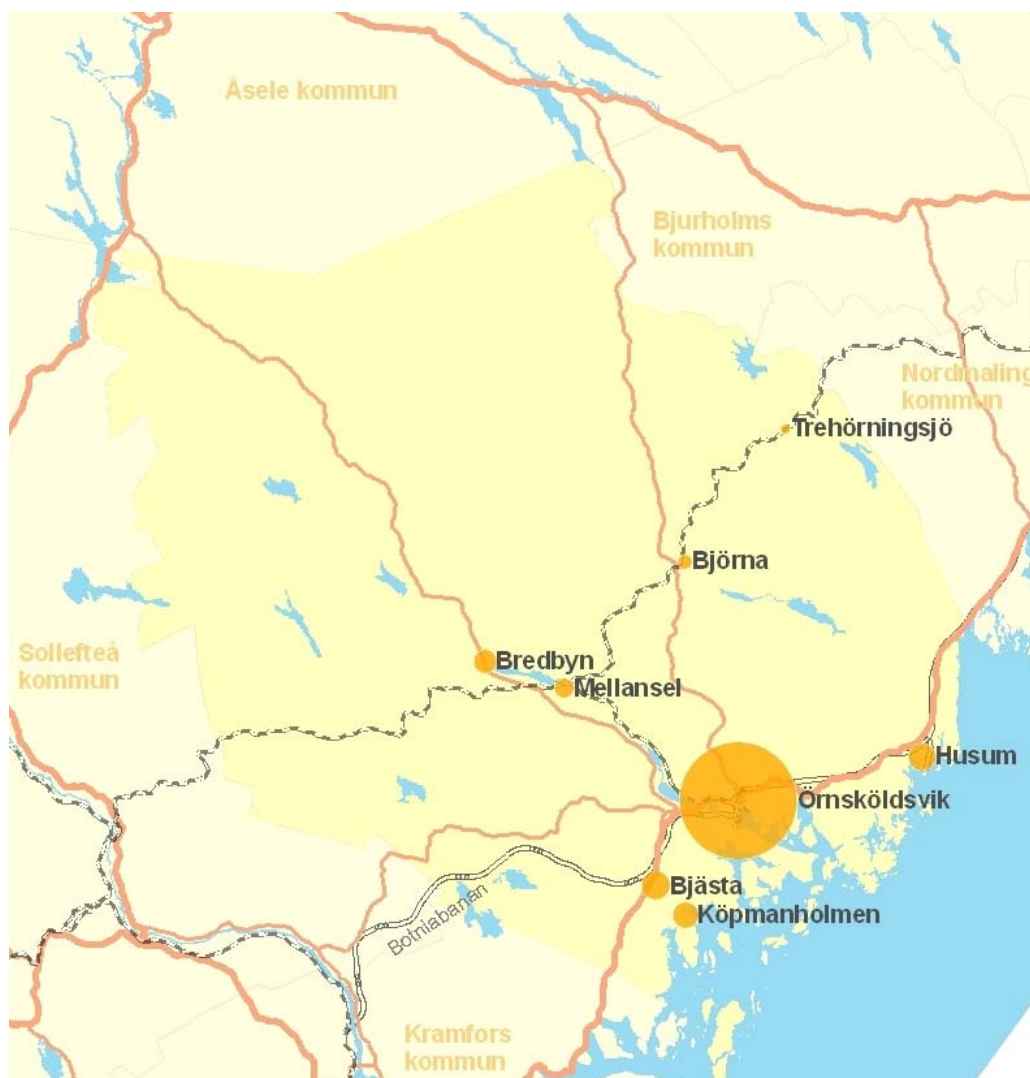


Attityd- och resvaneundersökning i Örnsköldsviks kommun

- 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 Örnsköldsviks 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 örnsköldsviksbornas resvanor och attityder till resande på kommunnivå, tätortsnivå, omlandsnivå och stadsdelsnivå. Den ställer också örnsköldsviksbornas 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 för Örnsköldsviks kommun i den regionala attityd- och resvaneundersökning som genomförts på uppdrag av Länsstyrelsen Västernorrland och projektet Bästa Resan. Resultaten redovisas i denna rapport för Örnsköldsviks 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 motivationsamtal per telefon. Utskicket gick till 25 000 hushåll och svarsfrekvensen uppgick till 36,7 procent. Svarsfrekvensen för Örnsköldsvik var högre, 39,1 procent, och i fördjupningsområdet var svarsfrekvensen 38,8 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 Örnsköldsvik

Fördelningen mellan könen i undersökningsområdet är relativt jämn, med 49 procent kvinnor och 51 procent män. I undersökningsområdet är förhållandet det omvända. Andelen yngre, 20-44 år, är något lägre i Örnsköldsvik jämfört med undersökningsområdet totalt.

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

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

Nästan 60 procent av invånarna har enbart grundskole- eller gymnasieutbildning, och det är fler än i undersökningsområdet.

60 procent av befolkningen i Örnsköldsvik arbetar hel- eller deltid. Andelen studerande är lägre, 11 procent, än i undersökningsområdet.

88 procent av invånarna har körkort, vilket är fler än i undersökningsområdet totalt.

Antalet hushåll med mer än en bil är högre i Örnsköldsvik, och endast 4 procent av hushållen saknar tillgång till bil. 99 procent av hushållen med tillgång till bil äger också en.

Färdmedelsval

Bilen är det färdmedel som dominerar i Örnsköldsvik, precis som i undersökningsområdet, oavsett ärende. Extra tydligt är det vid yngre inköp. 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 uträta 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.

Ungefär hälften av de som arbetar eller studerar har gratis parkering vid sin arbetsplats eller skola. Något fler i Örnsköldsvik 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.

Acceptans längre restid till arbete och skola

Drygt 60 procent i Örnsköldsvik 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 om det blir fler förbindelser och billigare kollektivtrafik.

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.

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 följd 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, 80 procent anger det.

Satsningar på trafik och infrastruktur

Det man vill att kommunerna 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 generellt 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 Örnsköldsvik

83 procent av invånarna i Örnsköldsvik gjorde en resa den aktuella mät dagen och det är något fler än i undersökningsområdet. Främsta anledningen till att man inte rest är att man inte hade några ärenden att uträtta.

Totalt antal resor per dag i Örnsköldsvik uppgår till drygt 90 000. Antalet resor per person är 2,7 att jämföra med undersökningsområdets 2,9.

Sett till det huvudsakliga färdmedlet för varje resa är det 62 procent av alla resor i Örnsköldsvik som sker som förare i bil, motsvarande siffra för undersökningsområdet är 54 procent. 12 procent av resorna görs till fots. 5 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 längre andel hemresor desto bättre samordning.

Då vi exkluderar hemresorna och ser på övriga ärenden utgör arbetsresor drygt 30 procent av alla resor och resor till skola ungefär 5 procent. 17 procent av resorna avser inköp och resor till fritidsaktiviteter, nöjen och vänner står tillsammans för knappt 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.

4 av 10 resor i Örnsköldsvik 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 30 procent av resorna i omland.

De korta resorna sker i huvudsak till fots eller med cykel, men också med bil. Drygt en tredjedel 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 oftast är längre än 10 kilometer.

Cirka en fjärdedel 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, 96 procent av resorna med start i kommunen har också mål inom kommunen. Inom tätorten sker 84 procent av resorna lokalt. I omland är andelen lokala resor lägre, 40 procent. Majoriteten av resorna med start i omland har mål i tätorten, 56 %.

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	6
2.5.1 Partiellt bortfall.....	6
2.6 Viktning	6
3 Läsanvisningar	8
3.1 Rapportens olika delar	8
3.1.1 Huvudrapport.....	8
3.1.2 Fördjupningsrapporter	8
3.2 Diagram och tabeller.....	9
3.2.1 Markeringar	9
3.3 Begreppsförklaringar	9
4 Örnsköldsvik.....	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.....	14
4.4 Viktiga faktorer vid olika typer av resor.....	15
4.5 Resande och val av färdmedel till arbete och skola.....	15
4.5.1 Vanligaste färd sätt till arbete och skola.....	16
4.6 Minskat bilresande	17
4.7 Problem i trafiken	19
4.8 Satsningar på trafik och infrastruktur	19
4.9 Kunskap om och attityder till bil, buss och tåg.....	20
4.10 Upplevelse av kollektivtrafiken	22

4.10.1	Kort i kollektivtrafiken	22
4.10.2	Avstånd till närmaste hållplats	23
4.11	Kunskap om och attityder till järnvägssatsningarna	23
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
5.2.2	Färdmedelsval vid olika typer av resor.....	26
5.2.3	Viktiga faktorer vid olika typer av resor.....	26
5.3	Resande och val av färdmedel till arbete och skola.....	27
5.3.1	Arbets- och studietid.....	27
5.3.2	”Förmåner” kopplat till arbete och skola.....	27
5.3.3	Vanligaste färd sätt till arbete och skola.....	27
5.3.4	Acceptans längre restid till arbete och skola	27
5.4	Minskat bilresande	27
5.4.1	Till förmån för buss och tåg	27
5.4.2	Till förmån för cykel och gång	28
5.4.3	Till förmån för andra sätt att resa och arbeta.....	28
5.5	Problem i trafiken	28
5.6	Satsningar på trafik och infrastruktur	28
5.7	Kunskap om och attityder till bil, buss och tåg.....	29
5.7.1	Bil	29
5.7.2	Buss	29
5.8	Upplevelse av kollektivtrafiken	29
5.8.1	Kort i kollektivtrafiken	29
5.8.2	Avstånd till hållplats.....	29
5.9	Kunskap om och attityder till järnvägssatsningarna	29

6	Resvanor Örnsköldsvik	31
6.1	Har rest på mätdagen	31
6.1.1	Orsaker till att man inte rest	31
6.2	Antal resor per person.....	31
6.3	Färdmedelsval.....	32
6.3.1	Samtliga färdmedel.....	32
6.3.2	Huvudsakligt färdmedel	32
6.4	Syftet med resan.....	34
6.5	Reslängd.....	37
6.6	Reslängd och färdmedel.....	38
6.7	När på dygnet reser man	39
6.8	Start och mål för resorna.....	40
6.8.1	Resor inom kommunen.....	40
6.8.2	Resor utanför kommunen	41
7	Resvanor Örnsköldsviks stadsdelar	43
7.1	Antal resor per person.....	43
7.2	Färdmedelsval	44
7.2.1	Huvudsakligt färdmedel	44
7.2.2	Syftet med resan	45
7.3	Reslängd.....	47
7.4	När på dygnet reser man	47
7.5	Start och mål för resorna.....	48
	Förteckning över figurer, tabeller och kartor	51

1 Inledning

Denna rapport redovisar en fördjupningsstudie där över 1 400 personer svarat på frågor om resvanor och attityder till resande inom Örnsköldsviks 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 regionförstörande 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 Örnsköldsvik 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 färdväg 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. mätdagen. 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 1 månad innan utskicket gjordes.

2.3 Utskick

Urvalet stratifierades på kommunnivå, d.v.s. urvalet var inte proportionellt mot befolkningen, eftersom att 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 Sollifteå	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	
Själevad-Ås		3 538		349	349	
Gullänget		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 mättag/datum	motivering 1 per tfn	påminnelse 1 per post	2:a mättag/datum	motivering 2 per tfn	3:e mättag/datum	motivering 3 per tfn	påminnelse 2 per post	4:e mättag/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 mättagarna 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

Svartsfrekvenser	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.

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

2.5 Bortfall

Svarsfrekvensen kan sägas ligga på en medelnivå totalt sett för denna typ av undersökning. I Örnsköldsvik var svarsfrekvensen något högre än medel för den totala undersökningen. Analysen av svaren på frågan varför man inte besvarat enkäten redovisas i tabellen nedan.

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 sett till 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 resvandedelen 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

Undersökningresultaten 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
 - b. Regional attityd- och resvaneundersökning, Fördjupning Örnsköldsvik (= denna rapport)
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 resvandedelen 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 resvandedelen 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 resvandedelen och baseras på de resdagböcker som kommit in.

Kapitel 7 är resultatet från resvandedelen 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:

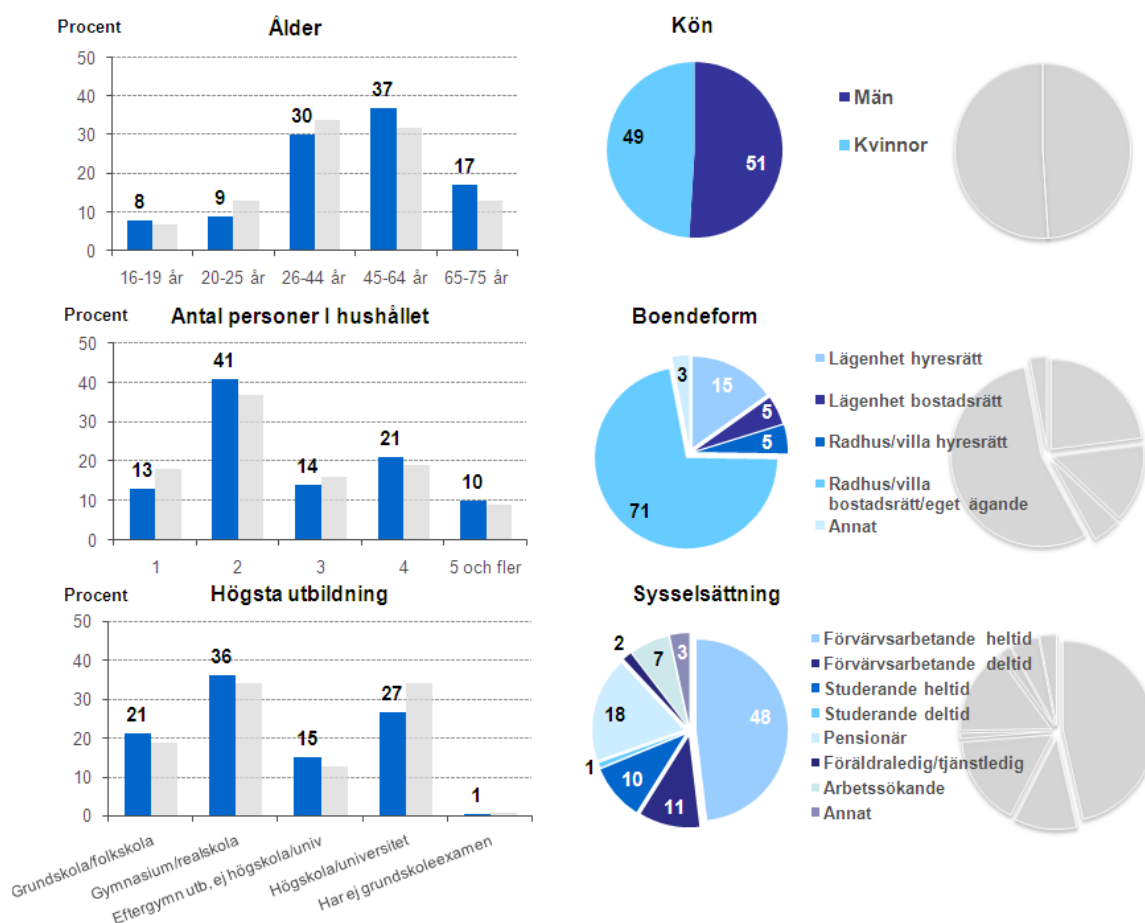
Undersökningsområdet	= alla 13 undersökta kommuner Bräcke, Hudiksvall, Härnösand, Kramfors, Nordanstig, Nordmaling, Sollefteå, Sundsvall, Timrå, Umeå, Ånge, Örnsköldsvik, Östersund
Västernorrlands län	= däri 7 ingående kommuner Härnösand, Kramfors, Sollefteå, Sundsvall, Timrå, Ånge, Örnsköldsvik
Tätort	= 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 Örnsköldsvik

Örnsköldsviks kommun har en befolkning på cirka 40 000 invånare, och i tätorten bor knappt 25 000 av dem. Tätort motsvaras av kommunens huvudort och är detsamma som fördjupningsområdet i Örnsköldsviks kommun.

4.1 Individerna och hushållet

I Örnsköldsvik är andelen i åldern 20-44 år lägre än i undersökningsområdet och andelen i åldern 45-75 år är större. Det något fler män än kvinnor i Örnsköldsvik. Det är fler två- och fyrapersonershushåll jämfört med undersökningsområdet i helhet, och andelen enpersonshushåll är lägre. Andelen som bor i lägenheter, med hyresrätt eller bostadsrätt, är lägre medan andelen som bor i och äger villa eller radhus är avsevärt större.

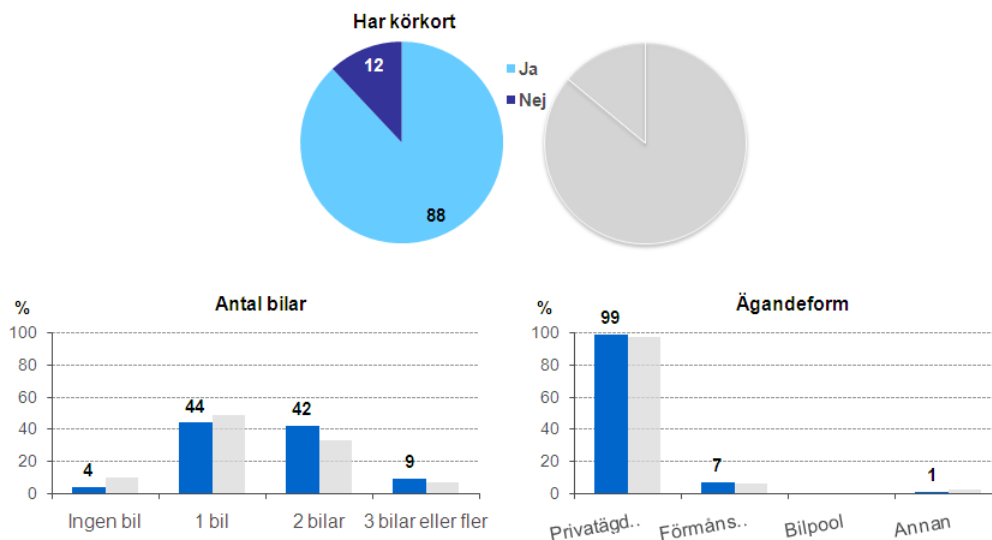


Figur 4-1 Örnsköldsvik kommun: ålder, kön, hushållsstorlek, boende, utbildning och sysselsättning. Grå staplar och cirkeldiagram visar andelar för undersökningsområdet totalt.

Utbildningsnivån är något lägre än i undersökningsområdet totalt, men andelen med annan eftergymnasial utbildning än högskola eller universitet är något högre. Andel i förvärvsarbete är ungefär densamma som i undersökningsområdet. Andelen studerande är lägre än i undersökningsområdet totalt. 18 procent av invånarna är pensionärer, vilket är något högre än i undersökningsområdet där 15 procent är det.

4.1.1 Bilrelaterat

12 procent saknar körkort, vilket är något färre än i undersökningsområdet totalt (14 procent). Antalet hushåll med 2 eller fler bilar är högre i Örnsköldsvik än i undersökningsområdet totalt. Nästan alla hushåll med tillgång till bil äger också en själva, 99 procent.



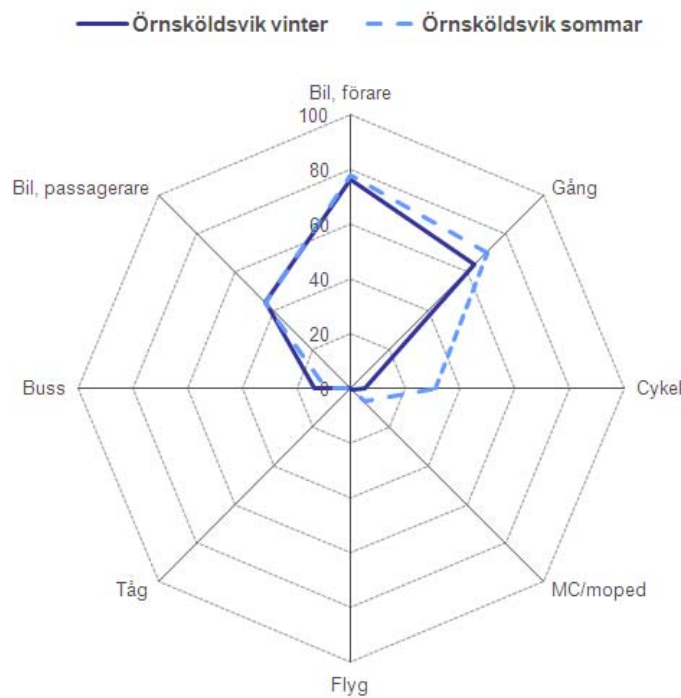
Figur 4-2 Örnsköldsvik kommun: innehav av körkort, bilinnehav och ägandeform
Grå staplar och cirkeldiagram visar andelar för undersökningsområdet totalt.

4.2 Val av färdmedel generellt

Bil är det färdmedel som dominerar i Örnsköldsvik, följt av gång. Bilen används något mer under sommarhalvåret. Andelen som cyklar och går är högre under sommarhalvåret. Särskilt gäller det andelen cykel. Bussen används i något större utsträckning under vinterhalvåret än under sommarhalvåret.

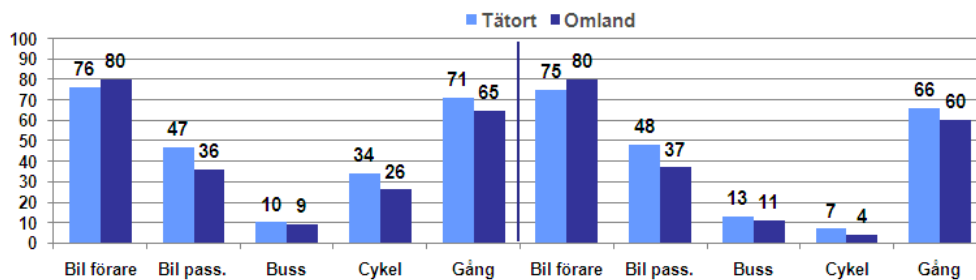
Tabell 4-1 Örnsköldsvik kommun: Försök att uppskatta hur ofta du använder färdställen nedan under vinterhalvåret (november-april)

Örnsköldsvik	Bil, förare	Bil, passagerare	Buss	Tåg	Flyg	MC/moped	Cykel	Gång
5-7 ggr/vecka	52	10	7	0	0	1	2	32
2-4 ggr/vecka	24	34	6	0	0	0	3	32
1 ggr/vecka	8	20	4	0	1	0	2	13
1-3 ggr/mån	3	18	13	3	7	1	5	8
Mer sällan/aldrig	13	17	71	96	92	98	87	14



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

I Örnsköldsvik är det drygt 75 procent i tätort som under sommarhalvåret väljer att ta bilen minst 2 gånger per vecka, jämfört med 80 procent i omland. Lite mer än en tredjedel i tätort väljer cykeln minst ett par gånger i veckan, jämfört med en fjärdedel i omland. Det är fler som väljer att gå i tätort än i omland. Buss väljer ungefär lika många i tätort och omland.

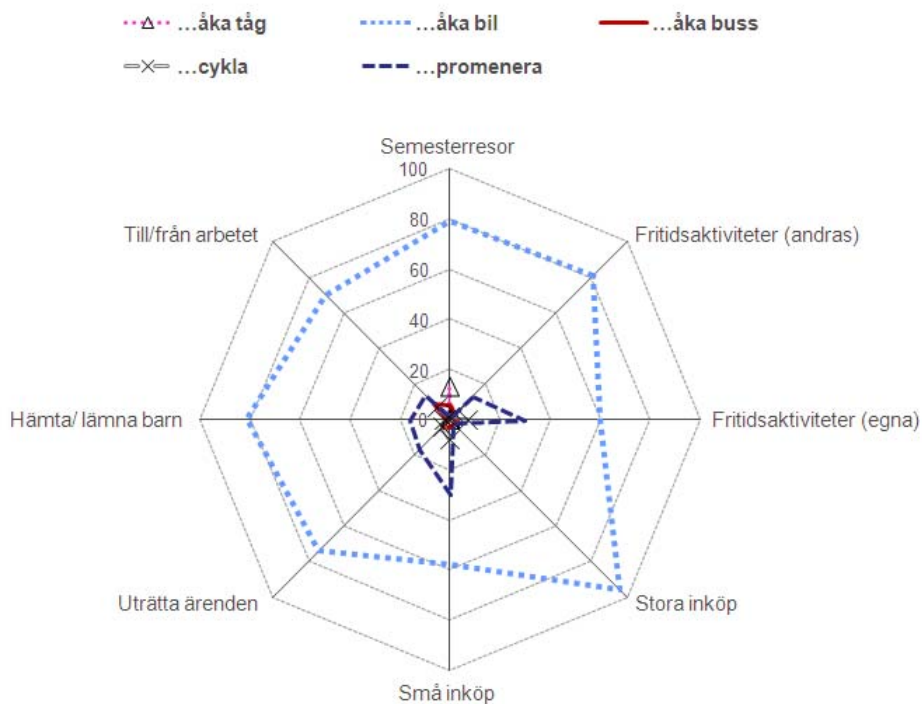


Figur 4-4 Örnsköldsvik kommun: val av färdmedel/tätort och omland/sommar och vinter; andel som väljer ett färdmedel minst två gånger per vecka

Under vinterhalvåret används bilen lika ofta som under sommarhalvåret. Andelen cykel minskar ned till 7 procent i tätort och i omland till 4 procent under vinterhalvåret. Andelen som går minskar också något under vinterhalvåret, men fortfarande väljer många att gå ett par gånger i veckan. Andelen buss ökar under vinterhalvåret.

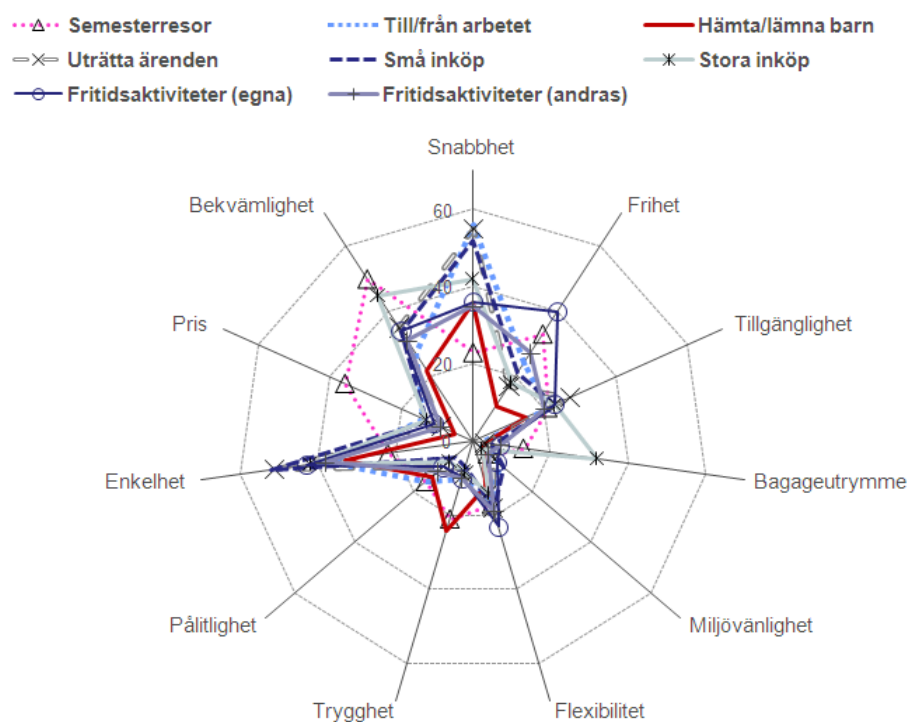
4.3 Färdmedelsval vid olika typer av resor

I Örnsköldsvik använder de flesta bilen oavsett ärende, inte minst vid större inköp. Näst efter bilen väljer man att gå, utom då det handlar om stora inköp eller semesterresor. För semesterresor är tåg ett alternativ och till del även buss. Buss används främst för arbetsresor. Cykel används vid arbetsresor, små inköp samt egna fritidsaktiviteter.



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

4.4 Viktiga faktorer vid olika typer av resor

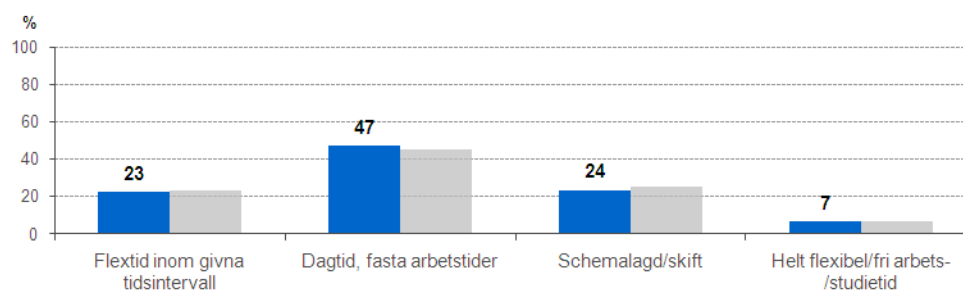


Figur 4-6 Örnsköldsvik kommun: Vad är viktigast när du väljer färdstätt i olika situationer..., andel av befolkningen

Inga skillnader kan ses i Örnsköldsvik jämfört med undersökningsområdet avseende de viktigaste faktorerna.

4.5 Resande och val av färdmedel till arbete och skola

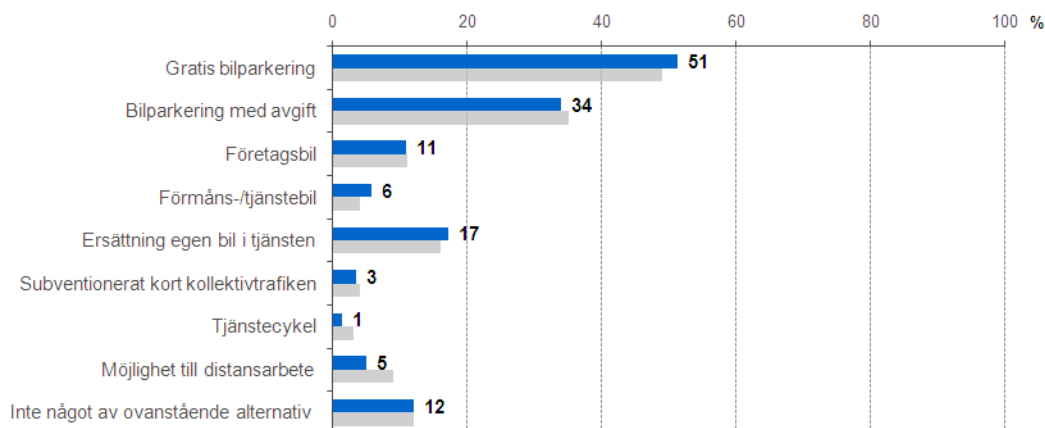
Andelen av befolkningen som har fasta arbetstider dagtid är något högre i Örnsköldsvik jämfört med undersökningsområdet totalt.



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

I Örnsköldsvik är det något mer vanligt med gratis parkering och omvänt är det något färre som betalar för sin parkering jämfört med undersökningsområdet. Tillgången till förmånsbil är något

högre och det är något fler som har tillgång till ersättning för egen bil. Totalt är det färre i Örnsköldsvik som har möjlighet att distansarbete än i undersökningsområdet.

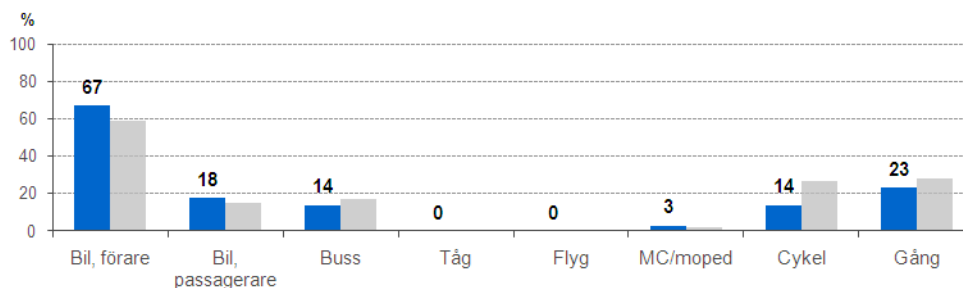


Figur 4-8 Örnsköldsvik kommun: ”förmåner” kopplat till arbete och skola, andel av befolkningen som arbetar/studerar.

Grå staplar visar undersökningsområdet som helhet.

4.5.1 Vanligaste färdssätt till arbete och skola

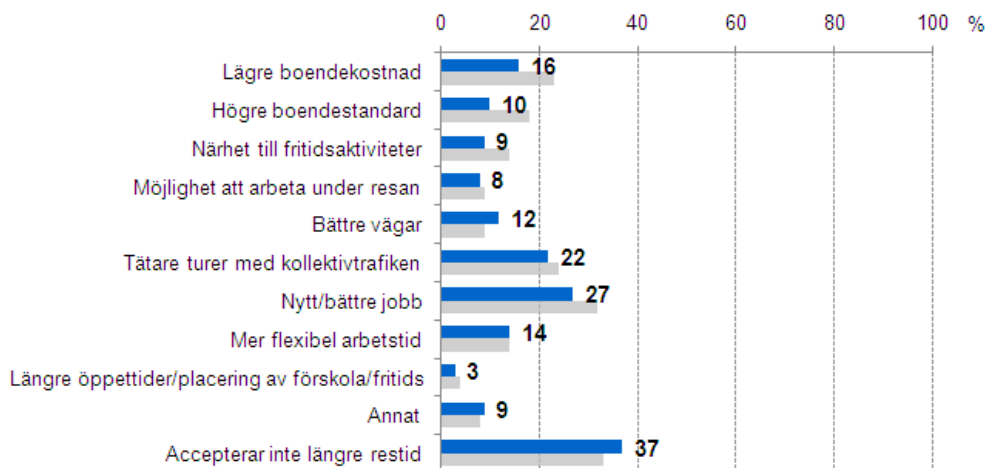
Jämfört med undersökningsområdet i stort använder de boende i Örnsköldsvik bilen oftare för resor till arbete och skola. Cyklar, går och åker buss gör man inte i samma utsträckning som i undersökningsområdet totalt, men Örnsköldsviksborna är passagerare i bil i något större omfattning.



Figur 4-9 Örnsköldsvik 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.

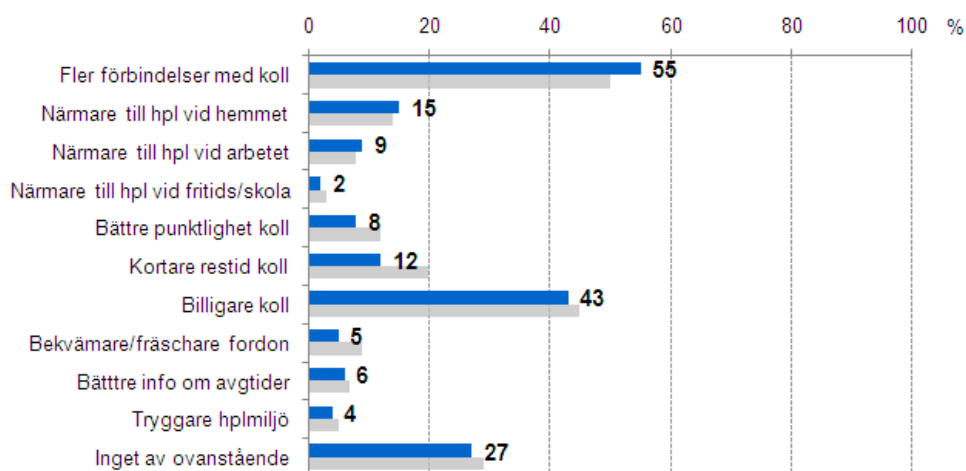
Något färre i Örnsköldsvik än i undersökningsområdet totalt accepterar en längre restid. Det som de flesta tror skulle ge denna acceptans är ett nytt och bättre jobb, följt av tätare turer i kollektivtrafiken och lägre boendekostnad. Man tror inte i lika stor utsträckning som i undersökningsområdet att lägre boendekostnad, höjd boendestandard eller närhet till fritidsaktiviteter kan bidra till att en längre restid till arbete och skola kan accepteras.



Figur 4-10 Örnsköldsvik 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.

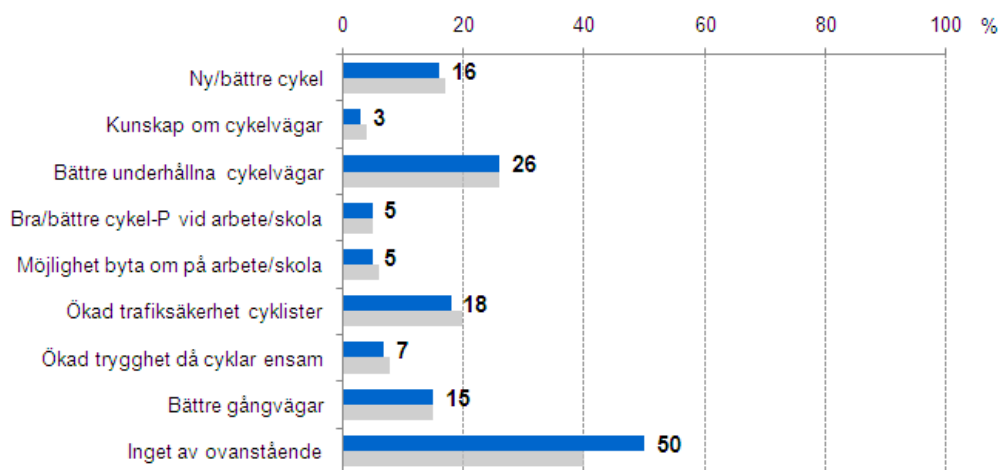
4.6 Minskat bilresande

Även i Örnsköldsvik är det i första hand fler förbindelser med kollektivtrafiken de boende tror skulle kunna minska bilresandet, fler än i undersökningsområdet totalt. Därefter kommer billigare kollektivtrafik och närmare till hållplats.



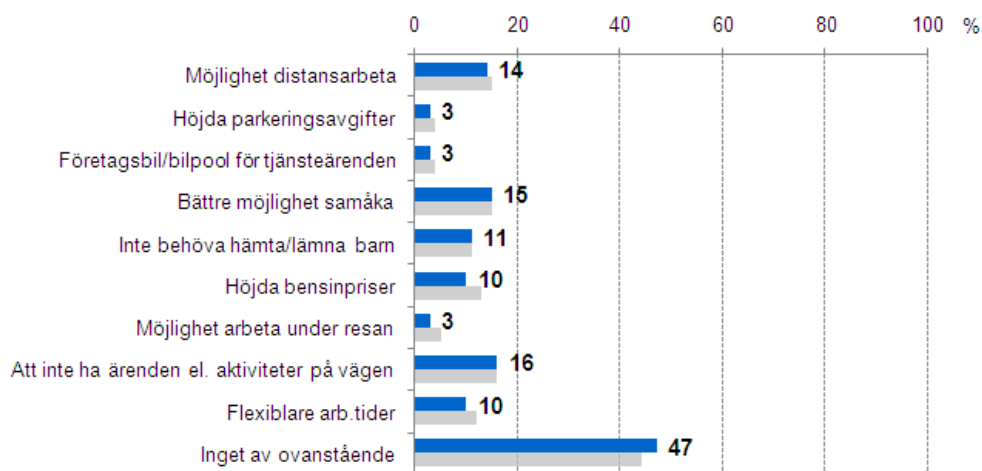
Figur 4-11 Örnsköldsvik kommun: Vad skulle kunna få dig att ställa bilen oftare och använda buss/tåg istället? Andel av befolkningen som använder bil. Grå staplar visar undersökningsområdet som helhet.

I Örnsköldsvik är det hälften av bilisterna som inte lockas av något av de alternativ som föreslås kunna få fler att börja cykla och gå. Det är fler än i undersökningsområdet totalt. De åtgärder som en del dock tror kan påverka i denna riktning är bättre underhåll av cykelvägar, ökad trafiksäkerhet och en ny bättre cykel.



Figur 4-12 Örnsköldsvik 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.

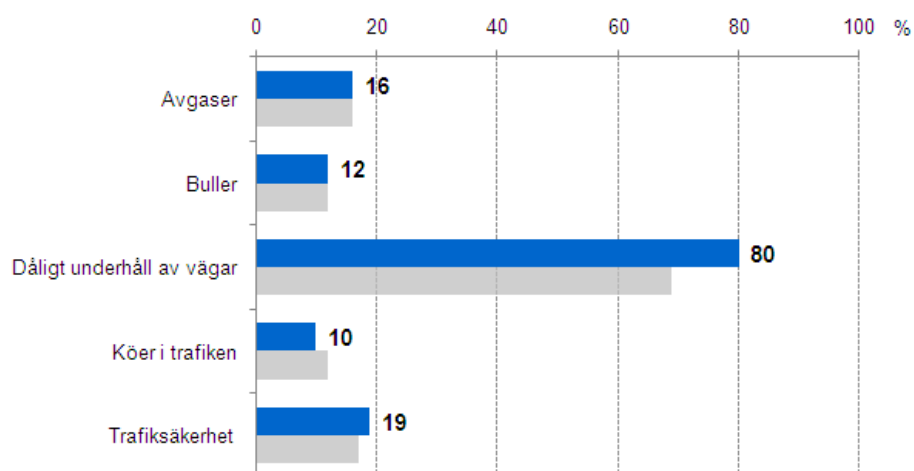
Det är något färre bilister i Örnsköldsvik som tror på att minska sitt bilresande genom att förändra det sätt man reser eller arbetar på jämfört med undersökningsområdet. Att inte ha ärenden på vägen, bättre möjligheter att samåka och möjligheter att distansarbeta är de saker som flest nämner som faktorer som skulle kunna förändra bilresandet.



Figur 4-13 Örnsköldsvik 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

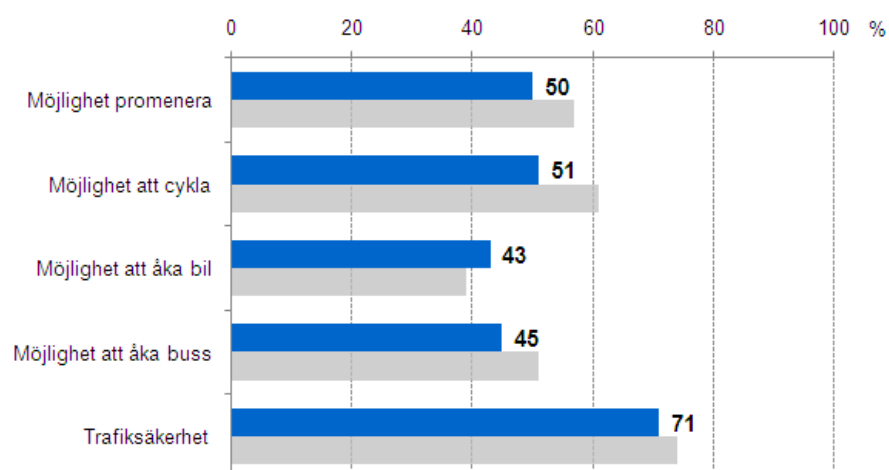
Vägunderhållet är det som upplevs vara det största problemet i Örnsköldsvik, i högre grad än i undersökningsområdet totalt. Därefter kommer trafiksäkerheten. Avgaser, buller och köer i trafiken bekymrar boende i Örnsköldsvik i samma utsträckning som boende i undersökningsområdet.



Figur 4-14 Örnsköldsvik 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

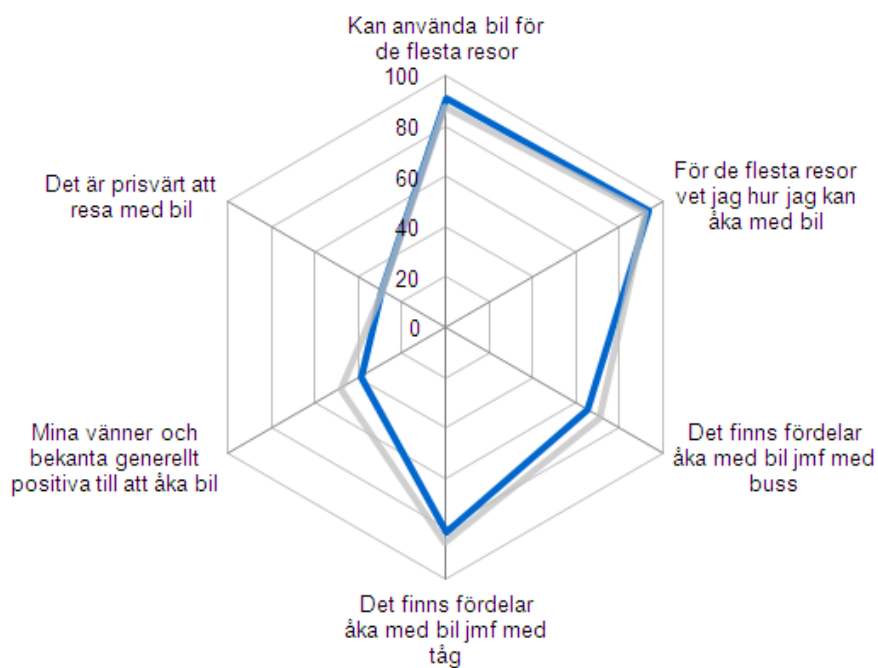
Boende i Örnsköldsvik vill att kommunen prioriterar trafiksäkerhet i första hand. Därefter kommer möjligheterna att cykla och gå, följt av möjligheterna att åka buss. Att kunna cykla, gå och åka buss prioriteras i av färre i Örnsköldsvik jämfört med i undersökningsområdet. Bilen kommer sist på Örnsköldsviks prioriteringslista, men prioriteras av fler i Örnsköldsvik jämfört med undersökningsområdet.



Figur 4-15 Örnsköldsvik 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.

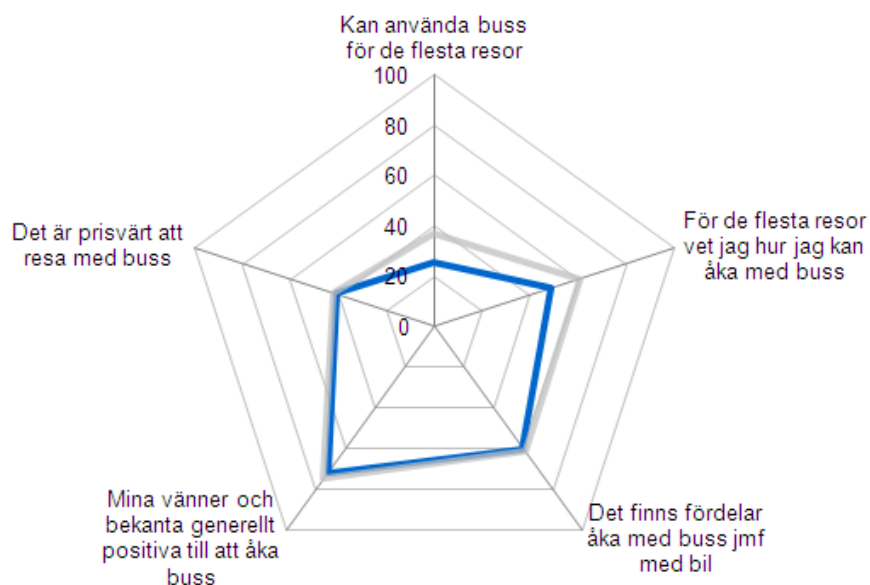
4.9 Kunskap om och attityder till bil, buss och tåg

I Örnsköldsvik har bilen en i princip lika stark ställning som i undersökningsområdet som helhet. Något färre i Örnsköldsvik än i undersökningsområdet i stort ser fördelar med att åka bil jämfört med buss, samt tror att omgivningen generellt sett är positiva till att åka bil.



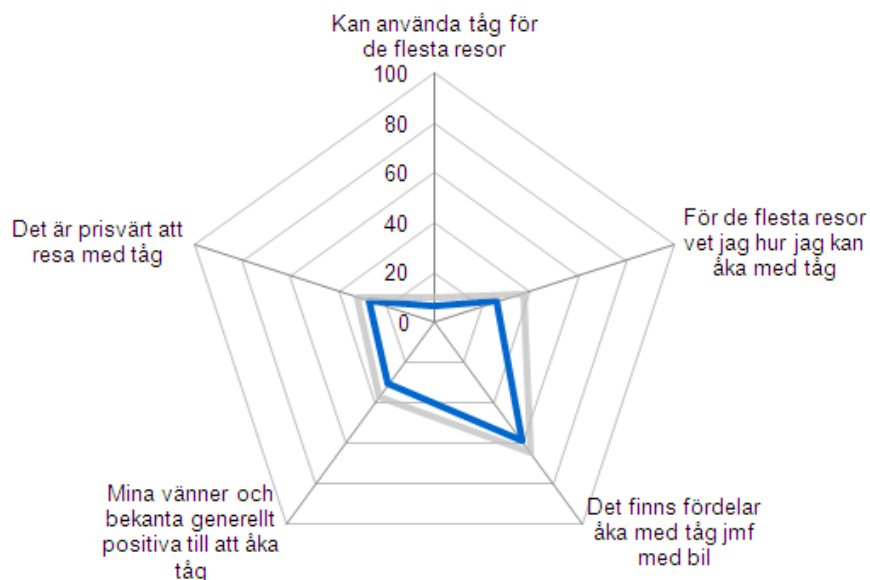
Figur 4-16 Örnsköldsvik kommun: Hur väl instämmer du i följande påståenden (bil)? Andel av befolkningen som instämmer helt eller delvis. Grå linje visar undersökningsområdet som helhet.

När det gäller synen på och kunskapen om hur man reser med buss har den en svagare ställning i Örnsköldsvik jämfört med undersökningsområdet som helhet. Det gäller upplevd kunskap om hur man kan åka och att bussen är användbar för flertalet resor.



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

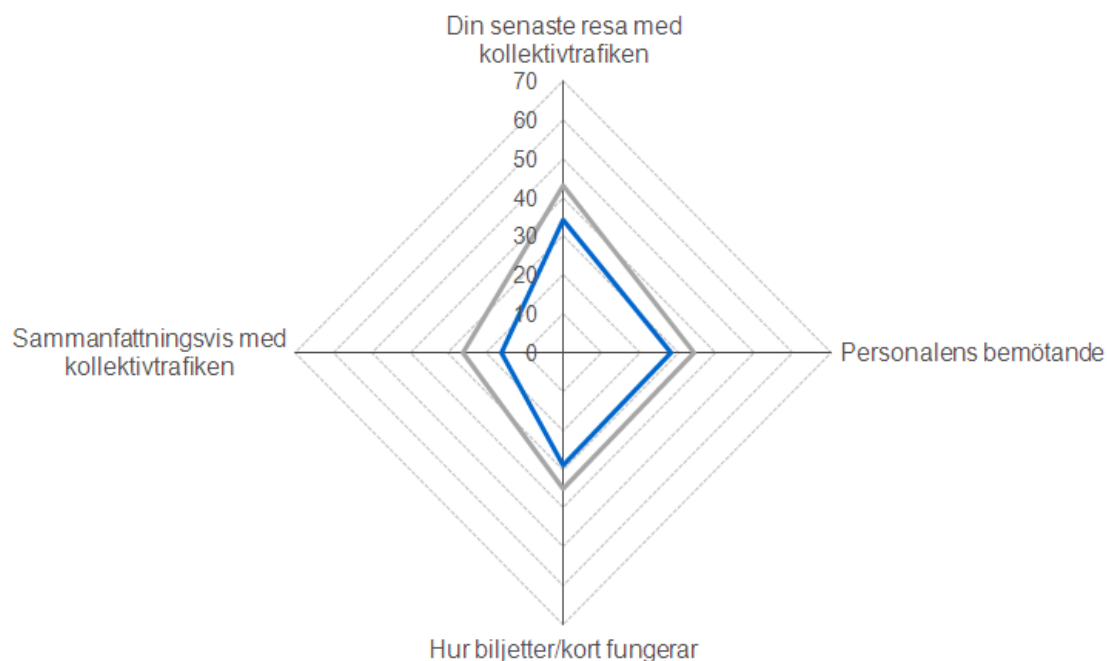
Bilden av att resa med tåg är i Örnsköldsvik sämre än i undersökningsområdet som helhet, framförallt då det gäller upplevd kunskap om hur man kan resa med tåg.



Figur 4-18 Örnsköldsvik 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

Boende i Örnsköldsvik är mindre nöjda med kollektivtrafiken jämfört med de boende i undersökningsområdet i stort. Andelen som svarar ”vet ej” är ganska hög, 48 procent i genomsnitt.

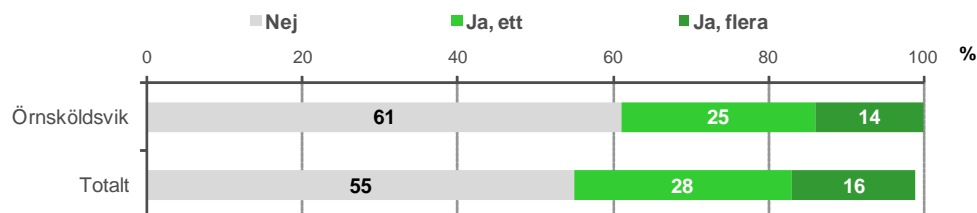


Figur 4-19 Örnsköldsvik kommun: När det gäller kollektivtrafiken, d.v.s. tåg och buss, där du bor, vänligen markera hur nöjd eller missnöjd du är. Andel av befolkningen som anger nöjd och mycket nöjd. Grå linje visar undersökningsområdet som helhet.

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

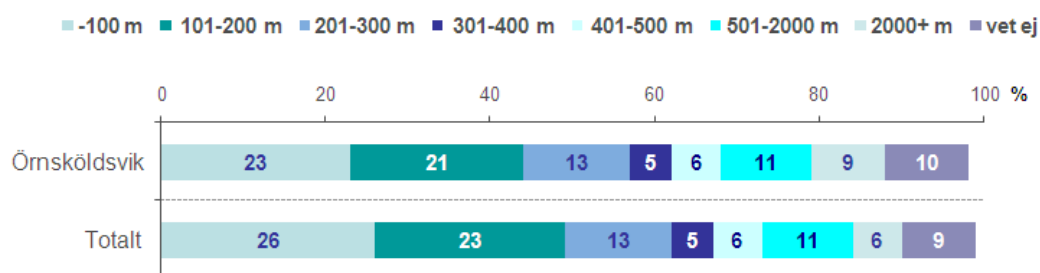
Andelen hushåll i Örnsköldsvik som har någon form av kort i kollektivtrafiken är lägre än i undersökningsområdet totalt sett. Det gäller både andelen med ett kort, såväl som andelen med flera kort. Drygt 60 procent av hushållen i Örnsköldsvik saknar kort i kollektivtrafiken.



Figur 4-20 Örnsköldsvik 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

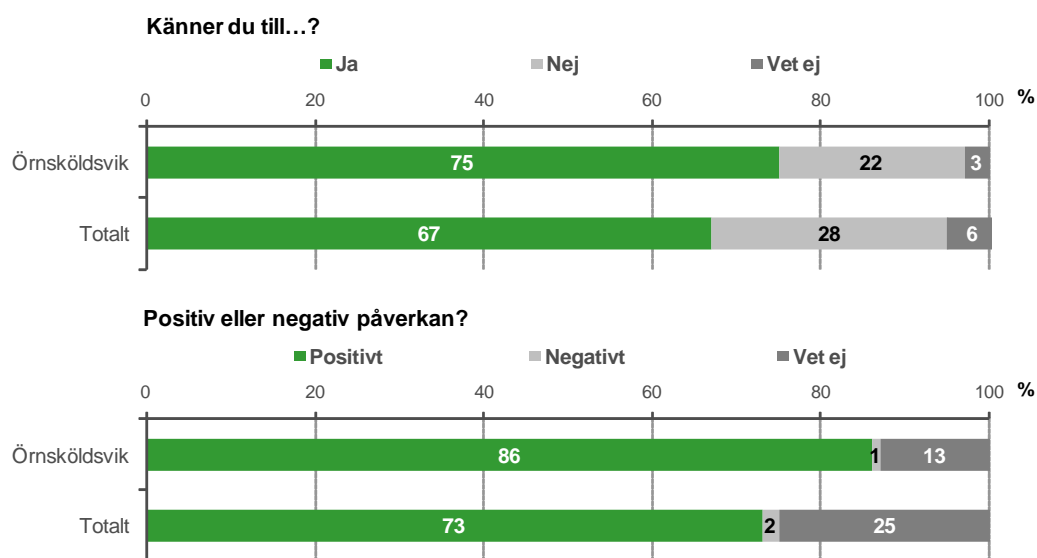
I Örnsköldsvik är tillgängligheten till kollektivtrafiken något sämre än i undersökningsområdet som helhet. 62 procent har 400 meter eller kortare till sin närmaste hållplats, att jämföra med undersökningsområdet som helhet, där 67 procent har maximalt 400 meter till sin närmaste hållplats.



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

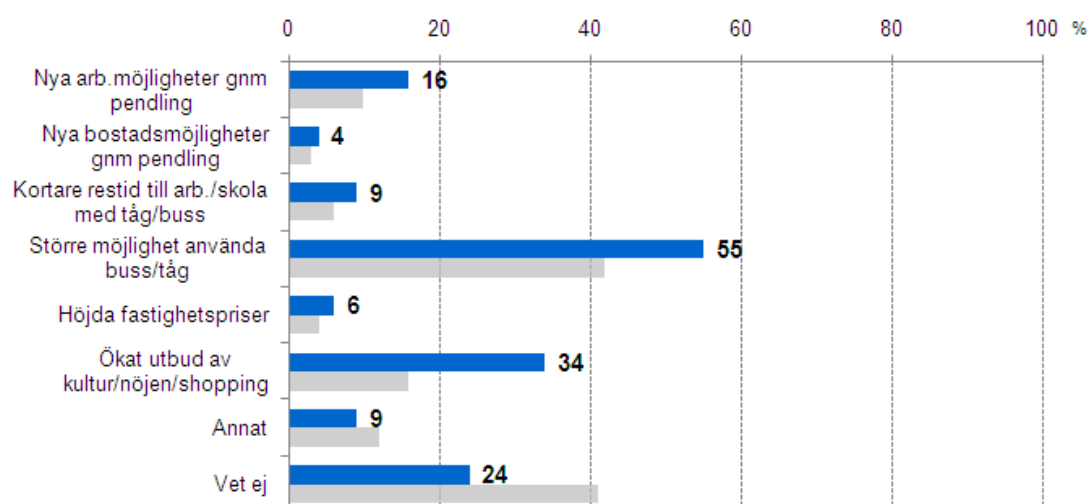
4.11 Kunskap om och attityder till järnvägssatsningarna

I Örnsköldsvik är kännedomen om satsningarna på järnvägen högre jämfört med undersökningsområdet totalt sett. Det är fler än i undersökningsområdet totalt som tar ställning till satsningarnas påverkan. Det är en överväldigande majoritet av dem som tar ställning som tror att det är positivt för regionen.



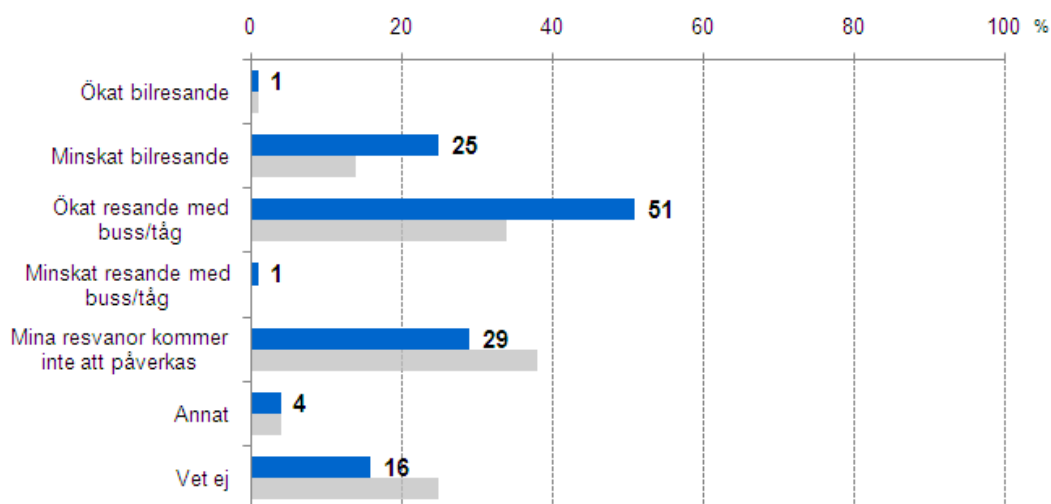
Figur 4-22 Örnsköldsvik kommun: Kännedom om järnvägssatsningarna samt hur man tror att det påverkar regionen. Andel av befolkningen.

En fjärdedel av de boende i Örnsköldsvik svarar att de inte vet vilken betydelse satsningarna kan komma att få för dem personligen, vilket är långt färre än i undersökningsområdet i stort. De flesta tror framförallt på ökade möjligheter att resa med buss och tåg, ökat nöjes- och kulturutbud samt nya arbetsmöjligheter genom pendling. Örnsköldsvikborna tror i högre utsträckning på detta än undersökningsområdet i sin helhet.



Figur 4-23 Örnsköldsvik 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 fler i Örnsköldsvik som har en uppfattning än i undersökningsområdet totalt. En majoritet tror att deras resande med buss och tåg kommer att öka, jämförelsevis fler än i undersökningsområdet totalt. Andelen som säger att deras resvanor inte kommer att förändras är lägre än i undersökningsområdet totalt, samtidigt som det är fler som tror att deras resande med bil kommer att minska.



Figur 4-24 Örnsköldsvik 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.

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.

5.1.2 Boende

Lägenheter finns framförallt i tätort och eget radhus eller villa i omland. Kvinnor bor oftare än män i lägenhet och 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 avseende tätort och omland, men inget entydigt mönster.

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 mellan tätort och omland eller män och kvinnor när det gäller tillgång bil och ägandeform.

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. Boende i tätort cyklar också mer. Framförallt cyklar man under sommarhalvåret (maj-oktober), och 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.

5.2.2 Färdmedelsval vid olika typer av resor

Bilen används mer i omland än i tätort oavsett ärende, undantaget 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.

Män och kvinnor kör 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.

5.2.3 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 utträta 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.

5.3 Resande och val av färdmedel till arbete och skola

5.3.1 Arbets- och studietid

Flexibel arbetstid inom givna ramar är vanligast i tätortskommuner.

Kvinnor har i större utsträckning än män schemalagd tid.

5.3.2 "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.

5.3.3 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.

5.3.4 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. 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 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.

5.4 Minskat bilresande

5.4.1 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.

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. 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.

5.4.2 Till förmån för cykel och gång

De flesta boende i tätort, i samtliga kommuner, säger att de 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, bl.a. i Örnsköldsvik. Ett visst samband syns mellan bättre underhåll och att man också ser ökad trafiksäkerhet för cyklister som en bra åtgärd för att överväga att ställa bilen.

Boende i omland ser i mycket liten utsträckning cykeln som ett alternativ till att åka bil. Det som framförallt efterfrågas av dem, som ändå ser det som ett alternativ, 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.

5.4.3 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 ärenden på vägen inte heller upplevs som en lösning för att minska bilresandet av så många.

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

5.5 Problem i trafiken

Avgaser tenderar att vara ett tätortsproblem.

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

5.6 Satsningar på trafik och infrastruktur

Möjligheterna att cykla och gå prioriteras högre i tätort. 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.

5.7 Kunskap om och attityder till bil, buss och tåg

5.7.1 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.

5.7.2 Buss

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

5.8 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.

5.8.1 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.

5.8.2 Avstånd till 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. Örnsköldsvik har maximalt 200 meter till närmaste hållplats.

Inga direkta skillnader mellan män och kvinnor kan ses gällande avståndet till hållplats.

5.9 Kunskap om och attityder till järnvägssatsningarna

Kännedomen om de kommande satsningarna är högre bland boende i tätort. I de flesta kommuner är kännedomen något högre bland män. I Örnsköldsvik är det däremot fler kvinnor som känner till satsningarna.

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.

På frågan om vad man tror att satsningarna kommer att betyda för en själv anger boende i tätort i Örnsköldsvik i större utsträckning nya arbetsmöjligheter genom pendling. Det är också 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”. Boende i tätort svarar i större utsträckning att de kommer att resa mer med buss och tåg. Minska sitt bilresande är det fler i tätort som tror att de kommer att göra i Örnsköldsvik. Omlandsbor tror i högre grad att deras resvanor inte kommer att påverkas alls.

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

6 Resvanor Örnsköldsvik

6.1 Har rest på mätdagen

I Örnsköldsvik är det 83 procent som gjort en resa på undersökningsdagen, vilket är 4 procentenheter över undersökningsområdets andel av resande.

En högre andel i tätorten än i omlandet har gjort en resa. Kvinnor har i lägre utsträckning än män rest på mätdagen.

6.1.1 Orsaker till att man inte rest

Den främsta orsaken till att man inte rest på mätdagen är att man inte hade några ärenden att uträtta, 69 procent, följt av sjukdom och annat.

Tätort har en högre andel som stannat hemma p.g.a. att de inte hade några ärenden att uträtta utanför hemmet. Andelen som var hemma för sjukdom var något lägre i tätort än i omland.

Andelen som stannat hemma p.g.a. sjukdom är lika stor hos män som hos kvinnor. Däremot stannade kvinnorna hemma i litet större utsträckning för att de inte hade några ärenden att uträtta.

Yrkesarbetande i Örnsköldsviks kommun hade en andel på 5 procent som arbetade hemifrån under hela dagen. Motsvarande siffra för tätort respektive omland var 4 respektive 6 procent.

6.2 Antal resor per person

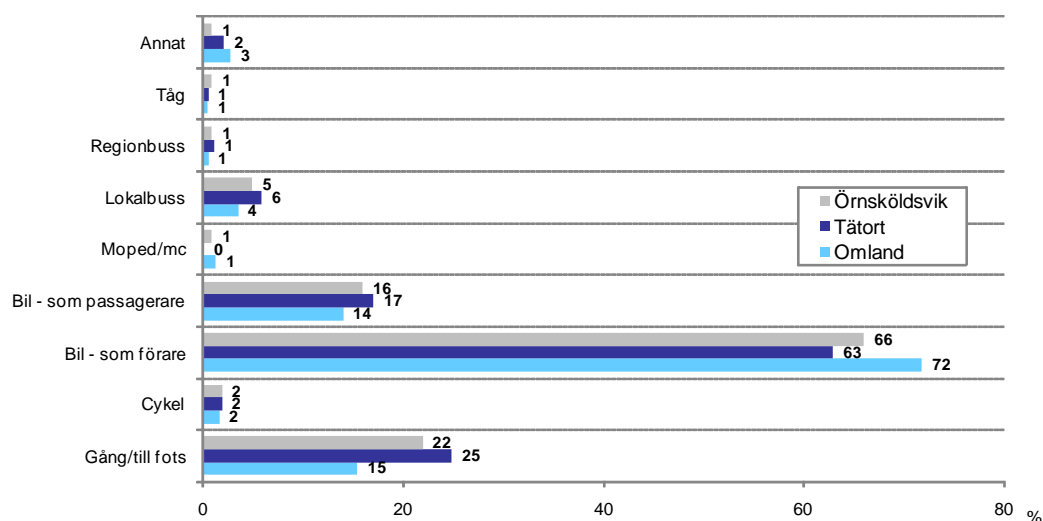
Antalet resor per person och dag är 2,9 i undersökningsområdet och 2,8 i Västernorrland. För Örnsköldsviks kommun är siffran 2,7 resor per person och dag. Detta gäller för de personer som gjort en resa under mätdagen.

6.3 Färdmedelsval

6.3.1 Samtliga färdmedel

Av samtliga färdmedel som använts vid de resor som gjorts står bil som förare för 66 procent.

Boende i omland kör bil i större utsträckning. Andelen resor till fots utgör en femtedel av samtliga färdmedel som använts. Färdmedlet till fots har en större andel i tätort än i omland.

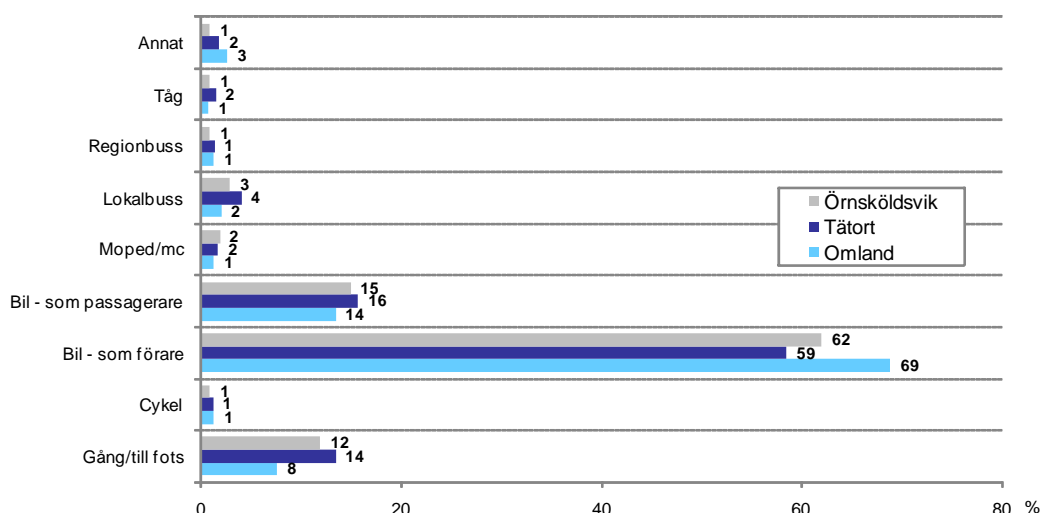


Figur 6-1 Örnsköldsvik kommun: Alla färdmedel, alla resor, tätort och omland

Andelen resor med lokalbuss är högre bland boende i tätort. Andelen resor med buss och tåg utgör 7 procent i Örnsköldsvik.

6.3.2 Huvudsakligt färdmedel

Andelen bilresor som förare utgör 62 procent av alla resor i Örnsköldsviks kommun. Tillsammans med de resor som görs som passagerare i bil utgör bilresorna totalt 77 procent. Detta ligger betydligt över undersökningsområdets nivå på 67 procent bilresor. 12 procent av resorna sker till fots. Det är en lägre andel än i undersökningsområdet, och samma andel som i Västernorrland. 1 procent av resorna sker med cykel som huvudsakligt färdmedel. Det är en betydligt lägre andel cykel än i undersökningsområdet totalt, som har 5 procent andel cykel. 1 procent av resorna sker med tåg. 4 procent av resorna sker med buss som huvudsakligt färdmedel.

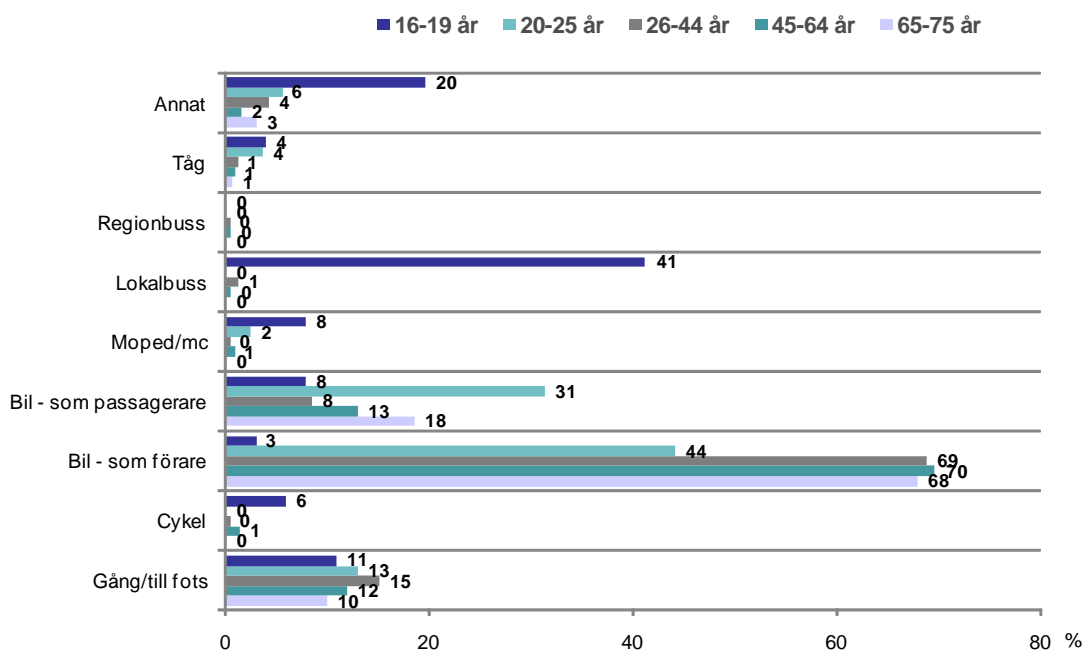


Figur 6-2 Örnsköldsviks kommun: Huvudsakligt färdmedel, alla resor, tätort och omland

Skillnaden i andel bilresor som förare mellan tätort och omland i Örnsköldsvik är 10 procentenheter. I undersökningsområdet totalt är skillnaden 16 procentenheter. 59 procent av alla resor i tätort sker som förare i bil och i omland är denna siffra 69 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 heller i Örnsköldsvik bil i samma utsträckning som män, 54 procent jämfört med 71 procent av männens resor. De är i större utsträckning än män passagerare i bil. Kvinnorna går också i större utsträckning.

Resor till fots görs främst av de två yngsta åldersgrupperna. Resor med cykel som huvudsakligt färdssätt är det gruppen 45-64 år som gör i störst utsträckning.

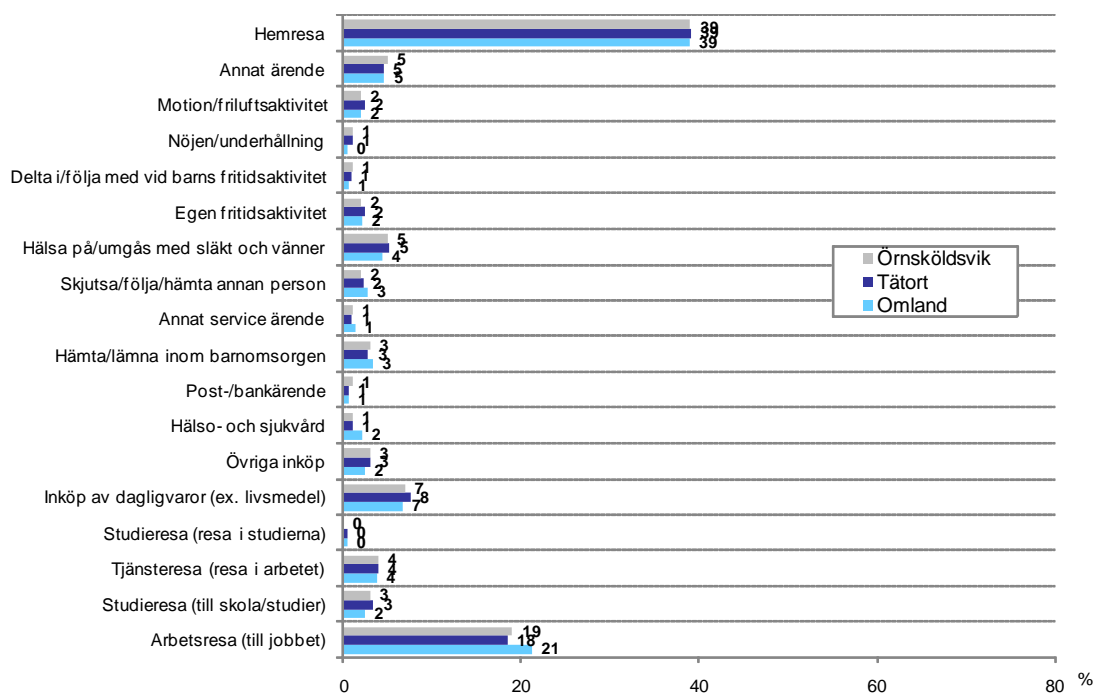


Figur 6-3 Örnsköldsviks kommun: Huvudsakligt färdmedel, alla resor, ålder

Bilen används i stor utsträckning av alla åldersgrupper utom den yngsta. Lokalbuss och regionbuss används i störst utsträckning av den yngsta åldersgruppen. De största tåganvändarna är de två yngsta grupperna.

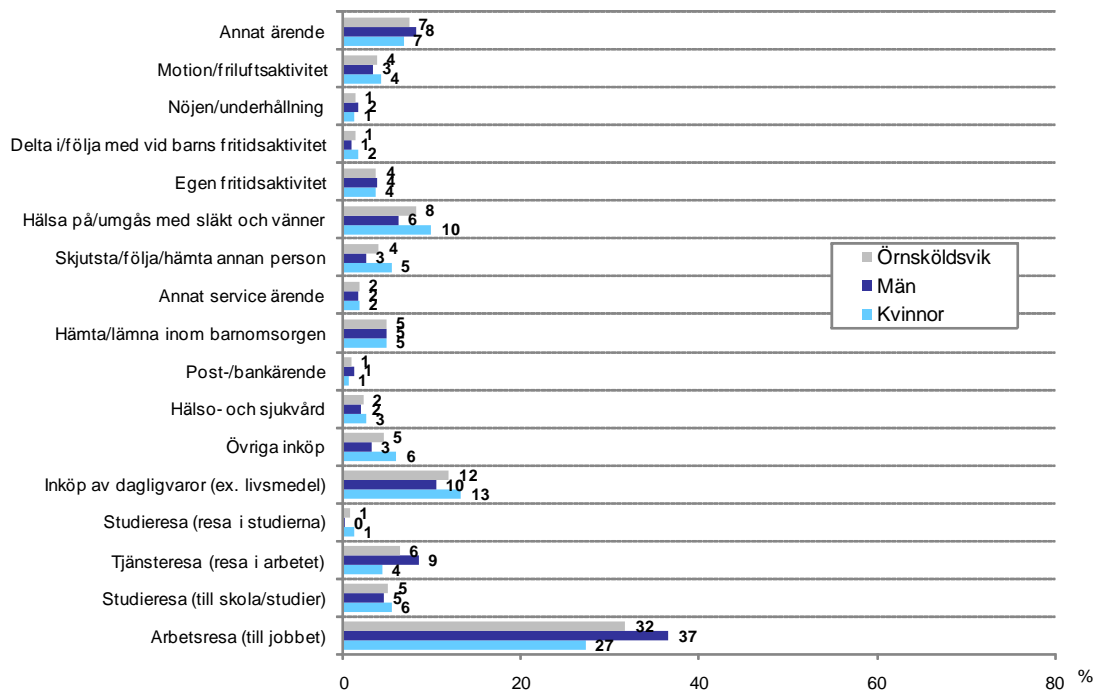
6.4 Syftet med resan

Fördelningen av ärenden ser ut enligt nedan:



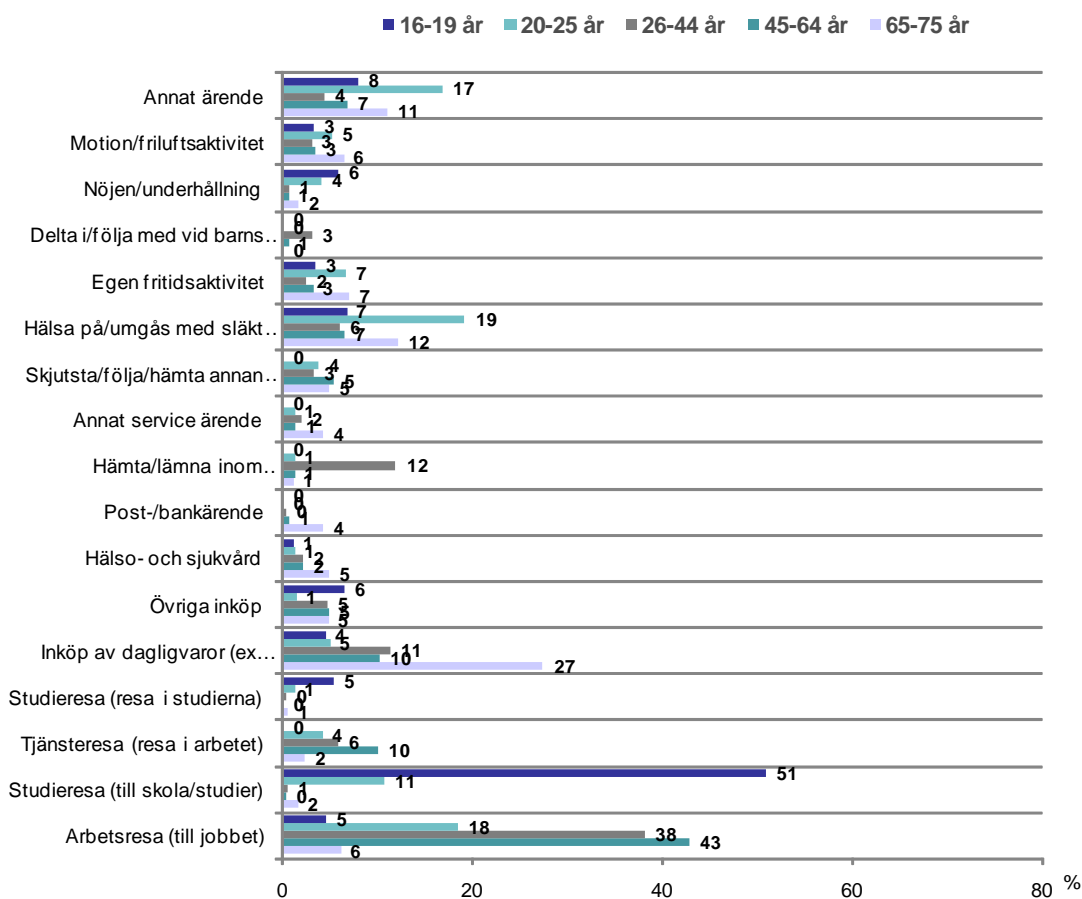
Figur 6-4 Örnsköldsviks kommun: Ärenden totalt, inkl. hemresa, tätort och omland

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. Skillnaderna är genomgående små mellan tätort och omland. Omland har en något högre andel arbetsresor än tätort.



Figur 6-5 Örnsköldsviks kommun: Ärendefördelning, kön

Män reser till och i arbetet i högre grad än kvinnor i undersökningsområdet. Så är det också i Örnsköldsvik. I Örnsköldsvik utför kvinnor i större grad inköp av dagligvaror än männen. Örnsköldsvik skiljer sig från undersökningsområdet, genom att män och kvinnor hämtar/lämnar i samma utsträckning inom barnomsorgen.



Figur 6-6 Örnsköldsviks kommun: Ärendefördelning, ålder

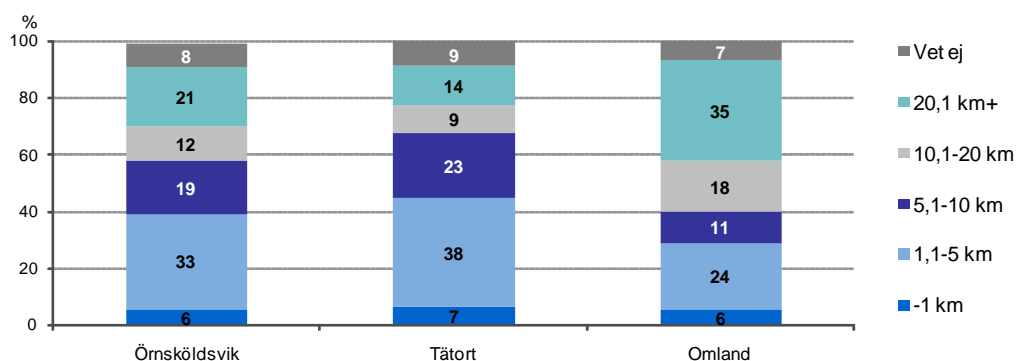
Det finns en tydlig koppling till ålder och vilka typer av ärenden som man reser i. De som förvärvsarbetar, d.v.s. en majoritet i åldern 26-64 år, reser i stor utsträckning till arbetet. På samma sätt reser unga främst till skolan.

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 Örnsköldsvik, precis som i undersökningsområdet.

6.5 Reslängd

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



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

I undersökningsområdet som helhet är 45 procent av alla resor 5 kilometer eller kortare. I Örnsköldsvik är motsvarande siffra 39 procent.

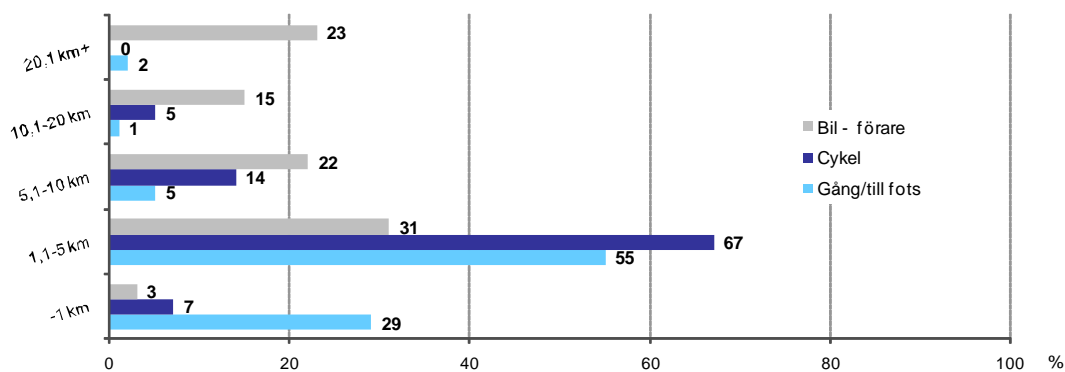
I Örnsköldsvik finns en tydlig skillnad mellan tätort och omland. I tätort är 45 procent av resorna 5 kilometer eller kortare, men i omland är det 30 procent av resorna som är det. Omland har en mer än dubbelt så stor andel resor över 20 kilometer som tätorten.

Andelen resor under 5 kilometer är 39 procent hos männen och 49 procent hos kvinnorna i undersökningsområdet. I Örnsköldsvik är motsvarande siffror 36 procent för männen och 43 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, 34 procent och högst andel resor över 20 kilometer, 24 procent. De yngsta och gruppen 26-44 år har högst andel resor under 5 kilometer, 44 respektive 45 procent.

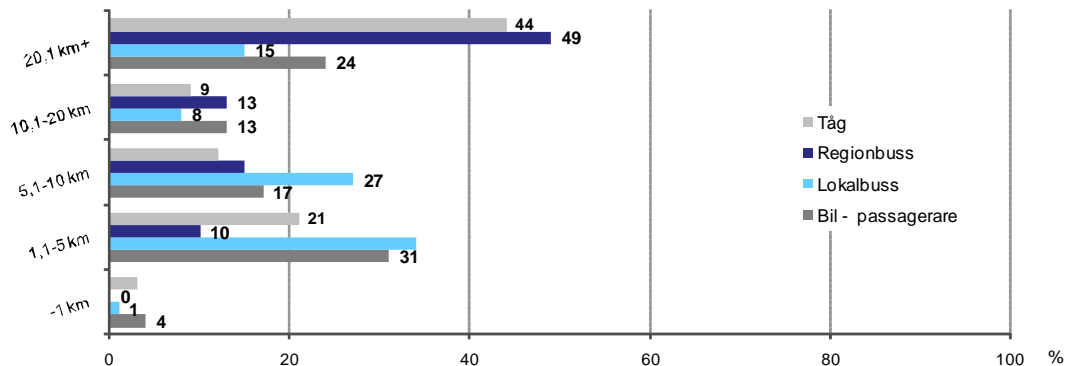
6.6 Reslängd och färdmedel

De resor som görs till fots är i huvudsak upp till 5 kilometer långa, och det gäller även de resor som görs med cykel. 14 procent av cykelresorna är mellan 5 och 10 kilometer. Ungefär två femtedelar av de resor som görs med bil är 1 mil eller längre och en tredjedel är 5 kilometer eller kortare.



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

En dryg tredjedel av resorna med lokalbuss är 5 kilometer eller kortare och ytterligare nästan en tredjedel är 5 till 10 kilometer. Resor med regionbuss och tåg är oftast två mil eller längre.

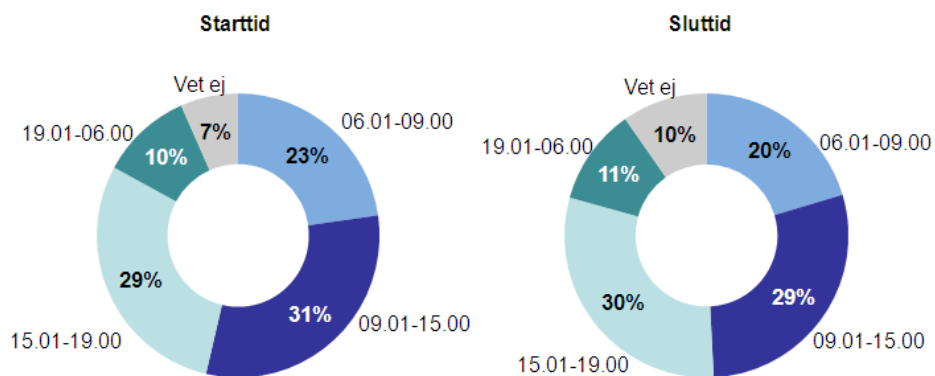


Figur 6-9 Örnsköldsvik kommun: Fördelning av alla resor som passagerare i bil, med buss och med tåg över avstånd

Av de resor som görs som passagerare i bil är nästan en dryg tredjedel 5 kilometer eller kortare.

6.7 När på dygnet reser man

En knapp fjärdedel av alla resor startar mellan klockan sex och nio på morgonen. Ytterligare 31 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 Örnsköldsvik kommun: Start- och sluttid resor

6.8 Start och mål för resorna

6.8.1 Resor inom kommunen

I Örnsköldsvik sker 96 procent av alla resor lokalt inom kommunen. 84 procent av resorna med start i tätort sker lokalt inom tätorten. 10 procent av resorna med start i tätort har mål i omland.

Två femtedelar, 40 procent, av resorna med start i omland har också mål i omland. Över hälften av alla resor med start i omland, 56 procent, har mål i tätorten.



Karta 6-1 Örnsköldsvik kommun: resor inom kommunen

6.8.2 Resor utanför kommunen

Av de resor med start i Örnsköldsvik kommun som går utanför kommunen går 1 procent vardera till Nordmaling och Umeå samt till andra kommuner utanför undersökningsområdet.

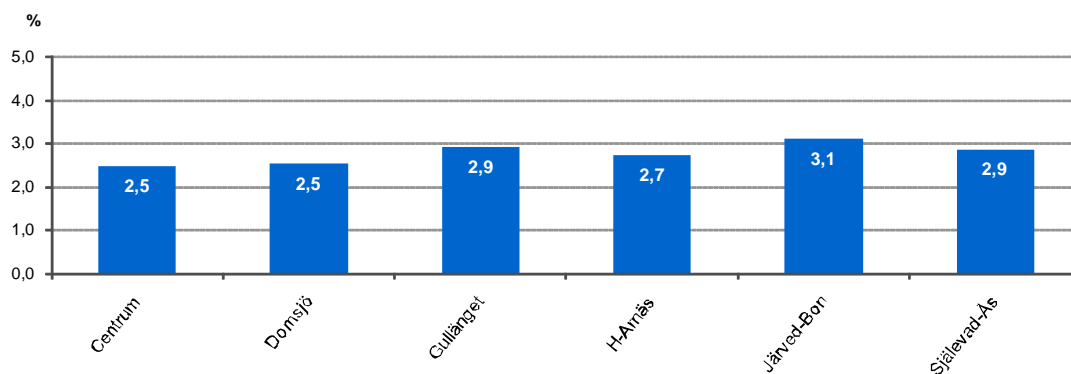


Karta 6-2 Örnsköldsvik kommun: resor utanför kommunen

7 Resvanor Örnsköldsviks stadsdelar

I det följande redovisas resvanorna för Örnsköldsviks sex stadsdelar.

7.1 Antal resor per person



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

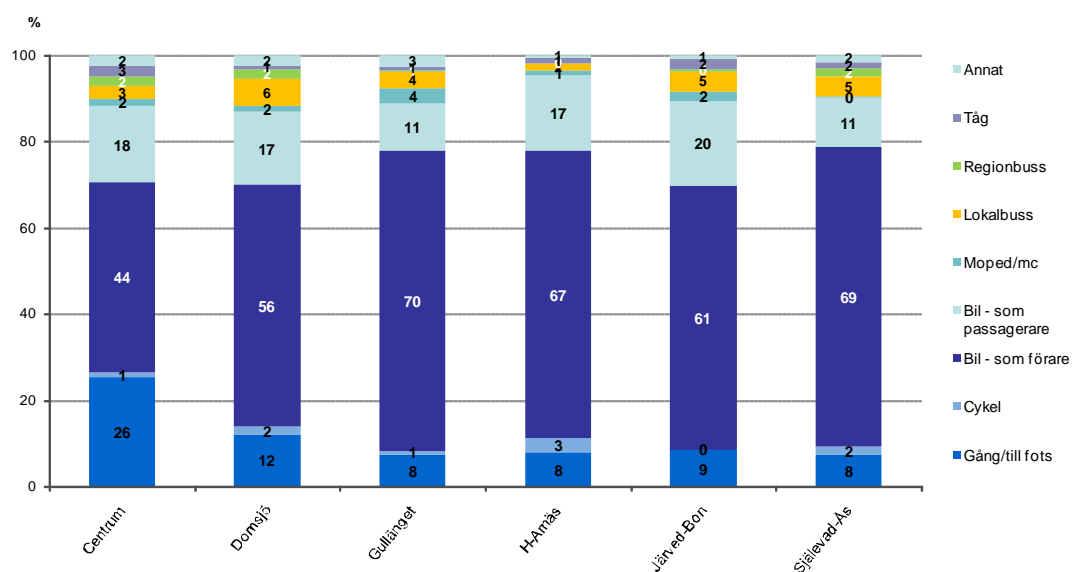
I Centrum finns den största andelen av upp till två resor per person och dag. Järved-Bonäset har den största andelen av 3 och 4 resor – hela 55 procent. 6 resor och fler per person och dag görs främst i Högländ-Arnäs.

7.2 Färdmedelsval

Bil som förare är det dominerande färdmedlet oavsett stadsdel.

7.2.1 Huvudsakligt färdmedel

Både Gullänget och Själevad-Ås har en andel bil som förare på nära 70 procent. Läger man till andelen bil som passagerare, så har Högländ-Arnäs högst andel bil som huvudsakligt färsätt med 84 procent. Lägst andel bil som huvudsakligt färsätt finns i centrum, 63 procent. Där finns också störst andel gång, 26 procent.



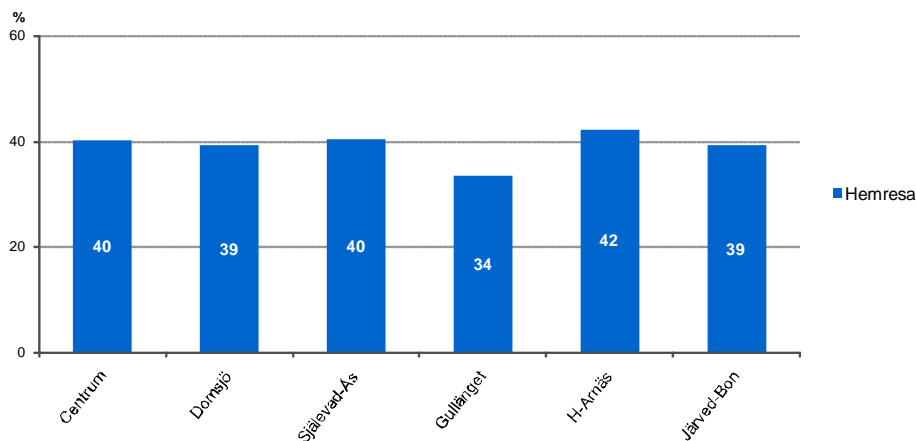
Figur 7-2 Örnsköldsviks stadsdelar: Huvudsakligt färdmedel, alla resor

Lokalbuss har sin största andel som huvudsakligt färsätt i Domsjö.

Andelen MC/moped sticker ut i Gullänget. Vanligtvis brukar detta färsätt knappt synas som huvudsakligt färsätt.

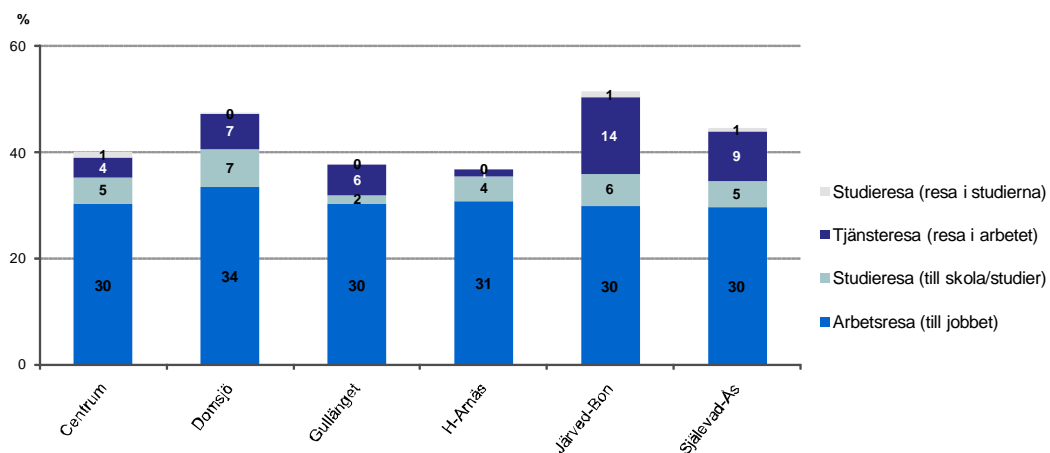
7.2.2 Syftet med resan

Fördelningen av ärenden ser ut enligt nedan:



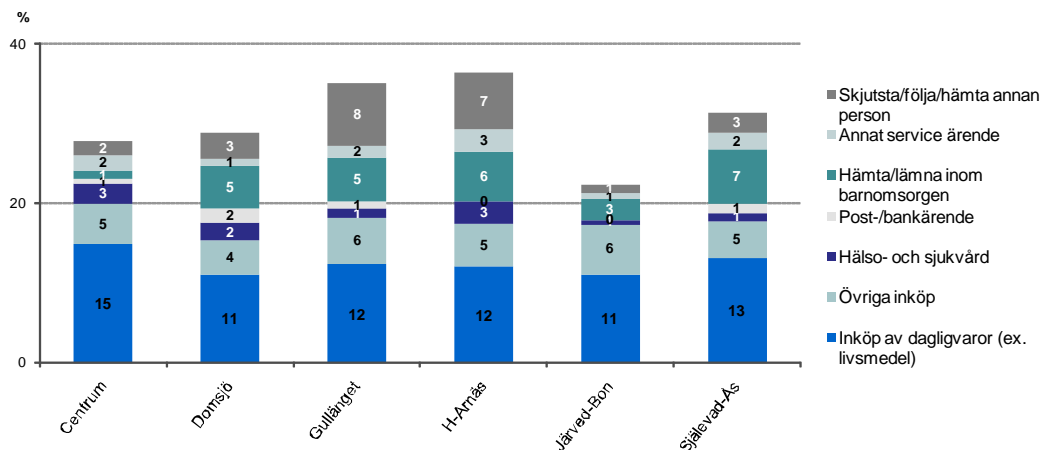
Figur 7-3 Örnsköldsviks stadsdelar: Andel hemresor

En hög andel hemresor tyder på dålig samordning av de resor man gör. Andelen hemresor är lägst i Gullängret. I övriga stadsdelar ligger andelen hemresor runt 40 procent, vilket är en normal nivå.



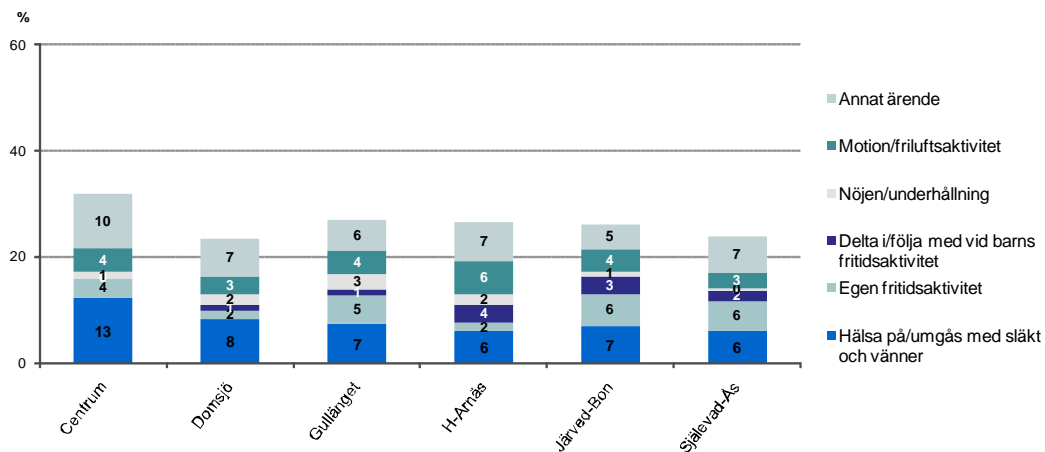
Figur 7-4 Örnsköldsviks stadsdelar: Andel arbets- och studieresor, samt tjänste- och studieresor, exkl. hemresor

Arbetsresor har en väldigt jämn spridning över stadsdelarna. Andelen tjänsteresor sticker ut i Järved-Bonäset. Gullängret har den lägsta andelen studieresor, d.v.s. resor till/från skola/studier.



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

Andelen inköp av dagligvaror sticker inte ut i någon stadsdel. Hämta och lämna inom barnomsorgen har lägst andel i Centrum och Järved-Bonäset. För övriga stadsdelar är andelarna ungefär lika. Andelen för att skjutsa/hämta/lämna annan person sticker ut i Gullängret och Höglund-Arnäs i jämförelse med övriga stadsdelar.

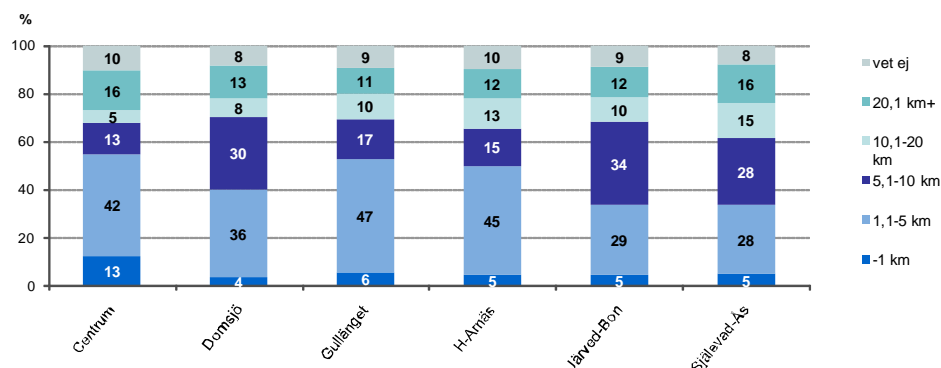


Figur 7-6 Örnköldsviks stadsdelar: Andel resor för sociala aktiviteter inkl. nöjen, motion och annat, exkl. hemresor

Resor för egna fritidsaktiviteter har andelar som är större än i övriga stadsdelar i Gullängret och Järved-Bonäset.

7.3 Reslängd

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



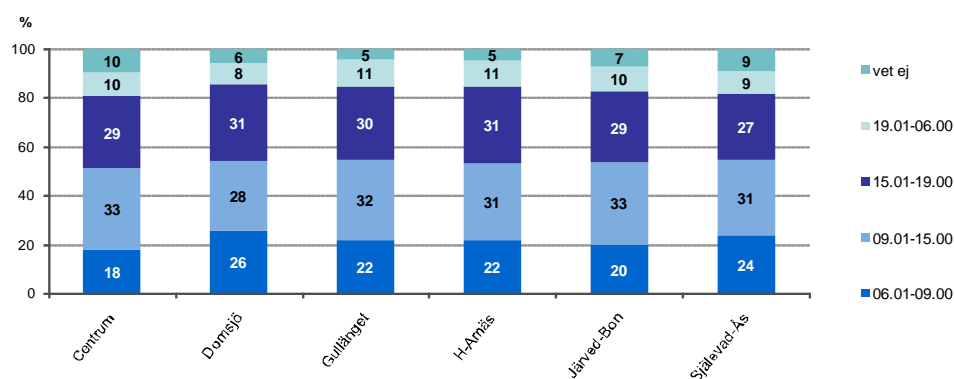
Figur 7-7 Örnsköldsviks stadsdelar: Fördelning av resor över avstånd

I hälften av stadsdelarna är merparten av alla resor är upp till 5 kilometer långa. Domsjö, Järved-Bonäset och Själevad-Ås har lägre andelar, som varierar mellan 33 och 40 procent med den distansen.

Själevad-Ås är den stadsdel som har högst andel resor som är 1 mil och längre.

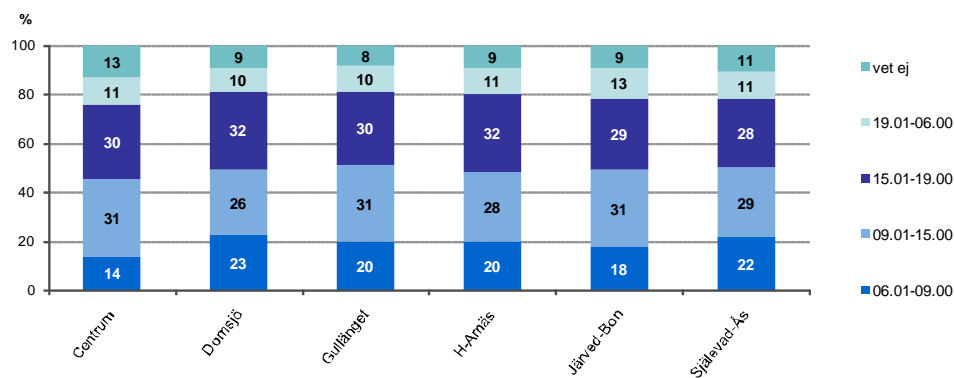
7.4 När på dygnet reser man

Runt en femtedel till en fjärdedel av alla resor startar mellan klockan sex och nio på morgonen. Ytterligare cirka 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 Örnsköldsviks stadsdelar: Starttid resor

Domsjö och Själevad-Ås har båda närmare en fjärdedel resor som börjar mellan kl.06.01 och 09.00. De skiljer sig här något från övriga stadsdelar.



Figur 7-9 Örnsköldsviks stadsdelar: Sluttid resor

Sluttiden kl. 06.01-09-00 som har lägst andel i Centrum har också lägst andel som starttid. Domsjö, som har en något större andel i starttiden kl. 06.01-09-00, har också en större andel i samma tidsintervall som sluttid. Samma förhållande gäller för Själevad-Ås.

7.5 Start och mål för resorna

Matrisen nedan visar att för de resor där uppgift om NYKO finns så sker även på stadsdelsnivå en majoritet av resorna inom stadsdelen. Dock inte i lika hög grad som i kommunen som helhet. D.v.s. rörelserna inom tätorten är mer spridda än på kommunnivå. De resor som går utanför den egna stadsdelen går i huvudsak till centrum.

Resmatris 7-1 Målpunkter för resor med start i Örnsköldsviks olika stadsdelar, andelar

	0111 Centrum	0112 Domsjö-Hörnett	0113 Själevad-Ås	0114 Gullänget-Gimåt	0115 Högländ-Arnäsvall	0116 Järved-Bonäset
0111 Centrum	53	34	20	28	30	39
0112 Domsjö-Hörnett	16	42	11	8	8	9
0113 Själevad-Ås	6	6	57	6	5	7
0114 Gullänget-Gimåt	12	6	4	39	17	7
0115 Högländ-Arnäsvall	4	4	2	10	27	2
0116 Järved-Bonäset	5	3	2	4	2	35
Resterande Sundsvall	3	5	6	6	11	2

Förteckning över figurer, tabeller och kartor

Figur 4-1 Örnsköldsvik kommun: ålder, kön, hushållsstorlek, boende, utbildning och sysselsättning. Grå staplar och cirkeldiagram visar andelar för undersökningsområdet totalt. .	11
Figur 4-2 Örnsköldsvik kommun: innehav av körkort, bilinnehav och ägandeform Grå staplar och cirkeldiagram visar andelar för undersökningsområdet totalt.	12
Figur 4-3 Örnsköldsvik kommun: andel som väljer visst färdmedel minst 2 gånger per vecka, sommar och vinter	13
Figur 4-4 Örnsköldsvik kommun: val av färdmedel/tätort och omland/sommar och vinter; andel som väljer ett färdmedel minst två gånger per vecka	13
Figur 4-5 Örnsköldsvik kommun: I vilka situationer väljer du vanligtvis att ..., andel av befolkningen.....	14
Figur 4-6 Örnsköldsvik kommun: Vad är viktigast när du väljer färdmedel i olika situationer..., andel av befolkningen	15
Figur 4-7 Örnsköldsvik kommun: arbets- och studietider, andel av befolkningen som arbetar/studerar. Grå staplar visar undersökningsområdet som helhet.	15
Figur 4-8 Örnsköldsvik kommun: ”förmåner” kopplat till arbete och skola, andel av befolkningen som arbetar/studerar. Grå staplar visar undersökningsområdet som helhet.	16
Figur 4-9 Örnsköldsvik kommun: använder visst färdmedel 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 Örnsköldsvik 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.	17
Figur 4-11 Örnsköldsvik 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 Örnsköldsvik 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.	18
Figur 4-13 Örnsköldsvik 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 Örnsköldsvik kommun: I vilken grad upplever du följande som ett problem i din kommun? Andel av befolkningen. Grå staplar visar undersökningsområdet som helhet.	19
Figur 4-15 Örnsköldsvik 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 Örnsköldsvik kommun: Hur väl instämmer du i följande påståenden (bil)? Andel av befolkningen som instämmer helt eller delvis. Grå linje visar undersökningsområdet som helhet.	20
Figur 4-17 Örnsköldsvik kommun: Hur väl instämmer du i följande påståenden (buss)? Andel av befolkningen som instämmer helt eller delvis. Grå linje visar undersökningsområdet som helhet.	21
Figur 4-18 Örnsköldsvik kommun: Hur väl instämmer du i följande påståenden (tåg)? Andel av befolkningen som instämmer helt eller delvis. Grå linje visar undersökningsområdet som helhet.	21
Figur 4-19 Örnsköldsvik 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.....	22
Figur 4-20 Örnsköldsvik kommun: Finns det just nu ett kort för kollektivtrafiken i hushållet, t.ex. ett busskort eller SJ-kort? Andel av befolkningen.....	22
Figur 4-21 Örnsköldsvik kommun: Hur stort avstånd är det mellan din bostad och närmaste hållplats för kollektivtrafiken? Andel av befolkningen.....	23
Figur 4-22 Örnsköldsvik kommun: Kännedom om järnvägssatsningarna samt hur man tror att det påverkar regionen. Andel av befolkningen.....	23
Figur 4-23 Örnsköldsvik kommun: Vad tror du att satsningarna kommer att betyda för dig personligen? Andel av befolkningen. Grå staplar visar undersökningsområdet som helhet.	24
Figur 4-24 Örnsköldsvik kommun: Hur tror du att satsningarna kommer att påverka dina resvanor? Andel av befolkningen. Grå staplar visar undersökningsområdet som helhet.	24
Figur 6-1 Örnsköldsvik kommun: Alla färdmedel, alla resor, tätort och omland	32
Figur 6-2 Örnsköldsviks kommun: Huvudsakligt färdmedel, alla resor, tätort och omland	33
Figur 6-3 Örnsköldsviks kommun: Huvudsakligt färdmedel, alla resor, ålder	33
Figur 6-4 Örnsköldsviks kommun: Ärenden totalt, inkl. hemresa, tätort och omland	34
Figur 6-5 Örnsköldsviks kommun: Ärendefördelning, kön	35
Figur 6-6 Örnsköldsviks kommun: Ärendefördelning, ålder	36
Figur 6-7 Örnsköldsviks kommun: Fördelning av resor över avstånd, tätort och omland	37
Figur 6-8 Örnsköldsvik kommun: Fördelning av alla resor till fots, med cykel och med bil över avstånd.....	38
Figur 6-9 Örnsköldsvik kommun: Fördelning av alla resor som passagerare i bil, med buss och med tåg över avstånd.....	38
Figur 6-10 Örnsköldsvik kommun: Start- och sluttid resor.....	39
Figur 7-1 Örnsköldsviks stadsdelar: Antal resor per person och dag.....	43
Figur 7-2 Örnsköldsviks stadsdelar: Huvudsakligt färdmedel, alla resor.....	44

Figur 7-3 Örnsköldsviks stadsdelar: Andel hemresor	45
Figur 7-4 Örnsköldsviks stadsdelar: Andel arbets- och studieresor, samt tjänste- och studieresor, exkl. hemresor.....	45
Figur 7-5 Örnsköldsviks stadsdelar: Andel inköps- och serviceresor, exkl. hemresor.....	46
Figur 7-6 Örnsköldsviks stadsdelar: Andel resor för sociala aktiviteter inkl. nöjen, motion och annat, exkl. hemresor.....	46
Figur 7-7 Örnsköldsviks stadsdelar: Fördelning av resor över avstånd	47
Figur 7-8 Örnsköldsviks stadsdelar: Starttid resor	47
Figur 7-9 Örnsköldsviks stadsdelar: Sluttid resor	48
Tabell 2-1 Urvalsmatris.....	4
Tabell 2-2 Plan för utskick och påminnelser	5
Tabell 2-3 Svarefrekvens 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 Örnsköldsvik kommun: Försök att uppskatta hur ofta du använder färdsetten nedan under vinterhalvåret (november-april)	12
Karta 6-1 Örnsköldsvik kommun: resor inom kommunen.....	40
Karta 6-2 Örnsköldsvik kommun: resor utanför kommunen.....	41
Resmatris 7-1 Målpunkter för resor med start i Örnsköldsviks olika stadsdelar, andelar	49

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

Över 1400 personer i Örnsköldsviks 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.