de flesta resor. Jag ser inget skäl att minska bilanvändningen.

19. 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	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Samåker bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reser kollektivt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cyklar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tar elsparkcykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Går till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

20. 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	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Samåker bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reser kollektivt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cyklar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tar elsparkcykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Går till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hjälp oss bli bättre!**Synpunkter och klagomål**

Nyköpings kommun vill bli ännu bättre på att ge service av hög kvalitet. Därför tar vi tacksamt emot dina synpunkter på våra verksamheter. På nykoping.se/synpunkten kan du via en e-tjänst lämna förslag, beröm och klagomål till oss.

Om du inte har möjlighet att använda vår e-tjänst kan du kontakta oss via e-post kundservice@nykoping.se eller ringa 0155-24 80 80 för att få en blankett. Den finns också att hämta i Stadshusets entré.

Felanmälan

Du vet väl om att du enkelt kan felanmäla sådant som rör stadsmiljön som gator, belysning, parker och naturområden?

Ladda ner appen "Felanmälan Nyköpings kommun" till din mobiltelefon eller gå in på nykoping.se/felanmalan. Där väljer du kategori för felanmälan, sedan kan du enkelt ange var felet finns genom en kartfunktion. Det går också bra att bifoga ett foto på felet.

Du kan också ringa Tekniska divisionens kommunservice: 0155-24 88 00.

Resedagbok**Har du gjort några förflyttningar under mätdagen?** Ja Nej, jag var hemma hela dagen**Om du inte gjorde några förflyttningar, vad var orsaken?**

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Hade inga ärenden utanför hemmet | <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 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. "Folktandvården, 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. 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 Bil, flera i bilen
 Cykel Buss
 Elcykel Tåg
 Elsparkcykel Taxi
 Moped Färdtjänst
 Motorcykel Flyg
 Bil, ensam förare 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 Bil, flera i bilen
 Cykel Buss
 Elcykel Tåg
 Elsparkcykel Taxi
 Moped Färdtjänst
 Motorcykel Flyg
 Bil, ensam förare 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
- Elsparkcykel
- 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. 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
- Elsparkcykel
- 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. 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
- Elsparkcykel
- 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 färdssätt använde du?

- Till fots
- Cykel
- Elcykel
- Elsparkcykel
- 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 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 färdssätt använde du?

- Till fots
- Cykel
- Elcykel
- Elsparkcykel
- 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 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 färdssätt använde du?

- Till fots
- Cykel
- Elcykel
- Elsparkcykel
- 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 på ett tomt papper