

A circular background image showing a bus stop scene. On the right, a green bus with the number 7148 is visible. On the left, there is a bus stop shelter with a green sign and a trash can. The ground is paved with cobblestones and scattered with yellow autumn leaves. The background is slightly blurred.

# Resvaneundersökning 2024

En befolkningsundersökning om resvanor i  
Region Sörmland

GENOMFÖRD AV ORIGO GROUP  
NOVEMBER 2024

**Origo Group**

# Innehåll

|                                |           |
|--------------------------------|-----------|
| <b>Sammanfattning</b>          | 2         |
| Fakta om respondenterna        | 7         |
| <b>Resultat</b>                |           |
| Allmänna resvanor              | 9         |
| Trafikmiljön                   | 27        |
| Resandet en typisk dag         | 33        |
| Kollektivt resande             | 40        |
| <b>Fakta om undersökningen</b> | <b>55</b> |

# Sammanfattning



## SAMMANFATTNING

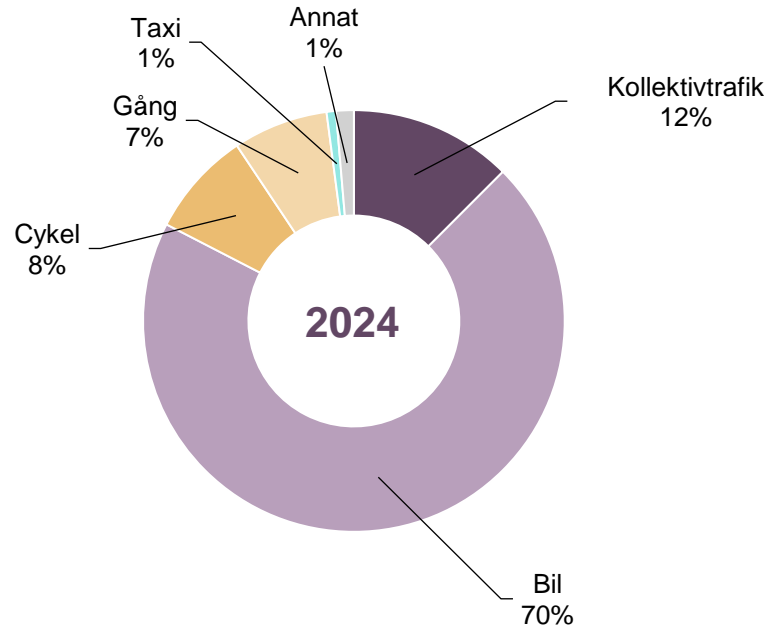
# Färdmedelsfördelning

**Färdmedelsfördelning** avser andelen resor med olika färdssätt och är ett vanligt mått för att kontrollera hur omställningen till ett mer hållbart transportsystem går.

**Resultatet i grafen** till höger avser huvudsakligt färdssätt för resor i Region Sörmland, där anslutningsresor med andra färdmedel kan ingå.

Respondenterna har fått uppge hur många resor de gjort den undersökta dagen och vilka färdmedel som de använde sig av. Om flera färdmedel har nyttjats under en aktuell resa har respondenten fått ange vilket som var det huvudsakliga färdssättet under resan.

**Färdmedelsfördelningar per kommun** redovisas på sidan 36 i rapporten.



## SAMMANFATTNING

### Bil som färdmedel

Bilen är det mest använda färdmedlet bland regionens invånare. Nära hälften använder bil minst fem dagar i veckan, och sju av tio resor sker med bil. Detta gäller i alla kommuner och varierar inte mycket mellan olika områden. Bilresor tenderar också att vara längre än resor med andra färdmedel. Trots bilens dominans prioriterar invånarna den lägst som färdmedel att förbättra, även bland de som ofta använder bil.

### Cykel och gång

Cykel används relativt lite jämfört med andra färdmedel; knappt var tionde cyklar minst fem dagar i veckan och cykel utgör knappt en tiondel av länets resor. Dessutom upplever fyra av tio att cykelmiljön är osäker, vilket kan påverka cyklandet negativt. Däremot är gång betydligt vanligare, och över en tredjedel av invånarna går minst fem dagar i veckan. Trots det utgör gång endast 7 % av länets resor som huvudsakligt färdmedel.

### Kollektivtrafik

Omkring en av tio invånare använder kollektivtrafiken minst fem dagar i veckan. Kollektivtrafiken står för 12 % av alla resor och är det färdmedel som flest invånare tycker borde prioriteras högre. Det finns en stor potential att öka resandet med kollektivtrafiken, särskilt bland de som redan använder den. Många invånare skulle resa mer kollektivt om det blev enklare att kombinera buss eller tåg med cykel eller bil. Trots detta finns flera hinder, såsom att många föredrar bil eller att avgångar och tider inte passar. Kollektivtrafik upplevs också som mindre pålitlig och tillgänglig, och två av tre invånare anser att det inte sparar tid att resa kollektivt.

## SAMMANFATTNING

### Distansarbete och resvanor

Nästan fyra av tio invånare arbetar eller studerar minst någon dag i veckan på distans. Hälften av de som arbetar eller studerar har mer än 10 km till sin arbetsplats eller skola. Generellt gör tre av fyra invånare någon resa per dag, oftast två resor där den andra vanligtvis är en hemresa.

### Hållplatser och tillgänglighet

Tillgången till kollektivtrafik varierar i regionen. Endast en av fem invånare har en hållplats inom 200 meters avstånd, och denna andel är särskilt låg i Gnesta och Trosa. För längre avstånd till hållplatser (500–1 000 meter) är åsikterna delade i frågan om man har nära till hållplatser och stationer, och för avstånd över 1 000 meter är det merparten som inte instämmer i påståendet.

### Upplevd säkerhet

Trafikmiljön upplevs som säker för gång och bil, men mindre säker för cykel och kollektivtrafik. Cykel är det färdmedel där störst andel upplever osäkerhet, vilket kan påverka användningen negativt.

### Motiv och hinder för kollektivt resande

De vanligaste anledningarna till att resa kollektivt är att slippa parkera och att kollektivtrafiken är ett miljövänligare alternativ. För bilister är alkohol också en vanlig anledning att välja kollektivtrafik. De främsta hindren är en preferens för bil samt brist på avgångar och tider som passar.

## SAMMANFATTNING

## Uppföljning av mål för cykelstrategin

Cykeltrafikens färdmedelsandel tenderar ha sjunkit något sedan 2019, medan andelen resta kilometer med cykel, gång och kollektivtrafik tenderar ha ökat något. På grund av metodskillnader mellan mätningarna kan inte exakta jämförelser göras.

**Mål:** År 2030 ska cykeltrafikens färdmedelsandel ha ökat med tio procentenheter jämfört med 2019.

Räknas som andel resor där cykeln är huvudsakligt färdmedel av totala antalet resor som görs. När resultatet från 2019 justeras för att bli jämförbart med respondentgruppen 2024, ser vi att andelen resor där cykeln är det huvudsakliga färdmedlet är 10% istället för 11% som Resvaneundersökningen 2019 visar. Detta beror på att undersökningen 2019 bestod av en yngre respondentgrupp än 2024. Källa för resultat 2024: s37 i denna rapport. Huvudsakligt färdmedel för en resa baseras på en direkt fråga. Källa för resultat 2019: Trafikanalys (2020) — Resvanor i Sverige 2019. Huvudsakligt färdmedel för en resa baseras på vilket färdmedel som använts längst sträcka under en resa.

Resultat 2019

10%

Resultat 2024

8%

**Mål:** År 2030 ska andelen resta kilometer med cykel, till fots och med kollektivtrafik (GCK) i Sörmland ska ha ökat 4 procentenheter jämfört med RVU 2019 utan att cykelns andel minskar.

Räknas genom att summera hur långt alla reser med gång, cykel och kollektivtrafik, som en andel av hur långt alla reser med samtliga färdmedel under en dag.

Källa för resultat 2024: s.40 i denna rapport. Antal resta kilometer räknas upp till hela befolkningen baseras på genomsnittlig reslängd per person i undersökningen.

Källa för resultat 2019: Trafikanalys (2020) – Resvanor i Sverige 2019, åldersgrupp 15-84 år. Andelen resta kilometer med cykel, till fots och med kollektivtrafik, av totala antalet resta kilometer med samtliga färdmedel.

Kategorin cykel, gång eller kollektivt inkluderar svarsalternativen; Buss, tåg, tunnelbana, elcykel eller andra enkla elfordon, cykel, till fots.

Resultat 2019

17%

Resultat 2024

22%

# Fakta om respondenterna

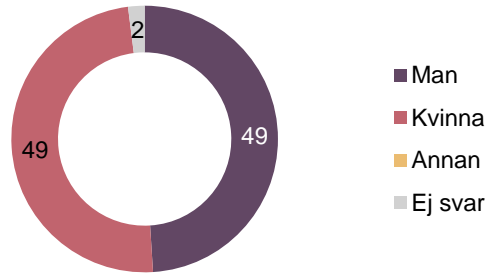
Målgruppen för undersökningen är personer i åldrarna 15–84 år bosatta i Södermanlands län. Av ett bruttourval på 39 953 personer har 8 293 invånare besvarat enkäten, vilket ger en svarsfrekvens på cirka 21 procent.



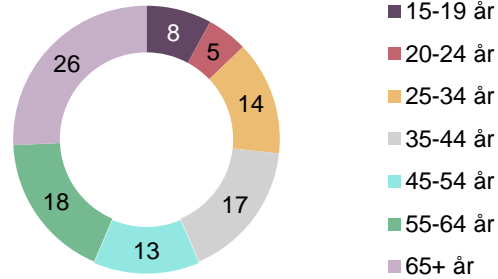


## FAKTA OM RESPONDENTERNA

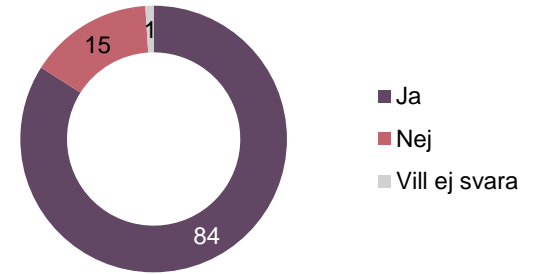
Könstillhörighet (n=8 293)



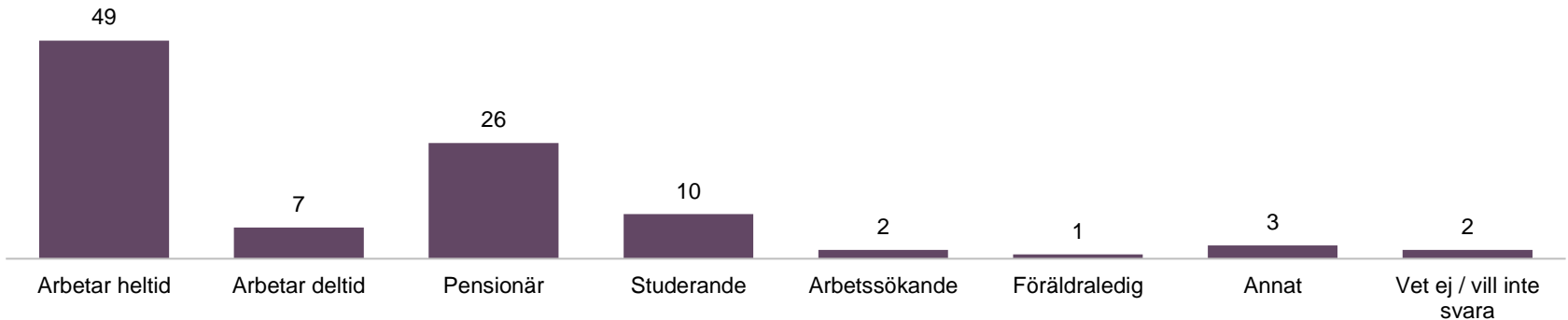
Åldersgrupp (n=8 282)



Har körkort för bil (n=8 293)



Huvudsaklig sysselsättning (n=8 293)



Viktad fördelning, oviktad bas (n).

# Allmänna resvanor

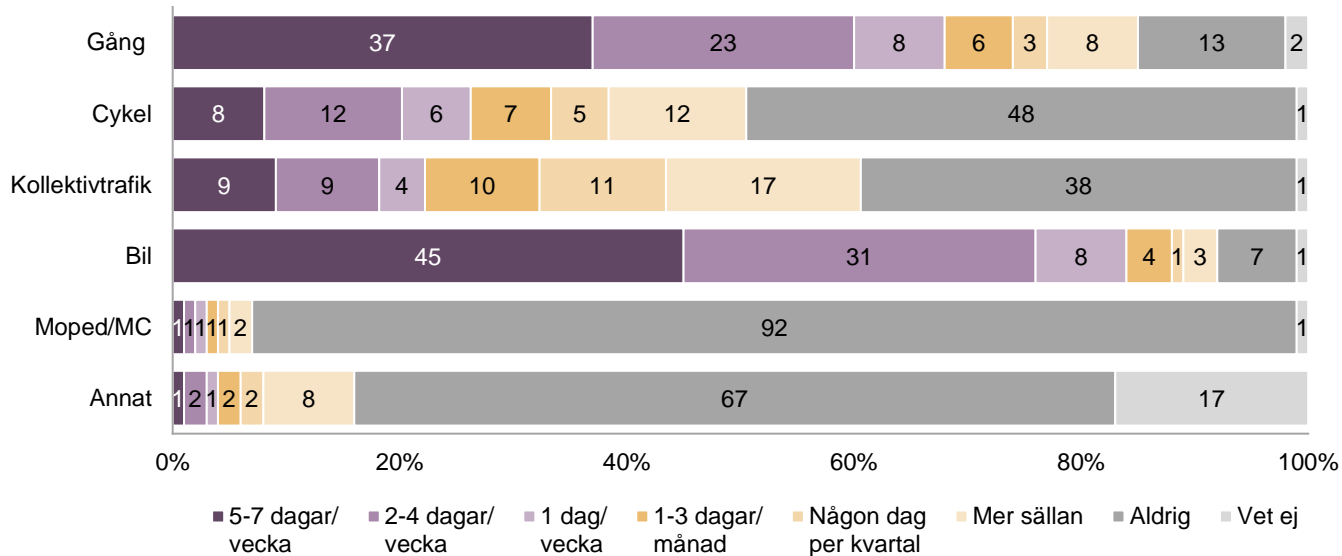
Resefrekvens med olika färdmedel under året och förutsättningar för att resa med olika färdmedel.



## RESEFREKVENNS

Bilen är det mest frekvent använda färdmedlet bland regionens invånare – nära hälften använder bil minst fem dagar i veckan

### Genomsnittlig resefrekvens för helåret



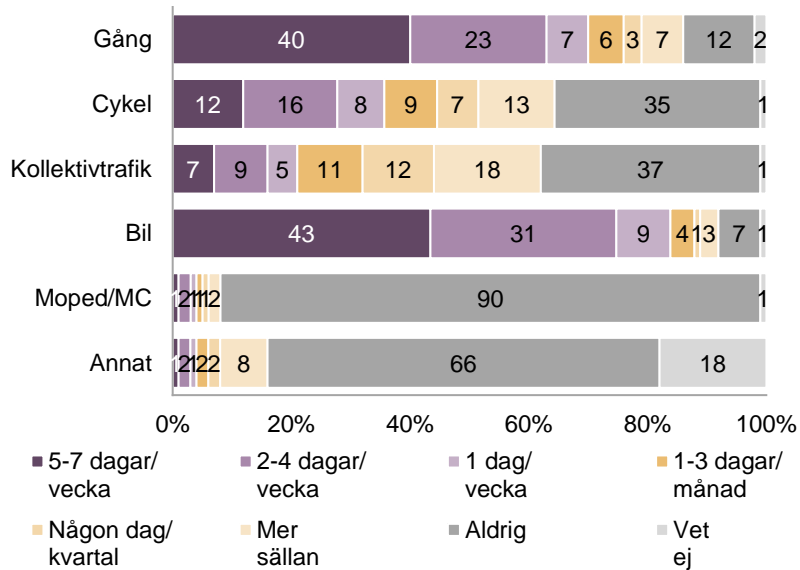
Fråga: Hur ofta använder du följande färdssätt under sommar-/vinterhalvåret?

Bas: Samtliga respondenter (n=8 293).

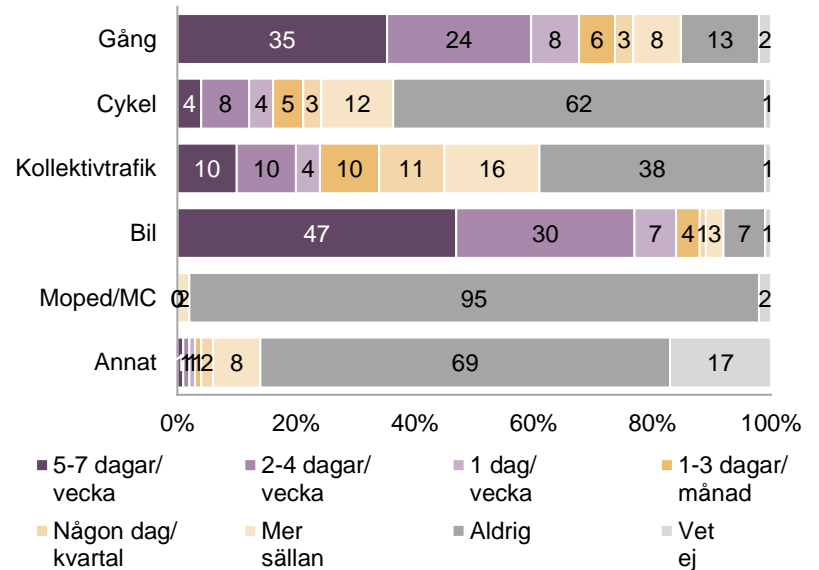
## RESEFREKVENNS

Störst skillnad i resefrekvens mellan sommar och vinter är det för cykel – övriga färdmedel ligger på rätt snarlika nivåer men med något mindre gång och mer kollektivt samt bil under vinterhalvåret

Resefrekvens under sommarhalvåret



Resefrekvens under vinterhalvåret

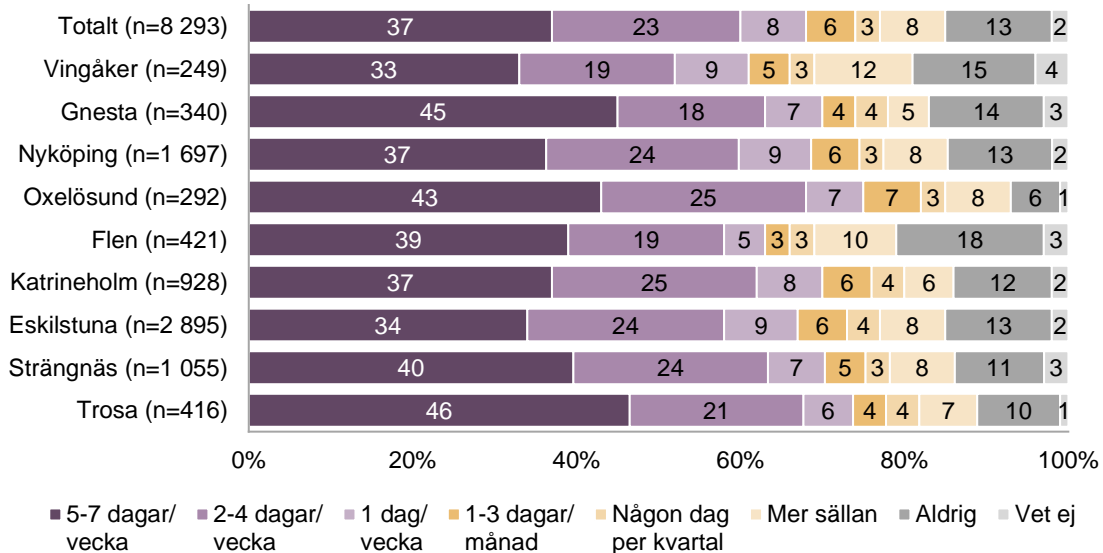


Fråga: Hur ofta använder du följande färdssätt under sommar-/vinterhalvåret?  
 Bas: Samtliga respondenter (n=8 293).

## RESEFREKVENNS – GÅNG

Många regioninvånare går flera gånger i veckan och mer än var tredje går minst fem dagar per vecka

### Genomsnittlig resefrekvens för helåret – Gång



Fråga: Hur ofta använder du följande färdssätt under sommar-/vinterhalvåret? Gång

Bas: Samtliga respondenter.

Gångfrekvensen är högst bland boende i Gnesta, Oxelösund och Trosa. Boende i Flen går i lägst utsträckning.

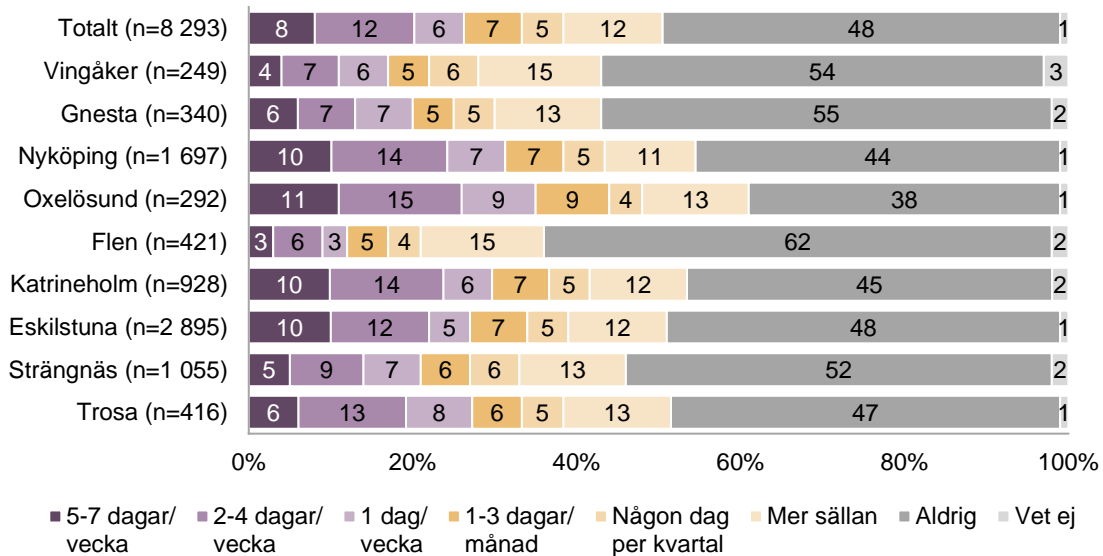
Kvinnor går något oftare än män och sett till ålder så är gångfrekvensen högst bland 15-19 år samt 65-84 år. Personer som har högst 3 km till arbete eller skola och de som inte har tillgång till bil tenderar att gå mer än andra.

Även de mest frekventa fotgängarna (5-7 dagar i veckan) använder sig ofta av andra färdmedel. 65 procent använder något annat färdmedel lika ofta som gång, varav 37 procent åker bil, 12 procent reser kollektivt och 11 procent cyklar.

## RESEFREKVENNS – CYKEL

Resefrekvensen med cykel är relativt låg jämfört med andra färdmedel och totalt en av fyra regioninvånare cyklar minst någon dag i veckan

### Genomsnittlig resefrekvens för helåret – Cykel



Cykeln används mest frekvent i Nyköping, Oxelösund, Katrineholm och Eskilstuna. Boende i Flen använder cykeln i klart lägst utsträckning.

Cykelfrekvensen är ungefär lika hög för kvinnor och män. Sett till åldersgrupper så cyklar man mer i åldrarna 35-64 år och allra minst i gruppen 65-84 år.

Personer som bor i tätort och de som har högst 5 km till arbete eller skola cyklar i klart högre grad än andra invånare.

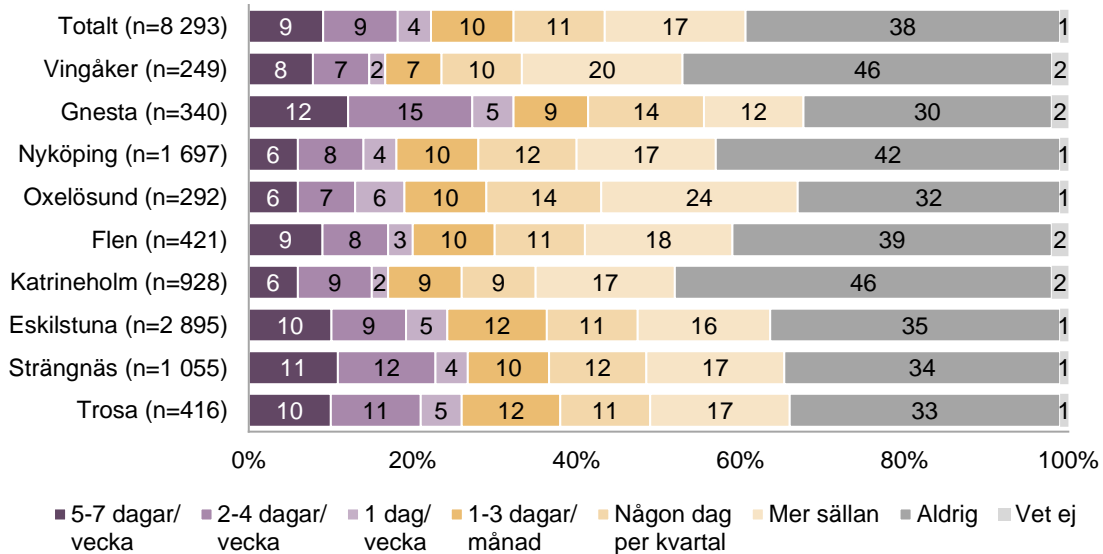
Fråga: Hur ofta använder du följande färdssätt under sommar-/vinterhalvåret? Cykel

Bas: Samtliga respondenter.

## RESEFREKVENNS – KOLLEKTIVTRAFIK

En av tre regioninvånare reser med kollektivtrafiken minst någon gång i månaden och en hög andel reser aldrig med kollektivtrafiken

### Genomsnittlig resefrekvens för helåret – Kollektivtrafik



Resefrekvensen med kollektivtrafik är högst bland boende i Gnesta samt Trosa och lägst bland boende i Katrineholm samt Vingåker.

De yngre invånarna reser oftare med kollektivtrafiken jämfört med de äldre – detta gäller särskilt ungdomar i gymnasieålder (15-19 år) som i hög utsträckning saknar körkort eller tillgång till bil.

Boende i tätort samt de med längst avstånd till arbete/skola (mer än 50 km) tenderar att åka mer kollektivt jämfört med andra.

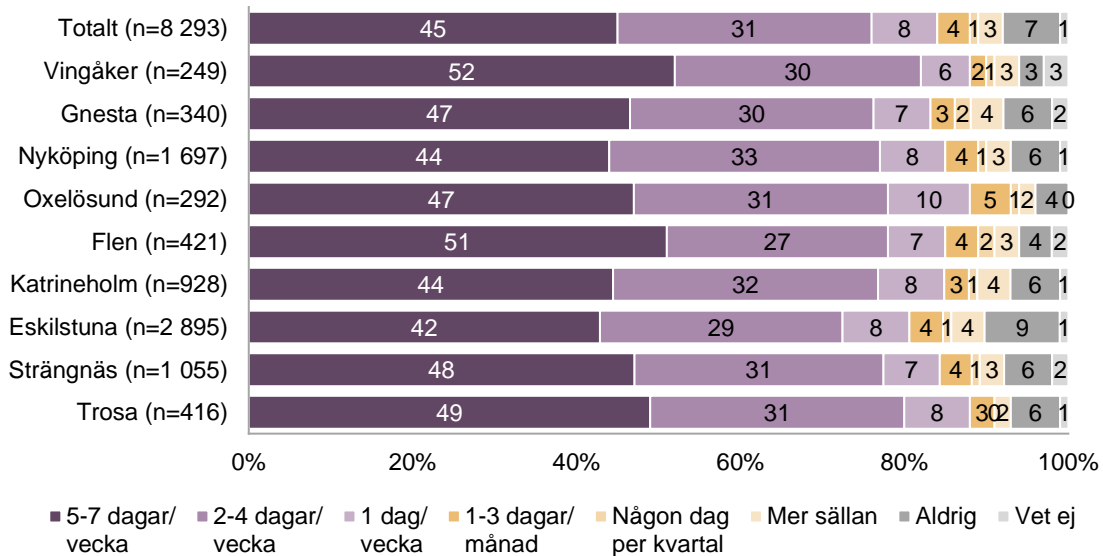
Fråga: Hur ofta använder du följande färdssätt under sommar-/vinterhalvåret? Kollektivtrafik

Bas: Samtliga respondenter.

## RESEFREKVENNS – BIL

Bilen är ett mycket viktigt färdmedel för regionens invånare – majoriteten åker bil minst en gång i veckan och nära hälften minst fem dagar

### Genomsnittlig resefrekvens för helåret – Bil



Resefrekvensen med bil är hög inom alla kommuner och högst bland boende i Vingåker och Flen där drygt hälften åker bil nästan alla dagar i veckan.

Män åker något oftare med bil jämfört med kvinnor. Bilåkandet är mest frekvent i åldrarna 35-64 år och lägst i åldersgruppen 15-19 år.

Boende utanför kommunens centralort åker mer bil och framför allt om man bor utanför någon tätort.

Fråga: Hur ofta använder du följande färdssätt under sommar-/vinterhalvåret? Bil

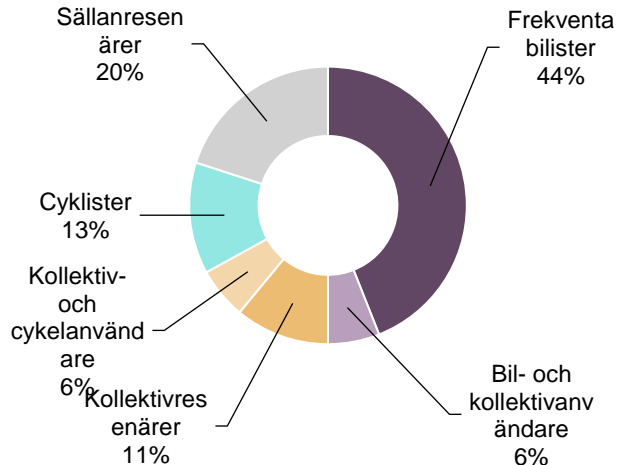
Bas: Samtliga respondenter.



## RESENÄRSTYPER

# Den vanligaste resenärgruppen är Frekventa bilister följt av Sällanresenärer

En fördjupning har gjorts i sex olika resenärsgupper med syfte att identifiera utmärkande drag hos varje grupp och vad som skiljer deras olika resmönster



### Definition av resenärsgupper

Six utmärkande resenärstyper har identifierats utifrån medborgarnas resefrekvens för bil, kollektivtrafik och cykel. Gångtrafikanter finns representerade i alla grupper och har ej klassificerats som en egen grupp, då de som går ofta i hög grad även nyttjar andra färdmedel.



**Frekventa bilister** – Reser minst 5 dagar i veckan med bil och mindre än 1 dag i veckan kollektivt.



**Bil- och kollektivanvändare** – Reser minst 5 dagar i veckan med bil och minst 1 dag i veckan kollektivt.



**Kollektivresenärer** – Reser kollektivt minst 1 dag i veckan och mindre än 5 dagar i veckan med bil samt cyklar mindre än 1 dag i veckan.



**Kollektiv- och cykelanvändare** – Reser kollektivt minst 1 dag i veckan och cyklar minst 1 dag i veckan.



**Cyklister** – Cyklar minst 1 dag i veckan och reser mindre än 5 dagar i veckan med bil samt mindre än 1 dag i veckan kollektivt.



**Sällanresenärer** – Reser mindre än 5 dagar i veckan med bil, mindre än 1 dag i veckan kollektivt samt cyklar mindre än 1 dag i veckan.

## RESENÄRSTYPER – UTMÄRKANDE DRAG



### Frekventa bilister

I denna grupp är män samt personer i åldern 30-64 år överrepresenterade. En något högre andel än genomsnittet bor utanför tätort. Frekventa bilister är den resenärsgrupp som går i minst utsträckning.



### Bil- och kollektivanvändare

Består av såväl män som kvinnor och är i högre grad personer i åldern 15-44 år. En något högre andel än genomsnittet bor utanför tätort. Dessa arbetar/studerar oftare på distans än genomsnittet.



### Kollektivresenärer

I högre grad kvinnor och unga personer i åldern 15-29 år. Dessa bor i tätort och har i lägre grad tillgång till både bil och cykel i hushållet. Denna grupp arbetar/studerar oftare på distans än genomsnittet.



### Kollektiv- och cykelanvändare

Är i högre grad kvinnor samt i åldern 15-44 år. Detta är den grupp som går mest frekvent och har tillgång till bil i lägre utsträckning än genomsnittet. De allra flesta bor i tätort.



### Cyklister

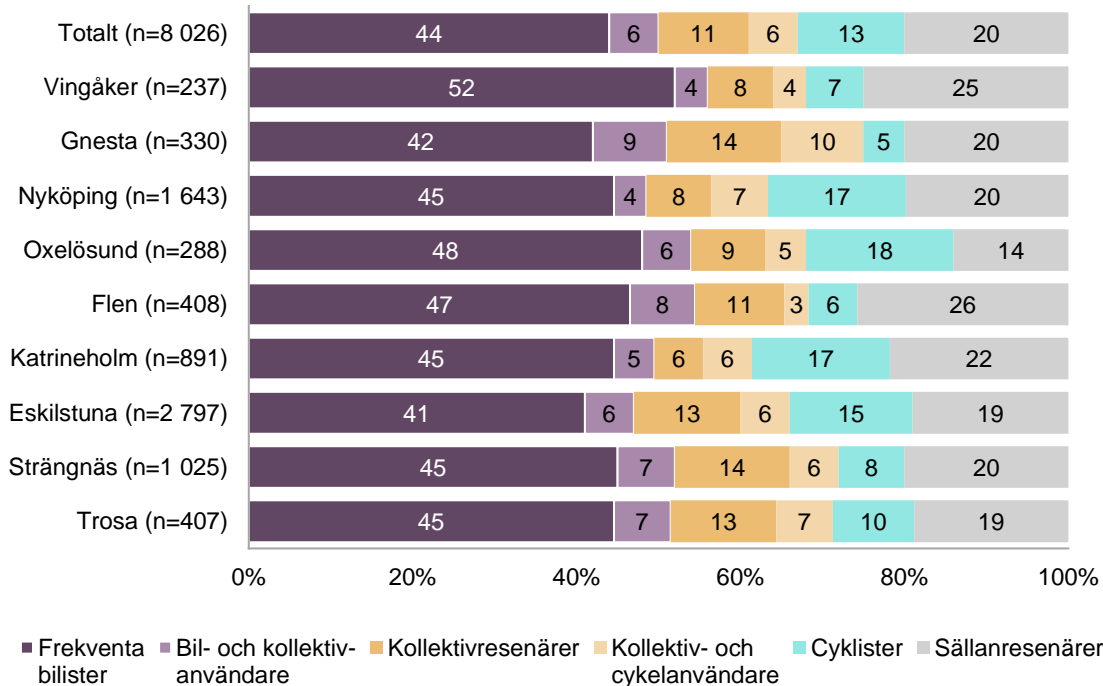
Utgörs i något högre grad av kvinnor samt personer i åldern 45-64 år. Cyklister är den grupp som har närmast till skola/arbete (de flesta inom 5 km) samt närmast till hållplats för kollektivtrafik. De allra flesta bor i tätort.



### Sällanresenärer

Utmärks av att många är i åldern 65-84 år. Kvinnor är även överrepresenterade i gruppen. Dessa personer går i lägre grad än genomsnittet och har i lägre grad tillgång till cykel i hushållet. Gruppen gör även färre resor per dag än övriga resenärsgupper. En något högre andel än genomsnittet bor utanför tätort.

## RESENÄRSTYPER PER KOMMUN

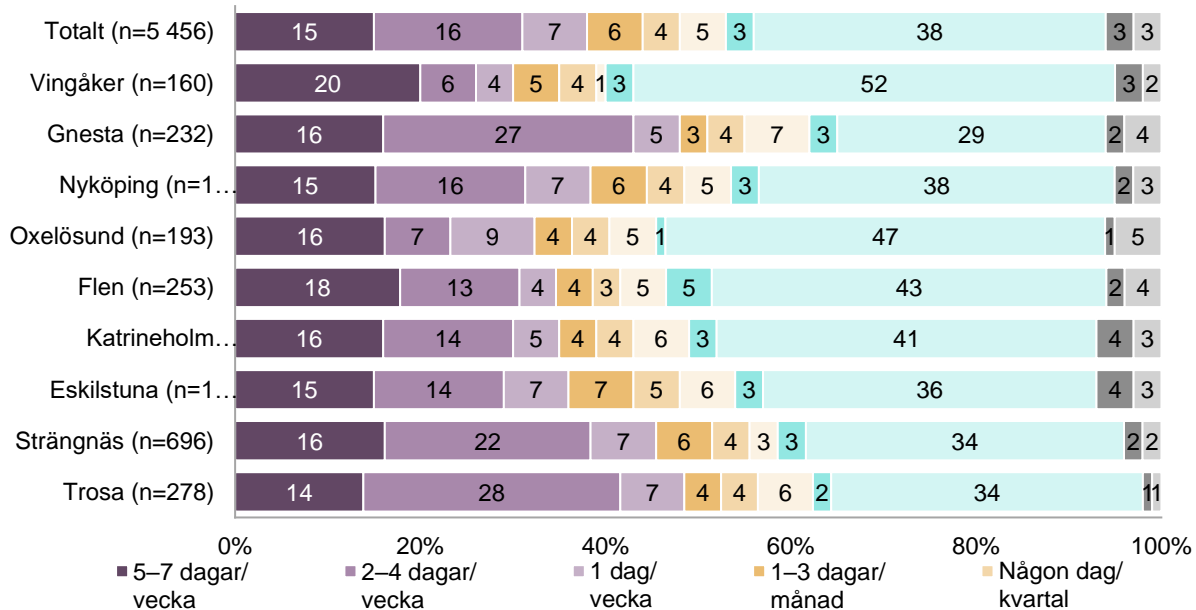


### Utmärkande grupper på kommunnivå

- Vingåker har högst andel **Frekventa bilister**, följt av Oxelösund och Flen.
- Gnesta, Eskilstuna, Strängnäs och Trosa har högst andel **Kollektivresenärer**.
- Nyköping, Oxelösund och Katrineholm har högst andel **Cyklister**.
- Vingåker och Flen har högst andel **Sällanresenärer**.

## DISTANSARBETE

# Nästan fyra av tio arbetar/studerar minst någon dag i veckan på distans



Utmärkande drag för de som arbetar/studerar på distans minst någon gång i veckan:

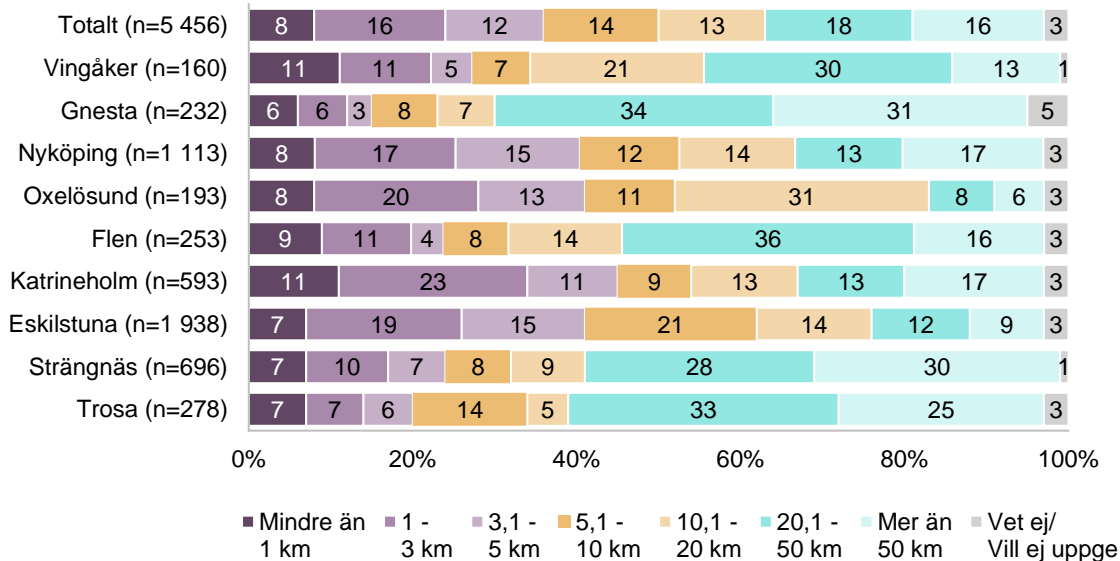
- Boende i Gnesta, Trosa och Strängnäs är överrepresenterade
- Bor i högre utsträckning i tätort
- I högre grad personer i åldern 30-44 år
- Något fler män än kvinnor
- Reser i högre grad 2-4 dagar i veckan med bil respektive med kollektivtrafik

Fråga: Hur ofta arbetar/studerar du på distans?

Bas: Respondenter som arbetar eller studerar som huvudsaklig sysselsättning.

## AVSTÅND TILL ARBETE/SKOLA

Ungefär hälften av de som arbetar eller studerar har mer än 10 km till arbetet/skolan



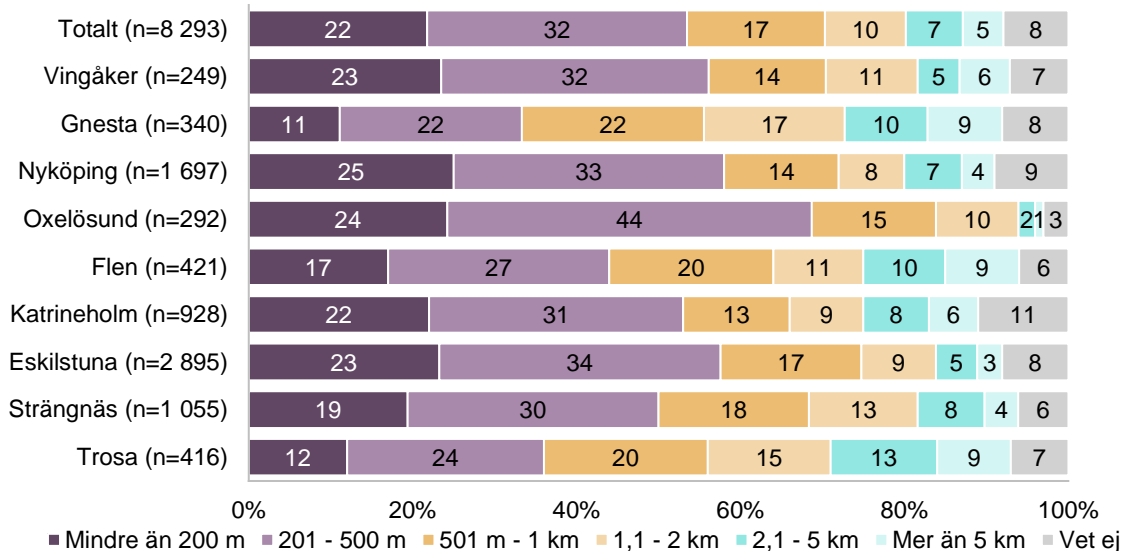
Boende i Gnesta, Flen, Strängnäs och Trosa har i genomsnitt längre till arbete/skola jämfört med övriga kommuner.

Fråga: Hur långt har du till arbetet/skolan?

Bas: Respondenter som arbetar eller studerar som huvudsaklig sysselsättning.

## AVSTÅND TILL HÅLLPLATS

Ungefär en av fem regioninvånare har en hållplats de kan använda inom 200 meters avstånd – andelen är lägre i Gnesta och Trosa, där genomsnittligt avstånd till hållplatser tenderar att vara större än för övriga regioninvånare

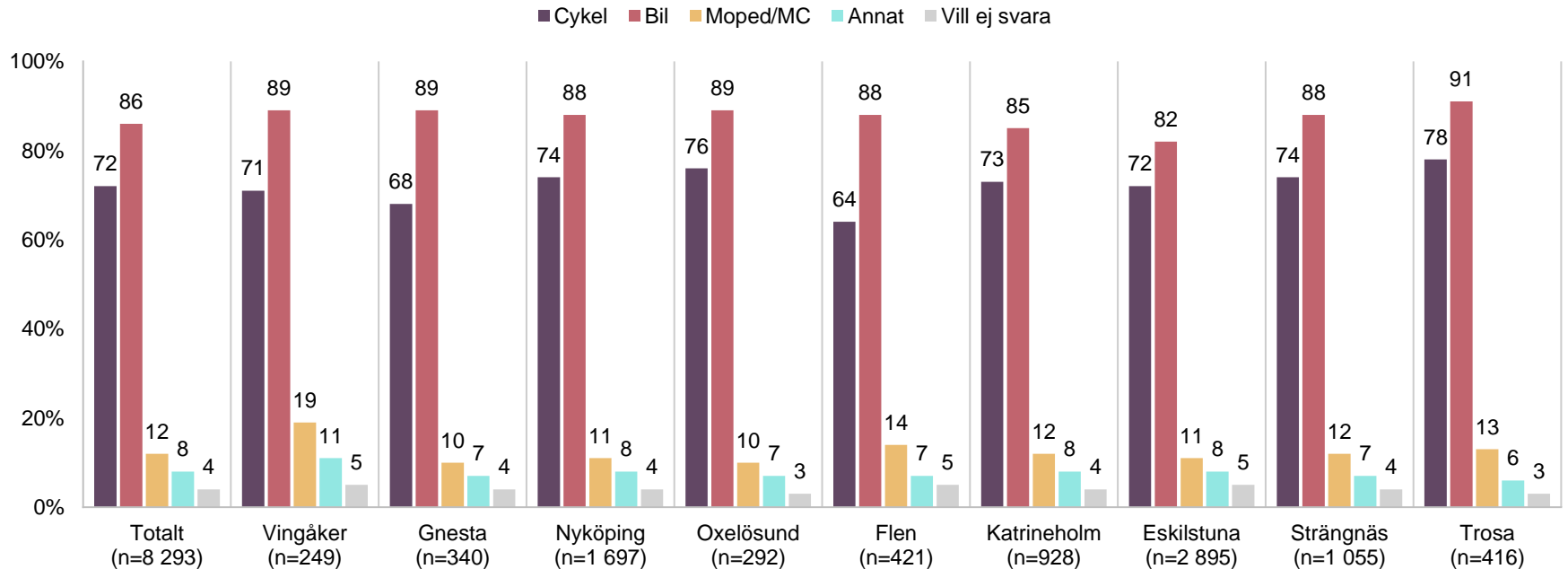


Fråga: Hur långt har du till din hållplats som du använder främst för kollektivtrafiken?

Bas: Samtliga respondenter.

## TILLGÅNG TILL FÄRDMEDEL

# I Trosa har högst andel tillgång till såväl bil som cykel i hushållet

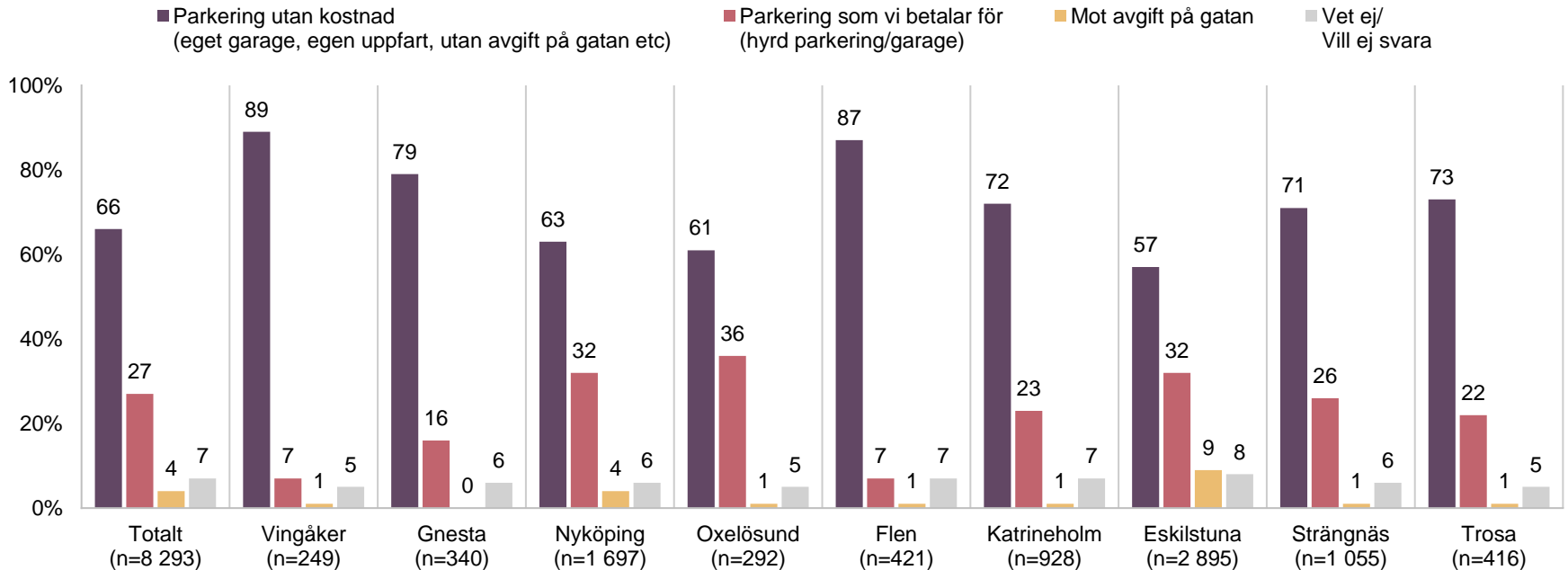


Fråga: Vilka transportmedel har du tillgång till i ditt hushåll?

Bas: Samtliga respondenter.

## PARKERINGSMÖJLIGHETER VID BOSTADEN

I Vingåker, Flen och Gnesta har högst andel tillgång till parkering utan kostnad



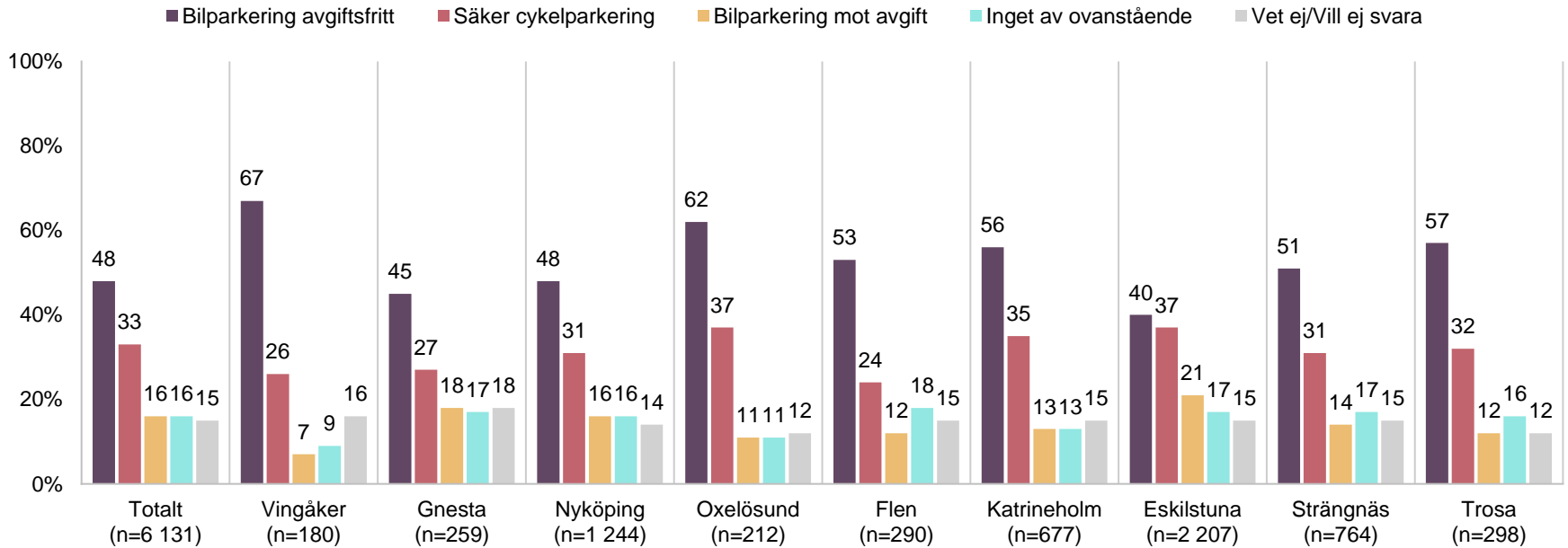
Fråga: Vilka parkeringsmöjligheter för bil har du vid bostaden?

Bas: Samtliga respondenter.



## PARKERINGSMÖJLIGHETER VID ARBETE/SKOLA

Överlag relativt små skillnader mellan kommunerna i vilken grad arbete/skola tillhandahåller parkering



Säker cykelparkering – t ex låst cykelrum, innergård, cykelställ för ramlås eller upplyst under natten.

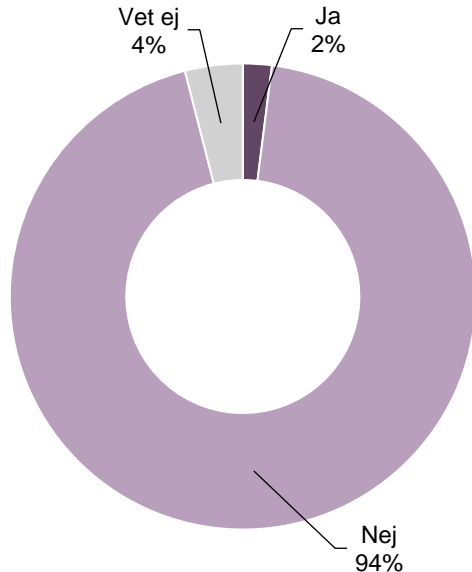
Fråga: Tillhandahåller din arbetsgivare/skola följande?

Bas: Respondenter med arbete eller studerande som huvudsaklig sysselsättning.

## DELTAGIT I BILPOOL

# Få invånare har under senaste året deltagit i en bilpool eller andra tjänster för bildelning

### Deltagit i bilpool eller andra tjänster för bildelning



### Skillnader mellan grupper

- Överlag är det små resultatskillnader mellan olika typer av medborgare i denna fråga, exempelvis utifrån kön och åldersgrupper.
- Bland de som reser med bil mindre frekvent (månadsvis eller några gånger per år) finns det en något högre andel som nyttjat bilpool eller andra tjänster för bildelning.
- Det är även små resultatskillnader sett till de olika kommunerna i regionen, andelen som deltagit varierar mellan två och fyra procent.

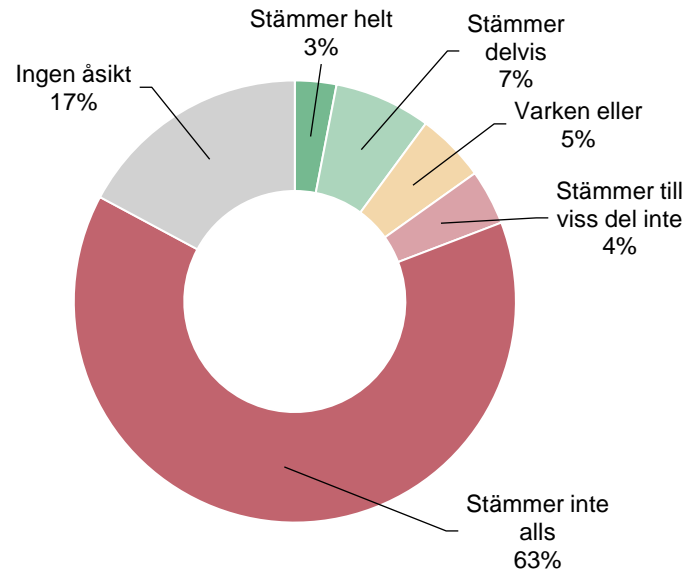
Fråga: Har du deltagit i en bilpool eller andra tjänster för bildelning under det senaste året?

Bas: Samtliga respondenter (n=8 293).

## INTRESSE FÖR BILPOOL

# Var tionde medborgare har intresse för att delta i bilpool eller andra tjänster för bildelning

### Intresse för bilpool eller andra tjänster för bildelning



### Skillnader mellan grupper

- Personer i åldern 30-44 år tenderar att ha ett något större intresse för bilpool eller bildelningstjänster (15 procent svarar stämmer helt eller delvis i frågan). Minst intresse finns i åldersgruppen 65-84 år (6 procent svarar stämmer helt/delvis).
- Bland de som reser med bil mindre frekvent (någon gång i veckan till några gånger per år) finns det en något högre andel som har intresse för bilpool eller bildelningstjänster.
- Det är små resultatskillnader sett till de olika kommunerna i regionen, andelen med intresse varierar mellan åtta och elva procent.
- Bland de som inte alls är intresserade för bilpool eller andra bildelningstjänster är det de allra flesta, 90 procent, som har tillgång till bil i hushållet.

Fråga: Jag är intresserad av att delta i bilpool eller andra tjänster för bildelning  
 Bas: Samtliga respondenter (n=8 293).

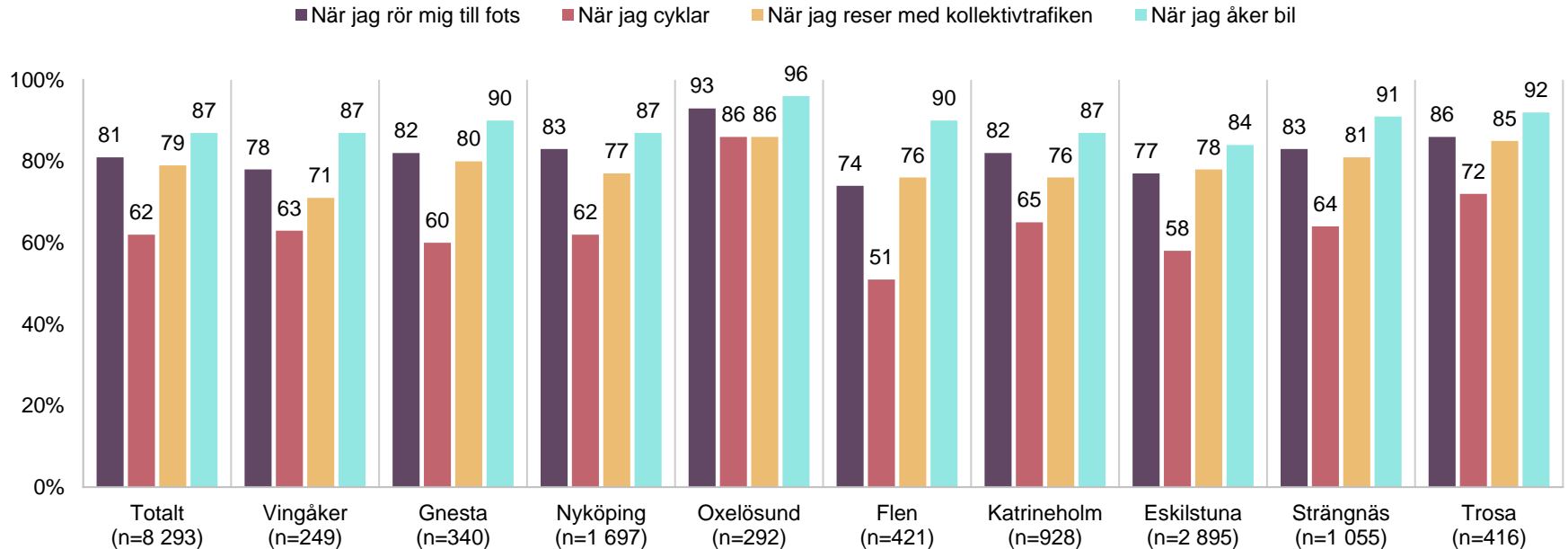
# Trafikmiljön

A photograph of a residential street. The road is paved and runs straight into the distance. On the right side, there is a sidewalk with several large, mature trees. Behind the trees, there are houses with light-colored walls and red-tiled roofs. On the left side, there are more trees and a sidewalk. The sky is blue with some white clouds. The overall scene is a typical suburban residential street.

I detta avsnitt redovisas bland annat hur medborgarna upplever trafikmiljön och vilka färdmedel som man anser bör prioriteras mer

## SÄKER TRAFIKMILJÖ

Trafikmiljön upplevs som säker för de flesta färdmedel, med undantag för cykel där 4 av 10 inte tycker den känns säker

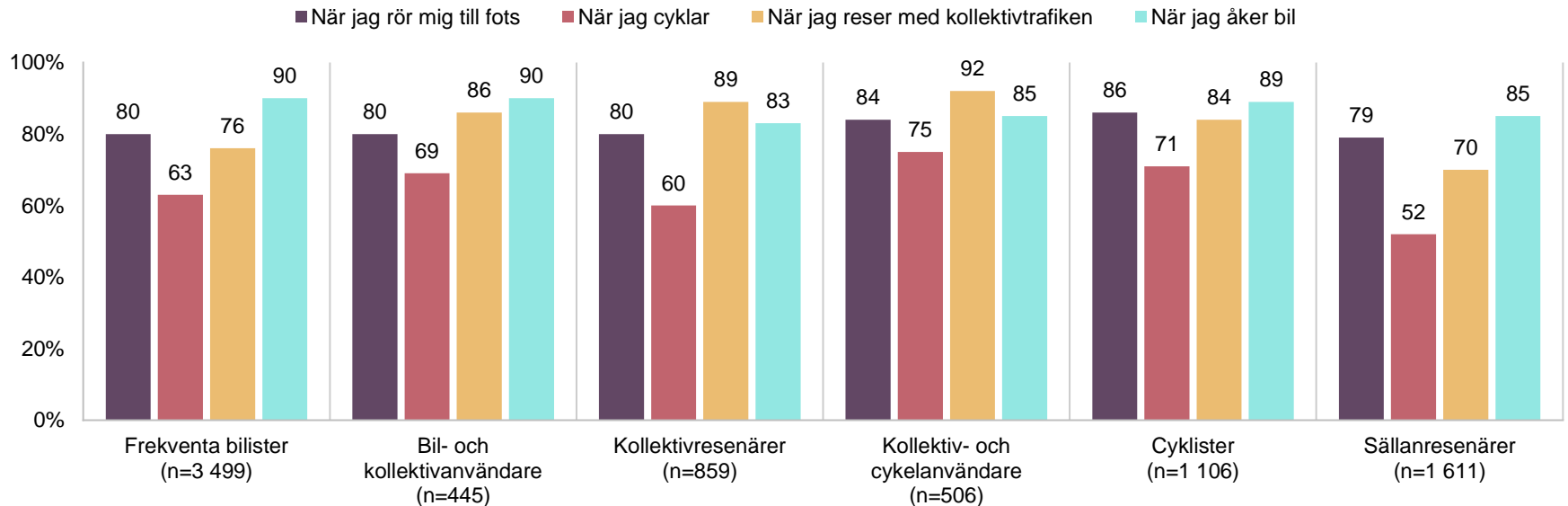


Fråga: Trafikmiljön i min kommun känns säker när jag...

Bas: Samtliga respondenter.

## SÄKER TRAFIKMILJÖ PER RESENÄRSTYP

Upplevd säkerhet vid resor till fots eller med bil ligger på höga nivåer inom alla resenärsgrepp medan det är finns något större variationer gällande cykel och kollektivtrafik

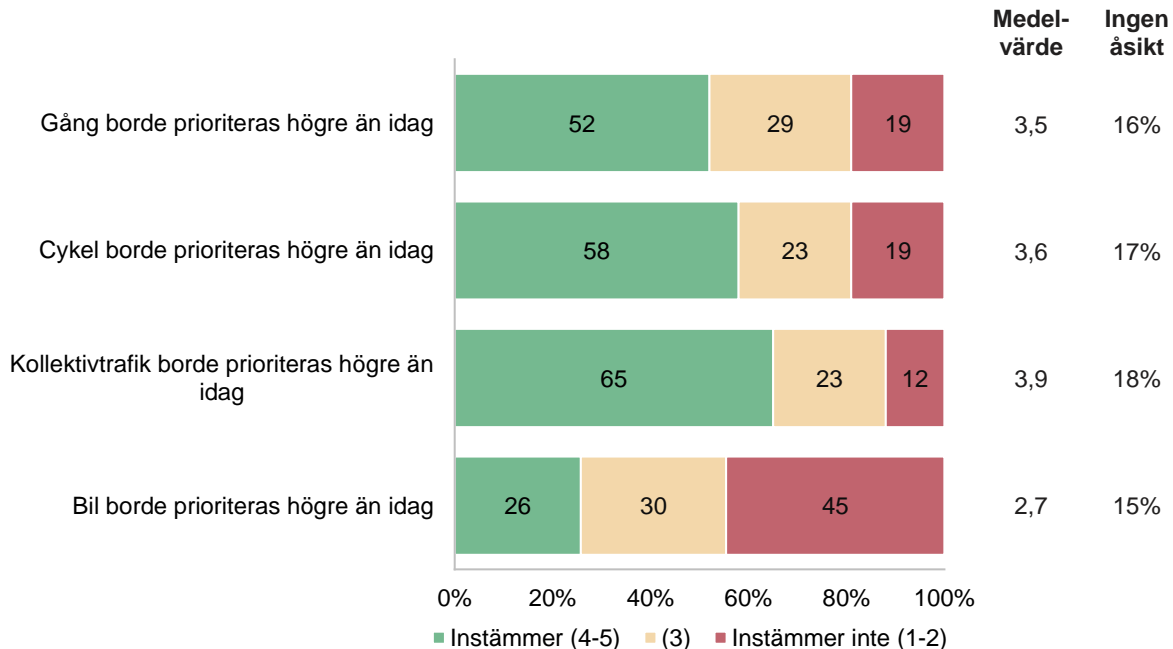


Fråga: Trafikmiljön i min kommun känns säker när jag...

Bas: Samtliga respondenter.

## PRIORITERINGAR AV FÄRDMEDEL

# Kollektivtrafik är det färdmedel som högst andel tycker borde prioriteras högre än idag



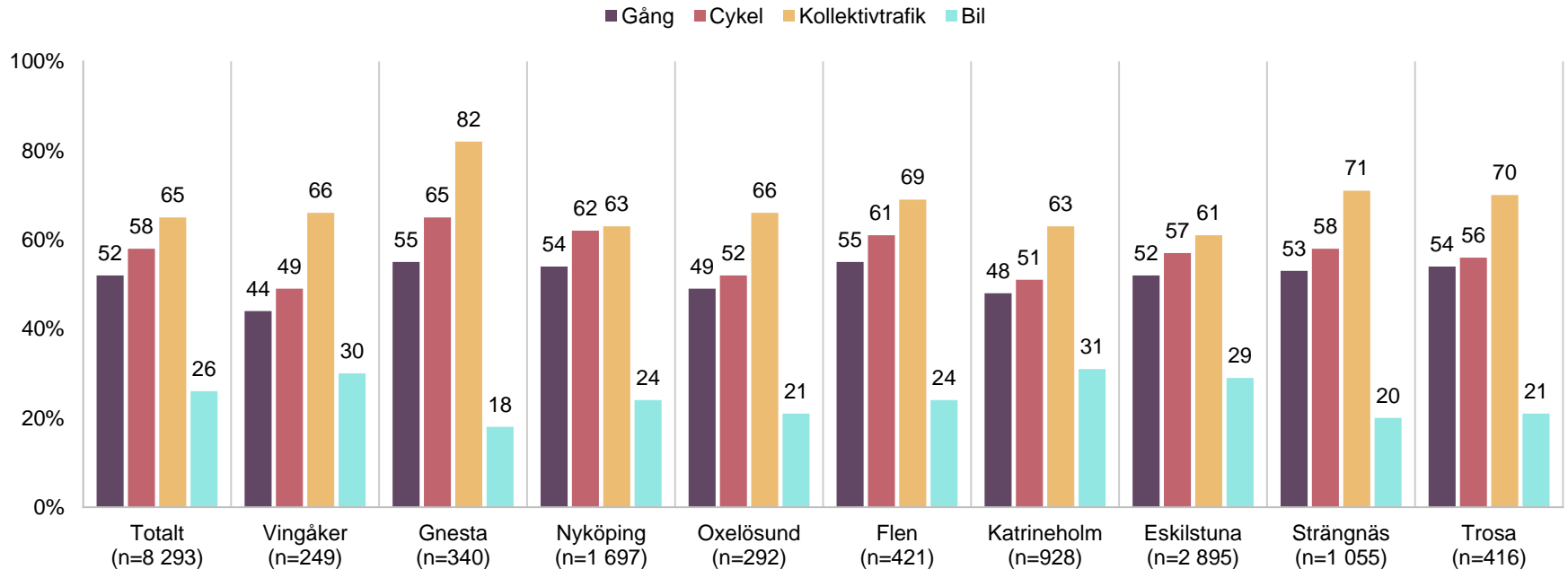
Attityderna till hur de olika färdmedlen borde prioriteras har ett stort samband med hur ofta medborgarna nyttjar respektive färdmedel. De som exempelvis cyklar ofta är de som i högst grad tycker cykel borde prioriteras högre än idag.

Bil är det färdmedel som medborgarna i lägst grad tycker bör prioriteras. Detta gäller även bland de medborgare som ofta reser med bil.

Bland de som tycker bil borde prioriteras högre är det något vanligare att deras arbetsgivare/skola tillhandahåller bilparkering avgiftsfritt, jämfört med övriga.

## PRIORITERINGAR AV FÄRDMEDEL

Överlag är det relativt små skillnader i hur färdmedel är prioriterade för olika kommuner, bil är lägst prioriterat i samtliga kommuner



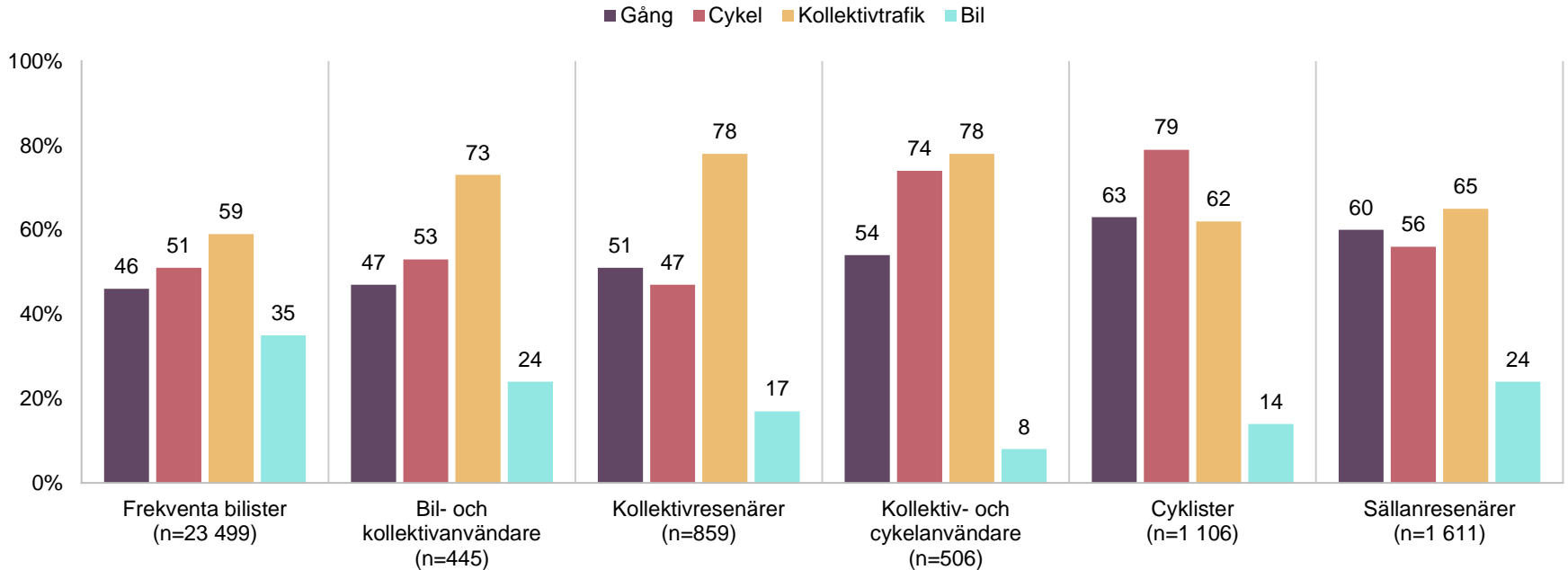
Fråga: [Färdmedel] borde prioriteras högre än idag.

Bas: Samtliga respondenter.



## PRIORITERINGAR AV FÄRDMEDEL

Det finns relativt brett stöd för högre prioritering av cykel och, framför allt, kollektivtrafik i alla resenärsgrepp – även bland Frekventa bilister där prioritering av kollektivtrafik inte är lika starkt som för andra grepp men har högst prioritering inom greppet



Fråga: [Färdmedel] borde prioriteras högre än idag.

Bas: Samtliga respondenter.

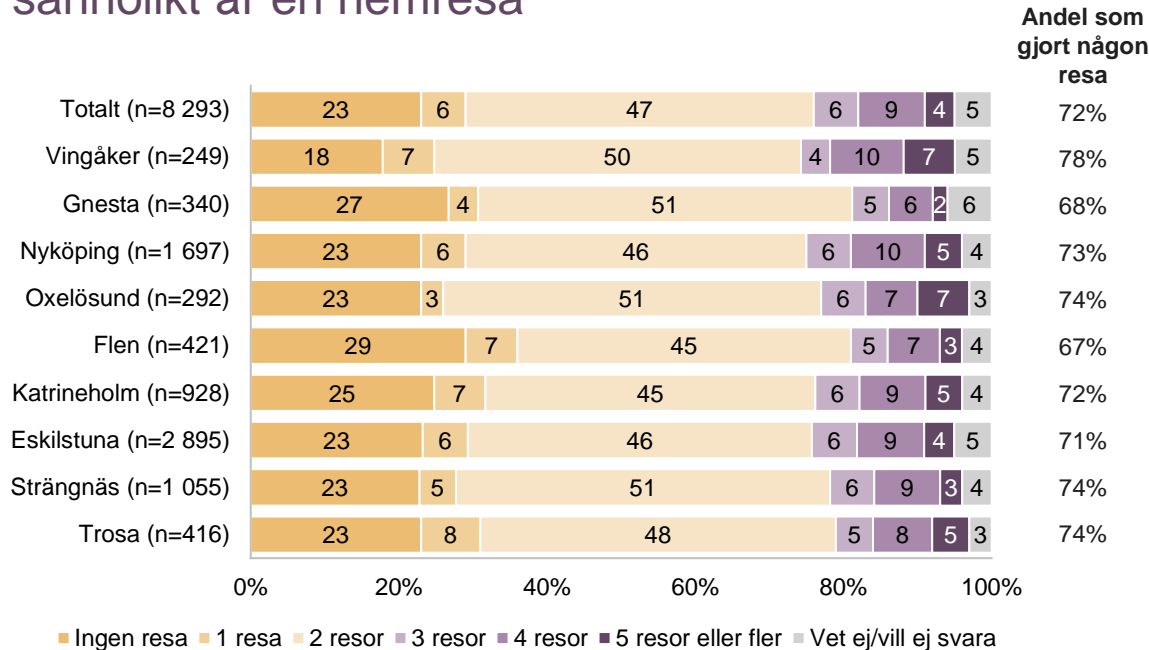
# Resandet en typisk dag

I enkäten finns en liten resedagbok där respondenterna fått uppge hur många resor de gjort den undersökta dagen och vilka färdmedel som de använde sig av. Varje respondent har kunna svara för upp till fem resor.



## ANTAL RESOR UNDER EN DAG

Nära tre av fyra regioninvånare gör någon form av resa eller förflyttning under en typisk dag, oftast två resor där den andra sannolikt är en hemresa



Fler resor görs på vardagar än helger och flest i början av veckan och minst antal på söndagen.

Andelen som inte gjort någon resa under gårdagen är något högre bland kvinnor samt personer under 30 år respektive 65 år eller äldre.

Sett till de olika resenärsgруппerna har grupperna Frekventa bilister samt Bil- och kollektivanvändare högst andel som rest under gårdagen (cirka 80 procent). Lägst andel finns i gruppen Sällanresenärer (53 procent).

Fråga: Om du tänker på gårdagen, gjorde du då någon förflyttning/resa?

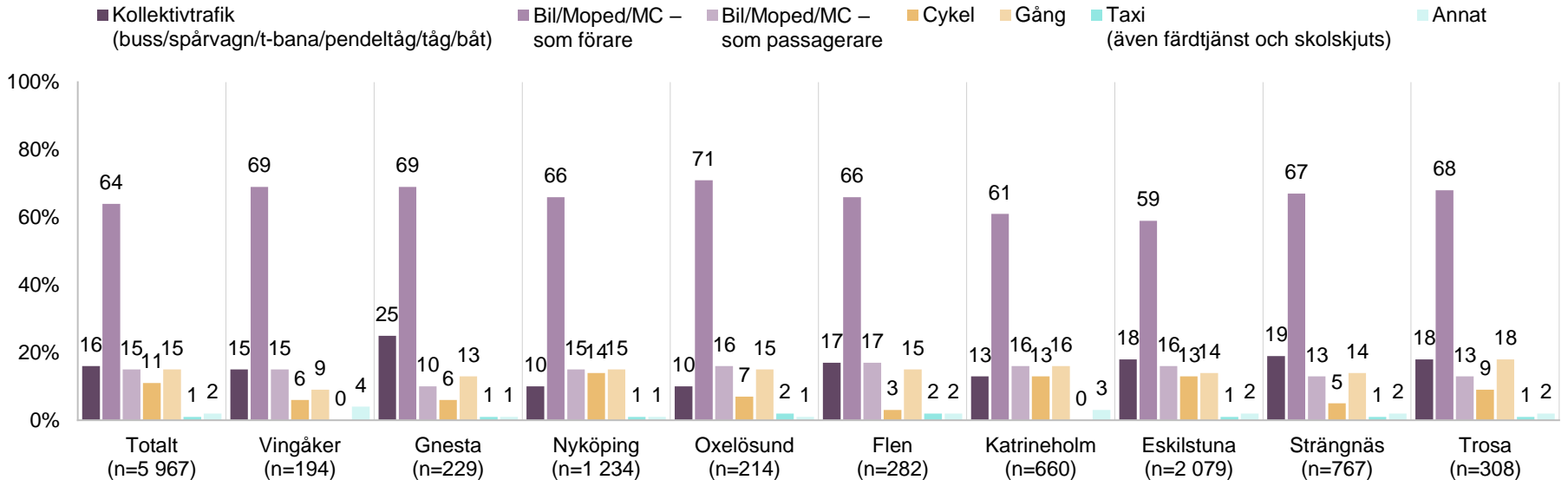
Bas: Samtliga respondenter.

## SAMTLIGA FÄRDMEDEL SOM ANVÄNDS UNDER DAGEN

Bil är det vanligaste färd sättet för invånarnas resor, vilket gäller alla kommuner och varierar inte särskilt mycket

Kollektivtrafik är något vanligare bland boende i Gnesta och mindre vanligt i Nyköping och Oxelösund. Cykel används i varierade utsträckning och mest i Nyköping, Katrineholm och Eskilstuna.

81 procent använde endast ett färdmedel under gårdagens resor. 16 procent använde två färdmedel och få använde fler.

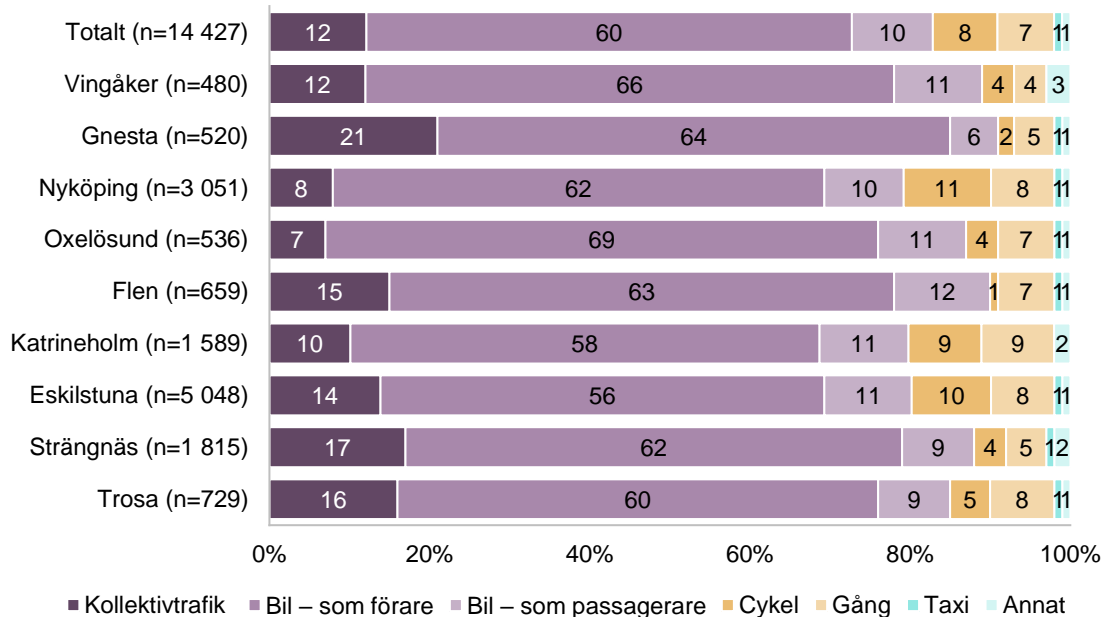


Fråga: Vilka färdmedel använde du under denna / dessa resor igår?

Bas: Respondenter som gjorde någon resa under gårdagen.

## HUVUDSAKLIGT FÄRDMEDEL UNDER RESAN

Bilen dominerar som färdmedel med sju av tio resor, följt av kollektivtrafik på 12 procent och cykel på 8 procent



Kollektivtrafik är vanligare bland personer i åldern 29 år eller yngre samt bland kvinnor.

Cykel är något mindre vanligt förekommande bland personer i åldern 65 år eller äldre.

Bil/Moped/MC som förare nyttjas mest bland personer i åldern 45 år och uppåt. Som passagerare är färdmedlen vanligast bland de som är yngst respektive äldst (29 år eller yngre samt 65 år eller äldre).

Gång minskar med stigande ålder.

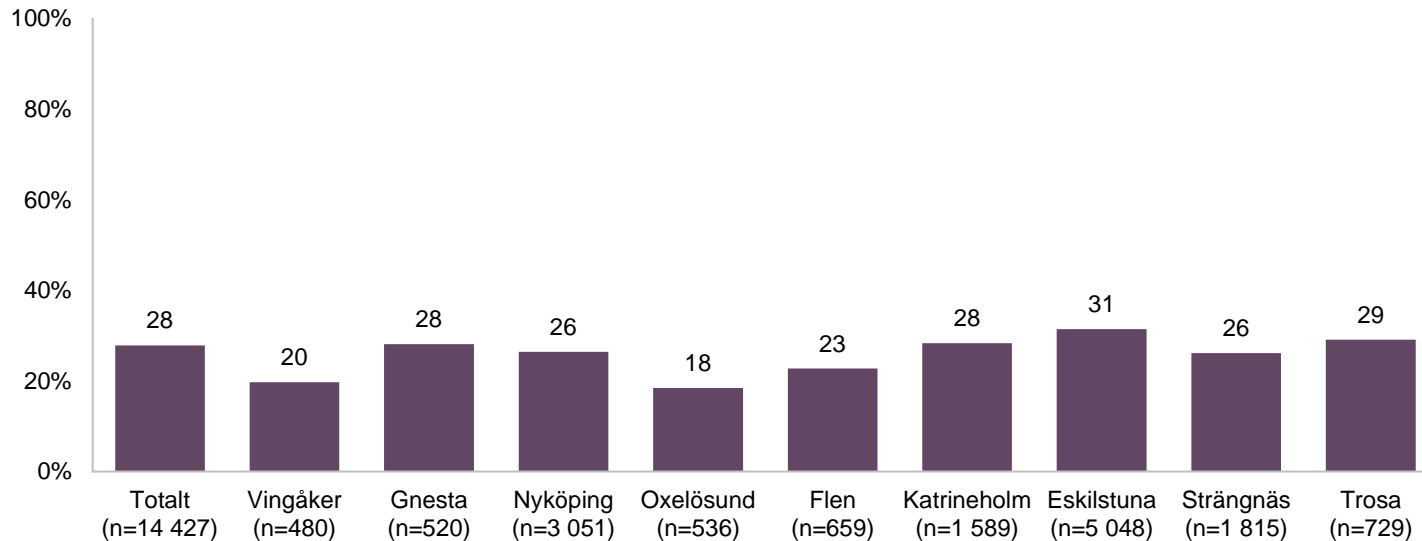
Fråga: Vilket var det huvudsakliga färdmedlet under denna resa?

Bas: Resor som gjordes under gårdagen (varje respondent kan svara för upp till 5 resor)

## HUVUDSAKLIGT FÄRDMEDEL UNDER RESAN – GCK

Nära tre av tio resor görs med gång, cykel eller kollektivtrafik som huvudsakligt färdmedel – andelen är högst bland boende i Eskilstuna

### Andel resor med gång, cykel eller kollektivtrafik som huvudsakligt färdmedel



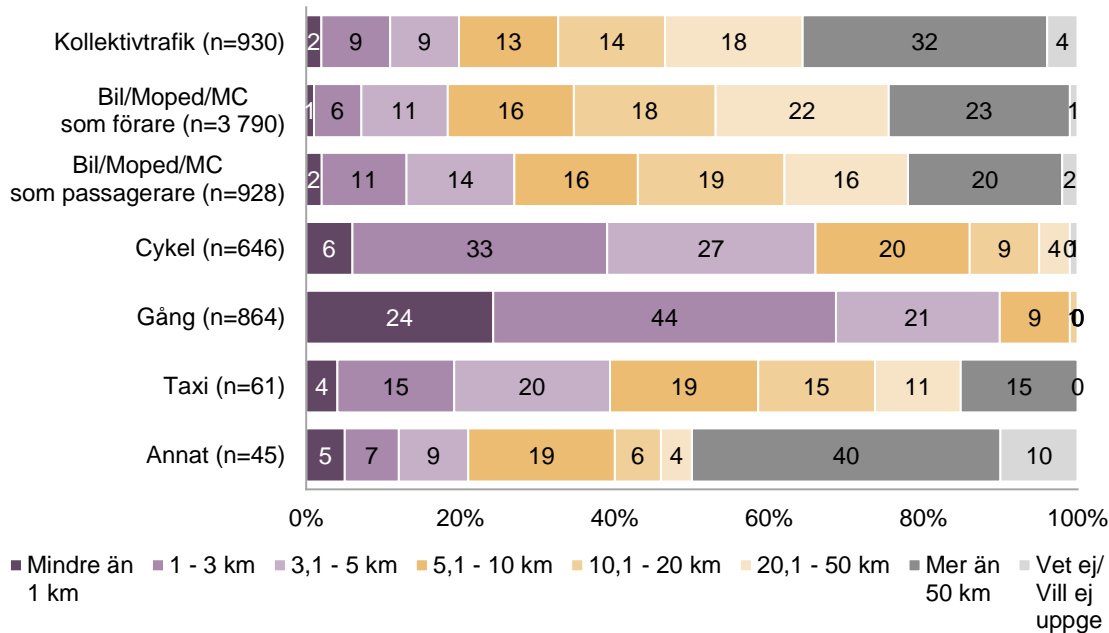
Fråga: Vilket var det huvudsakliga färdmedlet under denna resa?

Resultaten visar en summering av andelen resor med gång, cykel respektive kollektivtrafik som huvudsakligt färdmedel

Bas: Resor som gjordes under gårdagen (varje respondent kan svara för upp till 5 resor)

## RESLÄNGD PER FÄRDMEDEL

Resorna med motorburna fordon är i genomsnitt längre än för övriga färdmedel och kortast är reslängden för resorna till fots



Genomsnittligt resta kilometer per färdmedel räknas fram genom att ta medelvärde på frågan, där intervallens mittpunkter används som ingående värden:

- Mindre än 1 km = 0,5
- 1 - 3 km = 2
- 3,1 - 5 km = 4
- 5,1 - 10 km = 7,5
- 10,1 - 20 km = 15
- 20,1 - 50 km = 35
- Mer än 50 km = 65 km (baserat på längden på föregående stängda intervall)

Fråga: Vänligen uppskatta hur långt du reste med: [färdmedel].

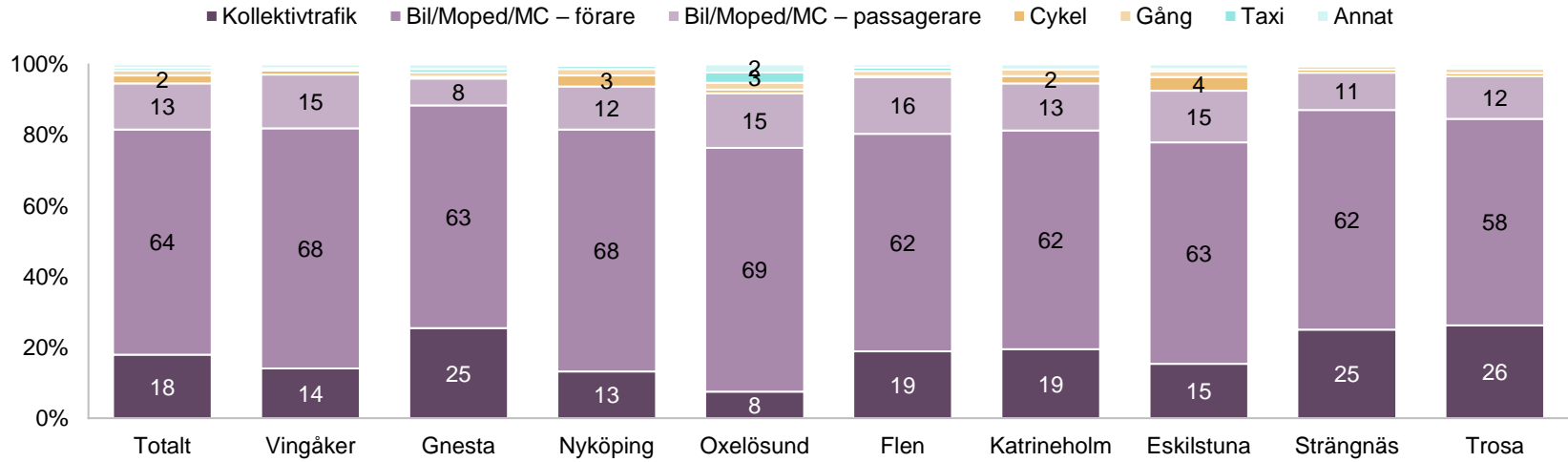
Bas: Respondenter som använt respektive färdmedel vid sina resor under gårdagen.

## ANDEL RESTA KILOMETER

Andelen GCK (Gång, Cykel, Kollektivtrafik) i resta kilometer är högst i Gnesta, Strängnäs och Trosa

Andelen resta kilometer till fots, med cykel eller kollektivtrafik, **GCK, uppgår till 22 procent** av totala antalet resta kilometer i hela regionen.

Resta kilometer med färdmedel som andel av resta kilometer totalt



|            | Totalt     | Vingåker   | Gnesta     | Nyköping   | Oxelösund  | Flen       | Katrineholm | Eskilstuna | Strängnäs  | Trosa      |
|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|------------|------------|------------|
| <b>GCK</b> | <b>22%</b> | <b>16%</b> | <b>27%</b> | <b>18%</b> | <b>10%</b> | <b>21%</b> | <b>23%</b>  | <b>21%</b> | <b>27%</b> | <b>28%</b> |

Fråga: Vänligen uppskatta hur långt du reste med: [färdmedel].

Bas: Respondenter som använt respektive färdmedel vid sina resor under gårdagen.



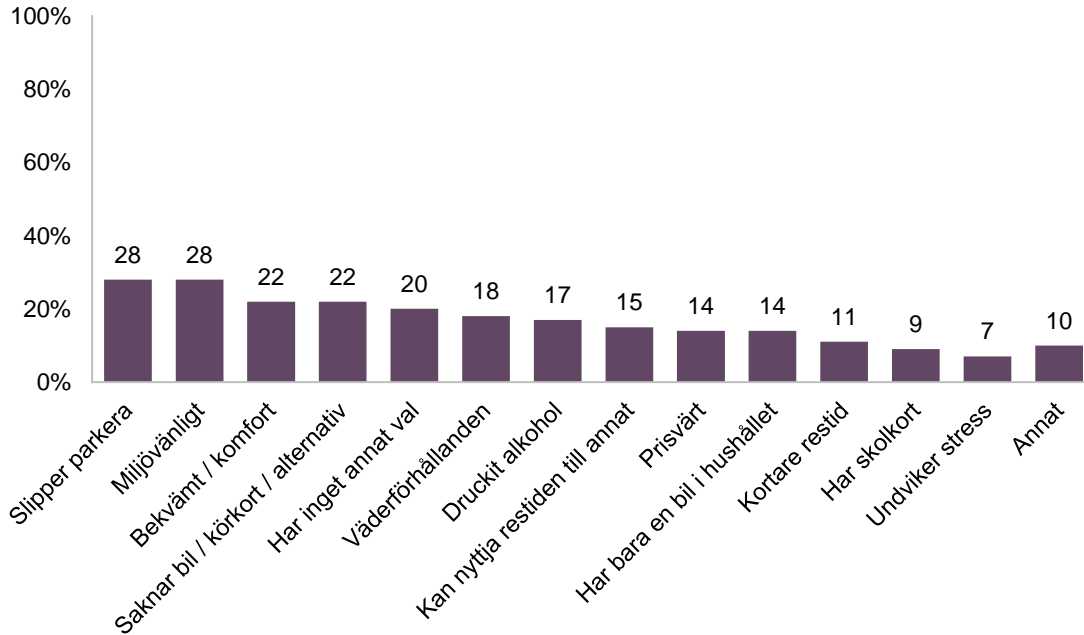
# Kollektivt resande

Kollektiva färdmedel, drivkrafter  
och hinder för kollektivt resande  
samt förutsättningar för kollektivt  
resande i regionen.



## SKÄL TILL KOLLEKTIVT RESANDE

Det förekommer många olika skäl till att resa kollektivt – de som är mest vanligt förekommande är att man slipper parkera och att det är miljövänligt



Yngre resenärer (15-24 år) tenderar att i högre grad resa för att de saknar bil, körkort eller alternativ. För personer i åldern 15-19 år är skolkort främsta skälet till resande (53 procent). Den äldsta åldersgruppen reser i högre grad för att de slipper parkera och för att det är bekvämt.

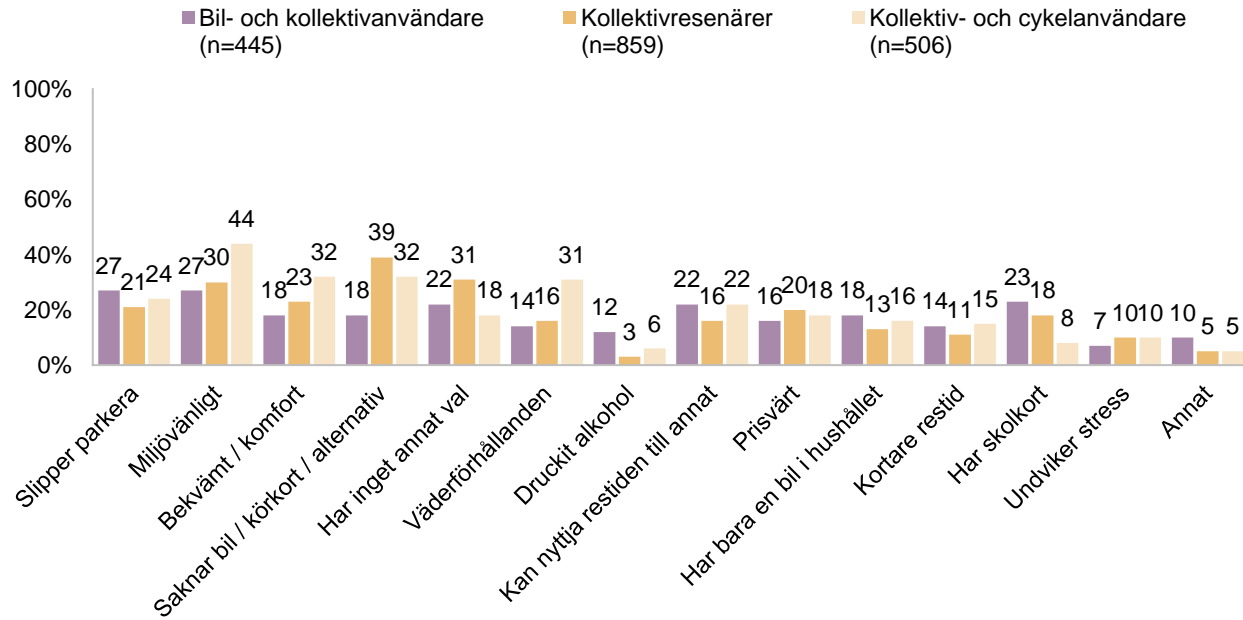
Kvinnor uppger i högre grad än män att de reser för att de saknar bil/körkort/alternativ eller på grund av vädret.

Fråga: Vilka är de främsta skälen till att du reser kollektivt?

Bas: Respondenter som reser med kollektivtrafiken minst någon gång i kvartalet under sommar- eller vinterhalvåret (n= 3 975).

## SKÅL TILL KOLLEKTIVT RESANDE

Bland Kollektivresenärer är det främsta skälet att resa kollektivt att man saknar bil, körkort eller alternativ



Miljö är starkaste skälet för Kollektiv- och cykelanvändare att resa kollektivt. De uppger även i högre grad väderförhållanden som skäl till resande.

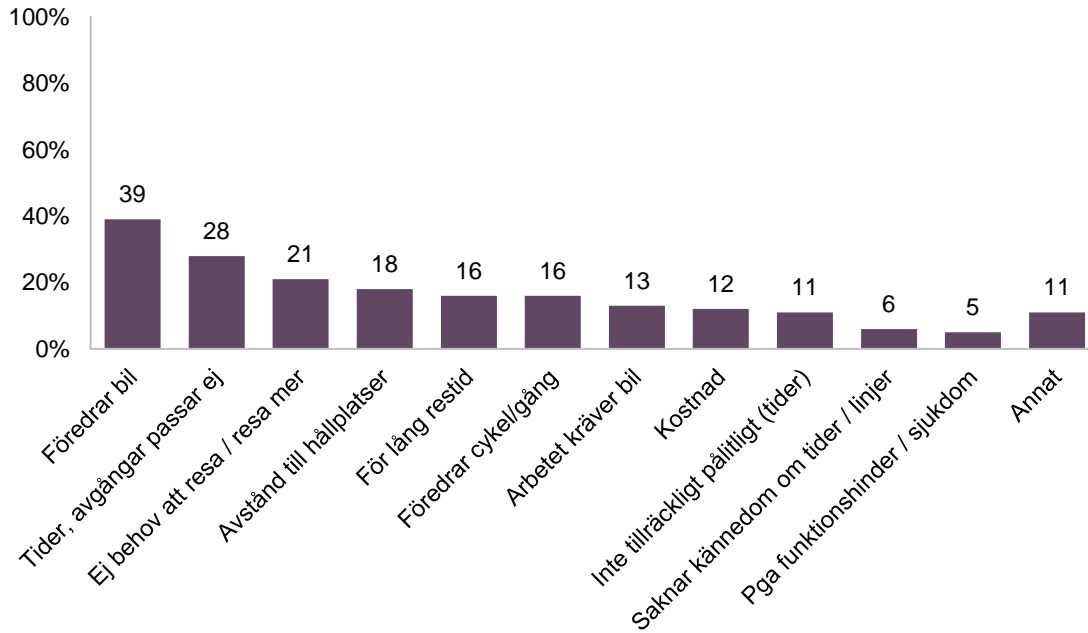
För gruppen Bil- och kollektiv-användare är de vanligaste skälen att slippa parkera och att det är miljövänligt.

Fråga: Vilka är de främsta skälen till att du reser kollektivt?

Bas: Respondenter som reser med kollektivtrafiken minst någon gång i kvartalet under sommar- eller vinterhalvåret.

## HINDER FÖR KOLLEKTIVT RESANDE

Preferensen för bil är det enskilt största hindret för invånarna att resa mer kollektivt och brist på tider eller avgångar som passar är ett mer betydande hinder för bland de som övervägt men inte kan resa mer just nu



Yngre personer (15-34 år) uppger i högre grad kostnaden som ett hinder för att resa kollektivt. I åldersgruppen 15-19 år är det en högre andel som säger att de inte har behov av att resa mer.

Preferensen för bil är något starkare bland män jämfört med kvinnor och i åldersgruppen 65-84 år jämfört med yngre.

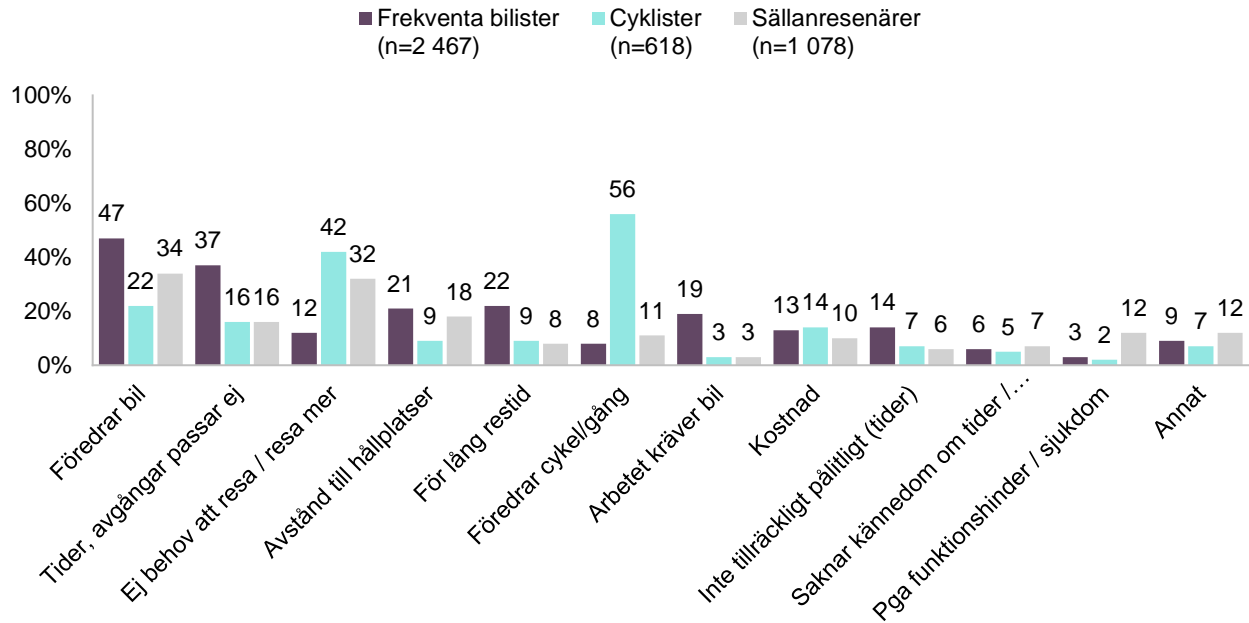
För de som bor utanför kommunens centralort och särskilt om man bor utanför tätort helt så är tider och avgångar samt avstånd till hållplats större hinder för kollektivt resande.

Fråga: Vilka är de främsta skälen till att du inte reser mer kollektivt?

Bas: Respondenter som inte reser med kollektivtrafiken minst någon gång i kvartalet under sommar- eller vinterhalvåret. (n=4 318)

## HINDER FÖR KOLLEKTIVT RESANDE

Preferens för annat färdmedel är det största hindret bland både Frekventa bilister och Cyklister



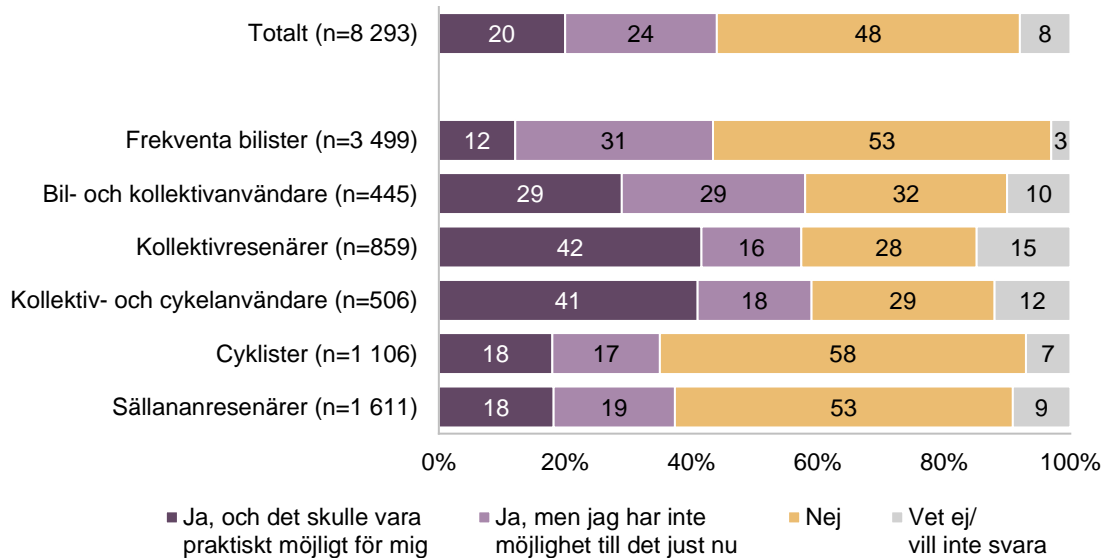
Brist på tider eller avgångar är även ett större hinder för bilåkarna medan cyklister och sällanresenärer ofta inte har behov av att resa mer.

Fråga: Vilka är de främsta skälen till att du inte reser mer kollektivt?

Bas: Respondenter som inte reser med kollektivtrafiken minst någon gång i kvartalet under sommar- eller vinterhalvåret.

## NYTTJA KOLLEKTIVTRAFIK MER JÄMFÖRT MED BIL

Drygt två av fem regioninvånare har övervägt att åka mer kollektivt jämfört med bil och en av fem anser att det skulle vara möjligt



Fråga: Har du övervägt att nyttja kollektivtrafik mer jämfört med bil?

Bas: Samtliga respondenter.

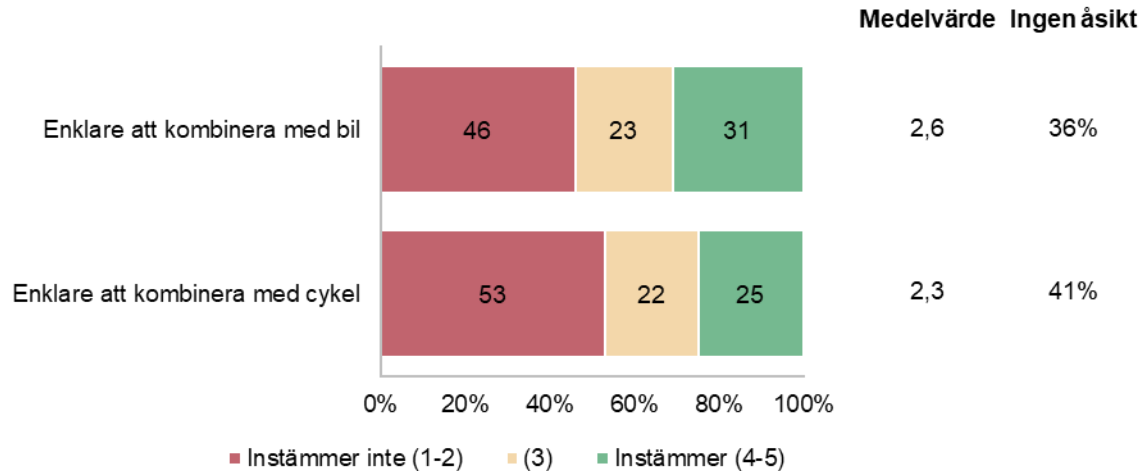
Störst potential till ökat resande med kollektivtrafiken finns bland de som redan reser med kollektivtrafiken och det gäller i högre grad de mer frekventa resenärerna.

Yngre personer och de som saknar körkort eller bil uppger i större utsträckning att de skulle kunna åka mer kollektivt.

De som övervägt att åka mer kollektivt men som anser att det inte är möjligt just nu utmärks av att i högre grad bo i småorter, ha längre till arbete/skola respektive längre till hållplats, jämfört med övriga.

## ÖKA RESANDE OM ENKLARE ATT KOMBINERA

Relativt många kan tänka sig åka mer kollektivtrafik om det skulle bli enklare att kombinera buss/tåg med cykel eller bil



Nära en av tre skulle troligtvis åka mer kollektivt om det var enklare att kombinera buss/tåg med bil. Detta gäller i högre grad boende i Gnesta, resenärgruppen Bil- och kollektivanvändare samt om man bor mer än 2 km från sin hållplats.

Notera att det är relativt många som inte har någon åsikt i dessa frågor.

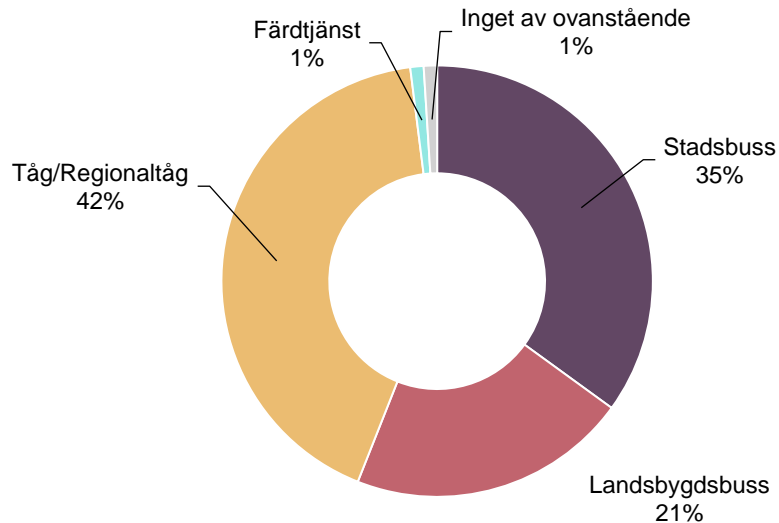
Fråga: Jag skulle åka mer/oftare med kollektivtrafik om det enklare gick att kombinera buss/tåg med [färdmedel]

Bas: Samtliga respondenter (n=8 293).

## KOLLEKTIVA FÄRDMEDEL

Bland de som brukar resa kollektivt är buss det vanligaste färdmedlet – stadsbuss är vanligast i resenärgruppen som åker kollektivt mest frekvent

### Vanligaste kollektiva färdmedlet



Resenärgruppen Kollektivresenärer åker i högre utsträckning med buss. Det gäller särskilt stadsbuss som också är vanligare i gruppen Kollektiv- och cykelanvändare.

Cyklister och Bilister reser sällan kollektivt och åker vanligtvis med tåg om de reser kollektivt.

Kvinnor reser i något högre grad med stadsbuss och män åker mer med tåg.

Stadsbuss är något vanligare i åldersgrupperna 15-19 år och 65-84 år medan tåg är vanligare i de mellanliggande åldersspannen.

Fråga: När du åker kollektivt, är det då i första hand...

Bas: Respondenter som reser kollektivt minst någon gång i kvartalet under sommar- eller vinterhalvåret.



Frågorna som rör förutsättningar för kollektivt resande har med hjälp av faktoranalys delats in i fyra huvudområden enligt uppställningen till höger.

- Faktoranalys är en statistisk metod som används för att identifiera underliggande strukturer (huvudfaktorer) i en större mängd data. Metoden grupperar variabler som mäter liknande aspekter och summerar dem i ett mindre antal faktorer, vilket gör resultaten mer överskådliga och lättare att tolka.
- Syftet med denna analys är att förenkla och tydliggöra ett antal olika typer av förutsättningar att åka kollektivtrafik. Genom dessa huvudområden kan man få djupare förståelse för vilka frågor och egenskaper som har samband och vilka övergripande områden som kan vara viktiga att prioritera.

## Tillgänglighet

- Jag kan använda kollektivtrafiken för de flesta resor jag gör
- Avgångstiderna passar mina behov
- Jag sparar tid genom att resa med kollektivtrafiken
- Jag har nära till hållplatser och stationer för de flesta resor jag gör med kollektivtrafiken
- Det är enkelt att resa med kollektivtrafiken

## Tydlighet

- Det är enkelt att köpa biljetter och resekort
- Det är enkelt att få information om resan (avgångstider, biljettpriser)
- För de flesta resor jag gör, vet jag hur jag kan åka med kollektivtrafiken

## Mervärde

- När jag reser med kollektivtrafiken är det viktigt att jag samtidigt bidrar till en bättre miljö
- När jag reser med kollektivtrafiken har jag möjlighet att använda restiden till vad jag vill (till exempel sova, lyssna på musik, jobba)
- Det finns fördelar att åka med kollektivtrafiken jämfört med att åka med bil

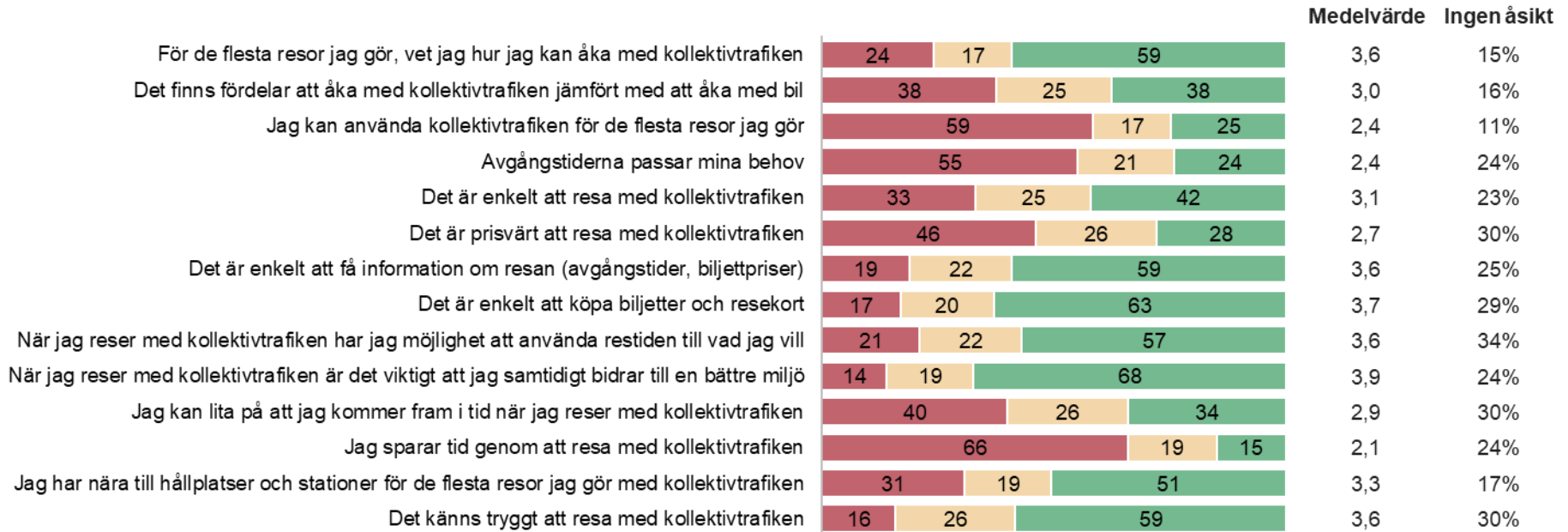
## Pålitlighet

- Jag kan lita på att jag kommer fram i tid när jag reser med kollektivtrafiken
- Det är prisvärt att resa med kollektivtrafiken
- Det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken

Frågeformuleringarna styrs baserat på vanligaste kollektiva färdmedlet: om buss anges visas "Sörmlandstrafiken", annars "kollektivtrafiken". För de som reser mer sällan och inte fått uppge vanligaste kollektiva färdmedel visas "Sörmlandstrafiken". Exempel: De som reser kollektivt minst någon gång i kvartalet och vanligtvis med något annat färdmedel än buss ser formuleringen "Jag kan använda kollektivtrafiken för de flesta resor jag gör", medan övriga ser formuleringen "Jag kan använda Sörmlandstrafiken för de flesta resor jag gör". De som reser kollektivt minst en gång i kvartalet och vanligtvis med färdtjänst får inte svara på frågorna.

## FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR KOLLEKTIVT RESANDE

Mest positivt är om faktorer som rör tydlighet men många har en negativ uppfattning om förutsättningarna för kollektivt resande överlag och framför allt när det gäller pålitlighet och tillgänglighet – två av tre invånare anser sig inte spara tid genom att resa med kollektivtrafiken



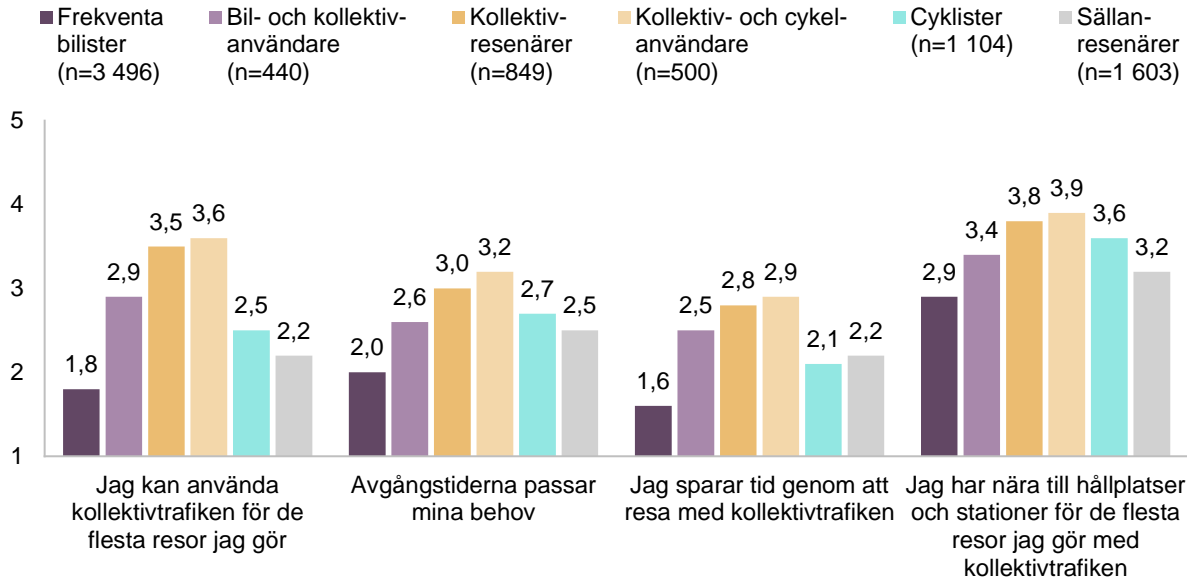
Fråga: I vilken utsträckning instämmer du i följande frågor? Tänk på samtliga resor du gör, oavsett vilket färdmedel du nyttjar.

Bas: Samtliga respondenter (ej färdtjänst), n=8 256.

0% 20% 40% 60% 80% 100%  
 ■ Instämmer inte (1-2) ■ (3) ■ Instämmer (4-5)

## UPPLEVD TILLGÄNGLIGHET

Hur tillgänglig kollektivtrafiken upplevs vara varierar stort mellan olika resenärsgrepp – framför allt gäller det möjligheten att kunna använda kollektivtrafiken för de flesta resor samt att spara tid genom att resa



Kollektivresenärer samt de som även ofta använder cykeln är genomgående mest positiva till kollektivtrafikens tillgänglighet medan Frekventa bilister är minst positiva. Även rena Cyklister och Sällanresenärer tenderar att vara mindre positiva jämfört med grupperna som nyttjar kollektivtrafiken mest.

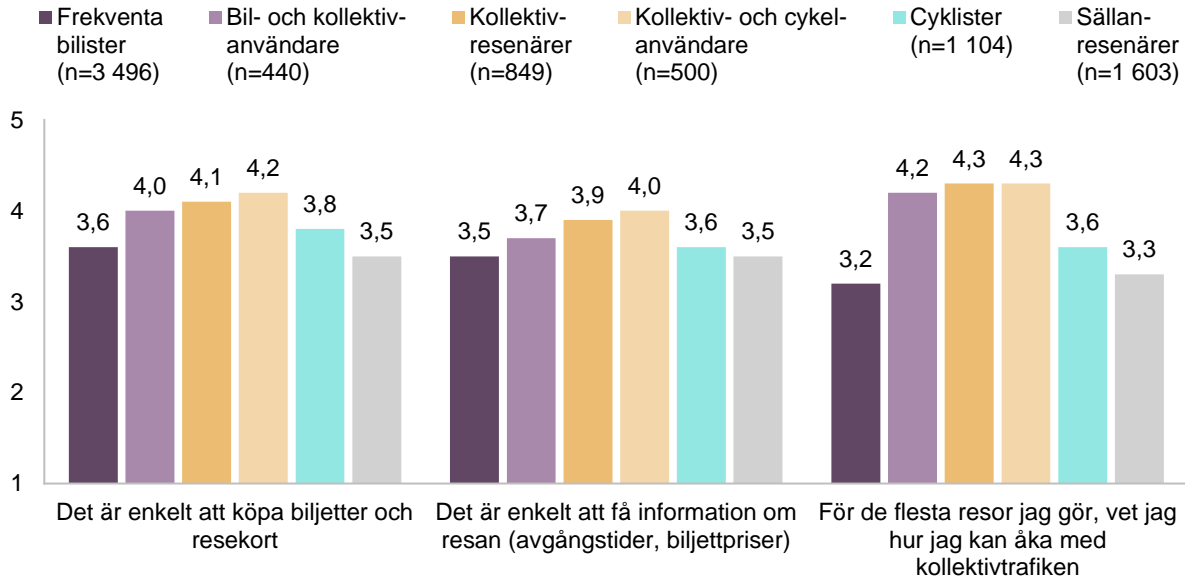
Boende utanför tätort är mindre positiva till tillgänglighetsfaktorerna. Boende i kommunens centralort är mest positiva men det finns även stor oenighet i denna grupp.

Fråga: I vilken utsträckning instämmer du i följande frågor? Tänk på samtliga resor du gör, oavsett vilket färdmedel du nyttjar. Instämmandegrad på 5-gradig skala från 1 "Instämmer inte alls" till 5 "Instämmer helt"

Bas: Samtliga respondenter (ej färdtjänst).

## UPPLEVD TYDLIGHET

### Frekventa bilister, Cyklister och Sällanresenärer har lägre kännedom om hur de kan nyttja kollektivtrafiken för sina resor



Resenärsgруппerna som brukar åka kollektivt tenderar att vara mer positiva till hur enkelt det är att köpa biljetter och resekort eller att få information om resan.

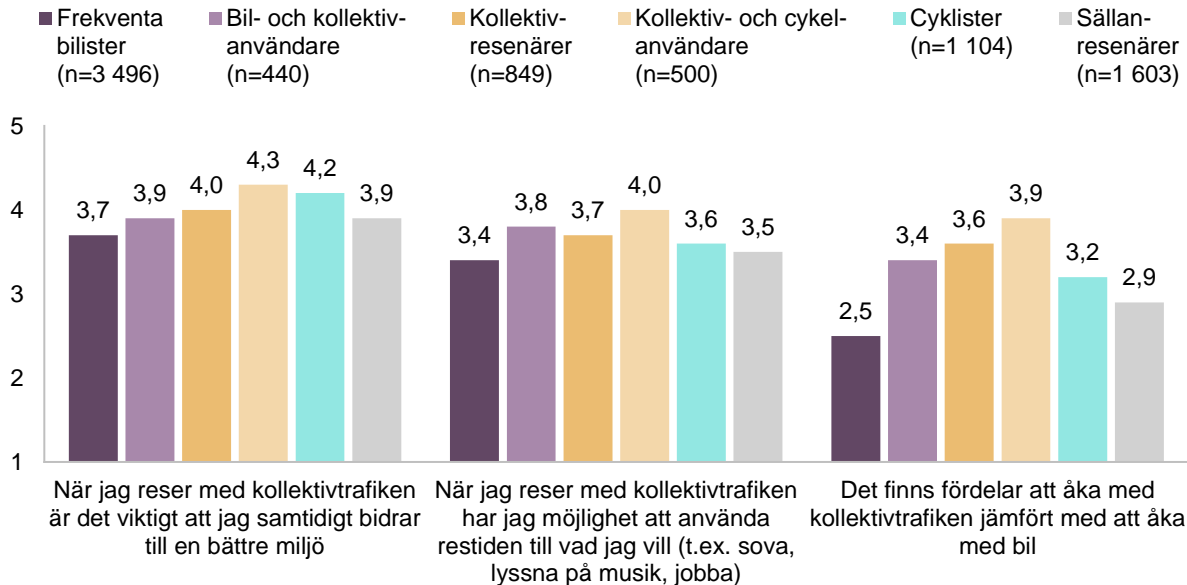
Åldersgruppen 65-84 år tenderar att vara mindre positiva i frågor om kollektivtrafikens tydlighet jämfört med yngre.

Fråga: I vilken utsträckning instämmer du i följande frågor? Tänk på samtliga resor du gör, oavsett vilket färdmedel du nyttjar. Instämmandegrad på 5-gradig skala från 1 "Instämmer inte alls" till 5 "Instämmer helt"

Bas: Samtliga respondenter (ej färdtjänst).

## UPPLEVT MERVÄRDE

Uppfattningen om fördelar med att åka kollektivt jämfört med bil varierar mellan resenärstyper, där särskilt Frekventa bilister tvivlar på att det finns fördelar



Resenärsgrupperna som brukar cykla ofta lägger större vikt vid att kunna bidra till en bättre miljö när de reser kollektivt, jämfört med andra grupper.

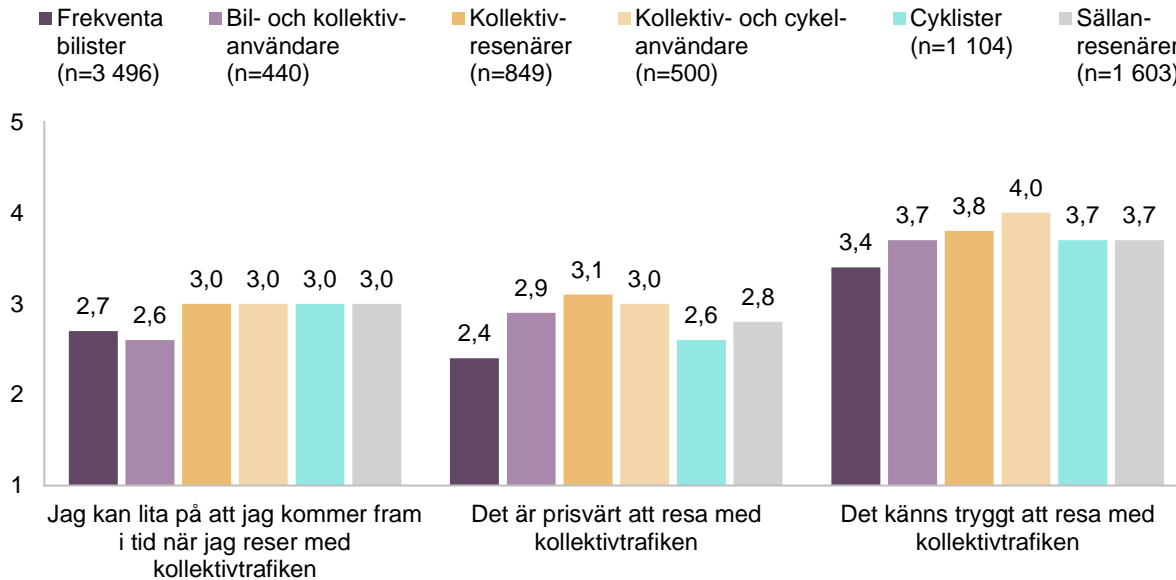
Kvinnor ger överlag högre betyg till kollektivtrafikens mervärde jämfört med män.

Fråga: I vilken utsträckning instämmer du i följande frågor? Tänk på samtliga resor du gör, oavsett vilket färdmedel du nyttjar. Instämmandegrad på 5-gradig skala från 1 "Instämmer inte alls" till 5 "Instämmer helt"

Bas: Samtliga respondenter (ej färdtjänst).

## UPPLEVD PÅLITLIGHET

Pålitlighet är också en faktor som särskiljer bilanvändare från övriga resenärsgrupper, särskilt gällande att kunna lita på att komma fram i tid när man reser



Frekventa bilister och cyklister ställer sig minst positiva till hur prisvärt det är att resa med kollektivtrafiken.

Uppfattningen om pålitlighet ligger på relativt låga nivåer inom alla kommuner men det är något lägre i Vingåker och Strängnäs jämfört med övriga. Det gäller särskilt att kunna lita på att komma fram i tid. För boende i Strängnäs är tåg det klart vanligaste kollektiva färdmedlet och i Vingåker är det ungefär lika fördelning mellan tåg och landsbygdsbuss.

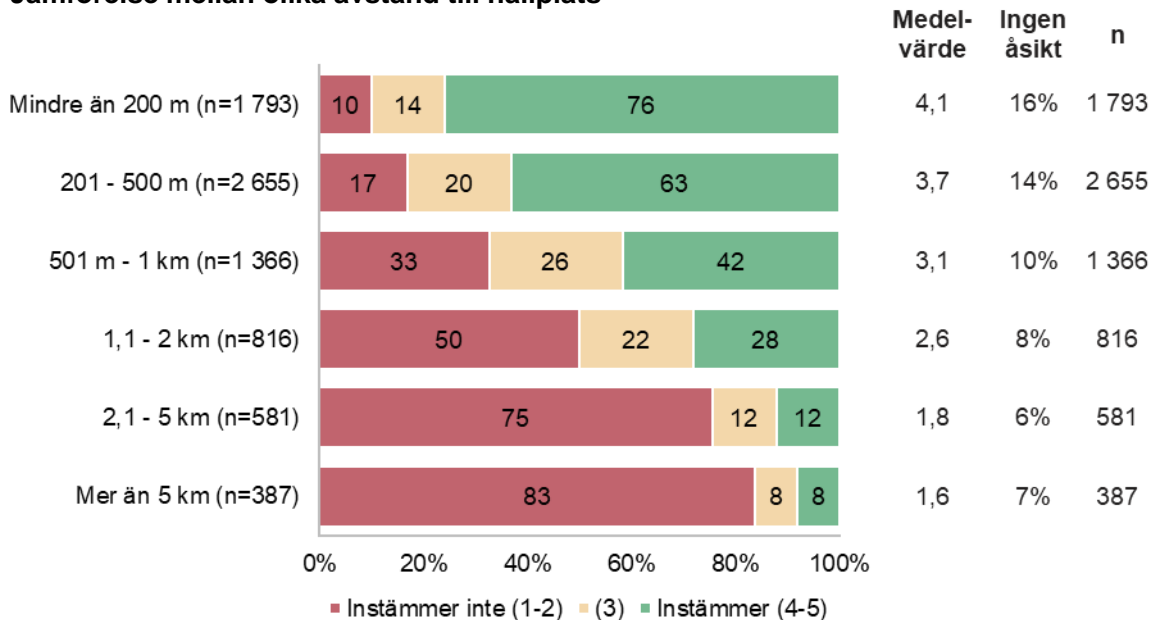
Fråga: I vilken utsträckning instämmer du i följande frågor? Tänk på samtliga resor du gör, oavsett vilket färdmedel du nyttjar. Instämmandegrad på 5-gradig skala från 1 "Instämmer inte alls" till 5 "Instämmer helt"

Bas: Samtliga respondenter (ej färdtjänst).

## NÄRA TILL HÅLLPLATSER OCH STATIONER

Det råder delade meningar om hur nära hållplatser på 500-1000 meters avstånd upplevs men för längre avstånd finns en tydlig uppfattning att det inte är nära

### Jämförelse mellan olika avstånd till hållplats



I grafen till vänster redovisas resultat för aktuell fråga uppdelat på respondentens angivna avstånd till närmaste hållplats.

Bedömningen av vad som anses vara nära till hållplats varierar stort mellan olika resenärsgupper även om de övergripande har ungefär samma avstånd till en hållplats.

Bland Frekventa bilister och Bil- och kollektivanvändare är det 78 respektive 75 procent av de som bor mindre än 200 m från hållplats som instämmer i hög grad i att de har nära till hållplats och stationer. Motsvarande andel bland Kollektivresenärer samt Kollektiv- och cykelanvändare ligger på 84 respektive 90 procent.

Fråga: Jag har nära till hållplatser och stationer för de flesta resor jag gör med kollektivtrafiken

Bas: Samtliga respondenter (ej färdtjänst).

# Fakta om undersökningen





# Bakgrund och syfte

Hållbart resande och transporteffektivitet är en del av Sörmlands regionala utvecklingsstrategi och rymms inom prioriteringen för en hållbar fysisk och digital tillgänglighet och mobilitet. Inom prioriteringen har regionen ett mål om att förflytta bilresor till gång, cykel och kollektivtrafik. Varje år genomförs en rad aktiviteter med fokus på att öka det hållbara resandet.

En övergripande resvaneundersökning behövs för att följa upp mål och utvärdera de insatser som genomförs. Förutom att följa upp uppsatta mål i cykelstrategin behövs en heltäckande RVU även för trafikförsörjningsprogrammet och andra uppföljningar. RVU:n är även ett underlag för att anpassa och prioritera de olika insatser som genomförs inom hållbart resande i regionen.

Resultaten för årets RVU redovisas mer detaljerat i en webbportal och mer sammanfattat i denna rapport.

Undersökningen har genomförts under september-november 2024 av Origo Group.

Läs mer om Origo Group på [www.origogroup.com](http://www.origogroup.com).

- Kontaktperson på Origo: Jakob Karlsson.
- Kontaktperson på Region Sörmland: Johanna Lindell.

# Genomförande och metod

## Utskick och formulär

Undersökningen genomförs med en mixad insamlingsmetod. Denna inkluderar postal inbjudan till webbenkät, påminnelser via sms och kompletterande telefonintervjuer.

## Datainsamling

Majoriteten av svaren samlas in via webbenkäten – 95 procent av årets svar inkom via webb. Telefonuppföljningen fokuserar på att nå underrepresenterade grupper och skapa en jämnare fördelning av svar över veckodagar. Detta är särskilt viktigt då resebeteenden skiljer sig mellan vardagar och helger, och en skev veckofördelning kan påverka resultatens representativitet.

# Genomförande och metod

## Urval och svarsfrekvens

Målgruppen för undersökningen är personer i åldrarna 15–84 år bosatta i Södermanlands län. Av ett bruttourval på 39 953 personer har 8 293 invånare besvarat enkäten, vilket ger en svarsfrekvens på cirka 21 procent. Eftersom svarsbenägenheten varierar mellan olika grupper har vi med hjälp av en mixad insamlingsmetod kunnat motverka vissa skevheter och nå ut till fler\*, vilket bidrar till ett mer representativt svarsunderlag.

| Urval och svar       | Vingåker   | Gnesta     | Nyköping     | Oxelösund  | Flen       | Katrineholm | Eskilstuna   | Strängnäs    | Trosa      | Totalt       |
|----------------------|------------|------------|--------------|------------|------------|-------------|--------------|--------------|------------|--------------|
| Bruttourval          | 1 168      | 1 465      | 7 525        | 1 645      | 2 002      | 4 613       | 14 736       | 4 924        | 1 875      | 39 953       |
| Tekniskt bortfall    | 0          | 1          | 11           | 0          | 3          | 0           | 10           | 5            | 0          | 30           |
| Nettourval           | 1 168      | 1 464      | 7 514        | 1 645      | 1 999      | 4 613       | 14 726       | 4 919        | 1 875      | 39 923       |
| <b>Antal svar</b>    | <b>249</b> | <b>340</b> | <b>1 697</b> | <b>292</b> | <b>421</b> | <b>928</b>  | <b>2 895</b> | <b>1 055</b> | <b>416</b> | <b>8 293</b> |
| <b>Svarsfrekvens</b> | <b>21%</b> | <b>23%</b> | <b>23%</b>   | <b>18%</b> | <b>21%</b> | <b>20%</b>  | <b>20%</b>   | <b>21%</b>   | <b>22%</b> | <b>21%</b>   |
| Andel webbsvar       | 94%        | 94%        | 94%          | 93%        | 94%        | 93%         | 96%          | 97%          | 95%        | 95%          |
| Andel telefonsvar    | 6%         | 6%         | 6%           | 7%         | 6%         | 7%          | 4%           | 3%           | 5%         | 5%           |

\* En generell trend de senaste åren visar både ett minskat innehav av fasta telefonabonnemang och minskad svarsvilja via telefon bland privatpersoner.

# Genomförande och metod

## Viktning

Urvalet delades in i 74 strata baserade på kommun, kön och ålder. Vikterna justerar datamaterialet så att det speglar populationens faktiska fördelning och motsvarar det totala antalet invånare i Södermanlands län i åldrarna 15–84 år.

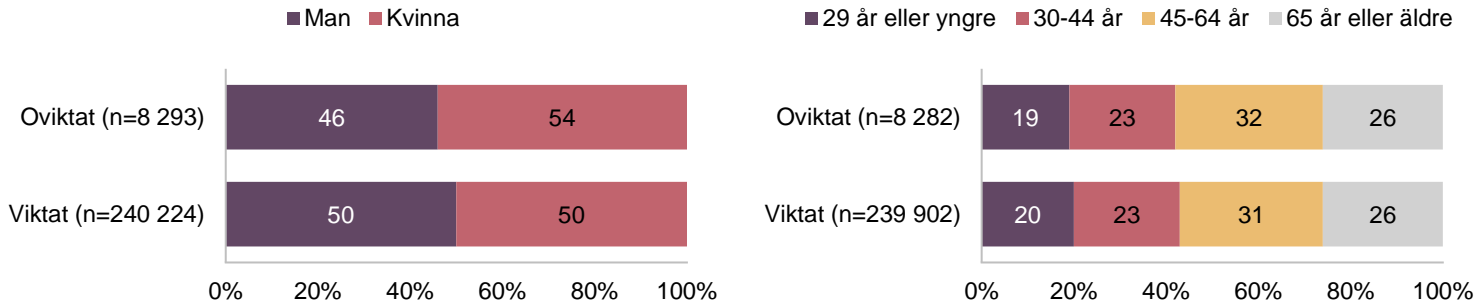
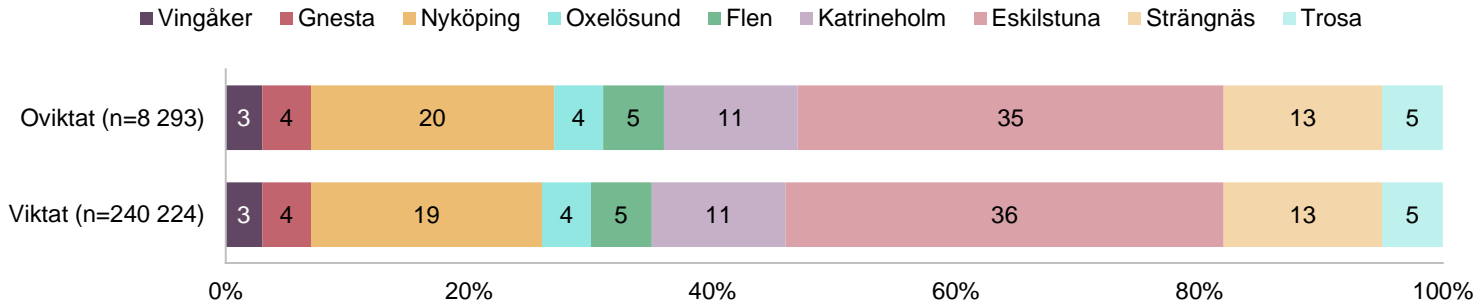
|                                     | Man<br>15-29 år | Man<br>30-44 år | Man<br>45-64 år | Man<br>65-84 år | Kvinna<br>15-29 år | Kvinna<br>30-44 år | Kvinna<br>45-64 år | Kvinna<br>65-84 år | Totalt<br>15-84 år |
|-------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Vingåker, oviktat antal             | 21              | 23              | 42              | 35              | 27                 | 35                 | 35                 | 31                 | 249                |
| Gnesta, oviktat antal               | 24              | 40              | 51              | 49              | 30                 | 46                 | 62                 | 38                 | 340                |
| Nyköping, oviktat antal             | 143             | 186             | 227             | 211             | 160                | 235                | 309                | 226                | 1 697              |
| Oxelösund, oviktat antal            | 26              | 23              | 48              | 36              | 35                 | 32                 | 48                 | 44                 | 292                |
| Flen, oviktat antal                 | 42              | 36              | 62              | 68              | 28                 | 41                 | 82                 | 62                 | 421                |
| Katrineholm, oviktat antal          | 91              | 95              | 125             | 118             | 94                 | 110                | 159                | 136                | 928                |
| Eskilstuna, oviktat antal           | 275             | 323             | 440             | 329             | 311                | 354                | 514                | 349                | 2 895              |
| Strängnäs, oviktat antal            | 71              | 112             | 151             | 133             | 104                | 135                | 186                | 163                | 1 055              |
| Trosa, oviktat antal                | 41              | 43              | 55              | 58              | 32                 | 52                 | 71                 | 64                 | 416                |
| <b>Hela regionen, oviktat antal</b> | <b>734</b>      | <b>881</b>      | <b>1 201</b>    | <b>1 037</b>    | <b>821</b>         | <b>1 040</b>       | <b>1 466</b>       | <b>1 113</b>       | <b>8 293</b>       |
| Vingåker, viktat antal              | 745             | 718             | 1 132           | 1 104           | 581                | 681                | 1 117              | 1 057              | 7 135              |
| Gnesta, viktat antal                | 821             | 1 093           | 1 509           | 1 198           | 714                | 1 091              | 1 427              | 1 289              | 9 142              |
| Nyköping, viktat antal              | 4 821           | 5 496           | 6 888           | 5 756           | 4 428              | 5 416              | 7 055              | 6 322              | 46 182             |
| Oxelösund, viktat antal             | 902             | 1 135           | 1 460           | 1 436           | 755                | 1 041              | 1 399              | 1 500              | 9 628              |
| Flen, viktat antal                  | 1 204           | 1 164           | 2 076           | 2 053           | 999                | 1 144              | 1 946              | 2 049              | 12 635             |
| Katrineholm, viktat antal           | 3 062           | 3 119           | 4 090           | 3 486           | 2 709              | 3 010              | 4 177              | 3 642              | 27 295             |
| Eskilstuna, viktat antal            | 9 809           | 10 666          | 13 337          | 9 173           | 9 253              | 10 294             | 12 997             | 9 893              | 85 422             |
| Strängnäs, viktat antal             | 3 050           | 3 636           | 5 052           | 3 836           | 2 699              | 3 639              | 4 879              | 4 127              | 30 918             |
| Trosa, viktat antal                 | 1 053           | 1 324           | 1 932           | 1 643           | 908                | 1 350              | 1 897              | 1 760              | 11 867             |
| <b>Hela regionen, viktat antal</b>  | <b>25 467</b>   | <b>28 351</b>   | <b>37 476</b>   | <b>29 685</b>   | <b>23 046</b>      | <b>27 666</b>      | <b>36 894</b>      | <b>31 639</b>      | <b>240 224</b>     |

I de enstaka fall där respondenten inte svarat på frågorna om kön och ålder så används uppgift från urvalsregistret istället.

Källa för befolkningsstatistik: [www.statistikdatabasen.scb.se](http://www.statistikdatabasen.scb.se), Folkmängden efter region, civilstånd, ålder och kön. År 1968 – 2023.

# Genomförande och metod

## Fördelning viktgruppsgrupper

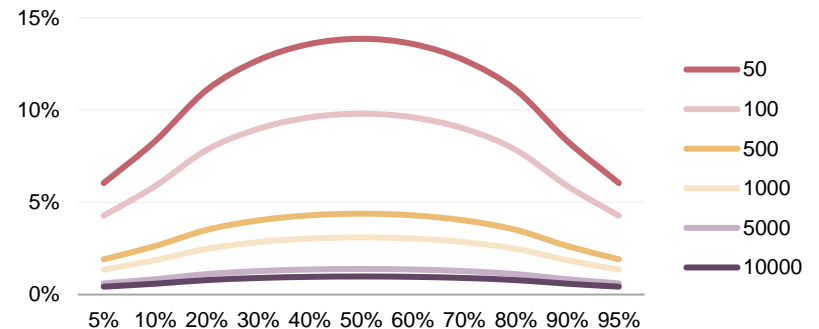


# Genomförande och metod

## Statistisk osäkerhet

Konfidensintervall (felmarginaler) visar osäkerheten i ett skattat värde eftersom det baseras på ett slumpmässigt urval från populationen. Vanligtvis används 95-procentiga konfidensintervall, vilket innebär att 95 av 100 liknande urval ger en skattning inom intervallet. Högre konfidensgrad ger bredare intervall. Tabellen och figuren nedan visar felmarginalen för olika andelar baserat på antal svarande. Felmarginalen är liten för hela datamaterialet men ökar när mindre grupper analyseras. Konfidensintervallet beräknas som det skattade värdet +/- felmarginalen. Observera att det även kan finnas andra osäkerhetskällor som inte tas med i konfidensintervallet, som endast hanterar slumpfel.

| Resultatandel | Felmarginal vid n=50 | Felmarginal vid n=100 | Felmarginal vid n=500 | Felmarginal vid n=1000 | Felmarginal vid n=5000 | Felmarginal vid n=10000 |
|---------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------|------------------------|-------------------------|
| 5%            | 6,0%                 | 4,3%                  | 1,9%                  | 1,4%                   | 0,6%                   | 0,4%                    |
| 10%           | 8,3%                 | 5,9%                  | 2,6%                  | 1,9%                   | 0,8%                   | 0,6%                    |
| 20%           | 11,1%                | 7,8%                  | 3,5%                  | 2,5%                   | 1,1%                   | 0,8%                    |
| 30%           | 12,7%                | 9,0%                  | 4,0%                  | 2,8%                   | 1,3%                   | 0,9%                    |
| 40%           | 13,6%                | 9,6%                  | 4,3%                  | 3,0%                   | 1,4%                   | 1,0%                    |
| 50%           | 13,9%                | 9,8%                  | 4,4%                  | 3,1%                   | 1,4%                   | 1,0%                    |
| 60%           | 13,6%                | 9,6%                  | 4,3%                  | 3,0%                   | 1,4%                   | 1,0%                    |
| 70%           | 12,7%                | 9,0%                  | 4,0%                  | 2,8%                   | 1,3%                   | 0,9%                    |
| 80%           | 11,1%                | 7,8%                  | 3,5%                  | 2,5%                   | 1,1%                   | 0,8%                    |
| 90%           | 8,3%                 | 5,9%                  | 2,6%                  | 1,9%                   | 0,8%                   | 0,6%                    |
| 95%           | 6,0%                 | 4,3%                  | 1,9%                  | 1,4%                   | 0,6%                   | 0,4%                    |



Exempel från felmarginaltabell: För ett resultat på 80% med en bas på n=100 så blir konfidensintervallet för skattningen [80 - 7,8; 80 + 7,8]. Det sanna värdet ligger alltså med hög säkerhet mellan 72,2 och 87,8 procent.