

Så reser vi i Burlövs kommun

Resvaneundersökning 2023



Så reser vi i Burlövs kommun

Projektledare: Inga Andersson, Region Skåne

Projektgrupp: Daniel Nilsson (Region Skåne), Emma Morin (Region Skåne), Christina Ripa (Trafikverket), Tobias Moberg (Region Skåne), Erik Broman (Malmö stad), Linda Bermin (Helsingborgs stad), Helena Runesson (Lunds kommun).

Genomförande av undersökningen: Institutet för Kvalitetsindikatorer

Läs mer: <https://utveckling.skane.se/publikationer/publikationer/resvaneundersokning-i-skane/>

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Inledning.....	2
Bakgrund och syfte	2
Enkätens utformning.....	4
Urval	4
Svarsfrekvens.....	5
Viktning.....	5
Respondenterna	8
Kön och ålder	8
Boende	8
Sysselsättning och inkomst	9
Utbildning.....	10
Körkortsinnehav.....	11
Bil innehav och tillgång till bil	11
Tillgång till cykel	13
Vanligast använda kollektivtrafikbiljett	14
Tillgång till förmåner på arbetsplatsen	15
Resorna	16
Resa under mät dagen	16
Genomsnittligt antal resor per dag.....	17
Genomsnittligt antal resor per dag per kön och ålder	18
Andel resor per reslängd	18
Reslängd	19
Färdmedelsfördelning	21
Färdmedelsfördelning per kön	22
Färdmedelsfördelning per närområde	23
Färdmedelsfördelning per reslängd	23
Färdmedelsfördelning per typ av ärende	25
Färdmedelsfördelning per tillgång till färdmedel	26
Transportarbete per färdmedel	26
Ärenden	28
Reserelaterade förmåner på arbets- eller utbildningsplatsen	29
Reserelationer.....	30
Bilaga 1. Enkäten.....	31

Sammanfattning

Resandet är en integrerad del av vardagen och en viktig faktor som får Burlövs kommun att fungera. En resvaneundersökning försöker mäta hur resandet sker och med upprepade mätningar kan därmed förändringar över tid kartläggas. Denna information kan sedan användas för att förstå och förbättra transportsystemet och hur det bidrar till att skapa ett bättre samhälle. En resvaneundersökning genomförs ofta på ett relativt standardiserat sätt.

Denna rapport redovisar resvanorna i Burlövs kommun, baserat på resultatet från undersökningen *Så reser vi i Skåne - resevaneundersökning 2023*. Resvaneundersökningar i Skåne har även genomförts för åren 2007, 2013 och 2018 i Skåne. Bakom undersökningen ligger Region Skåne, 30 av Skånes 33 kommuner samt Trafikverket. Region Skåne har ansvarat för projektledning medan undersökningen genomfördes av Institutet för kvalitetsindikatorer. Region Skåne ansvarar för databaserna. Trivector Traffic har deltagit som expertrådgivare i arbetet med bearbetning av data, analys och i framtagandet av viktningssmodellen som används i denna undersökning.

Totalt sett blev 125 862 invånare i åldrarna 15–84 år i Skåne inbjudna till att delta i undersökningen, varav 1 363 var boende i Burlövs kommun. Respondenterna hade möjlighet att svara på undersökningen digitalt. Totalt svarade 350 personer från Burlövs kommun vilket resulterar i en *ojusterad svarsfrekvens* på 26 procent. För hela Skåne var denna siffra 31 procent.

När svarsprocenten för 2023 års undersökning justeras för kända bortfall blir siffran en aning högre. En justering innebär att vissa orsaker till ett icke-svar inte tas med i nämnaren för procenten då den som utskicket riktat sig till inte har haft någon möjlighet att delta i undersökningen. Totalt gäller detta 75 utskick i Burlövs kommun. Baserat på detta är den *justerade svarsfrekvensen* 27 procent. För Skåne i stort är motsvarande siffra 32 procent.

När det gäller tillgång till olika färdmedel och körkort tyder resultaten på att 74 procent av befolkningen i Burlövs kommun alltid eller för det mesta har tillgång till bil och att 78 procent har körkort för bil. Vidare pekar resultaten på att 66 procent alltid eller för det mesta har tillgång till cykel. Till sist, undersökningens resultat tyder på att 15 procent i Burlövs kommun aldrig reser kollektivt. Motsvarande siffror för hela Skåne är 74 procent, 79 procent, 74 procent och 15 procent.

Undersökningen pekar på att det görs ungefär 26 900 resor per dag av de boende i Burlövs kommun. Detta kan jämföras med Skåne som helhet, där resultatet visar att det görs ungefär 2 007 000 resor per dag av Skånes befolkning. I Burlövs kommun tyder resultaten på att bil är det vanligaste färdmedlet följt av buss och cykel, jämfört med Skåne där de tre vanligaste är bil (49 procent) följt av cykel (17 procent) och buss (13 procent).

För de boende i Burlövs kommun pekar resultaten på att runt 22 procent av resorna sker inom kommunen, 46 procent ut ur kommunen och 32 procent in till kommunen. Den reserelationen med flest antal resor per dag är den från Burlövs kommun till Malmö stad, följt av den inom kommunen. De boende i Burlövs kommun gör ungefär 1.7 resor per person och dag, vilket kan jämföras med Skåne i stort där genomsnittet är 1.8 resor per person och dag. Av alla resor som görs av de boende i Burlövs kommun görs 30 procent med kollektivtrafik medan den motsvarande siffran i Skåne är 25 procent.

Inledning

Bakgrund och syfte

En resvaneundersökning försöker mäta hur resandet sker och med upprepade mätningar kan därmed förändringar över tid kartläggas. Denna information kan sedan användas för att förstå och förbättra transportsystemet och hur det bidrar till att skapa ett bättre samhälle. En resvaneundersökning genomförs ofta på ett relativt standardiserat sätt. I denna rapport presenteras ett urval av resultaten för Burlövs kommun. I Skåne genomförs regionala resvaneundersökningar ungefär vart femte år, där den första undersökningen genomfördes 2007.

Resvaneundersökning i Skåne 2023 syftar, i likhet med tidigare genomförda regionala resvaneundersökningar, till att kartlägga hur invånarna i Skåne reser och vilken tillgång de har till olika resmöjligheter. Kunskapsunderlaget från undersökningen blir en viktig del i utvecklingen av infrastrukturen i Skåne och används för att skapa förutsättningar för ett hållbart resande. Resultaten används bland annat för att utvärdera tidigare investeringar och som underlag för att insatser ska kunna anpassas mer effektivt efter till exempel geografiska förutsättningar. Denna rapport visar hur resandet sker i Burlövs kommun jämfört med Skåne i stort.

Rapportens upplägg

Rapporten inleds med en kort beskrivning kring hur undersökningen genomfördes. Därefter redovisas information om respondenterna och deras tillgång till olika resealternativ. Detta följs av en beskrivning om hur befolkningen i Burlövs kommun reser. Till sist redovisas resultat avseende reslängder, färdmedelsfördelningar, transportarbete och ärendefördelningar för Burlövs kommun. En kopia av enkäten i sin helhet bifogas som bilaga.

Ordlista

Här förklaras några av de ord som förekommer i resvaneundersökningen och rapporten.

Mätdag: Varje respondent tilldelades en mätdag för vilken de skulle redogöra för sina resor (föra resedagbok).

Bakgrunds- och resekompleta respondenter: Till bakgrundskompleta respondenter räknas de som har besvarat bakgrundsfrågorna i enkäten. En resekomplett respondent är en person som har angett att de har rest samt rapporterat in information om minst en resa *eller* har angett att de inte har rest. En tredje kategorisering är reseinkomplett, vilken tilldelas de respondenter som har angett att de har rest men inte har rapporterat in information om minst en resa.

Stratum: Ett stratum är en delgrupp av en större population. Samtliga stratum är ömsesidigt uteslutande (ett element kan inte tillhöra två eller fler stratum samtidigt) och utgör tillsammans hela populationen som studeras. Ett exempel på stratum för undersökningen är män i åldrarna 19–25 i ett specifikt närområde.

Symbolerna n och r: Symbolen "n" beskriver antalet respondenter som ligger till grund för ett resultat och symbolen "r" beskriver antalet resor som ligger till grund för ett resultat.

Resa och förflyttning: En resa är en förflyttning från en plats till en annan med ett specifikt ärende vid resans mål. En resa kan bestå av flera förflyttningar om resan består av flera färdsätt. Som exempel, om respondenten har cyklat till bussen, åkt buss och sedan gått till slutmålet blir det en resa med tre förflyttningar där ärendet kan vara att komma till arbetet. I resultatet kommer detta oftast att redovisas som en bussresa eftersom huvudförflyttningen antas ske med buss. En fullständig redovisning av hur det huvudsakliga färdmedlet bestäms finns i undersökningens metodrapport.

Ärende: Ärendet är resans syfte, det vill säga varför resan genomförs. Som exempel räknas att gå en motionsslinga inte som en resa. Men om man tar bilen till motionsslingan räknas det som en resa med ärendet att utöva en fritidsaktivitet. Att lämna barn på vägen till arbetet räknas som två resor eftersom att lämna barnen vid förskola/skola är ett ärende och att åka till arbetet är ett annat.

Transportarbete: Transportarbete är ett mått för att redovisa den totala mängden av transporter som genomförs. Måttet beräknas genom att multiplicera antalet resor med längden på resorna. Till exempel har fem resor som är två kilometer samma transportarbete som två resor på fem kilometer, nämligen tio personkilometer. I denna rapport är det i princip alltid summan av en individs resta kilometer under en mätdag.

Viktat antal: Respondenterna ska representera befolkningen i Skåne i stort. Då vissa befolkningsgrupper är mer representerade än andra i undersökningen viktas svaren för att kompensera för skevheterna och göra resultatet så representativt som möjligt.

Typ av ort: Vissa resultat presenteras utifrån respondentens bostadsort. Större tätort är kategoriseringen för boende i Helsingborg, Lund eller Malmö. De respondenter som har en bostadsort med mer än 4000 invånare kategoriseras som boende i tätort medan de som bor i orter med färre än 4000 invånare kategoriseras som boende på landsbygd. Detta är samma kategorisering som användes i 2018 års undersökning.

Enkätens utformning

Frågeformuläret har tagits fram av en projektgrupp bestående av Region Skåne, Trafikverket, Skånetrafiken och flera av Skånes kommuner. Formuläret bestod av 14 bakgrundsfrågor och en resedagbok som omfattade upp till och med nio resor. För varje genomförd resa ställdes frågor om resans ärende, dess starttid, dess sluttid, vilka färdsätt som använts och dess slutdestination. Frågeformuläret finns tillgängligt i bilaga 1.

Undersökningen för 2023 genomfördes helt som webbenkät där varje förflyttning/resa angetts genom att respondenten placerade ut en start- och slutposition på en karta. Resans längd har sedan genererats automatiskt utifrån de angivna positionerna. I tidigare undersökningar har enkäten i första hand besvarats som pappersenkät, där respondenterna själva har fått ange en adress, hur lång förflyttningen var, dess ärende och färdmedel. Även detta innebär att jämförelser av resultat mellan denna och tidigare utförda resevaneundersökningar bör göras med försiktighet och eftertanke.

Urval

Undersökningspopulationen har varit invånare i Skåne i åldrarna 15 till 84 år. En urvalsram bestående av individer folkbokförda i Skåne län skapades med hjälp av Region Skånes befolkningsregister. Urvalsramen stratifierades sedan på 145 geografiska närområden i kommunerna, kön (män och kvinnor) samt ålderskategorier (15–18 år, 19–25 år, 26–39 år, 40–64 år och 65–84 år). Det totala antalet stratum är 1450 till antalet. Ett stratifierat slumpmässigt urval om 125 862 individer gjordes varav 1 363 var boende i Burlövs kommun. Urvalsstorlek per stratum bestämdes utifrån skattad felmarginal i varje geografiskt område, där skattningen bland annat baserades på svarsfrekvenser från tidigare genomförda resevaneundersökningar i Skåne. I Burlövs kommun ligger tre av dessa geografiska närområden vilket gör att kommunen utgörs av 30 stratum.



Figur 1. Karta över geografiska närområden i Burlövs kommun

Svarsfrekvens

I 2023 års undersökning tillfrågades 125 862 invånare i Skåne att delta i resvaneundersökningen varav 38 870 individer valde att delta. Detta resulterar i en *ojusterad svarsfrekvens* på ungefär 31 procent på individnivå för 2023 års undersökning. I Burlövs kommun tillfrågades 1 363 att delta varav 350 räknas som svarande. Den *ojusterade svarsfrekvensen* för Burlövs kommun är runt 26 procent.

I tabell 1 visas den justerade svarsfrekvensen för Burlövs kommun, vilken är runt 27 procent efter att antalet utskick justerats för kända bortfall. En justering innebär att vissa orsaker till ett icke-svar inte tas med i nämnaren för procenten då den som utskicket riktat sig till inte har haft någon möjlighet att delta i undersökningen. Dessa inkluderar utskick som gått till individer som är avlidna eller sjuka, bor utomlands, har språkproblem eller har tillfälligt förhinder eller där utskicket inte passar samt om utskicket har gått i retur. Totalt gäller detta 75 utskick i Burlövs kommun. Kolumnen ”Antal utskick” visar det justerade antalet inom parentes.

Tabell 1. Svarsfrekvens per geografiskt närområde (stratum) i Burlövs kommun och totalt för kommunen. Värde inom parentes för antal utskick är det justerade värdet.

Närområde	Befolkning	Antal utskick	Antal svar	Justerad svarsfrekvens
Malmö del i Burlövs kommun	9 747	860 (788)	186	23.6%
Åkarp	4 875	431 (429)	147	34.3%
Övriga i Burlövs kommun	835	72 (71)	17	23.9%
Burlöv (totalt)	15 457	1 363 (1 288)	350	27.2%

Vad räknas som ett ”svar”?

I 2023 års undersökning måste en respondent ha skickat in svar på bakgrundsfrågorna för att kunna räknas som en svarande. För att bli kategoriserad som svarande behövde en respondent minst ha skickat in ett svar på frågan om denna har körkort eller inte, sett till bakgrundsfrågorna. Dessa benämns som *bakgrundskompleta*. Däremot behöver en sådan respondent inte ha rapporterat in någon resa utan kan ha hoppat av undersökningen innan det. Begreppet *resekomplett* har använts i denna undersökning, vilket betecknar en respondent som svarat att hen har rest samt rapporterat in minst en resa *eller* har sagt att hen inte har genomfört en resa under sin tilldelade mättdag.

Viktning

Vikter har skapats med hjälp av information om kön, ålder, bostadsområden, boendekommun, civilstånd och födelseland för att respondenterna i stickproven ska motsvara Skånes befolkning. Beskrivning av hur vikterna beräknats, kalibrerats samt hur de används redovisas i *Metodrapport – Skånes resevaneundersökning 2023*. Nedan beskrivs processen och de tre olika vikterna i korthet.

Utgångspunkten för viktningen är att det finns tre olika typer av resultat som rapporteras:

1. Resultat av *bakgrundsfrågor*

Exempel på denna typ av resultat är tillgång till olika färdmedel eller förmåner på arbets- eller studieplatsen kopplat till resande. De andra typerna av resultat är kopplade till antalet resor:

2. Resultat angående *antalet resor*

Exempel på denna typ av resultat är hur många resor en individ gör per dag.

3. Resultat av resors egenskaper som en *andel* eller som ett *genomsnitt*

Exempel på denna typ av resultat är reslängder per resa samt färdmedels- eller ärendefördelningar som då beskrivas med andelar.

Kortfattat kan man säga att reseresultat kopplade till en individ handlar om de aspekter som kan sammanfattas för en individ som ett antal. Exempelvis går det att sammanfatta hur många resor per dag en respondent har rapporterat. Den tredje typen av resultat är de egenskaper hos resor som inte låter sig sammanfattas till individnivå. Exempel innefattar en resas färdmedel, dess starttid och/eller ärende som i denna rapport studeras som andelar, samt en resas genomsnittliga längd.

För vissa resultat behöver två resultat kombineras till ett. Exempelvis, för att räkna ut genomsnittligt antal kilometer resta per dag och per person behöver man multiplicera det genomsnittliga antalet resor gjorda per person (punkt två ovan) med den genomsnittliga reslängden för en resa (punkt tre ovan).

Anledningen till denna uppdelning bygger på att bortfallet ofta skiljer åt mellan dessa typer av frågor. En central del i varför en analys använder vikter är för att just hantera konsekvenser som uppstår till följd av bortfall. Dessa tre typer av bortfall ger då upphov till tre olika vikter:

1. *Bakgrundsvikt*: används för att analysera bakgrundsfrågor
2. *Antalsvikt*: används för att analysera totalt antal resor per dag
3. *Andelsvikt*: används för att analysera resors egenskaper som andel eller genomsnittlig längd per resa.

Den primära skillnaden mellan dessa tre vikter, utöver vilka resultat den används för, är vad som räknas som ett komplett svar. För bakgrundvikten räknas alla de respondenter som är *bakgrundskompleta*. För antalsvikten räknas alla de respondenter som är kategoriserade som *resekomplett med resa*, *resekomplett utan resa* och *reseinkomplett med resa*. Till sist, för andelsvikten räknas bara de som är *resekompleta med resa*. Se den tidigare refererade metodrapporten för en djupare diskussion kring detta.

Uträkning och uppräknig av resultat i rapporten

Som princip är alla resultat som presenteras i denna rapport viktade för att motsvara andelar och antal i befolkningen snarare än i stickprovet. Det finns totalt två sätt vikterna har använts på i denna rapport. Det enklaste sättet är när en bakgrundsfråga, antal resor gjorda per person, genomsnittlig reslängd per resa eller en resefördelning ska presenteras. Då har resultatet viktats med motsvarande vikt. Fyra exempel på detta ges här:

1. Andelar av befolkningen som har körkort viktas med *bakgrundsvikten*.
2. Genomsnittligt antal resor per person och dag viktas med *antalsvikten*.
3. Genomsnittlig längd på en resa viktas med *andelsvikten*.
4. Andelar av resor gjorda med olika färdmedel viktas med *andelsvikten*.

Det mer komplicerade fallet uppstår när totalmängder av resor i befolkningen ska beräknas. Ett exempel på det är det totala transportarbetet per dag i Skåne. Först behöver man räkna ut det *totala antalet resor* (med antalsvikten) och sedan den *genomsnittliga reslängden per resa* (andelsvikten). Genom att multiplicera dessa två har man beräknat hur många personkilometer som görs i befolkningen. Vill man exempelvis bara veta transportarbetet för resor med ärendet till arbetsplatsen behöver man göra följande:

1. Beräkna antalet resor gjorda per dag i befolkningen med *antalsvikten*.
2. Beräkna andelen av alla resor per dag som är gjorda med ärendet till arbetsplatsen med *andelsvikten*.
3. Beräkna den genomsnittliga reslängden för de resor som är gjorda med ärendet till arbetsplatsen med *andelsvikten*.
4. Multiplicera resultaten från (1) och (2) med varandra: detta är antalet resor per dag gjorda i befolkningen med ärendet till arbetsplatsen.

5. Multiplicera sedan resultaten från (3) och (4) med varandra för att definiera transportarbetet för resorna gjorde till arbetsplatsen per dag.

Mer information om detta sätt att räkna går att läsa i undersökningens metodrapport.

För alla figurer finns symbolerna ”n” och ”r” i figurrubriken följt av en siffra. När ”n” syns innebär det att bakgrunds- eller antalsvikterna har använts medan ifall ”r” syns har andelsvikten använts. Den efterföljande siffran anger hur många observationer i stickprovet som resultatet bygger på.

Kommentarer om förändrad metod

Det här kapitlet försöker sammanfatta de största metodskillnaderna mellan de gjorda resvaneundersökningarna i Skåne och hur de potentiellt kan påverka resultat vid jämförelse:

- 2023 års undersökning frågar om resor bakåt i tiden med upp emot sex dagars fördröjning och potentiellt längre än så om man inte svarat innan påminnelserna skickats. Detta resulterar troligtvis i sämre ihågkomst kring hur man rest, och ger en ökad risk att man glömmer bort vissa resor man gjort. Detta kan leda till ett minskat resande per person och dag i 2023 års undersökning. Ett sådant bortfall är också sannolikt inte likadant för alla typer av resor, utan fördelar sig olikt. Störst risk att glömmas bort är troligen resor som man inte gör regelbundet utan som är av spontan karaktär, vilket därmed kan påverka exempelvis ärendefördelning (om fler fritidsresor än arbetsresor glöms bort) och färdmedelsfördelningen (de resor som glöms bort är troligen oftare gångresor än för andra färdmedel).
- Vid inmatning av resorna i 2023 års undersökning matade man in start- och slutpunkt i karta, eller som adress, och resvägen och reslängden beräknas automatiskt i kartverktyget. Om respondenten inte känner till adress, eller har svårt att ange detta i kartan (genom i kartan angivna “points of interest”) så kan det leda till att färre respondenter orkar registrera sina resor. Detta kan då leda till att minskat resande registreras. Alla undersökningar har motsvarande problem i olika grad, men den upplevda enkelheten att fylla i kartverktyget i enkäterna kommer alltid att skilja sig mellan olika undersökningar (i tidigare pappersenkäter fanns givetvis inget kartstöd vid inmatningen). Reslängden för varje resa har tidigare uppskattats av respondenten vilket troligen leder till såväl överskattning som underskattning av resornas längder.
- Tidpunkten för undersökningens insamlingsperiod 2023 var inte samma veckor som tidigare undersökningar (som inte heller har varit exakt lika). Detta kan påverka hur man reser och främst påverkas trafikslag som är beroende av väder, såsom cykling. Tidigarelagd undersökningsperiod kan eventuellt leda till överskattning av andelen cykelresor, eftersom hösten generellt har mer regn än sensommaren.
- 2023 års undersökning erbjöds enbart som webbenkät till skillnad mot tidigare som också kunde besvaras via pappersenkät. Det är svårt att uttala sig om hur det eventuellt påverkar utfallet. Skillnaden i digital mognad hos olika delar av befolkningen har tidigare angetts kunna ge en skevhet i svarsfrekvens om endast ett svarssätt finns.
- Likt i tidigare undersökningar är jämförelser inom en enskild undersökning mycket säkrare att göra relativt till jämförelser mellan olika undersökningar.

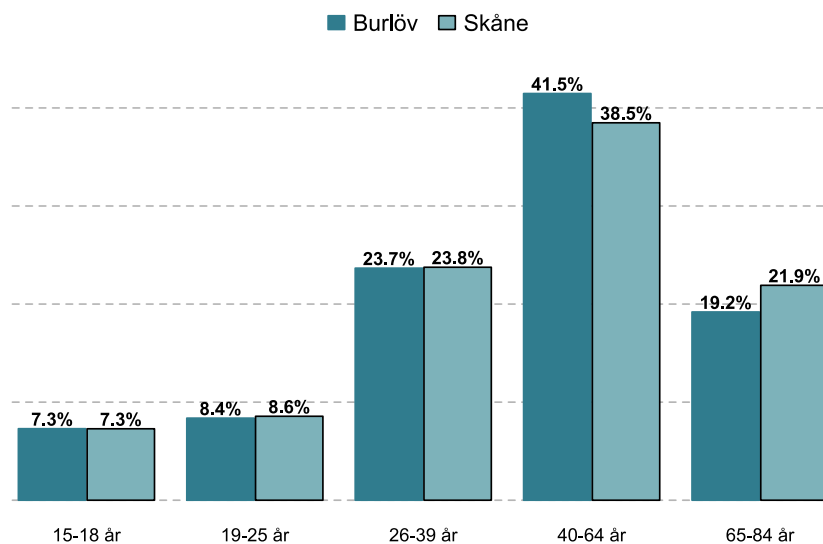
Metodskillnaderna ovan är i flera fall så stora att direkta jämförelser av skillnader i resultat mot tidigare undersökningars inte okritiskt kan rekommenderas, och det går inte att säkert avgöra om skillnader beror på verkliga förändringar i resandet, eller om det är metoden som gör att man ser skillnader i resultat.

Respondenterna

I denna del redovisas exempelvis resultat om respondenternas demografi, socio-ekonomi samt tillgång till vissa färdmedel. Resultaten som presenteras är viktade och det är uteslutande bakgrundsvikten som har använts i detta kapitel. De siffror som visas är punktskattningar, oftast avrundade till en eller två decimaler.

Kön och ålder

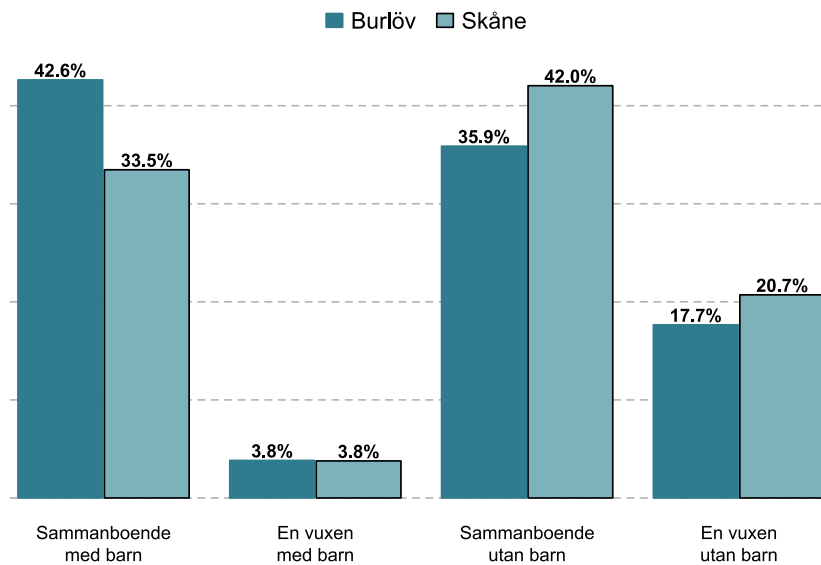
Bland de svarande var 51 procent män och 49 procent kvinnor i Burlövs kommun. I befolkningen är det 50 procent män och kvinnor. Viktningen syftar till att anpassa gruppernas storlek i den riktningen så att urvalet bättre motsvarar befolkningens sammansättning. Figur 2 jämför viktade andelar av befolkningen mellan de olika åldersgrupperna för Burlövs kommun och Skåne i stort.



Figur 2. Åldersfördelningen i Burlövs kommun och Skåne i stort: n = 350

Boende

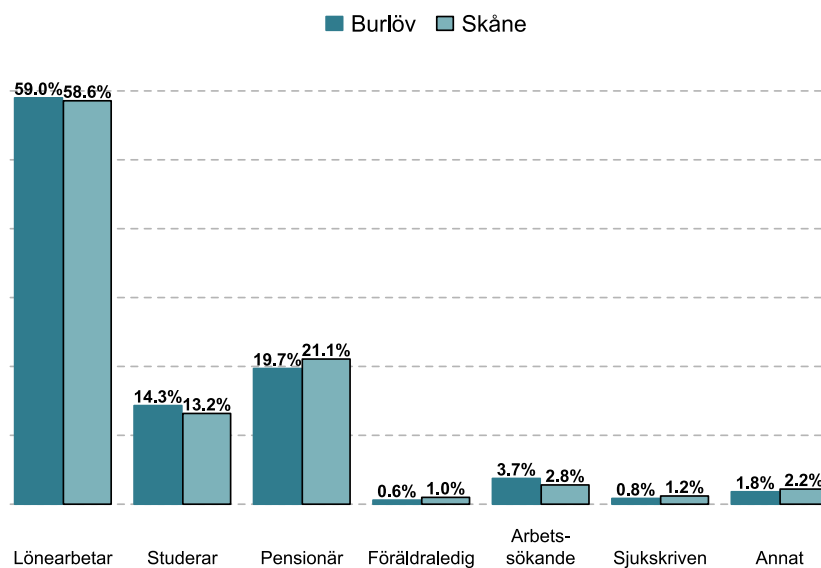
Antalet personer i hushållet delas in i fyra grupper: sammanboende vuxna med barn, en vuxen med barn, sammanboende utan barn och en vuxen utan barn. Fördelningen av hushållsammansättning för Burlövs kommun och Skåne presenteras i figur 3.



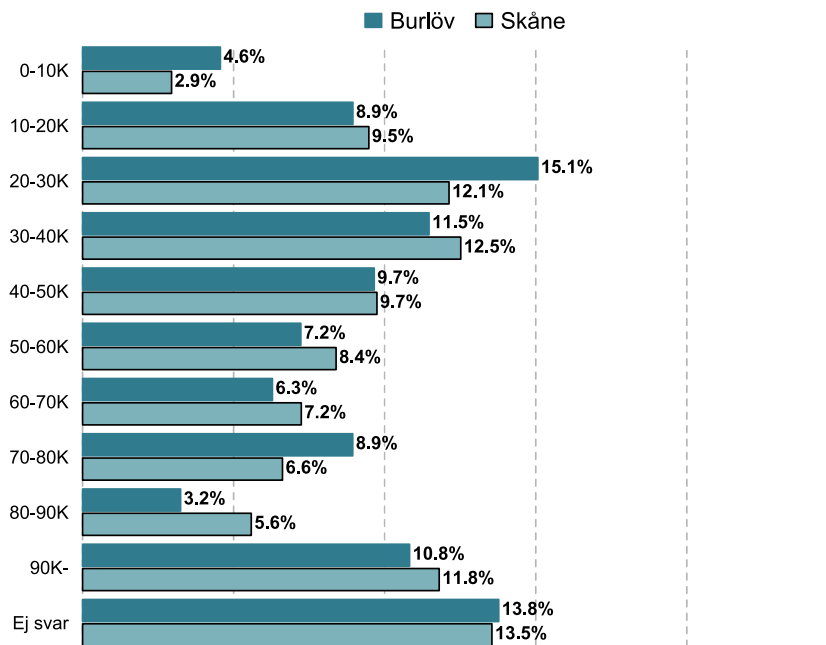
Figur 3. Fördelning av hushållssammansättning i Burlövs kommun och Skåne i stort: n = 346

Sysselsättning och inkomst

Figur 4 och 5 jämför fördelningarna för sysselsättning och inkomst för de boende i Burlövs kommun jämfört med Skåne i stort. Resultatet visar att den vanligaste sysselsättningen i kommunen är lönearbetar / egen företagare följt av pensionär. I Burlövs kommun ligger det vanligaste inkomstintervallet per hushåll, bland de som har angett ett svar, mellan 20 001 - 30 000 kronor (se figur 5, där symbolen K betyder tusental).



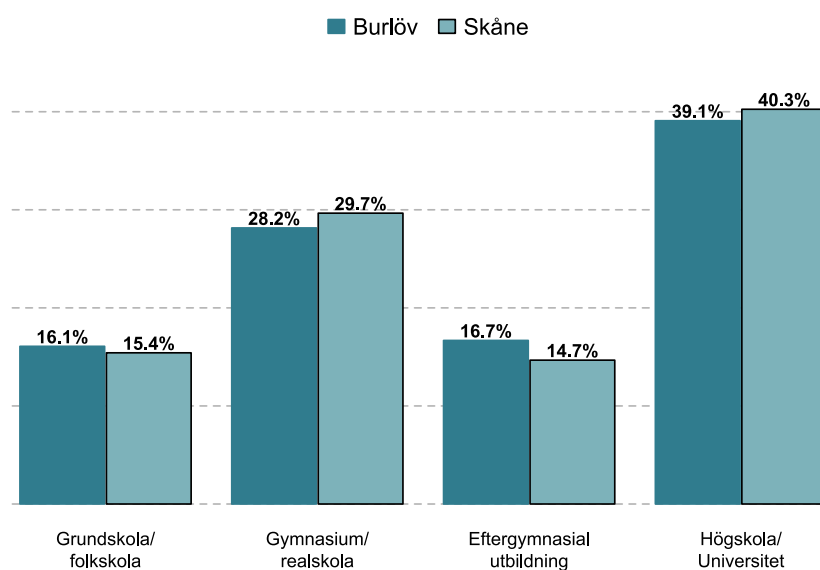
Figur 4. Fördelning av sysselsättning i Burlövs kommun och Skåne i stort: n = 337



Figur 5. Fördelning av hushållens sammanlagda inkomst i Burlövs kommun och Skåne i stort: n = 336

Utbildning

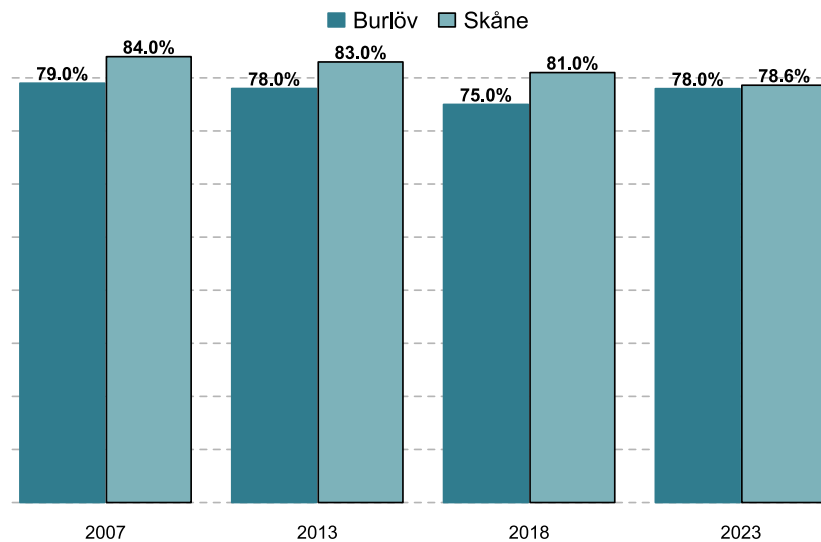
Figur 6 visar fördelning av utbildningsnivå bland befolkningen i Burlövs kommun samt för Skåne i stort.



Figur 6. Fördelning av utbildningsnivåer i Burlövs kommun och Skåne i stort: n = 337

Körkortsinnehav

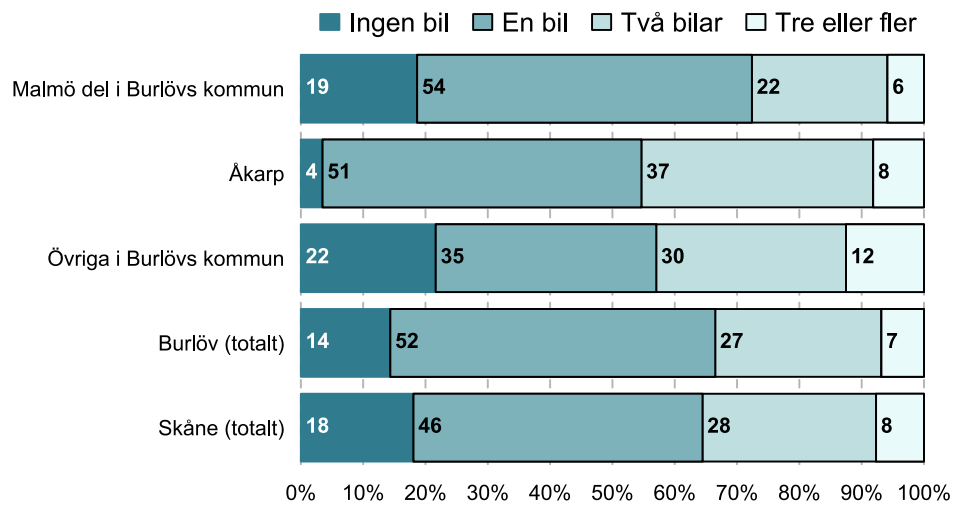
Omkring 79 procent av Skånes befolkning har körkort för bil. Figur 7 visar att motsvarande andel i Burlövs kommun är 78 procent.



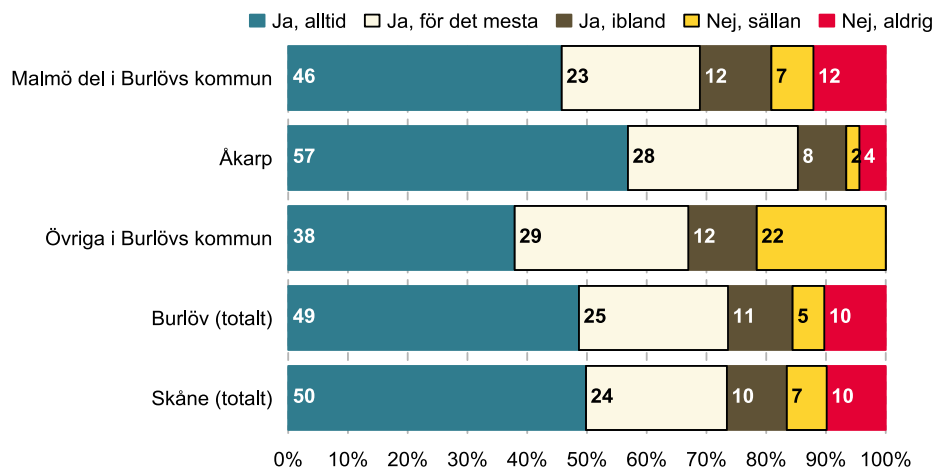
Figur 7. Körkortsinnehav i Burlövs kommun och Skåne i stort: n = 350

Bilnehav och tillgång till bil

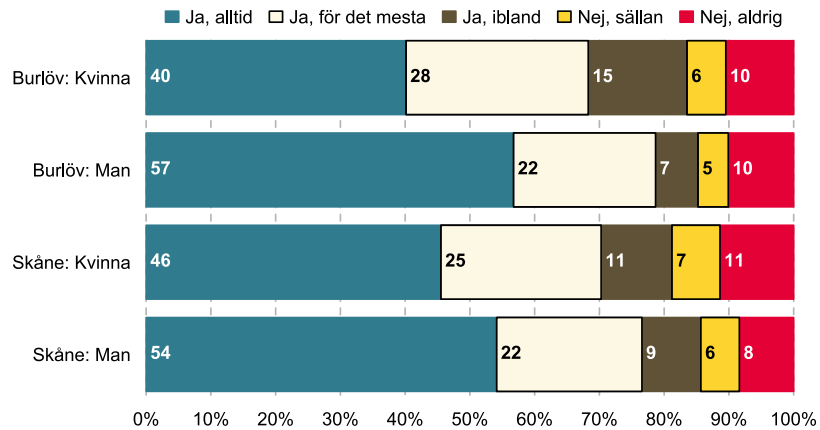
Figur 8 visar antalet bilar i hushållet för befolkningen i Burlövs kommun. Till detta räknas även leasing- och förmånsbilar men inte tillgång till bil via en bilpool. Sammantaget tyder resultaten på att 14 procent inte har tillgång till bil i hushållen i Burlövs kommun. Respondenterna ombads även besvara en fråga kring deras möjlighet att använda eller köra bil när det behövs, där även tillgång via bilpool räknas. Enligt figur 9 tyder resultatet på att ungefär 74 procent i Burlövs kommun alltid eller för det mesta har tillgång till bil när de behöver, medan 16 procent sällan eller aldrig har tillgång till bil. Figur 10 visar tillgång till bil när man behöver med avseende på kön.



Figur 8. Antalet bilar i hushållet i Burlövs kommun och Skåne i stort: n = 350



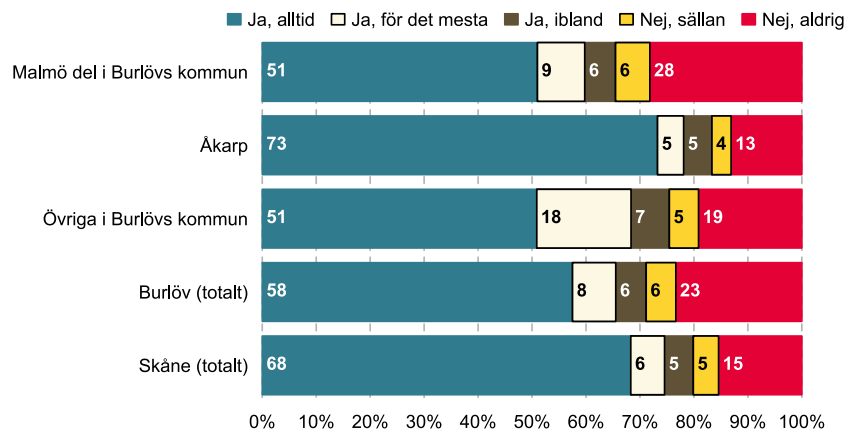
Figur 9. Möjlighet att använda bil vid behov i Burlövs kommun och Skåne i stort: n = 350



Figur 10. Möjlighet att använda bil vid behov, fördelat på kön, i Burlövs kommun och Skåne i stort: n = 350

Tillgång till cykel

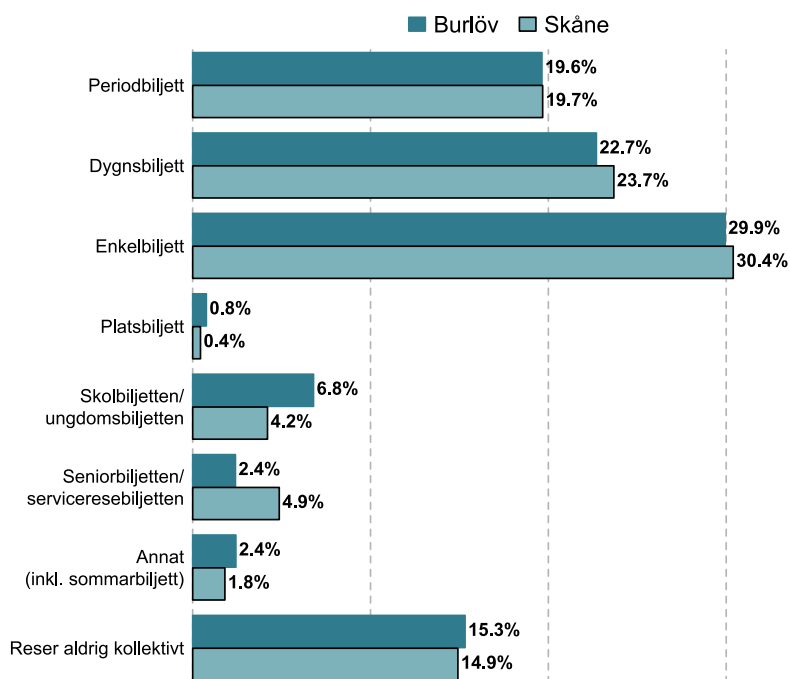
Figur 11 visar att ungefär 66 procent i Burlövs kommun alltid eller för det mesta har tillgång till cykel. Motsvarande siffra för Skåne i stort är 74 procent.



Figur 11. Tillgång till cykel i Burlövs kommun och Skåne i stort: n = 350

Vanligast använda kollektivtrafikbiljett

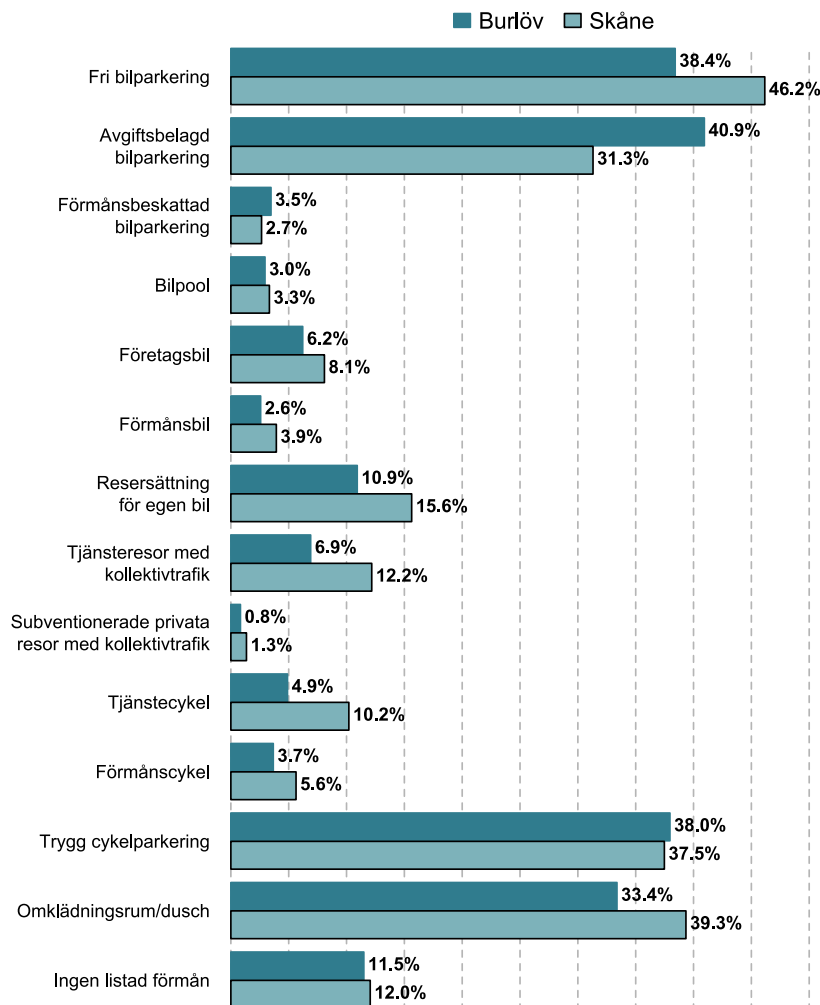
Figur 12 redovisar användandet av olika biljetter inom kollektivtrafiken för boende i Burlövs kommun jämfört med Skåne i stort. Resultatet tyder på att 15 procent i Burlövs kommun aldrig reser kollektivt.



Figur 12. Användning av olika biljetter inom för kollektivtrafiken i Burlövs kommun och Skåne i stort: n = 350

Tillgång till förmåner på arbetsplatsen

I figur 13 presenteras resultat för tillgången till olika reserelaterade förmåner på arbets- eller utbildningsplatsen. Dessa förmåner kan påverka benägenheten att välja olika färdstätt. Den vanligaste förmånen för de boende i Burlövs kommun är avgiftsbelagd bilparkering.



Figur 13. Tillgång till reserelaterade förmåner på arbets- eller utbildningsplatsen för boende i Burlövs kommun och Skåne i stort: n = 244

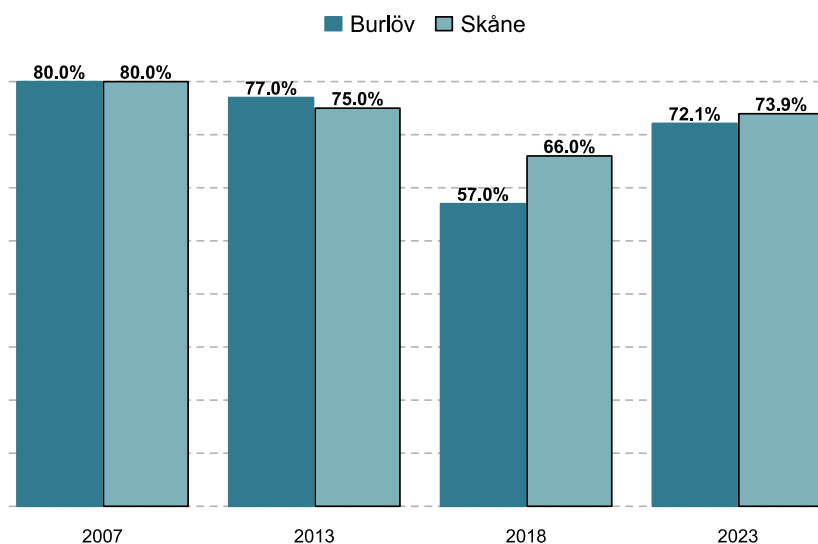
Resorna

Här redovisas resultat med utgångspunkt i resedagboken. Notera att respondenterna kan ha genomfört flera resor under sin mätdag. Resultaten i detta avsnitt är viktade med antals- eller andelsvikten. Siffrorna representerar punktskattningar som är avrundade, oftast till en eller två decimaler.

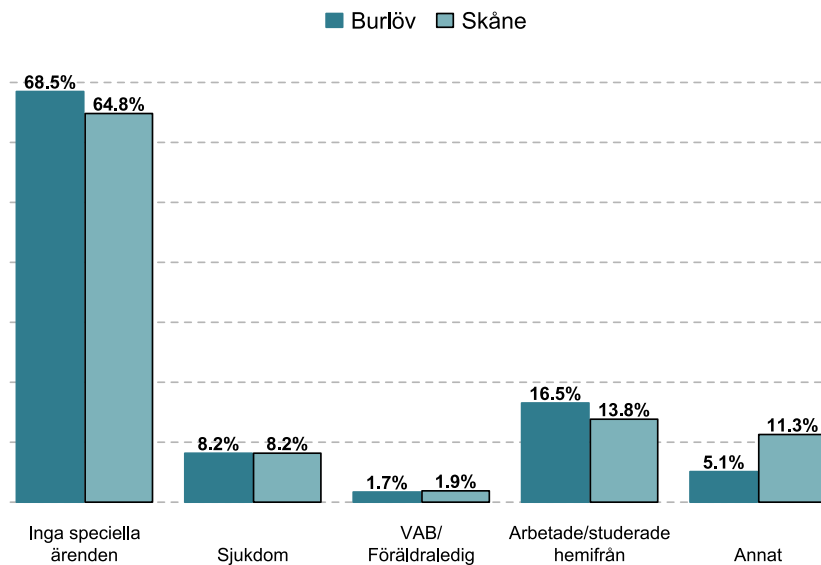
Mot bakgrund av metodförändringar jämfört med tidigare undersökningar bör resultaten kopplade till resor tolkas med försiktighet. Som tidigare nämnts finns det en osäkerhet vid jämförelse av resultat mellan åren eftersom enkäten numera enbart besvaras via webben, där reslängden har genererats automatiskt utifrån den start- och slutpunkt som har angetts på en karta. Tidigare år har respondenten själv fått uppskatta avstånden. Därtill har respondenterna tilldelats en mätdag bakåt i tiden för 2023 års undersökning medan i tidigare undersökningar har denna tilldelats framåt i tiden, vilket kan ha påverkat antalet resor som rapporterats. Dessutom är tidpunkten för datainsamlingen förlagd något tidigare på hösten än vid tidigare undersökningar.

Resa under mätdagen

Respondenterna tilldelades en mätdag för vilken de skulle föra resedagbok över. I Burlövs kommun var det omkring 72 procent som faktiskt reste under sin mätdag, vilket kan jämföras med 74 procent i Skåne i stort. En jämförelse över andel som reste under mätdagen i årets undersökning och tidigare undersökningar presenteras i figur 14, både för Burlövs kommun och Skåne i stort. Den vanligaste anledningen till att ingen resa genomfördes under mätdagen för de boende i Burlövs kommun är "inga speciella ärenden", vilket visas i figur 15.



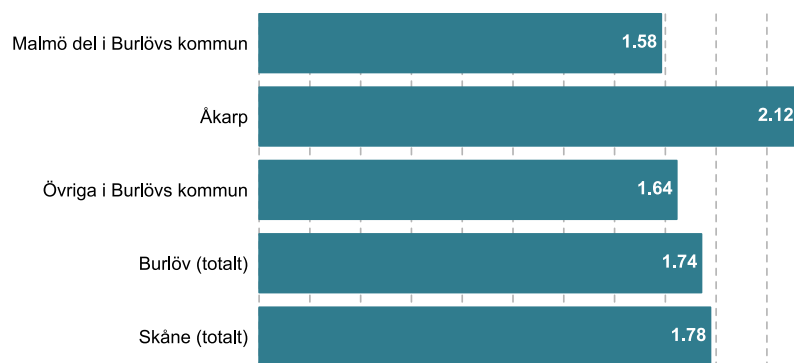
Figur 14. Andelen som rest under mätdagen i Burlövs kommun och Skåne i stort: n = 283



Figur 15. Anledningen till att ingen resa genomförts under mät dagen för de boende i Burlövs kommun och Skåne i stort: n = 72

Genomsnittligt antal resor per dag

I 2023 års resvaneundersökning registrerades totalt 439 resor av boende i Burlövs kommun, vilket uppräknat på befolkningen motsvarar ungefär 26 900 resor per dag. I genomsnitt görs ungefär 1.7 resor per person och dag av de boende i Burlövs kommun. För Skåne i stort görs det 2 007 000 resor per dag och skåningarna gör i snitt ungefär 1.8 resor per person och dag. Resultat för genomsnittliga resor per dag för Burlövs kommun och Skåne i stort visas i figur 16.



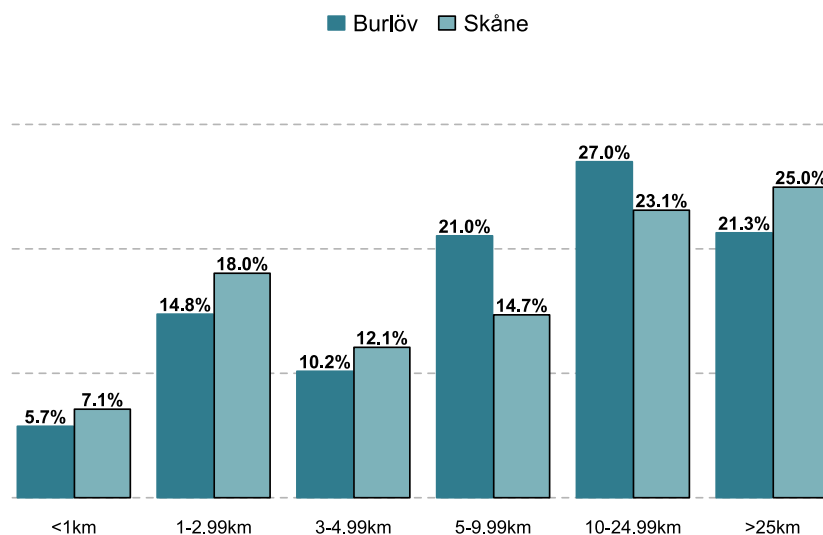
Figur 16. Antalet resor per person och dag för boende i Burlövs kommun och Skåne i stort: n = 283

Genomsnittligt antal resor per dag per kön och ålder

Antal resor per dag och person kan variera beroende på kön och ålder. Resultaten för Skåne i stort tyder på att bland kvinnor är den åldersgrupp som reser mest 26–39 år, dessa gör ungefär 2 resor per person och dag. I Burlövs kommun är det gruppen 26-39 år bland kvinnor som reser mest med ungefär 2.1 resor per person och dag. I Skåne och bland männen reser åldersgruppen 40–64 år mest med runt 1.9 resor per person och dag. För männen i Burlövs kommun är det gruppen 19-25 år som reser mest med ungefär 2.8 resor per person och dag.

Andel resor per reslängd

Figur 17 visar andelen resor fördelat på olika reslängdsintervall, alltså hur långa enskilda resor är. Totalt finns sex olika reslängdsintervall med start från noll till en kilometer upp till 25 kilometer eller längre. Totalt är omkring 31 procent av alla resor som genomförs av boende i Burlövs kommun kortare än fem kilometer, medan ungefär 21 procent är längre än 25 kilometer.



Figur 17. Andelen resor i olika längdintervall gjorda av boende i Burlövs kommun och Skåne i stort: r = 337

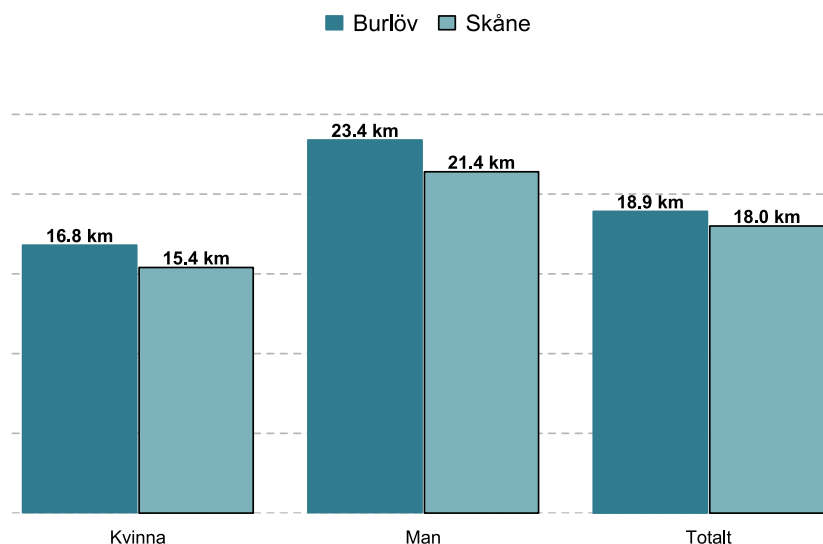
Reslängd

Resultatet i detta kapitel utgår likt det förra kapitlet från resedagboken. De resultat som presenteras är viktade, där det ofta använts en kombination av antals- och andelsvikterna. Genomsnittliga reslängder per dag och person är uträknade genom att först beräkna det genomsnittliga antalet resor per dag (med antalsvikten) som sedan multipliceras med den genomsnittliga längden på en resa som är viktad med andelsvikten (se metodrapporten för en utförligare beskrivning). Ifall resultatet avser en median är det medianerna i stället för medelvärden som har använts.

Siffrorna i sig är punktskattningar som oftast är avrundade till en eller två decimaler. I undersökningen ombads respondenterna att ange varifrån och vart resan skedde genom att markera en position på en karta. Därmed blev det möjligt att räkna ut avståndet mellan start- och målkoordinaterna via förmodad väg alternativt fågelvägen. I redovisningen nedan har de avstånd som beräknats enligt förmodad resväg använts som princip. I enstaka fall har fågelvägsavståndet (en rak linje mellan två punkter) använts om den förmodade vägen saknades. I metodrapporten presenteras en utförligare beskrivning av hur reslängderna beräknades.

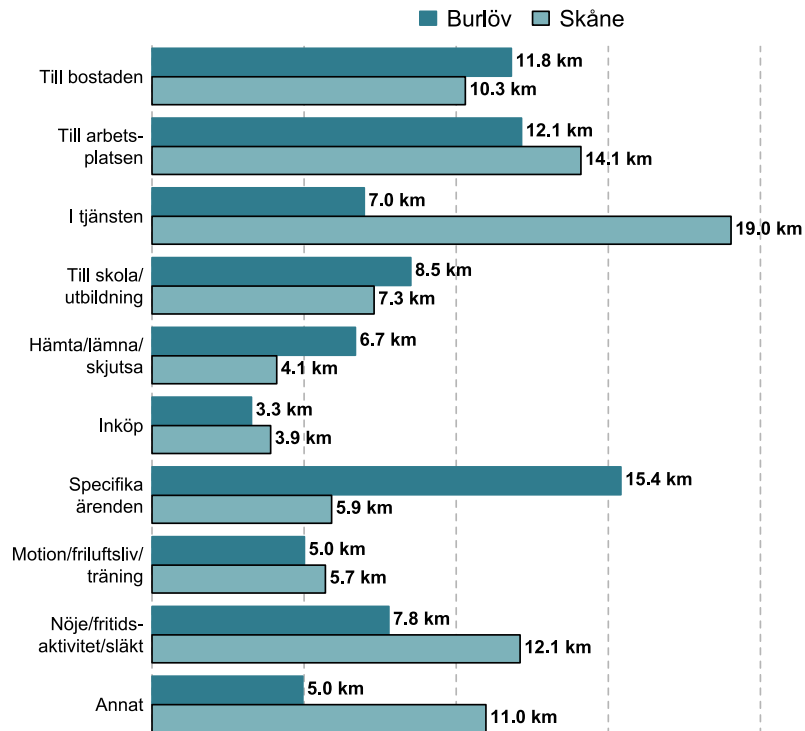
I Burlövs kommun är den genomsnittliga resan beräknad till 21.9 kilometer lång medan medianreslängden för en resa är beräknad till 9.5 kilometer. Detta kan jämföras med Skåne där genomsnittsresan beräknas till 26.8 kilometer lång och medianreslängden per resa är beräknad till 9 kilometer lång.

Figur 18 visar medianreslängden per resdag fördelat över kvinnor, män och totalt. Resultat visar att medianreslängden för kvinnor i Burlövs kommun är 16.8 kilometer och 23.4 kilometer för män. För Skåne i stort beräknas medianreslängden per dag till 15.4 och 21.4 kilometer lång för kvinnor respektive män.



Figur 18. Medianreslängd per dag i kilometer, fördelat på kön och totalt, för boende i Burlövs kommun och Skåne i stort: n = 283, r=337

Figur 19 visar medianreslängden per resa beroende på vilket ärende som resan görs i. Kategorin specifika ärenden innefattar att besöka vårdcentral, sjukhus, tandläkaren, bank, myndighet samt hämta eller lämna post. Resultatet tyder på att de längsta resorna för boende i Burlövs kommun görs i ärendet "besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård/bank/myndighet/hämta eller lämna paket" medan de kortaste resorna görs med ärendet "inköp". För Skåne i stort tyder resultatet på att de längsta resorna görs i tjänsten medan de kortaste resorna görs för inköp.



Figur 19. Medianreslängd per resa och ärende i kilometer för boende i Burlövs kommun och i Skåne i stort: $r = 337$

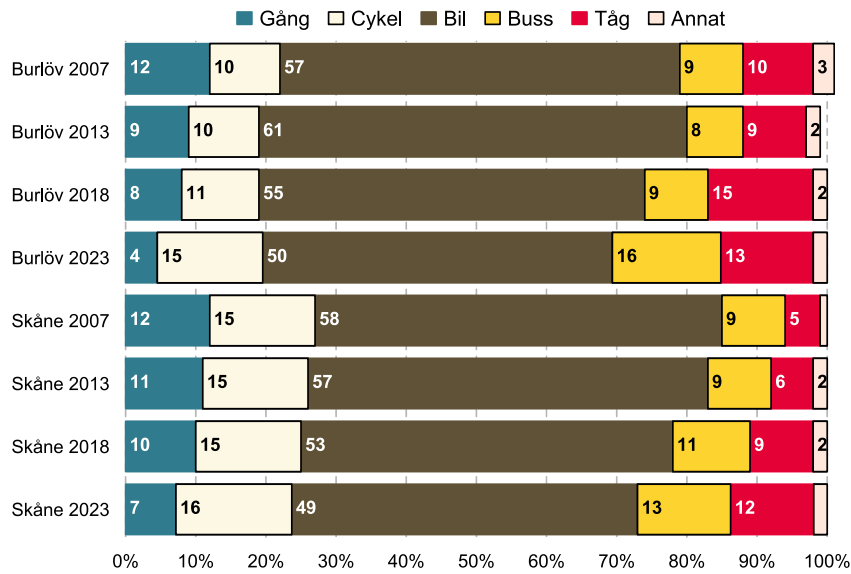
Färdmedelsfördelning

I denna del presenteras färdmedelsfördelningen, som utgår ifrån resedagboken, nedbrutet på olika kategorier. Resultaten är viktade med andelsvikten och är representerade av punktskattningar, oftast avrundade till en eller två decimaler alternativt närmsta heltal.

Färdmedelsfördelning är ett annat ord för andelen resor med olika färsätt och är ett vanligt mått för att kontrollera hur omställningen till ett mer hållbart transportsystem går. I enkäten fanns det totalt 17 olika färdmedel att koppla till sin förflyttning. Resultat för färdmedel presenteras med antingen sex eller sju huvudkategorier. Punktlistan nedan visar de sju huvudtyperna av färdmedel samt vilka exakta val som är kopplade till dem:

- *Gång* (Gång)
- *Cykel* (Vanlig cykel, Elcykel, Elsparkcykel)
- *Bil* (Bil som förare, Bil som passagerare)
- *Buss* (Regionbuss, Stadsbuss, Spårvagn)
- *Tåg* (Tåg)
- *Flyg* (Flyg)
- *Annat* (MC/Moped, A-traktor/EPA, Taxi, Färdtjänst, Båt, Annat)

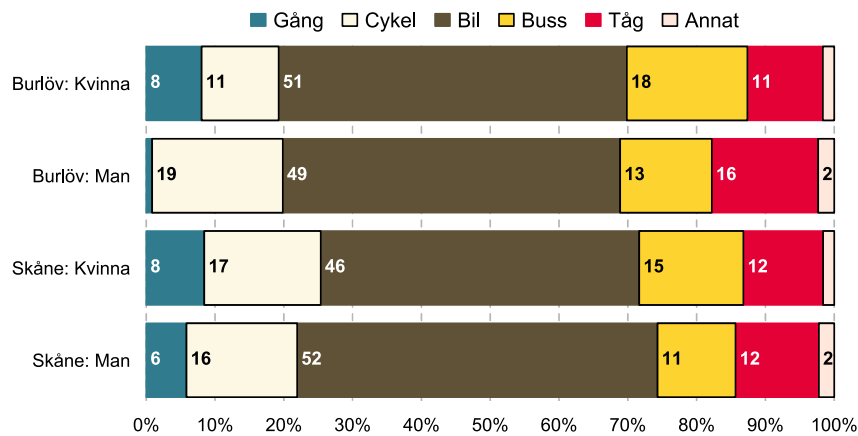
Resultatet i detta kapitel avser huvudsakligt färsätt för en resa, där anslutningsresor med andra färdmedel kan ingå. Till exempel redovisas inte gång- eller cykelresor som anslutningsresor till kollektivtrafiken separat utan enbart kollektivtrafikresan presenteras eftersom det är resans huvudsakliga färsätt. För bestämning av resornas huvudsakliga färsätt, se undersökningens metodrapport. Färdmedelsfördelningen för åren 2007, 2013, 2018 och 2023 i Burlövs kommun samt Skåne i stort presenteras i figur 20.



Figur 20. Färdmedelsfördelning från tidigare undersökningar samt 2023 års resultat för Burlövs kommun och Skåne i stort: r = 356 (2023)

Färdmedelsfördelning per kön

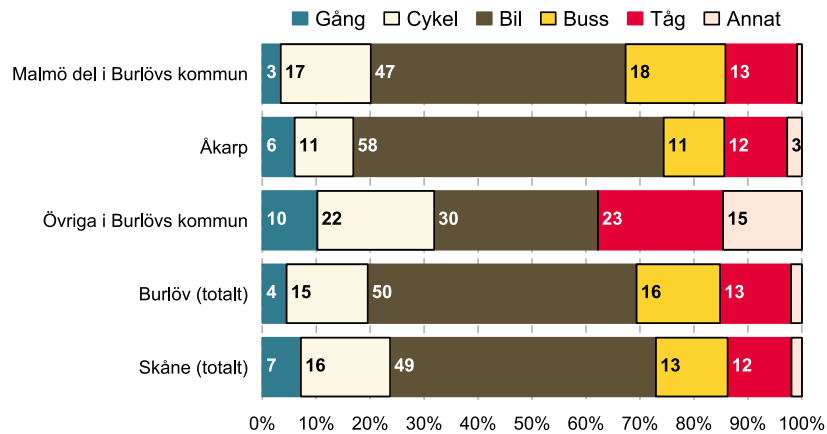
Figur 21 visar färdmedelsfördelning nedbrutet på kvinnor och män. I Burlövs kommun använder kvinnor bilen till 51 procent av sina resor medan männen använder bilen till 49 procent av sina resor.



Figur 21. Färdmedelsfördelning fördelat på kön i Burlövs kommun och Skåne i stort: r = 356

Färdmedelsfördelning per närområde

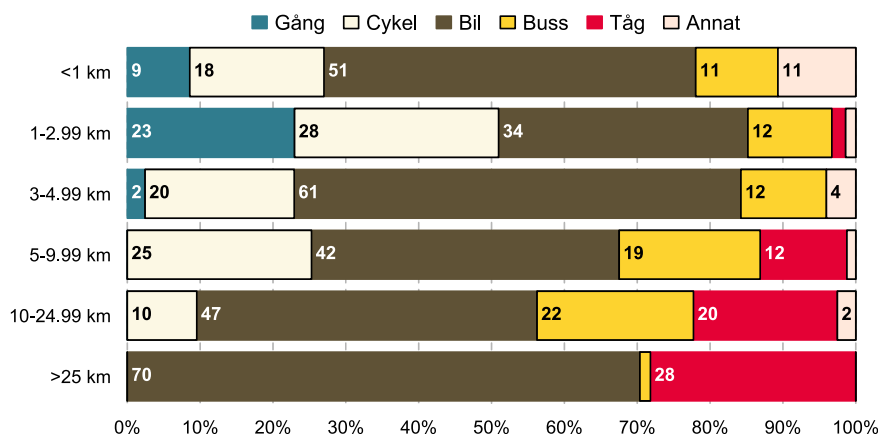
Figur 22 visar färdmedelsfördelningen för invånare boende i de olika geografiska närområdena (stratum) samt kommunen och Skåne i stort. I undersökningen var Burlövs kommun uppdelat i tre närområden. De två understa raderna visar kommunen och Skåne i stort.



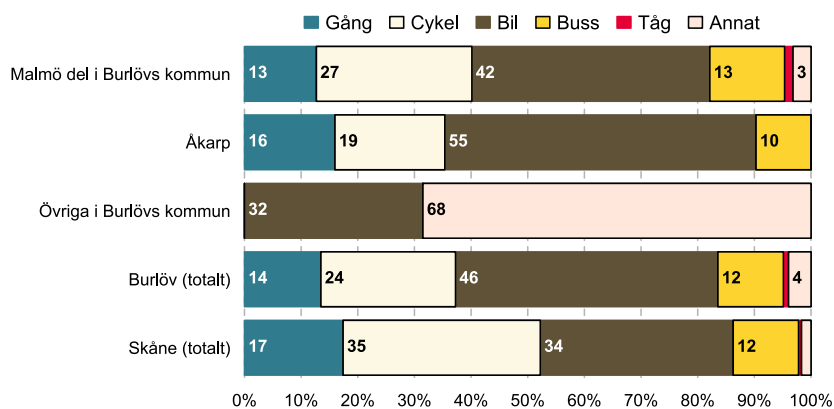
Figur 22. Färdmedelsfördelning fördelat på geografiska närområden (stratum) i Burlövs kommun samt kommunen och Skåne i stort: $n = 356$

Färdmedelsfördelning per reslängd

Färdmedelsfördelning för resor med olika längd visas i figur 23. Val av färdmedel kan bero på hur lång en resa är, där gång och cykel oftare används vid kortare resor jämfört med övriga färdmedel. Figur 24 visar färdmedelsfördelningen för de resor som är kortare än fem kilometer fördelat över de geografiska närområdena samt inom kommunen och Skåne i stort. Resultatet avser resor för de som är boende i områdena.



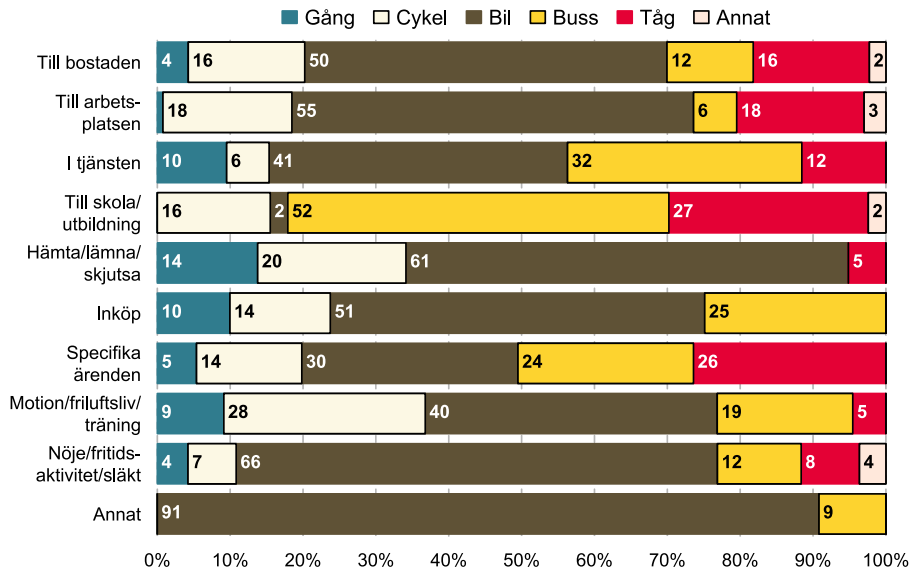
Figur 23. Färdmedelsfördelning i Burlövs kommun fördelat på reslängd: $n = 334$



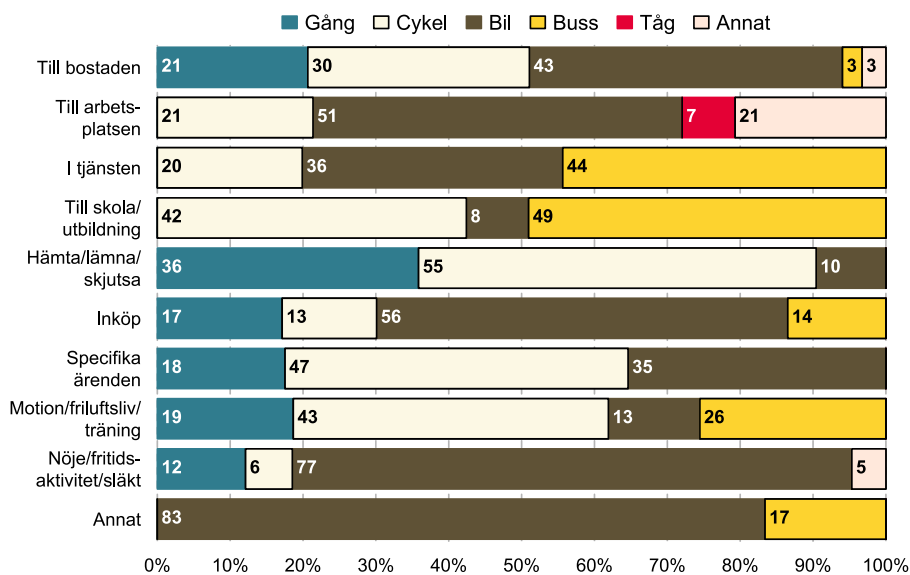
Figur 24. Färdmedelsfördelning för resor kortare än fem kilometer fördelat på geografiska närområden (stratum) i Burlövs kommun samt kommunen och Skåne i stort: r = 106

Färdmedelsfördelning per typ av ärende

Figur 25 visar färdmedelsfördelningen baserat på resornas ärende. Kategorin specifika ärenden innefattar att besöka vårdcentral, sjukhus, tandläkaren, bank, myndighet samt hämta eller lämna post. I figur 26 redovisas även färdmedelsfördelningen utifrån typ av ärende för de resor som är kortare än fem kilometer. Resorna är gjorda av invånarna i kommunen.



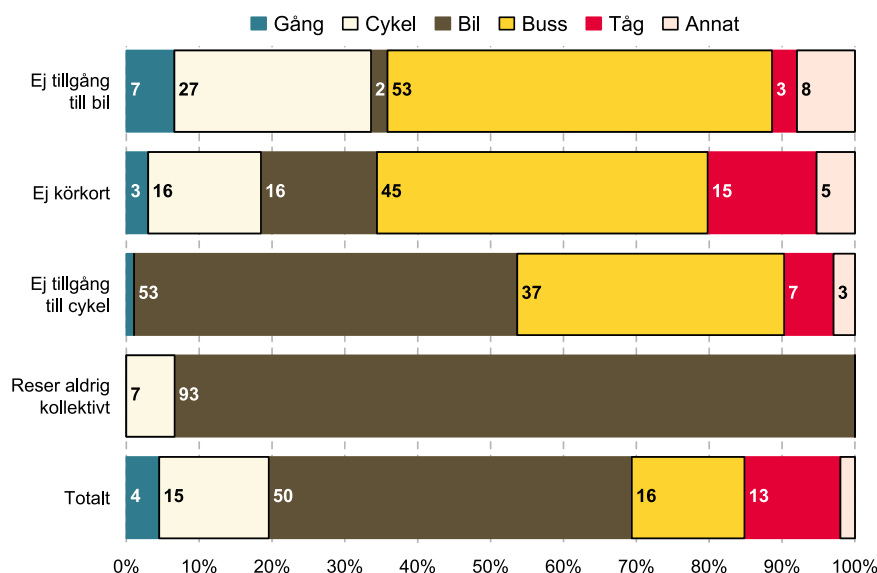
Figur 25. Färdmedelsfördelning fördelat på typ av ärende i Burlövs kommun: r = 356



Figur 26. Färdmedelsfördelning fördelat på typ av ärende och för resor kortare än fem kilometer i Burlövs kommun: r = 106

Färdmedelsfördelning per tillgång till färdmedel

Figur 27 visar färdmedelsfördelningen baserat på tillgången till olika färdmedel samt nyttjande av kollektivtrafik för de boende i Burlövs kommun. Den understa raden visar den övergripande färdmedelsfördelningen i kommunen.



Figur 27. Färdmedelsfördelning fördelat på tillgång till färdmedel eller nyttjande av kollektivtrafik i Burlövs kommun: n = 356

Transportarbete per färdmedel

Transportarbete är ett mått för att redovisa den totala mängden av person- eller godstransporter som genomförs och beräknas genom att multiplicera antalet resor med längden på resorna. Som exempel har fem resor som är två kilometer samma transportarbete som två resor på fem kilometer, nämligen tio personkilometer. Detta betyder att långa resor ger mer utslag än korta.

Transportarbete är med andra ord ett mått för hur personer förflyttar sig i transportsystemet och beräkningar av transportarbetet används ofta vid beräkningar av olika utsläppsmängder. Som tidigare nämnts används de reslängder som genererats automatiskt utifrån de positioner på kartan som respondenten angivit. I tidigare undersökningar angav respondenterna i stället själva hur långa de trodde att varje resa var.

För att beräkna transportarbetet som antal kilometer gjorda per dag av boende i kommunen har det totala antalet resor per dag samt den genomsnittliga reslängden per resa multiplicerats. För Burlövs kommun var dessa värden beräknade till 26 900 resor per dag och den genomsnittliga reslängden var ungefär 21,9 kilometer per resa. Tillsammans ger detta att antalet personkilometer per dag för Burlövs befolkning beräknades till ungefär 589 600 i 2023 års undersökning. För skåningarna i stort beräknades antalet resor per dag till 2 007 000, den genomsnittliga reslängden per resa till 26,9 kilometer och det dagliga transportarbetet till ungefär 53 896 300.

Tabell 2 visar transportarbetet mätt som personkilometer fördelat över färdmedel. I tabellen visas antalet resor per färdmedel och dag, transportarbete per person och dag i kommunen samt transportarbete per person och dag i Skåne. Notera att alla värden lägre än 1000 har avrundats till närmsta tiotal och värden över 1000 till närmsta hundratal.

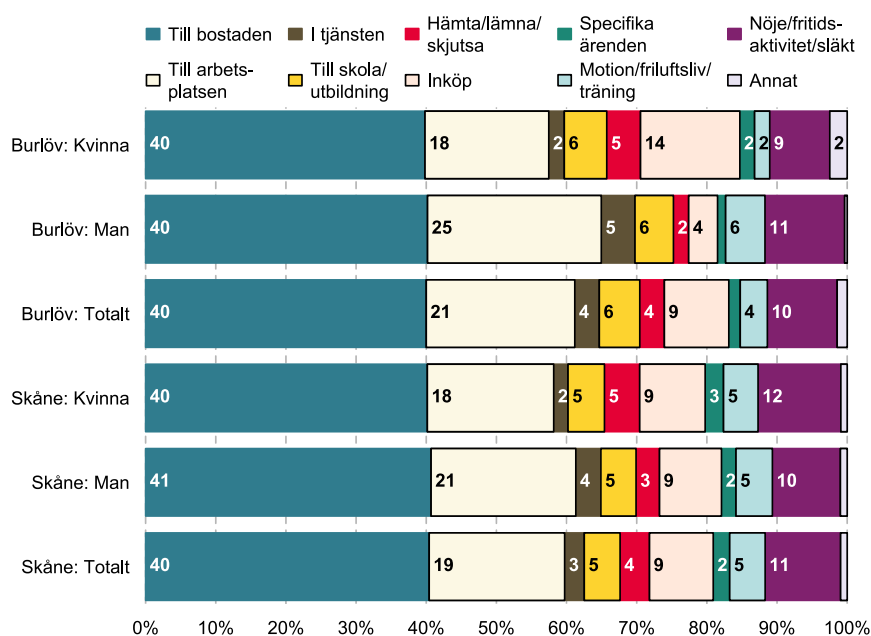
Tabell 2. Antal resor och transportarbete mätt som personkilometrar i Burlövs kommun per färdmedel och jämfört med Skåne i stort.

Färdmedel	Antal resor	Transportarbete per dag	Transportarbete per dag och person i kommunen	Transportarbete per dag och person i Skåne
Gång	1 200	2 300	0.1	0.2
Cykel	4 000	25 400	1.6	1.1
Bil	13 400	352 200	22.8	22.8
Buss	4 200	38 700	2.5	3.4
Tåg	3 600	167 800	10.9	12.7
Flyg	0	0	0.0	6.8
Annat	530	3 200	0.2	0.7
Totalt	26 900	589 600	38.1	47.7

Ärenden

I detta kapitel redovisas ärendefördelningen för de resor som genomförts. Resedagboken har varit utgångspunkten för detta kapitel, där respondenterna ombads att ange i vilket ärende en resa har gjorts. Resultatet är punktskattningar som uteslutande är viktade med andelsvikten. Siffrorna är avrundade till närmsta heltal eller till en eller två decimaler.

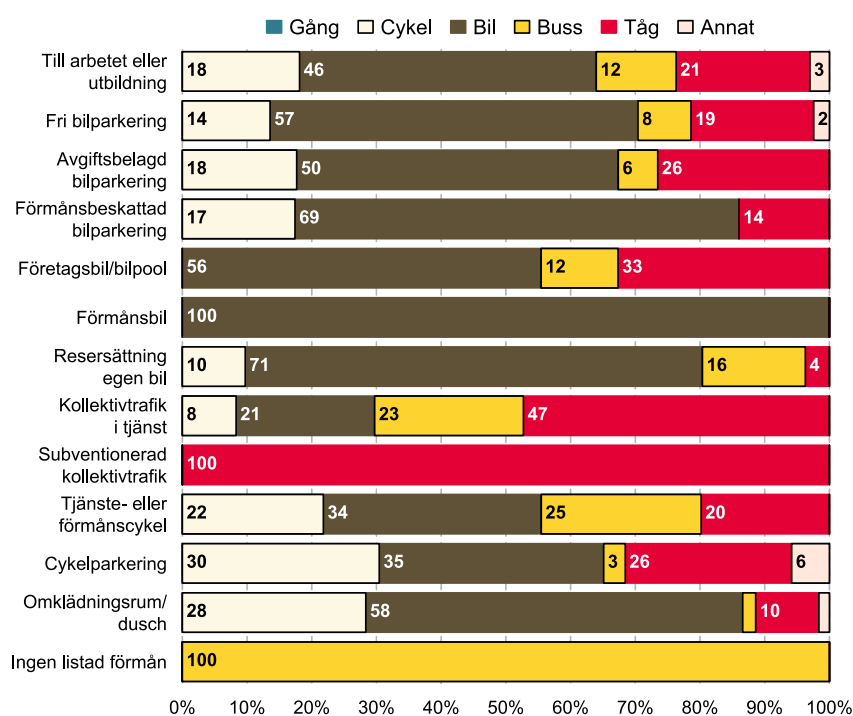
Figur 28 visar ärendefördelningen, fördelat på kön och totalt sett, för resor gjorda av boende i Burlövs kommun och Skåne i stort. Kategorin specifika ärenden innefattar att besöka vårdcentral, sjukhus, tandläkaren, bank, myndighet samt hämta eller lämna post.



Figur 28. Ärendefördelning per kön och totalt sett i Burlövs kommun och Skåne i stort: n = 429

Reserelaterade förmåner på arbets- eller utbildningsplatsen

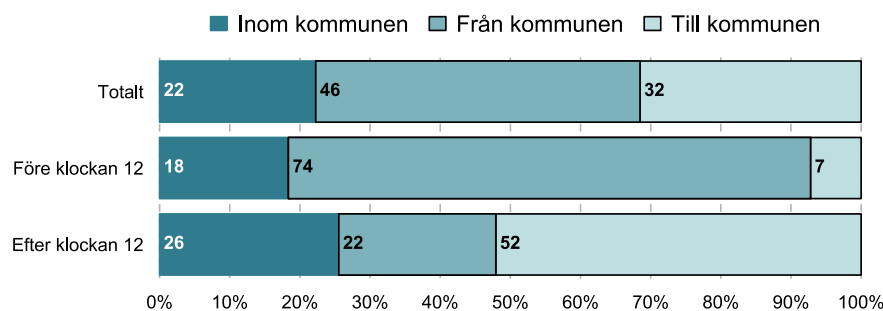
Figur 29 visar färdmedelsfördelning endast för resor till arbetet eller utbildningsplatsen baserat på olika reserelaterade förmåner vid just arbets- eller utbildningsplatsen gjorda av boende i Burlövs kommun. Exempelvis kan fri bilparkering, företagsbil, möjlighet till dusch och ombyte samt ersättning för resor med egen bil i tjänsten påverka vilket färdmedel som används. I de fall en rad är tom innebär det att inte finns någon resa gjord av en respondent som har rapporterat just den förmånen som existerande på sin arbets- eller utbildningsplats. Den övergripande färdmedelsfördelningen för resor till arbets- eller utbildningsplatsen presenteras högst upp som referens. Notera att färdmedelsfördelningen för varje förmån i sig kan baseras på ganska få resor.



Figur 29. Färdmedelsfördelning för resor till arbets- eller utbildningsplatsen uppdelat efter reserelaterade förmåner via arbets- eller utbildningsplatsen i Burlövs kommun: r = 96

Reserelationer

I figur 30 presenteras andelen resor som görs inom, från och till kommunen. Den översta raden visar totalen för samtliga resor gjorda av de boende i Burlövs kommun. De två understa raderna visar endast resor med start före och efter klockan 12, detta för att fånga skillnader i förflyttningarnas mönster över dygnet. Befolkningen i Burlövs kommun gör 22 procent av resorna inom kommunen totalt sett.



Figur 30. Andelen resor gjorda av boende i Burlövs kommun som sker inom, från och till kommunen: n = 302

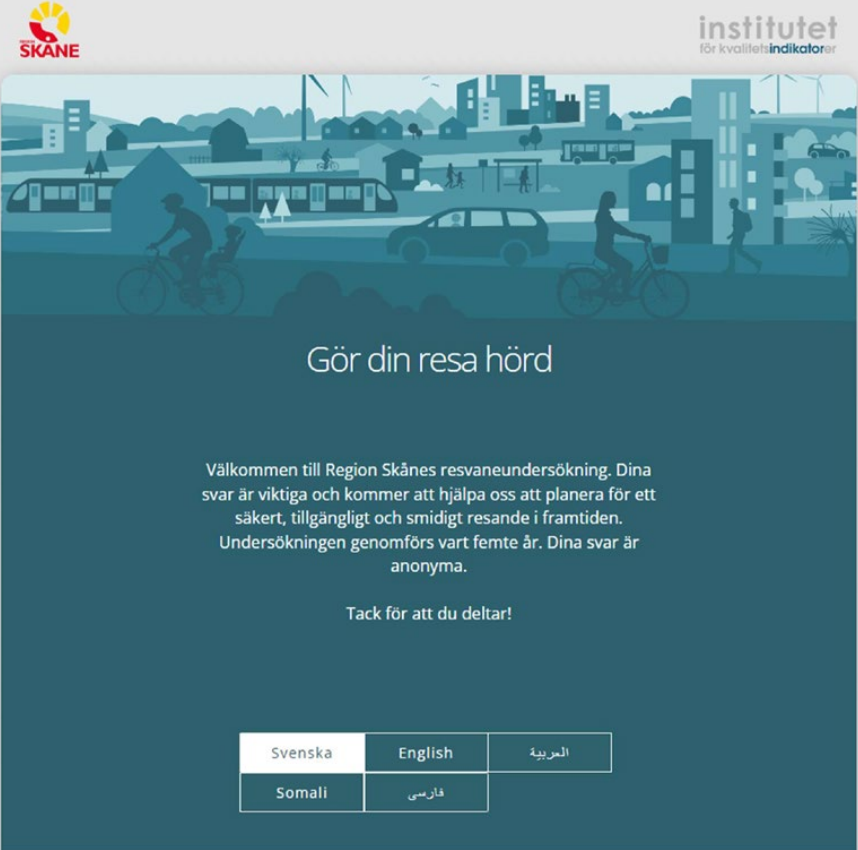
Kommunens fem vanligaste reserelationer baserat på antalet resor per dag redovisas i tabell 3. Resor gjorda med kollektivtrafik är definierade som de resor där det huvudsakliga färdmedlet är buss, spårvagn, tåg, taxi eller färdtjänst, för den angivna reserelationen. Antalet resor är avrundade så värden lägre än 1000 har avrundats till närmsta tiotal och värden över 1000 till närmsta hundratal. Kollektivtrafikens andelar är avrundade till hela procent. För Burlövs kommun är den största reserelationen den från Burlövs kommun till Malmö stad och därefter den inom kommunen. Dessa fem reserelationer beräknas utgöra ungefär 64 procent av alla resor i kommunen.

Tabell 3. Burlövs kommun fem vanligaste reserelationer baserat på antal resor per dag. Andelar kollektivtrafiken är angivet i procent.

Från	Till	Antal resor	Andel kollektivtrafik
Burlöv	Malmö	5 700	36
Burlöv	Burlöv	5 500	4
Malmö	Burlöv	3 300	31
Burlöv	Lund	1 800	60
Lund	Burlöv	950	42

Bilaga 1. Enkäten

En kopia av enkäten i sin helhet bifogas som bilaga.



SKÅNE

institutet
för kvalitetsindikatorer

Gör din resa hörd

Välkommen till Region Skånes resvaneundersökning. Dina svar är viktiga och kommer att hjälpa oss att planera för ett säkert, tillgängligt och smidigt resande i framtiden. Undersökningen genomförs vart femte år. Dina svar är anonyma.

Tack för att du deltar!

Svenska	English	العربية
Somali	فارسي	

Har du körkort för bil?

Ja	Nej
----	-----

Hur många personer i ditt hushåll har körkort för bil?

Räkna även med dig själv.

Inga	1 person	2 personer	3 personer+
------	----------	------------	-------------

Har många bilar har ditt hushåll tillgång till?

Räkna även med eventuella leasing- och förmånsbilar men inte bilpool.

Inga bilar	1 bil	2 bilar	3 bilar+
------------	-------	---------	----------

Kan du i allmänhet åka/köra bil när du behöver?

Räkna nu även med eventuell bilpool men inte taxiresor.

Ja, alltid	Ja, för det mesta	Ja, ibland	Nej, sällan	Nej, aldrig
------------	-------------------	------------	-------------	-------------

Har du tillgång till cykel?

Ja, alltid	Ja, för det mesta	Ja, ibland	Nej, sällan	Nej, aldrig
------------	-------------------	------------	-------------	-------------

Vilken typ av biljett använder du oftast när du reser kollektivt i Skåne?

- Periodbiljett - 30 dagar
- Periodbiljett - Flex 10/30
- 24-timmarsbiljett
- Enkelbiljett
- Biljett med platsbokning
- Skolbiljetten / Ungdomsbiljetten
- Seniorbiljetten / Servicerebiljetten
- Annat (inkl. sommarbiljett)
- Reser aldrig kollektivt







Om dig och ditt hushåll

Hur många personer är ni i ditt hushåll?

Räkna både vuxna och barn som bor i hushållet

1	2	3	4	5	6	7	8	9+
---	---	---	---	---	---	---	---	----

◀ ▶



Om dig och ditt hushåll

Vilken ålder har personerna i ditt hushåll?

Person 1 (du själv)

0-6 år	7-10 år	11-15 år	16-18 år	19-64 år	65-74 år	75+ år
--------	---------	----------	----------	----------	----------	--------

Person 2

0-6 år	7-10 år	11-15 år	16-18 år	19-64 år	65-74 år	75+ år
--------	---------	----------	----------	----------	----------	--------

Person 3

0-6 år	7-10 år	11-15 år	16-18 år	19-64 år	65-74 år	75+ år
--------	---------	----------	----------	----------	----------	--------

Person 4

0-6 år	7-10 år	11-15 år	16-18 år	19-64 år	65-74 år	75+ år
--------	---------	----------	----------	----------	----------	--------

◀ ▶



Om dig och ditt hushåll

Vilken är din huvudsakliga sysselsättning?

Om du har två sysselsättningar på 50%, välj då två alternativ.

- Lönearbetar / egen företagare
- Studerar
- Pensionär
- Föräldraledig
- Sjukskriven
- Arbetsökande
- Annat

Vilken är din högsta avslutade utbildning?

- Grundskola / folkskola
- Gymnasium / realskola
- Eftergymnasial utbildning, annan än högskola / universitet
- Utbildning på högskola / universitet

Ange den sammanlagda månadsinkomsten för samtliga personer i ditt hushåll före skatt.

Studiemedel (bidrag+lån) och pension ska räknas men inte bidrag som t.ex. barn- och bostadsbidrag.

- 10 000 eller mindre
- 10 001 - 20 000
- 20 001 - 30 000
- 30 001 - 40 000
- 40 001 - 50 000
- 50 001 - 60 000
- 60 001 - 70 000
- 70 001 - 80 000
- 80 001 - 90 000
- Mer än 90 000
- Vet ej / Vill ej uppge



Hur bor du?

Flerfamiljshus (lägenhet)

Fristående en- eller tvåfamiljshus (villa/gård)

Radhus/kedjehus

Annat

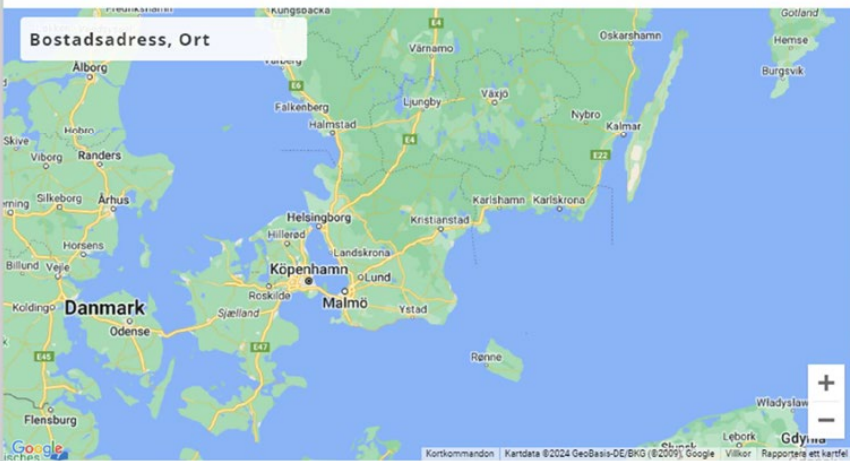
 

Om dig och ditt hushåll

Vilken är din bostadsadress?

Sök efter din adress i fältet "Bostadsadress, Ort" och välj i listan

Bostadsadress, Ort



Kortkommandon | Kartdata ©2024 GeoBasis-DE/BKG (©2009) Google | Villkor | Rapportera ett kartfel


Om dig och ditt hushåll

Vilken är din bostadsadress?

Sök efter din adress i fältet "Bostadsadress, Ort" och välj i listan Rensa adress

storgatan|

- 📍 Storgatan Malmö, Sverige
- 📍 Storgatan Staffanstorps, Sverige
- 📍 Storgatan Lomma, Sverige
- 📍 Storgatan Svedala, Sverige
- 📍 Storgatan Arlov, Sverige




Arbete / studier

Finns något av följande på din arbetsplats / studieplats som du har tillgång till?

Välj **alla** som stämmer:

- Fri bilparkering
- Bilparkering mot avgift
- Formånsbeskattad parkering
- Företagsbil
- Bilpoolsbil
- Förmånsbil
- Ersättning för resor med egen bil i tjänsten
- Biljett för tjänsteresor med kollektivtrafik
- Subventionerad biljett för privata resor med kollektivtrafik
- Tjänstcykel
- Förmånscykel
- Cykelparkering med möjlighet att låsa fast cykeln på betryggande sätt
- Duschrum och omklädningsmöjligheter
- Inte något av ovanstående alternativ
- Arbetar / studerar inte



Dina resor föregående onsdag

Gjorde du några förflyttningar / resor under den senaste passerade onsdagen (före 22 september)?

Med förflyttning menas att du tagit dig från en plats till en annan för att göra ett ärende vid målet.

Ja

Nej, jag var hemma eller på samma plats hela dagen

Var startade du din dag under den senaste passerade onsdagen (före 22 september)?

I min bostad (Storgatan 1, 211 41 Malmö, Sverige)

Någon annanstans (fyll i nedan)

Inga förflyttningar

Vad var orsaken till att du inte gjorde några förflyttningar?

Jag hade inga speciella ärenden

Sjukdom

Vård av sjukt barn / föräldraledig

Arbetade eller studerade hemma

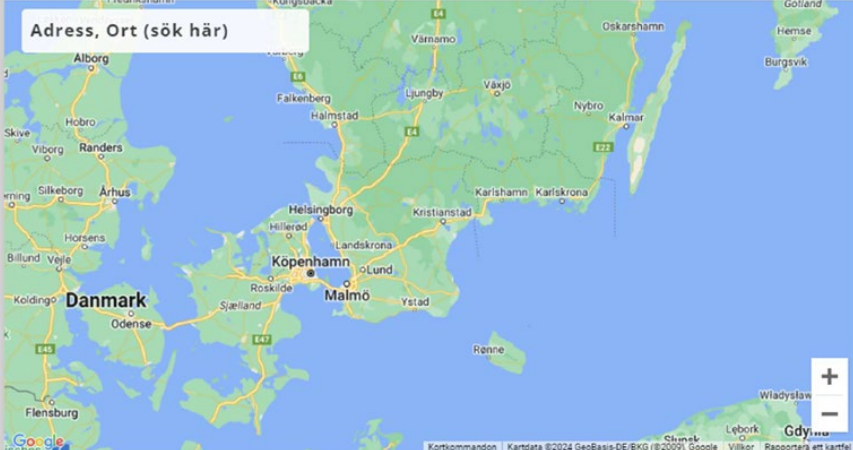
Annat

◀ ▶

Adressen / platsen där du påbörjade din dag:

Rensa adress

Om du valt i min bostad hämtas adressen automatiskt från tidigare svar. Tryck på fältet annars på fältet "Adress, Ort (sök här)" för att söka.



Adress, Ort (sök här)

Kortkommandon | Kartdata ©2024 GeoBasis-DE/EXG (©2009), Google | Villkor | Rapportera ett kartfel

Dina resor föregående onsdag

Nu ska du fylla i alla förflyttningar du gjorde under den senaste passerade onsdagen (före 22 september), även om det skiljer sig från hur du normalt brukar resa.

(På grund av den pågående trafikomläggningen ber vi dig att fylla i resor som skett före 22 september 2023)

Känner du dig osäker, titta gärna hur du ska göra i filmen nedan. Klicka på bilden så startar filmen.

Instruktionsfilm




Illustration of a cityscape with a water tower, a church, a train, and a person walking, with a play button icon.

Vilket var ditt ärende?

Valj det ärende som stämmer bäst:

Valj ärende ->

Hur dags startade du? **...och när kom du fram?** **Restid i minuter (automatisk)**

07:00 ⌵ 07:00 ⌵ 0

Tänk tillbaka på din första förflyttning / resa den senaste passerade onsdagen (före 22 september)

Med förflyttning menas att du tagit dig från en plats till en annan för att göra ett ärende vid målet.

Räkna inte med förflyttningar som en promenad, löptur eller att rasta hunden - d.v.s. där förflyttningen är själva ärendet.

Vilket var ditt ärende?

Valj det ärende som stämmer bäst:

Valj ärende ->

- Valj ärende ->
- Till bostaden
- Arbete / skola / skjuts -
- Till arbetsplatsen
- Resor / ärende / möte i tjänsten
- Till skola / utbildning
- Hämta / lämna barn
- Hämta / lämna / skjutsa (ej barn)
- Inköp / vård / ärenden -
- Hämta / lämna paket
- Inköp av livsmedel
- Annat inköp
- Vårdcentral / sjukhus / tandvård
- Bank / myndighet
- Fritid, nöje & vänner -
- Motion / friluftsliv / träning
- Nöje / fritidsaktivitet (ex. restaurang / kultur)
- Besöka släkt och vänner
- Annat ärende

Restid i minuter (automatisk)

0

sök efter en adress Rensa adress

dag.

Hur dags startade du? **...och när kom du fram?** **Restid i minuter (automatisk)**

07:00 ⌵ 07:00 ⌵ 0

07 00

08

09

10

11 01

12 02

13 03

Vilket var ditt ärende?

Valj det ärende som stämmer bäst:

Valj ärende ->

Restid i minuter (automatisk)

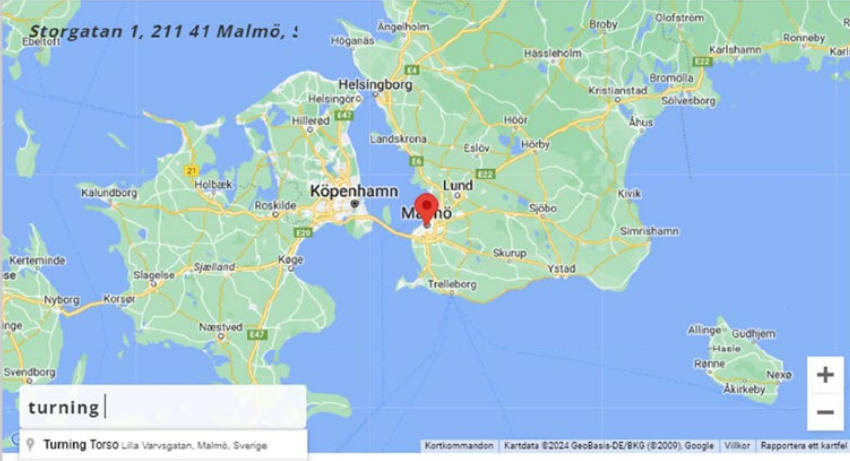
0

sök efter en adress Rensa adress

dag.

Var avslutade du förflyttningen / resan?

Tryck på sökfältet "Adress, ort (sök här)" längst ner i kartan och sök efter en adress eller plats. Adressen högst upp är platsen där du påbörjade din dag.



Ang de användes vid din förflyttning / resa:

Ange färdstätt i den ordning de användes vid din förflyttning / resa:

Exempel:
Om du promenerade till busshållplatsen för att sedan ta bussen kryssar du "Gång" som 1:a och "Buss" som 2:a färdstätt. Gick du sedan från bussen till din destination blir "Gång" 3:e färdstätt, och "Inget ytterligare" 4:e färdstätt.

1:a färdstätt

2:a färdstätt

3:e färdstätt

4:e färdstätt

5:e färdstätt

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

Ange färdstätt i den ordning de användes vid din förflyttning / resa:

Exempel:
Om du promenerade till busshållplatsen för att sedan ta bussen kryssar du "Gång" som 1:a och "Buss" som 2:a färdstätt. Gick du sedan från bussen till din destination blir "Gång" 3:e färdstätt, och "Inget ytterligare" 4:e färdstätt.

1:a färdstätt

2:a färdstätt

3:e färdstätt

4:e färdstätt

5:e färdstätt

Välj färdmedel ->

- Välj färdmedel ->
- Inget ytterligare
- Gång
- Cykel -
- Vanlig cykel
- Elcykel
- Elsparkcykel
- Bil / Mc -
- Bil (förare)
- Bil (passagerare)
- MC / Moped
- A-traktor / EPA
- Taxi / färdtjänst -
- Taxi
- Färdtjänst
- Kollektivt -
- Regionbuss
- Stadsbuss
- Spårvagn
- Tåg

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

Ange färdstätt i den ordning de användes vid din förflyttning / resa:

Exempel:
Om du promenerade till busshållplatsen för att sedan ta bussen kryssar du "Gång" som 1:a och "Buss" som 2:a färdstätt. Gick du sedan från bussen till din destination blir "Gång" 3:e färdstätt, och "Inget ytterligare" 4:e färdstätt.

1:a färdstätt

2:a färdstätt

3:e färdstätt

4:e färdstätt

5:e färdstätt

Välj färdmedel ->

- Cykel -
- Vanlig cykel
- Elcykel
- Elsparkcykel
- Bil / Mc -
- Bil (förare)
- Bil (passagerare)
- MC / Moped
- A-traktor / EPA
- Taxi / färdtjänst -
- Taxi
- Färdtjänst
- Kollektivt -
- Regionbuss
- Stadsbuss
- Spårvagn
- Tåg
- Flyg
- Båt
- Annat



Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

Du uppgav att du reste kollektivt under dagen.

Vilken sorts biljett reste du på?

- Periodbiljett - 30 dagar
- Periodbiljett - Flex 10/30
- 24-timmarsbiljett
- Enkelbiljett
- Biljett med platsbokning
- Skolbiljetten / Ungdomsbiljetten
- Seniorbiljetten / Servicerebiljetten
- Annat



◀ ▶

Stort tack för din medverkan!

Detta var vår sista fråga. Gå vidare för att skicka in dina svar.

Backa **Avsluta**

Tack för din medverkan!

Alla dina svar har sparats.

Region Skånes uppdrag är att främja hälsa, hållbarhet och tillväxt i Skåne. Vår uppgift inom regional utveckling är att skapa förutsättningar för att lösa samhällsutmaningar som handlar om jobben, miljön och människors hälsa. Genom att arbeta med de sociala och fysiska faktorerna som påverkar såväl tillväxten, klimatet som den enskilde skåningens hälsa, skapar vi en attraktiv och innovativ region. På så sätt gör vi dagligen skillnad för Skåne och skåningarnas framtid.

Region Skåne
291 89 Kristianstad
Telefon: 044-309 30 00
utveckling.skane.se

