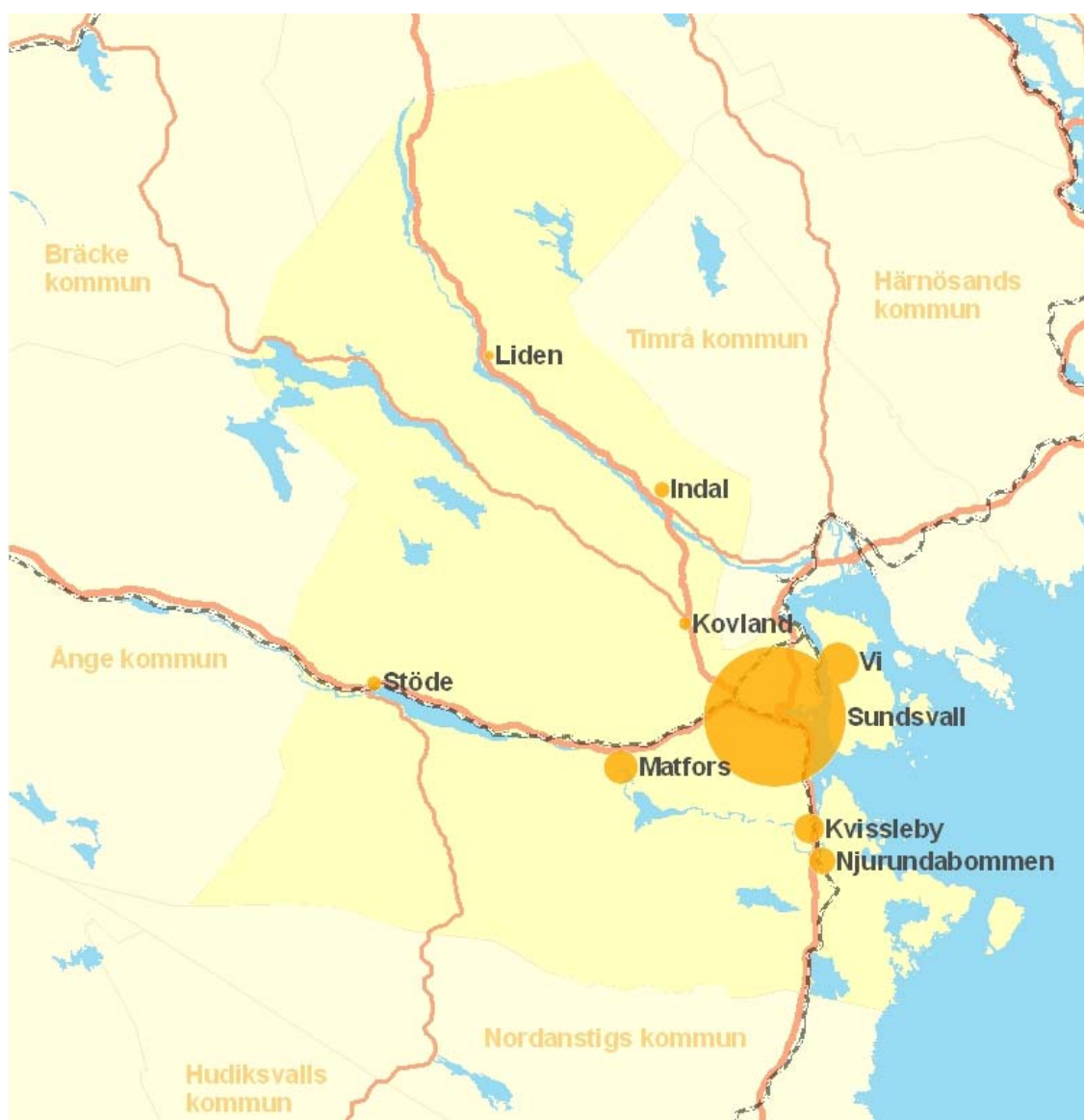


Attityd- och resvaneundersökning i Sundsvalls kommun

- en sammanställning av resvanor och attityder till resande



För frågor kring rapporten:

Daniel Gustafsson, Länsstyrelsen Västernorrland

0611-34 92 21, 073-275 16 37

daniel.gustafsson@lansstyrelsen.se

Ytterligare exemplar av denna rapport kan laddas ned från:

www.bastaresan.se

www.y.lst.se (Se publikationer)

Förord

Följande rapport redovisar resande och attityder till resande hos invånarna i Sundsvalls kommun. Denna undersökning genomfördes i samband med en omfattande attityd- och resvaneundersökning i Västernorrlands län samt i kommunerna Bräcke, Hudiksvall, Nordanstig, Nordmaling, Umeå och Östersund.

Denna rapport ger en bild sundsvallsbornas resvanor och attityder till resande på kommunnivå, tätortsnivå, omlandsnivå och stadsdelsnivå. Den ställer också sundsvallsbornas resvanor och attityder till resande i relation till bilden för hela undersökningsområdet.

Rapporten är en del av projektet Bästa Resan som har till syfte att öka det kollektiva resandet med regionförstörande effekt. Bästa Resan är ett samverkansprojekt med ambitionen att förändra individens syn på kollektivtrafik och resande. För att åstadkomma detta är det avgörande att kunskapsnivån kring individens resande höjs, något som rapporten syftar till. Ett annat syfte med rapporten är att ge kommunerna och övriga organisationer ett underlag för planering av infrastruktur, kollektivtrafik, bostäder med mera.

Rapporten har författats av Ipsos-Eureka AB, bestående av Andreas Nergård (uppdragsledare), Caroline Almgren, Anja Tikkanen Weiszflog och Mats Johansson. Ipsos-Eureka AB är ansvarig för innehållet i rapporten. En arbetsgrupp bestående av Anna Modin (ansvarig koordinator), Örjan Asplund, Vägverket, Niklas Bergström, Sundsvall kommun, Per Eriksson, Länstrafiken i Västernorrland, Daniel Gustafsson, Länsstyrelsen Västernorrland samt Matti Ohlsson, Örnsköldsvik kommun, har aktivt medverkat i arbetet och givit synpunkter längs resans gång. Emma Franzén, Länsstyrelsen Västernorrland, har bidragit med kartmaterial till rapporten.

Det är vår förhoppning att undersökningen ska kunna ge värdefull bakgrund till det fortsatta arbetet med att skapa ett ökat kollektivt resande i regionen.

Härnösand, 9 september 2009

Bo Källstrand
Landshövding

Daniel Gustafsson
Projektledare

0 Sammanfattning

Denna rapport beskriver resultatet av för Sundsvall kommun i den regionala attityd- och resvaneundersökning som genomförts på uppdrag av Länsstyrelsen Västernorrland och projektet Bästa Resan. Resultaten redovisas i denna rapport för Sundsvall kommun med jämförelser med bl.a. undersökningsområdet.

Undersökningsområdet omfattas av 13 undersökta kommuner: Bräcke, Hudiksvall, Härnösand, Kramfors, Nordanstig, Nordmaling, Sollefteå, Sundsvall, Timrå, Umeå, Ånge, Örnsköldsvik, Östersund.

I Västernorrlands län ingår 7 av kommunerna ovan: Härnösand, Kramfors, Sollefteå, Sundsvall, Timrå, Ånge och Örnsköldsvik.

Undersökningen har genomförts i form av utskick av postala enkäter som har kompletterats med motivationssamtal per telefon. Utskicket gick till 25 000 hushåll och svarsfrekvensen uppgick till 36,7 procent. Svarsfrekvensen för Sundsvall var något lägre, 34,9 procent, och i fördjupningsområdet var svarsfrekvensen 34,6 procent.

Samtliga resultat som presenteras i rapporten baseras på viktade data.

Resultat på kommunnivå

De likheter och skillnader som kan ses i beteenden och attityder avseende tätort och omland, kön samt ålder i undersökningsområdet och i Västernorrlands län, gäller även nedbrutet på kommunnivå i de flesta fall.

Sammanfattningsvis kan sägas att de skillnader som ses mellan kommuner avseende färdmedelsval framförallt beror av de förutsättningar och valmöjligheter som finns i respektive kommun, samt även till del på köns- och åldersfördelning.

De mönster avseende resvanor som gäller för undersökningsområdet och Västernorrlands län gäller generellt även nedbrutet på kommunnivå.

Demografi Sundsvall

Fördelningen mellan könen i undersökningsområdet är jämn, med 50 procent kvinnor och 50 procent män. Andelen yngre, 20-44 år, är något lägre i och andelen 45-75 år högre i Sundsvall jämfört med undersökningsområdet totalt.

I en majoritet av hushållen bor det två eller fler personer. Det är fler tre- respektive fyrapersonershushåll än i undersökningsområdet.

De flesta bor i villa eller radhus som de själva äger.

Drygt 50 procent av invånarna har enbart grundskole- eller gymnasieutbildning, precis som i undersökningsområdet.

Drygt 60 procent av befolkningen i Sundsvall arbetar hel- eller deltid. Andelen studerande är lägre, 12 procent, än i undersökningsområdet.

85 procent av invånarna har körkort, vilket är på samma nivå som i undersökningsområdet totalt.

Antalet hushåll med två bilar är högre i Sundsvall, och inte mer än 8 procent av hushållen saknar tillgång till bil. 97 procent av hushållen med tillgång till bil äger också en.

Färdmedelsval

Bilen är det färdmedel som dominerar i Sundsvall, precis som i undersökningsområdet, oavsett ärende. Extra tydligt är det vid tyngre inköp. När det gäller små inköp väljer lika många att gå som att ta bil. Både män och kvinnor väljer bilen oavsett ärende. Män väljer dock bil i större utsträckning än kvinnor. Det är mer förekommande att kvinnor går och åker buss till arbetet än att män gör det. Kvinnor går också i större utsträckning än män.

Beroende på syftet med resan blir olika saker olika viktiga för valet av färdmedel:

- Vid semesterresor är pris näst viktigast efter bekvämlighet.
- Vid stora inköp är bekvämlighet viktigast.
- Vid små inköp är snabbhet och enkelhet lika viktiga.
- Vid hämta/lämna barn är snabbhet som är den viktigaste faktorn.
- Snabbhet är den viktigaste faktorn då man ska uträtta ärenden.
- Vid egna fritidsaktiviteter är enkelhet viktigast.
- Enkelhet är den viktigaste faktorn vid andras fritidsaktiviteter.

Generellt är priset av underordnad betydelse för färdmedelsvalet, även om yngre anser priset något viktigare än äldre. Miljövänlighet är den faktor som har minst betydelse för val av färdmedel.

Knappt hälften av de som arbetar eller studerar har gratis parkering vid sin arbetsplats eller skola. Något färre i Sundsvall har denna förmån jämfört med undersökningsområdet.

Endast ca 3 procent har tillgång till subventionerat kort i kollektivtrafiken.

För dagliga resor till arbete och skola används framförallt bil och gång. Bussen används i större utsträckning än cykeln för dessa resor.

Acceptans längre restid till arbete och skola

Drygt 60 procent i Sundsvall kan tänka sig en längre restid till arbete och skola men då krävs i första hand ett nytt bättre jobb följt av tätare turer i kollektivtrafiken.

Minskat bilresande

Att minska bilresandet tillförmån för buss och tåg kan drygt 70 procent av befolkningen tänka sig, förutsatt att det blir billigare och fler förbindelser i kollektivtrafiken.

Kvinnor i alla kommuner nämner i större utsträckning än män att fler förbindelser med kollektivtrafiken, närmare till hållplats samt billigare kollektivtrafik skulle kunna få dem att minska sitt bilresande och resa mer med buss och tåg.

Gruppen 26-44 år efterfrågar i högre grad än övriga åldersgrupper kortare restid i kollektivtrafiken om de ska minska sitt bilresande. I denna grupp finns många barnfamiljer där tid upplevs vara en knapp resurs.

Drygt hälften av invånarna kan tänka sig att cykla eller gå oftare. En majoritet menar att det då krävs bättre underhållna cykel- och gångvägar samt ökad trafiksäkerhet för cyklister.

Andra sätt att resa eller arbeta skulle kunna få drygt hälften av invånarna att ställa bilen oftare. Den främsta åtgärden här är att slippa ha ärenden på vägen följt av möjlighet att distansarbeta samt bättre möjligheter att samåka.

Problem i trafiken

Det problem som de allra flesta upplever som stort är det dåliga vägunderhållet, 75 procent anger det. Men även avgaser och köer i trafiken upplevs vara ett problem av drygt en tredjedel av invånarna.

Satsningar på trafik och infrastruktur

Det man vill att kommunen ska satsa på när det gäller planering av trafik och infrastruktur är trafiksäkerhet samt möjligheterna att kunna cykla och gå. Möjligheten att åka buss prioriteras högre än möjligheterna att åka bil.

Kunskap om och attityder till bil, buss och tåg

Kunskapen om och upplevd användbarhet avseende buss och tåg är låg. Det är fler som ser fördelar med att resa med bil. Det är en större andel som tror att omgivningen är positivt

inställd till att åka buss än det är som är positivt inställda till att åka bil. Bilen är det färdmedel som av flertalet upplevs vara minst prisvärd.

Resvanor i Sundsvall

79 procent av invånarna i Sundsvall gjorde en resa den aktuella mät dagen och det är i nivå med undersökningsområdet. Främsta anledningen till att man inte rest är att man inte hade några ärenden att uträtta. Kvinnor har rest i något större utsträckning än män.

Totalt antal resor per dag i Sundsvall uppgår till drygt knappt 160 000. Antalet resor per person är 2,9, precis som i undersökningsområdet.

Sett till det huvudsakliga färdmedlet för varje resa är det 60 procent av alla resor i Sundsvall som sker som förare i bil, motsvarande siffra för undersökningsområdet är 54 procent. 12 procent av resorna görs till fots. 9 procent av alla resor sker med buss eller tåg, att jämföra med 8 procent i undersökningsområdet.

Av alla resor är knappt 40 procent resor till bostaden, hemresor. Det är en normal siffra då man undersöker resvanor. Andelen hemresor ger en indikation på hur bra samordningen är avseende de ärenden som uträttas. Ju lägre andel hemresor desto bättre samordning.

Då vi exkluderar hemresorna och ser på övriga ärenden utgör arbetsresor cirka 30 procent av alla resor och resor till skola ungefär 5 procent. 15 procent av resorna avser inköp och resor till fritidsaktiviteter, nöjen och vänner står tillsammans för cirka 20 procent av resorna. Resor som har som syfte att skjutsa annan person utgör cirka 10 procent av alla resor.

Tydliga skillnader visar sig då vi bryter ned resorna på ålder. 26–44-åringarna är de som gör flest resor till arbete och det är i princip enbart i denna grupp som man hämtar och lämnar barn. 16-19- åringar gör flest resor till skola. De över 65 år reser i huvudsak för att göra inköp. Yngre och äldre gör fler resor för att umgås med vänner, utföra aktiviteter och nöjen.

Drygt 4 av 10 resor i Sundsvall är 5 kilometer eller kortare. Framförallt är det i tätort dessa korta resor görs, cirka 45 procent av resorna i tätort är upp till 5 kilometer att jämföra med knappt 30 procent av resorna i omland.

De korta resorna sker i huvudsak till fots eller med cykel, men också med bil. Nästan 4 av 10 av alla resor med bil är 1-5 kilometer långa. En majoritet av de resor som sker med lokalbuss är 1-10 kilometer långa medan resor med regionbuss antingen är 1-5 kilometer eller längre än 10 kilometer.

Cirka en femtedel av alla resor startar mellan klockan sex och nio på morgonen och en tredjedel mellan klockan nio på morgonen och klockan tre på eftermiddagen. Ytterligare en tredjedel startar mellan klockan tre på eftermiddagen och klockan sju på kvällen.

En majoritet av de resor som görs sker lokalt, 88 procent av resorna med start i kommunen har också mål inom kommunen. Inom tätorten sker 82 procent av resorna lokalt. I omland är andelen lokala resor lägre, knappt 40 procent. Majoriteten av resorna med start i omland har mål i tätorten, 52 procent.

Innehållsförteckning

0 Sammanfattning

1 Inledning	1
1.1 Bakgrund	1
1.2 Syfte.....	1
2 Regional attityd- och resvaneundersökning	3
2.1 Metod.....	3
2.2 Urval	3
2.3 Utskick.....	3
2.4 Svarsfrekvens	5
2.5 Bortfall.....	5
2.5.1 Partiellt bortfall	6
2.6 Viktning.....	6
3 Läsanvisningar	7
3.1 Rapportens olika delar	7
3.1.1 Huvudrapport	8
3.1.2 Fördjupningsrapporter.....	8
3.2 Diagram och tabeller	8
3.2.1 Markeringar.....	9
3.3 Begreppsförklaringar.....	9
4 Sundsvall	11
4.1 Individen och hushållet	11
4.1.1 Bilrelaterat.....	12
4.2 Val av färdmedel generellt	12
4.3 Färdmedelsval vid olika typer av resor	13
4.4 Viktiga faktorer vid olika typer av resor	14
4.5 Resande och val av färdmedel till arbete och skola	15
4.5.1 Vanligaste färd sätt till arbete och skola	15
4.6 Minskat bilresande	17
4.7 Problem i trafiken.....	18
4.8 Satsningar på trafik och infrastruktur	19
4.9 Kunskap om och attityder till bil, buss och tåg	19
4.10 Upplevelse av kollektivtrafiken.....	21

4.10.1	Kort i kollektivtrafiken.....	21
4.10.2	Avstånd till närmaste hållplats	22
4.11	Kunskap om och attityder till järnvägssatsningarna.....	22
5	Generella likheter och specifika skillnader avseende tätort/omland och kön jämfört med undersökningsområdet.....	25
5.1	Individen och hushållet	25
5.1.1	Hushållens sammansättning.....	25
5.1.2	Boende	25
5.1.3	Utbildning	25
5.1.4	Sysselsättning.....	25
5.1.5	Bilrelaterat.....	25
5.1.5.1	Innehav av körkort.....	25
5.1.5.2	Tillgång till bil	25
5.1.5.3	Ägandeform bil.....	25
5.2	Val av färdmedel generellt	26
5.2.1	Färdmedelsval sommar och vinter	26
5.3	Färdmedelsval vid olika typer av resor	26
5.4	Viktiga faktorer vid olika typer av resor	26
5.5	Resande och val av färdmedel till arbete och skola	26
5.5.1	Arbets- och studietid	26
5.5.2	”Förmåner” kopplat till arbete och skola	27
5.5.3	Vanligaste färdssätt till arbete och skola	27
5.5.4	Acceptans längre restid till arbete och skola.....	27
5.6	Minskat bilresande	27
5.6.1	Till förmån för buss och tåg.....	27
5.6.2	Till förmån för cykel och gång	27
5.6.3	Till förmån för andra sätt att resa och arbeta	28
5.7	Problem i trafiken.....	28
5.8	Satsningar på trafik och infrastruktur	28
5.9	Kunskap om och attityder till bil, buss och tåg	28
5.9.1	Bil.....	28
5.9.2	Buss.....	28
5.10	Upplevelse av kollektivtrafiken.....	28
5.10.1	Kort i kollektivtrafiken.....	28
5.10.2	Avstånd till närmaste hållplats	29
5.11	Kunskap om och attityder till järnvägssatsningarna.....	29

6	Resvanor Sundsvall.....	31
6.1	Har rest på mät dagen.....	31
6.2	Orsaker till att man inte rest	31
6.3	Antal resor per person	31
6.4	Färdmedel.....	31
6.4.1	Alla färdmedel.....	31
6.4.2	Huvudsakligt färdmedel.....	32
6.4.3	Syftet med resan.....	34
6.4.4	Avstånd	35
6.4.5	Avstånd och färdmedel	36
6.4.6	När på dygnet reser man	37
6.5	Start och mål för resorna	38
6.5.1	Resor inom kommunen	38
6.5.2	Resor utanför kommunen.....	39
7	Resvanor Sundsvall stadsdelar	41
7.1	Antal resor per person	41
7.2	Färdmedelsval	41
7.3	Huvudsakligt färdmedel	42
7.4	Syftet med resan	42
7.5	Reslängd	44
7.6	När på dygnet reser man.....	45
7.7	Start och mål för resorna	45
	Förteckning över figurer, tabeller och kartor	47

1 Inledning

Denna rapport redovisar en fördjupningsstudie där över 2000 personer svarat på frågor om resvanor och attityder till resande inom Sundsvalls kommun. Studien genomfördes i samband med en regional attityd- och resvaneundersökning som genomfördes under våren 2009. Totalt 13 kommuner har deltagit i undersökningen och resultatet presenteras på såväl en övergripande nivå som per kommun.

1.1 Bakgrund

I jämförelse med Europa är Sverige relativt glest befolkat. Speciellt i de norra delarna är avstånd en del av tillvaron. Regionförstoring sker när människor utför sina vardagliga ärenden över ett allt större geografiskt område. Man är beredd att resa längre sträckor för att ta del av ett visst utbud som exempelvis arbetsplatser, utbildning, kultur, service. För det krävs ett attraktivt trafiksystem som är säkert, miljövänligt och pålitligt samt passar olika behov för att underlätta människors vardag.

Med anledning av de stora infrastruktursatsningarna som pågår längs norrlandskusten står invånarna i Västernorrland och Västerbotten inför helt nya resmöjligheter. Men när Botniabanan och Ådalsbanan öppnas för persontrafik kommer det i sig inte att fylla tågkupéerna. Till det krävs en förändrad syn på kollektivtrafiken, attraktivare bytespunkter och en framsynt planeringsprocess av trafik- och bebyggelsestruktur. Länsstyrelsen Västernorrland ska genom projektet Bästa Resan arbeta för att uppnå just detta.

Projekt Bästa Resan är ett samverkansprojekt med syfte att öka det kollektiva resandet med regionförstorande effekt. Syftet ska bland annat uppnås genom regionen kraftsamlar kring attityd- och beteendepåverkan så att kollektivtrafiken ska upplevas som ett förstahandsval, genom satsning på attraktiva, småskaliga bytespunkter samt att samhällsplanering integreras med trafikering och regional utvecklingsplanering. Kunskap om resandet och attityder till resandet utgör ett ovärderligt underlag i arbetet.

1.2 Syfte

Denna rapport är framtagen på uppdrag av Länsstyrelsen Västernorrland och projekt Bästa Resan i syfte att kartlägga resande och attityder till resande hos invånarna i Sundsvalls kommun.

Syftet med rapporten är att öka kunskapsbasen kring invånarnas resvanor och attityder till resandet. Underlaget är ovärderligt i planeringsarbetet av trafik- och bebyggelsestruktur för en hållbar utveckling. Genom att närmare studera resvanor och attityder till resande kan man skapa sig en bild av var, vart och på vilket sätt människor reser, när och hur ofta samt varför man väljer att resa på ett visst sätt, vad man tycker om förutsättningarna att resa och huruvida man är villig att ändra färd sätt och resvanor.

2 Regional attityd- och resvaneundersökning

2.1 Metod

Undersökningen genomfördes i form av postala enkäter och kunde även besvaras via en webbenkät. Information om hur man fick åtkomst till denna medföljde utskicket.

Enkäten var uppdelad i en attityddel och en del med resdagbok. Attityddelen innehöll, förutom frågor kring hur man ser på resande och olika färdmedel, även frågor om den svarande och hushållet. Resdagboken innehöll frågor om individens resande en utvald dag, den s.k. mät dagen. Vilken veckodag som en individ skulle redovisa sina resor för bestämdes i förväg.

Frågeformuläret har i sin helhet tagits fram i samråd mellan Ipsos-Eureka AB och projektet.

2.2 Urval

Bruttourvalet uppgick till 25 000 utskick att fördela över de kommuner som ingick i undersökningen. Totalt bruttourval i fördjupningen var 7 200 utskick, 4 800 i Sundsvall och 2 400 i Örnsköldsvik.

Urvalsregister levererades från respektive kommun till Ipsos-Eureka. Urvalet gjordes slumpmässigt ur kommunernas befolkningsregister bland personer i åldern 16-75 år. Urvalen levererades ca en månad innan utskicket gjordes.

2.3 Utskick

Urvalet stratifierades på kommunnivå, d.v.s. urvalet var inte proportionellt mot befolkningen, eftersom det annars hade blivit alldeles för små urval i vissa kommuner. Därefter fördelades urvalet proportionellt mot befolkningen i det som definierats som tätort och omland för respektive kommun. Med tätort avses i detta fall kommunens huvudort.

I fördjupningsområdena fördelades urvalet proportionellt mot befolkningen.

För urvalets fördelning, se tabell nedan.

Tabell 2-1 Urvalsmatris

URVAL	Befolkning			Urval kommun	Proportionerligt kommun tätort	Proportionerligt kommun omland
	totalt 16-75 år	Tätort	Omland			
2132 Nordanstig	7 252	2 096	5 156	1400	405	995
2184 Hudiksvall	27 310	14 421	12 889	1400	739	661
2260 Ånge	7 475	2 592	4 883	1400	485	915
2262 Timrå	13 106	5 010	8 096	1400	535	865
2280 Härnösand	18 337	15 139	3 198	1400	1156	244
2281 Sundsvall	70 189			6000		
Omland (1200)						
Indal/Liden/Kovland			3587	306		306
Stöde			2302	196		196
Matfors			6243	532		532
Syd			1946	166		166
Fördjupning (4800)						
Bergsåker		2036		174	174	
Granlo		2546		218	218	
Granloholm		3942		337	337	
Birsta		262		22	22	
Sundsbruk		1646		141	141	
Ljustadalen/Tunadal		2187		187	187	
Bosvedjan/Bydalen		3538		303	303	
Haga		3600		308	308	
Sjukhuset		173		15	15	
Skönsberg/Heffners		3526		302	302	
Skönsmon		4351		372	372	
Södermalm		4609		394	394	
Sidsjön		1800		154	154	
Nacksta		3067		262	262	
Centrum/Norrmalm		4993		427	427	
Bredsand/Stockvik		1613		138	138	
Svartvik/Kvissleby		2531		217	217	
Klockarberget/Njurundabommen		2326		199	199	
Skottsund/Essvik		1406		120	120	
Alnö Vi		3916		335	335	
Ankarsvik, Alnö Gb		2043		175	175	
2282 Kramfors	14 366	5 287	9 079	1400	515	885
2283 Sollefteå	15 013	7 888	7 125	1400	736	664
2284 Örnsköldsvik	40 367			3600		
Omland (1200)			16 065	1200		1200
Fördjupning (2400)						
Centrum		7 062		697	697	
Domsjö		6 088		601	601	
Sjålevad-Ås		3 538		349	349	
Gullänet		3 893		384	384	
Högländ-Arnäs		1 824		180	180	
Järved-Bonäset		1 897		187	187	
2305 Bräcke	5 075	1 884	3 191	1400	520	880
2380 Östersund	44 599	26 809	17 790	1400	842	558
2401 Nordmaling	5 350	1 932	3 418	1400	506	894
2480 Umeå	85 922	75 645	10 277	1400	1233	167
Totalt	354 361	239 116	115 245	25 000	14 871	10 129

Undersökningsperioden med utskick av enkät och resdagbok startade i vecka 12 och löpte fram t.o.m. vecka 18 med uppehåll för påskveckan.

Tabell 2-2 Plan för utskick och påminnelser

Stickprovs- dag	Vecko- dag	Huvud- utskick	1:a mättdag/datum	motivering 1 per tfn	påminnelse 1 per post	2:a mättdag/datum	motivering 2 per tfn	3:e mättdag/datum	motivering 3 per tfn	påminnelse 2 per post	4:e mättdag/datum	motivering 4 per tfn
1	torsdag	17-mar	19-mar	18-mar	24-mar	26-mar	25-mar	02-apr	01-apr	20-apr	23-apr	22-apr
2	fredag	18-mar	20-mar	19-mar	25-mar	27-mar	26-mar	03-apr	02-apr	21-apr	24-apr	23-apr
3	lördag	18-mar	21-mar	20-mar	25-mar	28-mar	27-mar	04-apr	03-apr	21-apr	25-apr	24-apr
4	söndag	18-mar	22-mar	21-mar	25-mar	29-mar	28-mar	05-apr	04-apr	21-apr	26-apr	25-apr
5	måndag	18-mar	23-mar	22-mar	25-mar	30-mar	29-mar	06-apr	05-apr	22-apr	27-apr	26-apr
6	tisdag	19-mar	24-mar	23-mar	26-mar	31-mar	30-mar	07-apr	06-apr	24-apr	28-apr	27-apr
7	onsdag	20-mar	25-mar	24-mar	27-mar	01-apr	31-mar	08-apr	07-apr	27-apr	29-apr	28-apr
		v.12-13	v.12-13	v.12-13	v.13-14	v.13-14	v.13-14	v.14-15	v.14-15	v.17-18	v.17-18	v.17-18

Inför mättdagarna kontaktades respondenterna per telefon, s.k. motivationssamtal, i syfte att påminna och motivera dem att besvara enkäten. Dessutom gick två postala påminnelser ut till dem som ännu inte svarat.

2.4 Svarsfrekvens

Av det totala utskicket om 25 000 enkäter kom 205 i retur med adressat okänd. Det ger ett nettoutskick om 24 795 enkäter. Det totala antalet inkomna och användbara enkäter uppgår till 9 090 vilket motsvarar en svarsfrekvens på 36,7 procent¹.

Tabell 2-3 Svarsfrekvens per kommun och totalt

Svarsfrekvenser	Brutto- urval	Antal svar	Svars %
Bräcke	1 400	548	39,1%
Hudiksvall	1 400	465	33,2%
Härnösand	1 400	528	37,7%
Kramfors	1 400	545	38,9%
Nordanstig	1 400	438	31,3%
Nordmaling	1 400	484	34,6%
Sollefteå	1 400	525	37,5%
Sundsvall	6 000	2 093	34,9%
Timrå	1 400	523	37,4%
Umeå	1 400	552	39,4%
Ånge	1 400	471	33,6%
Örnsköldsvik	3 600	1 409	39,1%
Östersund	1 400	509	36,4%
Totalt antal utskick	25 000	9 090	
Postreturer	205		
Totalt antal utskick målgrupp	24 795	9 090	36,7%

I fördjupningsområdena var svarsfrekvensen 34,6 procent i Sundsvall och 38,8 procent i Örnsköldsvik.

2.5 Bortfall

Svarsfrekvensen kan sägas ligga på en medelnivå totalt sett för denna typ av undersökning. I Sundsvall var svarsfrekvensen något lägre än medel. En analys av hur man svarat på frågan varför man inte besvarat enkäten redovisas i tabellen nedan.

¹ Svaresfrekvenser i resvaneundersökningar av liknande slag brukar i normalfallet ligga i intervallet 35-50 procent.

Främsta orsakerna är att man helt enkelt inte vill, inte har tid samt att man är ointresserad av enkäten och frågeställningarna.

Tabell 2-4 Orsaker bortfall

Orsaker till att man inte svarat	Andel
Har inte tid	22%
Vill inte/Ingen lust	21%
Inte intresserad	11%
Vägrar/Deltar ej av princip	9%
Bor inte på adressen/bortrest	8%
Tappat bort/Slängt enkäten	6%
Enkäten för lång/Krånglig	6%
Reser /inte med koll/enbart bil/inte alls	6%
Sjuk	4%
Inte fått enkäten	4%
Glömt av det	3%
Språksvårigheter	1%
Totalt	100%

Analysen av de som inte svarat visar att de inte skiljer sig nämnvärt från dem som har svarat då det gäller ålder och kön.

2.5.1 Partiellt bortfall

Då respondenter inte svarar på samtliga frågor i en undersökning uppkommer ett s.k. partiellt bortfall, så även i denna.

Det finns ett mönster i detta bortfall: det är högre på frågor som troligen är ”längre” ifrån respondentens vardag. Ju mer det handlar om ”vad skulle kunna få dig att...”, kollektivtrafik samt när det är frågor som rör respondentens resande generellt (i attityddelen) desto större partiellt bortfall. Det verkar som att det ointresse som kunnat konstateras vid bortfallsanalysen till del även gäller dem som valt att delta i undersökningen.

2.6 Viktning

När man genomför undersökningar är det i princip alltid så att vissa grupper är över- eller underrepresenterade bland de svarande. Så även i denna undersökning.

Tabell 2-5 Under- och överrepresentation ålder

Diff RVU-SCB	Ålder				
	16-19 år	20-25 år	26-44 år	45-64 år	65-75 år
2132 Nordanstig	-3,5%	-2,6%	-6,8%	8,9%	4,1%
2184 Hudiksvall	-1,8%	-3,3%	-5,0%	2,5%	7,7%
2260 Ånge	-4,7%	-3,4%	-5,2%	8,2%	5,2%
2262 Timrå	-1,4%	-3,2%	-5,0%	4,2%	5,3%
2280 Härnösand	-2,5%	-5,6%	-5,0%	9,4%	3,7%
2281 Sundsvall	-2,4%	-5,3%	-4,1%	8,6%	3,3%
2282 Kramfors	-3,6%	-1,7%	-5,3%	4,6%	6,0%
2283 Sollefteå	-2,4%	-3,4%	-6,2%	7,8%	4,1%
2284 Örnsköldsvik	-2,4%	-4,1%	-5,2%	8,4%	3,3%
2305 Bräcke	-2,1%	-2,7%	-3,3%	8,9%	-0,8%
2380 Östersund	-0,6%	-5,5%	-4,8%	6,9%	4,0%
2401 Nordmaling	-2,5%	-4,5%	-4,2%	8,2%	3,1%
2480 Umeå	-1,7%	-3,3%	-2,7%	5,1%	2,7%
	-2,1%	-5,5%	-6,7%	9,1%	5,2%

Tabellen ovan visar att det är åldrarna 16-44 år som generellt sett är underrepresenterade bland de svarande i undersökningen jämfört med hur det ser ut i befolkningen. Framförallt är det gruppen 26-44 år som är underrepresenterade, samt även gruppen 20-25 år.

Fördelningen mellan könen visar att kvinnorna i detta fall är något underrepresenterade jämfört med männen jämfört med hur det ser ut i befolkningen.

Tabell 2-6 Under- och överrepresentation kön

Diff RVU-SCB	Kön	
	Kvinnor	Män
2132 Nordanstig	-0,6%	0,6%
2184 Hudiksvall	-1,9%	1,9%
2260 Ånge	-3,3%	3,3%
2262 Timrå	-0,2%	0,2%
2280 Härnösand	-3,9%	3,9%
2281 Sundsvall	-4,5%	4,5%
2282 Kramfors	-0,2%	0,2%
2283 Sollefteå	-2,1%	2,1%
2284 Örnsköldsvik	-1,2%	1,2%
2305 Bräcke	2,8%	-2,8%
2380 Östersund	-1,7%	1,7%
2401 Nordmaling	-3,7%	3,7%
2480 Umeå	-7,1%	7,1%
	-2,9%	2,9%

Utöver den viktning som görs med hänsyn tagen till ålder och kön måste även totalresultatet och resultatet för Västernorrlands län viktas med hänsyn tagen till befolkningens storlek på kommunnivå. Vid viktningen antas att det ursprungliga urvalet var representativt samt att de som svarat är representativa för sin grupp.

Viktingen har skett i två steg:

1 Viktning av attityddata

2 Viktning av resdata (baserat på dem som rest)

Resultatet totalt, resultatet för Västernorrland och resultatet för respektive kommun har viktats utifrån principen ovan, d.v.s. viktning har skett för varje resultatenhet.

I fördjupningen har resultatet för resvanedelen viktats utifrån befolkningen i respektive stadsdel.

Alla resultat i rapporten baseras på viktade värden.

3 Läsanvisningar

Via innehållsförteckningen i denna rapport kan läsaren snabbt få en bra överblick över innehållet i rapporten och var olika resultat presenteras. I slutet av rapporten finns även en förteckning över de diagram, tabeller och kartor som finns i rapporten. För den som snabbt vill skapa sig en bild resultaten finns i början av varje kapitel ett avsnitt med resultatet i korthet.

3.1 Rapportens olika delar

Undersökningsresultaten redovisas i olika delar

1. Huvudrapport - Regional attityd- och resvaneundersökning, Rapport - attityder och resvanor för undersökningsområdet totalt, Västernorrlands län samt för respektive kommun.

2. Fördjupningsrapporter- attityder och resvanor
 - a. Regional attityd- och resvaneundersökning, Fördjupning Sundsvall (= denna rapport)
 - b. Regional attityd- och resvaneundersökning, Fördjupning Örnsköldsvik
3. Bilagor
 - a. Attitydresultat per kommun (motsvarande kapitel 4 och 5 i denna rapport). Redogör i detalj för attityderna till resande och färdmedel för respektive kommun
 - b. Korstabeller. Redovisning av resultaten i tabellform, med olika nedbrytningar.

3.1.1 Huvudrapport

Kapitel 4 redogör för demografi samt hushållens tillgång till bil.

Kapitel 5 redovisar resultaten från den del av enkäten som handlar om attityder till resande generellt och olika färdmedel specifikt.

Kapitel 6 är resultatet från resvanedelen och baseras på de resdagböcker som kommit in.

Kapitel 7 redovisar resultaten för demografi och attityder nedbrutet på kommunnivå (motsvarande som för undersökningsområdet och Västernorrland i kapitel 4 och 5 i denna rapport).

Kapitel 8 är resultatet från resvanedelen för respektive kommun (motsvarande kapitel 6 för undersökningsområdet och Västernorrland).

3.1.2 Fördjupningsrapporter

Redovisar resultaten för den aktuella kommunen på motsvarande sätt som huvudrapporten kompletterat med analys av resvanor inom tätorten.

Kapitel 4 redogör för demografi och hushållens tillgång till bil samt redovisar resultaten från den del av enkäten som handlar om attityder till resande generellt och olika färdmedel specifikt.

Kapitel 5 redovisar generella likheter och specifika skillnader för kommunen jämfört med undersökningsområdet när det gäller tätort/omland samt kön.

Kapitel 6 är resultatet från resvanedelen och baseras på de resdagböcker som kommit in.

Kapitel 7 är resultatet från resvanedelen nedbrutet på stadsdelsnivå.

3.2 Diagram och tabeller

Syftet med de olika diagram och tabeller som finns i rapporten är ibland lite olika.

- Stapeldiagram och tabeller redovisar resultat så att skillnader och likheter i procent kan utläsas.
- Spindeldiagram (alt. polärdiagram) fyller ibland också detta syfte, men inte alltid. Spindeldiagrammen används även för att visualisera och tydliggöra skillnader och likheter mellan t.ex. olika typer av resor eller mellan kommuner. I dessa diagram kan det ibland vara svårt, för att inte säga omöjligt, att utläsa resultat i procent. Det är inte heller meningen.

Samtliga siffror i diagram och tabeller redovisas i procent om inget annat anges.

3.2.1 Markeringar

Resultat som markerats med hjälp av t.ex. ringar eller motsvarande visar på intressanta skillnader.

3.3 Begreppsförklaringar

För att underlätta läsförståelsen har ett antal av de i rapporten vanligt förekommande begreppen definierats enligt nedan:

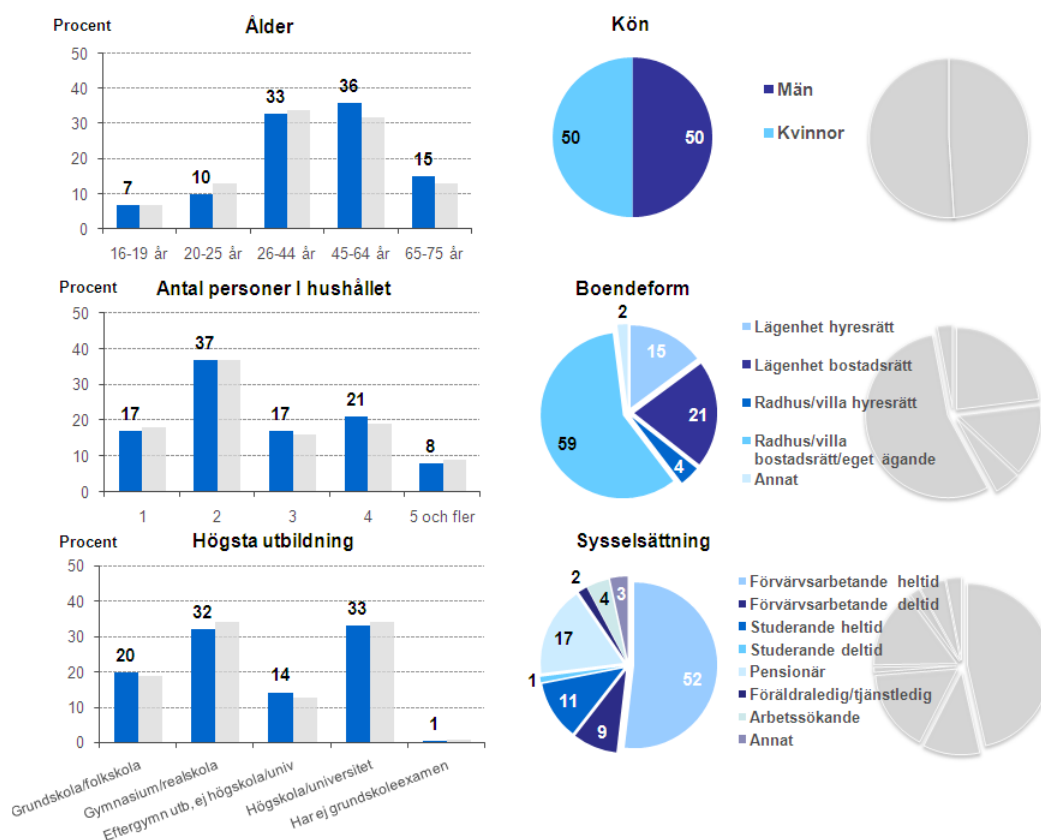
Undersökningsområdet	= alla 13 undersökta kommuner Bräcke, Hudiksvall, Härnösand, Kramfors, Nordanstig, Nordmaling, Sollefteå, Sundsvall, Timrå, Umeå, Ånge, Örnsköldsvik, Östersund
Västernorrlands län	= däri 7 ingående kommuner Härnösand, Kramfors, Sollefteå, Sundsvall, Timrå, Ånge, Örnsköldsvik
Tätort	= kommunens huvudort (en ort)
Omland	= kommunen exkl. tätort
Tätortskommun	= kommun där en majoritet av befolkningen bor i det som definierats som kommunens tätort (se tätort ovan)
Resa	= förflyttning från en plats till en annan i syfte att uträtta ett ärende
Totalt	= annat begrepp för undersökningsområdet
Befolkning/boende	= invånare i åldern 16-75 år

4 Sundsvall

Sundsvalls kommun har en befolkning på cirka 70 000 invånare, och i tätorten bor drygt 55 000 av dem. Tätort motsvaras av kommunens huvudort och är detsamma som fördjupningsområdet i denna rapport.

4.1 Individen och hushållet

I Sundsvall är andelen i åldern 20-44 år lägre än i undersökningsområdet, och andelen i åldern 45-75 år är större. Skillnaderna mot undersökningsområdet i stort är dock inte lika stora som för ett flertal av de andra kommuner som ingår i undersökningen. Det bor lika många kvinnor som män i Sundsvall. Det är något fler tre- och fyrapersonershushåll jämfört med undersökningsområdet i helhet. Bilden för hur man bor är mycket lik den för undersökningsområdet som helhet, men med den skillnaden att andelen som bor i lägenhet med bostadsrätt är högre och andelen i lägenhet med hyresrätt mindre samt att de som bor i och äger villa eller radhus är något fler.

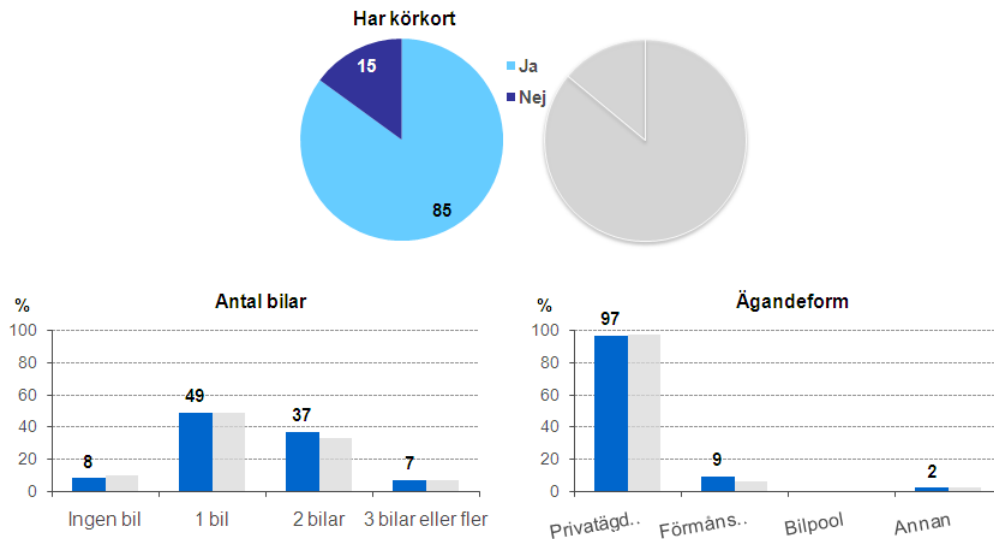


Figur 4-1 Sundsvall kommun: ålder, kön, hushållsstorlek, boende, utbildning och sysselsättning. Grå staplar och cirkeldiagram visar andelar för undersökningsområdet totalt.

Utbildningsnivån liknar i stort den för undersökningsområdet totalt. Andelen med annan eftergymnasial utbildning än högskola eller universitet är något högre och omvänt är andelen med examen från högskola eller universitet något lägre. Andel i förvärvsarbete är högre jämfört med undersökningsområdet. Andelen studerande är dock något lägre än i undersökningsområdet totalt. 17 procent av invånarna är pensionärer vilket är marginellt högre än undersökningsområdets 15 procent.

4.1.1 Bilrelaterat

15 procent saknar körkort, vilket är i paritet med undersökningsområdet totalt (14 procent). Antalet hushåll med två bilar är något högre i Sundsvall än i undersökningsområdet totalt. De flesta hushåll med tillgång till bil äger själva 1 bil, 97 procent. Det är fler i Sundsvall som har förmånsbil jämfört med undersökningsområdet i stort.



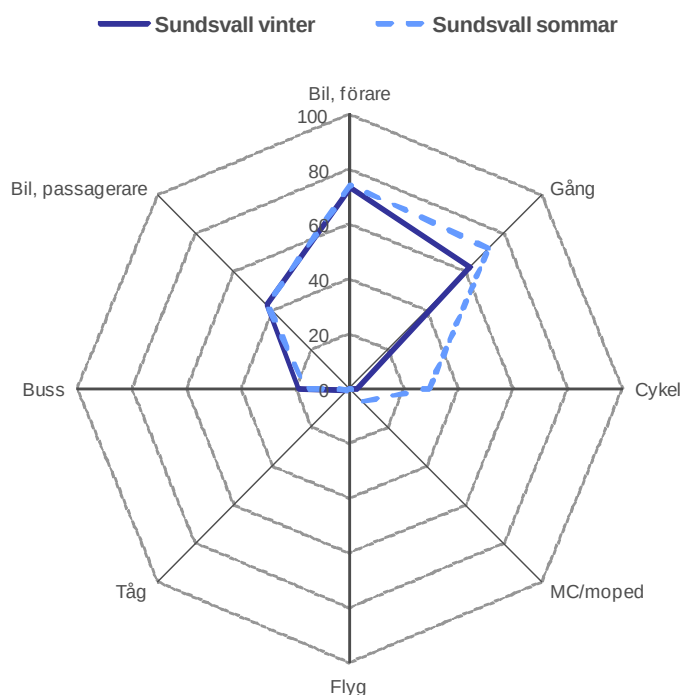
Figur 4-2 Sundsvall kommun: innehav av körkort, bilinnehav och ägandeform
Grå staplar och cirkeldiagram visar andelar för undersökningsområdet totalt.

4.2 Val av färdmedel generellt

Bilen dominerar i Sundsvall under vinterhalvåret och följs av gång. Bilen används ungefär lika ofta sommar som vinter. Andelen som cyklar och går är högre under sommarhalvåret. Särskilt gäller det cykelandelen. Bussen används i större utsträckning under vinterhalvåret, då nästan en femtedel av invånarna väljer buss minst två gånger i veckan.

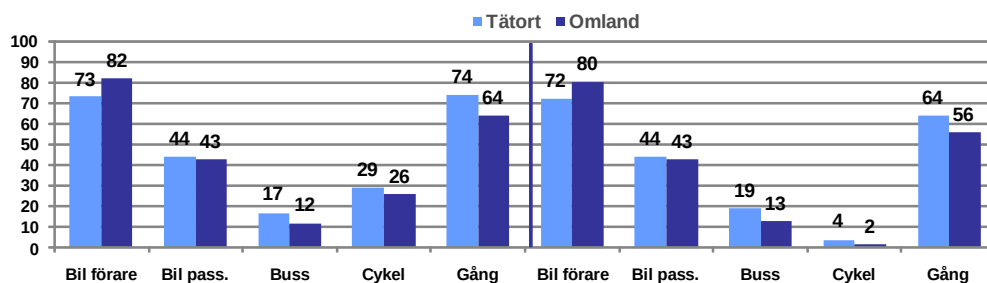
Tabell 4-1 Sundsvall kommun: Försök att uppskatta hur ofta du använder färdsattnen nedan under vinterhalvåret (november-april)

Sundsvall	Bil, förare	Bil, Passagerare	Buss	Tåg	Flyg	MC/ moped	Cykel	Gång
5-7 ggr/vecka	51	12	11	0	0	0	1	32
2-4 ggr/vecka	22	31	8	1	0	0	2	30
1 ggr/vecka	6	19	5	1	1	0	2	14
1-3 ggr/mån	4	19	15	11	5	0	4	10
Mer sällan/ aldrig	17	18	61	87	94	99	91	14



Figur 4-3 Sundsvall kommun: andel som väljer visst färdmedel minst 2 gånger per vecka, sommar och vinter

I Sundsvall är det 73 respektive 82 procent i tätort och i omland som under sommarhalvåret väljer att ta bilen minst 2 gånger per vecka. Knappt en tredjedel i tätort väljer cykeln minst ett par gånger i veckan. Nästan lika många, 26 procent, väljer cykeln i omland. Det är fler som väljer att gå i tätort än i omland. Fler väljer buss i tätort än i omland.

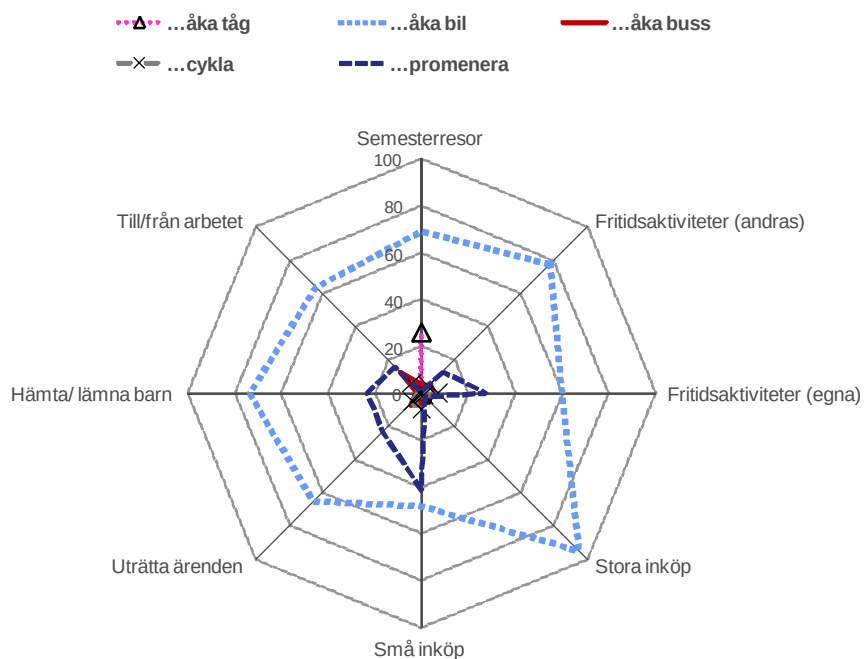


Figur 4-4 Sundsvall kommun: val av färdmedel/tätort och omland/sommar och vinter; andel som väljer ett färdmedel minst två gånger per vecka

Under vinterhalvåret används bilen i princip i lika stor utsträckning både i tätort och i omland, men oftare i omland. Andelen cykel minskar ned till 4 procent i tätort och 2 procent i omland. Andelen som går minskar också något under vinterhalvåret, cirka 10 procentenheter i både tätort och omland. Andelen buss ökar något under vinterhalvåret jämfört med sommarhalvåret.

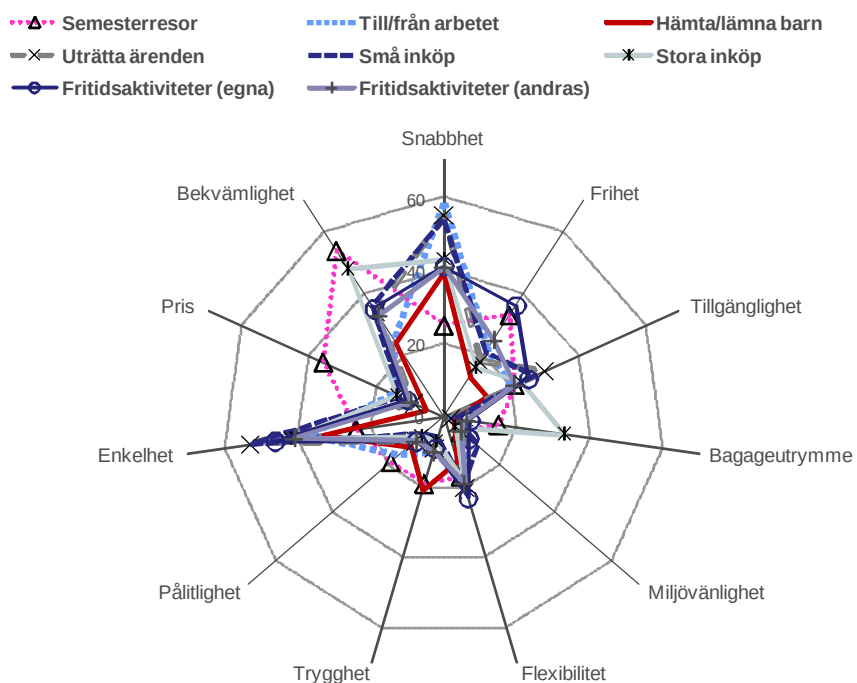
4.3 Färdmedelsval vid olika typer av resor

Oberoende av ärende så väljer Sundsvallsborna oftast bilen och precis som i övriga kommuner är detta särskilt tydligt vid stora inköp. Näst efter bilen väljer en del att gå, dock inte då det handlar om semesterresor eller stora inköp. När det gäller små inköp är det nästan lika många som väljer att gå som väljer att ta bilen. För semesterresor är tåg ett alternativ. Buss används främst för arbetsresor. För resor till arbetet, för att uträtta ärenden och göra små inköp samt vid de egna fritidsaktiviteterna används också cykel av en del.



Figur 4-5 Sundsvall kommun: I vilka situationer väljer du vanligtvis att ..., andel av befolkningen

4.4 Viktiga faktorer vid olika typer av resor

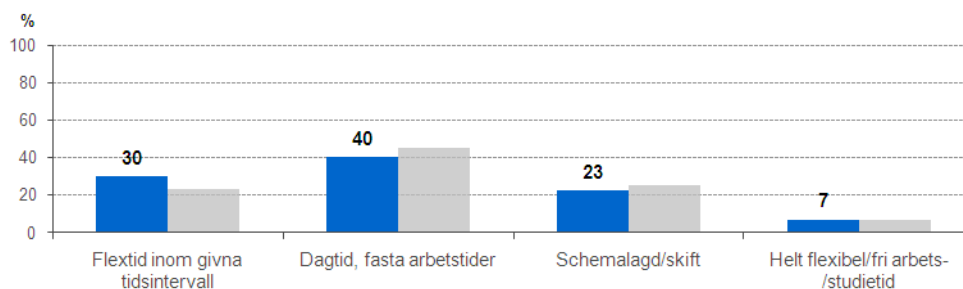


Figur 4-6 Sundsvall kommun: Vad är viktigast när du väljer färdssätt i olika situationer..., andel av befolkningen

Sundsvall skiljer sig inte från undersökningsområdet på något nämnvärt sätt gällande de viktigaste faktorerna.

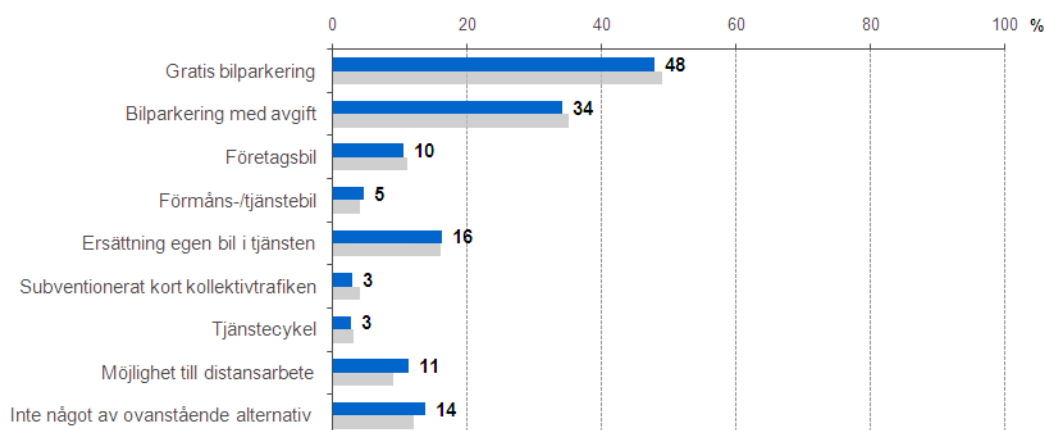
4.5 Resande och val av färdmedel till arbete och skola

Andelen av befolkningen som har flexibel arbetstid inom givna ramar är högre i Sundsvall än i undersökningsområdet totalt.



Figur 4-7 Sundsvall kommun: arbets- och studietider, andel av befolkningen som arbetar/studerar. Grå staplar visar undersökningsområdet som helhet.

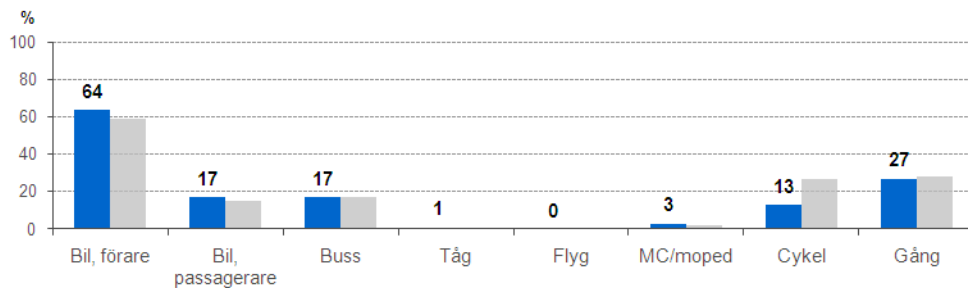
I Sundsvall är det något mindre vanligt att man har gratis parkering och likaså är det något färre som betalar för sin parkering. Det är fler som har möjlighet att arbeta på distans än i undersökningsområdet i stort. Det är något fler i Sundsvall jämfört med undersökningsområdet som inte har tillgång till någon av dessa "förmåner" vid sin arbetsplats eller skola.



Figur 4-8 Sundsvall kommun: "förmåner" kopplat till arbete och skola, andel av befolkningen som arbetar/studerar. Grå staplar visar undersökningsområdet som helhet.

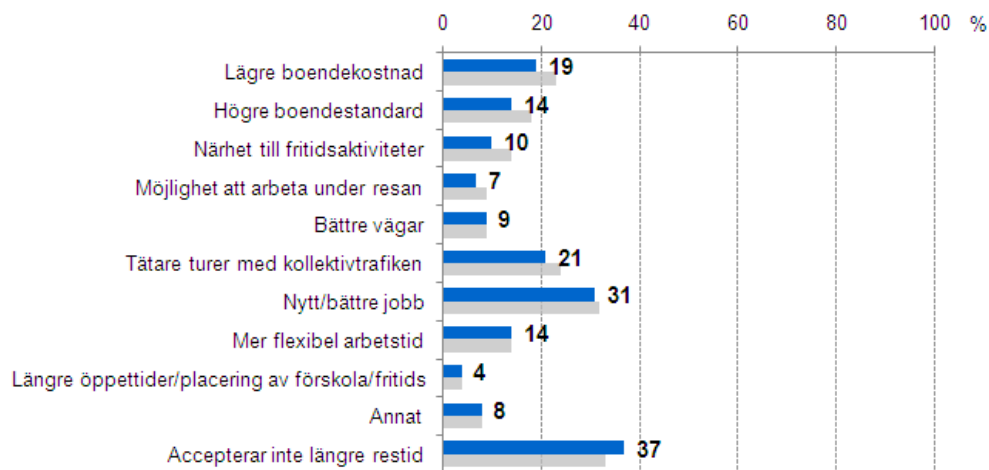
4.5.1 Vanligaste färdssätt till arbete och skola

Jämfört med undersökningsområdet i stort använder de boende i Sundsvall i bilen i något högre grad för resor till arbete och skola. Buss används i samma omfattning som i undersökningsområdet totalt. Cyklar gör man dock i mindre utsträckning.



Figur 4-9 Sundsvall kommun: använder visst färdssätt för resa mellan bostad och arbete/skola minst 2 ggr/vecka, andel av befolkningen som arbetar/studerar. Grå staplar visar undersökningsområdet som helhet.

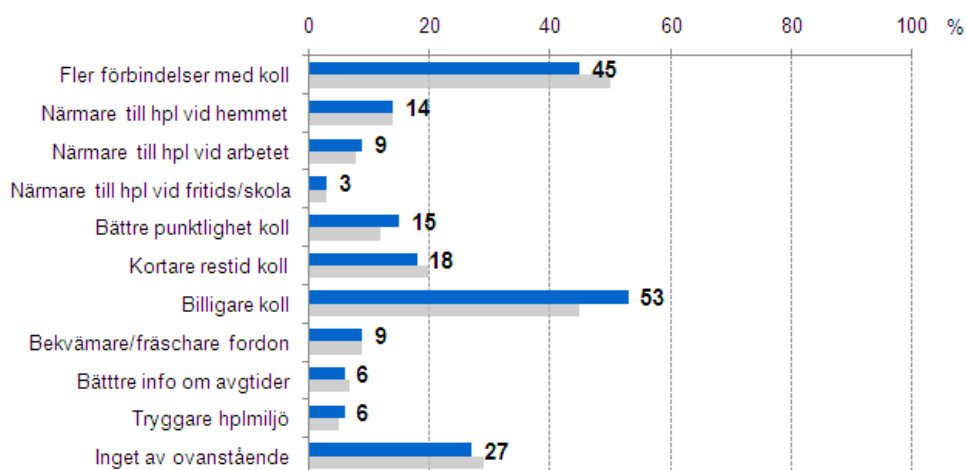
Också i Sundsvall är man något mindre benägen att acceptera en längre restid till arbete och skola än i undersökningsområdet som helhet. Nytt bättre jobb, tätare turer i kollektivtrafiken följt av möjligheterna att sänka sina boendekostnader är de saker som kan få vissa att acceptera längre restid.



Figur 4-10 Sundsvall kommun: Vad av nedanstående skulle kunna få dig att acceptera en längre restid till studier/arbete? Andel av befolkningen som arbetar/studerar. Grå staplar visar undersökningsområdet som helhet.

4.6 Minskat bilresande

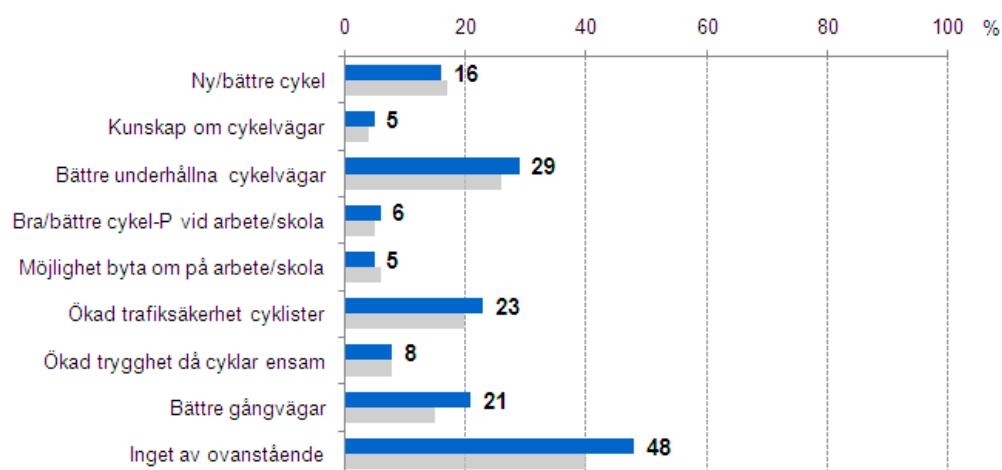
I Sundsvall är det i första hand billigare kollektivtrafik man tror skulle kunna minska bilresandet. Andelen är högre än i undersökningsområdet totalt. På andra plats kommer bättre förbindelser med kollektivtrafiken, följt av kortare restid samt bättre punktlighet i kollektivtrafiken.



Figur 4-11 Sundsvall kommun: Vad skulle kunna få dig att ställa bilen oftare och använda buss/tåg istället? Andel av befolkningen som använder bil.

Grå staplar visar undersökningsområdet som helhet.

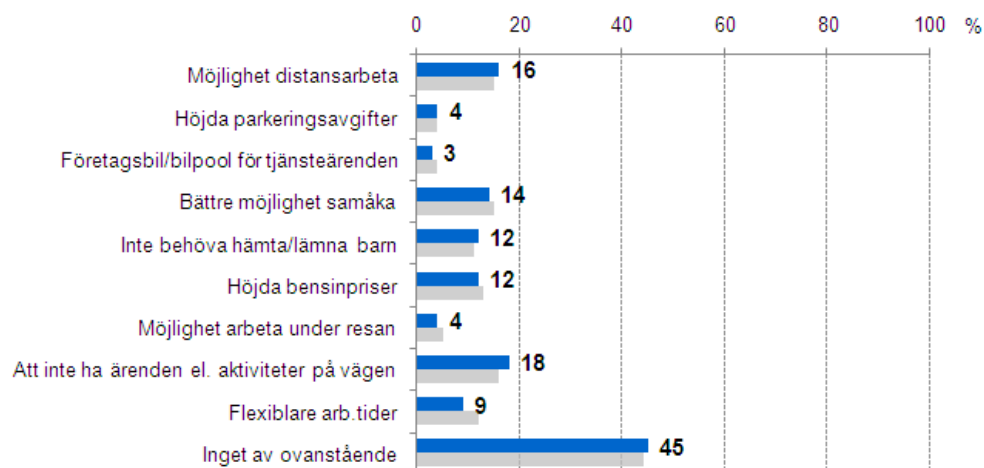
Sundsvallsbilisterna är mindre benägna att börja cykla och gå än de boende i undersökningsområdet totalt. De åtgärder som en del dock tror kan påverka i denna riktning är bättre underhåll av cykelvägar, ökad trafiksäkerhet och bättre gångvägar.



Figur 4-12 Sundsvall kommun: Vad skulle kunna få dig att ställa bilen oftare och använda cykel/gång istället? Andel av befolkningen som använder bil.

Grå staplar visar undersökningsområdet som helhet.

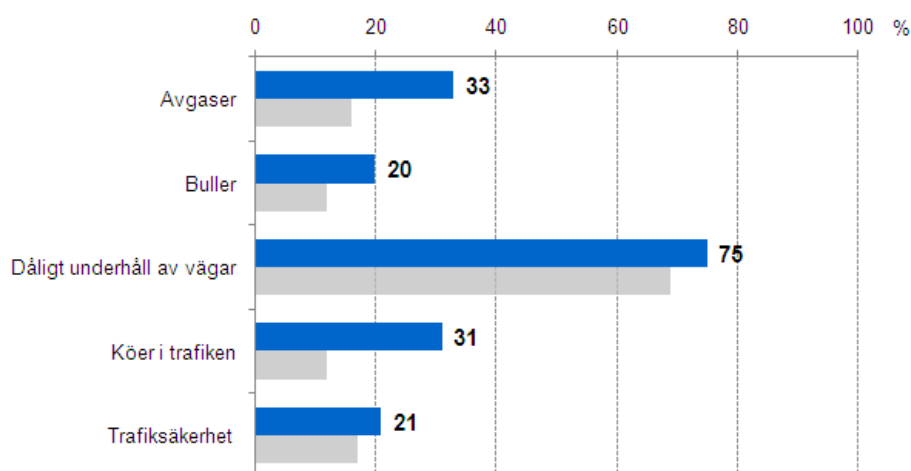
En något större andel av bilisterna i Sundsvall tror på att minska sitt bilresande genom att förändra det sätt man reser eller arbetar på. Att inte ha ärenden på vägen är den åtgärd som nämns av flest av de som tror sig om att kunna förändra sig, följt av bättre möjligheter att samåka och att distansarbeta.



Figur 4-13 Sundsvall kommun: Vad skulle kunna få dig att ställa bilen oftare och använda andra sätt att resa och arbeta? Andel av befolkningen som använder bil. Grå staplar visar undersökningsområdet som helhet.

4.7 Problem i trafiken

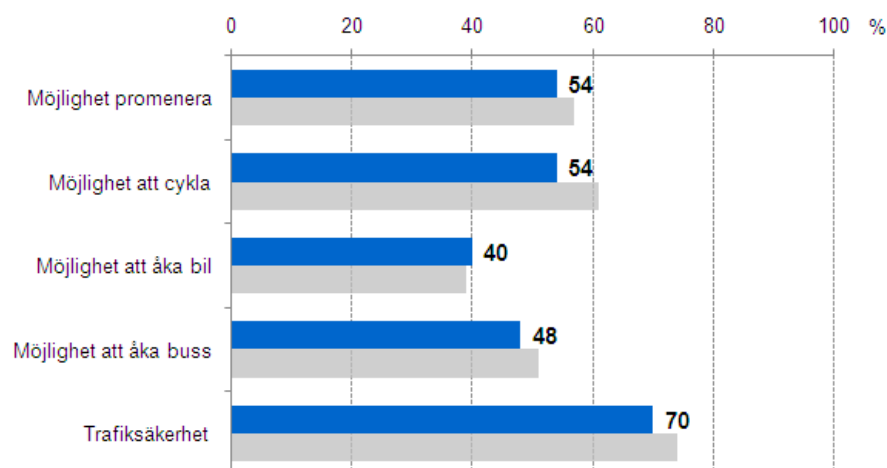
Vägunderhållet är även i Sundsvall det som upplevs vara det absolut största problemet, precis som i undersökningsområdet som helhet. I Sundsvall anser man också i avsevärt högre grad att avgaser, köer och buller är ett problem. Trafiksäkerheten som i många kommuner kommer på andra plats ligger här i det närmaste på en delad jumboplats, tillsammans med buller.



Figur 4-14 Sundsvall kommun: I vilken grad upplever du följande som ett problem i din kommun? Andel av befolkningen. Grå staplar visar undersökningsområdet som helhet.

4.8 Satsningar på trafik och infrastruktur

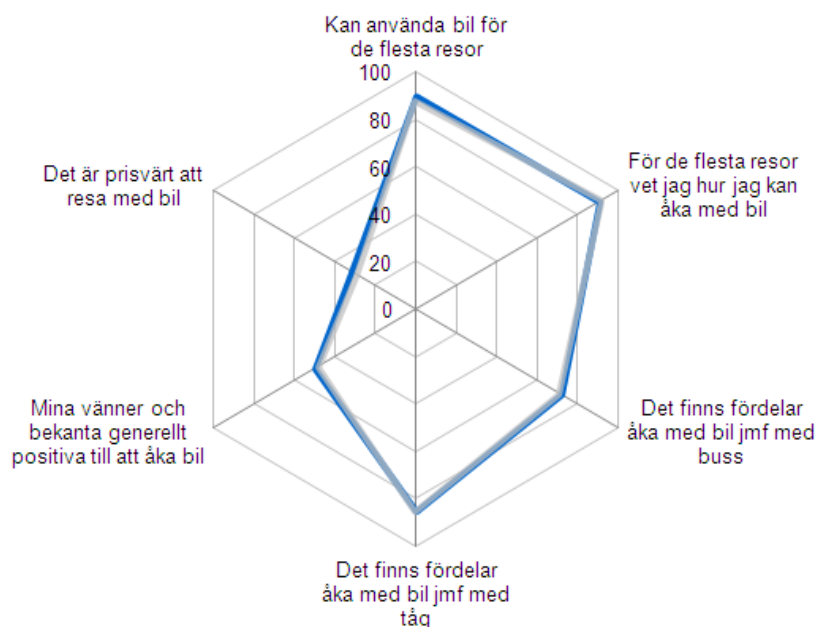
De boende i Sundsvall vill i första hand att kommunen prioriterar trafiksäkerhet följt av möjligheterna att gå och att cykla. Prioritering av buss kommer på tredje plats. Bilen kommer sist på Sundsvallsbornas prioriteringslista, även om de i något högre grad vill att den prioriteras jämfört med i undersökningsområdet i stort.



Figur 4-15 Sundsvall kommun: Hur viktigt tycker du att det är att man satsar på följande vid planering av trafik och infrastruktur? Andel av befolkningen som svarar mycket viktigt. Grå staplar visar undersökningsområdet som helhet.

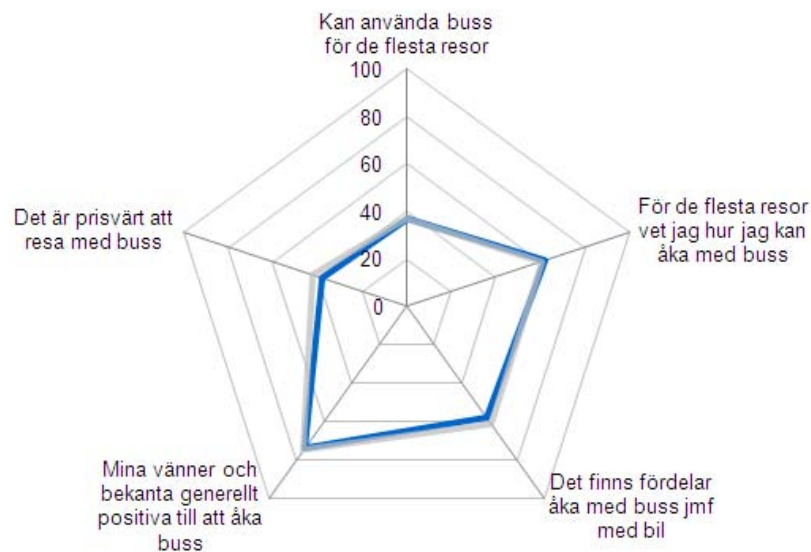
4.9 Kunskap om och attityder till bil, buss och tåg

Bilens ställning i Sundsvall är lika stark som i undersökningsområdet som helhet.



Figur 4-16 Sundsvall kommun: Hur väl instämmer du i följande påståenden (bil)? Andel av befolkningen som instämmer helt eller delvis. Grå linje visar undersökningsområdet som helhet.

Även när det gäller synen på och kunskapen om hur man reser med buss överensstämmer Sundsvallsbornas bild med den för undersökningsområdet som helhet.



Figur 4-17 Sundsvall kommun: Hur väl instämmer du i följande påståenden (buss)? Andel av befolkningen som instämmer helt eller delvis. Grå linje visar undersökningsområdet som helhet.

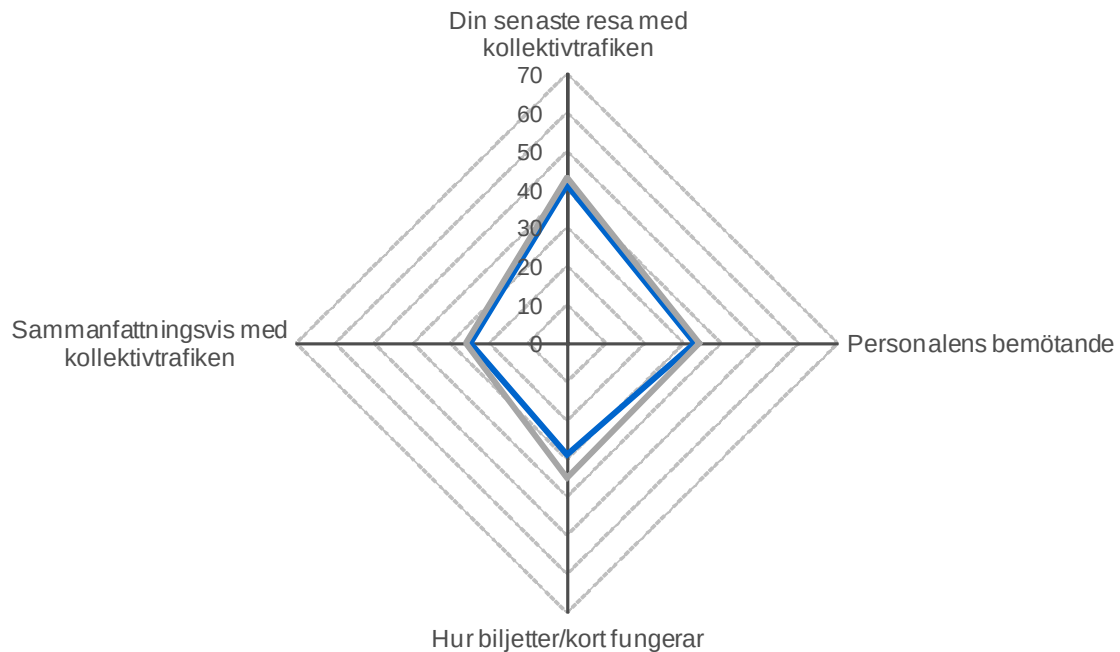
Bilden av att resa med tåg är i Sundsvall ungefär densamma som i undersökningsområdet som helhet. Men Sundsvallsborna upplever sig ha något bättre kunskap om hur man kan resa med tåg. De upplever tåget som något mer prisvärt och användbart än de boende i undersökningsområdet.



Figur 4-18 Sundsvall kommun: Hur väl instämmer du i följande påståenden (tåg)? Andel av befolkningen som instämmer helt eller delvis. Grå linje visar undersökningsområdet som helhet.

4.10 Upplevelse av kollektivtrafiken

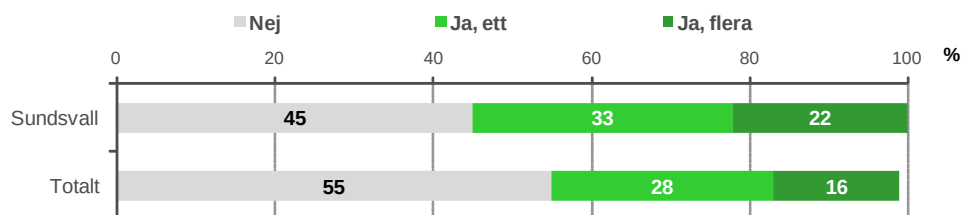
Man är ungefär lika nöjd med kollektivtrafiken i Sundsvall som de boende i undersökningsområdet i stort, med undantag av hur biljetter och kort upplevs fungera.



Figur 4-19 Sundsvall kommun: När det gäller kollektivtrafiken, d.v.s. tåg och buss, där du bor, vänligen markera hur nöjd eller missnöjd du är. Andel av befolkningen som anger nöjd och mycket nöjd. Grå linje visar undersökningsområdet som helhet. En stor andel har på dessa frågor angett "vet ej" då de inte ansett sig kunna bedöma detta. För undersökningsområdet som helhet ligger andelen "vet ej" mellan 32 och 40 procent.

4.10.1 Kort i kollektivtrafiken

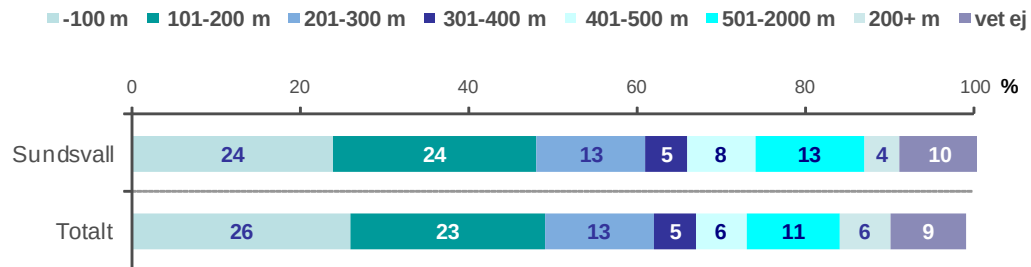
Andelen hushåll som har någon form av kort i kollektivtrafiken är högre än i undersökningsområdet totalt sett. Det gäller både andelen med ett eller flera kort. 55 procent av hushållen i Sundsvall har kort i kollektivtrafiken.



Figur 4-20 Sundsvall kommun: Finns det just nu ett kort för kollektivtrafiken i hushållet, t.ex. ett busskort eller SJ-kort? Andel av befolkningen.

4.10.2 Avstånd till närmaste hållplats

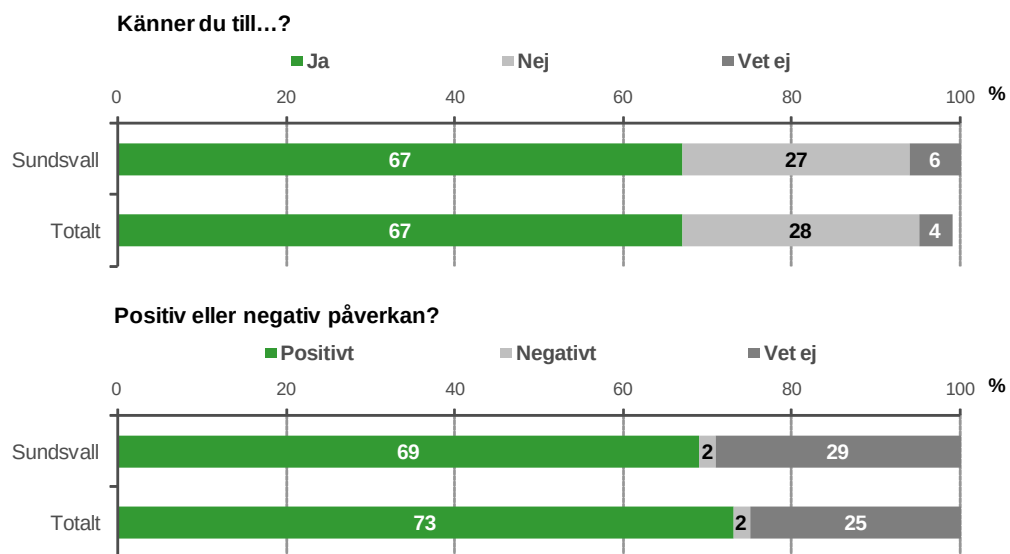
Tillgängligheten till kollektivtrafiken i Sundsvall är i nivå med undersökningsområdet som helhet. 66 procent har 400 meter eller kortare till sin närmaste hållplats, att jämföra med undersökningsområdet som helhet där 67 procent har maximalt 400 meter till sin närmaste hållplats.



Figur 4-21 Sundsvall kommun: Hur stort avstånd är det mellan din bostad och närmaste hållplats för kollektivtrafiken? Andel av befolkningen.

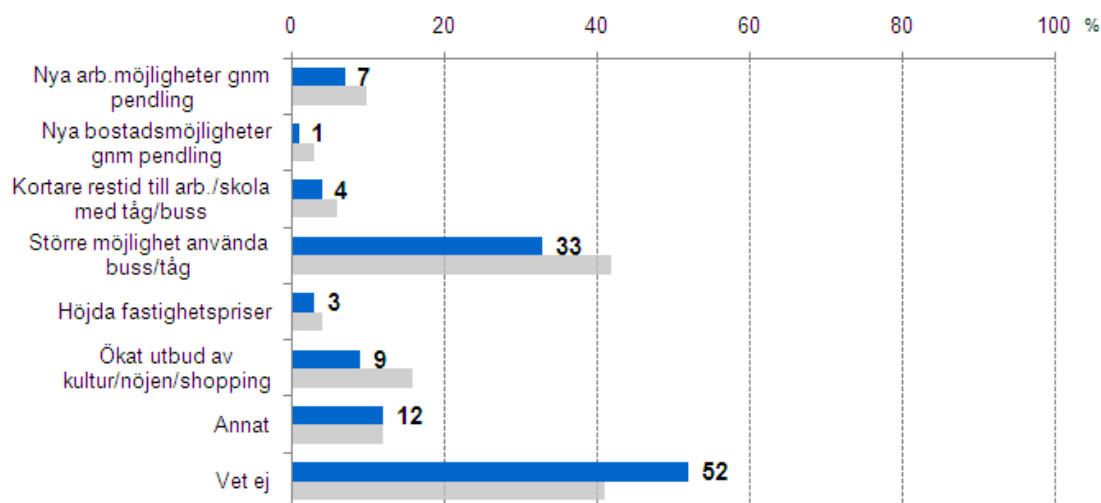
4.11 Kunskap om och attityder till järnvägssatsningarna

I Sundsvall är kännedomen om satsningarna på järnvägen samma som i undersökningsområdet totalt sett. Det är färre än i undersökningsområdet totalt som tar ställning till satsningarnas påverkan. En överväldigande majoritet av de som tar ställning tror att det är positivt för regionen. Knappt 30 procent av de boende svarar att de inte vet.



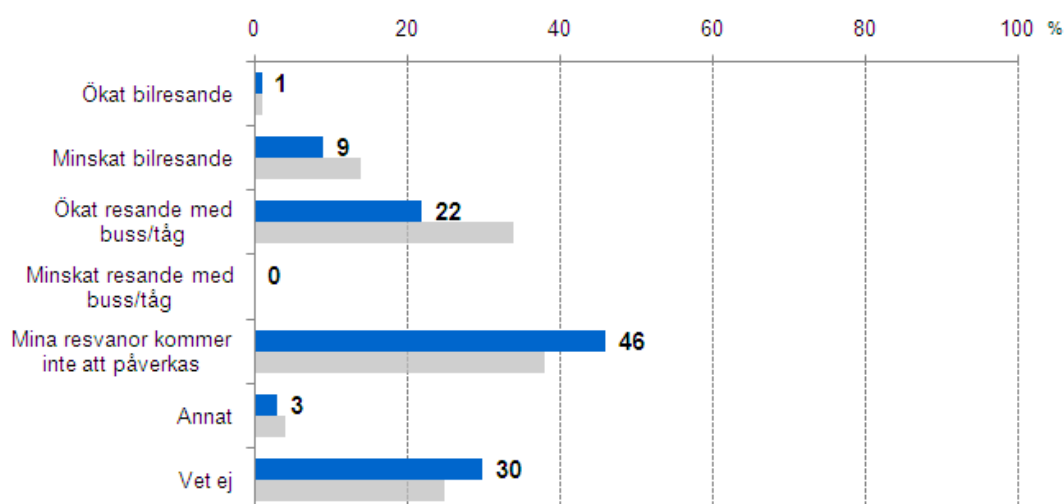
Figur 4-22 Sundsvall kommun: Kännedom om järnvägssatsningarna samt hur man tror att det påverkar regionen. Andel av befolkningen.

Drygt hälften i Sundsvall svarar att de inte vet vilken betydelse satsningarna kan komma att få för dem personligen. Det är en större andel än i undersökningsområdet i stort. Av dem som tror på något tror de flesta på ökade möjligheter att resa med buss samt att utbudet av kultur, nöjen och shopping kommer att öka. Det är dock lägre andelar jämfört med i undersökningsområdet.



Figur 4-23 Sundsvall kommun: Vad tror du att satsningarna kommer att betyda för dig personligen? Andel av befolkningen. Grå staplar visar undersökningsområdet som helhet.

När det gäller den påverkan man tror satsningarna kommer få för resvanorna är det också något färre i Sundsvall som har en uppfattning än i undersökningsområdet totalt. Av dem som har en uppfattning säger de flesta att deras resvanor inte kommer att påverkas. Därefter tror Sundsvallsborna att de kommer att resa mer med buss och tåg samt att de kommer att minska sitt bilresande.



Figur 4-24 Sundsvall kommun: Hur tror du att satsningarna kommer att påverka dina resvanor? Andel av befolkningen. Grå staplar visar undersökningsområdet som helhet.

5 Generella likheter och specifika skillnader avseende tätort/omland och kön jämfört med undersökningsområdet

5.1 Individen och hushållet

5.1.1 Hushållens sammansättning

Inget tydligt mönster kan ses mellan tätort och omland, men singelhushåll tenderar att vara något vanligare i tätort. Fler män än kvinnor bor i generellt i singelhushåll, men så är inte fallet i Sundsvall.

I undersökningsområdet bor det barn i åldern 0-15 år i 39 procent av hushållen, 17 procent med barn i åldern 0-5 år och 22 procent med barn i åldern 6-15 år. Sundsvall har relativt sett färre hushåll med barn, 36 procent av hushållen.

5.1.2 Boende

Lägenheter finns framförallt i tätort och eget radhus eller villa i omland. Kvinnor bor oftare än män i lägenhet. Fler män än kvinnor äger ett radhus eller en villa.

5.1.3 Utbildning

Högst utbildade är boende i tätort, även nedbrutet på kommunnivå. Kvinnor har i större utsträckning än män avslutat en högskoleutbildning.

5.1.4 Sysselsättning

Det finns skillnader mellan kommunerna i sysselsättning avseende tätort och omland, men inget entydigt mönster. Sundsvall har något fler heltidssysselsatta i tätort.

Män arbetar oftare heltid och kvinnor oftare deltid. Kvinnor studerar dessutom oftare på heltid och är också i högre grad föräldra- eller tjänstlediga.

5.1.5 Bilrelaterat

5.1.5.1 Innehav av körkort

Fler i omland än i tätort har körkort. Män har i större utsträckning körkort än kvinnor.

5.1.5.2 Tillgång till bil

Fler hushåll i tätort har enbart tillgång till 1 bil. Det är också i tätorten de flesta hushåll utan tillgång till bil återfinns.

Det är något vanligare bland kvinnor att enbart ha tillgång till 1 bil. Män har generellt tillgång till fler bilar än kvinnor.

5.1.5.3 Ägandeform bil

Om man har tillgång till bil för privat bruk är sannolikheten hög att man också äger bilen privat.

Inga skillnader återfinns mellan tätort och omland, eller män och kvinnor när det gäller tillgång till bil och ägandeform i Sundsvall.

5.2 Val av färdmedel generellt

5.2.1 Färdmedelsval sommar och vinter

Generellt kan sägas att bilen används i mindre utsträckning i tätort än i omland och man cyklar också mer i tätort. Framförallt cyklar man under sommarhalvåret (maj-oktober). Under vintern ställer de flesta undan cykeln. Bilen används i princip lika mycket året om, en viss tendens till ökad användning under sommarhalvåret kan ses. Går gör man året om, dock i något mindre utsträckning under vintern (november-april). Andelen passagerare i bil är i princip konstant över året. Bussen används generellt av fler i tätort och oftare under vinterhalvåret i de flesta kommuner.

Också under vinterhalvåret är det män som oftare kör bil och kvinnor som går. Däremot är det något fler kvinnor än män som helt ställer undan cykeln under vintern.

5.3 Färdmedelsval vid olika typer av resor

Bilen används mer i omland än i tätort oavsett ärende. Undantaget finns vid stora inköp, då bilen används i samma utsträckning också i tätort. I tätort är det vanligare att man går för att lämna och hämta barn, även om bilen klart dominerar. Det är också mer förekommande i tätort att man går, oavsett ärende, för alla ärenden utom stora inköp.

Både män och kvinnor väljer bilen oavsett ärende. Män väljer dock bil i större utsträckning än kvinnor. Kvinnor väljer oftare tåg än vad män gör vid semesterresor, män tar i högre grad bil vid den sortens resor.

Män och kvinnor kör i stor utsträckning bil till arbetet, men kvinnor kör inte i samma omfattning. Det är mer förekommande att kvinnor går och åker buss till arbetet. Att gå är något som kvinnor också gör i större utsträckning än män.

5.4 Viktiga faktorer vid olika typer av resor

Beroende på syftet med resan blir olika saker olika viktiga för valet av färdmedel i undersökningsområdet.

- Vid semesterresor är pris näst viktigast efter bekvämlighet.
- Vid stora inköp är bekvämlighet viktigast.
- Vid små inköp är snabbhet och enkelhet lika viktiga.
- Vid hämta/lämna barn är snabbhet som är den viktigaste faktorn.
- Snabbhet är den viktigaste faktorn då man ska uträtta ärenden.
- Vid egna fritidsaktiviteter är enkelhet viktigast.
- Enkelhet är den viktigaste faktorn vid andras fritidsaktiviteter.

Oavsett om man bor i tätort eller omland ser mönstret för vad som är viktigast lika ut i kommunerna. Inga egentliga skillnader mellan kvinnor och män kan ses på kommunnivå, utom att kvinnor tycker att pris är viktigare än vad män gör då det gäller semesterresor.

5.5 Resande och val av färdmedel till arbete och skola

5.5.1 Arbets- och studietid

Flexibel arbetstid inom givna ramar är vanligast i tätortskommuner.

Kvinnor har i större utsträckning schemalagd tid.

5.5.2 "Förmåner" kopplat till arbete och skola

En generell skillnad finns mellan tätort och omland och avser parkeringsplatser vid arbete och skola. I omland har man i större utsträckning gratis parkering, medan man i tätort oftare har en avgiftsbelagd parkering.

Män har i större utsträckning tillgång till gratis bilparkering och de har i större utsträckning även ersättning för egen bil i tjänsten.

5.5.3 Vanligaste färdssätt till arbete och skola

Fler boende i omland tar bilen till arbete och skola. I tätort cyklar och går man i högre grad till arbete och skola.

Män använder bilen vid arbets- och studieresor i högre grad än kvinnor. Kvinnor går, cyklar och åker buss till arbete och skola i större utsträckning än män.

5.5.4 Acceptans längre restid till arbete och skola

I samtliga kommuner är det mellan 30 och 40 procent i tätort som inte kan tänka sig längre pendlingstid. Men det som flest anger skulle göra det möjligt att acceptera längre restid är ett nytt och bättre jobb. Tätare turer med kollektivtrafiken gör också att en del kan tänka sig en längre restid. Lägre boendekostnad är även det mer lockande i tätort tillsammans med högre boendestandard.

Även i omland är det många som säger att de inte kan acceptera en längre restid. Ett nytt och bättre jobb eller tätare turer i kollektivtrafiken är det som i första hand skulle få även dem att acceptera längre restid till arbete och skola.

Tätare turer i kollektivtrafiken efterfrågas i högre grad av kvinnor än män, både i tätort och i omland.

5.6 Minskat bilresande

5.6.1 Till förmån för buss och tåg

I tätort är det framförallt fler förbindelser och fler avgångar med kollektivtrafiken som skulle kunna få de boende att ställa bilen oftare. Dock inte i Sundsvall där de boende i något högre grad tror att en billigare kollektivtrafik skulle få dem att åka oftare.

Motsvarande bild för boende i omland visar tydligt att det är bättre förbindelser och fler avgångar med kollektivtrafiken som skulle få fler att välja buss eller tåg oftare. Billigare kollektivtrafik anses även i omland kunna ha betydelse, bl.a. i Sundsvall. Ungefär en tredjedel säger att inga av de föreslagna åtgärderna kan få dem att minska sitt bilresande för att åka buss eller tåg istället.

Kvinnor i alla kommuner nämner i större utsträckning än män att fler förbindelser med kollektivtrafiken, närmare till hållplats samt billigare kollektivtrafik skulle kunna få dem att minska sitt bilresande och resa mer med buss och tåg.

5.6.2 Till förmån för cykel och gång

De flesta boende i tätort, i samtliga kommuner, säger att man inte skulle ställa bilen för att cykla eller gå mer. Av dem som kan tänka sig att ställa bilen efterfrågas i högre grad bättre underhåll av cykelvägar i bl.a. Sundsvall. Ett visst samband syns mellan bättre underhåll och att man också ser ökad trafiksäkerhet för cyklister som en bra åtgärd.

Boende i omland ser i mycket liten utsträckning cykeln som ett alternativ till att åka bil. Det som framförallt efterfrågas är ökad trafiksäkerhet och bättre underhållna cykelvägar.

Bättre underhållna cykelvägar och ökad trafiksäkerhet efterfrågas i högre grad av kvinnor tillsammans med ökad trygghet då man cyklar ensam.

5.6.3 Till förmån för andra sätt att resa och arbeta

De åtgärder som föreslås kunna bidra till att man väljer andra sätt att arbeta och resa uppfattas mycket lika, oavsett om man bor i tätort eller omland.

Den åtgärd som de flesta i tätort tror skulle ha effekt, oavsett kommun, är att inte ha ärenden eller aktiviteter på vägen.

Ett par små skillnader mellan boende i tätort och omland är att i omland är det färre som ser höjda bensinpriser som ett alternativ, samt att slippa ärenden på vägen inte heller upplevs som en lösning av så många.

Kvinnor tror i högre grad än män att de skulle ställa bilen oftare om de fick möjlighet att distansarbete. Det skulle också underlätta för kvinnor att ställa bilen om de slapp lämna och hämta barn eller ha andra ärenden eller aktiviteter på vägen.

5.7 Problem i trafiken

Avgaser tenderar att vara ett tätortsproblem, särskilt tydligt är det i bl.a. Sundsvall. Köer i trafiken bekymrar också i fler boende i tätort i Sundsvall.

Vägunderhållet anses vara ett problem oavsett om man bor i tätort eller omland.

5.8 Satsningar på trafik och infrastruktur

Möjligheterna att cykla och gå prioriteras högre i tätort och omvänt prioriteras bilen högre i omland. Det finns en tendens till att boende i tätort i högre grad vill att möjligheterna att åka buss prioriteras.

Kvinnor vill i högre grad att kommunen prioriterar trafiksäkerhet samt möjligheterna att gå, cykla och åka buss. Inga direkta skillnader mellan kvinnor och män kan ses när det gäller önskan om att prioritera möjligheterna att åka bil.

5.9 Kunskap om och attityder till bil, buss och tåg

5.9.1 Bil

Den upplevda kunskapen om hur man kan resa med bil är högre i omland än i tätort.

Män ser i högre grad fördelar med bil jämfört med tåg än vad kvinnor gör. Det är också fler män som tycker att bilen är prisvärd. De upplever sig också i högre grad än kvinnor ha kunskap om hur man kan resa med bil.

5.9.2 Buss

Kunskapen om hur de vanligaste resorna kan göras med buss är inte hög. Genomgående har kvinnor en högre kunskapsnivå i denna fråga.

5.10 Upplevelse av kollektivtrafiken

Generellt sett är kvinnor mer nöjda än män med kollektivtrafiken, framförallt avseende de konkreta påståendena om förare, biljetter och senaste resan. Kvinnor reser mer med kollektivtrafik och har därför i större utsträckning erfarenhet av hur det fungerar. Skillnaden är inte lika tydlig när det gäller den sammanfattande generella nöjdheten, d.v.s. kollektivtrafikens image.

5.10.1 Kort i kollektivtrafiken

Andelen som har flera kort är högre i tätort än i omland i hälften av kommunerna.

Kvinnor har i större utsträckning än män kort i kollektivtrafiken.

5.10.2 Avstånd till närmaste hållplats

De kommuner där invånarna har korta avstånd till närmaste hållplats är också de som har en stor del av befolkningen bosatt på huvudorten, d.v.s. tätort.

Fler boende i tätort än i omland, i bl.a. Sundsvall, har maximalt 200 meter till närmaste hållplats.

Inga direkta skillnader mellan män och kvinnor kan ses.

5.11 Kunskap om och attityder till järnvägssatsningarna

Kännedomen om satsningarna är högre bland boende i tätort. Det gäller dock inte Sundsvall där kännedomen är lika stor oavsett var man bor.

I de flesta kommuner är kännedomen något högre bland män.

I tätort tror man i högre grad än i omland att satsningarna kommer att vara positiva för regionen.

Män är något mer positiva än kvinnor.

Generellt är det de boende i tätort som tror att de kommer att resa mer med buss och tåg till följd av satsningarna. Också tron på ett ökat kultur- och nöjesutbud verkar främst finnas hos boende i tätort. Andelen ”vet ej” är också lägre i tätort än i omland.

När det gäller påverkan på de egna resvanorna svarar många ”vet ej”. Också här svarar boende i tätort i större utsträckning att de kommer att resa mer med buss och tåg. Omlandsbor tror i högre grad att deras resvanor inte kommer att påverkas alls.

I Sundsvall är det fler män än kvinnor som tror att de kommer att öka sitt resande med buss och tåg.

6 Resvanor Sundsvall

I följande kapitel beskrivs de resor som intervjupersonerna i Sundsvall kommun gjort. En resa är en förflyttning från en plats till en annan i syfte att uträtta ett ärende. En resa kan innefatta flera färdvägar, t.ex. gång, buss och gång från hemmet till arbetet. Resultaten gäller för Sundsvall kommun. När resultaten skiljer sig från det totala undersökningsområdet, så kommenteras detta.

6.1 Har rest på mättdagen

I Sundsvall är det 79 procent som gjort en resa på undersökningsdagen, vilket är precis samma som undersökningsområdet.

En högre andel i omlandet än i tätorten har gjort en resa, 81 procent. Kvinnor har i något större utsträckning än män rest på mättdagen.

6.2 Orsaker till att man inte rest

Den främsta orsaken till att man inte rest på mättdagen är att man inte hade några ärenden att uträtta utanför hemmet, 70 procent, följt av sjukdom och annat.

Omland har en litet högre andel som stannat hemma p.g.a. att de inte hade några ärenden att uträtta. Andelen som var hemma för sjukdom var obetydligt större i tätorten än i omlandet.

Andelen som stannat hemma p.g.a. sjukdom är högre hos kvinnorna än hos männen. Kvinnorna stannade också hemma i större utsträckning för vård av sjuka barn.

Bland de yrkesverksamma i Sundsvalls kommun arbetade under mättdagen 7 procent hemifrån hela dagen. Motsvarande siffror för tätort och omland var 8 respektive 6 procent.

6.3 Antal resor per person

Antalet resor per person och dag är 2,9 i undersökningsområdet och 2,8 i Västernorrland.

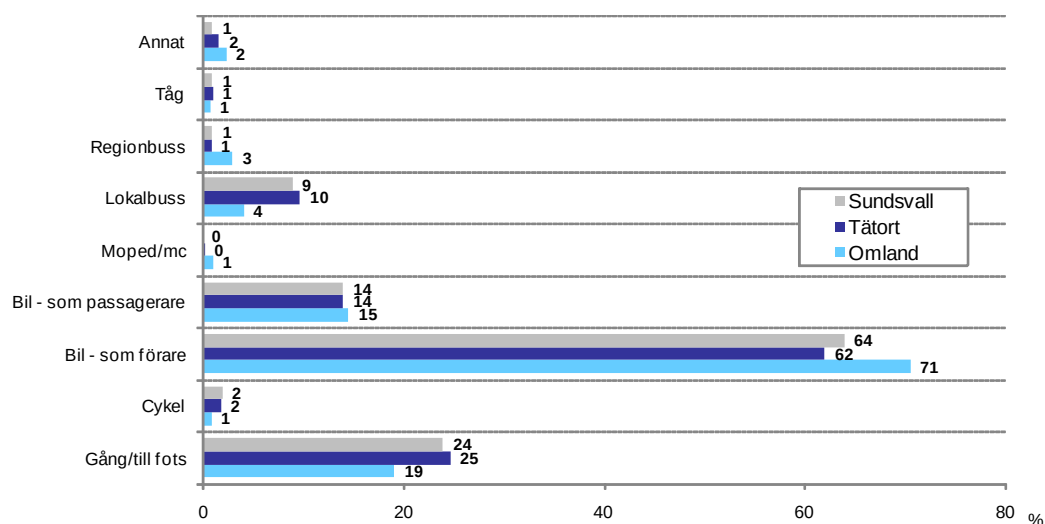
I Sundsvall är antalet resor per person och dag 2,9.

6.4 Färdmedel

6.4.1 Alla färdmedel

Av samtliga färdmedel som använts vid de resor som gjorts står bil som förare för 64 procent.

Boende i omland kör bil i större utsträckning. Andelen resor till fots utgör en fjärdedel av alla färdvägar som använts.



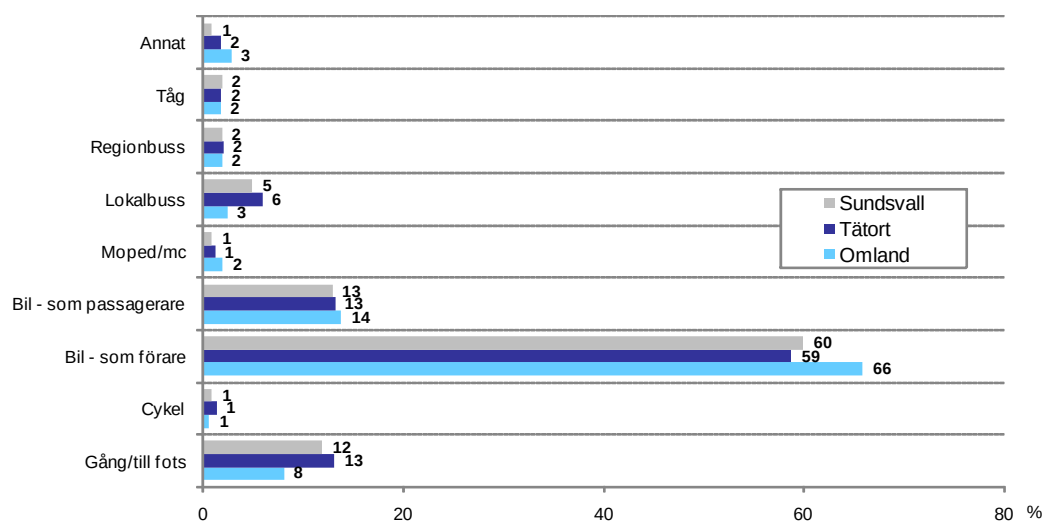
Figur 6-1 Sundsvall kommun: Alla färdmedel, alla resor, tätort och omland

Andelen resor med lokalbuss är högre i tätort. Regionbuss har en högre andel bland boende i omland. Andelen resor med buss och tåg utgör 11 procent i Sundsvall.

6.4.2 Huvudsakligt färdmedel

Andelen resor som förare i bil utgör 60 procent av alla resor i Sundsvalls kommun. Tillsammans med de resor som görs som passagerare i bil utgör bilresorna totalt 73 procent. Detta ligger 6 procentenheter över undersökningsområdets nivå.

Tolv procent av resorna sker till fots. Det är en lägre andel än i undersökningsområdet, men motsvarar exakt andelen gång i Västernorrland. 1 procent av resorna sker med cykel som huvudsakligt färdmedel. Det är en femtedel av andelen cykel i undersökningsområdet totalt. 2 procent av resorna sker med tåg. 7 procent av resorna sker med buss som huvudsakligt färdmedel.

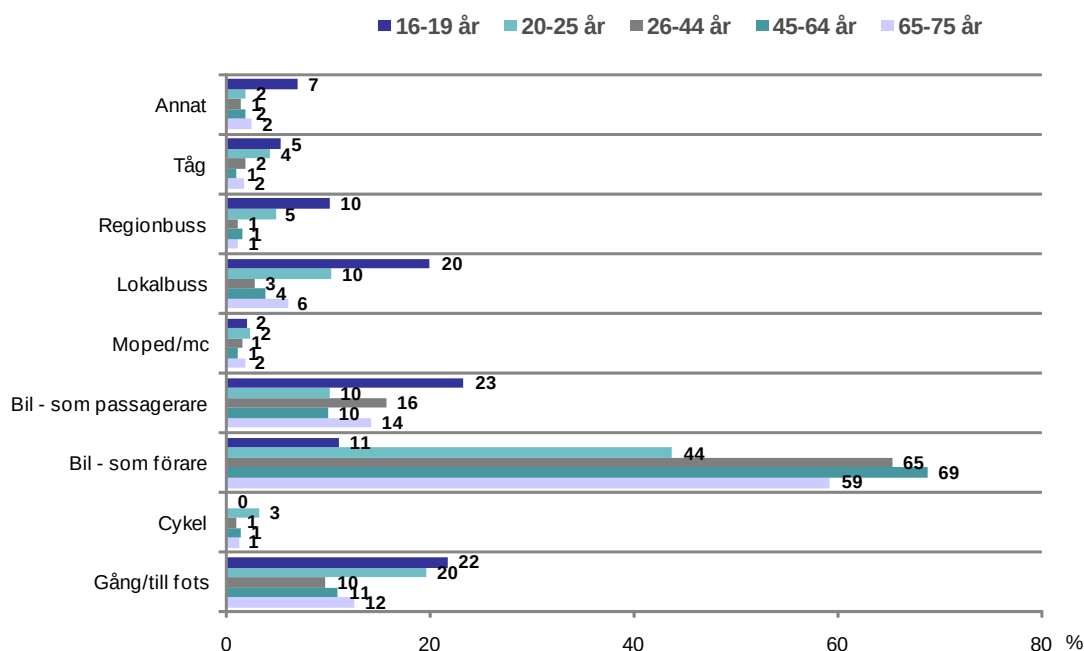


Figur 6-2 Sundsvalls kommun: Huvudsakligt färdmedel, alla resor, tätort och omland

Skillnaden i andelen resor som förare i bil mellan tätort och omland i Sundsvall är 7 procentenheter. 59 procent av alla resor i tätort sker med bil som förare och i omland är denna siffra 66 procent. Andelen som färdas som passagerare i bil är ungefär lika stor omland som i tätort. I tätorten sker en högre andel av resorna till fots än i omlandet.

Kvinnor kör inte alls bil i samma utsträckning som män, 49 procent av deras resor görs som förare i bil jämfört med 72 procent för männen. De är i betydligt större utsträckning än män passagerare i bil. De går också i större utsträckning.

Resor till fots görs främst av de två yngsta åldersgrupperna. Resor med cykel som huvudsakligt färdssätt är det ingen åldersgrupp som gör i stor utsträckning.

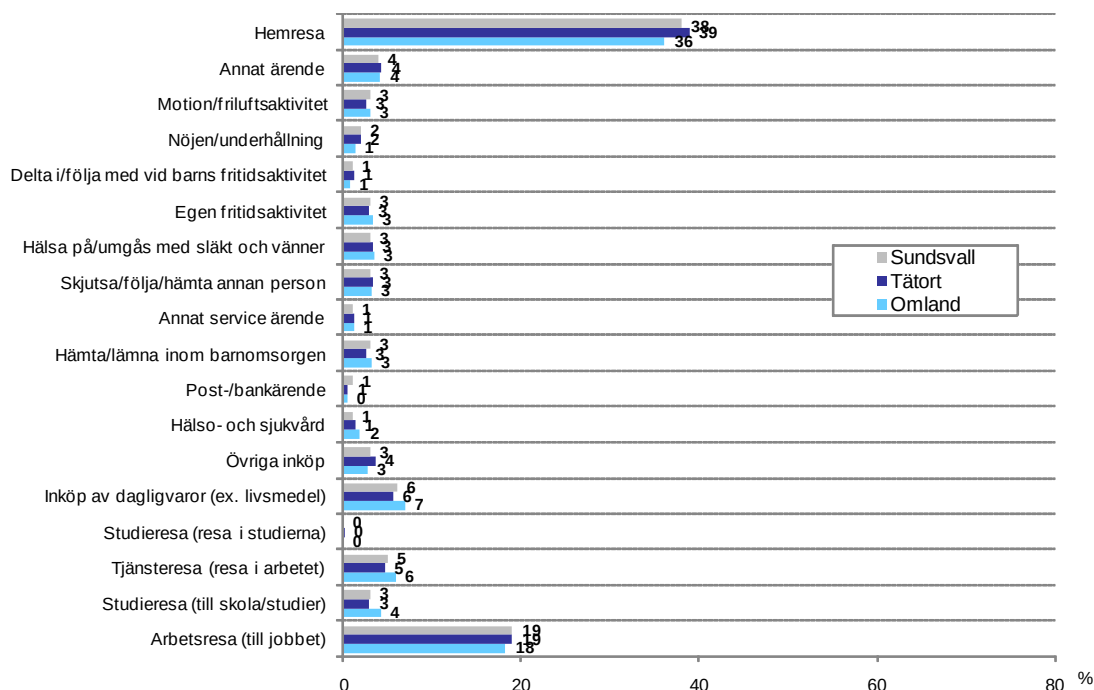


Figur 6-3 Sundsvall kommun: Huvudsakligt färdmedel, alla resor, ålder

Bilen används i stor utsträckning av alla åldersgrupper utom den yngsta. Åldersgruppen 20-25 år i Sundsvall har en andel på 44 procent bil som förare. Detta kan jämföras med 30 procent i undersökningsområdet totalt och 45 procent i Västernorrland. Lokalbuss, regionbuss och tåg används i störst utsträckning av den yngsta åldersgruppen.

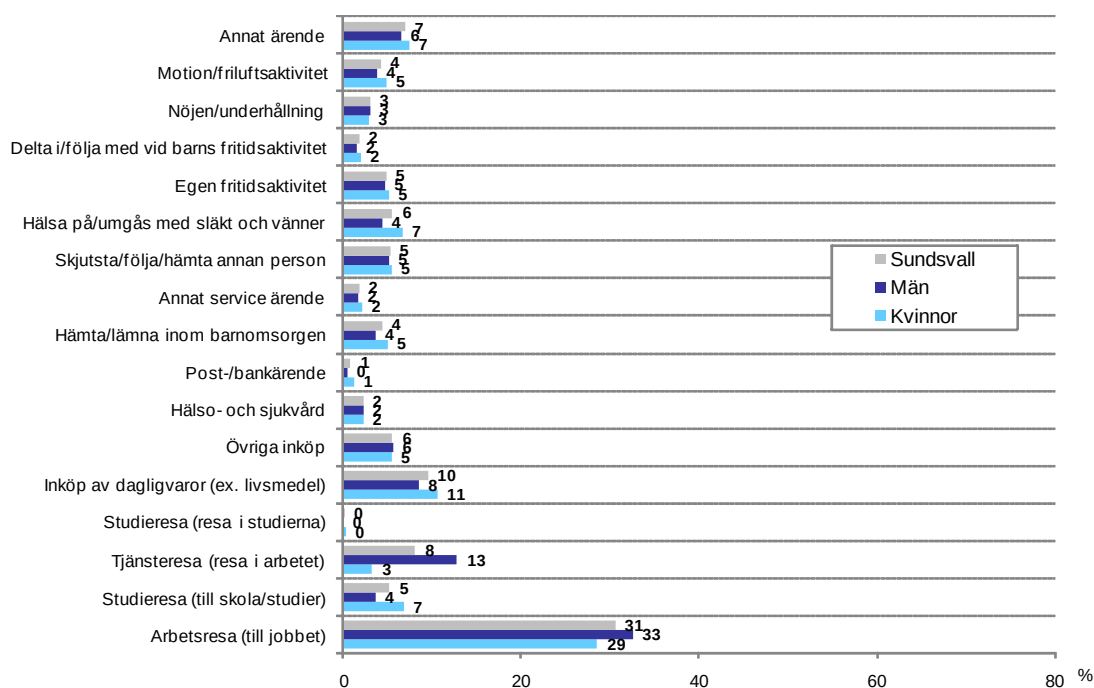
6.4.3 Syftet med resan

Fördelningen av ärenden ser ut enligt nedan:



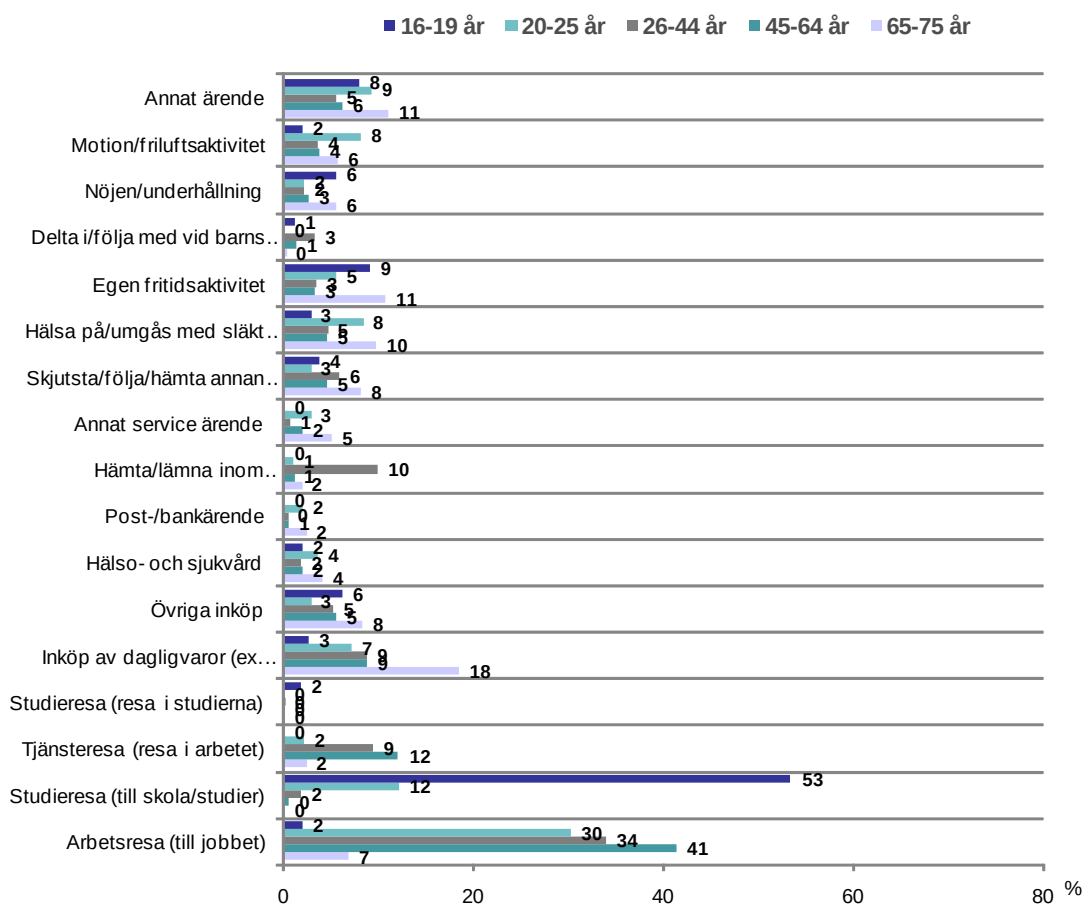
Figur 6-4 Sundsvalls kommun: Ärenden totalt, inkl. hemresa, tätort och omland

Ju högre andel hemresor, desto större brist på samordning av de ärenden som görs. Att hemresorna utgör cirka 40 procent av alla resor är normalt. Samordningen av resor tenderar att vara något bättre i omland. Skillnaderna i vilka ärenden som utträttas är små mellan tätort och omland. Omland har en något lägre andel hemresor.



Figur 6-5 Sundsvalls kommun: Ärendefördelning exkl. hemresa, kön

Män reser till och i arbetet i högre grad än kvinnor i undersökningsområdet. Så är det också i Sundsvall. Kvinnor utför i högre grad inköp av dagligvaror än män. Liten skillnad finns jämfört med undersökningsområdet gällande att kvinnor i större utsträckning lämnar och hämtar inom barnomsorgen i Sundsvall, skillnaden mellan könen är inte lika stor i Sundsvall..



Figur 6-6 Sundsvalls kommun: Ärendefördelning exkl. hemresa, ålder

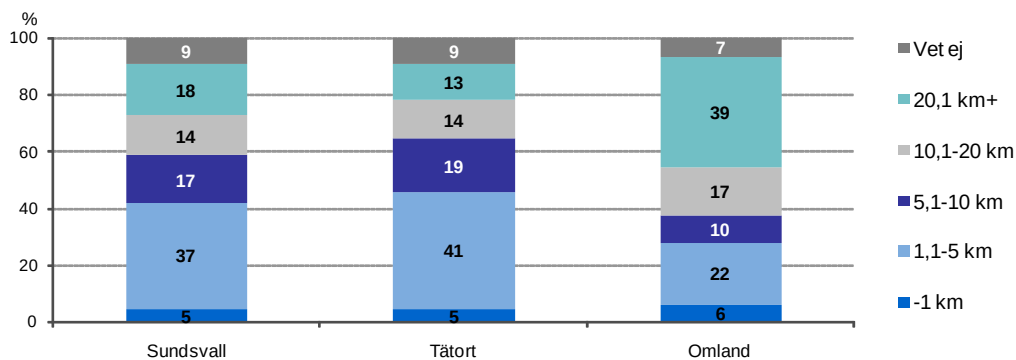
Det finns en tydlig koppling till ålder och vilka typer av ärenden som man reser i. De som förvärvsarbetar, d.v.s. en majoritet i åldern 26-64 år, reser i stor utsträckning till arbetet. På samma sätt reser unga främst till skolan.

De som är 65 år och äldre, och inte arbetar längre, reser i huvudsak för att handla, men även för egna fritidsaktiviteter och för att hälsa på och umgås med andra.

I princip är det enbart gruppen 26-44 år som hämtar och lämnar inom barnomsorgen i Sundsvall, precis som i undersökningsområdet.

6.4.4 Avstånd

Nästan 5 av 10 resor som görs till vardags är relativt korta, se figur nedan.



Figur 6-7 Sundsvalls kommun: Fördelning av resor över avstånd, tätort och omland

I undersökningsområdet som helhet är 45 procent av alla resor 5 kilometer eller kortare. I Sundsvall är motsvarande siffra 42 procent.

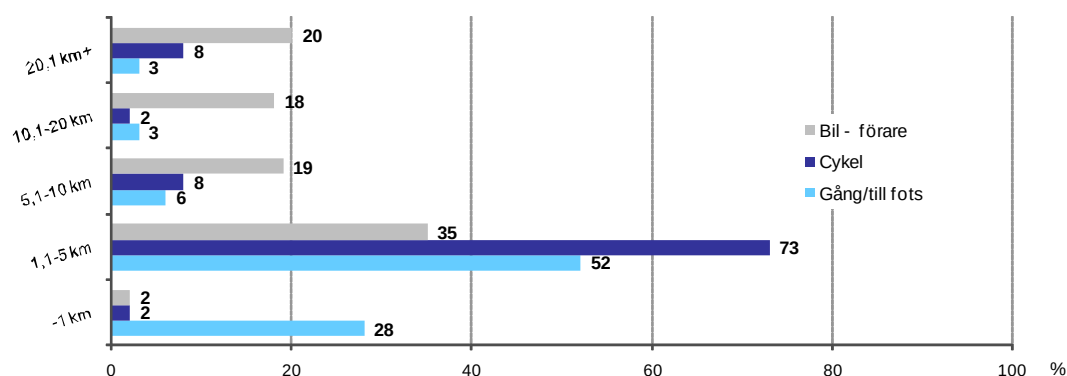
I Sundsvall finns en tydlig skillnad mellan tätort och omland. I tätort är 46 procent av resorna 5 kilometer eller kortare, men i omland är det 28 procent av resorna som är det. Omland har en tre gånger så stor andel resor över 20 kilometer som tätorten.

Andelen resor under 5 kilometer är 39 procent hos männen och 49 procent hos kvinnorna i undersökningsområdet. I Sundsvall är motsvarande siffror 38 procent för männen och 46 procent för kvinnorna. Andelen resor över 20 kilometer är större hos män än hos kvinnor.

Gruppen 45-64 år har lägst andel resor under 5 kilometer, 38 procent och högst andel resor över 20 kilometer, 20 procent.

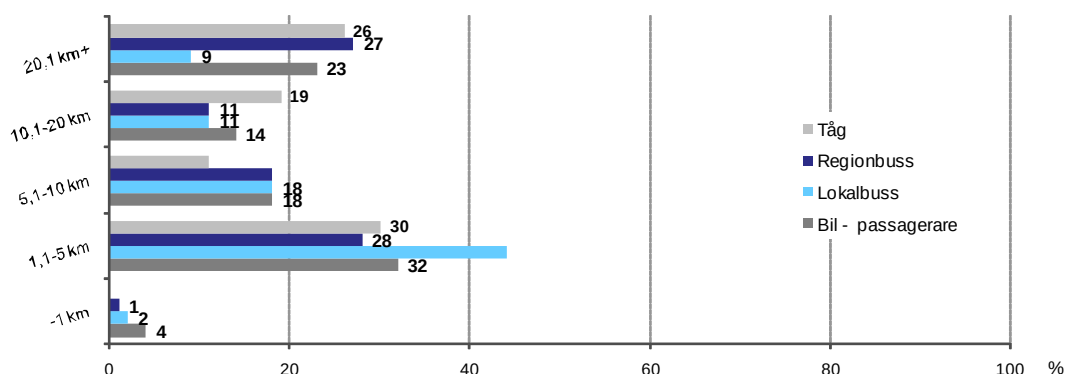
6.4.5 Avstånd och färdmedel

Resor som görs till fots är upp till 5 kilometer långa, och det gäller även de resor som görs med cykel. Ungefär en femtedel av de resor som görs med bil är 1 mil eller längre, men fler, nästan dubbelt så många, är 5 kilometer eller kortare.



Figur 6-8 Sundsvall kommun: Fördelning av alla resor till fots, med cykel och med bil över avstånd

Nästan hälften av resorna med lokalbuss är 5 kilometer eller kortare, och andelen resor med lokalbuss minskar med resans längd. Nästan en tredjedel av resorna med regionbuss och tåg är också 5 kilometer eller kortare, och ungefär lika många är 2 mil eller längre.

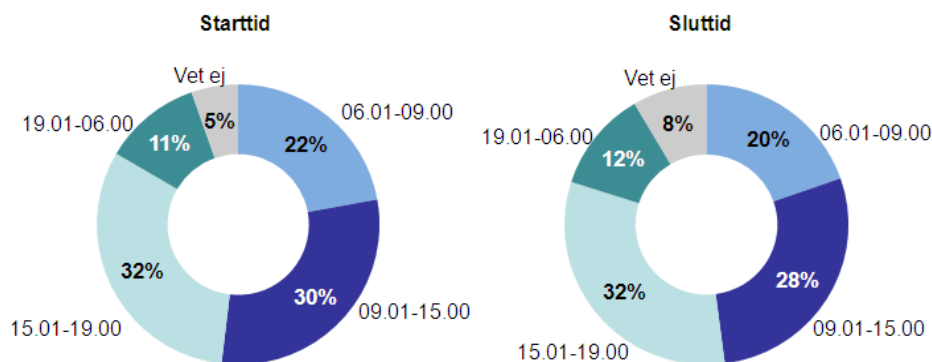


Figur 6-9 Sundsvall kommun: Fördelning av alla resor som passagerare i bil, med buss och med tåg över avstånd

Av de resor som görs som passagerare i bil är nästan 40 procent 5 kilometer eller kortare och mönstret för dessa resor är väldigt likt det för buss, särskilt regionbuss.

6.4.6 När på dygnet reser man

En dryg femtedel av alla resor startar mellan klockan sex och nio på morgonen. Ytterligare 30 procent startar mellan klockan nio och klockan tre på eftermiddagen. Resornas sluttid överensstämmer ganska väl med deras starttid, vilket inte är konstigt. Många resor hinner både påbörjas och avslutas inom ett och samma tidsintervall.



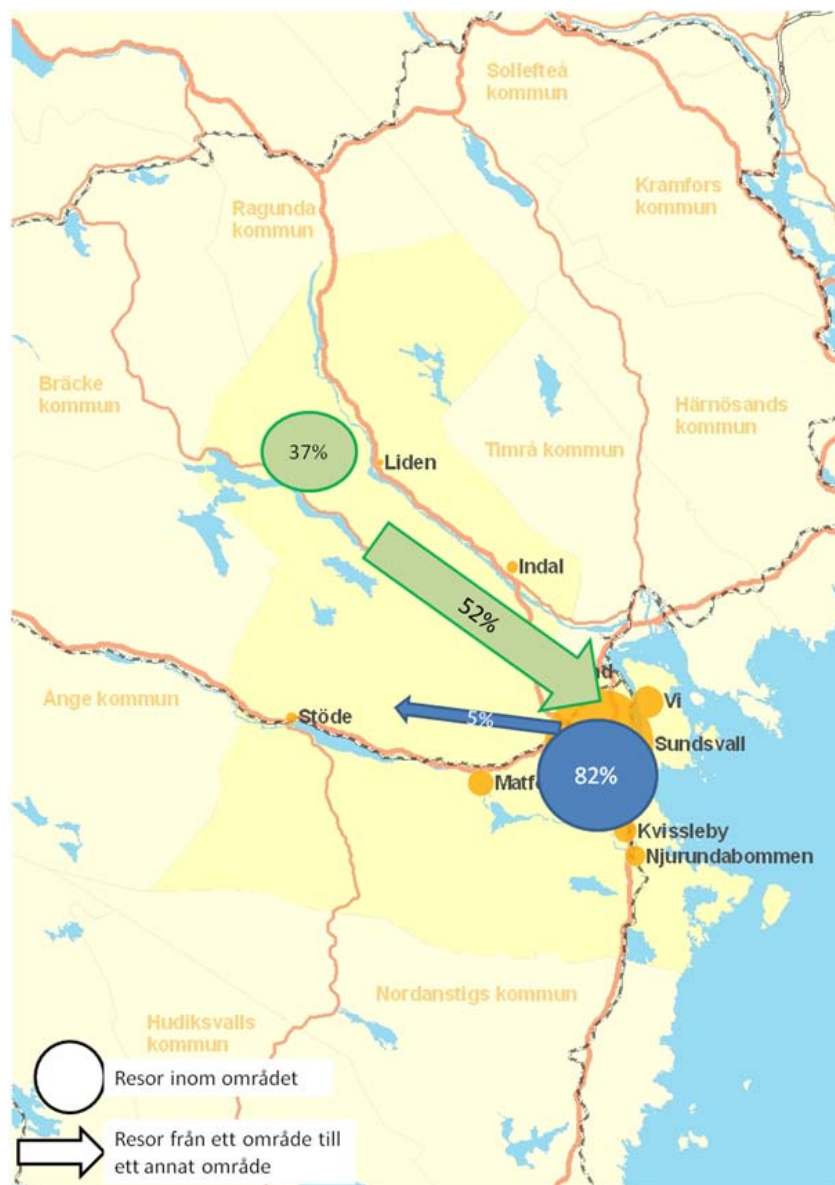
Figur 6-10 Sundsvalls kommun: Start- och sluttid resor

6.5 Start och mål för resorna

6.5.1 Resor inom kommunen

I Sundsvall sker 88 procent av alla resor lokalt inom kommunen. 82 procent av resorna med start i tätort sker lokalt inom tätorten. 5 procent av resorna med start i tätort har mål i omland.

37 procent av resorna med start i omland har också mål i omland. Drygt hälften av alla resor med start i omland, 52 procent, har mål i tätorten.



Karta 6-1 Sundsvall kommun: resor inom kommunen

6.5.2 Resor utanför kommunen

Av de resor med start i Sundsvall kommun som går utanför kommunen är de flesta till Timrå, 6 procent. 2 procent av resorna går till Härnösand och 1 procent vardera till Ånge, Nordanstig och Örnsköldsvik. 1 procent av resorna går till andra kommuner utanför undersökningsområdet.

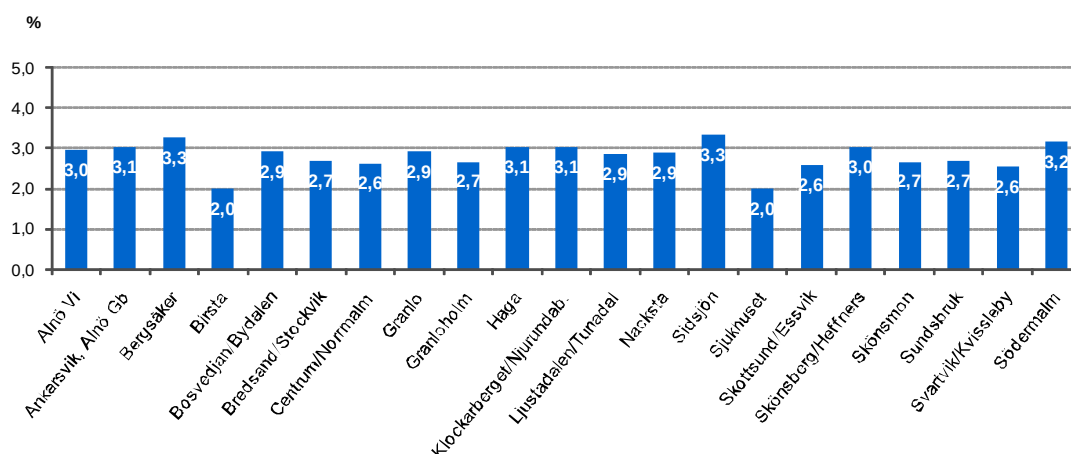


Karta 6-2 Sundsvall kommun: resor utanför kommunen

7 Resvanor Sundsvall stadsdelar

Det bör beaktas att flera stadsdelar i Sundsvall har små baser. Det gäller framför allt Birsta med 12 resor och Sjukhuset med 10 resor. Därför dras inga slutsatser för dessa stadsdelar i nedanstående text.

7.1 Antal resor per person



Figur 7-1 Sundsvall stadsdelar: Antal resor per person och dag

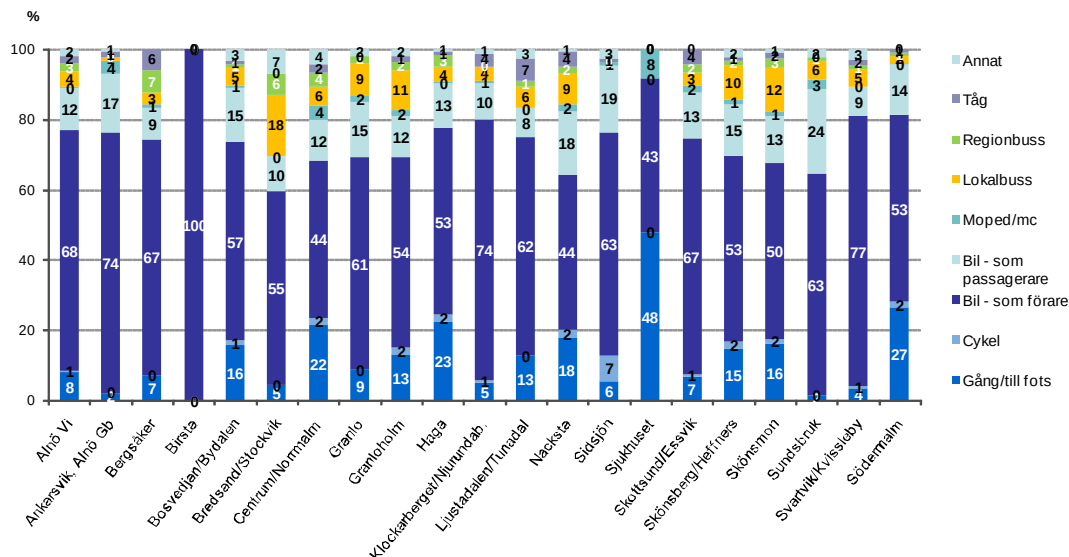
I Skottsund och Nacksta finns den största andelen av upp till 2 resor per person och dag. Bredsand/Stockvik har den största andelen av 3 och 4 resor – hela 55 procent.

7.2 Färdmedelsval

Bil som förare är det dominerande färdmedlet oavsett stadsdel.

7.3 Huvudsakligt färdmedel

Bil som förare dominerar i samtliga stadsdelar. Lägst andel bil som förare har Centrum/Norrmalm och Nacksta där 44 procent med resorna skett med bil. De stadsdelar där flest går är Södermalm, Haga och Centrum/Norrmalm. Andelen resor som sker med lokalbuss varierar från 1 till 8 procent mellan stadsdelarna.

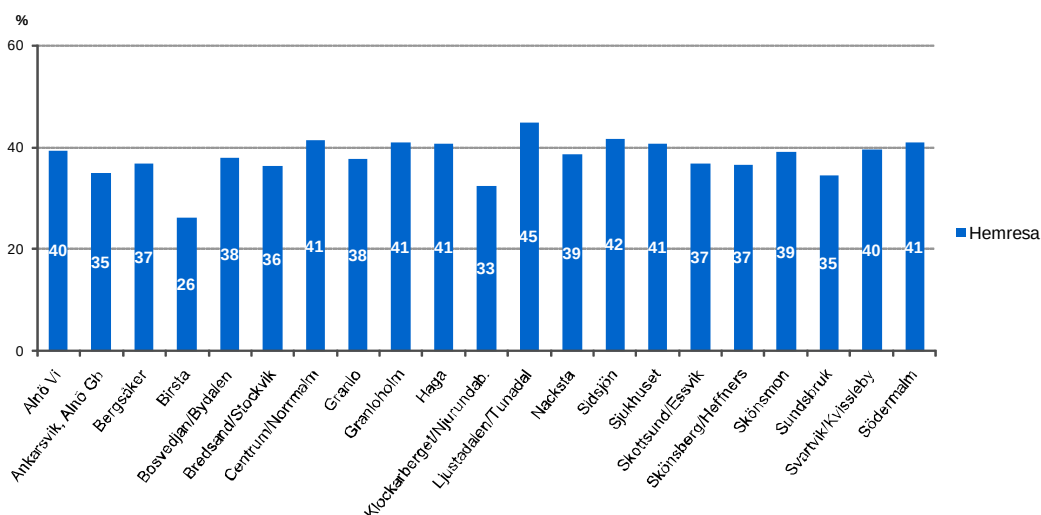


Figur 7-2 Sundsvalls stadsdelar: Huvudsakligt färdmedel, alla resor

7.4 Syftet med resan

Redovisningen av ärenden har delats upp i tre grupper, exkl. hemresan: arbets- och studierelaterade resor, inköps- och serviceresor samt fritid- och nöjes resor tillsammans med annat.

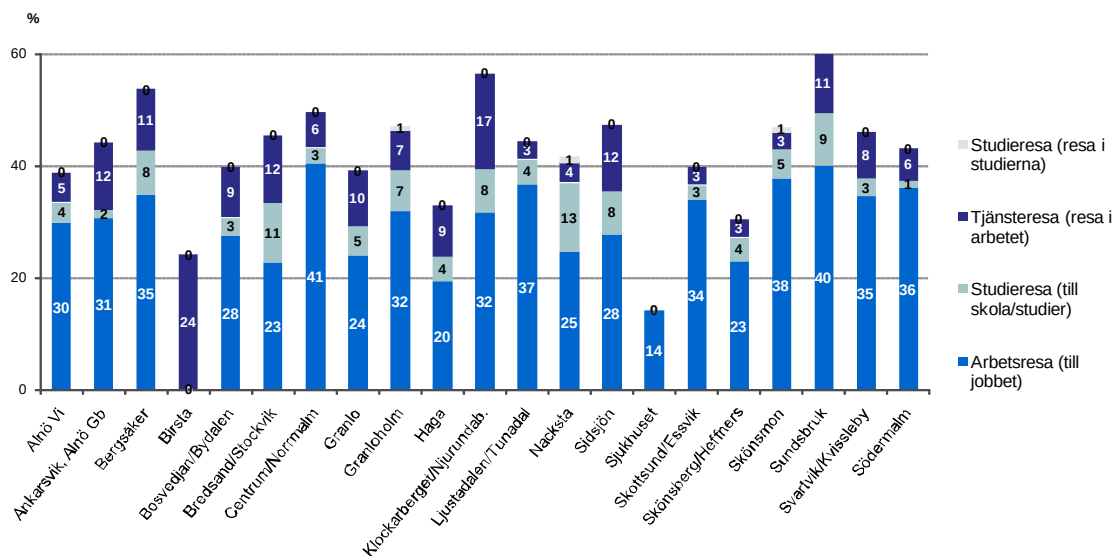
Fördelningen av hemresor ser ut enligt nedan:



Figur 7-3 Sundsvalls stadsdelar: Andel hemresor

I normalfallet brukar andelen hemresor ligga runt 40 procent av alla resor. Ju högre andel hemresor, desto större brist på samordning av de ärenden man uträttar.

Arbetsresor är det ärende som är vanligast, oavsett stadsdel, och utgör i normalfallet mellan 30 och 40 procent av resorna.

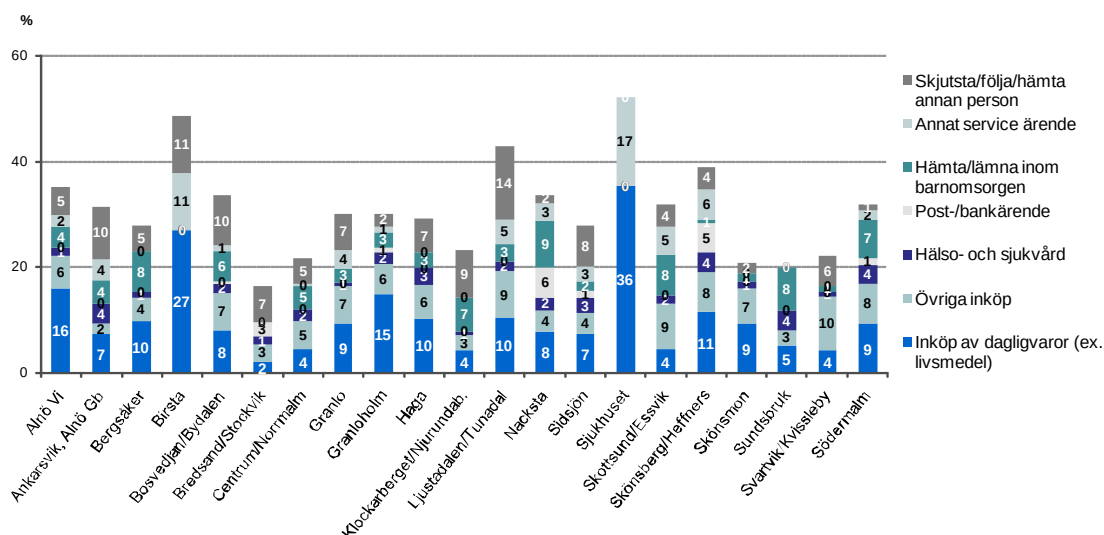


Figur 7-4 Sundsvalls stadsdelar: Andel arbets- och studieresor, samt tjänste- och studieresor, exkl. hemresor

Arbetsresor har de största andelarna i Sundsbruk och Centrum. Tjänsteresorna har störst andel i Klockarbergets stadsdel.

Av inköps- och serviceärenden är resor för inköp av dagligvaror en av de vanligare resorna. Att hämta och lämna barn och resor för att skjutsa annan person är också vanligt.

Arbets- och studierelaterade resor utgör tillsammans ofta två femtedelar eller mer i de olika stadsdelarna.

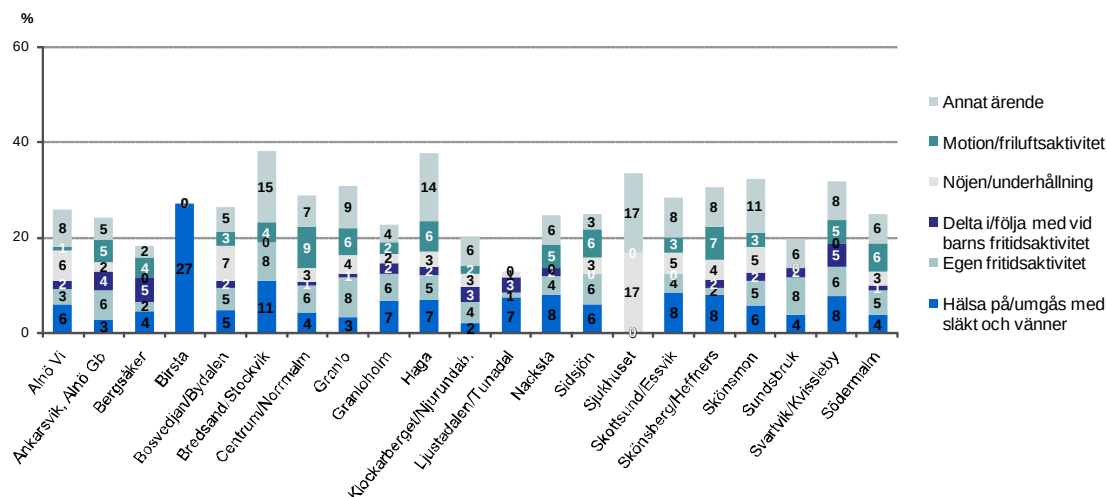


Figur 7-5 Sundsvalls stadsdelar: Andel inköps- och serviceresor, exkl. hemresor

Andelen inköp av dagligvaror sticker ut jämfört med övriga stadsdelar i Alnö och Granloholm. Hämta och lämna inom barnomsorgen har störst andel i Bergsåker, Nacksta, Skottsund/Essvik

och Sundsbruk. Andelen för att skjutsa/hämta/lämna annan person sticker ut i Ljustadalen/Tunadal i jämförelse med övriga stadsdelar.

Av fritids- och nöjesaktiviteter är resor för att umgås med vänner och bekanta tillsammans med resor till egen fritidsaktivitet vanligast.

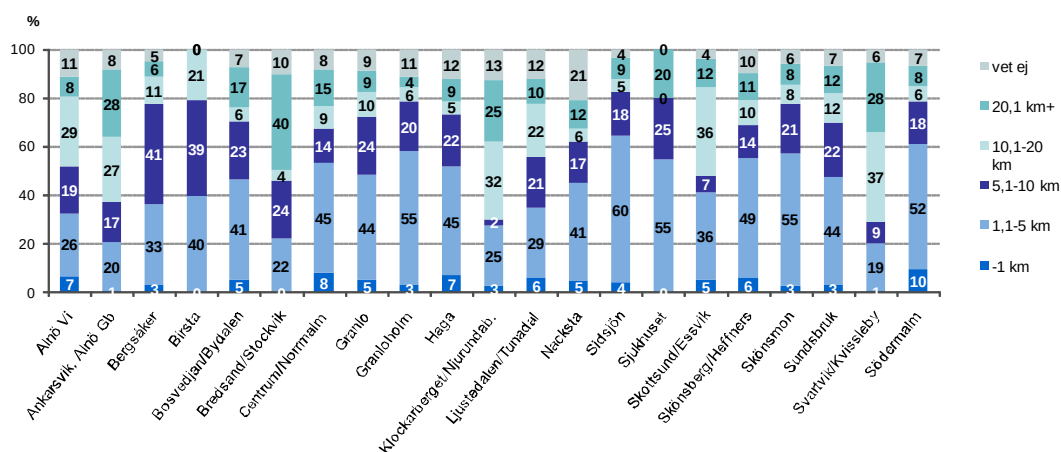


Figur 7-6 Sundsvalls stadsdelar: Andel resor för sociala aktiviteter inkl. nöjen, motion och annat, exkl. hemresor

Resor för att delta i/följa med vid barns fritidsaktivitet har andelar som är tydliga i Bergsåker och Svartvik/Kvissleby. Centrum/Normalm har störst andel resor för motion/friluftaktivitet. I flertalet stadsdelar utgör denna typ av resor mellan en femtedel och en fjärdedel av alla resor.

7.5 Reslängd

Många av de resor som görs till vardags är relativt korta, se figur nedan.

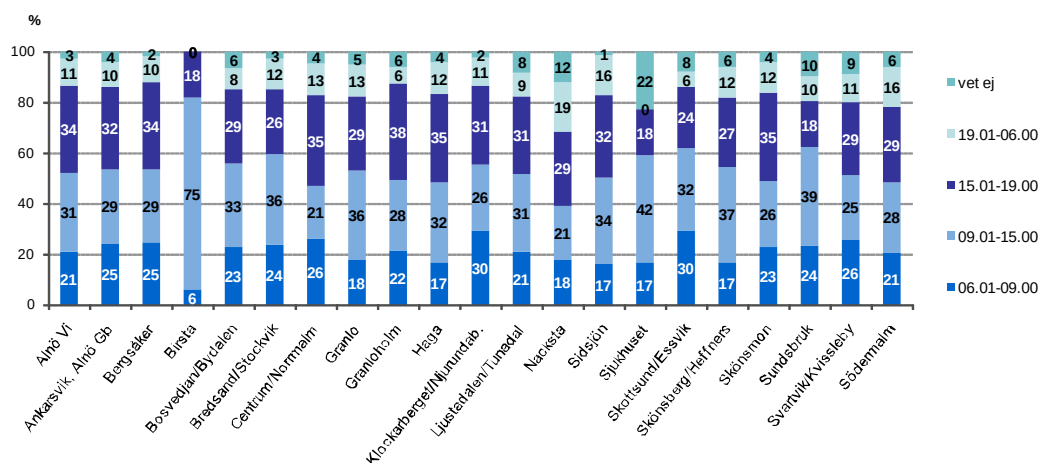


Figur 7-7 Sundsvalls stadsdelar: Fördelning av resor över avstånd

Merparten av alla resor är upp till 5 kilometer långa. Undantaget är Ankarsvik, Klockarberget och Svartvik där mellan en femtedel och en knapp tredjedel av resorna har den distansen.

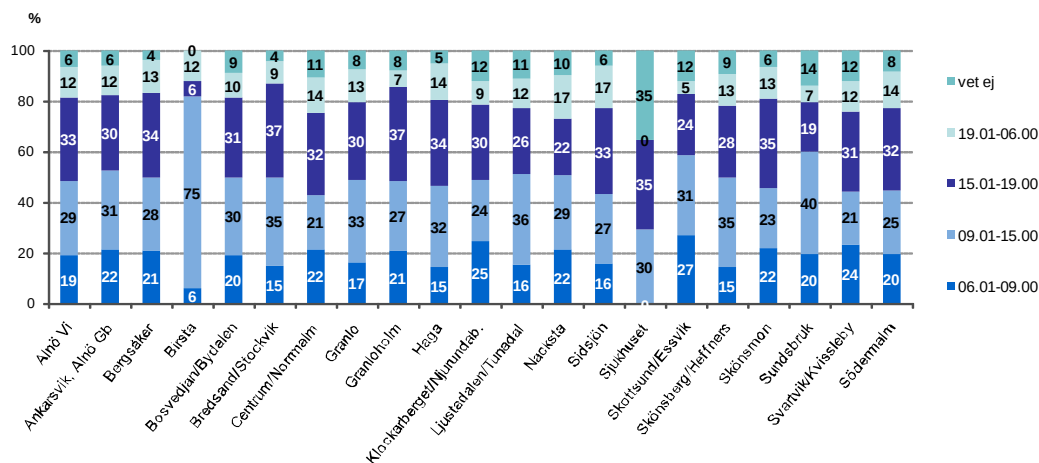
7.6 När på dygnet reser man

Runt en fjärdedel av alla resor startar mellan klockan sex och nio på morgonen. Ytterligare ca 30 procent startar mellan klockan nio och klockan tre på eftermiddagen. Resornas sluttid överensstämmer ganska väl med deras starttid, vilket inte är konstigt. Många resor hinner både påbörjas och avslutas inom ett och samma tidsintervall.



Figur 7-8 Sundsvalls stadsdelar: Starttid resor

Klockarberget och Skottsund har störst andel resor som börjar mellan kl.06.01 och 09.00.



Figur 7-9 Sundsvalls stadsdelar: Sluttid resor

Bredsand och Granloholm är de stadsdelar som har större andelar resor som slutar i tidsintervallet kl.15.01-19.00.

7.7 Start och mål för resorna

De flesta resor med start i en stadsdel, där det finns kodningsuppgift, har också målpunkt i stadsdelen. Därefter går resorna framförallt till centrum. D.v.s. även på stadsdelsnivå reser man i hög grad lokalt, om än inte i samma utsträckning som på kommunnivå.

Resmatris 7-1 Målpunkt för resor med start i Sundsvalls olika stadsdelar

	Till kommun																								
	Alnö/Vi	Ankarsvik/Alnö Gb	Bergsjö	Birsa	Bosvedjan	Bredand/Stockvik	Granlo	Granlholm	Haga	Indal	Klockarberg/Njurundabommen	Ljustalen/Tunadal	Marfors	Nacksta	Njurunda	Normalm/Centrum	Sidsjön	Skottund/Essvik	Skönsberg	Stöde	Sundbruk	Svarvik/Krisleby	Södermalin	Utanför Sundsvall	
Alnö/Vi	41	10	0	13	0	0	2	3	2	0	0	4	7	0	0	5	0	0	4	0	14	0	3	1	0
Ankarsvik/Alnö Gb	7	18	0	4	7	0	0	0	2	0	8	2	0	2	0	1	2	0	1	0	0	5	3	3	0
Bergsjö	0	30	4	3	0	9	1	1	0	0	0	5	0	3	2	0	1	0	0	0	0	0	3	0	
Birsa	12	3	9	4	3	0	9	9	2	0	3	4	0	5	0	2	6	0	3	2	0	8	6	14	
Bosvedjan	1	13	6	6	25	5	7	3	5	0	0	10	0	0	5	0	0	3	3	0	5	5	0	21	
Bredand/stockvik	0	0	0	0	59	0	1	0	0	0	0	2	0	2	0	2	0	0	3	1	14	0	0	0	
Granlo	1	0	6	6	4	0	22	1	2	0	5	2	7	0	25	4	0	0	3	0	0	0	1	0	
Granlholm	0	3	2	13	4	5	4	29	5	0	3	2	0	5	0	4	4	0	1	1	0	0	0	0	
Haga	6	18	4	2	13	0	7	18	31	50	10	12	7	14	0	9	6	15	12	13	0	14	0	7	
Indal	0	0	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3	0	0	
Klockarberg/ Njurundabommen	0	8	0	4	0	0	2	1	2	0	26	2	0	0	25	1	2	4	4	0	0	10	5	2	
Ljustalen/Tunadal	1	5	0	2	7	0	2	1	4	0	3	42	14	2	0	2	0	0	0	1	0	10	0	1	
Marfors	0	0	2	2	0	0	2	0	1	0	3	4	0	2	0	1	0	4	0	6	0	0	1	0	
Nacksta	1	3	6	8	0	5	0	6	4	0	0	2	0	17	0	4	0	0	2	4	0	0	4	0	
Njurunda	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	
Normalm/Centrum	19	5	19	8	13	23	20	16	13	0	10	10	14	24	0	29	29	4	5	19	14	10	11	20	
Sidsjön	1	3	0	6	0	0	0	3	1	0	3	0	0	2	0	6	25	0	2	4	0	5	0	1	
Skottund/Essvik	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	7	0	25	0	0	44	1	1	0	5	8	0	
Skönsberg	4	3	2	6	11	0	7	1	6	50	5	0	0	7	0	2	6	4	37	3	0	0	11	5	
Skönsmon	1	0	0	2	6	0	2	3	7	0	0	0	36	5	25	8	10	4	4	31	0	0	8	7	
Stöde	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	14	5	3	0	
Sundbruk	0	0	2	2	0	0	2	0	2	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	14	33	0	0	
Svarvik/Krisleby	0	3	0	8	1	0	0	0	1	0	8	0	0	0	0	2	0	15	4	1	29	0	35	1	
Södermalin	1	8	6	4	0	0	2	0	5	0	13	2	7	9	0	8	4	4	5	8	0	0	3	35	
Utanför Sundsvall	0	0	2	0	3	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	3	2	

8 Förteckning över figurer, tabeller och kartor

Figur 4-1 Sundsvall kommun: ålder, kön, hushållsstorlek, boende, utbildning och sysselsättning. Grå staplar och cirkeldiagram visar andelar för undersökningsområdet totalt..	11
Figur 4-2 Sundsvall kommun: innehav av körkort, bilinnehav och ägandeform Grå staplar och cirkeldiagram visar andelar för undersökningsområdet totalt.	12
Figur 4-3 Sundsvall kommun: andel som väljer visst färdmedel minst 2 gånger per vecka, sommar och vinter	13
Figur 4-4 Sundsvall kommun: val av färdmedel/tätort och omland/sommar och vinter; andel som väljer ett färdmedel minst två gånger per vecka	13
Figur 4-5 Sundsvall kommun: I vilka situationer väljer du vanligtvis att ..., andel av befolkningen	14
Figur 4-6 Sundsvall kommun: Vad är viktigast när du väljer färd sätt i olika situationer..., andel av befolkningen	14
Figur 4-7 Sundsvall kommun: arbets- och studietider, andel av befolkningen som arbetar/studerar. Grå staplar visar undersökningsområdet som helhet.	15
Figur 4-8 Sundsvall kommun: "förmåner" kopplat till arbete och skola, andel av befolkningen som arbetar/studerar. Grå staplar visar undersökningsområdet som helhet.	15
Figur 4-9 Sundsvall kommun: använder visst färd sätt för resa mellan bostad och arbete/skola minst 2 ggr/vecka, andel av befolkningen som arbetar/studerar. Grå staplar visar undersökningsområdet som helhet.	16
Figur 4-10 Sundsvall kommun: Vad av nedanstående skulle kunna få dig att acceptera en längre restid till studier/arbete? Andel av befolkningen som arbetar/studerar. Grå staplar visar undersökningsområdet som helhet.	16
Figur 4-11 Sundsvall kommun: Vad skulle kunna få dig att ställa bilen oftare och använda buss/tåg istället? Andel av befolkningen som använder bil. Grå staplar visar undersökningsområdet som helhet.	17
Figur 4-12 Sundsvall kommun: Vad skulle kunna få dig att ställa bilen oftare och använda cykel/gång istället? Andel av befolkningen som använder bil. Grå staplar visar undersökningsområdet som helhet.	17
Figur 4-13 Sundsvall kommun: Vad skulle kunna få dig att ställa bilen oftare och använda andra sätt att resa och arbeta? Andel av befolkningen som använder bil. Grå staplar visar undersökningsområdet som helhet.	18
Figur 4-14 Sundsvall kommun: I vilken grad upplever du följande som ett problem i din kommun? Andel av befolkningen. Grå staplar visar undersökningsområdet som helhet.	18
Figur 4-15 Sundsvall kommun: Hur viktigt tycker du att det är att man satsar på följande vid planering av trafik och infrastruktur? Andel av befolkningen som svarar mycket viktigt. Grå staplar visar undersökningsområdet som helhet.	19
Figur 4-16 Sundsvall kommun: Hur väl instämmer du i följande påståenden (bil)? Andel av befolkningen som instämmer helt eller delvis. Grå linje visar undersökningsområdet som helhet.	19
Figur 4-17 Sundsvall kommun: Hur väl instämmer du i följande påståenden (buss)? Andel av befolkningen som instämmer helt eller delvis. Grå linje visar undersökningsområdet som helhet.	20

Figur 4-18 Sundsvall kommun: Hur väl instämmer du i följande påståenden (tåg)? Andel av befolkningen som instämmer helt eller delvis. Grå linje visar undersökningsområdet som helhet.	20
Figur 4-19 Sundsvall kommun: När det gäller kollektivtrafiken, d.v.s. tåg och buss, där du bor, vänligen markera hur nöjd eller missnöjd du är. Andel av befolkningen som anger nöjd och mycket nöjd. Grå linje visar undersökningsområdet som helhet. En stor andel har på dessa frågor angett "vet ej" då de inte ansett sig kunna bedöma detta. För undersökningsområdet som helhet ligger andelen "vet ej" mellan 32 och 40 procent.....	21
Figur 4-20 Sundsvall kommun: Finns det just nu ett kort för kollektivtrafiken i hushållet, t.ex. ett buskort eller SJ-kort? Andel av befolkningen.....	21
Figur 4-21 Sundsvall kommun: Hur stort avstånd är det mellan din bostad och närmaste hållplats för kollektivtrafiken? Andel av befolkningen.....	22
Figur 4-22 Sundsvall kommun: Kännedom om järnvägssatsningarna samt hur man tror att det påverkar regionen. Andel av befolkningen.....	22
Figur 4-23 Sundsvall kommun: Vad tror du att satsningarna kommer att betyda för dig personligen? Andel av befolkningen. Grå staplar visar undersökningsområdet som helhet.	23
Figur 4-24 Sundsvall kommun: Hur tror du att satsningarna kommer att påverka dina resvanor? Andel av befolkningen. Grå staplar visar undersökningsområdet som helhet.	23
Figur 6-1 Sundsvall kommun: Alla färdmedel, alla resor, tätort och omland	32
Figur 6-2 Sundsvalls kommun: Huvudsakligt färdmedel, alla resor, tätort och omland	32
Figur 6-3 Sundsvall kommun: Huvudsakligt färdmedel, alla resor, ålder.....	33
Figur 6-4 Sundsvalls kommun: Ärenden totalt, inkl. hemresa, tätort och omland.....	34
Figur 6-5 Sundsvalls kommun: Ärendefördelning exkl. hemresa, kön	34
Figur 6-6 Sundsvalls kommun: Ärendefördelning exkl. hemresa, ålder	35
Figur 6-7 Sundsvalls kommun: Fördelning av resor över avstånd, tätort och omland.....	36
Figur 6-8 Sundsvall kommun: Fördelning av alla resor till fots, med cykel och med bil över avstånd.....	36
Figur 6-9 Sundsvall kommun: Fördelning av alla resor som passagerare i bil, med buss och med tåg över avstånd.....	37
Figur 6-10 Sundsvalls kommun: Start- och sluttid resor	37
Figur 7-1 Sundsvall stadsdelar: Antal resor per person och dag	41
Figur 7-2 Sundsvalls stadsdelar: Huvudsakligt färdmedel, alla resor	42
Figur 7-3 Sundsvalls stadsdelar: Andel hemresor	42
Figur 7-4 Sundsvalls stadsdelar: Andel arbets- och studieresor, samt tjänste- och studieresor, exkl. hemresor	43
Figur 7-5 Sundsvalls stadsdelar: Andel inköps- och serviceresor, exkl. hemresor	43
Figur 7-6 Sundsvalls stadsdelar: Andel resor för sociala aktiviteter inkl. nöjen, motion och annat, exkl. hemresor.....	44
Figur 7-7 Sundsvalls stadsdelar: Fördelning av resor över avstånd	44
Figur 7-8 Sundsvalls stadsdelar: Starttid resor	45
Figur 7-9 Sundsvalls stadsdelar: Sluttid resor	45

Tabell 2-1 Urvalsmatris	4
Tabell 2-2 Plan för utskick och påminnelser	5
Tabell 2-3 Svarsfrekvens per kommun och totalt.....	5
Tabell 2-4 Orsaker bortfall	6
Tabell 2-5 Under- och överrepresentation ålder.....	6
Tabell 2-6 Under- och överrepresentation kön.....	7
Tabell 4-1 Sundsvall kommun: Försök att uppskatta hur ofta du använder färdsattnen nedan under vinterhalvåret (november-april)	12
Karta 6-1 Sundsvall kommun: resor inom kommunen.....	38
Karta 6-2 Sundsvall kommun: resor utanför kommunen	39

Hur reser man i Sundsvall och vad finns det för attityder till resande och färdssätt? Det är frågor som besvaras i denna rapport.

Över 2000 personer i Sundsvalls kommun har tagit möjligheten att svara på frågor kring dagens och morgondagens resande. De viktigaste resultaten av denna omfattande undersökning redovisas i denna rapport.

Detta är en delrapport till den regionala attityd- och resvaneundersökning som har studerat resvanorna i hela Västernorrlands län samt i kommunerna, Bräcke, Hudiksvall Nordanstig, Nordmaling, Umeå och Östersund.

Rapporten är ett av flera underlagsmaterial inom ramen för projektet Bästa Resan. Bästa Resan arbetar för ökat kollektivt resande med en regionförstärkande effekt.