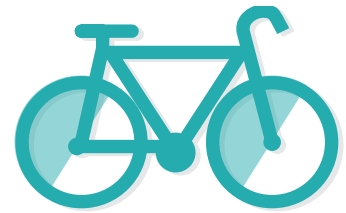


Resvaneundersökning Norrköpings kommun 2023





Resvaneundersökning Östergötland 2023

Projektgrupp:

Linus Johnson och Jonas Jernberg, Region Östergötland

Fredrik Sunnergren, Östgötatrafiken

Genomförande av undersökningen:

Erik Granberg, projektledare, Enkätfabriken och

Josefin Stagge samt Oskar Fagerholm, biträdande projektledare, Enkätfabriken



Sammanfattning

Detta är en redovisning av resvanorna i Norrköpings kommun, från resvaneundersökningen i Östergötland 2023. Resvaneundersökning Östergötland 2023 är en uppföljning av en resvaneundersökning från 2014 som genomfördes på uppdrag av Landstinget i Östergötland. Resvaneundersökningen från 2023 inkluderar Region Östergötland med tillhörande kommuner.

Totalt skickades 30 000 enkäter ut till individer bosatta i Östergötland i åldersspannet 16 - 84 år., varav 7532 i Norrköpings kommun. Drygt 2170 i Norrköpings kommun svarade, vilket ger en svarsfrekvens på 29 procent.

Undersökningen visar att 82% av befolkningen i Norrköping har en eller fler bensin- eller dieseldrivna bilar per hushåll. Sett till el- eller hybridbilar uppger 37% att de har tillgång till en eller fler helt eller delvis eldrivna bilar. Vidare har 83% av hushållen en eller fler cyklar. Vid frågan huruvida hushållet äger en el-cykel svarade 13% att de har minst en el-cykel. 84% av de tillfrågade i Norrköping har körkort för personbil men det är betydligt färre som har någon form av resekort (71% saknar idag någon typ av resekort).

Det är 21% i Norrköping som uppger att de funderar på eller har som mål att minska sitt bilanvändande under det kommande året. Respondenterna fick möjlighet att besvara vad som skulle få dem att göra mer resor med kollektivtrafiken. Det vanligaste svaret är "Lägre priser", vilket 44% svarade.

I Norrköping har invånarna i snitt gjort 2,6 resor per person och dag i 2023 års undersökning. Flest resor gjordes med bil, 60% av alla resor. Störst andel resor görs till arbetet (då undantaget resor till hemmet). Det är 19% av alla resor inom Norrköpings kommun som görs till arbetet.

För boende i Norrköpings kommun sker flest resor inom kommunen och det vanligaste färdmedlet på den sträckan är bil.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
Inledning	5
Bakgrund	5
Ordlista och definitioner	5
Respondenterna	7
Kön och ålder	7
Resvanor	7
Tillgång till cykel	9
Körkortsinnehav	10
Reskort	10
Förändrat bilanvändande	11
Utökat resande med kollektivtrafik	11
Resorna	12
Ingen resa under mättdagen	12
Förändring i antal resor per dag	13
Reslängd	14
Färdmedelsfördelning	15
Färdmedelsfördelning per reslängd	16
Färdmedelsfördelning per ärendetyp	17
Färdmedelsfördelning per färdmedelstillgång	17
Ärenden	18
Resrelationer	19

Inledning

Bakgrund

En resvaneundersökning är ett sätt att ta reda på hur resandet i ett område fördelas mellan olika färd sätt. Resvaneundersökningen är ett samarbete mellan Region Östergötland och Östgötatrafiken. Undersökningen är en uppföljning på en resvaneundersökning som genomfördes av Östgötatrafiken på uppdrag av Landstinget i Östergötland år 2014. I den aktuella undersökningen har jämförbarhet med den tidigare undersökningen eftersträvat i både metod, enkätfrågor och analyser. Syftet med undersökningen har varit att få en bild av invånare i Östergötlands resvanor och att få underlag till planeringen av trafik och bebyggelse.

Som ett bidrag till att bättre förstå resandet i kommunen valde Norrköpings kommun att delta i resvaneundersökningen och här presenteras ett urval av resultaten för kommunen.

Rapportens upplägg

Rapporten presenterar inledningsvis en kort beskrivning av hur resvaneundersökningen gjordes. Denna följs av information om respondenterna och hur tillgången till olika resealternativ ser ut. Först därefter beskrivs hur befolkningen i Norrköpings kommun reser, ofta jämfört med Östergötlands befolkning i stort. Det beskrivs avseende reslängder, färdmedelsfördelning och ärendeslag.

Ordlista och definitioner

En resvaneundersökning innehåller ett antal ord och definitioner som kan vara bra att förklara närmare innan resultatet presenteras.

Resa och förflyttning

En resa är en förflyttning med syfte att uträtta ett ärende. Ett exempel på en resa är en förflyttning från hemmet till arbetet. Den som på vägen från hemmet till arbetet lämnar barn på förskola gör två resor: en resa från hemmet till förskolan och en från förskolan till arbetet. En förflyttning som görs utan syfte att uträtta ett ärende, så som att ta en joggingtur eller att rasta hunden räknas inte som en resa. Inte heller räknas förflyttningar som ingår i en yrkesutövning, så som den förflyttning busschauffören gör under körningen eller brevbäraren under utdelning av post, som resor. Andra förflyttningar som

görs i tjänsten räknas dock som resor. Definitionen av en resa i denna resvaneundersökning motsvarar bäst det som kallas delresa i den nationella resvaneundersökningen.

$n =$

$n_r =$

Över varje figur i rapporten står det $n =$ och sedan en siffra. Siffran anger hur många svar som ligger till grund för diagrammet inom kommunen. $n_r =$ är antal resor gjorda. Desto högre siffra, desto bättre tillförlitlighet har figuren.

Viktning och kalibrering

I undersökningar som är tänkt att representera befolkningen krävs ofta att svaren viktas/kalibreras för att korrigera för skevheter som uppstått i enkätinsamlingen. Dessa skevheter beror på hur urvalet gjorts och vilka som svarat (bortfallet).

Huvudsakligt färdmedel

Med huvudsakligt färdmedel avses det färdmedel som i huvudsak använts under resan. Det huvudsakliga färdmedlet bestäms genom följande fallande rangordning, oavsett nyttjandegrad: Tåg, buss, färdtjänst, taxi, bil som förare, bil som passagerare, moped/MC, cykel, gång och annat. Försättningsvis kommer rapporten att använda enbart "färdmedel" som benämning på "huvudsakligt färdmedel".

Ärende

Ärendet är orsaken till att resan genomförts. Ett ärende måste ha ett syfte som är mer än själva förflyttningen. Så en promenad med hunden eller en löprunda räknas inte trots att en förflyttning skett. Att handla på vägen till jobbet innebär att två ärenden gjorts, först inköp och sedan resa till arbetet.

Medelvärde/Medianvärde

Medelvärdet är: [summan av alla värden] dividerat med [antal värden].

Medianvärdet är: alla värden sorteras i storleksordning och det mittersta värdet utgör medianvärdet.



Urvals- och redovisningsområden

Resvaneundersökningen omfattar invånare bosatta i Östergötland inom åldersspannet 16-84 år.

Invånarna delades in i olika delgrupper, så kallade stratum. I detta fall utgjordes delgruppen av de invånare som bor inom ett geografiskt område i regionen. Områdena var 13 kommuner inom regionen.

- Linköping, Norrköping, Motala, Mjölby
- Finspång, Söderköping, Åtvidaberg, Kinda
- Vadstena, Valdemarsvik, Ödeshög, Boxholm
- Ydre

Invånarna delades in i dessa 13 olika områden. Urvalet drogs genom Statens personadressregister.



Enkät

Undersökningen genomfördes med hjälp av webbenkät. Enkäten innehöll frågor om respondenternas bostad och hushåll, tillgång till transportmedel och parkeringsalternativ. Dessutom innehöll enkäten en resedagbok där respondenterna fick fylla i hur de hade rest under en på förhand utvald dag.

Respondenterna hade möjlighet att svara på enkäten postalt via ett förfrankerat kuvert eller via en webbenkät. I webbenkäten gavs mer stöd till respondenterna genom exempelvis varningar vid orimliga svar och kartstöd vid platsangivelser.

Svarsfrekvens

Fram till att insamlingen stängdes hade totalt 9 485 svar inkommit (inklusive partiella svar). Det motsvarar en svarsfrekvens på 32 procent. Totalt hörde 54 personer av sig och ville av olika skäl inte delta i undersökningen. I Norrköpings kommun var det 2170 av 7532 som svarade på enkäten vilket ger en svarsfrekvens på 29 procent.

Respondenterna

Här redovisas de frågor som rör respondenterna som ingick i enkäten. Informationen om kön, ålder och geografi har använts för att göra viktningar för att de som svarar ska motsvara befolkningen i stort. Hur detta har gått till framgår i metodrapporten. Det betyder exempelvis att könsfördelningen i det uppviktade materialet är hälften av varje kön.

Alla figurer avser viktade andelar och antal. Det betyder att de ska spegla befolkningen i stort, inte respondenterna. Antalet svar för varje fråga redovisas oviktat.

Kön och ålder

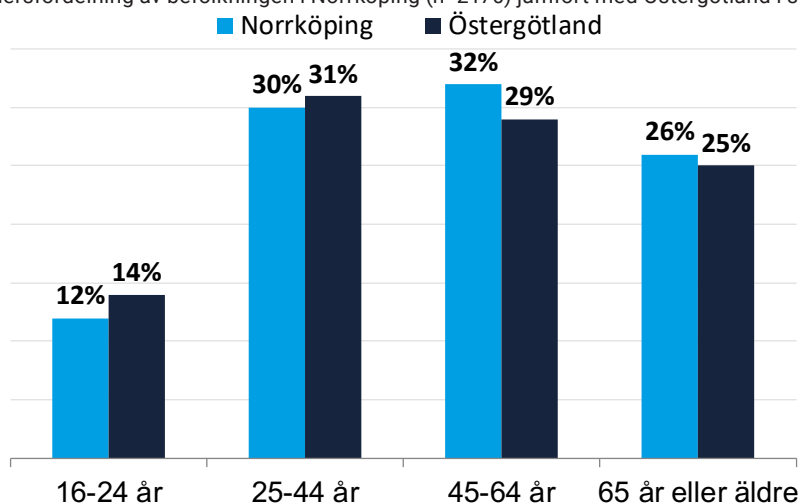
Bland de som har svarat på enkäten i Norrköpings

kommun var 50 procent män och 50 procent kvinnor. För Östergötland i stort var motsvarande andelar 50 procent män och 50 procent kvinnor. Åldersfördelningen uppviktat till befolkningen framgår i figur 1 nedan.

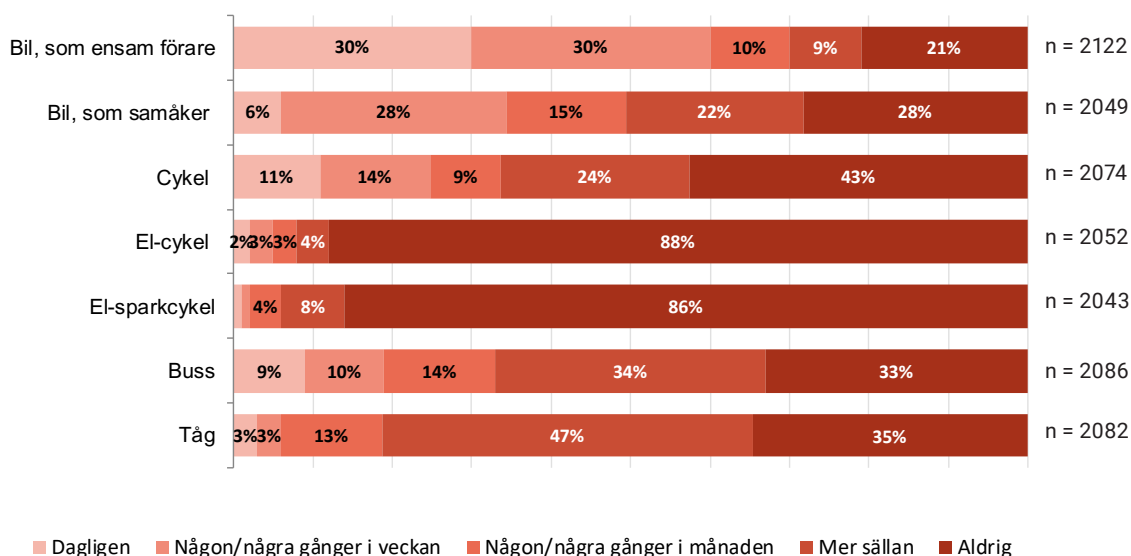
Resvanor

Sett till hela Region Östergötland är det vanligast att använda bilen som ensam förare. Detta gäller både på en daglig basis men även när det kommer till användning någon eller några gånger i veckan. I figur 2 framgår resvanorna för invånarna i Norrköpings kommun.

Figur 1. Åldersfördelning av befolkningen i Norrköping (n=2170) jämfört med Östergötland i stort (n=9485).



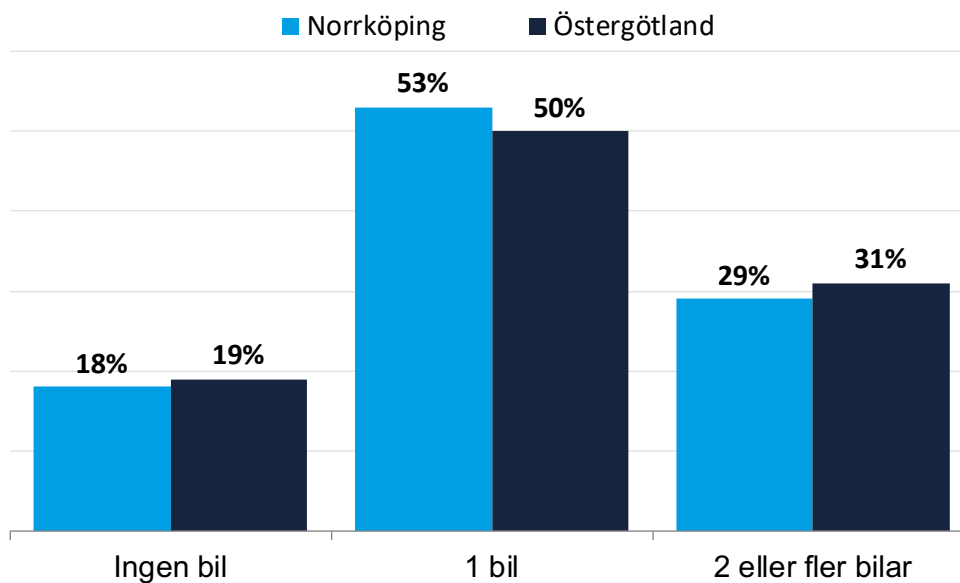
Figur 2. Hur ofta invånarna i Norrköping normalt använder olika färdmedel.



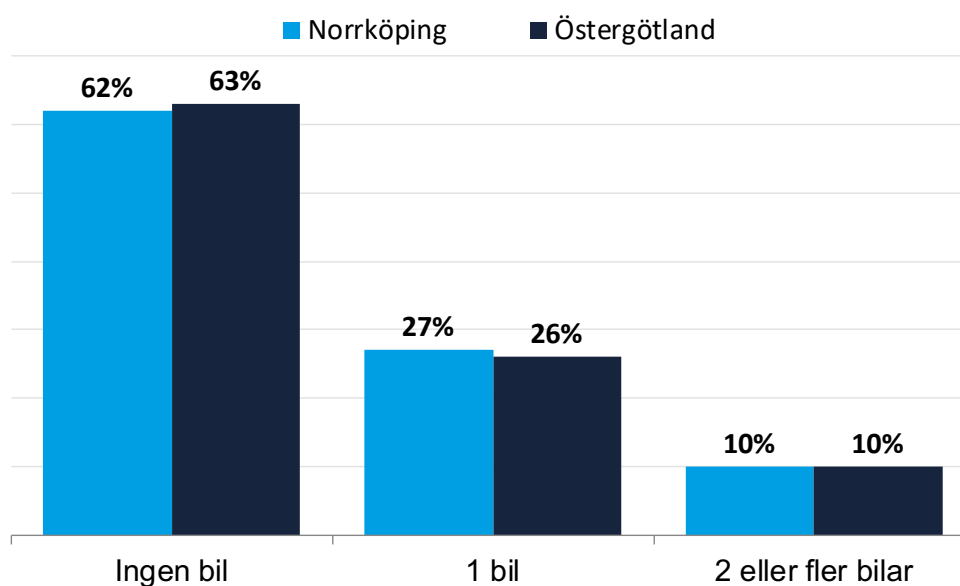
Bilnehav och biltillgång

Av de som bor i Norrköpings kommun har 82 procent tillgång till minst en bensin- eller dieseldriven bil i hushållet. Motsvarande andel för el- eller hybridbil är 37.

Figur 3. Tillgång till bensin- eller dieseldriven bil i Norrköping (n=2071) jämfört med Östergötland i stort (n=9108)



Figur 4. Tillgång till el- eller hybridbil i Norrköping (n=1902) jämfört med Östergötland i stort (n=8292).

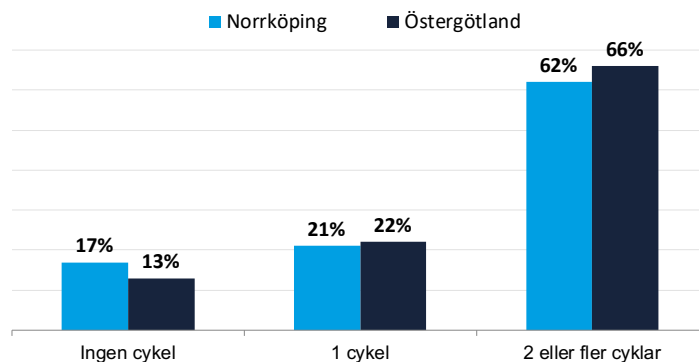


Tillgång till cykel

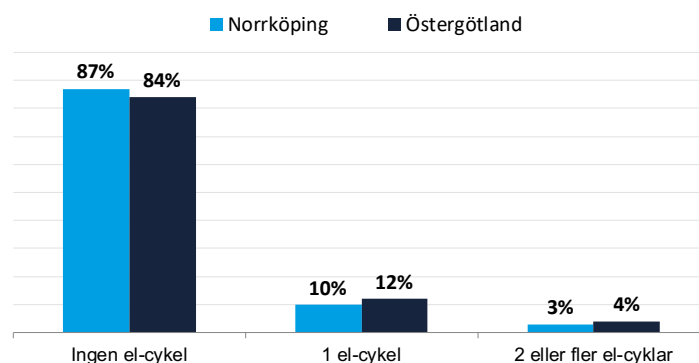
En stor majoritet av invånarna i Norrköpings kommun har tillgång till en eller fler cyklar i hushållet, 83 procent.

En betydligt mindre andel har tillgång till elcyklar och elsparkcyklar, 13 procent respektive 10 procent.

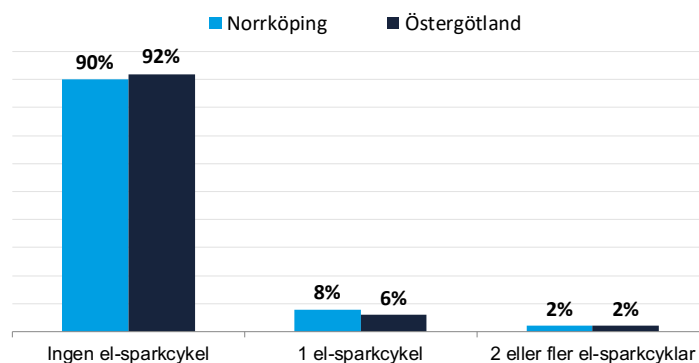
Figur 5. Tillgång till cykel i Norrköping (n=2143) jämfört med Östergötland i stort (n=9390).



Figur 6. Tillgång till el-cykel i Norrköping (n=2139) jämfört med Östergötland i stort (n=9362).



Figur 7. Tillgång till el-sparkcykel i Norrköping (n=2139) jämfört med Östergötland i stort (n=9365).



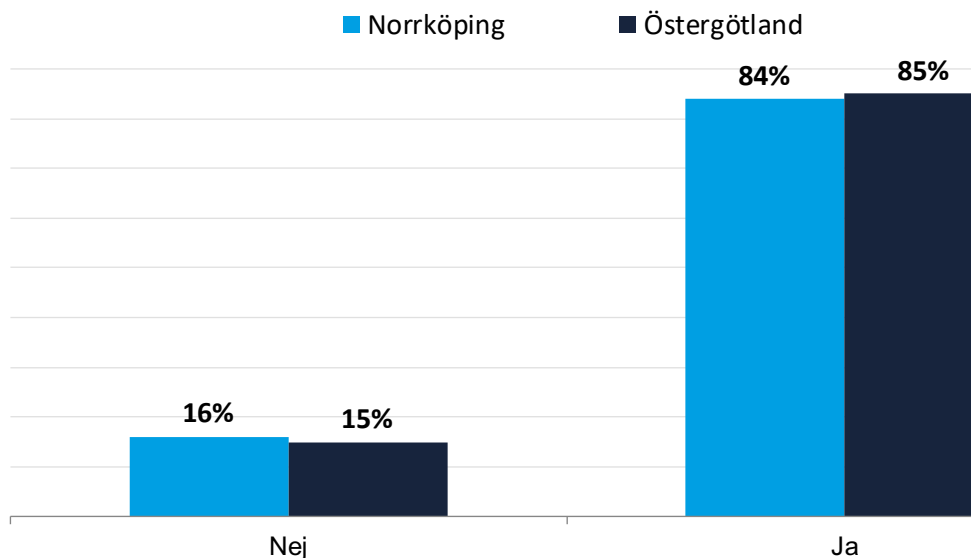
Körkortsinnehav

I undersökningen har 84 procent av befolkningen i Norrköpings kommun körkort för bil, vilket figur 8 visar. Motsvarande siffra för Östergötland är 85 procent.

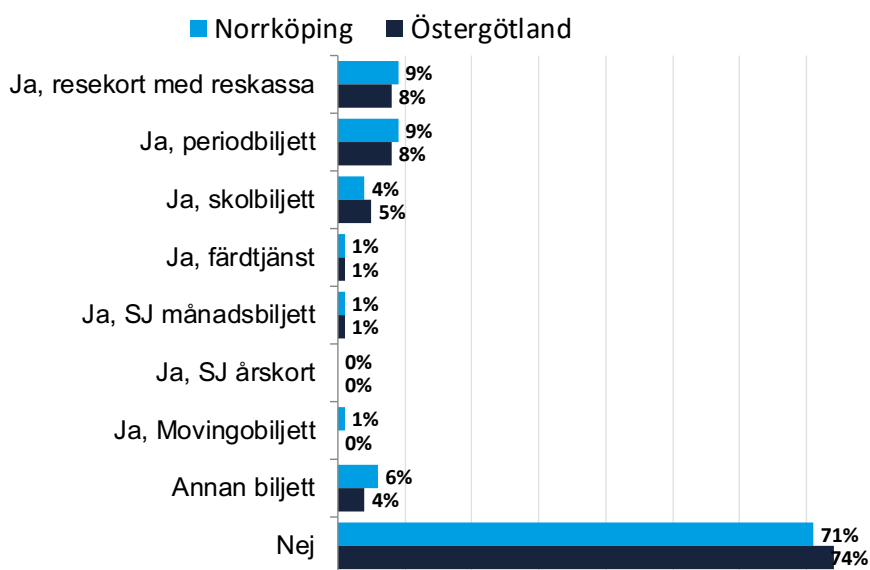
Resekort

I Norrköpings kommun uppger 71 procent att de inte har någon form av resekort vilket framgår i i figur 12.

Figur 8. Körkortsinnehav i Norrköping (n=2131) jämfört med Östergötland i stort (n=9331).



Figur 9. Resekortsinnehav i Norrköping (n=2149) jämfört med Östergötland i stort (n=9394).



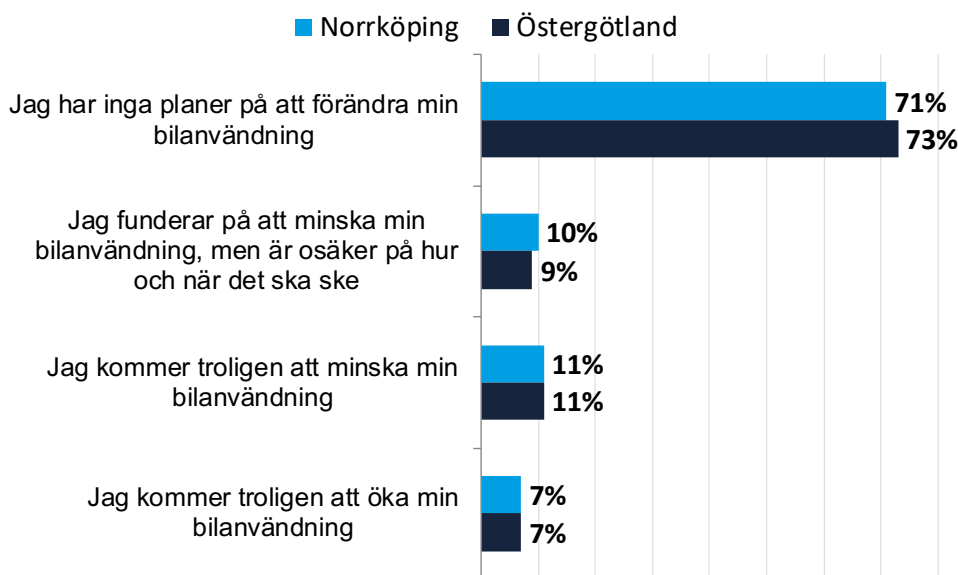
Förändrat bilanvändande

På frågan om förändrat resande med bil är det få som har planer på att minska bilanvändningen. Dock uppger 21 procent att de funderar eller kommer att minska bilanvändandet inom närmaste året.

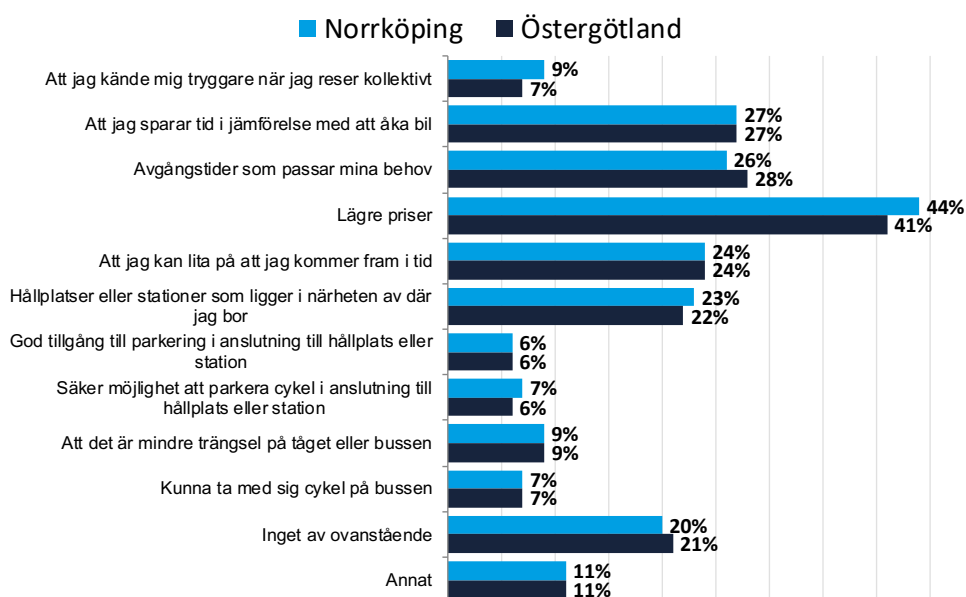
Utökat resande med kollektivtrafik

Figur 11 visar vad som skulle få invånarna i Norrköpings kommun att resa mer kollektivt. Det vanligaste svaret är "Lägre priser" som 44 procent har uppgett.

Figur 10. Hur invånarna i Norrköping (n=2111) tror att deras vardagliga bilanvändande kommer förändras det kommande året jämfört med Östergötland i stort (n=9287).



Figur 11. Vad som skulle få invånarna i Norrköping (n=2146) att göra fler resor med kollektivtrafiken jämfört med Östergötland i stort (n=9375).



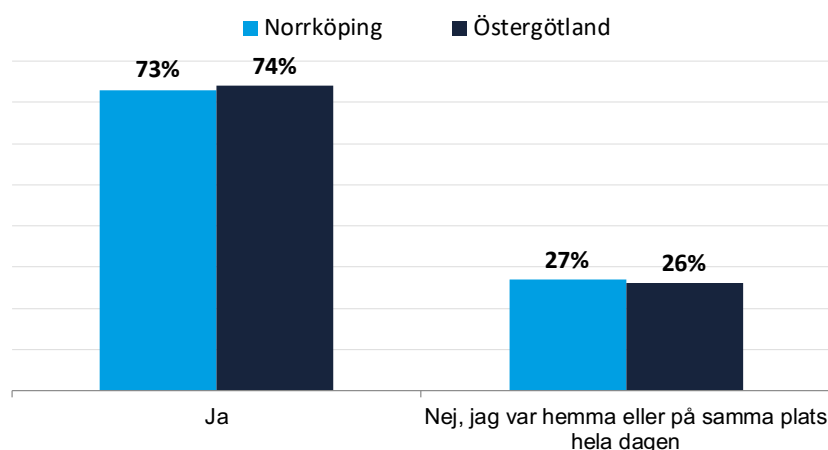
Resorna

Följande kapitel tar sin utgångspunkt i resdagboken, det vill säga faktiskt genomförda resor under den dag respondenterna fick tilldelade, snarare än bakgrundsfrågorna.

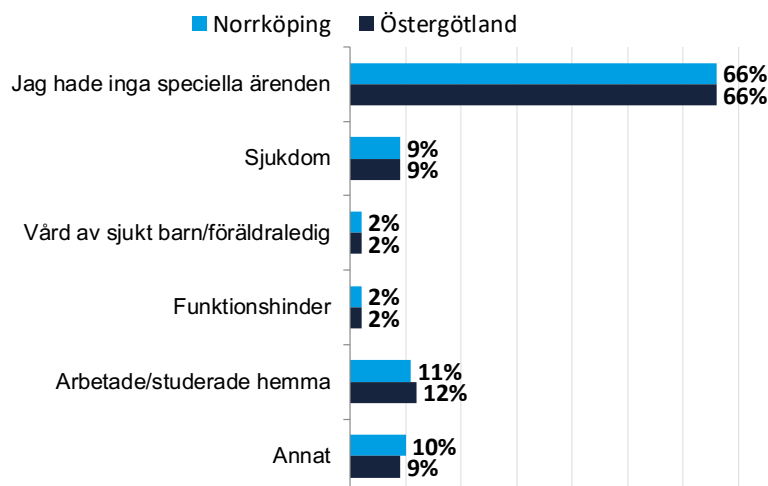
Ingen resa under mätdagen

Respondenterna tilldelades en mätdag för vilken de skulle föra resdagbok. Uppräknat på befolkningen i Norrköpings kommun var det 73 procent som reste under sin mätdag. Motsvarande siffra för hela Östergötland är 74 procent.

Figur 12. Andelen som har rest under mätdagen i Norrköping (n=2081) jämfört med Östergötland i stort (n=9166).



Figur 13. Anledningen till varför ingen resa har gjorts under mätdagen i Norrköping (n=536) jämfört med Östergötland i stort (n=2420).



Förändring i antal resor per dag

I resvaneundersökningen registrerades 3963 resor i Norrköpings kommun. Per person görs 2,6 resor per dag i Norrköping jämfört med 2,6 resor per dag i Östergötland i stort. Antalet omfattar även dem som inte har gjort någon resa under sin mät dag.

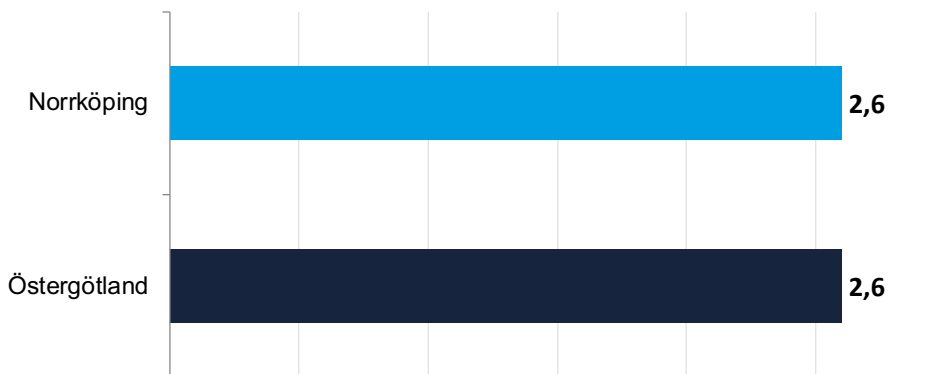
Antal resor per dag per kön och ålder

Kvinnor i Norrköping gör i snitt 2,6 resor per dag. Motsvarande siffra för män är 2,6 resor per dag. Motsvarande siffror för Östergötland i stort är 2,6 respektive 2,6 resor per dag.

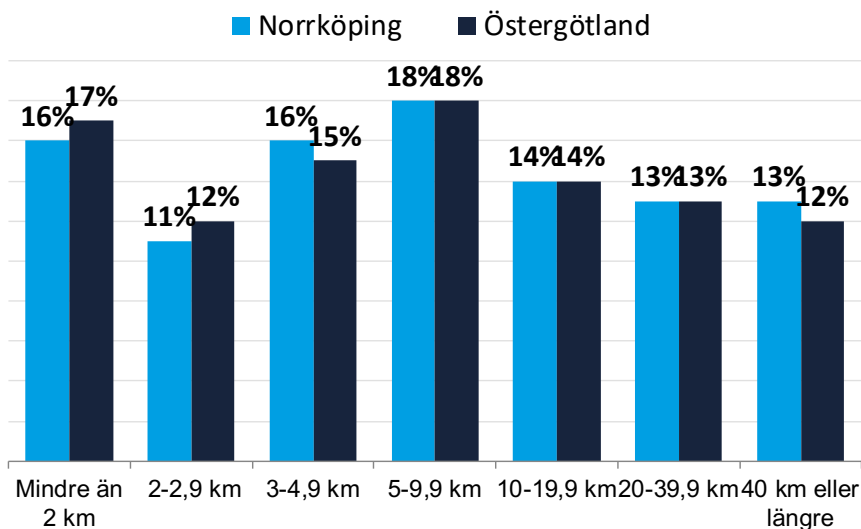
Antalet resor per reslängd.

Av alla resor som görs i Norrköpings kommun är 43 procent kortare än 5 kilometer vilket figur 15 nedan visar. 13 procent är längre än 40 km.

Figur 14. Antalet resor per person i Norrköping ($n_r=3963$) jämfört med Östergötland i stort ($n_r=17359$).



Figur 15. Andelen resor i olika längdintervaller i Norrköping ($n_r=2920$) jämfört med Östergötland i stort ($n_r=13085$).



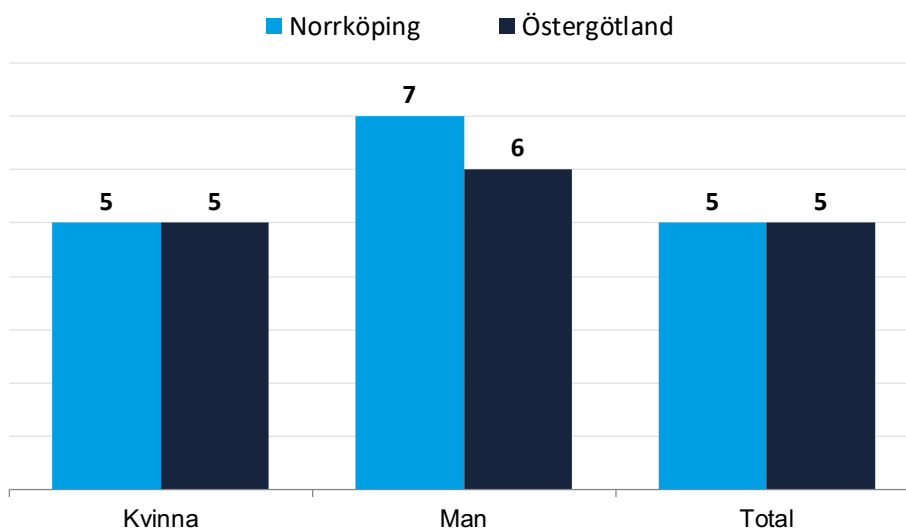
Reslängd

I resvaneundersökningen uppmanades respondenterna att ange reslängderna i kilometer. Medianlängden på en resa i Norrköpings kommun är 5 km jämfört med 5 km i Östergötland i stort. Hur långa resor är har stor inverkan på vilket färdmedel som väljs.

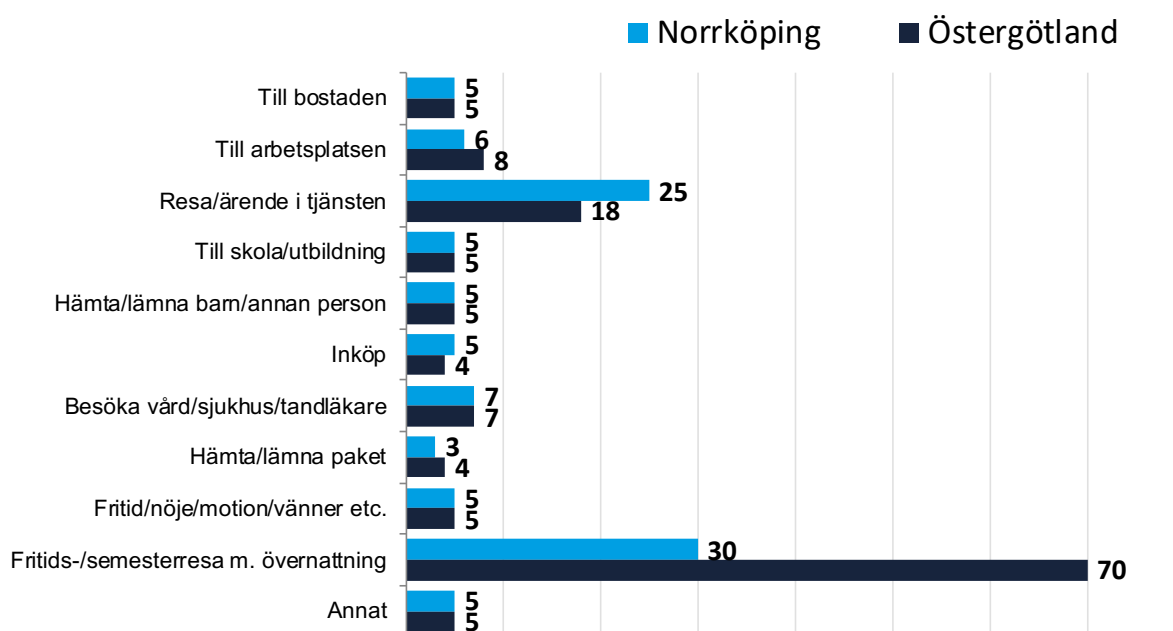
Reslängd per ärendetyp

Olika ärenden ger olika långa resor vilket syns i Figur 17.

Figur 16. Medianreslängd i km per kön och totalt i Norrköping ($n_i=2908$) jämfört med Östergötland i stort ($n_i=13034$).



Figur 17. Medianreslängd i kilometer per ärendeslag i Norrköping ($n_i=2880$) jämfört med Östergötland i stort ($n_i=12939$).



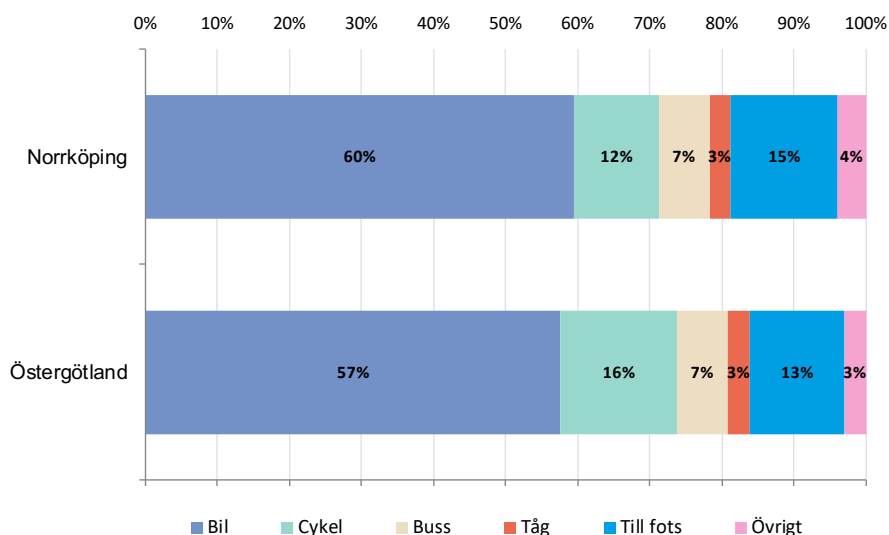
Färdmedelsfördelning

Andelen resor med olika färsätt, vanligt omnämmt som färdmedelsfördelning, är en vanlig indikator över hur omställningen till ett mer hållbart transportsystem går. Färdmedelsfördelningen i Norrköpings kommun framgår i figur 18 nedan med jämförelse med Östergötland i stort.

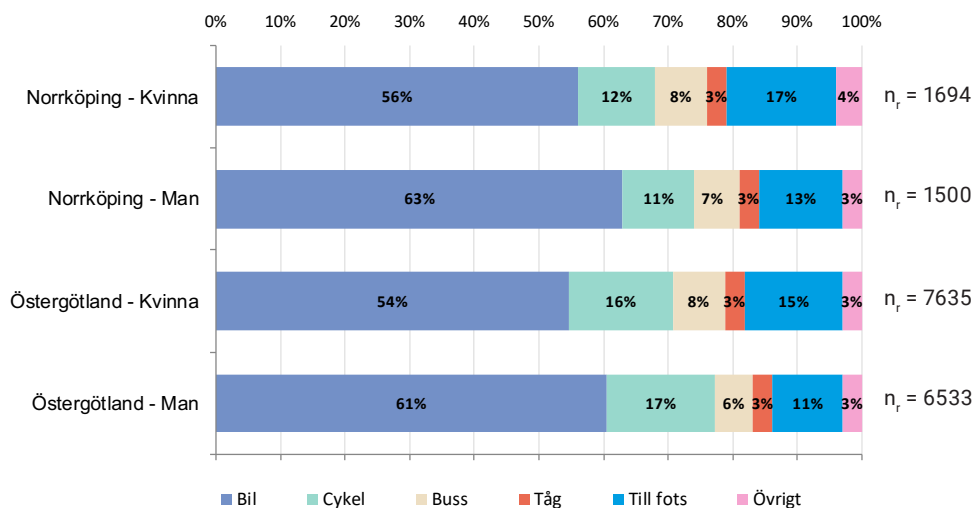
Färdmedelsfördelning per kön

Färdmedelsfördelningen skiljer sig mellan män och kvinnor i Östergötland. I Norrköping väljer kvinnor bilen till 56 procent av sina resor. Motsvarande siffra för männen i kommunen är 63 procent.

Figur 18. Andel resor per färdmedel i Norrköping ($n_r=3194$) jämfört med Östergötland i stort ($n_r=14168$).



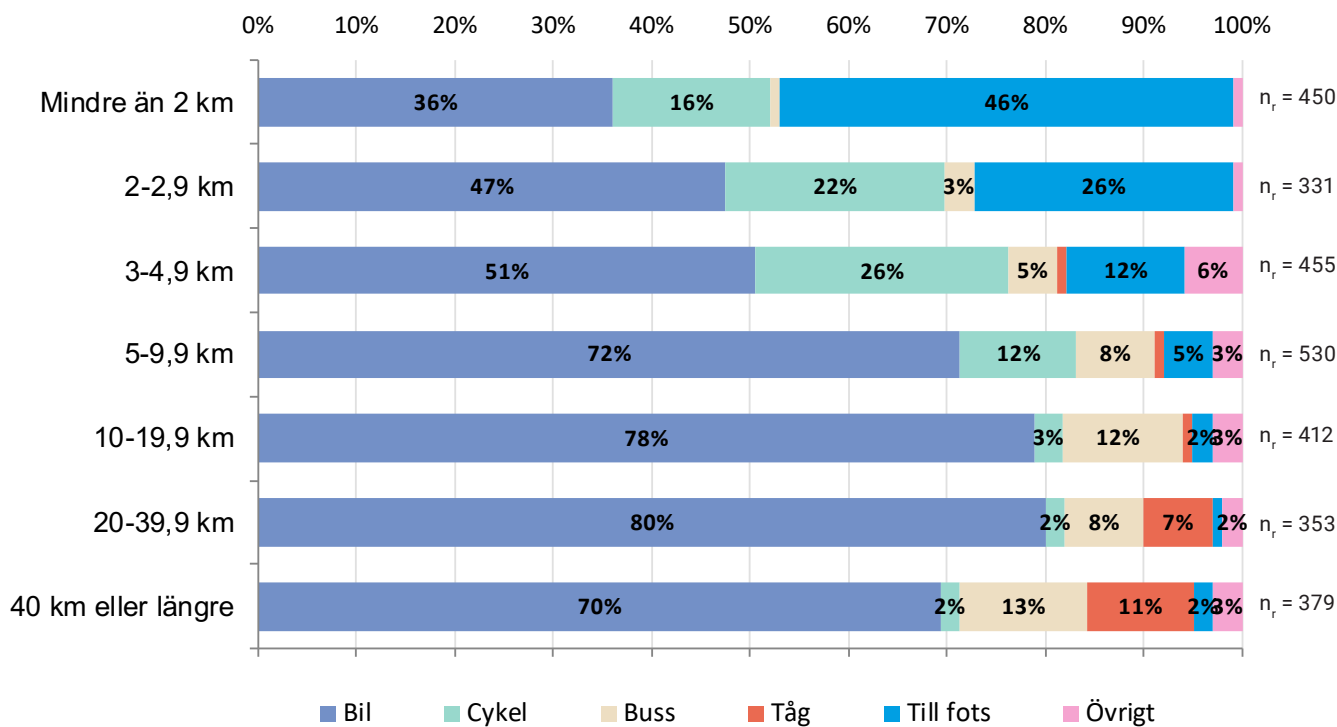
Figur 19. Andel resor per färdmedel uppdelat på kön i Norrköping jämfört med Östergötland i stort.



Färdmedelsfördelning per reslängd

Hur lång en resa är har påverkan på vilket färdmedel som väljs. Kortare resor görs i högre grad till fots och med cykel. På längre resor blir tåget mer vanligt som resval.

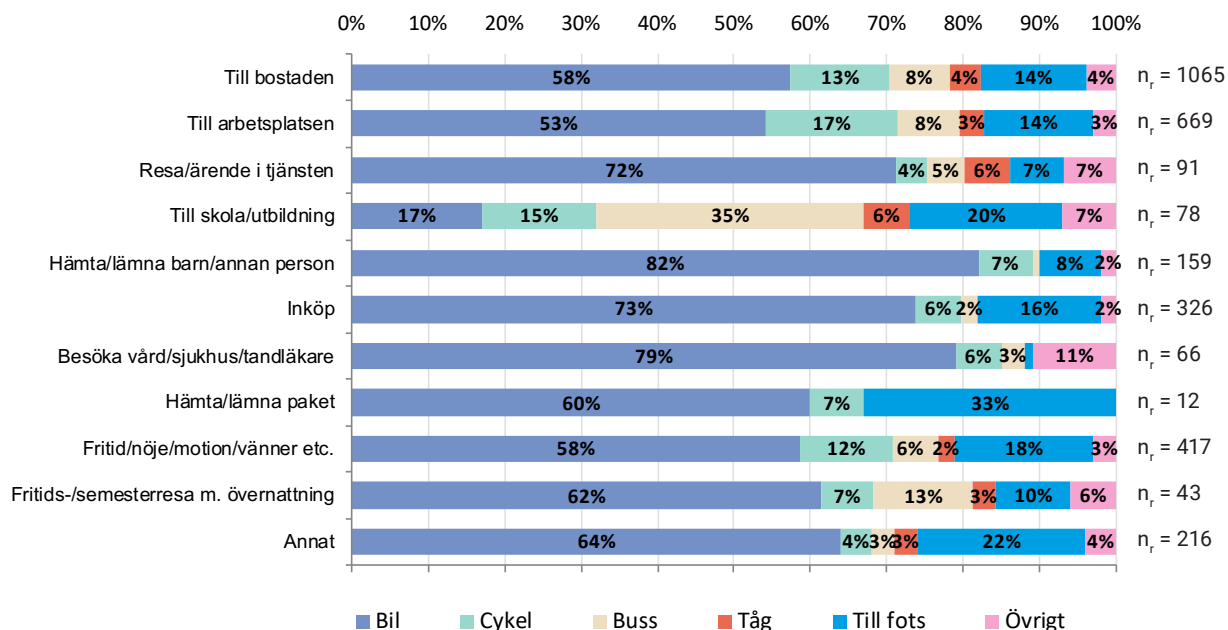
Figur 20. Andel resor per färdmedel uppdelat på resor i olika reslängdsintervall i Norrköping.



Färdmedelsfördelning per ärendetyp

Ärendeslaget spelar också roll för valet av färd sätt, vilket figur 25 visar.

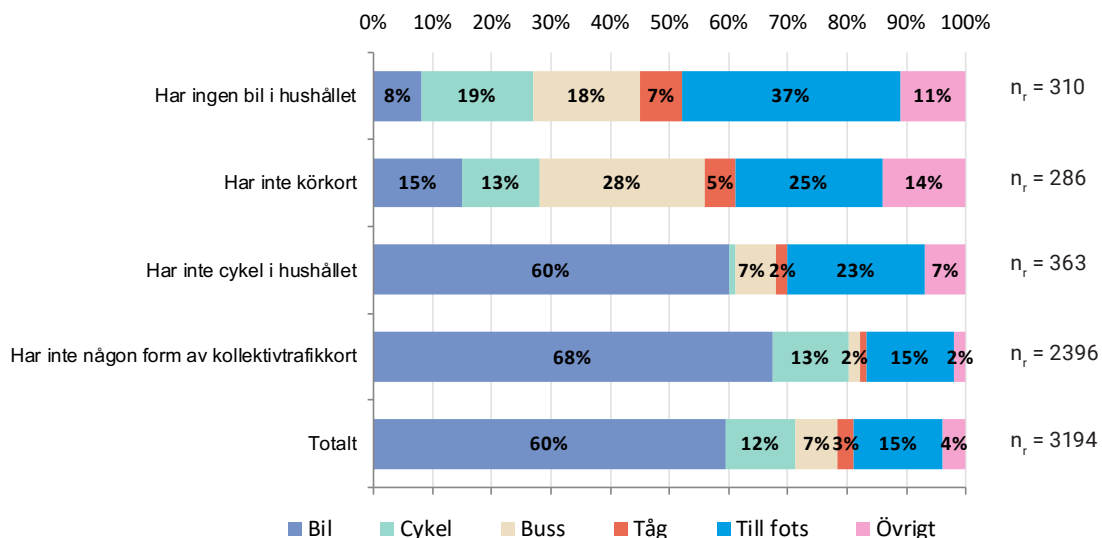
Figur 21. Andel resor per färdmedel per ärende i Norrköping.



Färdmedelsfördelning per färdmedelstillgång

Vilket val av färdmedel som görs för resor beror självklart på vilken tillgång resenärerna har till olika färdmedel. De som inte har bil eller körkort för bil åker vanligtvis mindre bil än andra grupper.

Figur 22. Färdmedelsfördelning fördelat på brister till olika färdmedel jämfört med den övergripande färdmedelsfördelningen i kommunen.

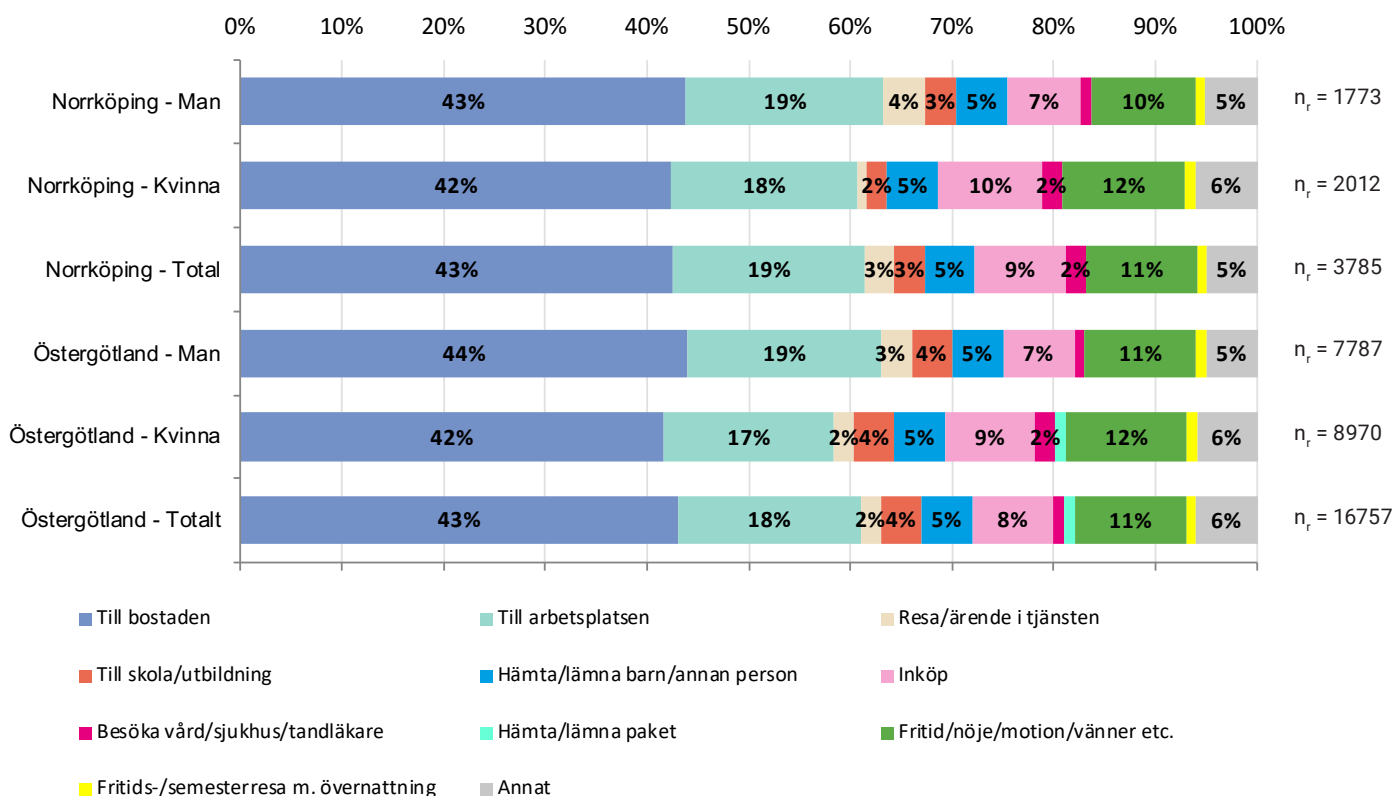


Ärenden

I resvaneundersökningar har resor alltid ett ärende, ett syfte som svarar på frågan om varför resan har genomförts. Just att koppla resor till ärenden är en av resvaneundersökningarnas

styrkor, något som trafikräkningar inte kan fånga lika enkelt. I Norrköpings kommun är det en viss skillnad mellan syftena med män och kvinnors resande, vilket figur 23 visar.

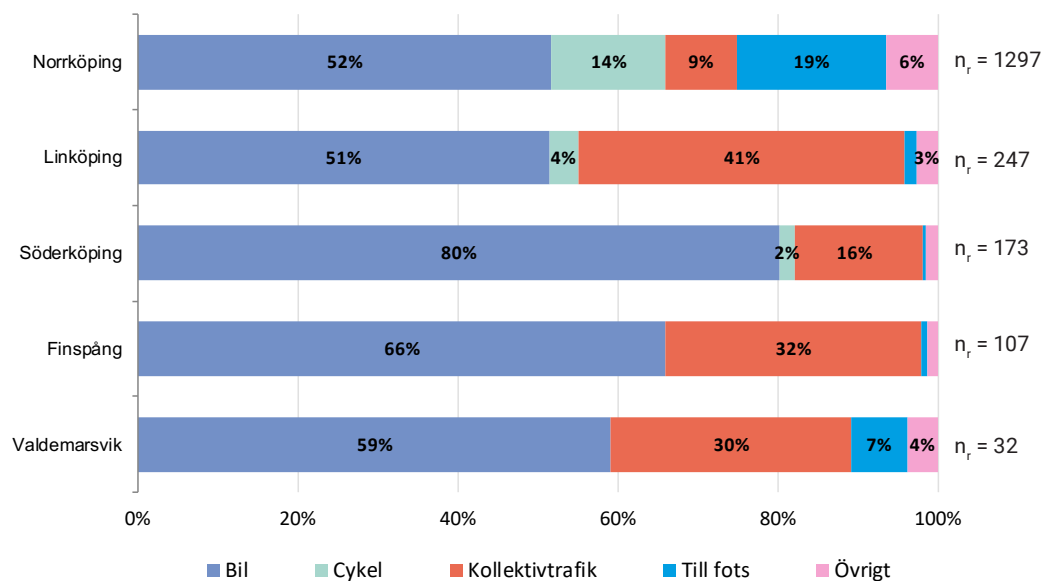
Figur 23. Ärendefördelning för män och kvinnor och totalt för de resor som genomförts i Norrköping och Östergötland i stort.



Resrelationer

En stor del av det totala resandet sker mellan städer och mellan kommuner. För boende i Norrköpings kommun är den vanligaste reserelationen inom kommunen. I Figur 24 redovisas färdmedelsfördelningen för de 5 vanligaste reserelationerna för Norrköping.

Figur 24. Färdmedelsfördelningen för de 5 vanligaste reserelationerna.



Undersökningar som leder till utveckling!