

Resvaneundersökning 2025

Luleå kommun



Resvaneundersökning 2025 – Luleå kommun

Projektgrupp:

Henrik Berg, Samhällsstrateg, Kommunstyrelseförvaltningen vid Luleå kommun

Samuel Bergsten, Trafikingenjör, Infrastruktur- och serviceförvaltningen vid Luleå kommun

Matilda Frejd, Trafikingenjör, Infrastruktur- och serviceförvaltningen vid Luleå kommun

Genomförande av undersökningen:

Erik Granberg, senior projektledare, Lysio Research

Oskar Jaxelius, projektledare & analytiker, Lysio Research

1. Sammanfattning

Resultatet för resvaneundersökningen i Luleå kommun som redovisas i denna rapport bygger på en insamling som genomförts under september-oktober 2025. 1458 personer i åldern 16-85 år samt 950 vårdnadshavare till 1021 barn mellan 6-15 år som är bosatta i Luleå kommun svarade på enkäten.

Tillgång till och användning av färdmedel

Sett till färdmedel som flest alltid eller ibland har tillgång är bil det vanligaste färdmedlet där 89 % av totalen uppger att de alltid eller ibland har tillgång till bil, och 86 % av totalen har körkort. 87 % har tillgång till cykel följt av 57 % som har tillgång till busskort av samtliga respondenter. Vid resor till arbete/skola är bilen det vanligaste färdmedlet, oavsett årstid (42–53 %). Cykling är däremot tydligt säsongsberoende, då 27 % cyklar på sommaren och endast 7 % på vintern. Hållbart resande* är vanligare på sommaren (56 %) än på vintern (44 %). Dessutom är bilåkandet till och från skolan eller arbetet högst på landsbygden medan boende i Bergviken/Porsön har den lägsta andelen.

Trafikplanering och förändrat resande

Majoriteten av respondenterna är i någon utsträckning nöjda med kommunens satsningar på biltrafiken (56 %), busstrafiken (59 %), cykeltrafiken (64 %) och gångtrafiken (71 %). En majoritet anser även att Luleå kommun bör prioritera busstrafiken, även om det innebär en nackdel för biltrafiken (54 %). På samma sätt tycker de flesta att gång-/cykeltrafik bör prioriteras framför biltrafiken (61 %). För de tre färdmedlen bil, cykel och kollektivtrafik tror de flesta att deras resande inte kommer förändras de kommande åren. Däremot tror yngre respondenter att deras bilanvändande kommer öka i högre utsträckning än vad de äldre tror. Resultatet skiljer sig även mellan olika områden. I Bergnäset tror lägst andel att deras bilanvändande kommer öka och i Hertsön/Lerbäck-en tror högst andel att deras kollektivtrafikresande kommer öka.

Antal resor och färdmedelsfördelning

I Luleå kommun görs det 2,4 resor i genomsnitt per dag. Personer mellan 25-44 år gör flest resor (2,8) medan äldre personer (65–84 år) gör minst (1,9). I genomsnitt gör respondenterna 2,6 resor per var-

dag och 1,8 per helgdag. För dessa resor är bil det dominerande färdmedlet, med 65 % av alla resor. Kollektivtrafik står istället för 9 % av alla resor. På helger har bil en ännu större andel av totalen än på vardagar (73 %), resor med cykel, kollektivtrafik och gång görs i lägre grad.

Ärende

Den största andelen resor går till bostaden (37 %), följt av arbetsplatsen (20 %). Inköp av dagligvaror står för 8 %. Resmönstren skiljer sig mellan grupperna, unga gör fler resor till skola/utbildning (37 %), medan inköp av livsmedel utgör en större andel av äldres resande. Vid längre resor ökar andelen arbetsresor och besök hos släkt och vänner.

Resornas längd och reserelationer

41 % av resorna i kommunen är kortare än 3,9 km. Därefter följer resor mellan 4–9,9 km (29 %), 10–24,9 km (19 %) och resor över 25 km (10 %). Korta resor är vanligast i Centrum/Östermalm, medan de längsta distanserna dominerar på landsbygd och i Råneå. Medianresan med bil är 6 km (medel 15 km), med kollektivtrafik 5 km (medel 12 km), med cykel 3 km (medel 4 km) och till fots 1 km (medel 2 km). Längst resor görs i tjänsten eller för att besöka vård.

Barnens resvaneundersökning

97 % av barnen har ibland eller alltid tillgång till cykel som färdmedel. Därefter kommer skjuts av förälder (91 %) och busskort (44 %). Skjuts av anhörig är däremot det färdmedlet som används av barnen i högst utsträckning (38 %), men denna andel minskar med åldern. Den vanligaste distansen på sträckan till skolan är mindre än 1 km, vilket gäller för 40 % av barnen. Under sommaren är cykel det vanligaste färdmedlet till skolan medan resor till fots är vanligast på vintern. Det genomsnittliga antalet resor för barnen på vardagar är 3,0 och 2,6 på helgdagar. Om ett barn inte hade gjort någon förflyttning dagen innan så var den vanligaste anledning att man var ledig från skolan och inte hade några ärenden (57 %). Barn gör oftast resor till skola (44 %) och därefter kommer resor till fritidsaktivitet (27 %). Reslängden 1-3,9 km är den vanligaste reslängden för nästan hälften av barnen (47 %).

*Med hållbart resande menas resor med cykel, el-cykel, buss, tåg, till fots eller med el-sparkcykel

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning	3
2. Bakgrund och metod	5
3. Resultat - Del 1	11
3.1. Bakgrundsfrågor	11
3.2. Tillgång till och användning av färdmedel	15
3.3. Trafikplanering och prioritering	17
3.4. Förändrat resande	21
4. Resultat - Del 2	24
4.1. Förflyttningar under gårdagen	24
4.2. Antal resor i genomsnitt	26
4.3. Färdmedelsfördelning	27
4.4. Ärende	33
4.5. Resornas längd	37
4.6. Reserelationer	39
5. Barnens resvaneundersökning - Del 1	41
5.1. Bakgrundsfrågor	41
5.2. Tillgång till färdmedel	42
5.3. Barnens resor till skolan	43
6. Barnens resvaneundersökning - Del 2	47
6.1. Resor till skolan	47
6.2. Antal resor i genomsnitt för barnen	48
6.3. Barnens färdmedelsfördelning	49
6.4. Barnens ärende	53
6.5. Reslängd	54
7. Bilagor	56
7.1. Bilaga 1: Metod	56
7.2. Bilaga 2: Pappersenkät	67

2. Bakgrund och metod

Ordlista och definitioner

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

Resa/förflyttning

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

n= antal svar

Tillsammans med varje diagram och tabell presenteras antalet svar. Antalet är intressant då det visar hur tillförlitligt resultatet är. I början av rapporten är antal svar baserat på antalet individer. Antalet är då ofta nära det antalet som svarat på undersökningen, skillnaden är att det i vissa frågor kan saknas svar från vissa individer eller att frågan bara ställts till de som arbetar eller studerar. När det istället är resor som studeras är antalet svar istället resor. Det är då fler antal svar då varje individ kan ha gjort fler än en resa.

Huvudsakligt färdmedel

Med huvudsakligt färdmedel avses det färdmedel som i huvudsak använts under resan. Det huvudsak-

liga färdmedlet bestäms genom följande fallande rangordning, oavsett nyttjandegrad: Flyg, tåg, buss, färdtjänst, taxi, bil som förare, bil som passagerare, MC, moped, el-cykel, cykel, el-sparkcykel, gång och annat. Fortsättningsvis kommer rapporten att använda enbart ”färdmedel” som benämning på ”huvudsakligt färdmedel”.

Ärende

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

Medelvärde/Medianvärde

Medelvärdet är: [summan av alla värden] dividerat med [antal värden]. Medianvärdet är: alla värden sorteras i storleksordning och det mittersta värdet utgör medianvärdet.

Bakgrund & Syfte

Undersökningen syftar till att kartlägga hur vuxna och barn i Luleås kommun reser dagligen. Utvärderingen sker genom att utvalda medborgare får svara om sina egna eller sina barns resvanor. Den senaste resvaneundersökningen som omfattar hela Luleå kommun gjordes 2020.

Urval & Svarsfrekvens

Urvalet i undersökningen bestod av 5 000 personer som är bosatta i Luleå kommun och är mellan 16-85 år samt 3000 barn mellan 6-15 år. Urvalet drogs av Luleå kommun från kommunens egna folkbokföringsregister och var ett stratifierat slumpmässigt urval.

Svarsfrekvensen i undersökningen som riktade sig till vuxna var 29% (inkl. partiella svar). Totalt svarade 1458 personer på enkäten. Svarsfrekvensen i enkäten som riktade sig till barnen var 34 %. Totalt svarade 950 vårdnadshavare för 1021 barn.

Svarsfrekvenser för den vuxna undersökningen

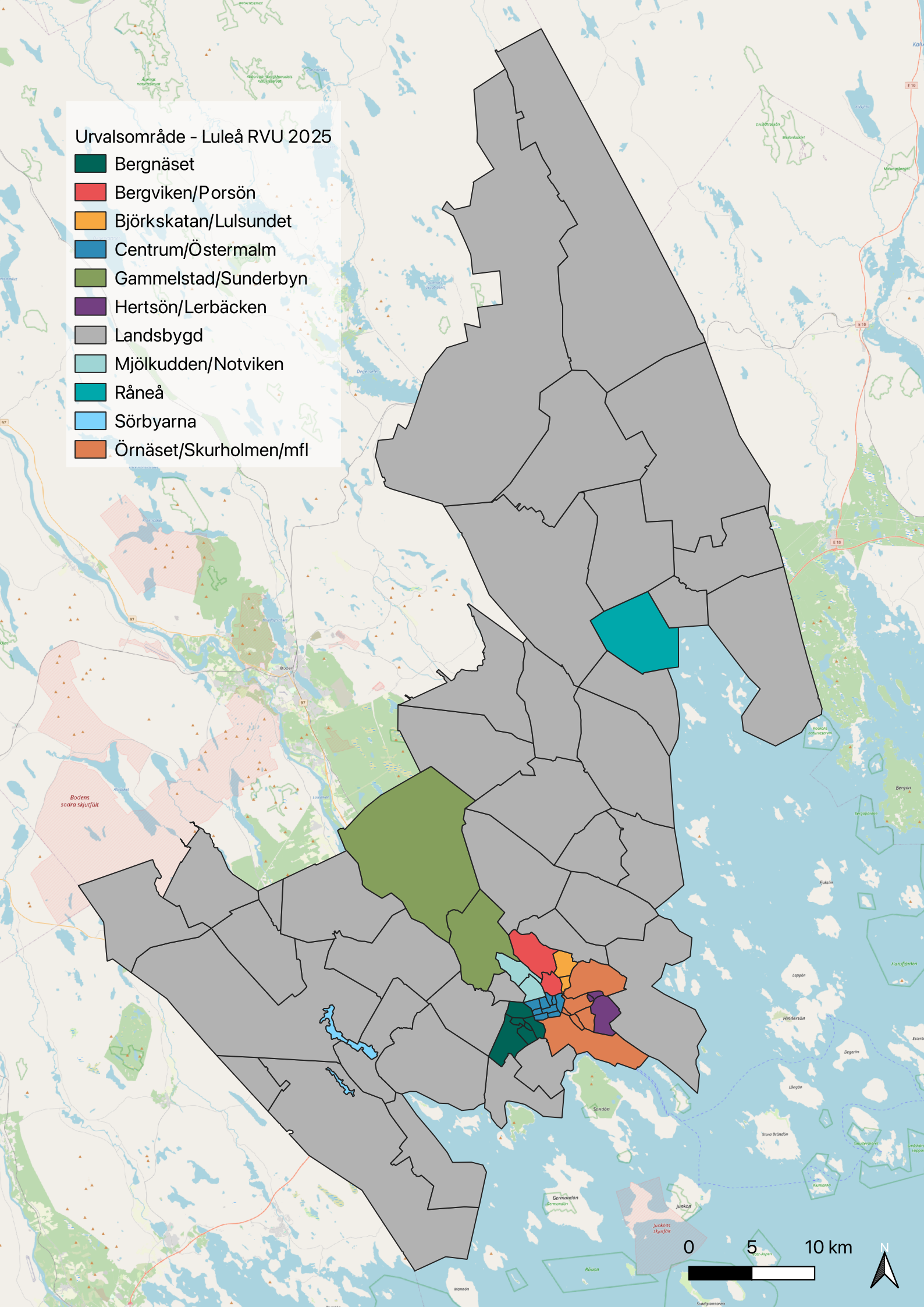
	Antal svar	Antal i urval	Svarsfrekvens		Antal svar	Antal i urval	Svarsfrekvens
Kvinna	768	2435	32%	Bergnäset	55	223	25%
Man	690	2565	27%	Bergviken/Porsön	162	654	25%
16-24 år	101	706	14%	Björkskatan/Lulsundet	111	313	35%
25-44 år	324	1682	19%	Centrum/Östermalm	219	683	32%
45-64 år	529	1438	37%	Gammelstad/Sunderbyn	135	485	28%
65-84 år	504	1174	43%	Hertsön/Lerbäcken	93	379	25%
				Landsbygd	150	394	38%
				Mjölkudden/Notviken	117	378	31%
				Råneå	85	332	26%
				Sörbyarna	92	318	29%
				Örnäset/Skurholmen/mfl	239	841	28%

Svarsfrekvenser för den barnundersökningen

	Antal svar	Antal i urval	Svarsfrekvens		Antal svar	Antal i urval	Svarsfrekvens
Tjej	303	773	39%	Bergnäset/Kallax	102	293	35%
Kille	294	840	35%	Bergviken/Rutvik	101	293	34%
6-8 år	300	862	35%	Björkskatan/Bensbyn	154	434	35%
9-11 år	315	915	34%	Centrum	91	296	31%
12-15 år	406	1223	33%	Malmudden/Kronan	200	609	33%
				Mjölkudden/Sunderbyn	214	632	34%
				Övrigt	159	443	36%

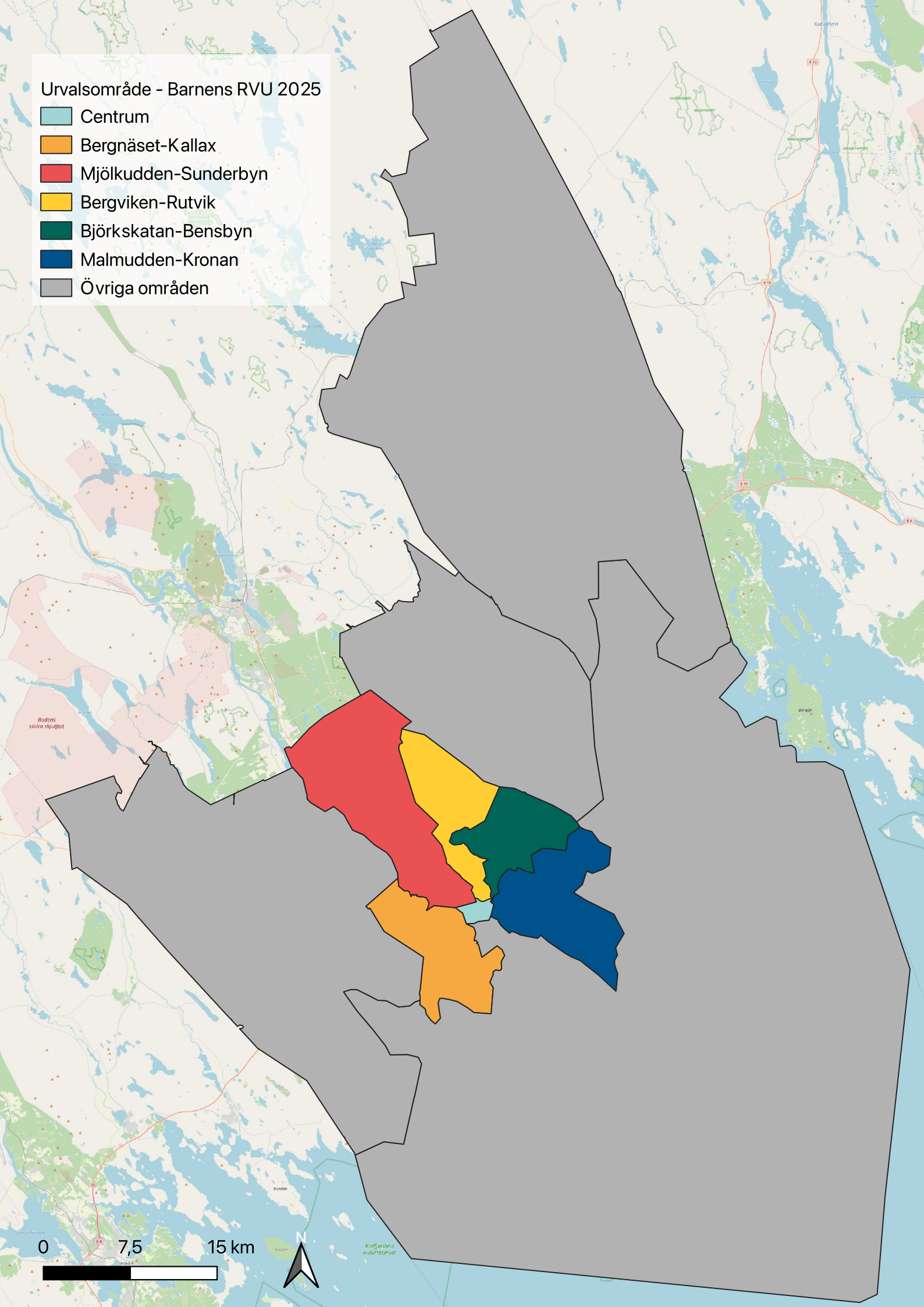
Urvalsområde - Luleå RVU 2025

- Bergnäset
- Bergviken/Porsön
- Björkskatan/Lulsundet
- Centrum/Östermalm
- Gammelstad/Sunderbyn
- Hertsön/Lerbäcken
- Landsbygd
- Mjölkudden/Notviken
- Råneå
- Sörbyarna
- Örnäset/Skurholmen/mfl



Urvalsområde - Barnens RVU 2025

- Centrum
- Bergnäset-Kallax
- Mjölkudden-Sunderbyn
- Bergviken-Rutvik
- Björskkatan-Bensbyn
- Malmudden-Kronan
- Övriga områden



Genomförande

Totalt genomfördes tre stycken utskick:

- » Enkätutskick
- » Enkätpåminnelse
- » SMS-påminnelse

Vid enkätutskick och påminnelser skickades enkäten, instruktioner och ett svarskuvert. I instruktionerna fanns även en länk och en kod som möjliggjorde att besvara undersökningen på internet. Mätveckor i undersökningen var enligt följande:

- » Mätvecka 1: vecka 40
- » Mätvecka 2: vecka 41
- » Påminnelsevecka 1: vecka 43

Samtliga respondenter fick en enkätinbjudan skickad till sig postalt utspritt under mätveckorna. Därefter ombads de att svara om hur de reste under gårdagen. SMS skickades också det utspritt under mätveckorna för att påminna respondenterna om att svara på undersökningen.

Jämförelse med 2020 års mätning

Tidpunkten för den senaste mätningen (hösten 2020) präglades av restriktioner kring pandemin av Covid-19. Detta är viktigt att ta i beaktning när jämförelse mellan åren görs.

Bearbetningar och väder

Hur människor reser påverkas av vädret. Resultatet av en resvaneundersökning bör därför tolkas tillsammans med information om temperaturer och nederbörd under de aktuella mätveckorna.

I årets undersökning genomfördes mätningen i tre steg. Två grundutskick som följdes av en påminnelsevecka. Årets mätning skedde under samma tidsperiod som 2020 med undantaget att påminnelseveckan under 2020 års mätning var något senare på hösten än i 2025 års mätning.

Medeltemperaturen vid 2020 års mätning var marginellt kallare under årets undersökning. Desto varmare det är desto mer ökar sannolikheten för fler antal resor. Skillnaderna i medeltemperatur mellan åren är dock väldigt små att det är rimligt att tro att skillnaderna i temperatur inte påverkar resandet i detta fallet. Sett till nederbörd under insamlingsperioderna regnade det totalt sett mer under tiden insamlingen pågick under 2020 än vad det gjorde vid årets mätning. En lägre nederbörd ökar sannolikheten för fler resor (åtminstone sett till exempelvis cykel och till fots).

Väderförhållanden under mätperioden 2020 och 2025

	Veckor 2020	Veckor 2025	Medeltemperatur 2020	Medeltemperatur 2025	Nederbörd 2020	Nederbörd 2025
Insamlingsvecka 1	40	40	9,7	9,7	72,4	1,7
Insamlingsvecka 2	41	41	3,9	7,3	24,1	20,1
Påminnelsevecka 1	45	43	5,3	5,6	21,1	49,7

Resultat

-

Del 1

3. Resultat - Del 1

3.1. Bakgrundsfrågor

Kön och ålder

Totalt är den största åldersgruppen 25–44 år (32 %), följt av 45–64 år (30%). Den minsta gruppen är 16–24 år som utgör 14 % av svaren.

Åldersgrupperna skiljer sig åt när det gäller könsfördelningen mellan män och kvinnor. I de tre yngsta åldersgrupperna är det en något större andel män än kvinnor medan i den äldsta åldersgruppen är det en märkbart större andel kvinnor än män (26% jämfört med 21%).

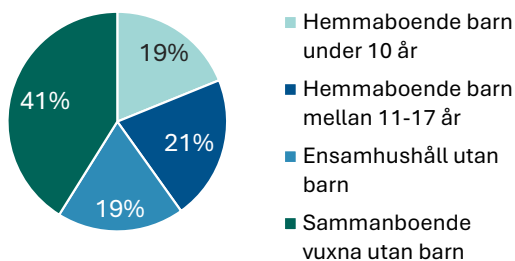
Det är totalt sett 78 fler män som ingår i undersökningen men båda grupperna innefattar minst 690 respondenter.

Tabell 1. Ålder och kön för svarsgruppen, viktade värden:

Ålder	Man	Kvinna	Totalt
16-24 år	15%	13%	14%
25-44 år	33%	31%	32%
45-64 år	31%	29%	30%
65-84 år	21%	26%	23%
Total	768	690	1458

Graf 1. Hushållssammansättning

Antal svar: 1458

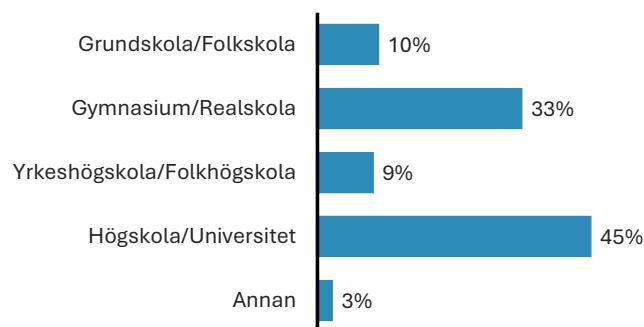


Hushållssammansättning

Resultaten i graf 1 visar att över hälften (60 %) av de svarande uppger att det inte finns barn i hushållet. 21 % anger att de har barn mellan 11 och 17 år i hushållet medan 19 % istället har hemmaboende barn under 10 år.

Graf 2. Vilken är din högsta avslutade utbildning?

Antal svar: 1421

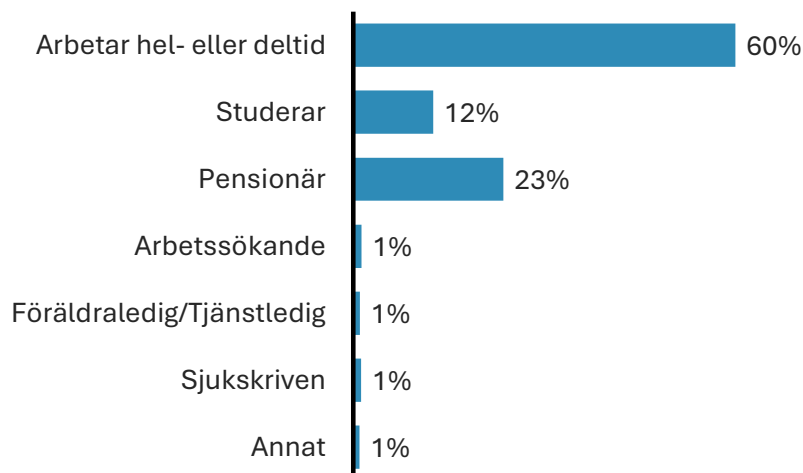


Utbildningsnivå

Den vanligaste högsta avslutade utbildningen bland de svarande är högskola/universitet (45 %). En stor andel uppger också gymnasium/realskola som sin högsta utbildning (33 %). Vidare har 10 % avslutat grundskola/folkskola, medan 9 % anger yrkehögskola/folkhögskola. Endast 3 % uppger annan utbildningsbakgrund.

Graf 3. Vilken är din huvudsakliga sysselsättning?

Antal svar: 1418



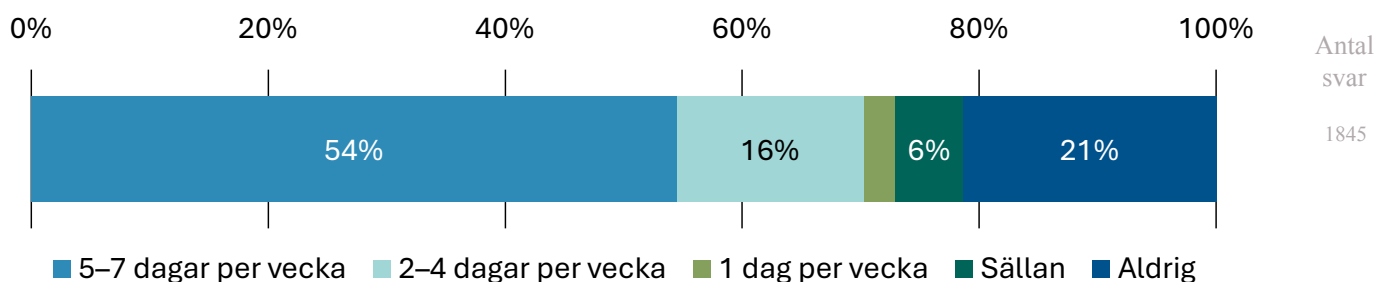
Sysselsättning

Graf 3 visar att majoriteten arbetar på hel- eller deltid. Den näst vanligaste sysselsättningen är pensionär på 23 % och därefter studier på 12 %. Övriga kategorier ligger på 1 %.

Resor till och från arbete och skola

Över hälften av de svarande uppger att de reser till eller från arbetet eller skolan 5-7 dagar i veckan (54 %). Samtidigt anger 16 % att de gör sådana resor 2-4 dagar i veckan. En dryg femtedel av respondenterna (21 %) uppger att de aldrig gör resor till eller från arbete eller skola.

Graf 4. Hur ofta gör du resor till/från arbete eller skola?



Färdmedelsval till och från skola och arbete

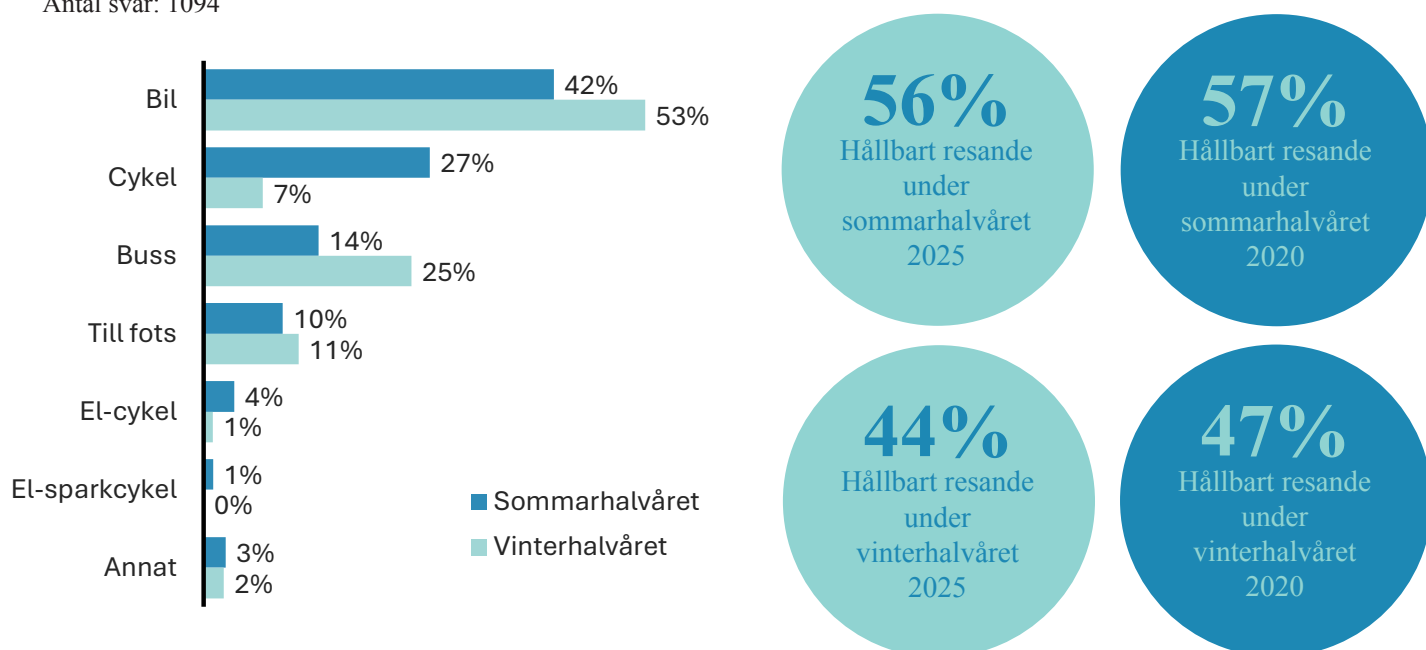
Graf 5 visar att bil är färdmedlet som oftast används vid resor till och från arbete eller skola under både sommarhalvåret (42 %) och vinterhalvåret (53 %). Buss är det näst vanligaste färdmedlet på vinterhalvåret (25 %) medan cykel är det på sommarhalvåret (27%). Precis som för bussresor är bilanvändningen högre under vinterhalvåret. Ungefär en tiondel väljer att gå till och från arbete eller studier till fots, året runt.

Från tabell 2 går det att urskilja att män åker bil i högre utsträckning än kvinnor, samt att bussresande är vanligare bland yngre åldersgrupper.

Andelen hållbart resande, vilket innebär resor med cykel, elcykel, buss, till fots eller el-sparkcykel, är högre på sommarhalvåret (56 %) än under vinterhalvåret (44 %).

Graf 5. Hur reser du oftast vid resor till/från arbete och skola under sommar-/vinterhalvåret?

Antal svar: 1094



Tabell 2. Hur reser du oftast vid resor till/från arbete och skola under sommar-/vinterhalvåret?

Sommar/ Vinter - %	2025	2020	Kvinna	Man	16-30 år	31-44 år	45-64 år	65-84 år
Bil	42 / 53	41 / 52	37 / 48	47 / 57	28 / 32	39 / 53	51 / 63	45 / 52
Cykel	27 / 7	46 / 10	30 / 5	24 / 9	22 / 5	30 / 8	27 / 8	24 / 3
Buss	14 / 25	10 / 24	15 / 29	12 / 21	30 / 49	14 / 26	8 / 15	6 / 19
Till fots	10 / 11	9 / 12	12 / 15	7 / 8	14 / 13	9 / 11	7 / 11	10 / 14
El-cykel	4 / 1	2 / 1	3 / 0	4 / 2	2 / 0	4 / 1	4 / 2	3 / 0
El-sparkcykel	1 / 0	- / -	1 / 0	1 / 0	1 / 0	2 / 0	0 / 0	0 / 0
Annat	3 / 2	2 / 1	2 / 2	3 / 3	2 / 1	1 / 1	1 / 1	12 / 12
Antal svar	1094 / 1094	1653	577 / 580	517 / 514	96 / 94	304 / 303	479 / 479	215 / 218

Färdmedelsval till och från skola och arbete - områden

Tabell 3 visar att området Bergviken/Porsön har den lägsta andelen bilåkande. Det högsta bussresandet finns bland boende i Hertsön/Lerbäcken. Samtidigt är bil det vanligaste färdmedlet på landsbygden, där buss också används sparsamt. Att gå till jobbet eller studier är mest ovanligt på landsbygden och i Sörbyarna.

Valet att cykla till arbete eller studier är som vanligast i Björkskatan/Lulsundet på sommaren, och på vintern cyklar flest i Bergviken/Porsön. På sommaren är elcykel det klart vanligaste färdmedlet i Bergnäset, som också har det lägsta bussanvändandet då.

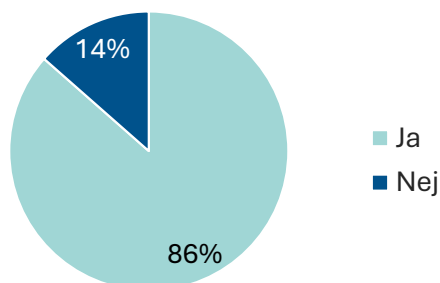
Tabell 3. Hur reser du oftast vid resor till/från arbete och skola under sommar-/vinterhalvåret?

Sommar/ Vinter - %	Totalt	Bergnäset	Bergviken/ Porsön	Björkskatan/ Lulsundet	Centrum/ Östermalm	Gammelstad/ Sunderbyn
Bil	42 / 53	44 / 60	17 / 26	29 / 45	29 / 41	45 / 57
Cykel	27 / 7	30 / 10	41 / 16	43 / 14	34 / 6	29 / 5
Buss	14 / 25	2 / 17	12 / 31	11 / 29	11 / 19	20 / 34
Till fots	10 / 11	7 / 10	27 / 25	6 / 9	20 / 30	0 / 3
El-cykel	4 / 1	15 / 0	0 / 0	7 / 2	2 / 1	4 / 1
El-sparkeykel	1 / 0	0 / 0	0 / 0	3 / 0	1 / 0	1 / 0
Annat	3 / 2	2 / 3	3 / 2	1 / 1	4 / 4	1 / 0
Antal svar	1094 / 1094	37 / 38	136 / 135	78 / 79	143 / 143	105 / 105

Sommar/ Vinter - %	Hertsön/ Lerbäcken	Landsbygd	Mjölkkudden/ Notviken	Råneå	Sörbyarna	Örnäset/ Skurholmen/ mfl
Bil	35 / 48	77 / 86	36 / 45	59 / 67	74 / 77	45 / 57
Cykel	20 / 0	9 / 2	39 / 13	7 / 0	2 / 2	27 / 7
Buss	35 / 42	9 / 10	15 / 26	17 / 18	13 / 17	9 / 25
Till fots	5 / 6	1 / 2	3 / 7	12 / 10	1 / 1	6 / 6
El-cykel	1 / 0	3 / 0	2 / 4	2 / 0	4 / 0	7 / 2
El-sparkeykel	0 / 0	0 / 0	2 / 0	0 / 0	0 / 0	3 / 0
Annat	4 / 4	1 / 1	3 / 4	3 / 5	6 / 3	3 / 3
Antal svar	72 / 69	122 / 121	93 / 93	60 / 60	71 / 71	177 / 180

3.2. Tillgång till och användning av färdmedel

Graf 6. Har du körkort för personbil?
Antal svar: 1425



Tabell 4. Har du körkort för personbil?

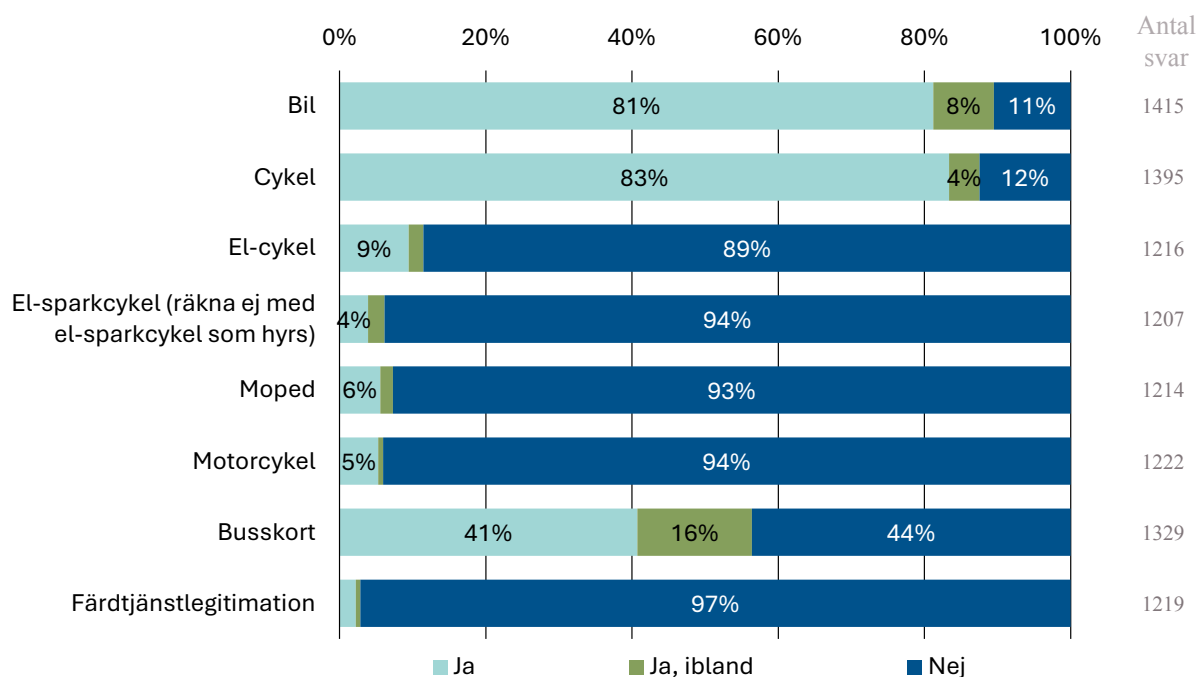
	Ja	Nej	Antal svar
Kvinna	84%	16%	750
Man	89%	11%	675
<hr/>			
16-24 år	59%	41%	100
25-44 år	86%	14%	315
45-64 år	94%	6%	518
65-84 år	94%	6%	492

Tillgång till färdmedel

En stor majoritet av de svarande uppger att de har körkort för personbil, som graf 6 visar. Totalt anger 86 % att de har körkort, medan 14 % uppger att de inte har det. Män uppger i något högre grad än kvinnor att de har körkort. Den största skillnaden syns mellan åldersgrupperna, där 59 % i gruppen 16–24 år har körkort, och andelen ökar kraftigt i äldre grupper och ligger på 94 % bland personer 45 år och äldre.

Från graf 7 kan man se att 89 % uppger att de alltid eller ibland har tillgång till bil, medan 10 % helt saknar tillgång. Cykeltillgången är också utbredd, där 87 % alltid eller ibland har tillgång till cykel. Det är 57 % som ibland eller alltid har busskort. 94 % - 97 % respondenterna har inte tillgång till elsparkcykel, motorcykel och färdtjänstlegitimation.

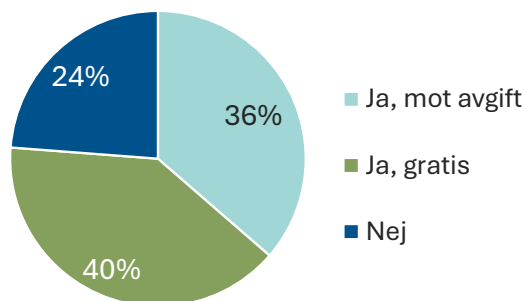
Graf 7. Har du tillgång till något av följande?



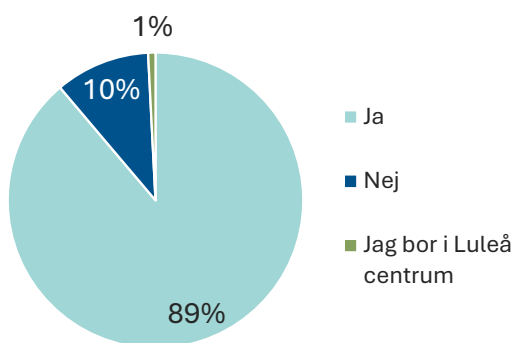
Parkeringsmöjligheter

Drygt tre fjärdedelar av respondenternas skola eller arbetsplats tillhandahåller parkeringsmöjligheter för bil. Bland dessa är 40 % gratis och 36 % tillgängliga mot avgift. 24 % av respondenterna svarar att de inte har tillgång till parkering genom sin skola eller arbetsplats.

Graf 8. Tillhandahåller din skola eller arbetsplats parkeringsmöjligheter för bil?
Antal svar: 1425



Graf 9. Känner du till vilka busslinjer som går in till Luleå centrum?
Antal svar: 1207



Kännedom om busslinjer till centrum

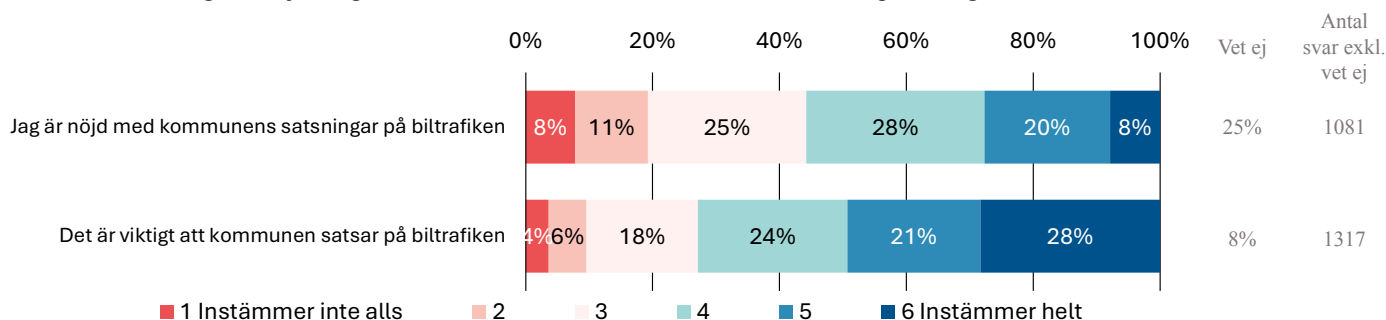
Hela 89 % av de tillfrågade vet vilka busslinjer som går in till Luleå centrum och 10 % vet inte det.

3.3. Trafikplanering och prioritering

Trafikplanering - Bil

Majoriteten av de som har en åsikt om satsningarna på biltrafiken instämmer i någon grad att de är nöjda med kommunens satsningar på biltrafiken. Instämmandegraden är ännu högre för frågan om betydelsen av att satsa på biltrafiken, där 73 % instämmer i någon grad att det är viktigt.

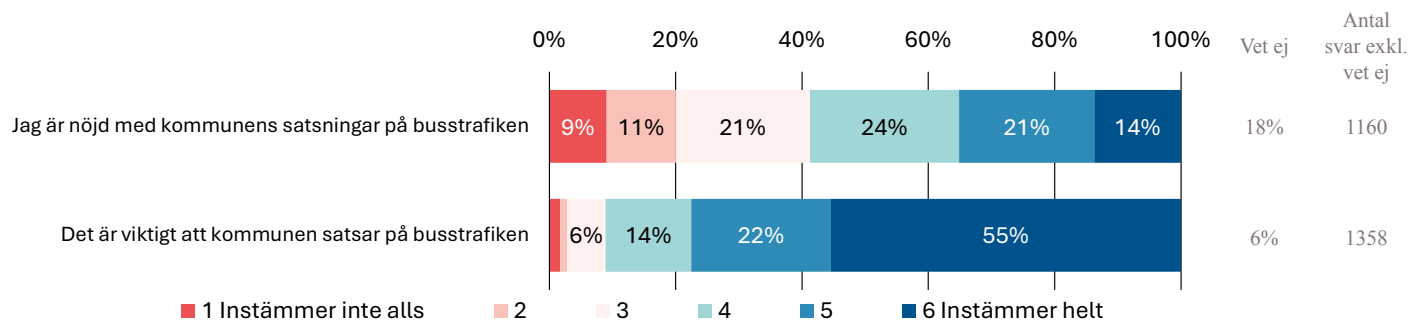
Graf 10. Ta ställning till följande påståenden om Luleå kommuns arbete med trafikplanering:



Trafikplanering - Buss

Även när det gäller nöjdheten med kommunens satsningar på busstrafiken instämmer majoriteten i någon grad. Hela 91 % instämmer dessutom i någon grad att det är viktigt att kommunen satsar på busstrafiken, och 55 % instämmer helt med påståendet.

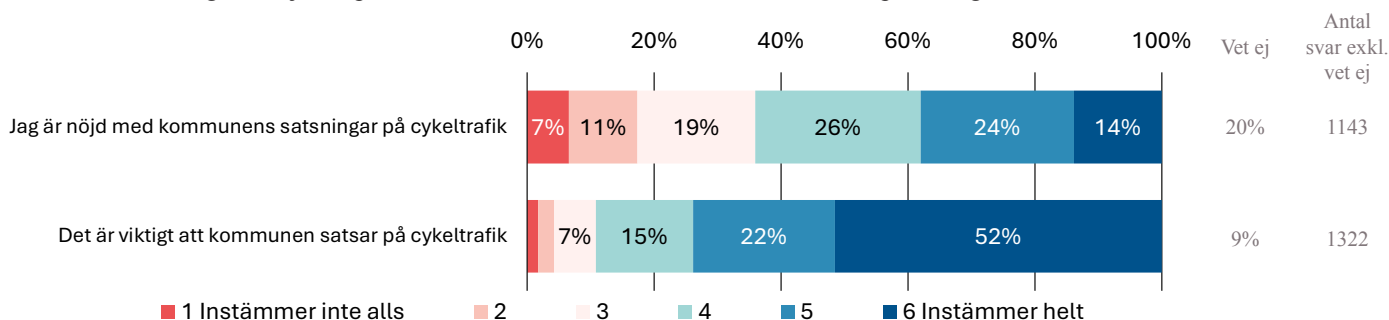
Graf 11. Ta ställning till följande påståenden om Luleå kommuns arbete med trafikplanering:



Trafikplanering - Cykel

Den totala nöjdheten med kommunens satsningar på cykeltrafik ligger på 64 %. Cykeltrafik anses också viktigt bland invånarna i kommunen, där 89 % instämmer i någon grad i att det är viktigt att kommunen satsar på cykeltrafik.

Graf 12. Ta ställning till följande påståenden om Luleå kommuns arbete med trafikplanering:

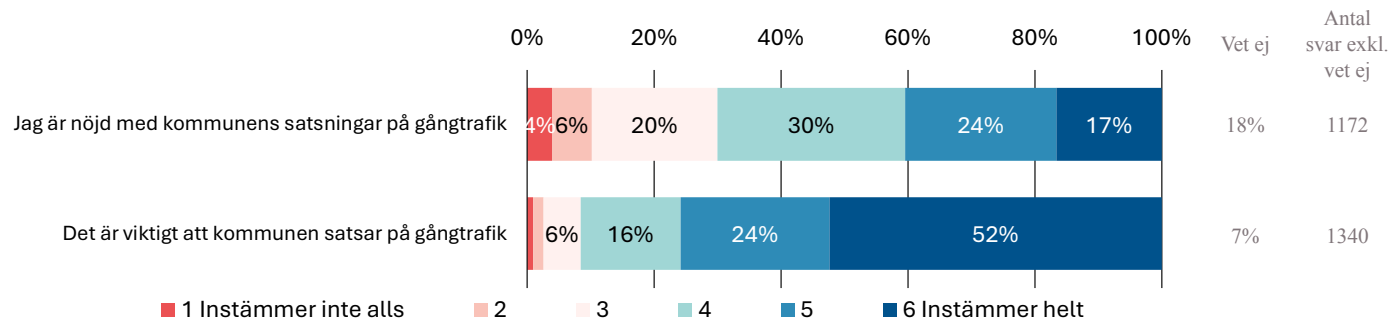


Trafikplanering - Gång

Av kommunens satsningar på färdmedel har satsningarna på gångtrafik den högsta nöjdheten, där 71 % instämmer i någon grad i att de är nöjda. Endast 8% anser i någon grad att det inte är viktigt att kommunen satsar på gångtrafik.

Kommuninvånarna anser alltså i högre grad att det är viktigt att kommunen satsar på buss, cykel och gång än på biltrafik.

Graf 13. Ta ställning till följande påståenden om Luleå kommuns arbete med trafikplanering:



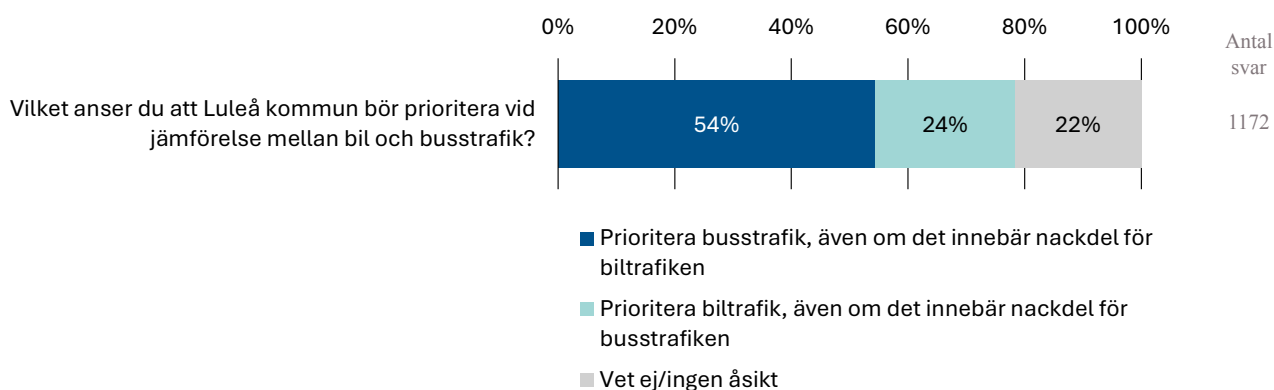
Prioritering mellan färdslag

Graf 14 visar att en majoritet anser att Luleå kommun bör prioritera busstrafiken framför biltrafiken, medan 24 % har den motsatta åsikten. En dryg femtedel av respondenterna har ingen åsikt i frågan.

Dessa värden skiljer sig dock mellan olika demografiska grupper (tabell 5). Män vill i högre grad prio-

riter biltrafik, och en större andel kvinnor svarade att de inte vet eller har någon åsikt. Prioritering av busstrafik är viktigast för de äldsta åldersgrupperna medan de yngsta åldersgrupperna anser i högre grad att biltrafik bör prioriteras. Bergviken/Porsön har högst stöd för busstrafik och biltrafiken har högst stöd på landsbygden.

Graf 14. Vilket anser du att Luleå kommun bör prioritera vid jämförelse mellan bil och busstrafik?



Tabell 5. Vilket anser du att Luleå kommun bör prioritera vid jämförelse mellan bil och busstrafik?

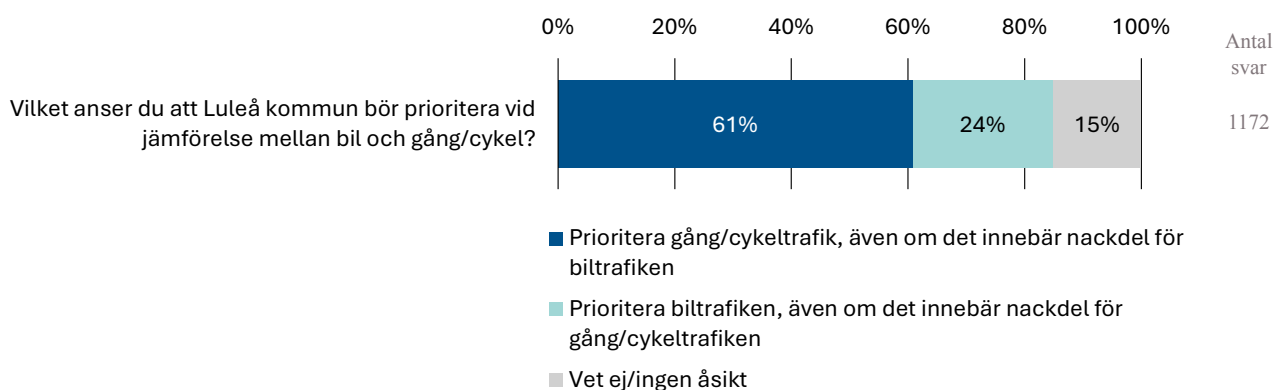
	Prioritera busstrafik, även om det innebär nackdel för biltrafiken	Prioritera biltrafik, även om det innebär nackdel för busstrafiken	Vet ej/ingen åsikt	Antal svar
Totalt	54%	24%	22%	1444
Kvinna	55%	18%	27%	762
Man	54%	30%	17%	682
16-24 år	54%	28%	18%	101
25-44 år	51%	27%	22%	323
45-64 år	56%	22%	23%	529
65-84 år	58%	20%	22%	491
Bergnäset	55%	27%	17%	55
Bergviken/Porsön	67%	13%	20%	161
Björkskatan/Lulsundet	61%	19%	20%	110
Centrum/Östermalm	60%	20%	20%	217
Gammelstad/Sunderbyn	56%	25%	19%	134
Hertsön/Lerbäcken	55%	26%	19%	93
Landsbygd	38%	38%	24%	149
Mjölkudden/Notviken	54%	23%	23%	113
Råneå	40%	32%	29%	84
Sörbyarna	44%	33%	23%	91
Örnäset/Skurholmen/mfl	54%	22%	23%	237

Prioritering mellan färdslag

Graf 15 visar att en klar majoritet (61 %) anser att Luleå kommun bör prioritera gång- och cykeltrafik framför biltrafiken, medan 24 % har den motsatta åsikten. 15 % av respondenterna har ingen åsikt i frågan. När olika demografiska grupper jämförs (tabell 6) syns det att män i högre grad än kvinnor prioriterar biltrafiken framför gång/cykeltrafiken.

Kvinnor svarade i högre grad att de inte vet eller har någon åsikt i frågan. Prioritering av gång- och cykeltrafik är lägst för den yngsta åldersgruppen medan prioritering av biltrafiken blir mindre viktig ju äldre respondenterna är. Biltrafiken har högst stöd i Sörbyarna och gång- och cykeltrafiken har högst stöd i Bergviken/Porsön.

Graf 15. Vilket anser du att Luleå kommun bör prioritera vid jämförelse mellan bil och gång-/cykeltrafik?



Tabell 6. Vilket anser du att Luleå kommun bör prioritera vid jämförelse mellan bil och gång-/cykeltrafik?

	Prioritera gång-/cykeltrafik, även om det innebär nackdel för biltrafiken	Prioritera biltrafiken, även om det innebär nackdel för gång/cykeltrafiken	Vet ej/ingen åsikt	Antal svar
Totalt	61%	24%	15%	1440
Kvinna	63%	19%	18%	760
Man	58%	29%	13%	680
16-24 år	51%	38%	12%	101
25-44 år	64%	25%	11%	322
45-64 år	63%	21%	16%	529
65-84 år	59%	18%	23%	488
Bergnäset	67%	21%	12%	55
Bergviken/Porsön	70%	19%	11%	162
Björkskatan/Lulsundet	68%	14%	18%	110
Centrum/Östermalm	69%	15%	16%	217
Gammelstad/Sunderbyn	61%	25%	14%	134
Hertsön/Lerbäcken	54%	29%	17%	92
Landsbygd	54%	31%	16%	147
Mjöludden/Notviken	61%	24%	15%	112
Råneå	46%	34%	20%	84
Sörbyarna	48%	35%	17%	92
Örnäset/Skurholmen/mfl	59%	26%	15%	235

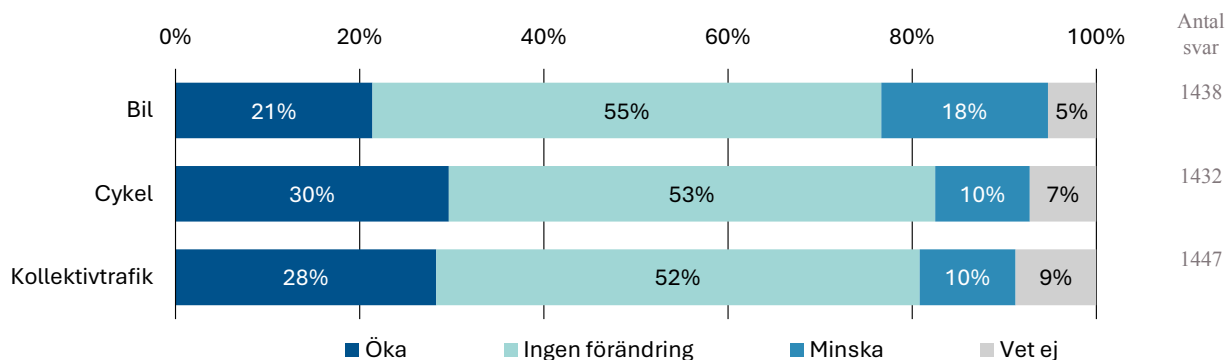
3.4. Förändrat resande

Förändrat resande i framtiden

För alla tre färdmedel tror en majoritet att deras resande inte kommer att förändras de kommande åren. När det gäller huruvida deras färdmedelsanvändande kommer öka eller inte tror den största andelen att deras cykelanvändande kommer öka (30 %) medan den lägsta andelen handlar om ökande av bilanvändning (21 %). 18 % tror däremot att deras bilanvändande kommer minska och denna siffra ligger på 10 % för både cykel- och kollektivtrafikanvändning.

Ju yngre åldersgrupperna är som respondenterna tillhör, desto högre andelar tror att deras bilanvändande kommer öka samt att deras cykelanvändande kommer minska. I Bergnäset tror lägst andel att deras bilanvändande kommer öka och i Hertsön/Lerbäcken tror högst andel att deras kollektivtrafikresande kommer öka.

Graf 16. Hur tror du att ditt resande med följande färdmedel kommer att förändras under de kommande åren?



Tabell 7. Hur tror du att ditt resande med följande färdmedel kommer att förändras under de kommande åren?

BIL	Öka	Ingen förändring	Minska	Vet ej	Antal svar
Totalt	21%	55%	18%	5%	1438
Kvinna	20%	55%	19%	7%	754
Man	23%	56%	17%	4%	684
16-24 år	53%	29%	12%	6%	100
25-44 år	28%	54%	11%	7%	323
45-64 år	12%	64%	21%	3%	524
65-84 år	6%	61%	27%	5%	491
Bergnäset	4%	72%	23%	1%	55
Bergviken/Porsön	27%	46%	20%	8%	161
Björkskatan/Lulsundet	14%	64%	20%	3%	108
Centrum/Östermalm	21%	55%	21%	3%	216
Gammelstad/Sunderbyn	20%	59%	16%	5%	133
Hertsön/Lerbäcken	21%	52%	26%	2%	93
Landsbygd	24%	61%	11%	4%	150
Mjölkudden/Notviken	21%	48%	21%	10%	112
Råneå	18%	66%	8%	8%	85
Sörbyarna	32%	52%	9%	7%	91
Örnäset/Skurholmen/mfl	22%	53%	20%	5%	234

Tabell 8. Hur tror du att ditt resande med följande färdmedel kommer att förändras under de kommande åren?

CYKEL	Öka	Ingen förändring	Minska	Vet ej	Antal svar
Totalt	30%	53%	10%	7%	1432
Kvinna	30%	52%	10%	8%	755
Man	29%	54%	11%	6%	677
16-24 år	31%	44%	19%	6%	101
25-44 år	38%	49%	6%	7%	323
45-64 år	30%	61%	4%	5%	527
65-84 år	16%	52%	20%	12%	481
Bergnäset	44%	46%	8%	2%	55
Bergviken/Porsön	38%	45%	10%	8%	161
Björskkatan/Lulsundet	28%	61%	5%	6%	109
Centrum/Östermalm	28%	54%	15%	4%	212
Gammelstad/Sunderbyn	33%	55%	8%	4%	132
Hertsön/Lerbäcken	33%	49%	13%	5%	92
Landsbygd	18%	65%	11%	7%	150
Mjölkudden/Notviken	39%	40%	11%	11%	113
Råneå	13%	63%	12%	12%	82
Sörbyarna	16%	57%	13%	14%	89
Örnäset/Skurholmen/mfl	31%	52%	8%	9%	237
KOLLEKTIVTRAFIK	Öka	Ingen förändring	Minska	Vet ej	Antal svar
Totalt	28%	52%	10%	9%	1447
Kvinna	33%	48%	9%	9%	765
Man	24%	57%	11%	8%	682
16-24 år	34%	34%	25%	7%	101
25-44 år	26%	55%	10%	9%	324
45-64 år	22%	63%	7%	8%	529
65-84 år	36%	47%	6%	11%	493
Bergnäset	38%	51%	3%	8%	55
Bergviken/Porsön	40%	42%	12%	6%	162
Björskkatan/Lulsundet	26%	60%	10%	4%	111
Centrum/Östermalm	27%	54%	11%	8%	217
Gammelstad/Sunderbyn	30%	57%	8%	5%	134
Hertsön/Lerbäcken	41%	40%	10%	9%	92
Landsbygd	14%	65%	11%	10%	150
Mjölkudden/Notviken	27%	52%	11%	10%	116
Råneå	17%	52%	16%	15%	82
Sörbyarna	22%	57%	9%	12%	90
Örnäset/Skurholmen/mfl	26%	53%	10%	11%	238

Framtida användning - faktorer

För att få en djupare förståelse i vilka faktorer som påverkar användningen av de olika färdmedlen i framtiden har en regressionsanalys genomförts. I analysen ser man till vilka faktorer som ökar respektive minskar sannolikheten att respondenten har valt svaret ”Öka” på frågan: *Hur tror du att ditt resande med följande färdmedel kommer att förändras under de kommande åren?* Nedan presenteras de tre olika färdmedlen och de faktorer som har antingen ett positivt eller negativt samband med färdmedlet.

Bil

Faktorer som ökar sannolikheten för att respondenten har svarat att de tror deras bilanvändande kommer att öka i framtiden är om det är en man som har svarat. Även faktorer så som att personen är i den yngre åldersgruppen (16-24 år) eller om hushållet har hemmaboende barn eller att respondenten anser att det är viktigt att kommunen satsar på biltrafiken.

Faktorer som istället minskar sannolikheten för att respondenten har angett att de kommer att öka sitt bilanvändande i framtiden är om de är bosatta på Bergnäset eller Björkskatan eller om de istället anser att kommunen bör satsa på cykeltrafiken.



Bilen

- | | |
|------------------------------------|--------------------------------------|
| + Man | - Bergnäset |
| + Ung (16-24 år) | - Björkskatan |
| + Hushåll med hemmaboende barn | - Viktigt att satsa på cykeltrafiken |
| + Viktigt att satsa på biltrafiken | |

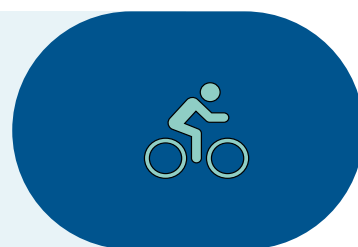
Cykel

Faktorerna som ökar sannolikheten för att respondenten har svarat att de tror deras användning av cykel kommer att öka i framtiden är färre än för bilen. Framförallt faktorer som att hushållet har hemmaboende barn under 10 år och att respondenten anser att

det är viktigt att kommunen satsar på cykeltrafiken. Om respondenten bor utanför centrum minskar sannolikheten att de har svarat att de kommer att öka sin cykelanvändning.

Cykel

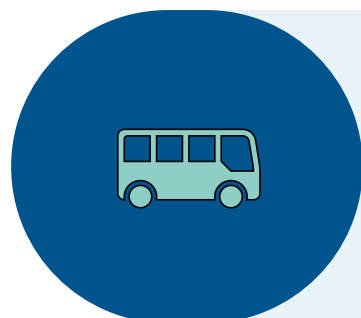
- | | |
|--------------------------------------|---------------|
| + Hushåll med småbarn (under 10 år) | - Landsbygden |
| + Viktigt att satsa på cykeltrafiken | - Råneå |
| | - Sörbyarna |



Kollektivtrafik

Sett till kollektivtrafik så ökar sannolikheten att respondenten tror sig öka sin användning av kollektivtrafiken om det är en kvinna som har svarat. Om de inte har tillgång till körkort eller är boende i antingen Bergnäset, Bergviken/Porsön eller Hertsön/Lerbäcken så kan man se ett positivt samband med ökande andel kollektivtrafikresor i framtiden.

Precis som för cykel så minskar sannolikheten att respondenten tror att de kommer öka antalet resor med kollektivtrafiken om de bor längre ifrån centrum (Landsbygden, Råneå eller i Sörbyarna).



Kollektivtrafikresenären

- | | |
|----------------------------|---------------|
| + Kvinna | - Landsbygden |
| + Ej tillgång till körkort | - Råneå |
| + Bergnäset | - Sörbyarna |
| + Bergviken/Porsön | |
| + Hertsön/Lerbäcken | |

Resultat

-

Del 2: Resedagbok

4. Resultat - Del 2

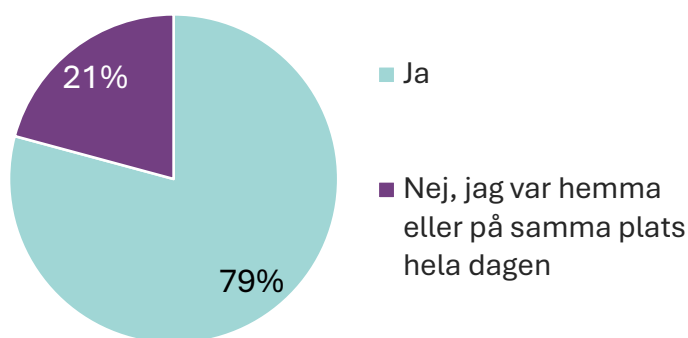
4.1. Förflyttningar under gårdagen

79 % uppger att de har förflyttat sig under gårdagen, medan 21 % anger att de var hemma eller på samma plats hela dagen. Skillnaden mellan åldersgrupper är relativt liten, förutom för gruppen 65–84 år som sticker ut med att i betydligt lägre grad ha förflyttat sig under gårdagen (63 % jämfört med 81-88 %).

De geografiska områdena har relativt lika värden. Landsbygden har den högsta andelen personer som förflyttat sig under gårdagen med ett värde på 82 %. Därefter kommer Bergviken/Porsön, Björkskatan/Lulsundet och Mjölkkudden/Notviken på 81 %. Råneå (74 %) och Sörbyarna (75 %) har däremot de lägsta andelarna.

Kvinnor har något högre andel förflyttningar. Deras värde är 4 procentenheter högre än männens (81 % och 77 %).

Graf 17. Har du gjort några förflyttningar under gårdagen? Antal svar: 1294



Tabell 9. Har du gjort några förflyttningar under gårdagen?

	Ja	Nej	Antal svar
Totalt	79%	21%	1294
Kvinna	81%	19%	679
Man	77%	23%	615
16-24 år	84%	16%	89
25-44 år	88%	12%	282
45-64 år	81%	19%	473
65-84 år	63%	37%	450
Bergnäset	78%	22%	51
Bergviken/Porsön	81%	19%	138
Björkskatan/Lulsundet	81%	19%	99
Centrum/Östermalm	79%	21%	198
Gammelstad/Sunderbyn	80%	20%	120
Hertsön/Lerbäcken	80%	20%	78
Landsbygd	82%	18%	137
Mjölkkudden/Notviken	81%	19%	104
Råneå	74%	26%	77
Sörbyarna	75%	25%	86
Örnäset/Skurholmen/mfl	77%	23%	206

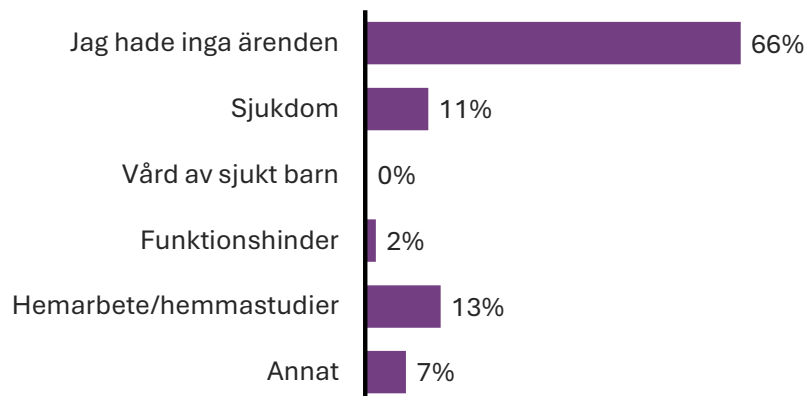
Orsak till ingen förflyttning

Den klart vanligaste orsaken till att man inte hade gjort en förflyttning under gårdagen var att man inte hade några ärenden, vilket anges av 66 %. Övriga skäl är betydligt mindre vanliga: arbetat eller studerat hemifrån (13 %), sjukdom (11 %), annat (7 %) samt funktionshinder (2 %).

Gruppen 65–84 år är överrepresenterad bland de respondenter som har angett att de inte hade några ärenden (79 %). När det gäller hemarbete/hemmastudier är det vanligast bland personer som är 25-64 år.

Respondenter från landsbygden hade i högst utsträckning inga ärenden (79 %), medan boende i Björkskatan/Lulsundet i högre grad än andra angav hemarbete/hemmastudier som anledning till att de inte hade förflyttat sig.

Graf 18. Om du inte alls rest under gårdagen, var vänlig ange skäl: Antal svar: 827



Tabell 10. Om du inte alls rest under gårdagen, var vänlig ange skäl:

	Jag hade inga ärenden	Sjukdom	Vård av sjukt barn	Funktionshinder	Hemarbete/hemmastudier	Annat	Antal svar
Totalt	66%	11%	0%	2%	13%	7%	305
Kvinna	70%	15%	0%	2%	9%	4%	151
Man	63%	8%	1%	2%	16%	10%	154
16-24 år	66%	7%	0%	0%	9%	18%	13
25-44 år	51%	14%	0%	0%	25%	11%	33
45-64 år	57%	15%	0%	4%	20%	5%	90
65-84 år	79%	8%	1%	2%	5%	5%	169
Bergnäset	55%	13%	0%	0%	9%	23%	12
Bergviken/Porsön	63%	10%	0%	0%	20%	7%	28
Björkskatan/Lulsundet	70%	9%	0%	0%	18%	4%	23
Centrum/Östermalm	66%	15%	0%	0%	13%	5%	48
Gammelstad/Sunderbyn	64%	2%	0%	4%	19%	11%	28
Hertsön/Lerbäcken	73%	5%	0%	5%	5%	11%	17
Landsbygd	79%	11%	0%	0%	10%	0%	27
Mjölkkudden/Notviken	68%	8%	0%	0%	8%	17%	24
Råneå	55%	21%	0%	3%	11%	11%	26
Sörbyarna	72%	8%	0%	3%	14%	3%	21
Örnäset/Skurholmen/mfl	68%	13%	2%	4%	14%	0%	51

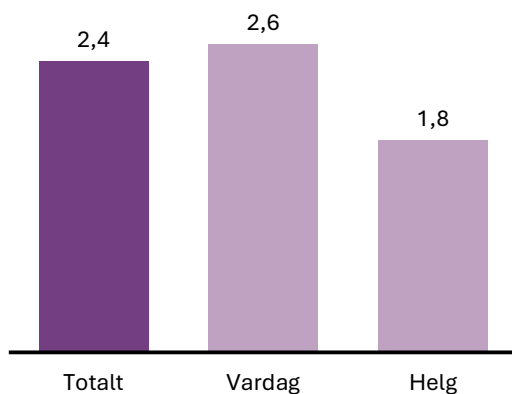
4.2. Antal resor i genomsnitt

Det genomsnittliga antalet resor per dag, totalt sett, är 2,4. För vardagar ligger värdet på 2,6 och för helgdagar är det 1,8.

I tabell 11 framgår det att kvinnor gör fler resor än män på både vardagar och helger. 16–24 åringar gör i genomsnitt fler resor på helgdagar än de äldre grupperna.

De geografiska områdena skiljer sig en del, där Gammelstad/Sunderbyn har lägst antal resor på vardagar, och i Råneå reser man minst på helger.

Graf 19. Genomsnittligt antal resor under vardag och helg
Antal svar: 1294



Tabell 11. Genomsnittligt antal resor under vardag och helg

	Vardag	Helg	Totalt
2025	2,6	1,8	2,4
2020*	2,2	1,7	2,1
Kvinna	2,6	1,9	2,5
Man	2,5	1,6	2,3
16-24 år	2,5	2,1	2,4
25-44 år	3,1	1,8	2,8
45-64 år	2,6	1,8	2,5
65-84 år	2,0	1,4	1,9
Bergnäset	2,7	1,2	2,5
Bergviken/Porsön	2,7	2,1	2,6
Björkskatan/Lulsundet	2,4	2,3	2,3
Centrum/Östermalm	2,6	1,8	2,5
Gammelstad/Sunderbyn	2,3	1,1	2,1
Hertsön/Lerbäcken	2,6	1,8	2,4
Landsbygd	2,8	2,0	2,6
Mjölkudden/Notviken	2,8	2,3	2,7
Råneå	2,8	0,7	2,4
Sörbyarna	2,4	1,9	2,3
Örnäset/Skurholmen/mfl	2,5	2,0	2,4

*2020 års mätning gjordes under Covid-19 pandemin vilket påverkade hur vi reste. Jämförelse mellan åren bör därför göras med försiktighet.

4.3. Färdmedelsfördelning

Färdmedelsfördelning

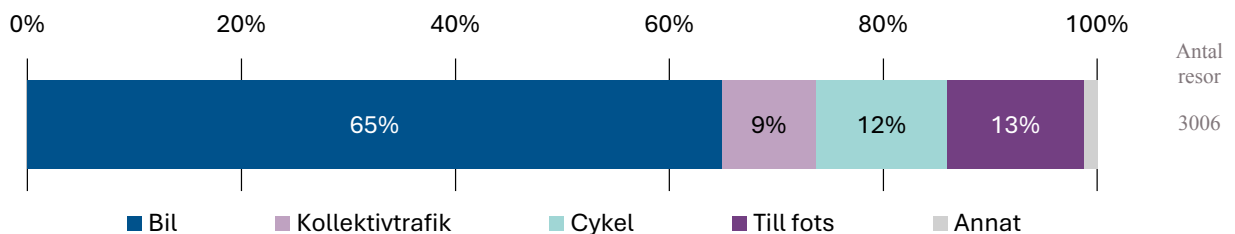
Bil är det vanligaste färdmedlet och står för 65 % av alla resor i kommunen. Därefter följer resor till fots (13 %), med cykel (12 %) och med kollektivtrafik (9 %).

Färdmedelsfördelningen skiljer sig något mellan vardag och helg. På helgdagar är andelen som reser med bil som passagerare mer än dubbelt så hög (19 %) jämfört med på vardagar (9 %). Att gå till fots är vanligare på vardag än på helger, medan förhållan-

det är det motsatta för cykling, även om skillnaden är liten.

I en jämförelse av färdmedelsfördelningen år 2020 och 2025 är gång det enda färdmedel som ökar i andel, från 12 % till 13 %. Bil minskar samtidigt med en procentenhet. Fördelningen för övriga färdmedel är densamma.

Graf 20. Färdmedelsfördelning



Tabell 12. Färdmedelsfördelning detaljerad

Antal resor totalt: 3006

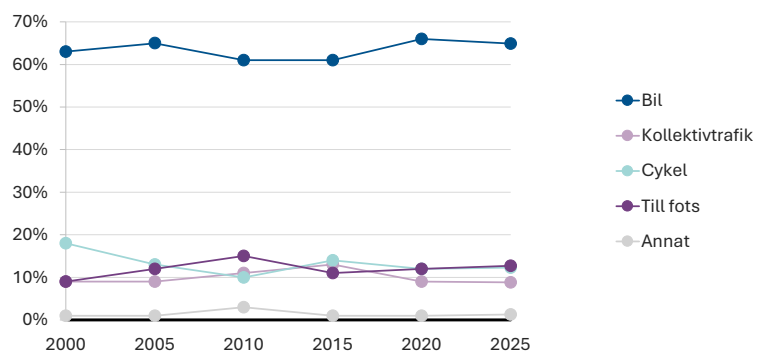
	Totalt	Vardag	Helg
Till fots	18%	19%	14%
Cykel	11%	11%	13%
El-cykel	2%	2%	2%
El-sparkcykel	0%	0%	0%
Moped	0%	0%	1%
Motorcykel	0%	0%	0%
Bil som förare	55%	55%	56%
Bil som passagerare	10%	9%	19%
Buss	9%	9%	8%
Tåg	0%	0%	1%
Taxi	0%	0%	0%
Färdtjänst	0%	0%	0%
Flyg	0%	0%	1%
Annat	0%	0%	0%

Tabell 13. Färdmedelsfördelning jämförelse**

Antal resor totalt: 3006 (2025) 4631 (2020)

	2025	2020*
Bil	65%	66%
Kollektivtrafik	9%	9%
Cykel	12%	12%
Till fots	13%	12%
Övrigt	1%	1%

Graf 21. Färdmedelsfördelning över tid



*2020 års mätning gjordes under Covid-19 pandemin vilket påverkade hur vi reser. Jämförelse mellan åren bör därför göras med försiktighet.

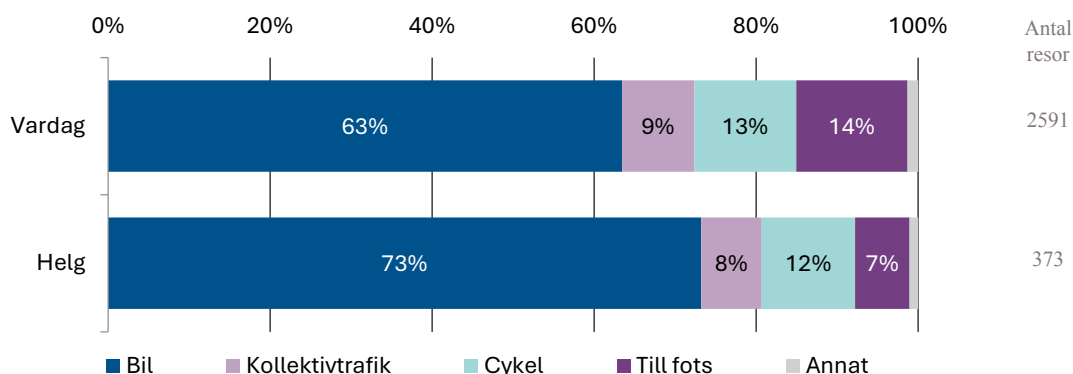
**Färdmedelsfördelningen är baserad på flervalsfrågan i tabell 12. Färdmedlen har gjorts om till huvudfärdmedel, läs mer om prioriteringsordningen i bilagorna.

Färdmedelsfördelning vardag och helg

Bil dominerar under både vardagar och helger, men utgör en större andel av resorna på helg (73 %) än på vardag (63 %). Under vardagar är andelen resor med kollektivtrafik något högre (9 %) jämfört med

helg (8 %). Cykel har en liknande uppdelning, med 13 % på vardag och 12 % på helgdagar. Även resor till fots är vanligare på vardagar (14 % jämfört med 7 % på helgen).

Graf 22. Färdmedelsfördelning vardag och helg



Färdmedelsfördelning ålder

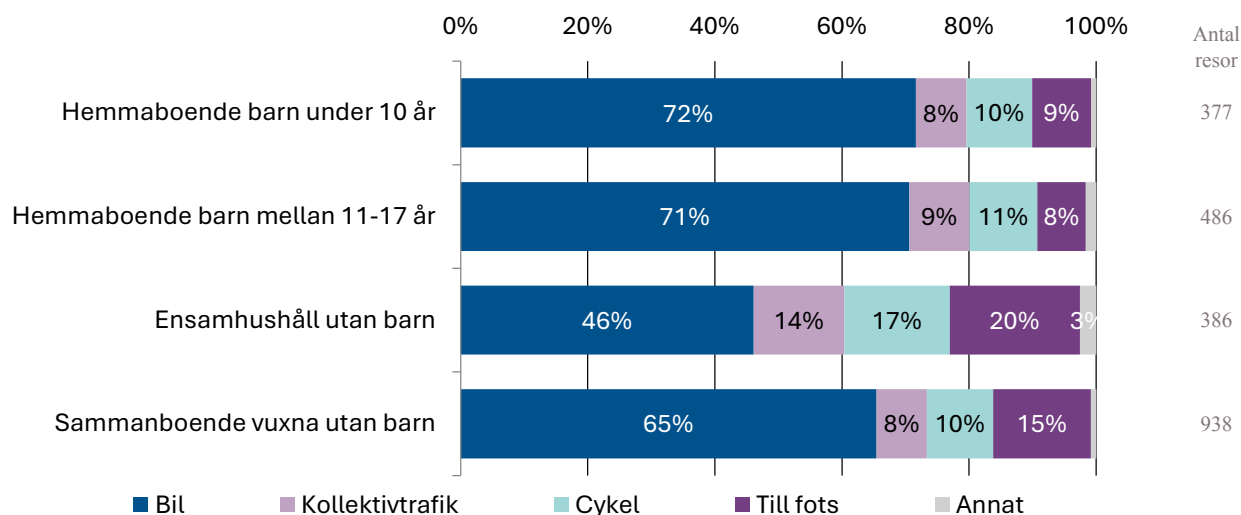
Bland personer med hemmaboende barn är bil det vanligaste färdmedlet. För dessa grupper är resterande färdmedel relativt lika uppdelade, men cykel tar andraplatserna med 11 % respektive 10 %.

Bil är även det vanligaste färdmedlet för sammanboende vuxna utan barn. Skillnaden jämfört med grupperna med barn är gång det näst vanligaste

färdmedlet här på 15 %.

Bil är minst vanligt bland personer i ensamhushåll utan barn, och för denna grupp når inte bil ens upp till 50 %. Personer som bor ensamma tar sig istället oftare fram till fots (20 %), med cykel (17 %) samt med kollektivtrafik (14 %) i högre utsträckning än de andra kategorierna.

Graf 23. Färdmedelsfördelning och hushållssammansättning

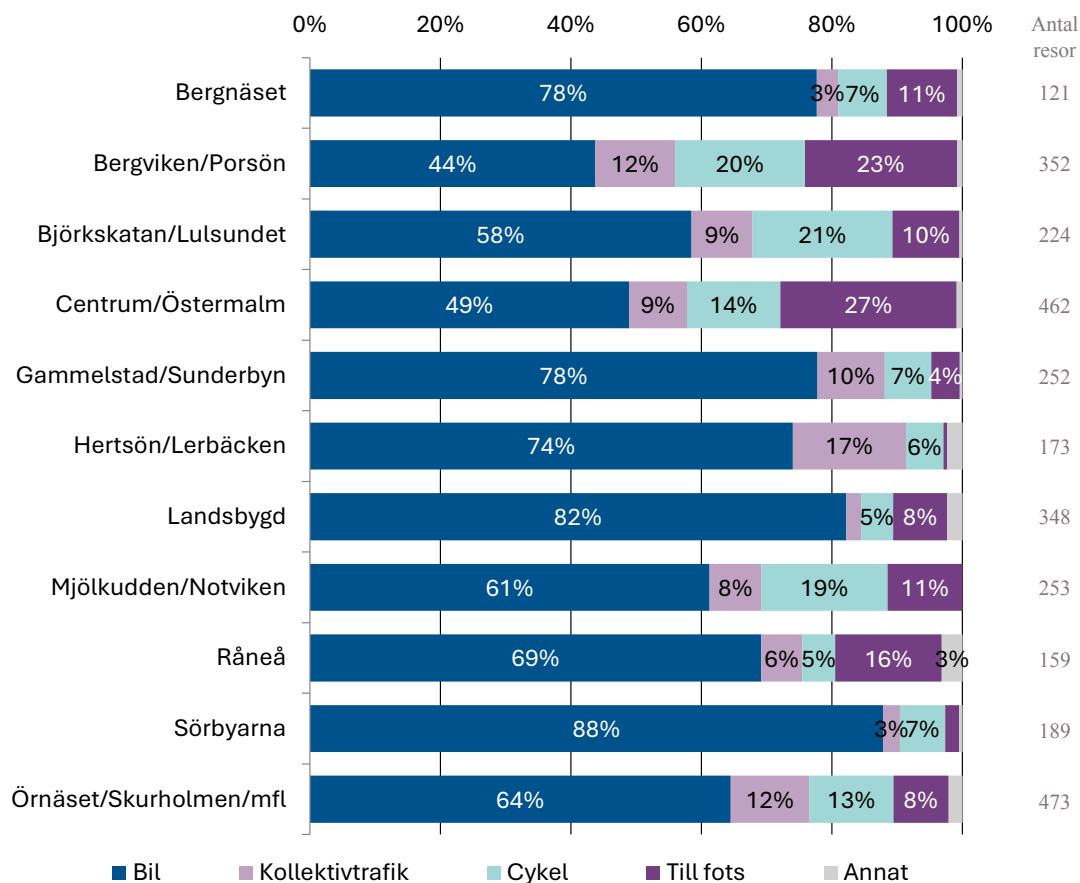


Färdmedelsfördelning område

Bil är det dominerande färdmedlet i samtliga områden, och särskilt i Sörbyarna och på landsbygden. Gång är vanligast i Centrum/Östermalm, cykling i Björkskatan/Lulsundet och kollektivtrafik i Hertsön/Lerbäcken. Det går att urskilja ett samband mellan områden med längre distanser och mer användning av bil som färdmedel.

Lerbäcken. Det går att urskilja ett samband mellan områden med längre distanser och mer användning av bil som färdmedel.

Graf 24. Färdmedelsfördelning bland boende i respektive område



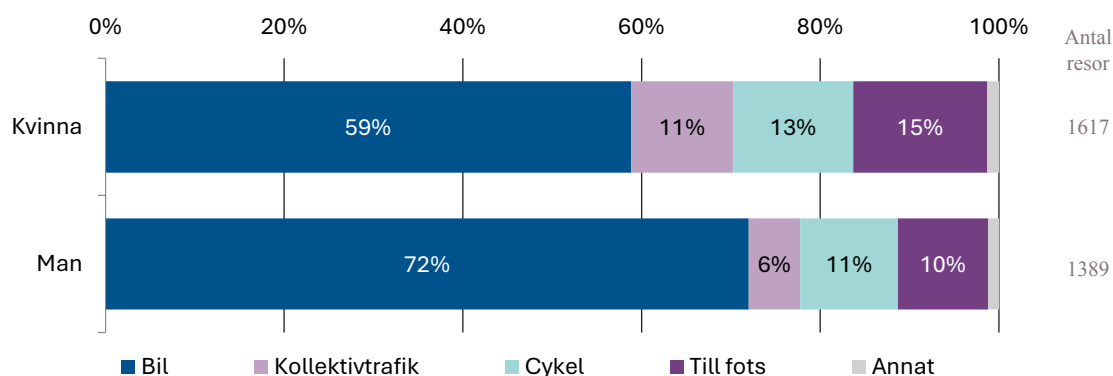
Färdmedelsfördelning kön

Bil är det vanligaste färdmedlet för både kvinnor och män och utgör en majoritet för båda. Andelen är däremot högre bland män (72 %) än bland kvinnor (59 %).

färdmedel. Kvinnors andel är högre för kollektivtrafik (11 % jämfört med 6 % bland män), högre för gång (15 % jämfört med 10 %) samt för cykel (13 % jämfört med 11 % bland män).

Kvinnor har en högre andel resor med resterande

Graf 25. Färdmedelsfördelning inom könsfördelningen

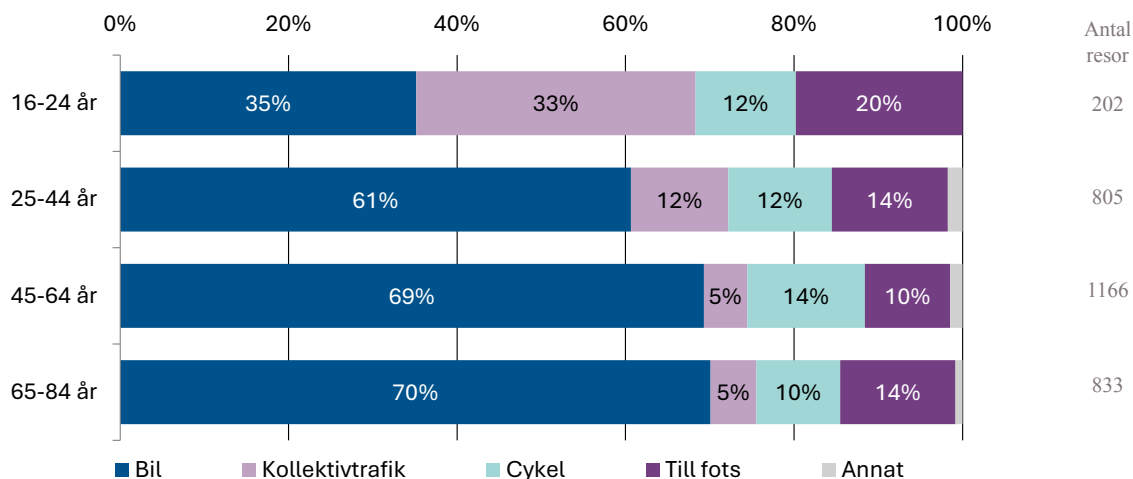


Färdmedelsfördelning ålder

Bil är vanligast i samtliga åldersgrupper, men med tydliga skillnader i nivåer. Gruppen 16–24 år har lägst andel bil som färdmedel (35 %) och samtidigt högst andel resor med kollektivtrafik (33 %). I övriga åldersgrupper dominerar bil i betydligt högre grad (61 % till 70 %).

Den yngsta åldersgruppen (16–24 år) gör även en högre andel resor till fots jämfört med de andra åldersgrupperna (20 %). I åldersgruppen 45-60 år har cykel som färdmedel högst andel (14 %) och kollektivtrafik den lägsta (5 %).

Graf 26. Färdmedelsfördelning bland respektive åldersgrupp

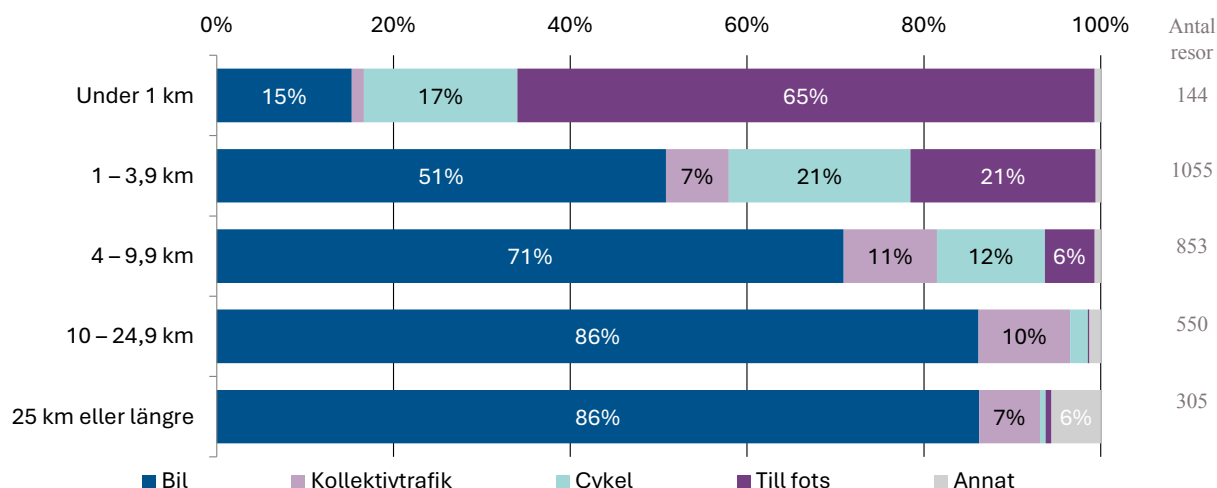


Färdmedelsfördelning reslängd

För samtliga reslängder över 3,9 km används bilen för en majoritet av alla resor. För resor som är längre än 10 km utförs 86 % av resorna med bil. Kontrasten är stor med resor under 1 km, där 65 % av alla resor görs till fots, och bilresande endast

utgör 15 %. Cykel som färdmedel är vanligast för resor på 1-3,9 km. Därefter minskar cykelns färdmedelsandel ju längre resan är. Kollektivtrafik som färdmedel är vanligast för sträckor mellan 4-9,9 km.

Graf 27. Färdmedelsfördelning över reslängd

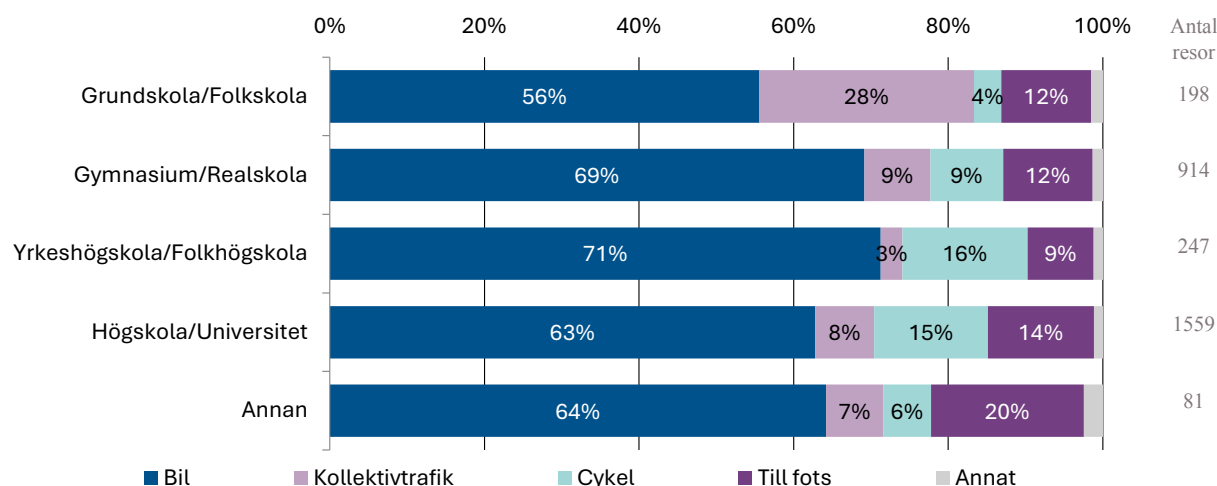


Färdmedelsfördelning utbildning

Bil är det vanligaste färdmedlet i samtliga grupper, men andelen varierar mellan 56 % och 71 %. Andelen resor med kollektivtrafik är högst bland personer med grundskola/folkskola (19 %) som

högsta utbildning och lägre i övriga grupper. Cykel som färdmedel är vanligast i grupperna som har yrkeshögskola/folkhögskola eller högskola/universitet som högsta utbildning.

Graf 28. Färdmedelsfördelning över utbildning



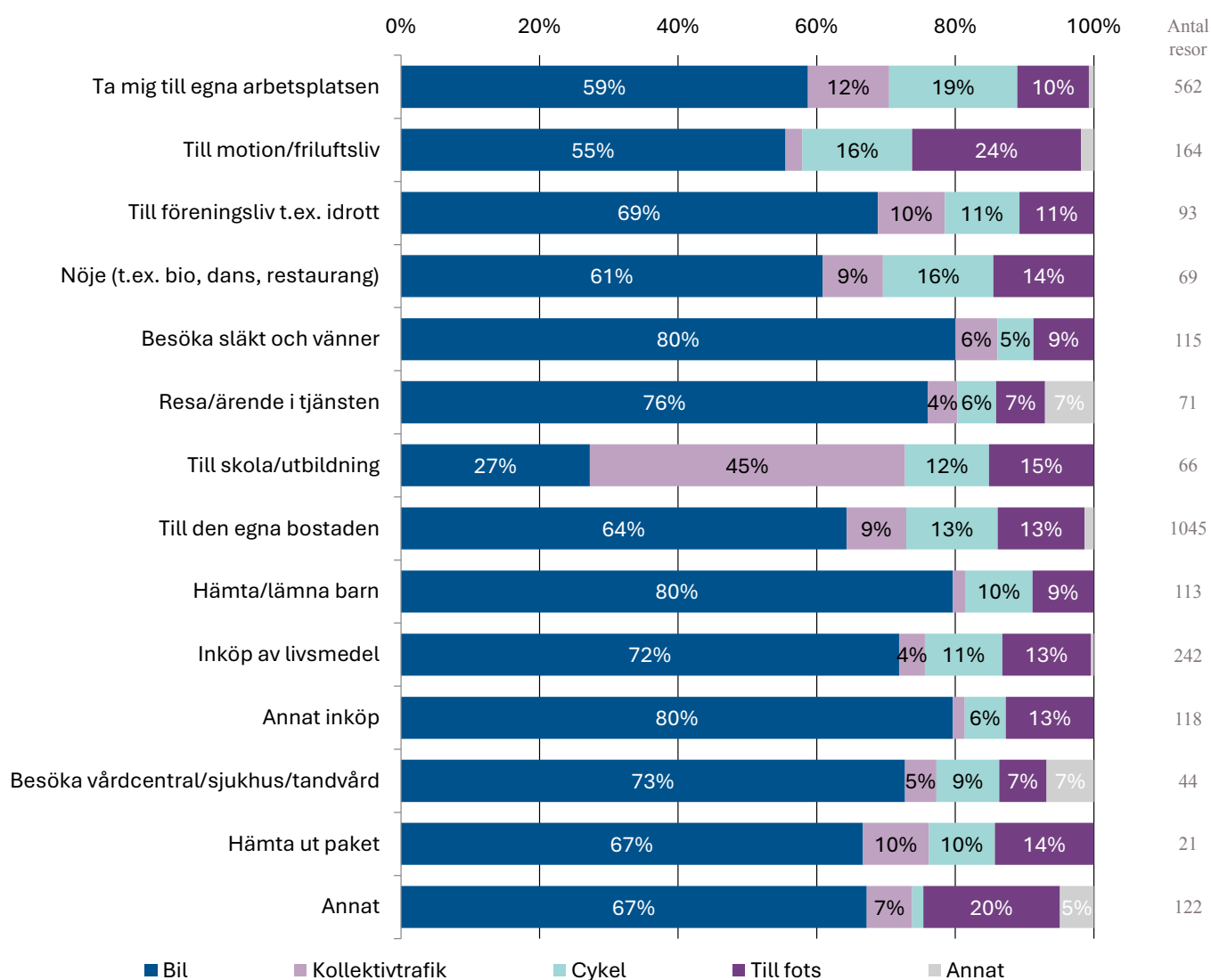
Färdmedelsfördelning ärende

Bil dominerar vid alla ärenden förutom ett, till skola/utbildning. Där utgör kollektivtrafiken istället den största delen av alla resor. Resor med bil utgör 80 % av alla resor för tre typer av ärenden: besöka släkt/vänner, hämta/lämna barn samt annat inköp.

ligast för ärendet att ta sig till arbetsplatsen.

Motion/friluftsliv har den största andelen gång och andelen som använder cykel som färdmedel är van-

Graf 29. Färdmedelsfördelning över ärende



4.4. Ärende

Ärendefördelning för resorna

Den största andelen resor avser resor till bostaden (37 %), som har minskat med 4 procentenheter sedan 2020. Därefter följer resor till arbetsplatsen (20 %), samt inköp av livsmedel (8 %).

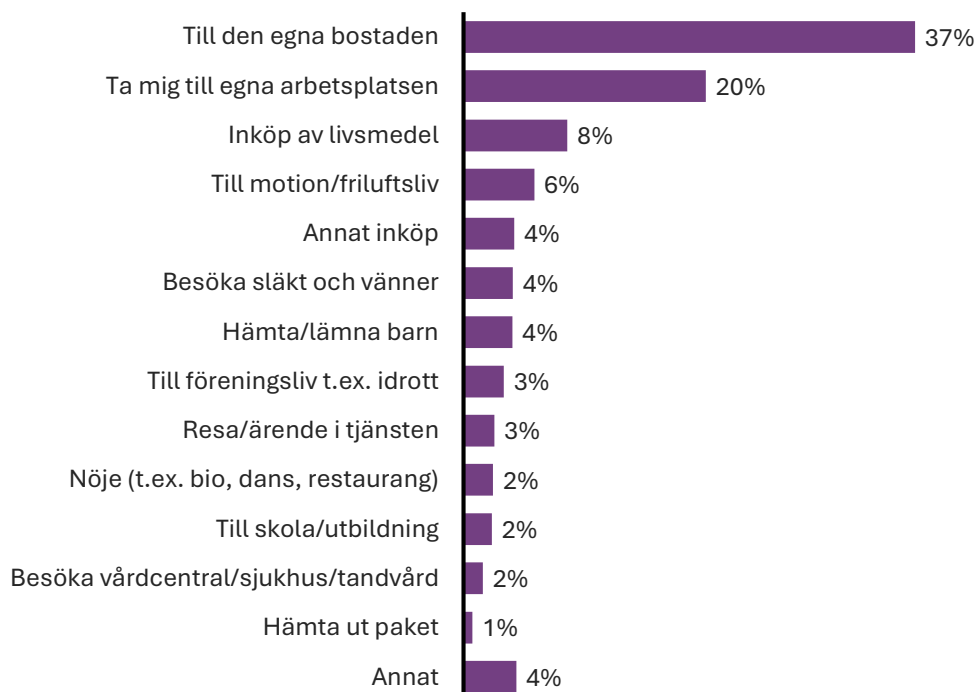
Övriga ärenden står för mindre andelar: till motion/friluftsliv (6 %), annat inköp (4 %) samt besöka släkt och vänner (4 %). Resor i kategorierna till skola/utbildning, besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård samt hämta ut paket är minst vanliga bland respondenterna.

Tabell 14. Ärendefördelning jämförelse
Antal resor totalt: 2861 (2025) 4700 (2020)

	2025	2020*
Till den egna bostaden	37%	41%
Ta mig till egna arbetsplatsen	20%	17%
Inköp av livsmedel	8%	13%
Till motion/friluftsliv	6%	-
Annat inköp	4%	-
Besöka släkt och vänner	4%	-
Hämta/lämna barn	4%	4%
Till föreningsliv t.ex. idrott	3%	-
Resa/ärende i tjänsten	3%	3%
Nöje (t.ex. bio, dans, restaurang)	2%	8%
Till skola/utbildning	2%	3%
Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård	2%	-
Hämta ut paket	1%	10%
Annat	4%	-

Graf 30. Ärendefördelning.

Antal resor: 2861



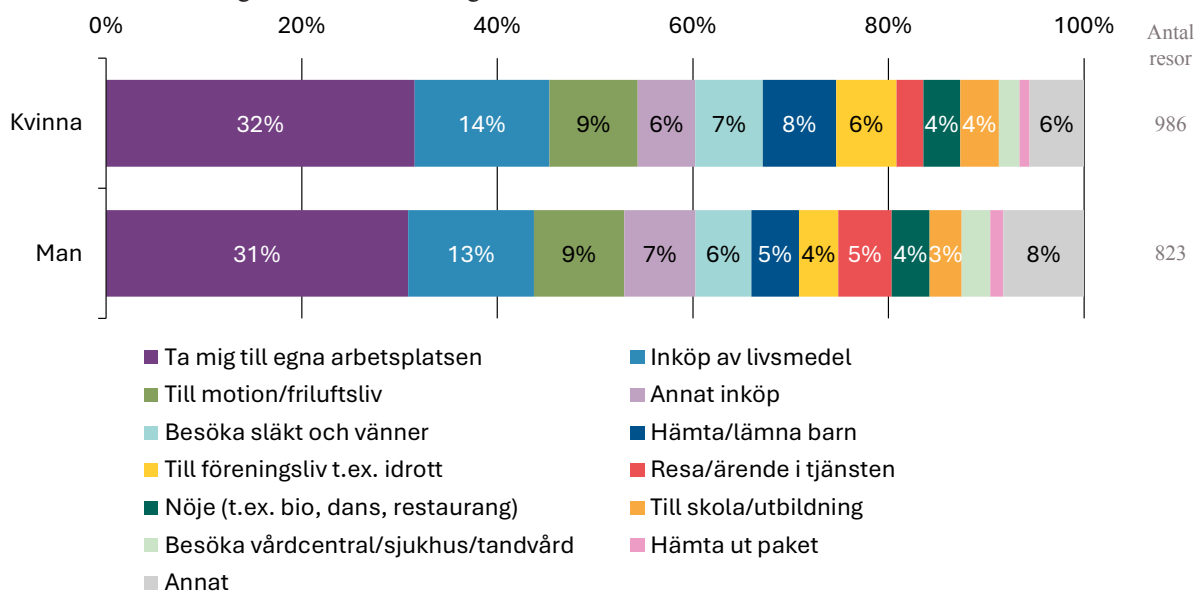
*Svarsalternativen skiljer sig något i 2020 års mätning. Jämförelse mellan åren ska därför göras med försiktighet.

Ärendefördelning kön

För både kvinnor och män är resor till arbetsplatsen den vanligaste ärendetypen, och andelarna är relativt lika mellan könen. Av de ärenden som är de sju vanligaste är andelarna för nöje, besöka släkt och

vänner, hämta/lämna barn samt till skola/utbildning högre bland kvinnor. Män brukar istället göra annat inköp i något högre utsträckning.

Graf 31. Ärendefördelning inom könsfördelningen

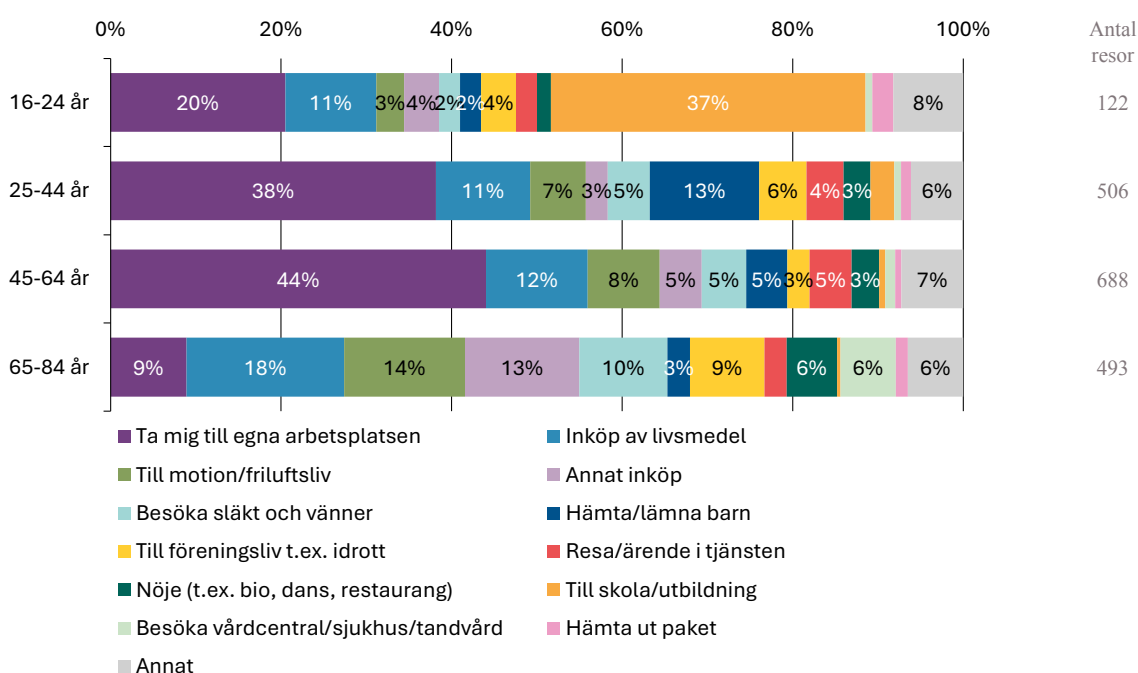


Ärendefördelning ålder

För personer i åldern 25–44 år och 45–64 år dominerar resor till arbetsplatsen, som utgör 38 % respektive 44 % av resorna. Även i gruppen 16–24 år är arbetsresor en betydande del (20 %), men här utgör också resor till skola/utbildning den största andelen (37 %). I åldersgruppen 65–84 år är mönstret annor-

lunda. Här står resor till arbetsplatsen för endast 9 %, medan inköp av livsmedel är den största kategorin (18 %). Gruppen har även relativt stora andelar för motion/friluftsliv (14 %) samt annat inköp (13 %).

Graf 32. Ärendefördelning bland respektive åldersgrupp

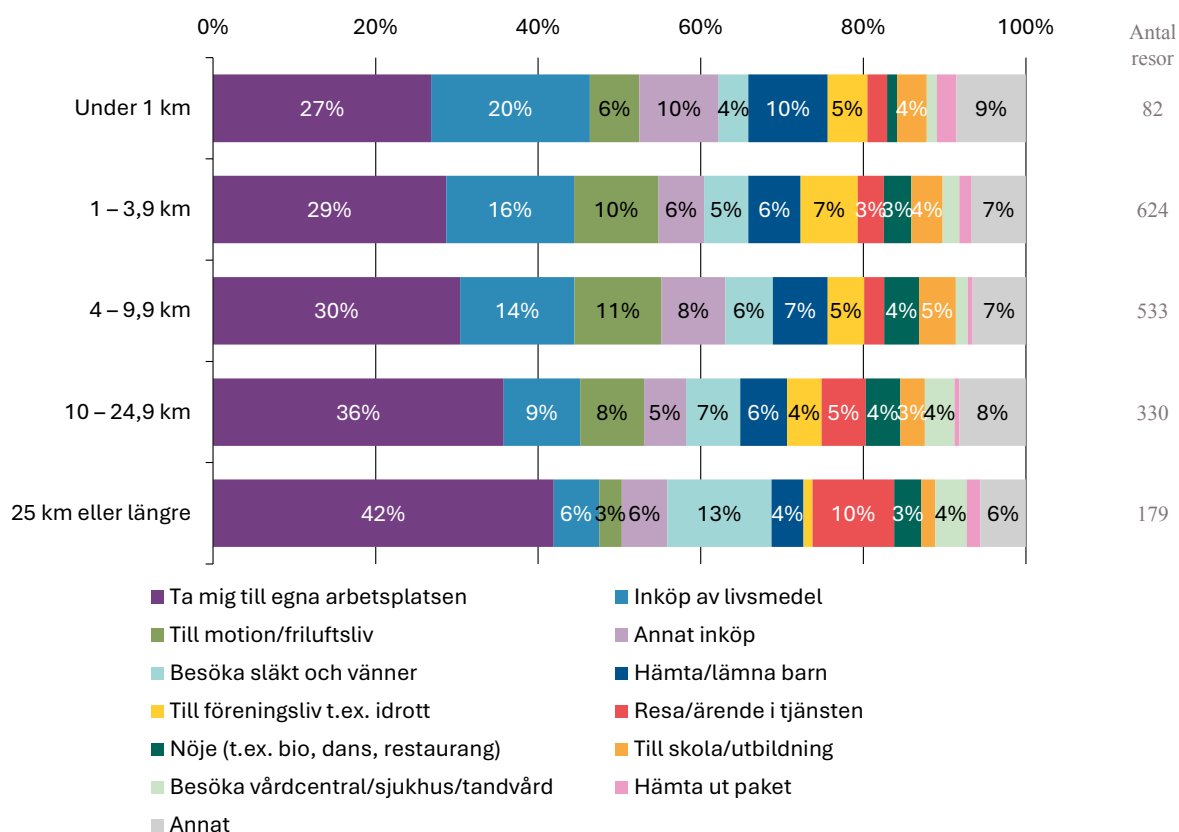


Ärendefördelning och reslängd

Graf 32 visar hur ärendetyperna fördelas beroende på reslängd. I alla avståndsgrupper är resor till arbetsplatsen den vanligaste kategorin, och andelen ökar tydligt med längre reslängd (från 27 % till 42 %). Kortare resor präglas i större utsträckning av närärenden, särskilt inköp av livsmedel (20 % under 1 km jämfört med 6 % vid 25 km eller längre). Andelen för att besöka släkt och vänner är högst för resor på 25 km eller längre och andelen för detta ärende ökar också med reslängd. Andelen för resor för att hämta/lämna barn är högst för de kortaste resorna och andelen för resor till föreningsliv är högst för resor på 1-3,9 km.

len för att besöka släkt och vänner är högst för resor på 25 km eller längre och andelen för detta ärende ökar också med reslängd. Andelen för resor för att hämta/lämna barn är högst för de kortaste resorna och andelen för resor till föreningsliv är högst för resor på 1-3,9 km.

Graf 33. Ärendefördelning och reslängd

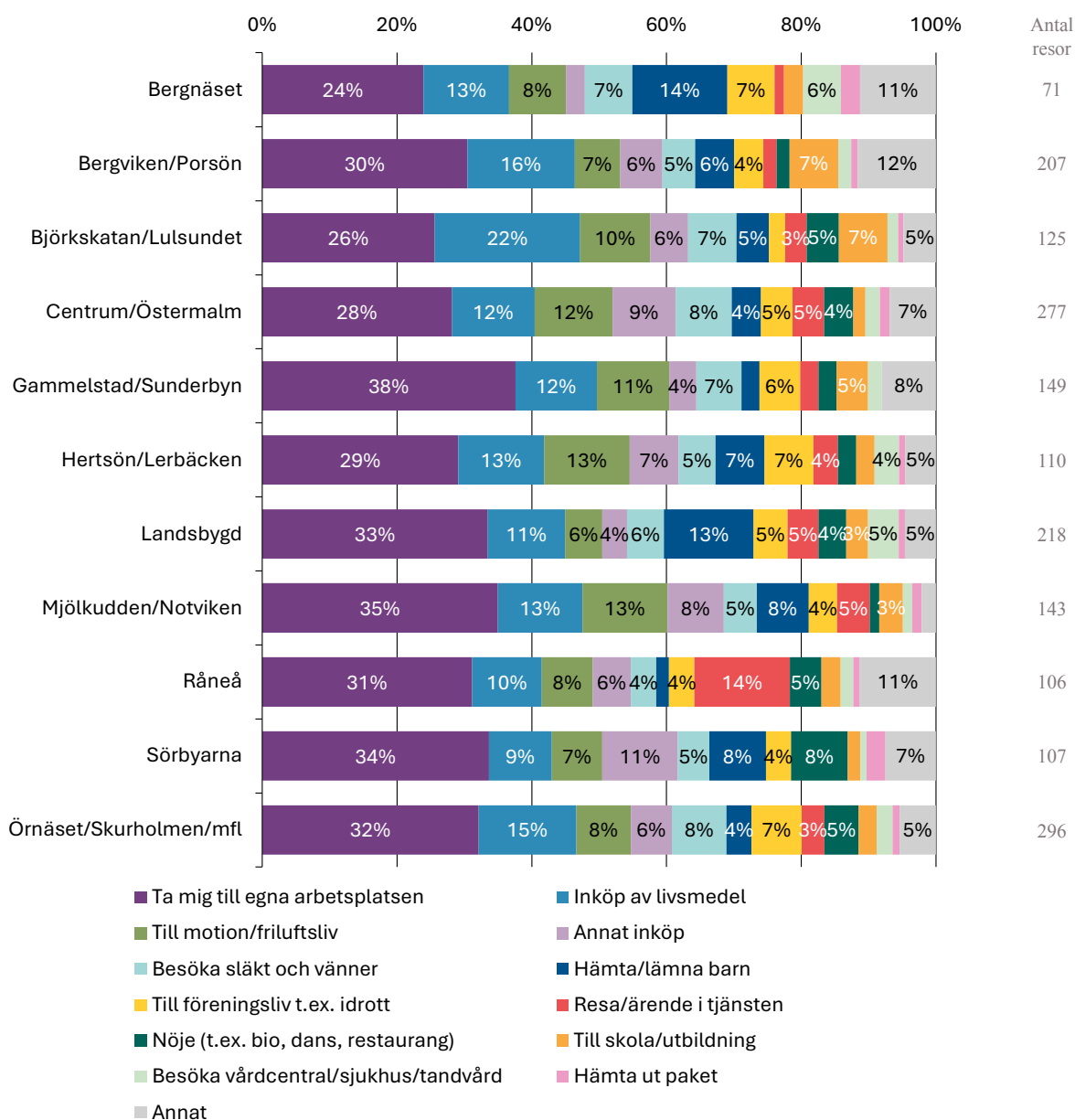


Ärendefördelning och område

Graf 33 visar hur ärendetyperna fördelas beroende på områden. I alla områden är resor till arbetsplatsen den vanligaste kategorin och andelarna sträcker sig mellan 24 % i Bergnäset och 38 % i Gammelstad/Sunderbyn. Den största andelen för resor för inköp av livsmedel finner vi i Björkskatan/Lulsundet (22 %). Resor till motion/friluftsliv har störst andel i

Mjölkkudden/Notviken samt Hertsön/Lerbäcken (13 %). Bergnäset och landsbygden sticker ut som de två områden med högst andel resor för att hämta/lämna barn (14 % respektive 13%). I Råneå är det betydligt vanligare med resor/ärenden i tjänsten (14 %) jämfört med i andra områden.

Graf 34. Ärendefördelning och område



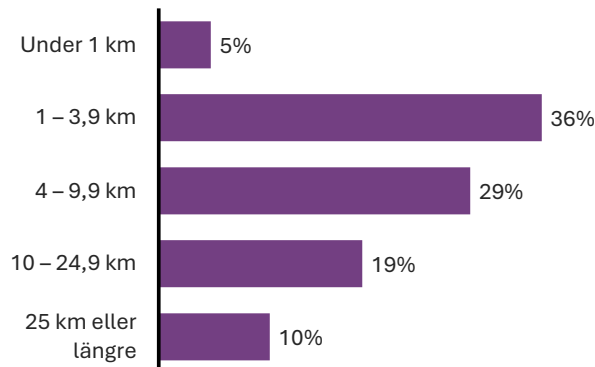
4.5. Resornas längd

Fördelning utifrån längd

Den vanligaste reslängden är 1-3,9 km, som utgör 36 % av alla resor. Därefter följer 4-9,9 km (29 %) och 10-24,4 km (19 %).

Resor på 25 km eller längre står för 1 %, medan under 1 km är den minst vanliga kategorin med 5 %.

Graf 35. Längden på resorna
Antal resor: 5482



En större andel resor mellan 0 och 9,9 km görs av kvinnor medan en större andel resor över 10 km görs av män.

I Centrum/Östermalm görs störst andel resor av den kortaste kategorin på 11 % medan de längsta resorna görs i större utsträckning i Råneå (38 %) och på landsbygden (26 %).

Tabell 15. Reslängd

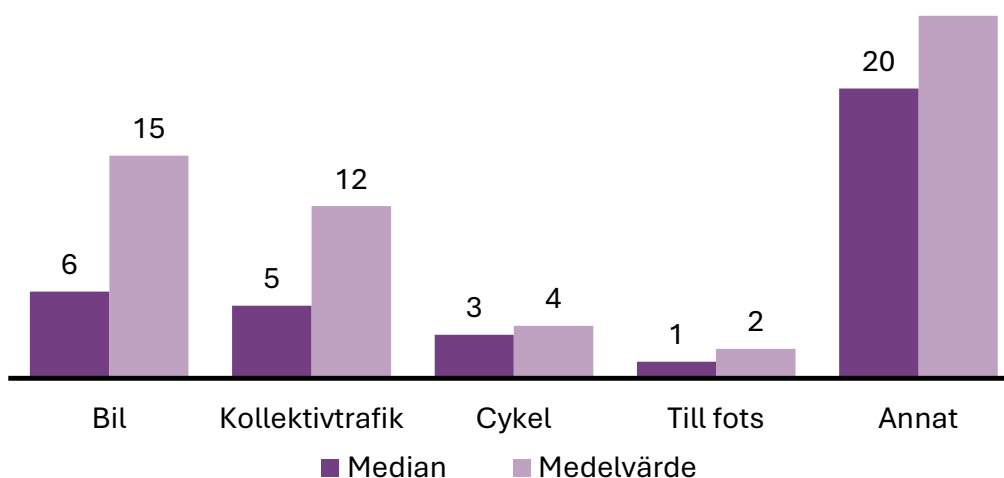
	Under 1 km	1 – 3,9 km	4 – 9,9 km	10 – 24,9 km	25 km eller längre	Antal svar
Totalt	5%	36%	29%	19%	10%	2924
Kvinna	7%	38%	30%	17%	8%	1559
Man	3%	34%	29%	22%	13%	1365
16-24 år	7%	34%	32%	17%	10%	203
25-44 år	6%	39%	28%	17%	10%	782
45-64 år	4%	35%	29%	20%	12%	1138
65-84 år	4%	34%	30%	21%	10%	801
Bergnäset	4%	42%	37%	13%	3%	121
Bergviken/Porsön	5%	54%	30%	7%	4%	345
Björkskatan/Lulsundet	5%	37%	45%	9%	4%	223
Centrum/Östermalm	11%	46%	23%	15%	5%	438
Gammelstad/Sunderbyn	3%	25%	31%	36%	6%	250
Hertsön/Lerbäcken	2%	21%	52%	23%	2%	168
Landsbygd	3%	15%	25%	32%	26%	336
Mjölkudden/Notviken	4%	46%	34%	8%	8%	249
Råneå	7%	27%	12%	15%	38%	157
Sörbyarna	1%	19%	16%	49%	16%	187
Örnäset/Skurholmen/mfl	4%	42%	29%	15%	9%	450

Medianlängd, medellängd och färdmedel

För bil är medianreslängden 6 km och medelvärdet 15 km. Båda värdena faller sedan något för kollektivtrafik, som har medianreslängden 5 km och medelvärdet 12 km. Värdena fortsätter minska för cykel, som har medianreslängden 3 km och med-

elvärdet 4 km. Gång har de lägsta värdena, med en medianreslängd på 1 km samt ett medelvärde på 2 km. Kategorin Annat har dock högst värden på både medianen och medelvärdet.

Graf 36. Median och medelvärde för reslängd per färdmedel (km)
Antal resor: 2924

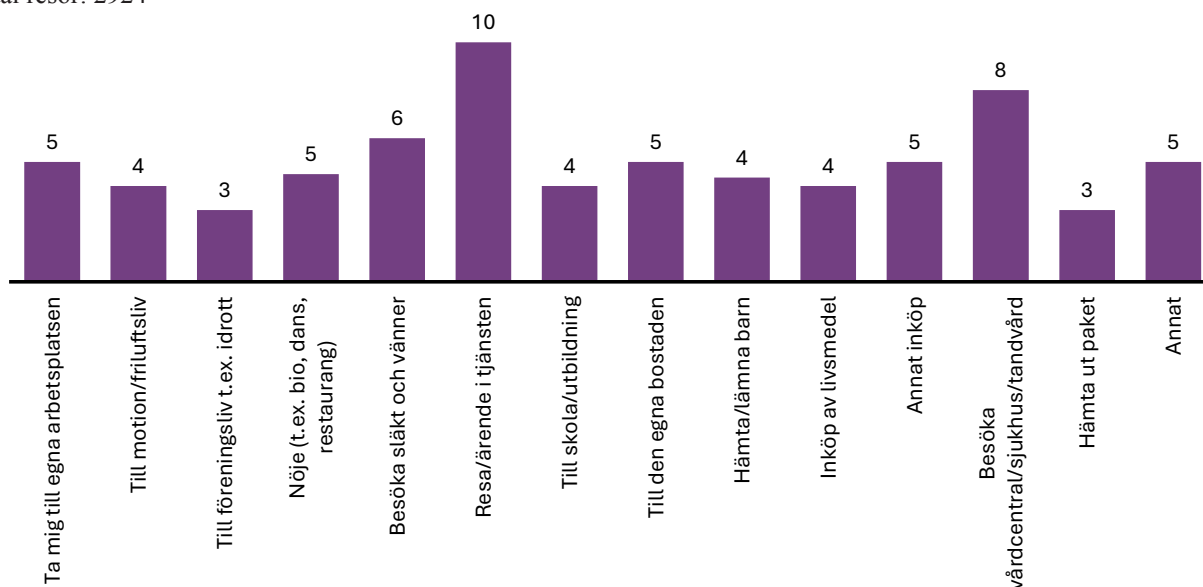


Medianlängd och ärende

Lägst medianreslängd har ärendena till föreningsliv och hämta ut paket, med ett värde på 3 km. Resor i tjänsten (10 km) och besök på vårdcentral/sjukhus/tandvård (8 km) har de högsta medianreslängderna.

Resterande har medianer på 4 km till 6 km.

Graf 37. Medianreslängd per ärende (km)
Antal resor: 2924



4.6. Reserelationer

De 15 vanligaste reserelationerna

Tabell 16 visar de vanligaste reserelationerna mellan eller inom områden i Luleå kommun.

De största andelarna resor görs inom Centrum/Östermalm (10 %) samt inom Bergviken/Porsön (6 %). Här görs resor till fots och cykel i högre utsträckning och med bil i lägre utsträckning. En möjlig anledning till att dessa områden har högst andel av de totala resorna kan vara generellt korta distanser för ärenden.

Resor inom Gammelstad/Sunderbyn utgör 4 % av den totala andelen resor. Här görs istället 80 % av resorna inom området med bil, och övriga färdmedel används sparsamt.

Bland de 15 vanligaste reserelationerna är bil vanligaste för resor inom landsbygden, mellan landsbygden och Centrum/Östermalm samt resor inom Bergnäset. Andelarna som reser med bil i dessa tre reserelationer är 82-83 %. Dessa reserelationer med större andelar bilresor präglas troligen av längre distanser.

Den högsta andelen resor som cyklas hittas i reserelationen mellan Mjölkudden/Notviken och Centrum/Östermalm (35 %).

Andelen resor som utförs med kollektivtrafik är högst inom reserelationen mellan Gammelsstad/Sunderbyn och Centrum/Östermalm (30 %).

Tabell 16. De 15 vanligaste reserelationerna

	Andel av totalt antal resor	Färdmedelsfördelning					Oviktat antal resor
		Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Övrigt	
Inom Centrum/Östermalm	10%	34%	4%	20%	41%	1%	305
Inom Bergviken/Porsön	6%	47%	5%	23%	24%	1%	186
Inom Gammelstad/Sunderbyn	4%	80%	3%	12%	5%	0%	129
Örnäset/Skurholmen/mfl <> Centrum/Östermalm	3%	45%	16%	21%	17%	1%	100
Inom Örnäset/Skurholmen/mfl	3%	66%	7%	15%	11%	0%	97
Inom Landsbygd	3%	82%	3%	1%	9%	4%	90
Centrum/Östermalm <> Bergviken/Porsön	3%	51%	18%	22%	7%	2%	89
Gammelstad/Sunderbyn <> Centrum/Östermalm	3%	68%	30%	0%	2%	0%	87
Inom Mjölkudden/Notviken	2%	68%	7%	8%	17%	0%	59
Örnäset/Skurholmen/mfl <> Bergviken/Porsön	2%	77%	5%	16%	2%	0%	57
Landsbygd <> Centrum/Östermalm	2%	82%	4%	11%	4%	0%	55
Inom Bergnäset	2%	83%	6%	2%	9%	0%	54
Mjölkudden/Notviken <> Centrum/Östermalm	2%	42%	10%	35%	13%	0%	52
Inom Björskkatan/Lulsundet	2%	71%	4%	17%	8%	0%	48
Gammelstad/Sunderbyn <> Bergviken/Porsön	2%	81%	17%	2%	0%	0%	47

Barnens resvaneundersökning

-

Del 1

5. Barnens resvaneundersökning - Del 1

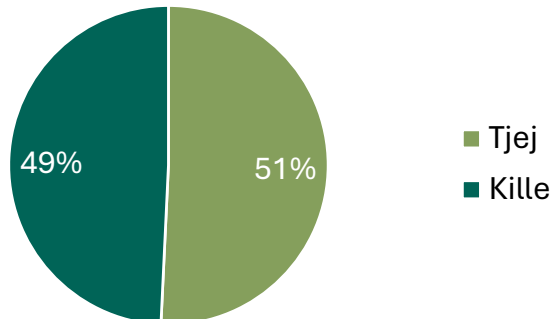
5.1. Bakgrundsfrågor

Kön och ålder

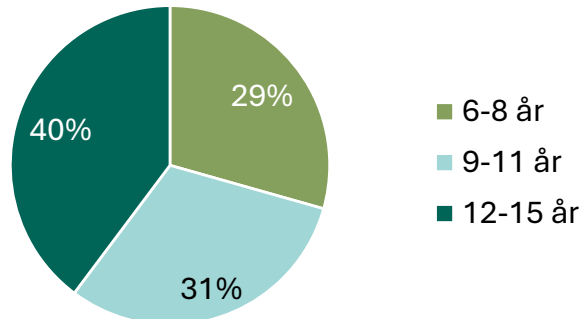
Det är 1021 respondenter som deltagit i barnens resvaneundersökning. Den största andelen respondenter ingår i den äldsta åldersgruppen, som innehåller barn mellan 12 och 15 år (40 %). Därefter kommer grupperna 9-11 år (31 %) och 6-8 år (29 %).

Könsfördelningen mellan respondenterna är jämn. Det är dock en något större andel tjejer (51 %) än killar (49 %).

Graf 39. Kön
Antal svar: 1021



Graf 38. Ålder
Antal svar: 1021



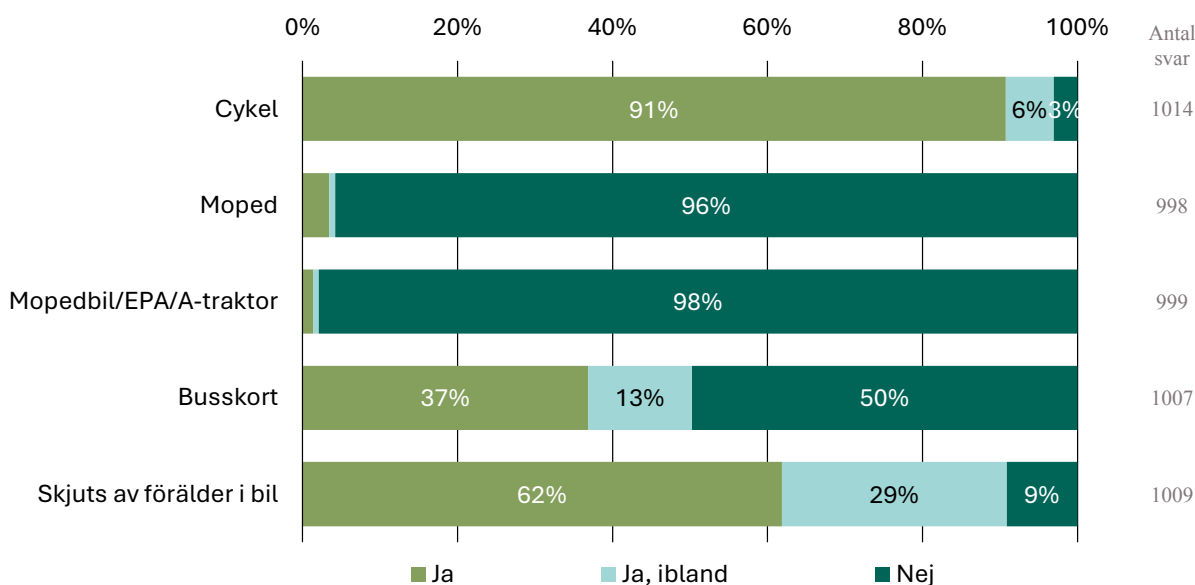
5.2. Tillgång till färdmedel

Tillgång

Över 9 av 10 barn har tillgång till cykel som färdmedel, och ytterligare 6 % har det åtminstone ibland. Det näst vanligaste färdmedlet som barn har tillgång till är skjuts av förälder (62 %), följt av busskort (37 %). De färdmedel som barn i lägst grad har tillgång till är moped och mopedbil/EPA/A-traktor. Tabell 17 visar hur tillgången till moped ökar markant för barn över 11 år (från 1 % till 9 %).

Ett liknande mönster går att urskilja för tillgången till mopedbil/EPA/A-traktor (1 % till 4 %). Hälften av barnen har ibland eller alltid tillgång till busskort, och tillgången ökar med åldern (från 21 % för de yngsta barnen till 76 % för de äldsta). Bergnäset/Kallax sticker ut som det område med lägst tillgång till moped för barnen. En något större andel killar än tjejer har tillgång till busskort och skjuts i bil.

Graf 40. Har barnet tillgång till:



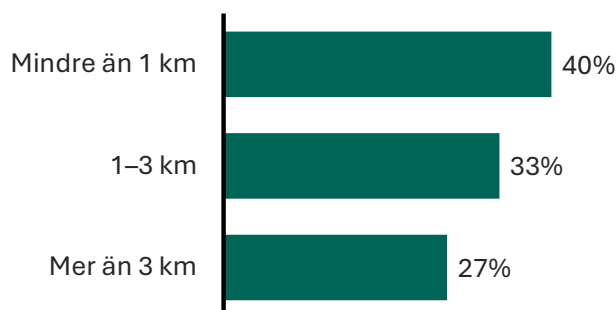
Tabell 17. Har barnet tillgång till:

	Ja + Ja, ibland				
	Cykel	Moped	Mopedbil/EPA/A-traktor	Busskort	Skjuts av förälder i bil
Totalt	97%	4%	2%	50%	91%
Tjej	95%	6%	2%	46%	90%
Kille	98%	6%	1%	52%	93%
6-8 år	95%	1%	1%	21%	93%
9-11 år	99%	1%	1%	45%	91%
12-15 år	97%	9%	4%	76%	89%
Bergnäset/Kallax	96%	1%	1%	45%	94%
Bergviken-Rutvik	95%	4%	3%	48%	86%
Björkskatan-Bensbyn	98%	4%	1%	56%	94%
Centrum	96%	5%	2%	49%	92%
Malmudden/Kronan	97%	5%	3%	53%	90%
Mjölkudden-Sunderbyn	97%	4%	2%	54%	87%
Övrigt	98%	6%	2%	42%	95%

5.3. Barnens resor till skolan

Graf 41. Hur långt har barnet till skolan?

Antal svar: 1017

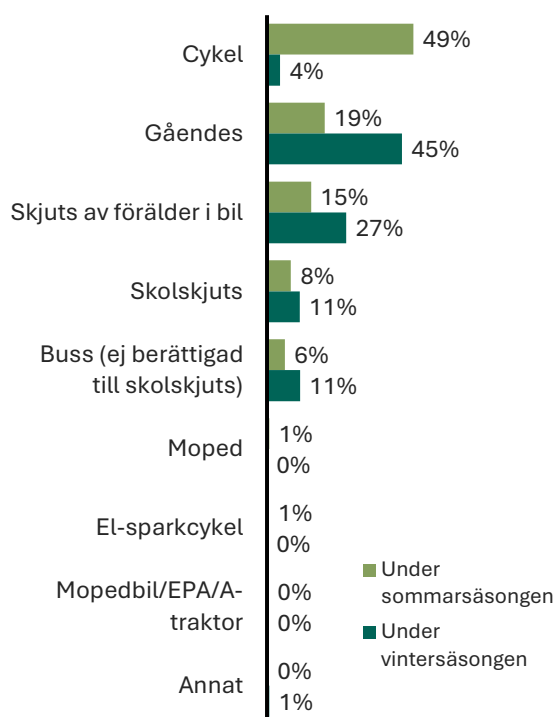


Avstånd till skolan

Graf 40 visar att 40 % av barnen har mindre än en kilometer till skolan. En tredjedel har mellan 1-3 km till skolan och 27 % har längre än 3 km.

Tabell 18 visar att det är vanligare bland yngre barn att ha kortare än 1 km till skolan. Barn i åldern 12-15 har längre än 3 km till skolan i högst utsträckning. I området Björkskatan-Bensbyn har barnen i högre grad än andra områden mer än 3 km till skolan. I Bergviken-Rutvik och Mjöludden-Sunderbyn är det i stället vanligare att ha mindre än 1 km till skolan. Fördelningen är relativt jämn mellan könen, men en något större andel tjejer har 1-3 km till skolan och en något större andel killar har istället längre än 3 km.

Graf 42. Vilket färdmedel använder barnet oftast vid resor till och från skola? Antal svar: 1017



Tabell 18. Hur långt har barnet till skolan?

	Mindre än 1 km	1-3 km	Mer än 3 km	Antal svar
Totalt	40%	33%	27%	1017
Tjej	42%	32%	26%	301
Kille	43%	28%	29%	293
6-8 år	44%	33%	22%	299
9-11 år	42%	36%	21%	313
12-15 år	34%	31%	35%	405
Bergnäset/Kallax	36%	36%	29%	101
Bergviken-Rutvik	46%	31%	23%	100
Björkskatan-Bensbyn	34%	28%	38%	154
Centrum	41%	38%	21%	91
Malmudden/Kronan	44%	40%	17%	199
Mjöludden-Sunderbyn	46%	43%	11%	213
Övrigt	30%	15%	55%	159

Färdmedel till skolan

Närmare hälften av alla barn använder oftast cykel som färdmedel till och från skola under sommarsäsongen medan bara 4 % gör det under vintersäsongen. Under vintern är det vanligaste färdmedlet gång (45 %), följt av skjuts av förälder (27 %).

På sommaren reser något fler buss medan det under vintern är tjejer som reser i något större utsträckning med buss.

Tabell 19. Vilket färdmedel använder barnet oftast vid resor till och från skola?

	Sommar/Vinter - %		Skjuts av förälder	Skolskjuts	Buss	Antal svar
Totalt	49 / 4	19 / 45	15 / 27	8 / 11	6 / 11	1002 / 1005
Tjej	46 / 3	21 / 46	17 / 26	9 / 10	4 / 12	297 / 297
Kille	46 / 4	22 / 45	16 / 29	8 / 12	7 / 9	290 / 292
6-8 år	42 / 4	23 / 39	29 / 49	3 / 4	2 / 3	292 / 294
9-11 år	59 / 2	18 / 54	15 / 27	6 / 10	2 / 7	309 / 310
12-15 år	48 / 7	18 / 44	4 / 10	13 / 17	12 / 20	401 / 401
Bergnäset/Kallax	58 / 5	13 / 45	17 / 38	11 / 11	0 / 1	99 / 101
Bergviken-Rutvik	52 / 4	28 / 52	7 / 21	4 / 8	8 / 13	98 / 98
Björkskatan-Bensbyn	54 / 3	10 / 35	20 / 33	8 / 16	6 / 13	153 / 153
Centrum	38 / 1	32 / 56	15 / 24	1 / 1	11 / 18	88 / 88
Malmudden/Kronan	52 / 5	24 / 49	10 / 21	3 / 5	6 / 17	196 / 195
Mjöludden-Sunderbyn	61 / 9	19 / 57	10 / 20	3 / 5	6 / 8	210 / 212
Övrigt	27 / 1	15 / 27	26 / 35	25 / 29	6 / 7	158 / 158

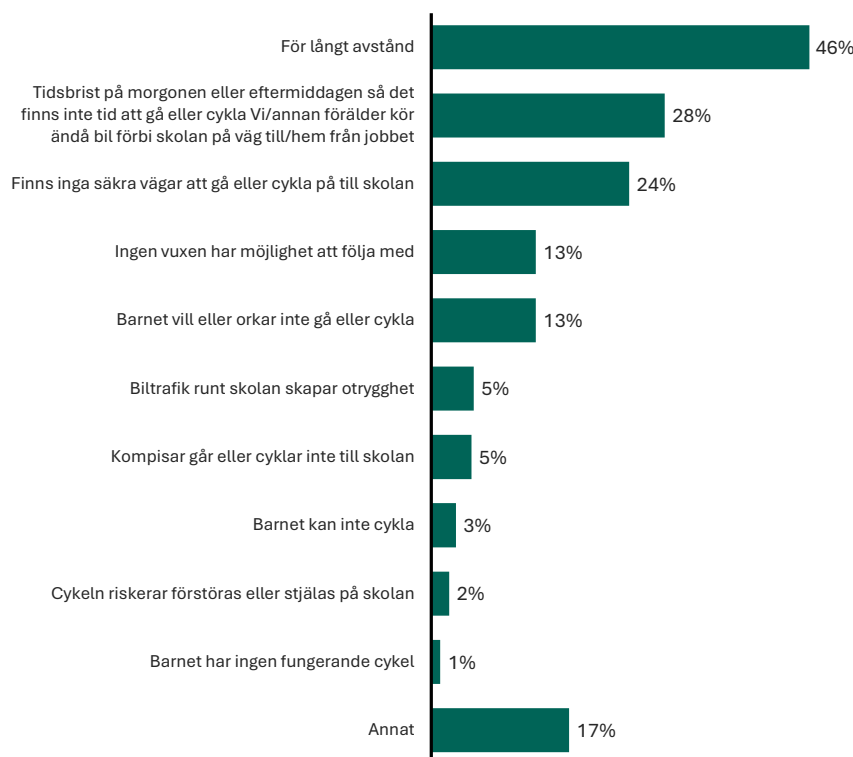
Skäl att inte cykla eller gå till skolan

Det främsta skälet till att barn inte cyklar eller går till skolan är långt avstånd, som nästan hälften av respondenterna anger. För detta alternativ har 12-15-åringar den högsta andelen (62 %) och 6-8 åringar den lägsta (37 %). Därefter följer tidsbrist eller att barnets föräldrar ändå kör bil förbi skolan (28 %) samt brist på säkra vägar (24 %) som skäl,

där det sistnämnda har en större andel för tjejer än för killar (30 % jämfört med 23 %). Tidsbrist eller att barnets föräldrar ändå kör bil förbi skolan minskar som orsak i de äldre åldersgrupperna. Skälet att barnet inte vill eller orkar gå eller cykla ökar däremot med högre ålder.

Graf 43. Vilka är de främsta skälen till att barnet inte cyklar eller går till skolan?

Antal svar: 369



Tabell 20. Vilka är de främsta skälen till att barnet inte cyklar eller går till skolan?

	Totalt	Tjej	Kille	6-8 år	9-11 år	12-15 år
För långt avstånd	46%	43%	42%	37%	40%	62%
Tidsbrist på morgonen eller eftermiddagen så det finns inte tid att gå eller cykla Vi/annan förälder kör ändå bil förbi skolan på väg till/hem från jobbet	28%	33%	29%	47%	21%	12%
Finns inga säkra vägar att gå eller cykla på till skolan	24%	30%	23%	30%	30%	12%
Ingen vuxen har möjlighet att följa med	13%	13%	13%	18%	15%	4%
Barnet vill eller orkar inte gå eller cykla	13%	18%	8%	8%	15%	17%
Bitrafik runt skolan skapar otrygghet	5%	9%	5%	5%	9%	2%
Kompisar går eller cyklar inte till skolan	5%	7%	0%	1%	7%	7%
Barnet kan inte cykla	3%	6%	2%	7%	1%	0%
Cykeln riskerar förstöras eller stjälas på skolan	2%	2%	3%	1%	3%	2%
Barnet har ingen fungerande cykel	1%	0%	2%	0%	0%	3%
Annat	17%	13%	17%	16%	24%	12%
Antal svar	369	113	111	146	101	122

Skäl att inte cykla eller gå till skolan

När de främsta skälen till att barnet inte cyklar eller går till skolan bryts ner på olika områden skiljer sig resultaten. Det området där flest anger ”för långt avstånd” som ett av de främsta skälen är övriga områden på (66 %). Tidsbrist eller att föräldern ändå kör förbi skolan är vanligast i Bergnäset/Kallax (59

%). Bergnäset/Kallax är även det enda området där för långt avstånd inte är den vanligaste orsaker till att inte gå eller cykla till skolan. I Bergnäset/Kallax, Mjölkudden-/Sunderbyn samt övriga områden uppger respondenterna i lägre grad än i andra områden att barnet inte vill eller orkar cykla (1-3 %).

Tabell 21. Vilka är de främsta skälen till att barnet inte cyklar eller går till skolan?

	Totalt	Bergnäset/ Kallax	Bergviken-/ Rutvik	Björkskatan-/ Bensbyn
För långt avstånd	46%	46%	47%	43%
Tidsbrist på morgonen eller eftermiddagen så det finns inte tid att gå eller cykla Vi/annan förälder kör ändå bil förbi skolan på väg till/hem från jobbet	28%	59%	22%	33%
Finns inga säkra vägar att gå eller cykla på till skolan	24%	19%	16%	33%
Ingen vuxen har möjlighet att följa med	13%	14%	13%	14%
Barnet vill eller orkar inte gå eller cykla	13%	3%	22%	17%
Biltrafik runt skolan skapar otrygghet	5%	0%	3%	4%
Kompisar går eller cyklar inte till skolan	5%	3%	0%	9%
Barnet kan inte cykla	3%	3%	3%	3%
Cykeln riskerar förstöras eller stjälas på skolan	2%	3%	0%	3%
Barnet har ingen fungerande cykel	1%	3%	0%	0%
Annat	17%	5%	19%	22%
Antal svar	369	37	32	69
	Centrum	Malmudden/ Kronan	Mjölkudden-/ Sunderbyn	Övrigt
För långt avstånd	42%	38%	37%	66%
Tidsbrist på morgonen eller eftermiddagen så det finns inte tid att gå eller cykla Vi/annan förälder kör ändå bil förbi skolan på väg till/hem från jobbet	27%	20%	36%	13%
Finns inga säkra vägar att gå eller cykla på till skolan	15%	11%	24%	40%
Ingen vuxen har möjlighet att följa med	15%	14%	15%	6%
Barnet vill eller orkar inte gå eller cykla	21%	24%	3%	1%
Biltrafik runt skolan skapar otrygghet	6%	7%	12%	1%
Kompisar går eller cyklar inte till skolan	3%	8%	7%	0%
Barnet kan inte cykla	6%	4%	2%	1%
Cykeln riskerar förstöras eller stjälas på skolan	3%	3%	3%	0%
Barnet har ingen fungerande cykel	0%	4%	0%	0%
Annat	12%	18%	24%	12%
Antal svar	33	71	59	68

Barnens resvaneundersökning

-

Del 2

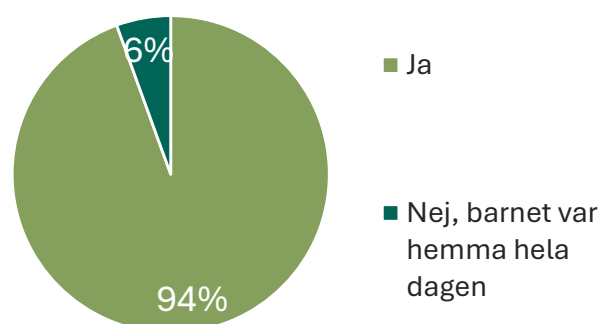
6. Barnens resvaneundersökning - Del 2

6.1. Resor till skolan

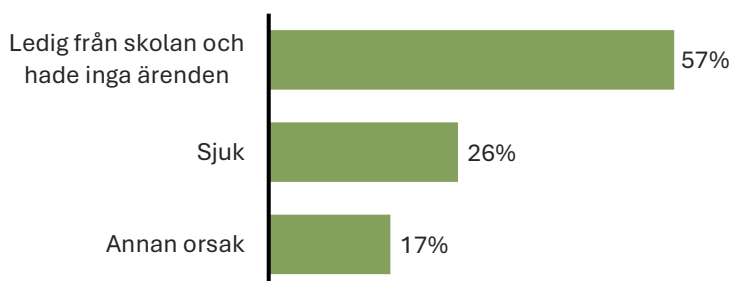
94 % uppger att barnet förflyttade sig under gårdagen, medan endast 6 % anger att barnet istället var hemma eller på samma plats hela dagen. Skillnaderna mellan åldersgrupperna är små, och Centrum sticker ut som det området med lägst andel förflyttningar under gårdagen. Det är även relativt små skillnader mellan killar och tjejer.

Den klart vanligaste orsaken till att barnet inte hade gjort en förflyttning under gårdagen var att man var ledig från skolan och inte hade några ärenden, vilket utgör en majoritet av svaren (57 %). Därefter kommer sjukdom (26 %) och annan orsak (17 %).

Graf 45. Gjorde barnet några förflyttningar under gårdagen? Antal svar: 1294



Graf 44. Om barnet inte har gjort någon förflyttning under dagen, vad beror det på? Antal svar: 53



Tabell 22. Gjorde barnet några förflyttningar under gårdagen?

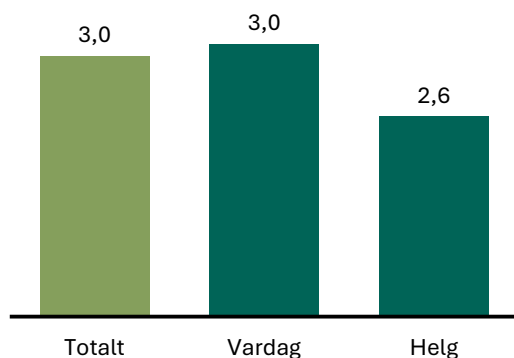
	Ja	Nej	Antal svar
Totalt	94%	6%	993
Tjej	96%	4%	293
Kille	94%	6%	289
6-8 år	94%	6%	286
9-11 år	94%	6%	308
12-15 år	95%	5%	399
Bergnäset/Kallax	95%	5%	98
Bergviken-Rutvik	95%	5%	100
Björkskatan-Bensbyn	97%	3%	153
Centrum	89%	11%	85
Malmudden/Kronan	95%	5%	191
Mjölkudden-Sunderbyn	94%	6%	209
Övrigt	94%	6%	157

6.2. Antal resor i genomsnitt för barnen

Det genomsnittliga antalet resor för barnen under vardagar är 3,0 resor per dag och 2,6 resor under helgdagar. Här finns det skillnader mellan könen, där tjejer reser mer på helger (2,7) än killar (2,2).

I tabell 23 framgår det att 12-15 åringar gör något fler resor på vardagar, medan antal resor på helger minskar med högre ålder, i genomsnitt. I Malmudden/Kronan sker flest resor på både vardagar och helgdagar.

Graf 46. Genomsnittligt antal resor under vardag och helg
Antal svar: 993



Tabell 23. Genomsnittligt antal resor under vardag och helg

	Vardag	Helg	Totalt
Totalt	3,0	2,6	3,0
Tjej	3,0	2,7	3,0
Kille	3,0	2,2	2,8
6-8 år	2,9	2,9	2,9
9-11 år	2,9	2,7	2,9
12-15 år	3,2	2,4	3,1
Bergnäset/Kallax	2,9	2,1	2,7
Bergviken-Rutvik	3,2	2,5	3,1
Björkskatan-Bensbyn	3,0	2,6	2,9
Centrum	2,7	2,7	2,7
Malmudden/Kronan	3,3	3,2	3,2
Mjölkudden-Sunderbyn	3,0	2,7	3,0
Övrigt	2,9	2,4	2,8

6.3. Barnens färdmedelsfördelning

Färdmedelsfördelning

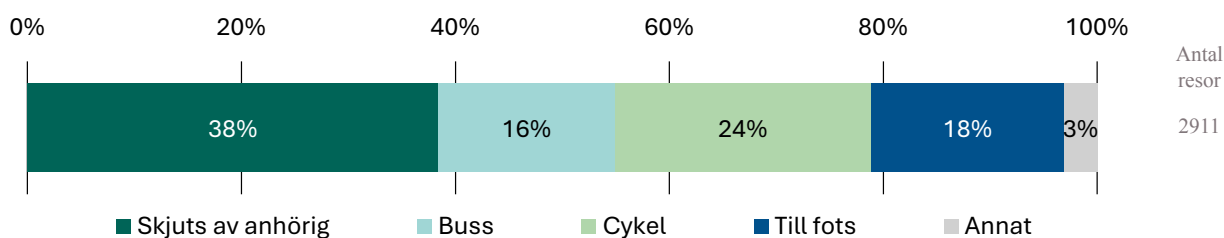
När det gäller barnens färdmedelsfördelning är skjuts av anhörig vanligast och står för 38 % av färdmedlen. Därefter följer resor med cykel (24 %), till fots (18 %), och buss (16 %).

Färdmedelsfördelningen skiljer sig något mellan åldersgrupperna. Skjuts av anhörig är vanligast bland 6-8 åringar (52 %) och minst vanligt bland 12-15 åringar (29 %). 12-15 åringar använder istället buss

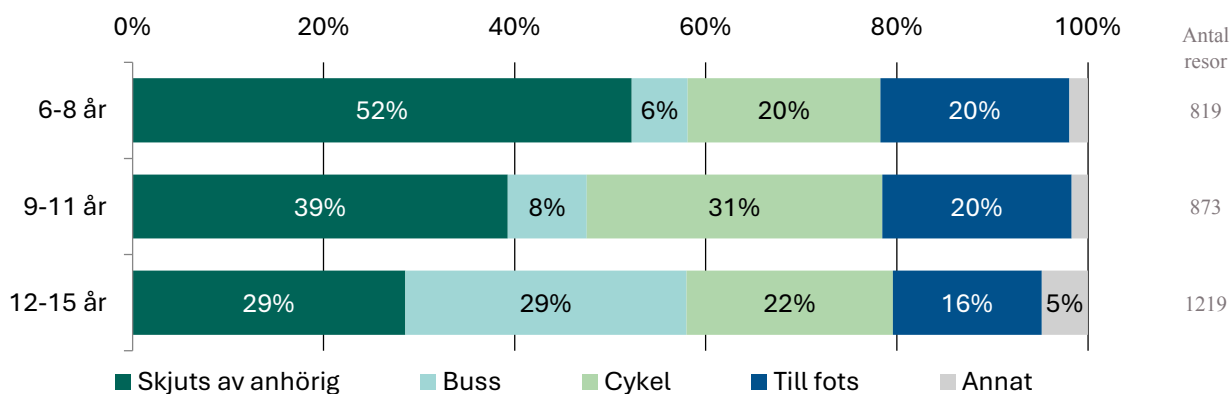
som färdmedel i högst utsträckning (29 %). Det är en stor skillnad i bussresandet mellan 9-11 åringar och 12-15 åringar (8 % till 29 %).

Graf 48 visar skillnader i färdmedelsfördelning mellan könen. Tydliga skillnader finns för buss, där tjejer har en större andel, och till fots, där killar har en större andel. Fördelningen mellan tjejer och killar är jämn gällande skjuts av anhörig samt cykel.

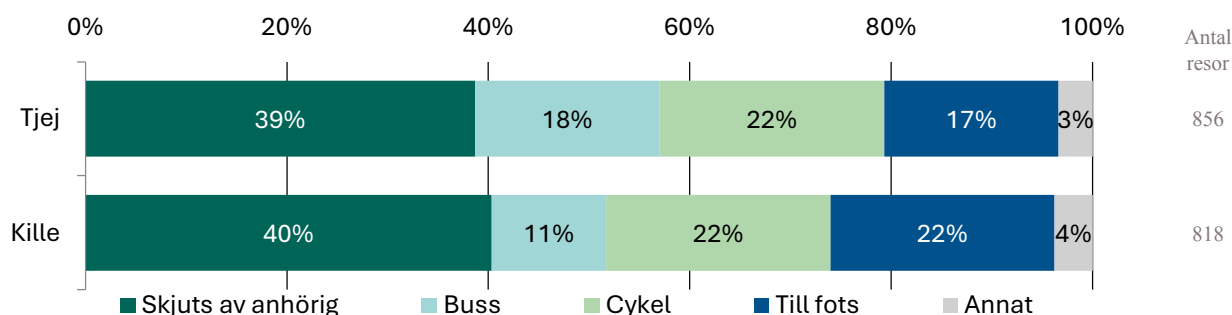
Graf 47. Färdmedelsfördelning



Graf 48. Färdmedelsfördelning bland respektive åldersgrupp



Graf 49. Färdmedelsfördelning bland respektive kön



Färdmedelsfördelning

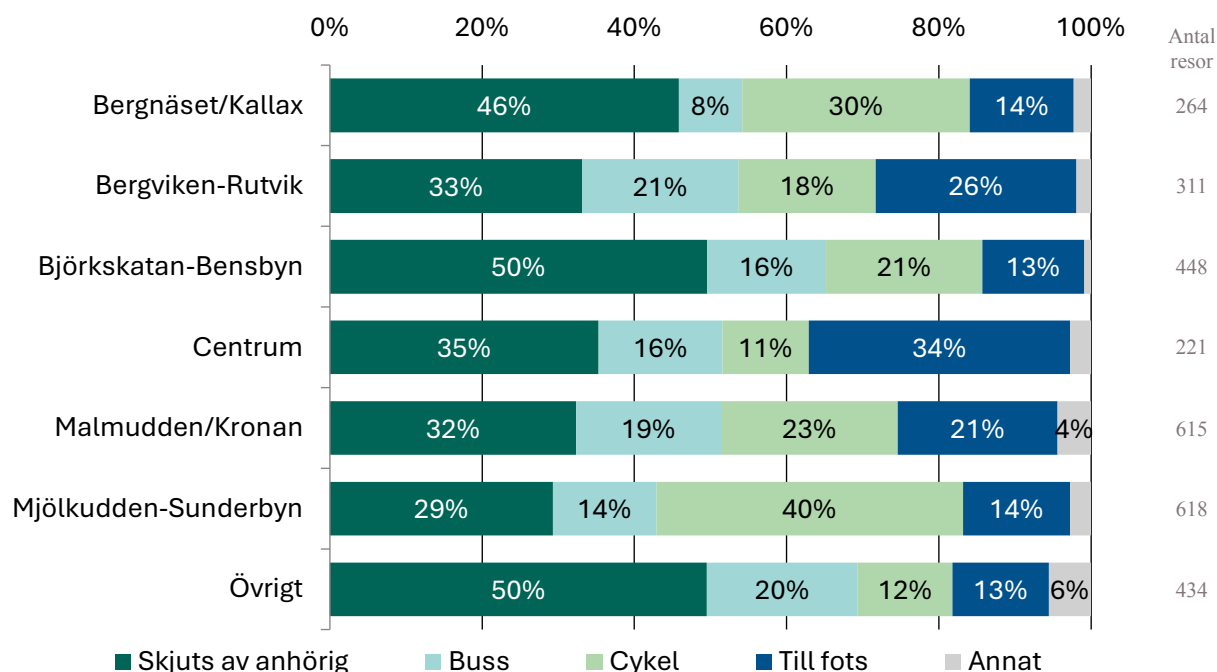
Skjuts av anhörig är det vanligaste sättet för barn att ta sig fram i samtliga områden, och särskilt i Björkskatan-Rutvik och övriga områden (50 %). Det är även barnen i dessa områden som använder gång som färdmedel i lägst grad (13 %).

I Mjölkkudden-Sunderbyn får barnen skjuts i lägst utsträckning. De har istället den högsta andelen

barn som cyklar (40 %).

I Centrum tar sig barnen fram till fots i högst grad (34 %) och med cykel i lägst utsträckning (11 %). Centrum har en medelhög andel som får skjuts av anhörig, precis som Malmudden/Kronan och Bergviken-rutvik (32-35 %).

Graf 50. Färdmedelsfördelning bland respektive område



Färdmedelsfördelning - ärenden

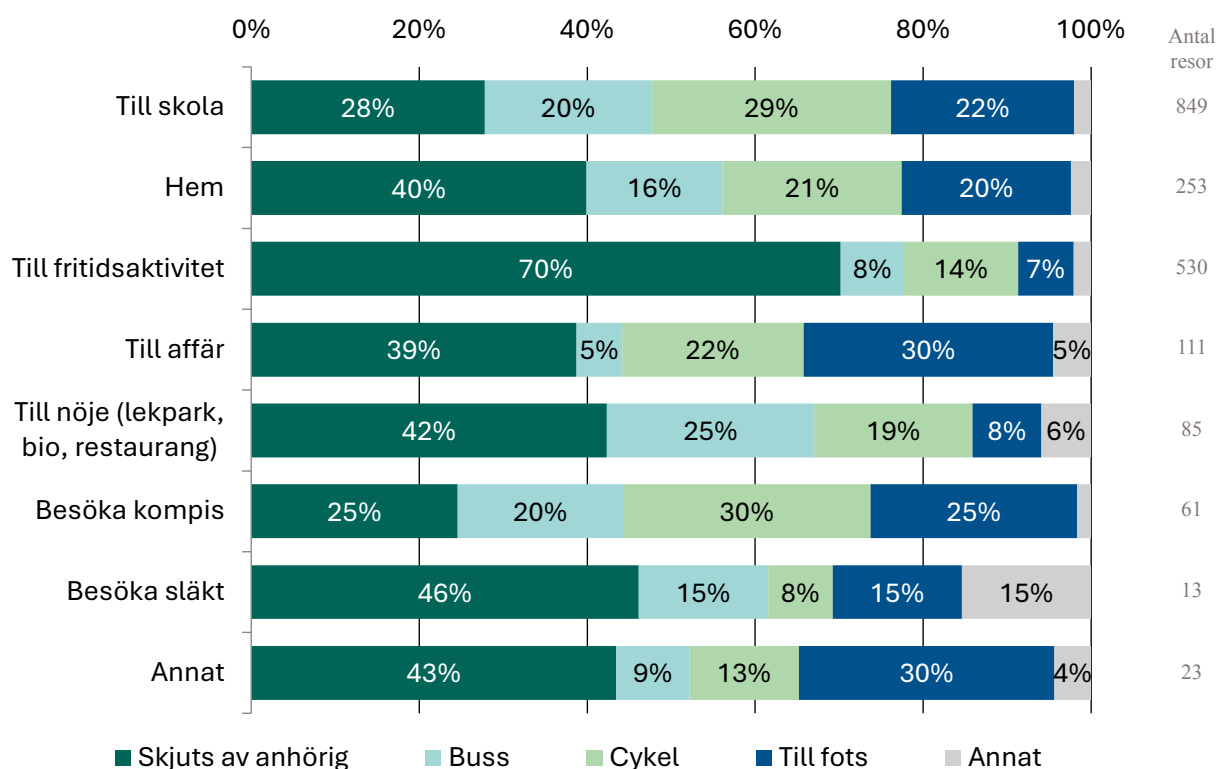
När man bryter ner färdmedelsfördelning på olika ärenden syns det tydligt att skjuts av anhörig är det vanligaste sättet att ta sig till sin fritidsaktivitet, där en klar majoritet använder färdmedlet (70 %). Inget annat ärende når en sådan hög andel.

Det näst vanligaste ärendet där barn får skjuts av anhörig är släktbesök på 46 %, följt av ”annat” på 43 %. När barn besöker sina kompisar så är det endast en fjärdedel som får skjuts. Då är det cykel

som är det vanligaste färdmedlet (30 %), följt av skjuts av anhörig (25 %) och till fots (25 %).

Gång är minst vanligt när barn ska ta sig till fritidsaktiviteter (7 %). Gång är i stället vanligast för färd till affär samt ”annat” (30 % för båda). Turer till affären har dessutom den lägsta andelen bussresande (5 %).

Graf 51. Färdmedelsfördelning för olika ärenden



Färdmedelsfördelning

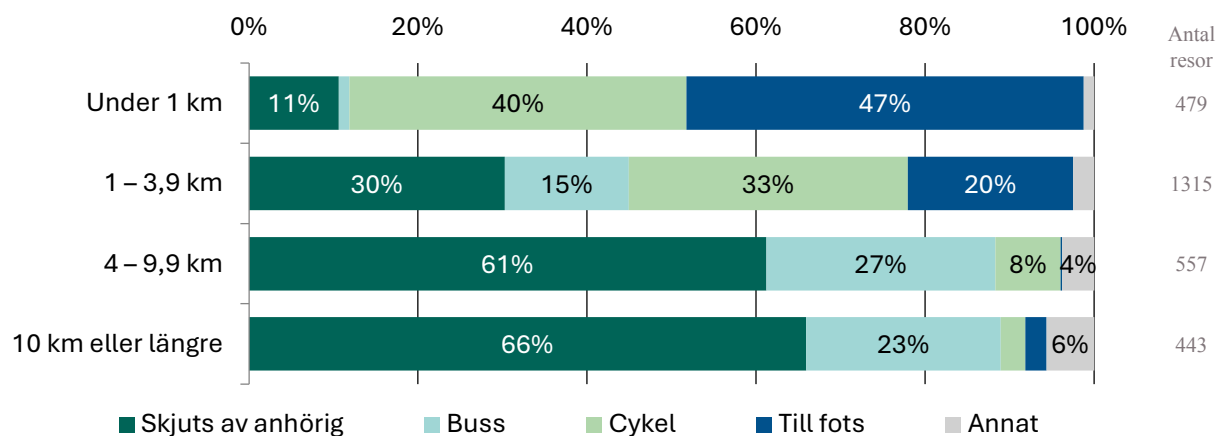
I graf 51 kan man urskilja att ju längre sträckan är, desto vanligare är det att barn får skjuts av anhörig. Cykel som färdmedel minskar i användning när sträckorna blir längre, medan buss ökar upp till 9,9 km för att sedan minska något.

Resor under 1 km gör till 47 % genom att barnen går, och 40 % av dessa resor cyklas. Resor på 1-3,9 km har den mest jämna fördelningen av färdme-

del, men cykel är något vanligare än skjuts (33% respektive 30 %).

Resor över 4 km domineras av skjuts av anhörig och därefter kommer bussresande med andelar på 27 %, upp till 9,9 km, och 23 % för resor över 10 km. Cykel och gång används sparsamt för dessa distanser.

Graf 52. Färdmedelsfördelning per reslängd



6.4. Barnens ärende

Ärendefördelning

De vanligaste ärenden för barnen är färd till skola (44 %) och fritidsaktivitet (27 %). Därefter kommer resor hem på 13 % och resor till affär på 6 %. Lägst andel har släktbesök på 1 %.

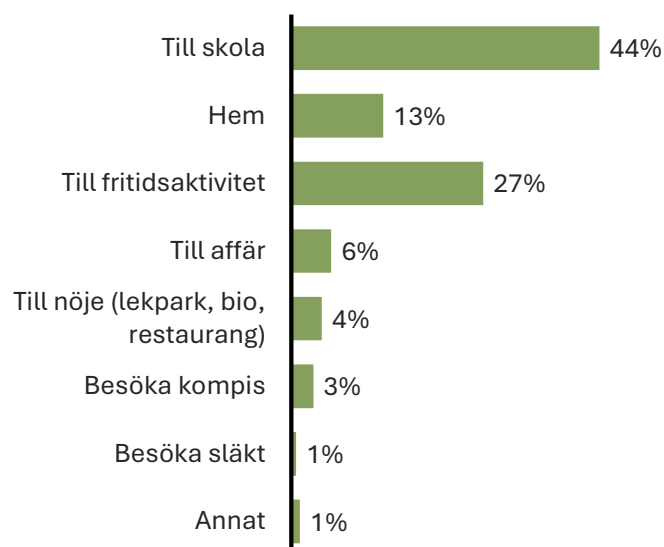
Fördelningen skiljer sig mellan åldrarna, då skolan utgör en mindre andel av totalen när åldern stiger,

medan fritidsaktiviteter har lägst andel för 6-8 åringar. Könsfördelningen är generellt jämn.

I Centrum görs resor till skolan i lägst utsträckning än andra områden, vilket troligen beror på att korta distanser möjliggör fler resor för andra ärenden. Bergviken-Rutvik har lägst andel för fritidsaktivitet.

Graf 53. Ärendefördelning

Antal resor: 1936



Tabell 24. Ärendefördelning

	Till skola	Hem	Till fritidsaktivitet	Till affär	Till nöje (lekpark, bio, restaurang)	Besöka kompis	Besöka släkt	Annat	Antal svar
Totalt	44%	13%	27%	6%	4%	3%	1%	1%	1936
Tjej	33%	36%	14%	4%	3%	6%	1%	3%	717
Kille	33%	36%	16%	4%	2%	6%	1%	1%	681
6-8 år	48%	14%	23%	6%	5%	2%	1%	1%	536
9-11 år	44%	12%	30%	5%	3%	3%	0%	1%	606
12-15 år	42%	13%	29%	6%	5%	3%	1%	1%	794
Bergnäset/Kallax	41%	14%	35%	3%	4%	1%	2%	2%	190
Bergviken-Rutvik	51%	14%	22%	5%	5%	3%	0%	1%	175
Björkskatan-Bensbyn	41%	15%	27%	7%	4%	5%	1%	2%	328
Centrum	37%	13%	30%	8%	6%	3%	1%	1%	172
Malmudden/Kronan	43%	10%	27%	8%	6%	3%	0%	2%	362
Mjöludden-Sunderbyn	44%	13%	26%	6%	4%	4%	1%	1%	425
Övrigt	52%	14%	27%	2%	3%	1%	0%	1%	284

6.5. Reslängd

Reslängd

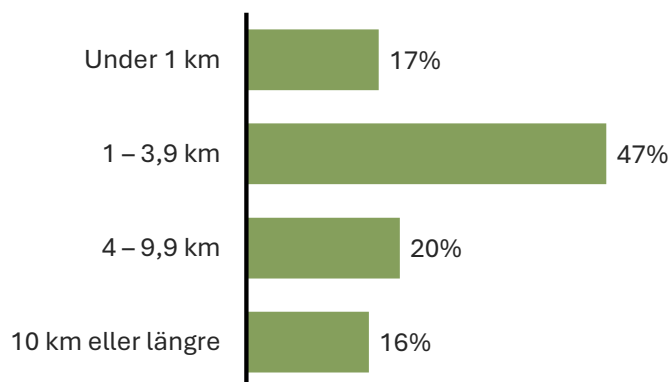
För barn är 1-3,9 km den vanligaste reslängden. Nästan hälften av resorna har den längden (47 %). Därefter kommer 4-9,9 km på 20 % och under 1 km på 17 %. Resor som är 10 km eller längre utgör 16 % av det totala antalet resor.

Från tabell 25 kan vi urskilja att Mjölkudden-Sunderbyn har den högsta andelen resor av det kortaste

slaget (22 %), medan resor mellan 1-3,9 km görs i Centrum i högst utsträckning (62 %). Björkskatan-Bensbyn har störst andel resor mellan 4-9,9 km och de längsta resorna görs mest, med stor marginal, i de områden som omfattas av kategorin övrigt (45 %). Tjejer gör en något högre andel resor mellan 4 och 9,9 km medan killars andel för sträckor på 10 km eller längre är högre.

Graf 54. Reslängd

Antal resor: 2810



Tabell 25. Reslängd

	Under 1 km	1 – 3,9 km	4 – 9,9 km	10 km eller längre	Antal svar
Totalt	17%	47%	20%	16%	2810
Tjej	19%	48%	20%	13%	829
Kille	18%	47%	17%	18%	792
6-8 år	22%	44%	21%	13%	778
9-11 år	18%	51%	17%	14%	841
12-15 år	13%	46%	21%	19%	1191
Bergnäset/Kallax	12%	42%	27%	19%	262
Bergviken-Rutvik	18%	54%	20%	7%	303
Björkskatan-Bensbyn	13%	46%	31%	10%	441
Centrum	16%	62%	14%	8%	208
Malmudden/Kronan	18%	55%	18%	9%	575
Mjölkudden-Sunderbyn	22%	48%	19%	12%	592
Övrigt	16%	27%	12%	45%	429

Bilagor

7. Bilagor

7.1. Bilaga 1: Metod

Population och urval

Populationen, det vill säga de objekt om vilka undersökningen ämnar dra slutsatser, utgjordes av samtliga personer i åldern 6 till 85 år som vid tiden för undersökningen var folkbokförda i Luleå kommun.

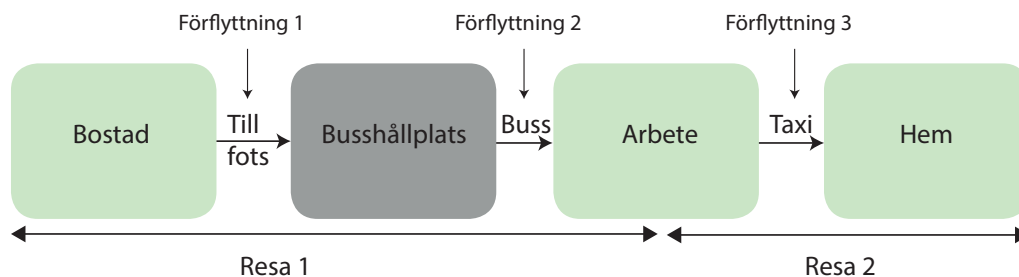
För att kunna dra ett urval från populationen skapades en urvalsram som avgränsade, identifierade och möjliggjorde koppling till objekten i populationen. Urvalsramen i undersökningen skapades med hjälp av Skatteverkets kommuninvånarregister (KIR).

Från urvalsramen drogs vecka 38 ett stratifierat slumpmässigt urval om totalt 5 000 personer + 3 000 barn (2 572 vårdnadshavare). De medverkade gör ett antal resor varje dygn. Utöver själva personerna består även undersökningen av ett urval av resor. Det gör att vi har fyra olika populationer i undersökningen, först vuxna (mellan 16-85 år) och deras resor. Sen barn (vårdnadshavare till barn mellan 6-15 år) och deras resor. Då det är individerna som väljs följer resorna med som undersökningsobjekt tillhörandes ett kluster. Urvalsdesignen för individerna blir därmed ett stratifierat slumpmässigt urval medan urvalsdesignen för resor sker genom ett stratifierat klusterurval.

Metod resvaneundersökningar

Metoden som används för resvaneundersökningen bygger på metodik från Trafikanalys. Metodiken beskrivs i Trafikanalys metodrapport från 2011. Målet med metodiken är att mäta hur individer har rest en specifik dag. Mätningen görs på resenivå. I mätandet av resor i denna undersökning används två olika resebegrepp, resa och förflyttning.

Figur 1. Resbegrepp



En resa uppstår när individen utträttar ett ärende, exempelvis färdas till arbetsplatsen eller hem från arbetsplatsen likt i grafiken ovan. Att enbart byta färdstätt räknas således inte som ett ärende. Emellertid delas resan i sin tur upp i förflyttning vid byte av färdstätt. Samtliga förflyttningar ingår där resan startar mellan klockan 04:00 på mät dagen och klockan 03:59 på följande dag. För varje resa finns information om färdmedel, när resan startar och slutar, ärende, distans och var resan startade och slutade. Genom undersökningen kartläggs hur en person rest under ett dygn. För att inte riskera att väder eller andra händelser påverkar undersökningen har totalt 14 + 7 mätdagar valts ut. Dessa ska representera en genomsnittlig resdag under enkätperioden.

FRÅGOR

Frågorna i undersökningen utformades av en projektgrupp bestående av tjänstepersoner från Kommunstyrelseförvaltningen och Infrastruktur- och serviceförvaltningen vid Luleås kommun samt projektledare från Lysio Research. Frågorna bestod av en del med bakgrundsfrågor och en del med en resdagbok. Resdagbok tillät upp till 8 resor och bestod av 8–9 frågor per resa.

SUPPORT

Under insamlingsperioden fanns Lysio Research tillgängliga för support via telefon (vardagar 8–16) samt via mejl. Av de supportärenden som togs emot handlade en majoritet om tillvägagångssätt för avregistrering, förtydligande om undersökningens syfte, åsikter om frågorna samt förtydligande gällande anonymitet. I ett fåtal fall hänvisade Lysio Research vidare till beställaren för undersökningen.

Uppdelning av enkätdata

Insamlade data har delats upp i två separata filer: (i) individfilen och (ii) resfilen. Orsaken till detta är dels att undvika överflödigt lagring av information och dels att urvalsdesignen är att betrakta som ett klusterurval där individ är kluster och resorna är undersökningsobjekten. I en sådan situation är det praktiskt att ha ett separat dataset för individerna och ett dataset avseende resorna. Kopplingen mellan filerna sker via löpnummer. I båda filer finns samtlig bakgrundsinformation från första delen i enkäten. Respondenterna är anonyma i båda databaserna.

Individfil

Individfilen bygger på ett kort format med en individ per rad och frågorna från sida 1 till 3 i enkäten. Filen namnges ”individfil”. Filen består dessutom av anonymiserade registervariabler som t.ex. kön och ålder, designvariabler som t.ex. stratumtillhörighet, deriverade variabler som t.ex. uppräkningsvikt och nyckelkod. Samtliga personer som besvarat enkäten ingår i denna fil. Från resdagboken införs vissa variabler till individfilen, t.ex. antal resor som individen gjort under den aktuella dagen.

Resfil

Resfilen bygger på ett långt format med en resa per rad. Detta innebär att istället för att varje individ upptar en rad med ett stort antal variabler (se Tabell B1) ges varje individ ett större antal rader men med färre variabler (se Tabell B2). Detta görs för att göra databasen mer överblickbar och lätthanterlig och är den struktur som är lämplig att använda för att få fram statistik om resor. Även i resfilen är samtliga individer anonymiserade.

Tabell B1. Exempel kort format

Individ	Längd resa 1	Längd resa 2	Längd resa 3
1	5 km	6 km	7 km

Tabell B2. Exempel långt format

Individ	Resa	Längd
1	1	5 km
1	2	6 km
1	3	7 km

Koordinatsättning

För att koppla resornas start och mål till en position har ett arbete med koordinatsättning genomförts. I webbenkäten svarade respondenten genom att markera en position på en karta och därmed direkt i koordinatformat. I pappersenkäten svarades istället i form av en adress tillsammans med ort eller plats tillsammans med ort. En koordinatsättning har gjorts genom att med hjälp av karttjänster koppla adressen eller platsen till en koordinat.

- » De adresser där nummer saknas i svaret tilldelas nummer 1 eller närmsta nummer.
- » De adresser där numret inte stämmer tilldelas närmsta nummer.
- » Platser/adresser där det är skrivet både plats och gata (t.ex. Hemköp, Storgatan 8) är adressen styrande (om det inte är uppenbart att adressen är fel).

Bearbetning av variabler

Avstånd

En rimlighetsgranskning genomförs av de avstånd som lämnats för resan. Bedömningen görs baserat på en kombination av uppgivna tider och färdmedel. Rättningen görs restriktivt.

Färdmedel

För färdmedel har annat-svaren kategoriserats in bland befintliga svars-kategorier. Vanligast är att ett annat svar kategoriserats om till ”till fots”.

Samtliga analyser utgår från huvudfärdmedel vilket är det färdmedel som betraktas som det som använts längst distans. Prioriteringen av färdmedel är enligt listan nedan, där ”Flyg” alltid ses som huvudsakligt färdmedel när det kombinerats med ett annat färdmedel. ”Till fots” är enbart huvudsakligt färdmedel när det inte kombinerats med ett annat färdmedel.

1. Flyg
2. Tåg
3. Buss
4. Taxi
5. Färdtjänst
6. Bil som förare
7. Bil som passagerare
8. Motorcykel
9. Moped
10. El-cykel
11. Cykel
12. El-sparcykel
13. Annat
14. Till fots

Huvudfärdmedlen slogs därefter samman till följande kategorier:

Bil som förare + Bil som passagerare = Bil

Buss = Buss
Tåg = Tåg

Buss + Tåg = Kollektivtrafik

Cykel + El-cykel = Cykel

Till fots = Till fots

Flyg + Moped + Motorcykel + Taxi + Färdtjänst + El-sparcykel + Annat = Annat

Bearbetning av reskedjor

Isärdragning

Grunden i undersökningen är att varje resa sker med ett specifikt ärende. Ett vanligt förekommande fenomen är att respondenter förbiser detta och anger fler, alternativt samtliga ärenden under sin mättag på samma förflyttning. Detta medför enligt den avsedda definitionen att antalet förflyttningar för dessa individer underskattas. Som en åtgärd genomförs en operation så att samtliga förflyttningar som har både start och mål i hemmet ”dras isär” det vill säga för varje ärende skapas en förflyttning i databasen, se tabellerna nedan.

Exempel på delresa där respondenten uppgivit två ärenden i en förflyttning mellan hemmet och hemmet.

Start	Stopp	Ärende	Reslängd
Hemadress	Hemadress	Till arbetsplatsen	15 km

Exempel på hur isärdragningen genomförts

Start	Stopp	Ärende
Hemadress	Okänd	Till arbetsplatsen
Okänd	Hemadress	Hemresa

Komplettering

Det finns ett stort antal möjliga felkällor i reskedjorna. De vanligaste är dock de fall som kräver isärdragning och fall där hemresor har glömts. Med bortglömda hemresor avses reskedjor som ej avslutas med en hemresa, utan till exempel slutar i mataffären. I det fallet är det naturligt att anta att en hemresa saknas. Men då det finns fall där hemresor inte genomförts har ett antal undantag tagits fram. Dessa undantag är om det är en tjänsteresa, nöjesresa, besök hos släkt och vänner, sommarstuga eller annat som utgör ärendet.

Om det sista angivna ärendet är något av de ovan nämnda görs ingen komplettering med en extra hemresa. Om ärendet inte ingår i listan läggs en hemresa till i slutet av reskedjan. Fördelningen av färdmedel som finns i databasen före rättningarna förväntas vara representativ. För att undvika en skevhet i färdmedelsfördelningen kodades inte färdmedel för dessa kompletterande resor eftersom det inte finns kunskap om vilka färdmedel som används för dem.

Rättning av saknade svar

I de fall där respondenten svarat på en uppföljande fråga utan att ha svarat på frågan som styr om svar ska lämnas har en rättning skett. Det gäller främst om respondenten inte svarat på frågan om den genomfört några förflyttningar under den aktuella dagen men sedan fyllt i information om förflyttningar. Då har en rättning genomförts på frågan om förflyttningar skett.

Rensning av bristfälliga svar

I de fall där svaret är så bristfälligt att det inte går att använda har det rensats bort. Det handlar främst om att enkäten inte är ifylld alls eller enbart väldigt begränsat.

Tillförlitlighet

I stort sett all form av statistik kommer med någon form av osäkerhet. Målet i det här fallet är att mäta ett antal faktorer i en population genom att tillfråga ett urval från populationen. I detta kapitel beskrivs tillförlitligheten i undersökningen och vilka faktorer som främst påverkar den. De källor som bedöms ha störst påverkan på tillförlitligheten är urval, mättningsfel och bortfall. Urvalet är i undersökningen mycket stort och bedöms därför inte vara en stor risk för tillförlitligheten. Mättningsfel, delvis i form av att frågorna och att svarsalternativen uppfattas felaktigt, är svåra att bedöma utan ytterligare studier av frågorna i undersökningen. Frågorna som rör resedagboken är svåra att fylla i med mycket instruktioner och potentiella felkällor. Det bedöms därför som en stor risk att fel uppstår.

Den största risken vad gäller tillförlitlighet är annars bortfallet. I liknande studier och vid tidigare års undersökningar har det funnits en skevhet i bortfallet, som påverkar utfallet av undersökningen. För att minimera de potentiellt snedvridande effekter som bortfallet befaras få har resultatet kalibrerats genom viktning. Metoden är vedertagen och utgår från SCB:s metodik.

Osäkerhetskällor

De osäkerhetskällor som bedöms kunna riskera tillförlitligheten i undersökningen är urval, mätning, ramtäckning, bortfall och bearbetning. De olika osäkerhetskällorna diskuteras nedan.

Urval

Urvalsfel uppkommer på grund av att endast ett urval av populationen undersöks. Urvalsfel uppkommer när det uppmätta värdet skiljer sig från det faktiska värdet. Felet inträffar som en följd av att inte samtliga personer i populationen tillfrågas. Ju större urvalet är, desto mindre är risken för urvalsfel. I den aktuella undersökningen är urvalet 5 000 + 3 000 personer, vilket är ett mycket stort urval för området. Urvalsfel bedöms därför inte som ett stort problem när skattningar görs för hela kommunen.

Ramtäckning

Ramen i undersökningen utgjordes av personer i åldern 6 år till 85 år som var folkbokförda i Luleås kommun. Problem med ramtäckning uppstår när urvalsramen och populationen inte överensstämmer. De två sätt som ramen och populationen kan skilja sig åt är genom undertäckning och övertäckning. Undertäckning sker när det saknas objekt i ramen, det vill säga att personer som överensstämmer med urvalskriterierna i undersökningen ändå inte finns med i den ram som urvalet dras från. Övertäckning uppstår när personer som inte överensstämmer med kriterierna för urvalet ändå finns med i urvalsramen. I den aktuella undersökningen skulle övertäckning kunna uppkomma exempelvis genom att ett barn som är yngre än 6 år finns i urvalsramen, genom att en person som är bosatt i annat län är inkluderad eller att avlidna personer ej är borttagna. I den aktuella undersökningen är det främst övertäckning som betraktats som ett problem, då registret bedöms vara av god kvalitet och väl uppdaterat, vilket alltså minskar risken för undertäckning.

Mätfel

Ett fel som kan uppstå vid mätning är att lämnade uppgifter skiljer sig från faktiska uppgifter. Felet kallas mätfel och kan uppkomma då uppgiftslämnaren inte minns de faktiska uppgifterna, missförstår frågan eller medvetet svarar felaktigt. Frågorna i undersökningen har utformats av beställaren. Även om flera av frågorna i undersökningen är validerade och används i andra undersökningar finns en risk för mätfel. En indikation på mätfel är att respondenter valt att inte svara på en eller flera frågor. När en person väljer att inte svara uppstår ett så kallat partiellt bortfall. Om en fråga har ett speciellt stort antal partiella bortfall kan det vara ett tecken på att en fråga inte har fungerat enligt förväntan. Ingen fråga uppvisar dock något större partiellt bortfall.

Felmarginal

Tabellen nedan visar felmarginaler vid olika uppmätta andelar med olika konfidensnivåer. I kolumnen visas antal svar, och på raderna visas andelen som har svarat ett visst alternativ.

En statistisk standard är att använda en 95 % konfidensnivå för att uttrycka hur säkra vi är på att resultaten speglar verkligheten. Detta innebär att om vi skulle upprepa undersökningen många gånger, skulle 95 % av gångerna det verkliga värdet ligga inom den angivna felmarginalen.

Exempel:

I vår undersökning om färdmedelsfördelning ingår 3 006 resor. Resultatet visar att:

65 % har rest med bil, med en felmarginal på $\pm 1,4$ %.

12 % har rest med cykel med en felmarginal på $\pm 1,4$ %.

Detta innebär att om undersökningen upprepades flertalet gånger skulle andelen bilresenärer i 95 % av fallen ligga mellan 63,6 % och 66,4 %, och andelen cyklister mellan 10,6 % och 13,4 %.

Konfidensnivå	Svar n=50	Svar n=100	Svar n=250	Svar n=500	Svar n=1000	Svar n=5000	Svar n=10 000
Andel 5 % / 95 %	$\pm 6,0\%$	$\pm 4,3\%$	$\pm 2,7\%$	$\pm 1,9\%$	$\pm 1,4\%$	$\pm 0,6\%$	$\pm 0,4\%$
Andel 10 % / 90 %	$\pm 8,3\%$	$\pm 5,9\%$	$\pm 3,7\%$	$\pm 2,6\%$	$\pm 1,9\%$	$\pm 0,8\%$	$\pm 0,6\%$
Andel 20 % / 80 %	$\pm 11,1\%$	$\pm 7,8\%$	$\pm 5,0\%$	$\pm 3,5\%$	$\pm 2,5\%$	$\pm 1,1\%$	$\pm 0,8\%$
Andel 30 % / 70 %	$\pm 12,7\%$	$\pm 9,0\%$	$\pm 5,7\%$	$\pm 4,0\%$	$\pm 2,8\%$	$\pm 1,3\%$	$\pm 0,9\%$
Andel 40 % / 60 %	$\pm 13,6\%$	$\pm 9,6\%$	$\pm 6,1\%$	$\pm 4,3\%$	$\pm 3,0\%$	$\pm 1,4\%$	$\pm 1,0\%$
Andel 50 %	$\pm 13,9\%$	$\pm 9,8\%$	$\pm 6,2\%$	$\pm 4,4\%$	$\pm 3,1\%$	$\pm 1,4\%$	$\pm 1,0\%$

Svarsbortfall

Svarsbortfall består av de personer i urvalet som inte svarat på undersökningen. Svarsbortfallet delas upp mellan känt bortfall, där personen hört av sig på något sätt och berättat om orsak till att de inte velat delta, och okänt bortfall, där orsak helt enkelt saknas.

Bortfallsorsaker

I tabellen nedan visas de kända skälen till bortfall. Totalt kategoriseras 4 personer som vägrare, varav de flesta hört av sig via Lysio Researchs supportformulär eller telefon. Övriga 7 864 har inte hörts från överhuvudtaget.

Bortfall vuxenundersökningen

Bortfall vägran	12
Postretur, vill inte svara	0
Telefonsamtal, principvägran	8
Övrig vägran	4
Bortfall övrigt	120
Postretur (avflyttad)	119
Sjuk	0
Oanvändbart formulär	1
Okänd status	0
Postretur	0
Tom enkät	0
Övrigt	0
Övertäckning	0
Avliden	0
Bor utanför området	0
Långvarigt bortrest	0

Bortfall barnundersökningen

Bortfall vägran	4
Postretur, vill inte svara	0
Telefonsamtal, principvägran	0
Övrig vägran	4
Bortfall övrigt	0
Postretur (avflyttad)	0
Sjuk	0
Oanvändbart formulär	0
Okänd status	0
Postretur	0
Tom enkät	0
Övrigt	0
Övertäckning	0
Avliden	0
Bor utanför området	0
Långvarigt bortrest	0

Svarsfrekvens

Utifrån den kategorisering av respondenter som genomförts kan svarsfrekvens beräknas. Svarsfrekvensen beräknas utifrån Statistikerssamfundets standard för bortfallsberäkning. Enligt denna standard delas respondenterna in i följande grupper:

n= Urvalet i undersökningen.

S: Målpopulationsobjekt för vilka svar erhållits.

B: Målpopulationsobjekt med inga eller otillräckliga svar, dvs. element som utgör bortfall (objektbortfall).
Beskrivs i föregående kapitel.

O: Element i urvalet med okänd målpopulationsstatus, dvs. vi vet inte om dessa tillhör målpopulationen eller utgör övertäckning. Beskrivs i föregående kapitel.

Ö: Element i urvalet som utgör övertäckning, dvs. element som inte tillhör målpopulationen.

Skevheter

Ett stort svarsbortfall behöver i teorin inte vara ett stort problem. Om bortfallet är helt slumpmässigt behöver inte skattningarna i undersökningarna påverkas av bortfallet, det vill säga att det är helt slumpat om en person väljer att svara eller inte svara på undersökningen. I praktiken är detta dock osannolikt. Erfarenhet från tidigare undersökningar och forskning visar att olika grupper har olika svarsbenägenhet. Om vissa grupper är mer svarsbenägna än andra blir de överrepresenterade i undersökningen och kan påverka skattningarna som görs i undersökningen.

I undersökningen används en teknik där skevheter i bortfallet kompenseras för genom en kalibrering av resultatet. Kalibreringen innebär förenklat att registerdata används för att kompensera för skevheterna i bortfallet.

Kalibrering

I en urvalsundersökning finns alltid ett problem med urvalsfel, då enbart en delmängd av populationen studeras. Då samtliga personer ej svarat på undersökningen finns även ett problem med svarsbortfall. Användningen av statistik från undersökningen kan dessa två problem göra skattningar skeva. Det är därför värdefullt att undersöka omfattningen av problemet. En sådan undersökning kan enbart genomföras indirekt genom att undersöka via registervariabler. Dessa registervariabler blir hjälpvariabler, vilka används för att först undersöka och sedan korrigera skevheten. I nedan tabell redovisas svarsfördelningen i jämförelse mot populationen. Slutsatsen av jämförelsen är att problem finns med skevheter bland område, ålder och kön. Kvinnor är något överrepresenterade i förhållande till män. Yngre är något underrepresenterade i förhållande till äldre samt boende i Övrig tätort något överrepresenterade i jämförelse med de från huvudtätorten.

Val av hjälpvariabler

Efter en sammanvägning av de tre olika kriterierna som ställts upp har följande hjälpvektorer i undersökningen valts. Dessa tre variabler används i kombination med varandra i kalibreringen, det vill säga 2 kön x 4 åldersgrupper x 3 områden

Kön x Ålder x Område

Beskrivning av kalibrering

Kalibreringens målsättning är att med hjälp av vikter korrigera så att fördelningen inom hjälpvariablerna motsvarar fördelningen i populationen. Metodiken som används för att åstadkomma detta är en vedertagen metod för kalibrering av undersökningsresultat som används av bland annat SCB. För varje respondent har en vikt beräknats. Genom vikten kan skevheterna i svaren korrigeras. Högst vikt får unga män och lägst får äldre personer.

För att beräkna resultat där skevheterna och urvalet är kalibrerat måste viktvariabeln användas. I resultaträkningen multipliceras därför varje svar med den aktuella vikten. I nedan tabell redovisas den viktade svarsfördelningen. Genom viktningen kan undersökningens resultat anses vara representativt för Luleås kommun.

	Svarsfördelning	Population	Viktad svarsfördelning
Kvinna	53%	49%	49%
Man	47%	51%	51%
16-30 år	7%	14%	14%
31-44 år	22%	32%	32%
45-64 år	36%	30%	30%
65-84 år	35%	23%	23%
Bergnäset	4%	4%	4%
Bergviken/Porsön	11%	13%	13%
Björkskatan/Lulsundet	8%	6%	6%
Centrum/Östermalm	15%	14%	14%
Gammelstad/Sunderbyn	9%	10%	10%
Bergnäset	6%	8%	8%
Gammelstad/Sunderbyn	10%	8%	8%
Hertsön/Lerbäcken	8%	8%	8%
Råneå	6%	7%	7%
Sörbyarna	6%	6%	6%
Örnäset/Skurholmen/mfl	16%	17%	17%

För att skatta totaler i undersökningen multipliceras vikten med variabelvärdet. För att få fram ett medelvärde för exempelvis avstånd i undersökningen kan du multiplicera varje individs avstånd med dess vikt. Summan av alla dessa dividerat med summan av alla vikter utgör därefter medelavståndet för samtliga individer.

Två exempel visas nedan där antingen en total eller ett medelvärde ska beräknas. Första exemplet kan exempelvis vara där totalt antal resta kilometer i befolkningen ska beräknas, medan det andra gäller genomsnittlig reslängd i kilometer.

Skattningen visas genom nedanstående formel:

$$\check{Y} = \sum_r w_k y_k$$

w_k = vikten som ges till varje svar (för att kompensera för att vissa grupper kan vara under- eller överrepresenterade).

y_k = värdet vi vill summera, till exempel hur många kilometer en person rest.

\check{Y} = totalvärde

För att istället skatta medelvärde används följande formel:

$$\check{Y} = \frac{\sum_r w_k y_k}{\sum_r w_k}$$

w_k = vikten som ges till varje svar (för att kompensera för att vissa grupper kan vara under- eller överrepresenterade).

y_k = värdet vi vill summera, till exempel hur många kilometer en person rest.

\check{Y} = medelvärde

7.2. Bilaga 2: Pappersenkät

5748294717

Resvaneundersökning 2025 Luleå kommun

Beslut om trafikplanering kan ibland leda till konflikter. Vilket anser du att Luleå kommun bör prioritera...

...vid jämförelse mellan bil och busstrafik?

- Prioritera busstrafik, även om det kan innebära nackdelar för biltrafiken
- Prioritera biltrafik, även om det kan innebära nackdelar för busstrafiken
- Vet ej/ingen åsikt

...vid jämförelse mellan bil och gång/cykel?

- Prioritera gång/cykeltrafik, även om det kan innebära nackdelar för biltrafiken
- Prioritera biltrafik, även om det kan innebära nackdelar för gång/cykeltrafiken
- Vet ej/ingen åsikt

Ta ställning till följande påståenden om Luleå kommuns arbete med trafikplanering.

	Instämmer inte alls					Instämmer helt	
	1	2	3	4	5	6	Vet ej/ ingen åsikt
Jag är nöjd med kommunens satsningar på biltrafiken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det är viktigt att kommunen satsar på biltrafiken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag är nöjd med kommunens satsningar på busstrafiken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det är viktigt att kommunen satsar på busstrafiken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag är nöjd med kommunens satsningar på cykeltrafik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det är viktigt att kommunen satsar på cykeltrafik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag är nöjd med kommunens satsningar på gångtrafik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det är viktigt att kommunen satsar på gångtrafik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hur tror du att ditt resande med följande färdmedel kommer att förändras under de kommande åren?

	Öka	Ingen förändring	Minska	Vet ej
Bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kollektivtrafik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hur ofta gör du resor till/från arbete eller skola?

- 5–7 dagar per vecka
- 2–4 dagar per vecka
- 1 dag per vecka
- Sällan
- Aldrig

Dagens datum (dag-månad-år): - -

1432294713

Vilket färdmedel använder du oftast vid resor till/från arbete och skola?

Välj ett alternativ för sommaren och ett för vintern.

	Till fots	Cykel	El-cykel	El-sparkcykel	Bil	Buss	Annat
Under sommarsäsongen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Under vintersäsongen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vad är din huvudsakliga sysselsättning?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Arbetar hel- eller deltid | <input type="checkbox"/> Föräldraledig/tjänstledig |
| <input type="checkbox"/> Studerar | <input type="checkbox"/> Sjukskriven |
| <input type="checkbox"/> Pensionär | <input type="checkbox"/> Annat |
| <input type="checkbox"/> Arbetsökande | |

Hur många utöver dig själv bor i ditt hushåll?

0-6 år <input type="text"/>	11-14 år <input type="text"/>	18-24 år <input type="text"/>	65 år eller äldre <input type="text"/>
7-10 år <input type="text"/>	15-17 år <input type="text"/>	25-64 år <input type="text"/>	

Vilken är din högsta avslutade utbildning?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Grundskola/folkskola | <input type="checkbox"/> Yrkehögskola/Folkhögskola |
| <input type="checkbox"/> Gymnasium/Realskola | <input type="checkbox"/> Högskola/Universitet |
| <input type="checkbox"/> Annan | |

Har du körkort för personbil? Ja Nej

Har du tillgång till något av följande?

	Ja	Ja, ibland	Nej
Bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
El-cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
El-sparkcykel (räkna ej med el-sparkcykel som hyrs)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorcykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Busskort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Färdtjänstlegimation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Tillhandahåller din arbetsplats/skola parkeringsmöjligheter för bil?

- Ja, mot avgift Ja, gratis Nej

Känner du till vilka busslinjer som går från ditt hem till Luleå centrum?

- Ja Nej Jag bor i Luleå centrum

Resdagbok

Du ska svara om hur du reste under gårdagen. Från kl 04.00 på morgonen till 03.59 dagen efter.

Så här ska resedagboken fyllas i:

Vi vill att du beskriver de resor som du gjort under gårdagen, oavsett om du rest som du brukar eller ej.

Med resa eller förflyttning menar vi att du ska ha uträttat ett ärende t ex lämnat barn på förskola eller åkt och handlat. Ibland uträttar man flera ärenden under en resa, t ex först lämnar barn på förskola och sedan fortsätter till arbetet. Då blir det två förflyttningar som noteras i varsin kolumn. Om du däremot bara bytt färdmedel under resan, t ex fått skjuts till busshållplatsen och sedan fortsatt med buss blir detta en förflyttning som noteras i en kolumn men med flera färdsätt förkryssade.

Om du åker och handlar är det två resor; en resa till affären och en resa därifrån. Vid en "shoppingrunda" ska promenader/resor mellan affärerna noteras - även om du inte köpt något.

Alla resor är lika viktiga oavsett ärende. Glöm inte hemresor.

Alla färdsätt är lika viktiga. Promenader är lika viktiga som resor med bil eller buss så länge du har uträttat ett ärende. Färdsättet "till fots" ska du bara använda om merparten av förflyttningen skett till fots.

Var vänlig och ange adresser så noggrant du kan.

Undantag:

- Om promenaden är själva ärendet ska denna förflyttning inte noteras. Det kan t ex handla om en joggingtur eller en promenad för att rasta hunden.
- Resor som ingår i din yrkesutövning, där själva resan är arbetet, som t ex bussförare eller brevbärare ska du inte ta med.

Däremot noterar du andra resor du gjort i tjänsten, till och från arbetet, under lunchen och efter arbetsdagens slut.

Gjorde du några förflyttningar under gårdagen?

- Ja (vänd blad och fyll i resdagboken)
- Nej, jag var hemma eller på samma plats hela dagen

Om du inte gjort några förflyttningar, vad var orsaken?

- Hade inga ärenden
- Funktionshinder
- Sjukdom
- Hemarbete/hemmastudier
- Vård av sjukt barn

Förflyttning 3

Resan startar där föregående avslutas

2. Hur dags startade du?

kl. :
h m

3. Vilket var ditt ärende? Kryssa för ett alternativ.

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Till egna arbetsplatsen | <input type="checkbox"/> Till den egna bostaden |
| <input type="checkbox"/> Till motion/friluftsliv | <input type="checkbox"/> Hämta/lämna barn |
| <input type="checkbox"/> Till föreningsliv t.ex. idrott | <input type="checkbox"/> Inköp av livsmedel |
| <input type="checkbox"/> Besöka släkt och vänner | <input type="checkbox"/> Annat inköp |
| <input type="checkbox"/> Resa/ärende i tjänsten | <input type="checkbox"/> Hämta ut paket |
| <input type="checkbox"/> Till skola/utbildning | <input type="checkbox"/> Besöka vårdcentral/sjukhus/
tandvård |
| <input type="checkbox"/> Nöje (t.ex. bio, dans,
restaurang) | |

4. Var låg platsen för detta ärende?

- Egna bostaden
 Annan plats (i Sverige)
 Annan plats (utanför Sverige)

gata, nummer
eller plats

ort

land

5. Vilket/vilka färdssätt använde du?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Till fots | <input type="checkbox"/> Bil som passagerare |
| <input type="checkbox"/> Cykel | <input type="checkbox"/> Buss |
| <input type="checkbox"/> Elcykel | <input type="checkbox"/> Tåg |
| <input type="checkbox"/> El-sparkcykel | <input type="checkbox"/> Taxi |
| <input type="checkbox"/> Moped | <input type="checkbox"/> Färdtjänst |
| <input type="checkbox"/> Motorcykel | <input type="checkbox"/> Flyg |
| <input type="checkbox"/> Bil som förare | <input type="checkbox"/> Annat |

6. Hur dags kom du fram?

kl. :
h m

7. Hur lång var förflyttningen?

ca km

8. Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

- Nej Ja, fortsätt till nästa kolumn

Förflyttning 4

Resan startar där föregående avslutas

2. Hur dags startade du?

kl. :
h m

3. Vilket var ditt ärende? Kryssa för ett alternativ.

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Till egna arbetsplatsen | <input type="checkbox"/> Till den egna bostaden |
| <input type="checkbox"/> Till motion/friluftsliv | <input type="checkbox"/> Hämta/lämna barn |
| <input type="checkbox"/> Till föreningsliv t.ex. idrott | <input type="checkbox"/> Inköp av livsmedel |
| <input type="checkbox"/> Besöka släkt och vänner | <input type="checkbox"/> Annat inköp |
| <input type="checkbox"/> Resa/ärende i tjänsten | <input type="checkbox"/> Hämta ut paket |
| <input type="checkbox"/> Till skola/utbildning | <input type="checkbox"/> Besöka vårdcentral/sjukhus/
tandvård |
| <input type="checkbox"/> Nöje (t.ex. bio, dans,
restaurang) | |

4. Var låg platsen för detta ärende?

- Egna bostaden
 Annan plats (i Sverige)
 Annan plats (utanför Sverige)

gata, nummer
eller plats

ort

land

5. Vilket/vilka färdssätt använde du?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Till fots | <input type="checkbox"/> Bil som passagerare |
| <input type="checkbox"/> Cykel | <input type="checkbox"/> Buss |
| <input type="checkbox"/> Elcykel | <input type="checkbox"/> Tåg |
| <input type="checkbox"/> El-sparkcykel | <input type="checkbox"/> Taxi |
| <input type="checkbox"/> Moped | <input type="checkbox"/> Färdtjänst |
| <input type="checkbox"/> Motorcykel | <input type="checkbox"/> Flyg |
| <input type="checkbox"/> Bil som förare | <input type="checkbox"/> Annat |

6. Hur dags kom du fram?

kl. :
h m

7. Hur lång var förflyttningen?

ca km

8. Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

- Nej Ja, fortsätt till nästa kolumn

Förflyttning 5

Resan startar där föregående avslutas

2. Hur dags startade du?

kl.

		:		
h			m	

3. Vilket var ditt ärende? Kryssa för ett alternativ.

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Till egna arbetsplatsen | <input type="checkbox"/> Till den egna bostaden |
| <input type="checkbox"/> Till motion/friluftsliv | <input type="checkbox"/> Hämta/lämna barn |
| <input type="checkbox"/> Till föreningsliv t.ex. idrott | <input type="checkbox"/> Inköp av livsmedel |
| <input type="checkbox"/> Besöka släkt och vänner | <input type="checkbox"/> Annat inköp |
| <input type="checkbox"/> Resa/ärende i tjänsten | <input type="checkbox"/> Hämta ut paket |
| <input type="checkbox"/> Till skola/utbildning | <input type="checkbox"/> Besöka vårdcentral/sjukhus/
tandvård |
| <input type="checkbox"/> Nöje (t.ex. bio, dans,
restaurang) | |

4. Var låg platsen för detta ärende?

- Egna bostaden
 Annan plats (i Sverige)
 Annan plats (utanför Sverige)

gata, nummer
eller plats

ort

land

5. Vilket/vilka färdssätt använde du?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Till fots | <input type="checkbox"/> Bil som passagerare |
| <input type="checkbox"/> Cykel | <input type="checkbox"/> Buss |
| <input type="checkbox"/> Elcykel | <input type="checkbox"/> Tåg |
| <input type="checkbox"/> El-sparkcykel | <input type="checkbox"/> Taxi |
| <input type="checkbox"/> Moped | <input type="checkbox"/> Färdtjänst |
| <input type="checkbox"/> Motorcykel | <input type="checkbox"/> Flyg |
| <input type="checkbox"/> Bil som förare | <input type="checkbox"/> Annat |

6. Hur dags kom du fram?

kl.

		:		
h			m	

7. Hur lång var förflyttningen?

ca

--	--	--	--

 km

8. Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

-
- Nej
-
- Ja, fortsatt till nästa kolumn

Förflyttning 6

Resan startar där föregående avslutas

2. Hur dags startade du?

kl.

		:		
h			m	

3. Vilket var ditt ärende? Kryssa för ett alternativ.

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Till egna arbetsplatsen | <input type="checkbox"/> Till den egna bostaden |
| <input type="checkbox"/> Till motion/friluftsliv | <input type="checkbox"/> Hämta/lämna barn |
| <input type="checkbox"/> Till föreningsliv t.ex. idrott | <input type="checkbox"/> Inköp av livsmedel |
| <input type="checkbox"/> Besöka släkt och vänner | <input type="checkbox"/> Annat inköp |
| <input type="checkbox"/> Resa/ärende i tjänsten | <input type="checkbox"/> Hämta ut paket |
| <input type="checkbox"/> Till skola/utbildning | <input type="checkbox"/> Besöka vårdcentral/sjukhus/
tandvård |
| <input type="checkbox"/> Nöje (t.ex. bio, dans,
restaurang) | |

4. Var låg platsen för detta ärende?

- Egna bostaden
 Annan plats (i Sverige)
 Annan plats (utanför Sverige)

gata, nummer
eller plats

ort

land

5. Vilket/vilka färdssätt använde du?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Till fots | <input type="checkbox"/> Bil som passagerare |
| <input type="checkbox"/> Cykel | <input type="checkbox"/> Buss |
| <input type="checkbox"/> Elcykel | <input type="checkbox"/> Tåg |
| <input type="checkbox"/> El-sparkcykel | <input type="checkbox"/> Taxi |
| <input type="checkbox"/> Moped | <input type="checkbox"/> Färdtjänst |
| <input type="checkbox"/> Motorcykel | <input type="checkbox"/> Flyg |
| <input type="checkbox"/> Bil som förare | <input type="checkbox"/> Annat |

6. Hur dags kom du fram?

kl.

		:		
h			m	

7. Hur lång var förflyttningen?

ca

--	--	--	--

 km

8. Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

-
- Nej
-
- Ja, fortsatt till nästa kolumn

Förflyttning 7

Resan startar där föregående avslutas

2. Hur dags startade du?

kl. :
h m

3. Vilket var ditt ärende? Kryssa för ett alternativ.

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Till egna arbetsplatsen | <input type="checkbox"/> Till den egna bostaden |
| <input type="checkbox"/> Till motion/friluftsliv | <input type="checkbox"/> Hämta/lämna barn |
| <input type="checkbox"/> Till föreningsliv t.ex. idrott | <input type="checkbox"/> Inköp av livsmedel |
| <input type="checkbox"/> Besöka släkt och vänner | <input type="checkbox"/> Annat inköp |
| <input type="checkbox"/> Resa/ärende i tjänsten | <input type="checkbox"/> Hämta ut paket |
| <input type="checkbox"/> Till skola/utbildning | <input type="checkbox"/> Besöka vårdcentral/sjukhus/
tandvård |
| <input type="checkbox"/> Nöje (t.ex. bio, dans,
restaurang) | |

4. Var låg platsen för detta ärende?

- Egna bostaden
 Annan plats (i Sverige)
 Annan plats (utanför Sverige)

gata, nummer
eller plats

ort

land

5. Vilket/vilka färdssätt använde du?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Till fots | <input type="checkbox"/> Bil som passagerare |
| <input type="checkbox"/> Cykel | <input type="checkbox"/> Buss |
| <input type="checkbox"/> Elcykel | <input type="checkbox"/> Tåg |
| <input type="checkbox"/> El-sparkcykel | <input type="checkbox"/> Taxi |
| <input type="checkbox"/> Moped | <input type="checkbox"/> Färdtjänst |
| <input type="checkbox"/> Motorcykel | <input type="checkbox"/> Flyg |
| <input type="checkbox"/> Bil som förare | <input type="checkbox"/> Annat |

6. Hur dags kom du fram?

kl. :
h m

7. Hur lång var förflyttningen?

ca km

8. Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

- Nej Ja, fortsatt till nästa kolumn

Förflyttning 8

Resan startar där föregående avslutas

2. Hur dags startade du?

kl. :
h m

3. Vilket var ditt ärende? Kryssa för ett alternativ.

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Till egna arbetsplatsen | <input type="checkbox"/> Till den egna bostaden |
| <input type="checkbox"/> Till motion/friluftsliv | <input type="checkbox"/> Hämta/lämna barn |
| <input type="checkbox"/> Till föreningsliv t.ex. idrott | <input type="checkbox"/> Inköp av livsmedel |
| <input type="checkbox"/> Besöka släkt och vänner | <input type="checkbox"/> Annat inköp |
| <input type="checkbox"/> Resa/ärende i tjänsten | <input type="checkbox"/> Hämta ut paket |
| <input type="checkbox"/> Till skola/utbildning | <input type="checkbox"/> Besöka vårdcentral/sjukhus/
tandvård |
| <input type="checkbox"/> Nöje (t.ex. bio, dans,
restaurang) | |

4. Var låg platsen för detta ärende?

- Egna bostaden
 Annan plats (i Sverige)
 Annan plats (utanför Sverige)

gata, nummer
eller plats

ort

land

5. Vilket/vilka färdssätt använde du?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Till fots | <input type="checkbox"/> Bil som passagerare |
| <input type="checkbox"/> Cykel | <input type="checkbox"/> Buss |
| <input type="checkbox"/> Elcykel | <input type="checkbox"/> Tåg |
| <input type="checkbox"/> El-sparkcykel | <input type="checkbox"/> Taxi |
| <input type="checkbox"/> Moped | <input type="checkbox"/> Färdtjänst |
| <input type="checkbox"/> Motorcykel | <input type="checkbox"/> Flyg |
| <input type="checkbox"/> Bil som förare | <input type="checkbox"/> Annat |

6. Hur dags kom du fram?

kl. :
h m


7. Hur lång var förflyttningen?

ca km

Undersökningar och utredningar som leder till samhällsutveckling!

Rapport för Luleå kommun

Lysio Research
Järntorget 3
413 04 Göteborg

 031-313 48 78

 kontakt@lysio.se

 www.lysio.se

