



LULEÅ KOMMUN

Resvanor i Luleå 2010



Dokumentinformation

Titel: Resvanor i Luleå 2010

Författare: Johan Lindau, Sweco Infrastructure

Kvalitetsansvarig: Helena Sjöstrand, Sweco Infrastructure

Handläggare: Kajsa Edlund, Marie Rörstad, Sweco Infrastructure

Beställare: Stadsbyggnadskontoret Luleå kommun

Kontaktpersoner: Lena Bengten, Stadsbyggnadskontoret Luleå kommun

Sweco Infrastructure, Södra Järnväggsgatan 37, 851 04 Sundsvall, 060-16 99 00

Förord

Sweco Infrastructure fick i september 2010 i uppdrag av stadsbyggnadskontoret i Luleå kommun att genomföra en kartläggning av hur de boende inom Luleå tätort och Sörbyarna samt Råneå reser. Denna rapport sammanfattar resultaten från den genomförda studien. Kartläggningen av resvanorna har genomförts som en enkätstudie. Enkäten skickades ut till 3502 boende i Luleå tätort samt Sörbyarna och Råneå under hösten 2010. Denna rapport har författats av fil mag Johan Lindau på Sweco Infrastructure. Arbetet har bedrivits i samverkan med Luleå kommun med Lena Bengten som kontaktperson.

Sweco Infrastructure
Sundsvall februari 2010

Foto på framsida: Susanne Lindholm

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	7
1 Bakgrund och syfte	11
2 Studien	11
2.1 Urval och geografisk indelning	12
2.2 Innehåll	13
2.3 Utskick	13
2.4 Svarsfrekvens	13
2.5 Analys	14
2.6 Viktning	14
2.7 Väldret	15
3 Befolkningen	16
3.1 Kön och ålder	16
3.2 Hushållens sammansättning	17
3.3 Sysselsättning	18
4 Tillgång till olika färdmedel	20
4.1 Körkort och tillgång till bil	20
4.2 Tillgång till busskort och färdtjänst	23
4.3 Tillgång till cykel	25
4.4 Tillgång till andra typer av färdmedel	25
4.5 Kunskap om busslinjer	25
5 Attityder – prioritering mellan olika färdmedel	28
6 Attityder till kommunens satsningar på bil-, buss- och gång/cykeltrafik	31
7 Antal resor	36
7.1 Totalt antal resor per dag	36
7.2 Antal resor med olika färdmedel	38
7.3 Antal resor med olika ärende	41
8 Hur ofta man reser	44
8.1 Till arbete och skola	44
8.2 Inköpsresor	44
9 Ärende	46

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

10	Färdmedel	49
10.1	Huvudsakligt färdmedel	49
10.2	Färdmedel olika veckodagar	51
10.3	Färdmedel vid olika ärenden	51
10.4	Färdmedel till arbete och skola	52
10.5	Färdmedel vid inköpsresor	58
11	Reslängd	63
12	Tidpunkt för resorna	66
13	Jämförelser med tidigare studier	68
13.1	Studien	68
13.2	Befolkningen	68
13.3	Tillgång till olika färdmedel	69
13.4	Attityder – prioritering olika färdmedel	70
13.5	Attityder – satsningar på biltrafik, busstrafik och för cyklister/fotgängare	70
13.6	Antal resor	71
13.7	Hur ofta man reser	71
13.8	Ärende	72
13.9	Färdmedel	72
13.10	Reslängd	76
13.11	Tidpunkt för resorna	76
	Bilaga 1 Viktning	77
	Bilaga 2 Enkät	78
	Bilaga 3 Huvudsakligt färdssätt	88

SAMMANFATTNING

Metod

Utredningen har genomförts som en enkätundersökning till cirka 3500 boende i Luleå tätort, Sörbyarna eller Råneå. 51 % har svarat på enkäten och i en resdagbok redogjort för sina resor en dag under hösten 2010 samt besvarat allmänna frågor om resvanor, kunskaper och attityder. Svaren har viktats med hänsyn till ålder, kön och område för att motsvara hela befolkningen i åldern 16-84 år inom de sju studerade områdena.

Befolkningen

De flesta hushåll består av två personer och en fjärdedel av personerna i hushållen är barn. Drygt hälften av dem som är 16-84 år förvärvsarbetar. Var sjunde studerar och cirka var fjärde är pensionär.

Tillgång till olika färdmedel

Av dem som är mellan 18-84 år har 88 % körkort. Drygt vart sjunde hushåll varken äger eller disponerar någon bil. Av dem som är 18 år eller äldre har nästan 58 % alltid tillgång till bil när de behöver en. Tre av fyra som har en fast arbetsplats har tillgång till parkering vid arbetsplatsen. Fyra av tio invånare har alltid tillgång till ett busskort och varannan invånare har aldrig tillgång till ett. Två tredjedelar av invånarna vet minst en busslinje som går mellan hemmet och Luleå centrum och nio av tio invånare har tillgång till cykel.

Attityder

En klar majoritet av invånarna anser att man bör prioritera busstrafik samt gång- och cykeltrafik framför biltrafik. Av dem som tagit ställning till frågan anger cirka nio av tio invånare att busstrafik respektive gång/cykeltrafik ska prioriteras framför biltrafik. Även de som oftast åker bil anser att busstrafik- och gång/cykeltrafik ska prioriteras framför biltrafik.

Invånarna anger att de är till viss grad nöjda med kommunens satsningar på bil och busstrafik men är mindre nöjda med satsningarna på gång/cykeltrafik. Både bilister, bussresenärer och cyklister ger emellertid lägst betyg åt kommunens satsning på cyklister och fotgängare och högst betyg åt hur viktigt det är att satsa på cyklister och fotgängare. Här finns det största gapet mellan de tillfrågades uppfattning om hur viktig satsningen är och hur man upplever satsningen. Näst störst gap finns mellan kommunens satsning på busstrafiken och hur viktig man anser den vara. Minst är gapet för satsningarna på biltrafiken som man också anser är minst viktig att satsa på.

Antal resor

Fyra av fem invånare har gjort minst en resa under mättdagen. I genomsnitt görs 2,8 resor per dag och bland dem som faktiskt rest görs 3,3 resor per dag. Uppgifterna om andel som rest och antal resor per person stämmer väl överens med uppgifter från resvaneundersökningar på andra platser i Sverige och i Sverige som helhet. Med drygt 52 000 invånare i de studerade åldersgrupperna och områdena innebär detta att de tillsammans genomför 146 000 resor per dag inom eller till/från kommunen.

Hur ofta man reser

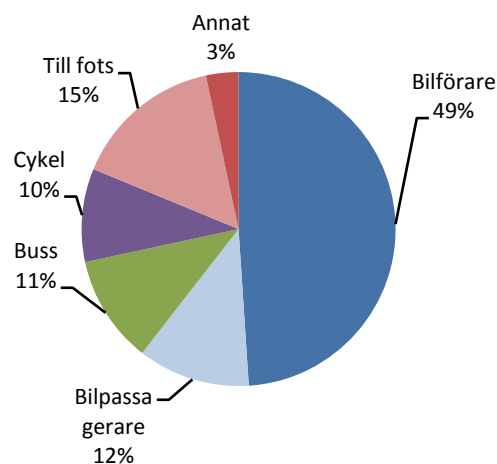
Sex av tio personer reser till arbete eller skola minst 5 dagar i veckan. Nästan hälften gör inköpsresor minst två gånger i veckan.

Ärende

Om man bortser från hemresor, som står för 40 % av resorna, är resor till arbete det vanligaste ärendet. Därefter är inköpsresor samt resor till släkt och vänner vanligast.

Färdmedel

Fördelningen på olika färdmedel är ungefär densamma som vid den tidigare resvaneundersökningen 2005. Vid drygt sex av tio resor åker man bil. En av sju resor görs till fots medan övriga resor fördelar sig relativt jämnt mellan färdmedlen buss och cykel. Drygt varannan invånare åker bil vid resor till arbete/skola och tre av fyra åker bil vid inköpsresor. Valet av färdmedel varierar dock mycket beroende på årstid och det är främst cyklisterna som väljer andra färdmedel under vinterhalvåret. Under sommaren cyklar 33 % vid resor till arbete/skola, men under vintern är det endast 8 % som gör det. Även för inköpsresorna minskar andelen som cyklar kraftigt under vintern; endast 3 % cyklar då jämfört med 14 % under sommarhalvåret.



Reslängd

De resor som invånarna gör är i medel 10 km långa. Några få, mycket långa resor drar dock upp medelvärdet, hälften av alla resor är kortare än 4 kilometer. En fjärdedel av resorna är kortare än 2 kilometer. Valet av färdmedel är starkt beroende av hur långt man ska; vid resor kortare än 2 km går eller cyklar en majoritet medan bilen står för den största andelen av resor som är längre än så. Noteras bör dock att bilen står för en tredjedel av bilresorna som är kortare än 2 kilometer. För resor som är så korta som 2-4 km står bilen ändå för hela 60 % av resorna!

Tidpunkt för resorna

Resandet under vardagar varierar mellan 130 000 resor och 150 000 resor per dygn. Under helgen sjunker resandet till drygt 120 000 resor under lördagar och 100 000 resor under söndagar. De allra flesta resor påbörjas kl 15-18 och är då i huvudsak resor tillbaka till hemmet.

Skillnader mellan könen

Männen har körkort i betydligt högre grad än kvinnorna (92 % jämfört med 81 %) och en större andel av männen bor i hushåll som äger eller disponerar minst en bil (88 % jämfört med 82 %). Kvinnorna har i betydligt mindre utsträckning tillgång till bil när de behöver; 24% av kvinnorna mer sällan eller aldrig tillgång till bil jämfört med 14% för männen. En större andel av männen har också tillgång till parkering vid arbetsplatsen; drygt 80 % jämfört med knappt 63 % för kvinnorna. När det däremot gäller tillgång till busskort har kvinnorna en högre andel: sex av tio kvinnor har tillgång till busskort och fyra av tio män har det.

Valet av färdmedel skiljer mycket mellan män och kvinnor. Männen åker bil vid nästan sju av tio resor medan kvinnorna åker bil vid cirka sex av tio resor. Kvinnorna går till fots i dubbelt så stor utsträckning som männen och de åker buss och bil som passagerare betydligt oftare. Männens resor är betydligt längre än kvinnornas, i medeltal knappt 12 km medan kvinnornas endast är drygt 9 km. Medianvärdet (d v s det värde där hälften reser längre och hälften kortare) är 4,8 km för männen och 3,0 km för kvinnorna.

Skillnader mellan åldersklasserna

Den yngsta åldersgruppen 16-24 år, har körkort i betydligt mindre omfattning än äldre. Och har betydligt mer sällan tillgång till bil när dom behöver. De yngre har i stället tillgång till busskort i betydligt högre utsträckning. De känner också i betydligt högre omfattning till vilken busslinje som går från hemmet och till Luleå centrum. Detta hänger samman med att de yngre betydligt oftare åker buss än övriga åldersgrupper. Dessutom går och cyklar man något oftare men åker betydligt mindre utsträckning bil. Åldersklassen 25-44 år genomför flest förflyttningar per dag och gör något oftare arbets- och skolresor samt inköpsresor än övriga ålderskategorier. Personer över 64 år gör generellt sett betydligt färre resor än yngre medan 16-24-åringarna gör inköpsresor mer sällan än övriga.

Skillnader mellan områdena

Resande och attityder i framför allt Råneå, och i vissa fall Sörbyarna och Centrum, skiljer sig något från övriga områden. I Sörbyarna och Gammelstad är det betydligt större andel av befolkningen som bor i hushåll som äger eller disponerar bil och som har tillgång till bil vid behov. Boende i dessa områden reser i genomsnitt också betydligt längre än boende i andra områden.

I Råneå har man lägst andel med tillgång till busskort och i detta område tillsammans med Sörbyarna har man helt andra typer av busskort jämfört med övriga områden (Länstrafikkort istället för kort hos Luleå lokaltrafik). Tillsammans med Centrumområdet är kännedomen om vilka busslinjer som går mellan hemmet och Luleå centrum också sämst i Råneå och Sörbyarna. I Råneå och Hertsön har man lägst andel med tillgång till cykel. I Sörbyarna är det också betydligt större andel som åker bil till arbete/skola och vid inköpsresor är Sörbyarna och Råneå de områden där man använder mest bil. I Råneå är det betydligt större andel än i övriga områden som anser att man bör prioritera biltrafik framför gång/cykeltrafik.

Ärendefördelningen i Sörbyarna skiljer sig något från övriga områden. I Sörbyarna hämtar/lämnar man barn i större utsträckning än i de övriga områdena. Dessutom har man betydligt större andel resor till arbete, skola eller tjänsteresa. I det Centrumnära området samt Centrumområdet görs fler inköpsresor jämfört med de andra områdena. Dessa områden har också en större andel fritidsresor om man ser till både resor för nöje/besök hos släkt och vänner samt motion och föreningsaktiviteter.

Jämförelser med tidigare studier

Tillgång till färdmedel

Antalet bilar per hushåll har minskat från 1,2 år 2005 till 1,1 bilar per hushåll år 2010. Andelen hushåll som inte har bil ökat från 13% till 15% och även andelen hushåll med en bil har minskat från 58% 2005 till 52% 2010. För tillgång till busskort har fler alltid tillgång till busskort: 37% 2010 jämfört med 33% 2005.

Attityder

Stödet för prioritering av buss- och gång/cykeltrafik före biltrafik ökar. 52% av invånarna ville prioritera busstrafik före biltrafik 2005 jämfört med 64% 2010. 62% av invånarna ville prioritera gång/cykeltrafik före biltrafik 2005 jämfört med 68% 2010.

Invånarna är mer nöjda med satsningarna på biltrafik och kollektivtrafik 2010 jämfört med 2005 medan de är mer missnöjda med satsningarna på gång/cykeltrafik. Invånarna tycker att det är mer viktigt att satsa på alla trafikslagen 2010 än 2005 och då främst på buss- och gång/cykeltrafik. Gapet mellan nöjd och viktig har ökat för samtliga satsningar men främst för gång/cykeltrafik och därefter busstrafik.

Antal resor

Antalet resor per dag och invånare har ökat något från 2,7 år 2005 till 2,8 resor år 2010. Resultaten pekar på ett ökat resande i bil med start/målpunkt inom områdena Centrumområdet, Universitetsnära området och Gammelstad och ett minskat resande i bil inom Centrumnära området och Råneå. Resandet till och från arbete och skola inom centrumområdet har ökat från 40% 2005 till 51% 2010.

Huvudsakligt färdmedel

Om man jämför skillnaderna för det huvudsakliga färd sättet för 2005 och 2010 är skillnaderna inte stora. Resandet med buss och resor till fots ökar med 2% respektive 3% samtidigt som resandet med bil och cykel minskar med 3% vardera. År 2005 reste 59% av kvinnorna med bil jämfört med 2010 då 53% av kvinnorna reser med bil.

Andelen bussresor på vardagar har ökat från 8% 2005 till 12% 2010 medan det för bilresor har skett en minskning från 61% till 58%. Att andelen bussresor på vardagar har ökat motsvaras också av att

andelen resor med buss till arbete och skola har ökat från 9% 2005 till 13% 2010. För resor med bil till arbete och skola har andelen minskat från 64% 2005 till 60% 2010.

Reslängd

Medelreslängden och längden för bilresor 2010 har minskat jämfört med 2005. Medelreslängden har minskat från 12 kilometer 2005 till 10 kilometer 2010. Medianen för bilens reslängd var 2005; 6,0 km, och 2010; 5 km. Cykelresans reslängd ökar däremot från 1,6 km till 2,0 km.



Bild 1 Foto: Susanne Lindholm

1 Bakgrund och syfte

Resvanor hos boende i Luleå tätort kartlades första gången år 2000 med en enkät och resdagbok. Ytterligare en resvaneundersökning genomfördes 2005, då inkluderades även invånare utanför Luleå tätort. Resvaneundersökning 2005 bestod av både enkät med resdagbok och telefonintervjuer för att ta fram bilisters, bussåkares och cyklisters attityder.

Under perioden 1999-2009 har Luleå kommun bedrivit olika projekt för att öka andelen resor med cykel, till fots och med buss genom så kallade mjuka åtgärder. Syftet med dessa projekt var att minska andelen korta resor med bil och även att bilresorna ska bli mer energieffektiva.

Nu önskar man från kommunens sida följa upp dessa undersökningar med en ny för att se om resandet har förändrats. Sweco Infrastructure har därför i september/oktober 2010 på uppdrag av, och i samarbete med, Luleå kommun genomfört en ny resvanestudie. I resvaneundersökningen ingår förutom Luleå tätort även Sörbyarna och Råneå.

Syftet med undersökningen är att undersöka hur invånarna i Luleå tätort samt Sörbyarna och Råneå reser, vilken tillgång de har till olika färdmedel samt vilka attityder de har i förhållande till olika färdmedel och åtgärder.

2 Studien

I detta kapitel beskrivs upplägget av arbetet från urval bland befolkningen till analys av inkomna enkätsvar.

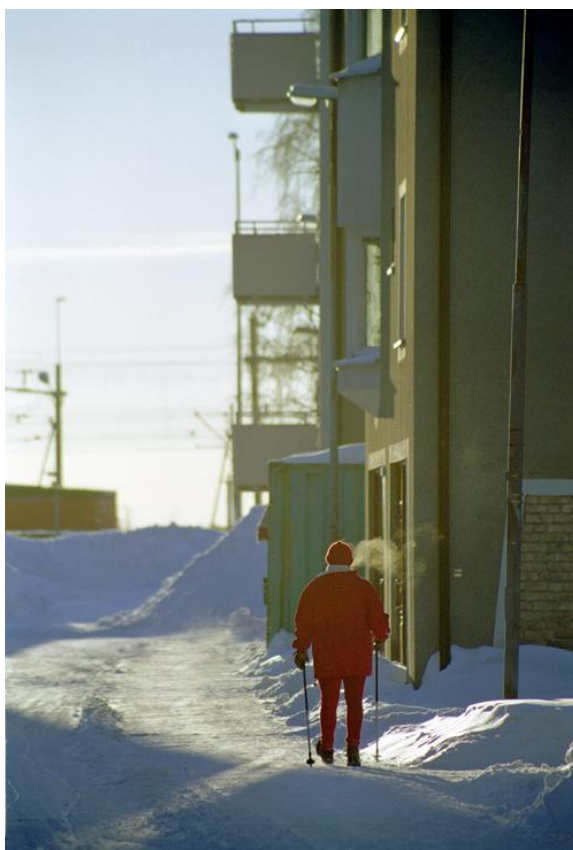


Bild 2 Foto: Susanne Lindholm

2.1 Urval och geografisk indelning

Undersökningen bland invånarna i Luleå tätort, Sörbyarna och Råneå har genomförts som en enkät som skickats hem med brev till 3 502 invånare. Utvalda personer var i åldern 16-84 år och urvalet är taget från folkbokföringsregistret och har gjorts av Luleå kommun. Urvalet gjordes slumpmässigt bland befolkningen i åldern 16-84 år i sju undersökningsområden inom kommunen. De sju undersökningsområdena visas nedan:

Centrumområdet (Centrum, Östermalm, Malmudden)

Centrumnära områden (Bergnäset, Mjölkudden, Bergviken, Lulsundet, Skurholmen, Kronan, Örnäset, Svartösten och Lövskatan)

Universitetsnära områden (Notviken, Porsön och Björkskatan)

Hertsön (Lerbäcken och Hertsön)

Gammelstad (Gammelstad och Södra Sunderbyn)

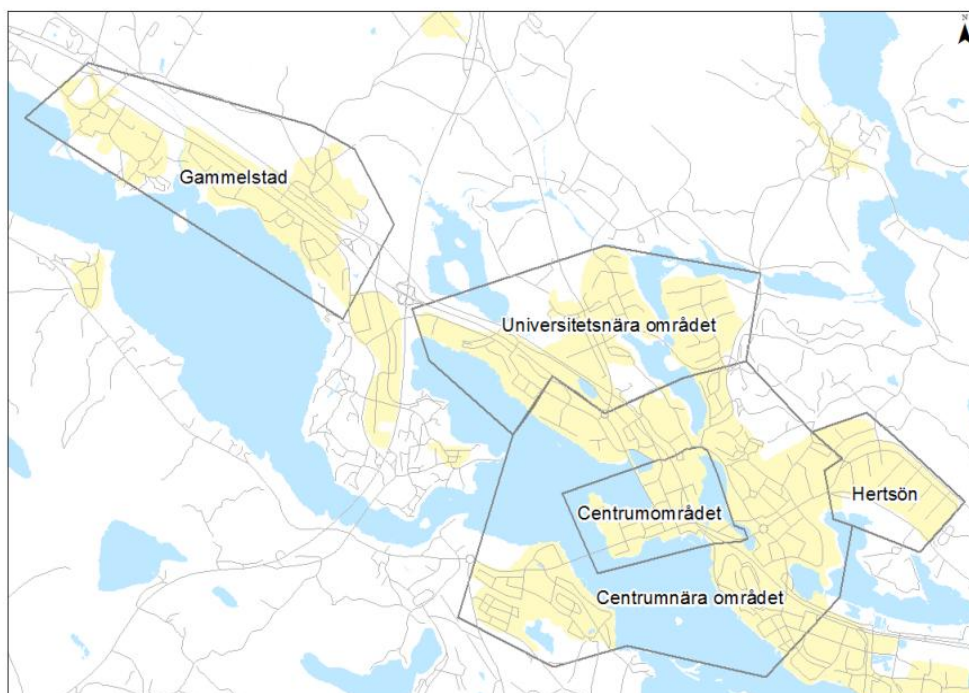
Sörbyarna (Måttsund, Antnäs, Alvik och Ersnäs)

Råneå

I figur 2.1 visas områdesindelningen i kommunen och i figur 2.2 en förstoring av områdesindelningen i Luleå tätort.



Figur 2.1 De sju områden som ingår i studien.



Figur 2.2 Områdesindelning i Luleå tätort.

Bland de utvalda personerna har mät dagar fördelats jämnt över de sju veckodagarna. 56 av de utvalda personerna gick inte att nå på angiven adress, eller hade flyttat. Ytterligare 45 personers anhöriga meddelade att de antingen flyttat eller var bortresta en längre tid. Av de 3 501 utvalda personerna var det alltså 3 400 som fick enkäten.

2.2 Innehåll

Enkäten innehåller detaljerade frågor om allt resande en specifik dag (mät dagen) och mer allmänna frågor om resvanor, kunskap och attityder samt bakgrundsfrågor om respondenten. Enkäten visas i bilaga 2.

Frågor och frågeformulär har tagits fram av Sweco Infrastructure AB i samråd med representanter från stadsbyggnadskontoret, tekniska förvaltningen och miljökontoret i Luleå kommun.

2.3 Utskick

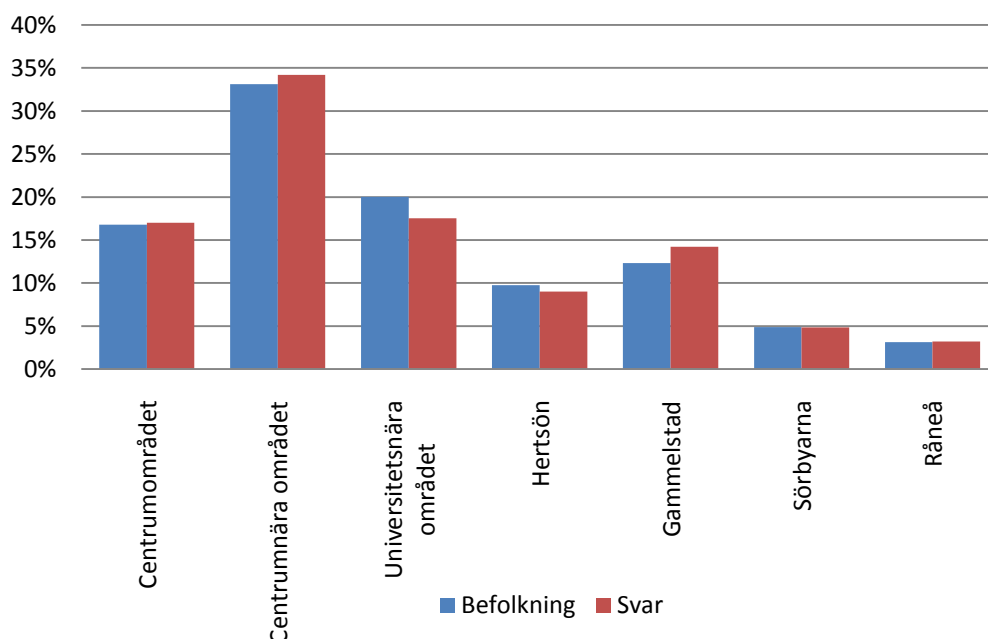
Respondenterna fick enkäten och följebrev med posten tre till fyra dagar innan sin mät dag. För att få en så hög svarsfrekvens som möjligt fick respondenterna dagen innan mät dagen ett vykort skickat till sig. Syftet var att uppmärksamma mät dagens början nästa morgon. Om inte respondenterna skickat in enkäten en vecka efter mät dagen fick de en ny enkät och följebrev med en ny mät dag skickat till sig. Vykort skickades även denna gång ut dagen innan den nya mät dagen. Följebrevet var i detta utskick formulerat som en påminnelse. Den nya mät dagen inföll exakt tre veckor efter den ursprungliga mät dagen och för respondenterna blev det därmed samma veckodag för mät dagen oavsett om man besvarat den första enkäten eller besvarade påminnelseenkäten.

Den ordinarie mät veckan var vecka 42, d v s 18 oktober – 24 oktober. Mät vecka för påminnelseenkät var vecka 45, d v s 8 november - 14 november.

2.4 Svarsfrekvens

Antalet besvarade enkäter som ingår i analysen uppgår till 1741 stycken, vilket medför en svarsfrekvens på 51 %.

I figur 2.3 visas hur stor andel av de 1741 enkäterna som har besvarats från respektive område. I samma figur visas också hur befolkningen (16-84 år) fördelar sig mellan områdena.



Figur 2.3 Andel av de totalt utskickade enkäterna som besvarats samt andel av befolkningen i de sju områden som ingår i studien. Andelarna är i förhållande till antalet svar respektive utifrån det totala antalet av befolkningen i respektive område därav kan andelen svar vara mer än andelen av befolkningen $N = 1740$ respektive 52 692.

Som framgår av figur 2.3 är det ungefär lika stor andel i samtliga områden som besvarat enkäten. De skillnader som dock förekommer tas hänsyn till genom viktning av svaren.

I jämförelse med andra resvaneundersökningar är svarsfrekvensen på 51% hög. I den regionala resvaneundersökningen (*Regional attityd- och resvaneundersökning*, Länsstyrelsen Västernorrland, rapport 2009:16) från 2009 där 13 kommuner ingick från Umeå till Hudiksvall var svarsfrekvensen 37% och för Umeå 39%.

Att svarsfrekvensen i denna undersökning är lägre än resvaneundersökningen gjord 2005, 65%, kan bero på en trend med lägre svarsfrekvens på enkäter framförallt i tätorter.

2.5 Analys

Databearbetning och analys av enkäterna har gjorts med det statistiska programpaketet SPSS. Samtliga svar har viktats utifrån ålder, kön och område.

I samband med varje diagram och tabell står det hur många som svarat på frågan, t ex $N = 1616$. Ibland redovisas flera frågor i samma diagram eller tabell, där det då kan stå $N = 1616-1723$. Detta betyder att antalen svar varierar mellan 1616 och 1723 stycken i de olika frågorna.

2.6 Viktning

Som framgår i beskrivningen av svarsfrekvensen är en del grupper i samhället underrepresenterade bland inkomna svar, exempelvis skiljer sig fördelningen mellan könen från hur det ser ut i verkligheten. För att kunna göra korrekta analyser har därför de inkomna svaren viktats med hjälp av s k viktningskoefficienter. Viktningskoefficienterna räknar även upp antalet svar så att de motsvarar den totala befolkningen i åldern 16-84 år.

För att ta fram viktningskoefficienter görs antagandet att de personer som skickat in sina resdagböcker är representativa avseende sina resmönster för den grupp de tillhör. Viktningen görs med avseende på tre variabler:

- Åldersklass
- Kön
- Undersökningsområde

Att just dessa variabler ligger till grund för viktningen beror främst på att de påverkar resandet i stor utsträckning, något som framgår tydligt i de resdagböcker som har kommit in. Män gör t ex i genomsnitt längre resor än kvinnor. Viktningskoefficienterna gör så att fördelningen mellan dessa variabler i svarsgruppen överensstämmer med hur fördelningen ser ut sett till den totala befolkningen.

De olika viktningskoefficienterna finns redovisade i bilaga 1. Vikterna varierar mellan cirka 11 och 121. Högst vikter har män i åldern 16-24 år i Centrumområdet samt Gammelstad eftersom antalet inkomna enkäter från dessa grupper är mycket få.

Alla siffror och analyser som redovisas i rapporten förutom de i kapitel 3 bygger på viktade värden om ingenting annat anges.

2.7 Vädret

Temperaturen utomhus (Luleå flygplats) var under den ordinarie mätveckan (vecka 42) i genomsnitt cirka 1,2 grader vilket var drygt 2 grader kallare än normalt för månaden. Det regnade 8,8 mm på tisdagen och 3,1 mm på onsdagen. Under den första mätveckan fanns inget snötäcke.

Temperaturen under påminnelseveckan (vecka 45) var också kallare än normalt. Temperaturen utomhus (Luleå flygplats) var under den ordinarie mätveckan i genomsnitt cirka – 7,8 grader vilket var drygt 4 grader kallare än normalt för månaden. Under påminnelseveckan fanns också ett snötäcke från 5 cm djup på måndagen till 16 centimeters djup på söndagen. Det snöade 9,4 mm på onsdagen och 1,9 mm på torsdagen.

Inga större avvikelser från den genomsnittliga vindhastigheten per månad har inträffat under mätveckorna

Sammanfattningsvis så har vädret under mätveckorna varit kallare och det har fallit mer nederbörd i form av snö än normalt och under den andra mätveckan fanns det ett snötäcke på upp till 16 cm. Det kallare vädret kan ha medfört en viss påverkan på antalet resor med cykel jämfört med normalt för perioden.

Cirka en femtedel av det totala antalet enkätsvar kom från den andra mätveckan. Skillnaden i vädret mellan mätveckorna bedöms inte påverka resultaten för resvaneundersökningen 2010 i någon större omfattning.

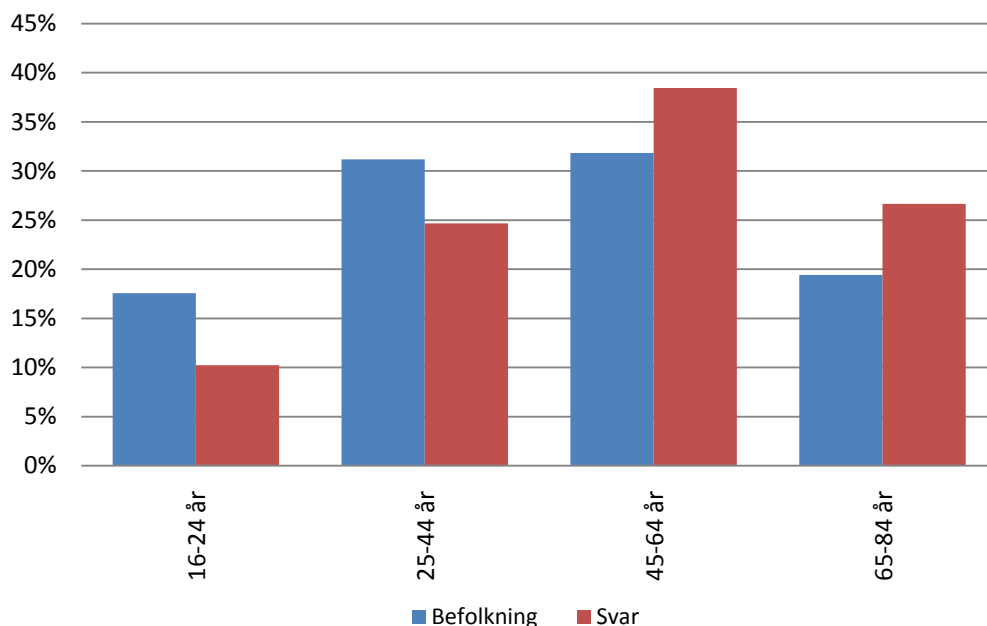
3 Befolkningen

De svarande har redovisat uppgifter om bl a ålder, kön, sysselsättning, bostadsort, innehav av körkort, bil, busskort och cykel.

3.1 Kön och ålder

Åldersfördelning

I de undersökta områdena bor totalt 52 692 personer som är 16-84 år. Åldersfördelningen bland invånarna i de studerade områdena respektive bland dem som besvarat enkäten redovisas i figur 3.1.



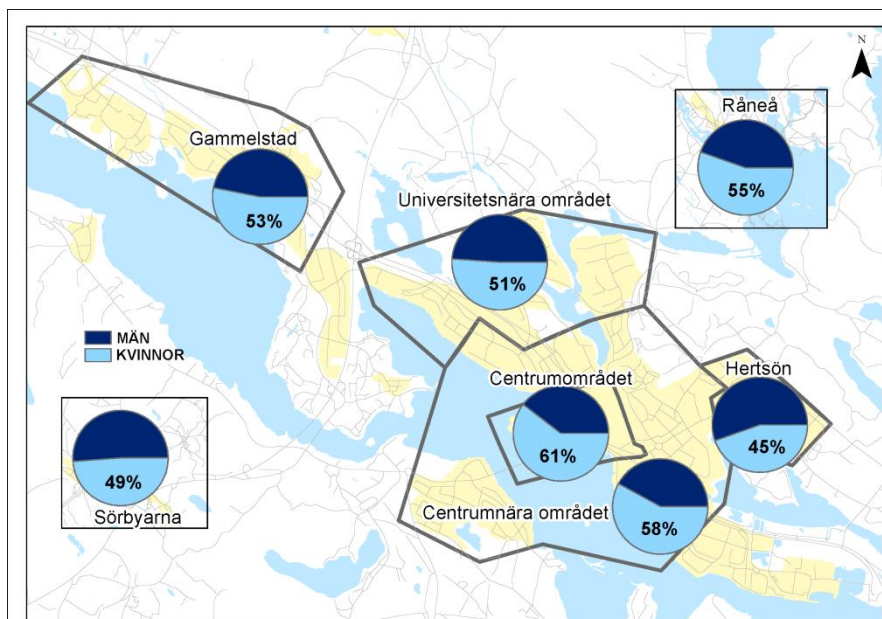
Figur 3.1 Fördelning över de olika åldersklasserna bland dem som besvarat enkäten (oviktat) och den totala befolkningen. Andelarna är i förhållande till antalet svar respektive utifrån det totala antalet av befolkningen i respektive område därav kan andelen svar vara mer än andelen av befolkningen. N = 1741 respektive 52692.

Som figuren visar är personer över 45 år något överrepresenterade i undersökningen och personer under 45 år underrepresenterade. Vid analyserna viktas, som tidigare redovisats, därför svaren utifrån ålder.

Könsfördelning

Könsfördelningen i de undersökta områdena är totalt sett 50 % män och 50 % kvinnor i åldrarna 16-84 år. Av dem som har besvarat enkäten är 55 % kvinnor och 45 % män. Vid analyserna viktas därför svaren som tidigare redovisats också utifrån kön.

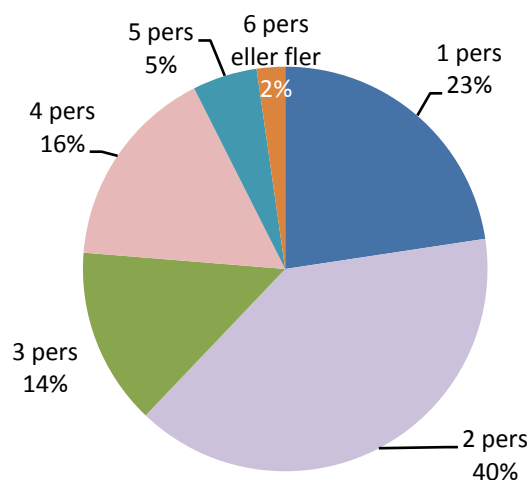
Vissa skillnader mellan de studerade områdena förekommer också. Bland dem som svarat på enkäten är andelen kvinnor större i fem av områdena och mindre i två områden. I figur 3.2 visas andelen män och kvinnor som besvarat enkäten i de sju studerade områdena.



Figur 3.2 Könsfördelning bland respondenterna i de sju områdena N = 76-774.

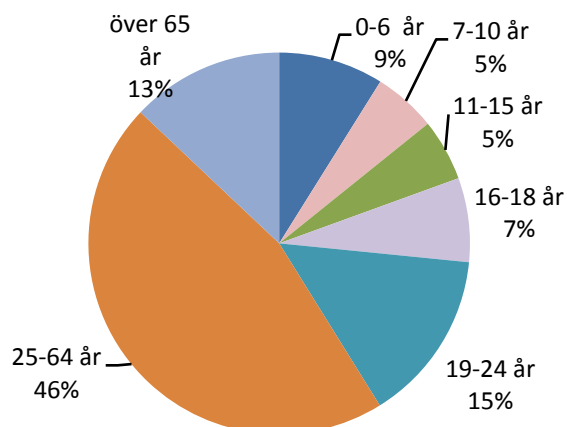
3.2 Hushållens sammansättning

De flesta hushållen består av två personer. Drygt vart femte hushåll består av endast en person och likaså består vart fjärde hushåll av minst fyra personer.



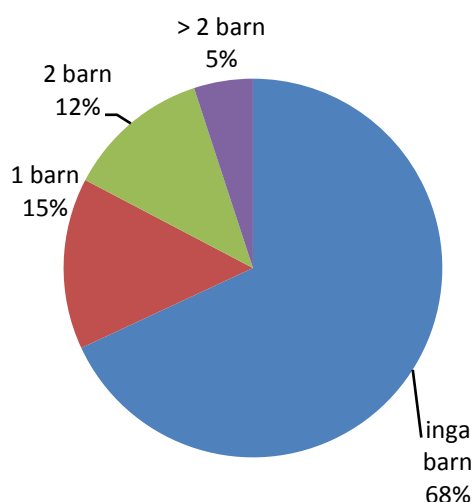
Figur 3.2 Hushållens sammansättning. N=1655

Befolkningen i hushållen i de studerade områdena består till drygt en fjärdedel av barn (0-18 år). Cirka en sjättedel tillhör åldersgruppen 19-24 år och drygt var tionde person är pensionär.



Figur 3.3 Åldersfördelning i hushållen. N=1655.

Knappt 30 % av invånarna i åldern 16-84 år lever i hushåll med barn under 16 år vilket visas i figur 3.4.

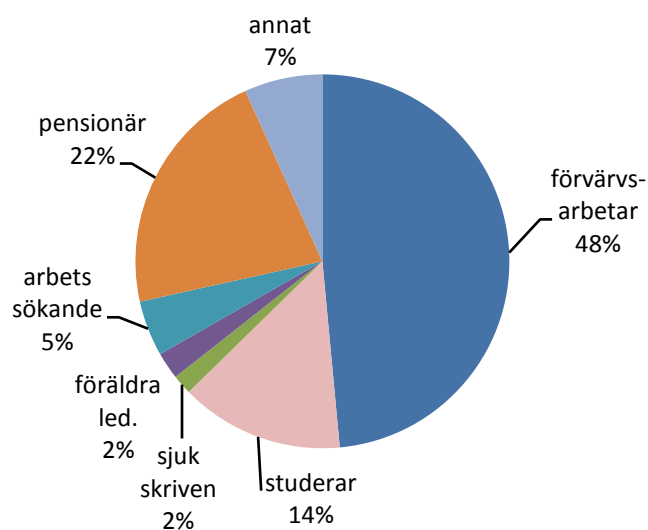


Figur 3.4 Antal barn per hushåll. N= 1655.

Andelen hushåll med barn varierar mycket mellan de studerade områdena. I Sörbyarna, Gammelstad och Hertsön har man fler barn än genomsnittet och runt 40 % av hushållen har barn under 16 år. I Universitetsnära området, Råneå och Centrumnära området är andelen cirka 30 %, det vill säga ungefär som genomsnittet. I Centrum är andelen hushåll med barn drygt 15 %, d v s lägre än genomsnittet.

3.3 Sysselsättning

Cirka hälften av de boende i de sju studerade områdena som är 16-84 år förvärvsarbetar. Var sjunde studerar och var femte är pensionär. Var tionde är antingen arbetslös, föräldraledig eller sjukskriven.



Figur 3.5 Huvudsaklig sysselsättning. N=1655.

Sysselsättningen varierar dock relativt mycket mellan de studerade områdena; andelen förvärvsarbetande är högst i områdena Sörbyarna, Centrumområdet och Gammelstad med knappt 50%. Andelen förvärvsarbetande är lägst i områdena Råneå samt Universitetsnära med drygt 40 %. Andelen pensionärer är högst i Centrum- och Råneåområdet samt lägst i det Universitetsnära området och området Hertsön. Studenter finns det av naturliga skäl flest av i det Universitetsnära området (33%) och därefter i områdena Gammelstad (13%) respektive Hertsön (11%).



Bild 3 Foto: Susanne Lindholm

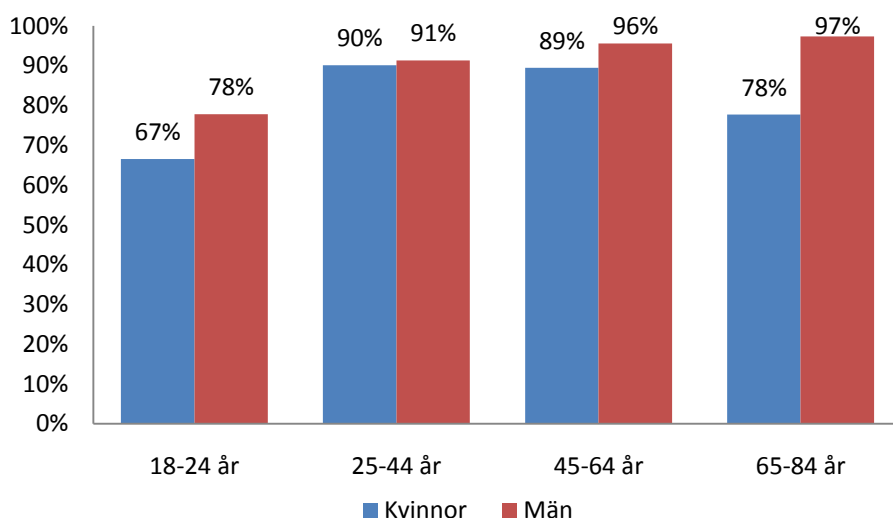
4 Tillgång till olika färdmedel

4.1 Körkort och tillgång till bil

Körkort

Merparten av de boende i de studerade områdena i Luleå tätort samt Sörbyarna och Råneå har såväl körkort som tillgång till bil. 88 % av dem som är mellan 18-84 år har körkort.

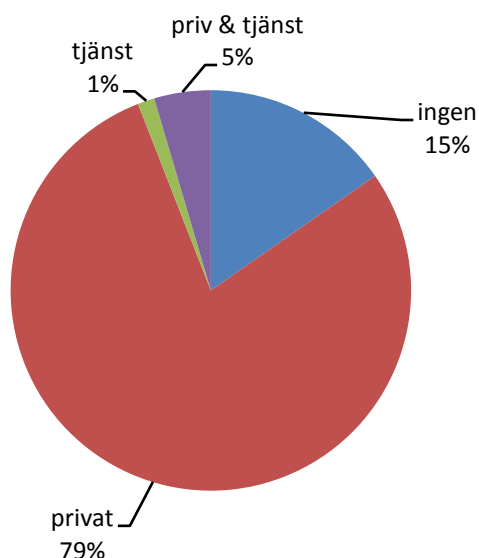
Männen har körkort i högre utsträckning än kvinnorna; 92% av männen och 81 % av kvinnorna har körkort. Körkortsinnehavet varierar också mellan olika åldersklasser, se figur 4.1. Högst andel med körkort, 93 %, finns i åldersklassen 45-64 år. Lägst är andelen i åldrarna 18-24 år där endast 73 % har körkort. Inga signifikanta skillnader finns för andelen körkort i de studerade områdena.



Figur 4.1 Andel kvinnor och män med körkort i olika åldersklasser. N kvinna=52-315 N man=54-291

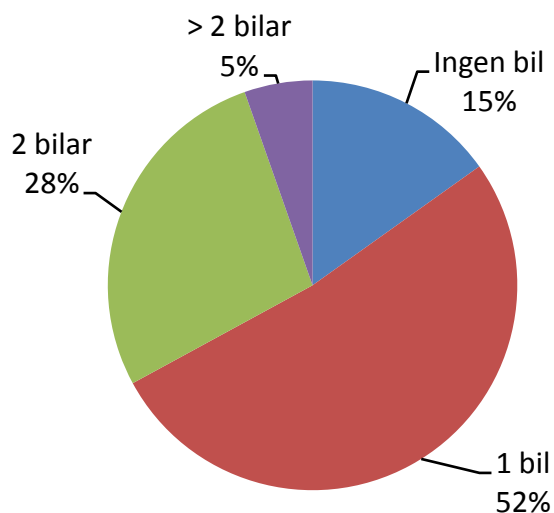
Hushållets bilinnehav

Av hushållen i de studerade områdena är det 15 % som varken äger eller disponerar personbil. Fyra av fem hushåll har tillgång till minst en privat bil och var tjugonde hushåll en tjänstebil. 6% av befolkningen har tjänstebil och av dessa innehar 80% också privat bil.



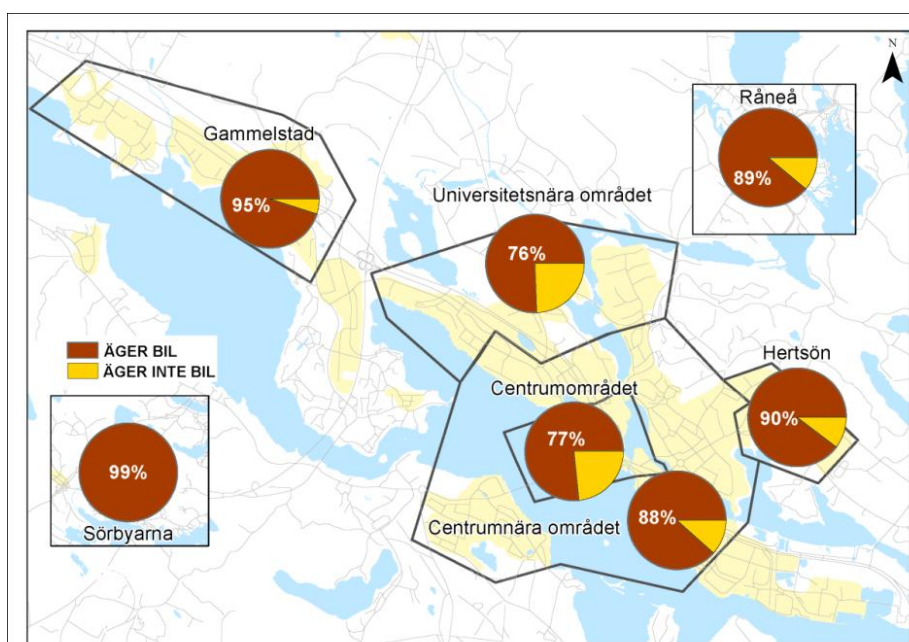
Figur 4.2 Hushållens innehav av privata bilar och tjänstebilar. N= 1736

Det genomsnittliga antalet bilar per hushåll är 1,1. Ser man på genomsnittligt antal bilar i de hushåll som har bil är antalet 1,4 bilar per hushåll.



Figur 4.3 Antal bilar i hushållet. N=1736

18 % av kvinnorna anger att de bor i hushåll som varken äger eller har tillgång till en bil. Motsvarande siffra för männen är 12 %. Andelen varierar också mellan område; i det Universitetsnära området är det nästan var fjärde person som anger att hushållet varken äger eller har tillgång till en bil. I Sörbyarna däremot är det nästan samtliga hushåll som antingen äger eller har tillgång till en bil.

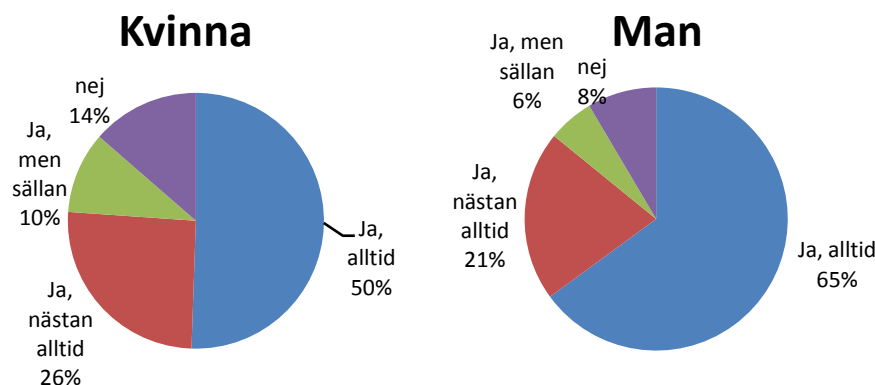


Figur 4.4 Andel hushåll i de sju studerade områdena där man äger eller har tillgång till en bil N=51-543.

Tillgång till bil vid behov

Knappt 56 % av befolkningen i åldern 16-84 år har alltid tillgång till bil när de behöver en och 80% har alltid eller nästan alltid tillgång till bil när de behöver. Ser man endast på dem som är 18-84 år är motsvarande andelar 58 % respektive 81 %. Av dem som är 18-84 år och har körkort har 65 % alltid tillgång till bil när de behöver och ytterligare 23% har nästan alltid tillgång till bil.

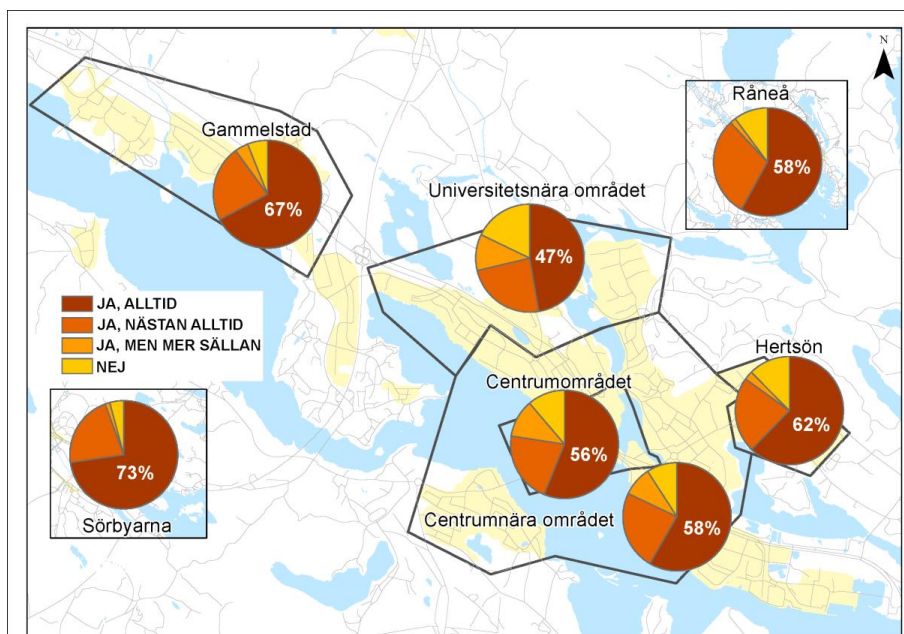
Liksom för hushållens bilinnehav finns det också skillnader mellan könen när det gäller hur ofta man har tillgång till bil, se figur 4.5. Nästan 65 % av männen mellan 18-84 år har alltid tillgång till bil medan endast hälften av kvinnorna alltid har tillgång till bil. Cirka dubbelt så många kvinnor som män har aldrig eller mer sällan tillgång till bil.



Figur 4.5 Tillgång till bil för kvinnor respektive män mellan 18-84 år. N = 904 respektive 746

Skillnaderna i tillgång till bil är också stora om man jämför den yngsta åldersgruppen med de övriga. I åldersgruppen 18- 24 år är det endast 32 % som alltid har tillgång till bil, jämfört med drygt 60 % för övriga åldersgrupper.

Tillgången till bil varierar också mellan de studerade områdena. I det Universitetsnära området är det lägst andel som har tillgång till bil: 71 % av dem som är 18-84 år har alltid eller nästan alltid tillgång till bil. I Sörbyarna har 94 % tillgång till bil och i övriga områden varierar tillgången till bil mellan 77 % och 90 %.



Figur 4.6 Tillgång till bil för befolkningen 18-84 år i olika områden. N = 51-568.

De som ofta cyklar eller reser kollektivt saknar jämfört med hela befolkningen i större utsträckning bilen som alternativ. Bland de som åker kollektivt på arbets-/skolresor eller inköpsresor minst 2

ggr/vecka är det endast 15 % respektive 6 % som alltid har tillgång till bil. Bland dem som cyklar minst 2 ggr/vecka är det drygt en tredjedel som alltid har tillgång till bil.

Parkering vid arbetsplats

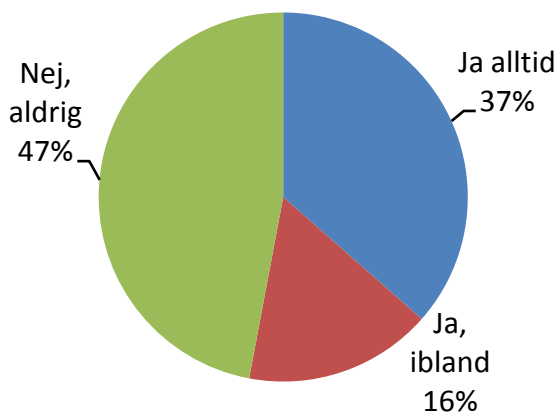
Tre av fyra (72 %) som har en fast arbetsplats uppger att dom har tillgång till parkering vid arbetsplatsen. Skillnaden mellan mäns och kvinnors tillgång till parkering vid arbetsplatsen är dock relativt stor; 80 % av männen har tillgång till parkering medan endast 63 % av kvinnorna har det.

Det finns också skillnader i tillgång till parkeringsplats beroende på i vilket av de sju studerade områdena man bor i. Högst andel med tillgång till parkering vid arbetsplatsen har de boende i Sörbyarna, Råneå och Centrumnära området (80 % - 90 %) och sämst tillgång har de boende i Centrumområdet och det Universitetsnära området .

4.2 Tillgång till busskort och färdtjänst

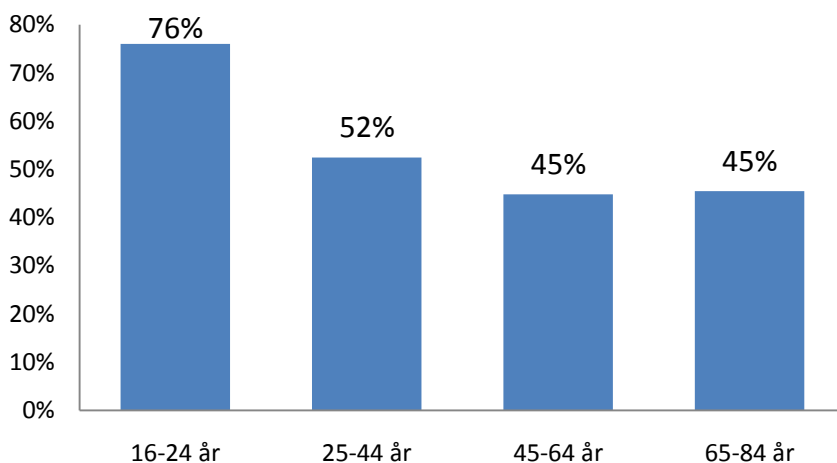
Tillgång till busskort

Fyra av tio invånare har alltid tillgång till ett busskort. Varannan invånare har aldrig tillgång till ett sådant kort.



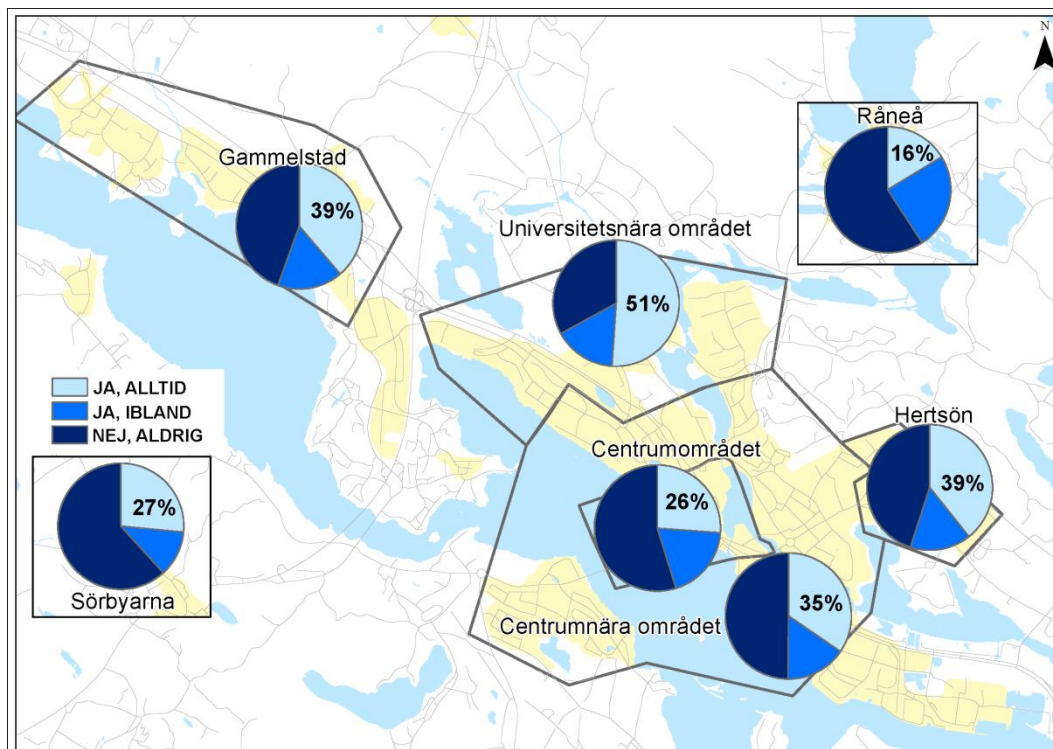
Figur 4.7 Andel invånare som har tillgång till någon typ av busskort. N=1683.

Andelen som alltid har tillgång till busskort varierar med kön; 44% av kvinnorna har alltid tillgång till busskort medan endast 29% männen alltid har det. Yngre har tillgång till busskort i betydligt högre utsträckning än äldre, se figur 4.8.



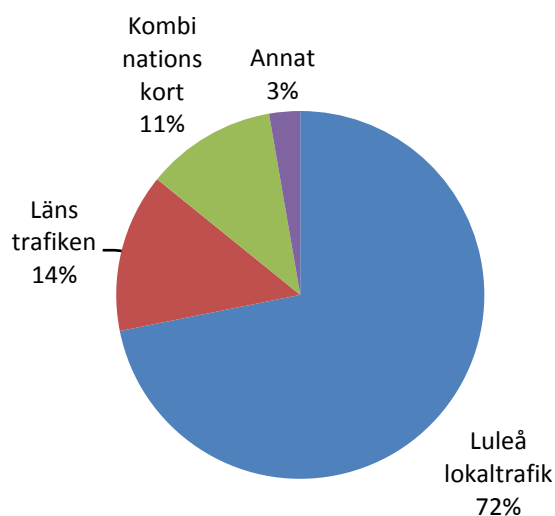
Figur 4.8 Andel invånare i olika åldersklasser som har tillgång till någon typ av busskort. N=1683.

Andelen varierar också mycket mellan de studerade områdena. I det Universitetsnära området är det cirka 51% som alltid har tillgång till busskort. I Sörbyarna och Råneå, med lägst tillgång till busskort är motsvarande siffra drygt 27% respektive 16%. I Centrumområdet och Centrumnära området är det cirka en tredjedel som alltid har tillgång till busskort och i området Hertsön och Gammelstad har cirka två femtedelar alltid tillgång till busskort.



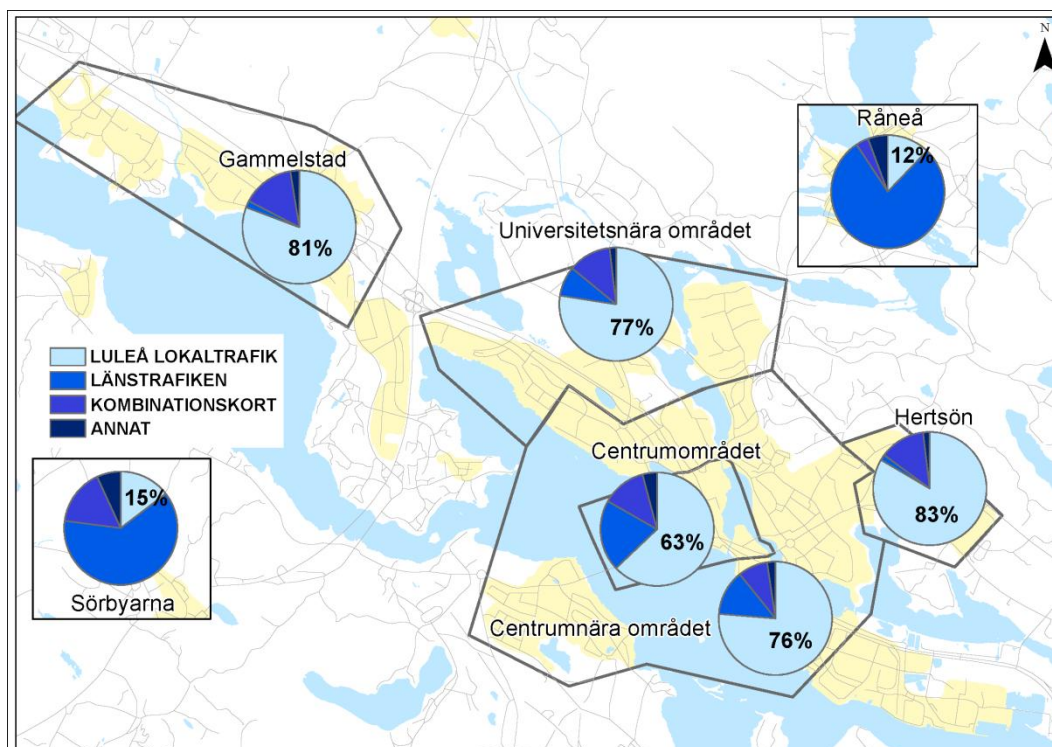
Figur 4.9 Andel invånare i de sju studerade områdena som har tillgång till någon typ av busskort. N=74-729.

Bland dem som har svarat att de har busskort är kort hos Luleå lokaltrafik det absolut vanligaste förekommande kortet, se figur 4.10.



Figur 4.10 Fördelning mellan innehav av olika typer av busskort. N=944

I samtliga områden utom Sörbyarna och Råneå står Luleå lokaltrafik för cirka 80 % av korten. I Sörbyarna och Råneå är istället det vanligaste kortet Länstrafikkort med en andel på 60-80 %. Notera dock att uppgifterna för dessa båda orter (38% i Sörbyarna och 22% i Råneå) är mer osäkra eftersom de bygger på svar från relativt få kortinnehavare (N=38 respektive N=22).



Figur 4.11 Fördelning mellan innehav av olika typer av busskort i de sju studerade områdena. N=22-317

Tillgång till färdtjänst

Av invånarna i de undersökta områdena i åldern 16-84 år är det 3 % som har färdtjänstlegitimation. I åldersgruppen över 65-84 år är andelen 9 %.

4.3 Tillgång till cykel

Nio av tio invånare har tillgång till cykel. Tillgången till cykel är lägre i den äldsta åldersgruppen. I åldrarna 16-64 år har drygt 90 % tillgång till cykel. Bland dem som är över 65 år är det drygt 80 % som har tillgång till cykel.

Tillgången till cykel varierar något mellan de studerade områdena; lägst är tillgången i Råneå och Hertsön med cirka 87 %, högst är tillgången i Sörbyarna med 95 %. I övriga områden har cirka 90 % tillgång till cykel.

4.4 Tillgång till andra typer av färdmedel

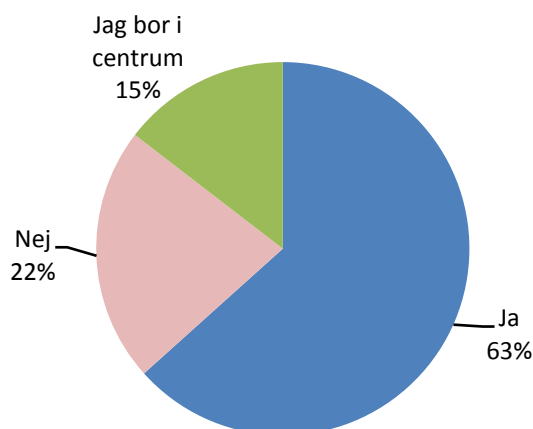
Av de boende i de studerade områdena som är 16-84 år har 8 % tillgång till moped och 4% tillgång till motorcykel.

4.5 Kunskap om busslinjer

Här redovisas vilken kunskap invånarna har när det gäller vilka busslinjer som man kan använda från hemmet och till Luleå centrum.

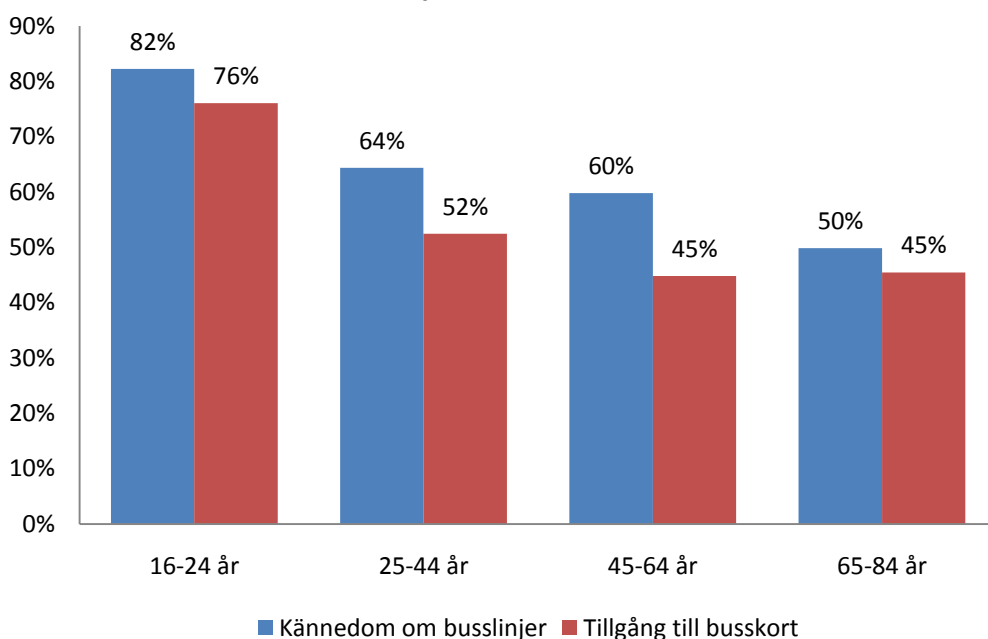
Av de svarande är det cirka två tredjedelar som uppger att de känner till någon busslinje och drygt en sjuandedel har uppgett att de bor i centrum.

Två tredjedelar av de boende i de studerade områdena anger att man vet någon busslinje som går från hemmet till Luleå centrum, se figur 4.12. Om man bortser från dem som uppger att de bor i centrum är det 78% av befolkningen som vet om minst en busslinje som går till Luleå centrum.



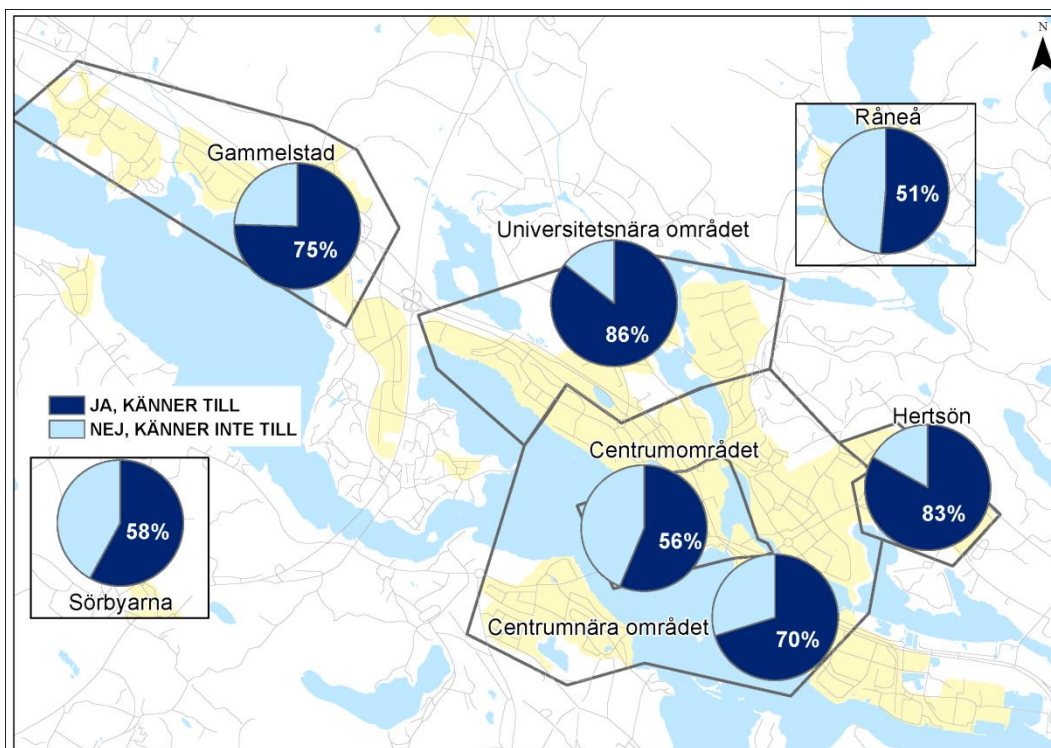
Figur 4.12 Andel som vet minst en busslinje som går från hemmet till Luleå centrum. N=1616.

Av de som vet minst en busslinje att åka med till Luleå centrum är det åtta av tio som anger två eller fler linjer att åka med. Kännedomen om vilka busslinjer som går mellan bostaden och centrum sjunker med stigande ålder på samma sätt som innehavet av busskort. Det är naturligt att de som har busskort också har bäst kännedom om busslinjerna.



Figur 4.13 Andel i olika ålderskategorier som vet minst en busslinje som går från hemmet till Luleå centrum samt andel som har tillgång till busskort. N=1616 respektive 1542

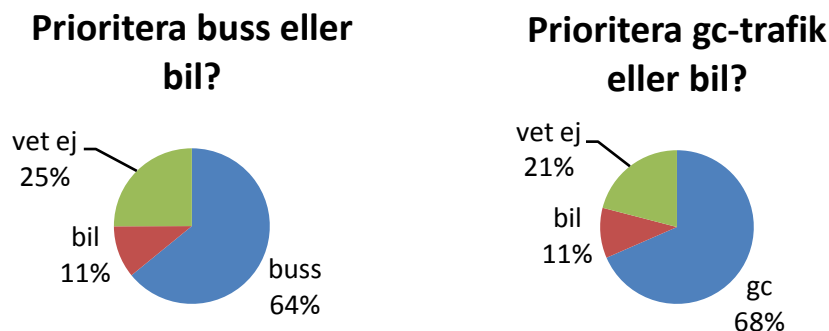
Kunskapen om vilka busslinjer som går mellan hemmet och Luleå centrum varierar också mellan de studerade områdena. Om man bortser från de som bor i Centrumområdet så är kunskapen om busslinjer till Luleå centrum sämst i området Råneå och Sörbyarna. Dessa område har också lägst andel med tillgång till busskort. Kunskapen är högst i Universitetsnära området och Hertsön (drygt 80 % vet i dessa områden vilka busslinjer som går från hemmet till centrum). Det Universitetsnära området tillhör också de områden som har högst andelar med tillgång till busskort.



Figur 4.14 Andel av boende i olika områden som vet minst en busslinje som går från hemmet till Luleå centrum. N=53-637.

5 Attityder – prioritering mellan olika färdmedel

Nedan redovisas invånarnas attityder kring vilka färdmedel politiker bör prioritera då beslut om trafikplanering ibland kan leda till konflikter mellan olika trafikslag. Som framgår av figurerna anser en majoritet av de boende att buss samt gång- och cykeltrafik (gc-trafik) ska prioriteras framför biltrafik.



Figur 5.1 Svar på frågan om hur man bör prioritera mellan bil- och buss- respektive gång och cykeltrafik. N = 1639 resp N = 1634.

Attityd- jämförelse kvinnor och män

Kvinnor och män anser i lika stor utsträckning att buss respektive gång/cykeltrafik ska prioriteras före biltrafik. Bland kvinnorna är det dock fler som har svarat vet ej. Män anger i något större utsträckning än kvinnorna att biltrafiken ska prioriteras.

Attityder i olika åldersgrupper

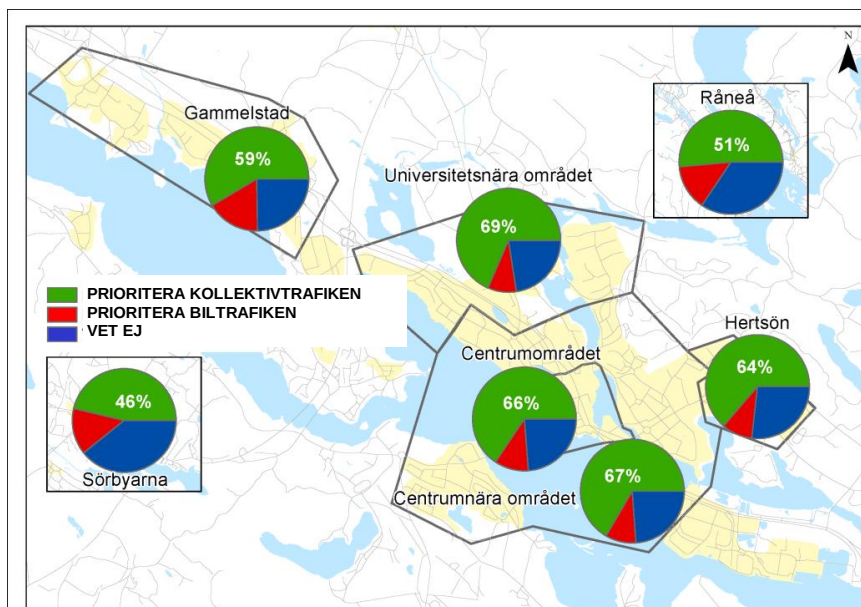
Åldersgruppen under 24 år är den som främst vill prioritera busstrafik. 71% av dessa anser att man bör prioritera busstrafik. Denna åldersgrupp är också den som åker mest buss. Åldersgruppen som vill prioritera bussen minst är de mellan 25 och 44 år. 59% av dessa vill prioritera bussen. För de äldre är motsvarande siffra drygt 63 %. Om man bortser från gruppen som svarar att de inte vet är det drygt 86 % av dem under 45 år som anser att busstrafiken ska prioriteras framför biltrafiken. När det gäller prioritering av gång/cykeltrafik jämfört med biltrafik anser de äldre i mindre omfattning att man bör prioritera gång/cykeltrafik.



Bild 4 Foto: Susanne Lindholm

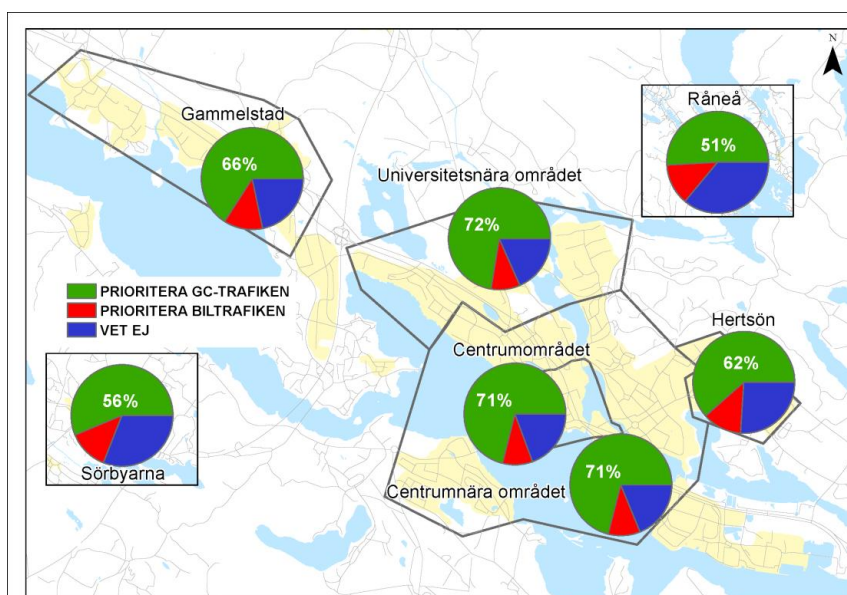
Attityd beroende på område

Invånarna i Sörbyarna och Råneå anser att man bör prioritera busstrafik framför biltrafik i en mindre omfattning än de andra områdena. I Sörbyarna och Råneå är det 46% respektive 51 % som anser att man bör prioritera busstrafik framför biltrafik jämfört med cirka 65 % för de andra områdena. Se figur 5.2.



Figur 5.2 Svar på frågan om hur man bör prioritera mellan bil- och busstrafik i olika områden N=48-730

Motsvarande siffra för prioritering mellan gång/cykel- och biltrafik är 51% för Råneå respektive 56% för Sörbyarna jämfört med cirka 68% för de andra områdena. Se figur 5.3

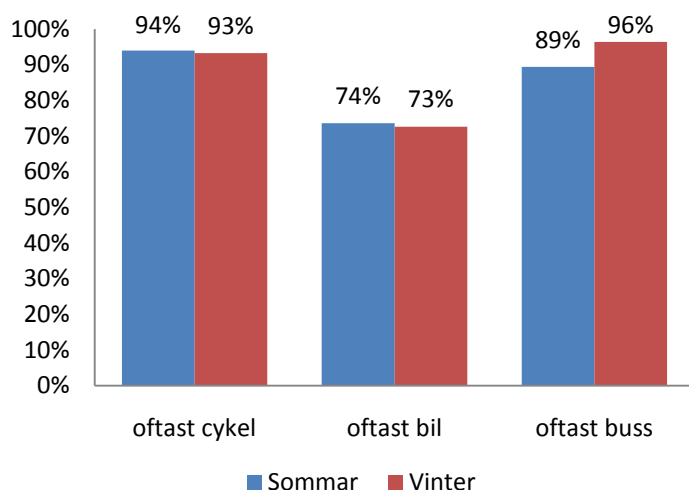


Figur 5.3 Svar på frågan om hur man bör prioritera mellan biltrafik och gång/cykeltrafik i olika områden N=52-732.

Attityd beroende på vilka färdmedel man använder

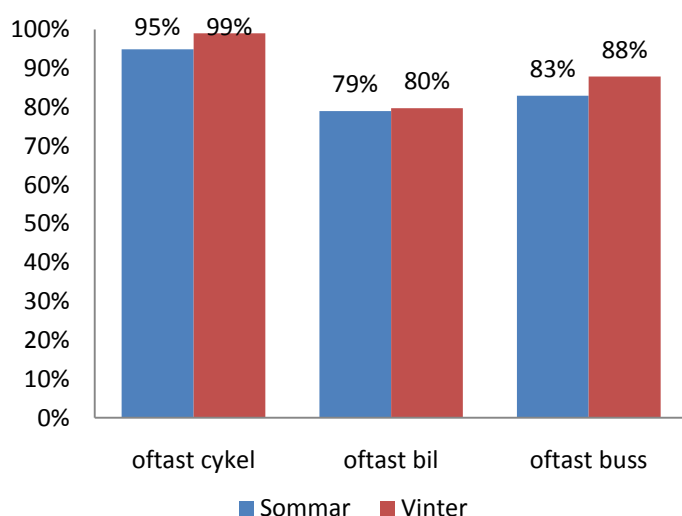
Det finns också skillnader i hur man anser att prioriteringar ska göras beroende på hur ofta man reser med olika färdmedel till och från arbete och skola. Ser man på de grupper som anger att man oftast cyklar, åker buss respektive åker bil är skillnaderna tydliga. Vid jämförelserna nedan har de som inte tagit ställning till frågorna genom att svara "vet inte" tagits bort.

Bland dem som oftast åker bil anser en mindre andel att busstrafiken ska prioriteras framför biltrafiken jämfört med dem som oftast cyklar eller åker buss, se figur 5.3. Noteras bör dock att tre av fyra personer som oftast åker bil anser att busstrafiken ska prioriteras. Det betyder alltså att stödet för att prioritera busstrafik är stort eftersom även de som inte använder bussen har acceptans för detta.



Figur 5.4 Andel av dem som oftast cyklar, åker bil respektive åker kollektivt som anser att man bör **prioritera busstrafik** framför biltrafik (de som svarat "vet ej" borttagna). N = 59-324.

Detsamma gäller också för hur gång- och cykeltrafiken ska prioriteras jämfört med biltrafiken, se figur 5.4. I denna fråga skiljer sig dock svaren inte mellan de som oftast åker bil respektive åker kollektivt, cirka fyra femtedelar i dessa grupper anser att man ska prioritera gång- och cykeltrafiken. Stödet för att prioritera gång- och cykeltrafik framför biltrafik är alltså t o m ännu större än för att prioritera busstrafiken. Bland dem som oftast cyklar anser cirka 97 % att gång/cykeltrafik ska prioriteras.

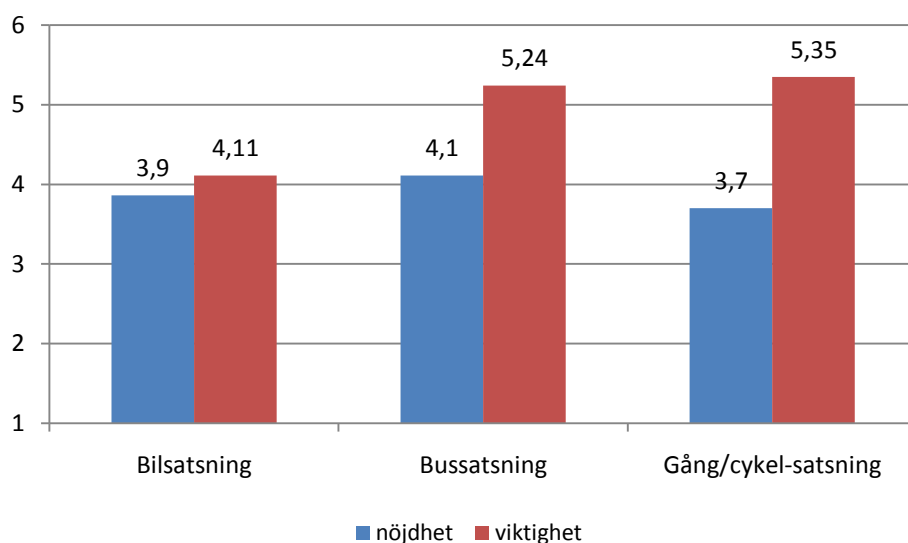


Figur 5.5 Andel av dem som oftast cyklar, åker bil respektive åker kollektivt som anser att man bör **prioritera gång- och cykeltrafik** framför biltrafik (de som svarat "vet ej" borttagna). N = 62-357.

6 Attityder till kommunens satsningar på bil-, buss- och gång/cykeltrafik

Nedan redovisas invånarnas attityder kring kommunens satsningar på olika trafikslag: bil-, buss- och gång/cykeltrafik (gång/cykel redovisas tillsammans). I enkäten har frågor ställts om invånarna är nöjda med kommunens satsning och om hur viktigt det är att kommunen satsar på bil-, buss- och gång/cykeltrafik. I enkäten bedömdes nöjdhet och viktighet med en skala från ett till sex där en högre siffra motsvarar större nöjdhet eller viktighet. Ett på skalan representerade inte alls nöjd och sex; i högsta grad nöjd. För viktighet motsvarade ett; inte alls viktigt, och sex; mycket viktigt.

Som framgår av figur 6.1, där medeltalet för nöjdhet och viktighet för invånarna redovisas, så är flertalet nöjda med kommunens satsningar samtidigt som flertalet anser att det är viktigt att man satsar på alla trafikslagen.



Figur 6.1 Medeltalet för invånarnas nöjdhet kring satsningar och hur viktigt det är med satsningar på bil-, buss- och gång/cykeltrafik. N = 1661-1740.

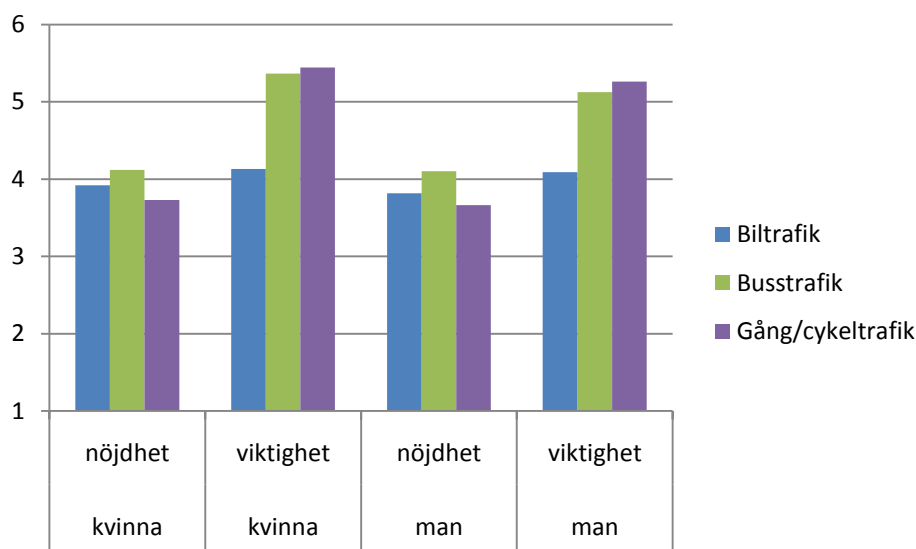
Invånarna är minst nöjda med kommunens satsning på cyklister och fotgängare och mest nöjda med satsningen på busstrafik tätt följd av biltrafik.

Invånarna tycker att satsningar på cyklister och fotgängare är viktigast (medelvärde 5,4) tätt följd av busstrafik. Lägsta graden av viktighet får satsningar på biltrafik.

Minsta skillnaden mellan nöjdhet och viktighet finns i invånarnas bedömningen av biltrafiken, här visar resultatet att kommunens satsningar på biltrafiken stämmer överens med hur viktigt invånarna tycker att satsningen är. Störst gap visar satsningarna på cyklister och fotgängare, där det med andra ord finns önskemål om ökade satsningar. Även satsningarna på busstrafiken visar ett större gap än för biltrafiken.

Attityd- jämförelse kvinnor och män

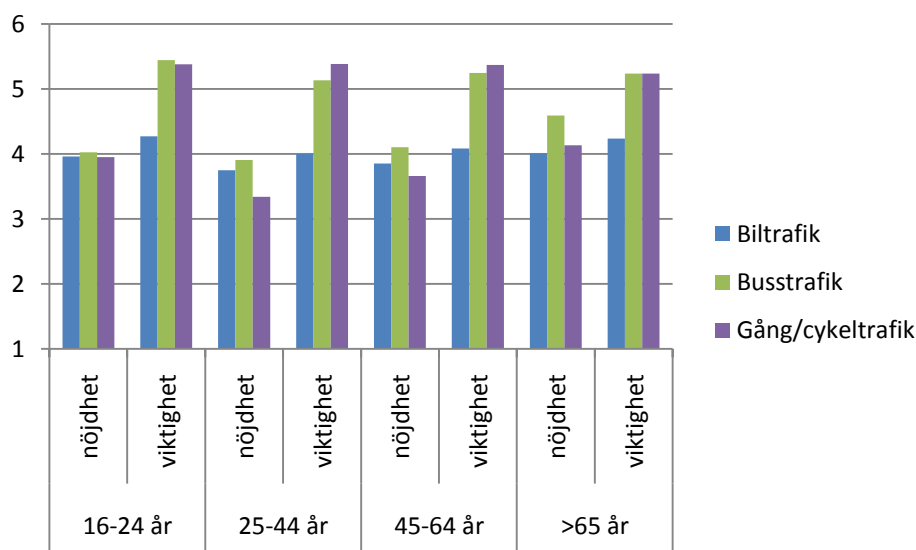
Det finns inga signifikanta skillnader kring kvinnors och mäns nöjdhet över satsningarna på olika trafikslag vilket redovisas i figur 6.2. Störst gap visar satsningarna på cyklister och fotgängare, där det med andra ord finns önskemål om ökade satsningar. Även satsningarna på busstrafiken visar ett större gap än för biltrafiken



Figur 6.2 Medeltalen för nöjdhet och viktighet för kommunens olika satsningar och för män och kvinnor. N = 785-950.

Attityder i olika åldersgrupper

Det finns inga större skillnader mellan åldersgrupperna kring hur viktigt de tycker att det är att kommunen satsar på olika trafikslag. Däremot finns det skillnader avseende på hur nöjda de är enligt figur 6.3.

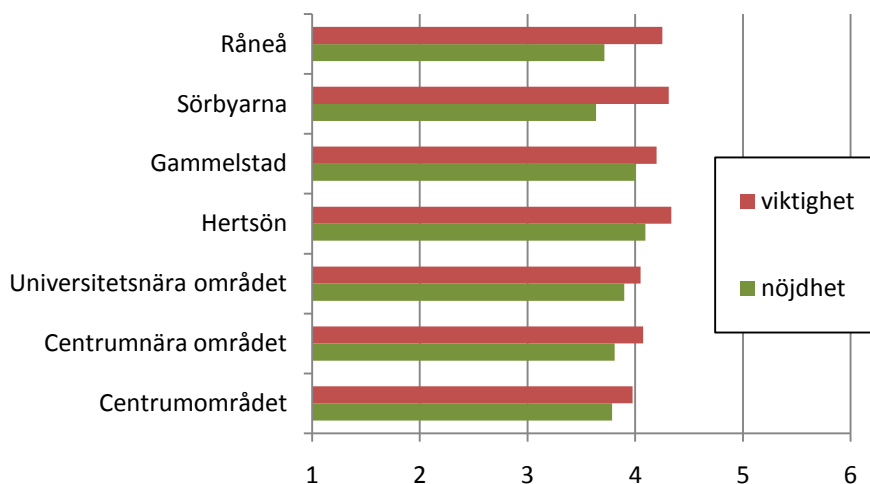


Figur 6.3 Medeltalen för nöjdhet och viktighet för olika åldersgrupper kring kommunens satsningar. N = 175-665

Mest nöjda med satsningarna på alla de olika trafikslagen är de mellan 65-84 år medan de minst nöjda kring satsningar på alla trafikslagen är åldersgruppen mellan 25-44 år.

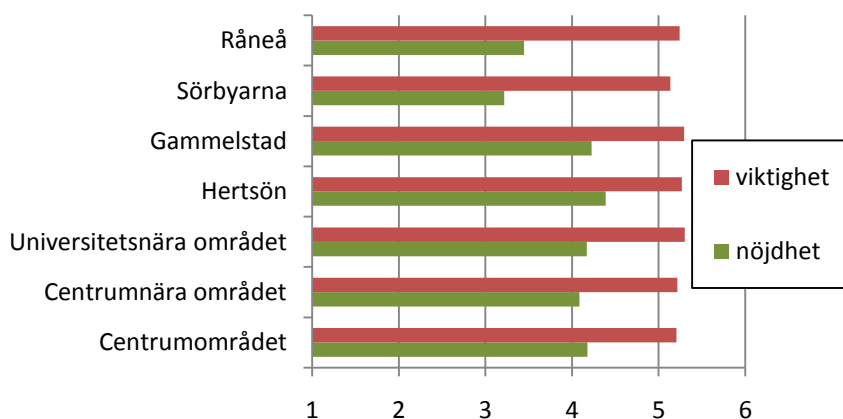
Attityd beroende på område

Mest nöjda med bilsatsningar är invånarna i områdena Hertsön och Gammelstad och minst nöjda är invånarna i områdena Råneå och Sörbyarna. I områdena Råneå, Sörbyarna, Hertsön och Gammelstad tycker invånarna att det är viktigast med satsningar på biltrafiken.



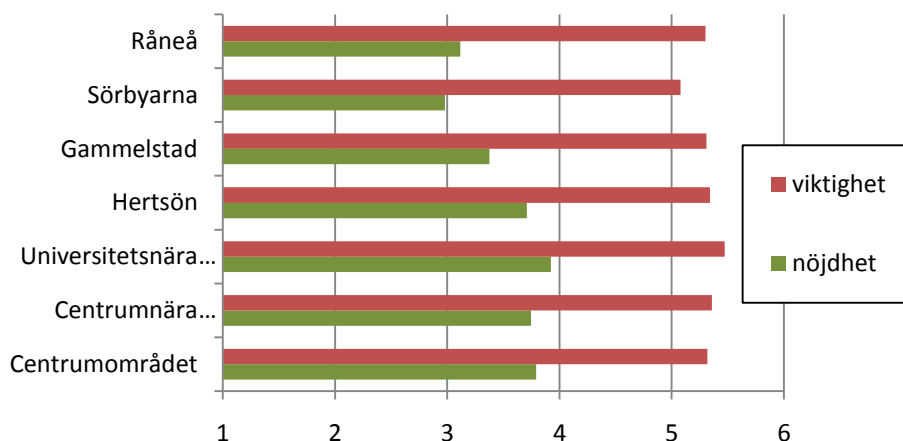
Figur 6.4 Medeltalen av nöjdhet och viktighet för olika områden kring kommunens satsningar på biltrafik. N = 55-590.

För kommunens satsningar på busstrafik ser nöjdheten ut på samma sätt som för biltrafik: mest nöjda är invånarna i områdena Gammelstad och Hertsön och minst nöjda är invånarna i områdena Råneå och Sörbyarna. Det finns inga större skillnader mellan områdena kring hur viktigt det är att satsa på busstrafiken.



Figur 6.5 Medeltalen av nöjdhet och viktighet för olika områden kring kommunens satsningar på busstrafik. N = 55-590.

I det Universitetsnära området är invånarna mest nöjda med kommunens satsningar på gång och cykeltrafik medans man är minst nöjd i Råneå och Sörbyarna. Att det är viktigt att kommunen satsar på gång och cykeltrafik gäller främst för invånarna i det Universitetsnära området medan det är minst viktigt med satsningar på gång och cykeltrafik i området Sörbyarna.

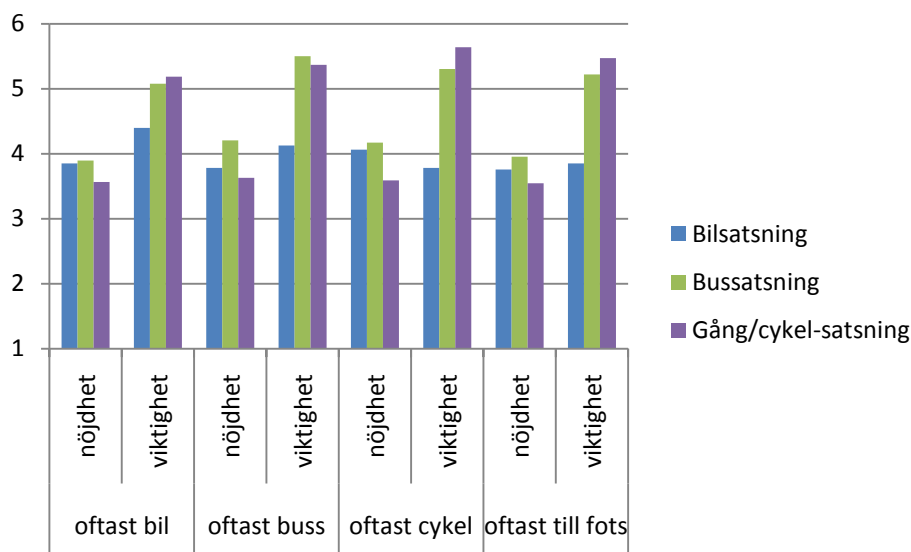


Figur 6.6 Medeltalen av nöjdhet och viktighet för olika områden kring kommunens satsningar på gång/cykeltrafik. N = 55-590.

Störst skillnad mellan nöjdhet och viktighet återfinns i områdenas bedömning av buss- respektive gång/cykelsatsningar. Gapet är allra störst för cykelsatsningar och framförallt för områdena Sörbyarna och Råneå. Detta kan återspegla att Sörbyarna och Råneå inte ligger inom Luleå tätort och därför inte har samma typ av infratraktur med cykel- och gångvägar

Attityd beroende på färdmedel

Resultaten för invånarnas bedömning av nöjdhet och viktighet efter vilket färdmedel de använt bygger på frågan om vilket huvudsakligt färdssätt de använder på sommarhalvåret respektive vinterhalvåret. Resultaten från sommar och vinter har sammanvägts och visas för de olika färdmedlen i figur 6.7.



Figur 6.7 Medeltalen för nöjdhet och viktighet för kommunens olika satsningar och för resor med olika färdmedel på sommaren och vinter. N = 1-486.

Skillnader mellan de olika trafikantgruppernas inställning till kommunens satsningar är relativt små. Mest nöjda är buss- och cykelresenärer med buss- respektive gång/ cykelsatsningen. Resenärerna med samtliga färdssätt är i ungefär lika stor utsträckning missnöjda med gång och cykelsatsningen.

Bilisterna tycker inte helt oväntat att det är viktigare än vad övriga trafikantkategorier att satsa på biltrafiken. Bussresenärerna ger högre betyg än såväl bilister som cyklister till kommunens satsning på busstrafiken. Cyklister och fotgängare tillhör de minst nöjda med kommunens gång- och cykelsatsning samtidigt som de tillhör dem som tycker det är viktigast att satsa på dessa trafikslag.

Även om bussresenärerna anser att satsningar på busstrafiken är något viktigare än satsningar på gång/cykeltrafiken upplever bussresenärerna liksom bilisterna att kommunens satsning på cyklister och fotgängare är mest otillräcklig, d v s gapet mellan upplevd satsning och hur viktig satsningen upplevs vara är störst för gång/cykeltrafiken.



Bild 5 Foto: Susanne Lindholm

7 Antal resor

I detta och följande kapitel definieras resa som förflyttning där man tagit sig från en plats till en annan för att göra ett ärende vid målet. Vid analyserna har dock förflyttningar kortare än 200 m inte tagits med. Noteras bör också att vid analyserna ingår endast invånarnas resor till/från och inom kommunen. Resor som både har start och mål utanför kommunen ingår därmed inte.

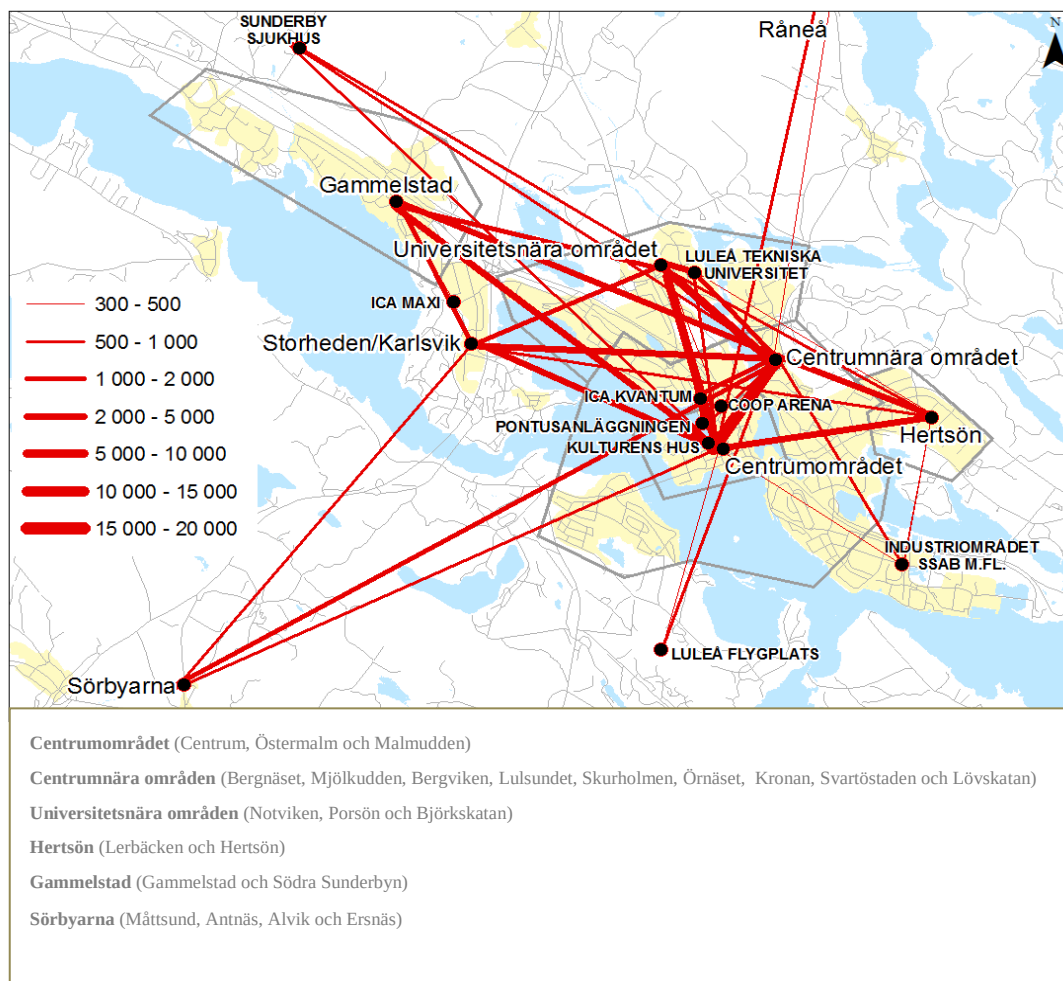
7.1 Totalt antal resor per dag

Av den totala befolkningen i de studerade områdena i åldern 16-84 år är det 84 % som gjort en resa den undersökta dagen. I genomsnitt görs 2,8 resor per dag, och bland dem som faktiskt rest är det genomsnittliga antalet resor 3,3 resor per dag. Med en total befolkning i det undersökta området på drygt 53 000 personer i åldersgruppen 16-84 år skulle detta motsvara cirka 146 000 resor per dag.

Resultaten för andelen som gjort minst en resa under mät dagen och det genomsnittliga antalet resor per dag stämmer väl överens med resvaneundersökningar på andra platser. I den regionala resvaneundersökningen i Västernorrland, Västerbotten, Gävleborg och Jämtland (*Regional attityd- och resvaneundersökning*, Länsstyrelsen Västernorrland, rapport 2009:16) från 2009 där 13 kommuner ingick reste i genomsnitt 80% minst en resa den aktuella resdagen och antalet resor per dag uppgick till 2,9 resor per dag. I den undersökningen ingick även Umeå kommun där 82% av befolkningen gjorde en resa under mät dagen och där antalet resor per dag uppgick till 2,9 resor. I den nationella resvaneundersökningen RES 2005-2006 gjorde 83% av befolkningen en resa den undersökta mät dagen.

I figur 7.1 visas resandet som alstras under ett genomsnittligt veckodygn till och från de sju studerade områdena och större start/målpunkter (resandet inom områdena visas i figur 7.6). Endast relationer med fler än 300 resor finns med i figuren. Nedanför i figuren anges det totala resande invånarna gör till/från de andra kommunerna i Fyrkanten (Boden, Älvsbyn, Piteå) och övriga Sverige.

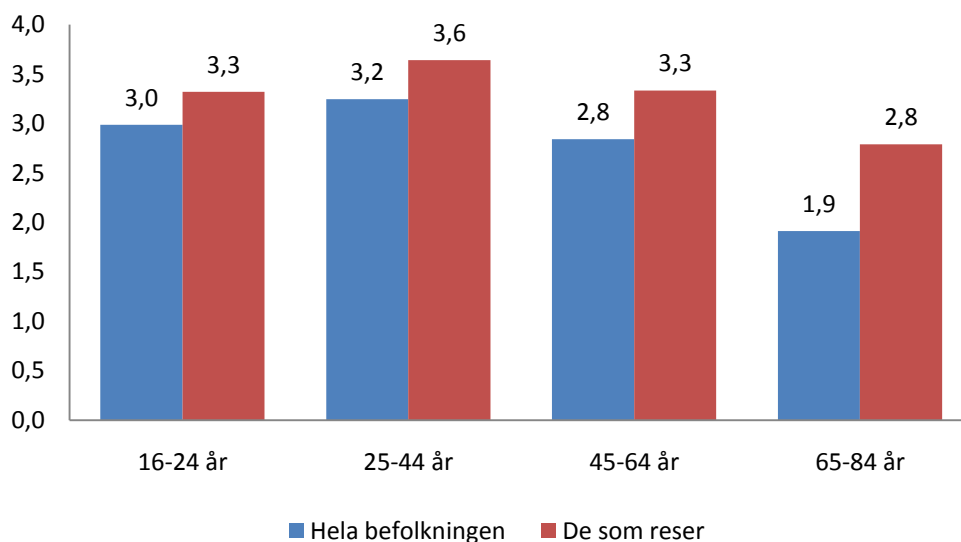
Allra störst är resande är det till/från områdena Centrumnära området och Centrumområdet. Det görs omkring 35 000 resor till och från bägge dessa områden vardera. Därefter är det det Universitetsnära området (22 000 resor) samt området Gammelstad (11 000 resor) som har betydligt fler reser än övriga områden. Förutom resor till/från områdena visas i figur 7.1 resor till/från större start och målpunkter.



Figur 7.1 Resande mellan undersökta områden och stora start och målpunkter under ett genomsnittligt veckodygn.. Endast relationer med fler än 300 resor finns med i figuren. N=4143
Till/från Fyrkanten 5300 resor, Till/från övriga Sverige 4100 resor.

Skillnaden i resande mellan kvinnor och män är liten. Kvinnorna genomför i genomsnitt 2,7 resor per dag och männen 2,9 resor per dag. Ser man endast på dem som rest genomför kvinnor i genomsnitt 3,3 resor per dag och männen 3,4 resor per dag.

Resandet skiljer mycket beroende på ålder, se figur 7.2. Ålderskategorin 25-44 år genomför flest resor. Personer över 64 år reser betydligt mindre än övriga grupper och det är också här man finner störst andel som inte genomfört någon förflyttning alls under dagen.



Figur 7.2 Genomsnittligt antal förflyttningar under mät dagen för åldersgrupper och uppdelat i hela befolkningen respektive bland dem som rest. N= 178-662.

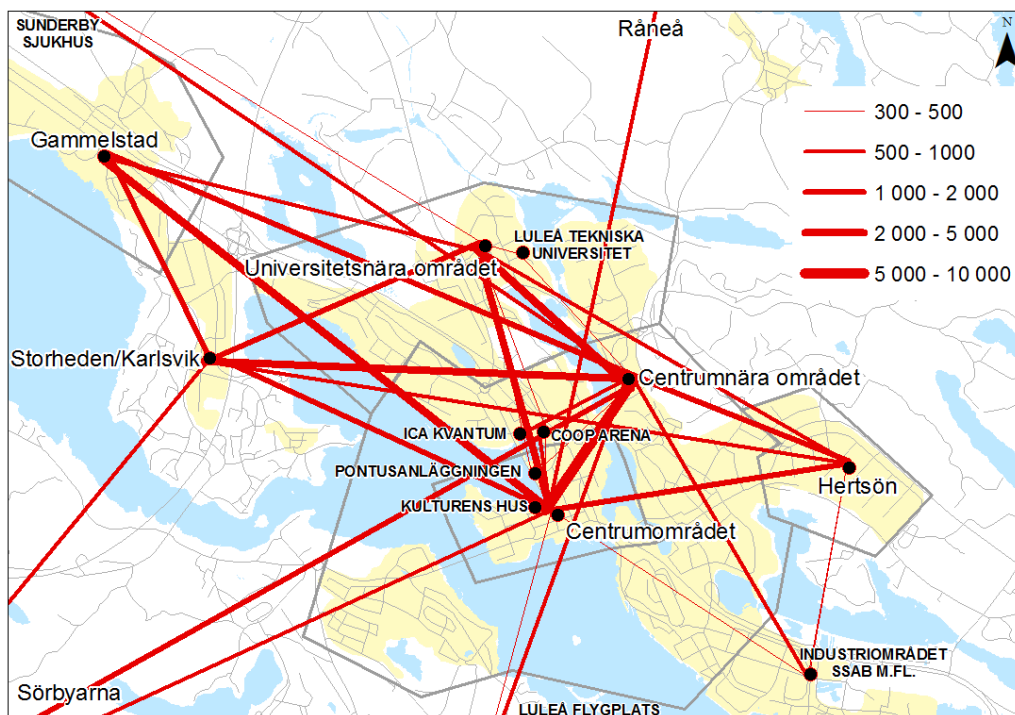
Minst resor per individ görs i området Råneå medan flest resor per individ görs i det Universitetsnära området.

Totalt görs dagligen cirka 21 000 resor till arbete, 6 000 resor till skola samt 19 900 resor för inköp.

7.2 Antal resor med olika färdmedel

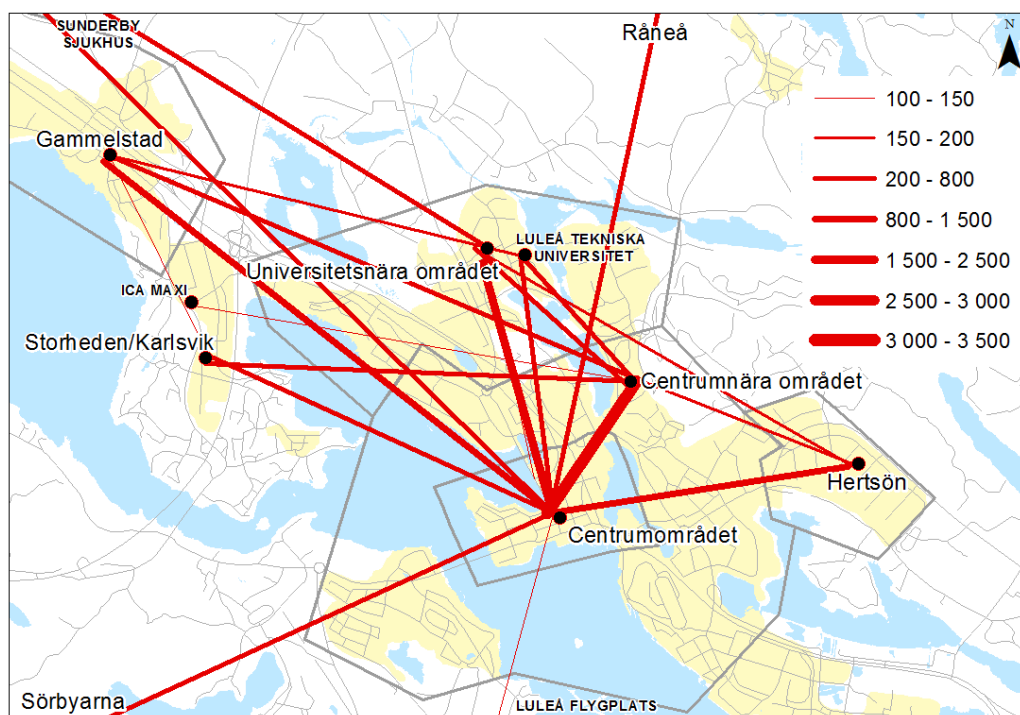
I figur 7.3 - figur 7.5 visas de vanligaste relationerna vid resande med bil, med buss respektive till fots eller med cykel som alstras i de studerade områdena under ett veckodygn. (Resandet inom områdena visas i figur 7.6.)

För resandet med bil är de vanligaste relationerna snarlika de för det totala resandet. Centrum dominerar dock inte i lika hög grad som start-, målpunkt som vid det totala resandet. Detta är naturligt då centrum har stort och konkurrerande utbud av kollektivtrafik och därmed har högre andel bussresor.



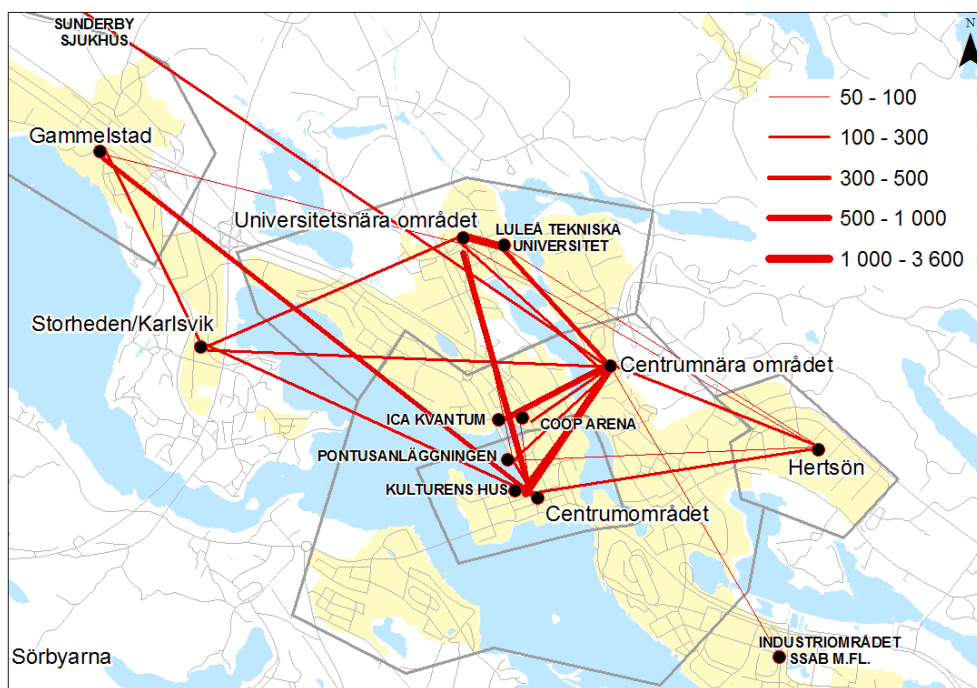
Figur 7.3 Bilresor under ett genomsnittligt veckodygn. . Endast relationer med fler än 300 resor finns med i figuren. N=2956

Till/från Fyrkanten 3000 resor, Till/från övriga Sverige 2700 resor



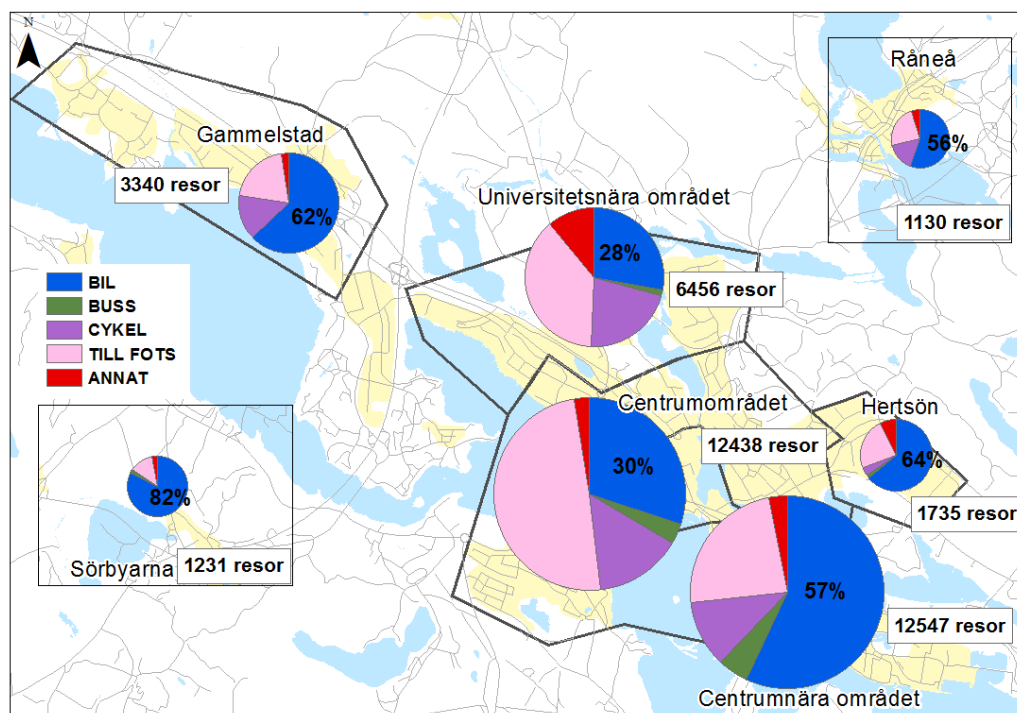
Figur 7.4 Bussresor under ett genomsnittligt veckodygn. . Endast relationer med fler än 100 resor finns med i figuren. N=393

Till/från Fyrkanten 330 resor, Till/från övriga Sverige 340 resor



Figur 7.5 Gång- och cykelresor under ett genomsnittligt veckodygn. Endast relationer med fler än 50 resor finns med i figuren. N=268

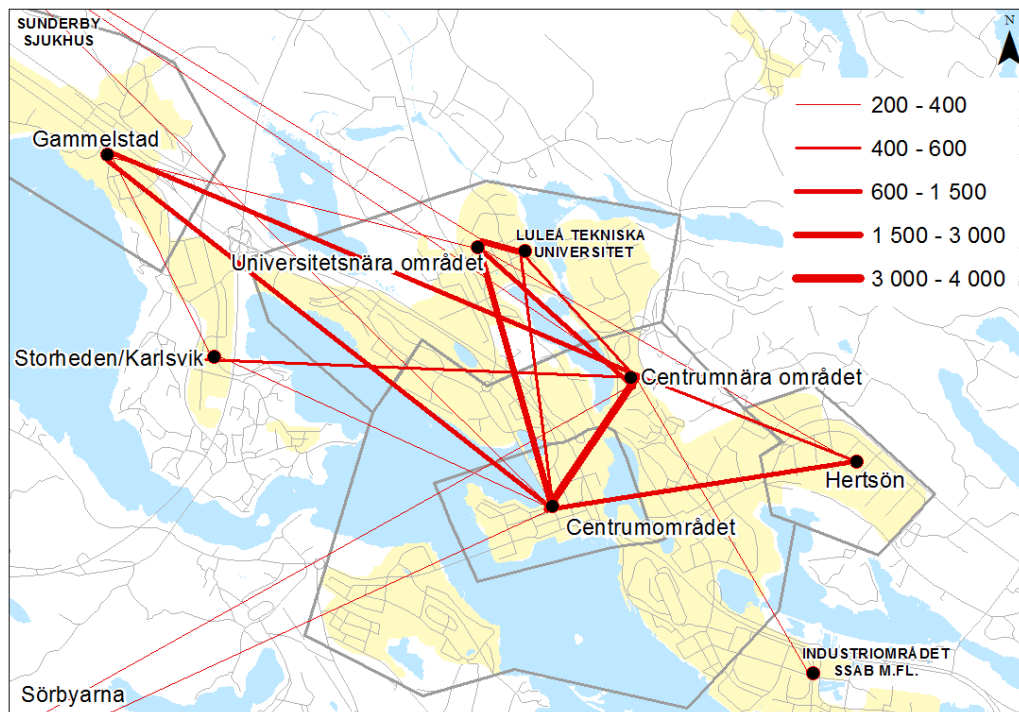
Det centrumnära området har flest antal resor inom området. Därefter kommer Centrumområdet och Universitetsnära området. Färdmedelsfördelningen inom områdena skiljer sig åt; i Centrumområdet och Universitetsnära området står biltrafiken för cirka en tredjedel av resorna, i Gammelstad för cirka två tredjedelar av resorna. För övriga områden görs resor inom området med bil upp till drygt hälften av resorna. Området med mest resor med bil inom området är Sörbyarna där drygt fyra femtedelar reser med bil.



Figur 7.6 Antal resor och färdmedelsfördelning för resor inom studerade områden under ett genomsnittligt veckodygn. N=655.

7.3 Antal resor med olika ärende

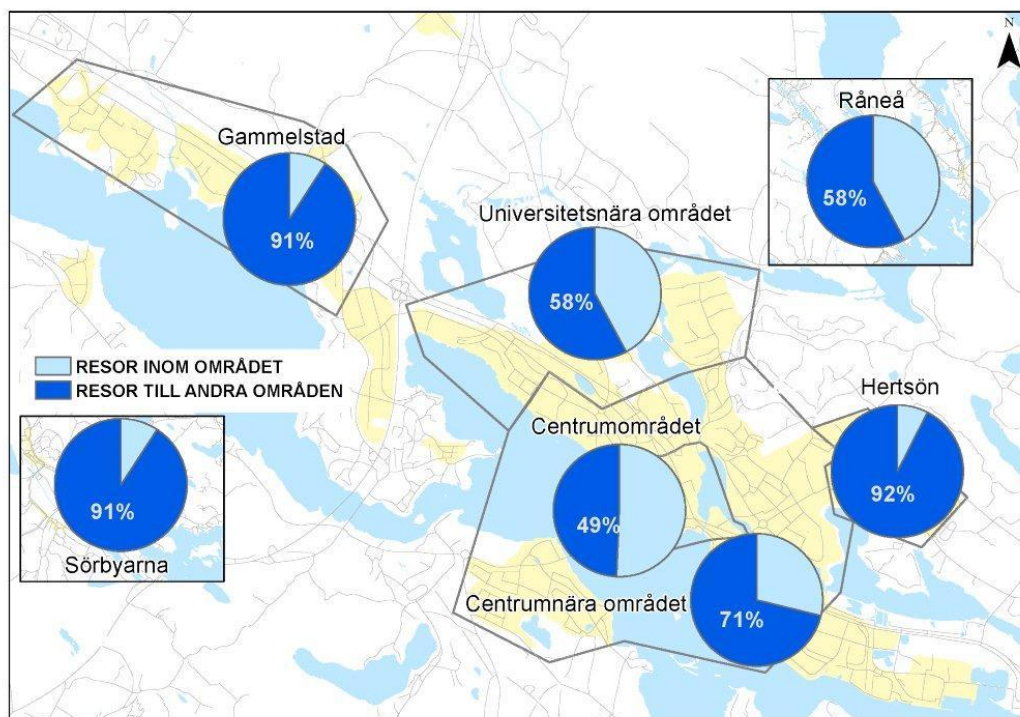
I figur 7.7 visas de vanligaste relationerna vid arbets- och skolresor som alstras i de studerade områdena under ett veckodygn. Totalt görs dagligen cirka 21 000 resor till arbetet och 6 000 resor till skola/utbildning. Resor som utförs i tjänsten är nästan lika många som skolresorna.



Figur 7.7 Arbets- och skolresor under ett genomsnittligt veckodygn. . Endast relationer med fler än 200 resor finns med i figuren. N=712

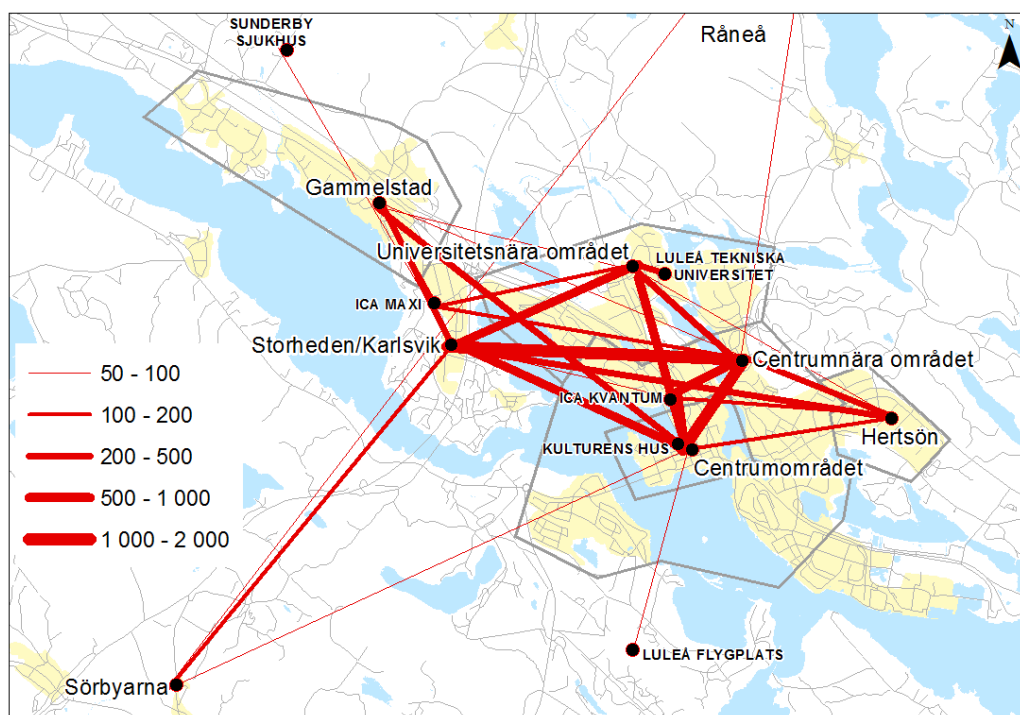
Den vanligaste resrelationen för resor till arbete och skola är den mellan Centrumområdet och Centrumnära området.

I figur 7.8 visas hur arbets-, tjänste- och skolresor som alstras i de studerade områdena fördelar sig på resor till andra områden och inom området. Som framgår av figuren är det främst i Centrumområdet, det Universitetsnära området, det Centrumnära området samt i Råneå som dessa typer av resor har både start och mål inom området.



Figur 7.8 Arbets-, tjänste- och skolresor under ett genomsnittligt veckodygn, uppdelat på resor inom området respektive till andra områden. N=62-907.

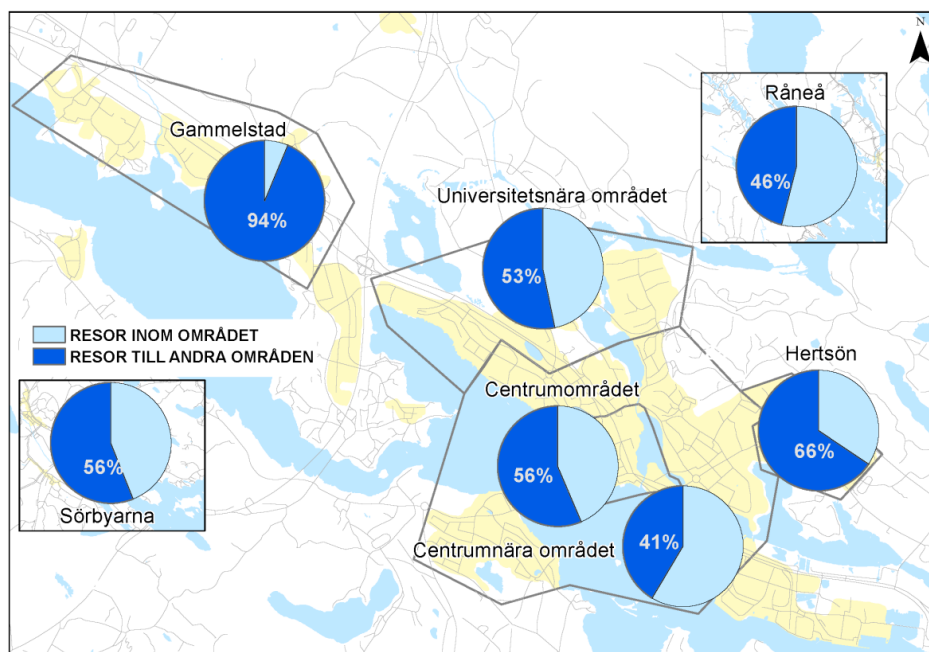
I figur 7.9 visas de vanligaste relationerna vid resor för livsmedelinköp och övriga inköp, tillsammans kallat inköpsresor, som alstras i de studerade områdena under ett veckodygn. Inköpsresorna är nästan lika många som summan av resorna till arbete och skola.



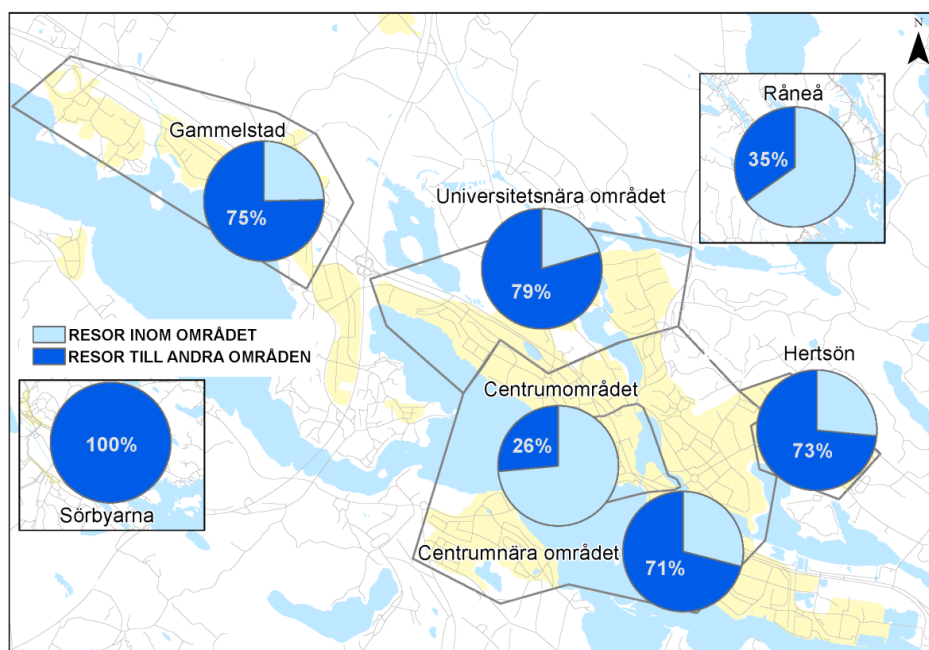
Figur 7.9 **Inköpsresor** under ett genomsnittligt veckodygn. . Endast relationer med fler än 50 resor finns med i figuren. N=467

Vid inköp sker resorna framförallt mellan omkringliggande områden och centrum. Även till och från Storheden sker dagligen många inköpsresor. Den vanligaste resrelationen för inköpsresor den mellan det Centrumnära området och Storheden.

I figur 7.10 och figur 7.11 visas hur resor för inköp av livsmedel respektive övriga inköpsresor som alstras i de studerade områdena fördelar sig på resor till andra områden och inom området. I det Centrumnära området och området Råneå handlar man oftast livsmedel inom sitt eget område medan befolkningen i de andra områden oftast handlar livsmedel utanför sitt eget område. I Gammelstad är det vanligast att man handlar livsmedel utanför sitt område.



Figur 7.10 Resor vid inköp av livsmedel under ett genomsnittligt veckodygn, uppdelat på resor inom området respektive till andra områden. N=43-385



Figur 7.11 Resor vid övriga inköp under ett genomsnittligt veckodygn uppdelat på resor inom området respektive till andra områden. N=22-260

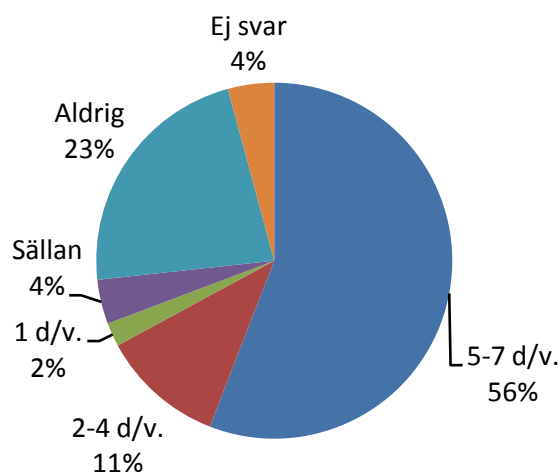
8 Hur ofta man reser

Redovisade uppgifter nedan bygger på de frågor som ställts om hur ofta man under sommarhalvåret respektive vinterhalvåret tar sig till eller från arbetsplats och skola samt gör inköpsresor.

8.1 Till arbete och skola

Resfrekvens

Sex av tio som bor i de studerade områdena reser till arbetet eller skola minst fem dagar i veckan, se figur 8.1. Tre fjärdedelar reser till arbetet minst en dag i veckan.



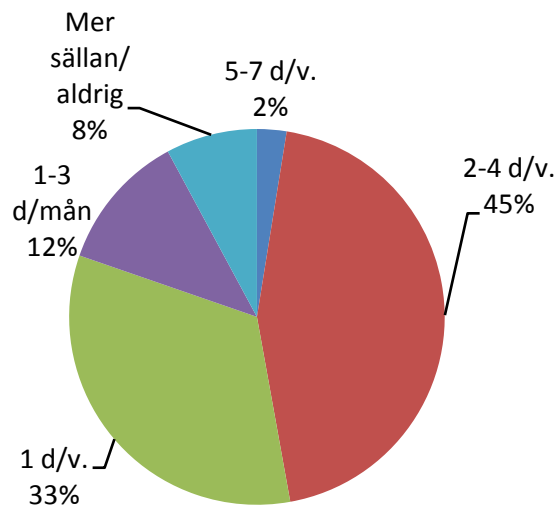
Figur 8.1 Hur ofta man reser till arbete eller skola. $N = 1647$.

Åldersgrupperna 16-24 år respektive 25-44 år gör något oftare arbets- och skolresor än övriga personer, cirka 85 % reser minst två dagar per vecka till arbete eller skola. I åldersgruppen 45-64 år är motsvarande andel cirka 80 %.

Ser man på skillnader mellan könen reser mannen mer än två dagar per vecka till arbete och skola i större utsträckning än kvinnorna, 73% av männen reser till arbete eller skola mer än två dagar per vecka jämfört med kvinnor (66%) och det är något fler kvinnor som anger att de aldrig reser till arbete eller skola, 27 % för kvinnor respektive 20% för män.

8.2 Inköpsresor

Nästan hälften av de som bor i de studerade områdena gör inköpsresor minst två gånger i veckan, se figur 8.2. Fyra av fem handlar minst en gång i veckan.

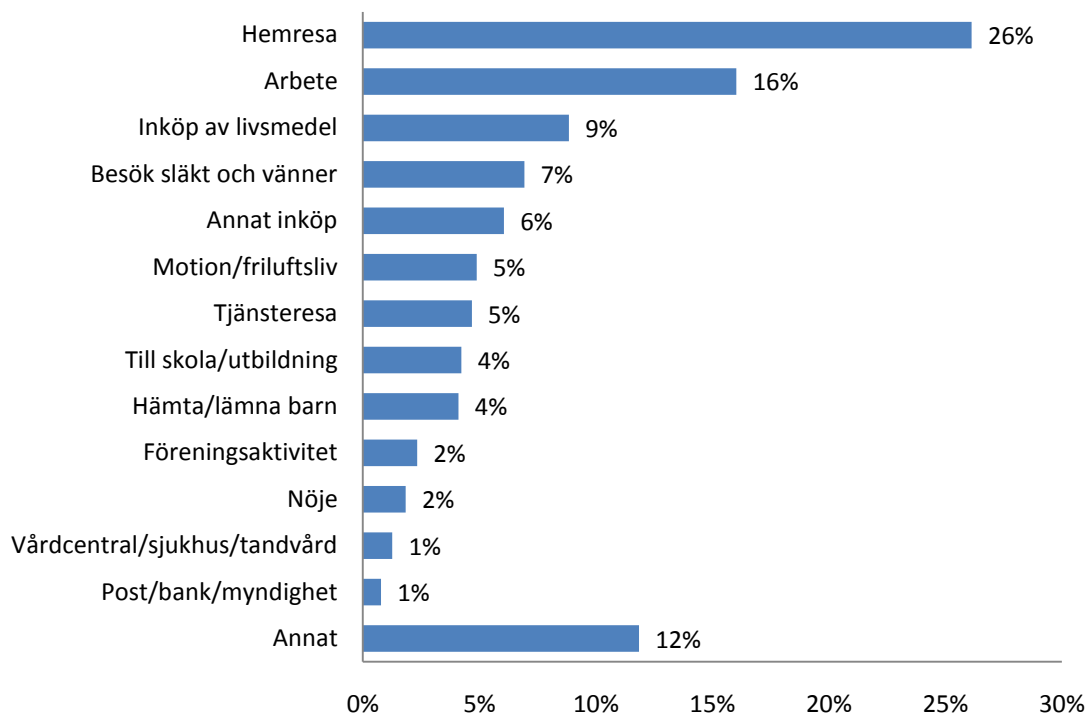


Figur 8.2 Hur ofta man gör inköpsresor. N=1697

I åldersgruppen 16-24 år gör man minst antal inköpsresor, 32 % handlar minst två dagar i veckan. I alla övriga åldersgrupper är det ungefär hälften av befolkningen som handlar minst två dagar per vecka.

9 Ärende

I figur 9.1 visas ärendefördelningen för samtliga av de resor som respondenterna gör under en vecka. Näst efter hemresor som står för 26 % av resorna är resor till arbetet det vanligaste ärendet. 16 % av resorna utgörs av resor till arbetet. Därefter är inköpsresor och resor till släkt och vänner vanligast.



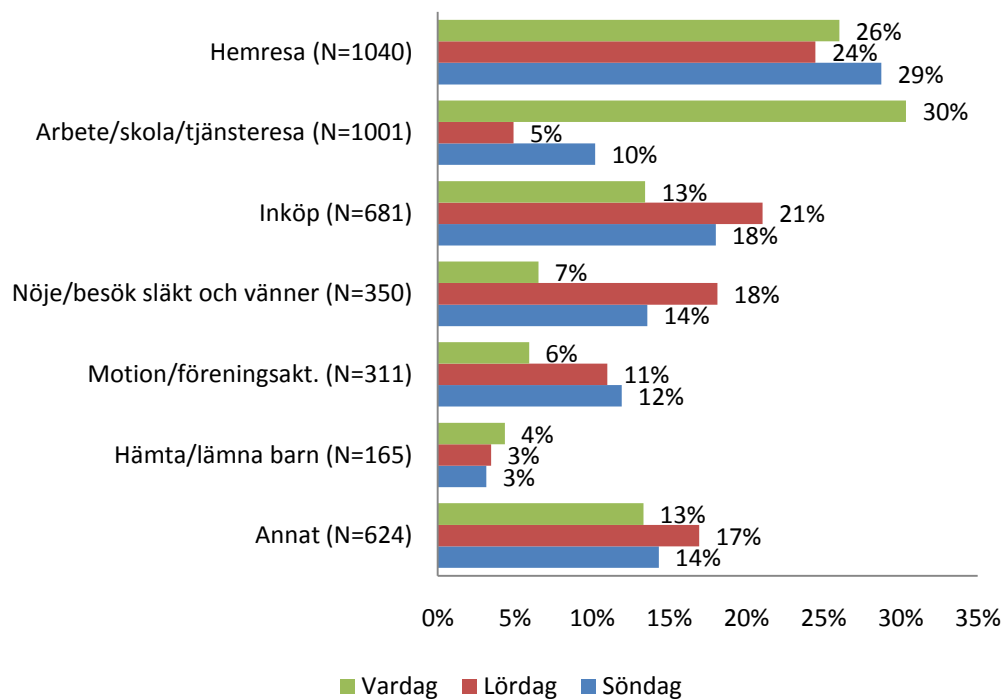
Figur 9.1 Ärendefördelning för resor under en vecka. $N = 4172$

Skillnader i ärende mellan kvinnor och män

Ärendefördelningen skiljer sig inte så mycket mellan kvinnor och män förutom att männen har mer än dubbelt så stor andel tjänsteresor som kvinnorna samt att kvinnor hämtar och lämnar barn i större utsträckning än män.

Ärende olika veckodagar och tider på dygnet

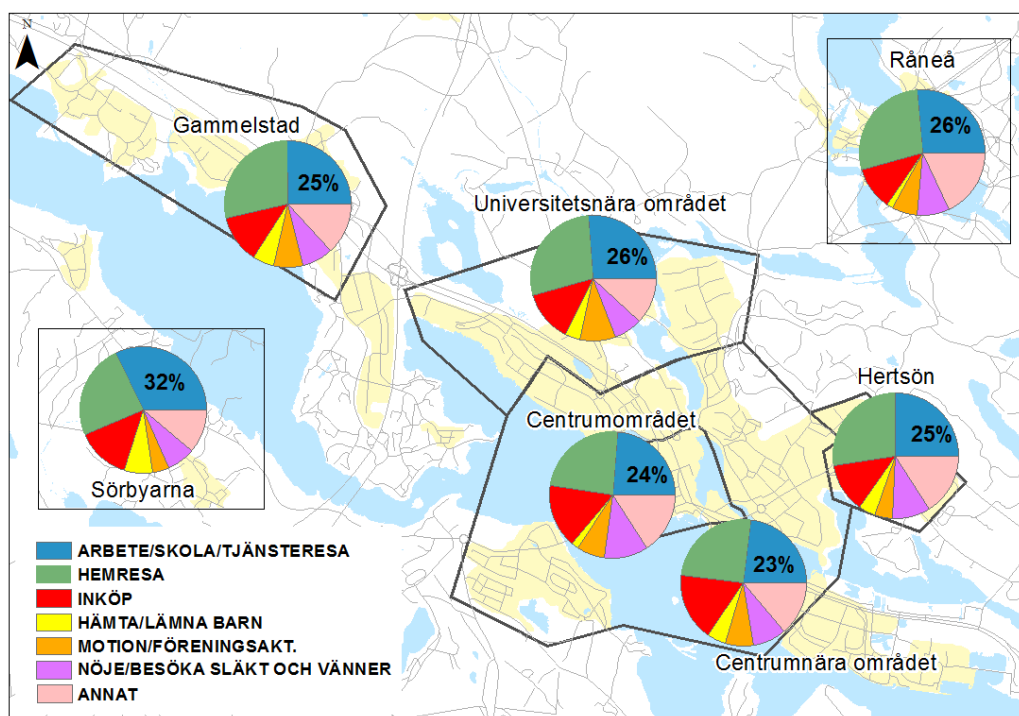
I figur 9.2 visas hur ärendefördelningen ser ut vardagar, lördagar respektive söndagar. Som framgår av figuren är det vanligaste ärendet att på en vardag åka till arbete/skola/tjänsteresa eller göra en hemresa. På helger är det att göra en hemresa som är mest vanligt samt att göra inköpsresor och då främst på en lördag. Om man sammantaget ser till fritidsaktiviteter under helgen och då inkluderar både nöje/besök hos släkt och vänner samt motion och föreningsaktiviteter blir fritidsresan lika vanlig som hemresan.



Figur 9.2 Fördelning på olika ärenden under vardagar, lördagar respektive söndagar. N=3239, 491 respektive 442

Ärende beroende på område

De boende i de sju studerade områdena har ungefär samma fördelning av ärenden för sina resor, se figur 9.3.



Figur 9.3 Fördelning på olika ärenden för resor beroende på område. N=68-734

Sörbyarna är det område som skiljer sig mest från övriga områden vad gäller ärendefördelning. I Sörbyarna har man betydligt större andel resor till arbete, skola eller tjänsteärende jämfört med övriga områden. Jämfört med de övriga områdena har Sörbyarna också en större andel resor som görs för att hämta/lämna barn.

I det Centrumnära området samt Centrumområdet görs fler inköpsresor jämfört med de andra områdena. Dessa områden har också en större andel fritidsresor om man ser till både resor för nöje/besök hos släkt och vänner samt motion och föreningsaktiviteter. I det Universitetsnära området sker flest resor kopplat till motion och föreningsaktiviteter och i Centrumområdet är andelen resor för att hämta/lämna barn lägre än genomsnittet och istället står nöjesresor för en större andel av resorna jämfört med i andra områden.

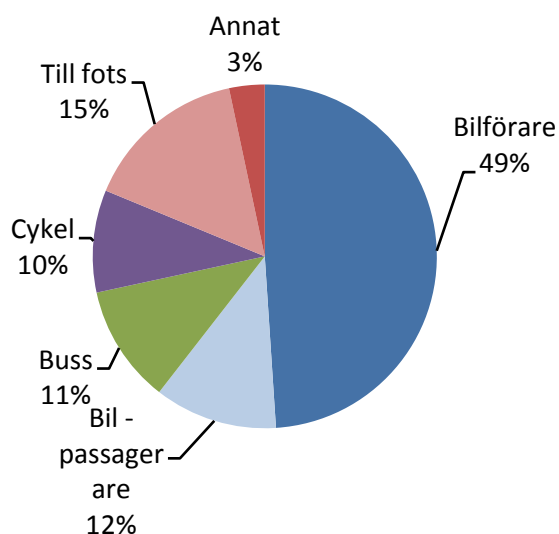


Bild 6 Foto: Susanne Lindholm

10 Färdmedel

10.1 Huvudsakligt färdmedel

Drygt tre femtedelar (61%) av alla resor som invånarna gör sker med bil. I en fjärdedel av resorna går eller cyklar man och i drygt en tiondel av resorna åker man buss. I figur 10.1 visas färdmedelsfördelningen för samtliga av de resor som invånarna i de studerade områdena gör under en vecka. Den redovisade fördelningen av färdmedel gäller huvudsakligt färdmedel, d v s även om man har gått till busshållplatsen räknas hela resan som en bussresa. Vid analyserna har dock förflyttningar kortare än 200 m inte tagits med.

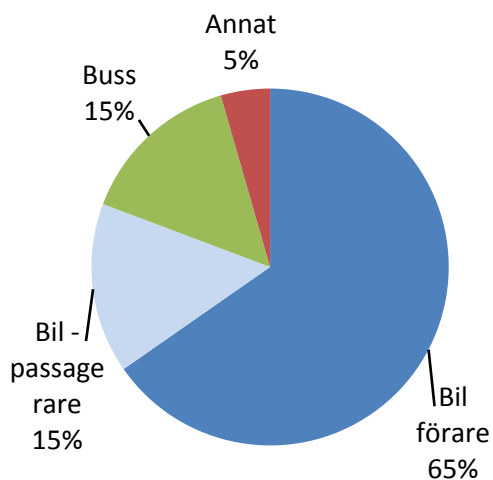


Figur 10.1 Färdmedelsfördelning för resor under en vecka. $N = 4022$

De resor som i figuren ovan och följande figurer går under beteckningen ”Annat” utgörs i huvudsak av resor med moped, motorcykel, taxi, färdtjänst eller flyg.

Huvudsakligt färdmedel för resor med olika motorfordon

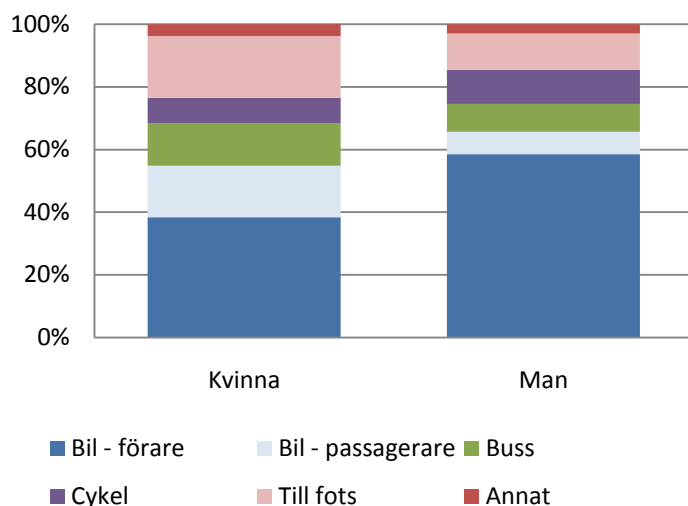
Om man ser till färdmedelsfördelningen för motorfordon (t ex bil, buss, taxi) så görs fyra femtedelar av alla resor görs med bil. I figur 10.2 visas färdmedelsfördelningen för resor med olika motorfordon.



Figur 10.2. Färdmedelsfördelning för resor med olika motorfordon under en vecka. $N = 3031$.

Färdmedel beroende på kön

Färdmedelsfördelningen varierar också med kön, se figur 10.3. Männen åker bil oftare än kvinnorna; de åker bil vid 66 % av resorna medan kvinnorna endast åker bil vid 54 % av resorna. Kvinnorna är också betydligt oftare passagerare när de åker bil; de är passagerare vid 16 % av resorna medan motsvarande siffra för männen endast är 7 %.

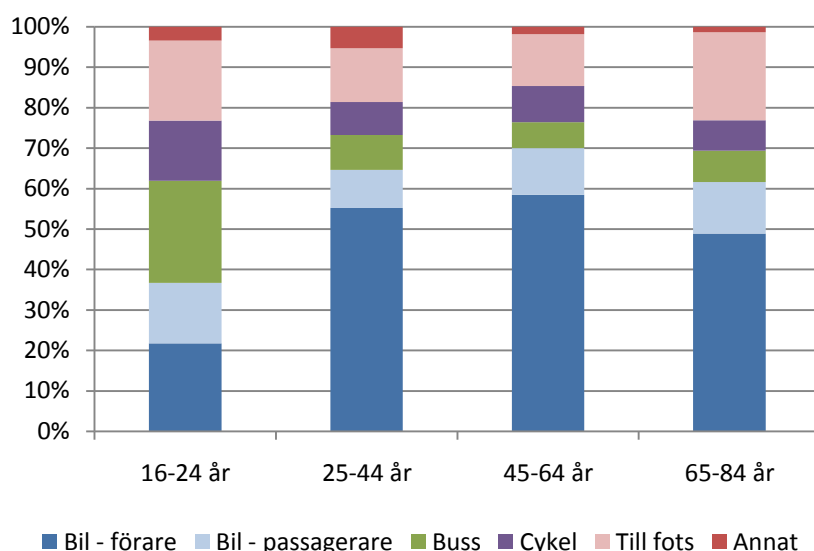


Figur 10.3 Färdmedelsfördelning under en vecka för kvinnor respektive män. N=2142 respektive 1880.

Kvinnorna både går och åker buss oftare än männen. Kvinnorna går eller åker buss vid 34 % av resorna medan männen endast gör det vid 21 % av resorna. Männen cyklar i något mer än kvinnor. 11% av männen cyklar jämfört med 8% av kvinnorna.

Färdmedel beroende på ålder

Yngre personer, under 25 år, har betydligt lägre andel av resorna som sker med bil än de som är äldre än 24 år, se figur 10.4.



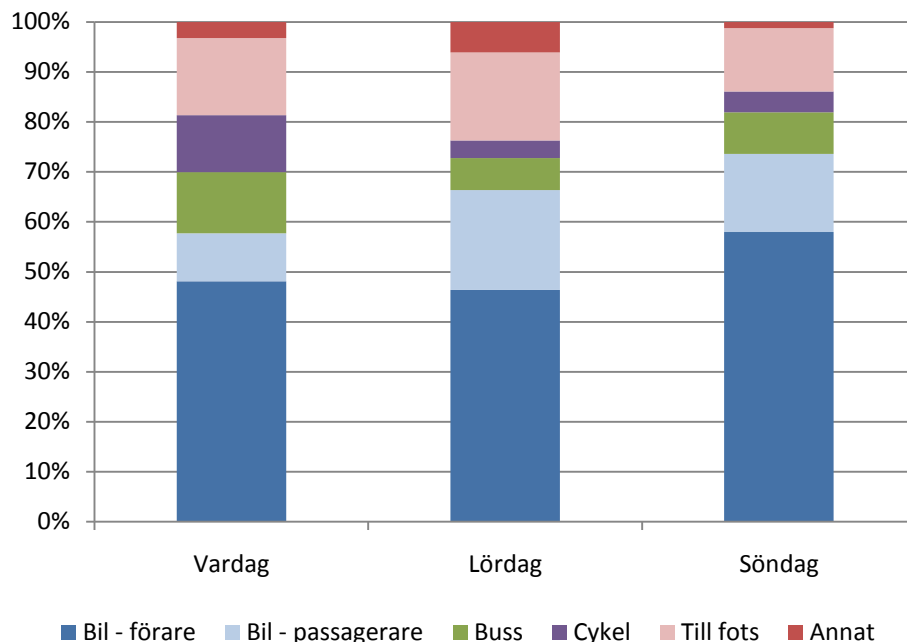
Figur 10.4 Fördelning av huvudsakligt färdssätt under en vecka för olika åldersgrupper. N=488-1632.

Den yngsta åldersgruppen åker bil vid en femtedel av resorna medan de som är äldre reser med bil vid drygt hälften av resorna. Istället åker de yngre framför allt buss; vid 24 % av resorna jämfört med

övriga åldersgruppers andel på drygt 5 %. De yngre går och cyklar också något oftare; vid 35 % av resorna jämfört med 22-29 % för övriga åldersgrupper.

10.2 Färdmedel olika veckodagar

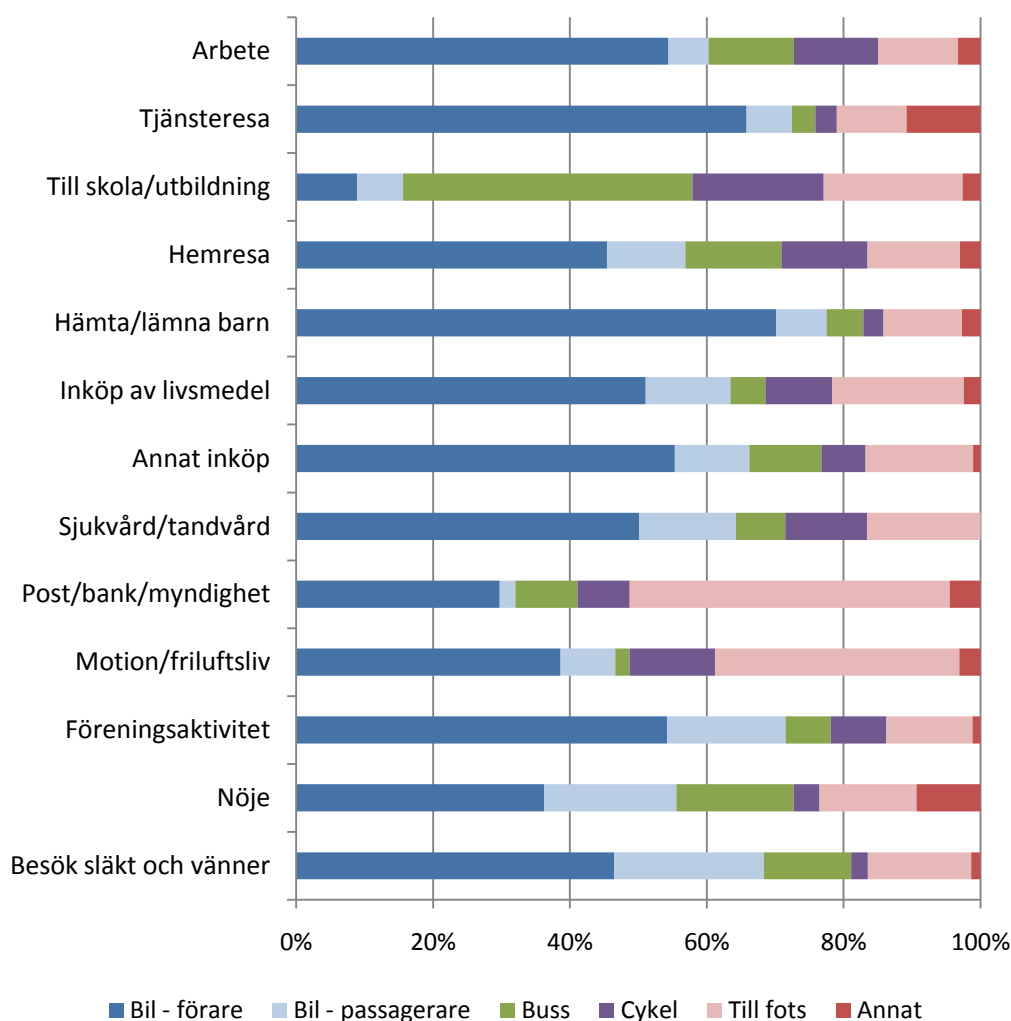
Under vardagar reser 58 % med bil, men under helgen ökar denna andel till 70 %. Under vardagar går eller cyklar 28 % men under helgen endast 18 %. Bussresandet minskar också under helgen; vardagar reser 12 % med buss men endast 6 % under helgen, se figur 10.5.



Figur 10.5 Färdmedelsfördelning för resandet under vardagar, lördagar och söndagar. N=3122, 474 respektive 426.

10.3 Färdmedel vid olika ärenden

Hämta och lämna barn är det ärende som har högst andel bilresor (77 %). Nästan lika stor andel åker bil då man reser på tjänsteresa (72%) eller vid resor för att utföra föreningsaktiviteter (71%), se figur 10.6.



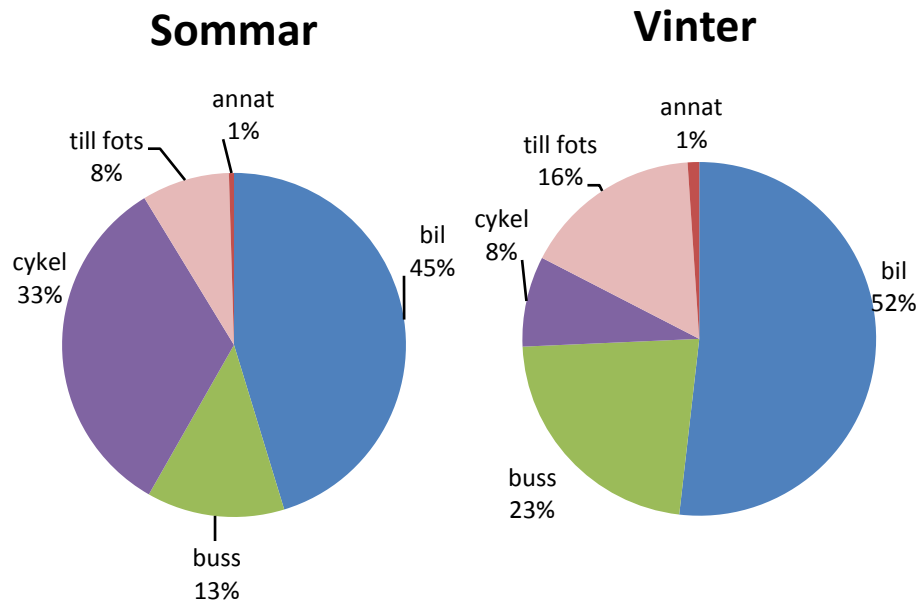
Figur 10.6 Fördelning på huvudsakligt färdssätt för olika typer av ärende.
N=42-1016.

Det ärende som har lägst andel som åker bil är resor till skola/utbildning. Vid resor till skola eller utbildning åker man istället i stor utsträckning buss, cyklar eller går. Andra typer av ärenden där det är vanligt att man går eller cyklar är resor till post, bank eller myndighet samt resor till motion och friluftsliv.

10.4 Färdmedel till arbete och skola

Som tidigare har visats har respondenterna som redogjort för sina resor genom en resdagbok visat att bil är det vanligaste färdmedlet vid resor till arbete och att de flesta som tar sig till skola åker buss, cykel eller går. Respondenterna har också fått en direkt fråga om vilket färdmedel man använder för att ta sig till arbete och skola. Samma frågor har också ställts för inköpsresor. Resultaten av dessa direkta frågor presenteras nedan och i nästa kapitel. Noteras bör att de som arbetar är betydligt fler än de som studerar och att resultaten nedan därför är mest representativa för arbetsresor.

Bil är det vanligaste färdmedlet till arbete och skola. Under sommarhalvåret åker drygt fyra av tio bil och under vinterhalvåret varannan person, se figur 10.7.



Figur 10.7 Färdmedelsfördelning för resor till **arbete och skola** under **sommarhalvåret respektive vinterhalvåret**. N=1191 respektive 1138.

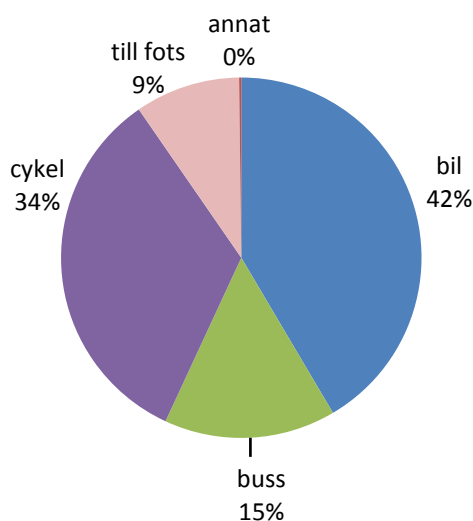
Under både sommar och vinterhalvåret är andelen som åker bil störst bland färdssätten. Andelen som åker bil minskar på sommarhalvåret till förmån för cyklister. Under vinterhalvåret är det dock främst cyklisterna som väljer andra färdmedel, andelen cyklister minskar kraftigt och cirka en av tio cyklar. Cyklisterna byter på vintern färdmedel främst för att åka cykel eller buss och en liten del åker istället även bil.

Under sommarhalvåret är andelen som åker buss, cyklar eller går tillsammans större än andelen som åker bil. Under vinterhalvåret går 16% till fots till arbetet eller skola jämfört med på sommaren då nästan vart tionde person går till fots. För åkande med buss till arbetet eller skola ökar andelen från 13% på sommaren till 23% som åker med buss på vintern.

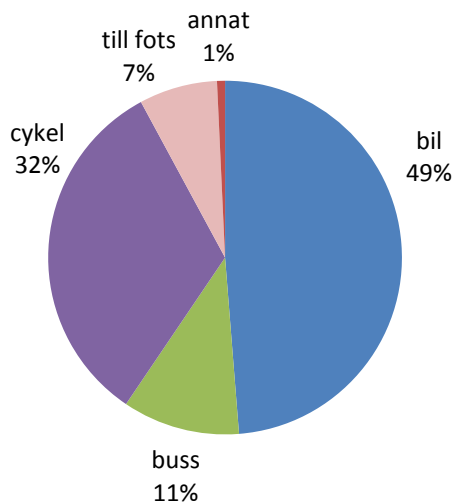
Färdmedel till arbete och skola för kvinnor och män

Det är stora skillnader i färdmedelsval mellan kvinnor och män vid resor till arbete eller skola. Män åker bil i betydligt högre utsträckning än kvinnor. Istället åker kvinnorna mer buss. Detta gäller både under sommarhalvåret, se figur 10.8, och vinterhalvåret, se figur 10.9. Män cyklar i högre utsträckning på vintern jämfört med kvinnor medan de cyklar och går nästan lika mycket på sommaren.

Kvinnor, sommar



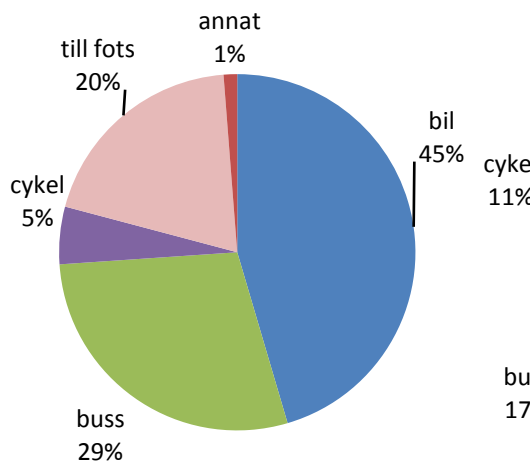
Män, sommar



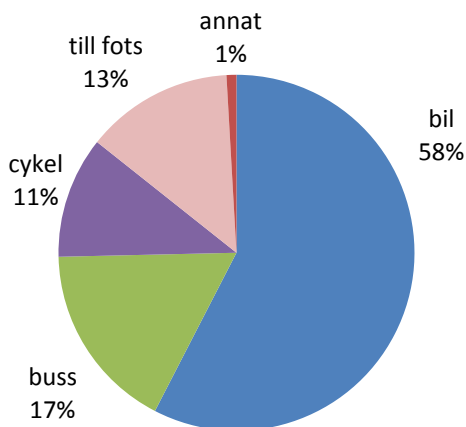
Figur 10.8 Färdmedelsfördelning för resor till **arbete och skola under sommarhalvåret** för kvinnor respektive män. N=616 respektive 540.

Under vinterhalvåret ökar män och kvinnor sitt resande med bil. Män ökar emellertid sitt resande med bil i högre utsträckning än kvinnor, från 49% på sommaren till 58% på vintern. För kvinnor fördubblas andelen som åker buss och går till fots på vintern.

Kvinnor, vinter



Män, vinter

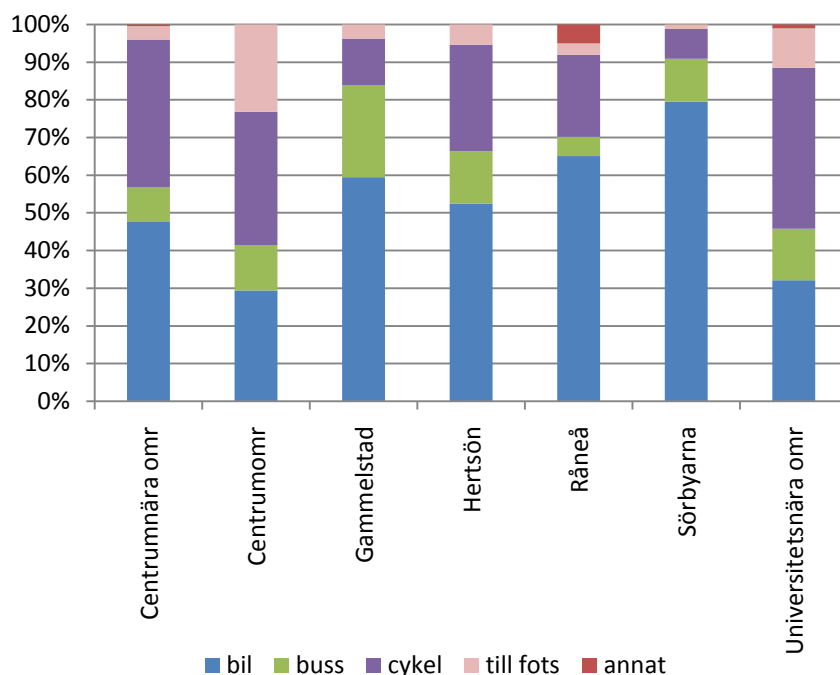


Figur 10.9 Färdmedelsfördelning för resor till **arbete/skola under vinterhalvåret** för kvinnor respektive män. N=619 respektive 519.

Färdmedel till arbete och skola för olika områden

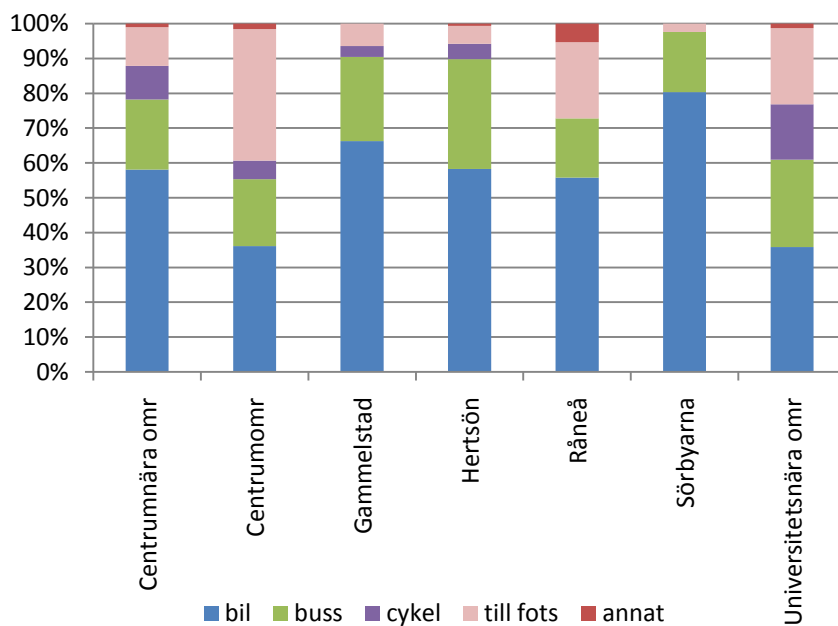
Färdmedelsfördelningen för resor till arbetet eller skola skiljer mycket mellan de studerade områdena, vilket framgår av figur 10.10. Notera att uppgifterna för Sörbyarna, men framför allt Råneå, är mer osäkra eftersom dessa bygger på svar från relativt få personer.

Under sommarhalvåret åker 60-80 % av dem som bor i Sörbyarna och Råneå bil till arbete och skola. Motsvarande andel i Centrum- och Universitetsnära området är endast cirka 30 %. I övriga stadsdelar åker 45-60 % bil till arbete och skola under sommarhalvåret.



Figur 10.10 Färdmedelsfördelning för resor till **arbete och skola** under **sommarhalvåret** i de sju områdena. N=31-405.

Andelen som åker bil till arbete och skola ökar markant i samtliga områden förutom Sörbyarna under vinterhalvåret. I samtliga stadsdelar sjunker andelen som cyklar i stor utsträckning under vintern och istället ökar andelen som går och åker kollektivt.

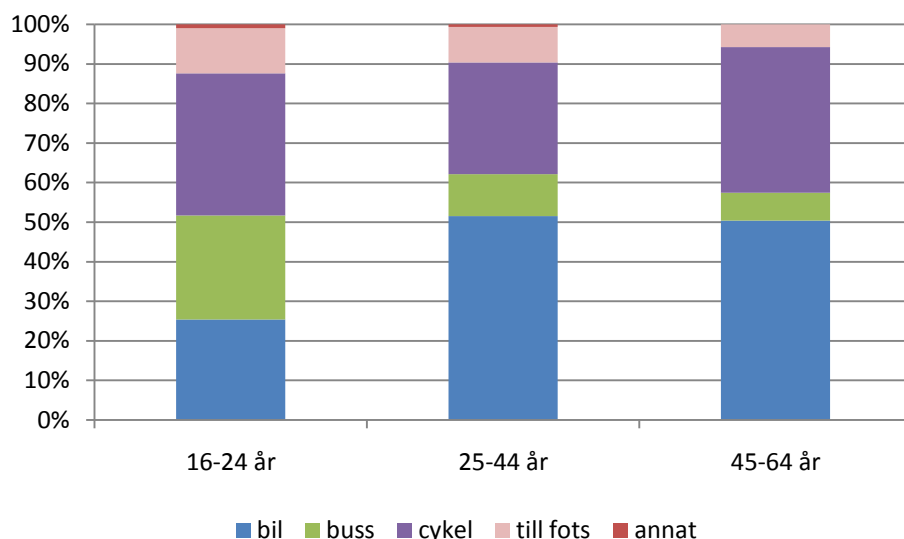


10.11 Färdmedelsfördelning för resor till **arbete och skola** under **vinterhalvåret** i de sju områdena. N=29-382.

På vintern är det väldigt få som cyklar i Råneå och Sörbyarna. För Råneå skiljer sig färdmedelsfördelningen från de andra då resandet med bil på vintern sjunker till förmån för en kraftig ökning av resande med buss och till fots. Emellertid är antalet svar från Råneå (N=29) så få att dessa skillnader bör betraktas med försiktighet.

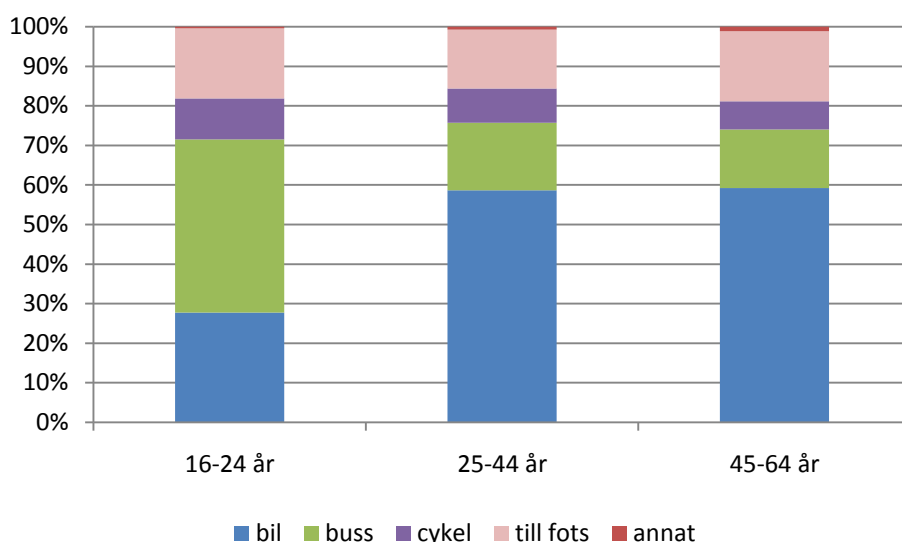
Färdmedel till arbete och skola för olika åldersgrupper

Under sommarhalvåret åker yngre personer, under 25 år, mer kollektivt till arbete/skola än de som är äldre, se figur 10.12. Betydligt fler av dem som är under 25 år cyklar eller åker buss vid arbets-/skolresor på sommaren jämfört med dem som är mellan 25 och 64 år.



Figur 10.12 Färdmedelsfördelning för resor till **arbete och skola** under **sommarhalvåret** för olika åldersgrupper. N=163-547.

Under vinterhalvåret är skillnaderna i färdmedelsval till arbete eller skola mellan åldersgrupperna än mer tydliga, se figur 10.13.

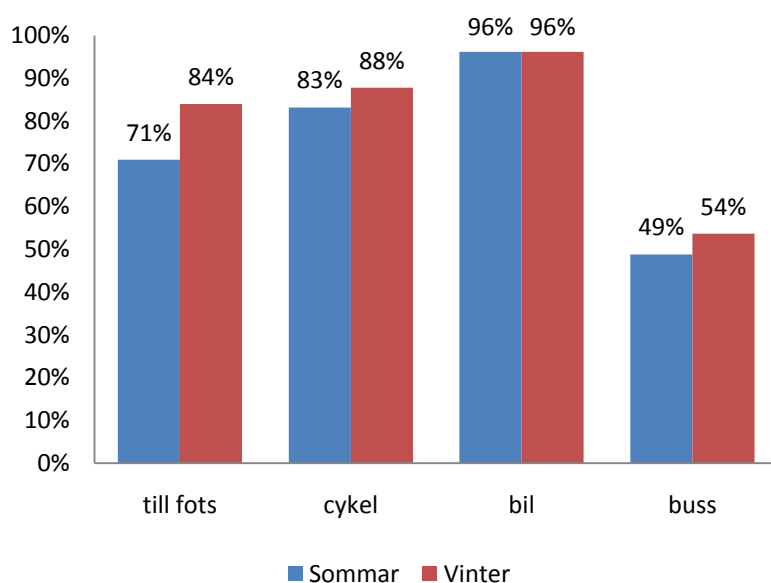


Figur 10.13 Färdmedelsfördelning för resor till **arbete och skola** under **vinterhalvåret** för olika åldersgrupper. N=156-519.

Andelen som åker bil i åldergrupperna 25-64 år ökar markant på vinterhalvåret samtidigt som andelen av de som cyklar och går blir betydligt färre i samma åldersgrupp. I den yngsta åldersgruppen är bilandelen nästan densamma som på sommaren medan bussåkandet mer än fördubblas på vintern.

Färdmedel till arbete och skola beroende på körkortsinnehav

Val av färdmedel hänger också starkt samman med körkortsinnehav. I figur 10.14 visas hur stor andel av dem som oftast går, cyklar, åker bil respektive åker buss till arbete eller skola under sommarhalvår respektive vinterhalvår som har körkort.

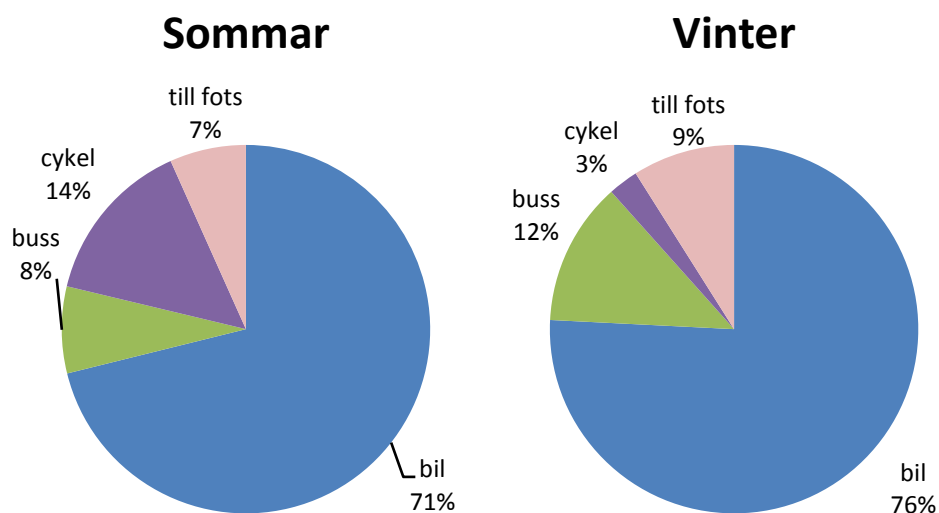


Figur 10.14 Andel som har körkort bland dem som under sommar respektive vinterhalvår oftast tar sig med olika färdmedel till arbete och skola. N=69-595.

Som framgår av figuren har de som oftast åker buss körkort i betydligt lägre utsträckning än de som dagligen åker bil, cyklar eller går till fots.

10.5 Färdmedel vid inköpsresor

Skillnaden i färdmedelsval vid olika årstider skiljer också vid inköpsresor. Andelen som anger att man oftast cyklar minskar kraftigt från 14 % under sommarhalvåret till 3 % under vinterhalvåret. Bil är det klart vanligaste färdmedlet för inköpsresor under såväl sommar- som vinterhalvåret, se figur 10.15.



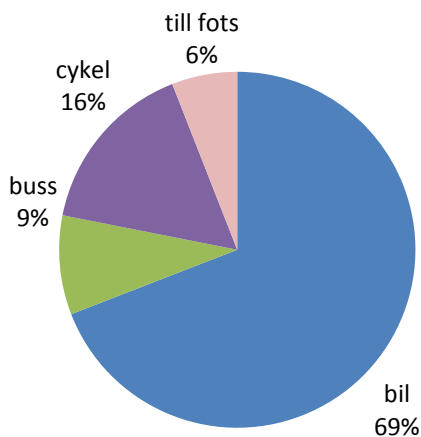
Figur 10.15 Färdmedelsfördelning för **inköpsresor** under sommarhalvåret respektive vinterhalvåret. $N=1682$ respektive 1462.

Bilen används vid tre av fyra inköpsresor. Under sommarhalvåret används också cykeln vid relativt många resor, men knappast under vinterhalvåret. Då är det istället bussen som näst efter bilen är det färdmedel som används vid flest inköpsresor.

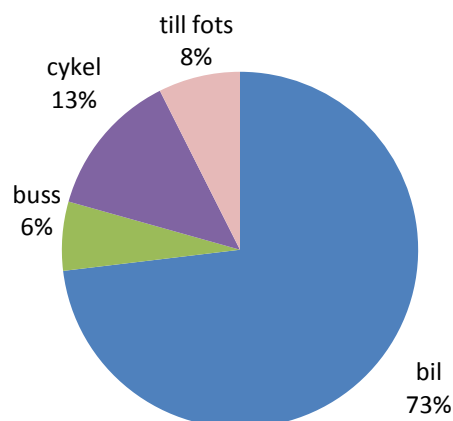
Kvinnors och mäns färdmedel vid inköpsresor

Skillnaderna i färdmedelsval vid inköpsresor är betydligt mindre mellan män och kvinnor än vid resor till arbete och skola. Under sommarhalvåret använder fler kvinnor än män cykeln vid inköpsresor. Männen använder istället bilen i större utsträckning, se figur 10.16.

Kvinnor, sommar



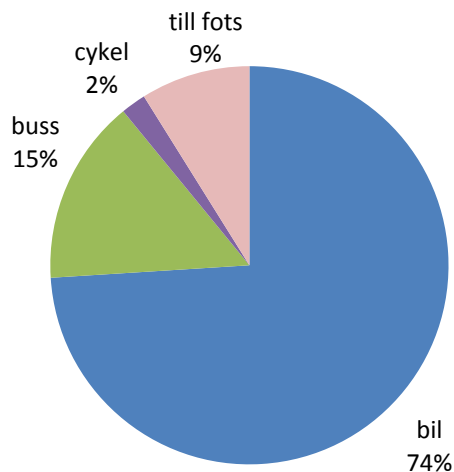
Män, sommar



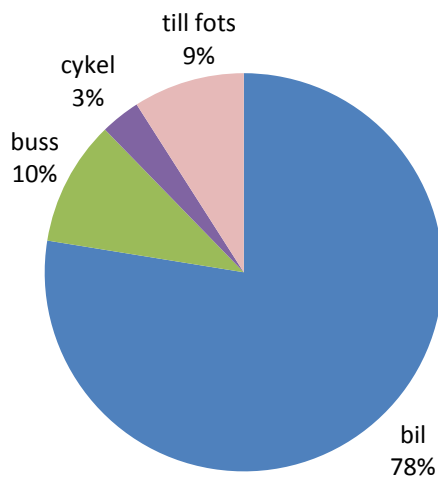
Figur 10.16 Färdmedelsfördelning för **inköpsresor under sommarhalvåret** för kvinnor respektive män. N=918 respektive 764.

Under vinterhalvåret är det ytterst få av både kvinnor och män som använder cykeln vid inköpsresor. Kvinnor går och åker buss i något större utsträckning än män som istället åker något mer bil, se figur 10.17.

Kvinnor, vinter



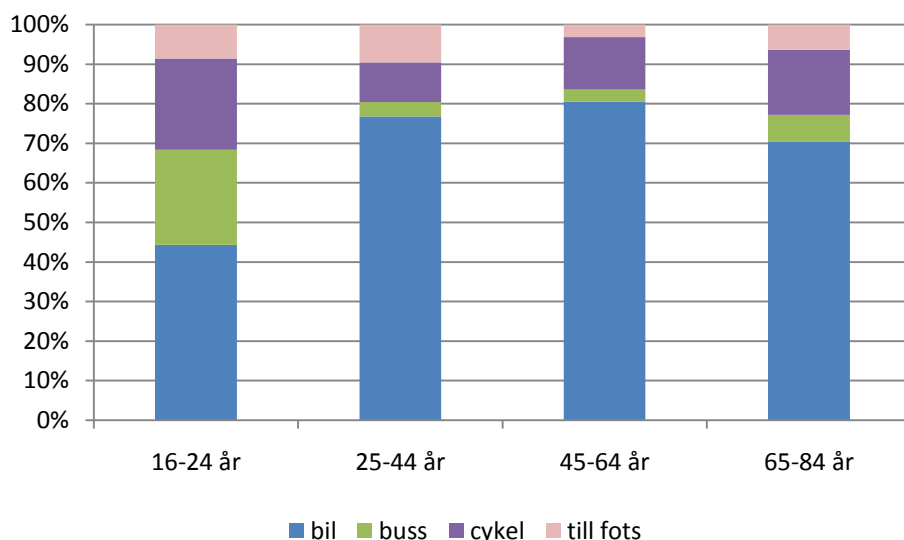
Män, vinter



Figur 10.17 Färdmedelsfördelning för **inköpsresor under vinterhalvåret** för kvinnor respektive män. N=801 respektive 661.

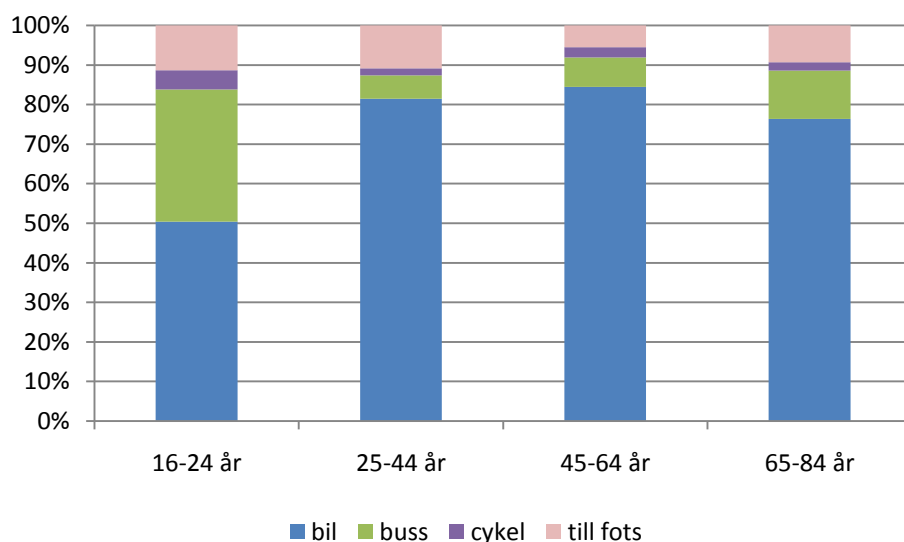
Olika åldersgruppers färdmedel vid inköpsresor

Vid inköpsresor använder yngre personer, under 25 år, bilen i betydligt mindre utsträckning än dem som är äldre, se figur 10.18 där resandet för sommarhalvåret visas. Av dem under 25 år är det ungefär hälften så många som åker bil vid inköpsresor jämfört med övriga åldersgrupper. Denna åldersgrupp använder istället buss, cykel eller går till fots i större utsträckning än de andra åldersgrupperna för inköpsresor under sommaren.



Figur 10.18 Färdmedelsfördelning för **inköpsresor** under **sommarhalvåret** för olika åldersgrupper. N=170-655.

Under vinterhalvåret förändras valet av färdmedel för framför allt åldersgruppen 16-24 år så tillvida att många av dem som cyklar under sommaren istället åker kollektivt på vintern, se figur 10.19.

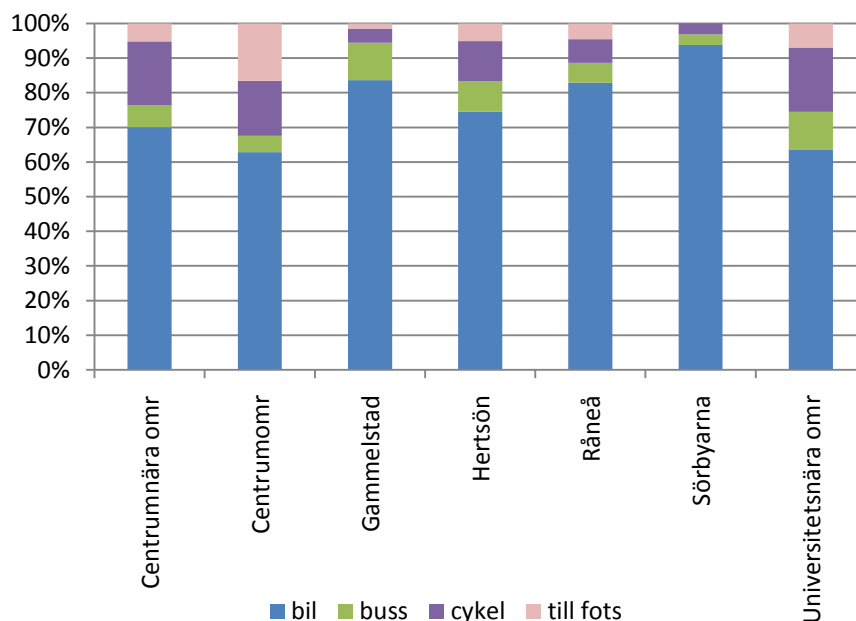


Figur 10.19 Färdmedelsfördelning för **inköpsresor** under **vinterhalvåret** för olika åldersgrupper. N=157-551.

Olika områdens färdmedel vid inköpsresor

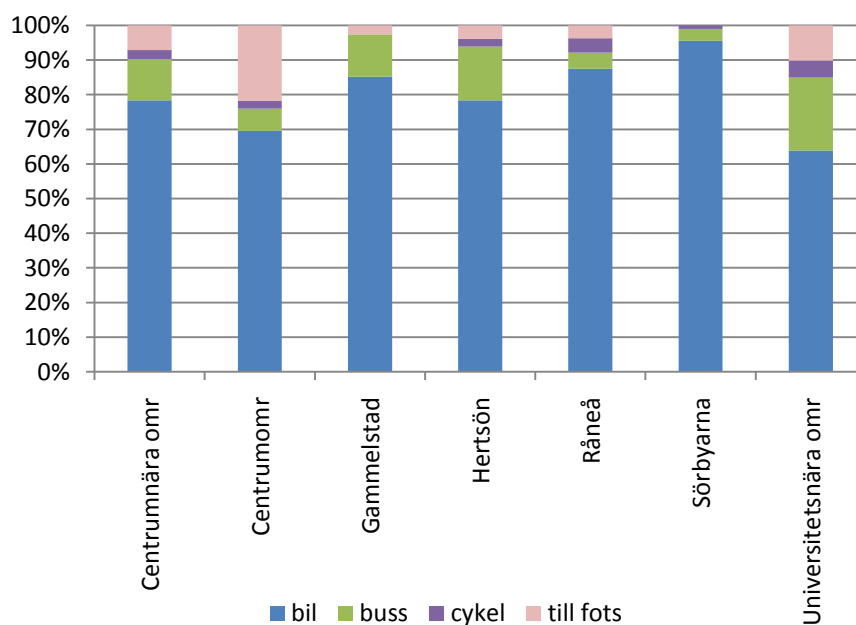
Även färdmedelsfördelningen för inköpsresor skiljer mellan de studerade områdena, även om skillnaderna är mindre än vid arbets- och skolresor.

Under såväl sommar- som vinterhalvår åker cirka 80-95 % av dem som bor i Sörbyarna, Råneå och Gammelstad bil vid inköpsresor (notera att uppgifterna för Råneå är mer osäkra eftersom dessa bygger på svar från relativt få personer). Motsvarande andel i Centrum och Universitetsnära området är under sommarhalvåret endast cirka 60 %. I övriga stadsdelar åker drygt 70 % bil vid inköpsresor under sommarhalvåret, se figur 10.20. Områdena som använder mest cykel vid inköpsresor på sommaren är det Universitetsnära området samt det Centrumnära området.



Figur 10.20 Färdmedelsfördelning för inköpsresor under **sommarhalvåret** i de sju områdena. N=51-573.

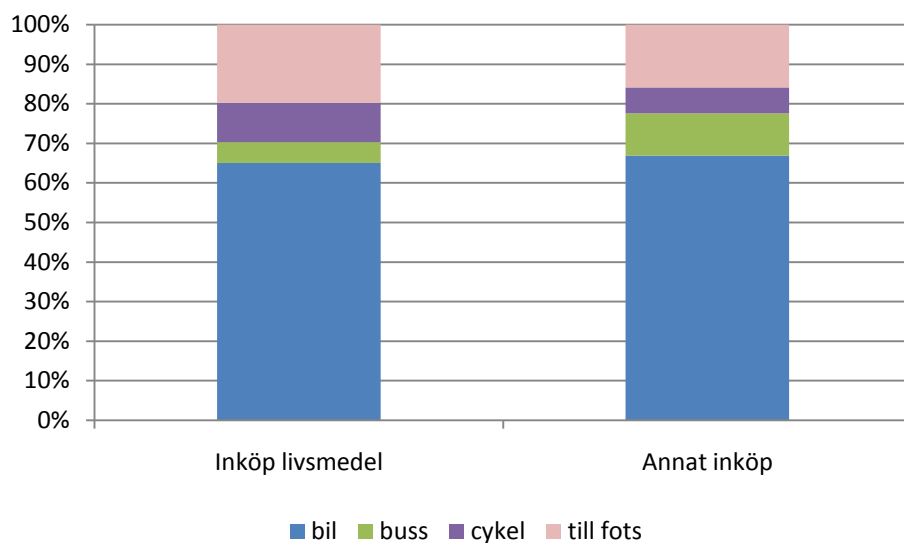
Under vinterhalvåret är skillnaderna i färdmedelsfördelning något mindre mellan områdena, se figur 10.21. Andelen som åker bil vid inköpsresor ökar vintertid till cirka 70- 80 % i samtliga områden utom Råneå och Sörbyarna som då fortfarande ligger på 80-95% samt för det Universitetsnära området vars invånare använder bil vid inköpsresor i samma utsträckning som på sommaren (drygt 60%). I samtliga områden sjunker andelen som cyklar markant under vintern och istället ökar andelen som går och åker kollektivt.



Figur 10.21 Färdmedelsfördelning för inköpsresor under **vinterhalvåret** i de sju områdena. N=44-497.

Olika färdmedel vid olika typer av inköpsresor

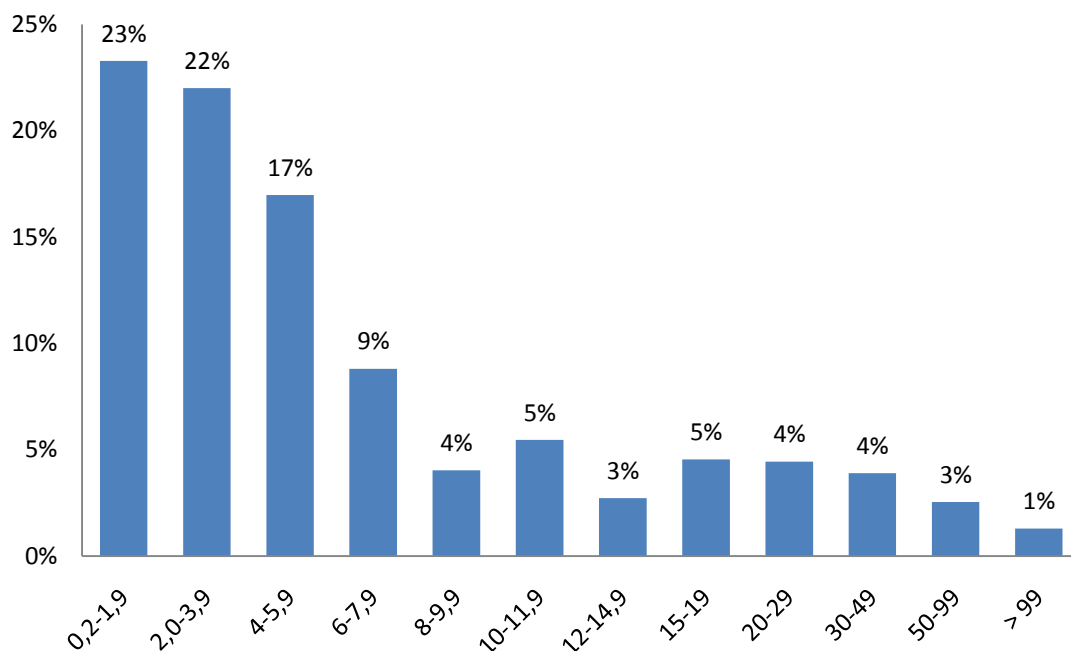
Som tidigare visats i kapitel 10.3 skiljer färdmedelsvalet något beroende på vilken typ av inköpsresa som avses. Vid inköp av livsmedel är det mindre andel som använder bil eller buss, och istället fler som cyklar och går, än vid andra typer av inköp, se figur 10.22.



Figur 10.22 Färdmedelfördelning vid inköp av livsmedel respektive övriga inköpsresor. N=388 respektive 265.

11 Reslängd

Medelreslängden är 10 kilometer och cirka hälften av resorna är kortare än 4 km. Cirka en fjärdedel av resorna är kortare än 2 km. Resornas fördelning på olika längd visas i figur 11.1. Notera här, liksom tidigare, att resor kortare än 200 meter eller de få resor som både har start och mål utanför kommunen inte ingår vid analysen.



Figur 11.1 Fördelning efter resornas längd i kilometer. N=3922.

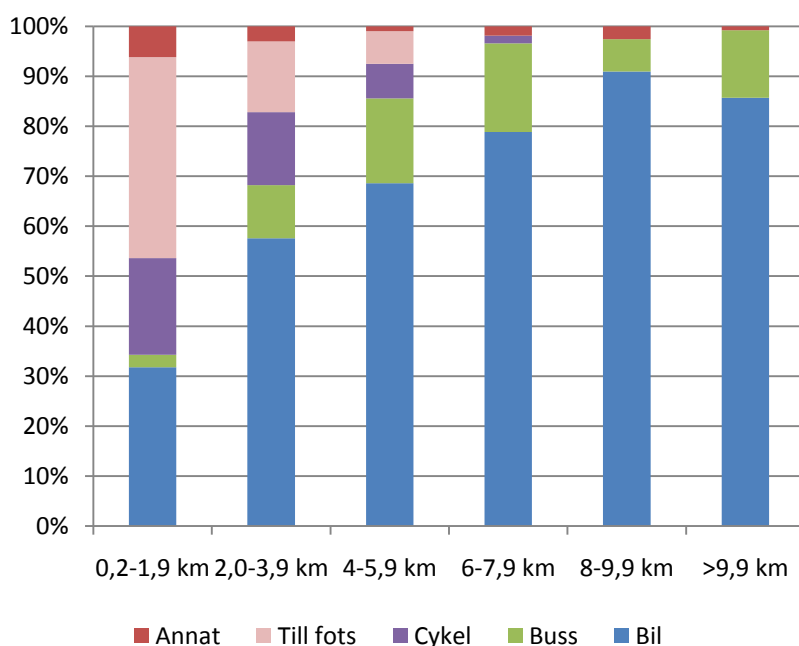
Jämförelse mellan korta och långa resor

Jämför man de personer som utför korta respektive långa resor visar det sig att de korta resorna (kortare än 4 km) utförs av större andel kvinnor och större andel utan körkort.

Fördelningen av ärenden för korta resor under 4 kilometer och långa resor över 4 kilometer ser ungefär likadan ut. För både de korta och långa resorna är det resor hem, till arbetet och inköp av livsmedel som är de främsta ärendena.

Färdmedelsval vid olika reslängd

Valet av färdmedel är starkt beroende av resans längd, vilket framgår av figur 11.2. Som figuren visar står bilen även för en stor del av resorna som är kortare än 4 kilometer och för vilka andra färdmedel i många fall kan vara ett alternativ.



Figur 11.2 Färdmedelsfördelning vid resor av olika längd. N=3687.

Reslängd för olika färdmedel

I tabell 11.1 visas dels medelreslängden för resor med olika färdmedel, dels medianvärdet för resor med aktuellt färdmedel. Medianvärdet, d v s det värde där hälften reser kortare och hälften reser längre, är dock betydligt mindre eftersom relativt få men mycket långa resor starkt påverkar medelvärdet. Medelvärdet visar det värde som fås om alla sträckor med aktuellt färdmedel läggs samman och sedan divideras med antalet resor. Medianvärdet visar istället det värde som hälften av resorna understiger och hälften av resorna överstiger.

Färdmedel	Reslängd medel [km]	Reslängd median[km]
Bil	12,1	5,0
Buss	13,4	5,0
Cykel	2,7	2,0
Till fots	2,0	1,0

Tabell 11.1 Genomsnittlig reslängd för olika färdmedel uttryckt som medelreslängd respektive median. N=354-2522

Som tabellen visar skiljer det mycket i reslängd beroende på om man ser på medelvärdet eller medianvärdet. Detta beror på att några få mycket långa resor ger stor inverkan på medelvärdet. Notera dock att endast resor längre än 200 meter är med i urvalet.

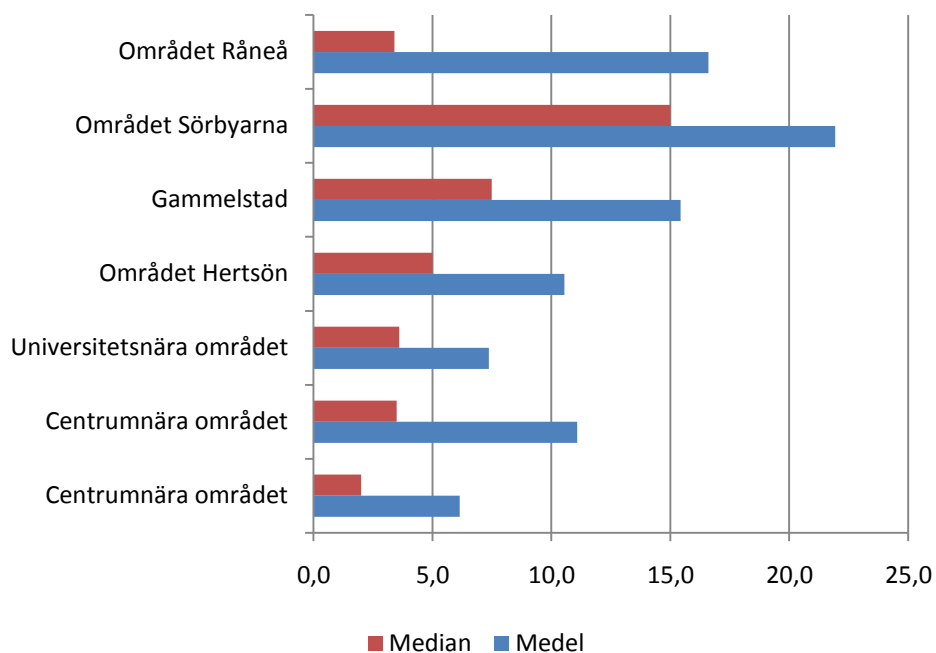
Medelreslängden för cyklisterna är cirka tre km och medianvärdet knappt två km. Medelreslängden för bussresor är 13 km och för bilresor 12 km. Medianvärdena för dessa färdmedel är fem kilometer.

Skillnader i reslängd män - kvinnor

Männens resor är längre än kvinnornas, deras resor är i medel knappt 12 km långa medan kvinnornas endast är drygt 9 km. Medianvärdet för männens resor är 4,8 km och för kvinnorna 3,0 km.

Skillnader i reslängd mellan områdena

Boende i Sörbyarna och Gammelstad reser i genomsnitt längre än de boende närmare centrum, se figur 11.3. Medelreslängden i området Råneå är också lång jämfört med de centrala områdena men medianvärdet är däremot litet vilket pekar på stor spridning av reslängder i Råneå.



Figur 11.3 Medelvärde och median för reslängd (i kilometer) för boende i de sju områdena. N=128-1411.

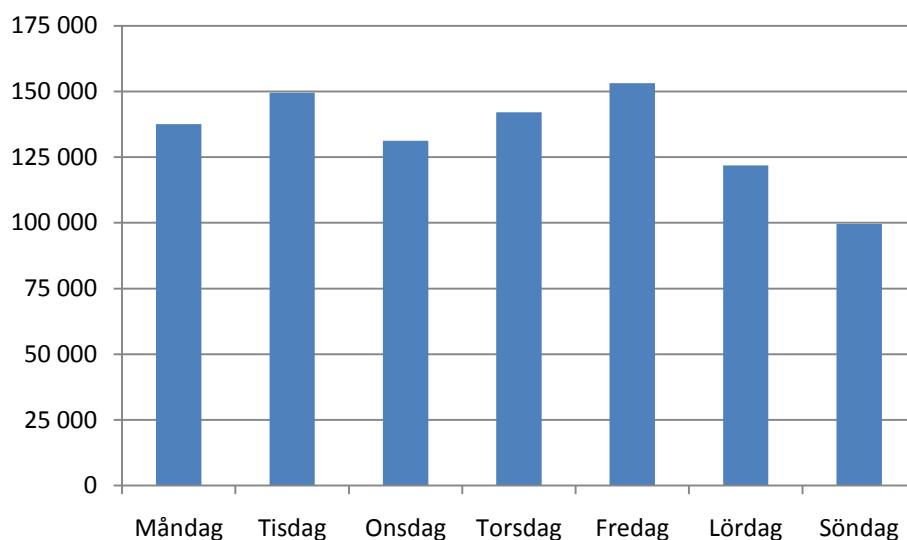


Bild 7 Foto: Susanne Lindholm

12 Tidpunkt för resorna

Antal resor olika veckodagar

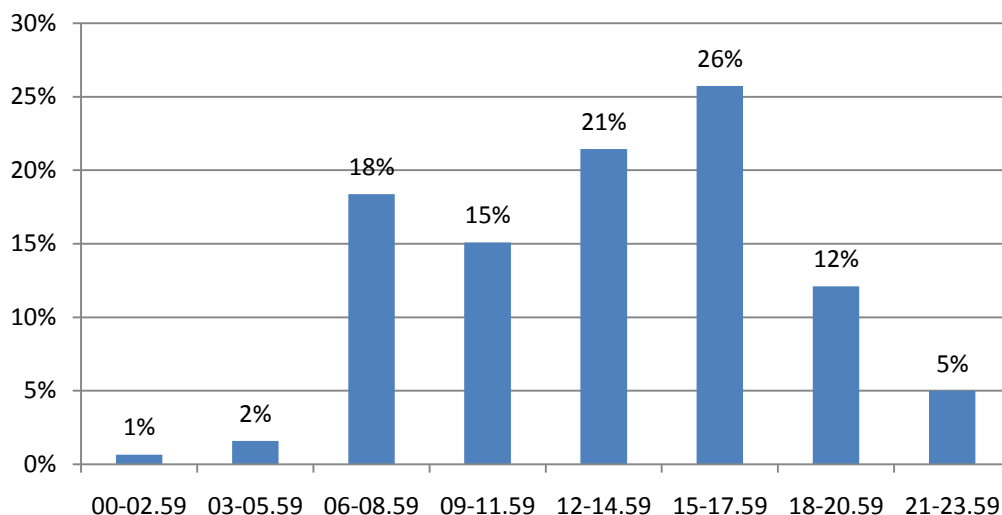
Resandet som invånarna i åldern 16-84 år utträttar under vardagarna varierar mellan drygt 130 000 till drygt 150 000 resor per dag. Under helgen sjunker resandet väsentligt till drygt 120 000 resor under lördagar och cirka 100 000 resor under söndagar, se figur 12.1.



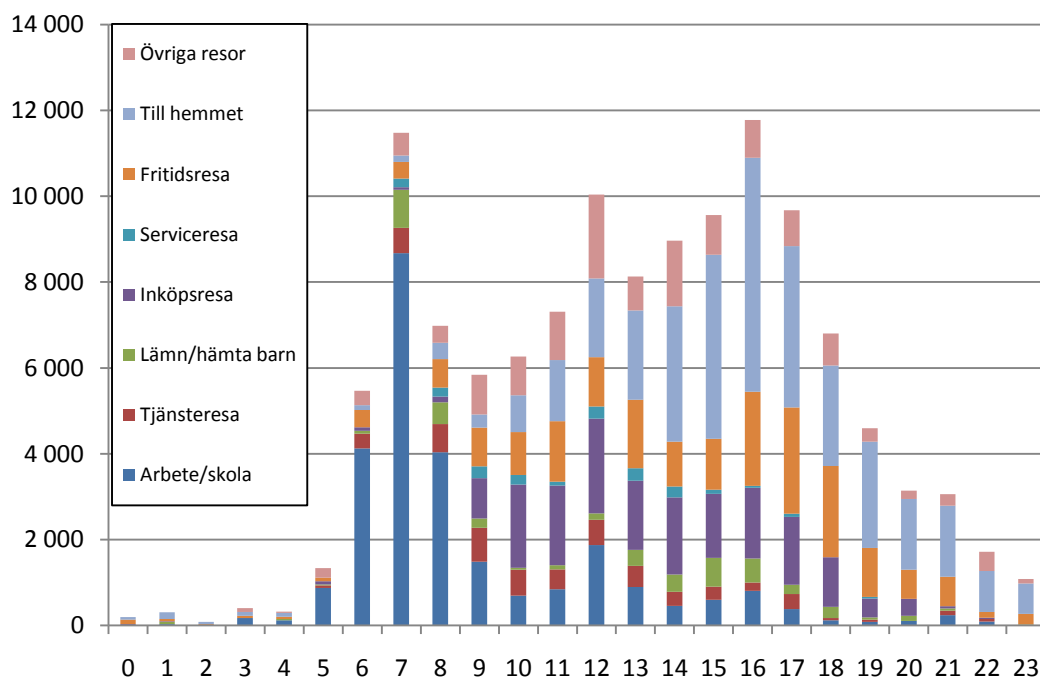
Figur 12.1 Alstrade resor per veckodag i undersökningsområdet. N=4168.

Resornas fördelning över dygnet

Den största andelen av resorna under ett dygn startar på eftermiddagen kl 15-18, se figur 12.2. Drygt en fjärdedel av resorna startar denna tid och de utgörs i huvudsak av resor åter till hemmet, vilket framgår av figur 12.3 där ärendefördelningen över dygnet visas.



Figur 12.2 Alstrade resor i undersökningsområdet fördelade över ett genomsnittligt veckodygn. N=4098



Figur 12.3 Alstrade resor och tillhörande ärenden i undersökningsområdet fördelade över veckodygnet. N=4586.

De flesta resor till arbete eller skola startar kl 06-09. De relativt många resor som påbörjas mellan kl 9 och kl 13 består framför allt av inköpsresor och resor till hemmet, men utgörs även till stor del av fritidsresor och resor till arbete/skola.

13 Jämförelser med tidigare studier

Luleå kommun har tidigare gjort resvaneundersökningar år 2000 och 2005. Första gången år 2000 användes en enkät och en resdagbok och år 2005 bestod undersökningen av enkät, resdagbok samt även telefonintervjuer för att ta fram bilisters, bussåkares och cyklisters attityder. Denna resvaneundersökning år 2010 består av enkät och resdagbok.

År 2000 omfattade undersökningen endast boende i Luleå tätort och 2005 samt 2010 även boende i Råneå samt i Sörbyarna, dvs Måttsund, Antnäs, Alvik och Ersnäs.

Genom att genomföra resvaneundersökningar med jämna mellanrum vill Luleå kommun se om det finns några skillnader mellan de tre undersökningarna och om det finns några utvecklingstrender i resvanor och attityder. Kommunen vill också veta om arbetet med så kallade mjuka åtgärder för att förändra resmönster har påverkat färdmedelsvalen.

Mellan åren 1999 och 2009 har Luleå kommun arbetat genom olika projekt för att förändra resandet med syfte att minska korta bilresor samt öka andelen resor med buss, cykel och till fots. Under dessa tio år har aktiviteter genomförts samarbete med grundskolor och olika kampanjer eller tävlingar har visat på fördelarna med hållbart resande. Under åren 2000-2004 intensifierades insatserna för att marknadsföra ett mer hållbart resande och 2002 genomfördes en förändring i busstrafiken i Luleå tätort. Lokaltrafiken förändrade busslinjenätet, införde tätare trafikering, snabbare turer, en ny centrumhållplats samt ett nytt informationssystem.

I jämförelsen mellan resvaneundersökningarna har fokuserats på skillnaderna mellan resvaneundersökningarna 2005 och 2010. Urval och metod för resvaneundersökningen för år 2000 skiljer sig i stor omfattning från den 2005 och 2010.

Om man jämför väderförhållandena mellan 2005 och 2010 så är det varmare än normalt år 2005 och kallare än normalt 2010. Snötäcke fanns inte första mätveckan år 2010 men emellertid under den andra mätveckan, då 22% av svaren till resvaneundersökningen skickades in. Om man jämför färdmedelsfördelningen så har resandet med buss och resor till fots ökat med 2% respektive 3% samtidigt som resandet med bil och cykel minskar med 3% vardera. Skillnaden i väder kan delvis förklara förändringen av resor med cykel, till fots och med buss. Minskningen av resandet med bil år 2010 kan inte på samma sätt förklaras utifrån vädersituationen. Normalt sett ökar bilresandet betydligt under vintern.

Jämförelserna görs i samma indelning som kapitlen i denna studie.

13.1 Studien

De viktigaste skillnaderna för studien 2010 jämfört med 2005 är svarsfrekvensen och vädret. I övrigt vad gäller urvalsområden, bruttourval, metoden för utskick och insamling motsvarar studierna 2005 och 2010 i stort sett varandra.

Svarsfrekvensen 2010 uppgick till 51% jämfört med 2005 års svarsfrekvens 65%. Jämfört med andra svarsfrekvenser från bland annat en regional resvaneundersökning i Västernorrland m fl, 2009 och en resvaneundersökning i Malmö, 2008 är svarsfrekvensen god.

Resvaneundersökningen 2010 utfördes senare på året jämfört med 2005. Mätveckor 2005 var vecka 39 och vecka 41 respektive för 2010 vecka 42 och 45. Utomhustemperaturen under mätveckorna 2010 var kallare än normalt och särskilt under den sista mätveckan.

13.2 Befolkningen

Om man ser till respondenterna som svarat är andelen kvinnor något högre jämfört med 2005. Detta gäller främst i områdena Gammelstad och Centrumområdet. För åldersgrupperna 16-24 år är det också

något fler som har svarat, 15%, jämfört med 11% år 2005. För åldersgruppen 25-44 år är det något färre som har svarat; 46% jämfört med 52% år 2005.

Vad gäller familjesammansättningen visar 2010 års resultat en ökad andel 19-24 åringar samt att andelen hushåll utan barn minskar och att hushåll med fler än två barn ökar.

I övrigt motsvarar respondenterna för 2010 och 2005 varandra väl.

13.3 Tillgång till olika färdmedel

	2010	2005	2000	Kommentarer
Antalet bilar per hushåll	1,1	1,2		Minskat antal bilar
Andelen hushåll utan bil	15 %	13 %	15 %	Ökat antal hushåll utan bil
Andelen hushåll med en bil	52 %	58 %	76 %	Minskat antal hushåll med en bil
Andelen hushåll med två bilar	28 %	26 %	20 %	Ökat antal hushåll med två bilar
Andelen kvinnor med tillgång till parkering vid arbetet	63 %	67 %		Minskat antal kvinnor med parkering vid arbetsplatsen
Andelen som alltid har tillgång till busskort	37 %	33 %		Ökad andel som alltid har tillgång till busskort

Antalet bilar per hushåll har minskat från 1,2 år 2005 till 1,1 bilar per hushåll år 2010. Andelen hushåll som inte har bil ökat från 13% till 15%. Även andelen hushåll med en bil har minskat från 58% till 52% år 2010.

Däremot har inte tillgången till bil vid behov inte förändrats utan ser i stort ut som den gjorde 2005. Tillgång till bil vid behov för de som oftast reser med cykel till arbete, skola och för inköpsresor har minskat från 40% till en tredjedel år 2010.

För tillgång till busskort har fler alltid tillgång till busskort: 37% år 2010 jämfört med 33% år 2005.

I stort sett alla områden har ökat sin tillgång till busskort utom Hertsön och Sörbyarna. Ökningen varierar mellan 2-8% och är störst i det Universitetsnära området.

Tillgången till färdtjänst, cykel och andra färdmedel har inte förändrats i någon större utsträckning.

	2010	2005	2000	Kommentarer
Andelen som känner till minst en busslinje som går från hemmet till centrum	75 %	Ej jämf		Stor kännedom om busslinjer utanför centrum

Frågan om kännedom om busslinjer har i undersökningen år 2010 ändrats och är därför svår att jämföra med resultaten från år 2005. Emellertid så känner 75 % av invånarna utanför centrum till

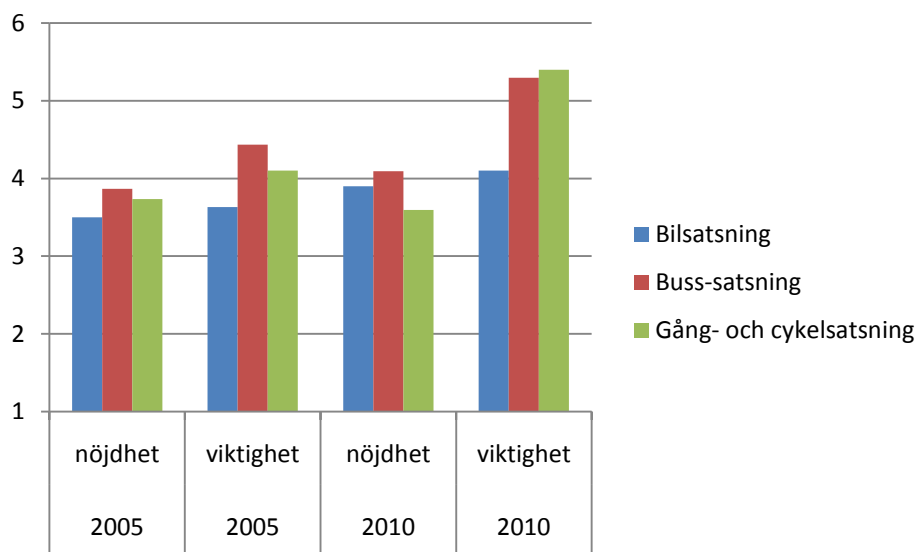
minst en busslinje som går till centrum vilket är en mycket god kännedom om busslinjer i Luleå kommun.

13.4 Attityder – prioritering olika färdmedel

	2010	2005	2000	Kommentarer
Andelen som prioriterar buss före biltrafik	64 %	52 %	57 %	Ökad andel för prioritering av buss
Andelen som prioriterar gång/cykel före biltrafik	68 %	62 %	61 %	Ökad andel för prioritering av gång/cykel
Andelen av de som åker bil som prioriterar buss	75 %	66 %		Ökat stöd från de som åker bil för prioritering av buss
Andelen av de som åker bil som prioriterar gång	80 %	74 %		Ökat stöd från de som åker bil för prioritering av gång/cykel

Att det även finns ett stöd för busstrafik och gång/cykeltrafik bland de som har bil som huvudsakligt färdmedel visade undersökningen 2005. År 2010 har andelen av de som åker bil och som vill prioritera buss ökat från 66 % till 75% 2010. Motsvarande andel för prioritering av cykeltrafik är 74% år 2005 och 80% år 2010.

13.5 Attityder – satsningar på biltrafik, busstrafik och för cyklister/fotgängare



Invånarna är mer nöjda med satsningarna på biltrafik och kollektivtrafik år 2010 jämfört med år 2005 medan de är mer missnöjda med satsningarna på gång/cykeltrafik. Invånarna tycker att det är mer viktigt att satsa på alla trafikslagen år 2010 jämfört med år 2005 och då främst på buss- och gång/cykeltrafik. Gapet mellan nöjd och viktig har ökat för samtliga satsningar men främst för gång/cykeltrafik och därefter busstrafik.

13.6 Antal resor

	2010	2005	2000	Kommentarer
Genomsnitt antal resor per dag	2,8	2,7	2,0	Liten ökning av antalet resor
Totalt antal resor per dygn	146000	140000		Liten ökning av antalet resor
Andelen resor t/f arbete, skola, i tjänsten inom centrumomr	51%	40%		Ökat resande till arbete/skola inom centrum
Andelen resor t/f arbete, skola, i tjänsten inom Gammelstad	9 %	12 %		Minskat resande till arbete/skola inom området Gammelstad
Andelen resor t/f arbete, skola, i tjänsten inom Sörbyarna	9 %	15 %		Minskat resande till arbete/skola inom området Sörbyarna

Antalet resor per dag och invånare har ökat något från år 2005. År 2010 reser en invånare i Luleå kommun i genomsnitt 2,8 resor per dag. År 2005 reste de 2,7 resor per dag. Totalt sett motsvarar detta 146 000 resor per dag år 2010 jämfört med 140 000 resor år 2005.

I centrumområdet ökar resandet till arbete/skola inom området medan det i Områdena Gammelstad och Sörbyarna minskar.

Färdmedelsfördelningen inom respektive område skiljer sig åt mellan 2005 och 2010 års resvaneundersökning. Resultaten pekar på ett ökat resande i bil inom områdena Centrumområdet, Universitetsnära området och Gammelstad och ett minskat resande i bil för Centrumnära området och Råneå. I de områdena där bilanvändningen inom området ökar är det främst cyklandet som har minskat medan i de områden där bilanvändningen minskat så har resor till fots ökat.

För inköp av livsmedel 2010 så har befolkningen i vissa områden ökat resandet till andra områden för att handla livsmedel jämfört med 2005. Dessa områden är: Gammelstad, Sörbyarna, Råneå och Centrumnäraområdet. För området Hertsön och Universitetsnära området har istället andelen som handlar livsmedel utanför sitt område minskat. Dessa förändringar kan bland annat bero på förändringar i tillgång till butiker med livsmedel.

I vissa områden har det även skett en ökning av andelar av befolkningen som gör övriga inköp inom sitt område. Ökningen 2010 har främst skett i Centrumområdet, det Universitetsnära området och området Råneå jämfört med 2005.

13.7 Hur ofta man reser

	2010	2005	2000	Kommentarer
Andelen som handlar 2-4 dgr per vecka	45 %	43 %		Ökad frekvens av inköp
Andel män och kvinnor som uppger att de aldrig reser till arbetet	Män: 20% Kvin: 27%	Ingen skillnad		Ökad skillnad mellan könen: fler kvinnor än män anger att de aldrig reser

I resvanundersökningen har respondenterna både 2005 och 2010 fått ange hur ofta man reser till arbete eller skola per vecka. För hela befolkningen finns inga större skillnader mellan hur ofta man reser till arbete och skola mellan år 2005 och år 2010. När det gäller hur ofta man reser på inköpsresor finns inga större skillnader mellan resultaten år 2005 och år 2010.

13.8 Ärende

	2010	2005	2000	Kommentarer
Andel hemresor	26 %	40 %		Kraftig minskning, kan bero på en tydligare utformning av resdagboken
Andel resor med ärendet Annat	13 %	3 %		Ökning av andel resor för ärende annat, kan bero på en tydligare utformning av resdagboken
Andel resor till motion och friluftsliv	5 %	3 %		Ökad andel resor till motion friluftsliv
Andel inköpsresor som sker på söndagar	18 %	15 %		Ökad andel inköp på söndagar

Antalet hemresor år 2010 har minskat från cirka 40% till 26% år 2010. Samtidigt har andelen som utför ärenden inom kategorin annat ökat från 3% till 13% år 2010.

Andra tydliga skillnader är att andelen som reser för att komma till motion och friluftsliv har ökat från 3% till 5% år 2010 och att kvinnor lämnar och hämtar barn i större utsträckning år 2010 än år 2005.

Vilka veckodagar som ärenden utförs ser i stort sett likadant ut för 2005 jämfört med 2010 men för inköpsresor är det tydligt att antalet ökar på söndagar. 2005 gjorde 15% av befolkningen inköpsresor på söndagar medan det var 18% år 2010.

13.9 Färdmedel

Huvudsakligt färdmedel

	2010	2005	2000	Kommentarer
Andel resor med bil	61%	64 %	64 %	Minskat resor med bil
Andel resor med buss	11%	9%	9 %	Ökat resor med buss
Andel resor med cykel	10%	13%	18 %	Minskat resor med cykel
Andel resor till fots	15%	12%	8 %	Ökat resor till fots
Andel resor med cykel för kvinnor	8 %	11 %		Minskat resor med cykel för kvinnor
Andel resor med cykel för män	11 %	7 %		Ökat resor med cykel för män
Andel resor med bil för kvinnor	53 %	59 %		Minskat resor med bil för kvinnor
Andel resor med bil för män	66%	70%		Minskat resor med bil för män
Andel bilresor för gruppen 25-44 år	64 %	73 %		Minskat resor med bil för gruppen 25-44 år
Andel bilresor för gruppen 65-84 år	61 %	70 %		Minskat resor med bil för gruppen 65-84 år

I båda resvaneundersökningarna från 2005 och 2010 redovisas det huvudsakliga färd sättet. Resandet med buss och resor till fots ökar med 2% respektive 3% samtidigt som resandet med bil och cykel minskar med 3% vardera.

Åldersgrupperna 25-44 år och 65-84 år minskar år 2010 sina andelar för resa med bil jämfört med år 2005. Från 73% 2005 till 64% år 2010 för åldersgruppen 25-44 år och för 65-84 år från 70% år 2005 till 61% år 2010.

Om man jämför mäns och kvinnors huvudsakliga färdmedel vad gäller cykel har männen tagit över och cyklar mer än kvinnorna år 2010. Detta beror främst på att kvinnorna cyklar mindre 2010 än 2005. Kvinnor åker också mindre bil 2010. År 2010 är det 53% av kvinnorna som åker bil som förare och passagerare jämfört med år 2005 då 59% av kvinnorna åkte bil.

Färdmedel olika veckodagar

	2010	2005	2000	Kommentarer
Andel resor med bil på vardag	58 %	61 %		Minskat resor med bil
Andel resor med bil på helg	70 %	77 %		Minskat resor med bil
Andel resor med buss på vardag	12 %	8 %		Ökat resor med buss
Andel resor till fots på lördagar	19 %	13 %		Ökat resor till fots

För andelarna med olika färdmedel fördelat på vardag, lördag och söndag så finns det även här skillnader för bilresandet. Resandet med bil på vardagar har minskat med 3% jämfört med år 2005 och på helgen har resandet med bil minskat med 7%.

För buss har resandet också ökat. På vardagar från 8% år 2005 till 12% år 2010. Resande till fots på lördagar har ökat från 13% till 19% år 2010.

Färdmedel vid olika ärenden

	2010	2005	2000	Kommentarer
Andel resor med buss till arbete, skola	13 %	9 %		Ökat resor med buss
Andel resor med bil till arbete, skola	60 %	64 %		Minskat resor med bil
Andel resor med bil i tjänsten	73 %	83 %		Minskat resor med bil
Andel resor till fots i tjänsten	10 %	7 %		Ökat resor till fots
Andel resor med annat färdmedel i tjänsten	10 %	7 %		Ökad andel, troligen främst med flyg
Andel resor med bil till motion och friluftsliv	46 %	59 %		Minskat resor med bil
Andel resor med bil till nöje	54 %	51 %		Ökat resor med bil
Andel resor till fots till nöje	17 %	27 %		Minskade resor till fots
Andel bussresor till nöje	18 %	5 %		Ökat resor med buss

För resor till arbete och skola har resandet med buss ökat från 9% år 2005 till 13% år 2010. Även resor till fots har ökat från 8% till 11% år 2010. Med bil har däremot resandet minskat från 64% till 60% 2010.

För tjänsteresor ser även bilanvändningen ut att ha minskat. År 2005 var bilanvändningen 83% medan den år 2010 var 73%. Istället är det tjänsteresor till fots och med andra färdmedel som har ökat. Annat färdmedel kan i detta fall vara främst flyg.

Andra stora skillnader vad gäller förändring i ärende och färdmedel är användning av bil för motion och friluftsliv som har minskat från 58% år 2005 till 46% 2010, användning av bil för nöjen som har ökat med 4% till år 2010 och användning av resa till fots för nöjen som har ökat från 12 % år 2005 till år 17% år 2010.

Färdmedel till arbete och skola

	2010	2005	2000	Kommentarer
Andel som oftast använder bil t/f arbete, skola sommartid	45 %	41 %		Ökad andel som använder bil t/f arbete/skola sommartid
Andel som oftast använder cykel t/f arbete, skola sommartid	33 %	37 %		Minskad andel som använder bil t/f arbete/skola sommartid
Andel kvinnor som oftast reser med bil sommartid	43 %	33 %		Ökad andel av kvinnor som använder bil t/f arbete/skola sommartid
Andel i åldrarna 25-44 år som oftast åker buss till arbete, skola sommartid	10 %	4 %		Ökad andel av gruppen 25-44 år som åker buss t/f arbete/skola sommartid
Andel i åldrarna 25-44 år som oftast åker buss till arbete, skola vintertid	18 %	8 %		Ökad andel av gruppen 25-44 år som åker buss t/f arbete/skola vintertid

I enkäten efterfrågas vilket färdmedel som oftast används till arbetet eller skola sommar- och vintertid. Vintertid har inte färdmedelsfördelningen för resorna till och från arbete, skola förändrats mellan år 2005 och år 2010.

För män och kvinnors val av färdmedel på sommaren respektive vintern ser det i stort likadant ut från 2005 till 2010. Männen har däremot uppgett att de åker 2% mer buss på sommaren. På vintern har kvinnor uppgett att de cyklar upp till 7% 2005 medan 2010 cyklar de 5%.

För de olika åldersgrupperna är de tydligaste skillnaderna att det angivna bussåkandet förändras. Åldersgruppen 16-24 år anger däremot att de minskar sitt resande med buss till arbete och skola från 48% till 43% år 2010.

I det Centrumnära området och Hertsön är det fler som år 2010 uppgett att de åker med bil på sommaren: 7% respektive 5% fler. I Sörbyarna ökar andelen som anger att de reser med buss till arbete och skola på sommaren från 3% till 11%. På vinter är det inga större skillnader i angivet färdmedel mellan 2005 och 2010.

När det gäller färdmedel och innehav av körkort är den tydligaste skillnaden att det är fler som angett att de går till fots på sommaren till arbete och skola som angett att de inte har körkort 2010 jämfört med 2005. Av de som angett att de går till fots till arbete och skola på sommaren var det 81 % som angav att de hade körkort 2005 medan det 2010 var enbart 71% som uppgav att de hade körkort.

Färdmedel vid inköpsresor

	2010	2005	2000	Kommentarer
Andelen resor med bil vid inköp i åldrarna 16-24 år sommartid	44 %	38 %		Ökat resor med bil
Andelen resor till fots vid inköp i åldrarna 16-24 år sommartid	9 %	14 %		Minskat resande till fots
Andelen resor med bil vid inköp i åldrarna 16-24 år vintertid	50%	44 %		Ökat resor med bil
Andelen resor med buss vid inköp för boende i Universitetsnära området	22 %	18 %		Ökat resor med buss
Andelen resor till fots för övriga inköp	20 %	18 %		Ökat resor till fots
Andelen resor med buss för övriga inköp	10 %	8 %		Ökat resor med buss
Andelen resor med bil för övriga inköp	68 %	70 %		Minskat resor med bil
Andelen resor med cykel för övriga inköp	10 %	15 %		Minskat resor med cykel

Sett på hela befolkningen i områdena är det inga tydliga skillnader mellan 2005 och 2010 i fördelningen av uppgivna färdmedel för att göra inköp.

Vad gäller män och kvinnor reser mer män till fots på sommaren för att göra inköpsresor år 2010 jämfört med år 2005: 6% år 2005 jämfört med 8% år 2010. På vintern uppger männen att de reser mindre med bil, 78% år 2010 jämfört med 80% år 2005 för att istället ta sig till fots för att göra inköp. Männens resor till fots ökade från 7% år 2005 till 9% år 2010.

Invånare i åldersgruppen 16-24 år anger 2010 att de reser i högre utsträckning med bil på sommaren för att göra inköp: från 38% till 44% år 2010. Denna åldersgrupp minskar då resan till fots för inköp från 14% till 9% år 2010.

Denna åldersgrupp anger också att den åker mer bil för inköp på vintern: från 44% till 50% år 2010 och då främst via mindre bussresor. Ökat bussresande för inköp på vintern anger emellertid åldersgruppen 65-84 år att de utför; det ökar från 9% till 12% år 2010. Även ökat resande till fots för inköp på vintern anger åldersgruppen 25-44 år att de utför: från 7% till 11% år 2010.

Vid jämförelse av användningen av olika färdmedel för inköpsresor i de olika områdena så uppgav invånarna i det Universitetsnära området att de på vintern använde bilen i mindre utsträckning för att göra inköp; från 68% till 63% år 2010. Istället angav de att de i högre utsträckning använde buss för inköpsresor; 18% till 22% år 2010.

Invånarna i områdena Gammelstad och Centrumområdet har angett att de i högre grad använder bilen för inköp på vintern; från 82% till 85% år 2010 respektive från 67% till 69% år 2010.

Det finns en skillnad i användningen av bil för övriga inköp. Tydligaste skillnader finns i den uppgivna användningen av bil för övriga inköp. Invånarna uppger att de reser mindre bil 2010; 68%, jämfört med år 2005: 70%. Även användningen av cykel minskar från 15% år 2005 till 10% år 2010

för övriga inköpsresor medan däremot användningen av gång och buss ökar: från 18% år 2005 till 20% år 2010 respektive från 8% år 2005 till 10% år 2010.

13.10 Reslängd

	2010	2005	2000	Kommentarer
Genomsnittlig reslängd (medel)	10 km	12 km		Minskad reslängd
Reslängd bilresor (median)	5,0 km	6,0 km		Minskad reslängd
Reslängd cykelresor (median)	2,0 km	1,6 km		Ökad reslängd

Medelreslängden har minskat från 12 kilometer till 10 kilometer år 2010. Reslängden för bilresor 2010 har också minskat jämfört med 2005. Medianen för bilens reslängd var 2005; 6,0 km, och 2010; 5 km. Cykelresans reslängd ökar däremot från 1,6 km till 2,0 km.

13.11 Tidpunkt för resorna

	2010	2005	2000	Kommentarer
Resor måndag	138000	151000		Minskat resande
Resor onsdag	132000	150000		Minskat resande
Resor kl 7-8	11800	10000		Ökat resande
Resor kl 12-13	10000	8000		Ökat resande

De tydligaste skillnaderna för tidpunkten för resorna sett över veckans dagar gäller resandet på måndagar och onsdagar. Båda minskar i antal med 15% respektive 13%. Istället ökar resandet på helgen med 4%.

Sett till resandet över en genomsnittlig dag och skillnader mellan 2005 och 2010 så ökar resandet mellan kl 7 och 8 och mellan kl 12 och 13 dvs vid lunchtid.

Bilaga 1 Viktning

Viktning

Vid enkätundersökningar skiljer svarsfrekvensen mellan olika grupper i samhället så att vissa grupper är underrepresenterade. Exempelvis skiljer sig ofta fördelningen mellan könen från hur det ser ut i verkligheten. För att kunna göra korrekta analyser har därför de inkomna svaren viktats med hjälp av så kallade viktningskoefficienter. Viktningskoefficienterna räknar även upp antalet svar så att de motsvarar den totala befolkningen i åldern 16-84 år.

För att ta fram viktningskoefficienter görs antagandet att de personer som skickat in sina resdagböcker är representativa avseende sina resmönster för den samhällsgrupp de tillhör. Viktningen görs med avseende på tre variabler:

- Åldersklass
- Kön
- Undersökningsområde

Att just dessa variabler ligger till grund för viktningen beror främst på att de påverkar resandet i stor utsträckning, något som framgår tydligt i de resdagböcker som har kommit in. Viktningskoefficienterna gör så att fördelningen mellan dessa variabler i svarsgruppen överensstämmer med hur fördelningen ser ut sett till den totala befolkningen.

De olika viktningskoefficienterna finns redovisade nedan. Som framgår av tabellerna har unga män från Råneå den högsta vikten, det innebär att antalet respondenter från denna grupp är väldigt lågt i förhållande till befolkningen.

Vikter:

Område	16-24		25-44		45-64		65-84	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
RVU01 Centrumområdet	64,2	121,0	30,0	71,4	23,4	28,3	21,3	20,0
RVU02 Centrumnära området	47,5	66,1	28,3	50,9	23,2	27,1	20,4	24,0
RVU03 Universitetsnära området	36,1	48,6	37,4	52,2	23,8	29,6	27,3	18,9
RVU04 Området Hertsön	53,3	49,8	44,5	38,4	30,6	23,8	24,9	23,3
RVU05 Området Gammelstad	38,5	120,5	28,7	36,0	18,6	22,5	27,6	18,5
RVU06 Området Sörbyarna	38,3	72,5	23,1	37,2	37,4	30,5	34,6	19,7
RVU07 Området Råneå	32,0	112,0	28,3	50,8	24,0	30,9	27,1	19,9
ålderkön	11	21	12	22	13	23	14	24

Bilaga 2 Enkät



LULEÅ KOMMUN

2010-10-05 Påminnelse

Kom ihåg!

Vi behöver dina resor!

För ett tag sedan fick du en enkät om dina olika resor och en resdagbok. Ditt svar är betydelsefullt eftersom du blivit utvald genom slumpurval för att representera invånarna i Luleå.

Det är viktigt

att du svarar för att resultatet av undersökningen så bra som möjligt skall spegla vad invånarna tycker om resval och trafiken i Luleå.

Med detta hoppas vi att du fyller i och skickar in enkäten med resdagbok senast 16 november 2010 i det medskickade svarskuvertet.

Vi vill påminna om att **alla som svarar deltar i utlottningen av fem värdekort (400 kr styck) för Luleå Lokaltrafik och Länstrafiken samt tjugo biobiljetter för två personer.**

Om du redan har skickat in enkäten ber vi dig bortse från detta brev.

Hjälp oss att förbättra trafiken i Luleå kommun!

För att kunna förbättra trafikförhållandena i kommunen på bästa sätt behöver vi veta hur du och andra faktiskt reser. Därför gör vi nu en resvaneundersökning.

Här kommer en enkät, som vi ber dig att fylla i. Ditt svar är viktigt, och alla dina resor har betydelse, oavsett om du går, cyklar, åker buss eller bil, sällan eller ofta.

Vi vill att du i resedagboken redogör för alla förflyttningar du gör:

«Mättag»

När du har fyllt i enkät och dagbok skickar du tillbaka det till oss i svarskuvertet som medföljer detta brev. Adressen står förtryckt och portot är redan betalt. Vi önskar ditt svar så snabbt som möjligt för att slippa skicka påminnelser i onödan.

Som tack för hjälpen får du delta i utlottningen av fem värdekort (400 kr styck) för Luleå Lokaltrafik och Länstrafiken samt tjugo biobiljetter för två personer. Resultaten av undersökningen redovisas på Luleå kommuns hemsida (www.lulea.se) i slutet av januari 2011.

Varför just du?

Du är en av 3 500 personer i Luleå kommun som slumpmässigt valts ut att delta i vår resvaneundersökning. Vi har fått ditt namn och din adress från kommunens invånarregister. Dina svar behandlas med full sekretess enligt lag och sammanställs tillsammans med alla andra svar, som sedan presenteras i figurer och tabeller. Sweco i Sundsvall har fått i uppdrag att genomföra kartläggningen och det är därför du ska skicka svaret dit. Om du har några frågor om enkäten ber vi dig att kontakta Johan Lindau på Sweco. Du når honom på 060-16 99 04 eller via e-post till johan.lindau@sweco.se

Luleå kommun tackar för din medverkan!

Med vänliga hälsningar,

Karl Petersen
Kommunalråd

Dina resor räknas!

Undersökningen består av två olika delar:

- Detta frågeformulär om dig och din familj (del A-C)
- Resdagbok där du beskriver dina resor under en dag. Din mät dag är:

«Mät dag»

A	Först några frågor om dig själv												
A1	Är du...? ☐ Kvinna ☐ Man												
A2	Din ålder? år												
A3	Hur många personer är ni i ditt hushåll? <i>(Räkna även med dig själv)</i> ☐ st 0-6 år ☐ st 7-10 år ☐ st 11-14 år ☐ st 15-17 år ☐ st 18-24 år ☐ st 25-64 år ☐ st 65- år												
A4	Vilken är din huvudsakliga sysselsättning för närvarande? <i>(Kryssa för ett alternativ)</i> ☐ förvärvsarbetar ☐ studerar ☐ sjukskriven ☐ föräldraledig/tjänstledig ☐ arbetssökande ☐ pensionär ☐ annat, nämligen: _____												
A5	Har du körkort för personbil? ☐ ja ☐ nej												
A6	Äger eller disponerar ditt hushåll personbil? Om ja, hur många? <i>(Kryssa för ett alternativ)</i> ☐ nej, hushållet äger/disponerar ingen bil ☐ ja, privat bil, _____st ☐ ja, tjänstebil/firmabil/leasingbil, _____st												
A7	Kan du i allmänhet använda dig av bil när du behöver? <i>(Kryssa för ett alternativ)</i> ☐ ja, alltid ☐ ja, nästan alltid ☐ ja, men mer sällan ☐ nej												
A8	Har du tillgång till parkeringsplats vid/genom din arbetsplats? <i>(Kryssa för ett alternativ)</i> ☐ ja ☐ nej ☐ har ingen fast arbetsplats												
A9	Har du tillgång till något av följande? <i>(Sätt ett kryss för ja eller nej på varje rad)</i> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>Cykel</td> <td>☐ ja</td> <td>☐ nej</td> </tr> <tr> <td>Moped</td> <td>☐ ja</td> <td>☐ nej</td> </tr> <tr> <td>Motorcykel</td> <td>☐ ja</td> <td>☐ nej</td> </tr> <tr> <td>Färdtjänstlegitimation</td> <td>☐ ja</td> <td>☐ nej</td> </tr> </table>	Cykel	☐ ja	☐ nej	Moped	☐ ja	☐ nej	Motorcykel	☐ ja	☐ nej	Färdtjänstlegitimation	☐ ja	☐ nej
Cykel	☐ ja	☐ nej											
Moped	☐ ja	☐ nej											
Motorcykel	☐ ja	☐ nej											
Färdtjänstlegitimation	☐ ja	☐ nej											

På nästa sida fortsätter enkäten.

A10	Har du tillgång till någon typ av busskort? <i>(Kryssa för ett alternativ)</i> ☐ ja, alltid ☐ ja, ibland ☐ nej, aldrig Om JA (ja, alltid eller ja, ibland): Vilken typ av kort? <i>(Kryssa för ett eller flera alternativ)</i> ☐ kort för resor med LLT ☐ kort för resor med Länstrafiken ☐ kombinationskort LLT/Länstrafiken ☐ annat kort, nämligen _____
------------	--

B	Frågor om dina resvanor
----------	--------------------------------

B1	Hur ofta gör du resor till/från arbete eller skola? <i>(Kryssa för ett alternativ)</i> ☐ 5 -7 dagar per vecka ☐ 2-4 dagar per vecka ☐ 1 dag per vecka ☐ Sällan ☐ Aldrig (om du kryssar för aldrig fortsätt till fråga B3)		
B2	Vilket färdmedel använder du oftast vid resor till/från arbete eller skola? <i>(Kryssa för ett alternativ för sommarsäsongen, och ett alternativ för vintersäsongen)</i> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;"> Under sommarsäsongen ☐ till fots ☐ cykel ☐ bil ☐ buss ☐ annat, nämligen _____ </td> <td style="width: 50%;"> Under vintersäsongen ☐ till fots ☐ cykel ☐ bil ☐ buss ☐ annat, nämligen _____ </td> </tr> </table>	Under sommarsäsongen ☐ till fots ☐ cykel ☐ bil ☐ buss ☐ annat, nämligen _____	Under vintersäsongen ☐ till fots ☐ cykel ☐ bil ☐ buss ☐ annat, nämligen _____
Under sommarsäsongen ☐ till fots ☐ cykel ☐ bil ☐ buss ☐ annat, nämligen _____	Under vintersäsongen ☐ till fots ☐ cykel ☐ bil ☐ buss ☐ annat, nämligen _____		
B3	Hur ofta gör du inköpsresor? <i>(Kryssa för ett alternativ)</i> 5 ☐ -7 dagar per vecka ☐ 2-4 dagar per vecka ☐ 1 dag per vecka ☐ 1-3 dagar per månad ☐ Mer sällan/aldrig		
B4	Vilket färdmedel använder du oftast vid dina inköpsresor? <i>(Kryssa för ett alternativ för sommarsäsongen, och ett alternativ för vintersäsongen)</i> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;"> Under sommarsäsongen ☐ till fots ☐ cykel ☐ bil ☐ Buss </td> <td style="width: 50%;"> Under vintersäsongen ☐ till fots ☐ cykel ☐ bil ☐ buss </td> </tr> </table>	Under sommarsäsongen ☐ till fots ☐ cykel ☐ bil ☐ Buss	Under vintersäsongen ☐ till fots ☐ cykel ☐ bil ☐ buss
Under sommarsäsongen ☐ till fots ☐ cykel ☐ bil ☐ Buss	Under vintersäsongen ☐ till fots ☐ cykel ☐ bil ☐ buss		

C	Frågor om kunskap och attityder
----------	--

C1	Känner du till vilka busslinjer som går från ditt hem till Luleå centrum? <i>(Kryssa för ett alternativ)</i> ☐ ja, jag kan ta linje nr _____ för att ta mig till centrum ☐ nej, jag vet inte vilka busslinjer som gäller ☐ jag bor i Luleå centrum
-----------	--

På nästa sida fortsätter enkäten.

C2	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 nackdelar för biltrafiken ☐ prioritera biltrafik, även om det innebär nackdelar för busstrafiken ☐ vet ej b) ...vid jämförelse mellan bil och gång/cykel? ☐ prioritera gång/cykeltrafik, även om det innebär nackdelar för biltrafiken ☐ prioritera biltrafik, även om det innebär nackdelar för gång/cykeltrafiken ☐ vet ej						
C3	Kommunen arbetar på olika sätt för att få trafiksituationen så bra som möjligt. Här kommer några frågor om Luleå kommuns arbete. (Kryssa på skalorna nedan) <table border="1"> <tr> <td data-bbox="397 734 852 913"> Hur <i>nöjd</i> är du med kommunens satsning på biltrafiken? ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ 1 2 3 4 5 6 Inte alls nöjd I högsta grad nöjd Ingen åsikt </td><td data-bbox="852 734 1329 913"> Hur <i>viktigt</i> är det att kommunen satsar på biltrafiken? ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ 1 2 3 4 5 6 Inte alls viktigt Mycket viktigt Ingen åsikt </td></tr> <tr> <td data-bbox="397 913 852 1104"> Hur <i>nöjd</i> är du med kommunens satsning på busstrafiken? ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ 1 2 3 4 5 6 Inte alls nöjd I högsta grad nöjd Ingen åsikt </td><td data-bbox="852 913 1329 1104"> Hur <i>viktigt</i> är det att kommunen satsar på busstrafiken? ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ 1 2 3 4 5 6 Inte alls viktigt Mycket viktigt Ingen åsikt </td></tr> <tr> <td data-bbox="397 1104 852 1283"> Hur <i>nöjd</i> är du med kommunens satsning på cyklister och fotgängare? ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ 1 2 3 4 5 6 Inte alls nöjd I högsta grad nöjd Ingen åsikt </td><td data-bbox="852 1104 1329 1283"> Hur <i>viktigt</i> är det att kommunen satsar på cyklister och fotgängare? ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ 1 2 3 4 5 6 Inte alls viktigt Mycket viktigt Ingen åsikt </td></tr> </table>	Hur <i>nöjd</i> är du med kommunens satsning på biltrafiken? ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ 1 2 3 4 5 6 Inte alls nöjd I högsta grad nöjd Ingen åsikt	Hur <i>viktigt</i> är det att kommunen satsar på biltrafiken? ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ 1 2 3 4 5 6 Inte alls viktigt Mycket viktigt Ingen åsikt	Hur <i>nöjd</i> är du med kommunens satsning på busstrafiken? ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ 1 2 3 4 5 6 Inte alls nöjd I högsta grad nöjd Ingen åsikt	Hur <i>viktigt</i> är det att kommunen satsar på busstrafiken? ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ 1 2 3 4 5 6 Inte alls viktigt Mycket viktigt Ingen åsikt	Hur <i>nöjd</i> är du med kommunens satsning på cyklister och fotgängare? ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ 1 2 3 4 5 6 Inte alls nöjd I högsta grad nöjd Ingen åsikt	Hur <i>viktigt</i> är det att kommunen satsar på cyklister och fotgängare? ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ 1 2 3 4 5 6 Inte alls viktigt Mycket viktigt Ingen åsikt
Hur <i>nöjd</i> är du med kommunens satsning på biltrafiken? ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ 1 2 3 4 5 6 Inte alls nöjd I högsta grad nöjd Ingen åsikt	Hur <i>viktigt</i> är det att kommunen satsar på biltrafiken? ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ 1 2 3 4 5 6 Inte alls viktigt Mycket viktigt Ingen åsikt						
Hur <i>nöjd</i> är du med kommunens satsning på busstrafiken? ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ 1 2 3 4 5 6 Inte alls nöjd I högsta grad nöjd Ingen åsikt	Hur <i>viktigt</i> är det att kommunen satsar på busstrafiken? ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ 1 2 3 4 5 6 Inte alls viktigt Mycket viktigt Ingen åsikt						
Hur <i>nöjd</i> är du med kommunens satsning på cyklister och fotgängare? ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ 1 2 3 4 5 6 Inte alls nöjd I högsta grad nöjd Ingen åsikt	Hur <i>viktigt</i> är det att kommunen satsar på cyklister och fotgängare? ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ 1 2 3 4 5 6 Inte alls viktigt Mycket viktigt Ingen åsikt						
C4	Vi ber dig vänligen uppge ditt telefonnummer, om vi skulle behöva ringa för att komplettera något av svaren. Telefonnummer, inklusive riktnummer: _____						
C5	Övriga synpunkter eller förslag						

På nästa sida följer resdagboken. Läs gärna instruktionerna!

Resdagbok

Din mättdag är

«**Mättdag**»

från kl 04.00 på morgonen till kl 03.59 påföljande dag
Börja fyll i allmänna frågor nedan!

Först några allmänna frågor

Har du gjort några förflyttningar under mättdagen?

- ☐ 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 resdagboken med förklarande text. På sida sju börjar du fylla i resdagboken. Den består av sammanlagt nio kolumner, och du ska fylla i en kolumn för varje förflyttning du gör under mättdagen, 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.

När du fyller i resdagboken kan du ta hjälp av de instruktioner som finns längst till vänster på sidan 6.

Har du frågor om hur du fyller i enkäten och resdagboken, så ring Johan Lindau, 060-16 99 04 under kontorstid. Du kan även skicka e-post till johan.lindau@sweco.se.

På nästa sida finns ett exempel på hur du fyller i resdagboken. Läs gärna instruktionerna!

I detta exempel har den som svarat rest hemifrån för att köpa livsmedel (förflyttning 1) och därefter åkt tillbaka till den egna bostaden (förflyttning 2). Personen har färdats som fotgängare och med buss.

Ange platsen så noga du kan. Rör det sig om en annan plats än din egen bostad, så anger du gata och nummer samt stadsdel/ort. Är platsen allmänt känd som t ex Sunderby sjukhus, universitetet, SSAB, Smedjan eller stadshuset räcker det med att skriva platsens namn.

Alla färd sätt räknas, även förflyttningar till fots och med cykel. Ange alltså samtliga färd sätt du använt för denna förflyttning, i den ordning du använde dem.

Exempel: Om du gick till busshållplatsen för att sedan ta bussen, så markerar du "till fots" som 1:a färd sätt och "buss" som 2:a färd sätt.

Förflyttning Ex 1

Var började dagens första förflyttning?

- ☒ Egna bostaden
☐ Annan plats, nämligen ...
 ... gata och nummer (eller platsens namn):

... i stadsdel/ort:

Hur dags startade du? (kl):

8:30

Hur lång var denna förflyttning?

3,5 km

Var slutade du denna förflyttning?

- ☒ Annan plats, nämligen ...
 ... gata och nummer (eller platsens namn):

Willys

... i stadsdel/ort:

Centrum

- ☐ Egna bostaden

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 föreningsaktivitet t ex idrott
☐ Nöje (t ex bio, dans, restaurang)
☐ Besöka släkt och vänner
☐ Annat, nämligen:

Ange färd sätt 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:				

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

- ☐ Nej ☒ Ja, fortsätt upptill i nästa kolumn

Förflyttning Ex 2

(startar där förflyttning Ex 1 slutade)

Hur dags startade du? (kl):

11:30

Hur lång var denna förflyttning?

3,5 km

Var slutade du denna förflyttning?

- ☐ Annan plats, nämligen ...
 ... gata och nummer (eller platsens namn):

... i stadsdel/ort:

- ☒ Egna bostaden

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 föreningsaktivitet t ex idrott
☐ Nöje (t ex bio, dans, restaurang)
☐ Besöka släkt och vänner
☐ Annat, nämligen:

Ange färd sätt 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:				

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

- ☒ Nej ☐ Ja, fortsätt upptill i nästa kolumn

På nästa sida börjar du fylla i resdagboken

6

Ange platsen så noga du kan. Rör det sig om en annan plats än din egen bostad, så anger du gata och nummer samt stadsdel/ort. Är platsen allmänt känd som t ex Sunderby sjukhus, universitetet, SSAB, Smedjan eller stadshuset räcker det med att skriva platsens namn.

Alla färd-sätt räknas, även förflyttningar till fots och med cykel. Ange alltså samtliga färd-sätt du använt för denna förflyttning, i den ordning du använde dem.

Exempel: Om du gick till busshållplatsen för att sedan ta bussen, så markerar du "till fots" som 1:a färd-sätt och "buss" som 2:a färd-sätt.

Förflyttning 1

Var började dagens första förflyttning?

☐ Egna bostaden
☐ Annan plats, nämligen ...
... gata och nummer (eller platsens namn):

... i stadsdel/ort:

Hur dags startade du? (kl):

_____ : _____

Hur lång var denna förflyttning?

_____ / _____ km

Var slutade du denna förflyttning?

☐ Annan plats, nämligen ...
... gata och nummer (eller platsens namn):

... i stadsdel/ort:

☐ Egna bostaden

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 föreningsaktivitet t ex idrott
☐ Nöje (t ex bio, dans, restaurang)
☐ Besöka släkt och vänner
☐ Annat, nämligen:

Ange färd-sätt 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:

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

☐ Nej ☐ Ja, fortsätt upptill i nästa kolumn

Förflyttning 2

(startar där förflyttning 1 slutade)

Hur dags startade du? (kl):

_____ : _____

Hur lång var denna förflyttning?

_____ / _____ km

Var slutade du denna förflyttning?

☐ Annan plats, nämligen ...
... gata och nummer (eller platsens namn):

... i stadsdel/ort:

☐ Egna bostaden

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 föreningsaktivitet t ex idrott
☐ Nöje (t ex bio, dans, restaurang)
☐ Besöka släkt och vänner
☐ Annat, nämligen:

Ange färd-sätt 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:

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

☐ Nej ☐ Ja, fortsätt upptill i nästa kolumn på nästa sida

På nästa sida kan du fortsätta fylla i resdagboken

7

84

Förflyttning 3

(startar där förflyttning 2 slutade)

Hur dags startade du? (kl):
_____:

Hur lång var denna förflyttning?
_____ km

Var slutade du denna förflyttning?
☐ Annan plats , nämligen ...
 ... gata och nummer (eller platsens namn):

... i stadsdel/ort:

☐ Egna bostaden

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 föreningsaktivitet t ex idrott
☐ Nöje (t ex bio, dans, restaurang)
☐ Besöka släkt och vänner
☐ Annat, nämligen:

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: _____				

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?
☐ Nej ☐ Ja, fortsätt upptill i nästa kolumn

Förflyttning 4

(startar där förflyttning 3 slutade)

Hur dags startade du? (kl):
_____:

Hur lång var denna förflyttning?
_____ km

Var slutade du denna förflyttning?
☐ Annan plats , nämligen ...
 ... gata och nummer (eller platsens namn):

... i stadsdel/ort:

☐ Egna bostaden

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 föreningsaktivitet t ex idrott
☐ Nöje (t ex bio, dans, restaurang)
☐ Besöka släkt och vänner
☐ Annat, nämligen:

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: _____				

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?
☐ Nej ☐ Ja, fortsätt upptill i nästa kolumn

Förflyttning 5

(startar där förflyttning 4 slutade)

Hur dags startade du? (kl):
_____:

Hur lång var denna förflyttning?
_____ km

Var slutade du denna förflyttning?
☐ Annan plats , nämligen ...
 ... gata och nummer (eller platsens namn):

... i stadsdel/ort:

☐ Egna bostaden

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 föreningsaktivitet t ex idrott
☐ Nöje (t ex bio, dans, restaurang)
☐ Besöka släkt och vänner
☐ Annat, nämligen:

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: _____				

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?
☐ Nej ☐ Ja, fortsätt upptill i nästa kolumn på nästa sida

På nästa sida kan du fortsätta fylla i resdagboken

Förflyttning 6

(startar där förflyttning 5 slutade)

Hur dags startade du? (kl):

_____:

Hur lång var denna förflyttning?

_____ km

Var slutade du denna förflyttning?

☐ Annan plats , nämligen ...
... gata och nummer (eller platsens namn):

... i stadsdel/ort:

☐ Egna bostaden

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 föreningsaktivitet t ex idrott
☐ Nöje (t ex bio, dans, restaurang)
☐ Besöka släkt och vänner
☐ Annat, nämligen:

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:				

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

☐ Nej ☐ Ja, fortsätt upptill i nästa kolumn

Förflyttning 7

(startar där förflyttning 6 slutade)

Hur dags startade du? (kl):

_____:

Hur lång var denna förflyttning?

_____ km

Var slutade du denna förflyttning?

☐ Annan plats , nämligen ...
... gata och nummer (eller platsens namn):

... i stadsdel/ort:

☐ Egna bostaden

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 föreningsaktivitet t ex idrott
☐ Nöje (t ex bio, dans, restaurang)
☐ Besöka släkt och vänner
☐ Annat, nämligen:

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:				

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

☐ Nej ☐ Ja, fortsätt upptill i nästa kolumn

Förflyttning 8

(startar där förflyttning 7 slutade)

Hur dags startade du? (kl):

_____:

Hur lång var denna förflyttning?

_____ km

Var slutade du denna förflyttning?

☐ Annan plats , nämligen ...
... gata och nummer (eller platsens namn):

... i stadsdel/ort:

☐ Egna bostaden

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 föreningsaktivitet t ex idrott
☐ Nöje (t ex bio, dans, restaurang)
☐ Besöka släkt och vänner
☐ Annat, nämligen:

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:				

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

☐ Nej ☐ Ja, fortsätt upptill i nästa kolumn på nästa sida

På nästa sida kan du fortsätta fylla i resdagboken

Förflyttning 9

(startar där förflyttning 8 slutade)

Hur dags startade du? (kl):

_____:

Hur lång var denna förflyttning?

_____, _____ km

Var slutade du denna förflyttning?

☐ Annan plats, nämligen ...
... gata och nummer (eller platsens namn):

... i stadsdel/ort:

☐ Egna bostaden

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 föreningsaktivitet t ex idrott
- ☐ Nöje (t ex bio, dans, restaurang)
- ☐ Besöka släkt och vänner
- ☐ Annat, nämligen:

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:				

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

☐ Nej ☐ Ja (skriv på eget papper)

Tack för dina svar!

Placera enkäten i det frankerade svars-kuvertet och lägg alltihop på postlådan.

Med lite tur kan du få ett värdekort för buss eller en biobiljett för två.

Resultaten av undersökningen redovisas på Luleå kommuns hemsida

(www.luleå.se) i slutet av januari 2011.

Bilaga 3 Huvudsakligt färdssätt

Huvudfärdmedel bestäms genom en prioriteringsmetod som följer efter listan nedan. Denna är samma för RVU 2005 som för 2010.

1. Färdtjänst
2. Buss
3. Taxi
4. Bil som förare
5. Bil som passagerare
6. MC
7. Moped
8. Cykel
9. Till fots

Det innebär att om man någon gång under resan tagit färdtjänst, så är det färdtjänst som blir huvudfärdmedlet. ”Till fots” blir huvudfärdmedel endast om inga andra färdmedel använts, eftersom det ligger sist i prioriteringsordningen.