



LULEÅ KOMMUN



Resvanor i Luleå

Resvaneundersökning 2015

Titel: Resvanor i Luleå – Resvaneundersökning 2015
Författare: Hanna Ljungblad, Erik Granberg
Medarbetare: Torunn Renhammar, Koucky & Partners
Uppdragsgivare: Luleå kommun, Samhällsutvecklingskontoret
Kontaktpersoner: Göran Gabrielsson, Luleå kommun
Hanna Ljungblad, Koucky & Partners AB
Erik Granberg, Enkätfabriken
Uppdragsnummer: 15020

Datum: 2016-02-08

Bild på framsida: Luleå kommun

Sammanfattning

Under hösten 2015 genomfördes en resvaneundersökning i Luleå kommun med syfte att kartlägga invånarnas resmönster och inställning till trafiksatsningar. Undersökningen genomfördes av Koucky & Partners i samarbete med Enkätfabriken. Resvaneundersökningen gjordes genom utskick av postala enkäter. Totalt skickades 4700 enkäter ut till slumpmässigt utvalda invånare mellan 16-84 år. Totalt inkom 2092 enkäter, vilket motsvarar en svarsfrekvens på 45 procent. Nedan sammanfattas några av undersökningens huvudsakliga resultat.

61 procent av alla resor görs med bil. 11 procent av alla resor görs till fots, 14 procent med cykel och 13 procent med buss. Även vid de korta resorna, under fyra kilometer, är bil det vanligaste transportsättet och används vid 45 procent av resorna, men resor som sker till fots utgör nästan var femte resa under fyra kilometer och mer än var fjärde av de korta resorna sker med cykel. Kvinnor gör färre bilresor än män, i synnerhet som förare, men har något fler resor som sker till fots och med cykel samt gör fler bussresor. Störst andel bussresor görs vid resor till skola/utbildning, vilket också är det ärende med störst andel cykelresor. För alla övriga ärenden är bilen det dominerande färdmedlet, och den högsta andelen bilresor sker vid resor i tjänsten/studierna då 82 procent av resorna sker med bil. Färdmedelsfördelningen varierar kraftigt mellan Luleås områden, där bilresor är vanligast i Sörbyarna medan Bergviken/Porsön har högst andel av både gång- och cykelresor.

I genomsnitt görs 2,4 resor per person och dag. Betydligt fler resor görs på vardagar än på helgdagar och män gör något fler resor per dag än kvinnor. Åldersgruppen 31-44 år gör flest resor med 3,1 per dag, medan åldersgruppen 65-84 gör minst antal resor med 1,8 per dag. Det område där de boende gör flest resor per person och dag är Gammelstad/Sunderbyn, medan de boende i Råneå har lägst antal resor. Flest resor görs på morgonen och på eftermiddagen. Två tredjedelar av morgonens resor går till arbetsplatsen, medan eftermiddagens resor framförallt går till bostaden.

En genomsnittlig resa (medianvärde) är fem kilometer på vardagar och sex kilometer på helgdagar. Råneå är det område där de boende har den längsta medianresan på 30 kilometer, medan medianresan för de som bor i Bergviken/Porsön och i Centrum/Östermalm endast är fyra kilometer. Det är inga större skillnader mellan män och kvinnor eller mellan åldersgrupperna när det gäller resornas längd.

Det vanligaste ärendet i Luleå är att resa till bostaden. Därefter följer resor till arbetsplatsen. Kvinnor har en mindre andel arbetsresor än män, men har i större utsträckning angett att de hämtar eller lämnar barn/vuxen samt gör fler fritidsresor.

Den vanligaste reserelationen går inom området Centrum/Östermalm. Denna resa utgör 8 procent av alla resor och sker i nästan hälften av fallen till fots. Andra vanliga resor går inom Bergviken/Porsön samt inom Gammelstad/Sunderbyn. Vanligaste målpunkten utanför Luleå kommun är Bodens kommun och hit går 26 procent av alla resor med start- eller målpunkt utanför Luleå.

86 procent av de svarande har körkort för personbil. Fyra av fem har alltid tillgång till bil och nio av tio har alltid tillgång till cykel. För 41 procent tillhandahåller arbetsgivaren/skolan avgiftsfri parkering för bil. Vid resor till arbete och skola dominerar bilen som färdmedel både under sommar- och vintersäsong.

61 procent av Luleåinvånarna vill prioritera busstrafik och 66 procent vill prioritera gång- och cykeltrafik, även om det sker på bekostnad av biltrafik. Drygt sju av tio tycker att det är viktigt att kommunen satsar på gång-, cykel- och busstrafik, men endast fyra av tio tycker att det är viktigt att satsa på biltrafiken. Invånarna är mest nöjda med kommunens satsningar på busstrafik, minst nöjda är de med de satsningar som gjorts på bil- och cykeltrafik.

Innehållsförteckning

1	INLEDNING	5
2	METOD OCH GENOMFÖRANDE	6
3	SVARSGRUPPEN	11
4	TILLGÅNG TILL OLIKA FÄRDMEDEL OCH PARKERING	15
5	ARBETS- OCH SKOLRESOR	19
6	ATTITYDER	21
7	FÄRDMEDEL	25
8	ANTAL RESOR	34
9	RESORNAS LÄNGD	37
10	ÄRENDEN	40
11	RESERELATIONER	46
12	JÄMFÖRELSE MED TIDIGARE STUDIER	60

BILAGA 1: ENKÄT OCH RESEDAGBOK

BILAGA 2: FÖLJEBREV, FÖRSTA UTSKICK

BILAGA 3: FÖLJEBREV, PÅMINNELSEUTSKICK

1 Inledning

En resvaneundersökning är ett sätt att ta reda på hur resandet i kommunen fördelas mellan olika färdssätt och hur utvecklingen ser ut. Luleå har sedan år 2000 genomfört resvaneundersökningar vart femte år, vilket ger kommunen ett bra underlag för att följa utveckling och trender i attityder och resvanor hos invånarna.

Luleå kommun ville även år 2015 genomföra en resvaneundersökning för att fortsätta i samma goda spår och kunna följa utvecklingen som skett de senaste fem åren. Syftet med undersökningen har varit att kartlägga kommuninvånarnas resmönster, tillgång till olika färdmedel samt attityder till prioriteringar och satsningar i trafikmiljön, samt kunna jämföra resultatet med tidigare resvaneundersökningar.

Undersökningen genomfördes av Koucky & Partners och Enkätfabriken. Kontaktpersoner hos Luleå kommun har varit Göran Gabrielsson. Projektledare för undersökningen har varit Erik Granberg från Enkätfabriken, som också skött enkätinsamling och statistisk analys. Hanna Ljungblad på Koucky & Partners har ansvarat för framtagande av enkätfrågor samt resultatanalys och sammanställning.

2 Metod och genomförande

2.1 DEFINITIONER

Vissa begrepp är centrala för den genomförda resvaneundersökningen och beskrivs därför närmare nedan.

Resa

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.

Huvudsakligt färdmedel

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

2.2 URVAL

Resvaneundersökningen omfattar invånare bosatta i delar av Luleå kommun. De delar som är med i urvalet är Luleå tätort, Sörbyarna och Råneå. Åldersspannet som användes är 16-84 år. Totalt skickades 4 700 enkäter ut, se Tabell 2:1. Invånarna har delats in i olika delgrupper, så kallade stratum. I detta fall är delgruppen de invånare som bor inom ett geografiskt område i Luleå kommun. I undersökningen har invånarna delats in i tio olika områden som visas i Tabell 2:1 och på Karta 2:1 och varje geografiskt område utgjorde ett stratum.

Tabell 2:1 Storlek på stratum

Område	Antal
Centrum, Östermalm	570
Bergnäset	380
Mjölkudden, Notviken	380
Porsön, Bergviken	570
Lulsundet, Björkskatan	380
Skurholmen, Kronan, Malmudden, Örnäset, Lövskatan, Svartöstaden	730
Hertsön, Lerbäcken	400
Gammelstad, Sunderbyn	530
Sörbyarna	380
Råneå	380
Totalt	4700

Antal respondenter i vardera stratum var proportionerligt utifrån antal invånare i respektive område förutom för Bergnäset, Sörbyarna och Råneå där urvalsstorleken skulle bli för liten för att kunna dra några slutsatser från. I de tre fallen har därför stratum som är större än deras andel av populationen dragits, se Tabell 2:1 för information om storleken på urvalet i de olika områdena. Urvalet har gjorts av Luleå kommun och gjordes i nära anslutning till utskicksdatum för att säkerställa att registret var aktuellt.

Karta 2:1 Områdesindelning



2.3 ENKÄT

Resvaneundersökningen genomfördes med hjälp av postala enkäter. I enkäten fanns en del som innehöll bakgrundsfrågor (ålder, kön, tillgång till olika färdmedel etc.), en del om attityder samt en resedagbok där respondenterna fick fylla i vilka resor de genomfört under en på förhand utvald dag. Enkät och resedagbok finns i bilaga 1.

2.4 UTSKICK

Totalt genomfördes tre stycken utskick. Ett aviseringsutskick med information om den kommande undersökningen, ett enkätutskick och en påminnelse. Vid enkätutskick och påminnelse 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:

Enkätutskick: vecka 41 och vecka 42

Påminnelseutskick: vecka 45

Samtliga respondenter tilldelades ett datum inom mätveckorna och fick enkäten skickad till sig i nära anslutning till det aktuella datumet. Aviseringsvykortet skickades cirka en vecka innan enkätutskicket.

2.5 BEARBETNING OCH GEOKODNING

Resultatet från undersökningen inkom genom pappersenkäter och webbenkäter. Svaren från pappersenkäterna scannades in och kopplades samman med svaren från webbenkäten. Databaserna kontrollerades för att upptäcka eventuella felaktigheter som kan uppstå vid exempelvis sammanfogning av flera databaser. Stickprov togs från databasen för jämförelse mot den faktiska enkäten för att kontrollera att inmatningen skedde på rätt sätt. Viss bearbetning av svaren genomfördes för att möjliggöra sammankopplingen. Svar som var oläsliga vid såväl optisk inläsning som vid manuell tolkning markerades som bortfall. Om respondenten angivit fler svar än det specificerade antalet, markerades även det som bortfall. Samma sak gällde om det lämnade svaret ej stämde med den definierade skalan.

I undersökningen fyllde respondenterna i ett antal platser och adresser. För att möjliggöra analys geokodades dessa adresser till en plats och ett område. Geokodningen gjordes i första hand genom en optisk inläsning och en automatisk platsbestämning. I de fall det ej var möjligt att läsa in optiskt eller där platsen ej hittades, genomfördes en manuell bearbetning. För att kunna genomföra den manuella geokodningen användes kartor, adressregister och internet.

2.6 JÄMFÖRELSE MED DEN NATIONELLA RESVANEUNDERSÖKNINGEN

Resultatet från denna resvaneundersökning jämfördes med resultat från den nationella resvaneundersökningen för 2012-2013, vilken utförs av Trafikanalys. Vid jämförelser med den nationella resvaneundersökningen redovisas det nationella snittet samt snittet för den kommungrupp som Luleå kommun räknas till i Sveriges Kommuner och Landstings kommungruppsindelning. I denna indelning klassas Luleå som större städer, vilket innebär kommuner med 50 000-200 000 invånare samt en tätortsgrad överstigande 70 procent.

Det finns metodskillnader mellan denna resvaneundersökning och den som genomförs på nationell nivå. Bland annat genomförs den nationella resvaneundersökningen via telefonintervjuer, medan postala enkäter använts i denna undersökning. Det finns också skillnader i hur olika begrepp definieras (för beskrivning av de definitioner som används i denna undersökning se 2.1). För att minimera skillnadernas effekter på jämförbarheten har den nationella datan rensats från förflyttningar i yrkestrafik samt motion- och friluftsesor, där en majoritet av resorna kan antas vara förflyttningar utan syfte att uträtta ett ärende (promenad, rasta hunden etc.), vilket är förflyttningar som inte inkluderats i denna resvaneundersökning.

Vanligtvis brukar data från den nationella resvaneundersökningen redovisas på huvudresnivå. När jämförelser här görs har datan från den nationella resvaneundersökningen istället analyserats på delresnivå. Resultaten bedöms i och med analysarbetet som jämförbara, men bör tolkas med metodskillnaderna i åtanke.

2.7 SVARSFREKVENSN OCH BORTFALLSANALYS

Svarsfrekvens

Fram till att inscanning av enkäter stängdes den 9 december hade totalt 2 092 enkäter inkommit. Det motsvarar en bruttosvarsfrekvens på 45 procent. Totalt 71 enkäter kom i retur på grund av att adressen var okänd, respondenten var avflyttad eller av annan orsak som gjorde att respondenten ej ingick i målpopulationen. Efter korrigering av bruttourvalet uppgår nettosvarsfrekvensen till 45 procent. Totalt svarade 83 procent av de 2 092 respondenterna via pappersenkät och 17 procent svarade på internet genom undersökningens webbenkät.

I rapporten finns vid varje graf och tabell en uppgift hur många som har besvarat just den frågan, vilket betecknas "n". Att antalet skiljer sig från det totala antalet svar beror på att alla inte besvarat samtliga frågor. Det finns då ett så kallat internt bortfall. Då diagrammet eller tabellen istället avser antalet resor, kan värdet för "n" överstiga antalet respondenter, eftersom varje respondent kan ha gjort flera resor under den aktuella dagen.

Väder

Då väderförhållandena 2015, 2010 och 2005 jämförs, kan ses att det under den första insamlingsveckan var varmare än normalt år 2015 och 2005 medan det var kallare än normalt 2010. Under påminnelseveckan var det kallare än normalt 2010 medan det är varmare än normalt 2015 och 2005. Snötäcke fanns ej under 2005 och 2015, under 2010 snöade det något under slutet av första insamlingsveckan och något mer under påminnelseveckan. Vädret kan ha påverkat resultatet 2010 och medfört att andel som cyklade var färre än vid övriga år.

Bortfallsanalys

I de allra flesta undersökningar finns ett bortfall. Bortfallet kan bli problematiskt om vissa grupper faller bort eller är tydligt underrepresenterade i undersökningen. Bortfallet kan exempelvis bero på bristande språkförståelse, ointresse eller sjukdom. För att kartlägga om det finns ett problem med representativiteten hos vissa grupper har en analys av bortfallet genomförts. Analysen utgår från populationens sammansättning i kommunen och jämför den med sammansättning av de svarande. En jämförelse har genomförts vad gäller kön, ålder och geografiskt område. Resultatet visas i tabellerna nedan.

Slutsatsen av bortfallsanalysen av respondenterna är att det finns ett problem med representativiteten vad gäller kön och ålder. Vad gäller geografi finns en skillnad som beror på hur urvalet genomförts. För att komma tillrätta med problemet med en skevhet i svarsfrekvens mellan män och kvinnor samt för att återställa den geografiska fördelningen har resultatet viktats på alla tre bakgrundsvariabler för att ge ett mer representativt resultat.

Tabell 2:2 Könsfördelning i befolkningen respektive i svarsgruppen

	Befolkningen	Respondenterna
Män	51%	47%
Kvinnor	49%	53%
Totalt	100%	100%

Tabell 2:3 Åldersfördelningen i befolkningen respektive i svarsgruppen

	Befolkningen	Respondenterna
16-30	26%	16%
31-40	14%	12%
41-50	17%	16%
51-60	15%	18%
61-70	15%	20%
71-84	12%	19%
Totalt	100%	100%

Tabell 2:4 Geografisk fördelning i befolkningen respektive i svarsgruppen

	Befolkningen	Respondenterna
Bergnäset	6%	9%
Bergviken/Porsön	14%	10%
Björkskatan/Lulsundet	8%	9%
Centrum/Östermalm	14%	13%
Gammelstad/Sunderbyn	13%	12%
Hertsön/Lerbäcken	10%	8%
Mjölkudden/Notviken	9%	8%
Örnäset/Skurholmen/mfl	17%	15%
Råneå	3%	8%
Sörbyarna	5%	8%
Totalt	100%	100%

3 Svargruppen

I följande kapitel redovisas svargruppens sammansättning, det vill säga bakgrundsvariabler som kön, ålder, utbildningsnivå och sysselsättning hos de som har svarat på enkäten. Som redan nämnts, har svargruppen viktats på ålder, kön och region, för att svargruppen och enkätens resultat på bästa sätt ska representera den faktiska befolkningen i Luleå och deras resvanor.

Samtliga resultat i rapporten redovisas utifrån de viktade värdena.

3.1 KÖN OCH ÅLDER

Bland de som har svarat på enkäten har yngre svarat i mindre utsträckning än äldre. Därför har svaren viktats så att fördelningen av svargruppen motsvarar den verkliga befolkningens. I Tabell 3:1 visas de oviktade värdena medan Tabell 3:2 visar viktade värden för svargruppen uppdelat på kön och ålder.

Tabell 3:1 Ålder och kön för svargruppen, oviktade värden (n= 2025)

Ålder	Man	Kvinna	Total
16-30 år	16%	16%	16%
31-44 år	18%	17%	17%
45-64 år	35%	37%	36%
65-84 år	32%	31%	31%
Total	100%	100%	100%

Tabell 3:2 Ålder och kön för svargruppen, viktade värden (n=2025)

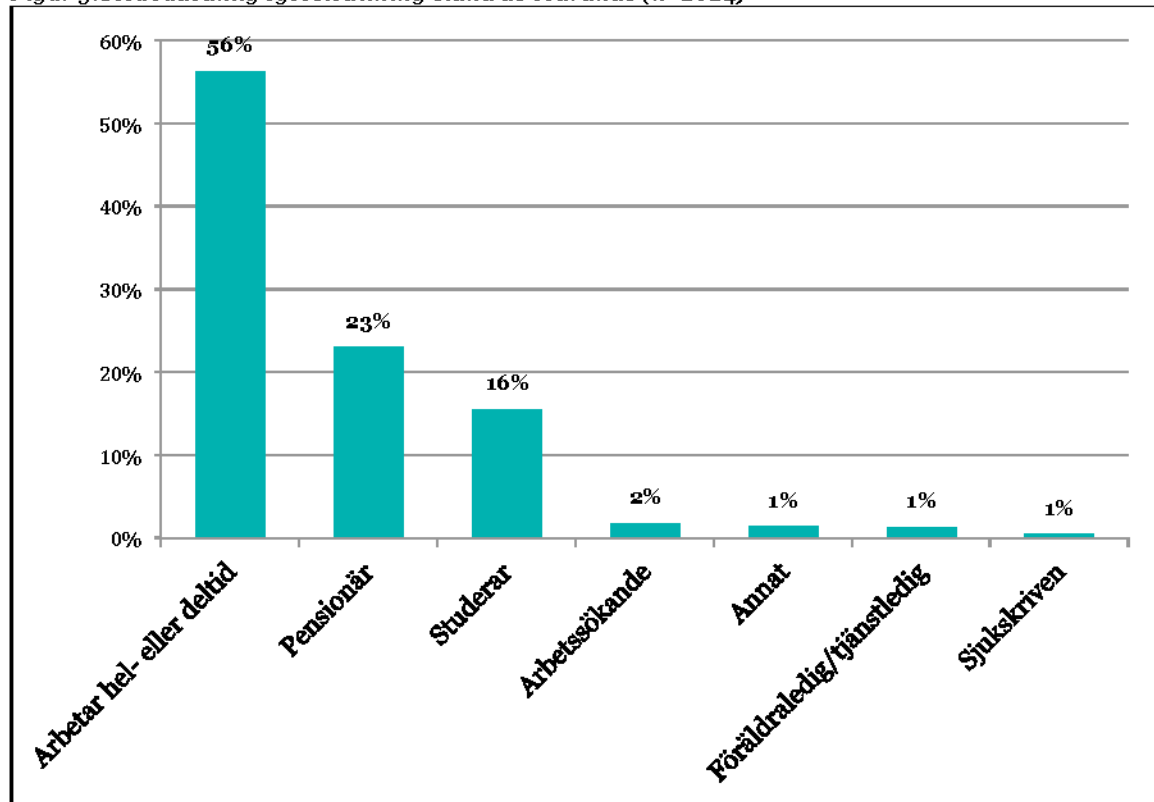
Ålder	Man	Kvinna	Total
16-30 år	26%	26%	26%
31-44 år	20%	20%	20%
45-64 år	32%	33%	32%
65-84 år	22%	22%	22%
Total	100%	100%	100%

3.2 SYSSELSÄTTNING

I Figur 3:1 visas svargruppens huvudsakliga sysselsättning. Över hälften av de svarande förvärvsarbetar, medan en knapp fjärdedel är pensionärer och 16 procent studerar. Vid en jämförelse med befolkningen i sin helhet stämmer sysselsättningsgraden mycket väl. I åldersspannet 20-64 år arbetar 77 procent av respondenterna. Motsvarande siffra för befolkningen i Luleå kommun är 78 procent.¹ Andelen arbetslösa är något lägre än AMS siffror för befolkningen

¹ Statistiska Centralbyrån. *Arbetsmarknad*. Hämtad från http://www.scb.se/sv_/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Arbetsmarknad/ 2015-12-18

Figur 3:1 Huvudsaklig sysselsättning bland de svarande (n=2024)

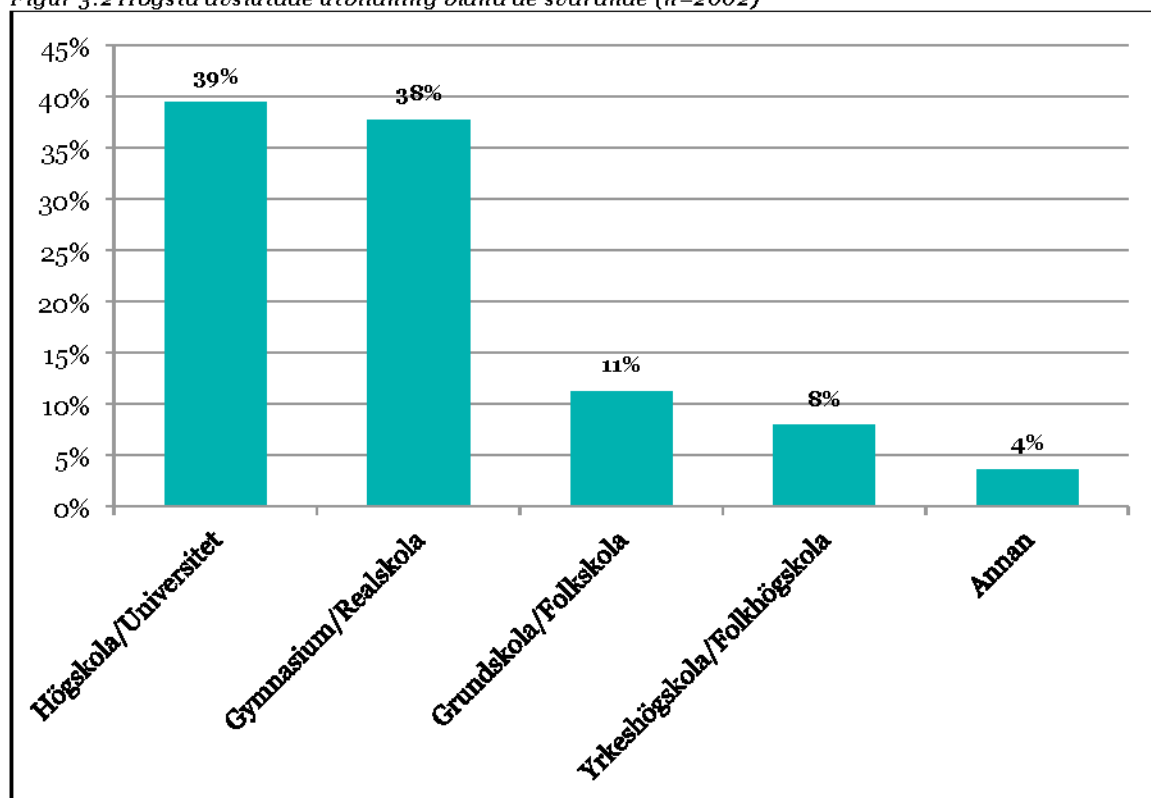


3.3 UTBILDNINGSNIVÅ

Bland de svarande har en dryg tiondel grund- eller folkskoleutbildning, 38 procent har uppgett att deras högsta utbildningsnivå är gymnasium eller realskola och nära fyra av tio har en eftergymnasial utbildning på högskola eller universitet. Siffrorna är högre än de är för Luleås befolkning i övrigt.² Det är troligen så att personer med högre utbildning varit mer svarsbenägna än övriga grupper.

² Karlsson, M. (2015), *Befolkningens utbildning 2014*. (Statistiska Centralbyrån UF0506)

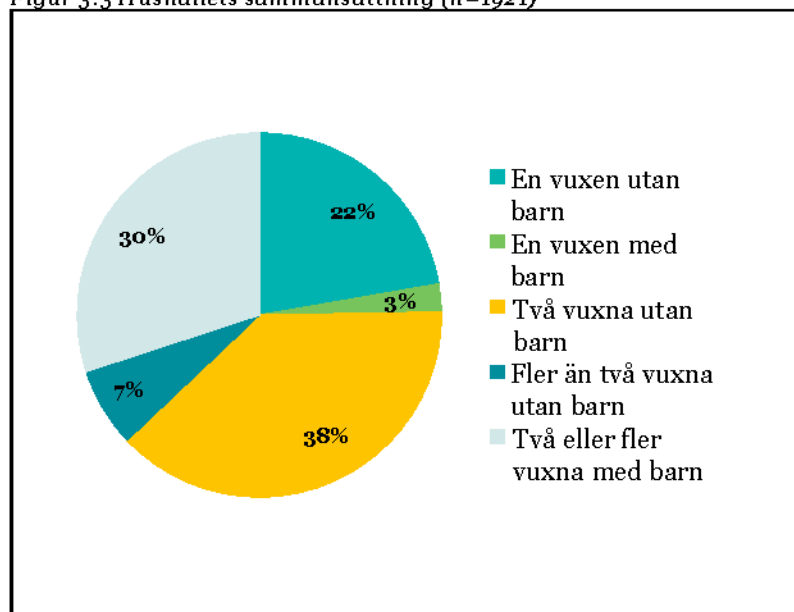
Figur 3:2 Högsta avslutade utbildning bland de svarande (n=2002)



3.4 HUSHÄLLETS SAMMANSÄTTNING

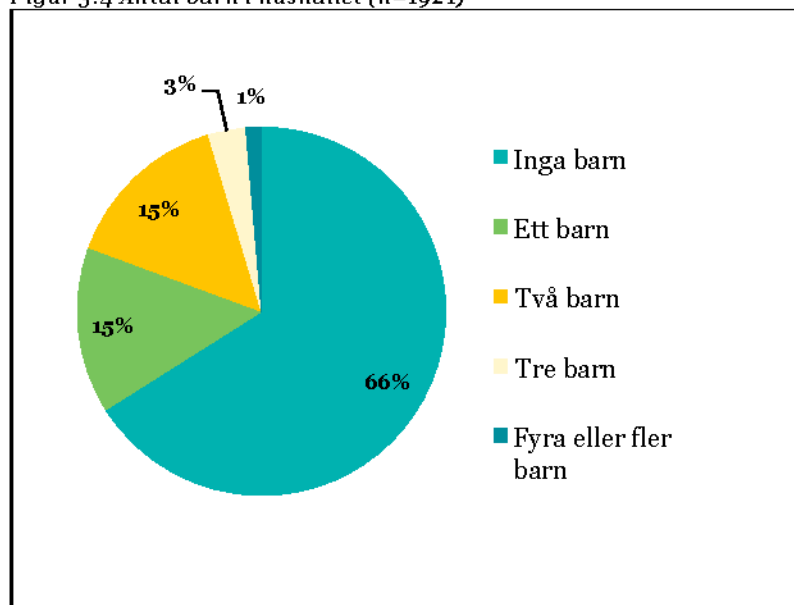
I följande figurer redovisas antal personer i hushållen, antal barn samt ålder på barnen. I Figur 3:3 kan utläsas att det vanligaste hushållet är två vuxna utan barn, vilket utgör 38 procent av hushållen. Två eller fler vuxna med barn är näst vanligast och utgör nästan en tredjedel av alla hushåll. Ungefär vart femte av hushållen i Luleå är ensamhushåll.

Figur 3:3 Hushållets sammansättning (n=1921)



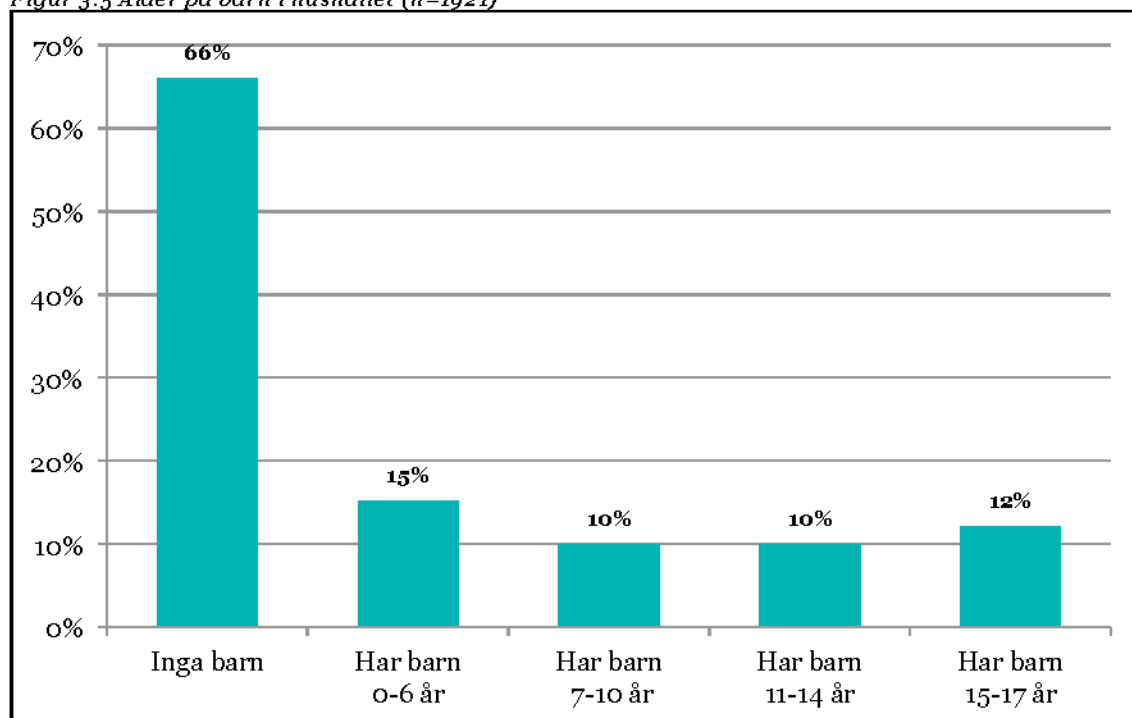
Antal barn i hushållen visas i Figur 3:4, där det överlägset vanligaste är hushåll utan barn. För de hushåll som har barn är det lika vanligt med ett som två barn, vilket vardera utgör 15 procent av hushållen respektive. Endast en procent av hushållen har fyra eller fler barn.

Figur 3:4 Antal barn i hushållet (n=1921)



I Figur 3:5 visas en jämn fördelning av ålderskategorierna för de barn som ingår i hushållen hos svarsgruppen.

Figur 3:5 Ålder på barn i hushållet (n=1921)



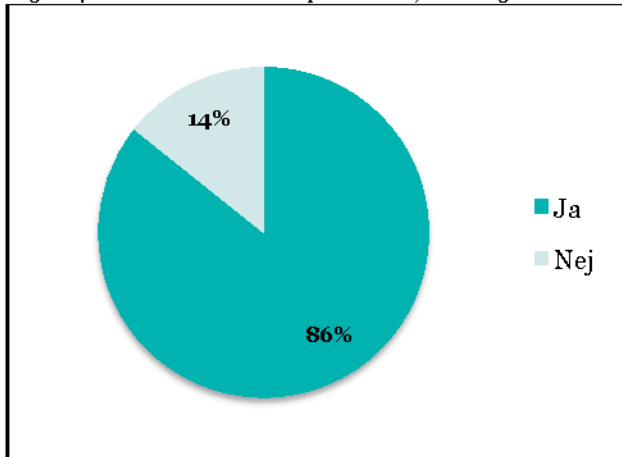
4 Tillgång till olika färdmedel och parkering

Nedan presenteras svarsgruppens tillgång till olika färdmedel.

4.1 KÖRKORTSINNEHAV OCH TILLGÅNG TILL BIL

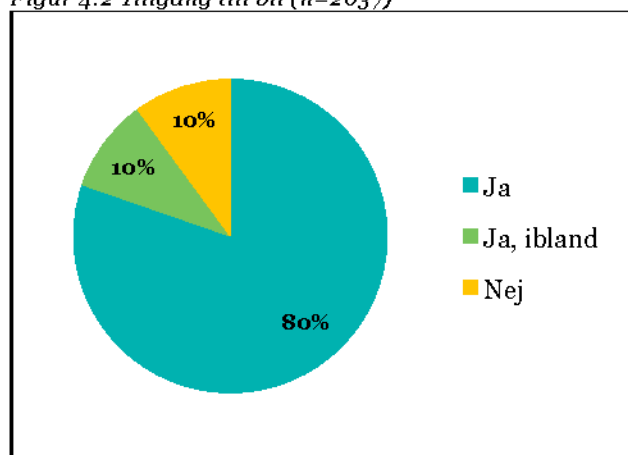
I Figur 4:1 redovisas att det är 86 procent av den totala svarsgruppen som har körkort för personbil. Om personer under 18 exkluderas blir innehavet högre, 90 procent. Det är en liten övervikt på män bland de som har körkort, 88 procent av männen respektive 84 procent av kvinnorna har svarat "Ja" på frågan. Det högsta körkortsinnehavet finns hos dem som uppgett att de förvärvsarbetar, i den gruppen har 94 procent körkort. Mellan de geografiska områdena är körkortsinnehavet relativt jämnt.

Figur 4:1 Körkortsinnehav personbil, samtliga svarande (n=1994)



Vad gäller svarsgruppens tillgång till bil, visar Figur 4:2 att 80 procent alltid har tillgång till bil och 10 procent har endast tillgång till bil ibland. Tillgången till bil är störst bland de som uppgett att de är föräldralediga, där har samtliga tillgång till bil alltid (96 procent) eller ibland (4 procent). Lägst tillgång till bil finns bland studenter, där uppger endast 37 procent att de alltid har tillgång till bil. Bilinnehavet varierar mer än körkortsinnehavet mellan områdena och störst tillgång till bil har de boende i Sörbyarna, där 90 procent har svarat "ja", medan Bergviken/Porsön visar den lägsta andelen där 67 procent uppgett att de har tillgång till bil.

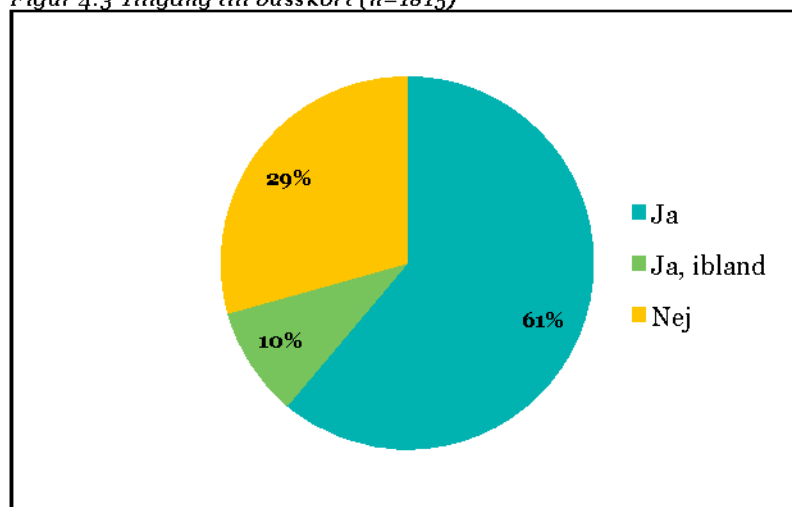
Figur 4:2 Tillgång till bil (n=2037)



4.2 TILLGÅNG TILL BUSSKORT OCH FÄRDTJÄNST

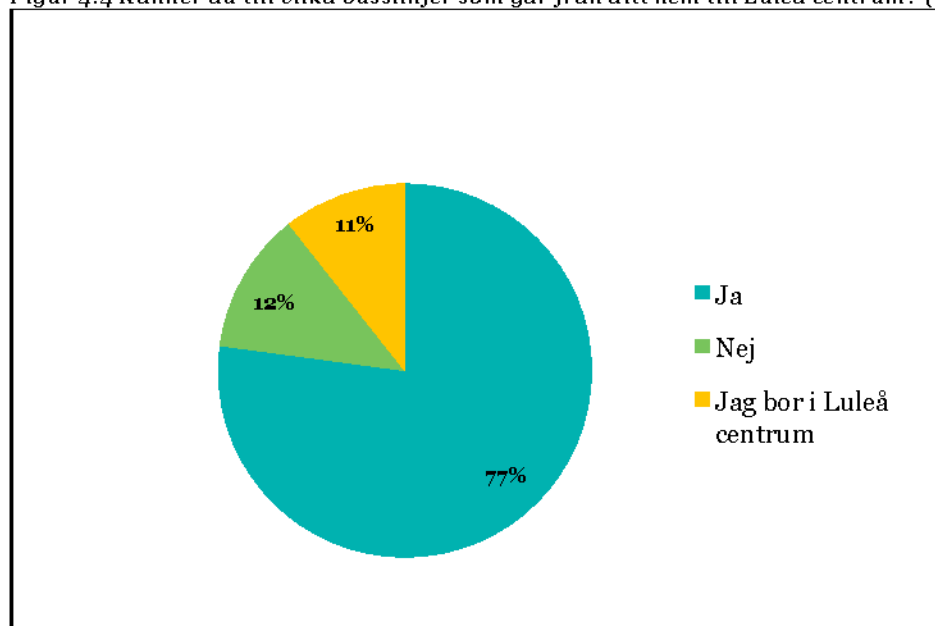
Av de svarande har 61 procent alltid och 29 procent aldrig tillgång till busskort, vilket visas i Figur 4:3. Bland de svarande är det de som bor i Hertsön/Lerbäcken som i störst utsträckning har tillgång till busskort, 70 procent har svarat "ja" på frågan. De områden där de svarande i lägst omfattning har uppgett sig ha busskort är Råneå och Sörbyarna, där endast 43 procent svarat "ja". Av kvinnorna i svarsgruppen har 70 procent uppgett att de alltid har tillgång till busskort, medan endast 52 procent av männen svarat att de har det.

Figur 4:3 Tillgång till busskort (n=1815)



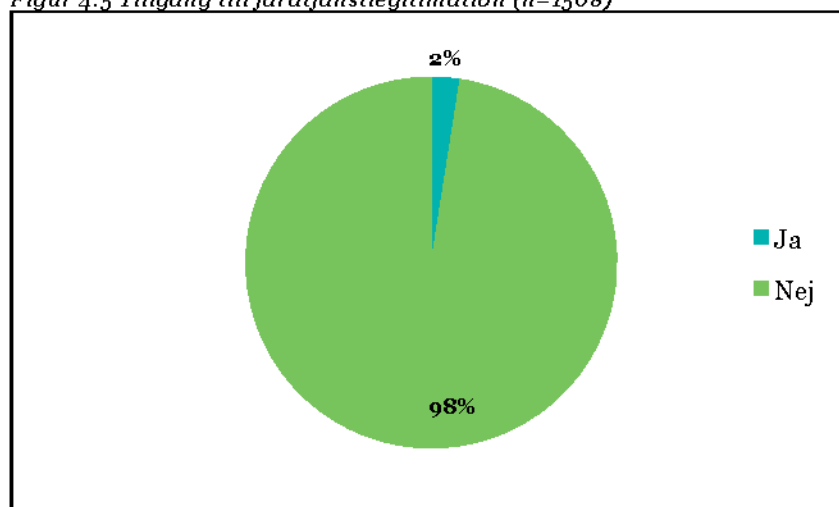
I Figur 4:4 visas hur svarsgruppen har uppgett vilken kännedom de har om busslinjer. En stor majoritet, 77 procent, vet vilken busslinje som går från deras hem till Luleå centrum och endast 12 procent har svarat "nej". Återstående 11 procent har uppgett att de bor i centrum.

Figur 4:4 Känner du till vilka busslinjer som går från ditt hem till Luleå centrum? (n=2021)



Det är endast två procent av svarsgruppen som har tillgång till färdtjänstlegitimation, se Figur 4:5. Av dessa tillhör 70 procent åldersgruppen 65-84 år.

Figur 4:5 Tillgång till färdtjänstlegitimation (n=1508)

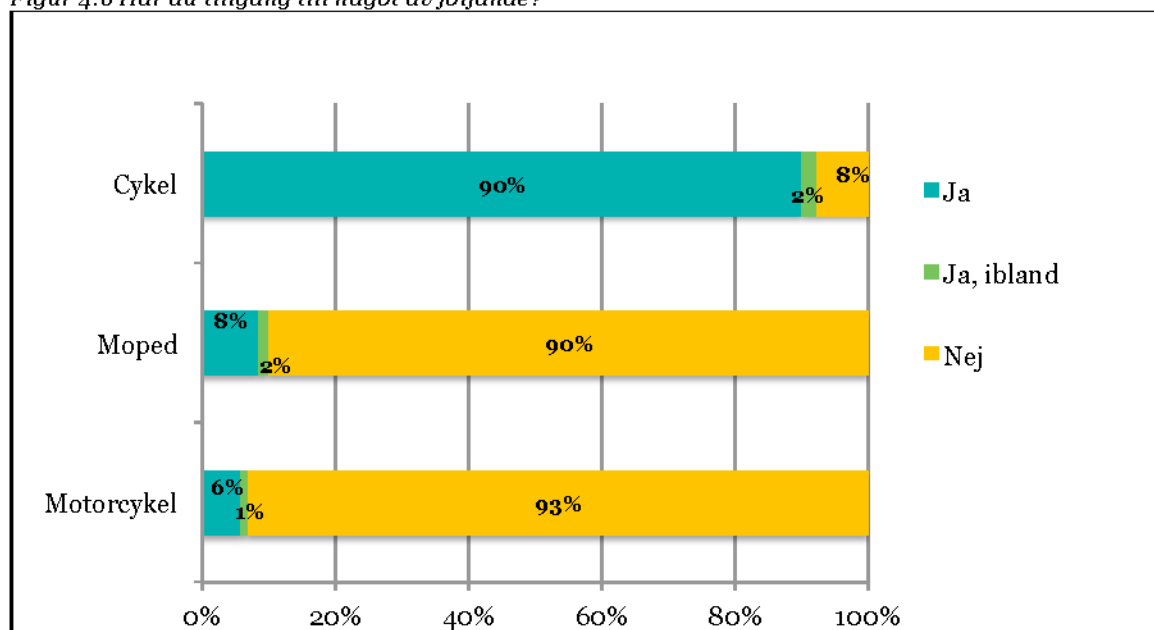


4.3 TILLGÅNG TILL CYKEL, MOPED OCH MOTORCYKEL

I Figur 4:6 visas i vilken utsträckning de svarande har tillgång till cykel, moped och motorcykel. En mycket stor majoritet av de svarande har tillgång till cykel, 90 procent. Det är däremot endast 8 procent som alltid har tillgång till moped och ännu färre, 6 procent, som alltid har tillgång till motorcykel.

Hushåll med barn har i större utsträckning tillgång till cykel än hushåll med endast vuxna. I Centrum/Östermalm finns den lägsta cykeltillgången på 84 procent. Bland de som svarat att de har tillgång till moped är det åldersgrupperna 16-30 samt 45-64 som är högst representerade och det är nära dubbelt så många män som kvinnor som svarat att de alltid har tillgång till moped. Bland de geografiska områdena återfinns de flesta mopedförarna i Råneå och Sörbyarna där så många som 22 procent har tillgång till moped. De som i störst omfattning angett att de har tillgång till motorcykel är män samt boende i Råneå.

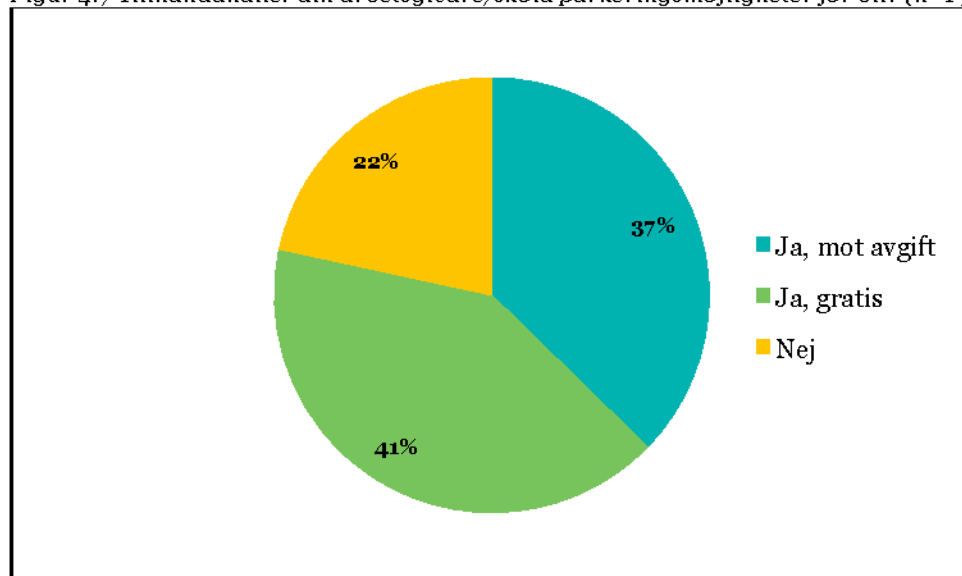
Figur 4:6 Har du tillgång till något av följande?



4.4 TILLGÅNG TILL PARKERING

Figur 4:7 visas i vilken utsträckning svarsgruppen erbjuds bilparkering av sin arbetsgivare eller skola. Notera att det här endast är svar från de som tidigare angett att de förvärvsarbetar eller studerar som redovisas. Den största gruppen, 41 procent, har avgiftsfri tillgång till bilparkering vid arbete eller skola och nästan lika många, 37 procent, erbjuds parkering mot avgift.

Figur 4:7 Tillhandahåller din arbetsgivare/skola parkeringsmöjligheter för bil? (n=1 709)



Av de som angett resor till arbete/studier med slutadress inom området Centrum/Östermalm, är det 22 procent som erbjuds avgiftsfri bilparkering av arbetsgivaren/skolan och 49 procent som har tillgång till parkering via arbetsgivaren/skolan mot avgift.

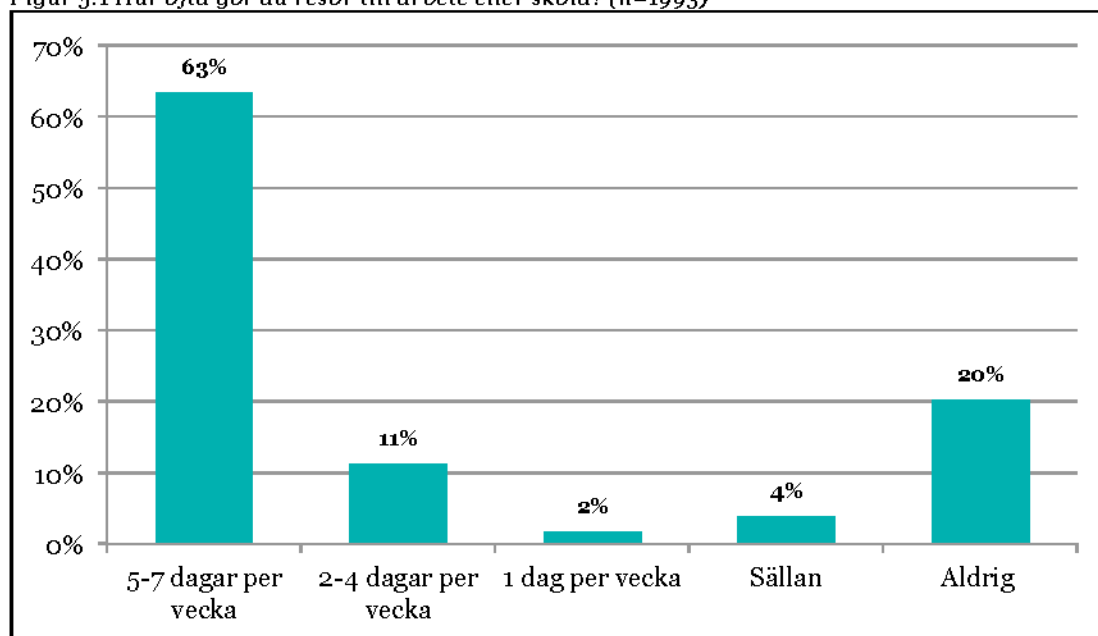
5 Arbets- och skolresor

I följande kapitel redovisas hur ofta svarsgruppen reser till arbete/skola, med vilket färdmedel under sommar- och vintersäsong samt hur resorna fördelas utifrån kön.

5.1 HUR OFTA GÖRS RESOR TILL ARBETE OCH SKOLA

Figur 5:1 visar hur ofta svarsgruppen reser till arbete eller skola. De flesta, nära två av tre, reser till arbete eller skola 5-7 dagar i veckan och så många som en femtedel av de svarande reser aldrig till skola eller arbete.

Figur 5:1 Hur ofta gör du resor till arbete eller skola? (n=1993)

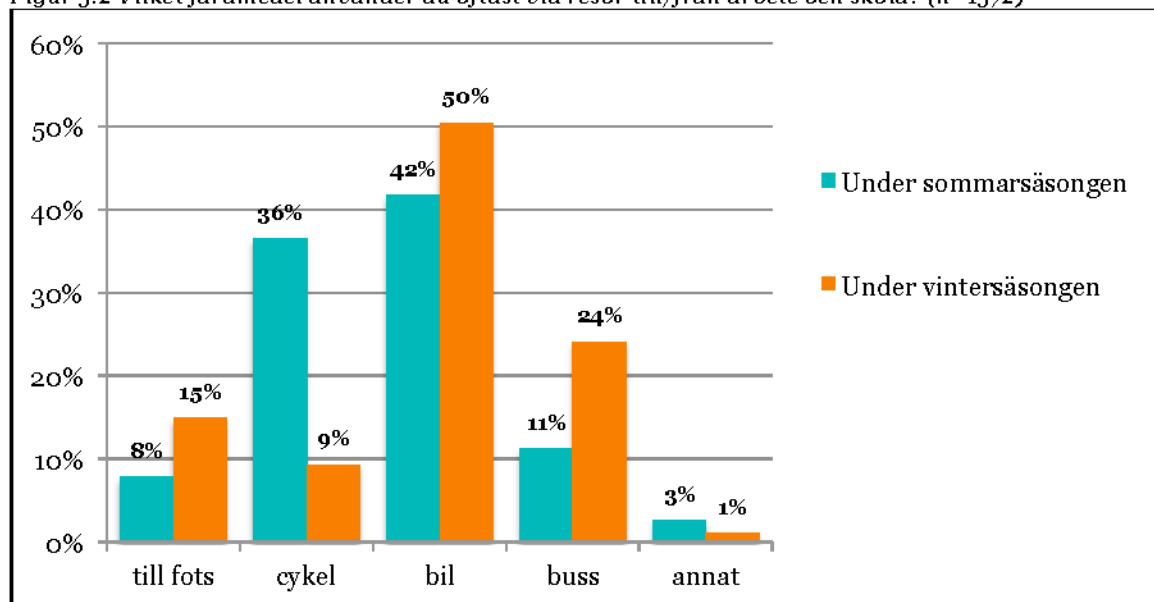


5.2 VANLIGA FÄRDMEDEL VID RESOR TILL ARBETE OCH SKOLA

Svarsgruppen (de som tidigare angett att de förvärvsarbetar eller studerar) ombads uppge hur de vanligen reser till arbete och skola under sommar- respektive vintersäsongen och resultatet redovisas i Figur 5:2. Observera att detta inte ska förväxlas med färdmedelsfördelningen som redovisas i Kapitel 7, där resultatet grundar sig på resedagboken, utan detta är de svarandes egna uppskattningar.

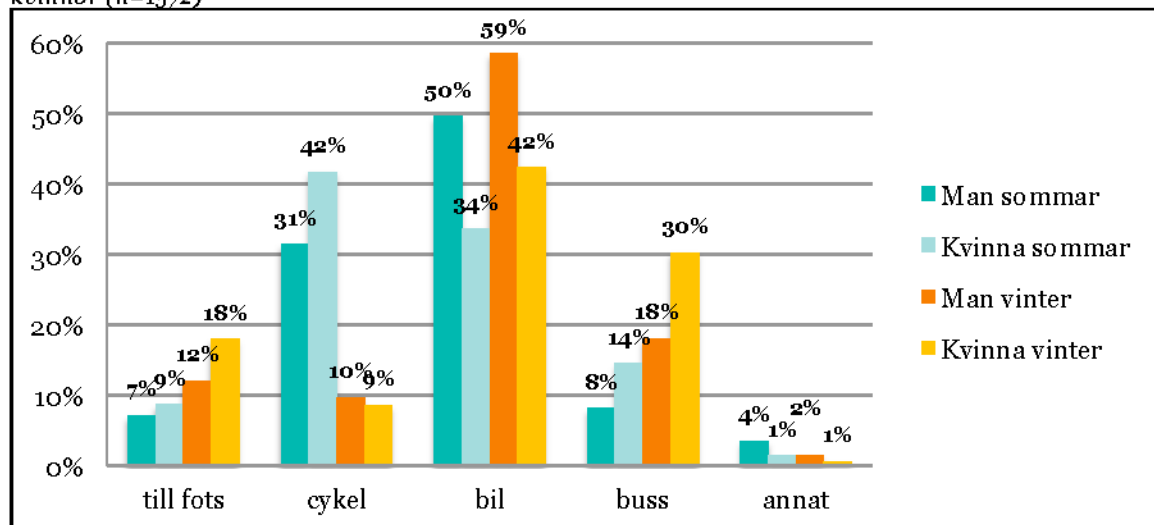
Enligt figuren ökar samtliga färdssätt utom cykel i andelar under vintersäsongen och hela 36 procent av de svarande anger att de oftast cyklar till arbetet eller skolan under sommarsäsongen. Detta är en hög andel, som inte stämmer med den faktiska färdmedelsfördelningen under undersökningens mätperiod. Den stora skillnaden mellan resultatet på denna fråga och den faktiska färdmedelsfördelningen kan förklaras med att mätningen utfördes under hösten och att en naturlig årstidsvariation förekommer, men även att det finns tolkningsutrymme kring begreppet "sommarsäsongen" och att respondenter har en tendens att justera sina svar för att passa ett önskvärt scenario snarare än verkligt utfall.

Figur 5:2 Vilket färdmedel använder du oftast vid resor till/från arbete och skola? (n=1572)



I Figur 5:3 visas samma resultat uppdelat på män och kvinnor. Här ses att männen i betydligt större utsträckning än kvinnorna har uppgett att de reser med bil, oavsett säsong. Under sommaren cyklar fler kvinnor än män, medan det under vintersäsongen finns en svag övervikt på män bland de som uppgett att de cyklar. Även när det gäller bussresor, är det fler kvinnor än män som angett att det är deras vanligaste färdmedel.

Figur 5:3 Vilket färdmedel använder du oftast vid resor till/från arbete och skola? Uppdelat på män och kvinnor (n=1572)



Även mellan de geografiska områdena i Luleå skiljer sig färdssätten åt. Till exempel utmärker sig Råneå med en låg andel cykling. Under sommarsäsongen är det endast 10 procent av de boende i Råneå som uppger att de oftast cyklar till arbete/skola, och motsvarande siffra för vintersäsongen är noll. Boende i Bergviken/Porsön är de som i lägst utsträckning använder bil vid resor till arbete och skola, 23 procent på sommaren respektive 31 procent på vintern. Vanligast är det att ta bilen för de som bor i Sörbyarna, där reser 80 procent oftast med bil om sommaren och 82 procent om vintern.

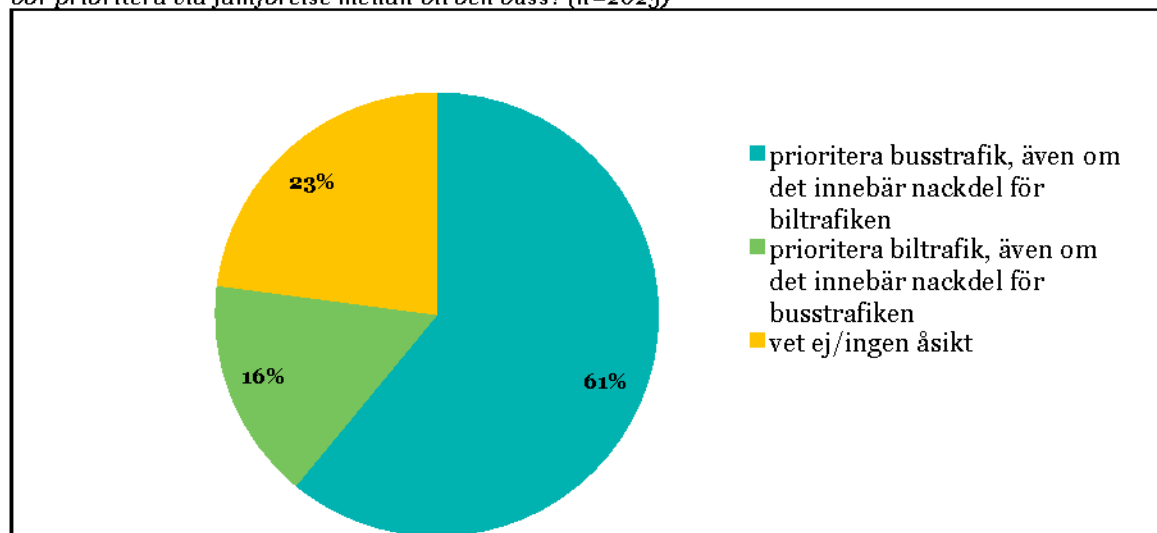
6 Attityder

I enkäten ombads svarsgruppen ta ställning till två attitydfrågor som behandlade prioritering mellan olika transportslag samt hur kommunens trafiksatsningar uppfattas. Nedan redovisas svaren samt analyser av attityderna utifrån bakgrundsvariabler som ålder, kön, område och resvanor.

6.1 ATTITYDER OM PRIORITERING MELLAN TRANSPORTSLAG

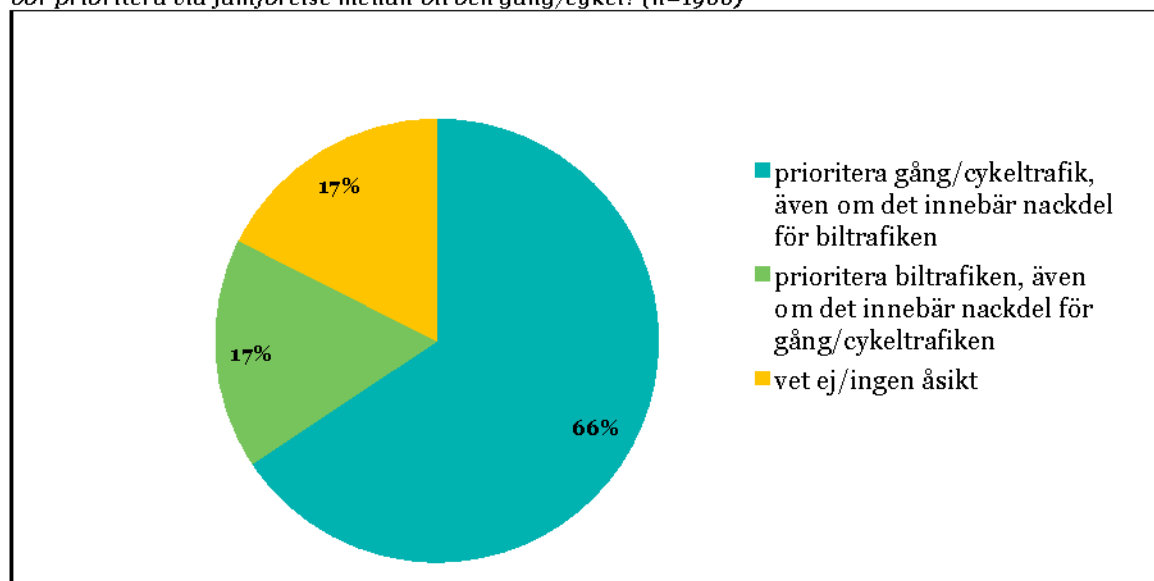
Den första attitydfrågan handlade om att beslut i trafikplaneringen ibland kan leda till konflikter. I Figur 6:1 och Figur 6:2 visas hur de svarande ville prioritera mellan bil och buss respektive mellan bil och gång/cykel. En stor majoritet, 61 procent, vill prioritera busstrafiken även om det sker på bekostnad av biltrafiken och ännu fler, 66 procent vill prioritera gång och cykel framför bil. Endast 16 respektive 17 procent vill prioritera biltrafiken framför buss- eller gång/cykeltrafiken och övriga svarande har inte velat ta ställning.

Figur 6:1 Beslut om trafikplanering kan ibland leda till konflikter. Vilket anser du att Luleå kommun bör prioritera vid jämförelse mellan bil och buss? (n=2025)



De som har svarat att de vill prioritera busstrafiken är jämnt fördelade över åldersgrupperna. Däremot är det viss skillnad mellan könen, där 64 procent av kvinnorna och 58 procent av männen vill prioritera buss. Av dem som uppgett att de vintertid har buss som det vanligaste färdssättet för resor till arbete och skola, är 77 procent positiva och endast 4 procent helt emot prioritering av busstrafiken. Av dem som angett bil som vanligaste färdssätt vintertid är det 49 procent som ändå vill prioritera busstrafiken och 28 procent som vill prioritera biltrafik. Stödet för busstrafiken skiljer sig inte så mycket åt mellan de flesta områdena, men Råneå och Sörbyarna sticker ut. I dessa områden vill endast 52 respektive 54 procent av de boende prioritera busstrafik. Boende i Sörbyarna uppvisar även det största stödet för bilsatsningar, 25 procent vill prioritera biltrafik på bekostnad av bussen.

Figur 6:2 Beslut om trafikplanering kan ibland leda till konflikter. Vilket anser du att Luleå kommun bör prioritera vid jämförelse mellan bil och gång/cykel? (n=1968)



Viljan att prioritera gång- och cykeltrafik skiljer sig åt mellan åldersgrupperna. Det beror framförallt på att andelen som inte tagit ställning är stor i den äldsta åldersgruppen och låg i åldersgruppen 31-44 år. Det innebär att den äldsta åldersgruppen uppvisar lägst stöd för såväl cykel- och gångsatsningar som bilsatsningar, medan 31-44-åringarna är den grupp som visar högst vilja att prioritera båda alternativen. Den högsta andelen som vill prioritera cykel- och gångtrafik, 71 procent, finns bland de boende i Centrum/Östermalm, Björkskatan/Lulsundet samt Örnäset/Skurholmen. I Sörbyarna är stödet för bilsatsningar framför gång- och cykeltrafik störst, 21 procent vill prioritera biltrafik. De som angett gång eller cykel som sitt vanligaste färdssätt vintertid, uppvisar det största stödet för att prioritera dessa trafikslag med 77 respektive 93 procent positiva. I dessa grupper vill endast 8 respektive 2 procent prioritera biltrafik. I den grupp som angett bil som det vanligaste färdssättet till arbete och skola vintertid, är det 25 procent som vill prioritera biltrafik på bekostnad av gång- och cykeltrafik, medan 58 procent av dem ändå vill satsa på gång- och cykel.

6.2 ATTITYDER OM TRAFIKSATSNINGAR

Den andra attitydfrågan som ställdes i enkäten var hur nöjda respondenterna är med kommunens satsningar på bil-, buss- samt gång- och cykeltrafik. Frågan innehöll ett antal påståenden som de svarande skulle ta ställning till genom att ange på en sex-gradig skala hur väl de instämmer. Resultatet presenteras i Figur 6:3 och i Tabell 6:1 framgår hur stora andelar av svarsgruppen som avböjt att ta ställning till varje påstående.

Över 70 procent av de svarande instämmer (uppgett 6 eller 5 på skalan) med påståendet att det är viktigt att satsa på såväl gång-, cykel- och busstrafik. Betydligt färre, 42 procent, instämmer i att det är viktigt att satsa på biltrafiken. De som direkt motsätter sig satsningar på de olika trafiklagen är få i samtliga kategorier. Endast 2 procent instämmer inte (uppgett 1 eller 2 på skalan) med att det är viktigt att satsa på gång- och busstrafik, 4 procent motsätter sig cykelsatsningar och 11 procent vill inte satsa på biltrafik.

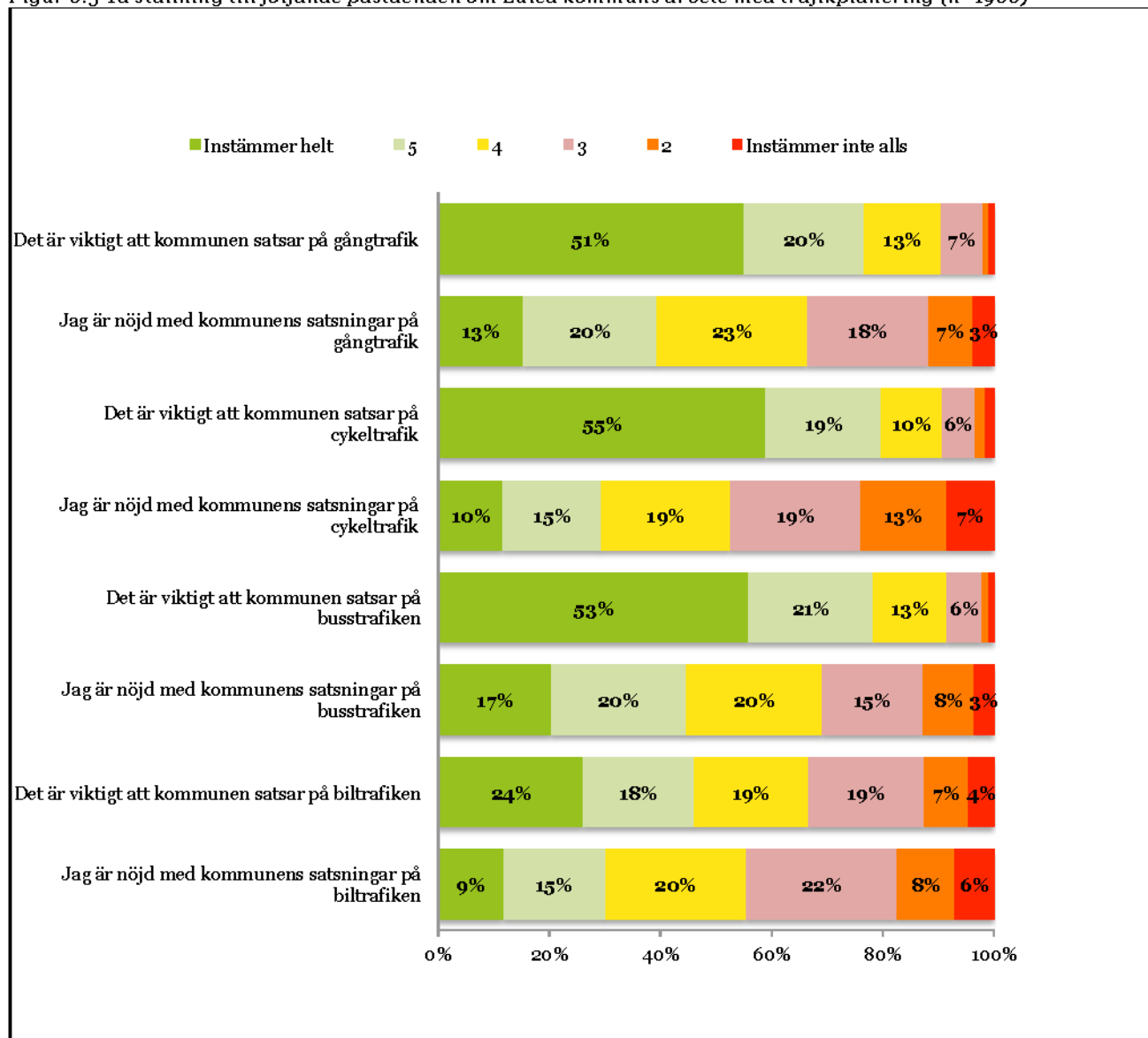
Nöjdheten med Luleå kommuns satsningar fördelar sig relativt lika över de olika trafiklagen. Minst andel svarande är nöjda (uppgett 6 eller 5 på skalan) med satsningarna på cykel- och biltrafik och det är även dessa trafikslag som har störst andel missnöjda (uppgett 1 eller 2 på skalan).

Det är inga stora skillnader mellan könen vad gäller nöjdheten med kommunens satsningar. Däremot är det fler kvinnor än män som vill satsa på gång-, cykel- och busstrafik och en viss övervikt på män som vill satsa på biltrafiken, vilket även stämmer med resultatet som redovisades i förgående kapitel.

Enkätsvaren visar att det finns ett tydligt samband mellan vilket färdmedel som vanligen används för resor till arbete och skola och hur viktigt den svarande tyckt att det är att kommunen satsar på det trafikslaget. Det som avviker är att de som oftast cyklar till arbetet är de som i störst utsträckning svarat att det är viktigt att satsa på gångtrafiken – mer än de som oftast promenerar till arbete/skola. Däremot är det inte genomgående stora skillnader mellan hur nöjda de svarande är med satsningarna beroende på vilket färdmedel de vanligen använder själva.

Den äldre åldersgruppen, 65-84 år, visar större nöjdhet med buss- och gångsatsningar än den totala svarsgruppen och de i åldersspannet 16-30 år är i minst utsträckning nöjda med cykelsatsningarna.

Figur 6:3 Ta ställning till följande påståenden om Luleå kommuns arbete med trafikplanering (n=1968)



Tabell 6:1 Andel som svarat "vet ej/ingen åsikt på frågan (n=1968)

Ta ställning till följande påståenden om Luleå kommuns arbete med trafikplanering.	Vet ej/ ingen åsikt
Det är viktigt att kommunen satsar på gångtrafik	7%
Jag är nöjd med kommunens satsningar på gångtrafik	17%
Det är viktigt att kommunen satsar på cykeltrafik	7%
Jag är nöjd med kommunens satsningar på cykeltrafik	18%
Det är viktigt att kommunen satsar på busstrafiken	5%
Jag är nöjd med kommunens satsningar på busstrafiken	17%
Det är viktigt att kommunen satsar på biltrafiken	9%
Jag är nöjd med kommunens satsningar på biltrafiken	21%

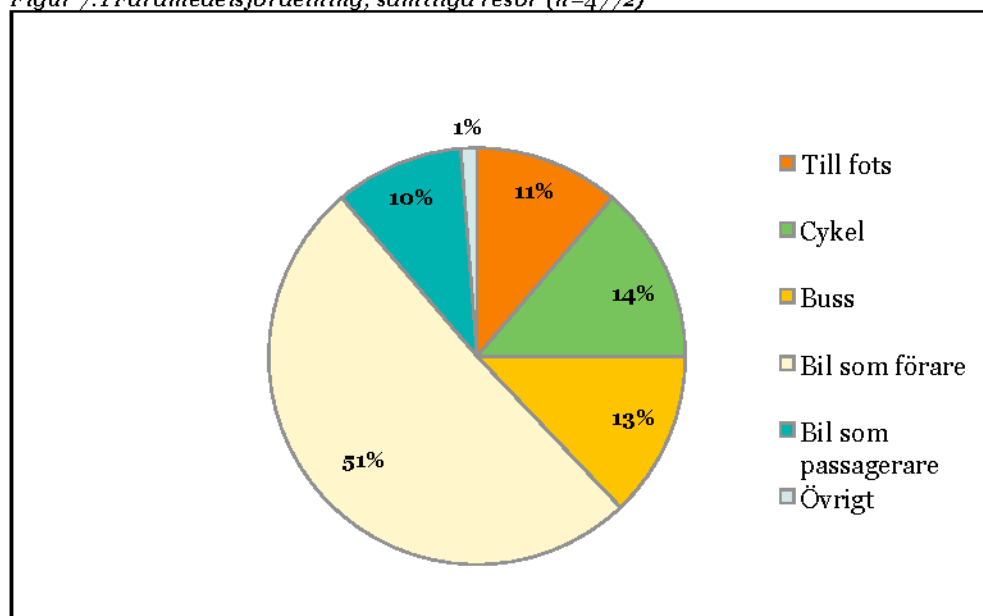
7 Färdmedel

I detta kapitel redovisas färdmedelsval. Resultaten bygger på de färdmedel som svarsgruppen uppgett i den resedagbok som varit en del i enkäten. Resultaten redovisar hur stor andel av resorna som görs med respektive huvudsakligt färdmedel. För definition av huvudsakligt färdmedel, se Kapitel 2.1.

7.1 FÄRDMEDELSFÖRDELNING

Figur 7:1 visar färdmedelsfördelningen för samtliga resor. Sex av tio resor görs med bil, varav de allra flesta som förare. 11 procent av resorna görs till fots, 14 procent med cykel och 13 procent med buss.

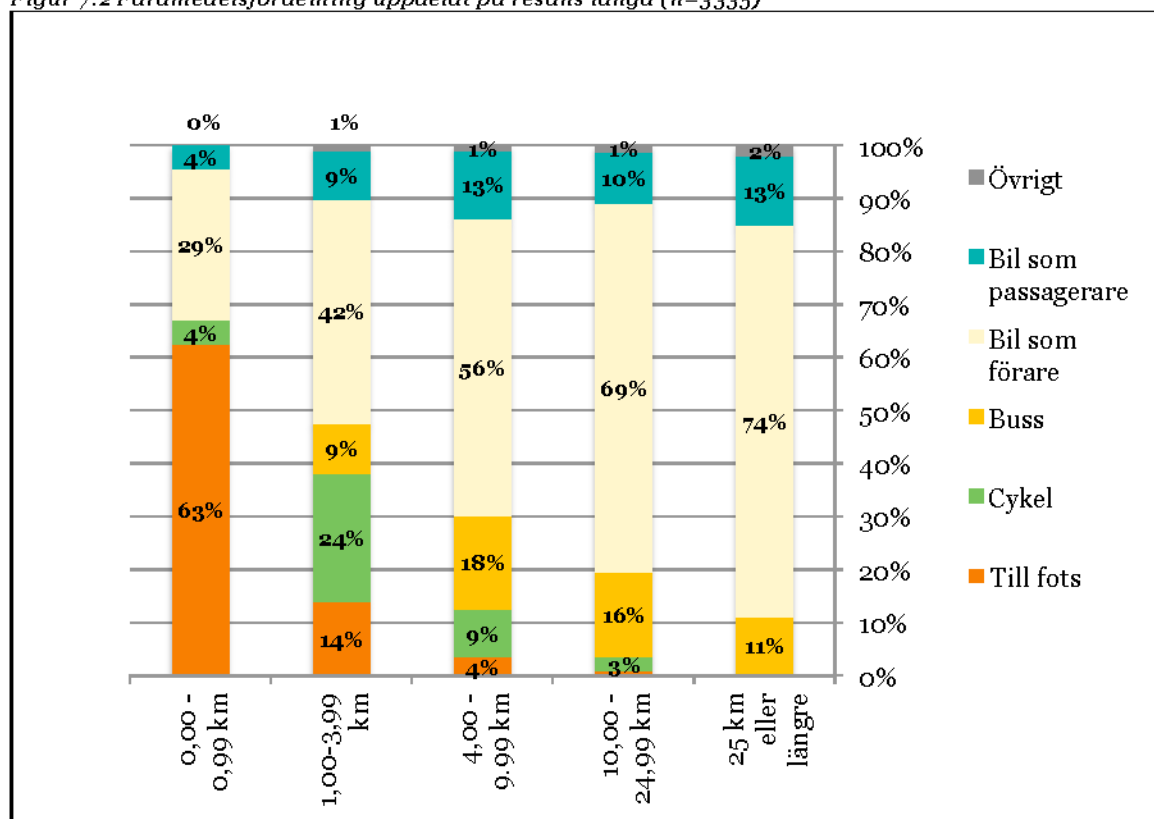
Figur 7:1 Färdmedelsfördelning, samtliga resor (n=4772)



7.2 FÄRDMEDELSFÖRDELNING UPPDELAT EFTER RESANS LÄNGD

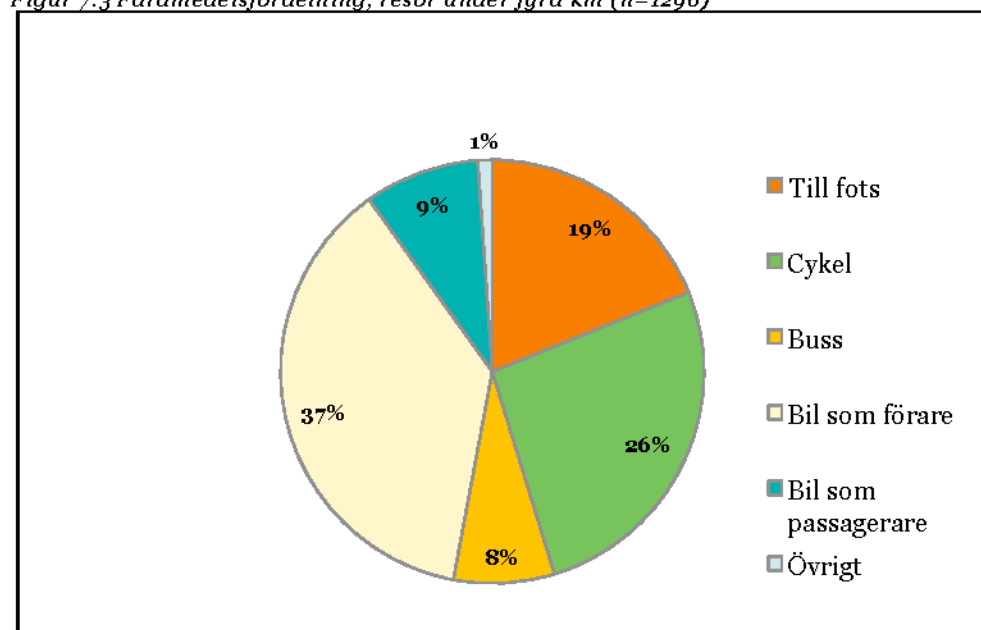
Resans längd har stor betydelse för vilket färdmedel Luleåborna väljer. I Figur 7:2 framgår att av de riktigt korta resorna, under en kilometer, görs majoriteten till fots, medan en tredjedel görs med bil. Andelen resor som görs med cykel är störst vid avstånd mellan en och fem kilometer. Ju längre resan blir, desto större andel resor görs med bil, medan andelen resor som utförs till fots stadigt minskar med resans längd. Kollektivtrafikandelen är som störst för resor mellan fem och tio kilometer.

Figur 7:2 Färdmedelsfördelning uppdelat på resans längd (n=3335)



I Figur 7:3 visas färdmedelsfördelningen för samtliga resor under fyra kilometer. För dessa resor sker något under hälften med bil, en fjärdedel med cykel och 19 procent till fots, vilket innebär att bilens andel minskar till förmån för gång och cykel jämfört med den totala färdmedelsfördelningen. Färre än var tionde resa under fyra kilometer görs med buss, vilket är mindre än andelen bussresor bland samtliga resor.

Figur 7:3 Färdmedelsfördelning, resor under fyra km (n=1296)



Av kvinnornas resor är det en tredjedel som är kortare än fyra kilometer, men av männens resor är det endast en fjärdedel. Bland åldersgrupperna har de som är mellan 45-64 år den lägsta andelen korta resor, där var fjärde resa är under fyra kilometer. De mellan 16-30 samt 65-84 år har den högsta andelen korta resor med 33 procent. I Tabell 7:1 redovisas andelen korta resor för de olika geografiska områdena.

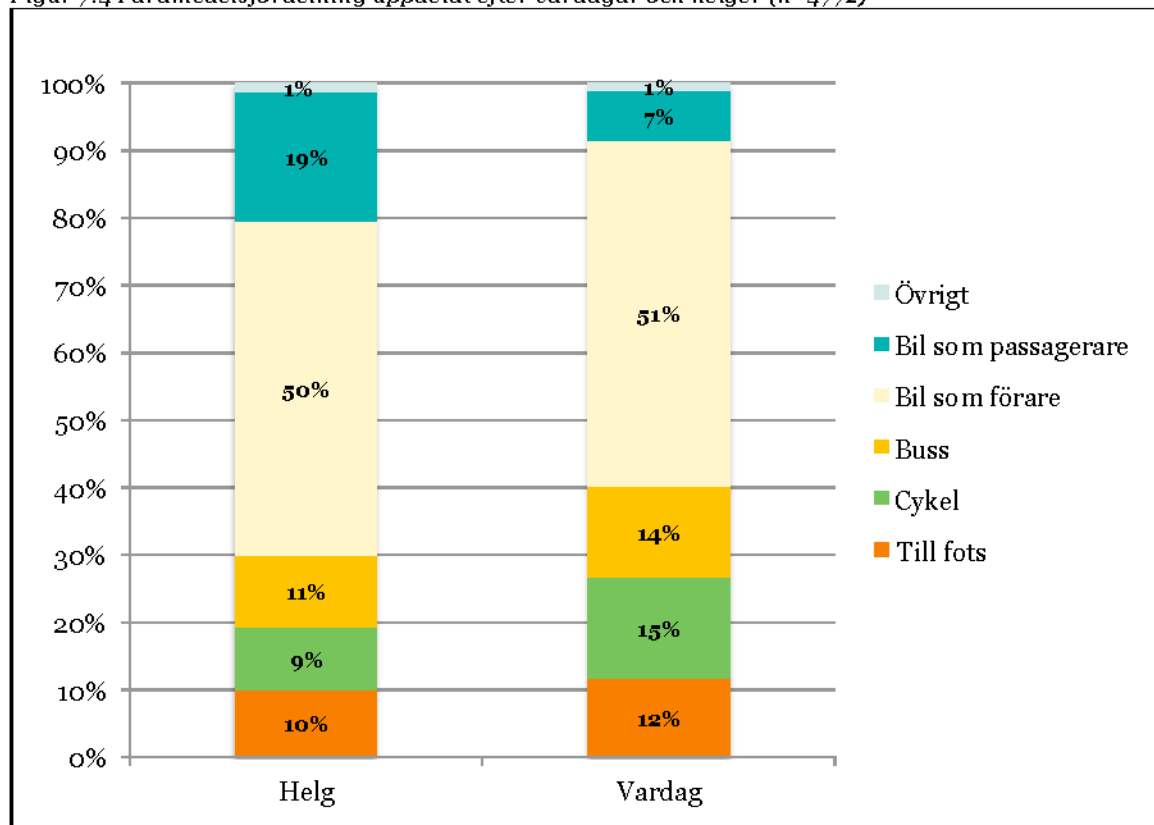
Tabell 7:1 Andel resor under fyra kilometer indelade efter område

Område	Längre än 4 km	Kortare än 4 km
Bergnäset	67%	33%
Bergviken/Porsön	57%	43%
Björkskatan/Lulsundet	75%	26%
Centrum/Östermalm	52%	48%
Gammelstad/Sunderbyn	83%	17%
Hertsön/Lerbäcken	78%	22%
Mjölkudden/Notviken	62%	39%
Örnäset/Skurholmen m.fl.	70%	30%
Råneå	82%	18%
Sörbyarna	89%	11%

7.3 FÄRDMEDELSFÖRDELNING UPPDELAT EFTER HELGER OCH VARDAGAR

Färdmedelsfördelningen varierar mellan helger och vardagar, vilket visas i Figur 7:4. Andelen bilresor som förare är i stort sett densamma oavsett veckodag, men andelen bilresor som passagerare är betydligt större på helgerna. Buss- och cykelresorna är fler under vardagarna.

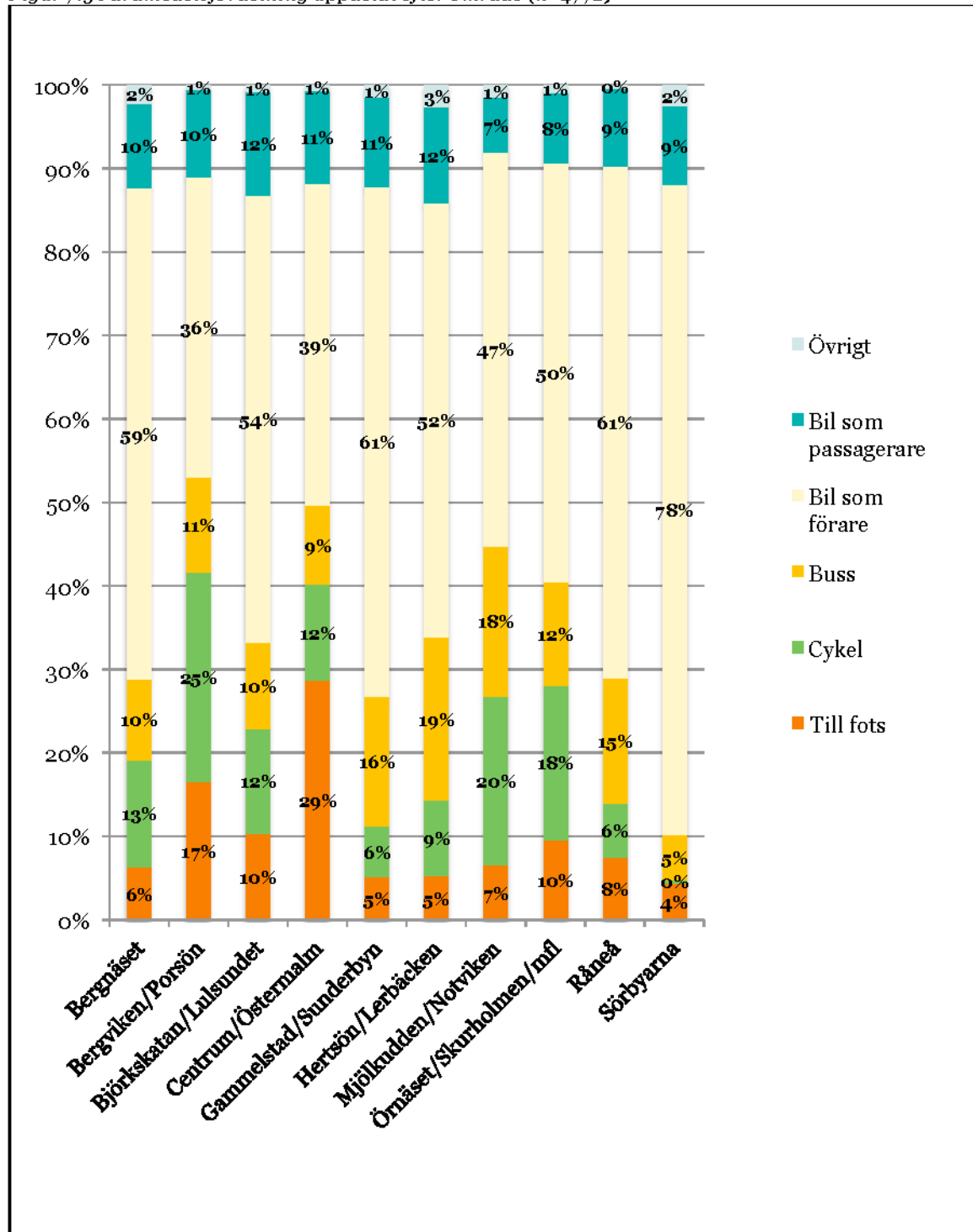
Figur 7:4 Färdmedelsfördelning uppdelat efter vardagar och helger (n=4772)



7.4 FÄRDMEDELSFÖRDELNING UPPDELAT EFTER OMRÅDE

Färdmedelsfördelningen varierar kraftigt mellan de olika områdena i kommunen. Andelen resor med bil som förare är mer än dubbelt så hög för de boende i Sörbyarna jämfört med de boende i Bergviken/Porsön. Det är också i dessa områden som cykelandelen är som högst (25 procent i Bergviken/Porsön) och lägst (0 procent i Sörbyarna). Centrum/Östermalm har en anmärkningsvärt hög andel resor som sker till fots, och Hertsön/Lerbäcken har hög andel bussresor.

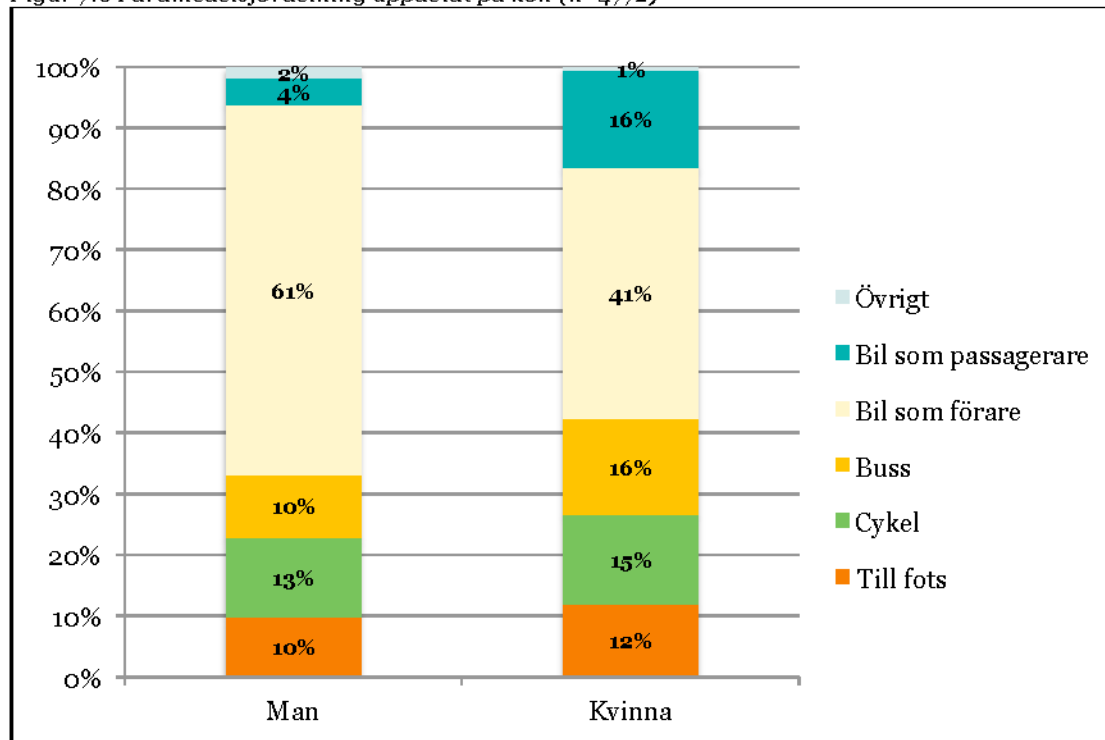
Figur 7:5 Färdmedelsfördelning uppdelat efter område (n=4772)



7.5 FÄRDMEDELSFÖRDELNING UPPDELAT EFTER KÖN OCH ÅLDER

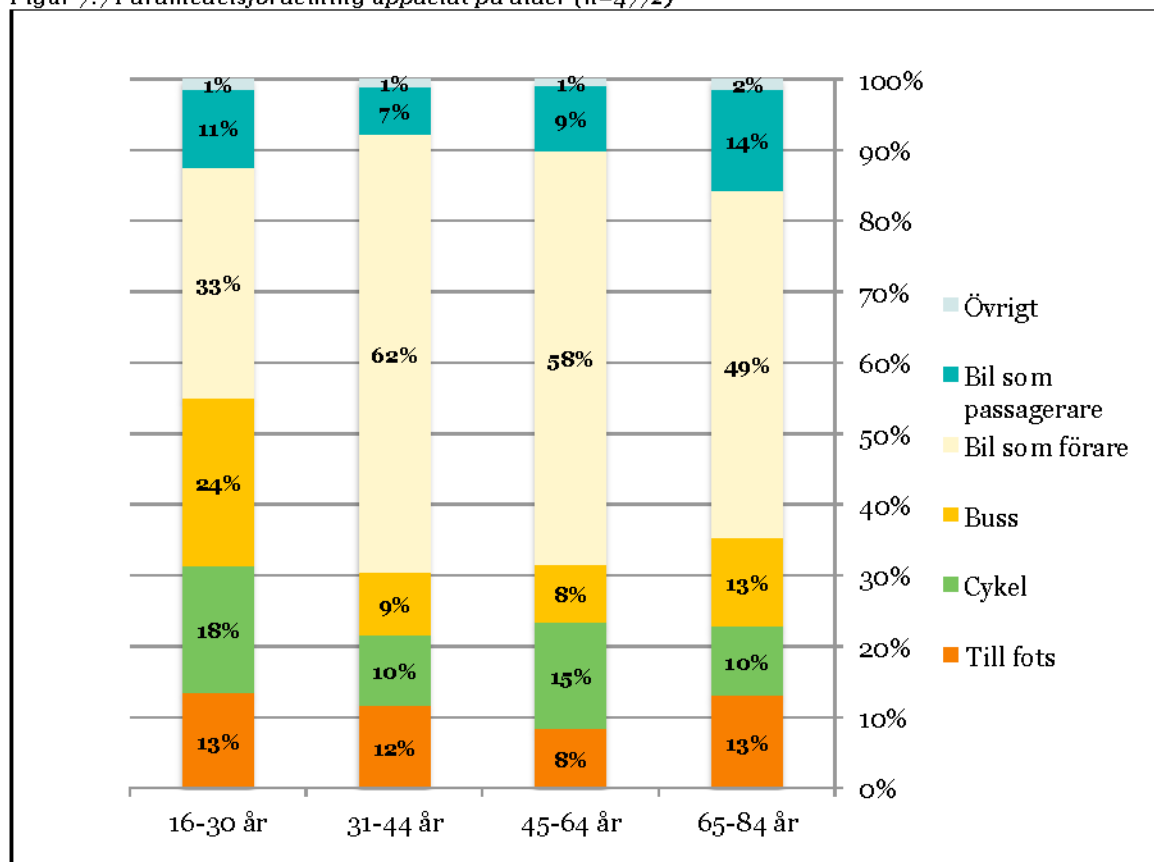
Val av färdmedel skiljer sig även åt mellan män och kvinnor samt olika åldersgrupper. Figur 7:6 visar att män gör fler resor med bil än kvinnor och i synnerhet fler resor som bilförare. Kvinnorna reser mer med buss och utför även större andel resor till fots och per cykel än männen.

Figur 7:6 Färdmedelsfördelning uppdelat på kön (n=4772)



I Figur 7:7 framgår att gruppen 16-30 år är de som i minst utsträckning reser med bil, men har den största andelen buss- och cykelresor. Åldersgruppen 45-64 år har lägst andel resor till fots, vilket till viss del förklaras av att den gruppen har en hög andel cykelresor.

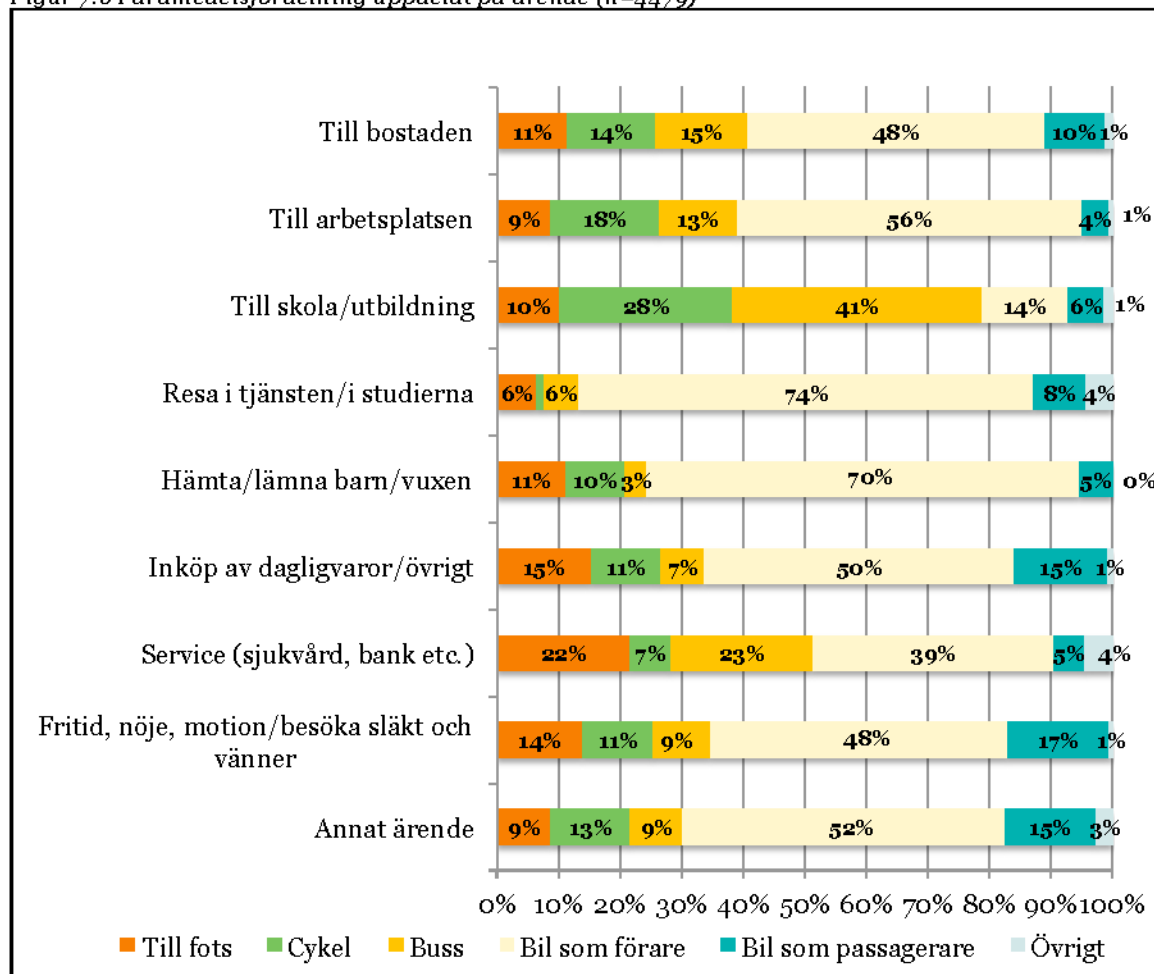
Figur 7:7 Färdmedelsfördelning uppdelat på ålder (n=4772)



7.6 FÄRDMEDELSFÖRDELNING UPPDELAT EFTER ÄRENDE

Figur 7:8 visar hur svarsgruppen reser beroende på ärende. Störst andel bussresor sker vid resor till studieplatsen där över 40 procent av resorna görs med buss, men även resor till serviceärenden visar högre andel bussresor än genomsnittet. Resor till skola/utbildning har även den högsta andelen cykelresor och lägst andel bilresor. Bilresorna är vanligast när det gäller resor i tjänsten/i studierna där över åtta av tio resor görs med bil, men är även vanliga vid hämtning/lämning av barn (eller vuxen). Promenader förekommer framförallt vid serviceärenden där mer än var femte resa sker till fots, men även vid inköpsärenden är gång ett relativt vanligt färdssätt.

Figur 7:8 Färdmedelsfördelning uppdelat på ärende (n=4479)



7.7 JÄMFÖRELSE MED NATIONELL NIVÅ

I Figur 7:9 jämförs Luleå kommuns färdmedelsfördelning med data från den nationella resvaneundersökningen 2011-2013.³ I figuren visas färdmedelsfördelning för ett nationellt snitt samt ett snittvärde för jämförbara kommuner enligt Sveriges Kommuner och Landstings kommungruppsindelning, där Luleå tillhör gruppen "större städer".⁴

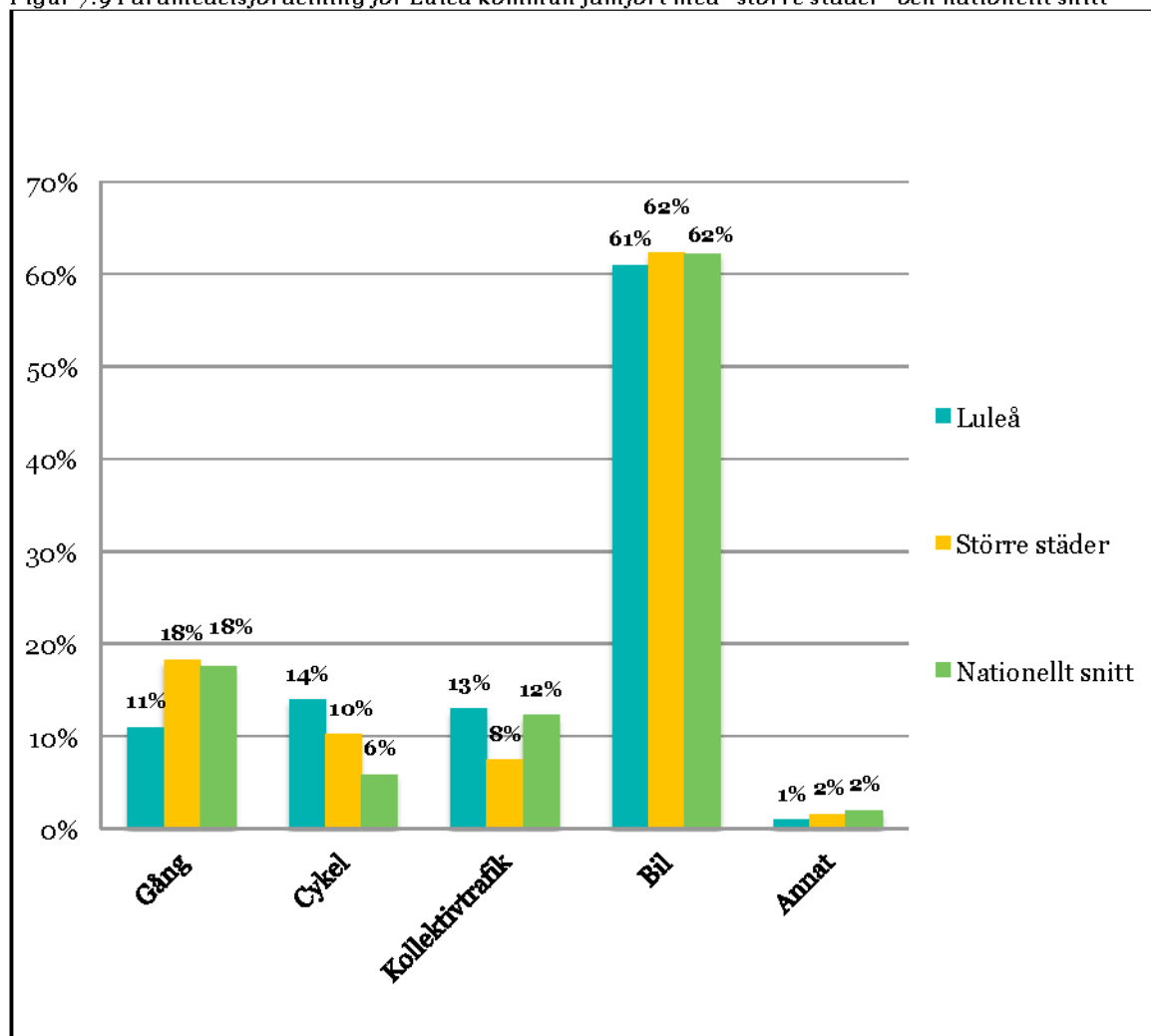
Luleå har en låg andel resor som sker till fots jämfört med såväl andra större städer som det nationella snittet. I gengäld är cykelandelen större i Luleå, 14 procent av resorna i Luleå sker med cykel jämfört med 10 procent för andra större städer och endast 6 procent nationellt sett. Även

³ Trafikanalys (2014) *Den nationella resvaneundersökningen 2011-2013*

⁴ Sveriges Kommuner och Landsting (2015) *Kommungruppsindelning* (Hämtad 2015-12-13 från <http://skl.se/tjanster/kommunerlandsting/faktakommunerochlandsting/kommungruppsindelning.20151.html>)

kollektivtrafikandelen är högre i Luleå jämfört med andra kommuner i samma grupp samt det nationella snittet.

Figur 7:9 Färdmedelsfördelning för Luleå kommun jämfört med "större städer" och nationellt snitt



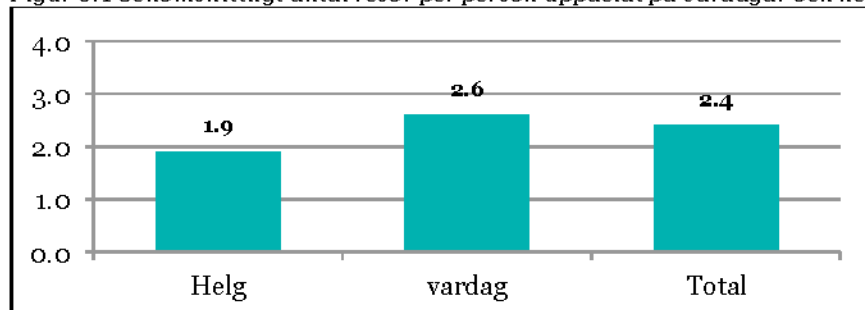
8 Antal resor

Nedanstående kapitel baseras på vad de svarande uppgett i resedagboken och redovisar antalet resor som utförs samt hur resorna fördelas över dygnets timmar.

8.1 ANTAL RESOR HELGER OCH VARDAGAR

Figur 8:1 visar antalet resor per person för både helger, vardagar samt ett genomsnittligt värde. De svarande gör fler resor på vardagarna än på helgerna, 2,6 respektive 1,9 medan det genomsnittliga antalet resor per person är 2,4 per dag. I Kapitel 9.2 framgår att medianresan på helgen är något längre, 6 kilometer, mot medianresan på vardagar som är 5 kilometer.

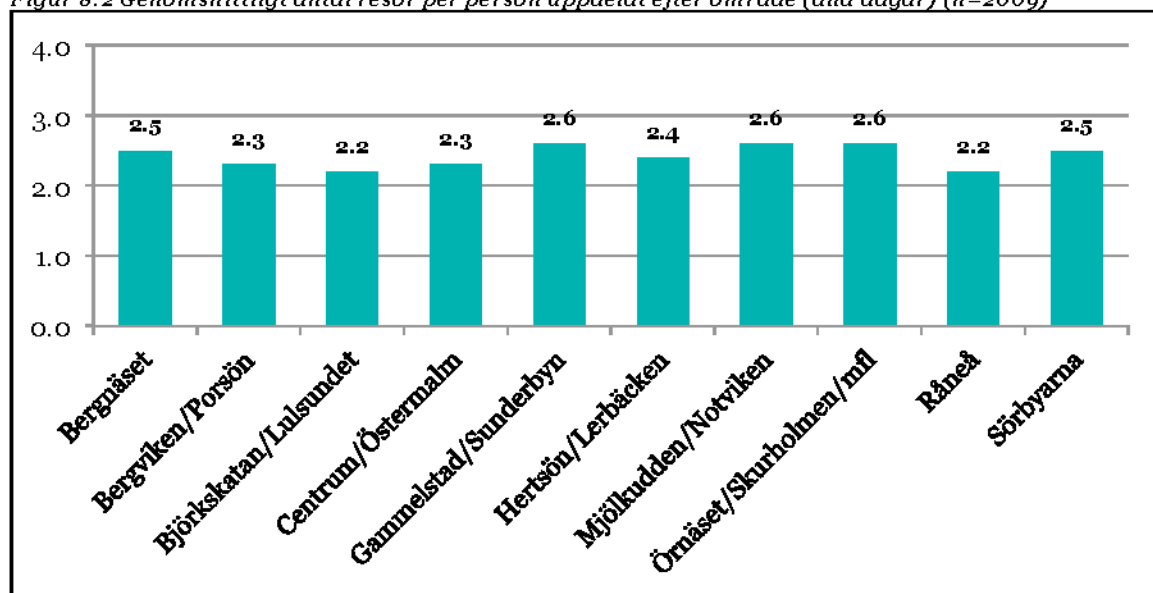
Figur 8:1 Genomsnittligt antal resor per person uppdelat på vardagar och helger (n=2009)



8.2 ANTAL RESOR UPPDELAT EFTER OMRÅDE

I Figur 8:2 visas det genomsnittliga antalet resor per person uppdelat efter område. Flest resor görs av de boende i Gammelstad/Sunderbyn (2,62), Mjölkkudden/Notviken (2,56) och Örnäset/Skurholmen/mfl (2,59). Boende i Råneå och Björkskatan/Lulsundet gör minst antal resor med 2,15 respektive 2,24 resor per dag.

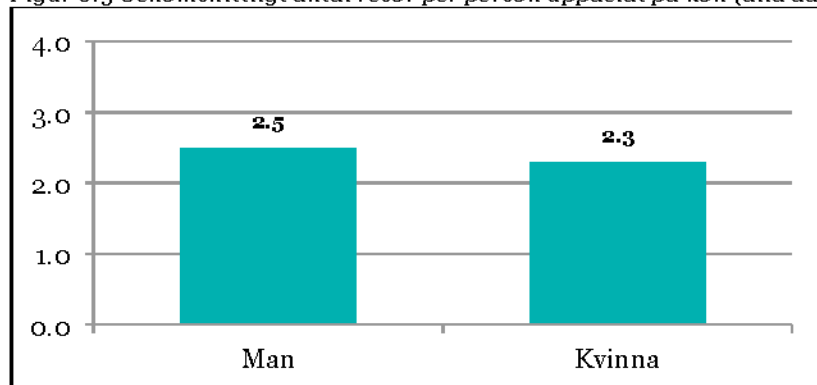
Figur 8:2 Genomsnittligt antal resor per person uppdelat efter område (alla dagar) (n=2009)



8.3 ANTAL RESOR UPPDELAT EFTER KÖN OCH ÅLDER

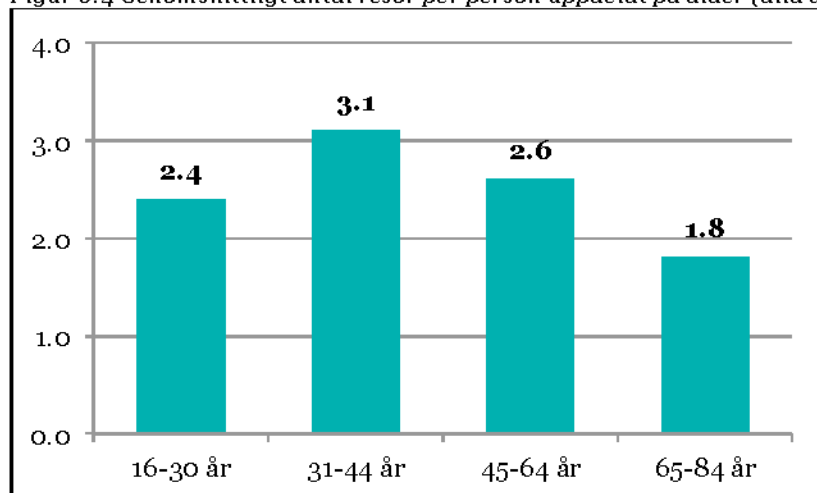
När antalet resor som svarsgruppen utfört delas upp mellan kvinnor och män, ses att män gör något fler resor än kvinnor; 2,5 respektive 2,3 per dag, se Figur 8:3. Män har även en längre medianresa, vilket redovisas i Kapitel 9:4.

Figur 8:3 Genomsnittligt antal resor per person uppdelat på kön (alla dagar) (n=1995)



Mellan åldersgrupperna skiljer sig antalet resor en hel del, se Figur 8:4. Flest resor utförs av gruppen 31-44 år, medan den äldsta åldersgruppen, 65-84 år, gör minst antal resor per dag.

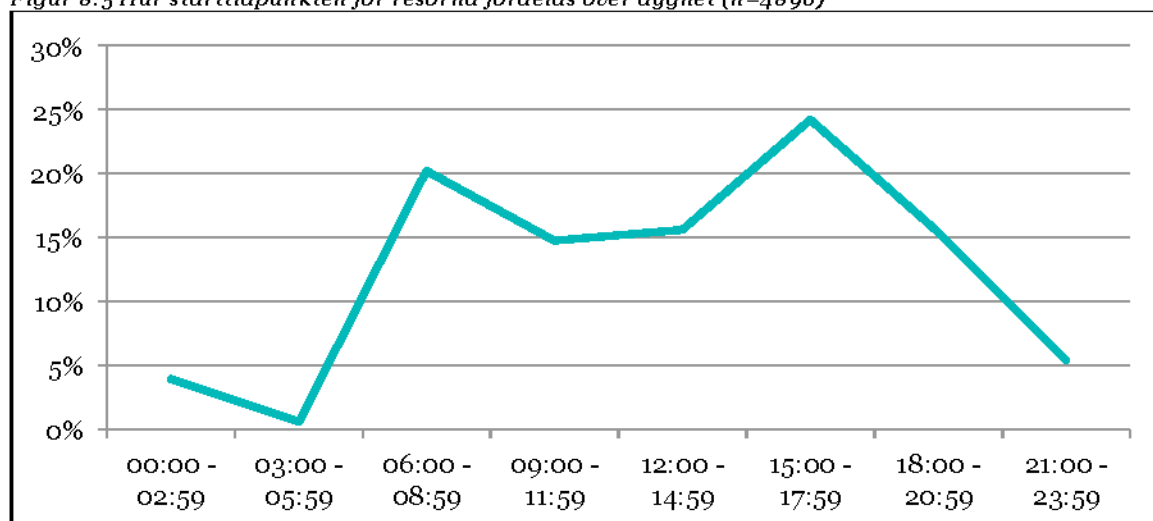
Figur 8:4 Genomsnittligt antal resor per person uppdelat på ålder (alla dagar) (n=1988)



8.4 RESORNAS FÖRDELNING ÖVER DYGNET

I Figur 8:5 visas hur resornas starttider fördelas över dygnets timmar. Som förväntat sker flest resor på morgonen och eftermiddagen. Mellan klockslagen 03:00 och 05:59 utförs endast en procent av alla resor.

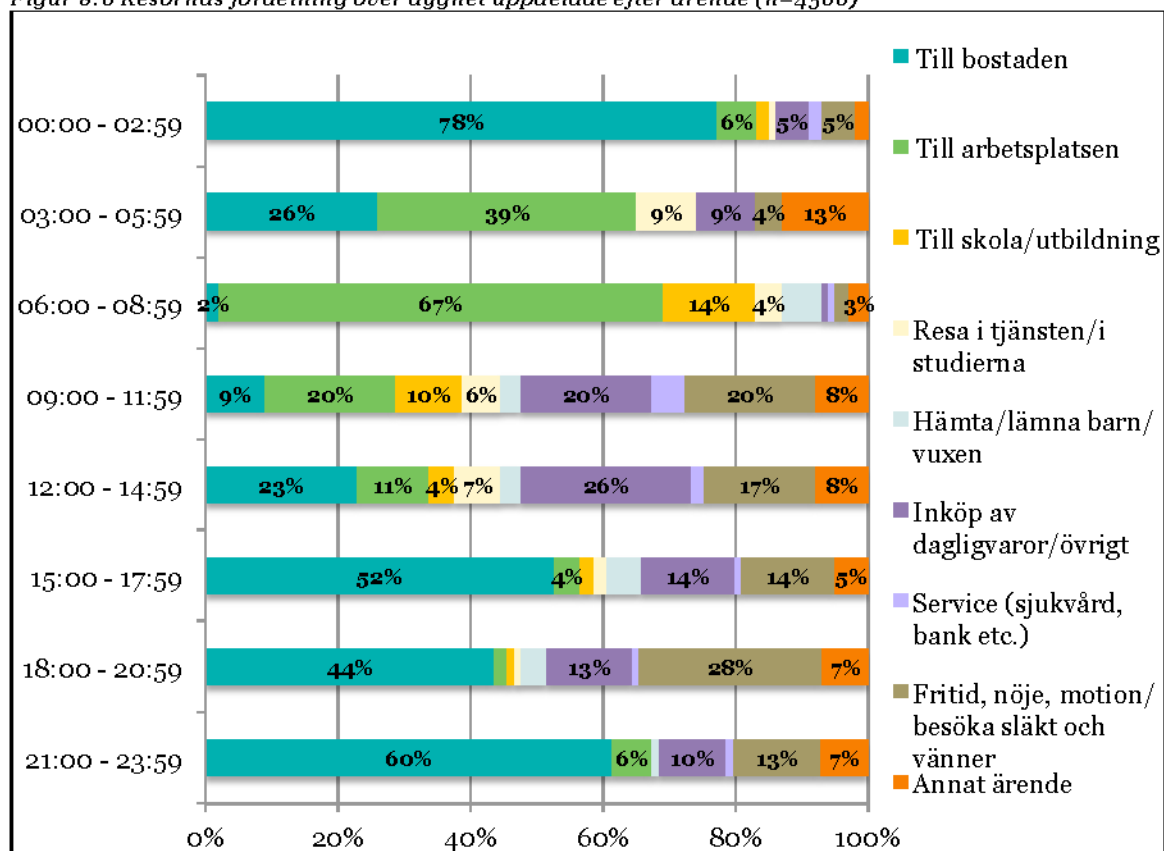
Figur 8:5 Hur starttidpunkten för resorna fördelas över dygnet (n=4896)



8.5 RESORNAS FÖRDELNING ÖVER DYGNET UPPDELAT EFTER ÄRENDE

Figur 8:6 redovisar hur stor del av resorna vid varje tidsperiod som utgörs av de olika ärendetyperna. Lägg märke till att det för varje tidsperiod redovisas 100 procent resor, även om det faktiska antalet resor skiljer sig åt mellan tidsperioderna. Från kl. 15:00 på eftermiddagen och fram till kl. 03:00 på natten utgör resor till bostaden den största andelen av de resor som utförs. Mellan 06:00 och 08:59 är mer än en tredjedel av alla resor arbetsresor.

Figur 8:6 Resornas fördelning över dygnet uppdelade efter ärende (n=4566)



9 Resornas längd

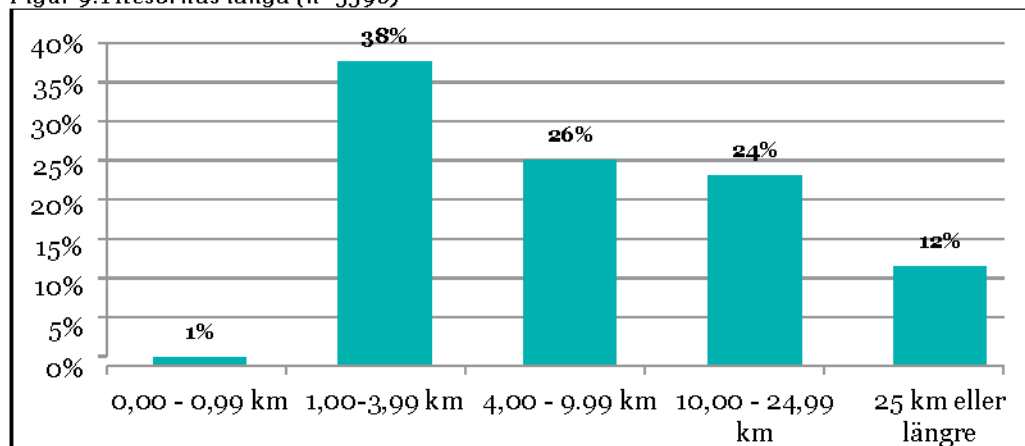
I följande kapitel redovisas hur långa resorna är. Resultatet bygger på uppskattningar som de svarande gjorde när de fyllde i resedagboken och det är viktigt att hålla i minnet att det är just uppskattningar, då det kan finnas skillnader mellan faktiska reslängder och de som uppskattats.

Flera av diagrammen anger reslängdernas medianvärde istället för medelvärde. Om medelvärdet redovisades hade ett fåtal mycket långa resor kunnat dra upp snittvärdet betydligt.

9.1 RESORNAS LÄNGD

I nedanstående Figur 9:1 visas hur resorna fördelas över olika reslängder. En dryg fjärdedel av alla resor är mellan fem och tio kilometer och nästan lika många är mellan tio och 25 kilometer. Endast en procent av resorna är under en kilometer långa. Nästan 40 procent av alla resor är

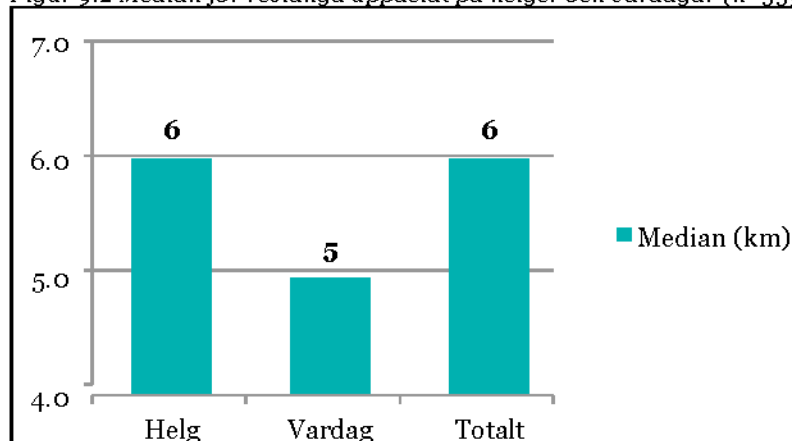
Figur 9:1 Resornas längd (n=3398)



9.2 RESORNAS LÄNGD UPPDELAT EFTER HELGER OCH VARDAGAR

Som tidigare framgått, gör Luleåborna fler resor på vardagar, men i Figur 9:2 kan ses att medianresan på vardagar är något kortare än den medianresa som sker på helgen – 5 respektive 6 kilometer. Medianresans längd samtliga dagar är densamma som för helgen, 6 kilometer.

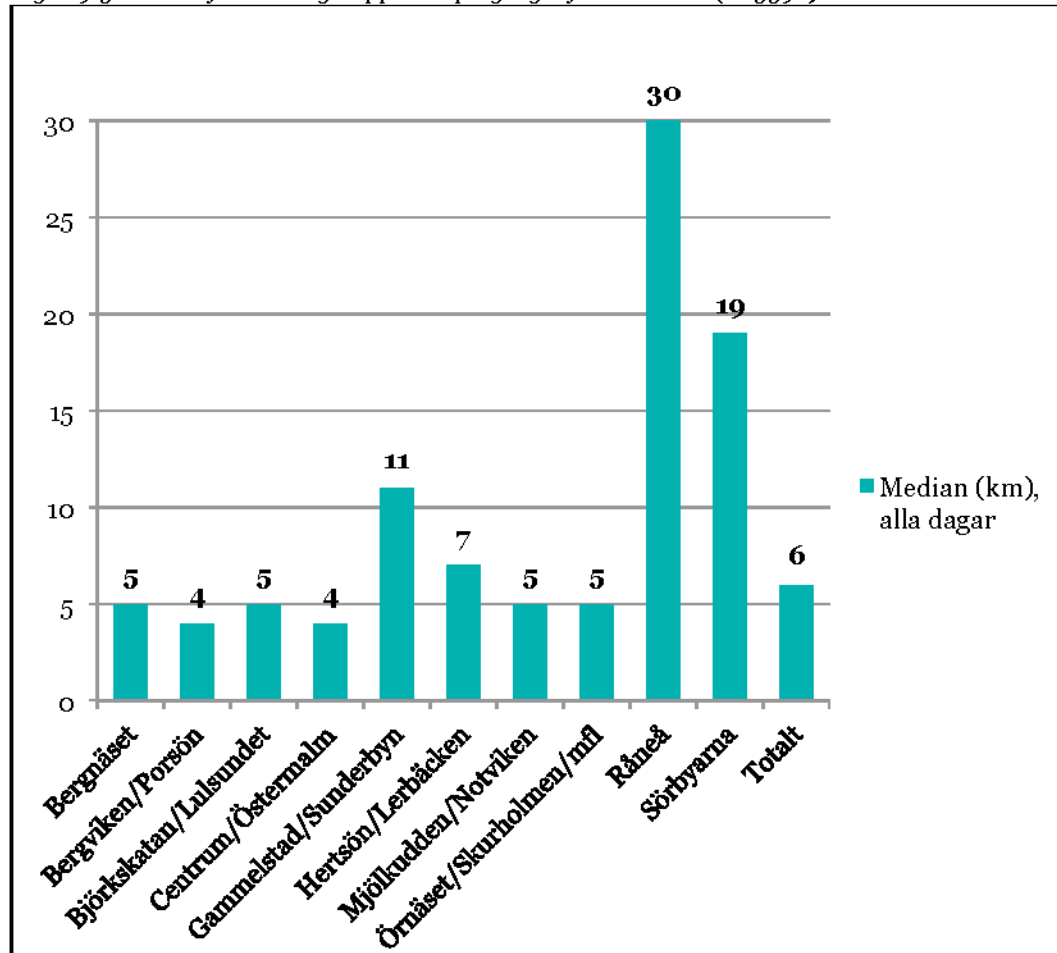
Figur 9:2 Median för reslängd uppdelat på helger och vardagar (n=3398)



9.3 RESORNAS LÄNGD UPPDELAT EFTER OMRÅDE

Som kan ses i Figur 9:3 skiljer sig längden på medianresan markant mellan områdena. Råneå har den överlägset längsta medianresan på 30 kilometer, medan majoriteten av områdena har medianresor på mellan fyra och sju kilometer.

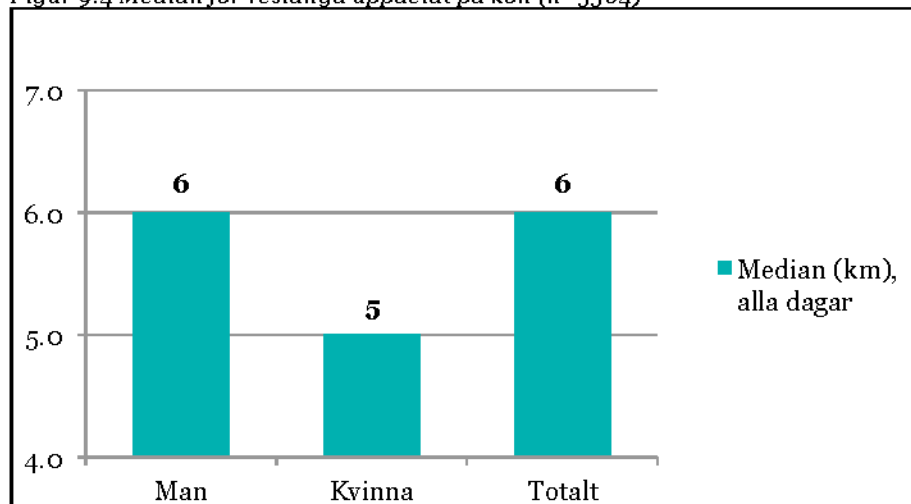
Figur 9:3 Median för reslängd uppdelat på geografiskt område (n=3398)



9.4 RESORNAS LÄNGD UPPDELAT EFTER KÖN OCH ÅLDER

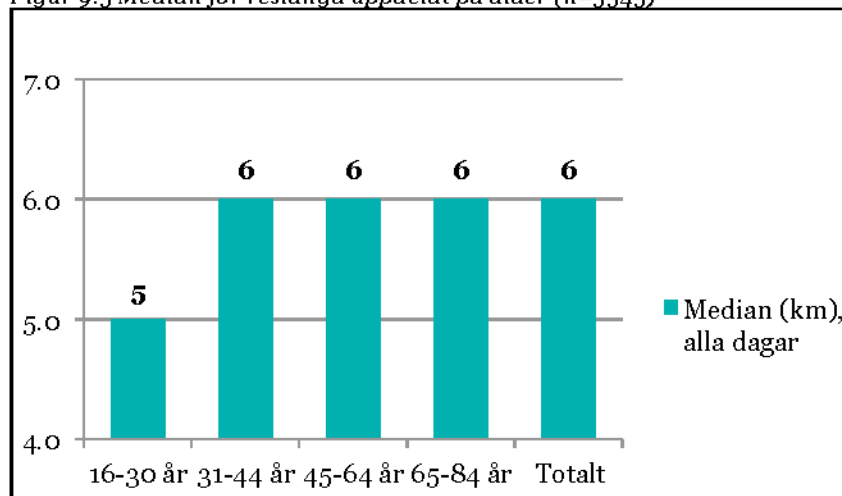
I nedanstående Figur 9:4 framgår att kvinnors medianresa är fem kilometer, medan männens är sex kilometer.

Figur 9:4 Median för reslängd uppdelat på kön (n=3384)



Även mellan åldersgrupperna är skillnaden relativt liten, se Figur 9:5. Den yngre gruppen är den enda som avviker med en medianresa på fem kilometer till skillnad från de övrigas medianresa på sex kilometer.

Figur 9:5 Median för reslängd uppdelat på ålder (n=3345)



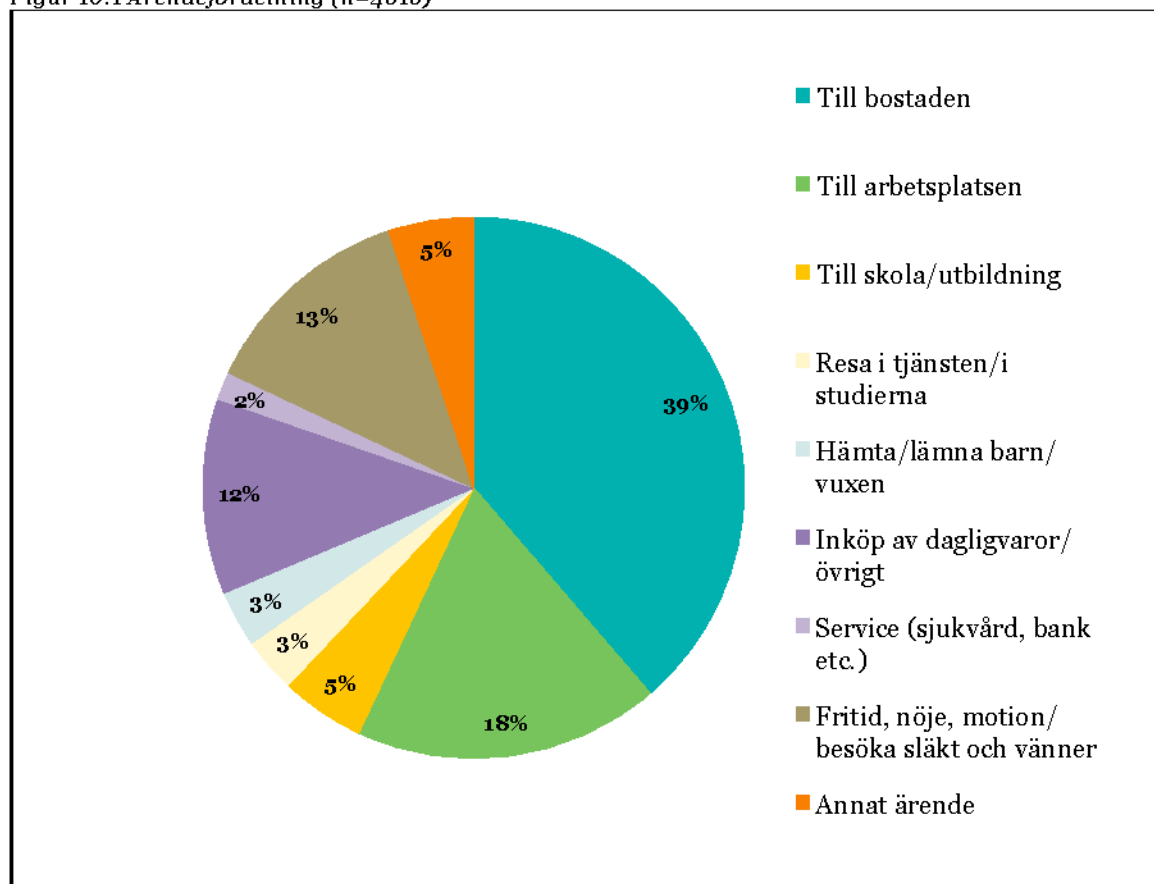
10 Ärenden

I detta kapitel redovisas resornas fördelning över olika ärenden. Resultaten bygger på ärenden som uppgetts för respektive resa i den resedagbok som varit en del av enkäten.

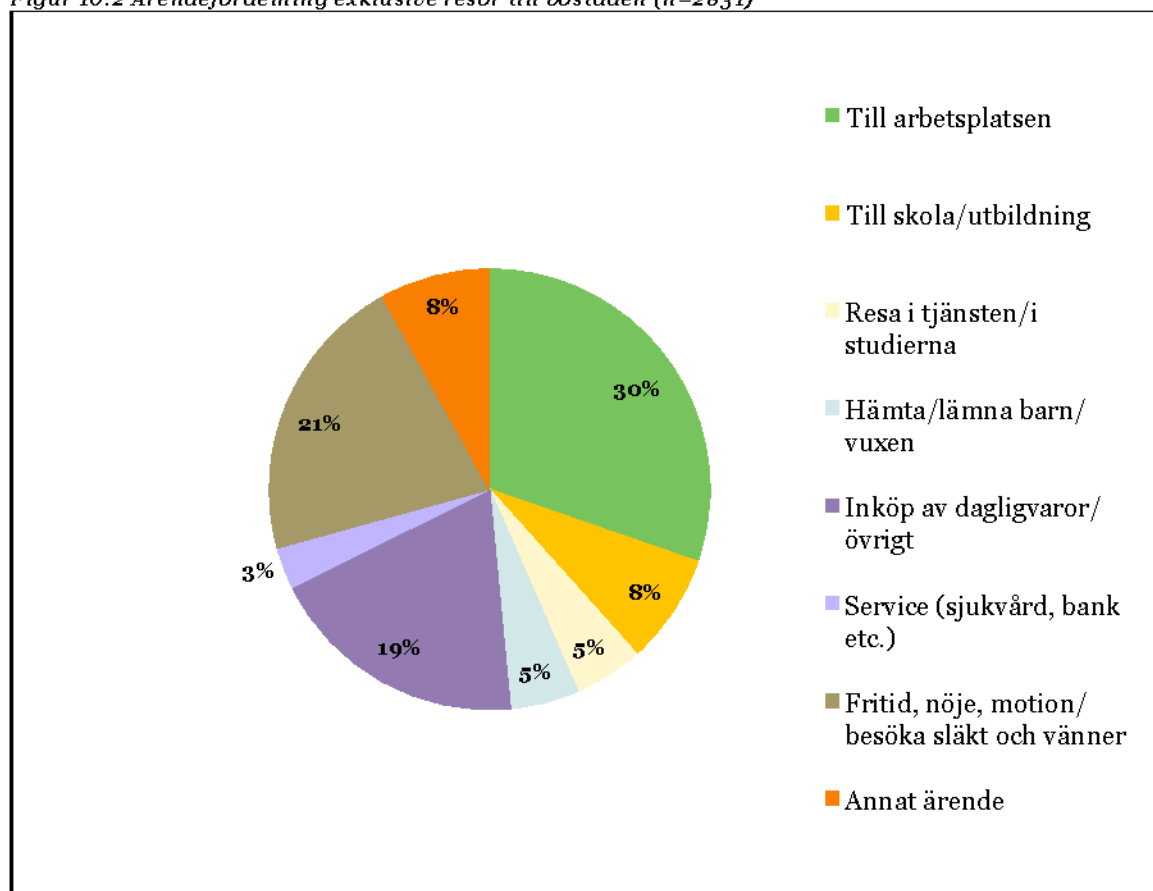
10.1 ÄRENDEFÖRDELNING

Figur 10:1 visas ärendefördelningen i Luleå kommun. Det vanligaste, enskilda ärendet är resor till bostaden. När dessa resor exkluderas, ses fördelningen av övriga ärenden i Figur 10:2. Då är det resor till arbetet som är den största gruppen, följt av fritid/nöje/motion/besök samt inköp av dagligvaror.

Figur 10:1 Ärendefördelning (n=4618)



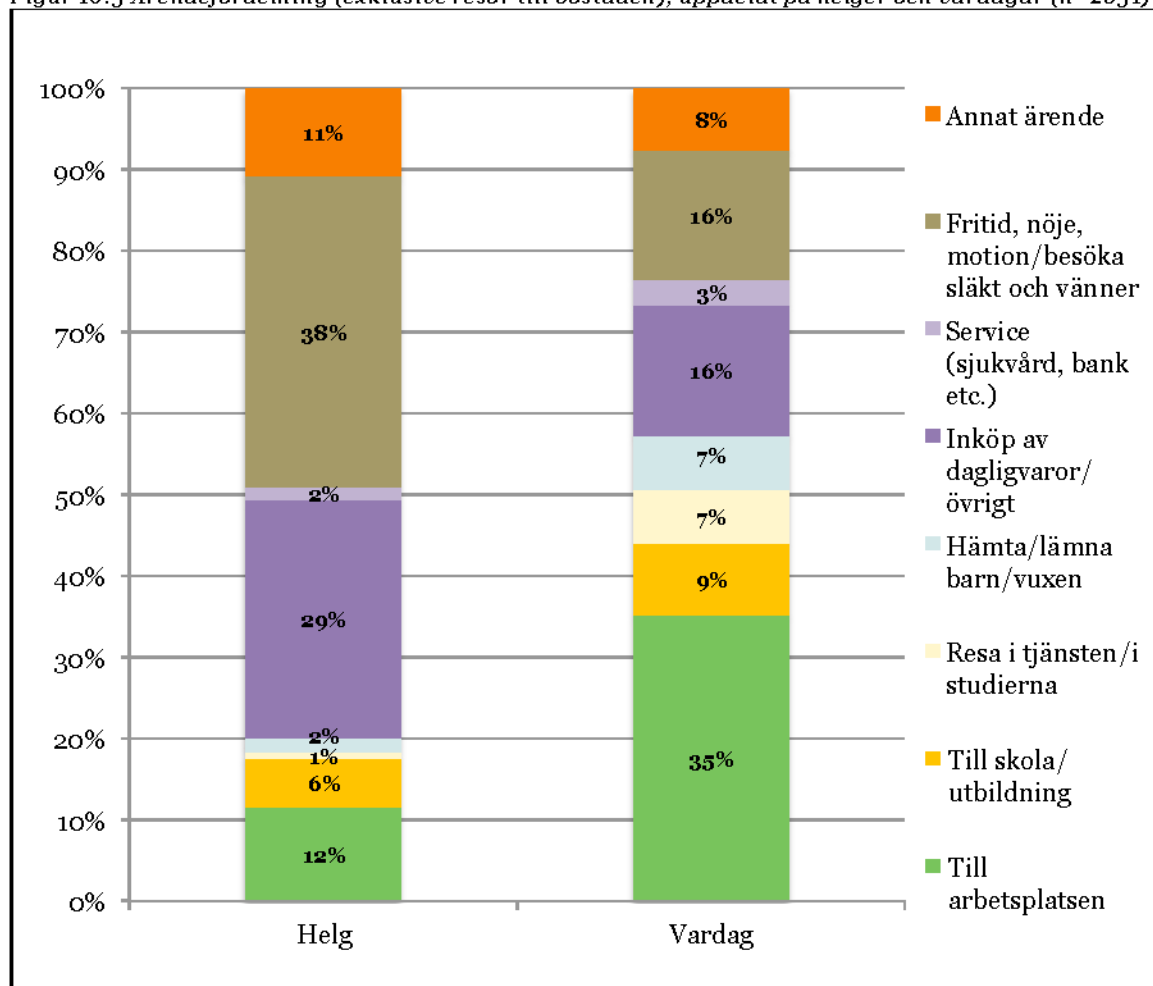
Figur 10:2 Ärendefördelning exklusive resor till bostaden (n=2831)



10.2 ÄRENDEFÖRDELNING UPPDELAT EFTER HELGER OCH VARDAGAR

I Figur 10:3 visas ärenden (exklusive resor till bostaden) fördelat över helger och vardagar. De största skillnaderna finns i arbetsresor som är betydligt fler på vardagar, samt fritidsresor som är fler på helgen.

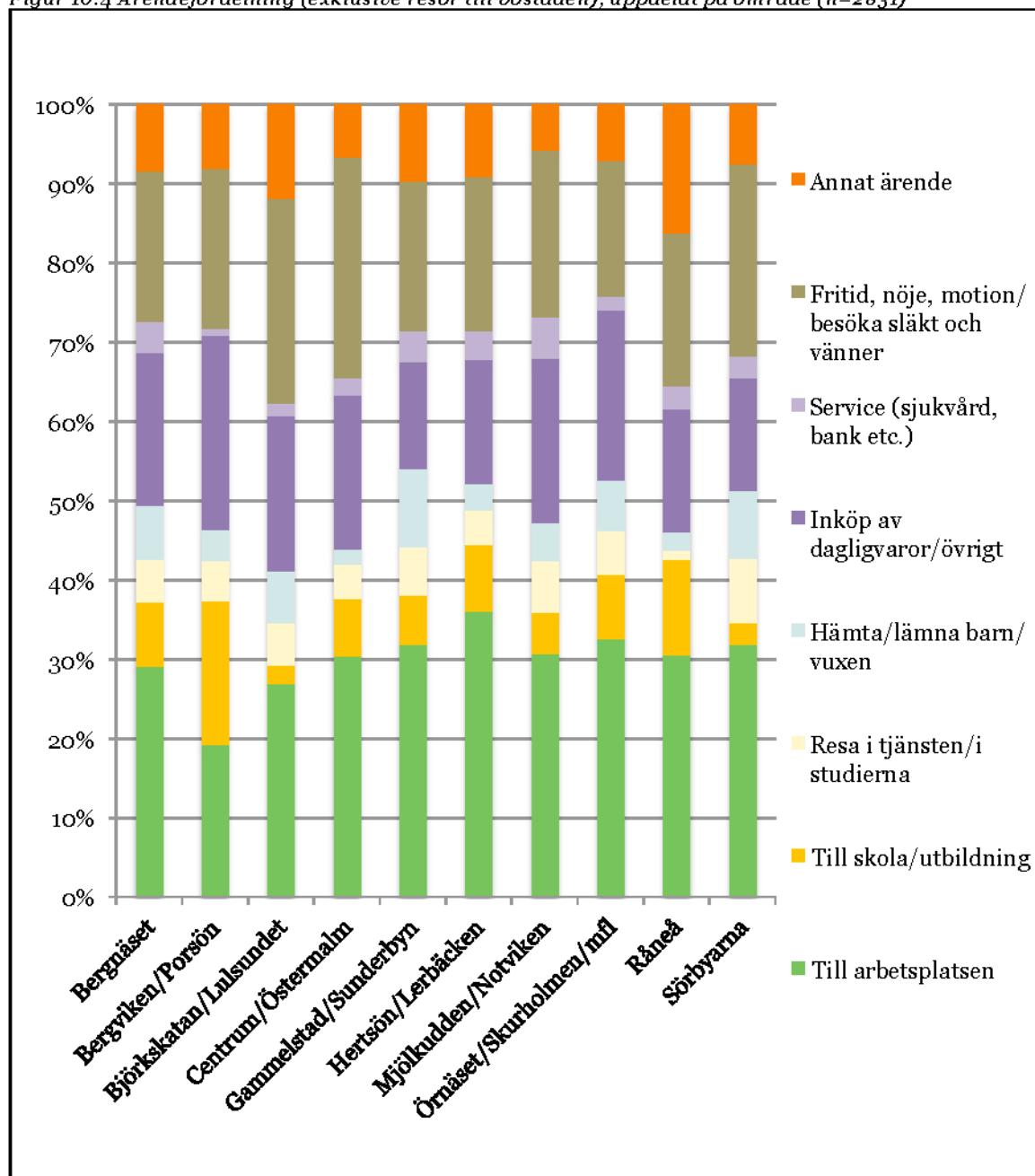
Figur 10:3 Ärendefördelning (exklusive resor till bostaden), uppdelat på helger och vardagar (n=2831)



10.3 ÄRENDEFÖRDELNING UPPDELAT EFTER OMRÅDE

I Figur 10:4 visas ärendefördelningen (exklusive resor till bostaden) mellan de svarandes geografiska bostadsområde. Boende i Bergviken/Porsön har en förhållandevis stor andel resor till skola på bekostnad av arbetsresor och även andelen resor för att hämta och lämna barn (eller vuxen) varierar mellan områdena.

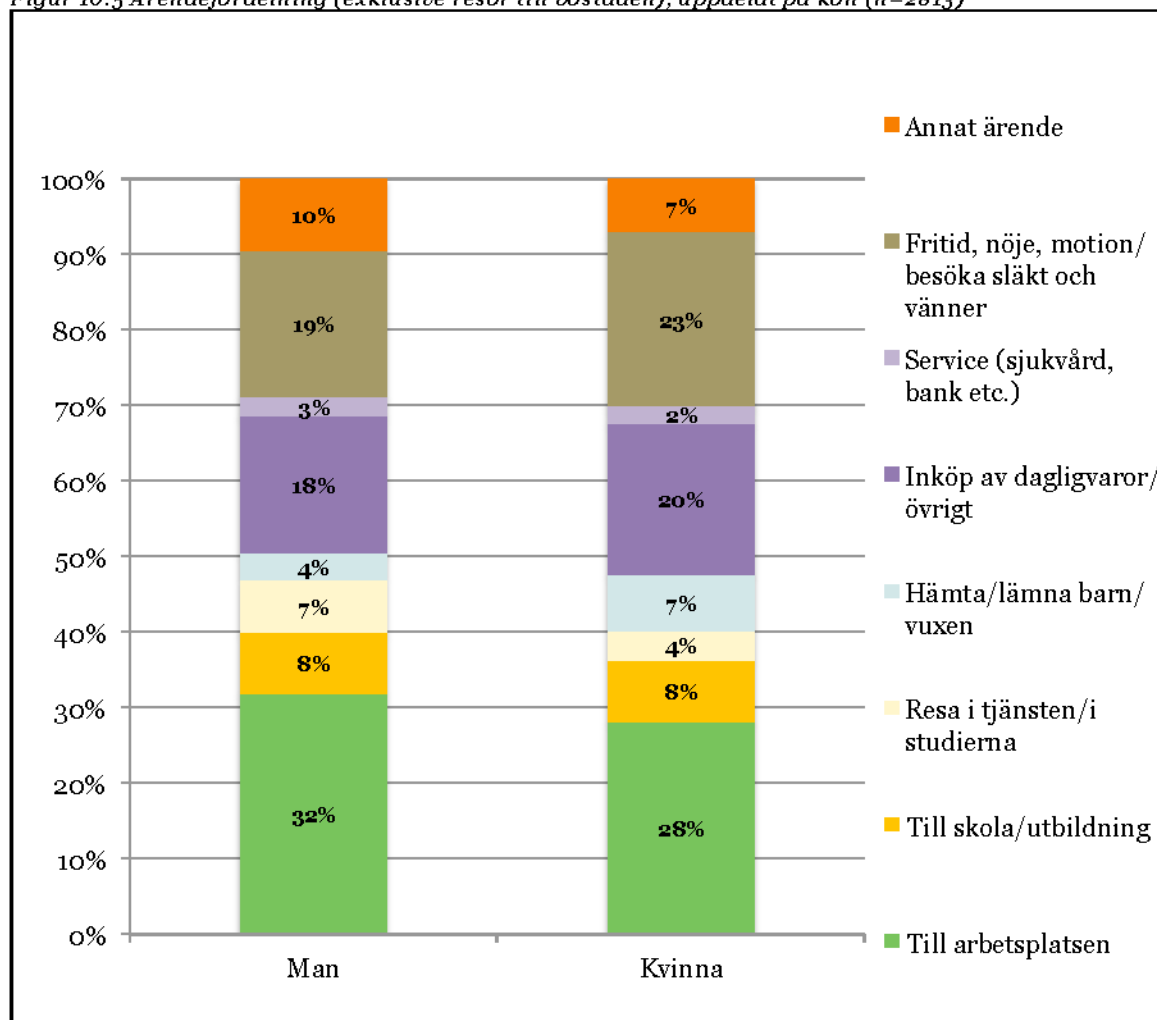
Figur 10:4 Ärendefördelning (exklusive resor till bostaden), uppdelat på område (n=2831)



10.4 ÄRENDEFÖRDELNING UPPDELAT EFTER KÖN OCH ÅLDER

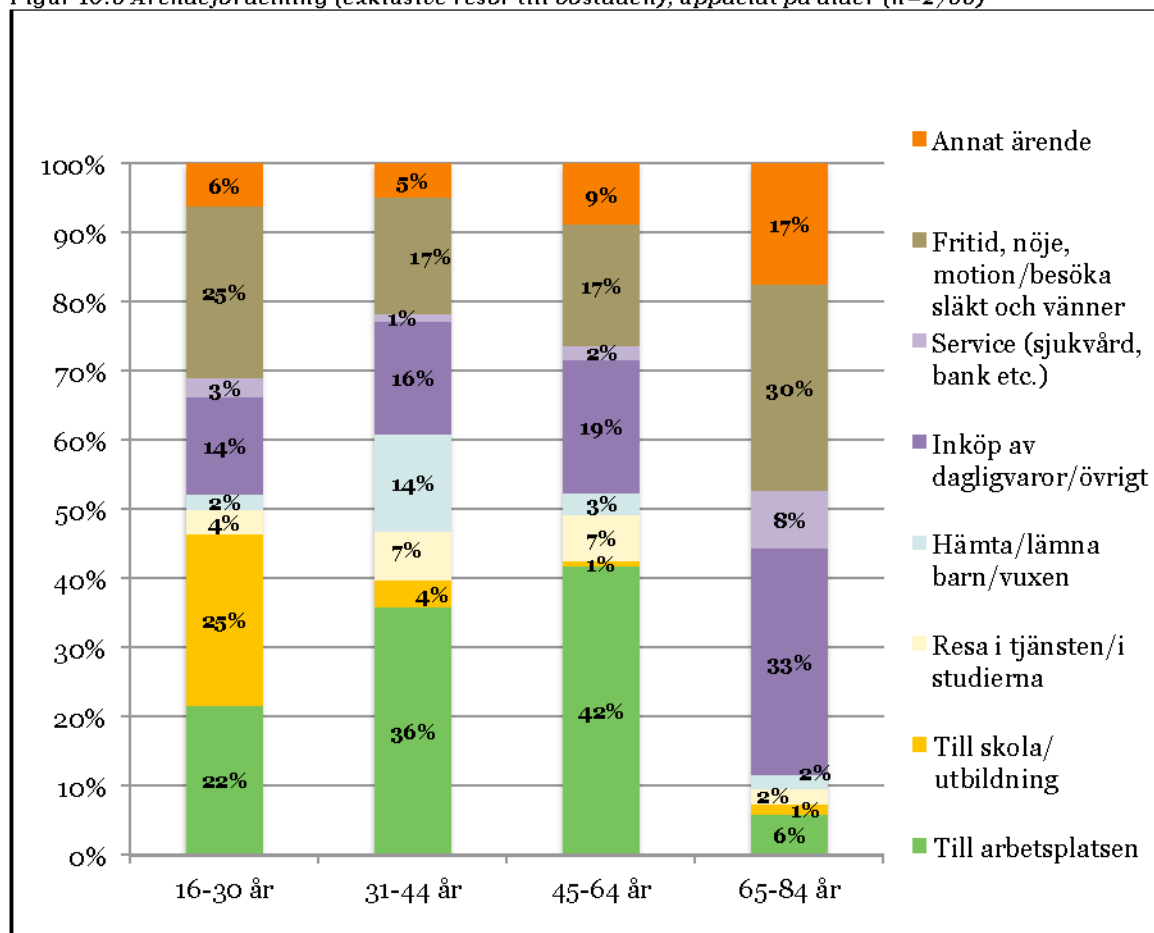
I Figur 10:5 redovisas ärendefördelningen (exklusive resor till bostaden) uppdelat på kön och det går att se vissa, mindre skillnader. Kvinnor gör relativt sett färre resor till arbetet och färre tjänsteresor/resor i studierna, men har i större utsträckning angett att de hämtar/lämnar barn och vuxen samt gör fritidsresor.

Figur 10:5 Ärendefördelning (exklusive resor till bostaden), uppdelat på kön (n=2813)



Ärendefördelningen uppdelat över åldersgrupperna visar desto större variationer, se Figur 10:6. Andelen resor till arbete och skola ligger mellan 40 och 47 procent för samtliga åldersgrupper utom den äldsta. Det är åldersgruppen 31-44 år som har högst andel hämta/lämna barn (och vuxna), vilket inte är förvånande eftersom det sannolikt är denna åldersgrupp som i störst utsträckning har barn i förskole- och skolåldern. Gruppen 65-84 år har högst andel av flera ärenden, vilket dock troligen beror på avsaknaden av de andra resorna snarare än att de faktiskt har ett större antal resor i samband med inköp, service etc. Som framgår i Kapitel 8.3 gör denna åldersgrupp totalt färre antal resor än de övriga.

Figur 10:6 Ärendefördelning (exklusive resor till bostaden), uppdelat på ålder (n=2788)



11 Reserelationer

Detta kapitel redovisar reserelationer mellan och inom olika områden i Luleå kommun samt till områden utanför kommunen. Reserelationerna bygger på de adressuppgifter som uppgetts som start- och målpunkter i enkätens resedagbok.

Då färdmedelsfördelningen mellan de olika områdena i vissa fall bygger på ett relativt litet underlag, visar den angivna färdmedelsfördelningen snarare hur de svarande reser än hur befolkningen i stort reser.

11.1 DE VANLIGASTE RESERELATIONERNA

Karta 11:1 och Tabell 11:1 visar de vanligaste reserelationerna samt färdmedelsfördelningen vid resor inom Luleå kommun. Den vanligaste resan sker inom Centrum/Östermalm, och av dessa sker nära hälften av alla resorna till fots. De två näst vanligaste reserelationerna sker även de inom ett och samma område; Bergsviken/Porsön samt Gammelstad/Sunderbyn. För resor inom Bergsviken/Porsön är det ganska jämn fördelning mellan resor till fots, med cykel eller med bil, medan det för resor inom Gammelstad/Sunderbyn är vanligast med bil som färdmedel.

Karta 11:1 De tio vanligaste reserelationerna i Luleå kommun



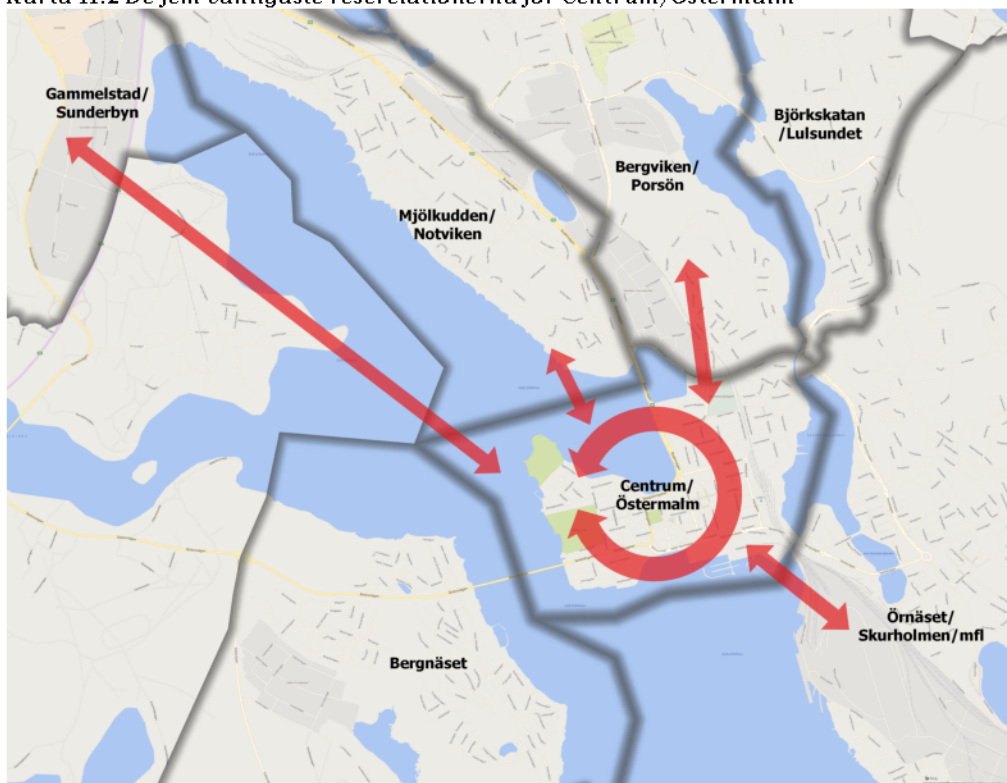
Tabell 11:1 Fördelning av färdssätt i de tio vanligaste reserelationerna i Luleå kommun (n=3108)

Reserelationer	Andel av samtliga resor	Färdssätt					
		Till fots	Cykel	Bil som förare	Bil som passagerare	Buss	Övrigt
Centrum/Östermalm <-> Centrum/Östermalm	8%	48%	18%	21%	5%	7%	0%
Bergviken/Porsön <-> Bergviken/Porsön	6%	31%	28%	33%	2%	6%	0%
Gammelstad/Sunderbyn <-> Gammelstad/Sunderbyn	6%	10%	10%	60%	11%	9%	1%
Örnäset/Skurholmen/mfl <-> Örnäset/Skurholmen/mfl	5%	18%	16%	42%	9%	15%	0%
Örnäset/Skurholmen/mfl <-> Centrum/Östermalm	5%	4%	20%	46%	14%	16%	0%
Bergviken/Porsön <-> Centrum/Östermalm	5%	8%	20%	38%	16%	19%	0%
Gammelstad/Sunderbyn <-> Centrum/Östermalm	4%	2%	3%	54%	13%	28%	0%
Mjölkudden/Notviken <-> Centrum/Östermalm	4%	8%	16%	40%	13%	23%	0%
Mjölkudden/Notviken <-> Mjölkudden/Notviken	4%	6%	18%	49%	10%	16%	2%
Örnäset/Skurholmen/mfl <-> Bergviken/Porsön	3%	1%	9%	81%	10%	0%	0%

11.2 CENTRUM/ÖSTERMALM

För området Centrum/Östermalm har en fördjupad analys gjorts, och samtliga reserelationer för resor som inleds eller avslutas i området visas i Tabell 11:2 och i Karta 11:2 visas de fem vanligaste reserelationerna för området. Den vanligaste resan, var femte resa, är inom området (vilket även var den vanligaste reserelationen totalt inom kommunen, se ovan) och av dessa görs 48 procent till fots. Den näst vanligaste resan är mellan Örnäset/Skurholmen till Centrum/Östermalm. För denna reserelation är bilen det vanligaste färdssättet. Flera reserelationer har förhållandevis höga andelar busstrafik, till exempel resor mellan Gammelstad/Sunderbyn, Mjölkudden/Notviken samt Hertsön/Lerbäcken och Centrum/Östermalm.

Karta 11:2 De fem vanligaste reserelationerna för Centrum/Östermalm



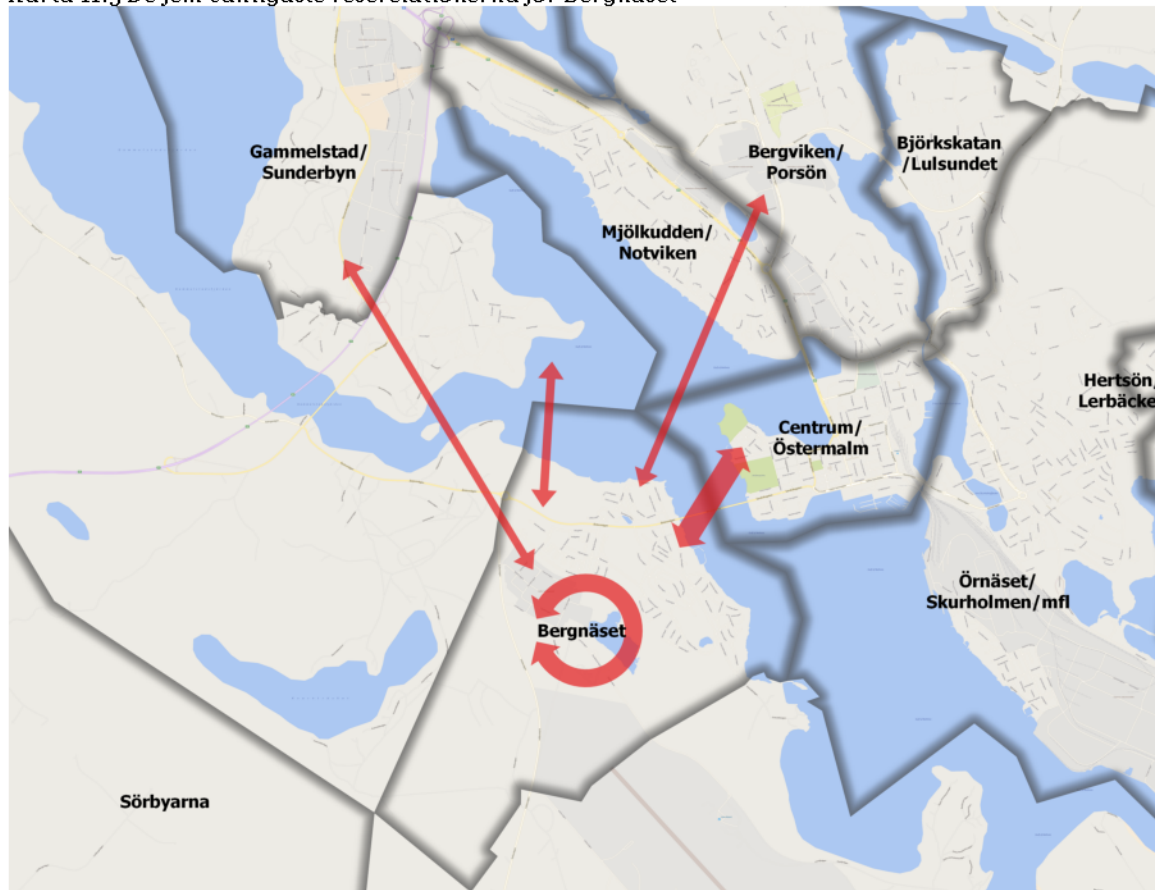
Tabell 11:2 Fördelning av färdssätt i samtliga reserelationer för Centrum/Östermalm (n=1143)

Reserelation	Andel av samtliga resor	Färdssätt					
		Till fots	Cykel	Bil som förare	Bil som passagerare	Buss	Övrigt
Centrum/Östermalm <-> Centrum/Östermalm	22%	48%	18%	21%	5%	7%	0%
Örnäset/Skurholmen/mfl <-> Centrum/Östermalm	14%	4%	20%	46%	14%	16%	0%
Bergviken/Porsön <-> Centrum/Östermalm	13%	8%	20%	38%	16%	19%	0%
Gammelstad/Sunderbyn <-> Centrum/Östermalm	12%	2%	3%	54%	13%	28%	0%
Mjölkkudden/Notviken <-> Centrum/Östermalm	11%	8%	16%	40%	13%	23%	0%
Hertsön/Lerbäcken <-> Centrum/Östermalm	8%	2%	4%	45%	18%	31%	0%
Bergnäset <-> Centrum/Östermalm	7%	1%	24%	48%	6%	20%	1%
Björkskatan/Lulsundet <-> Centrum/Östermalm	6%	3%	28%	38%	10%	22%	0%
Sörbyarna <-> Centrum/Östermalm	3%	0%	0%	72%	12%	16%	0%
Annan kommun <-> Centrum/Östermalm	3%	4%	0%	68%	15%	7%	5%
Råneå <-> Centrum/Östermalm	1%	0%	9%	39%	14%	38%	0%

11.3 BERGNÄSET

I Karta 11:3 och Tabell 11:3 visas de fem vanligaste reserelationerna för resor som utgår ifrån eller avslutas i området Bergnäset. Den vanligaste resan går mellan Centrum/Östermalm och Bergnäset och även om bil är det vanligaste färdssättet för den resan, sker en betydande del med cykel och buss. Den näst vanligaste reserelationen är inom området och där är det ännu större övervikt på bil som färdmedel.

Karta 11:3 De fem vanligaste reserelationerna för Bergnäset



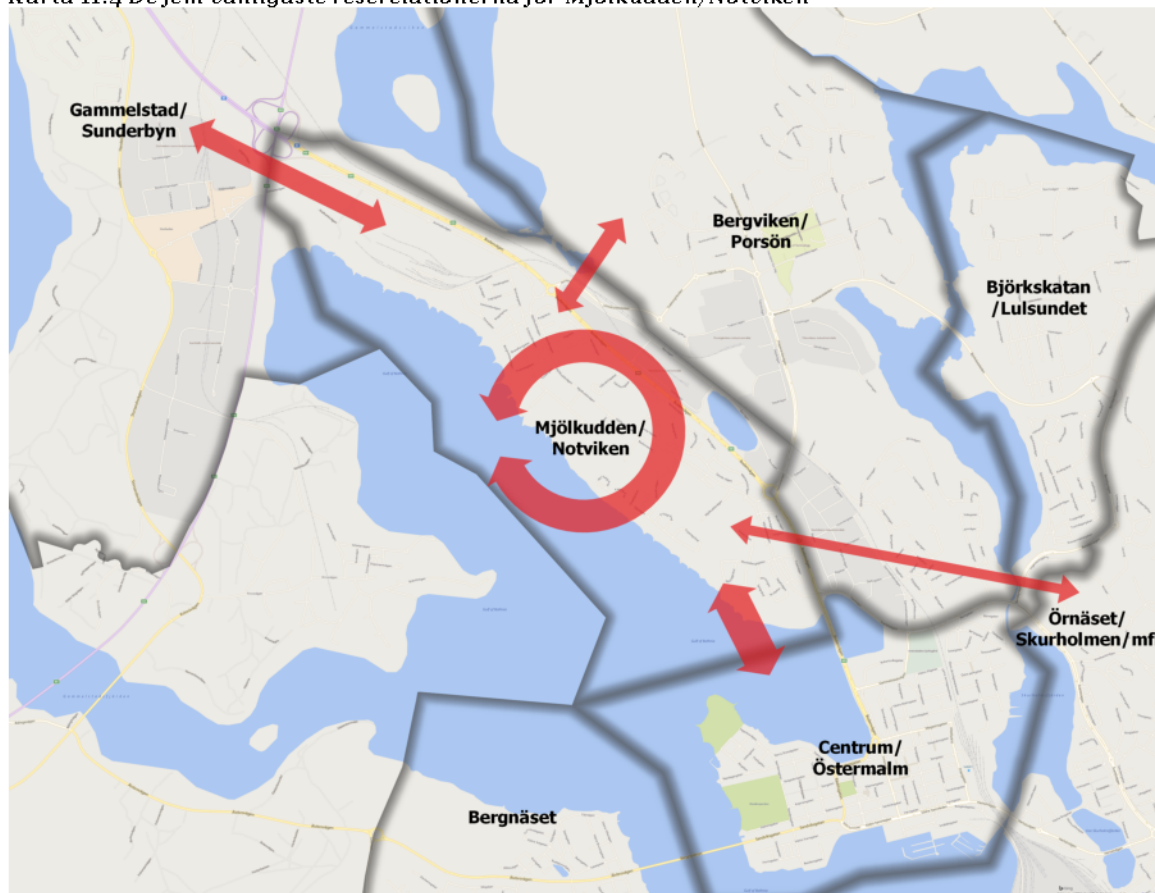
Tabell 11:3 Fördelning av färdssätt i de vanligaste reserelationerna för Bergnäset (n=276)

Reserelation	Andel av samtliga resor	Färdssätt					
		Till fots	Cykel	Bil som förare	Bil som passagerare	Buss	Övrigt
Bergnäset <-> Centrum/Östermalm	28%	1%	24%	48%	6%	20%	1%
Bergnäset <-> Bergnäset	21%	13%	8%	54%	8%	16%	1%
Mjölkudden/Notviken <-> Bergnäset	10%	0%	0%	78%	8%	14%	0%
Bergviken/Porsön <-> Bergnäset	9%	0%	2%	62%	7%	29%	0%
Gammelstad/Sunderbyn <-> Bergnäset	9%	0%	0%	75%	10%	4%	12%

11.4 MJÖLKUDDEN/NOTVIKEN

I Karta 11:4 och Tabell 11:4 visas reserelationerna för resor från/till Mjölkudden/Notviken. För detta område är den vanligaste reserelationen med Centrum/Östermalm och den utförs varannan gång med bil. Den näst vanligaste resan sker inom området och omfattar 23 procent av resorna, och även för dessa resor är bil det dominerande färdssättet.

Karta 11:4 De fem vanligaste reserelationerna för Mjölkudden/Notviken



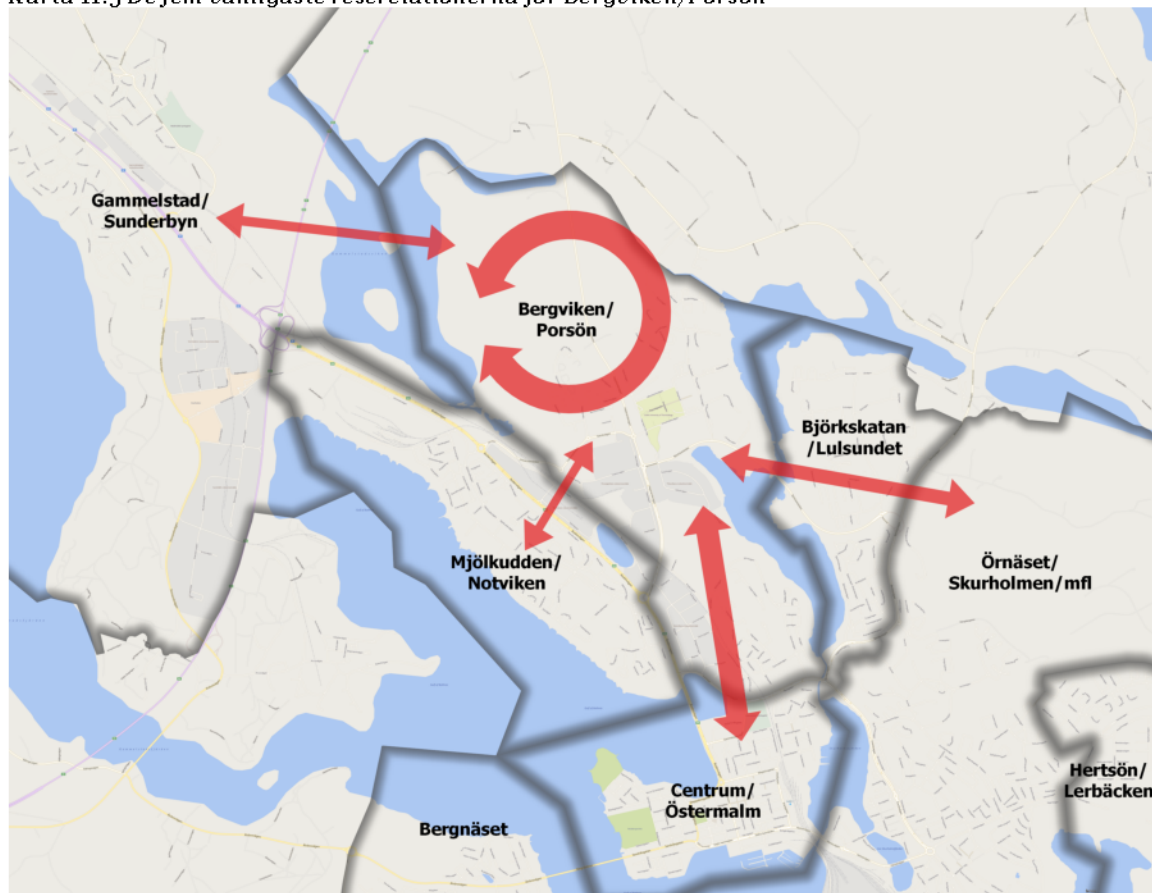
Tabell 11:4 Fördelning av färdssätt i de vanligaste reserelationerna för Mjölkudden/Notviken (n=488)

Reserelation	Andel av samtliga resor	Färdssätt					
		Till fots	Cykel	Bil som förare	Bil som passagerare	Buss	Övrigt
Mjölkudden/Notviken <-> Centrum/Östermalm	25%	8%	16%	40%	13%	23%	0%
Mjölkudden/Notviken <-> Mjölkudden/Notviken	23%	6%	18%	49%	10%	16%	2%
Gammelstad/Sunderbyn <-> Mjölkudden/Notviken	14%	0%	5%	84%	5%	7%	0%
Bergviken/Porsön <-> Mjölkudden/Notviken	11%	4%	24%	54%	18%	0%	0%
Örnäset/Skurholmen/mfl <-> Mjölkudden/Notviken	7%	0%	30%	67%	4%	0%	0%

11.5 BERGVIKEN/PORSÖN

I Karta 11:5 och Tabell 11:5 redovisas de vanligaste reserelationerna för Bergviken/Porsön. Här är det vanligast att resa inom området och det görs till stor del till fots eller med cykel. Den näst vanligaste resan som startar eller avslutas i Bergviken/Porsön sker till/från Centrum/Östermalm och där är bilresorna vanligare, men även buss- och cykelresor utgör en betydande andel.

Karta 11:5 De fem vanligaste reserelationerna för Bergviken/Porsön



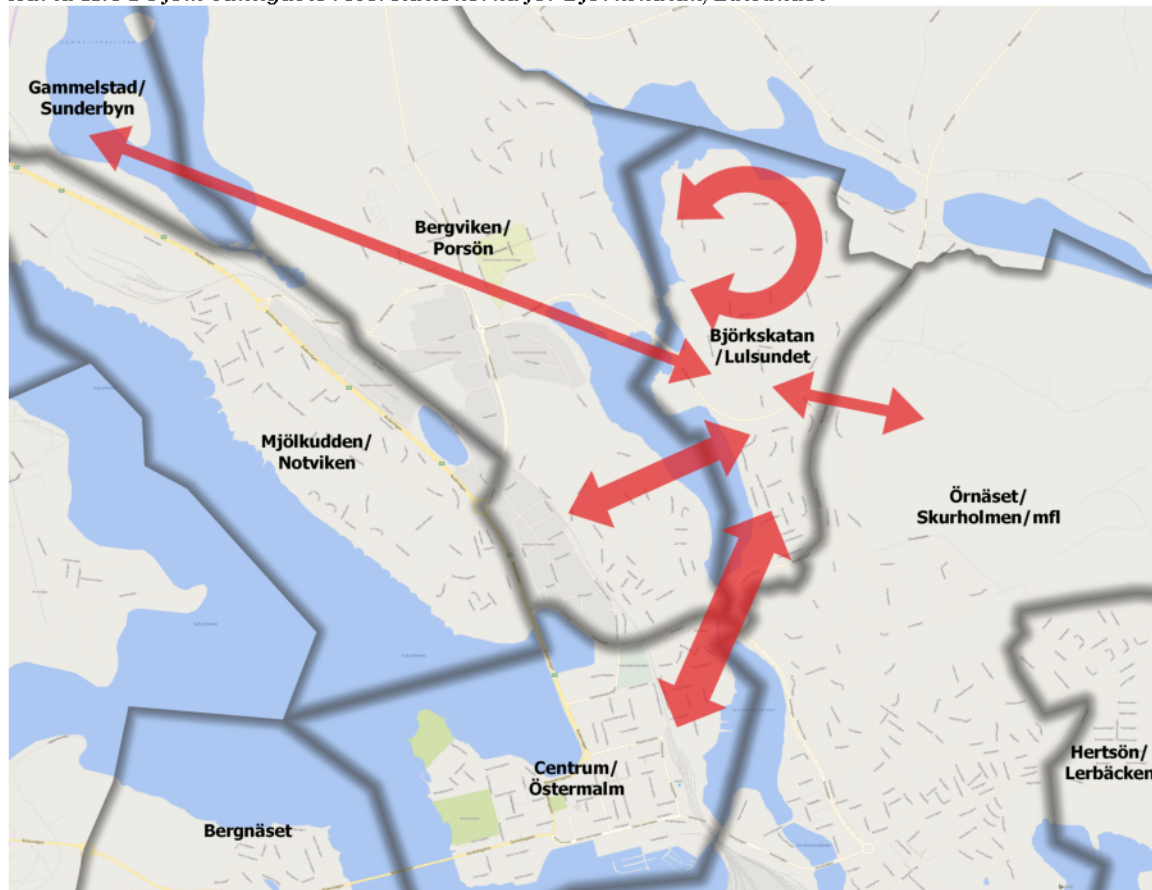
Tabell 11:5 Fördelning av färdssätt i de vanligaste reserelationerna för Bergviken/Porsön (n=723)

Reserelation	Andel av samtliga resor	Färdssätt					
		Till fots	Cykel	Bil som förare	Bil som passagerare	Buss	Övrigt
Bergviken/Porsön <-> Bergviken/Porsön	27%	31%	28%	33%	2%	6%	0%
Bergviken/Porsön <-> Centrum/Östermalm	21%	8%	20%	38%	16%	19%	0%
Örnäset/Skurholmen/mfl <-> Bergviken/Porsön	13%	1%	9%	81%	10%	0%	0%
Gammelstad/Sunderbyn <-> Bergviken/Porsön	9%	0%	0%	75%	15%	10%	0%
Bergviken/Porsön <-> Mjölkudden/Notviken	8%	4%	24%	54%	18%	0%	0%

11.6 BJÖRKSKATAN/LULSUNDET

I Karta 11:6 och Tabell 11:6 visas hur resor till eller från Björkskatan/Lulsundet sker. Den vanligaste resan går till/från Centrum/Östermalm och utgör 27 procent av alla områdets resor. En stor andel av dessa sker med cykel eller buss, även om bilresorna utgör största andelen. För resor inom området, som är den näst vanligaste reserelationen, sker 29 procent till fots, men endast fyra procent med cykel. Dock är cykel desto vanligare vid resor till Bergviken/Porsön där det är det valda färdmedlet i 35 procent av resorna.

Karta 11:6 De fem vanligaste reserelationerna för Björkskatan/Lulsundet



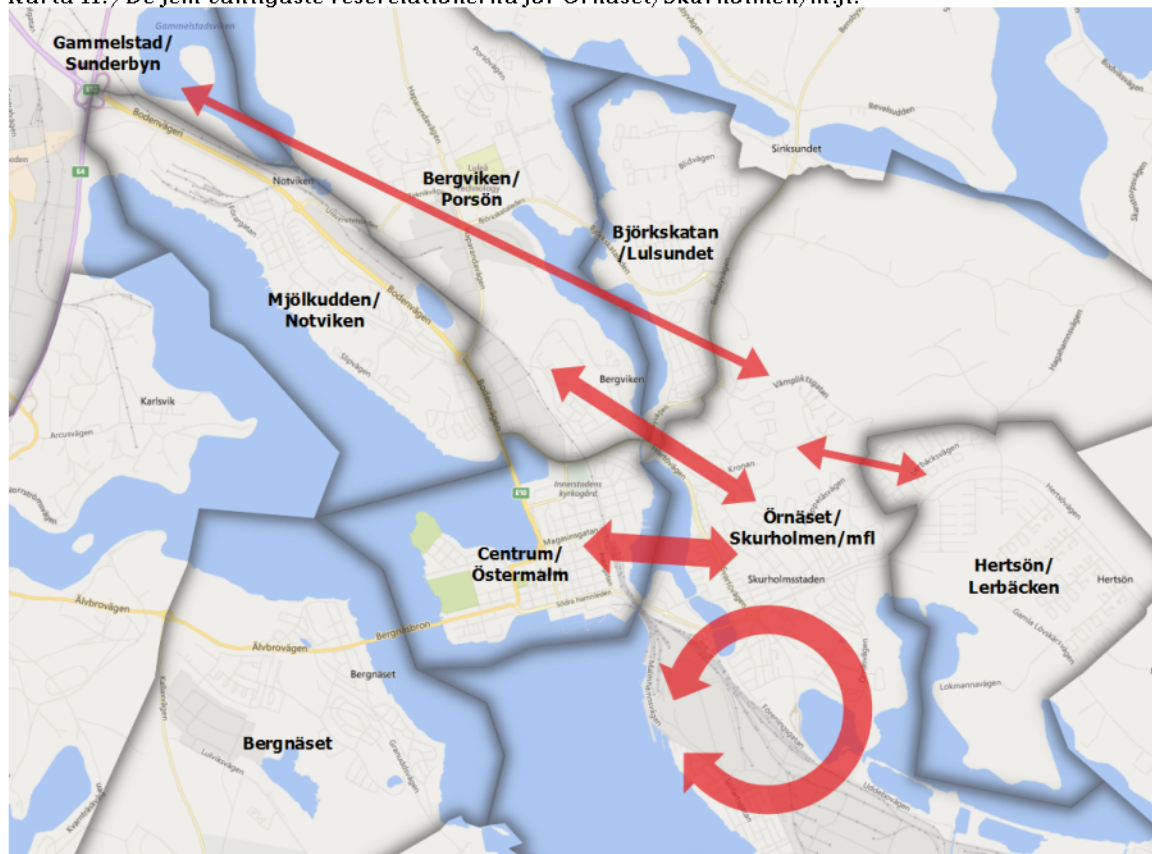
Tabell 11:6 Fördelning av färd sätt i de vanligaste reserelationerna för Björkskatan/Lulsundet (n=261)

Reserelation	Andel av samtliga resor	Färd sätt					
		Till fots	Cykel	Bil som förare	Bil som passagerare	Buss	Övrigt
Björkskatan/Lulsundet <-> Centrum/Östermalm	27%	3%	28%	38%	10%	22%	0%
Björkskatan/Lulsundet <-> Björkskatan/Lulsundet	23%	29%	4%	40%	18%	8%	2%
Björkskatan/Lulsundet <-> Bergviken/Porsön	17%	0%	35%	47%	13%	6%	0%
Örnäset/Skurholmen/mfl <-> Björkskatan/Lulsundet	8%	13%	12%	67%	0%	8%	0%
Gammelstad/Sunderbyn <-> Björkskatan/Lulsundet	8%	0%	0%	92%	4%	0%	4%

11.7 ÖRNÄSET/SKURHOLMEN/M.FL.

Resor som går till eller från Örnäset/Skurholmen visas i Karta 11:7 och Tabell 11:7. Här är resor inom området den vanligaste reserelationen och de resorna sker till femtio procent med bil, men en relativt stor del sker till fots, 18 procent. Nästan lika stor andel resor går till/från Centrum/Östermalm, men där är andelen gångresor mindre till förmån för cykel- och bilresor.

Karta 11:7 De fem vanligaste reserelationerna för Örnäset/Skurholmen/m.fl.



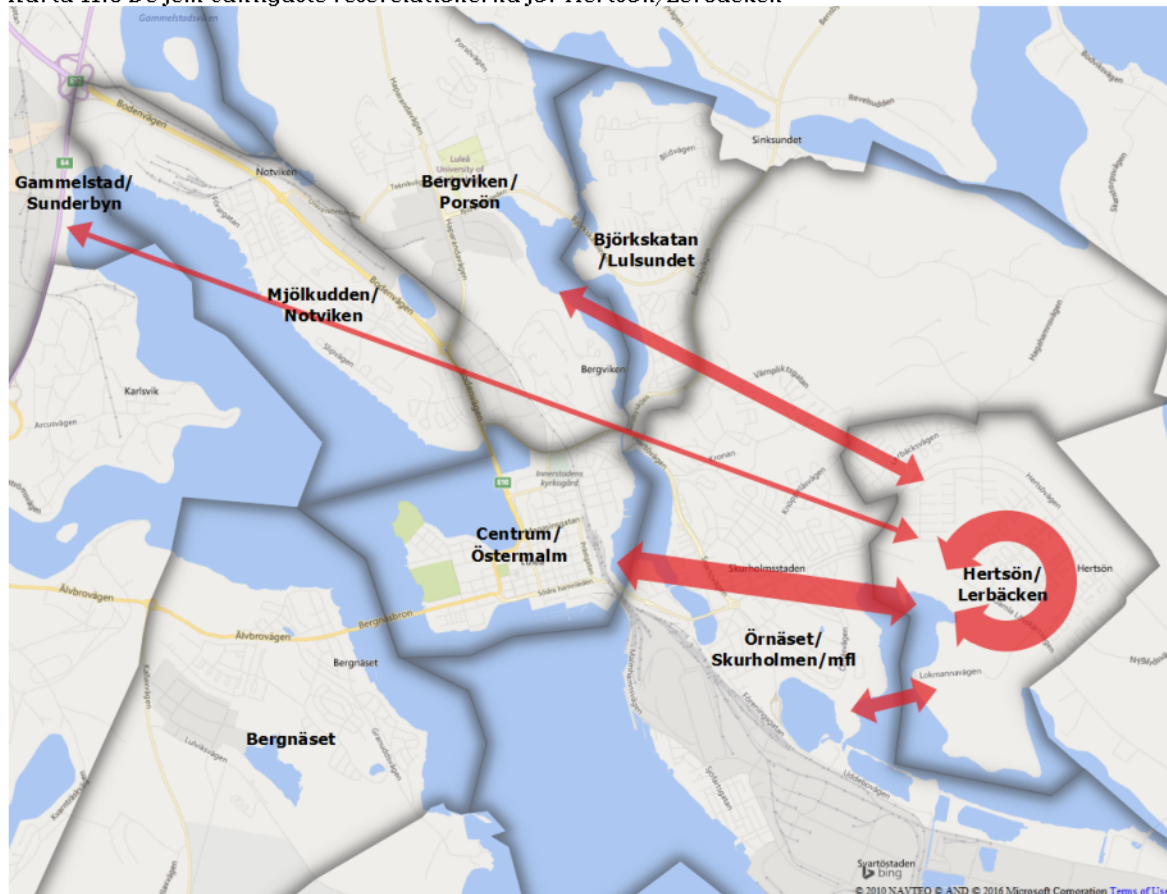
Tabell 11:7 Fördelning av färdssätt i de vanligaste reserelationerna för Örnäset/Skurholmen/m.fl. (n=628)

Reserelation	Andel av samtliga resor	Färdssätt					
		Till fots	Cykel	Bil som förare	Bil som passagerare	Buss	Övrigt
Örnäset/Skurholmen/mfl <-> Örnäset/Skurholmen/mfl	27%	18%	16%	42%	9%	15%	0%
Örnäset/Skurholmen/mfl <-> Centrum/Östermalm	26%	4%	20%	46%	14%	16%	0%
Örnäset/Skurholmen/mfl <-> Bergviken/Porsön	15%	1%	9%	81%	10%	0%	0%
Gammelstad/Sunderbyn <-> Örnäset/Skurholmen/mfl	8%	0%	0%	71%	9%	16%	4%
Hertsön/Lerbäcken <-> Örnäset/Skurholmen/mfl	7%	4%	20%	46%	22%	9%	0%

11.8 HERTSÖN/LERBÄCKEN

I Karta 11:8 och Tabell 11:8 redovisas reserelationer för Hertsön/Lerbäcken. Även här går den vanligaste resan inom området och sker i vartannat fall med bil. Den näst vanligaste resan är mellan området och Centrum/Östermalm och sker oftast med bil, men en stor andel görs också med buss, 31 procent. Förutom vid resor till Centrum/Östermalm och Bergviken/Porsön är andelen bussresor generellt låg för de övriga reserelationerna till eller från Hertsön/Lerbäcken.

Karta 11:8 De fem vanligaste reserelationerna för Hertsön/Lerbäcken



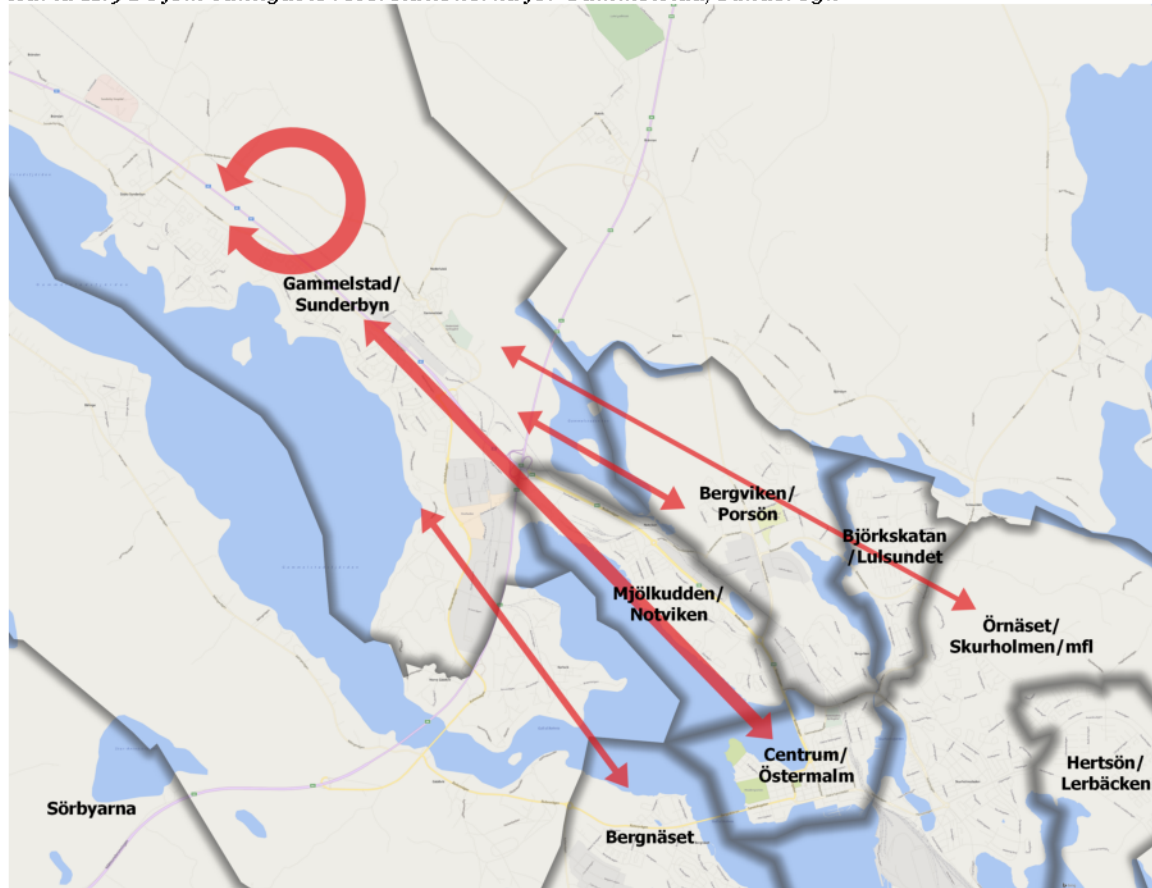
Tabell 11:8 Fördelning av färdssätt i de vanligaste reserelationerna för Hertsön/Lerbäcken (n=331)

Reserelation	Andel av samtliga resor	Färdssätt					
		Till fots	Cykel	Bil som förare	Bil som passagerare	Buss	Övrigt
Hertsön/Lerbäcken <-> Hertsön/Lerbäcken	29%	11%	25%	46%	5%	6%	7%
Hertsön/Lerbäcken <-> Centrum/Östermalm	26%	2%	4%	45%	18%	31%	0%
Hertsön/Lerbäcken <-> Örnåset/Skurholmen/mfl	13%	4%	20%	46%	22%	9%	0%
Hertsön/Lerbäcken <-> Bergviken/Porsön	13%	0%	18%	33%	16%	33%	0%
Gammelstad/Sunderbyn <-> Hertsön/Lerbäcken	5%	0%	0%	84%	0%	6%	10%

11.9 GAMMELSTAD/SUNDERBYN

För området Gammelstad/Sunderbyn är den vanligaste reserelationen inom området, se Karta 11:9 och Tabell 11:9. En majoritet av dessa resor sker med bil medan resor till fots, med cykel eller buss utgör en tiondel var. Vid den näst vanligaste resan, som går till eller från Centrum/Östermalm, är andelen bussresor högre, 28 procent, medan andelen gång- och cykelresor är betydligt mindre.

Karta 11:9 De fem vanligaste reserelationerna för Gammelstad/Sunderbyn



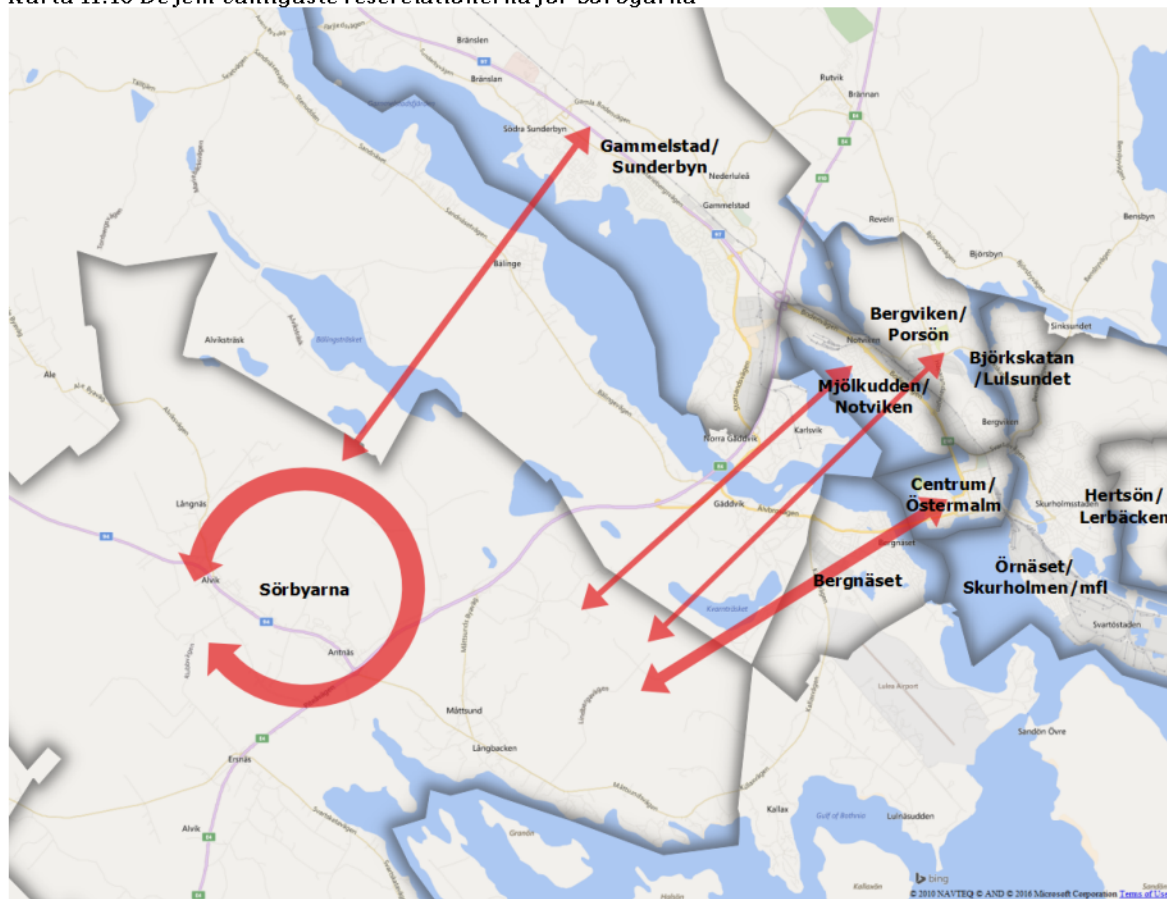
Tabell 11:9 Fördelning av färdstätt i de vanligaste reserelationerna för Gammelstad/Sunderbyn (n=617)

Reserelation	Andel av samtliga resor	Färdstätt					
		Till fots	Cykel	Bil som förare	Bil som passagerare	Buss	Övrigt
Gammelstad/Sunderbyn <-> Gammelstad/Sunderbyn	32%	10%	10%	60%	11%	9%	1%
Gammelstad/Sunderbyn <-> Centrum/Östermalm	22%	2%	3%	54%	13%	28%	0%
Gammelstad/Sunderbyn <-> Mjölkkudden/Notviken	11%	0%	5%	84%	5%	7%	0%
Gammelstad/Sunderbyn <-> Bergviken/Porsön	10%	0%	0%	75%	15%	10%	0%
Gammelstad/Sunderbyn <-> Örnäset/Skurholmen/mfl	8%	0%	0%	71%	9%	16%	4%

11.10 SÖRBYARNA

I Karta 11:10 och Tabell 11:10 visar de vanligaste resorna för Sörbyarna. Förutom för den allra vanligaste resan som går inom området, sker inga av resorna till eller från Sörbyarna till fots eller med cykel. Även för resor som görs inom området visar dessa färdmedel mycket låga andelar, medan en stor majoritet av resorna utförs med bil.

Karta 11:10 De fem vanligaste reserelationerna för Sörbyarna



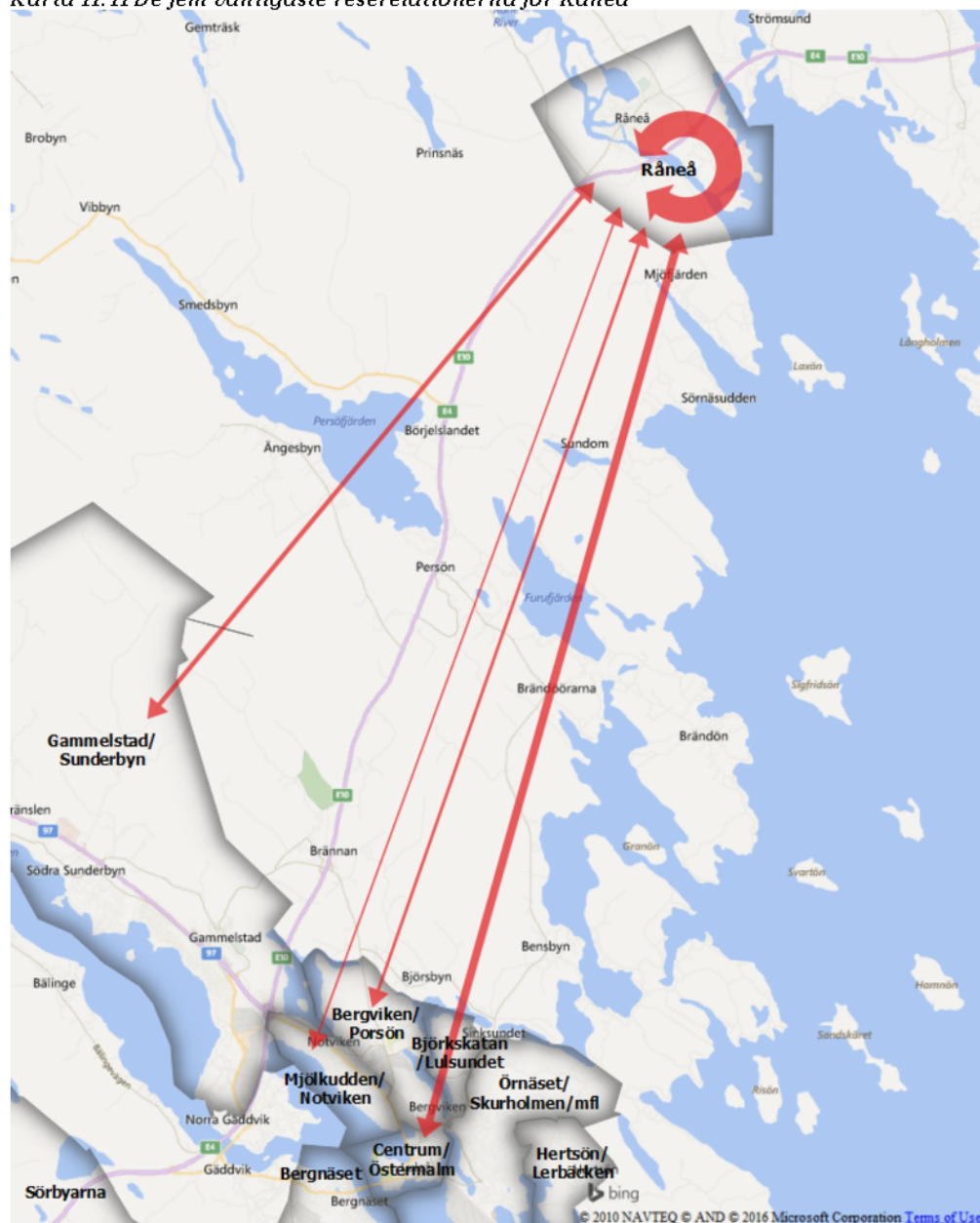
Tabell 11:10 Fördelning av färdssätt i de vanligaste reserelationerna för boende i Sörbyarna (n=192)

Reserelation	Andel av samtliga resor	Färdssätt					
		Till fots	Cykel	Bil som förare	Bil som passagerare	Buss	Övrigt
Sörbyarna <-> Sörbyarna	35%	7%	1%	79%	10%	3%	1%
Sörbyarna <-> Centrum/Östermalm	18%	0%	0%	72%	12%	16%	0%
Sörbyarna <-> Gammelstad/Sunderbyn	10%	0%	0%	75%	25%	0%	0%
Sörbyarna <-> Mjölkkudden/Notviken	9%	0%	0%	97%	0%	3%	0%
Sörbyarna <-> Bergviken/Porsön	8%	0%	0%	87%	13%	0%	0%

11.11 RÅNEÅ

I Karta 11:11 och Tabell 11:11 redovisas reserelationerna för Råneå. Observera att för Råneå är underlaget mycket lågt, totalt endast 62 resor och därför anges antal resor istället för andel resor av samtliga. På grund av det låga antalet resor, bör resultatet tolkas med försiktighet. Hälften av alla resor görs inom området, vilket är ovanligt högt i jämförelse med övriga områden. Av dessa resor görs drygt var tionde till fots respektive med cykel, medan bilresorna utgör nära tre fjärdedelar. Den näst vanligaste resan går till/från Centrum/Östermalm och av dessa sker 38 procent med buss. Även vid resor mellan Råneå och Bergviken/Porsön sker en stor andel med buss.

Karta 11:11 De fem vanligaste reserelationerna för Råneå



Tabell 11:11 Fördelning av färdssätt i de vanligaste reserelationerna för Råneå

Reserelation	Antal resor	Färdssätt					
		Till fots	Cykel	Bil som förare	Bil som passagerare	Buss	Övrigt
Råneå <-> Råneå	34	11%	12%	65%	8%	3%	1%
Råneå <-> Centrum/Östermalm	12	0%	9%	39%	14%	38%	0%
Råneå <-> Gammelstad/Sunderbyn	6	0%	0%	33%	61%	7%	0%
Råneå <-> Bergviken/Porsön	4	0%	0%	39%	18%	43%	0%
Råneå <-> Mjöllkudden/Notviken	3	0%	0%	69%	31%	0%	0%

11.12 MÅLPUNKTER

De vanligaste färdssätten till fem utvalda målpunkter inom Luleå kommun redovisas i Tabell 11:12, observera att för målpunkterna anges antal resor istället för andel av samtliga resor. Luleå tekniska universitet utmärker sig med en låg andel av resor med bil till målpunkten, endast 32 procent totalt. Även Kallax flygplats har en lägre andel bilresor än de övriga målpunkterna, men det beror på att det är en så hög andel "övrigt", vilket sannolikt är inkommande flyg. För Sunderby sjukhus, SSAB och Storheden sker en stor majoritet av resorna dit med bil.

Tabell 11:12 Fördelning av färdssätt i de vanligaste reserelationerna till utvalda målpunkter

Reserelation	Antal resor	Färdssätt					
		Till fots	Cykel	Bil som förare	Bil som passagerare	Buss	Övrigt
Sunderby sjukhus	73	1%	3%	70%	3%	17%	6%
Luleå tekniska universitet	122	22%	25%	29%	3%	21%	0%
SSAB	46	2%	7%	84%	4%	0%	2%
Storheden	157	3%	5%	71%	20%	1%	0%
Kallax flygplats	22	0%	0%	57%	9%	9%	26%

11.13 RESOR MELLAN LULEÅ OCH ANNAN KOMMUN

I Tabell 11:13 redovisas de resor som svarsgruppen gjort mellan Luleå kommun och andra kommuner, det vill säga endast in- och utresor gjorda av personer som är bosatta i Luleå kommun inkluderas. Vanligast är resor mellan Boden och Luleå, vilket utgör omkring en fjärdedel av resorna med start- eller slutpunkt utanför Luleå kommun och för denna resa sker 83 procent med bil. Även för den näst vanligaste reserelationen till Piteå är bil vanligaste färdssättet. 13 procent av resorna utom Luleå går till eller från Kalix och för dessa resor utförs drygt var fjärde med buss.

Tabell 11:13 Fördelning av färdssätt i de vanligaste resorna mellan Luleå och annan kommun (n=167)

Reserelation	Andel av samtliga resor	Färdssätt					
		Till fots	Cykel	Bil som förare	Bil som passagerare	Buss	Övrigt
Luleå Kommun <-> Bodens kommun	26%	0%	0%	74%	19%	7%	0%
Luleå Kommun <-> Piteå kommun	15%	0%	0%	76%	12%	8%	4%
Luleå Kommun <-> Kalix kommun	13%	0%	0%	68%	5%	27%	0%
Luleå Kommun <-> Älvsbyns kommun	5%	0%	0%	100%	0%	0%	0%
Luleå Kommun <-> Haparanda kommun	5%	0%	0%	75%	25%	0%	0%

12 Jämförelser med tidigare studier

I följande kapitel jämförs utfallet från 2015 års resvaneundersökning med tidigare undersökningar som genomförts år 2000, 2005 och 2010

12.1 SVARSFREKVENNS OCH SVARSGRUPP

Den uppmätta färdmedelsfördelningen i ett område påverkas exempelvis av när på året mätningen görs och vilket väder som rådde. Den aktuella mätningen utfördes under samma tidsperiod som den förra och därmed ska inga stora skillnader i utfall uppstå på grund av det. Som nämndes i Kapitel 2.7, kan väderförhållanden ha påverkat resultatet då det både 2005 och 2015 var något varmare än normalt, medan det 2010 var något kallare samt periodvis snöfall.

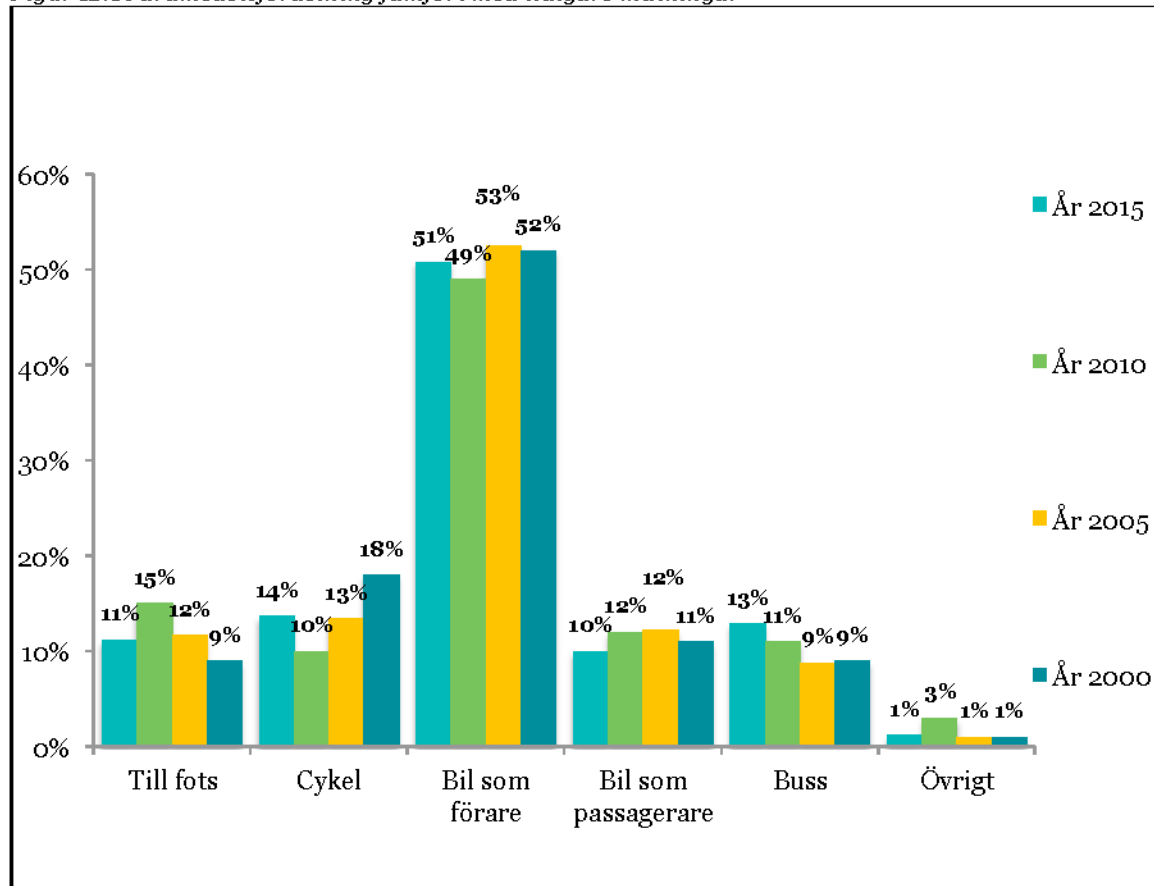
Svarsfrekvensen 2015 uppgick till 45 procent, vilket är lägre än 2010 och 2005 då den uppgick till 51 respektive 65 procent. Minskningen är en allmän trend bland enkätundersökningar och 45 procent är någon enstaka procent över vad svarsfrekvensen vanligen uppgår till vid liknande undersökningar.

Eftersom områdesindelningen är ny för 2015 års mätning görs inga jämförelser med tidigare mätningar på områdesnivå.

12.2 FÄRDMEDELSFÖRDELNING

I Figur 12:1 och Tabell 12:1 visas färdmedelsfördelningens förändring under de genomförda undersökningarna 2000 – 2015. Andelen resor som sker till fots hade en uppgång 2010, men är vid den senaste mätningen tillbaka på motsvarande nivå som tidigare. Cykelandelen var däremot minskande vid tidigare mätningar, men har vid årets mätning vänt uppåt igen. Det har inte skett några tydliga förändringar i andelen bilresor, men andelen bussresor har ökat något vid de senaste mätningarna.

Figur 12:1 Färdmedelsfördelning jämfört med tidigare mätningar



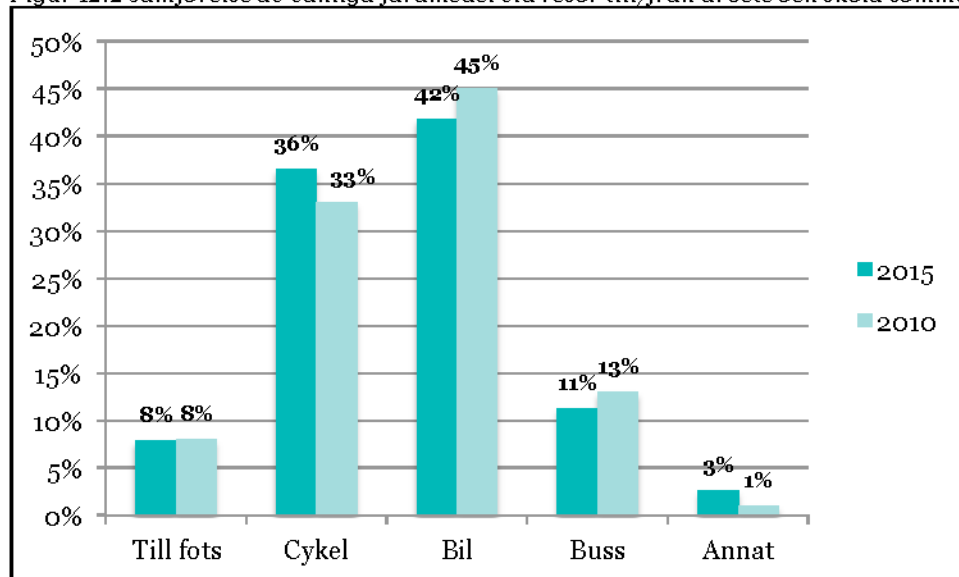
Tabell 12:1 Färdmedelsfördelning jämfört med tidigare mätningar

Färdmedelsfördelning, samtliga resor	År 2015	År 2010	År 2005	År 2000
Till fots	11%	15%	12%	9%
Cykel	14%	10%	13%	18%
Bil som förare	51%	49%	53%	52%
Bil som passagerare	10%	12%	12%	11%
Buss	13%	11%	9%	9%
Övrigt	1%	3%	1%	1%
Totalt	100%	100%	100%	100%

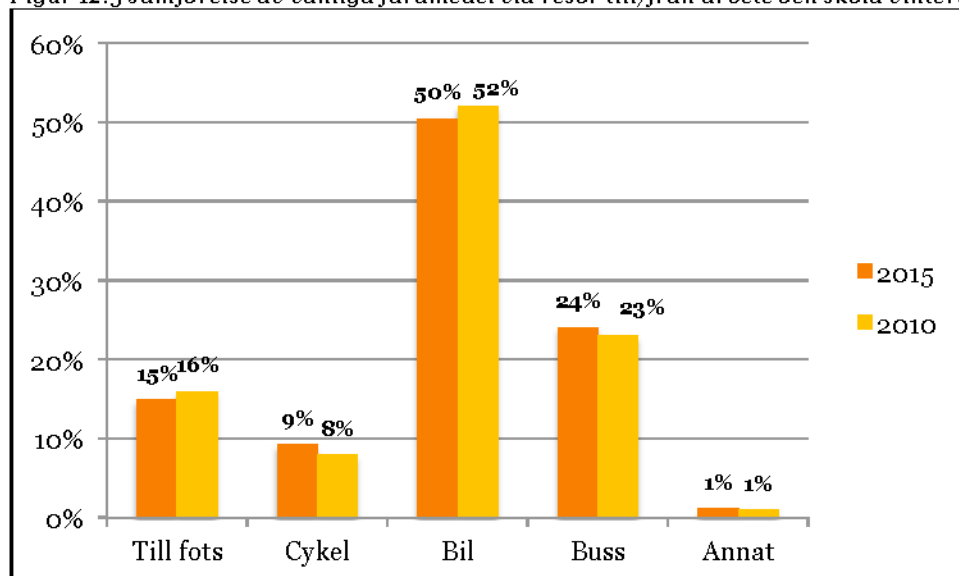
12.3 VANLIGA FÄRDMEDEL VID RESOR TILL/FRÅN ARBETE OCH SKOLA

Som redovisades i Kapitel 5.2, har de svarande fått uppge vilket färdmedel de vanligen använder vid resor till arbete och skola. Även vid förra undersökningen 2010, besvarades denna fråga och jämförelsen visas i Figur 12:2 och Figur 12:3. För båda säsongerna är resultatet mycket lika 2015 jämfört med förgående mätning 2010. Sommartid har en mindre andel uppgett att de tar bilen till/från arbete och skola 2015 än 2010 medan gruppen som uppger att vanligen cyklar är större 2015. Vintertid är skillnaderna ännu mindre än sommartid, den största förändringen är att andelen som tar bilen till/från arbete och skola 2015 har minskat med två procentenheter jämfört med 2010.

Figur 12:2 Jämförelse av vanliga färdmedel vid resor till/från arbete och skola sommartid?



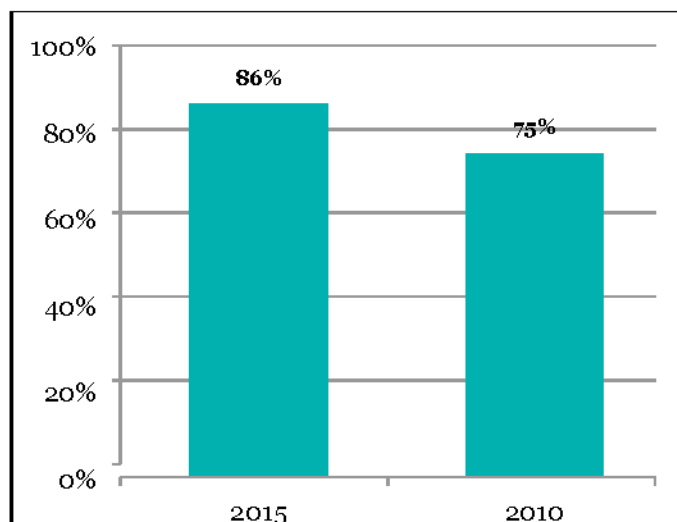
Figur 12:3 Jämförelse av vanliga färdmedel vid resor till/från arbete och skola vintertid?



12.4 KÄNNEDOM OM BUSSLINJER

Vid de två senaste mätningarna har svarsgruppen fått uppge om de känner till vilken busslinje som går från deras hem till centrum. Jämfört med 2010 har andelen som svarat "ja" ökat med 11 procentenheter, se Figur 12:4.

Figur 12:4 Andel som känner till minst en busslinje från hemmet till centrum, jämfört med tidigare mätningar



12.5 ATTITYDER

Av Tabell 12:2 framgår förändringar i attityder till hur färdslagen ska prioriteras. Det syns en liten nedgång i andelen som vill prioritera buss- och cykel/gångtrafik framför biltrafik sedan senaste mätningen.

Tabell 12:2 Attityder jämfört med tidigare mätningar

	År 2015	År 2010	År 2005	År 2000
Andelen som prioriterar buss före biltrafik	61%	64%	52%	57%
Andelen som prioriterar gång/cykel före biltrafik	66%	68%	62%	61%

Bilaga 1: Enkät och resedagbok

Enkätformulär

**Resvaneundersökning för
Luleå**

A) Frågor om kunskap och attityder

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

- ☐ Ja
- ☐ Nej
- ☐ Jag bor i Luleå centrum

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

a. vid jämförelse mellan bil och buss?

- ☐ prioritera busstrafik, även om det innebär nackdel för biltrafiken
- ☐ prioritera biltrafik, även om det innebär nackdel för busstrafiken
- ☐ vet ej/ingen åsikt

b) vid jämförelse mellan bil och gång/cykel?

- ☐ prioritera gång/cykeltrafik, även om det innebär nackdel för biltrafiken
- ☐ prioritera biltrafiken, även om det innebär nackdel för gång/cykeltrafiken
- ☐ vet ej/ingen åsikt

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

	Instämmer inte alls 1	2	3	4	5	Instämmer helt 6	Vet ej/ingen åsikt
a. Jag är <u>nöjd</u> med kommunens satsningar på biltrafiken	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
b. Det är <u>viktigt</u> att kommunen satsar på biltrafiken	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
c. Jag är <u>nöjd</u> med kommunens satsningar på busstrafiken	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
d. Det är <u>viktigt</u> att kommunen satsar på busstrafiken	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
e. Jag är <u>nöjd</u> med kommunens satsningar på cykeltrafik	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
f. Det är <u>viktigt</u> att kommunen satsar på cykeltrafik	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
g. Jag är <u>nöjd</u> med kommunens satsningar på gångtrafik	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
h. Det är <u>viktigt</u> att kommunen satsar på gångtrafik	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

4. 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 (om du svarar "Aldrig" fortsätt direkt till fråga 6)

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

(Välj ett alternativ för sommaren och ett för vintern)

Under sommarsäsongen:

- ☐ Till fots
- ☐ Cykel
- ☐ Bil
- ☐ Buss
- ☐ Annat

Under vintersäsongen:

- ☐ Till fots
- ☐ Cykel
- ☐ Bil
- ☐ Buss
- ☐ Annat

B) Bakgrundsfrågor

6. Är du.. ☐ Man ☐ Kvinna

7. Vilket år är du född? 19

8. Vilken är din huvudsakliga sysselsättning?

(Välj ett av följande svar.)

- | | |
|--|--|
| ☐ Arbetar hel- eller deltid | ☐ Föräldraledig/Tjänstledig |
| ☐ Studerar | ☐ Sjukskriven |
| ☐ Pensionär | ☐ Annat |
| ☐ Arbetssökande | |

9. Hur många personer finns i ditt hushåll? (inklusive dig själv)

0 - 6 år	7 - 10 år	11 - 14 år	15 - 17 år	18 - 24 år	25 - 64 år	65 år eller äldre

10. Vilken är din högsta avslutade utbildning?

- ☐ Grundskola/Folkskola
☐ Gymnasieum/Realskola
☐ Yrkehögskola/Folkhögskola
☐ Högskola/Universitet
☐ Annan
☐

11. Har du körkort för personbil?

- ☐ Ja ☐ Nej

12. Har du tillgång till något av följande?

	Ja	Ja, ibland	Nej
a. Bil	☐	☐	☐
b. Cykel	☐	☐	☐
c. Moped	☐	☐	☐
d. Motorcykel	☐	☐	☐
e. Busskort	☐	☐	☐
f. Färdtjänstlegitimation	☐	☐	☐

13. Tillhandahåller din arbetsplats/skola parkeringsmöjligheter för bil?

- ☐ Ja, mot avgift
☐ Ja, gratis
☐ Nej

Resedagbok

Du hittar din mätdag i det medföljande brevet. Dagen pågår från kl 04:00 på morgonen till kl 03:59 på natten.

Har du gjort några förflyttningar under mätdagen?

- ☐ Ja
- ☐ Nej, jag var hemma hela dagen

Om du inte gjort några förflyttningar, vad var orsaken?

- ☐ Jag hade inga speciella ärenden
- ☐ Sjukdom
- ☐ Vård av sjukt barn
- ☐ Funktionshinder

Annan orsak, nämligen:

På nästa sida finns ett exempel på hur du fyller i resedagboken med förklarande text. På sidan därefter börjar du fylla i resedagboken. Den sidan består av sammanlagt 2 områden, och du ska fylla i ett område för varje förflyttning du gör under mätdagen, dvs den dag som står angiven i följebrevet. Med förflyttning menas att du tagit dig från en plats till en annan för att göra ett ärende vid målet. Gör du exempelvis fem förflyttningar fyller du alltså i fem kolumner.

Du behöver inte ta upp förflyttningar som du gjort i yrkesmässig trafik, t ex om du kört buss eller taxi. Motionsrundor eller promenader för att t ex rasta hunden ska du inte redovisa.

Resedagbok exempel

Instruktioner

I de kommande frågorna ska du svara utifrån de resor du gjorde den dag som framgår i det medföljande brevet.

Med en resa menas en förflyttning där du haft ett eller flera ärenden, t.ex.:

- När du tar dig till jobbet utan att göra något längs vägen, så gör du en förflyttning där ärendet är till arbetsplatsen. Du fyller då i detta som en resa, t.ex. Resa nr 1.
- När du på är väg till jobbet och lämnar ett barn på dagis och sedan fortsätter, så gör du två förflyttningar. Fyll i Resa nr 1 för resan mellan hemmet och dagis, och Resa nr 2 för resan mellan dagis och arbetsplatsen.
- När du går till mataffären och sedan går hem igen gör du också två förflyttningar. En till affären och en från affären till din bostad.

Undantag

Om promenaden i sig är själva ärendet ska denna förflyttningen inte noteras. Samma gäller för dig som i din yrkesutövning förflyttar dig som t.ex. brevbärare eller busschaufför, dessa förflyttningar noteras inte heller. Däremot vill vi ha dina förflyttningar till och från arbetet och före och efter avslutat arbete.

Resa nummer 1

1. Var startade resan? ☐ Egen bostad ☒ Annan plats, fyll i adress nedan Notviksvägen 87 Gata (eller känd plats) Nummer Notviken Luleå Ort / stadsdel Kommun	4. Var avslutades resan? ☐ Egen bostad ☐ Egna arbetsplatsen, skola eller praktikplats, fyll i adress nedan ☐ Fritidsbostad, eller annan tillfällig övernattningsplats, fyll i adress nedan ☒ Annan plats, fyll i adress nedan Sporthallen Gata (eller känd plats) Nummer Centrum Luleå Ort / stadsdel Kommun	7. Ange färdstätt i den ordning de användes <table><thead><tr><th></th><th>1:a</th><th>2:a</th><th>3:e</th><th>4:e</th></tr></thead><tbody><tr><td>Bil som förare</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td></tr><tr><td>Bil som passagerare</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td></tr><tr><td>Buss</td><td>☐</td><td>☒</td><td>☐</td><td>☐</td></tr><tr><td>Cykel</td><td>☒</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td></tr><tr><td>Moped</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td></tr><tr><td>MC</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td></tr><tr><td>Till fots</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☒</td><td>☐</td></tr><tr><td>Taxi (ej färdtjänst)</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td></tr><tr><td>Färdtjänst</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td></tr><tr><td>Annat, nämn igen</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td></tr></tbody></table>		1:a	2:a	3:e	4:e	Bil som förare	☐	☐	☐	☐	Bil som passagerare	☐	☐	☐	☐	Buss	☐	☒	☐	☐	Cykel	☒	☐	☐	☐	Moped	☐	☐	☐	☐	MC	☐	☐	☐	☐	Till fots	☐	☐	☒	☐	Taxi (ej färdtjänst)	☐	☐	☐	☐	Färdtjänst	☐	☐	☐	☐	Annat, nämn igen	☐	☐	☐	☐
	1:a	2:a	3:e	4:e																																																					
Bil som förare	☐	☐	☐	☐																																																					
Bil som passagerare	☐	☐	☐	☐																																																					
Buss	☐	☒	☐	☐																																																					
Cykel	☒	☐	☐	☐																																																					
Moped	☐	☐	☐	☐																																																					
MC	☐	☐	☐	☐																																																					
Till fots	☐	☐	☒	☐																																																					
Taxi (ej färdtjänst)	☐	☐	☐	☐																																																					
Färdtjänst	☐	☐	☐	☐																																																					
Annat, nämn igen	☐	☐	☐	☐																																																					
2. Vilken tid startade du? Klockan 08,10	5. Vilken tid kom du fram? Klockan 08,30																																																								
3. Vilket var ditt ärende? ☐ Ta mig till den egna arbetsplatsen ☐ Resa/ärende i tjänsten ☐ Till skola/utbildning ☐ Till den egna bostaden ☐ Hämta/lämna barn ☐ Inköp av livsmedel ☐ Annat inköp ☐ Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård ☐ Besöka post/bank/myndighet ☒ Till motion/friluftsliv ☐ Till föreningsliv t.ex. idrott ☐ Nöje (t.ex. bio, dans, restaurang) ☐ Besöka släkt och vänner ☐ Annat	6. Ungefär hur lång var resan? 3 kilometer																																																								
8. Gjorde du fler resor under dagen? ☐ Nej ☒ Ja, fortsätta till resa nummer 2																																																									

Till mät dagen räknas alla resor som gjorts mellan kl. 04.00 på morgonen och 03.59 nästa dag.

Ange hela avståndet mellan starten för resan och målet.

Fyll i de olika färdstätt som du använt vid resan, i den ordning de användes.

Om du går till hållplatsen för att ta bussen till arbetet kryssar du i till fots som 1:a färdstätt och buss som 2:a färdstätt. Om du gick från bussen till arbetsplatsen kryssar du även i till fots som 3:e färdstätt.

Resa nummer 1

1. Var startade resan?

- ☐ Egen bostad
☐ Annan plats, fyll i adress nedan

--	--

Gata (eller känd plats) Nummer

--	--

Ort / stadsdel Kommun

2. Vilken tid startade du?

Klockan ,

3. Vilket var ditt ärende?

- ☐ Ta mig till egna arbetsplatsen
☐ Resa/ärende i tjänsten
☐ Till skola/utbildning
☐ Till den egna bostaden
☐ Hämta/lämna barn
☐ Inköp av livsmedel
☐ Annat inköp
☐ Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård
☐ Besöka post/bank/myndighet
☐ Till motion/friluftsliv
☐ Till föreningsliv t.ex. idrott
☐ Nöje (t.ex. bio, dans, restaurang)
☐ Besöka släkt och vänner
☐ Annat

4. Var avslutades resan?

- ☐ Egen bostad
☐ Egna arbetsplatsen, skola eller praktikplats, fyll i adress nedan
☐ Fritidsbostad, eller annan tillfällig övernattningsplats, fyll i adress nedan
☐ Annan plats, fyll i adress nedan

--	--

Gata (eller känd plats) Nummer

--	--

Ort / stadsdel Kommun

5. Vilken tid kom du fram?

Klockan ,

6. Ungefär hur lång var resan?

kilometer

7. Ange färdssätt i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Bil som förare	☐	☐	☐	☐
Bil som passagerare	☐	☐	☐	☐
Buss	☐	☐	☐	☐
Cykel	☐	☐	☐	☐
Moped	☐	☐	☐	☐
MC	☐	☐	☐	☐
Till fots	☐	☐	☐	☐
Taxi (ej färdtjänst)	☐	☐	☐	☐
Färdtjänst	☐	☐	☐	☐
Annat, nämligen	☐	☐	☐	☐

--

8. Gjorde du fler resor under dagen?

- ☐ Nej ☐ Ja, fortsätta till resa nummer 2

Resa nummer 2

1. Var startade resan?

Resan börjar där föregående resa avslutades.

2. Vilken tid startade du?

Klockan ,

3. Vilket var ditt ärende?

- ☐ Ta mig till egna arbetsplatsen
☐ Resa/ärende i tjänsten
☐ Till skola/utbildning
☐ Till den egna bostaden
☐ Hämta/lämna barn
☐ Inköp av livsmedel
☐ Annat inköp
☐ Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård
☐ Besöka post/bank/myndighet
☐ Till motion/friluftsliv
☐ Till föreningsliv t.ex. idrott
☐ Nöje (t.ex. bio, dans, restaurang)
☐ Besöka släkt och vänner
☐ Annat

4. Var avslutades resan?

- ☐ Egen bostad
☐ Egna arbetsplatsen, skola eller praktikplats, fyll i adress nedan
☐ Fritidsbostad, eller annan tillfällig övernattningsplats, fyll i adress nedan
☐ Annan plats, fyll i adress nedan

--	--

Gata (eller känd plats) Nummer

--	--

Ort / stadsdel Kommun

5. Vilken tid kom du fram?

Klockan ,

6. Ungefär hur lång var resan?

kilometer

7. Ange färdssätt i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Bil som förare	☐	☐	☐	☐
Bil som passagerare	☐	☐	☐	☐
Buss	☐	☐	☐	☐
Cykel	☐	☐	☐	☐
Moped	☐	☐	☐	☐
MC	☐	☐	☐	☐
Till fots	☐	☐	☐	☐
Taxi (ej färdtjänst)	☐	☐	☐	☐
Färdtjänst	☐	☐	☐	☐
Annat, nämligen	☐	☐	☐	☐

--

8. Gjorde du fler resor under dagen?

- ☐ Nej ☐ Ja, fortsätta till resa nummer 3

+ Resa nummer 3

1. Var startade resan?

Resan börjar där föregående resa avslutades.

2. Vilken tid startade du?

Klockan ,

3. Vilket var ditt ärende?

- ☐ Ta mig till egna arbetsplatsen
- ☐ Resa/ärende i tjänsten
- ☐ Till skola/utbildning
- ☐ Till den egna bostaden
- ☐ Hämta/lämna barn
- ☐ Inköp av livsmedel
- ☐ Annat inköp
- ☐ Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård
- ☐ Besöka post/bank/myndighet
- ☐ Till motion/friluftsliv
- ☐ Till föreningsliv t.ex. idrott
- ☐ Nöje (t.ex. bio, dans, restaurang)
- ☐ Besöka släkt och vänner
- ☐ Annat

4. Var avslutades resan?

- ☐ Egen bostad
- ☐ Egna arbetsplatsen, skola eller praktikplats, fyll i adress nedan
- ☐ Fritidsbostad, eller annan tillfällig övernattningsplats, fyll i adress nedan
- ☐ Annan plats, fyll i adress nedan

Gata (eller känd plats) Nummer

Ort / stadsdel Kommun

5. Vilken tid kom du fram?

Klockan ,

6. Ungefär hur lång var resan?

kilometer

7. Ange färdstätt i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Bil som förare	☐	☐	☐	☐
Bil som passagerare	☐	☐	☐	☐
Buss	☐	☐	☐	☐
Cykel	☐	☐	☐	☐
Moped	☐	☐	☐	☐
MC	☐	☐	☐	☐
Till fots	☐	☐	☐	☐
Taxi (ej färdtjänst)	☐	☐	☐	☐
Färdtjänst	☐	☐	☐	☐
Annat, nämligen	☐	☐	☐	☐

8. Gjorde du fler resor under dagen?

☐ Nej ☐ Ja, fortsätta till resa nummer 4

Resa nummer 4

1. Var startade resan?

Resan börjar där föregående resa avslutades.

2. Vilken tid startade du?

Klockan ,

3. Vilket var ditt ärende?

- ☐ Ta mig till egna arbetsplatsen
- ☐ Resa/ärende i tjänsten
- ☐ Till skola/utbildning
- ☐ Till den egna bostaden
- ☐ Hämta/lämna barn
- ☐ Inköp av livsmedel
- ☐ Annat inköp
- ☐ Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård
- ☐ Besöka post/bank/myndighet
- ☐ Till motion/friluftsliv
- ☐ Till föreningsliv t.ex. idrott
- ☐ Nöje (t.ex. bio, dans, restaurang)
- ☐ Besöka släkt och vänner
- ☐ Annat

4. Var avslutades resan?

- ☐ Egen bostad
- ☐ Egna arbetsplatsen, skola eller praktikplats, fyll i adress nedan
- ☐ Fritidsbostad, eller annan tillfällig övernattningsplats, fyll i adress nedan
- ☐ Annan plats, fyll i adress nedan

Gata (eller känd plats) Nummer

Ort / stadsdel Kommun

5. Vilken tid kom du fram?

Klockan ,

6. Ungefär hur lång var resan?

kilometer

7. Ange färdstätt i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Bil som förare	☐	☐	☐	☐
Bil som passagerare	☐	☐	☐	☐
Buss	☐	☐	☐	☐
Cykel	☐	☐	☐	☐
Moped	☐	☐	☐	☐
MC	☐	☐	☐	☐
Till fots	☐	☐	☐	☐
Taxi (ej färdtjänst)	☐	☐	☐	☐
Färdtjänst	☐	☐	☐	☐
Annat, nämligen	☐	☐	☐	☐

8. Gjorde du fler resor under dagen?

☐ Nej ☐ Ja, fortsätta till resa nummer 5

Resa nummer 5

1. Var startade resan?

Resan börjar där föregående resa avslutades.

2. Vilken tid startade du?

Klockan ,

3. Vilket var ditt ärende?

- ☐ Ta mig till egna arbetsplatsen
☐ Resa/ärende i tjänsten
☐ Till skola/utbildning
☐ Till den egna bostaden
☐ Hämta/lämna barn
☐ Inköp av livsmedel
☐ Annat inköp
☐ Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård
☐ Besöka post/bank/myndighet
☐ Till motion/friluftsliv
☐ Till föreningsliv t.ex. idrott
☐ Nöje (t.ex. bio, dans, restaurang)
☐ Besöka släkt och vänner
☐ Annat

4. Var avslutades resan?

- ☐ Egen bostad
☐ Egna arbetsplatsen, skola eller praktikplats, fyll i adress nedan
☐ Fritidsbostad, eller annan tillfällig övernattningsplats, fyll i adress nedan
☐ Annan plats, fyll i adress nedan

Gata (eller känd plats) Nummer

Ort / stadsdel Kommun

5. Vilken tid kom du fram?

Klockan ,

6. Ungefär hur lång var resan?

kilometer

7. Ange färdstätt i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Bil som förare	☐	☐	☐	☐
Bil som passagerare	☐	☐	☐	☐
Buss	☐	☐	☐	☐
Cykel	☐	☐	☐	☐
Moped	☐	☐	☐	☐
MC	☐	☐	☐	☐
Till fots	☐	☐	☐	☐
Taxi (ej färdtjänst)	☐	☐	☐	☐
Färdtjänst	☐	☐	☐	☐
Annat, nämligen	☐	☐	☐	☐

8. Gjorde du fler resor under dagen?

☐ Nej ☐ Ja, fortsätta till resa nummer 6

Resa nummer 6

1. Var startade resan?

Resan börjar där föregående resa avslutades.

2. Vilken tid startade du?

Klockan ,

3. Vilket var ditt ärende?

- ☐ Ta mig till egna arbetsplatsen
☐ Resa/ärende i tjänsten
☐ Till skola/utbildning
☐ Till den egna bostaden
☐ Hämta/lämna barn
☐ Inköp av livsmedel
☐ Annat inköp
☐ Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård
☐ Besöka post/bank/myndighet
☐ Till motion/friluftsliv
☐ Till föreningsliv t.ex. idrott
☐ Nöje (t.ex. bio, dans, restaurang)
☐ Besöka släkt och vänner
☐ Annat

4. Var avslutades resan?

- ☐ Egen bostad
☐ Egna arbetsplatsen, skola eller praktikplats, fyll i adress nedan
☐ Fritidsbostad, eller annan tillfällig övernattningsplats, fyll i adress nedan
☐ Annan plats, fyll i adress nedan

Gata (eller känd plats) Nummer

Ort / stadsdel Kommun

5. Vilken tid kom du fram?

Klockan ,

6. Ungefär hur lång var resan?

kilometer

7. Ange färdstätt i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Bil som förare	☐	☐	☐	☐
Bil som passagerare	☐	☐	☐	☐
Buss	☐	☐	☐	☐
Cykel	☐	☐	☐	☐
Moped	☐	☐	☐	☐
MC	☐	☐	☐	☐
Till fots	☐	☐	☐	☐
Taxi (ej färdtjänst)	☐	☐	☐	☐
Färdtjänst	☐	☐	☐	☐
Annat, nämligen	☐	☐	☐	☐

8. Gjorde du fler resor under dagen?

☐ Nej ☐ Ja, fortsätta till resa nummer 7

Resa nummer 7

1. Var startade resan?

Resan börjar där föregående resa avslutades.

2. Vilken tid startade du?

Klockan ,

3. Vilket var ditt ärende?

- ☐ Ta mig till egna arbetsplatsen
- ☐ Resa/ärende i tjänsten
- ☐ Till skola/utbildning
- ☐ Till den egna bostaden
- ☐ Hämta/lämna barn
- ☐ Inköp av livsmedel
- ☐ Annat inköp
- ☐ Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård
- ☐ Besöka post/bank/myndighet
- ☐ Till motion/friluftsliv
- ☐ Till föreningsliv t.ex. idrott
- ☐ Nöje (t.ex. bio, dans, restaurang)
- ☐ Besöka släkt och vänner
- ☐ Annat

4. Var avslutades resan?

- ☐ Egen bostad
- ☐ Egna arbetsplatsen, skola eller praktikplats, fyll i adress nedan
- ☐ Fritidsbostad, eller annan tillfällig övernattningsplats, fyll i adress nedan
- ☐ Annan plats, fyll i adress nedan

Gata (eller känd plats) Nummer

Ort / stadsdel Kommun

5. Vilken tid kom du fram?

Klockan ,

6. Ungefär hur lång var resan?

kilometer

7. Ange färdssätt i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Bil som förare	☐	☐	☐	☐
Bil som passagerare	☐	☐	☐	☐
Buss	☐	☐	☐	☐
Cykel	☐	☐	☐	☐
Moped	☐	☐	☐	☐
MC	☐	☐	☐	☐
Till fots	☐	☐	☐	☐
Taxi (ej färdtjänst)	☐	☐	☐	☐
Färdtjänst	☐	☐	☐	☐
Annat, nämligen	☐	☐	☐	☐

8. Gjorde du fler resor under dagen?

☐ Nej ☐ Ja, fortsätta till resa nummer 8

Resa nummer 8

1. Var startade resan?

Resan börjar där föregående resa avslutades.

2. Vilken tid startade du?

Klockan ,

3. Vilket var ditt ärende?

- ☐ Ta mig till egna arbetsplatsen
- ☐ Resa/ärende i tjänsten
- ☐ Till skola/utbildning
- ☐ Till den egna bostaden
- ☐ Hämta/lämna barn
- ☐ Inköp av livsmedel
- ☐ Annat inköp
- ☐ Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård
- ☐ Besöka post/bank/myndighet
- ☐ Till motion/friluftsliv
- ☐ Till föreningsliv t.ex. idrott
- ☐ Nöje (t.ex. bio, dans, restaurang)
- ☐ Besöka släkt och vänner
- ☐ Annat

4. Var avslutades resan?

- ☐ Egen bostad
- ☐ Egna arbetsplatsen, skola eller praktikplats, fyll i adress nedan
- ☐ Fritidsbostad, eller annan tillfällig övernattningsplats, fyll i adress nedan
- ☐ Annan plats, fyll i adress nedan

Gata (eller känd plats) Nummer

Ort / stadsdel Kommun

5. Vilken tid kom du fram?

Klockan ,

6. Ungefär hur lång var resan?

kilometer

7. Ange färdssätt i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Bil som förare	☐	☐	☐	☐
Bil som passagerare	☐	☐	☐	☐
Buss	☐	☐	☐	☐
Cykel	☐	☐	☐	☐
Moped	☐	☐	☐	☐
MC	☐	☐	☐	☐
Till fots	☐	☐	☐	☐
Taxi (ej färdtjänst)	☐	☐	☐	☐
Färdtjänst	☐	☐	☐	☐
Annat, nämligen	☐	☐	☐	☐

8. Gjorde du fler resor under dagen?

☐ Nej ☐ Ja, fyll i på lösblad och skicka med.

14. Har du några övriga synpunkter eller förslag? Vänligen lämna dem nedan.

Tack för din medverkan!

Bilaga 2: Följebrev, första utskick



Hur reser du?

Information på flera språk / Information in other languages.

If you would like to participate in this survey in English please visit www.enkatfabriken.se/lulea

Jos haluat vastata kyselyyn suomeksi, siirry osoitteeseen www.enkatfabriken.se/lulea

Hej!

Vi behöver din hjälp för att kunna utveckla och planera trafiken i Luleå kommun. Du är en av 4 700 personer som har blivit utvalda att delta i en undersökning kring hur invånarna reser. Brukar du promenera, ta bilen, tåget eller bussen? Vad tycker du om trafikmiljön i Luleå? Berätta för oss om dina resvanor så vi kan planera trafiken och förenkla resandet för dig som medborgare.

Du kan hjälpa oss med planeringen genom att fylla i enkäten och resedagboken som vi har skickat till dig. För att få en så representativ bild som möjligt över resorna i kommunen är det viktigt att just du medverkar. Du besvarar enkäten anonymt och alla svar behandlas konfidentiellt.

Vi ber dig att svara hur du reste <<VECKODAG OCH DATUM I FETSTIL>>

Varmt tack på förhand för din medverkan!

Vänliga hälsningar

Yvonne Stilmache

Kommunstyrelsens ordförande
Luleå kommun

Så svarar du

Svara på frågorna i enkäten och fyll i resedagboken. Posta sen ditt svar så snart som möjligt, använd det portofria svarskuvertet. Instruktioner för att fylla i resedagboken finns i pappersenkäten. Du kan också svara på enkäten och fylla i resedagboken via webben på www.enkatfabriken.se/lulea. Ange koden <<KOD>> för att delta.

Enkäten samlas in av Enkätfabriken som också bearbetar statistiken. I resultatet går det inte att se hur någon enskild person svarat. Enkäten är märkt med ett nummer så att inkomna svar kan prickas av och inga onödiga påminnelser skickas.

Resvaneundersökningen genomförs av Koucky & Partners tillsammans med Enkätfabriken. Kontakta Enkätfabriken om du har några frågor om undersökningen:
020-12 10 28 • support@enkatfabriken.se



LULEÅ KOMMUN



Bilaga 3: Följebrev, påminnelseutskick

Påminnelse!



Information på flera språk / Information in other languages.

If you would like to participate in this survey in English please visit www.enkatfabriken.se/lulea

Jos haluat vastata kyselyyn suomeksi, siirry osoitteeseen www.enkatfabriken.se/lulea

Hej!

För en tid sedan fick du en enkät skickad till dig eftersom att du har blivit utvald att delta i Luleås resvaneundersökning. Ditt deltagande är mycket viktigt för undersökningens genomförande. Därför hoppas vi att du ger oss lite av din tid och besvarar enkäten och skickar tillbaka den till oss. Om du redan besvarat enkäten och returnerat den ber vi dig bortse från denna påminnelse.

Undersökningen görs för att kunna planera trafiken och förenkla resandet för våra invånare. För att få en så representativ bild som möjligt över resorna är det viktigt att just du medverkar. Du besvarar enkäten anonymt och alla svar behandlas konfidentiellt.

Vi ber dig att svara hur du reste <<VECKODAG OCH DATUM I FETSTIL>>

Vi tackar på förhand för din medverkan!

Vänliga hälsningar

Yvonne Stilma

Kommunstyrelsens ordförande
Luleå kommun



Så svarar du

Svara på frågorna i enkäten och fyll i resedagboken. Posta sen ditt svar så snart som möjligt, använd det portofria svarskuvertet. Instruktioner för att fylla i enkäten och resedagboken följer med brevet. Du kan också svara på enkäten och fylla i resedagboken via webben på www.enkatfabriken.se/lulea. Ange koden <<KOD>> för att delta.



Enkäten samlas in av Enkätfabriken som också bearbetar statistiken. I resultatet går det inte att se hur någon enskild person svarat. Enkäten är märkt med ett nummer så att inkomna svar kan prickas av och inga onödiga påminnelser skickas.

Resvaneundersökningen genomförs av Koucky & Partners tillsammans med Enkätfabriken. Kontakta Enkätfabriken om du har några frågor om undersökningen:
020-12 10 28 • support@enkatfabriken.se



LULEÅ KOMMUN





Koucky & Partners AB
Kastellgatan 1, 413 07 Göteborg
Telefon: 031 - 80 80 50
www.koucky.se



Enkätfabriken
Erik Dahlbergsgatan 11a, 411 26 Göteborg
Telefon: 031- 313 48 78
www.enkatfabriken.se