

RESVANEUNDERSÖKNING I BROMÖLLA

BILD FRÅN BROMÖLLA

Stockholm 2005-11-08
SWECO VBB AB

Jenny Widell

SWECO VBB
Gjörwellsgatan 22
Box 34044, 100 26 Stockholm
Telefon 08-695 60 00
Telefax 08-695 62 10



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Bakgrund	1
2	Undersökningens upplägg	3
2.1	Urval av respondenter	3
2.2	Intervjumetod	4
2.3	Val av mätperiod	4
2.4	Frågor i enkäten	5
3	Resultat från undersökningen	9
3.1	Vilka svarade?	9
3.2	Respondenternas resvanor	14
3.3	Attitydfrågorna	23
4	Slutsatser	25
Bilaga: Följebrev och enkät		

1 Bakgrund

Sveriges Kommuner och Landsting och Vägverket har i samarbete med Banverket och Boverket tagit fram en handbok "Trafik för en attraktiv stad" (TRAST). Handboken är avsedd som ett hjälpmedel i kommunernas arbete, bland annat med att upprätta kommunala trafikstrategier. Strategierna ska ge kommuner stöd, dels för den fysiska planeringen och dels för övrigt arbete med trafikfrågor i syfte att åstadkomma en attraktiv och hållbar stad. Handboken ska kunna användas i flera skeden av kommunens arbete med trafikfrågor i samhällsplaneringen och innehåller stöd för inriktnings-, åtgärds- och genomförandeplanering, där val av strategi eller åtgärd ska bygga på en samlad bedömning av samtliga påverkningsfaktorer. En förutsättning för att kunna välja lämplig strategi och åtgärd är att det finns tydliga målsättningar för arbetet samt metoder för att mäta åtgärdernas effekter.

En viktig del i åtgärdsplaneringen är bra beslutsunderlag för att kunna göra rätt prioriteringar mellan olika åtgärder. Kartläggningar av kommuninnevävarnas nuvarande resmönster och resbehov (med alla färdmedel) är ett sådant viktigt underlag för dimensionering av trafiksystemet. Resvaneundersökningar är den enda metoden som ger en komplett bild av färdmedelsfördelningen i en kommun eller region. Därför är resvaneundersökningar en förutsättning för att både kunna välja funktionsenliga åtgärder i en trafikstrategi samt för att kunna utvärdera vilka effekter en förändring i den fysiska planeringen eller andra trafikåtgärder har haft.

För utvärderingar behöver man genomföra resvaneundersökningar både före och efter förändringen. Utvärderingar som rör frågor om hur man kan nå ett långsiktigt hållbart samhälle blir mer och mer aktuella. För denna typ av analyser behövs både bra information om dagens resmönster, men det behövs även djupare kunskap om hur resmönster kan påverkas.

Med denna bakgrund skrevs rapporten "Kostnadseffektiva resvaneundersökningar" (Vägverket publikation 2005:91). Rapporten behandlar frågor kring hur resvaneundersökningar kan och bör genomföras generellt, och hur det går att på en förenklat sätt genomföra resvaneundersökningar som därmed blir mer kostnadseffektiva. Målsättningen med rapporten var att ge vägledning för kommunerna och andra berörda om hur och varför resvaneundersökningar genomförs idag och hur enklare resvaneundersökningar kan genomföras för att erhålla uppskattningar av färdmedelsfördelningen.

Föreliggande rapport är en fallstudie där delar av de förslag och rekommendationer som togs fram i rapporten "Kostnadseffektiva resvaneundersök-

ningar” testas. Valet av Bromölla som testkommun beror på att Bromölla har deltagit i arbetet med första utgåvan av TRAST och kommer under 2005 ta fram en trafikstrategi för kommunen i enlighet med handbokens riktlinjer. Syftet med denna studie är att testa en enkel och mindre omfattande undersökning för att generera underlag till en kommuns arbete med en trafikstrategi.

2 Undersökningens upplägg

2.1 Urval av respondenter

Målgruppen för undersökningen var personer bosatta i Bromölla kommun i åldern 16 till 84 år. Den nedre åldersgränsen sattes till 16 år både för att när personer når gymnasieålder reser de oftast mer frekvent och lite längre sträckor samt för att det behövs föräldrars eller vårdnadshavares tillåtelse för att intervjua personer yngre än 16 år. Den övre åldersgränsen är densamma som i den nationella resvaneundersökningen, med vars resultat denna resevaneundersökning delvis kommer att jämföras.

En tumregel för resvaneundersökningar brukar vara att minst en procent av populationen ska undersökas eller att det ska finnas minst ca 25 individer i varje grupp som ska studeras. Ett syfte med denna undersökning var att se hur väl ett relativt litet urval av respondenter kan användas för att skapa en bild av färdmedelsfördelningen i en kommun. Då respondenterna bör kunna indelas i ett antal grupper (kön och åldersgrupper) var kravet att undersökningen skulle omfatta minst 400 genomförda intervjuer. De kommunala resvaneundersökningar som har genomförts under de senaste fem åren, har samtliga haft ett urval om minst ca 2000 genomförda intervjuer. I Bromölla innebär 400 genomförda intervjuer att fyra procent av befolkningen har blivit intervjuade.

Fördelningen av befolkningen i Bromölla var den 31 december 2004 enligt tabeller nedan. Utifrån varje urvalsgrupp (kön och åldersgrupper) drogs ett slumpmässigt urval ur varje grupp.¹ Bromöllas befolkningsregister användes som bas för undersökningen.

¹ Denna metod kallas stratifierat urval med statistiska termer.

Tabell1. Befolkning i Bromölla 31 dec. 2004 (källa: Statistiska Centralbyrån) samt urval av respondenter

Befolkningsstatistik				Urval till undersökningen			
Ålder	Män	Kvinnor	Alla	Ålder	Män	Kvinnor	alla
0-15	1152	1137	2289				
16-24	667	602	1268	16-24	50	50	100
25-44	1516	1426	2935	25-44	125	115	240
45-64	1698	1600	3431	45-64	140	130	270
65-79	788	836	1582	65-84	70	70	140
80-	243	415	604				
Totalt	6065	6015	12080		385	365	750

2.2 Intervjumetod

Undersökningen genomfördes via postala enkäter, dvs. de utvalda respondenterna fick hemsänt en enkät, ett följebrev, instruktioner för ifyllande samt ett förfrankerat svarskuvert. I bilaga 1 finns enkäten, följebrevet och instruktionerna.

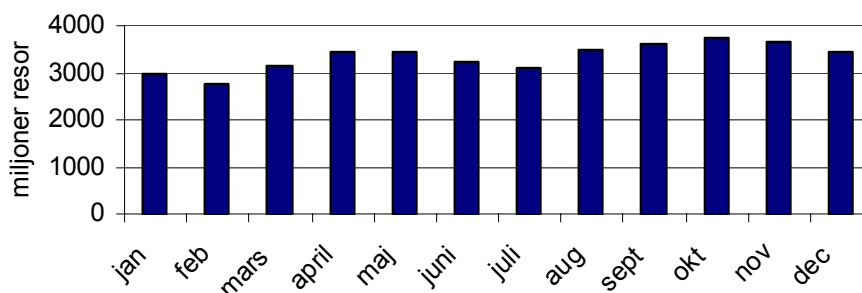
I följebrevet beskrevs undersökningens syfte, vem som gjorde undersökningen, hur resultaten skulle redovisas och användas samt vem man skulle vända sig till om man hade några frågor kring undersökningen. Följebrevet var underskrivet av ordförande i trafiknämnden i Bromölla.

Postala enkäter ger generellt lite lägre svarsfrekvens än telefonintervjuer, men då administrationen kring postala enkäter är enklare och enkäten inte innehöll några frågor som var känsliga eller svåra att besvara valdes en postal enkät för testet i Bromölla.

2.3 Val av mätperiod

Resmönster har en klar dygns-, veckodags- och månadsvariation. Variationen gäller fördelning av ärenden, färdmedel, reslängder och restider. För att erhålla en helt korrekt bild av resmönster bör undersökningar genomföras under ett helt år och årets alla dagar. Eftersom resultat från resvanundersökningar och andra trafikmätningar oftast ska användas för att dimensionera infrastrukturen eller kollektivtrafikutbudet kan mätningar ske under perioder då trafikarbetet är som störst. Dessa perioder är i mars-april och oktober-

november och under dagtid på vardagar. Resvaneundersökningar är således lämpligt att genomföra under dessa perioder.



Figur 1. Antal resor per månad(källa: RES)

Vid alla former av mätningar finns risk för att någon del av mätningen fallerar på något sätt. Yttre omständigheter som väder, strejk eller någon annan oförutsedd händelse kan medföra att mätförhållandena under en del av mätperioden påverkas. Det är därför lämpligt att genomföra mätningen under en längre period, minst tre veckor är att rekommendera.

Bromölla

Undersökningen i Bromölla skedde löpande från den 8 september till och med den 21 september 2005. De personer som inte hade svarat på enkäten vid första utskicket fick ett påminnelsebrev samt enkäten hemsänt under perioden 22 september till och med 30 september. Då det efter första påminnelsen hade inkommit ett tillräckligt antal med besvarade enkäter genomfördes ingen andra påminnelse.

I enkäten angavs vilken dag som var respondentens mätdag. Mätdagar var måndagar till fredagar. Om intervjupersonen inte kunde eller glömde ange sina resor under den förutbestämda mätdagen, kunde respondenten ange resor för någon annan dag och sist i enkäten ange den alternativa mätdagen.

2.4 Frågor i enkäten

Enkäten omfattade i huvudsak tre typer av frågor.

1. *Resvanefrågor* - respondenternas resor under en förutbestämd mätdag kartlades. Respondenterna fick redogöra för sina resor i tur och ordning under mätdagen. Resorna beskrevs i termer av starttid, sluttid, ärende, reslängd och huvudsakligt färd sätt. I enkäten fanns plats för att redovisa åtta resor. De som hade genomfört fler resor ombads redovisa dessa på ett separat papper och

bifoga detta papper. Upplägget och svarsalternativen för denna frågedel överensstämmer i stort sett med det upplägg som den rikstäckande resvaneundersökningen (RES) och andra resvaneundersökningar har.

2. *Bakgrundsfrågor* - frågor rörande respondentens ålder, kön, antal vuxna och barn i hushållet, körkortsinnehav, antal bilar i hushållet, hushållets årsinkomst, innehav av period- eller värdekort för kollektivtrafik mm.

3. *Attitydfrågor* – frågor där respondenterna fick svara på i vilken mål de instämde med fem olika påståenden.

Sist i enkäten fanns ett antal tomma rader där respondenterna gavs möjlighet att komma med egna synpunkter.

Det är viktigt att poängtera att en resvaneundersökning inte ska innehålla frågor om hur respondenten "brukar" resa, utan frågor om hur de faktiskt har rest. Forskning har visat att frågor ska ställas utifrån faktiska förhållanden istället för att respondenter ska uppskatta hur de i genomsnitt agerar, för att ge mest korrekta svar.

Avgränsningar

Många resvaneundersökningar har som huvudsyfte att ge underlag till att skapa resematriser, dvs. detaljerad information om start- och målpunkter för förflyttningarna. Det är svårt och kostsamt att få respondenter att ange start- och målpunkter på ett sätt som sedan går att koda in i en databas kopplat till geografiska (oftast definierade zoner i ett trafiknät eller x-y-koordinater i en GIS-databas). Dessutom kräver skapandet av en resematris att ett stort antal intervjuer genomförs för att få en bra spridning över många start- och målpunkter. I denna förenklade undersökning har start- och målpunkter enbart kodats via tre kategorier (bostad, arbetsplats/skola och annan plats). Detta innebär att datamaterialet inte går att använda för att göra resematriser och då exempelvis kunna studera beläggning på vägnätet eller i kollektivtrafiken.

I en del undersökningar inkluderas enbart mätdagsresor som sker inom den kommun eller region som är i fokus vid kartläggning av resorna. I den rikstäckande undersökningen särskiljs kortväga resor och långväga resor (där även reor till andra länder inkluderas). Kortväga resor definieras som resor där varje delresa är kortare än 10 mil. I resvaneundersökningen i Bromölla har ingen gräns dragits i geografiska eller längden på varje resa. I redovisningen ingår därför både resultat där samtliga resor är inkluderade och där enbart resor kortare än 10 mil inkluderas för att kunna göra jämförelser med andra undersökningar.

När förflyttningar ska kartläggas är det viktigt att definitioner av resor och resenärer är lika. De definitioner som används i den rikstäckande resvaneundersökningen grundar sig på internationell praxis. Det finns ingen anledning att inte använda samtliga eller delar av dessa definitioner av resebegreppet. Om inte samma definition av "en resa" används i olika undersökningar blir det givetvis mycket svårt att jämföra exempelvis antal bilresor per person eller reslängd per resa.

I denna praxis startar en huvudresa (HR) i intervjupersonens bostad/fritidsbostad/tillfällig övernattningsbostad eller på intervjupersonens arbetsplats/skola. En huvudresa kan bestå av en eller flera delresor (DR). En delresa startar eller slutar i en punkt där ett ärende har utträttats. En DR kan bestå av en eller flera reselement (RE) som är den minsta enheten och definieras av att samma färdmedel används.

Exempel: Resa från hemmet till arbetet som går till på följande sätt: Startar i hemmet, promenad till dagis, lämna barn, promenad till busshållplats, bussresa och promenad sista biten till arbetsplatsen. Denna resa består av en huvudresa, två delresor och fyra reselement. För varje reselement inhämtas detaljerad information.

I undersökningen i Bromölla har resor definierats som en förflyttning i syfte att utträtta ett ärende. Resorna i Bromölla motsvarar således det som i de flesta rapporter brukar benämnas en delresa. Att byta färdmedel är inte ett ärende. Detta innebär att om en intervjuperson i Bromölla hade rest som i ovan givna exemplet, inhämtas data om de två delresorna. Att inte inkludera reselementen i en kartläggning underlättar insamlande av data, men leder till en systematisk underskattning av främst resor till fots eftersom de flesta bil, buss- och tågresor föregås av en kortare förflyttning till fots. I övrigt gällande ärendefördelning, restider och reslängder blir resultaten desamma.

Det är även möjligt att ur databasen i Bromölla studera huvudresor, eftersom data om start- och målpunkter finns. Detta är dock inte gjort i någon större utsträckning.

I undersökningen i Bromölla har respondenterna kunnat välja tio olika ärenden för sina resor. Även dessa är i stort sett lika som den rikstäckande undersökningen. Med ett undantag att respondenterna har kunnat svara "åter till bostaden" som ett ärende. Vid kodning av svaren har "åter till bostad" kodats in, men denna returresa har även kodats som ärendet vid den resa som föregicks av "åter till bostaden resan". Exempelvis om en person har rest på följande vis: Först en resa för "inköp", sen en resa för "fritidsärende" och därefter "åter till bostaden". Då har denna sista resa även kodats som en "fritidsresa". Hur återresor kodas skiljer sig mellan olika undersökningar. I den

rikstäckande undersökningen kodas den sista resan till bostaden i första hand som en retur arbetsresa alternativt returresa för ärendet innan. I andra resva-neundersökningar omkodas inte "åter till bostaden" utan redovisas som ett separat ärende. I Bromöllaundersökningen redovisas resultaten på båda sätten.

I Bromölla har resenärerna haft nio olika färdmedel att välja mellan. Även definitioner av färdmedel följer standard.

3 Resultat från undersökningen

3.1 Vilka svarade?

Svarsfrekvenser

Totalt svarade 429 personer i undersökningen, dvs. en svarsfrekvens på 57 procent. Innan påminnelsebrevet skickades ut hade knappt 300 personer svarat. Det var 10 enkäter som kom tillbaka för att adressen var okänd, av dessa var de flesta yngre personer sex män och fyra kvinnor.

Av de personer som hade svarat på enkäten var 48 % män och 52 % kvinnor.

Målsättningen var att minst 25 personer skulle bli intervjuade i varje svarsgrupp. Denna målsättning är uppfylld för samtliga grupper förutom för gruppen "män i åldern 16-24 år", där enbart 17 av de 50 utvalda männen svarade på enkäten.

Tabell 2. Svarsfrekvens i procent per ålders- och könskategori

Åldersgrupp	Män	Kvinnor	Alla
16-24	34	58	46
25-44	56	64	60
56-64	56	63	59
65-84	56	57	56
Alla	53	62	57

Svarsfrekvensen skilde mellan olika köns- och åldersgrupper. Yngre män var minst benägna att svara på enkäten och medelålders kvinnor hade den största svarsfrekvensen. För att kompensera för denna skevhet i svarsfrekvens har några av resultaten som redovisas i denna rapport viktats. Detta innebär att uppgifterna för gruppen män 16-24 år multiplicerats med en faktor så att denna grupp har fått en svarsfrekvens på 57 procent.

Även svarsfrekvensen för olika mättdagar varierar. Högst svarsfrekvens hade personer vars mättdag var en måndag (66 %) och lägst svarsfrekvens hade personer vars mättdag var en fredag (38 %). Det har inte gjorts någon kompensation för att svarsfrekvensen är olika på olika mättdagar.

Undersökningen har ett lågt partiellt bortfall. Oftast är det partiella bortfallet störst bland frågor som upplevs som personliga, t.ex. frågor om inkomst², sysselsättning och vissa attitydfrågor. Knappt tre procent av respondenterna har valt att inte svara på frågan om inkomst och mellan en och fem procent har inte svarat på en eller flera av attitydfrågorna. För fem procent av resorna saknas uppgift om resans längd. I övrigt är det partiella bortfallet nästan obefintligt i undersökningen.

En annan felkälla i resvaneundersökning är en underrapportering av resor. Underrapporteringen har främst tre orsaker, 1) ren glömska (det är lätt att glömma bort resor, främst korta förflyttningar till fots eller resor som skedde för en tid sedan), 2) respondenterna anser inte att de korta resorna är viktiga och därför inte nödvändiga att rapportera samt 3) att redovisa alla förflyttningar under en period är mödosamt oavsett om intervjun sker per telefon eller per enkät, och då är det lätt för respondenten att strunta i att redovisa vissa resor. I undersökningen i Bromölla finns ingen uppskattning av hur många personer som har missat att fylla i data om resorna.

Ålder, kön och familjesammansättning

Medelåldern för de som svarade i undersökningen var 49 år (48 år för män och 49 år för kvinnor).

Den vanligaste familjesammansättningen är två vuxna i ett hushåll. Majoriteten (262 av 429) av respondenterna bor i ett hushåll där det inte ingår några barn under 18 år.

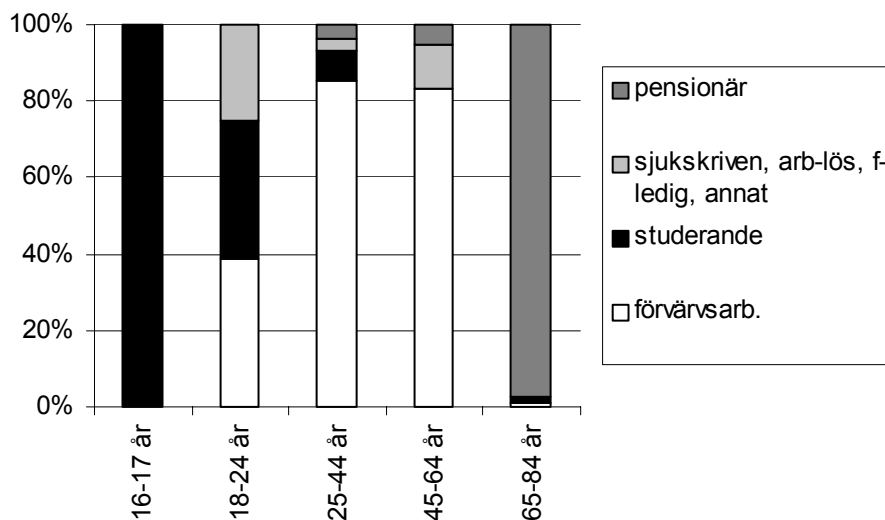
Tabell 3. Fördelningen mellan vuxna och barn i undersökningen

antal vuxna	antal barn i hushållet				Totalt
	0	1	2	3- fler	
1	64	6	1	1	72
2	158	37	56	22	272
3-4	40	32	7	5	84
Totalt	262	75	64	28	429

² I RES är bortfallet på inkomstfrågan 14 procent.

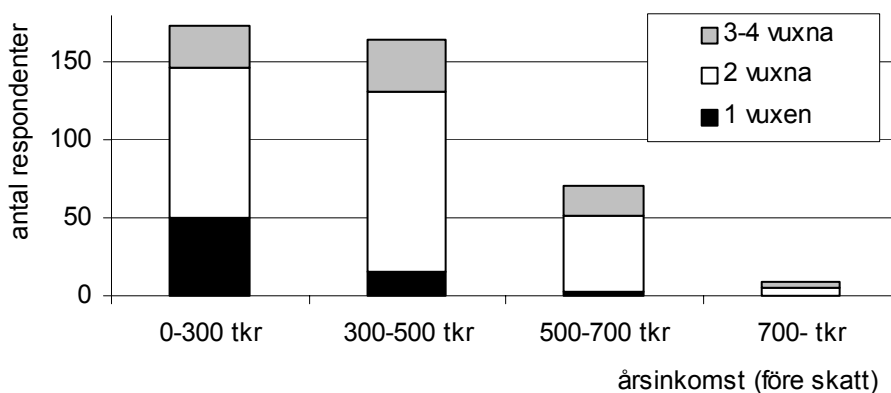
Sysselsättning och inkomst

Den vanligaste sysselsättningen är förvärvsarbete, bland personer i åldersgruppen 25-44 år det 85 procent som förvärvsarbetar.



Figur 2. Sysselsättning i olika åldersgrupper

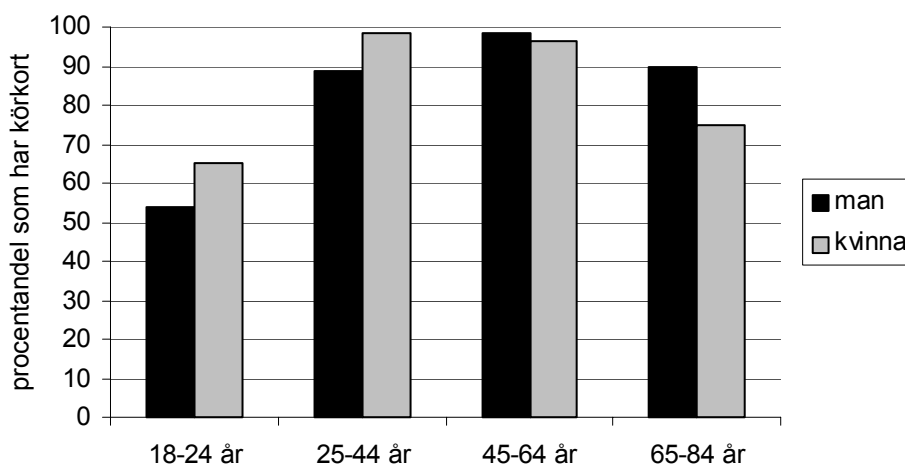
I undersökningen tillfrågades respondenterna om *hushållets* sammanlagda årsinkomst före skatt. Det finns en risk att respondenterna har besvarat frågan utifrån sin egen årsinkomst, då det förekommer personer som har svarat att årsinkomsten i hushållet är mellan lägre än 300 000 kronor trots att det i hushållet finns tre eller fyra personer över 18 år. Vanligast är att årsinkomsten är under 300 000 kronor, men nästan lika många har angivit en årsinkomst på mellan 300 000 och 500 000 kronor.



Figur 3. Antal respondenter med olika årsinkomst (före skatt) uppdelat på hur många vuxna som finns i hushållet

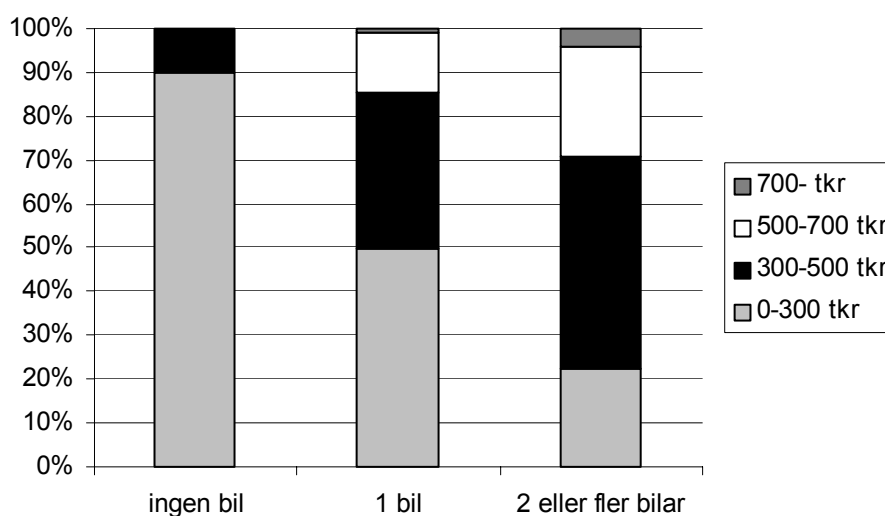
Körkorts- och bilnehav samt innehav av rabattkort till kollektivtrafik

Körkortsinnehavet hos respondenterna över 18 år är 90 procent. Detta är högre än genomsnittet för hela Sverige, där andelen körkortsinnehavare är 82 procent. Andelen körkortsinnehavare är oftast högre på mindre orter jämfört med i storstäder. Körkortsinnehavet är lika för män och kvinnor på totalnivå, men är olika i olika åldersgrupper. Störst skillnad mellan könen finner man i den äldsta åldersgruppen.



Figur 4. Andel körkortsinnehavare per åldersgrupp.

Enbart åtta procent av dem som svarat på enkäten i Bromölla bor i ett hushåll som saknar bil. Bland kvinnorna är det 11 procent som bor i ett hushåll utan bil, medan enbart sex procent av männen gör detsamma. Vanligast är att hushållet har en bil (50 procent). I 37 procent av hushållen finns två bilar och i fem procent finns tre eller fler bilar. Antal bilar i hushållet beror både på antalet vuxna personer som finns i hushållet och på hushållets inkomst.



Figur 5. Antal bilar i hushållet och hushållets sammanlagda årsinkomst.

Ungefär en fjärdedel av respondenterna äger någon form av rabattkort för kollektivtrafik. Det är fler kvinnor än män som har ett rabattkort, 28 procent jämfört med 22 procent. Andelen innehavare av kollektivtrafikkort varierar även med åldern, de yngsta och de äldsta i undersökningen har kort i betydligt högre utsträckning än personer i medelåldern. Bland ungdomarna under 18 år äger samtliga intervjuade ett kort till kollektivtrafik.

3.2 Respondenternas resvanor³

Hur många reste på sin mätdag?

Var tionde respondent hade inte genomfört några resor under den förutbestämda mätdagen. Den vanligaste orsaken till att personerna inte hade rest var att de inte hade haft några ärenden att uträtta under den dagen. Av personerna över 65 år var det hela 28 procent som inte hade utfört några resor under mätdagen.

Hur många resor?

En resa definierades som en förflyttning i syfte att uträtta ett ärende. Att byta färdmedel var inte ett ärende. Resorna i Bromölla motsvarar således det som i litteratur brukar benämnas "delresa".

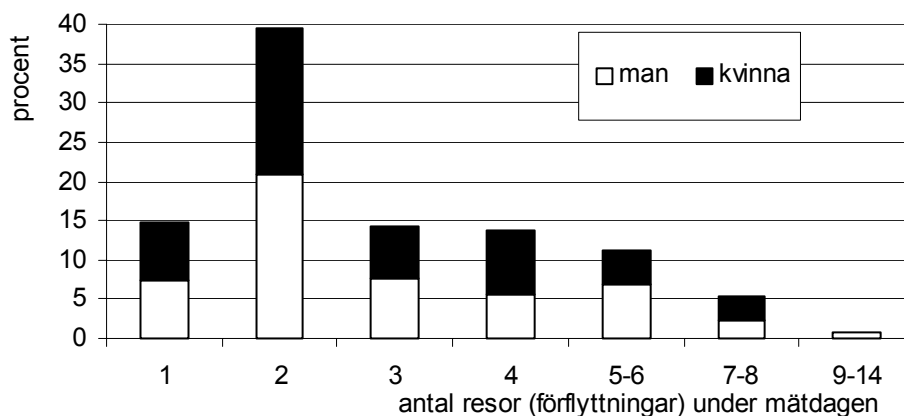
I genomsnitt har de som rest genomfört tre (del-)resor under sin mätdag. Beräknas ett medelvärde för hela populationen (dvs. inkluderar även de som inte har gjort några resor på mätdagen) blir genomsnittet 2,8 resor per mätdag. Detta överensstämmer väl med resultat från andra resvaneundersökningar där snittet brukar ligga runt tre (del-)resor per dag. Det är 15 procent som enbart har gjort en resa⁴, 40 procent av resenärerna gör två resor och 45 procent har gjort minst tre resor under mätdagen.

Män gör i genomsnitt något fler resor än kvinnor, och äldre gör färre resor än yngre. Flest resor gör män i åldern 25-44 år, de gör i genomsnitt 3,4 resor per dag.

Även detta överensstämmer med andra undersökningar. I RES-databasen för mätdagen ingår enbart resor kortare än 10 mil och i den undersökningen gör män 2,9 resor/dag och kvinnor 2,7 resor/dag. Motsvarande siffror för Bromölla är 2,9 för män och 2,7 för kvinnor.

³ I denna del av resultatredovisningen är svaren för gruppen "män 16-24 år" uppviktade.

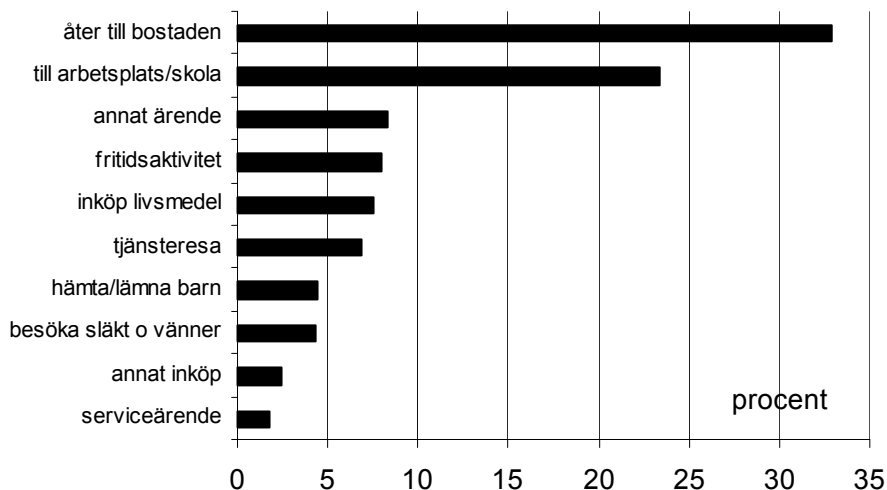
⁴ Det kan te sig märkligt att det finns personer i undersökningen som under sin mätdag enbart genomfört en delresa (en enkelresa). Detta kan ha flera förklaringar, 1) personen har enbart gjort en (oftast långväga) resa under mätdagen och 2) personen har gjort fler resor under mätdagen, men har bara orkat/velat fylla i en resa eller inte uppfattat att alla resor ska fyllas i.



Figur 6. Antal resor under mättdagen.

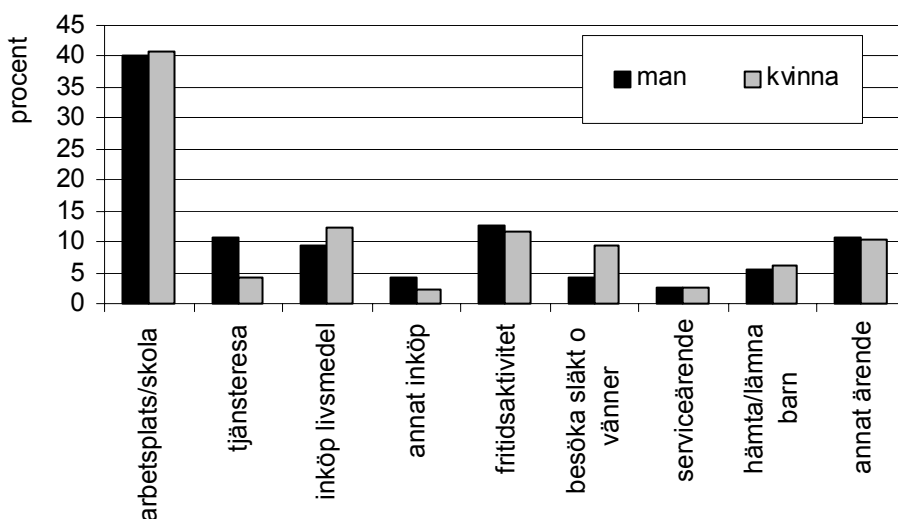
Varför görs resorna?

I undersökningen kunde respondenterna välja mellan tio olika ärenden för varje förflyttning. Ett av ärendena var "åter till bostaden". En tredje del av alla resor görs i syfte att förflytta sig till bostaden efter att ha utträttat ett eller flera ärenden. I tabellen nedan redovisas ärendefördelningen då alla ärenden är inkluderade. I den fortsatta resultatredovisningen har vi valt att koda om "åter till bostaden" resorna så att de har samma ärende som resan innan, dvs. alla resor gäller till och från detta ärende.



Figur 7. Fördelning av ärenden, alla ärenden är inkluderade

Den vanligaste orsaken till att personer i Bromölla förflyttar sig under vardagar är för att ta sig till eller från sitt arbete eller skola. Hela 40 procent av resorna har ärendet "till/från arbete/skola". Det näst vanligaste ärendet är "inköp" och på tredje plats kommer "fritidsaktivitet". Fördelningen av ärenden skiljer både mellan könen och mellan olika ålderskategorier.



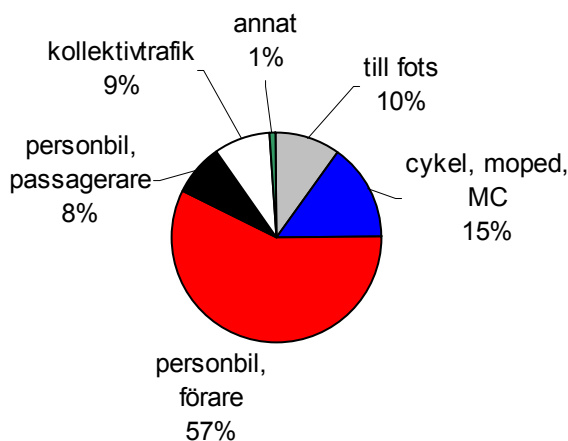
Figur 8. Fördelning av ärenden för män och kvinnor.

Könsskillnaderna i resmönster i Bromölla är mindre än vad som oftast observeras i resvaneundersökningar. De små könsskillnader i ärendefördelningen som återfinns i Bromölla överensstämmer dock helt med andra undersökningar. Män gör fler tjänsteresor, medan kvinnor gör fler inköpsresor samt resor i syfte att hämta och lämna barn.

Vilka färdmedel används?

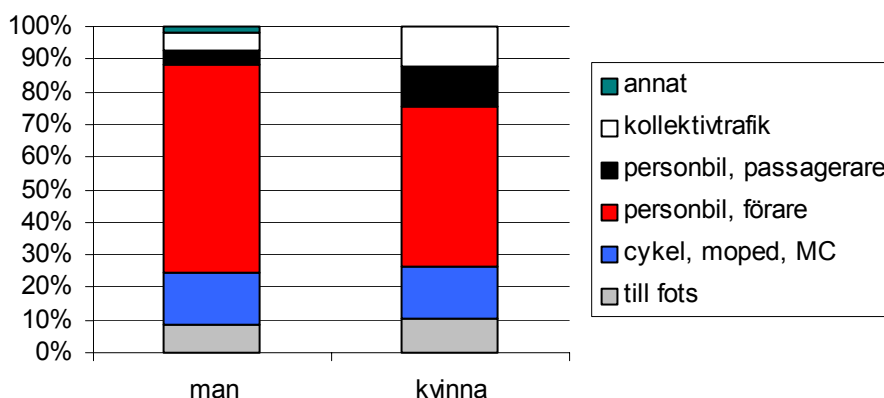
Oavsett ärende är bil det vanligaste färdmedlet. Av alla resor under mätdagen i Bromölla genomfördes 57 procent som bilförare och 8 procent som bilpassagerare.

I undersökningen skulle respondenterna ange det färdmedel de hade använt under den längsta delen av resan. Detta innebär bland annat att de resor (oftast till fots eller med cykel) som sker i samband med en bil, buss eller tågresa inte har inkluderats i undersökningen.



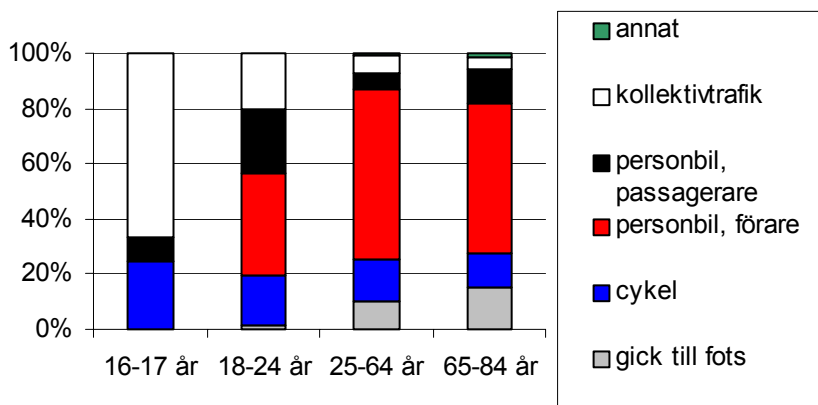
Figur 9. Färdmedelsfördelning under mätdagen.

Män är flitigare bilförare än kvinnor och det är mer vanligt att en kvinna sitter på passagerarsätet i bilen. Kvinnor åker mer kollektivt än män.



Figur 10. Färdmedelsfördelning för män och kvinnor

Det finns även skillnader i färdmedelsval mellan åldersgrupper. Ungdomar under 18 år är de flitigaste kollektivtrafikanterna. Av pensionärernas resor sker var fjärde resa till fots eller med cykel.

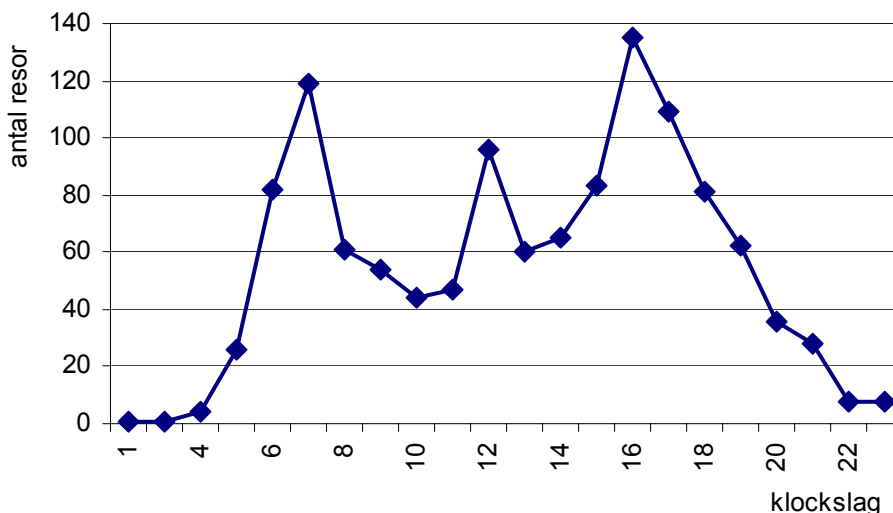


Figur 11. Färdmedelsfördelning i olika åldersgrupper

När på dygnet sker resorna?

I tabellen nedan syns tydligt de toppar i trafiken som brukar kunna noteras på vägar, hållplatser och ombord på bussar och tåg. En stor andel av alla resor sker vid sjutiden på morgonen, kring lunchtid samt omkring klockan fem på eftermiddagen.

Resmönstret är olika för olika ärenden, t. ex. sker nästan samtliga resor med ärenden "fritidsaktivitet" efter klockan fyra på eftermiddagen.



Figur 12. Starttid för resorna.

Var startar resorna?

I undersökningen kunde respondenterna enbart ange tre platser där resan hade påbörjats, bostaden, arbetsplatsen/bostaden och annan plats. 46 procent av resorna startade i bostaden, 23 procent på arbetsplatsen/skolan och resterande 31 procent startade på någon annan plats.

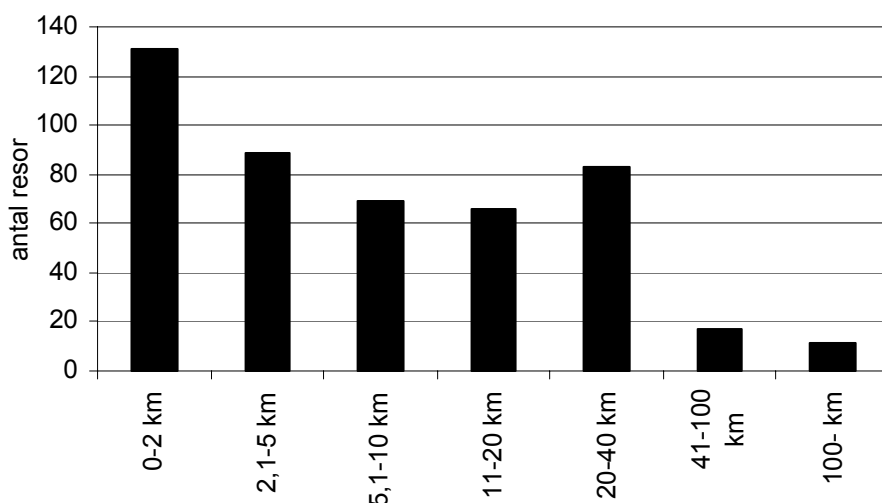
Hur långa är resorna?

Som nämndes tidigare är ofta de korta resorna underrepresenterade i resvanundersökningar, eftersom dessa resor är lätta att glömma bort och anses oväsentliga. Detta innebär att de "äkta" genomsnittliga reslängderna är troligen lite kortare än vad som anges i detta avsnitt.

Medelresavståndet för en resa i Bromöllaundersökningen är 16 kilometer, dock är hälften av resorna kortare än 5 kilometer. Om resorna längre än 10 mil exkluderas är medelreslängden 11 kilometer.

Medelressträckan per person är 48 kilometer per dag för de personer som utfört minst en resa under mät dagen. Om man inkluderar alla personer (oavsett om de har rest eller ej under mät dagen) är medelressträckan 43 kilometer. Exkluderas resorna över 10 mil är genomsnittet 32 kilometer per

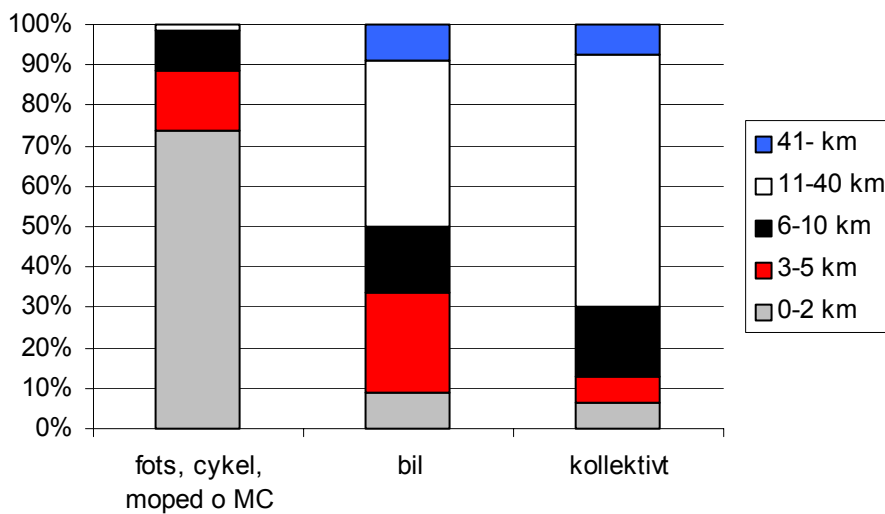
dag och person och för hela populationen är snittet 28 kilometer per person och dag. Detta är något lägre än riksgenomsnittet på 40 kilometer per dag (resor längre 10 mil är då exkluderade).



Figur 13. Reslängd för resor till eller från arbete/skola (enkel resa)

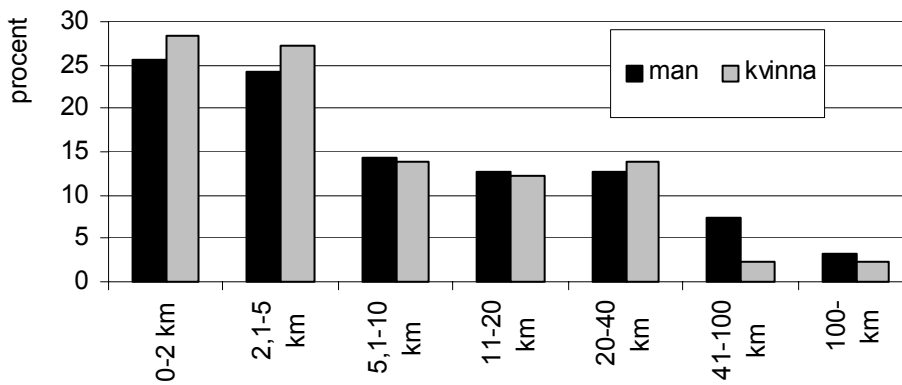
Resor till arbetet är i genomsnitt 15 kilometer, 28 procent är kortare än två kilometer och 47 procent är kortare än fem kilometer.

Vilket färdmedel som väljs för att ta sig till arbete och skola beror på avståndet till arbetet eller skolan. Dock har en tredjedel av de personer som åker bil till arbetet kortare än sex kilometer till arbetet/skolan. Av de som åker kollektivt till och från arbete och skola har 70 procent ett resavstånd på mer än en mil.



Figur 14. Färdmedel och resavstånd (enkel resa) för resor till eller från arbete/skola

Kvinnors resor är i genomsnitt kortare än de resor som männen gör. Majoriteten av de riktigt långa resorna görs av män.



Figur 15. Reslängder män och kvinnor

Resor i tjänsten är ett svårdefinierat begrepp⁵ och brukar ibland därför särredovisas. Tjänsteresor görs av en liten andel av befolkningen och står för en stor del av trafikarbetet. I denna undersökning står tjänsteresorna för 8 procent av resorna, men de är de genomsnittligt längsta resorna med 40 kilometer per resa.

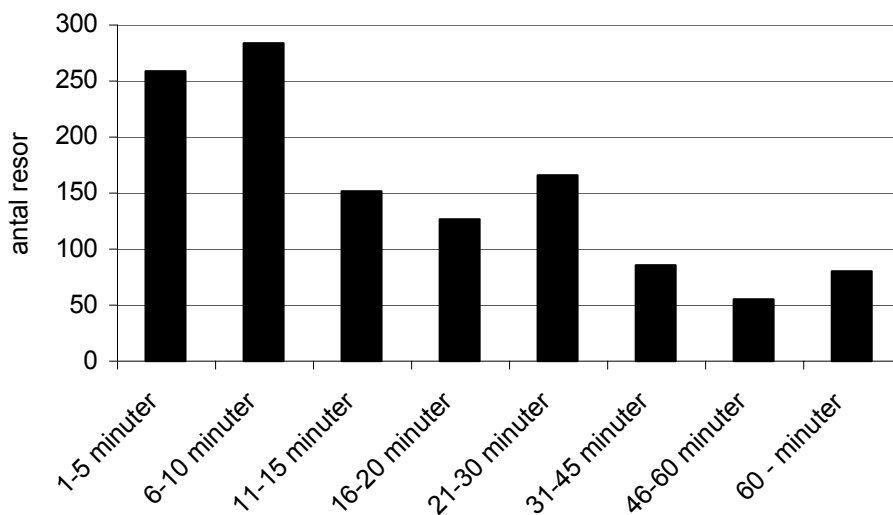
I övrigt är inköpsresorna korta, 80 procent av resorna inköp livsmedel är kortare än fem kilometer. Även resor för att hämta eller lämna barn är korta resor, 80 procent av resorna är kortare än fem kilometer.

Resor i syfte att utöva någon fritidsaktivitet är också ganska korta resor med en genomsnittlig reslängd på 11 kilometer i genomsnitt (där är 63 procent av resorna kortare än 5 kilometer).

Däremot är resor som görs för att hälsa på släkt och vänner lite längre, i genomsnitt 19 kilometer (enkel resa).

Restider

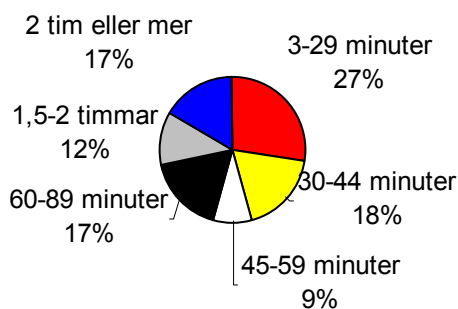
Genomsnittlig restid i Bromölla är 25 minuter. Om man tar bort alla resor som är längre än 100 kilometer är snittrestiden 21 minuter.



Figur 16. fördelning av restider per resa.

⁵ T. ex ingår sällan de resor som taxi-, buss-, och lastbilsförare gör i tjänsten, men de resor som exempelvis hantverkare, servicetekniker och tjänstemän gör brukar inkluderas.

I genomsnitt tillbringar de intervjuade personerna 73 minuter per dag på resande fot. Knappt hälften av respondenterna har en sammanlagd restid på mer än en timme per dag.



Figur 17. Restid per person och dag.

I den rikstäckande undersökningen är genomsnittet 66 minuter/dag och person för män och 58 minuter för kvinnor (då är resor längre än 10 mil exkluderade). I Bromölla är motsvarande siffror 64 minuter per dag och person för män och 56 minuter per dag och person för kvinnor.

3.3 Attitydfrågorna

I Bromöllaundersökningen ställdes fem olika attitydfrågor. Respondenterna skall svara på i vilken utsträckning de instämde med påståendet. Attitydfrågorna är delvis hämtade från andra undersökningar, och var avsedda att spegla hur personer boende i Bromölla ställde sig till frågor om kollektivtrafik, bilism och miljö.

Det första påståendet gällde huruvida det var nödvändigt att ha bil i dagens samhälle. Det är 77 procent av personerna som instämmer helt med detta påstående och ytterligare 22 procent som instämmer delvis. Detta är betydligt högre siffror än när samma fråga ställdes till Stockholmare. På denna fråga brukar män instämma i högre utsträckning än kvinnor, i Bromölla är det knappt någon skillnad mellan könen.

Det är dock få som anser att det finns statuskillnader mellan bilåkande och kollektivtrafiken, 16 procent instämmer helt eller delvis i påståendet "Det ger högre status att åka bil än att åka med kollektivtrafik".

En klar majoritet anser att kollektivtrafik är bra för miljön, 85 procent instämmer helt eller delvis i påståendet. Av kvinnorna är det 88 procent som instämmer med påståendet, medan 81 procent av männen instämmer helt eller delvis med påståendet.

Det råder delade meningar om det finns en överdriven oro för hur bilismen påverkar miljön. Det är en av tio har svarat "vet ej" på frågan "Bilismens negativa påverkan på miljön är överdriven", 36 procent instämmer helt eller delvis med påståendet medan 50 procent tar avstånd från samma påstående.

Att nedklottrade miljöer skapar otrygghet är det nästan tre av fyra som anser. Bland personer över 65 år är det 83 procent som instämmer helt eller delvis i detta påstående.

Tabell 4. Svartsfördelning i procent för fem påståenden.

Jag tycker att...	Instämmer					
	helt	delvis	varken eller	nästan inte alls	inte alls	vet ej
	5	4	3	2	1	
Det är nödvändigt att ha bil i dagens samhälle	70	22	2	2	3	1
Det ger högre status att åka bil än att åka med kollektivtrafik	5	11	26	6	48	4
Kollektivtrafik är bra för miljön	57	28	6	1	5	4
Bilismens negativa påverkan på miljön är överdriven	5	31	16	13	27	10
Nerklottrade miljöer skapar otrygghet	38	34	13	3	7	5

4 Slutsatser

Syftet med undersökningen var att testa om det var möjligt att med en enkel resvaneundersökning till ett mindre antal respondenter erhålla bra underlag till mindre kommuners trafikstrategiarbete. Undersökningens mål var att med hjälp av minst 400 genomförda intervjuer kunna skapa en bra bild över resmönstret i en mindre kommun. Huvudmålet var att studera kommunens färdmedelsfördelning.

Undersökningen genomfördes som en postal undersökning under tre veckor i september 2005. Undersökningsperioden är representativ och tillräckligt lång för att ge bra resultat. Frågorna och definitioner frågorna följde gängse standard för resvaneundersökningar där en individs resor kartläggs under en förutbestämd mättdag.

För att begränsa undersökningen har inte data om start- och målpunkter inhämtats. Detta innebär att resultat från denna typ av förenklade undersökningar inte går att använda för att skapa resematriser. I undersökningen finns ingen geografisk koppling.

Färdmedelsfördelningen i undersökningen stämmer väl överens med den fördelning som förväntades. De övriga huvudresultaten t.ex. antal resor per person, restider och reslängder stämmer också med andra undersökningar. Även resmönster i stort exempelvis i fråga om hur resmönster ser ut för olika köns, ålders- och inkomstgrupper stämmer också överens med det som brukar observeras i andra undersökning.