



Handläggare

Monika Widén

Tel 010-505 35 42

Mobil 073-633 35 42

Fax 08-650 58 77

monika.widen@afconsult.com

RAPPORT

Datum

2008-11-03

1 (56)

# Resmatrisundersökning

## Örebro län 2007

*En investering för framtiden*



EUROPEISKA UNIONEN  
Europeiska regionala  
utvecklingsfonden

---

ÅF-Infrastruktur AB

Frösundaleden 2 A, Solna, 169 99 STOCKHOLM. Telefon 010-505 00 00. Fax. 08-650 58 77

[www.afconsult.com](http://www.afconsult.com) Org nr 556185-2103. Säte i Stockholm. Certifierat enligt SS-EN ISO 9001 och ISO 14001



2008-11-03

## Innehåll

Sammanfattning .....	3
1 Inledning .....	6
2 Resultat .....	6
2.1 Örebro län .....	7
2.2 Askersund .....	20
2.3 Degerfors .....	23
2.4 Hallsberg .....	26
2.5 Hällefors .....	29
2.6 Karlskoga .....	32
2.7 Kumla .....	35
2.8 Laxå .....	38
2.9 Lekeberg .....	41
2.10 Lindesberg.....	44
2.11 Ljusnarsberg.....	47
2.12 Nora .....	50
2.13 Örebro.....	53

2008-11-03

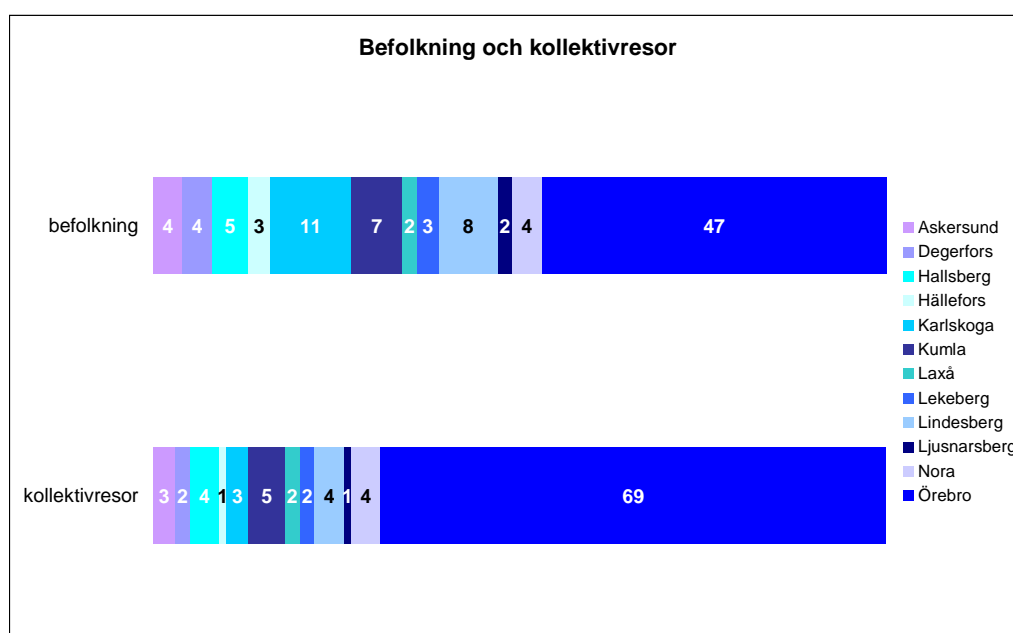
## Sammanfattning

ÅF-Infrastruktur AB har på uppdrag av Länstrafiken i Örebro genomfört en resmatrisundersökning (RMU) i Örebro län under våren 2007. En viktad SPSS-fil har tidigare levererats med resultat från undersökningen.

Undersökningen genomfördes ombord på bussar och tåg där intervjukort delades ut till resenärer, som de fick fylla i. Totalt insamlades närmare 40 000 enkätkort.

Folkmängden i Örebro län är 276 000 individer. I länet görs drygt 52 000 resor med kollektiva färdsmitt ett vanligt vardagsdygn. Av dessa görs 34 000 resor inom samma kommun, 12 000 resor börjar och slutar inom länet och 6 000 antingen startar eller slutar inom länet. Om man tar hänsyn till att en person kan ha gjort fler kollektivresor (delresor), d.v.s. bytt från t.ex. buss till tåg, blir antalet ”helresor” drygt 45 000 med kollektiva färdsmitt.

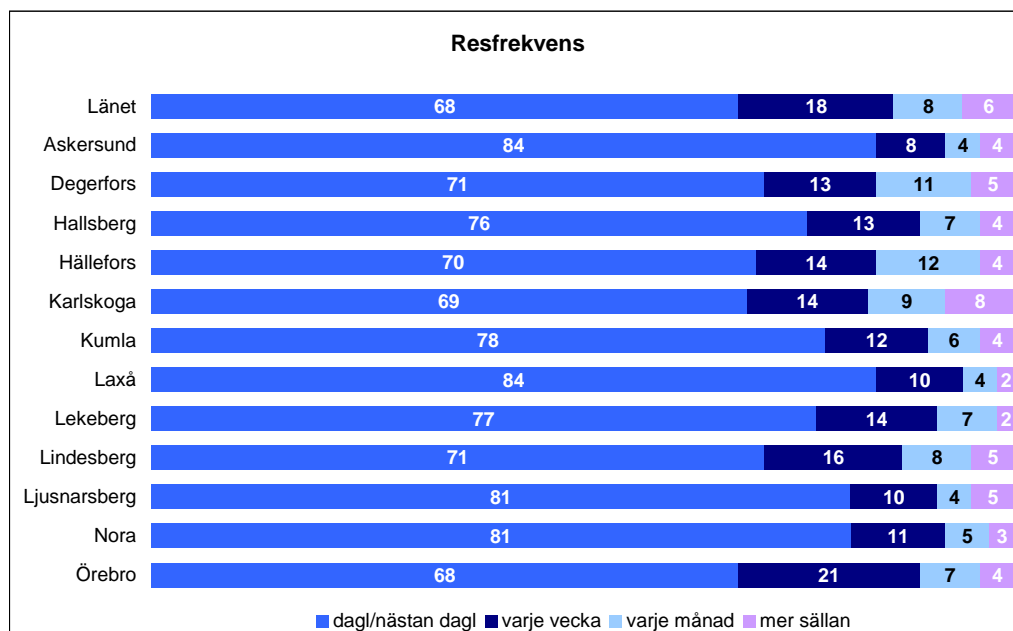
Det är 84 procent av resenärerna som har sin hemkommun i länet och 58 procent har Örebro som hemkommun. Sätter man antalet kollektivresenärer i relation till folkmängden ser man att 19 procent av befolkningen reser kollektivt en vanlig vardag i länet. Örebro har en dominerande roll i kollektivresandet både genom sin storlek och som centralort i länet. Minst antal resenärer i förhållande till folkmängd har personer med Karlskoga som hemkommun med 11 procent av länets befolkning men bara 3 procent av resenärerna. Könsfördelningen bland resenärerna är 41 procent män och 59 procent kvinnor.



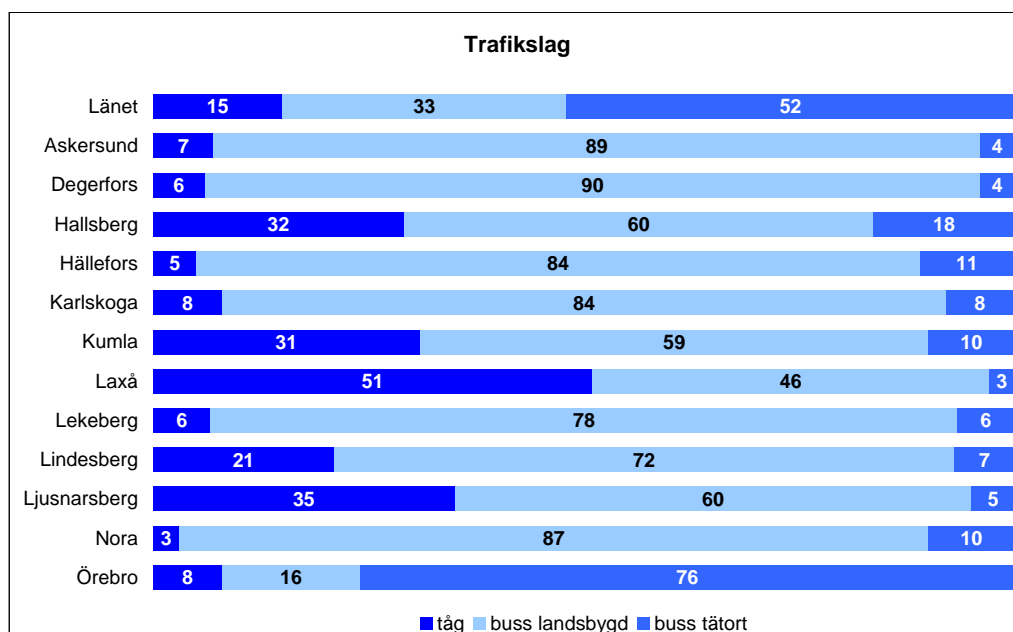


2008-11-03

Resenärerna fick själva redovisa för hur ofta de reser kollektivt. Av svaren framgår att kollektivresenärer i Laxå och Askersund är de mest frekventa resenärerna. Minst varje vecka gör 84 procent kollektivresor i dessa kommuner.



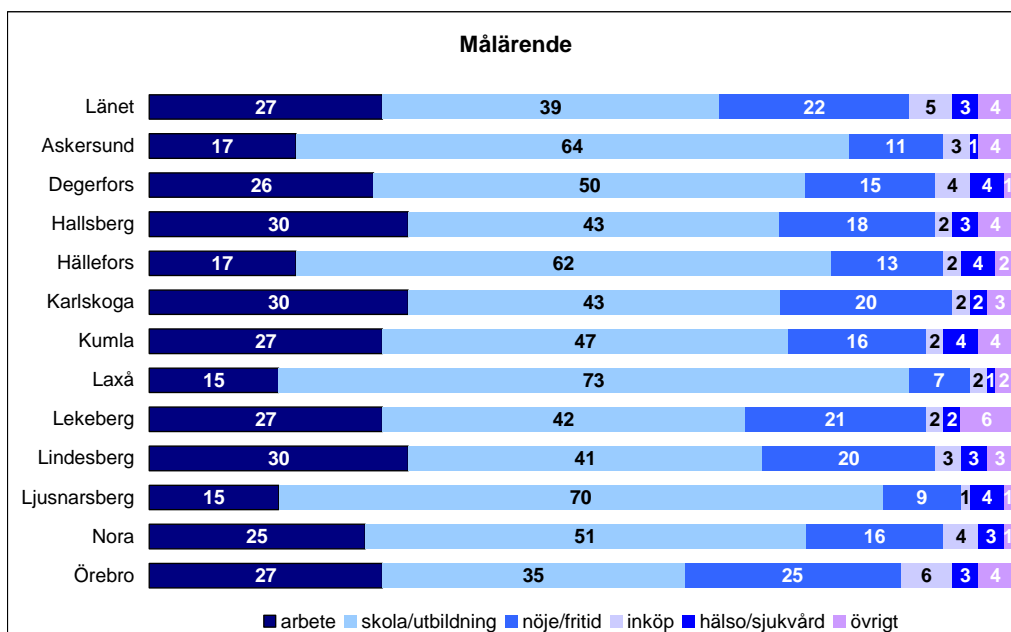
Av resorna görs 7 700 med tåg, drygt 16 800 med buss på landsbygd och 27 700 resor med buss inom tätort. Vilka trafikslag man använder varierar mycket mellan de boende i olika kommuner.



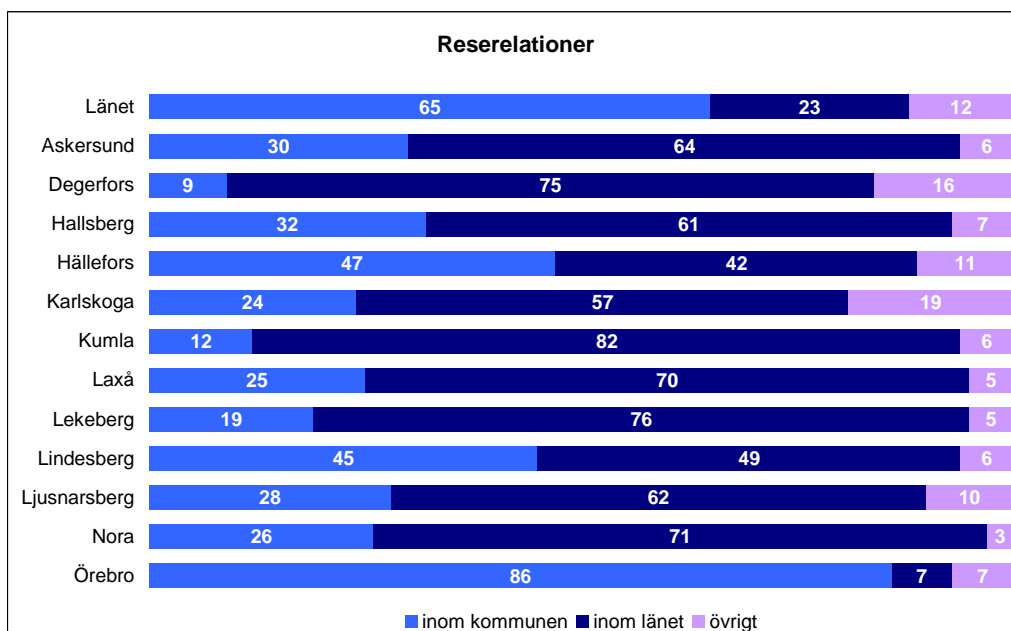
Resor till bostaden utgör 42 procent av alla resor. Hälleforsborna har högst andel med 48 procent och Laxåborna lägst med 36 procent. Resor till bostaden är exkluderade i sammanställningen nedan.



2008-11-03



De som bor i Örebro reser mycket ofta inom den egna kommunen medan resorna för dem som bor i Degerfors och Kumla mycket ofta går till orter utanför kommunen. "Övrigt" i diagrammet nedan är resor som antingen startat eller slutat utanför länsgränsen.



Stora kommuner som Örebro och Lindesberg har hög andel resor inom egna kommunen men även i mindre kommuner som Hälfors och Askersund görs många resor, relativt sett, inom den egna kommunen.



2008-11-03

## **1 Inledning**

ÅF-Infrastruktur AB har på uppdrag av Länstrafiken i Örebro genomfört en resmatrisundersökning (RMU) i Örebro län under våren 2007.

Undersökningens syfte var att ge en representativ bild av kollektivresandet under ett vardagsdygn. I undersökningen ingick ett urval av Örebro stadstrafik, Karlskoga stadstrafik, Länstrafiken och tågtrafiken.

Undersökningen genomfördes ombord på bussar och tåg där intervjukort delades ut till resenärer, som de fick fylla i. Totalt samlades närmare 40 000 enkätkort in.

I denna rapport redovisas resultat från undersökningen, dels totalt dels kommunvis.

## **2 Resultat**

Syftet med undersökningen har varit att ge en representativ bild av resandet. Flera personer kan ha besvarat flera enkäter vilket gör att en beskrivning av resenärerna inte blir statistiskt korrekt. Det är heller inte syftet med resmatrisundersökningar. De personer som reser ofta har en större sannolikhet att komma med i undersökningen, vilket man ska vara medveten om när uppgifter om resenärer beskrivs.

I Örebro län görs 52 200 kollektivresor ett vanligt vardagsdygn. Av dessa görs 34 000 resor inom samma kommun, 12 000 resor börjar och slutar inom länet och 6 200 antingen startar eller slutar inom länet.

Av resorna görs 7 700 med tåg, drygt 16 800 med buss på landsbygd och 27 700 resor med buss inom tätort.

Nedan beskrivs vilka som reser, vilket ärende man har med resan, vilka trafikslag man använder samt vart man reser. Först beskrivs samtliga resor inom Örebro län och därefter redogörs för resultaten kommunvis. Om inget annat anges är det procent som redovisas i diagrammen.

2008-11-03

## 2.1 Örebro län

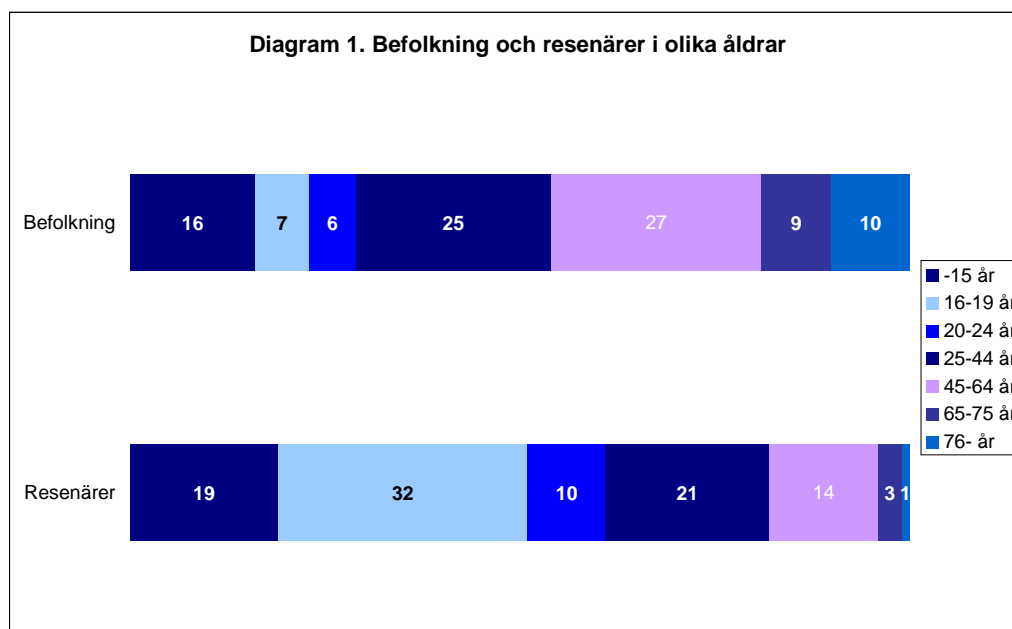
### Resenären

Det är 85 procent av resenärerna som har sin hemkommun i länet och 58 procent har Örebro som hemkommun. Örebros befolkning är starkt överrepresenterad medan invånarna i Karlskoga och Lindsberg reser mindre kollektivt i förhållande till folkmängden än övriga. Hädanefter står beteckningen *resenärer* för dem som rest kollektivt och därmed ingår i undersökningen.

#### Vilka är resenärerna?

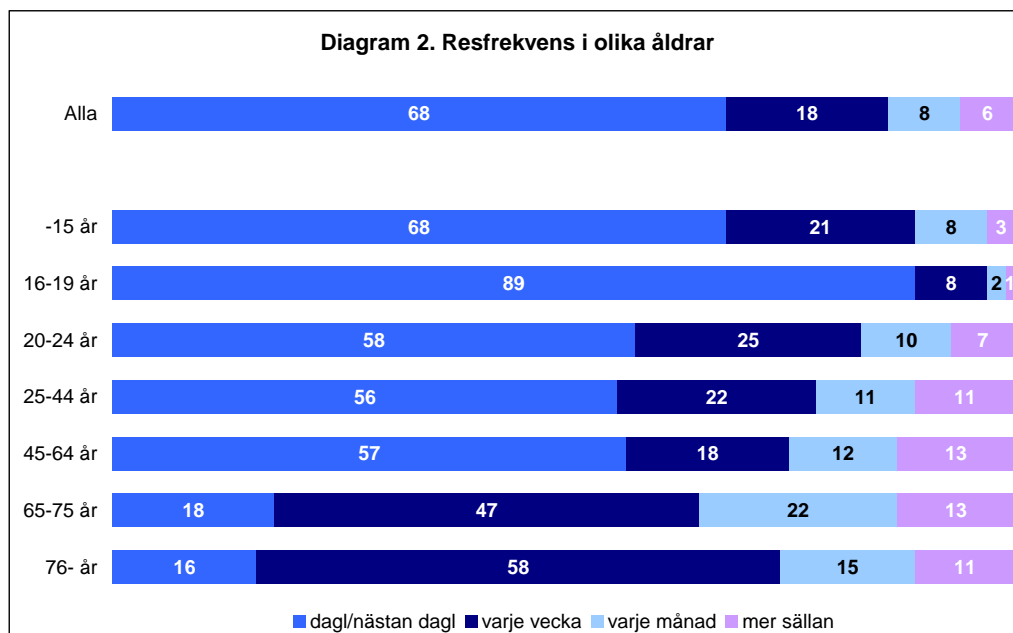
Av resenärerna är 38 procent män och 62 procent kvinnor och medelåldern är 32 år, 31 år för män och 34 år för kvinnor. I länet är andelen män lika stor som andelen kvinnor. Kvinnor är med andra ord, precis som i övriga riket, klart överrepresenterade när det gäller att resa kollektivt.

Personer i åldrarna 16-24 år reser förhållandevis mer än övriga åldersgrupper, vilket framgår av diagrammet nedan, liksom att personer efter pensionering naturligt nog reser i mindre utsträckning än de i förvärvsarbetande åldrar. Redan i 50-55 –årsåldern minskar andelen arbetsresor i befolkningen.



Resenäerna fick själva svara på frågan hur ofta de reser med buss och/eller tåg i Västmanlands län. Även då framgår tydligt att 16-19 åringar är den mest aktiva åldersgruppen och att aktiviteten beträffande resandet drastiskt sjunker vid den tid då arbetspendlingen vanligen upphör.

2008-11-03



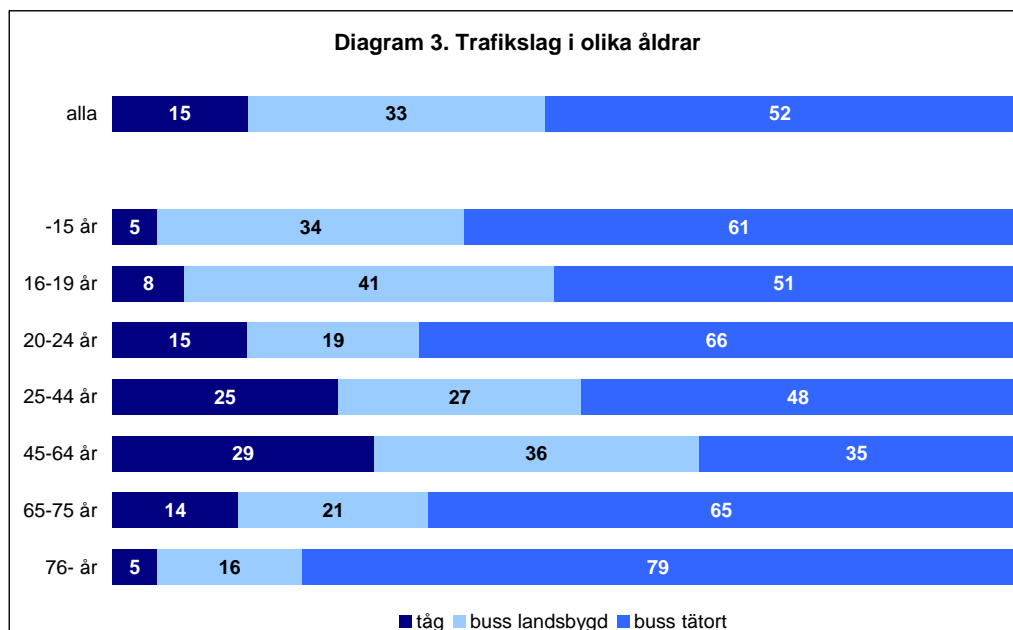
Jämför man den uppmätta resfrekvensen med uppgifter resenären själv lämnat, ser man att 59 procent av resorna görs av kvinnor men av kvinnorna uppger 66 procent att de reser dagligen eller nästan dagligen medan det bland männen är 68 procent. Fler kvinnor reser kollektivt, men männen gör fler resor per person än kvinnor.

### Vilka trafikslag använder man?

Det är inte bara resfrekvens som skiljer sig åt mellan personer av olika kön och ålder. Olika resmönster syns också i val av trafikslag. Av samtliga resor utgör bussresorna i tätorter mer än hälften av resorna medan tågresorna utgör mindre än en femtedel. Fördelningen av trafikslag i olika åldrar varierar mycket. De yngsta resenärerna åker nästan lika litet tåg som de allra äldsta medan tågresor är vanligt förekommande i åldersgruppen 25-45 år där arbetspendling till lite avlägsnare orter oftare sker.

Eftersom Örebroborna är i så klar majoritet i länet påverkar de i stor utsträckning resultaten som avser hela länet.

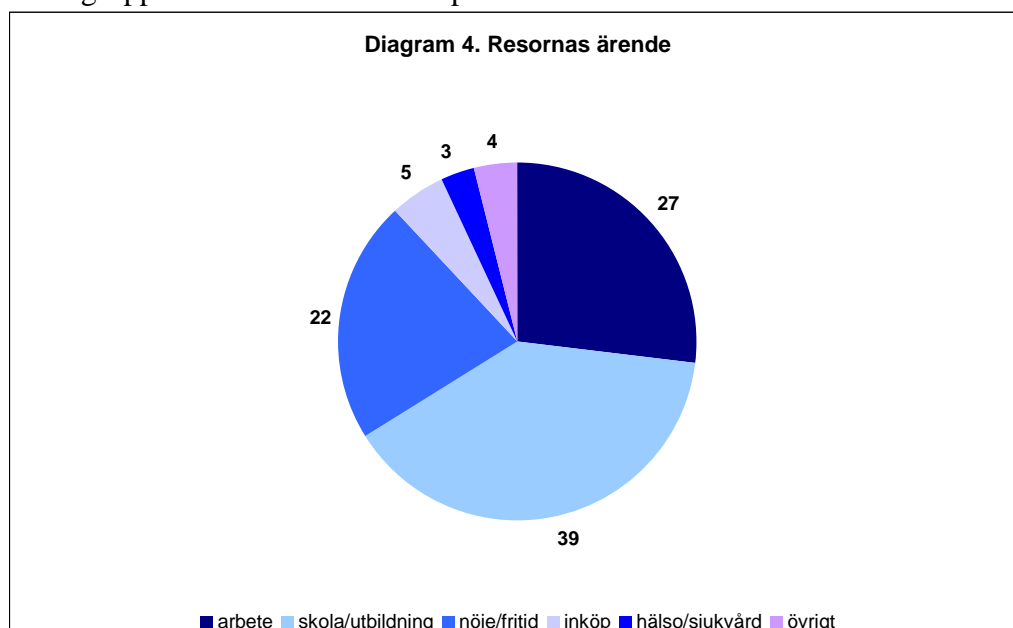
2008-11-03



Kvinnor åker i något mindre utsträckning tåg än män (14 procent jämfört med 17 procent av resorna) men oftare tätortsbuss medan andelen bussresor på landsbygd är ungefär densamma för män som för kvinnor, vilket bekräftar den generella bilden av att män pendlar på längre avstånd än kvinnor. De yngsta och de äldsta reser mest lokalt inom kommunen. Vad som avgör vilket trafikslag man använder har naturligtvis ett samband med det trafikutbud som finns att tillgå liksom var de orter är belägna som man har behov av att resa till.

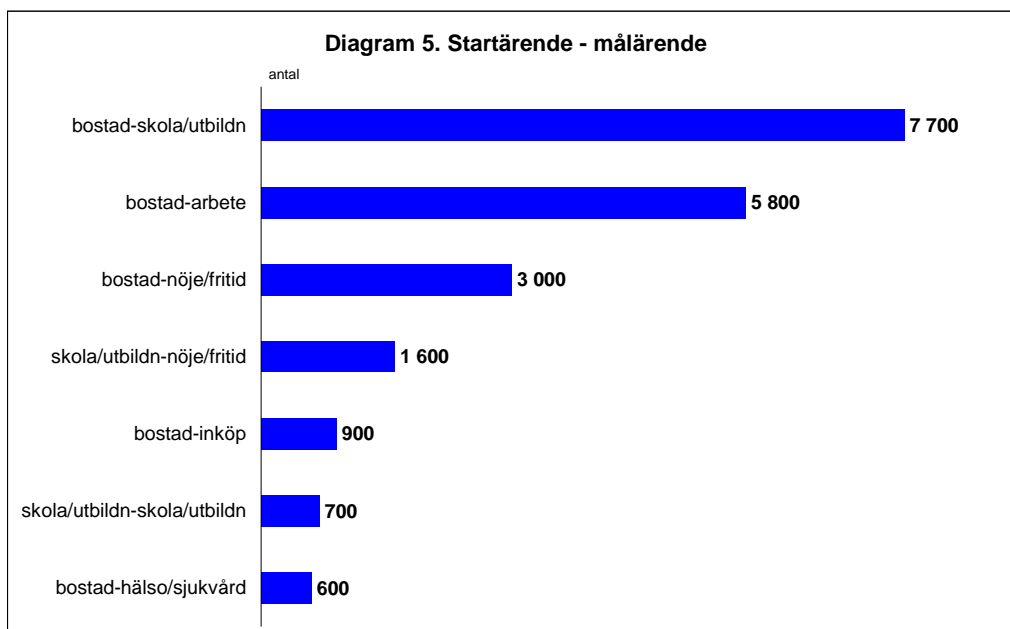
### Vilka ärenden har man?

Närmare hälften (42 procent) av alla resor har bostad som målände. I diagrammet nedan är dessa resor exkluderade. Andelen resor till bostaden är lägst bland de yngsta och lägre bland män än bland kvinnor. Det innebär att dessa grupper uträttar fler ärenden per resa.



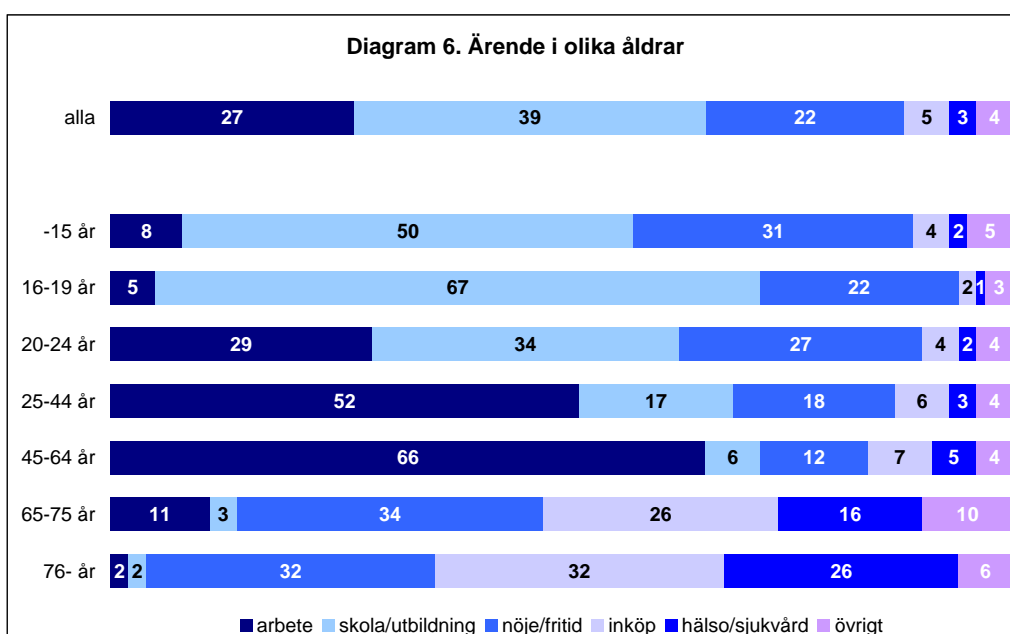
2008-11-03

Nedan visas de vanligast förekommande relationerna mellan startärende och målärende, vilka tillsammans utgör 84 procent av resorna (resor till bostaden exkluderade).



### Vilka ärenden har olika resenärsgupper?

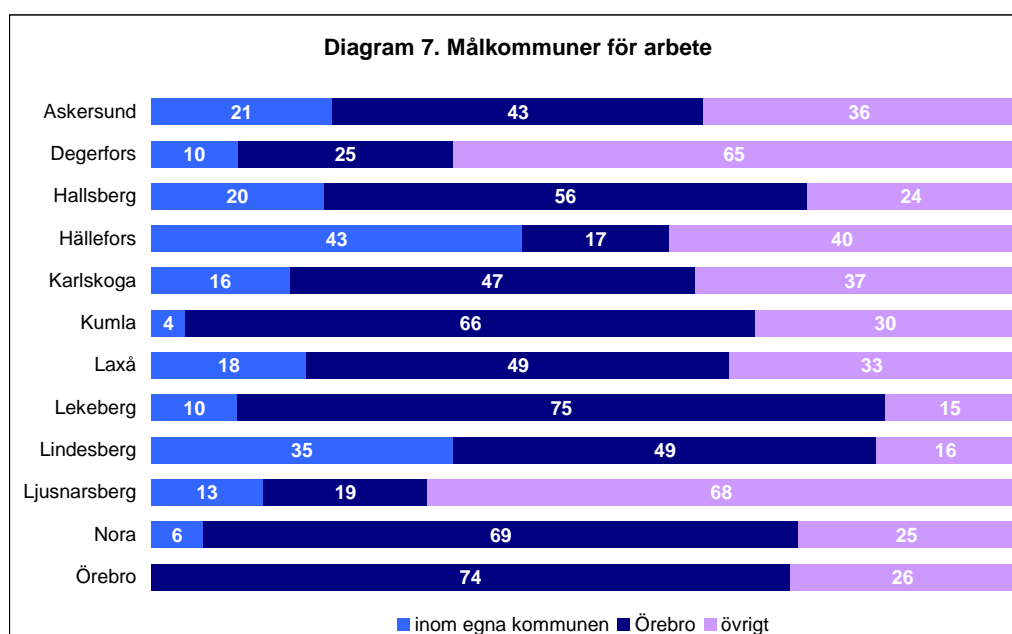
Resvanor och resmönster ser olika ut i olika åldrar och skiljer sig också mellan könen.



2008-11-03

En skillnad mellan mäns och kvinnors resmönster är att en större andel av männens resor avser pendling (till arbete och skola/utbildning) medan större andel av kvinnornas resor görs för inköp och nöje/fritid, generellt sett. Upp till 20 årsåldern är resor till skola/utbildning förhållandevis vanligare bland män än kvinnor men därefter syns det i resandestatistiken att kvinnor oftare studerar längre upp i åldrarna än män. Dessa mönster brukar synas i alla undersökningar som mäter resvanor.

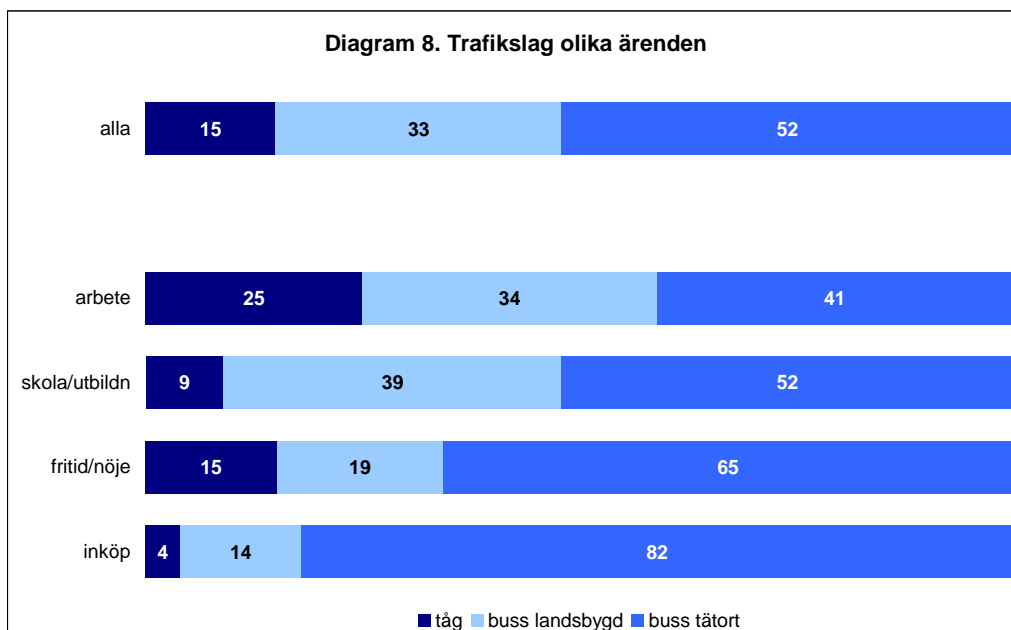
I denna undersökning skiljer man inte mellan arbetsresor och tjänsteresor utan ”arbete” står för alla arbetsrelaterade resor. I resvaneundersökningar som avser allt resande med alla färd sätt brukar resor till arbete utgöra lite drygt 30 procent och resor för att uträtta tjänsteärende 5-6 procent, då resor till bostaden exkluderas. Över 80 procent av tjänsteresorna brukar göras med bil medan ca 50 procent av arbetsresorna brukar vara bilresor. Andelarna varierar givetvis mellan olika kommuner och områden.



### Vilka trafikslag använder man vid olika ärenden?

Pendling sker oftare på längre sträckor än resor för inköp och nöje/fritid, vilket avspeglar sig på fördelning av trafikslagen. Pendling till skola/utbildning sker på olika sätt beroende på hur gammal man är. För dem som är över 20 år sker 17 procent av dessa resor med tåg, 9 procent är bussresor på landsbygd och 64 procent bussresor i tätort. Resor till skola/utbildning görs till 80 procent av personer under 20 år.

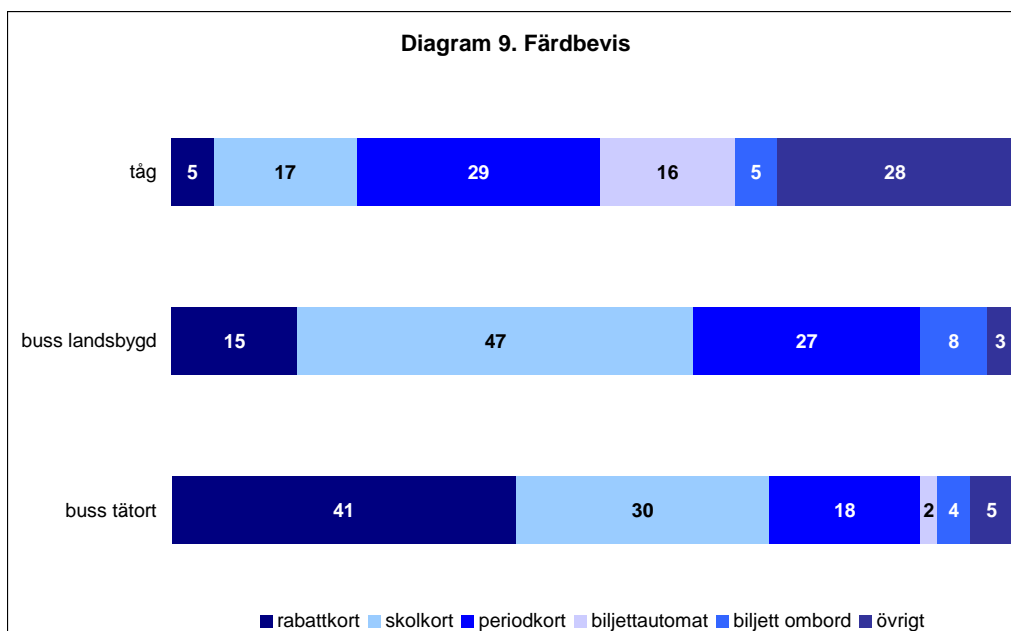
2008-11-03



### Vilka färdbevis har man?

På tåg är periodkort och biljett köpt i automat vanligast. På bussar på landsbygden är närmare hälften av färdbevisen skolkort och på bussar i tätorten förekommer rabattkort oftast.

”Övrigt” är för tåg främst biljett inköpt via Internet eller resebyrå eller att arbetsgivaren står för kostnaden, för buss landsbygd är landstingsbiljett vanligast och för buss i tätort är kulturkort mest förekommande som ”övrigt” färdmedel.

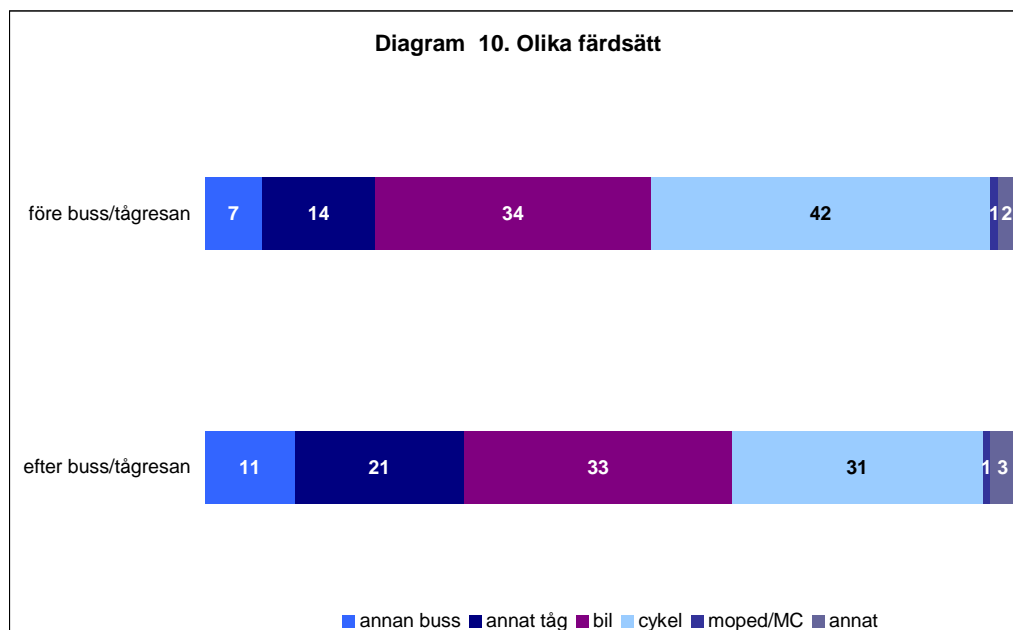


2008-11-03

## Resan

### Hur reser man?

Det är 75 procent som endast använt ett färdssätt på resan, 24 procent har använt två och en procent tre eller fler färdssätt. Diagram 10 visar de färdssätt som använts före och efter den resa där intervjun genomförts.

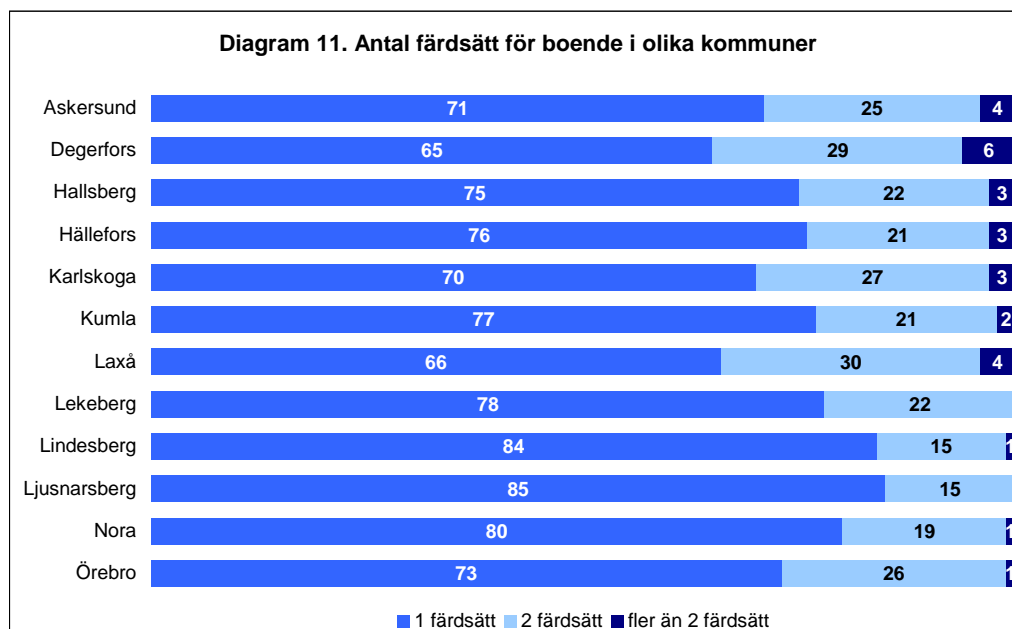


Vid inköpsresor som vanligtvis görs i närområdet är andel resor då ett färdssätt använts som högst med 88 procent och vid skolresor som lägst med 67 procent. I Ljusnarsberg har ett färdssätt används vid 85 procent av resorna och i Laxå och Degerfors 66 procent.

Det är vanligt att kollektivresan kombineras med bil eller cykel. Hög andel bil som komplement finns framför allt bland boende i Hällefors (69 procent av de resor där fler än ett färdssätt använts) och cykel som kompletterande färdssätt är vanligast i Kumla (72 procent) och i Hallsberg (64 procent).

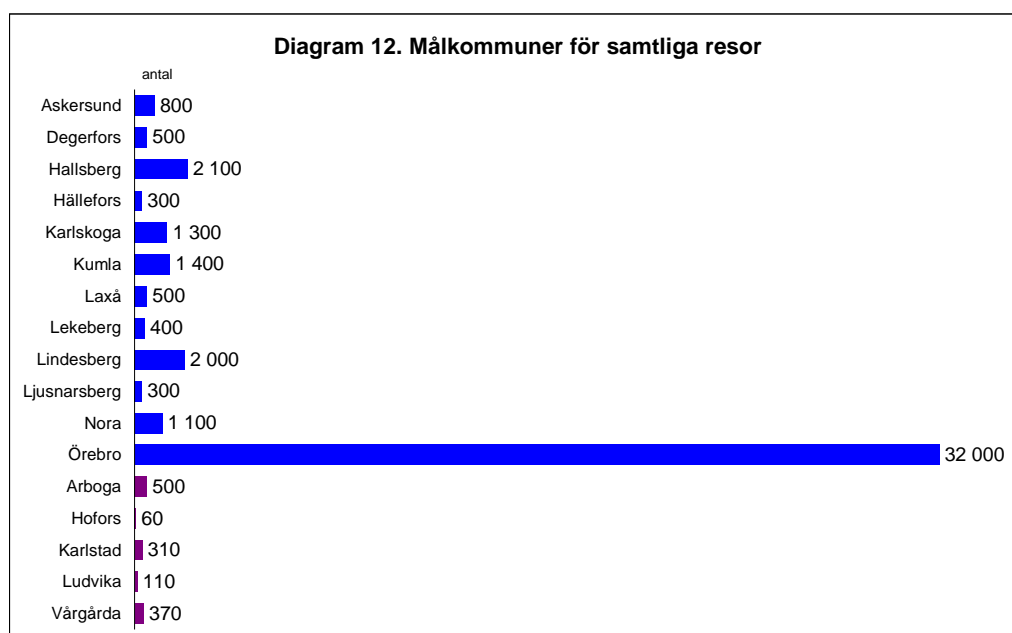
2008-11-03

Det är vanligast att endast använda ett färdstätt på resan om man bor i Ljusnarsberg eller i Lindsberg. De som bor i Laxå använder ofta två färdstätt vid sina resor, i jämförelse med övriga.



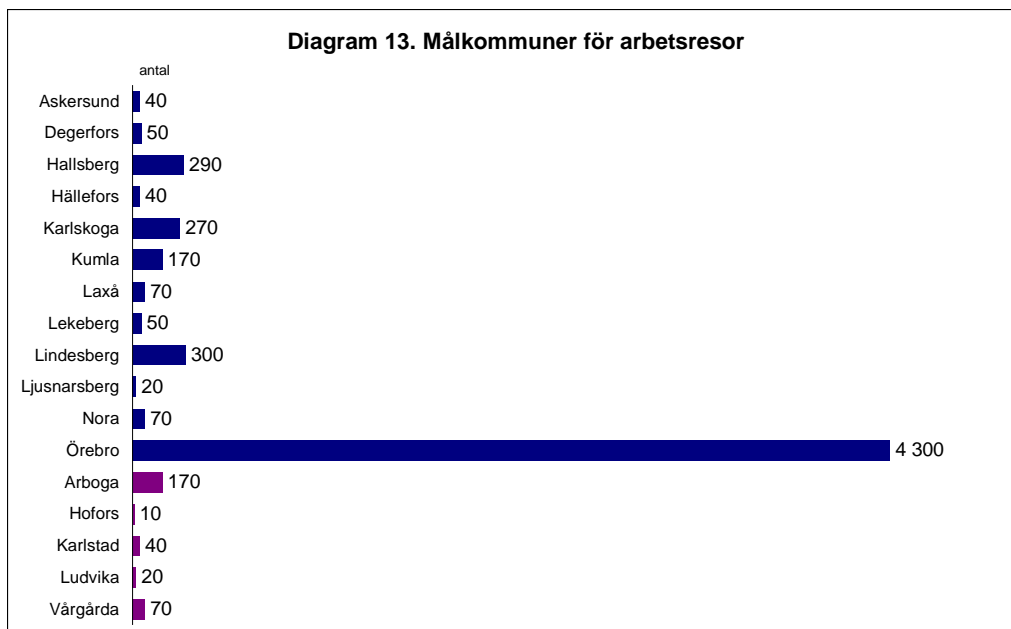
### Vart reser man?

Av samtliga kollektivresor ("helresor" = 45 400) har 70 procent Örebro som mål. Fem procent av resorna har en målkommun som ligger utanför länet. Nedan visas de mest frekventa målkommunerna.

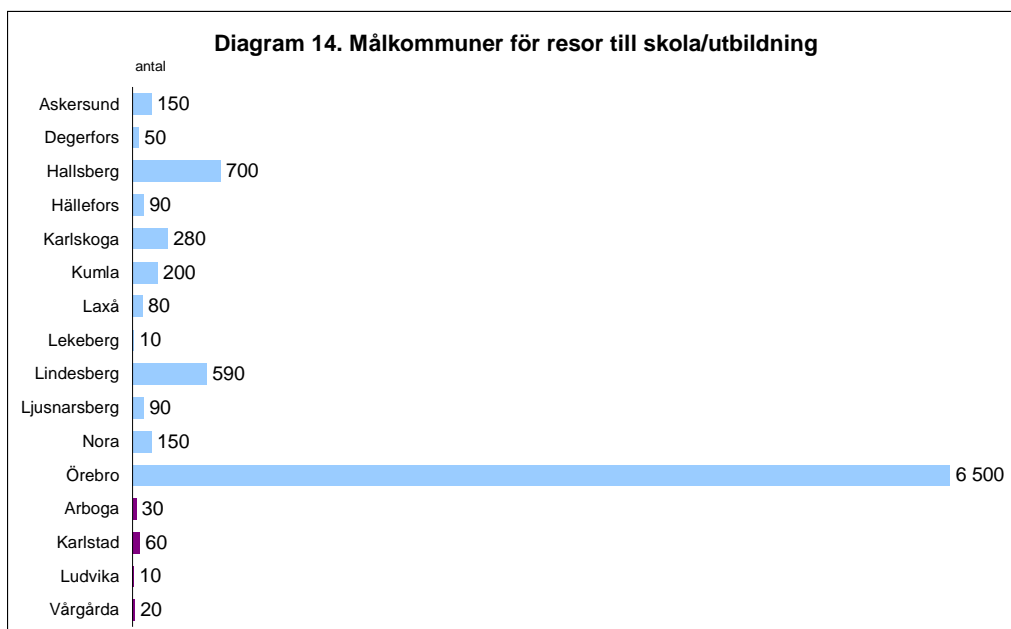


2008-11-03

Av arbetsresorna (6 500) går sex procent till orter utanför länet.

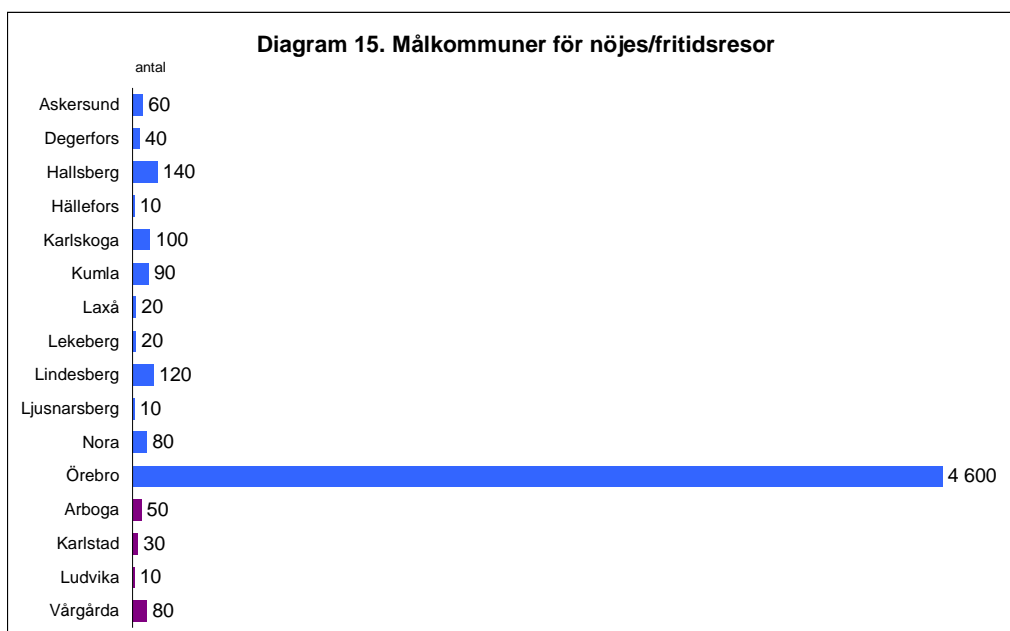


Resor till skola/utbildning (9 200) går sällan till orter utanför länet.

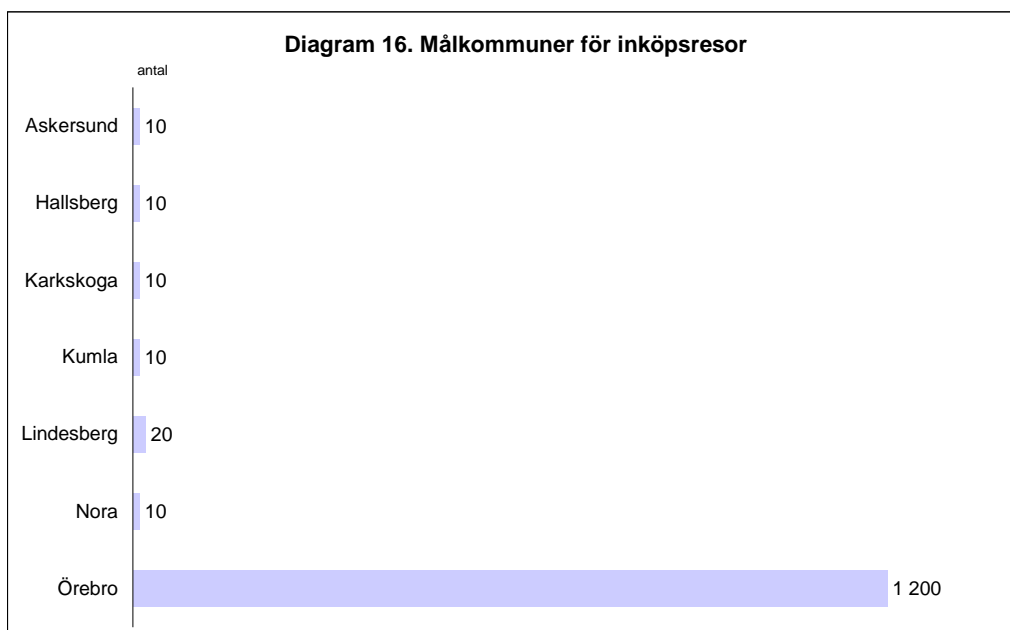


2008-11-03

Nöjes- och fritidsresor (5 700) sker oftast inom närområdet. De resor som går utanför länet är tämligen närbelägna orter.



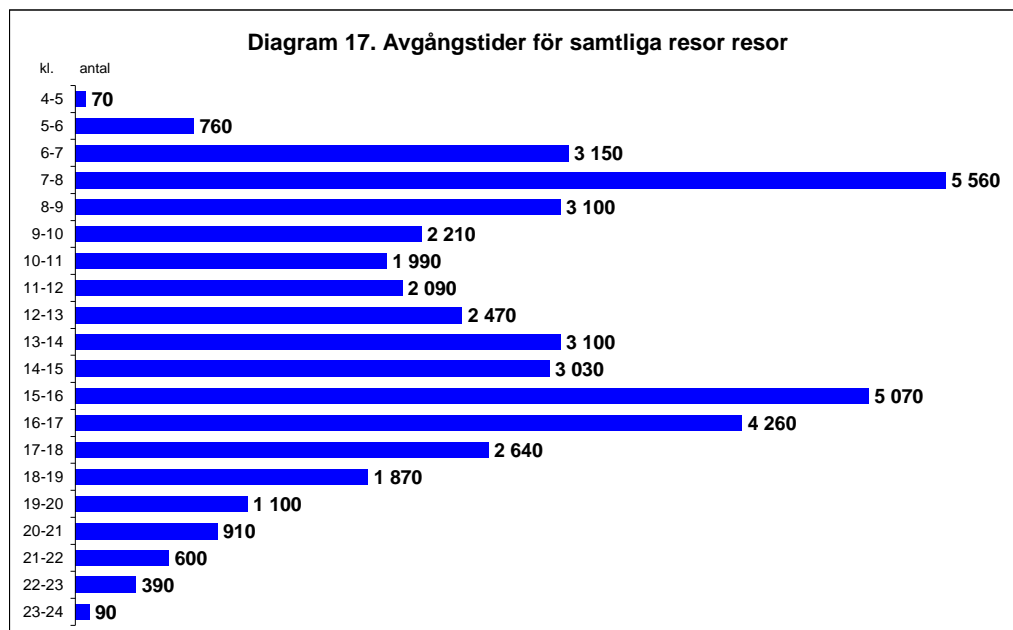
Inköpsresorna (1 300 resor) är den typ av resor som allra oftast sker i närområdet och endast Vårgårda finns här med som målkommun med ett fåtal resor.



2008-11-03

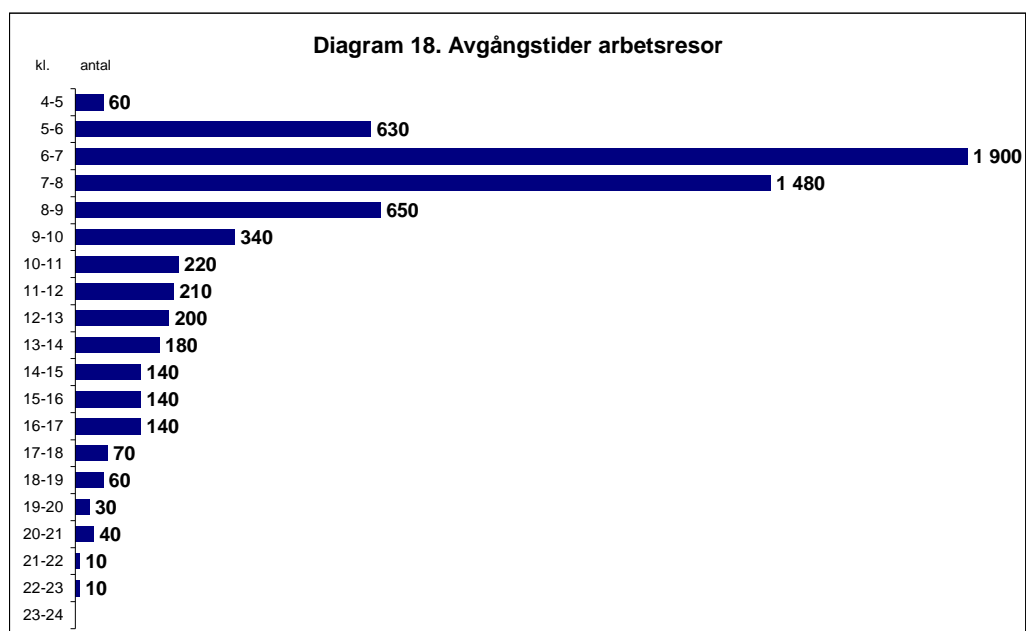
### När reser man?

De mest frekventa avgångstiderna för arbetsresor är mellan klockan 7 och 8 samt mellan klockan 15 och 16.



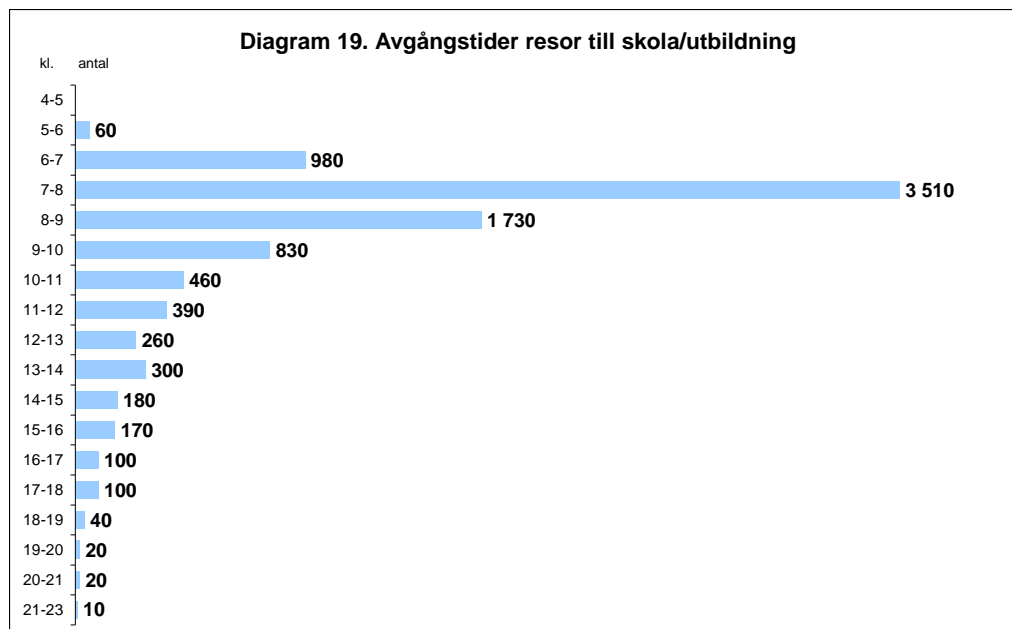
Klockslag redovisas genomgående enligt principen 4-5 = 4.01-5.00

De flesta påbörjar sin arbetsresa mellan kl. 6 och kl. 7, åtminstone de som reser kollektivt till sitt arbete.

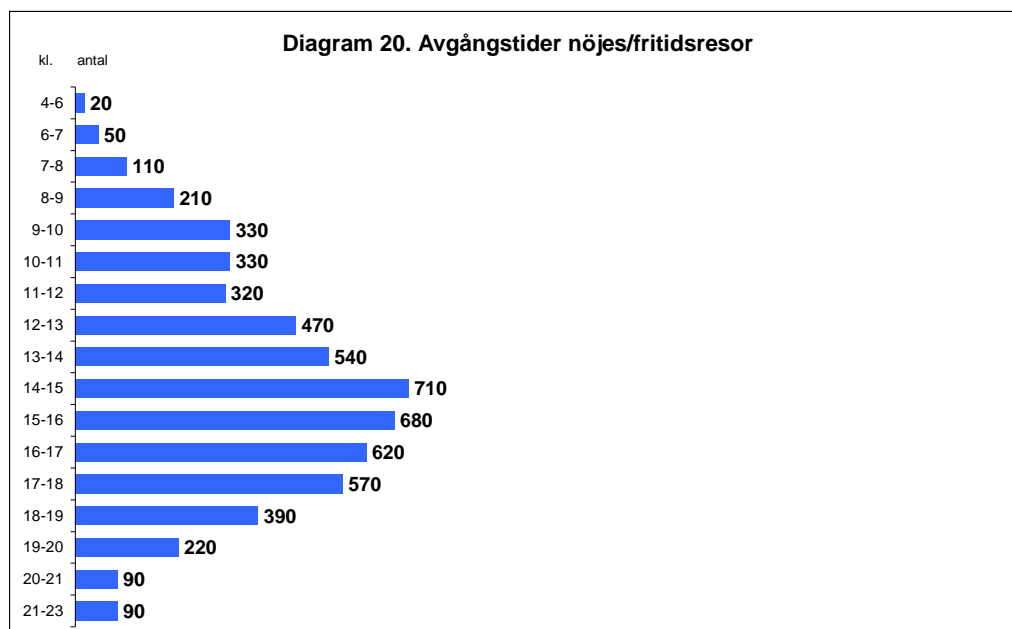


2008-11-03

Skolresorna påbörjas i regel en timme senare än arbetsresorna.

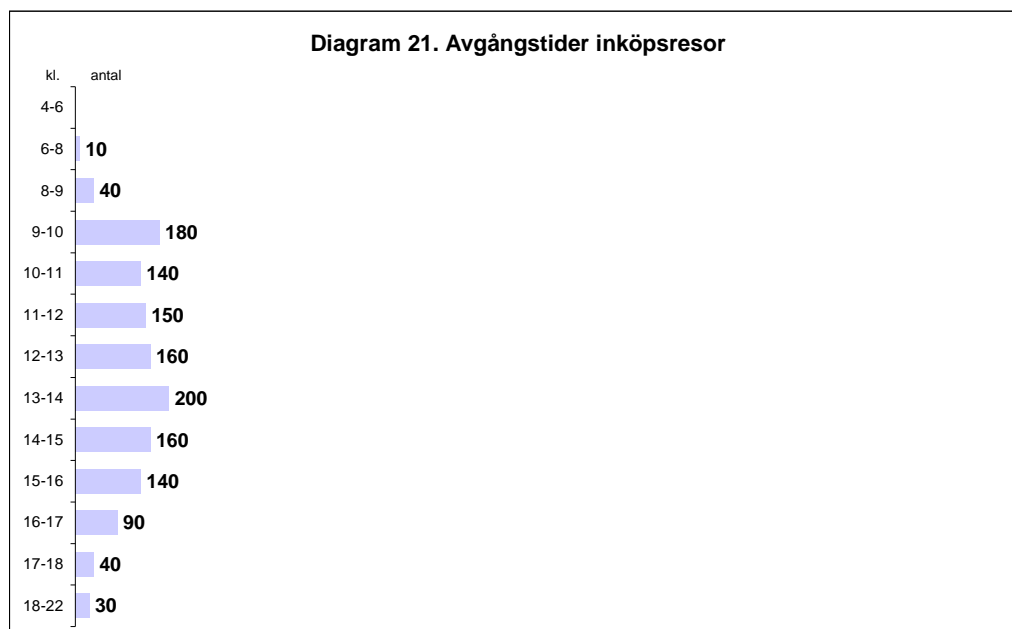


Reser till nöje och fritid är utspritt under eftermiddagen.

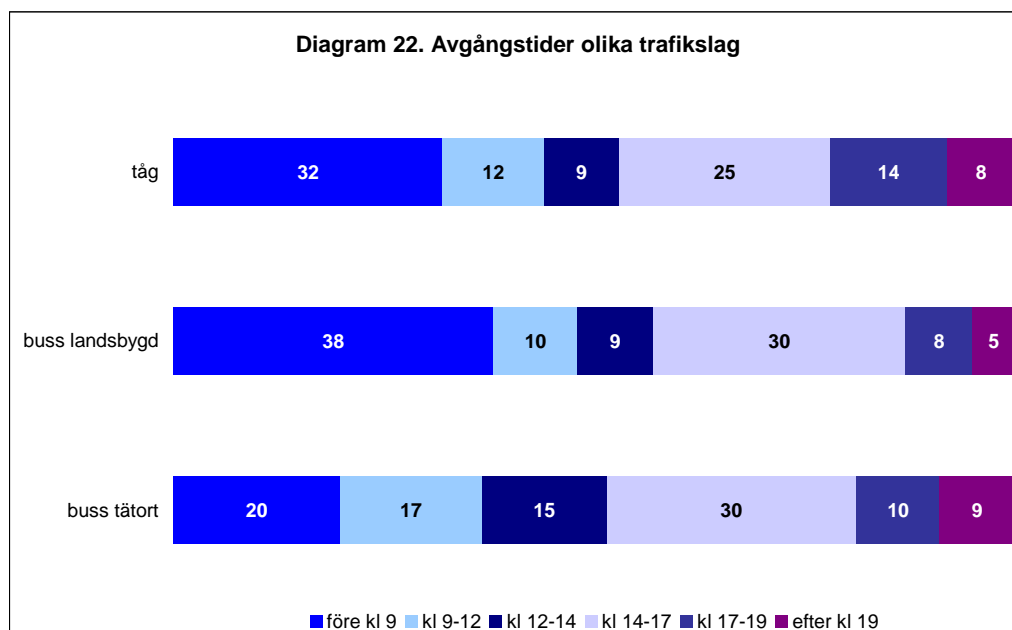


2008-11-03

Inköpsresorna är jämnt spridda mellan nio på förmiddagen och fyra på eftermiddagen. Efter klockan sju är få kollektivresor med inköp som ärende.



Resor med tätortsbussarna börjar oftare på eftermiddagen än resor med de två övriga färdslagen.

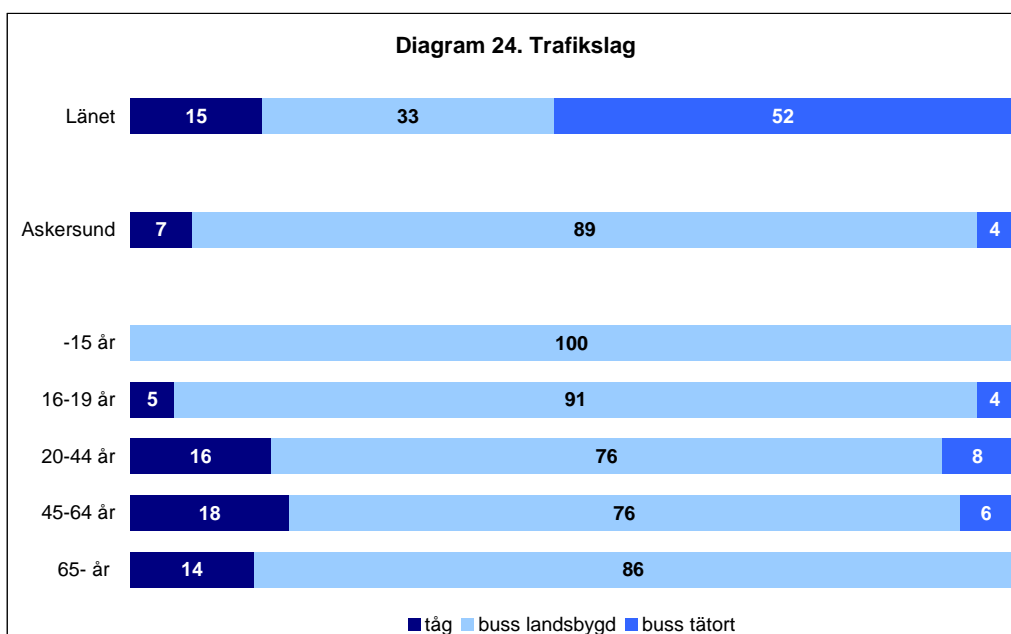
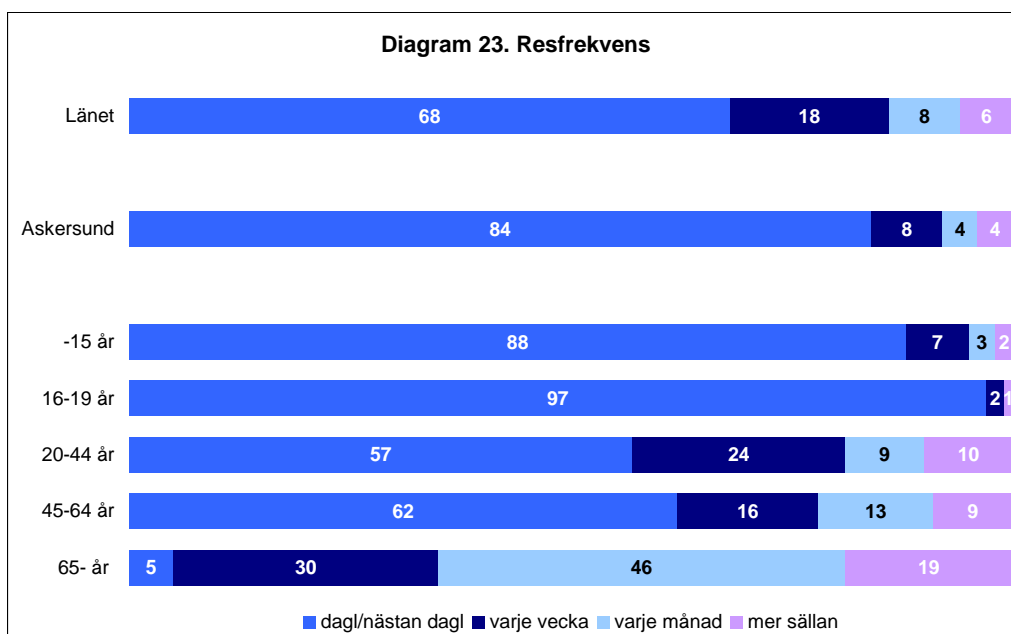


Kommunerna redovisas nedan var för sig i bokstavsordning.

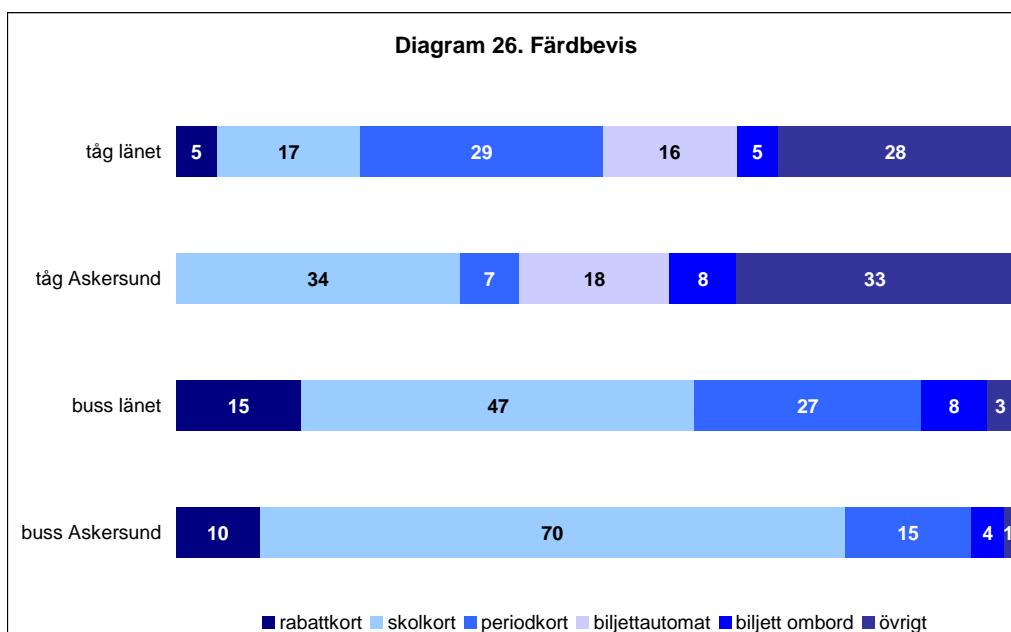
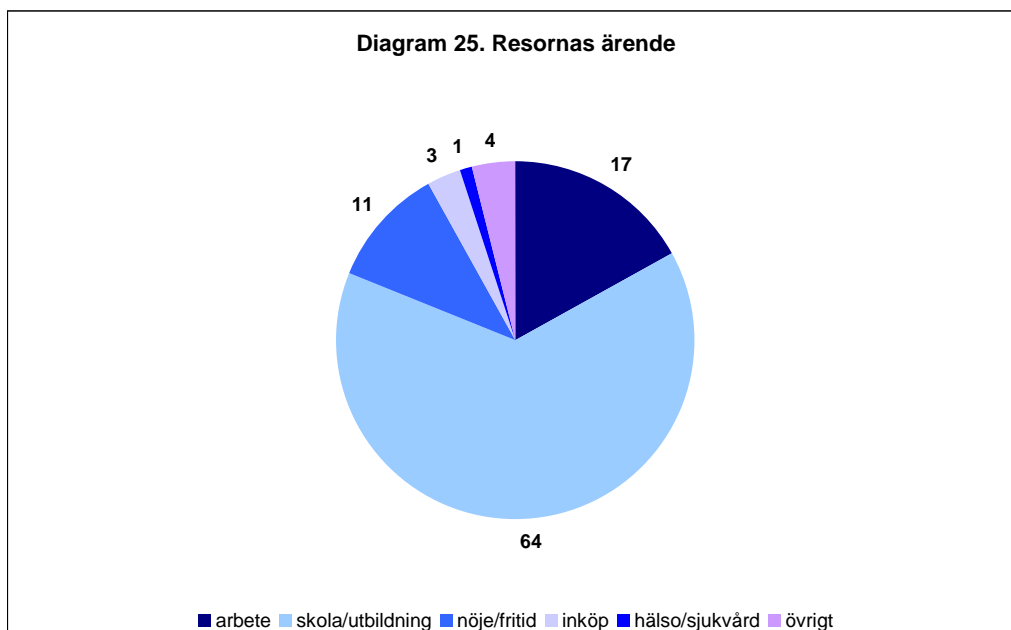


2008-11-03

## 2.2 Askersund

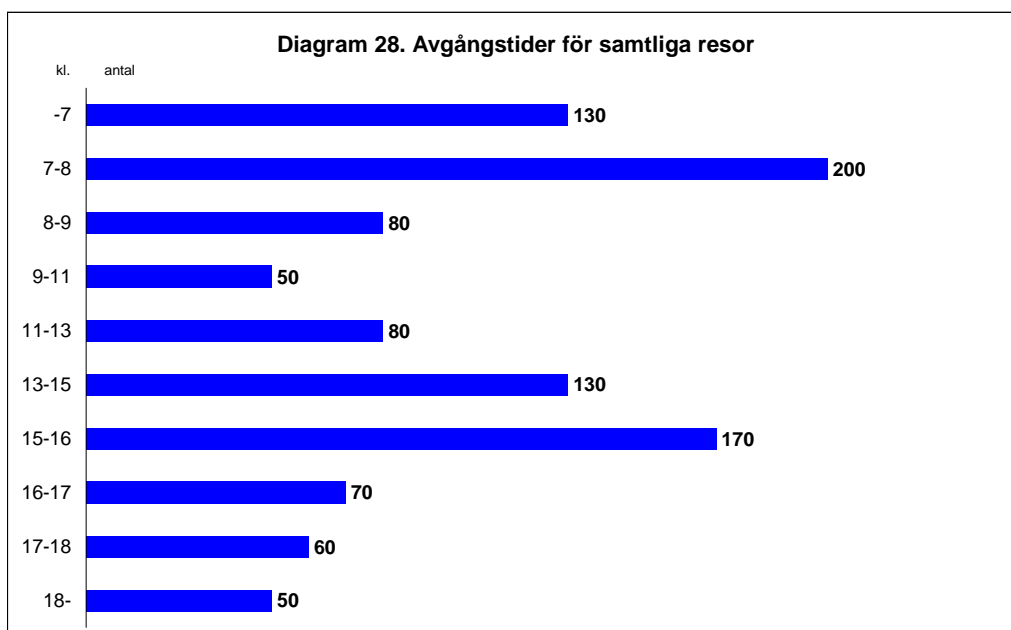
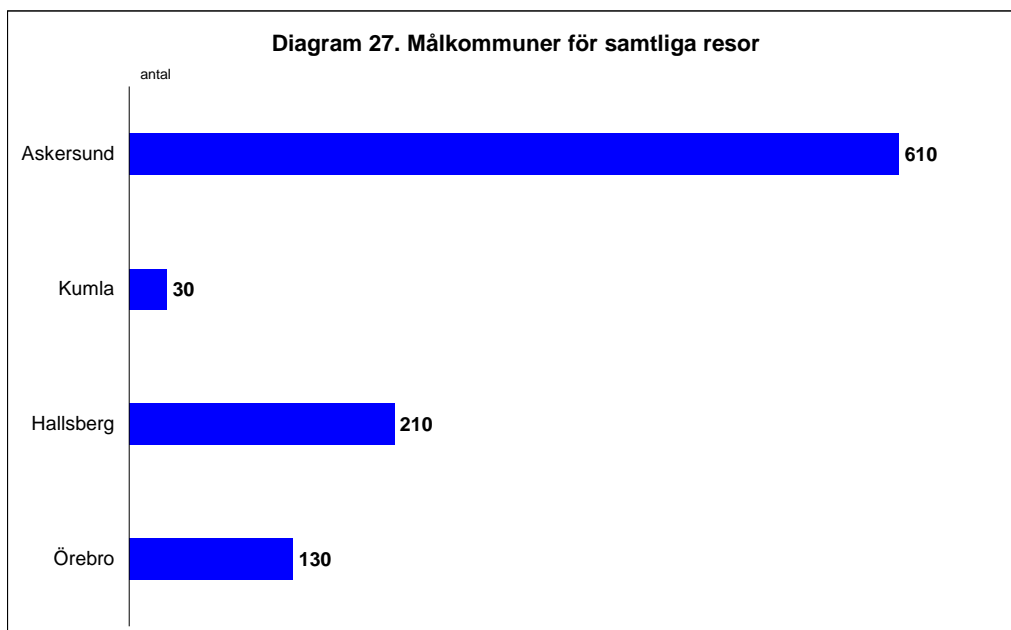


2008-11-03



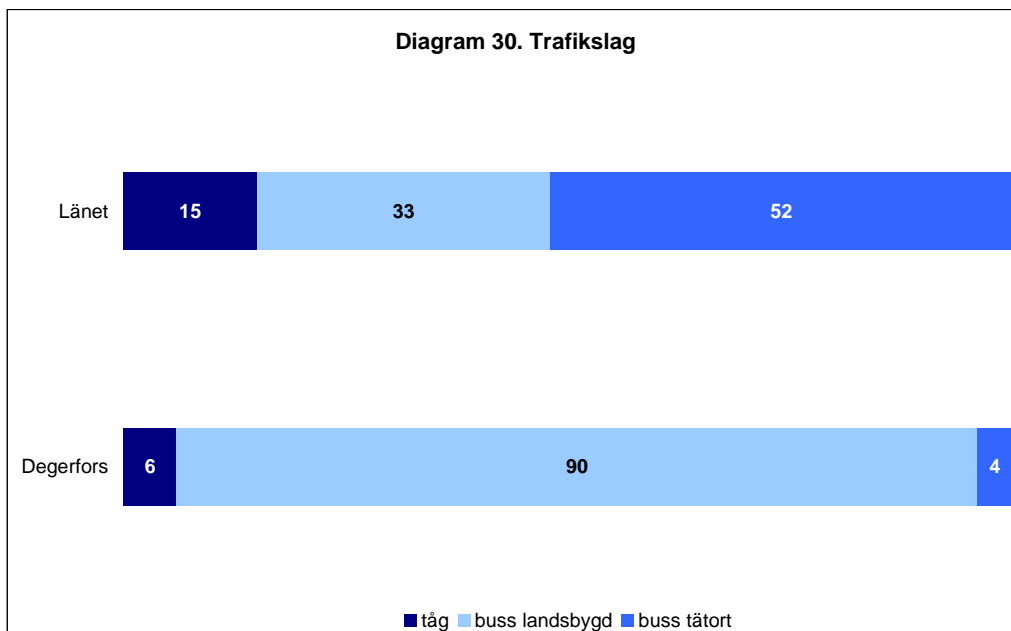
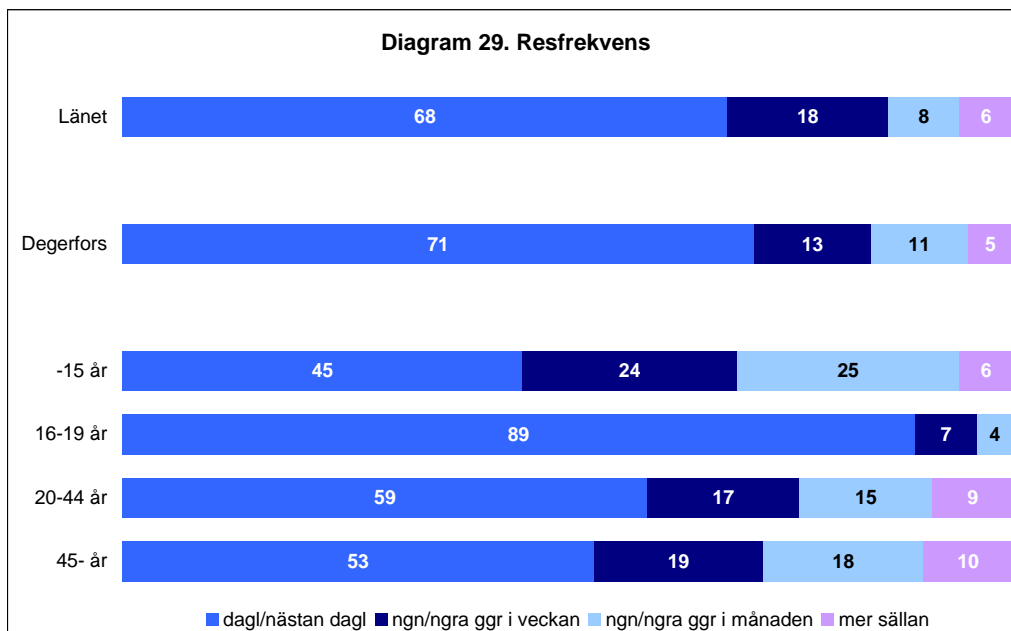


2008-11-03



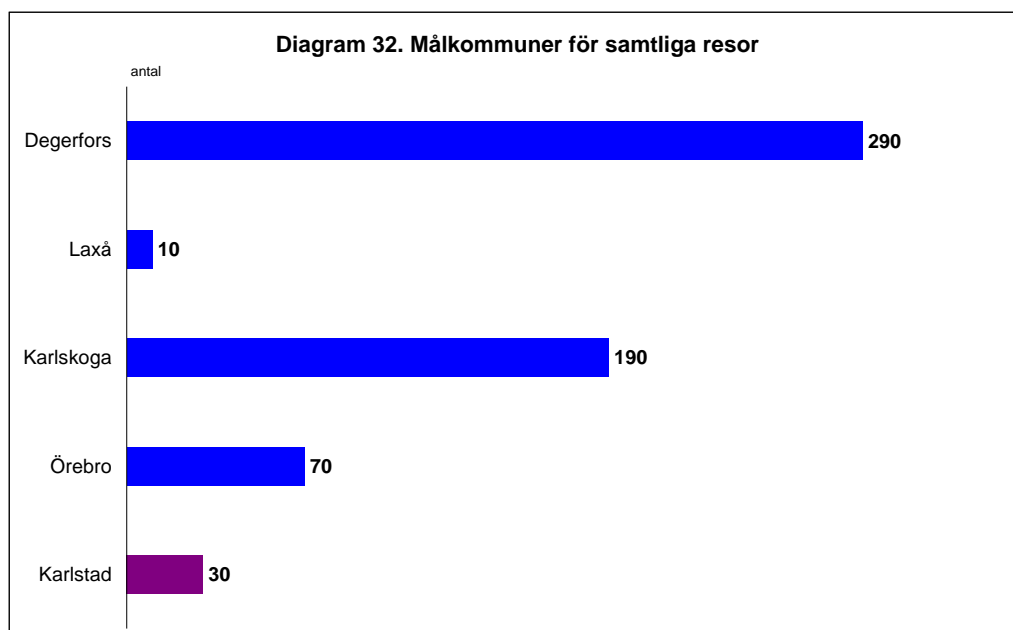
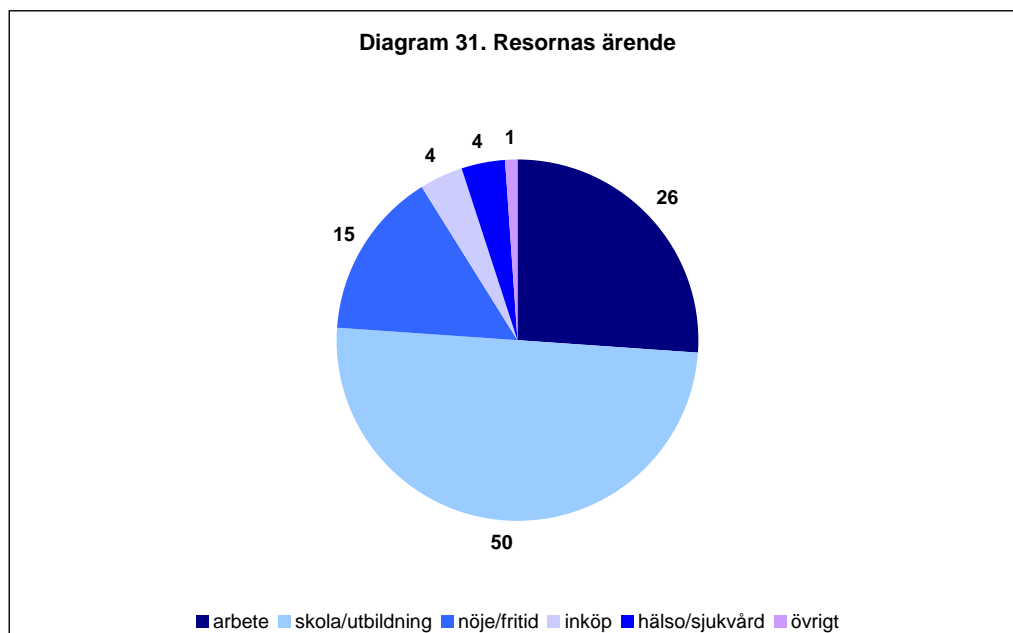
2008-11-03

## 2.3 Degerfors



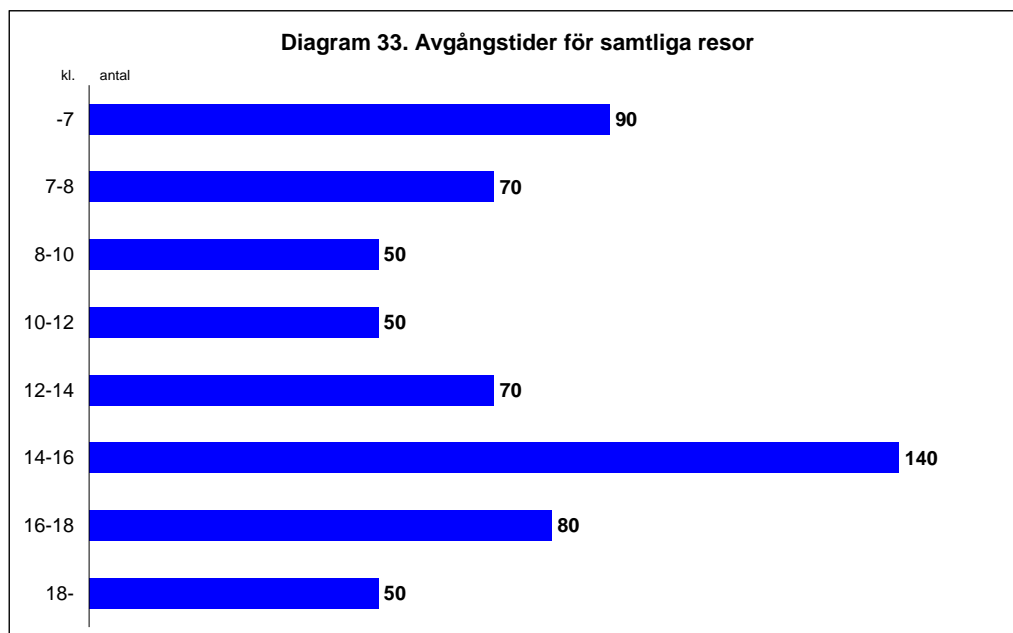


2008-11-03



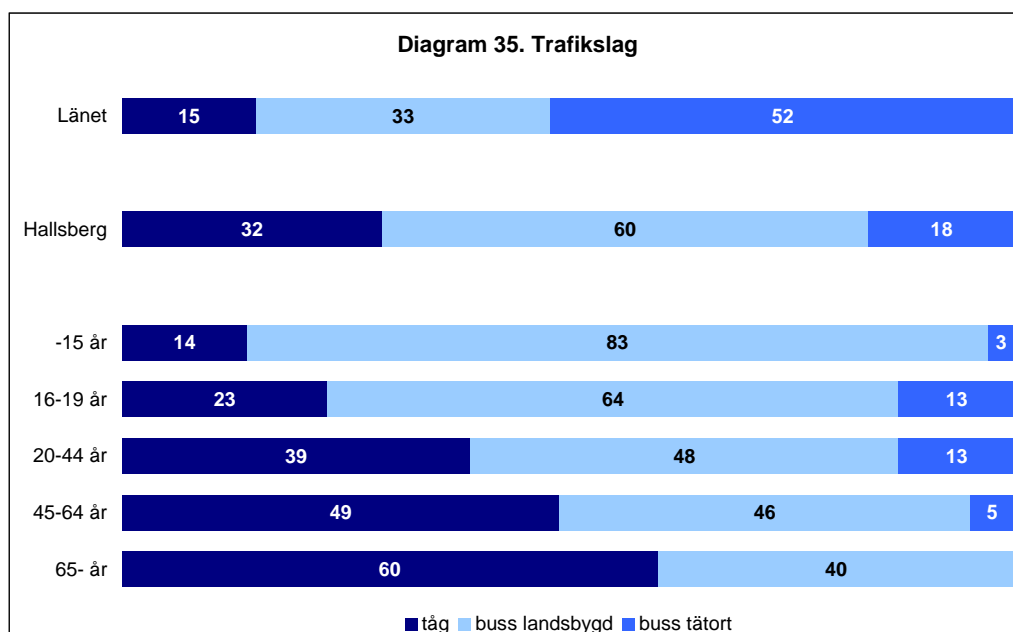
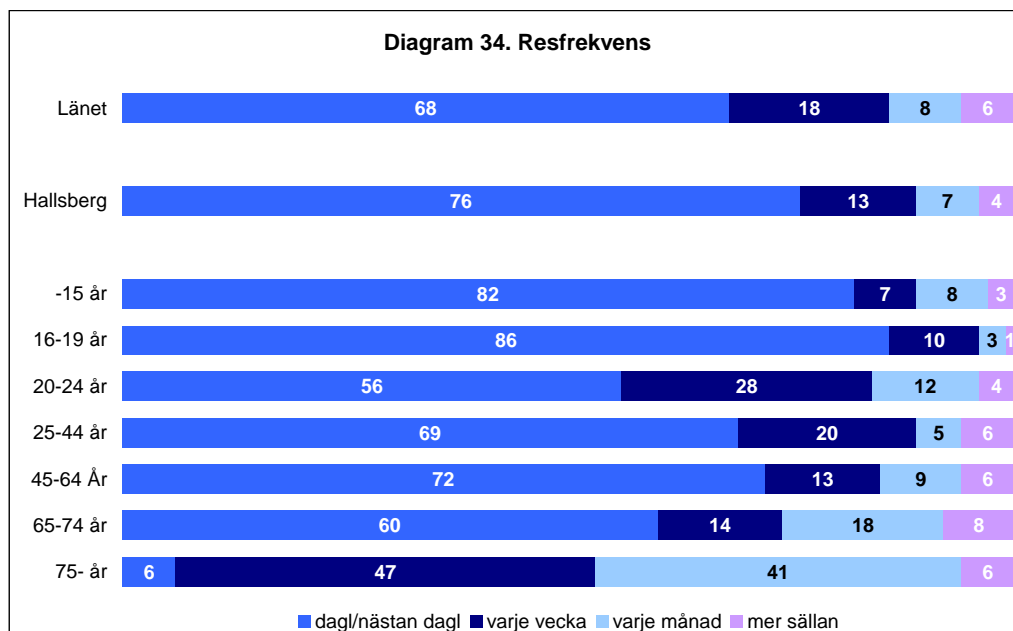


2008-11-03

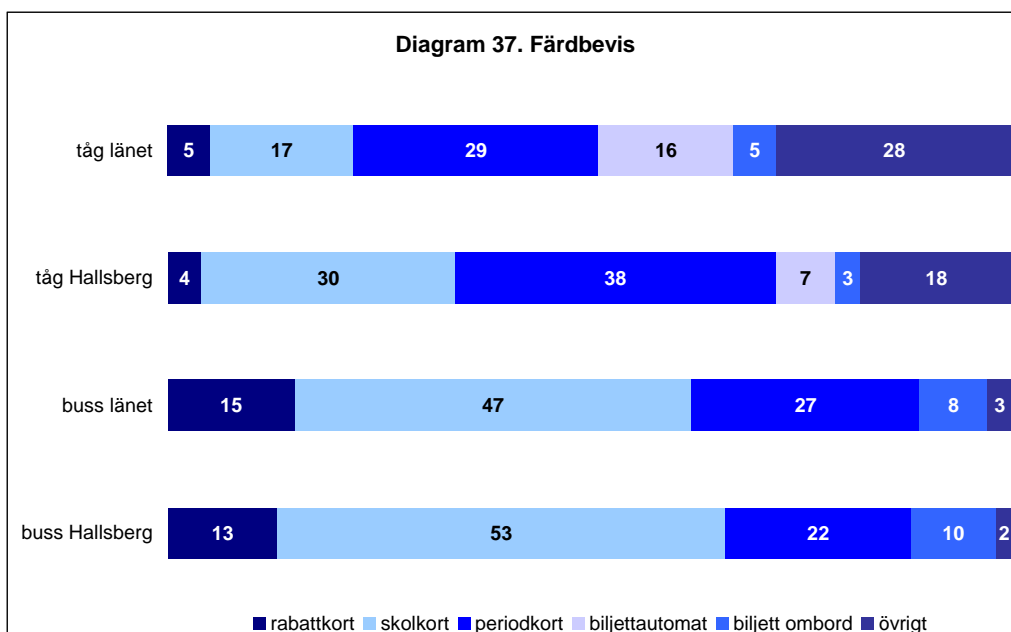
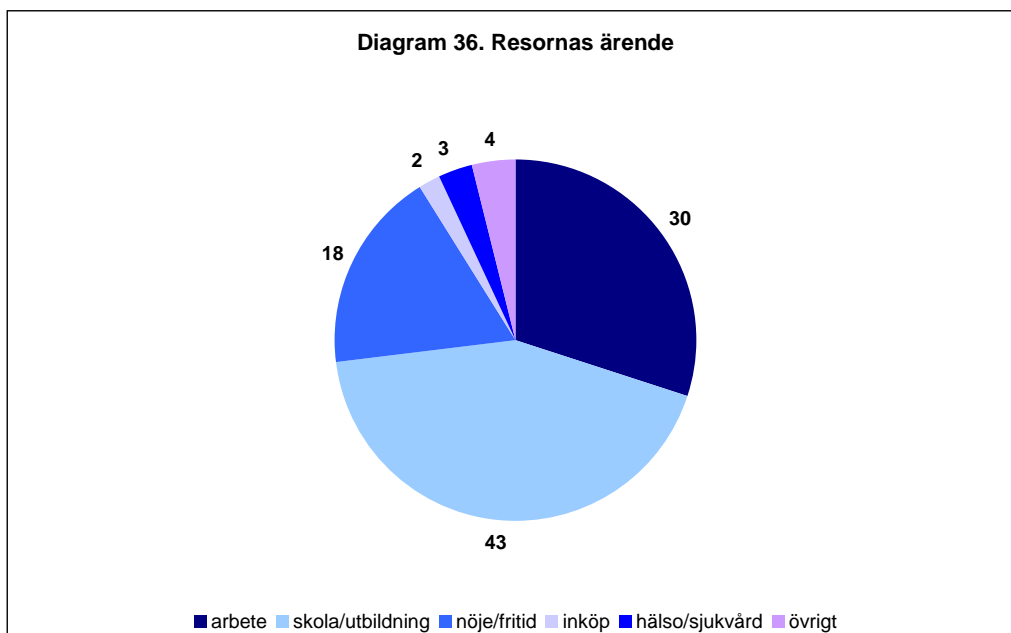


2008-11-03

## 2.4 Hallsberg

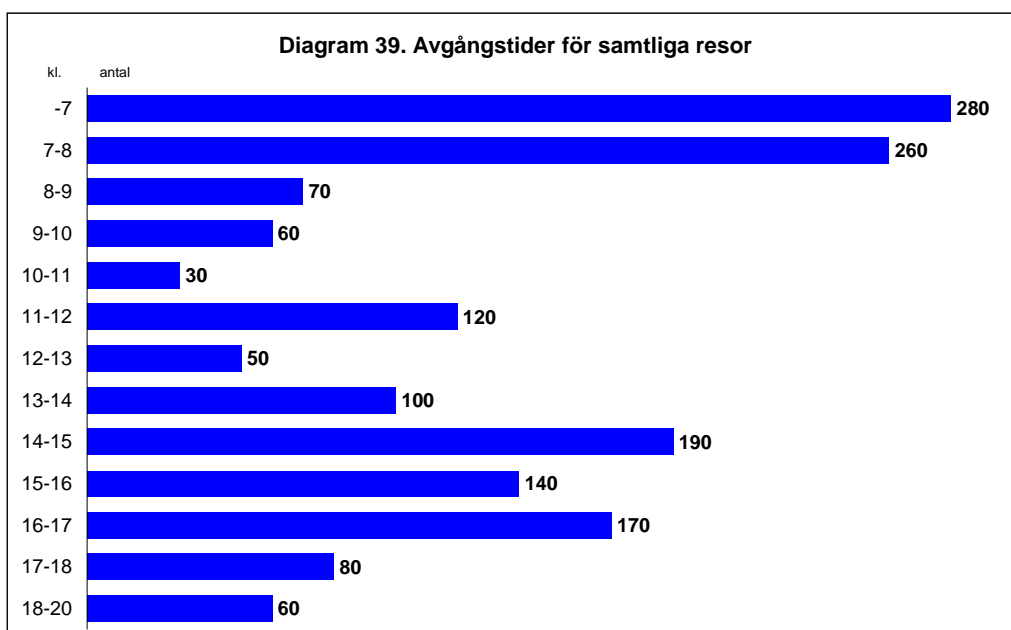
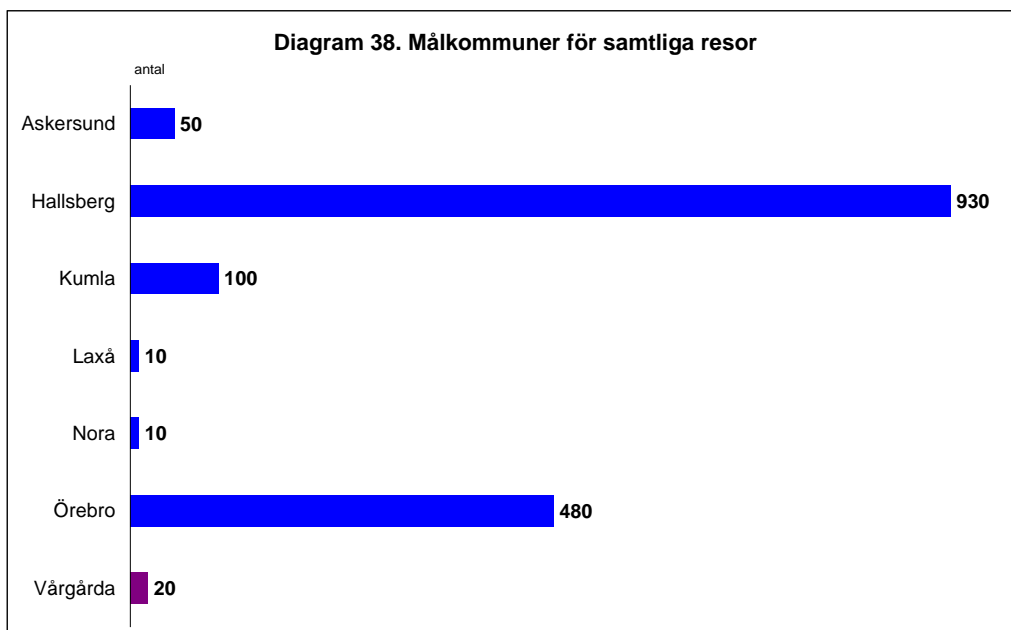


2008-11-03



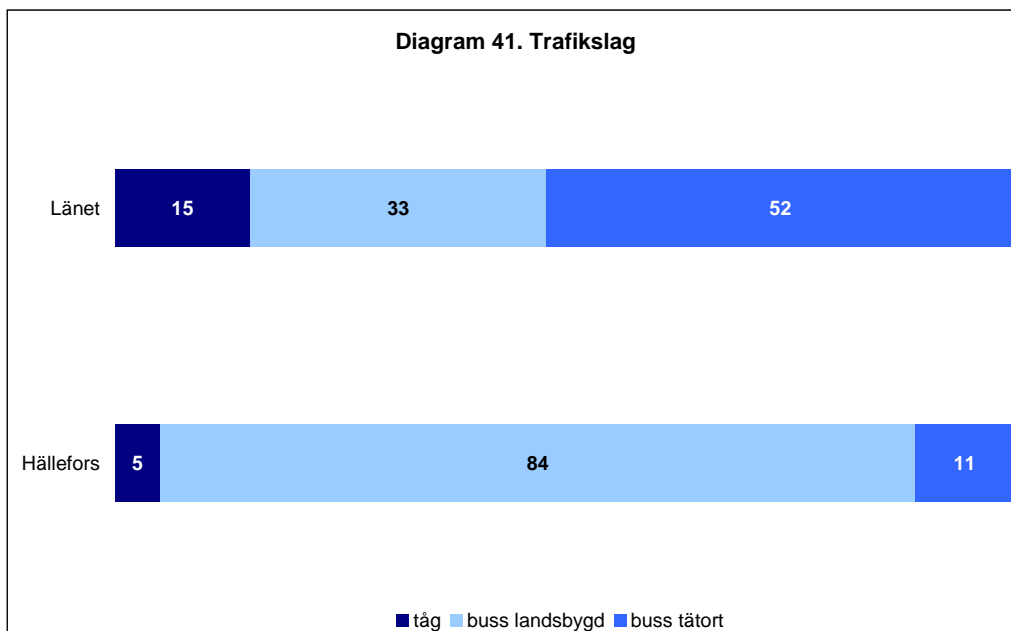
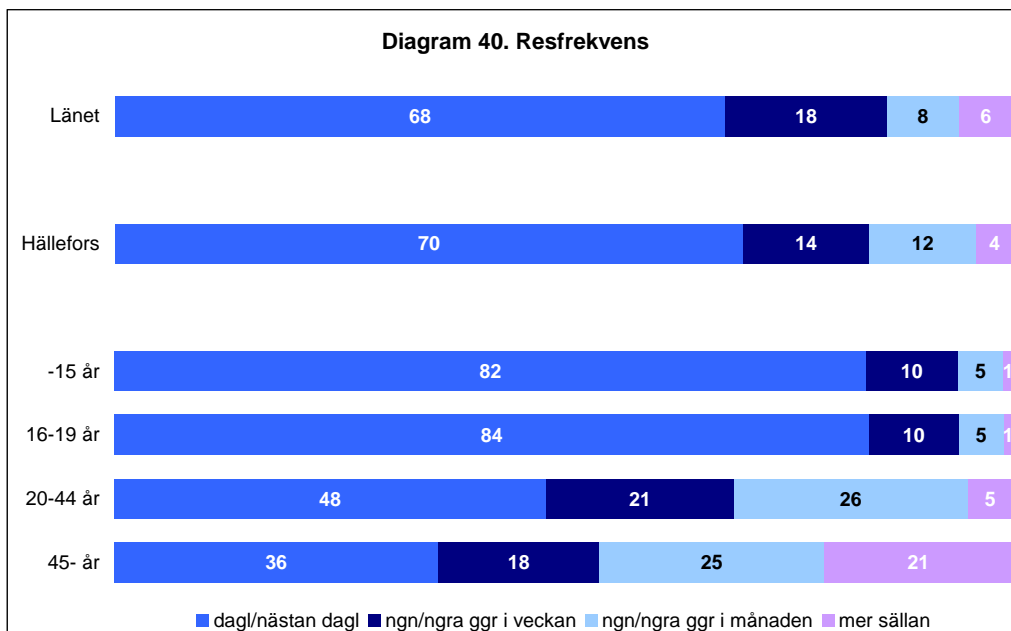


2008-11-03



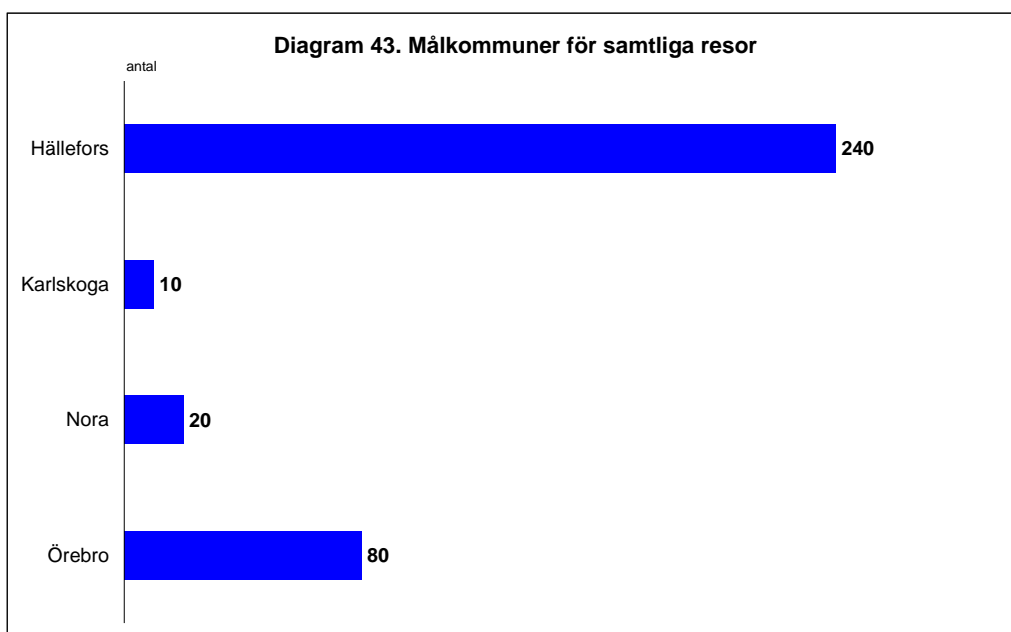
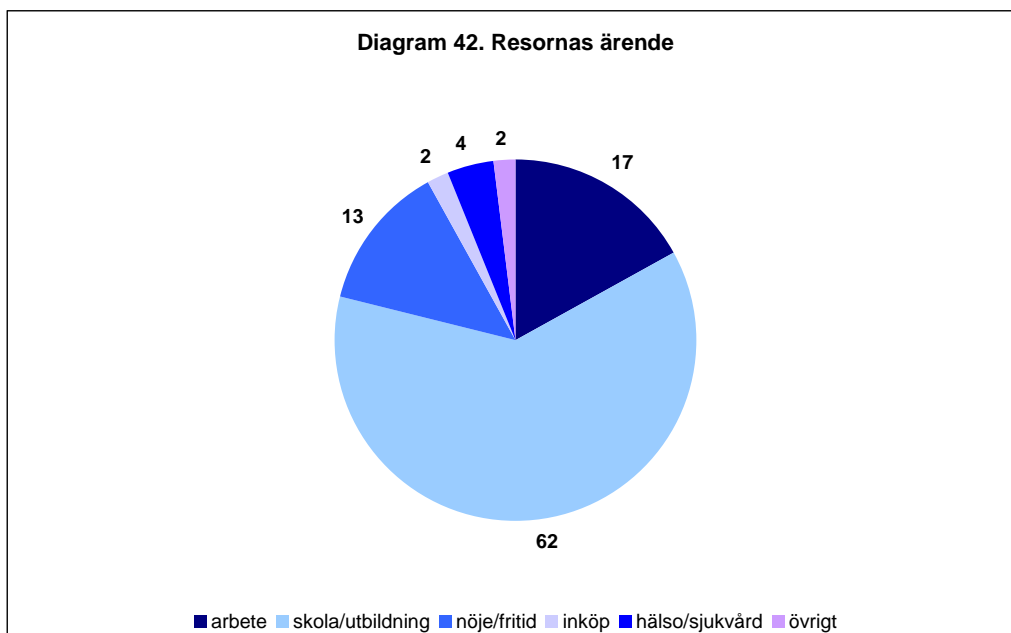
2008-11-03

## 2.5 Hällefors



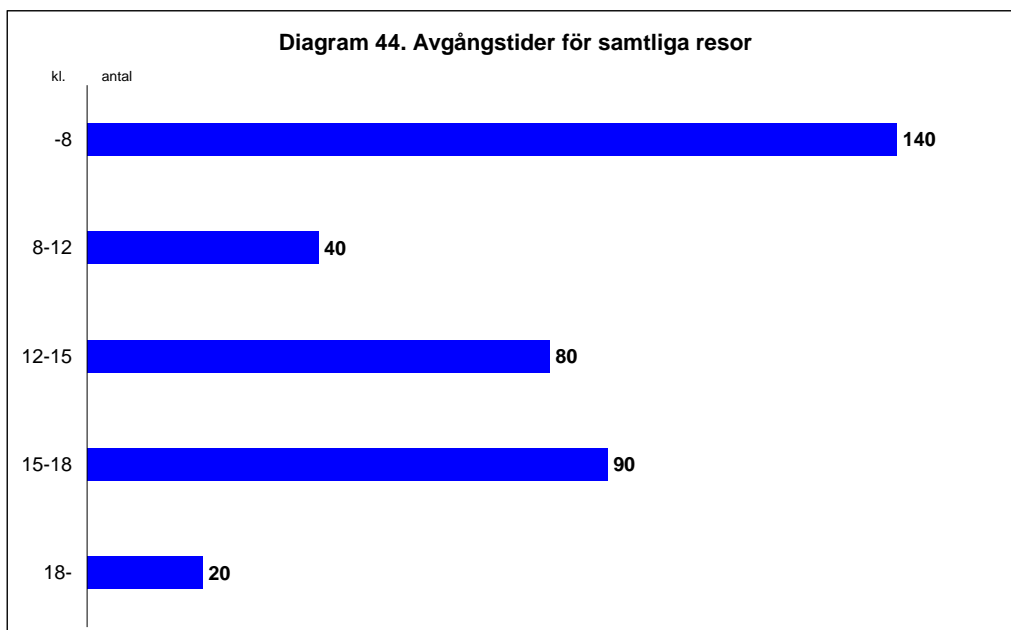


2008-11-03



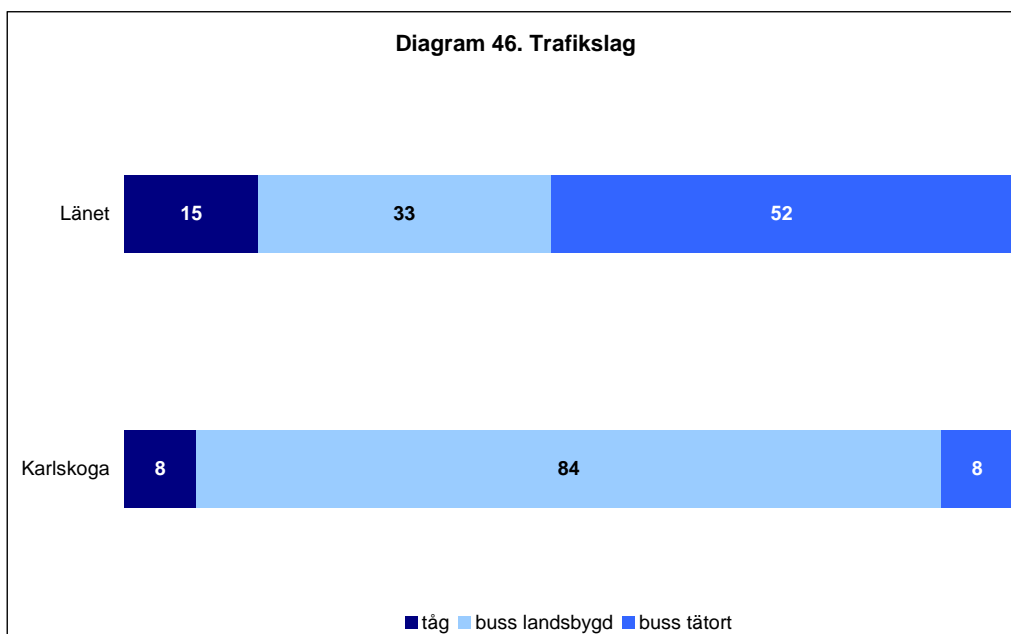
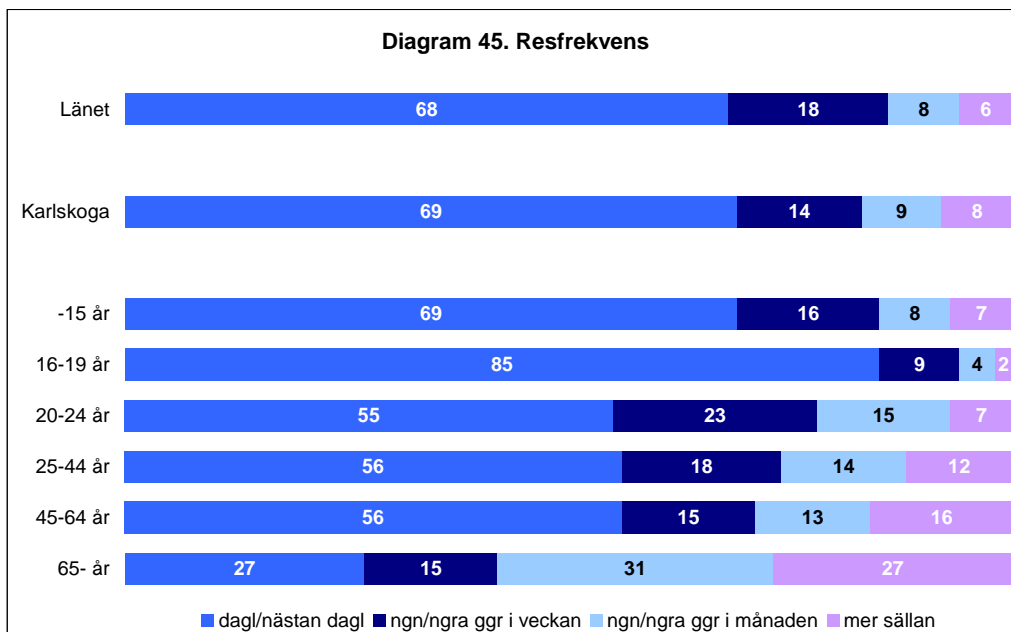


2008-11-03

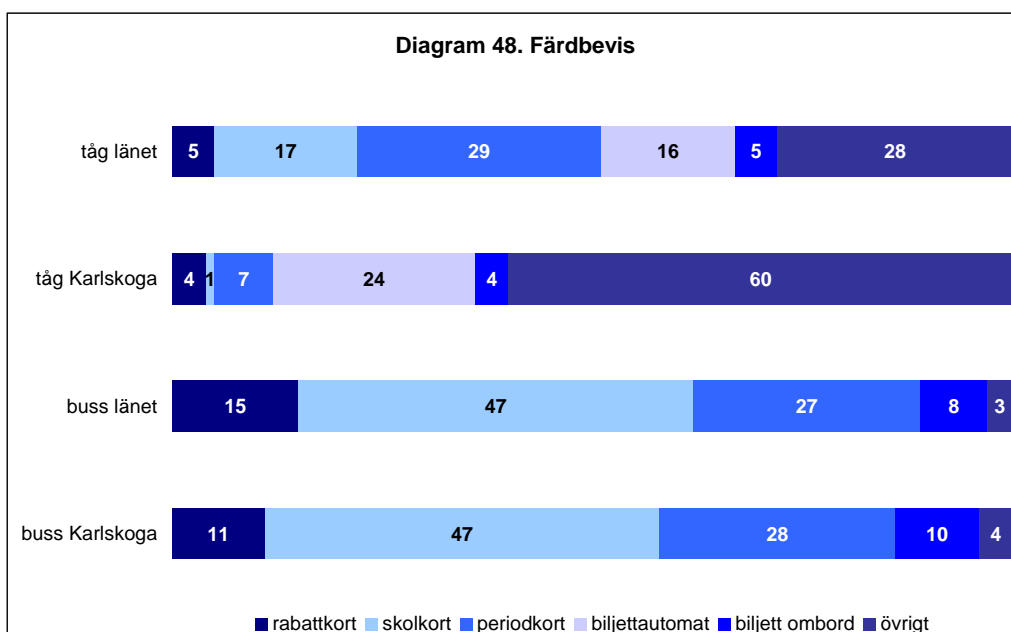
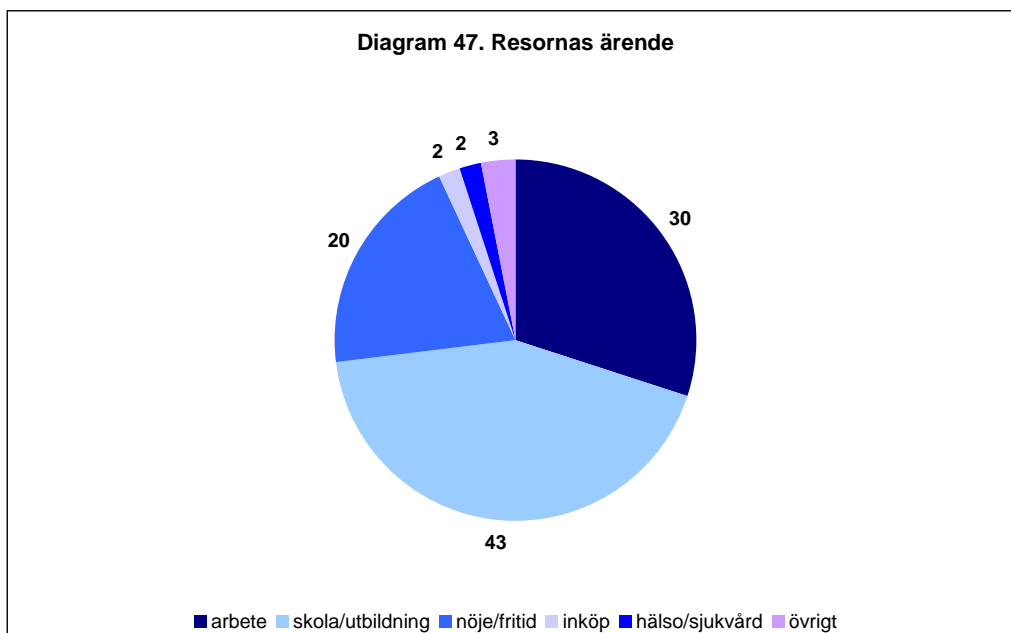


2008-11-03

## 2.6 Karlskoga

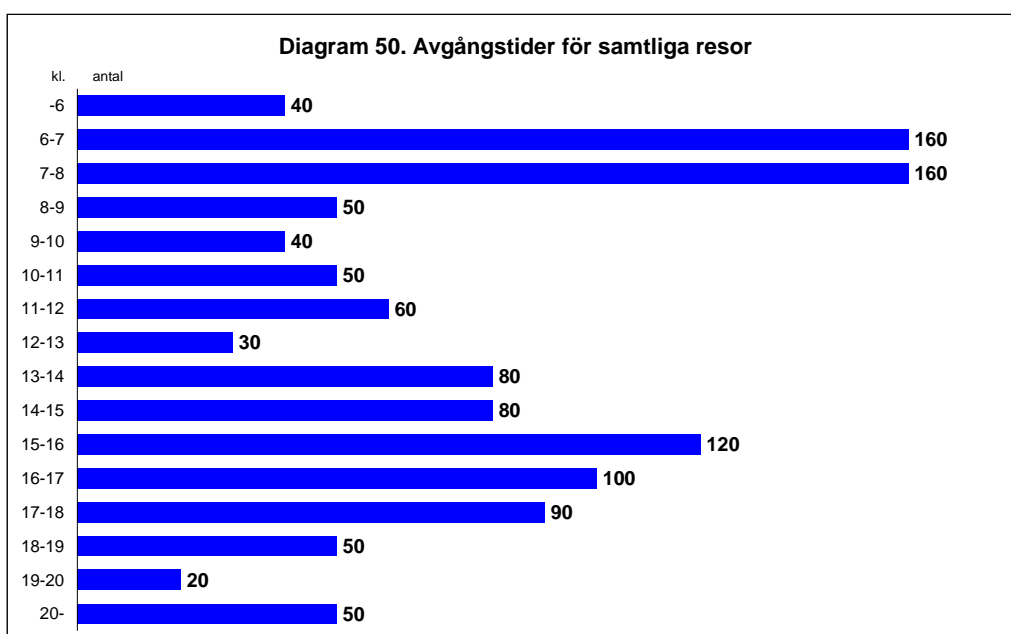
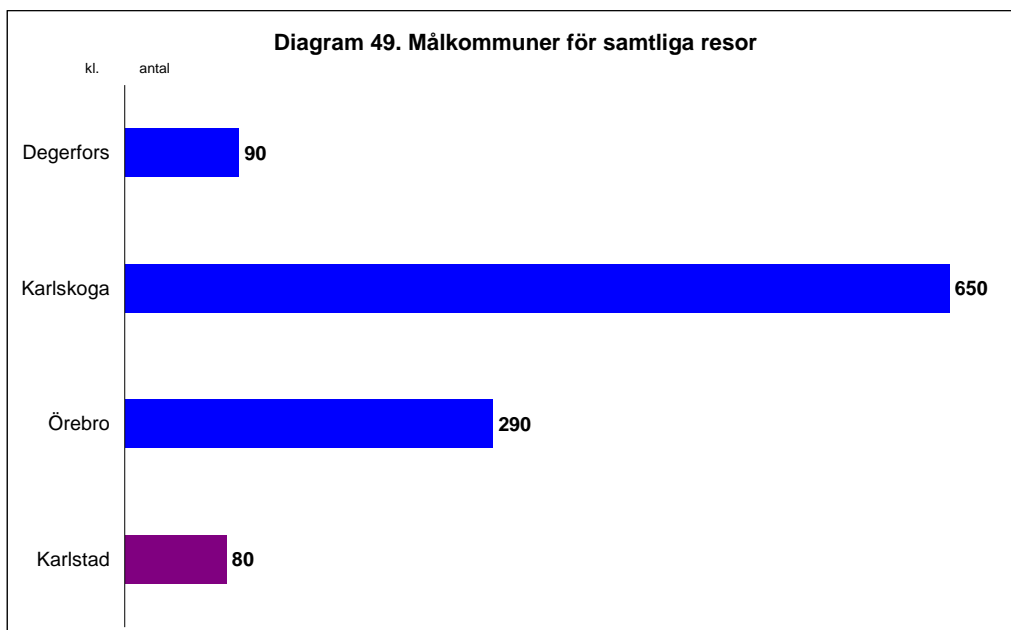


2008-11-03



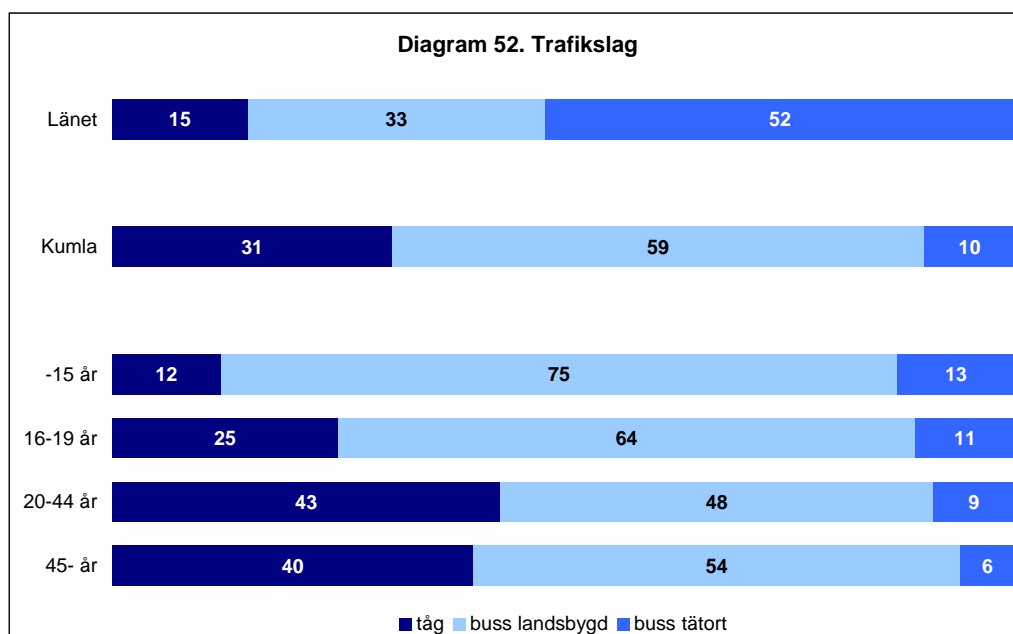
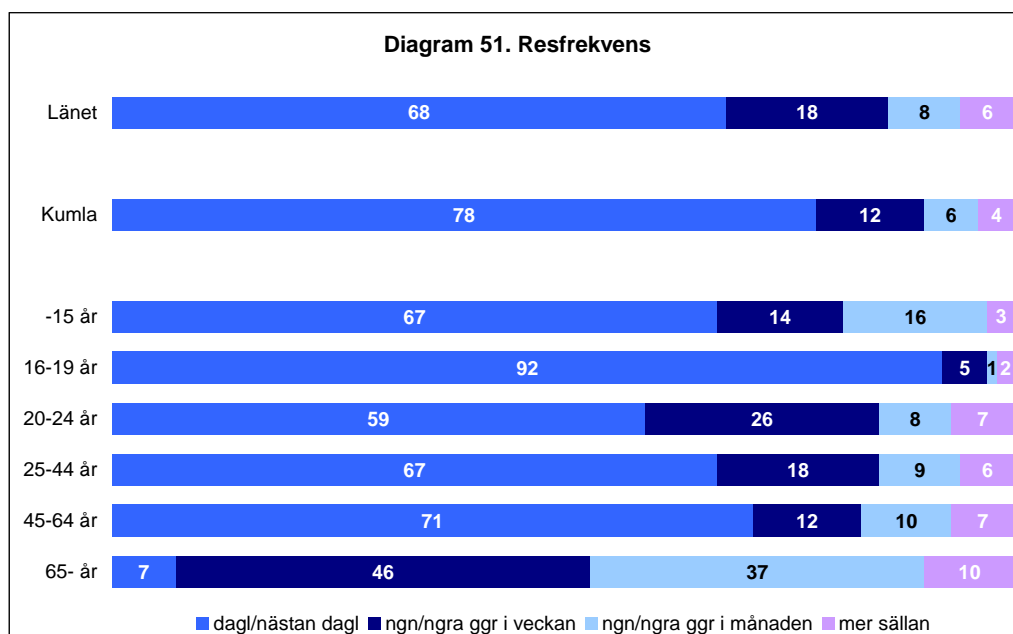


2008-11-03

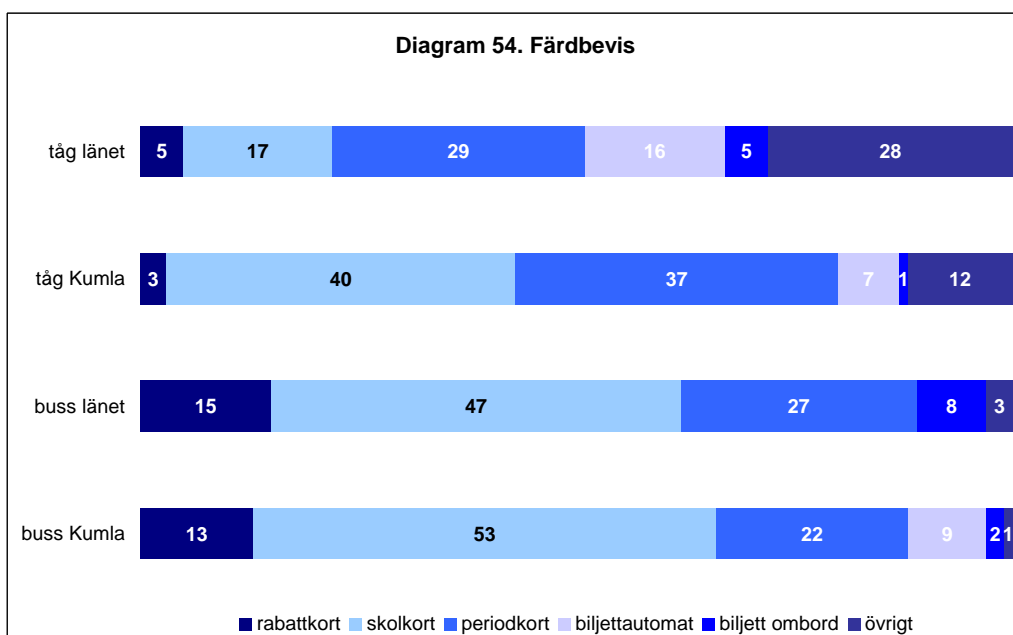
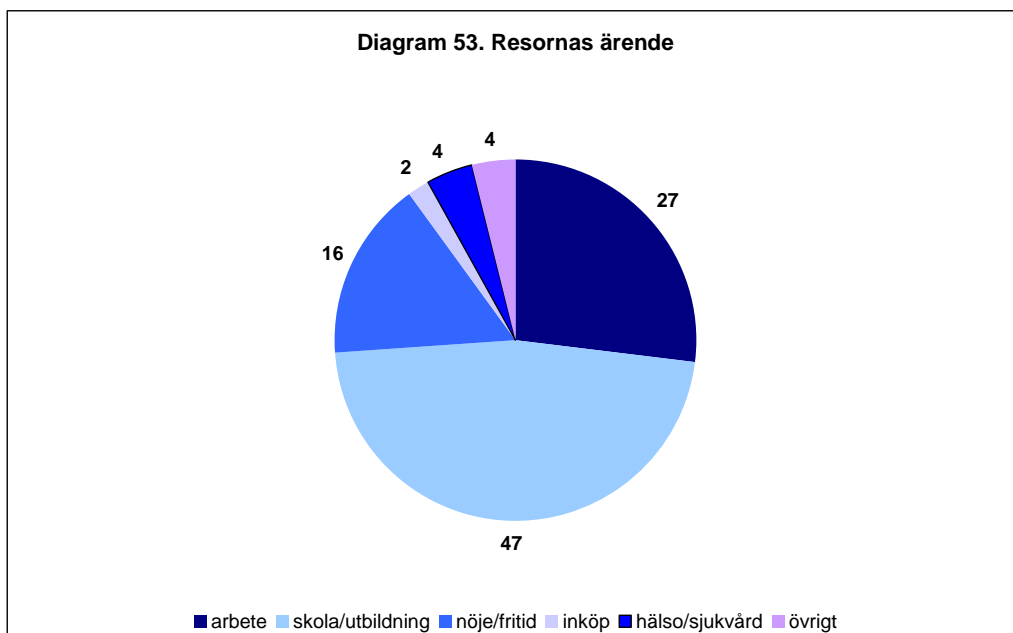


2008-11-03

## 2.7 Kumla

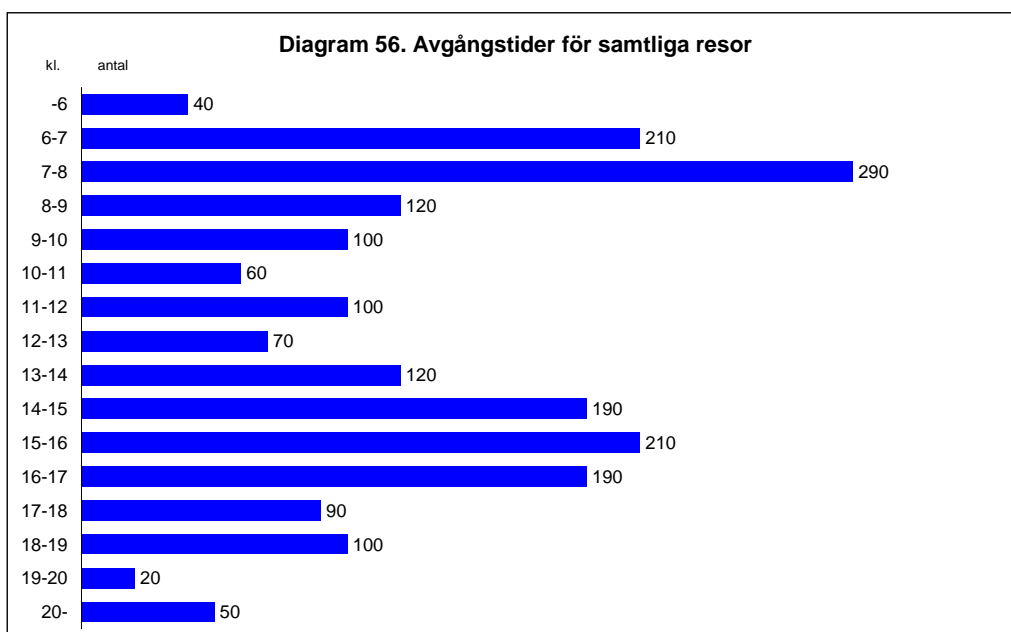
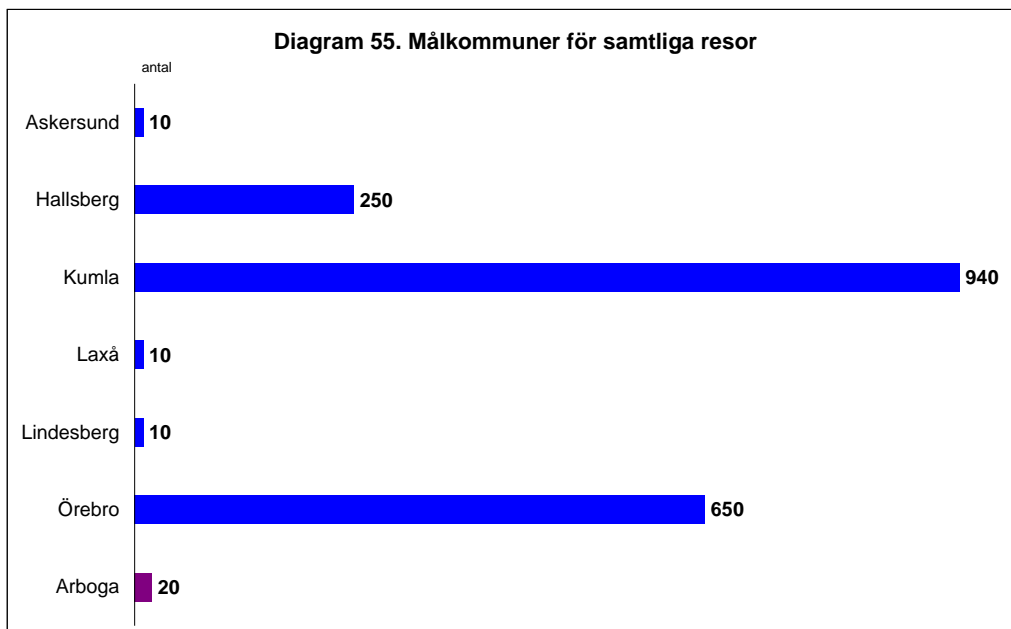


2008-11-03



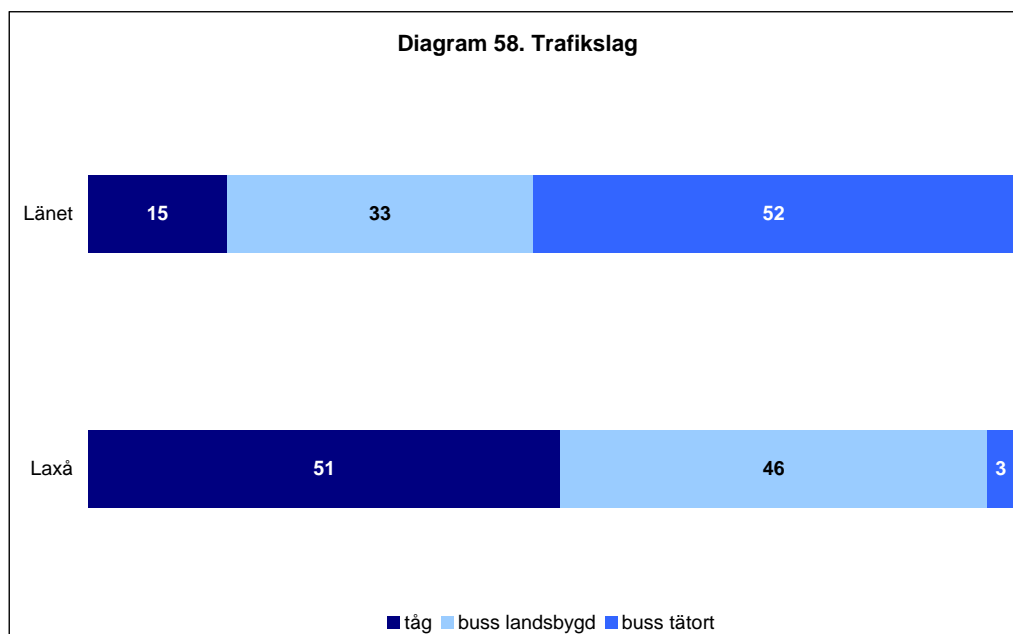
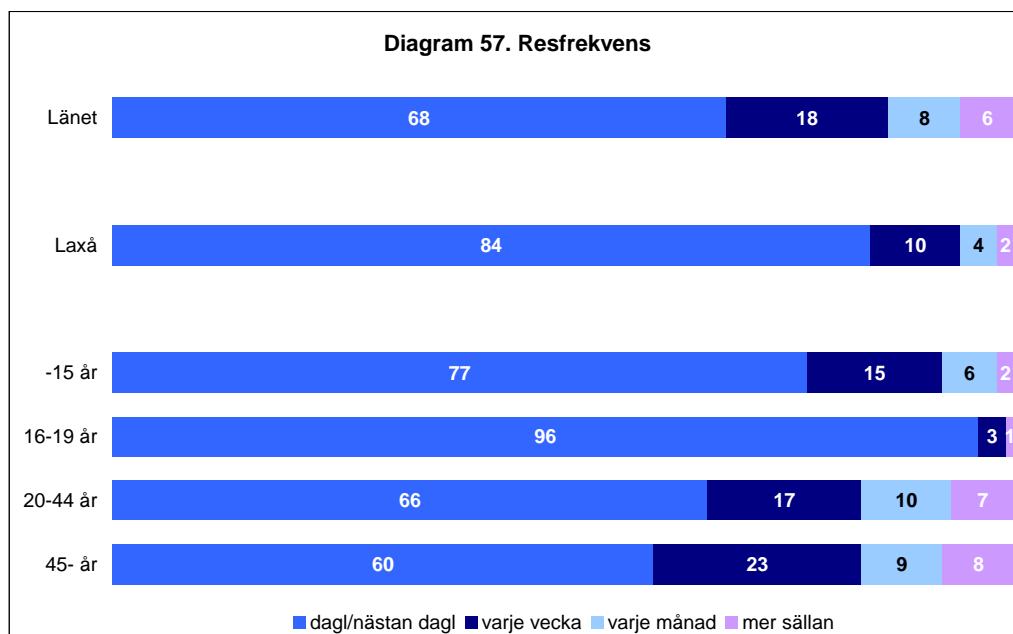


2008-11-03

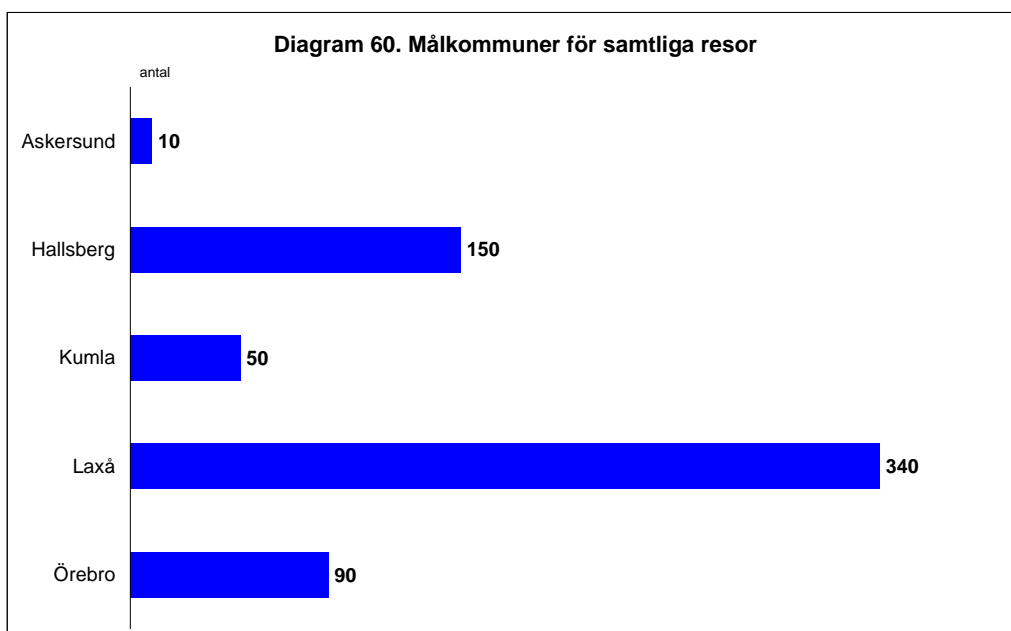
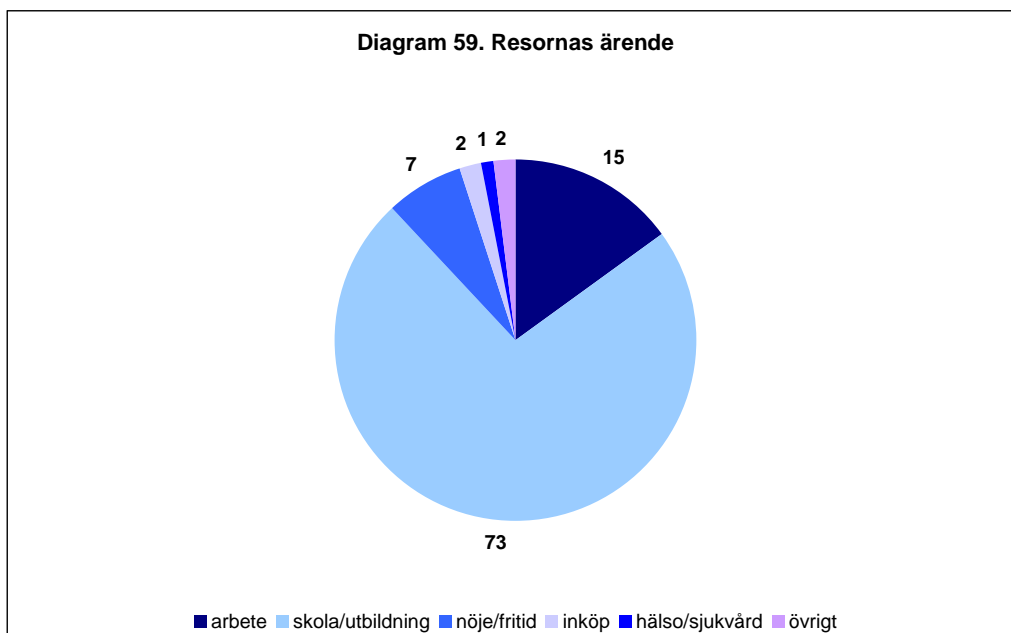


2008-11-03

## 2.8 Laxå

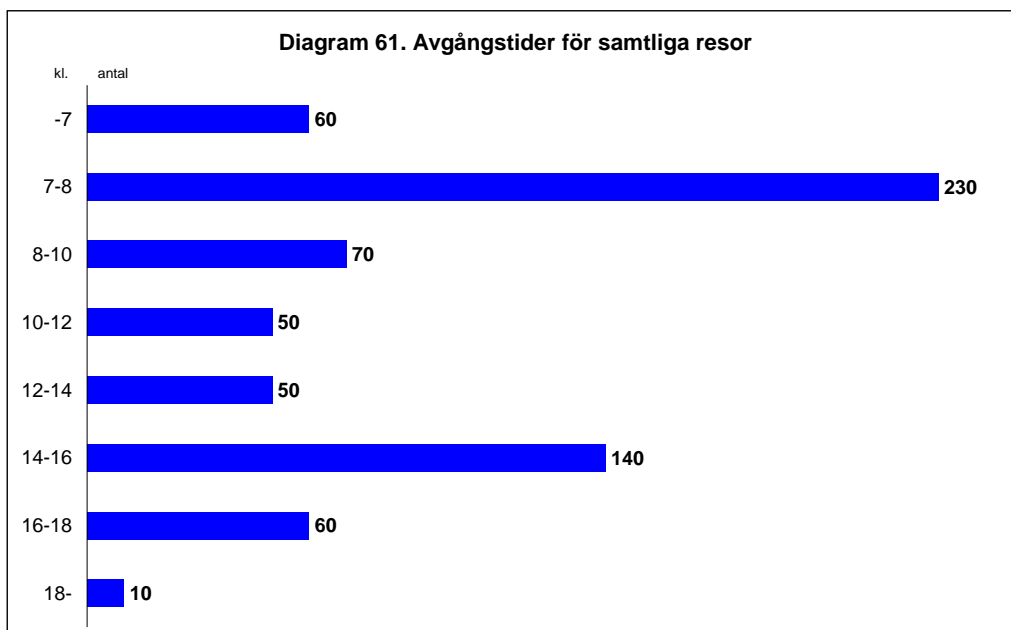


2008-11-03



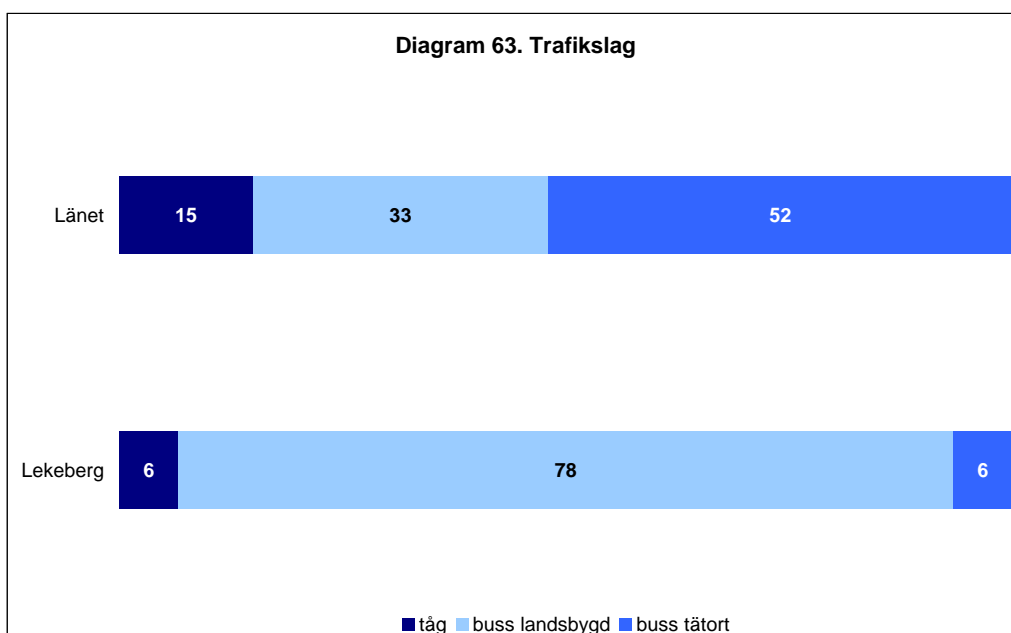
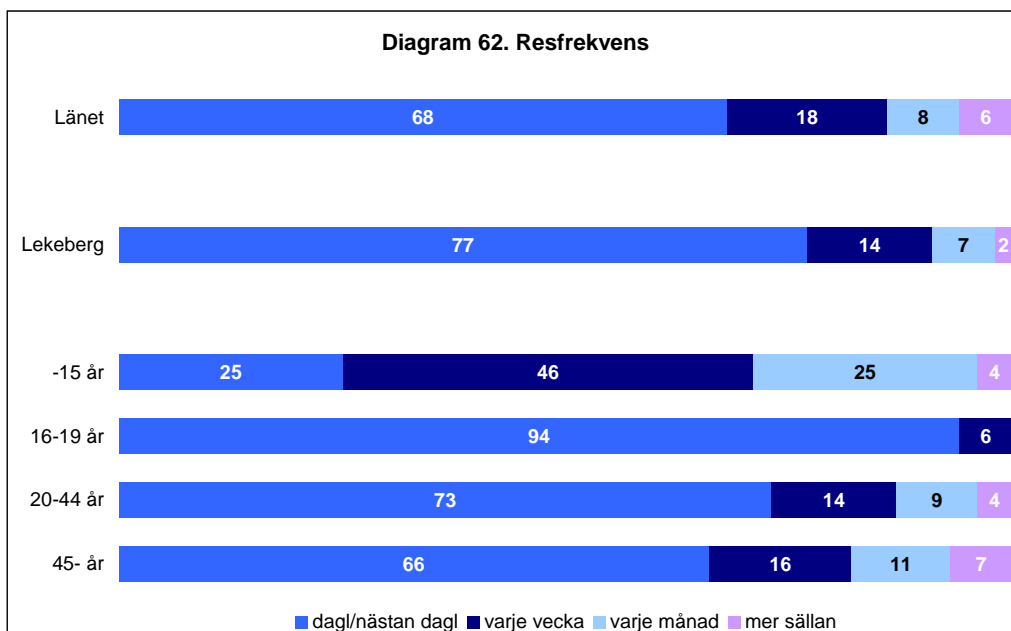


2008-11-03



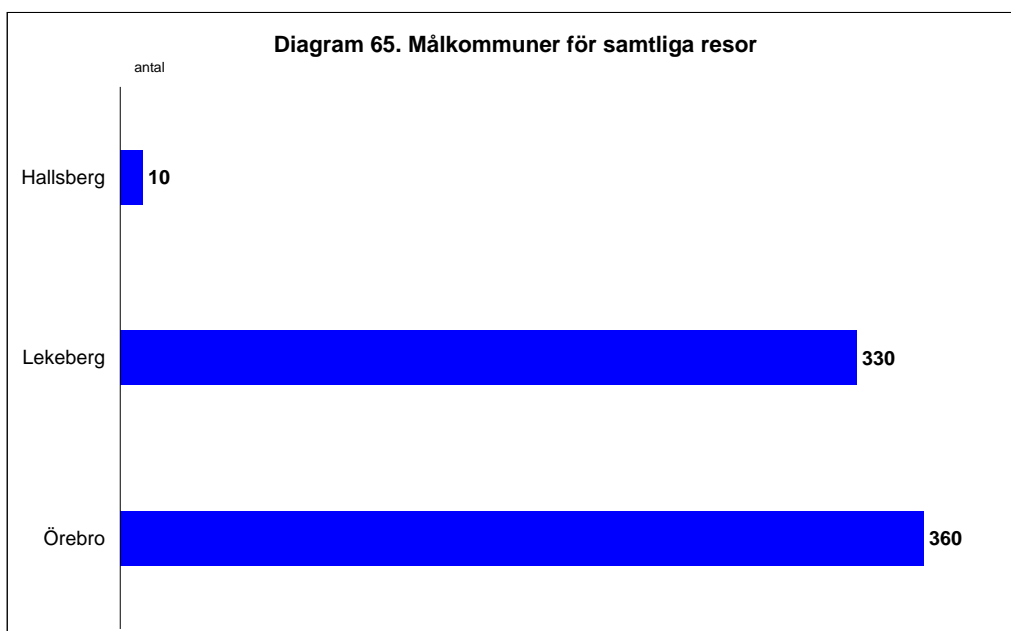
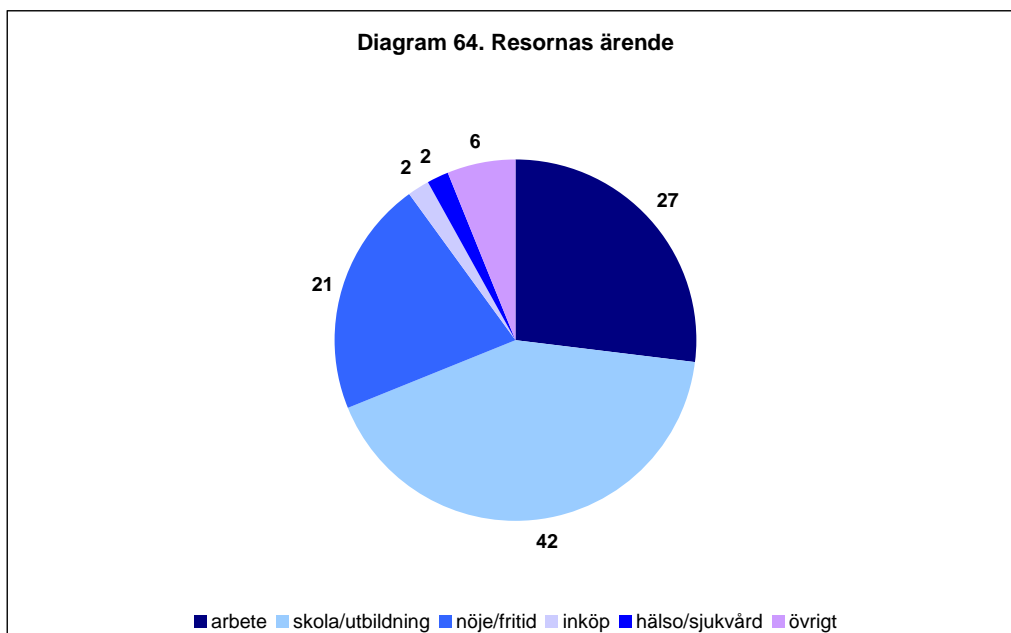
2008-11-03

## 2.9 Lekeberg



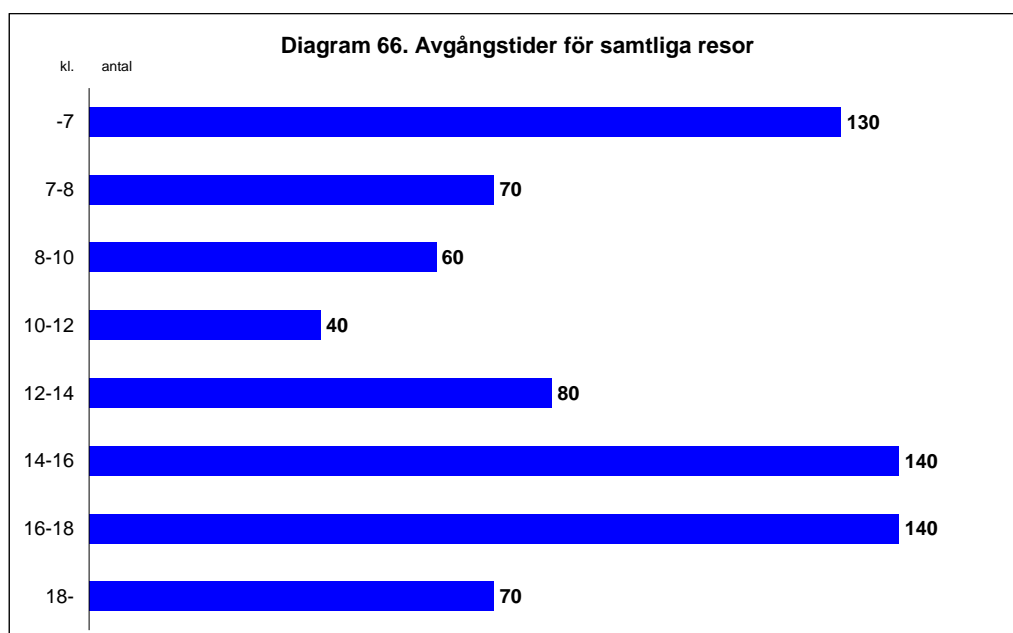


2008-11-03



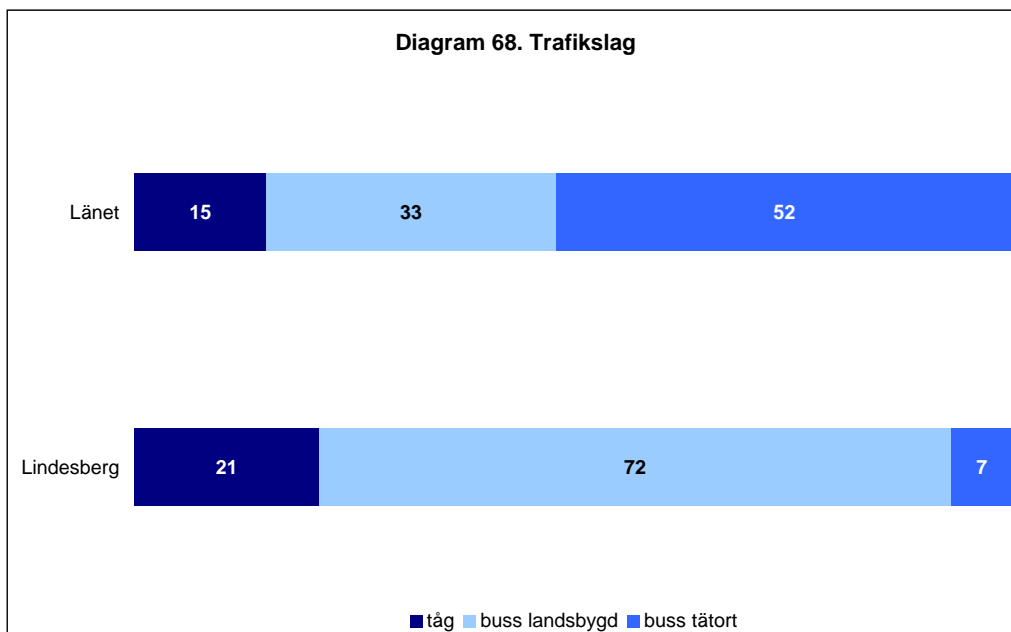
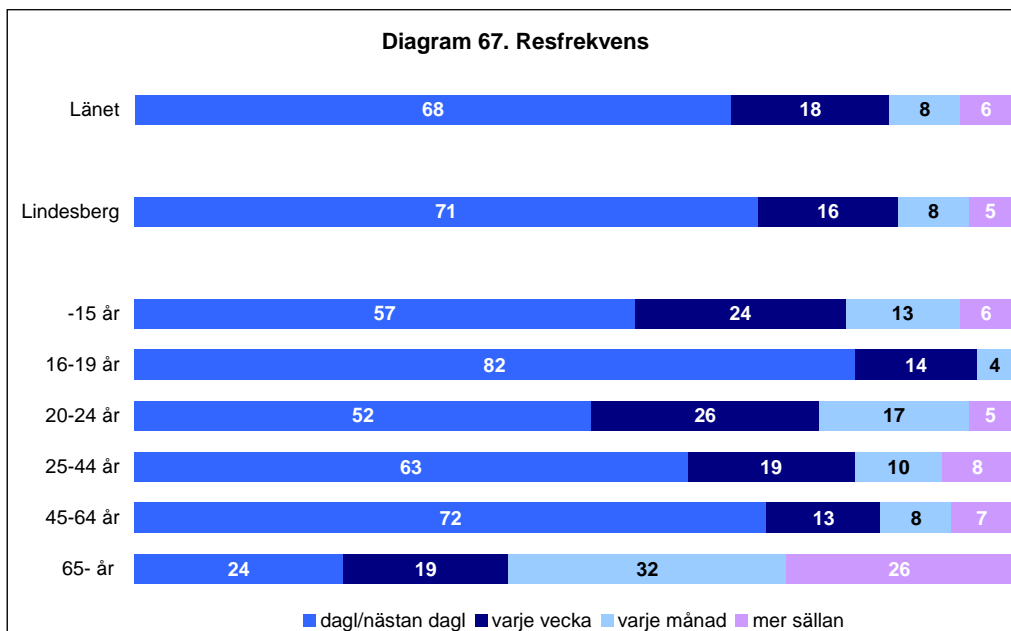


2008-11-03



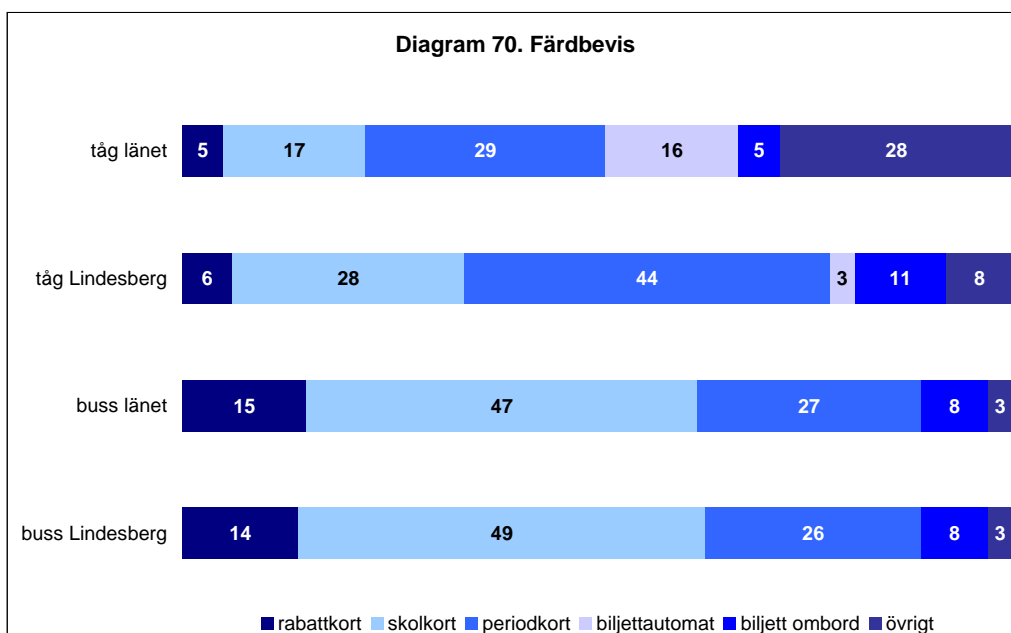
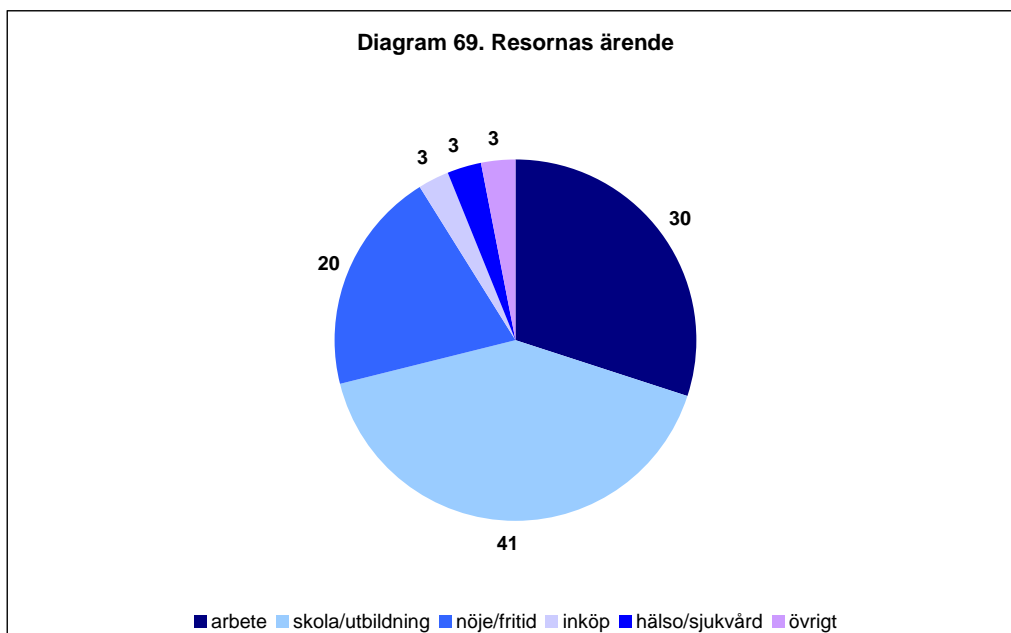
2008-11-03

## 2.10 Lindesberg



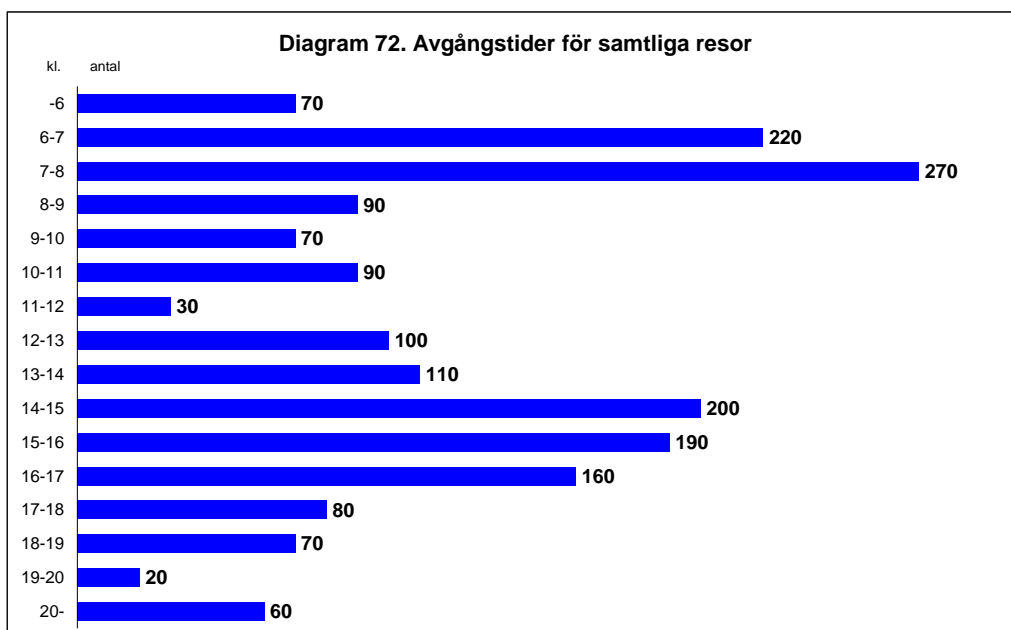
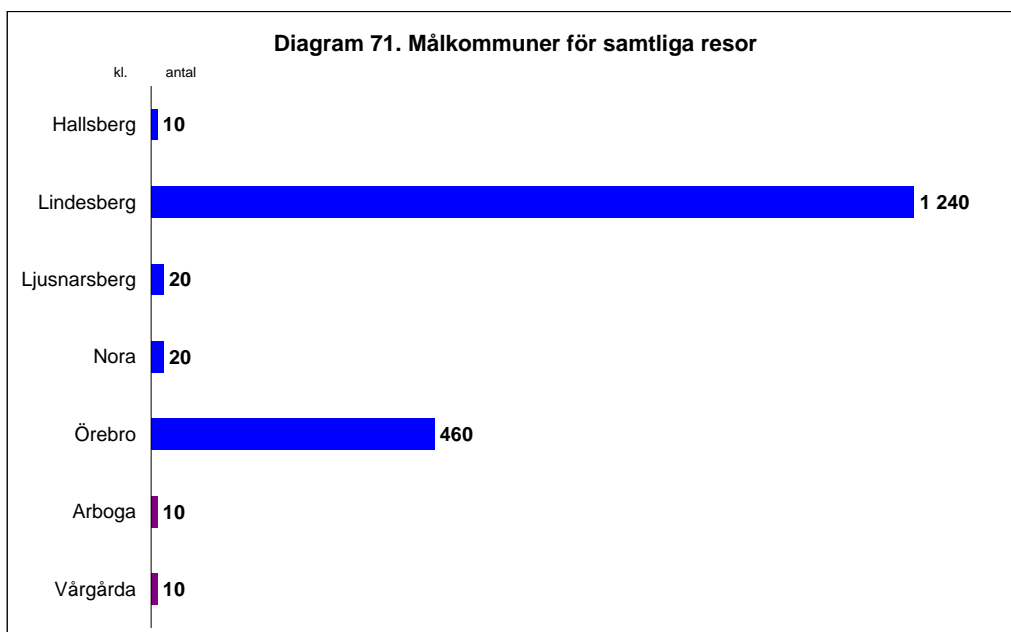


2008-11-03



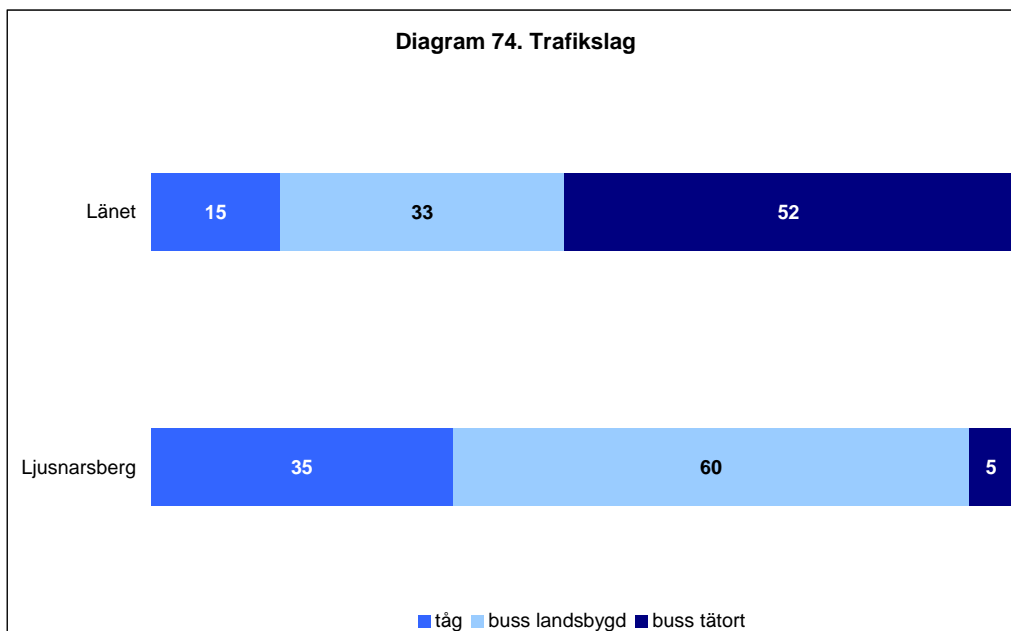
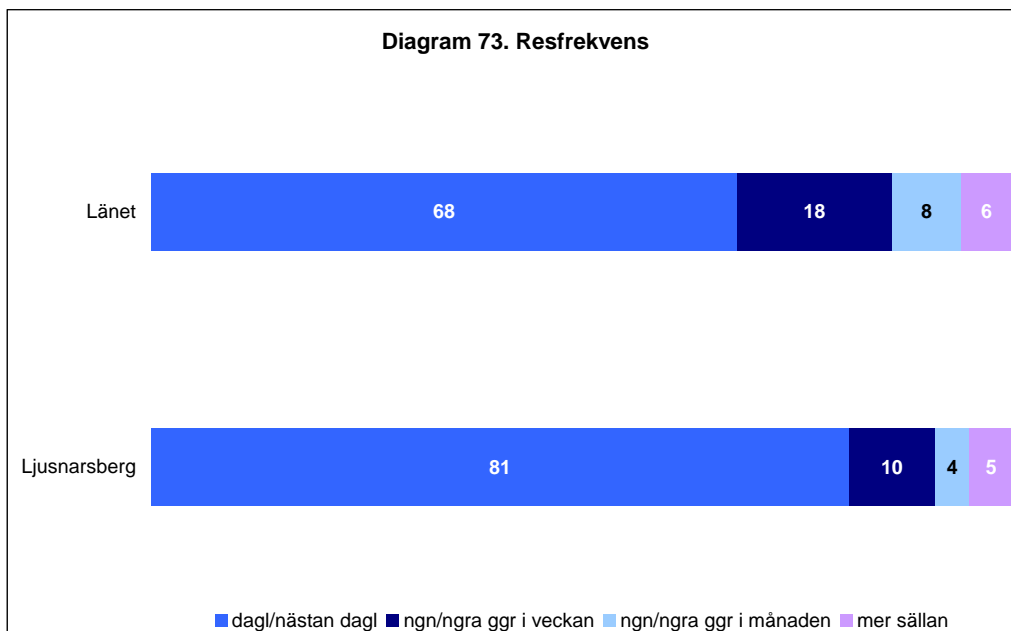


2008-11-03

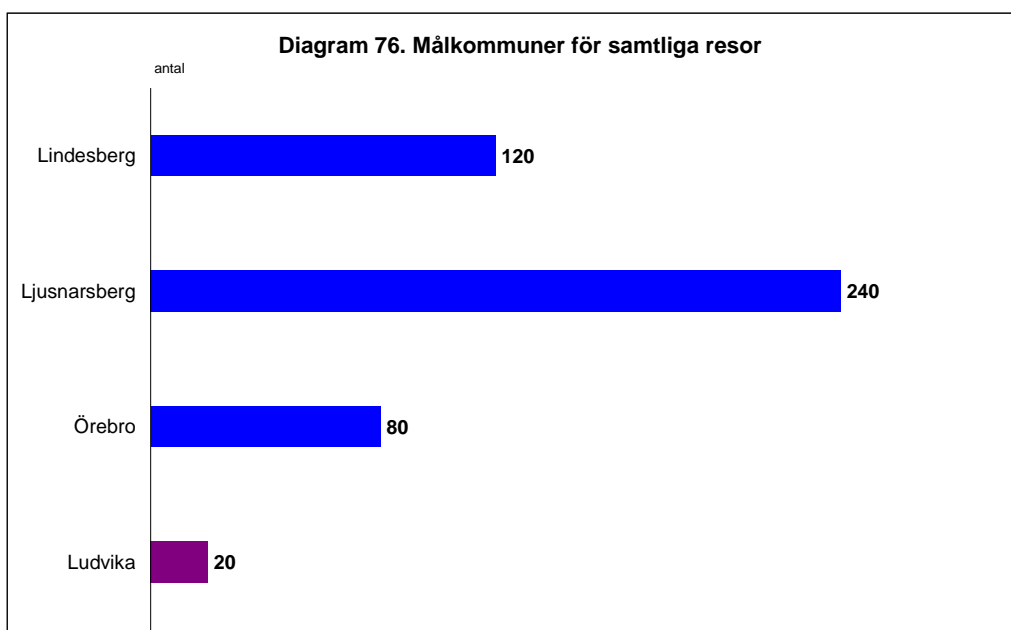
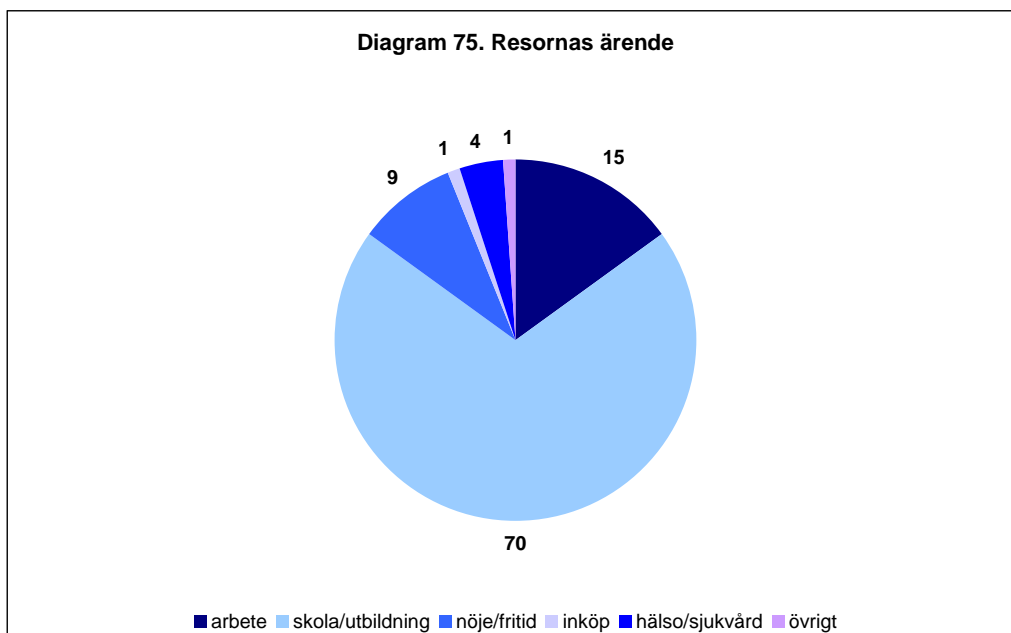


2008-11-03

## 2.11 Ljusnarsberg

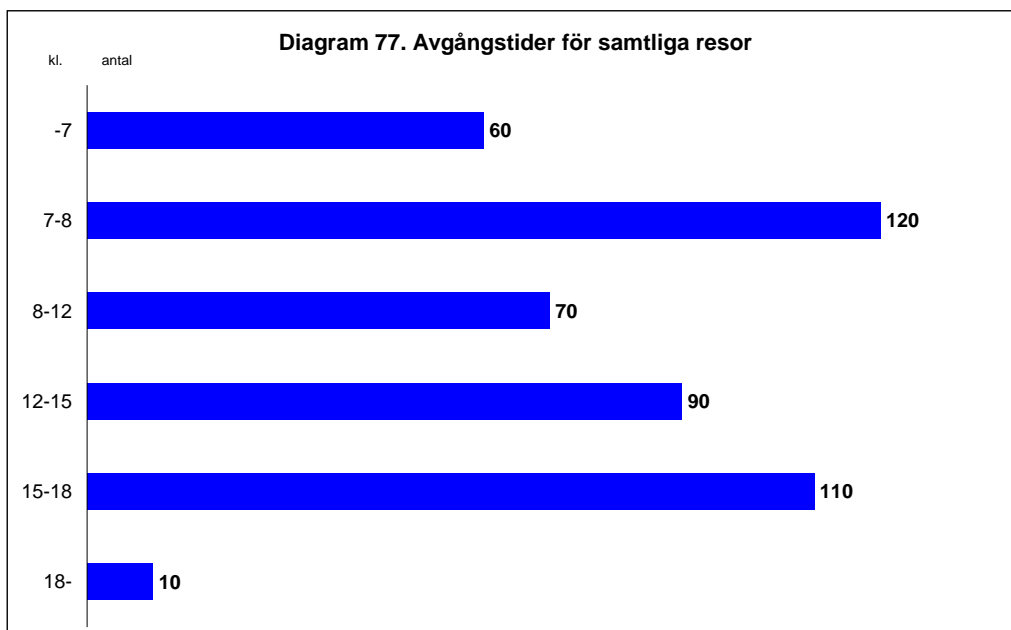


2008-11-03



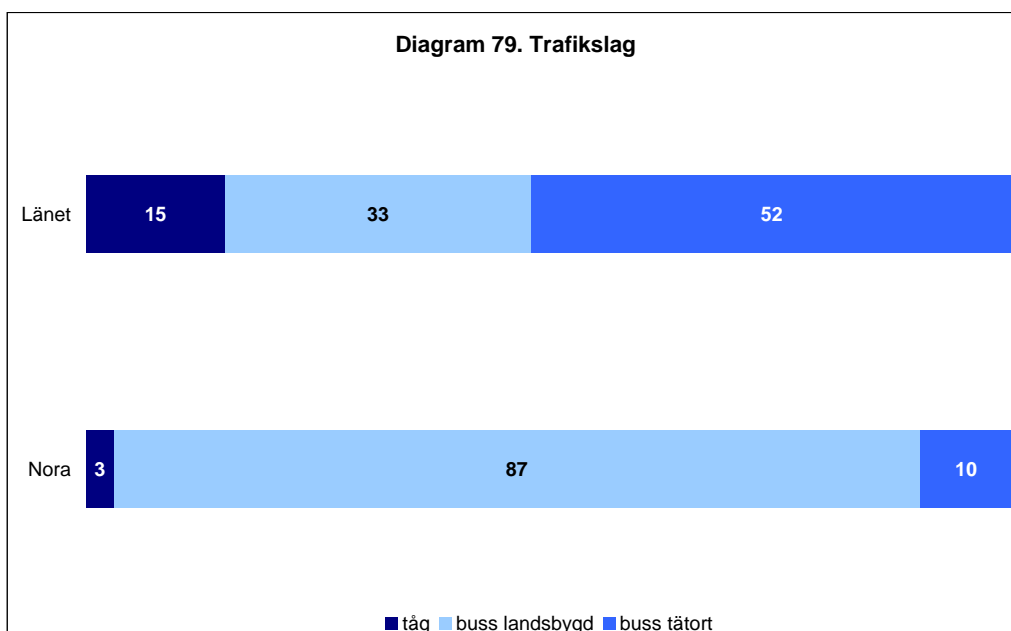
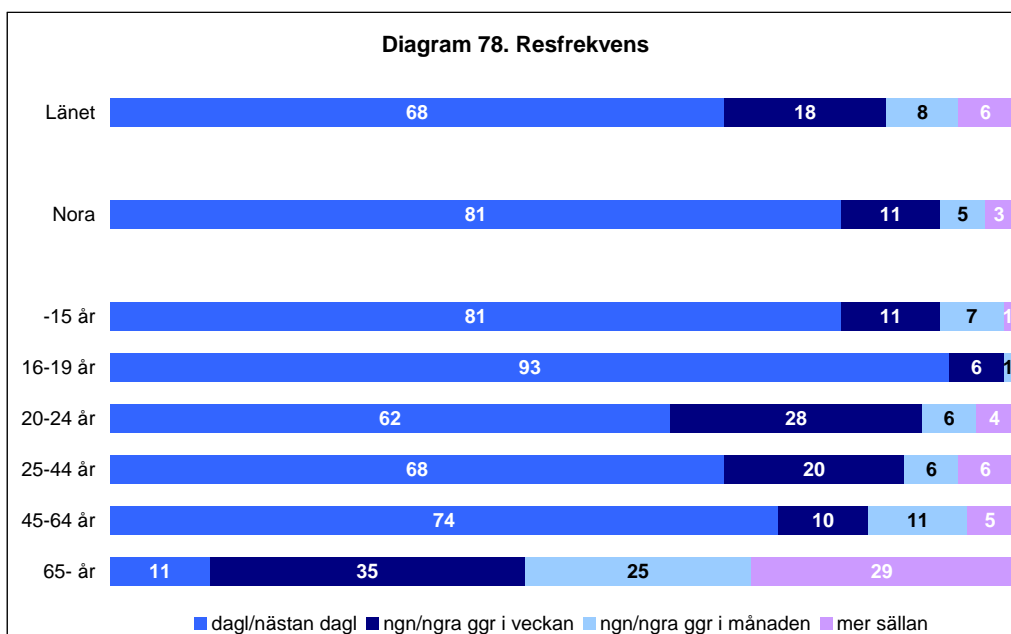


2008-11-03

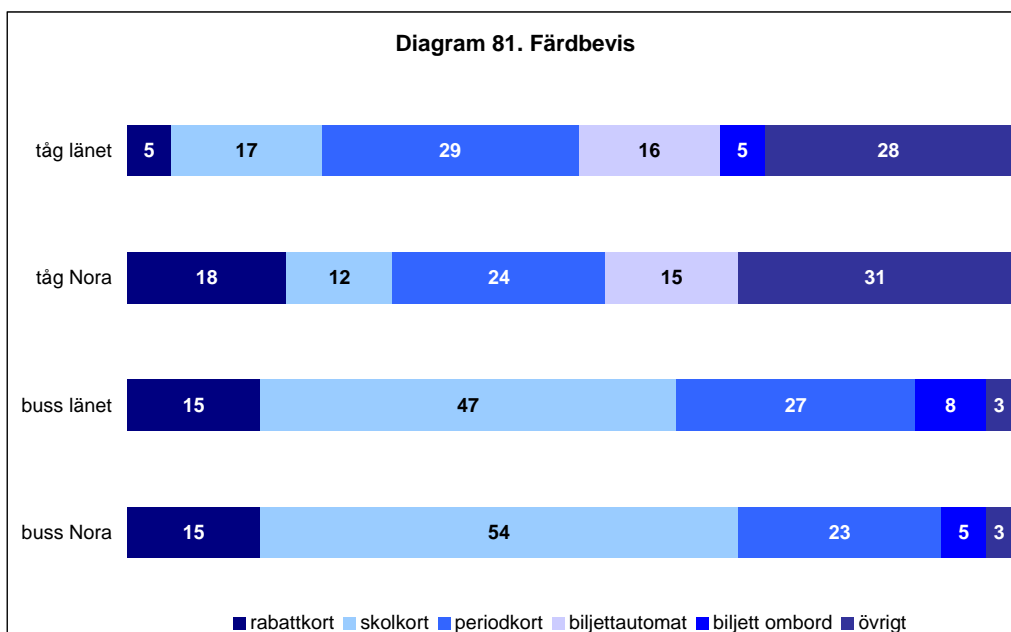
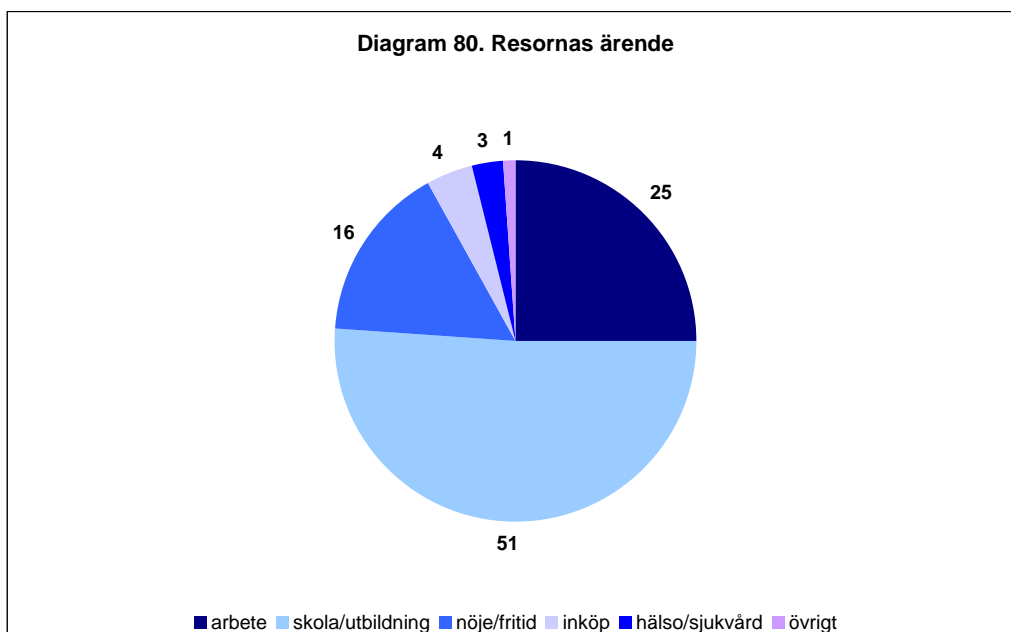


2008-11-03

## 2.12 Nora

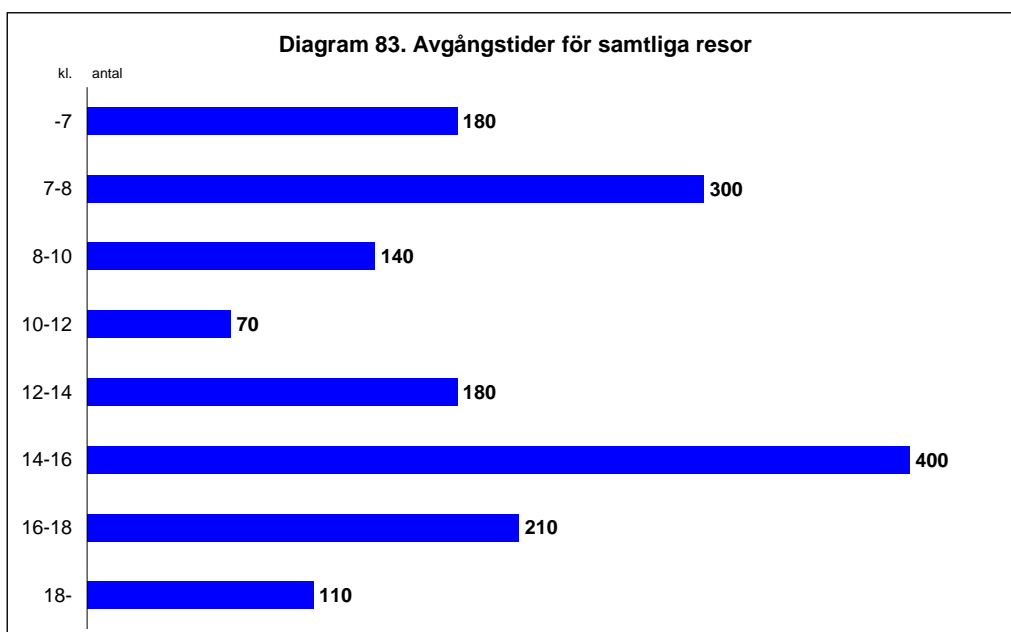
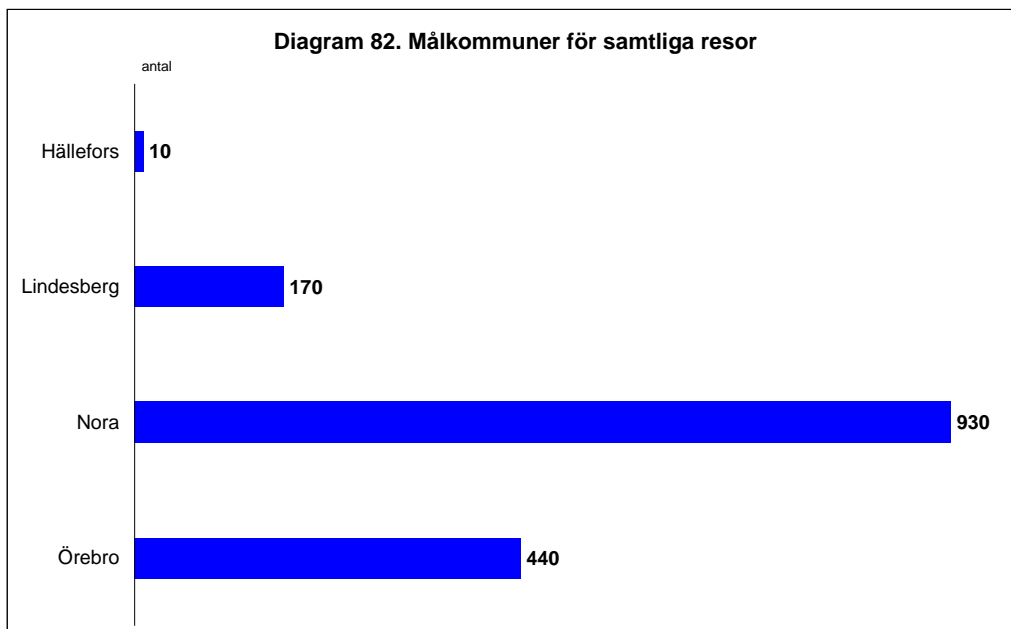


2008-11-03



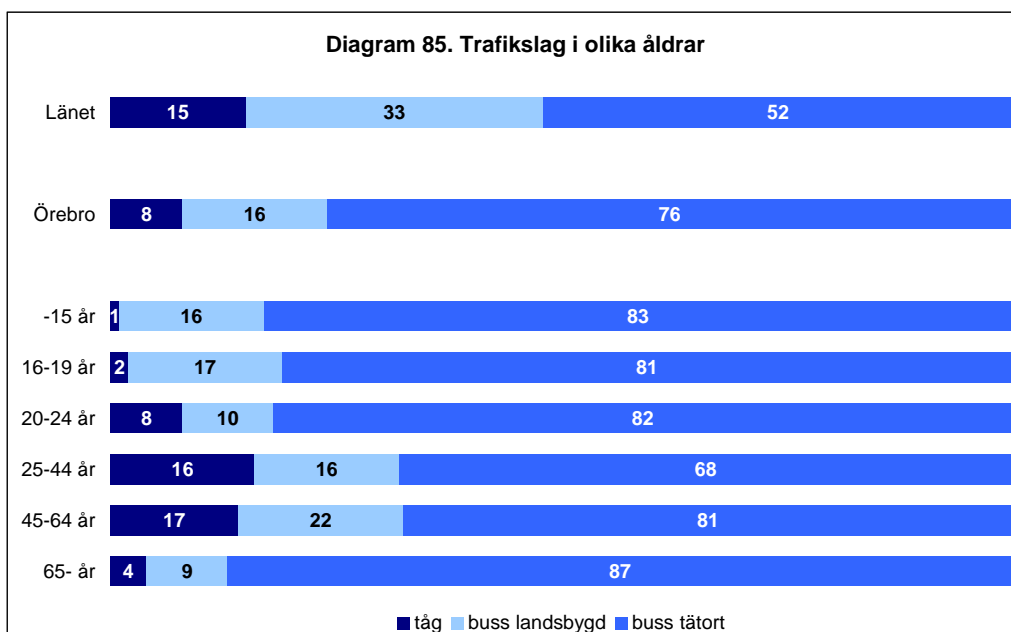
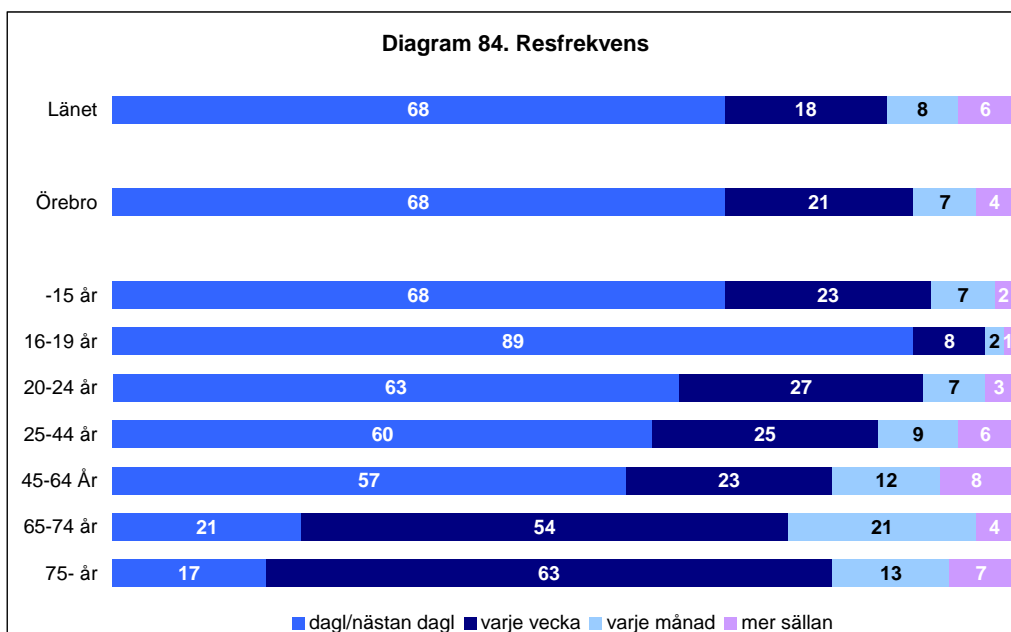


2008-11-03

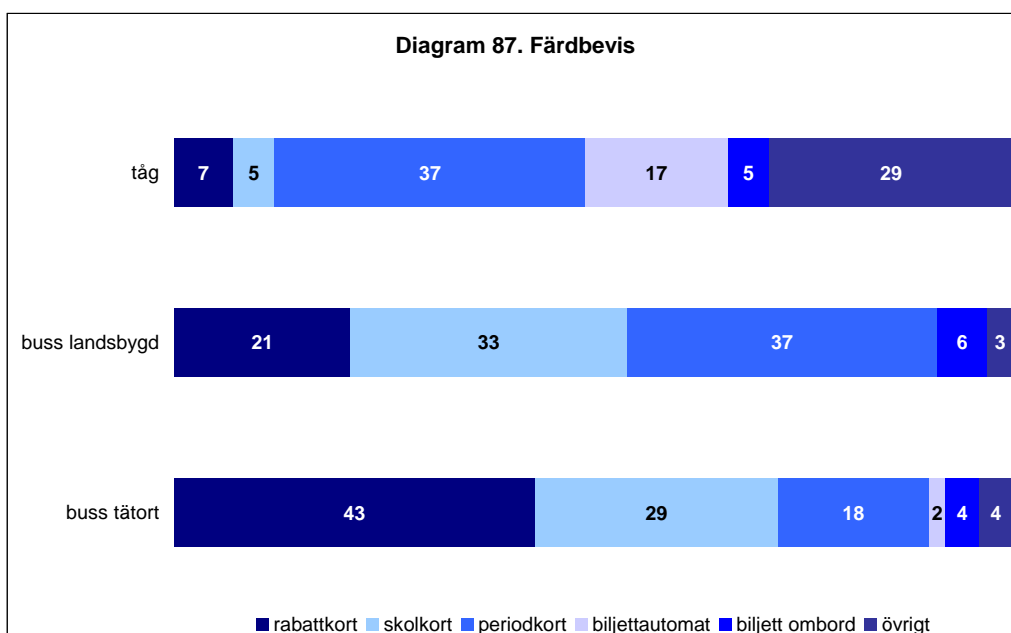
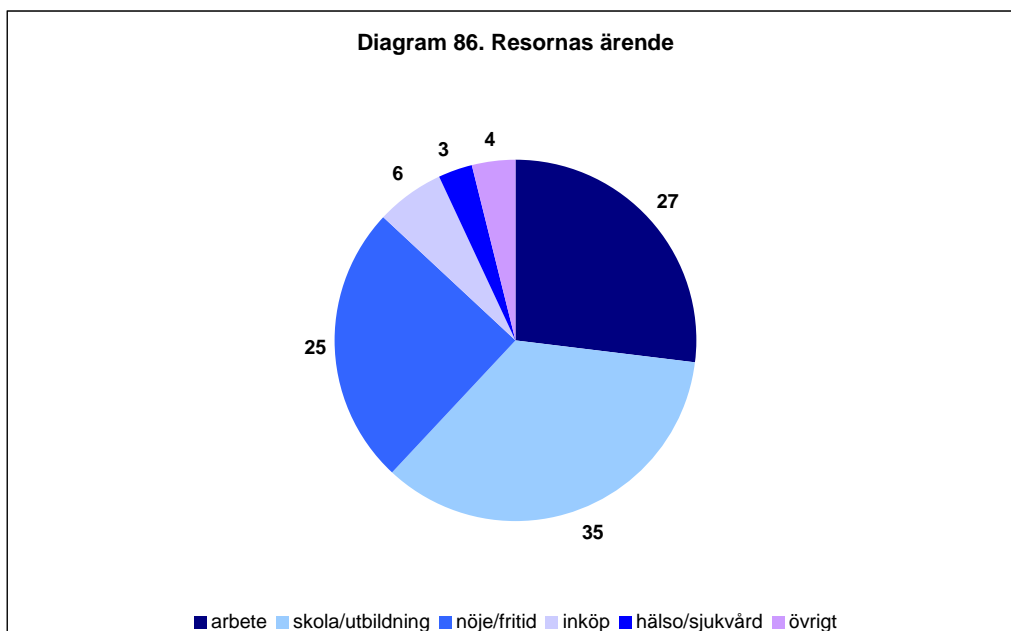


2008-11-03

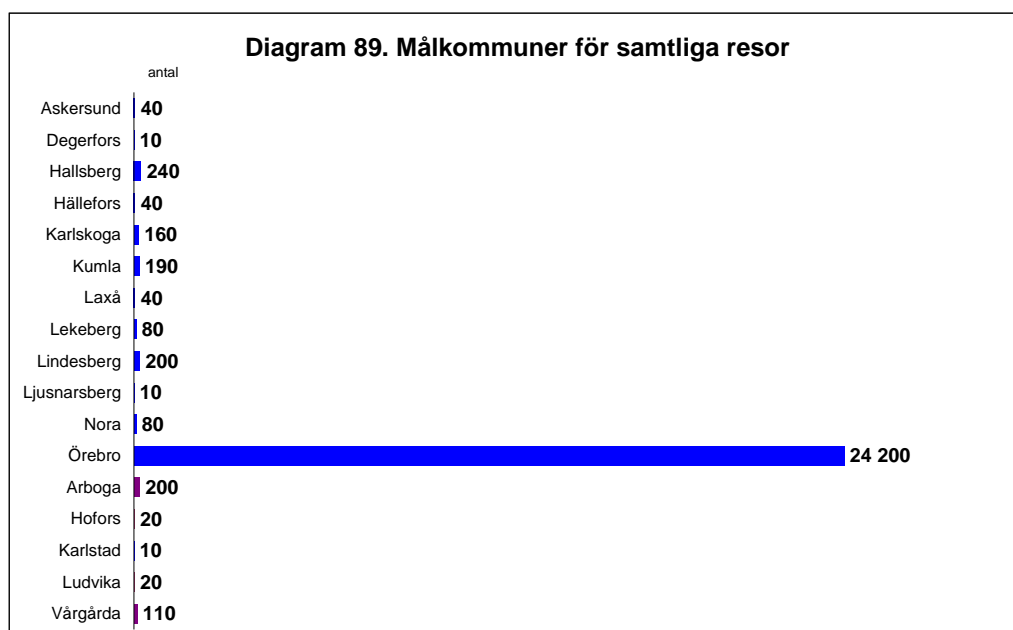
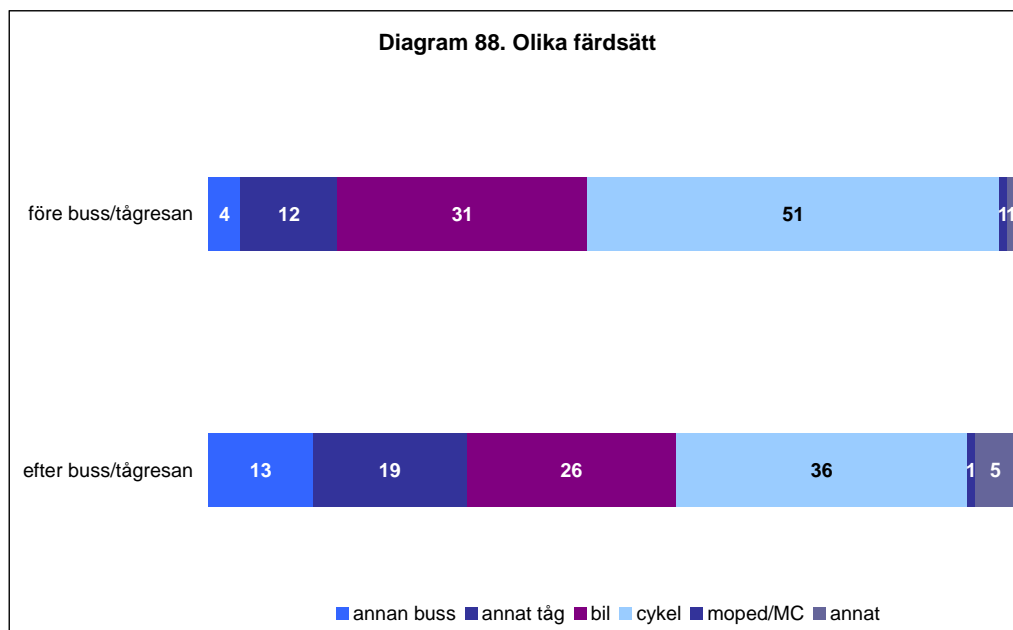
## 2.13 Örebro



2008-11-03



2008-11-03





2008-11-03

