



## Attityd- och resvaneundersökning i Piteå 2011



Piteå Kommun

## ***Dokumentinformation***

Titel: Resvanori Piteå 2011

Författare: Jennie Marklund Sweco Infrastructure

Kvalitetsansvarig: Jenny Widell, Sweco Infrastructure

Handläggare: Marie Karlsson Sweco Infrastructure, Tomas Hellquist Sweco Position

Beställare: Kommunledningskontoret Piteå kommun

Kontaktpersoner: Åsa Wikman, Piteå kommun

Jennie Marklund Sweco Infrastructure, Södra Järnvägsgatan 37, 851 04 Sundsvall, 060-16 99 00

## **Förord**

I december 2010 antog kommunfullmäktige en klimat- och energiplan för Piteå. Ett mål är att minska koldioxidhalten från transporter med 10 % till år 2020 jämfört med 1998. Ett tufft mål som kräver åtgärder på alla nivåer mellan flera aktörer som kommunen, näringslivet och alla pitebor. Under hösten 2011 har Sweco Infrastructure fått i uppdrag av Piteå kommun att genomföra en kartläggning av hur de boende inom Piteå kommun reser och deras attityd till olika trafikåtgärder. Resvaneundersökningen ger förutom ett nuläge en möjlighet att följa upp Piteåbornas attityder och resvanor över tid samt är ett viktigt underlag till trafikplaneringen.

Denna rapport har författats av civ ing Jennie Marklund på Sweco Infrastructure. Civ ing Marie Karlsson Sweco Infrastructure har utfört statistikanalyser och kulturgeograf Tomas Hellquist Sweco Position har gjort kartor och diagram. Arbetet har bedrivits i samverkan med Piteå kommun med GIS ing Krister Vikström, trafik ing. Annika Stenvall, utredare Anna Stamblewski, folkhälsstrateg Helena Lindehag, administrativ handläggare Anett Karlström och projektledare Åsa Wikman

Piteå februari 2012

Åsa Wikman  
Samhällsutvecklare Piteå kommun

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING 5

**Bilaga 1 Viktning 77**

**Bilaga 2 Enkät 78**

**Bilaga 3 Huvudsakligt färdstätt 88**

## Innehållsförteckning

SAMMANFATTNING .....	6
1. Bakgrund och syfte .....	8
1.1 Snabba fakta om Piteå .....	8
2. Studien.....	9
2.1 Urval, metod och geografisk indelning .....	9
2.2 Enkäten.....	11
2.3 Svarsfrekvens .....	11
2.5 Analys.....	12
2.6 Viktning.....	12
3. Befolkningen .....	13
3.1 Kön och ålder .....	13
3.2 Hushållens sammansättning .....	14
3.3 Sysselsättning.....	15
4. Tillgång till olika färdmedel.....	17
4.1 Körkort och tillgång till bil.....	17
4.2 Tillgång till busskort och färdtjänst.....	21
4.3 Tillgång till cykel .....	23
4.4 Tillgång till andra typer av färdmedel .....	23
5. Antal resor .....	24
5.1 Totalt antal resor per dag .....	24
5.2 Antal resor med olika färdmedel.....	26
5.3 Antal resor med olika ärende.....	30
6. Hur ofta man reser.....	33
6.1 Till arbete och skola .....	33
6.2 Inköpsresor .....	34
7. Ärende.....	35
8. Färdmedel.....	39
8.1 Huvudsakligt färdmedel .....	39
8.2 Färdmedel olika veckodagar .....	42

8.3 Färdmedel vid olika ärenden .....	42
8.4 Färdmedel till arbete och skola.....	43
8.5 Färdmedel vid inköpsresor .....	51
9. Reslängd .....	57
10. Tidpunkt för resorna .....	59
11. Attityder till kommunens satsningar på bil-, buss- och gång/cykeltrafik.....	61
12. Attityder.....	70
13. Respondenternas synpunkter och förslag.....	77
14. Slutsatser .....	78
1. Bilaga 1 Viktning .....	80
2. Bilaga 2 Enkät.....	82

## SAMMANFATTNING

### *Metod*

Resvaneundersökningen har genomförts som en enkätundersökning och har skickats till 3000 boende i Piteå kommun. Enkäten omfattade dels en resedagbok där resorna för en dag under hösten 2011 skulle fyllas i. Dels omfattade enkäten allmänna frågor om resvanor, kunskaper och attityder.

Svarsfrekvensen blev 42 %. Något fler kvinnor än män besvarade enkäten, 54 respektive 46 %.

Svaren har viktats med hänsyn till ålder, kön och område för att motsvara hela befolkningen i åldern 15 -84 år.

### *Befolkningen*

Knappt hälften av hushållen består av två personer. Knappt vart femte hushåll består av en person och ungefär vart tredje hushåll består av tre personer eller fler. Cirka hälften av de boende av de tillfrågade respondenterna förvärvsarbetar. Drygt var tredje är pensionär eller sjukpensionär.

### *Tillgång till olika färdmedel*

Av dem som är över 18 år har 90 % körkort. Männerna har körkort i högre utsträckning än kvinnorna. Högst andel med körkort, 98 %, finns ibland män i åldern 45-64 år. 9 av 10 hushåll äger eller disponerar en bil. Knappt fyra femtedelar av befolkningen i åldern 18 år och äldre anger att de alltid har tillgång till bil när de behöver en. 85 % uppger att de har tillgång till parkering vid arbetsplatsen.

Knappt en av tre invånare har tillgång till ett busskort. Yngre har tillgång till busskort i betydligt högre utsträckning än äldre och kvinnor i större utsträckning än män. 95 % av invånarna har tillgång till cykel. Den grupp där flest har tillgång till en cykel är i åldern 18-24 år, där 98 % anger att de har tillgång till en cykel.

### *Attityder*

I enkäten frågades vad som skulle få respondenterna att ställa bilen och oftare använda buss, eller oftare cykla/gå eller oftare använda andra sätt att resa och arbeta. För att respondenterna skulle åka mer buss svarade de att de önskade fler förbindelser med kollektivtrafiken. Även ”egen beteendeförändring” och ”billigare kollektivtrafik” var vanliga svar.

För att ställa bilen till förmån för gång och cykel respektive att använda andra sätt att resa och arbeta svarade de flesta att det inte fanns någon åtgärd eller anledning bland de föreslagna som skulle få dem att ändra färd sätt. De svarade ”inget av ovanstående” av framtagna förslag. Många svarade dock att det krävdes ”egen beteendeförändring” och ”bättre belysning för att få dem att cykla eller gå.

De tillfrågade är minst nöjda med kommunens arbete med busstrafiken och mest nöjda med kommunens arbete med gång och cykelvägar. Invånarna tillfrågades om vilket arbete de fann vara viktigast. Samtliga tre trafikslagen buss, biltrafik samt gång och cykel har fått hög vikt på skalan om hur viktigt arbetet är och bedömningen var jämn. Invånarna tycker alltså att alla bör ses som mycket viktiga att arbeta med. Allra viktigast tyckte de tillfrågade att arbetet med gång och cykelvägar är.

### *Antal resor*

66 % av dem som svarat på resedagboken gjorde en resa den undersökta dagen. I genomsnitt görs 1,8 resor per dag och bland dem som faktiskt rest är det genomsnittliga antalet resor 2,7 per dag.

Uppräknat till hela befolkningen i åldern 15-84 skulle detta motsvara cirka 53 000 resor per dag.

### *Hur ofta man reser*

Hälften reser till arbetet eller skola minst fem dagar i veckan. En av tio reser till arbetet minst två dagar i veckan.

### *Ärende*

Om man bortser från hemresor, är resor till arbete det vanligaste ärendet. Därefter är inköpsresor samt hämta och lämna barn samt resor till släkt och vänner vanligast.

### *Färdmedel*

Knappt 7 av 10 av alla resor som invånarna gör sker med bil där den tillfrågade är förare av bilen. 1/10 resor är resor där den tillfrågade är passagerare. I 16 % av resorna går eller cyklar man och i 4 % av resorna åker man buss.

Männen och kvinnorna åker ungefär lika ofta bil, däremot är männen oftare förare än kvinnorna och kvinnorna oftare passagerare. Kvinnorna både går och åker buss oftare än männen och männen cyklar mer än kvinnor.

Bil är det vanligaste färdmedlet vid resor till arbete under både sommartid och vintertid och de flesta som tar sig till skola åker buss, cykel eller går. Andelen som åker bil är mindre på sommarhalvåret till förmån för cykling, gång och bussåkning.

### *Reslängd*

Medelreslängden är 20,3 kilometer och medianresan är 4,9 km. Knappt hälften av resorna är kortare än 4 km och cirka en fjärdedel av resorna är kortare än 2 km.

De resor som invånarna gör är i medel drygt 20 km långa.. Några få, mycket långa resor drar dock upp medelvärdet, knappt hälften av alla resor är kortare än 4 kilometer. En fjärdedel av resorna är kortare än 2 kilometer. Bilen är ett huvudsakligt färdmedel för alla reslängder, även resor kortare än 2 km, alltså resor där andra färdmedel i många fall kan vara ett alternativ.

### *Tidpunkt för resorna*

Resandet under vardagar varierar mellan 50 000- 60 000 per dygn. Under lördagarna sjunker resandet till knappt 50 000 resor och under söndagar är de knappt 40 000 till antalet. Den största andelen av resorna under ett dygn, drygt en fjärdedel av dygnets resor, startar på morgonen kl 06:00- 08:59. Knappt en fjärdedel av resorna startar på eftermiddagen kl 15:00-18:59. Morgonresorna som startar 06:00-08:59 består till största delen av resor till arbete och det vanligaste ärendet för resor som startar kl 15:00-18:59 är att ta sig till den egna bostaden.

## 1. Bakgrund och syfte

Denna resvaneundersökning är den första i sitt slag som genomförs inom Piteå kommun

Syftet med undersökningen är att undersöka hur invånarna i Piteå reser, vilken tillgång de har till olika färdmedel samt vilka attityder de har till olika färdmedel och åtgärder. Piteå kommun önskar få ett bra underlag för fortsatt arbete med planeringen för hållbara resor.

Sweco Infrastructure har därför på uppdrag av och i samarbete med Piteå kommun genomfört denna resvaneundersökning.

### 1.1 Snabba fakta om Piteå

Piteå är en kommun i Norrbottens län. I nordöst vetter kommunen mot Luleå kommun och i nordväst mot Älvsbyns kommun. Rakt västerut angränsar Piteå kommun mot Arvidsjaur kommun. I söder gränsar kommunen mot Västerbottens län, tillika Skellefteå kommun. Kommunen är 3112 kvadratkilometer stor.

I kommunen bor 40 892 personer<sup>1</sup>(2010-12-31). Under år 2010 flyttade 245 personer till kommunen och 297 ifrån kommunen.

Av de boende i kommunen är andelen förvärvsarbetande 79 % bland män och 73 % bland kvinnor i åldern 20-64 år. I snitt är andelen förvärvsarbetande 76 % bland dem i åldern 20-64 år. Snittet för det egna länet är 75 % och för riket 75 %. Av de boende i åldern 20-64 år fick under år 2009 12 % sjuk- eller aktivitetsersättning. Snittet för riket var 8 %. Andelen öppet arbetslösa var i mars 2010 5 %. Ett år senare var andelen öppet arbetslösa 4 %.

Bland de boende i Piteå kommun (sk nattbefolkning) arbetar 12 465 personer inom näringslivet och övriga organisationer. 6436 personer arbetar inom offentlig förvaltning eller service. Bland dem som arbetade inom näringsliv och övriga organisationer var merparten män; 68 % medan 32 % var kvinnor. Bland dem som arbetade inom offentlig förvaltning eller service var 76 % kvinnor och 24 % män. 966 män var år 2009 egenföretagare eller företagare i eget aktiebolag. Motsvarande uppgifter för kvinnor var 444 personer år 2009.

Inpendlingen från övriga kommuner i länet var 890 personer och från kommuner utanför länet var det 565 personer år 2009. Män pendlade in i större utsträckning än kvinnor, där 66 % av de inpendlande var män och 34 % av de inpendlande var kvinnor. Utpendlingen var större än inpendlingen. 2718 personer pendlade ut till kommuner inom länet och 804 pendlade till kommuner utanför länet. Även bland utpendlingen var andelen män större; 65 % var män och 35 % kvinnor<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> [www.scb.se](http://www.scb.se)

<sup>2</sup> Stor mängd data från: <http://www.pitea.se/Sidmappar/31832/2581%20Pite%c3%a5%20FAKTA.pdf>



## 2. Studien

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

### 2.1 Urval, metod och geografisk indelning

Av alla invånare har 3000 personer i åldern 15 till 84 år slumpmässigt valts ut att vara med, vilket motsvarar 3,8 % av befolkningen. Urvalet är taget från folkbokföringsregistret och har gjorts av Piteå kommun. Studien avser hela kommunens geografiska område.

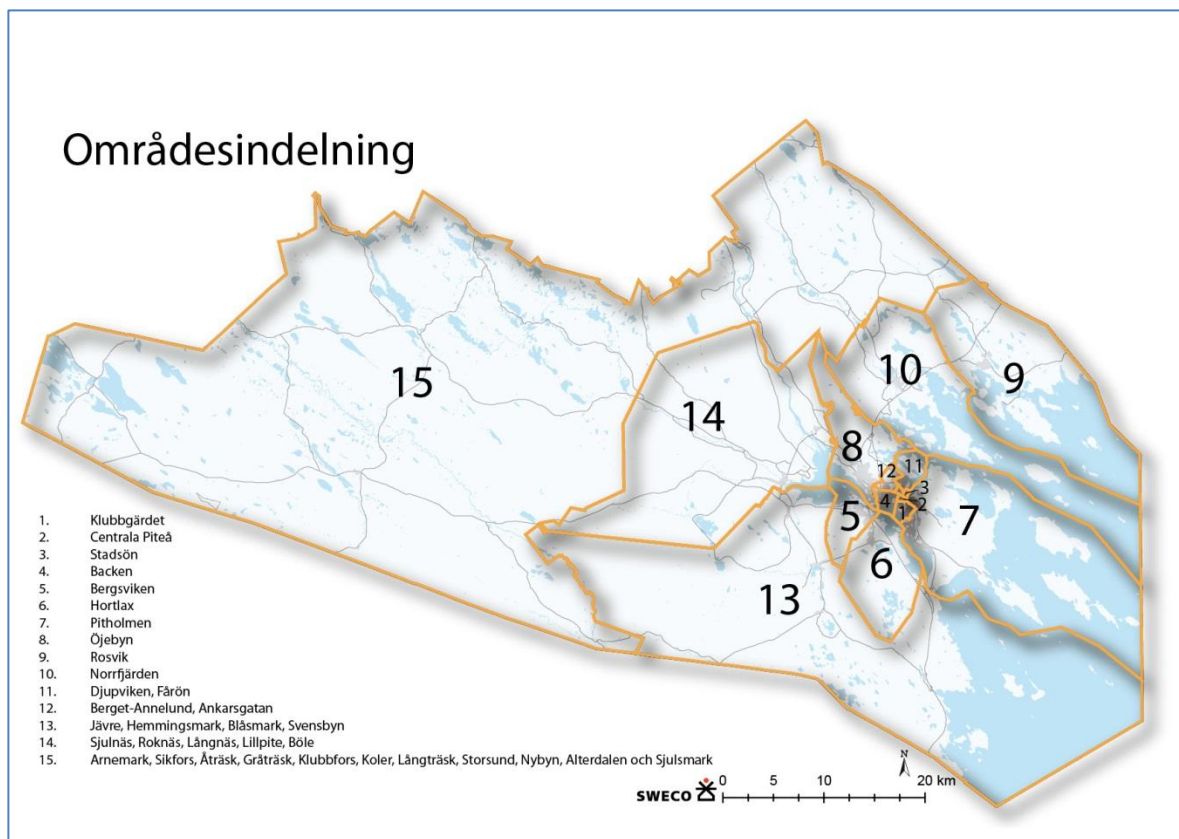
Till dessa personer har ett vykort skickats ut med information om undersökningen, en länk till en websida samt inloggningsuppgifter. Respondenterna har blivit ombedda att svara på den webbaserade enkäten med dels allmänna frågor, dels de resor de utförde under en speciell dag, en mättdag. Bland de utvalda personerna har mättdagar fördelats jämnt över de sju veckodagarna. Om inte respondenterna besvarat webbenkäten den 28 september, vilket är tre dagar efter mätveckan, fick de i brevlådan ett brev med enkäten i pappersform. De fick även ett förfrankerat och föradresserat kuvert att lägga besvarad enkät i. Denna pappersenkät fungerade även som en påminnelse. I denna försändelse fick de en ny mättdag tilldelat till sig. Den nya mättdagen inföll exakt tre veckor efter den ursprungliga mättdagen och för respondenterna blev det därmed samma veckodag för mättdagen oavsett om man besvarat den första enkäten eller besvarade påminnelseenkäten.

Den ordinarie mätveckan var vecka 38, d v s 19 – 25 september. Mätvecka för påminnelseenkät var vecka 41, d v s 10-16 oktober.

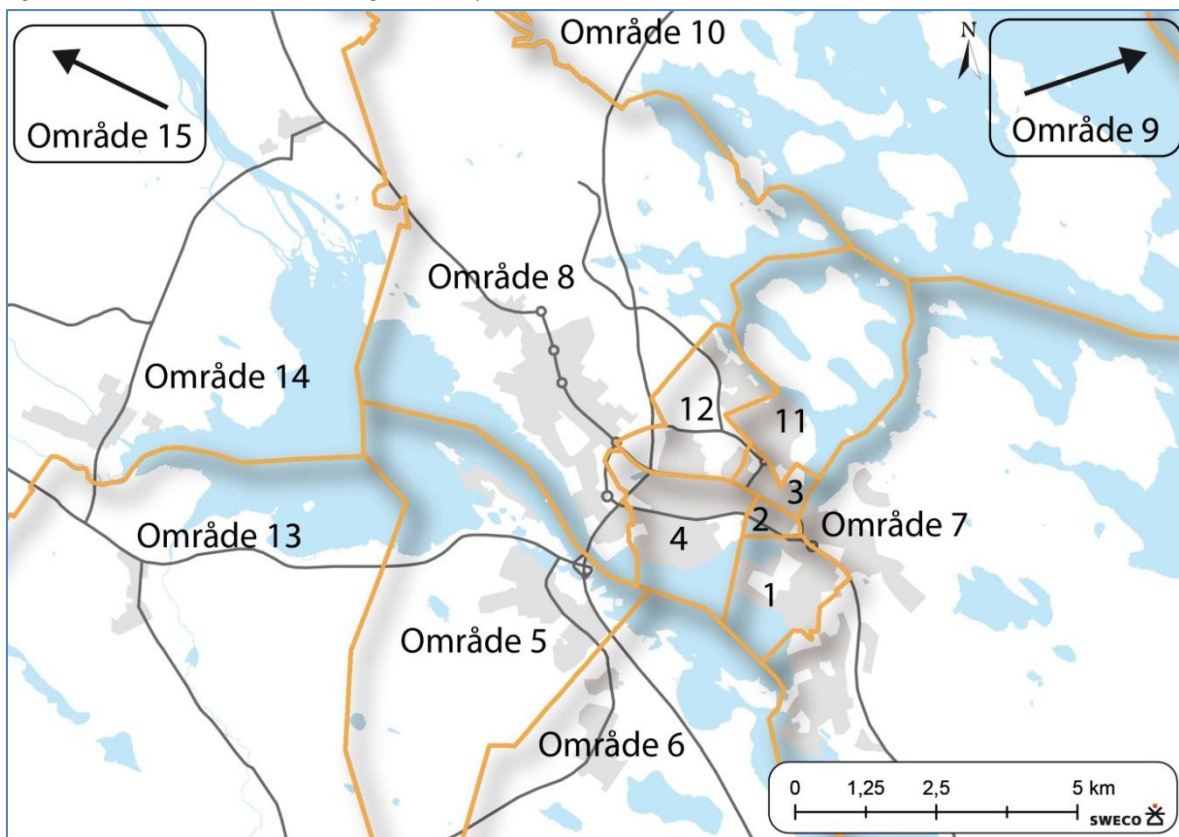
För att få en så hög svarsfrekvens som möjligt har även media rapporterat om resvaneundersökningen. Dessutom hade en citybuss under tiden för resvaneundersökningen information på karossen angående undersökningen. Syftet var att delvis att uppmärksamma respondenterna att vara aktiva. Bland alla dem som skickade in sin enkät, endera via web eller i pappersform, ingick i en utlottning av ett antal priser, exempelvis en batteridrivna cykel, upplevelsepaket, busskort mm.

Piteå kommun har delats in i följande områden. Se lista samt karta.

1. Klubbgården
2. Centrala Piteå
3. Stadsön
4. Backen
5. Bergsviken
6. Hortlax
7. Pitholmen
8. Öjebyn
9. Rosvik
10. Norrfjärden
11. Djupviken, Fårön
12. Berget-Annelund, Ankarsgatan
13. Jävre, Hemmingsmark, Blåsmark, Svensbyn
14. Sjulnäs, Roknäs, Långnäs, Lillpite, Böle
15. Arnemark, Sikfors, Åträsk, Gråträsk, Klubbfors, Koler, Långträsk, Storsund, Nybyn, Alterdalen och Sjulsmark



Figur 1. Kartan visar områdesindelningen där respondenterna bor.



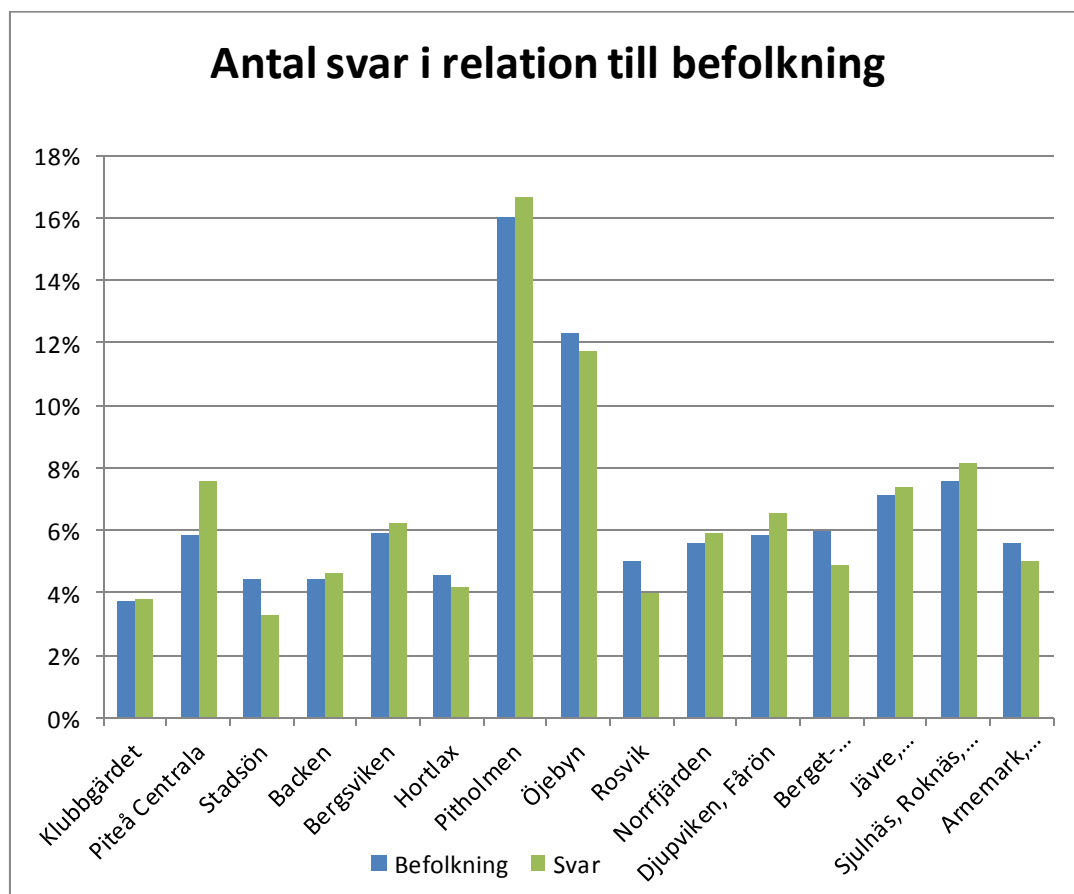
Figur 2. Kartan visar områdesindelningen vid Piteå tätort där respondenterna bor

## 2.2 Enkäten

Enkäten innehåller detaljerade frågor om allt resande en specifik dag (mät dagen) och mer allmänna frågor om resvanor, kunskap och attityder samt bakgrundsfrågor om respondenten. Enkäten visas i bilaga 2. Frågor och frågeformulär har tagits fram av Sweco Infrastructure AB i samråd med Piteå kommun.

## 2.3 Svarsfrekvens

Antalet besvarade enkäter som ingår i analysen uppgår till 1271 stycken, vilket medför en svarsfrekvens på 42 %. I Figur 3 visas hur stor andel av enkäterna som har besvarats från respektive område. I samma figur visas också hur befolkningen, 15 -84 år, fördelar sig mellan områdena.



Figur 3. Andel av de totalt utskickade enkäterna som besvarats samt andel av befolkningen i de olika områdena som ingår i studien. Andelarna är i förhållande till antalet svar respektive utifrån det totala antalet av befolkningen i respektive område. Därav kan andelen svar vara mer än andelen av befolkningen. För fullständiga namn på de olika orterna/områdena som gäller för de fyra sista staplarna, se listan av områden i kapitel 2.

Som framgår av Figur 3 är det ungefär lika stor andel i samtliga områden som besvarat enkäten. De skillnader som dock förekommer tas hänsyn till genom viktning av svaren. Centrala Piteå och Pitholmen är två områden som utmärker sig. I Pitholmen bor 16 % av alla invånare, men endast 5 % av de inkomna svaren kommer från respondenterna i Pitholmen. I centrala Piteå bor knappt 6 % av alla invånare men ca 11 % av alla inkomna svar kommer från respondenter i centrala Piteå.

I jämförelse med andra resvaneundersökningar är svarsfrekvensen på 42 % ganska normal. I den regionala resvaneundersökningen (*Regional attityd- och resvaneundersökning*, Länsstyrelsen Västernorrland, rapport 2009:16) från 2009 där 13 kommuner ingick från Umeå till Hudiksvall var svarsfrekvensen 37 % och specifikt för Umeå var den 39 %.

## 2.5 Analys

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

## 2.6 Viktning

Som framgår i beskrivningen av svarsfrekvensen är en del grupper i samhället underrepresenterade bland inkomna svar, exempelvis skiljer sig fördelningen mellan könen från hur det ser ut i verkligheten. För att kunna göra korrekta analyser har därför de inkomna svaren viktats med hjälp av sk viktningkoefficienter. Viktningkoefficienterna medför att fördelningen mellan inkomna svar överensstämmer med hur fördelningen ser ut sett till den totala befolkningen samt räknar upp antalet svar så att de motsvarar den totala befolkningen i åldern 15 år och uppåt.

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

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

- Åldersklass
- Kön
- Område

Att just dessa variabler ligger till grund för viktningen beror främst på att de påverkar resandet i stor utsträckning, något som framgår tydligt i de resdagböcker som har kommit in. Män gör t ex i genomsnitt längre resor än kvinnor. De olika viktningkoefficienterna finns redovisade i bilaga 1.

Ytterligare en variabel som påverkar resandet är vilken veckodag resan infaller på. Både antalet resor, hur de genomförs och vilket ärende som resan har påverkas. Viktning med hänsyn till veckodagar har dock inte varit möjligt då det statistiska urvalet för en undersökning med aktuell omfattning är alltför litet. Sett till de svar som inkommit och hur de fördelar sig på veckans dagar och vid jämförelse med den nationella resvaneundersökningen<sup>3</sup> ses att resandet är något överrepresenterat bland annat på söndagar, se bilaga 1 Den nationella resvaneundersökningen ger en indikation på hur resorna bör fördela sig även om regionala och lokala skillnader förekommer. Resultat bör analyseras med detta i åtanke. Exempelvis ger en överrepresentation av resor genomförda på helgen fler resor med ärenden som är knutna till dessa dagar.

För analys av resornas fördelning på olika dagar har dock hänsyn tagits till skillnaden mellan olika dagar. Då ingen tillgång till resandets fördelning över veckodagar i Piteå funnits tillgänglig vid analysen har nationella RVU:n bedömts legat till grund för viktning vid denna analys, se tabell i bilaga 1.

---

<sup>3</sup> Nationell resvaneundersökning Res 05/06

### 3. Befolkningen

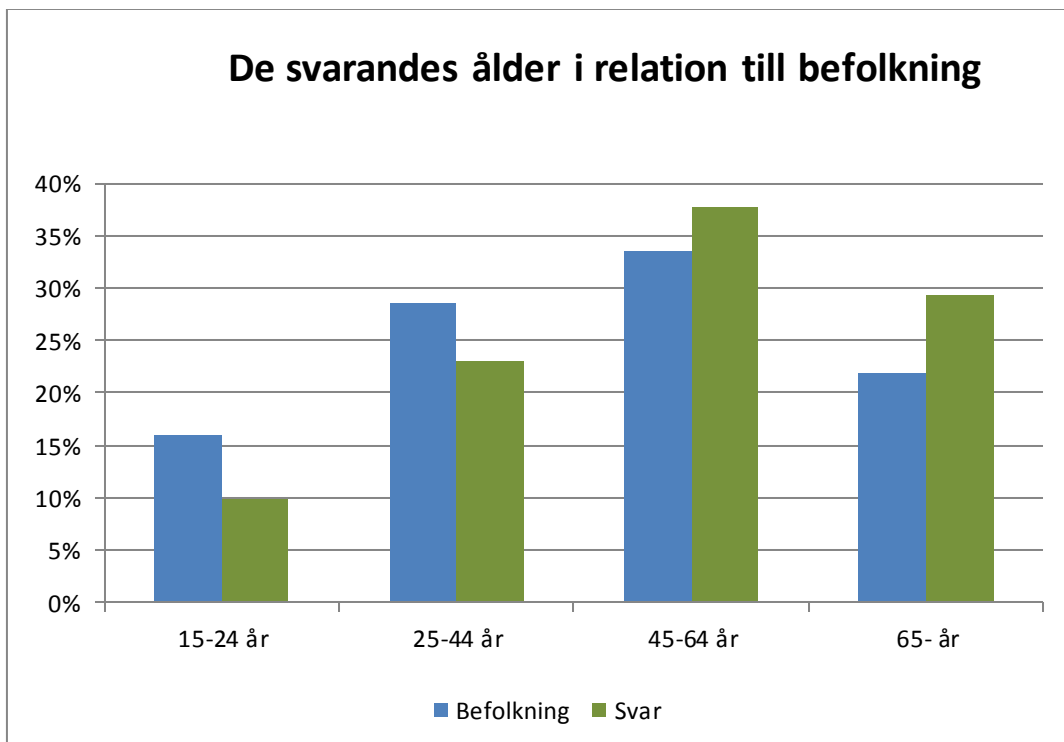
De svarande har redovisat uppgifter om bl a ålder, kön, sysselsättning, innehav av körkort, bil, busskort, motorcykel och cykel.

#### 3.1 Kön och ålder

##### Åldersfördelning

I Piteå kommun bor totalt 40 892 personer. I den siffran är personer under 15 år inkluderade.

Åldersfördelningen bland invånarna respektive bland dem som besvarat enkäten redovisas i Figur 4. I den figuren är personer under 15 år exkluderade. Figuren visar fördelningen över de olika åldersklasserna bland dem som besvarat enkäten (oviktat) och den totala befolkningen.

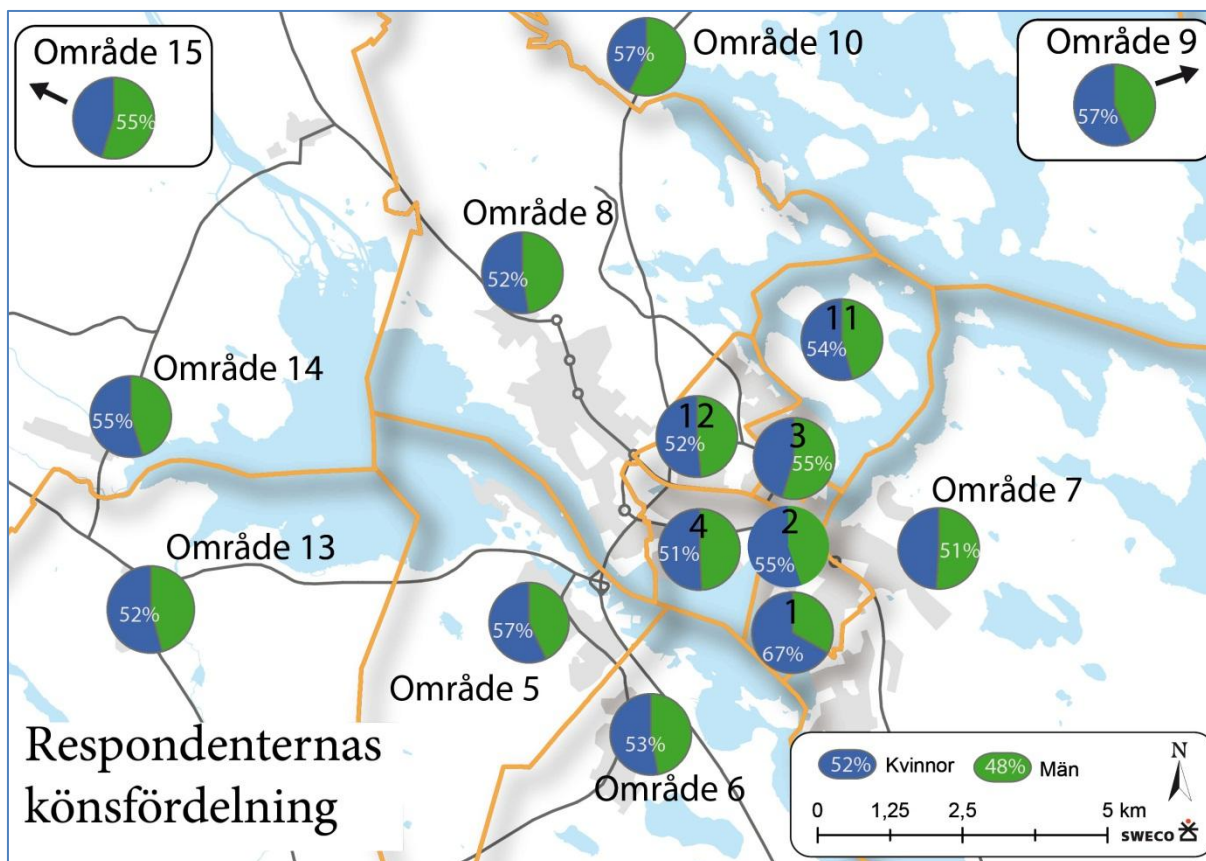


Figur 4. De svarandes ålder i relation till befolkningens ålder.

Som figuren visar är personer över 45 år något överrepresenterade i undersökningen och personer under 25 år underrepresenterade. Vid analyserna viktas, som tidigare redovisats, därför svaren utifrån ålder.

##### Könsfördelning

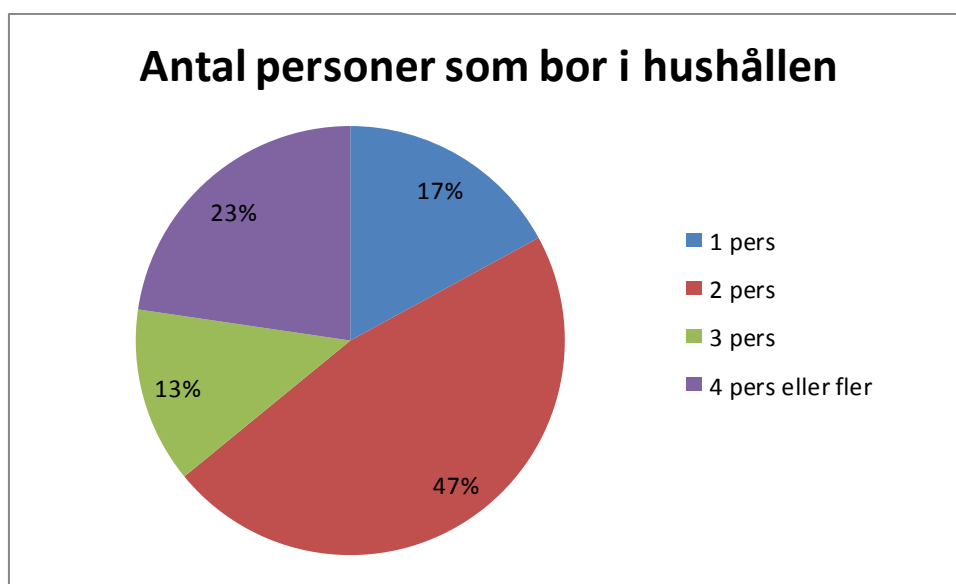
Könsfördelningen i de undersökta områdena är totalt sett 50 % män och 50 % kvinnor i åldern 15-84 år. Av dem som har besvarat enkäten är 54 % kvinnor och 46 % män. Vid analyserna viktas därför svaren som tidigare redovisats också utifrån kön. Vissa skillnader mellan de studerade områdena förekommer också.



Figur 5. Könsfördelning bland respondenter i de olika områdena

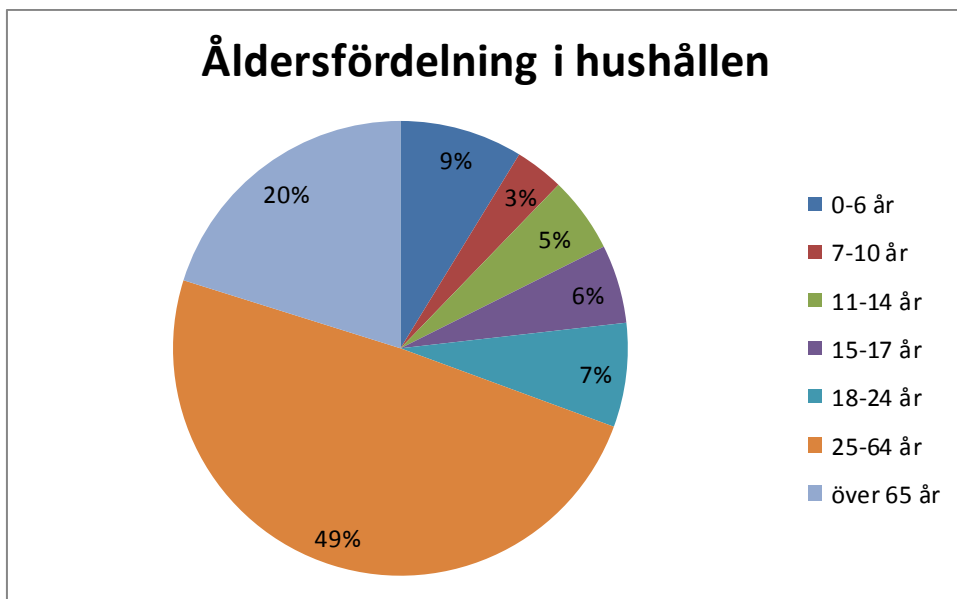
### 3.2 Hushållens sammansättning

Knappt hälften av hushållen består av två personer. Knappt vart femte hushåll består av en person och ungefär vart tredje hushåll består av tre personer eller fler.



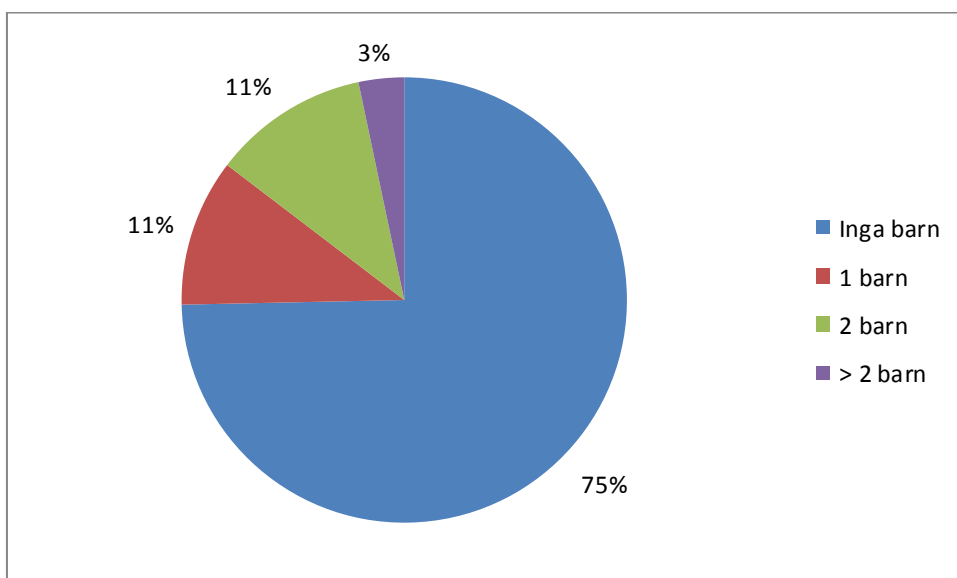
Figur 6. Hushållens sammansättning

Av de boende i hushållen är knappt hälften i ålderskategorin 25-64 år, 20 % är 65 år eller äldre och 23 % är barn (0-17 år) Resten, 7 % är i åldern 18-24 år.



Figur 7. Åldersfördelning i hushållen

75 % av dem som har svarat på enkäten lever i hushåll utan barn under 15 år

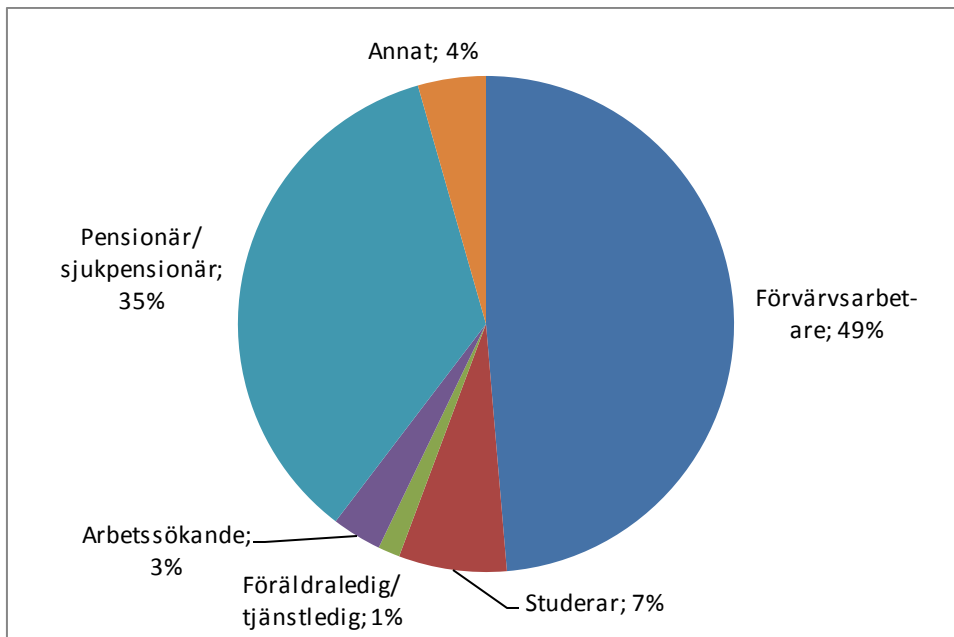


Figur 8. Antal barn per hushåll.

Andelen hushåll med barn varierar mycket mellan de studerade områdena. I Sjulnäs, Roknäs, Långnäs, Lillpite, Böle, Arnemark, Sikfors, Åträsk, Gråträsk, Klubbfors, Koler, Långträsk, Storsund, Nybyn, Alterdalen, Sjulsmark, Djupviken, Fårön, Hortlax, Bergsviken och Norrfjärden har 30 % eller mer än 30 % av hushållen barn under 15 år. I centrala Piteå är det minst andel hushåll som har barn. Endast 5 % av hushållen där har barn under 15 år. Även Stadsön och Backen har liten andel hushåll med barn, 17 % respektive 15 % av hushållen där har barn under 15 år.

### 3.3 Sysselsättning

Cirka hälften av de boende av de tillfrågade respondenterna förvärvsarbetar. Drygt var tredje är pensionär eller sjukpensionär.



Figur 9. Huvudsaklig sysselsättning.

Sysselsättningen varierar dock mellan de studerade områdena; andelen förförsvärbetäare är högst Rosvik, där 67 % förförsvärbetäare, därefter följer Backen (58 %) och Stadsön (55%) Därpå följer ett flertal områden där ca 50 % förförsvärbetäare. Absolut lägst andel förförsvärbetäare finns i centrala Piteå där 28 % förförsvärbetäare. Där är istället andelen pensionärer/sjukpensionärer hög med 58 %. Näst lägst andel förförsvärbetäare bor i Djupviken och Fårön, där 42 % förförsvärbetäare.



Foto, Camilla Norberg, busstorget Knuten

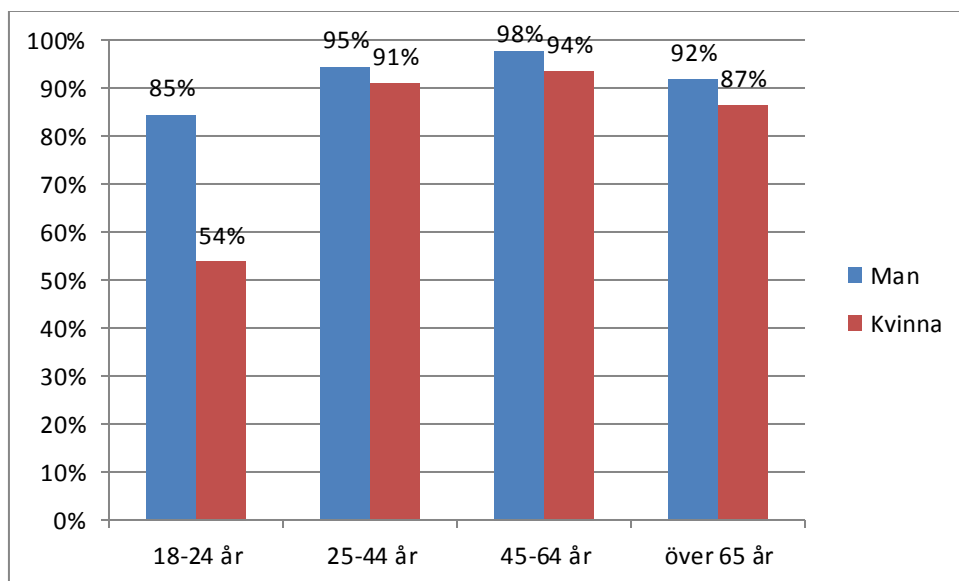


## 4. Tillgång till olika färdmedel

### 4.1 Körkort och tillgång till bil

#### Körkort

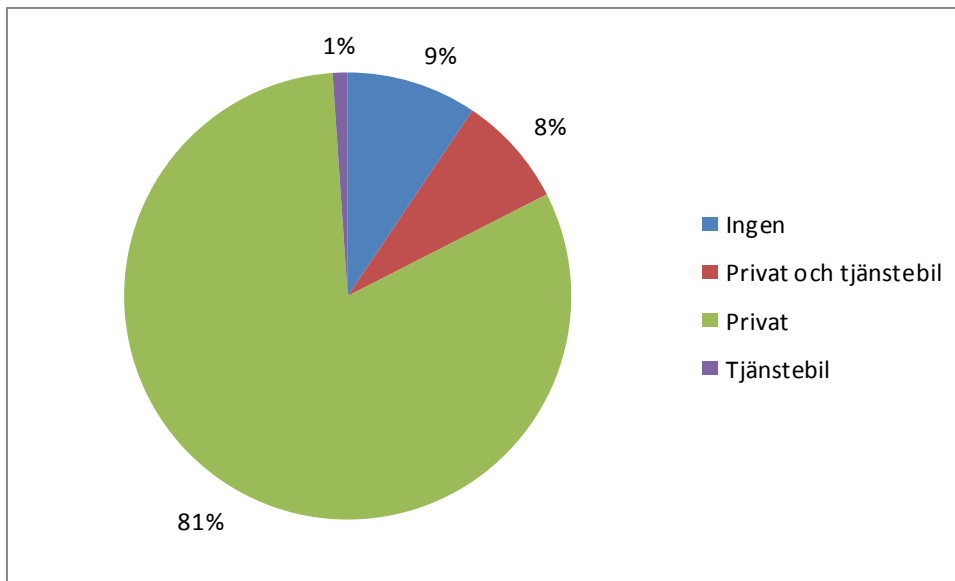
Merparten av de boende i Piteå har såväl körkort som tillgång till bil. 90 % av dem som är 18 år och äldre har körkort. Männerna har körkort i högre utsträckning än kvinnorna; 94 % av männen som är 18 år eller äldre och 87 % av kvinnorna i samma ålder har körkort. Körkortsinnehavet varierar också mellan olika åldersklasser, se Figur 10. Högst andel med körkort, 98 %, finns ibland män i åldern 45-64 år. Lägst körkortsinnehav har kvinnor i åldern 18-24 år där 54 % har körkort.



Figur 10. Körkortsinnehav för män och kvinnor per åldersgrupp.

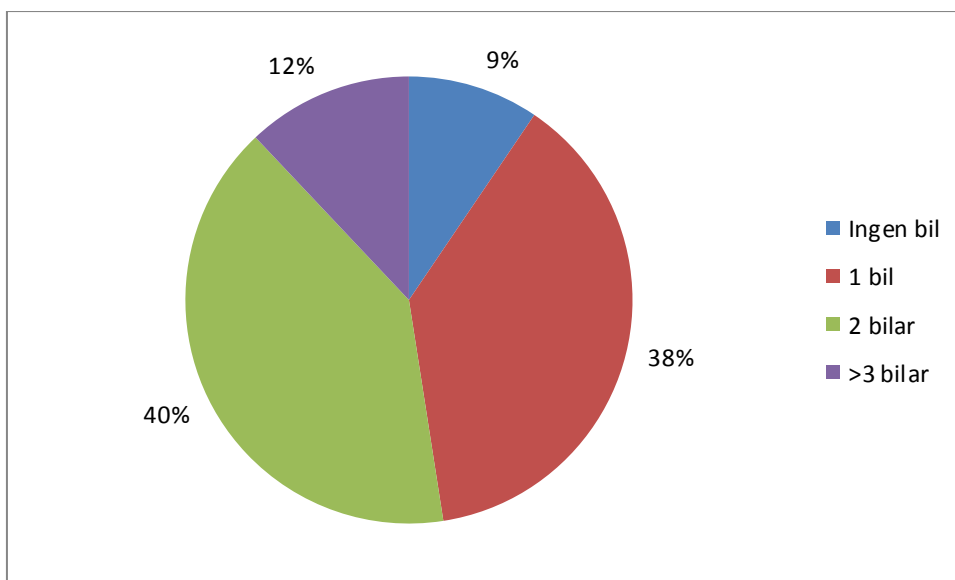
#### Hushållets bilinnehav

Av de studerade hushållen är det 9 % som varken äger eller disponerar personbil. Fyra av fem hushåll har tillgång till minst en privat bil. 1 % har endast tjänstebil och 8 % har både privat bil och tjänstebil.



Figur 11. Hushållens innehav av privata bilar och tjänstebilar

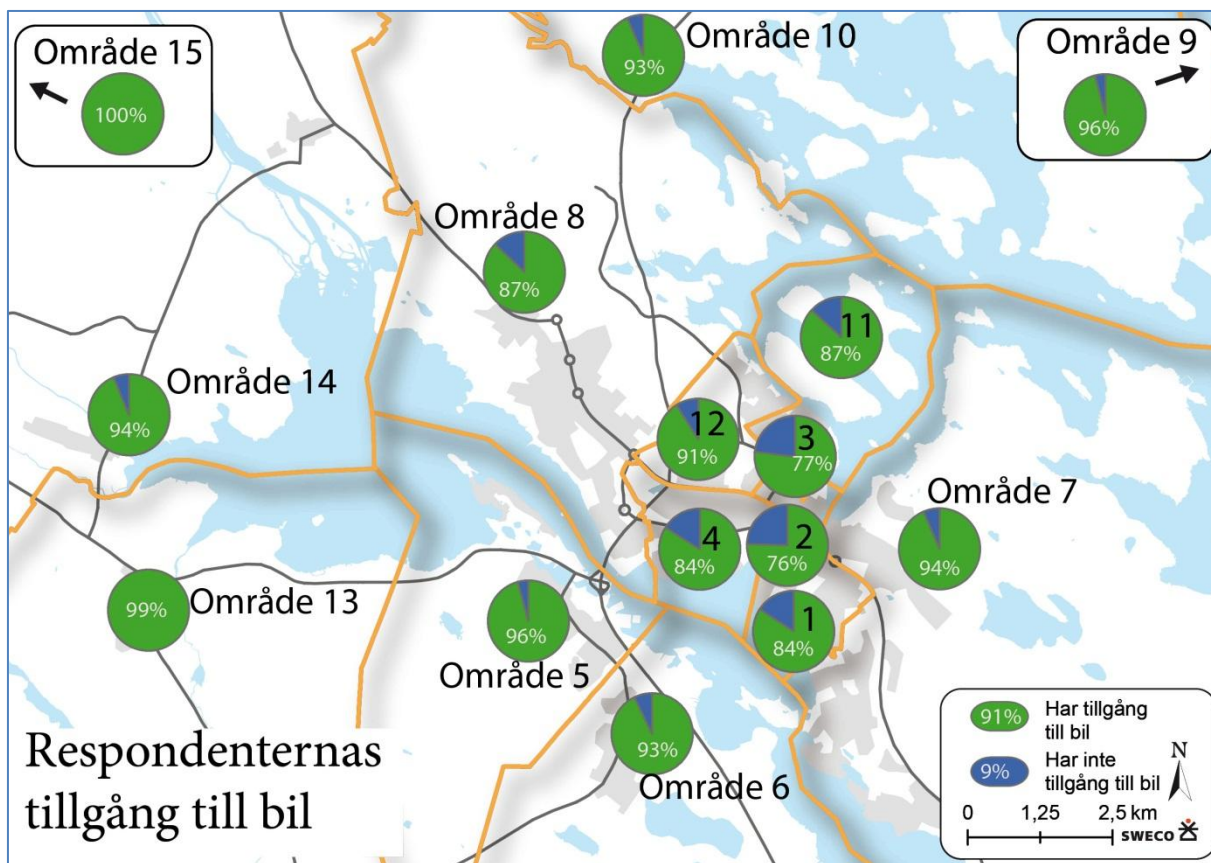
Det genomsnittliga antalet bilar per hushåll är 1,6 bland samtliga tillfrågade hushåll. Om endast de hushåll tas med som har tillgång till minst en bil är det genomsnittliga antalet 1,7 bilar per hushåll.



Figur 12. Antal bilar i hushållet.

12 % av kvinnorna anger att de bor i hushåll som varken äger eller har tillgång till en bil. Motsvarande siffra för männen är 7 %.

Andelen varierar också mellan område; I de centrumnära områdena är tillgången till bil lägre än de områden som ligger långt ifrån centrum.

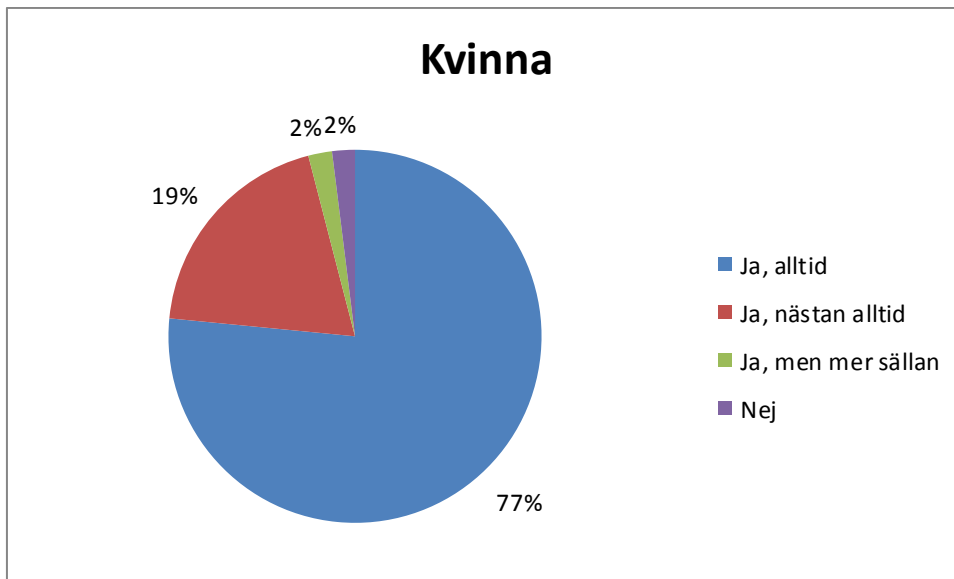


Figur 13. Andel hushåll i områdena där man äger eller har tillgång till en bil.

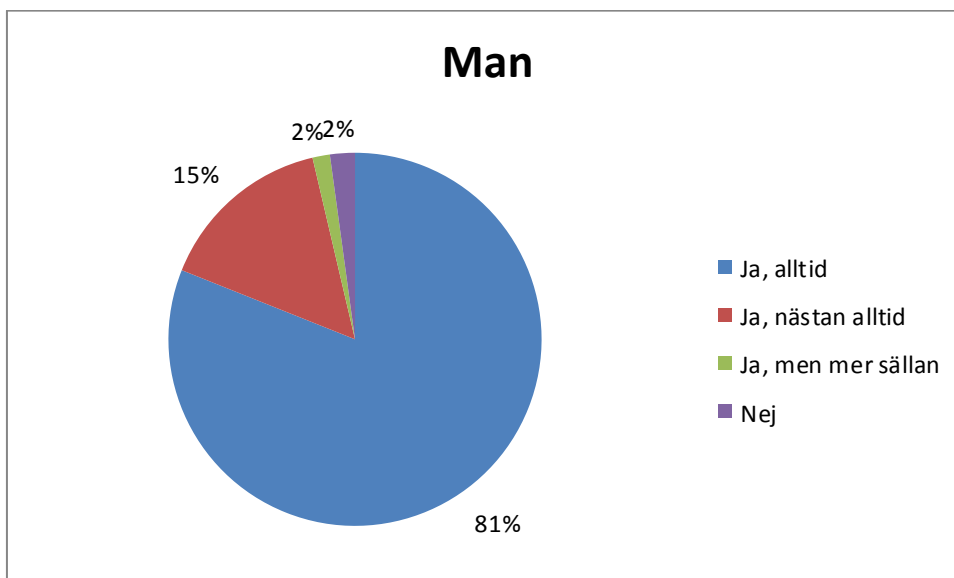
#### Tillgång till bil vid behov

Knappt fyra femtedelar eller 79 % av befolkningen i åldern 18-84 år anger att de alltid har tillgång till bil när de behöver en. 17 % svarar att de nästan alltid har tillgång till bil när de behöver en. Uppdelat på kön anger drygt 4 av 5 män i åldern 18 år och äldre att de alltid har tillgång till bil när de behöver en. 15 % svarar att de nästan alltid har tillgång till bil när de behöver en. Endast 2 % svarar att de inte har tillgång till bil när de behöver en.

Bland kvinnorna är siffrorna motsvarande. Där anger knappt 4 av 5 kvinnor över 18 år att de alltid har tillgång till bil och 19 % svarar att de nästan alltid har tillgång till bil när de behöver en. Endast 2 % svarar att de inte har tillgång till bil när de behöver en.



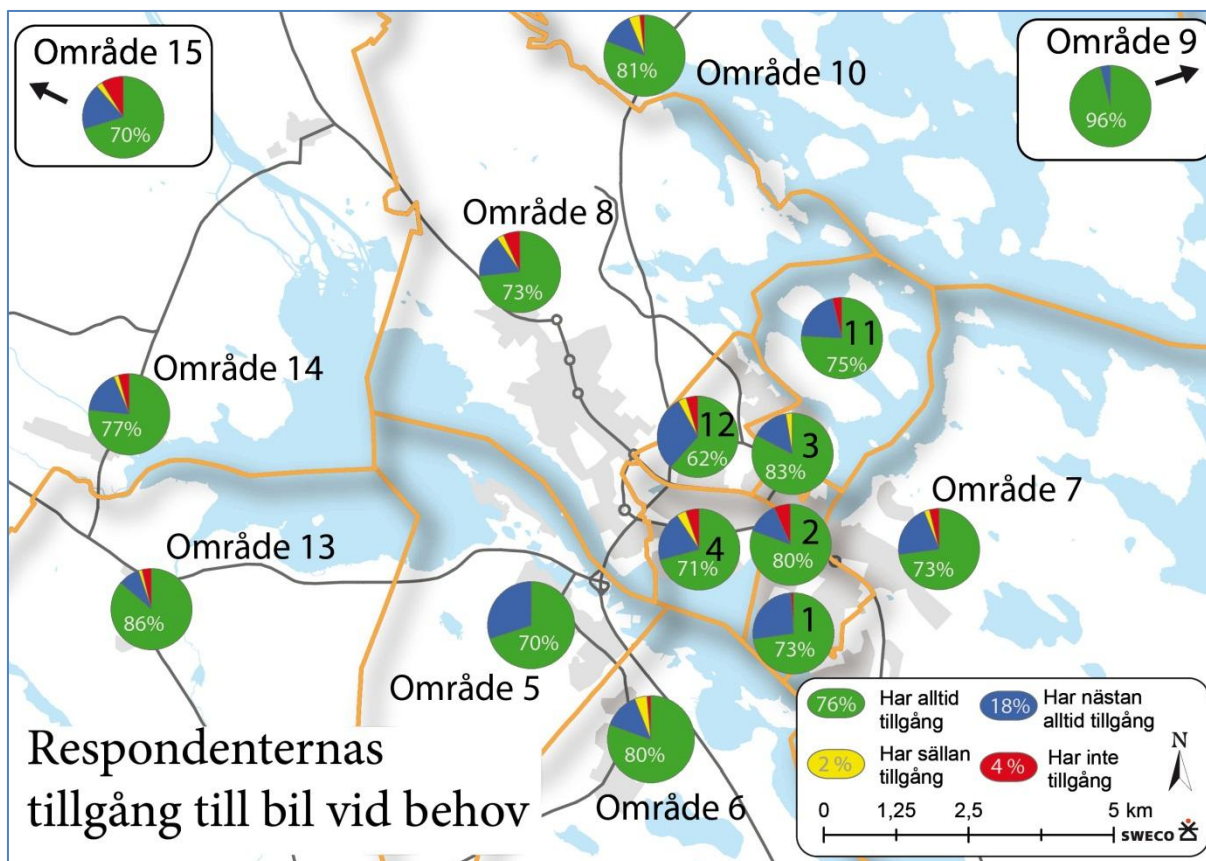
Figur 14. Tillgång till bil för kvinnor i åldern 18 -84år.



Figur 15. Tillgång till bil för män i åldern 18-84 år.

Skillnaderna i tillgång till bil är också stora om man jämför den yngsta åldersgruppen med de övriga. I åldersgruppen 18-24 år svarar 56 % av männen att de alltid har tillgång till bil, jämfört med 89 % för männen i åldersgruppen 45-64 år. För kvinnor svarar 49 % i åldersgruppen 18-24 år att de alltid har tillgång till bil, jämfört med 81 % av kvinnorna i gruppen 25-44 år, vilken är den åldersgrupp där störst andel kvinnor alltid har tillgång till bil.

Tillgången till bil vid behov varierar också mellan områdena. I de centrumnära områdena är tillgången till bil vid behov lägre än de områden som ligger långt ifrån centrum. Dock, för område 7, (Pitholmen) 8 (Öjebyn) och 11 (Djupviken och Fårön) är tillgången till bil vid behov något lägre trots att dessa områden inte är centrumnära. Tillgången till bil vid behov är således mycket lik den generella tillgången till behov, se både Figur 13 och Figur 16.



Figur 16. Tillgång till bil vid behov för befolkningen i olika områden

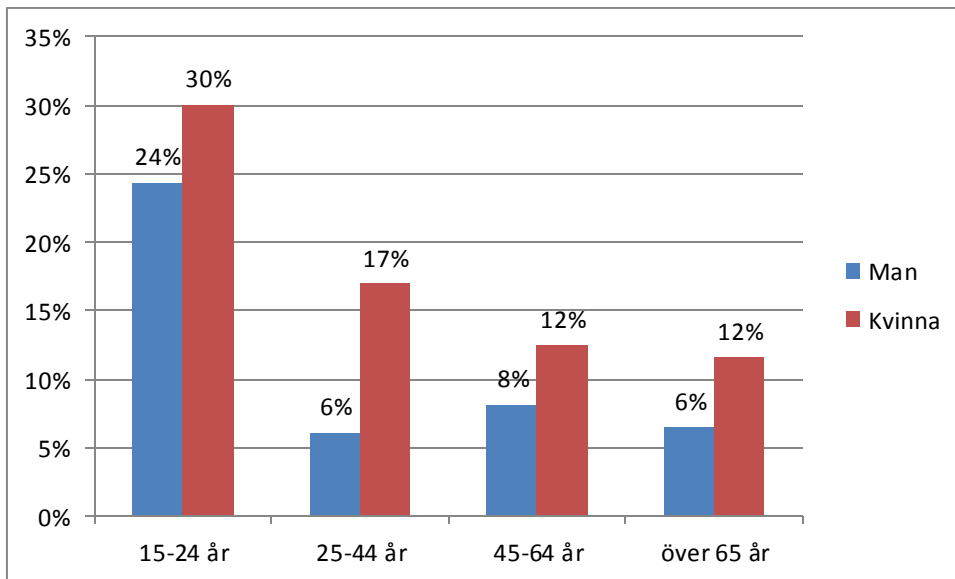
#### Parkering vid arbetsplats

85 % uppger att de har tillgång till parkering vid arbetsplatsen. Skillnaden mellan mäns och kvinnors tillgång till parkering vid arbetsplatsen är liten; 87 % av männen har tillgång till parkering vid arbetsplatsen och 81 % av kvinnorna har tillgång till parkering vid arbetsplatsen.

## 4.2 Tillgång till busskort och färdtjänst

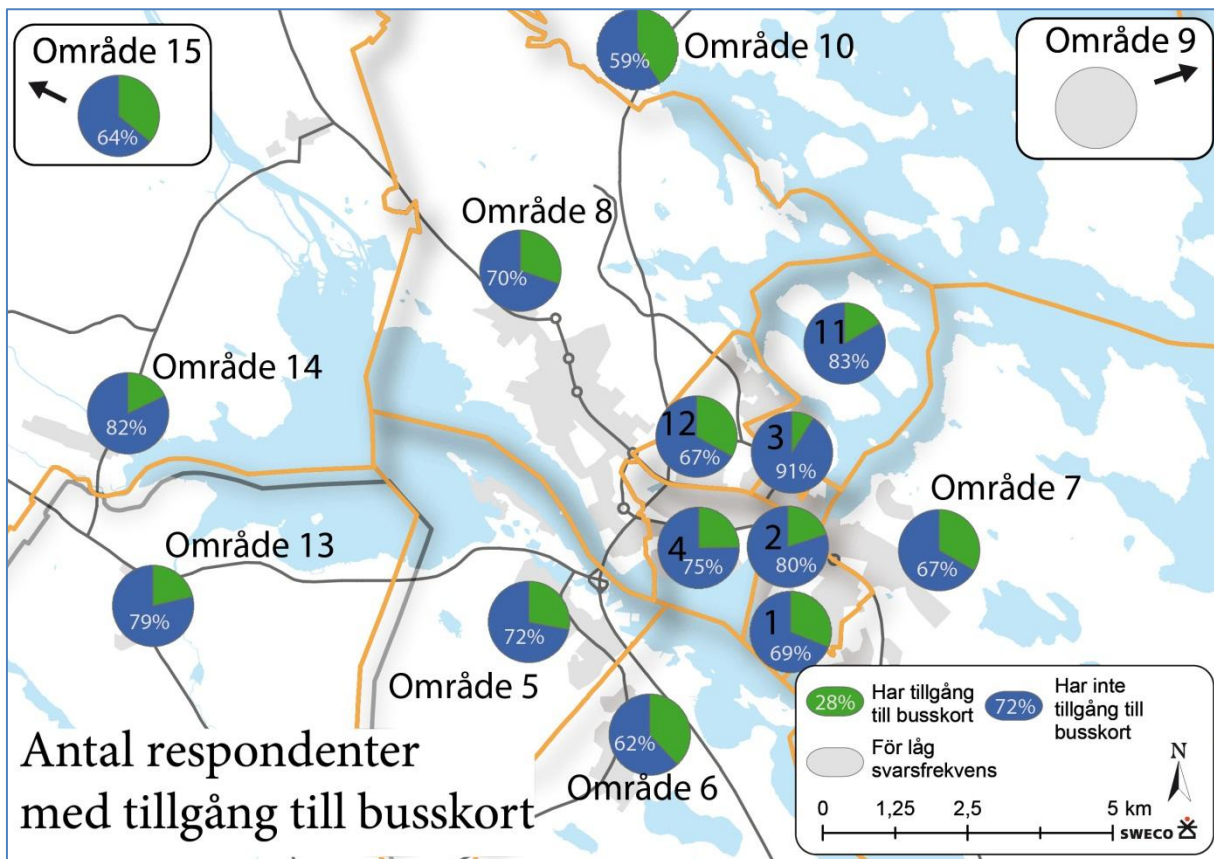
#### Tillgång till busskort

Knappt en av tre invånare har tillgång till ett busskort, 28 %. Uppdelat på kön har större andel kvinnor tillgång till busskort. Bland kvinnorna har 33 % tillgång till busskort medan 22 % av männen har det. Att kvinnorna har större tillgång till busskort än männen gäller för samtliga åldersgrupper. Yngre har tillgång till busskort i betydligt högre utsträckning än äldre, se Figur 17.



Figur 17. Andel invånare i olika åldersklasser samt indelat i kön som har busskort

Andelen varierar också mellan de studerade områdena. I de lite mer centrala delarna, vilka syns i kartan i Figur 18, varierar tillgången till busskort mellan 9 och 38 %. Det finns områden där ingen svarat att de har tillgång till busskort; Fårön, Hemmingsmark, Långnäs, Åträsk, Koler och Alterdalen. Av de boende i Klubbfors som svarat på denna fråga uppger 100 % att de har tillgång till busskort.



Figur 18. Andel invånare som har tillgång till busskort, uppdelat per område.

### *Tillgång till färdtjänst*

Av totala befolkningen har 6 % tillgång till färdtjänst. Bland dem i åldern 65-84 år har 8 % tillgång till färdtjänst och det är knappt någon skillnad mellan kvinnor och män i den ålderskategorin.

### **4.3 Tillgång till cykel**

95 % av invånarna har tillgång till cykel. Tillgången till cykel är lägre i den äldsta åldersgruppen, men är ändå förhållandevis hög; Bland dem som är över 65 år är det 92 % som har tillgång till cykel. Den grupp där flest har tillgång till en cykel är i åldern 18-24 år, där 98 % anger att de har tillgång till en cykel. Inom gruppen 15-17 år anger 97 % att de har tillgång till cykel. Det är ingen skillnad mellan mäns och kvinnors tillgång till cykel.

### **4.4 Tillgång till andra typer av färdmedel**

Av de boende som är 15 -84 år har 30 % tillgång till moped. De som är 15-17 år är den grupp där störst andel har tillgång till moped; 59 %. Av de boende har 11 % tillgång till motorcykel. Gruppen 45-64 år är den grupp där störst andel har tillgång till motorcykel; 18 %. Fler män än kvinnor har tillgång till både moped och motorcykel. 35 respektive 18 % av männen har tillgång till moped respektive motorcykel. Motsvarande andelar för kvinnor är 24 % respektive 5 %.



Foto Åsa Wikman, Ankarskataleden

## 5. Antal resor

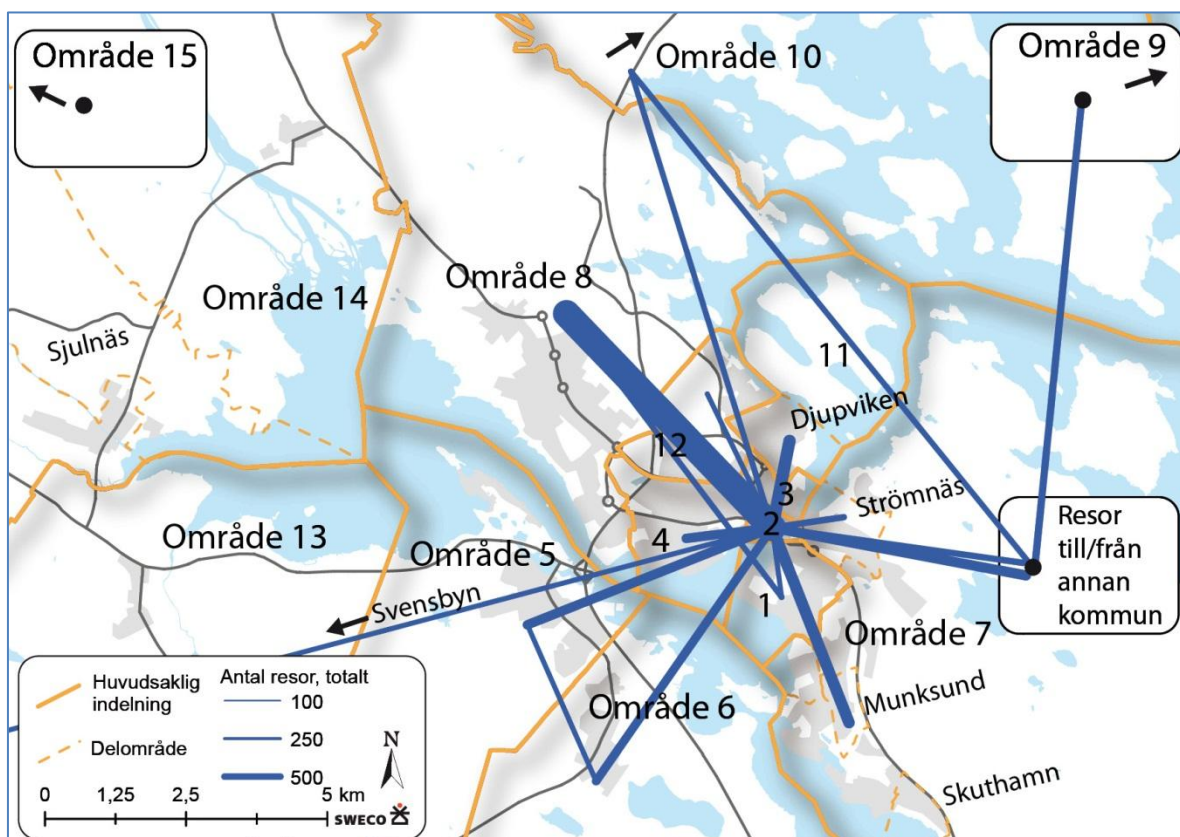
I detta och följande kapitel definieras resa som förflyttning där man tagit sig från en plats till en annan för att göra ett ärende vid målet. Noteras bör också att vid analyserna ingår endast invånarnas resor till/från och inom kommunen. Resor som både har start och mål utanför kommunen ingår därmed inte. Underlaget som ligger till grund för analyserna är de resedagböcker som fylldes i av respondenterna.

### 5.1 Totalt antal resor per dag

Av den totala befolkningen i åldern 15-84 år i de studerade områdena är det 66 % som gjort en resa den undersökta dagen, bland dem som svarat på resedagboken. I genomsnitt görs 1,8 resor per dag, och bland dem som faktiskt rest är det genomsnittliga antalet resor 2,7 resor per dag. Uppräknat till hela befolkningen i denna ålderskategori skulle detta motsvara cirka 53 000 resor per dag.

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

I Figur 19 visas resandet som alstras under ett genomsnittligt veckodygn till och från de studerade områdena och större start/målpunkter. De 25 vanligaste reserelationerna har tagits fram, för både resande totalt och de olika trafikslagen bil, buss samt gång och cykel sammanslaget.



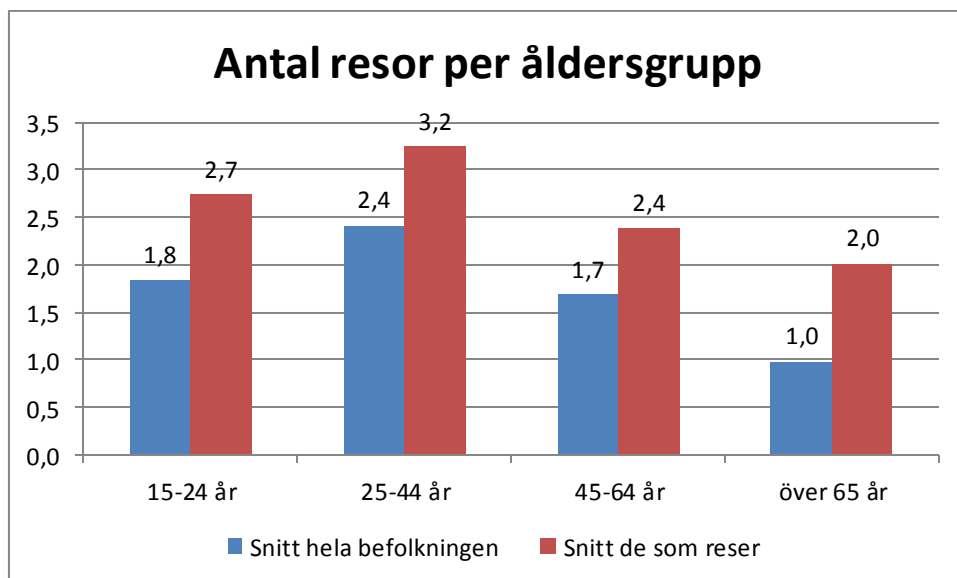
Figur 19. De 25 vanligaste reserelationerna i kommunen (7 av de 25 inom samma område och syns därför inte på kartan.). Resor till/från annan kommun avser relationer till/från individuella områden och ger ingen information om en resa går via ett annat område.



För det totala antalet resor, se Figur 19, framträder 18 av de 25 vanligaste reserelationerna. Det största 7 reserelationerna sker internt inom olika områden och syns därför inte i kartan. Det allra största resflödet och det tredje största resflödet sker inom ett område. Det allra största resflödet sker inom centrala Piteå, det näst största resflödet mellan centrala Piteå och Öjebyn och det tredje största resflödet av alla fordon sker inom Öjebyn. De två områdena Öjebyn och centrala Piteå genererar således flest resor.

Skillnaden i resande mellan kvinnor och män är liten. Kvinnorna genomför i genomsnitt 1,8 resor per dag och männen 1,7 resor per dag. Ser man endast på dem som rest genomför kvinnor i genomsnitt 2,7 resor per dag och männen 2,6 resor per dag.

Resandet skiljer mycket beroende på ålder, se Figur 20. Ålderskategorin 25-44 år genomför flest resor. Personer över 64 år reser betydligt mindre än övriga grupper. Män i åldern 65-84 år är den åldersgrupp som oftast svarat att de inte gjort någon resa under aktuell dag.

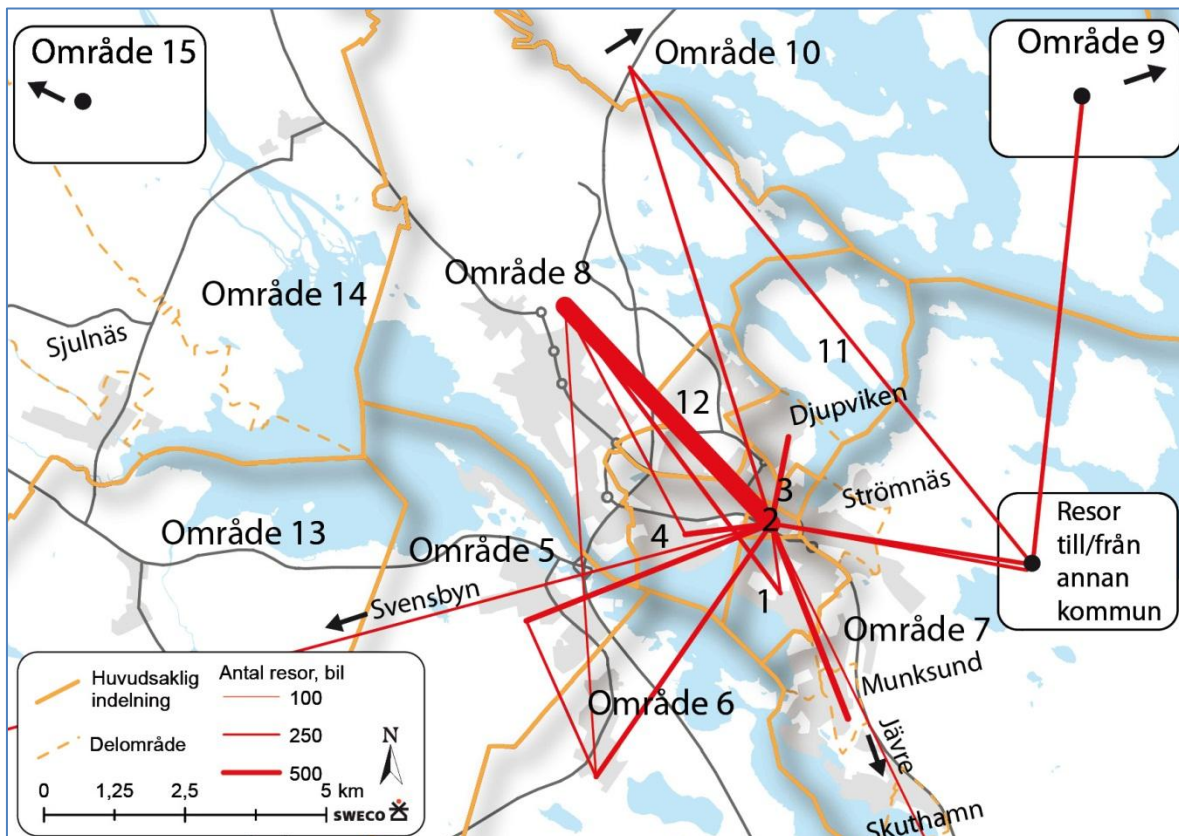


Figur 20. Genomsnittligt antal förflyttningar under mät dagen för åldersgrupper. De blå staplarna är ett snitt över hela befolkningen, dvs även de som inte gjort en förflyttning under dagen. De röda staplarna är ett snitt över de personer som gjort minst en förflyttning under dagen.

Totalt görs dagligen knappt 46 000 resor dagligen. Totalt görs dagligen 32 300 resor till arbete och skola samt 18 000 resor till inköp.

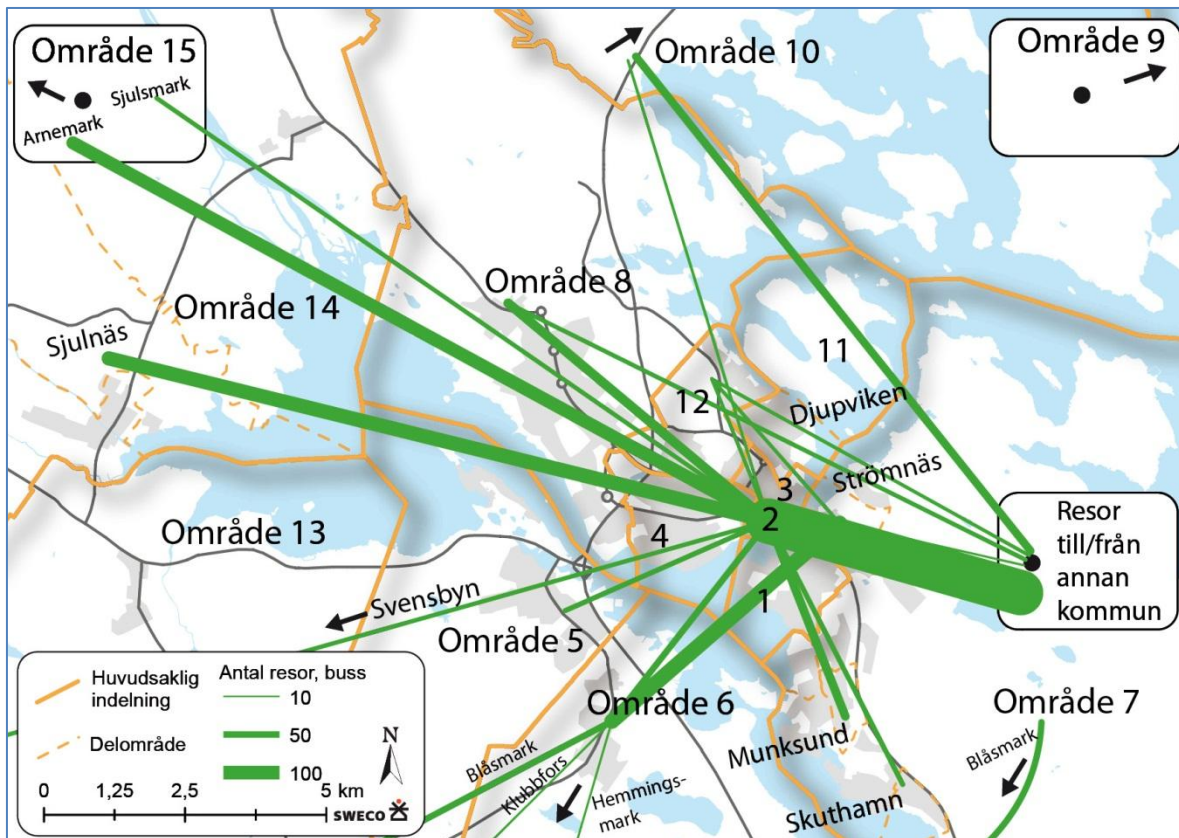
## 5.2 Antal resor med olika färdmedel

I Figur 21, Figur 22 och Figur 23 visas de vanligaste relationerna vid resande med bil, med buss respektive till fots eller med cykel som alstras i de studerade områdena under ett veckodygn. För resandet med bil är de vanligaste relationerna snarlika de för det totala resandet. Centrum dominerar dock inte i lika hög grad som start-, målpunkt som vid det totala resandet. Den vanligaste rese-relationen för bil är mellan centrala Piteå och Öjebyn, det näst vanligaste reserelationen är inom centrala Piteå och syns därför inte i figuren nedan. Den tredje vanligaste reserelationen är inom Öjebyn och syns således inte heller i figuren nedan.

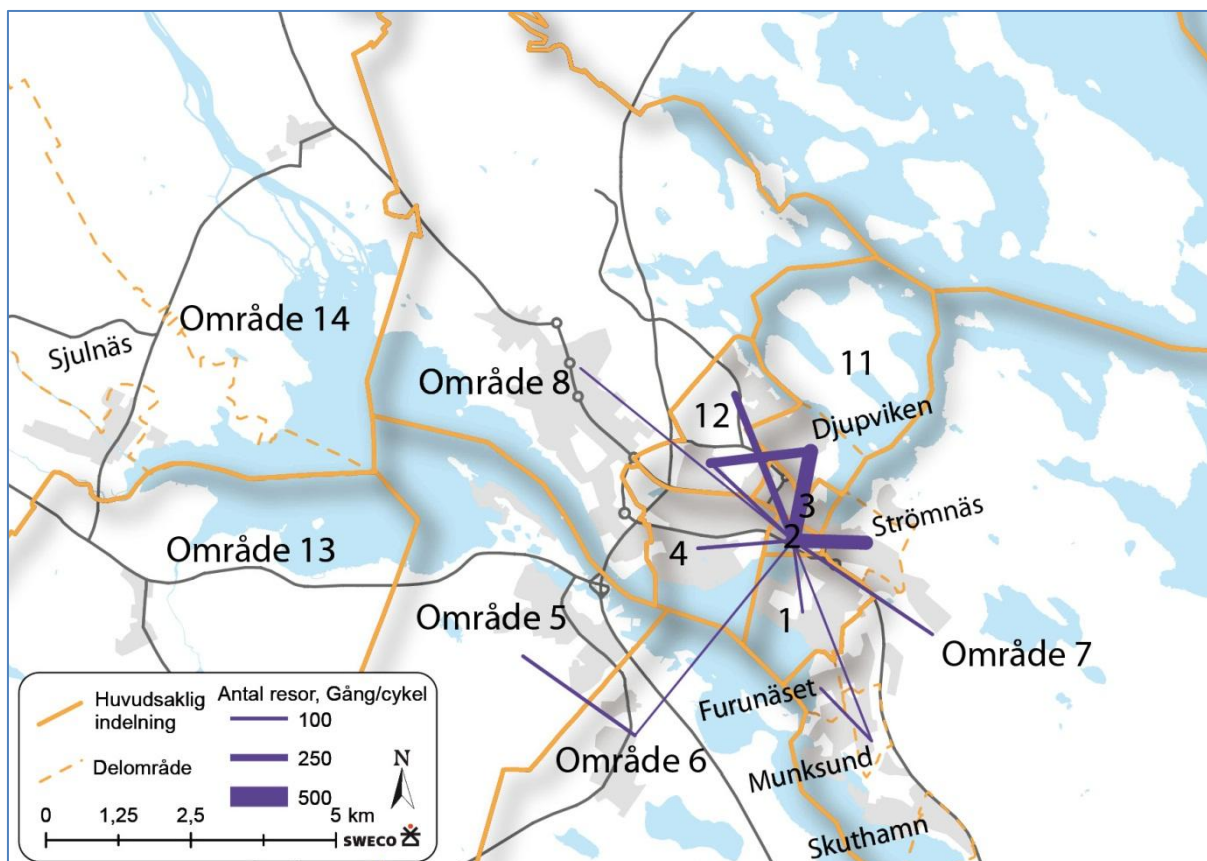


Figur 21. De 25 vanligaste reserelationerna inom biltrafik i kommunen (6 av de 25 inom samma område och syns därför inte på kartan.). Resor till/från annan kommun avser relationer till/från individuella områden och ger ingen information om en resa går via ett annat område.

Den vanligaste reserelationen med buss är mellan centrala Piteå och till och från en annan kommun. Den näst vanligaste reserelationen är mellan Strömnäs och Hortlax och den tredje vanligaste mellan centrala Piteå och Sjulnäs.



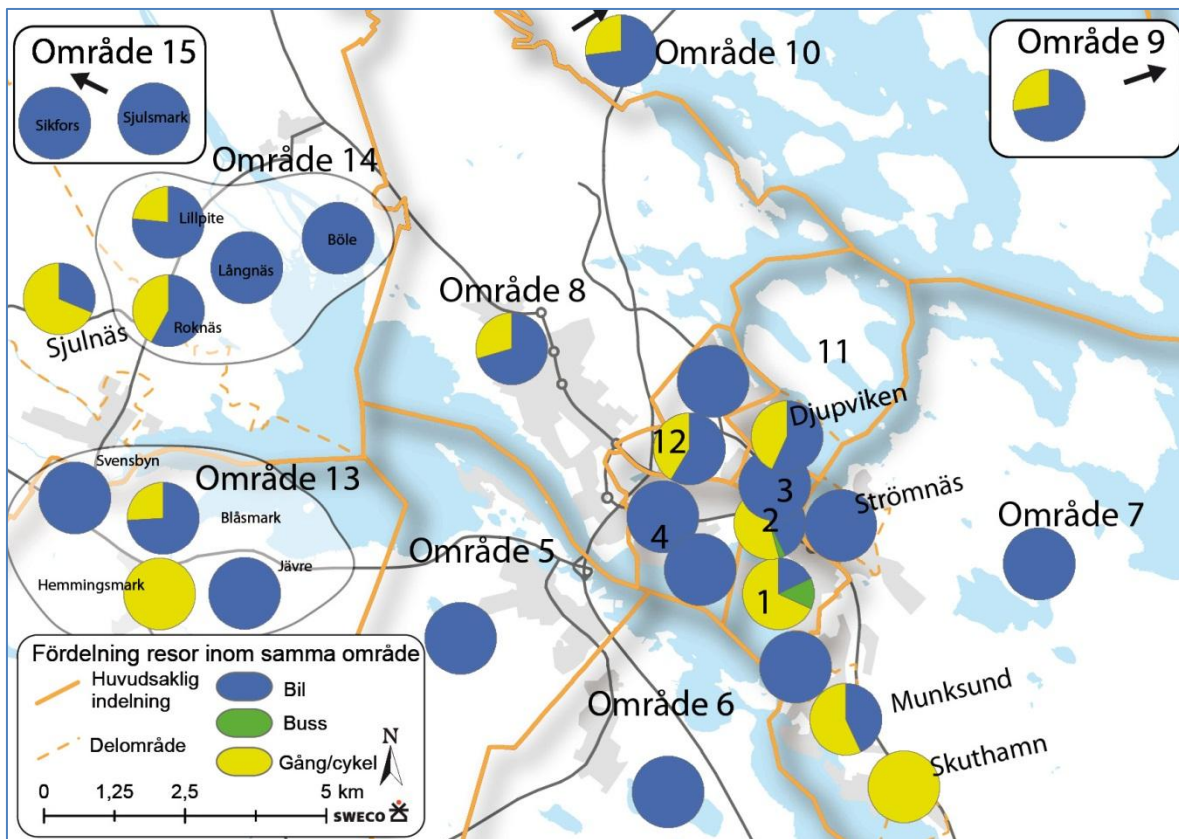
Figur 22. De 25 vanligaste reserelationerna inom busstrafik i kommunen (2 av de 25 inom samma område och syns därför inte på kartan.) Resor till/från annan kommun avser relationer till/från individuella områden och ger ingen information om en resa går via ett annat område.



Figur 23. De 25 vanligaste resrelationerna inom gång och cykeltrafik i kommunen (11 av de 25 inom samma område och syns därför inte på kartan.)

Den vanligaste reserelationen för fotgängare och cyklister är inom centrala Piteå, vilken inte syns i Figur 23. Den näst vanligaste reserelationen är mellan centrala Piteå och Djupviken och den tredje vanligaste är inom Öjebyn som således inte syns i kartan. Den fjärde största är mellan centrala Piteå och Strömnäs.

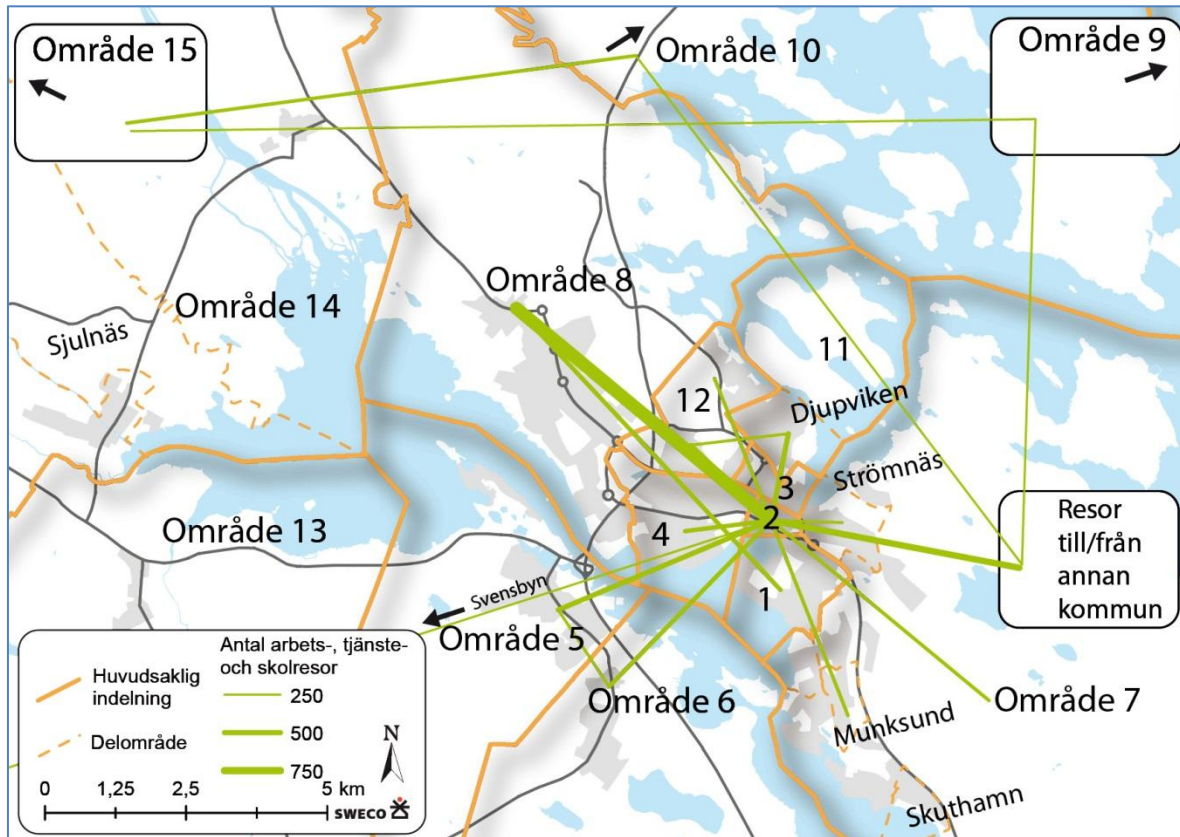
Figur 24 nedan visar man reser inom de olika områdena, alltså fr förflyttningar som sker lokalt inom respektive område. Inom ett flertal områden sker alla resor inom området med bil, men det förekommer också att alla redovisade resor är till fots eller med cykel. Endast i ett fåtal fall sker bussresor inom ett och samma område. En stor del av områdena visar en fördelning där en del av resorna inom området är till fots eller med cykel, samt en del av resorna med bil.



Figur 24. Fördelning av resor inom samma område.

### 5.3 Antal resor med olika ärende

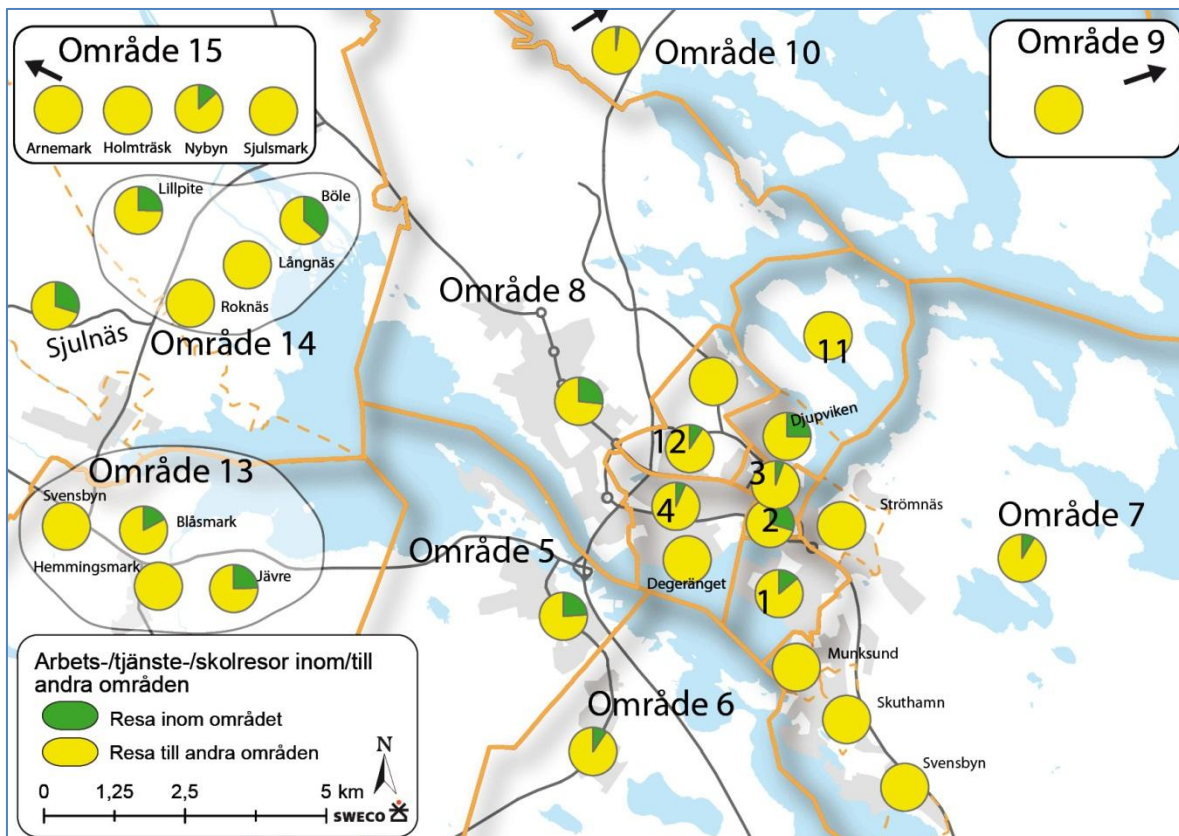
I Figur 25 visas de 25 vanligaste relationerna vid arbets- och skolresor som alstras i de studerade områdena under ett veckodygn. Totalt görs dagligen 32 300 resor till arbetet och skola och 18000 resor till inköp.



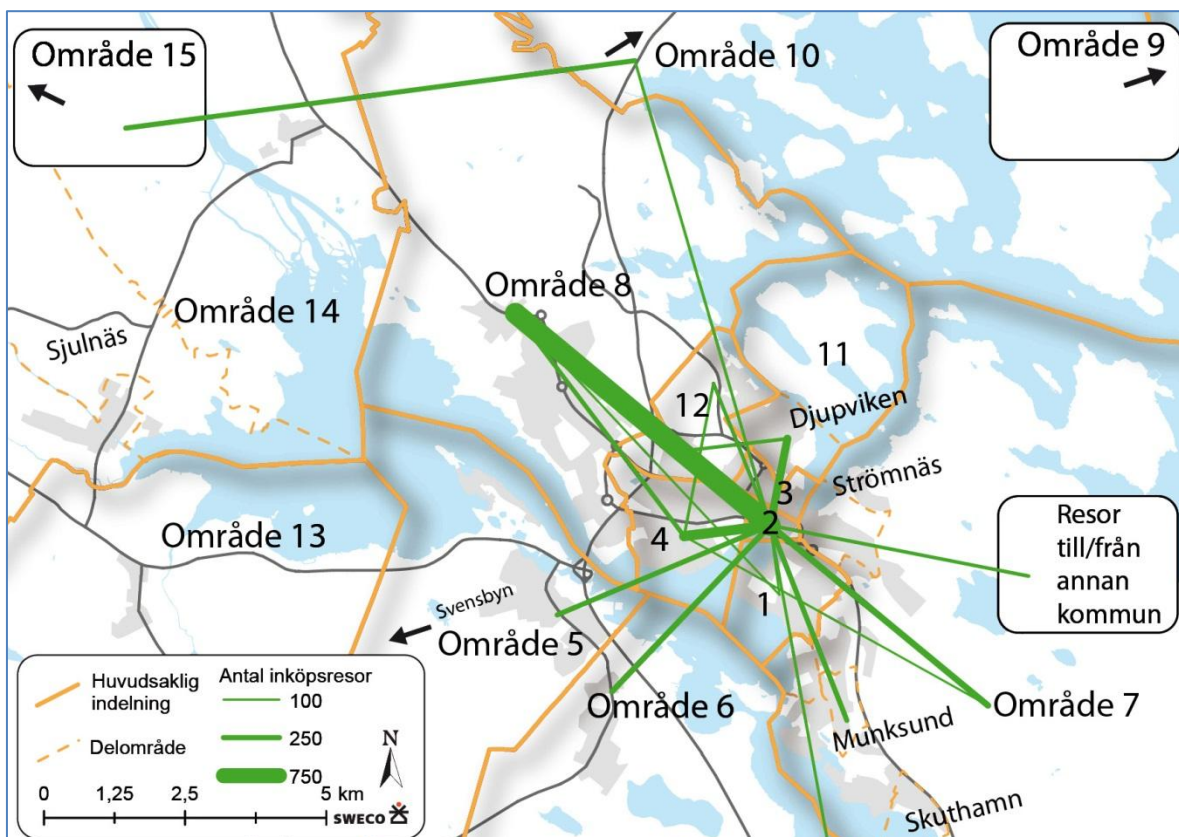
Figur 25. Arbets-, skol och tjänsteresor under ett genomsnittligt dygn.

Den vanligaste reserelationen för resor till arbete och skola är inom centrala Piteå och syns därför inte i kartan. Den näst vanligaste reserelationen är mellan centrala Piteå och Öjebyn. Den tredje vanligaste reserelationen är inom Öjebyn och syns därför inte på kartan.

I Figur 26 visas hur arbets-, tjänste- och skolresor som alstras i de studerade områdena fördelar sig på resor till andra områden och inom området. De allra flesta områdena har mycket stor andel arbets-, tjänste- eller skolresor där den största delen av resorna går utanför områdesgränserna. I ett flertal områden går inga arbets-, tjänste- eller skolresor inom området utan samtliga resor går utanför området.



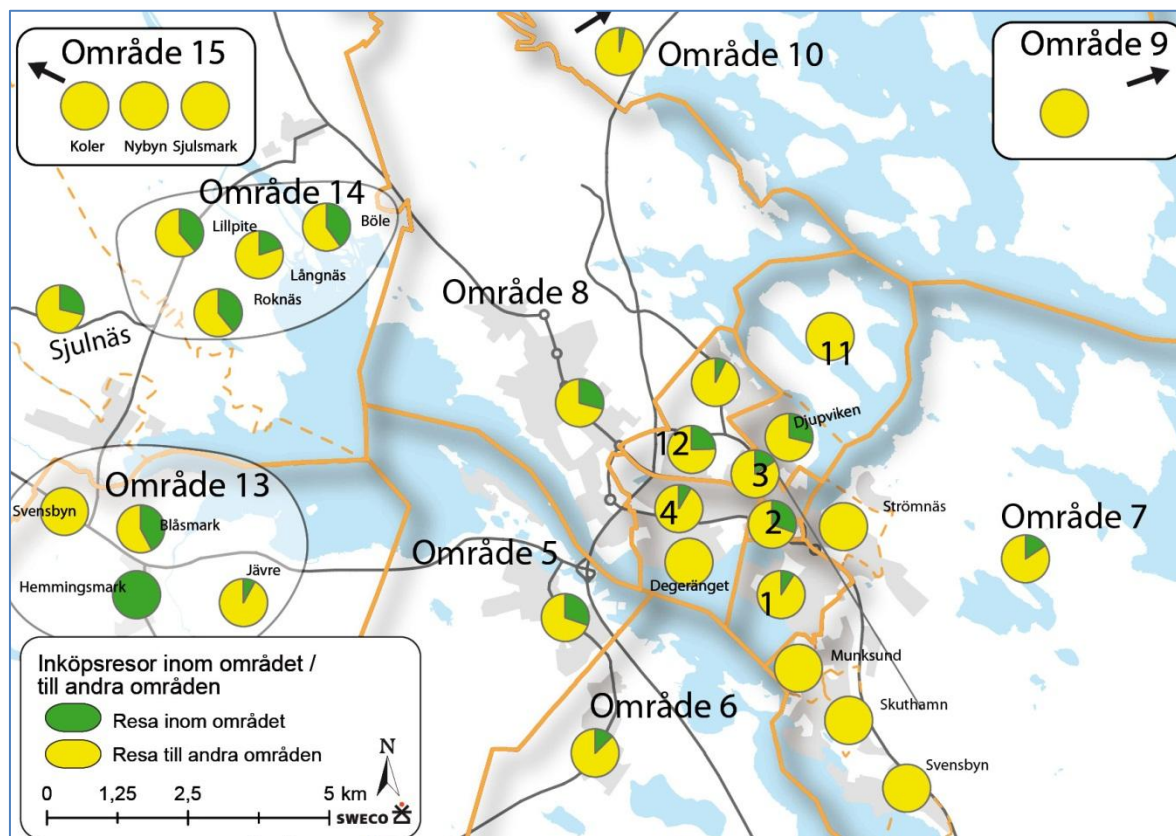
Figur 26. Arbets-, tjänste- och skolresor under ett genomsnittligt veckodygn, uppdelat på resor inom området respektive till andra områden.



Figur 27. Inköpsresor under ett genomsnittligt medeldygn. Resor till/från annan kommun avser relationer till/från individuella områden och ger ingen information om en resa går via ett annat område.

I Figur 27 visas de vanligaste relationerna vid inköpsresor, som alstras i de studerade områdena under ett veckodygn.

Den vanligaste reserelationen för inköpsresor är mellan centrala Piteå och Öjebyn. Den andra och tredje vanligaste reserelationen är inom Centrala Piteå respektive inom Öjebyn och därför syns dessa inte i kartan. Den fjärde vanligaste reserelationen syns på kartan och är mellan Backen och centrala Piteå.



Figur 28. Inköpsresor under ett genomsnittligt veckodygn, uppdelat på resor inom området respektive till andra områden.

I Figur 28 visas hur inköpsresor som alstras i de studerade områdena fördelar sig på resor till andra områden och inom området. Precis som för arbets-, tjänste- och skolresor alstrar har de allra flesta områden en huvudmajoritet av resor som innebär att resenären tar sig till ett annat område. För ett flertal områden går inga inköpsresor inom området utan alla resor går utanför området. Exempel på områden som har sådan trafikstring för inköpsresor är Munksund, Skuthamn och Svensbyn.

För Hemmingsmark går dock samtliga inköpsresor kvar inom området. Resultatet är anmärkningsvärt men av samtliga svar, 90 st, har alla som uppgivit att de gjort inköpsresor, utfört dem inom området.



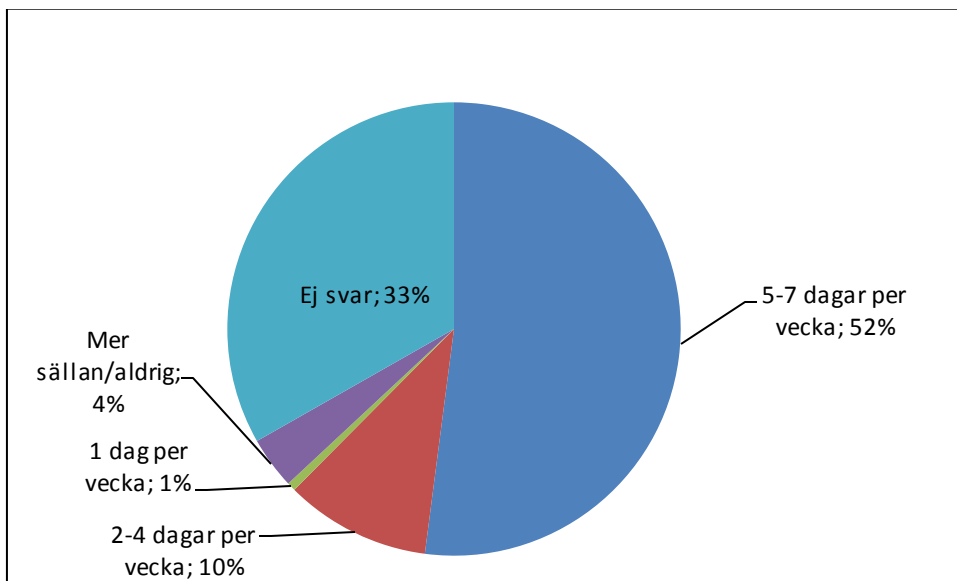
## 6. Hur ofta man reser

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

### 6.1 Till arbete och skola

#### Resfrekvens

Hälften reser till arbetet eller skola minst fem dagar i veckan, se Figur 29. En av tio reser till arbetet eller skola två till fyra dagar i veckan. De respondenter som svarat på denna fråga är de som tidigare svarat att de förvärvsarbetar eller studerar som deras främsta sysselsättning. För att analysen skall vara representativ för hela befolkningen har dock de som inte svarat på frågan tagits med och redovisas som "Ej svar" i figuren nedan.



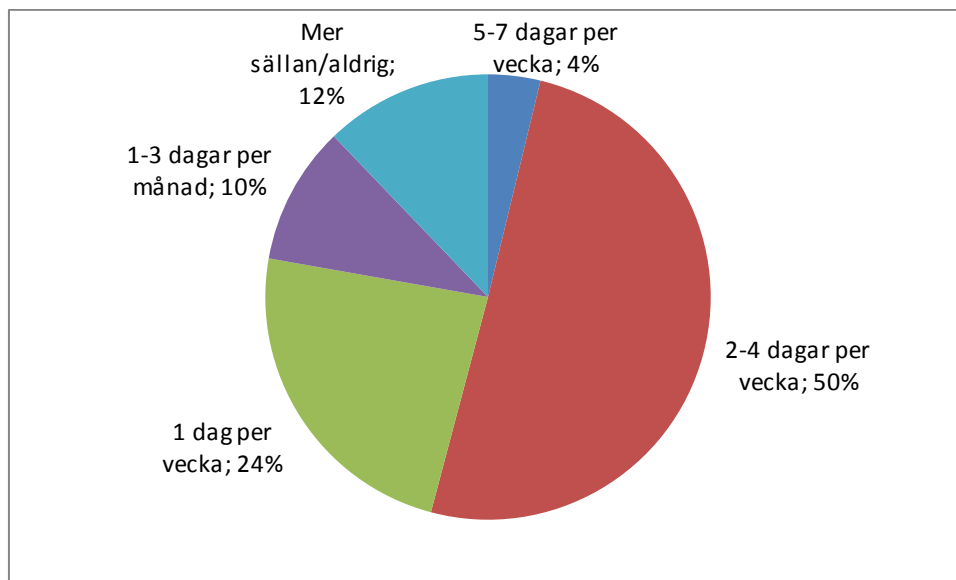
Figur 29. Respondenternas svar på hur ofta de gör resor till arbete eller skola.

Åldersgruppen 25-44 år gör något oftare arbets- och skolresor än övriga personer, 81 % reser minst två dagar per vecka till arbete eller skola. Åldersgruppen 16-24 år ligger tätt efter med 79 %. I åldersgruppen 45-64 år är motsvarande andel 76 %.

Ser man på skillnader mellan könen reser mannen mer än två dagar per vecka till arbete och skola i större utsträckning än kvinnorna, 70 % av männen reser till arbete eller skola mer än två dagar per vecka jämfört med kvinnor (55 %) och det är något fler kvinnor som anger att de aldrig reser till arbete eller skola, 4 % för kvinnor respektive 3 % för män.

## 6.2 Inköpsresor

Hälften av de som bor i de studerade områdena gör inköpsresor två till fyra dagar i veckan, se Figur 30. En fjärdedel handlar en dag per vecka.



Figur 30. Respondenternas svar på hur ofta de gör inköpsresor.

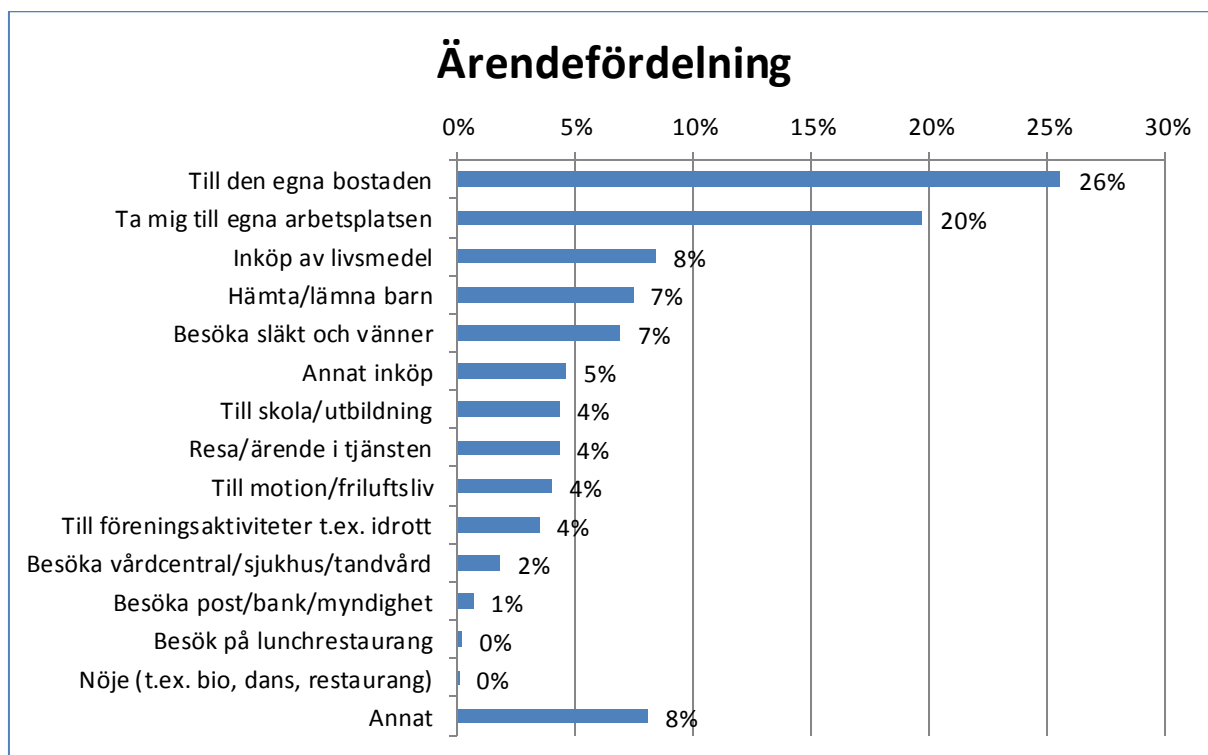
I åldersgruppen 15-24 år gör man minst antal inköpsresor, 38 % handlar minst två dagar i veckan. Åldersgruppen 25-44 år är de som till störst del svarar att de gör inköpsresor minst 2 dagar i veckan, 63 %. Omvänt är det den gruppen där minst andel svarar att de sällan eller aldrig utför resor för inköp.

56 % av kvinnorna svarar att de utför inköp minst två dagar varje vecka. Motsvarande siffra för männen är 52 %.

## 7. Ärende

Underlaget som ligger till grund för analyserna i detta avsnitt är de resedagböcker som fylldes i av respondenterna.

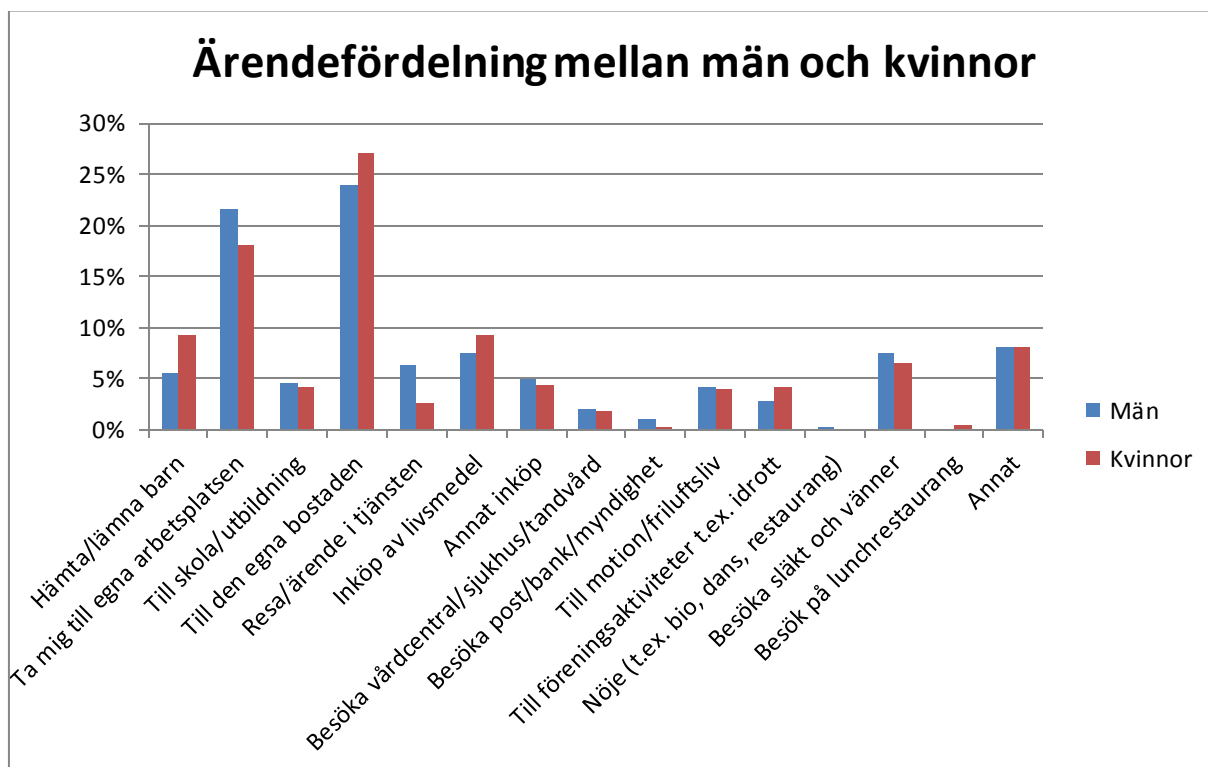
I Figur 31 visas ärendefördelningen för samtliga av de resor som respondenterna gör under en vecka. Näst efter hemresor som står för 26 % av resorna är resor till arbetsplatsen det vanligaste ärendet. 20 % av resorna utgörs av resor till arbetet. Därefter är inköpsresor för livsmedel, annat, hämta och lämna barn samt resor till släkt och vänner vanligast.



Figur 31. Ärendefördelning för resor under en vecka.

### Skillnader i ärende mellan kvinnor och män

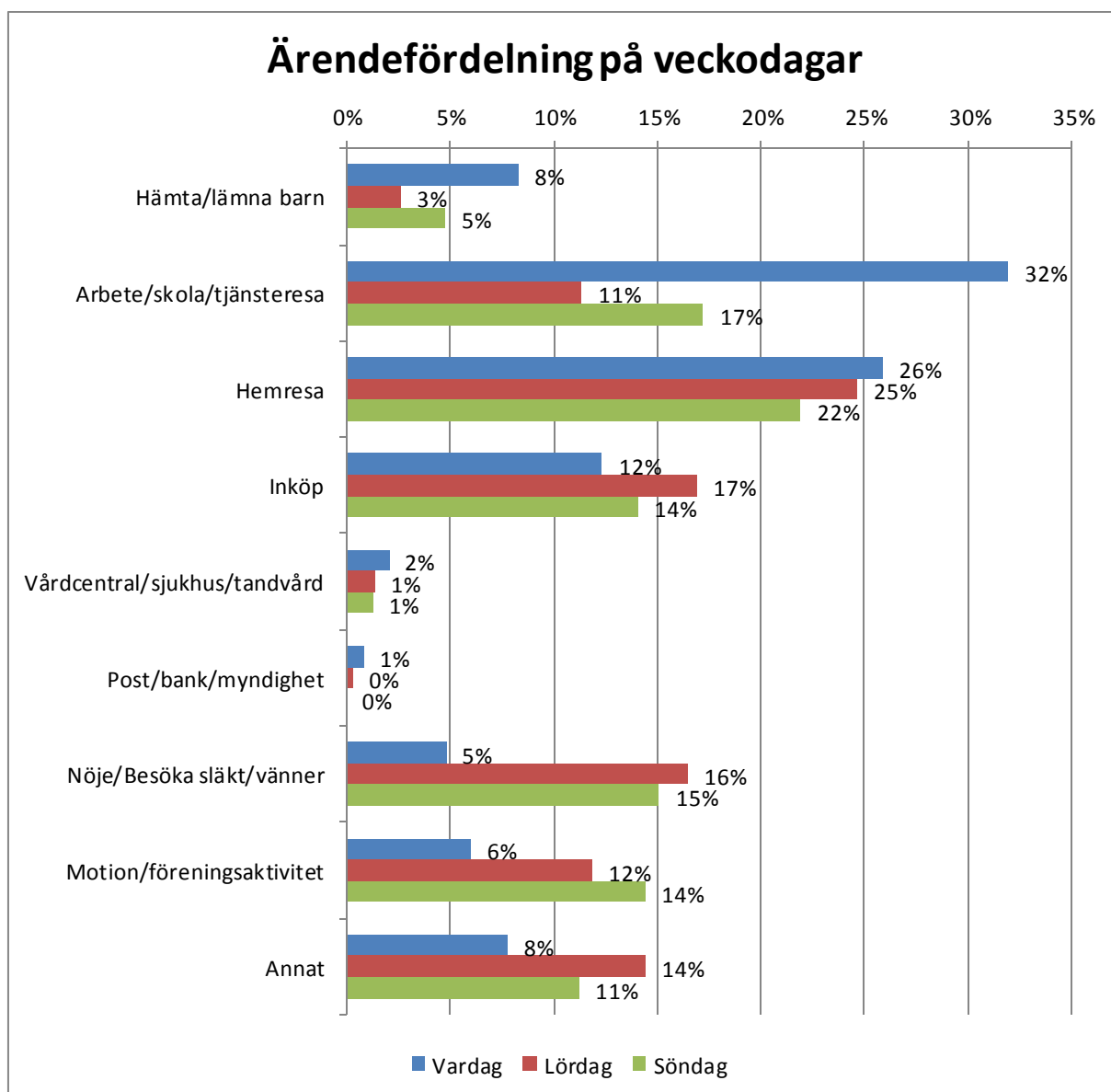
Ärendefördelningen skiljer sig inte så mycket mellan kvinnor och män förutom att männen har mer än dubbelt så stor andel tjänsteresor som kvinnorna samt att kvinnor hämtar och lämnar barn samt gör inköpsresor i större utsträckning än män. Män utför även något fler resor till arbetsplatsen.



Figur 32. Ärendefördelning mellan män och kvinnor.

### Ärende olika veckodagar och tider på dygnet

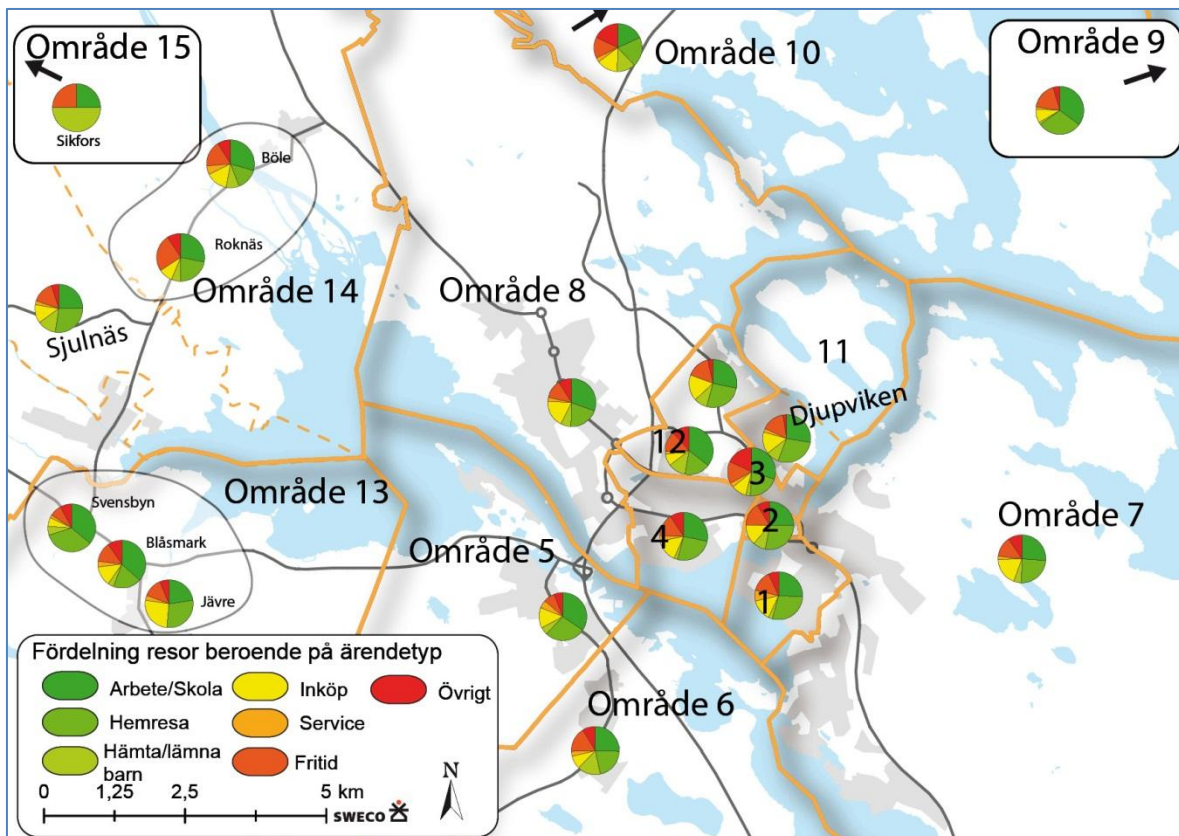
I Figur 33 visas hur ärendefördelningen ser ut vardagar, lördagar respektive söndagar. Som framgår av figuren är det vanligaste ärendet att på en vardag åka till arbete/skola/tjänsteresa eller göra en hemresa. På helger är det att göra en hemresa som är mest vanligt samt att göra inköpsresor och då främst på en lördag. Om man sammantaget ser till fritidsaktiviteter under helgen och då inkluderar både nöje/besök hos släkt och vänner samt motion och föreningsaktiviteter blir fritidsresan vanligare än hemresan.



Figur 33. Fördelning på olika ärenden under vardagar, lördagar respektive söndagar

#### Ärende beroende på område

De boende i de olika områdena har ungefär samma fördelning av ärenden för sina resor, se Figur 34. De centrala områdena har ungefär lika stor andel arbets- och skolresor. Djupviken och Jävre har en relativt stor andel inköpsresor.



Figur 34. Fördelning på olika ärenden för resor beroende på område. Endast de områden med minst 25 svar är med i figuren



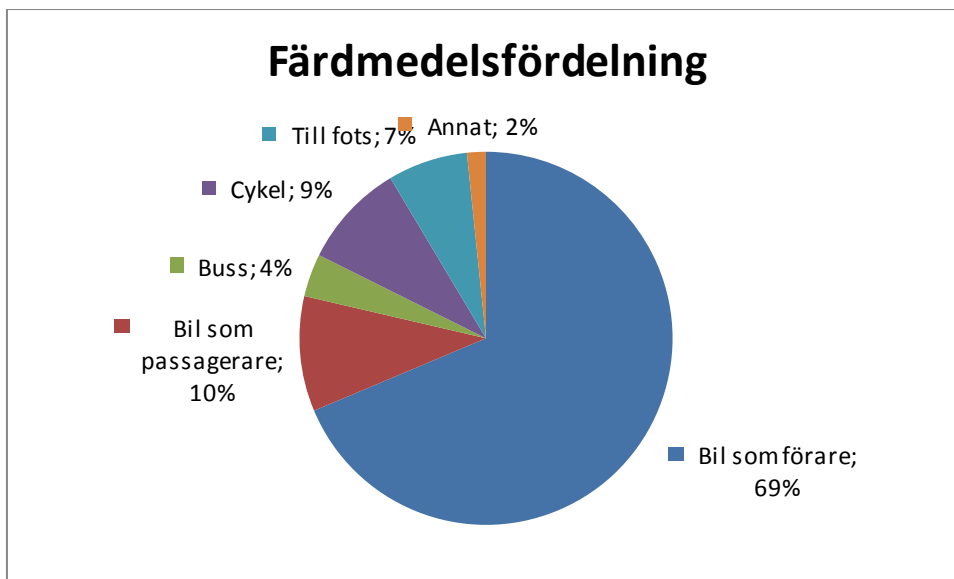
Foto Camilla Norberg, cykelbron över Sundsgatan mellan Strömbackaskolan och Badhusparken.

## 8. Färdmedel

### 8.1 Huvudsakligt färdmedel

Underlaget som ligger till grund för analyserna i detta avsnitt är de resedagböcker som fylldes i av respondenterna.

Knappt 7 av 10 av alla resor som invånarna gör sker med bil där den tillfrågade är förare av bilen. 1/10 resor är resor där den tillfrågade är passagerare. I 16 % av resorna går eller cyklar man och 4 % av resorna åker man buss. I Figur 35 visas färdmedelsfördelningen för samtliga av de resor som invånarna gör under en vecka. Den redovisade fördelningen av färdmedel gäller huvudsakligt färdmedel, d v s även om man har gått till busshållplatsen räknas hela resan som en bussresa.

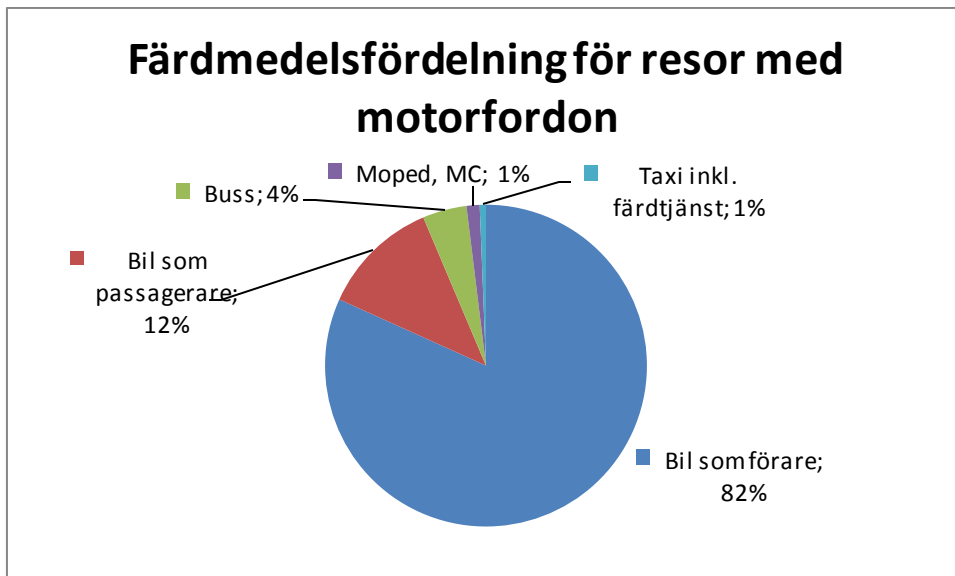


Figur 35. Färdmedelsfördelning för resor under en vecka

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

#### *Huvudsakligt färdmedel för resor med olika motorfordon*

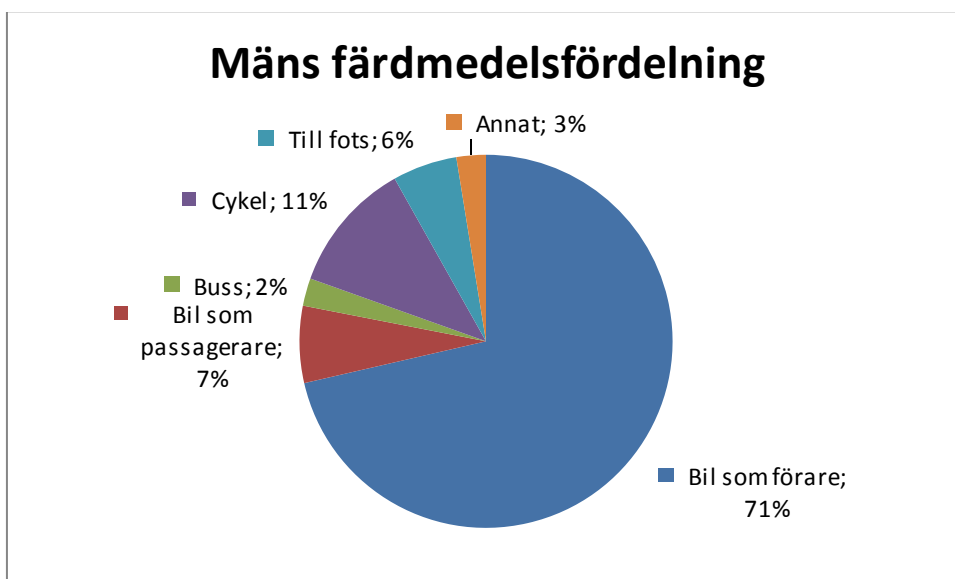
Sett till färdmedelsfördelningen för motorfordon (t ex bil, buss, taxi) så görs 95 % av alla resor med bil, inklusive taxi. I Figur 36 visas färdmedelsfördelningen för resor med olika motorfordon.



Figur 36. Färdmedelsfördelning för resor med olika motorfordon under en vecka

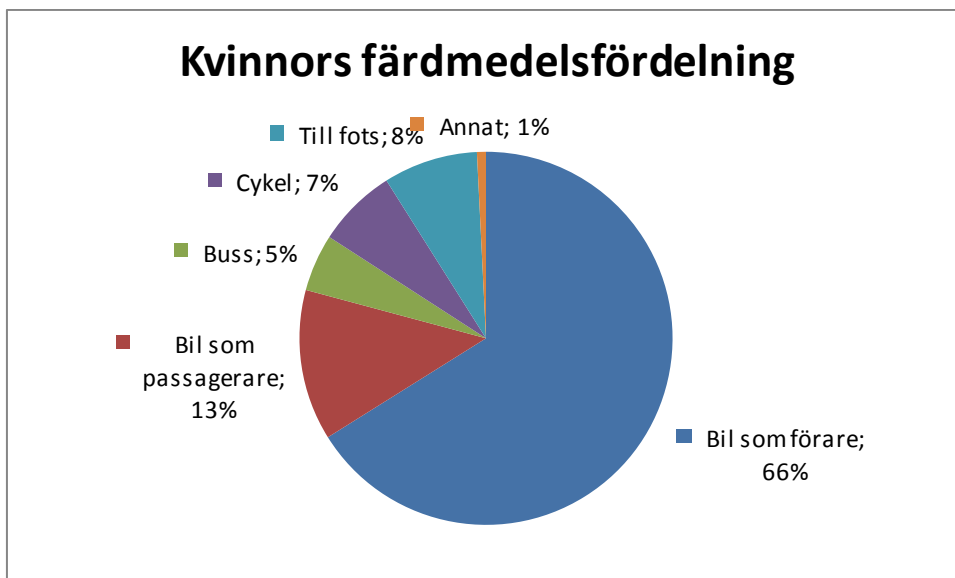
#### Färdmedel beroende på kön

Färdmedelsfördelningen varierar också med kön, Figur 37 och Figur 38. Männen och kvinnorna åker ungefär lika ofta bil, däremot är männen oftare förare än kvinnorna och kvinnorna oftare passagerare.



Figur 37. Färdmedelfördelning under en vecka för män



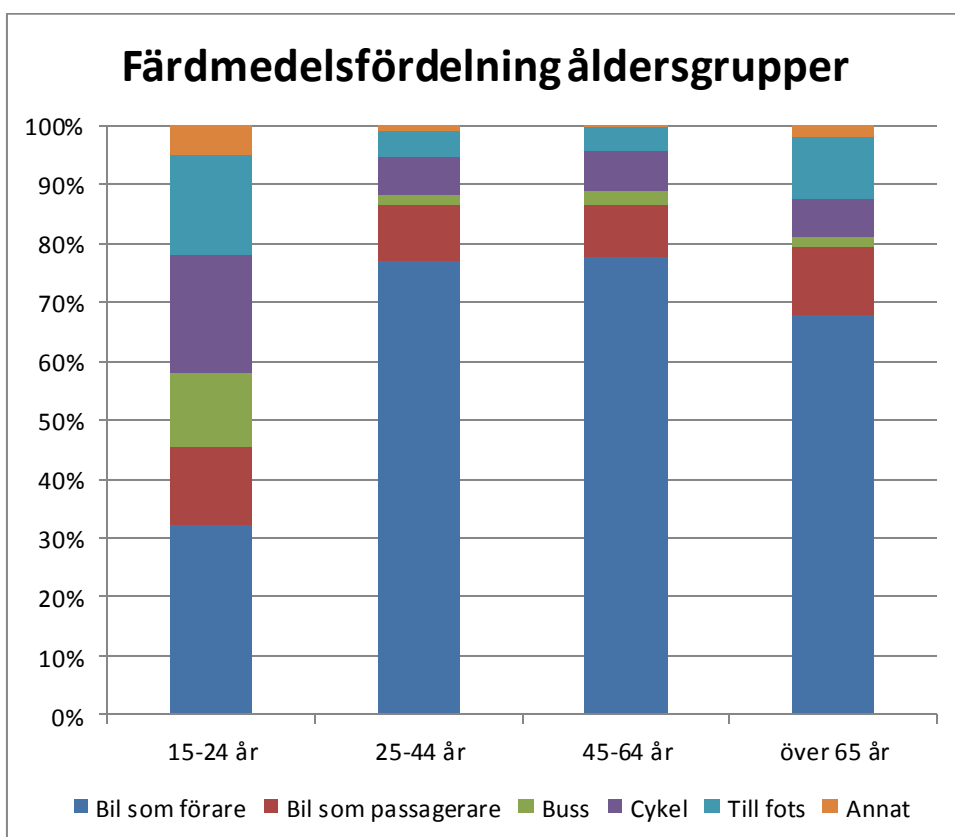


Figur 38. Färdmedelfördelning under en vecka för kvinnor

Kvinnorna både går och åker buss oftare än männen. Kvinnorna går eller åker buss vid 13 % av resorna medan männen endast gör det vid 8 % av resorna. Männen cyklar i något mer än kvinnor. 11 % av männen cyklar jämfört med 7 % av kvinnorna.

#### Färdmedel beroende på ålder

Yngre personer, upp till 24 år, utför betydligt lägre andel av resorna med bil än de som är 25 år och äldre, se Figur 39.



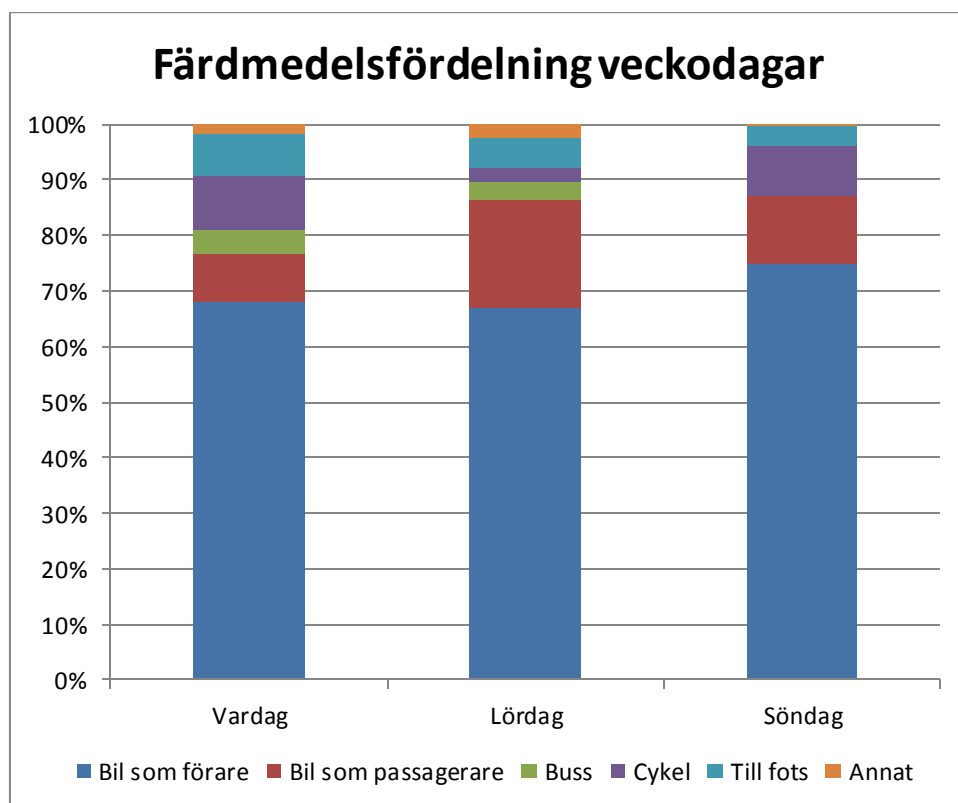
Figur 39. Fördelning av huvudsakligt färd sätt under en vecka för olika åldersgrupper

Den yngsta åldersgruppen åker bil vid en tredjedel av resorna medan de som är äldre reser med bil vid ca 85 % av resorna. Den äldsta gruppen åker något mindre bil, vid fyra femtedelar av resorna. Den

äldsta åldersgruppen har en större andel resor till fots, 11 %, jämfört med dem i åldern 25-64 år där 4 % av resorna är resor till fots. Reseslagen bil som passagerare, buss och med cykel ligger ganska jämt för de tre grupperna 25-44, 45-64 respektive 65-84 år.

## 8.2 Färdmedel olika veckodagar

Under vardagar sker 76 % av resorna med bil, men under lördagarna ökar denna andel till 86 % och på söndagar till 87 %. Under vardagar sker 18 % av resorna med cykel eller gång men under lördagen 8 % och under söndagen 12 %. Bussresandet minskar också under helgen; vardagar reser 4 % med buss men endast 3 % under lördagen och 0 % under söndagen. Se Figur 40.



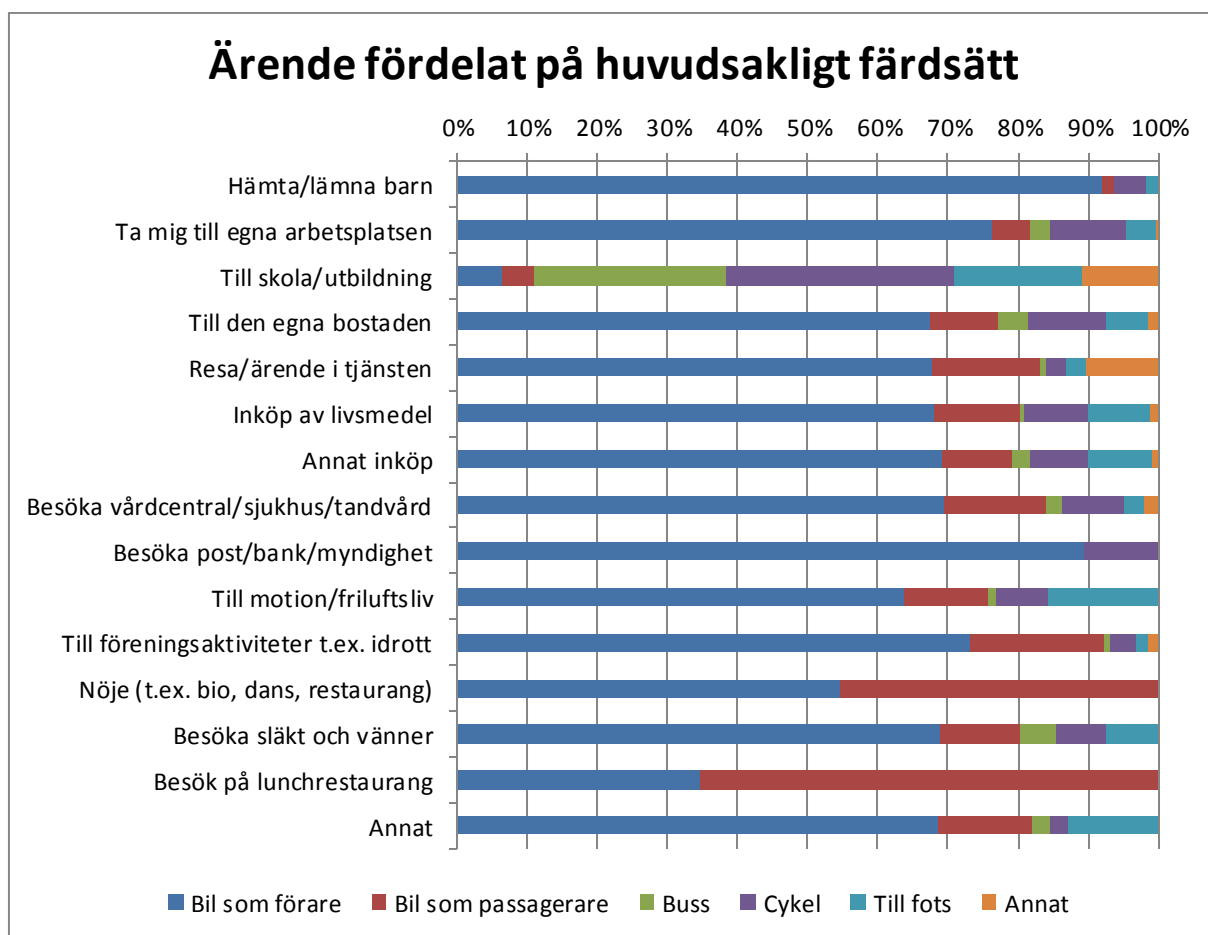
Figur 40. Färdmedelsfördelning för resandet under vardagar, lördagar och söndagar

## 8.3 Färdmedel vid olika ärenden

Hämta och lämna barn är det ärende som har högst andel bilresor, 94 %. Att ta sig till bank/post eller myndighet har även det en hög andel bilresor, 89 %.

Minst andel bilresor har ärendet att ta sig till skola och utbildning, med 12 %. Vid resor till skola eller utbildning åker man istället i stor utsträckning buss, cyklar eller går. Andra typer av ärenden där det är vanligt att man går är till motion eller friluftsliv.

Ett förtydligande: De som reser till och från skola och utbildning är generellt sett yngre än dem som hämtar och lämnar barn. Många av dem som tar sig till och från skola och utbildning är gymnasieelever och högskoleelever.



Figur 41. Fördelning på huvudsakligt färdssätt för olika typer av ärende

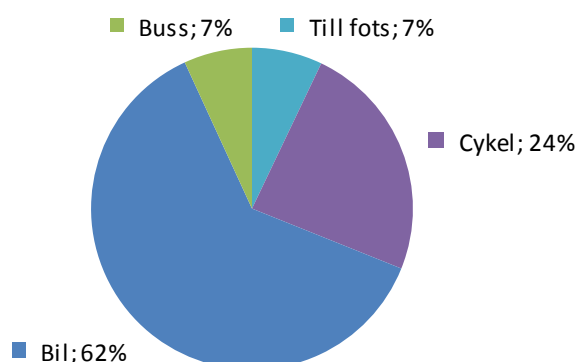
## 8.4 Färdmedel till arbete och skola

Som tidigare har visats har respondenterna redogjort för sina resor genom en resdagbok. Bil är det vanligaste färdmedlet vid resor till arbete och de flesta som tar sig till skola åker buss, cykel eller går.

Respondenterna har också fått en direkt fråga om vilket färdmedel man använder för att ta sig till arbete och skola. Samma direkta frågor har också ställts för inköpsresor. Resultaten nedan bygger på den direkta frågan som lyder ”Vilket färdmedel använder du oftast vid resor till/från arbete eller skola?” Därpå har respondenterna fått fylla i huvudsakligt färdmedel under sommarsäsongen respektive under vintersäsongen för färdmedel till arbete och skola.

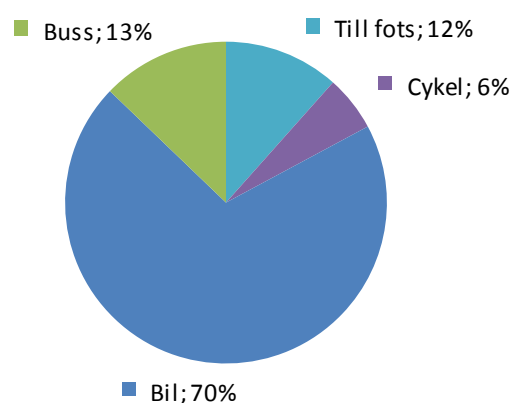
Resultaten av dessa direkta frågor presenteras nedan och i nästa kapitel. Noteras bör att de som arbetar är betydligt fler än de som studerar och att resultaten nedan därför är mest representativa för arbetsresor. Bil är det vanligaste färdmedlet till arbete och skola. Under sommarhalvåret åker drygt sex av tio bil och under vinterhalvåret åker sju av tio bil. Eftersom andelen som jobbar är så många fler än dem som studerar, drar arbetsresor upp andelen bilresor inom kategorin resor till arbete och skola.

## Färdmedel till arbete och skola under sommarhalvåret



Figur 42. Färdmedelsfördelning för resor till arbete och skola under sommarhalvåret

## Färdmedel till arbete och skola under vinterhalvåret



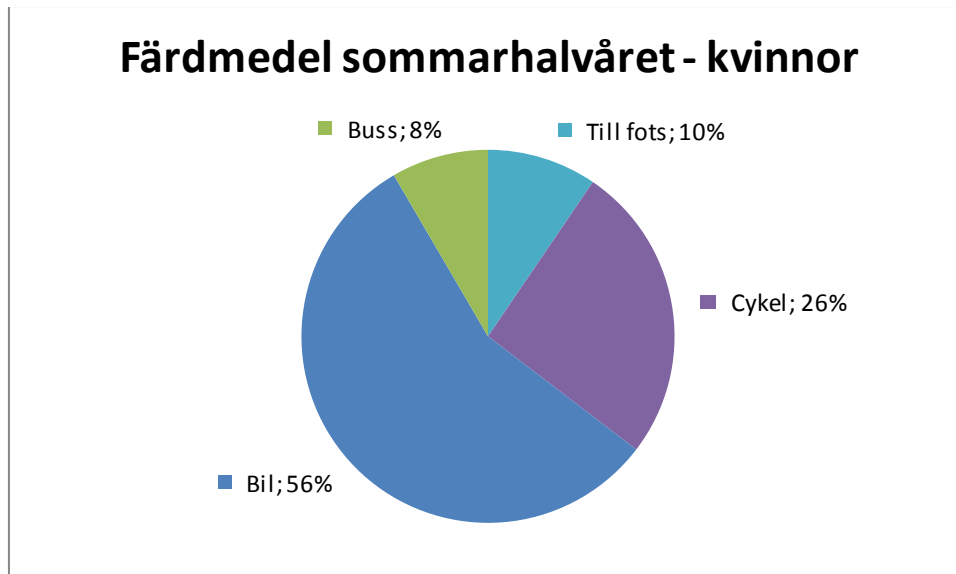
Figur 43. Färdmedelsfördelning för resor till arbete och skola under vinterhalvåret

Under både sommar och vinterhalvåret är andelen som åker bil störst bland färdmedel. Andelen som åker bil är mindre på sommarhalvåret till förmån för cykling, gång och bussåkning.

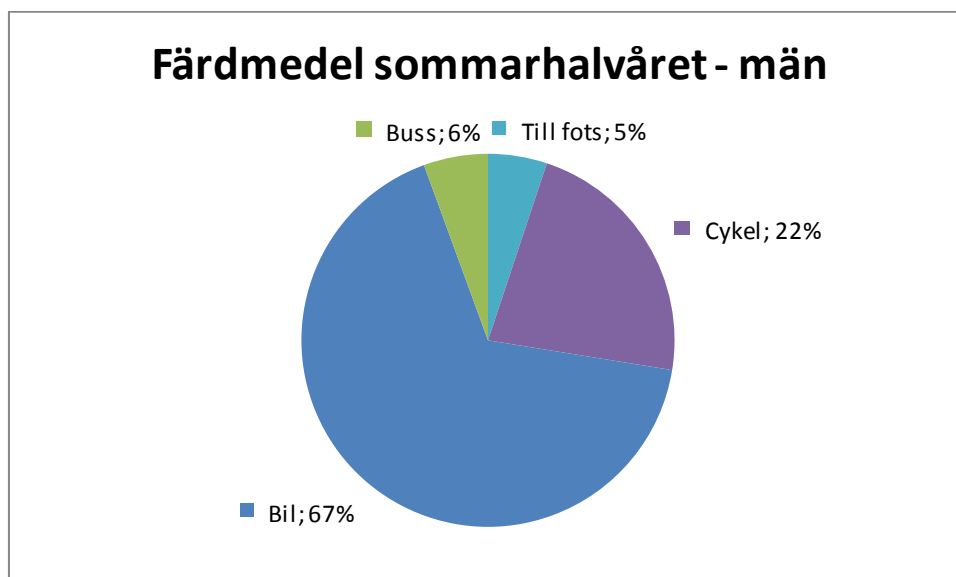
Under sommarhalvåret är andelen som åker buss, cyklar eller går tillsammans nästan 40 %. Under vinterhalvåret går 7 % till fots till arbetet eller skola jämfört med på sommaren då 12 % går till fots. För åkande med buss till arbetet eller skola ökar andelen från 7 % på sommaren till 13 % som åker med buss på vintern.

### Färdmedel till arbete och skola för kvinnor och män

Det är stora skillnader i färdmedelsval mellan kvinnor och män vid resor till arbete eller skola. Män åker bil i betydligt högre utsträckning än kvinnor. Kvinnorna åker mer buss samt går mer. Detta gäller både under sommarhalvåret, se Figur 44 och Figur 45 och vinterhalvåret, se Figur 46 och Figur 47. Män cyklar mer än kvinnorna under vintern men kvinnorna cyklar mer än männen under sommaren.

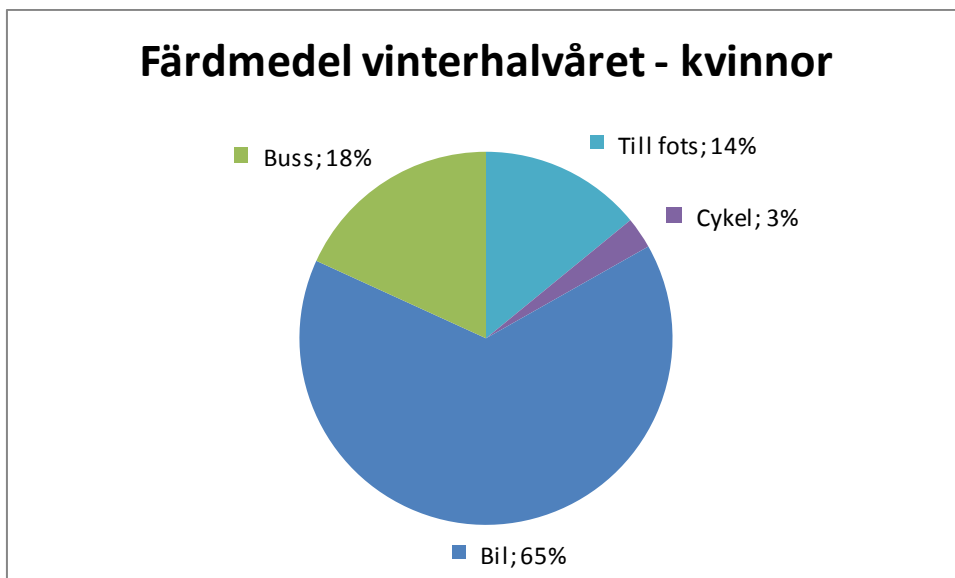


Figur 44. Färdmedelsfördelning för resor till arbete och skola under sommarhalvåret för kvinnor

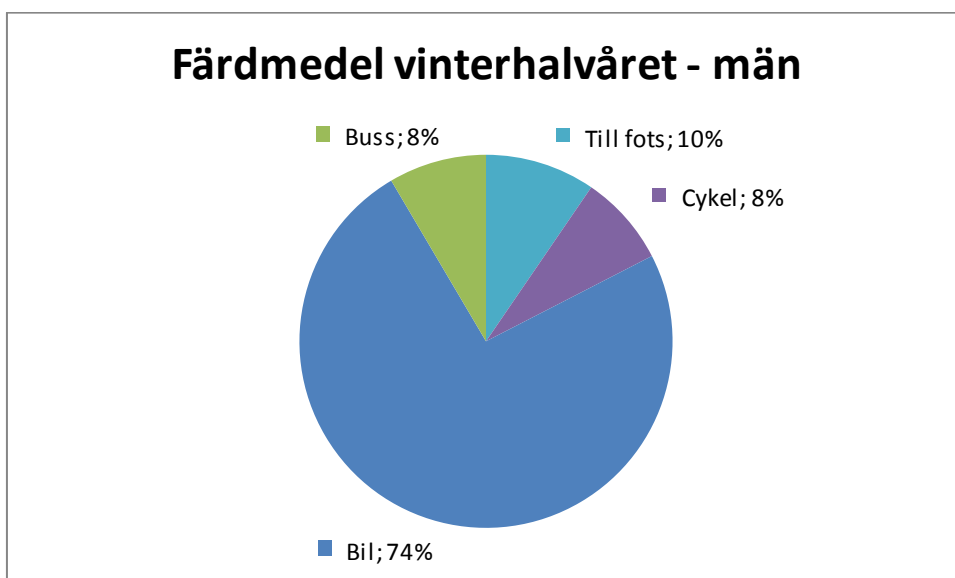


Figur 45. Färdmedelsfördelning för resor till arbete och skola under sommarhalvåret för män

Under vinterhalvåret ökar män och kvinnor sitt resande med bil. För kvinnor minskar andelen cyklande drastiskt. Istället åker kvinnorna, som tidigare beskrivits, mer bil men kvinnorna ökar även sitt resande med gång och buss under vintern jämfört med sommaren.



Figur 46. Färdmedelsfördelning för resor till arbete och skola under vinterhalvåret för kvinnor



Figur 47. Färdmedelsfördelning för resor till arbete och skola under vinterhalvåret för män

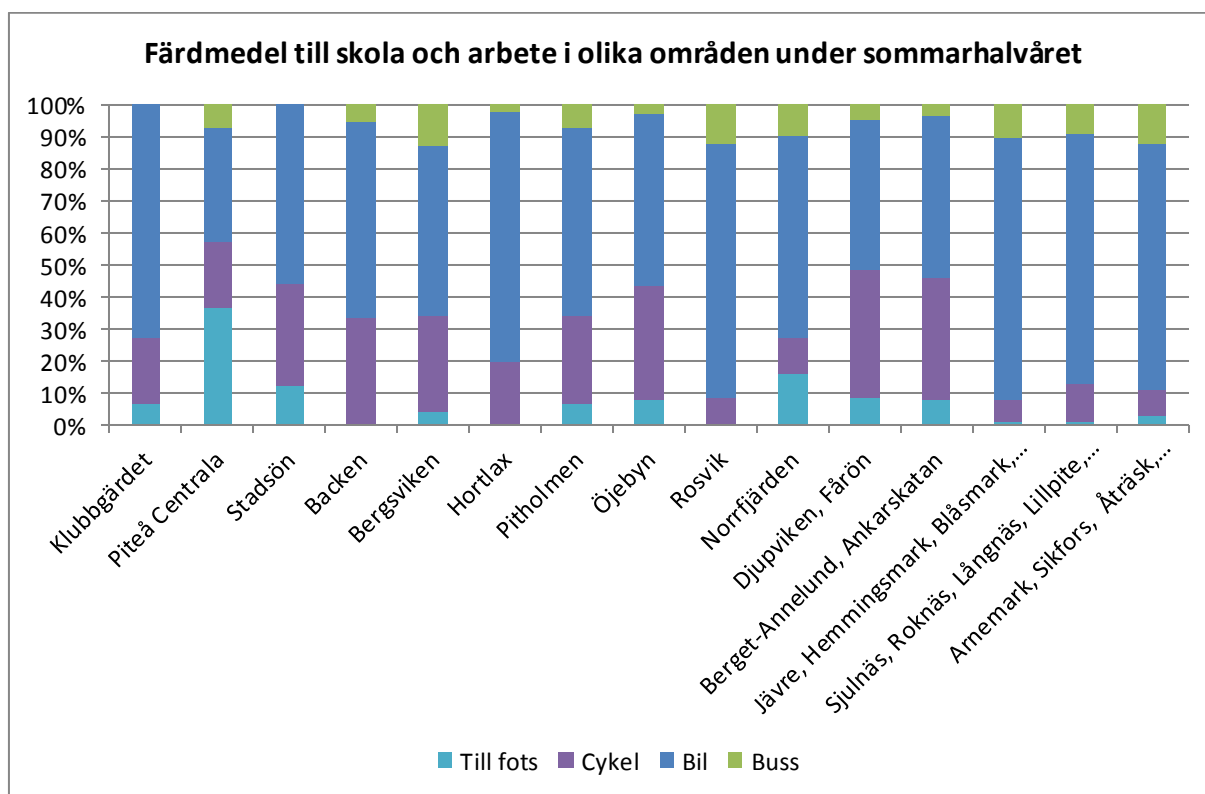
#### Färdmedel till arbete och skola för olika områden

Färdmedelsfördelningen för resor till arbetet eller skola skiljer sig mellan de studerade områdena, vilket framgår av Figur 48 och Figur 49.

Under sommarhalvåret åker 82 % av dem som bor i Jävre, Hemmingsmark, Blåsmark, Svensbyn bil till arbete och skola. Det är alltså de byar där den högsta andelen bilburna till och från arbetet bor. Därefter följer Rosvik med 80 %. Ytterligare ett antal byar till visar på en hög andel bilanvändande till skola och arbete sommartid: Hortlax, Sjulnäs, Rognäs, Långnäs, Lillpite, Böle med 78 % och Arnemark, Sikfors, Åträsk, Gråträsk, Klubbfors, Koler, Långträsk, Storsund, Nybyn, Alterdalen, Sjulsmark med 77 %. Lägst andel bilåkare till och från skola och arbete bor i centrala Piteå där 35 % använder bilen till och från arbete och skola sommartid. Näst lägst andel bilåkare till och från skola och arbete på sommaren är dem i Djupviken om 47 %.

Störsts andel fotgängare till och från arbetet bor i Piteå, där 37 % uppger att de går till och från skola och arbete sommartid. Därpå följer Norrfjärden med 16 % och Stadsön med 12 %. I Backen och

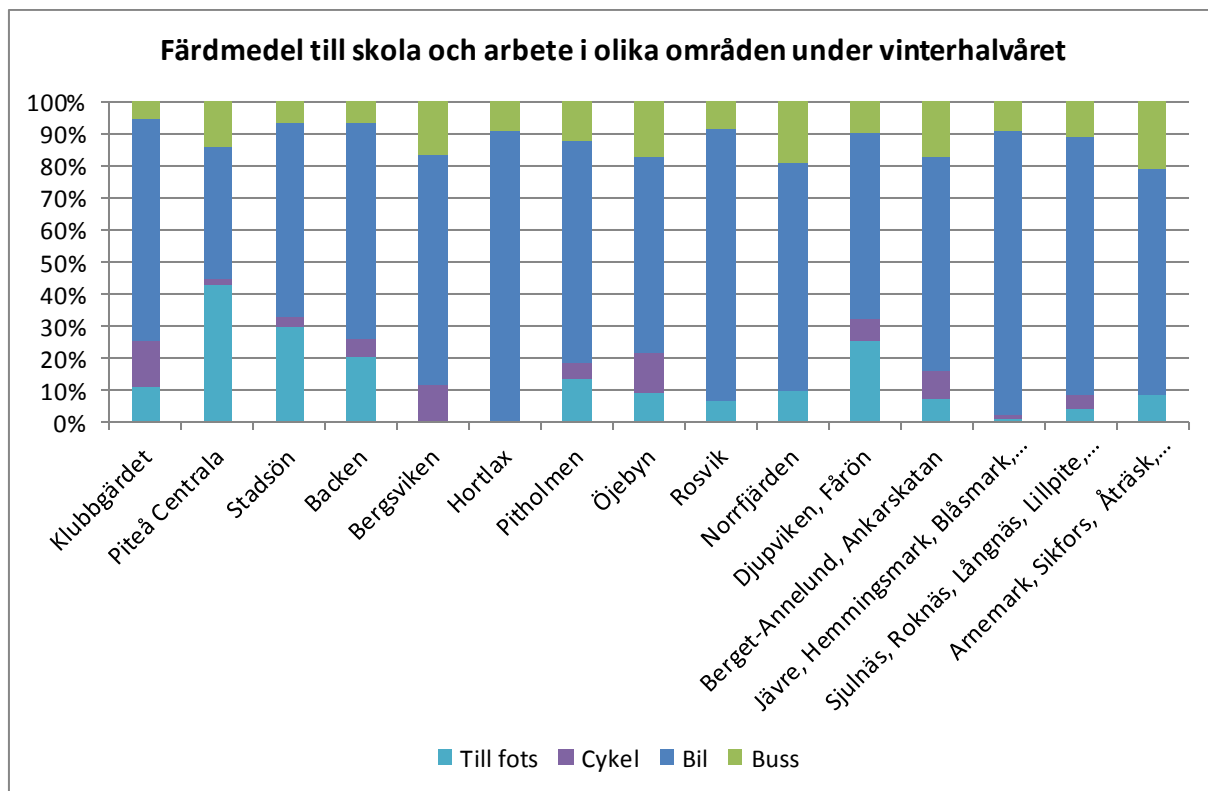
Rosvik uppger 0 % att de går till och från skola och arbete. Störst andel cyklister bor i Djupviken där 40 % uppger att de sommartid huvudsakligen cyklar till och från skola och arbete. Näst flitigast andel cyklister bor i Berget-Annellund och Ankarskatan med 38 %. Flitigast bussåkare är boende i Bergsviken, där 13 % uppger buss som huvudsakligt färdmedel till och från skola och arbete, tätt följt av boende i Rosvik, Arnemark, Sikfors, Åträsk, Gråträsk, Klubbfors, Koler, Långträsk, Storsund, Nybyn, Alterdalen och Sjulsmark med 12 %. Minst andel bussåkande, 0 % är de i Klubbgårdet och Stadsön.



Figur 48. Färdmedelsfördelning för resor till arbete och skola under sommarhalvåret i de olika områdena. För fullständiga namn på de olika orterna/områdena som gäller för de fyra sista staplarna, se listan av områden i kapitel 2.

Andelen som åker bil till arbete och skola ökar i samtliga områden förutom gruppen av byar Arnemark, Sikfors, Åträsk, Gråträsk, Klubbfors, Koler, Långträsk, Storsund, Nybyn, Alterdalen, Sjulsmark, där den snarare sjunker med 7 procentenheter från 77% till 70%. Störst andel bilåkande på vintern bor i Hortlax, där 91 % uppger att de åker bil till arbete och skola vintertid, följt av Jävre, Hemmingsmark, Blåsmark, Svensbyn där 88 % uppger bil. Lägst andel bilåkare vintertid är samma område som sommartid, centrala Piteå, där 41 % uppger att de åker bil till och från skola och arbete.

I samtliga områden sjunker andelen som cyklar under vintern. Istället ökar andelen som går och åker kollektivt i nästan alla områden. Flest andel cyklister vintertid är boende i Klubbgårdet med 14 % följt av Bergsviken och Öjebyn med 12 %. I Hortlax, Rosvik, Norrfjärden samt gruppen av byar där den första i raden är Arnemark, där uppger 0 % att de cyklar till och från skola och arbete sommartid. Högst andel som uppger att de går till och från skola och arbete bor i centrala Piteå, där 43 % uppger att de går. I Bergsviken och Hortlax uppger 0 % att de går till och från arbetet sommartid. Högst andel kollektivtrafikresenärer är de i gruppen av byar där den första i raden är Arnemark, där uppger 21 % att de åker kollektivt till och från skola och arbete sommartid. Lägst andel kollektivtrafikresenärer är boende i Klubbgårdet, där 5 % uppger att de åker buss till och från skola och arbete vintertid.

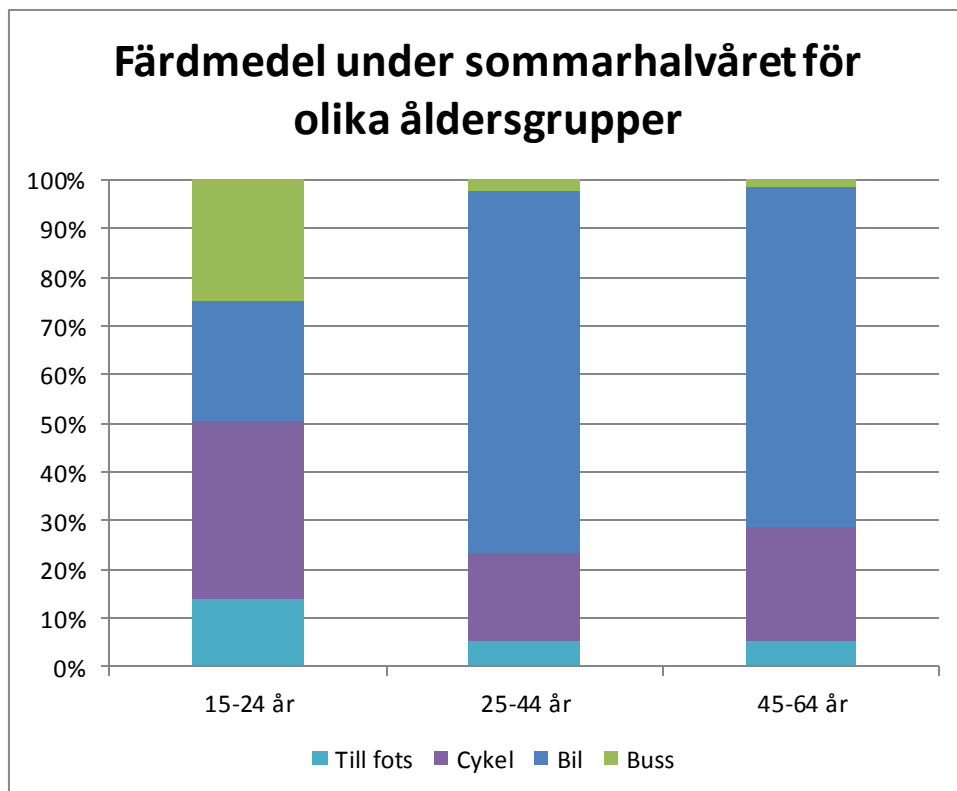


Figur 49. Färdmedelsfördelning för resor till arbete och skola under vinterhalvåret i de olika områdena. För fullständiga namn på de olika orterna/områdena som gäller för de fyra sista staplarna, se listan av områden i kapitel 2.

### Färdmedel till arbete och skola för olika åldersgrupper

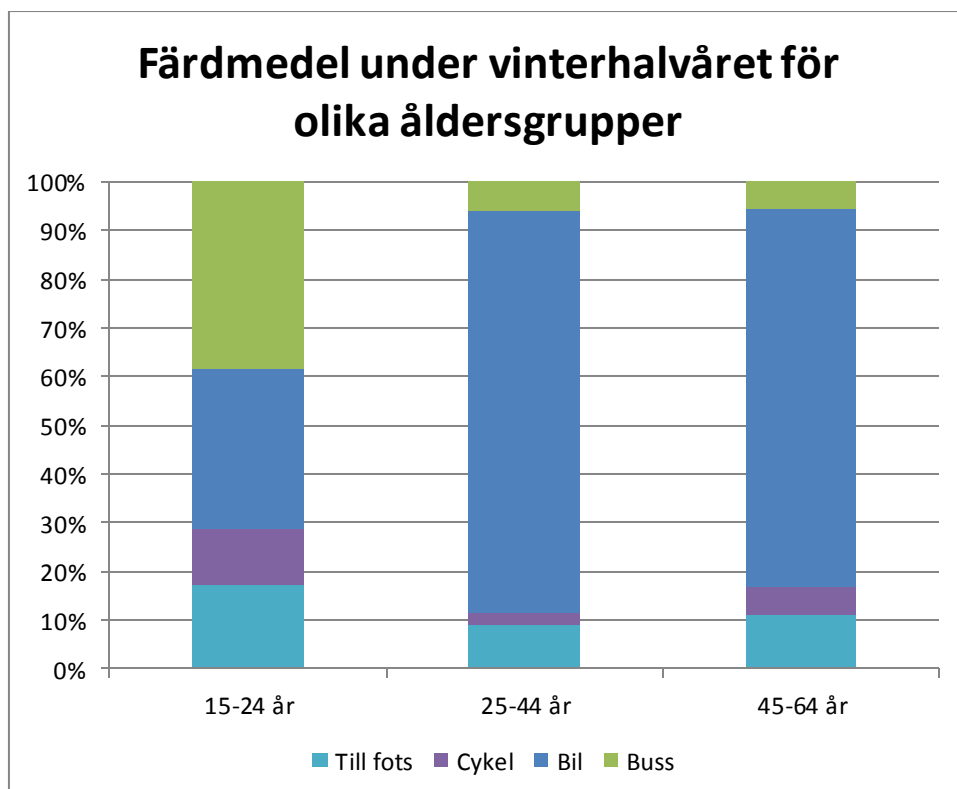
Under sommarhalvåret åker yngre personer, under 25 år, mer kollektivt till arbete/skola än de som är äldre, se Figur 50. Betydligt fler av dem som är under 25 år cyklar eller åker buss vid arbets-/skolresor på sommaren jämfört med dem som är mellan 25 och 64 år. Bland dem i åldern 25-64 år är bil det huvudsakliga färdmedlet.





Figur 50. Färdmedelsfördelning för resor till arbete och skola under sommarhalvåret för olika åldersgrupper.

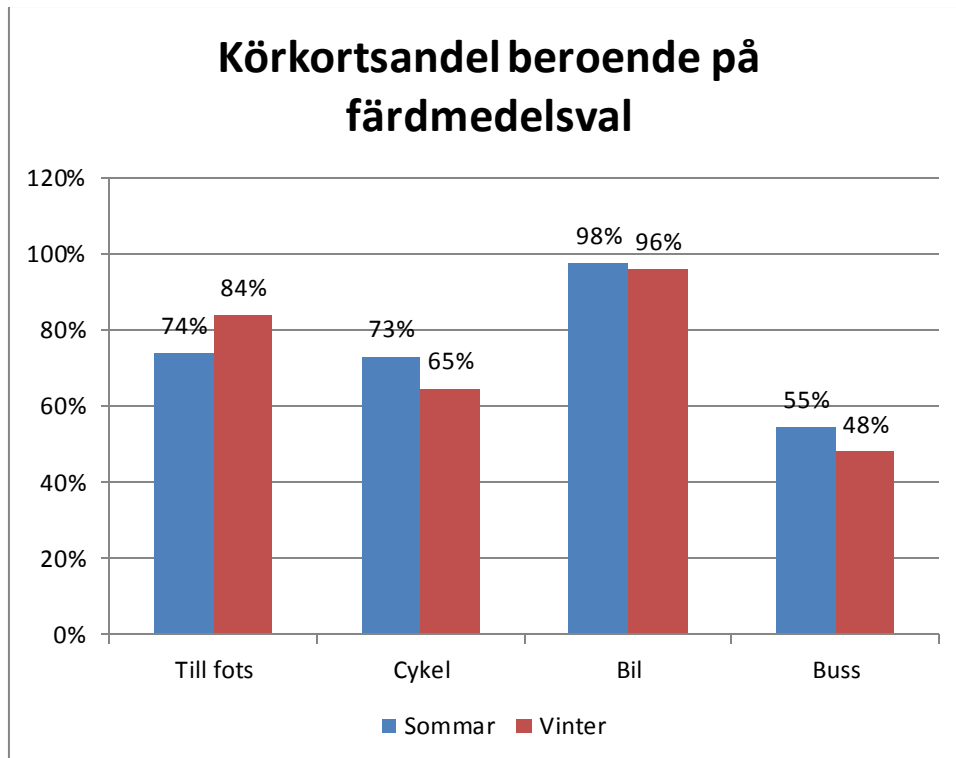
Under vinterhalvåret minskar cyklandet rejält inom samtliga tre grupper. I de övre åldrarna ökar andelen resor till fots och med bil. För samtliga grupper ökar bussresandet. Se Figur 50 och Figur 51



Figur 51. Färdmedelsfördelning för resor till arbete och skola under vinterhalvåret för olika åldersgrupper.

### Färdmedel till arbete och skola beroende på körkortsinnehav

Val av färdmedel hänger också starkt samman med körkortsinnehav. I Figur 52 visas hur stor andel av dem som oftast går, cyklar, åker bil respektive åker buss till arbete eller skola under sommarhalvår respektive vinterhalvår som har körkort. Som framgår av figuren har de som oftast åker buss körkort i betydligt lägre utsträckning körkort än dem som dagligen åker bil, cyklar eller går till fots. Störst andel körkortsinnehavare har just de som oftast reser med bil.

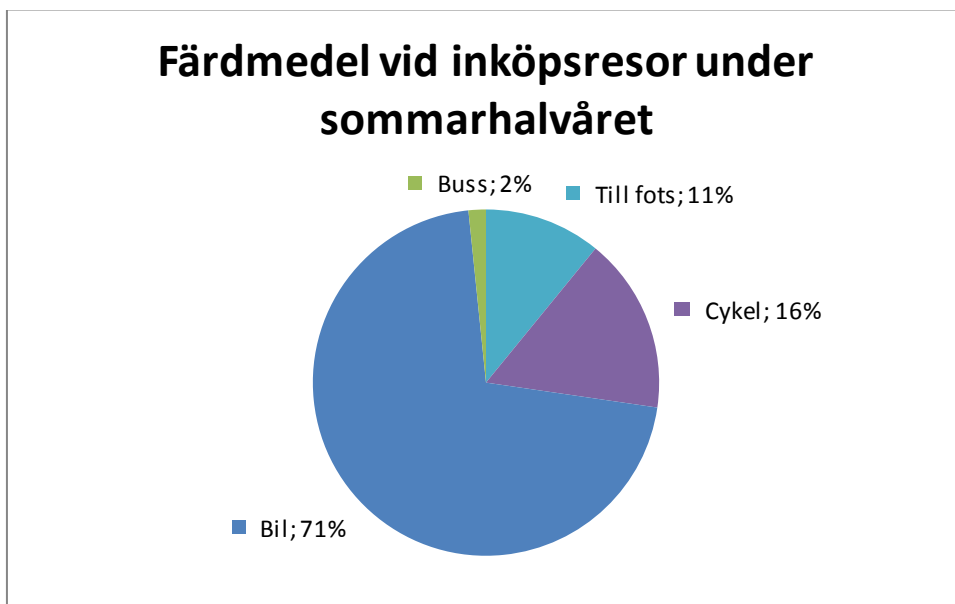


Figur 52. Andel som har körkort bland dem som under sommar respektive vinterhalvår oftast tar sig med olika färdmedel till arbete och skola.

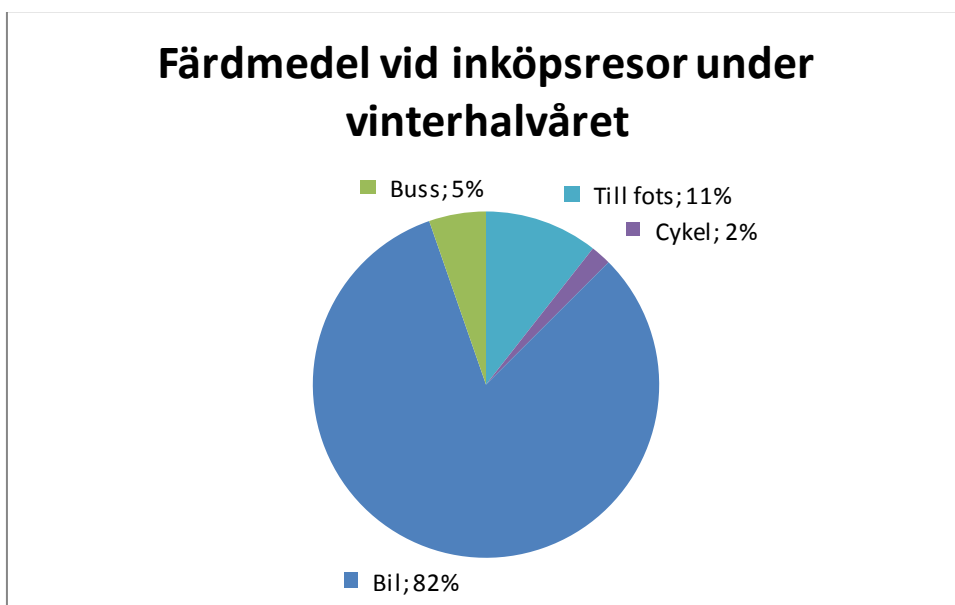
## 8.5 Färdmedel vid inköpsresor

I detta kapitel presenteras svaren från den direkta frågan ”Vilket färdmedel använder du oftast vid dina inköpsresor” i kombination av att de fått specificera för sommarsäsongen och vintersäsongen.

Skillnaden i färdmedelsval vid olika årstider skiljer också vid inköpsresor. Andelen som anger att man oftast cyklar minskar kraftigt från 16 % under sommarhalvåret till 2 % under vinterhalvåret. Bil är det klart vanligaste färdmedlet för inköpsresor under såväl sommar- som vinterhalvåret. Att gå till fots är lika vanligt vintertid som sommartid, 11 %. Se Figur 53 och Figur 54.



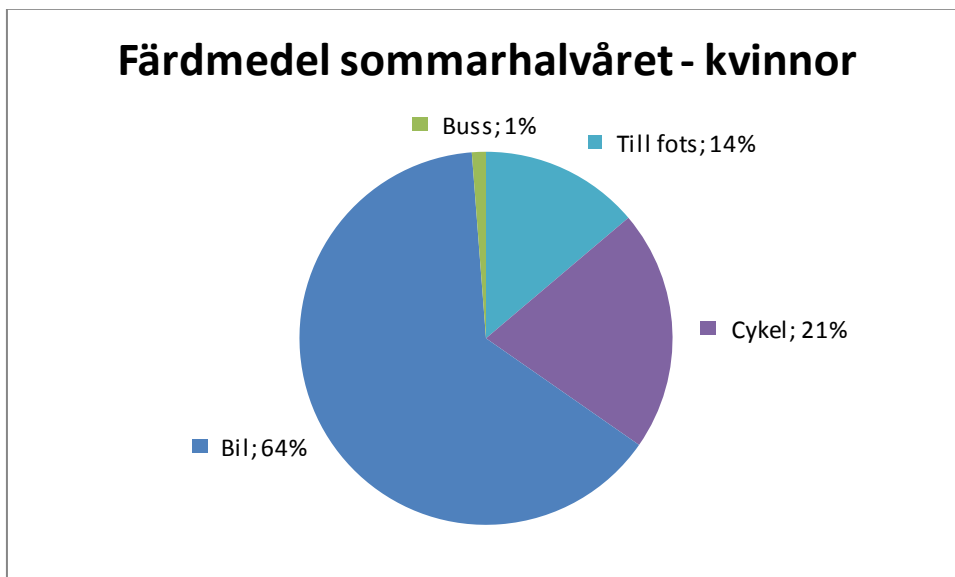
Figur 53. Färdmedelsfördelning för inköpsresor under sommarhalvåret



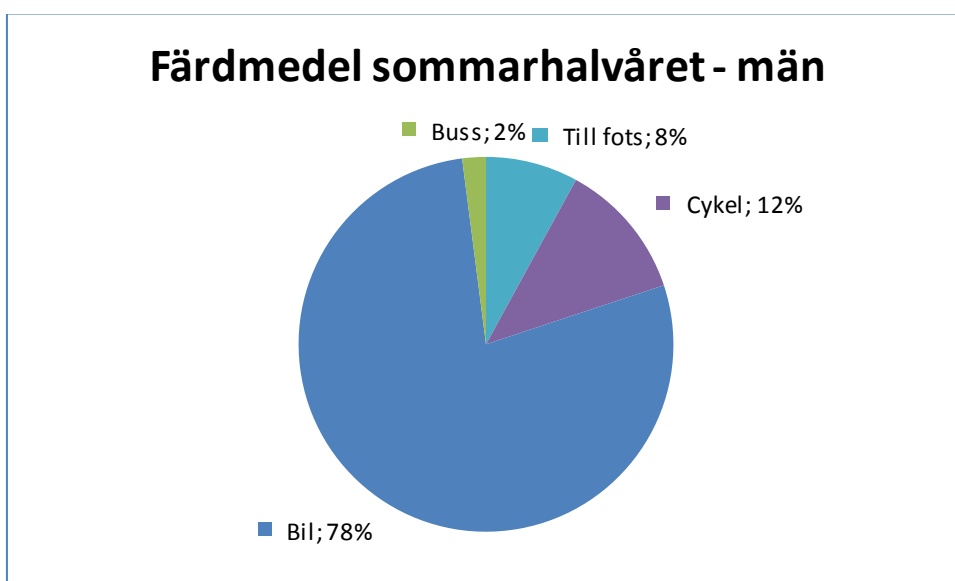
Figur 54. Färdmedelsfördelning för inköpsresor under vinterhalvåret

### *Kvinnors och mäns färdmedel vid inköpsresor*

Under sommarhalvåret använder fler kvinnor än män cykeln vid inköpsresor. Kvinnorna går också mer till fots än männen. Männen använder istället bilen i större utsträckning, se Figur 55 och Figur 56.

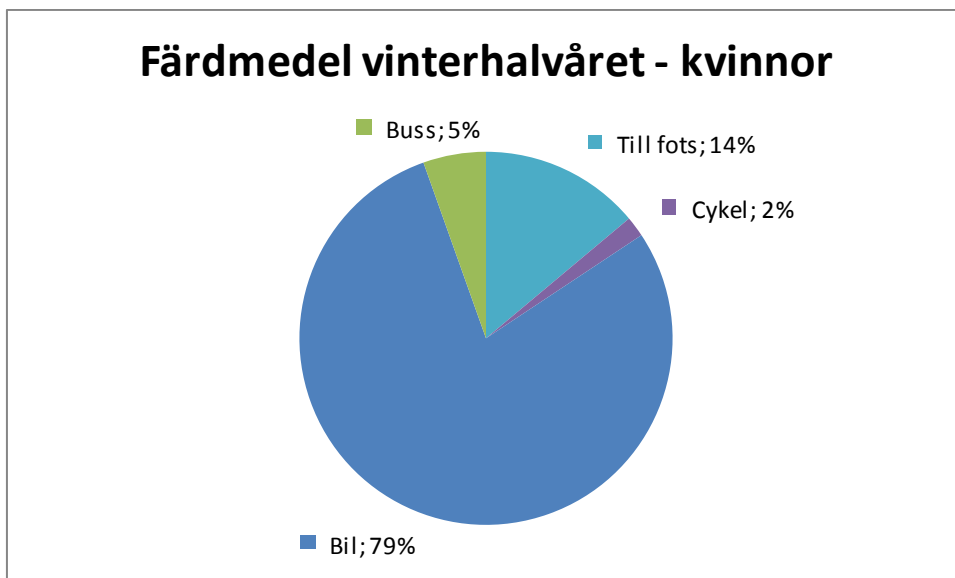


Figur 55. Färdmedelsfördelning för inköpsresor under sommarhalvåret för kvinnor

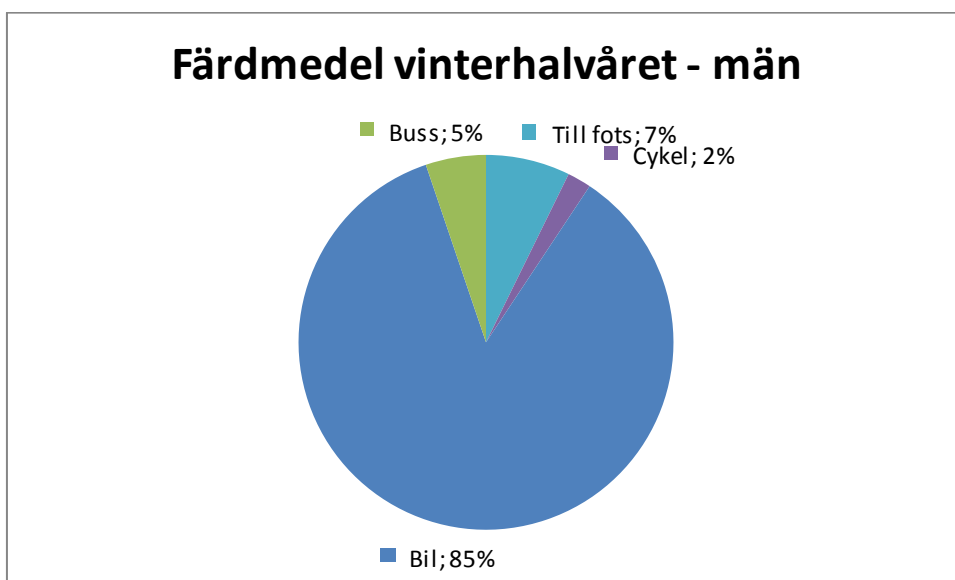


Figur 56. Färdmedelsfördelning för inköpsresor under sommarhalvåret för män

Under vinterhalvåret är det ytterst få av både kvinnor och män som använder cykeln vid inköpsresor, 2 procent för både kvinnor och män. Även bussanvändandet är lika, 5 % av kvinnorna och männen. Kvinnor går i större utsträckning än män som istället åker mer bil, se Figur 57 och Figur 58.



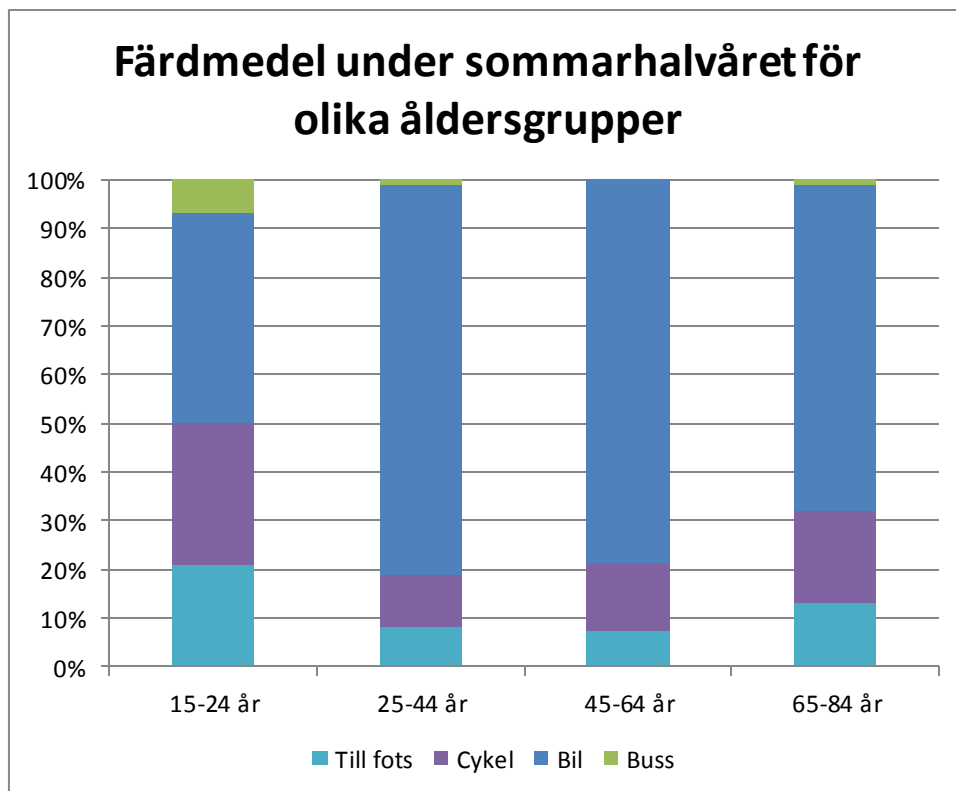
Figur 57. Färdmedelsfördelning för inköpsresor under vinterhalvåret för kvinnor



Figur 58. Färdmedelsfördelning för inköpsresor under vinterhalvåret för män

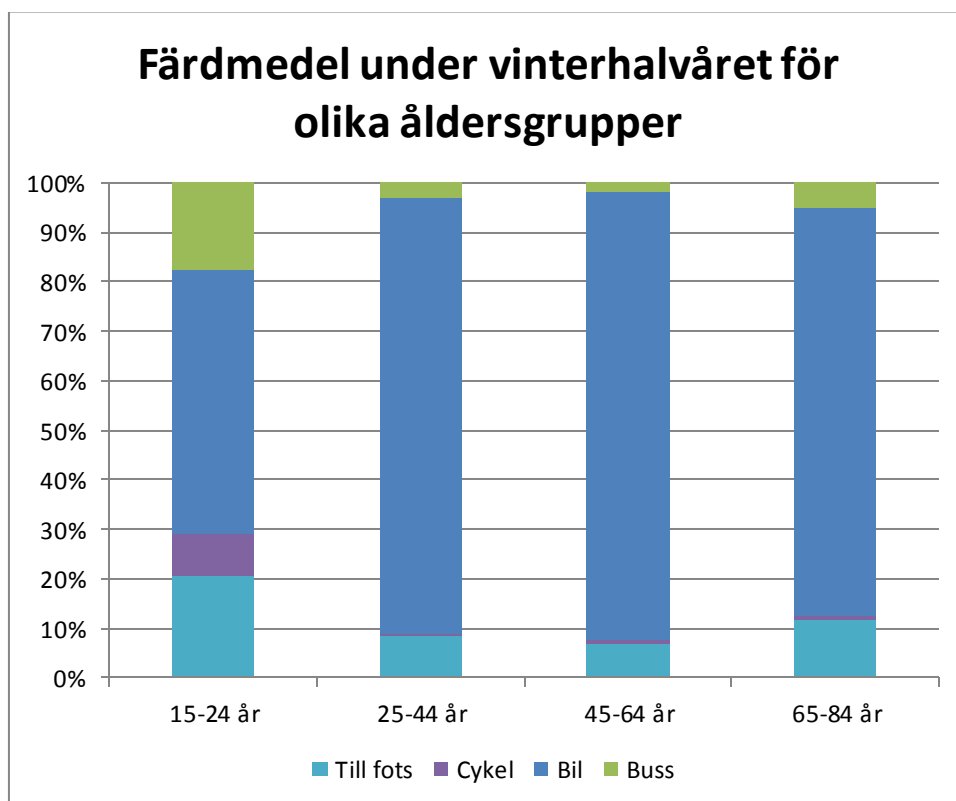
#### *Olika åldersgruppers färdmedel vid inköpsresor*

Vid inköpsresor använder yngre personer, under 25 år, bilen i betydligt mindre utsträckning än de som är äldre, se Figur 59 där resandet för sommarhalvåret visas. Av dem under 25 år är det ungefär hälften så många som åker bil vid inköpsresor jämfört med dem i grupperna 25-64 år. Den yngre gruppen använder istället buss, cykel eller går till fots i större utsträckning än de andra åldersgrupperna för inköpsresor under sommaren.



Figur 59. Färdmedelsfördelning för inköpsresor under sommarhalvåret för olika åldersgrupper

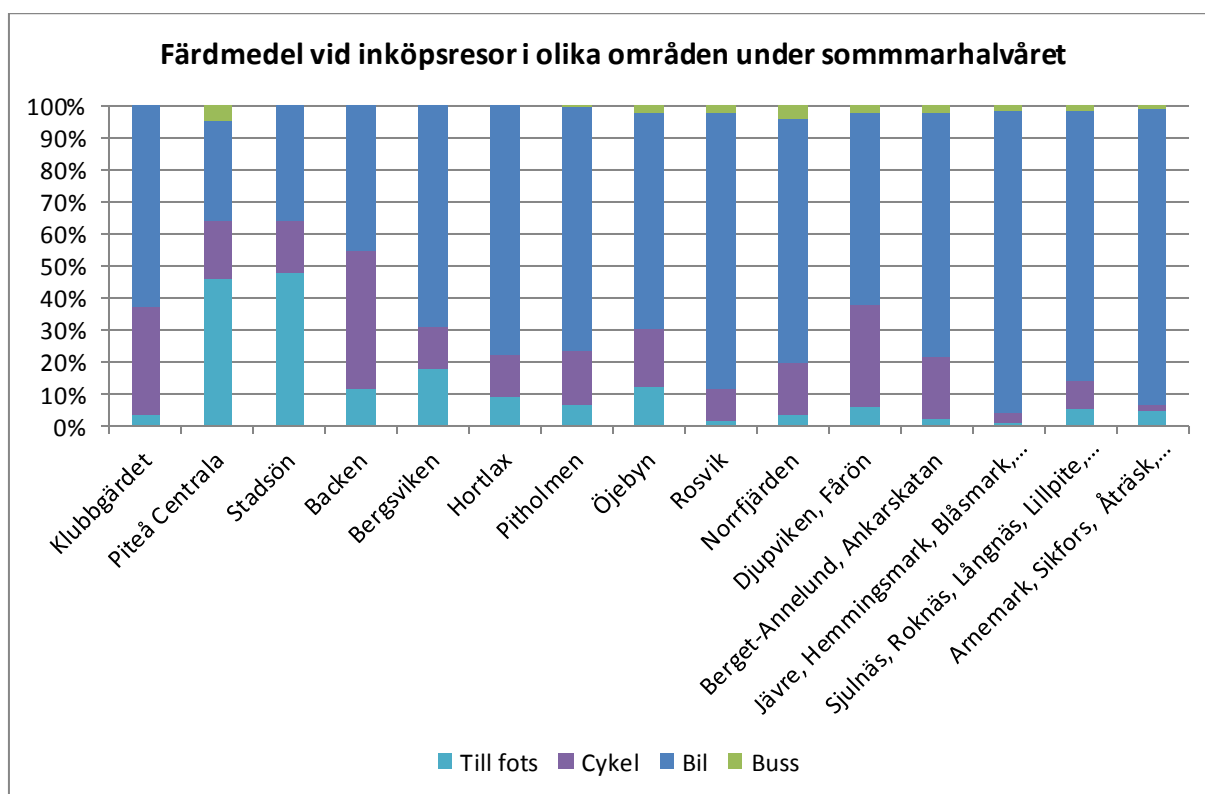
Under vinterhalvåret förändras valet av färdmedel för framför allt åldersgruppen 16-24 år så tillvida att många av dem som cyklar under sommaren istället åker kollektivt men även ökar sitt bilresande på vintern, se Figur 60. För dem i åldern 25 år och äldre minskar resandet med cykel ner till 0-1% under vintern. Även bussresandet ökar under vintern för dem från 25 år och äldre.



Figur 60 Färdmedelsfördelning för inköpsresor under vinterhalvåret för olika åldersgrupper

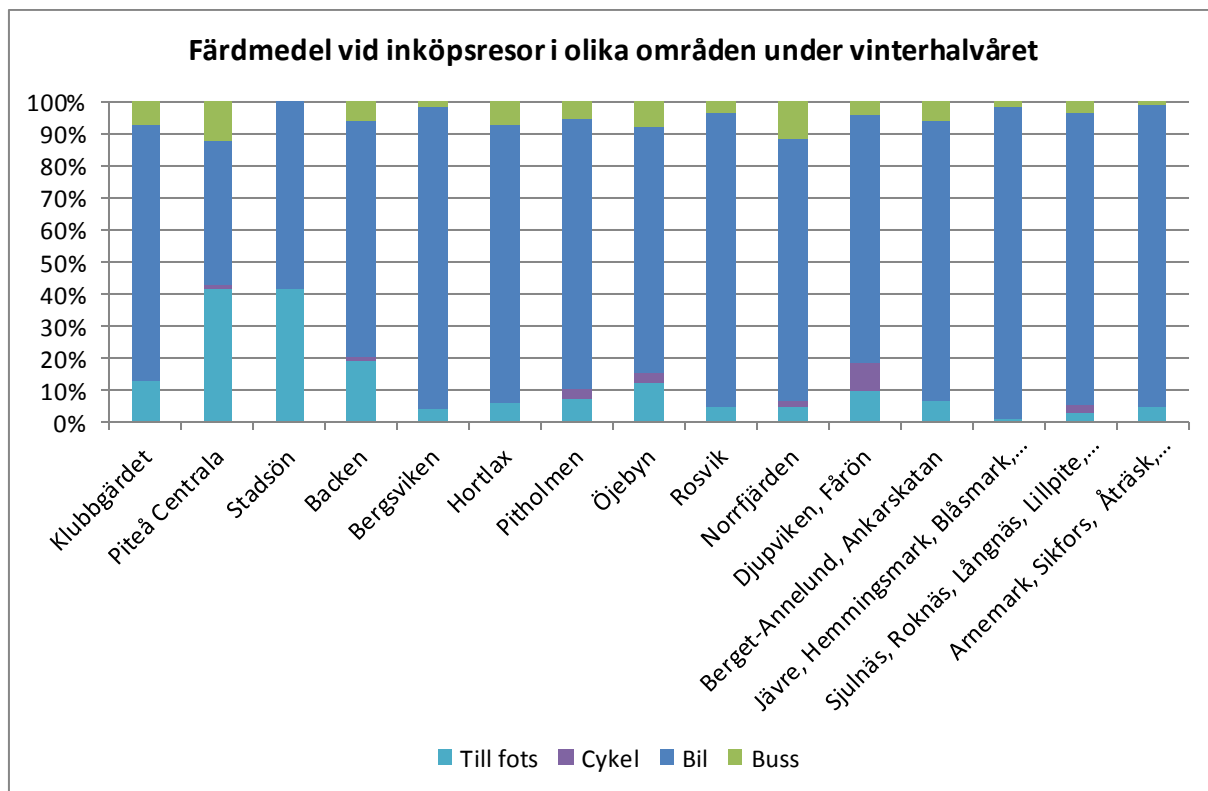
### Olika områdens färdmedel vid inköpsresor

Även färdmedelsfördelningen för inköpsresor skiljer mellan de studerade områdena. De mest centrala områdena i Piteå, såsom Stadsön och Centrala Piteå har en låg andel bilanvändande, medan det är mer vanligt att gå till fots i dessa områden än i de övriga områdena. Vidare är det tydligt att områden långt ifrån viss samhällsservice, Jävre, Blåsmark, Hemmingsmark, Arnemark, Sikfors mfl har en mycket hög andel bilanvändande för inköpsresor. Över 90 % av dem uppger att de vanligtvis använder bil för inköpsresor på sommaren. Områdena som använder mest cykel vid inköpsresor på sommaren är Backen, Klubbgården och Djupviken, men även centrala Piteå och Stadsön har hög cykelandel.



Figur 61. Färdmedelsfördelning för inköpsresor under sommarhalvåret i de olika områdena. För fullständiga namn på de olika orterna/områdena som gäller för de fyra sista staplarna, se listan av områden i kapitel 2.

Även vintertid utmärker sig Centrala Piteå och Stadsön med att många där väljer att gå för sina inköpsärenden. Andelen som åker bil vid inköpsresor ökar vintertid till 70- 97 % i samtliga områden utom Centrala Piteå och Stadsön som ligger på låga 45 respektive 59 % även vintertid. I samtliga områden sjunker andelen som cyklar markant under vintern och istället ökar andelen som åker kollektivt.



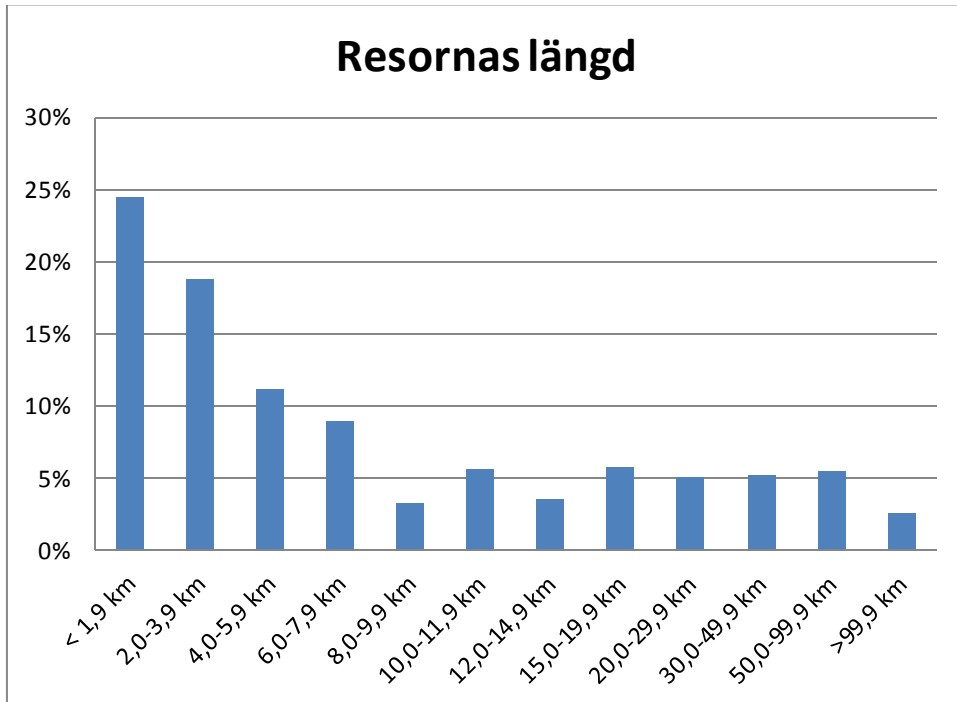
Figur 62. Färdmedelsfördelning för inköpsresor under vinterhalvåret i de olika områdena. För fullständiga namn på de olika orterna/områdena som gäller för de fyra sista staplarna, se listan av områden i kapitel 2.



## 9. Reslängd

Underlaget som ligger till grund för analyserna i detta avsnitt är de resedagböcker som fylldes i av respondenterna.

Medelreslängden är 20,3 kilometer och medianresan är 4,9 km. Knappt hälften av resorna är kortare än 4 km och cirka en fjärdedel av resorna är kortare än 2 km. Resornas fördelning på olika längd visas i Figur 63.



Figur 63. Fördelning efter resornas längd i kilometer.

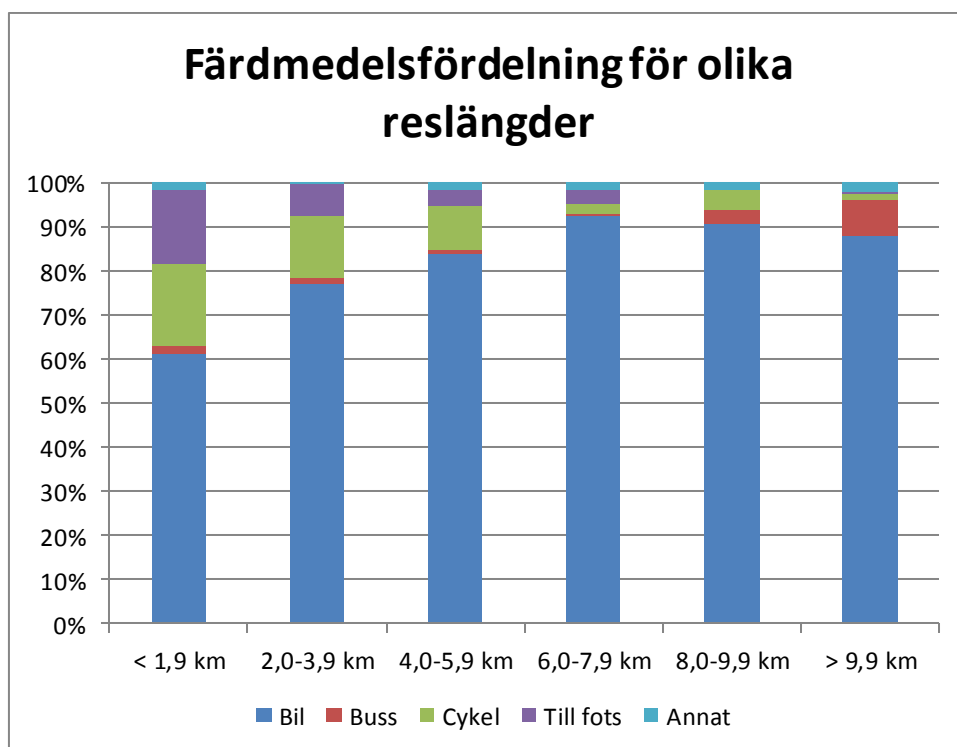
### *Jämförelse mellan korta och långa resor*

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

Fördelningen av ärenden för korta resor under 4 kilometer och långa resor över 4 kilometer ser ungefär likadan ut. För både de korta och långa resorna är det resor till arbetet och till den egna bostaden som är de främsta ärendena. För korta resor är hämta och lämna barn samt inköpsresor även vanliga ärenden.

### *Färdmedelsval vid olika reslängd*

Som Figur 64 visar står bilen även för en stor del av resorna som är kortare än både 2 och 4 kilometer och för vilka andra färdmedel i många fall kan vara ett alternativ.



Figur 64. Färdmedelsfördelning vid resor av olika längd.

#### Reslängd för olika färdmedel

I Tabell 1 visas dels medelreslängden för resor med olika färdmedel, dels medianvärdet för resor med aktuellt färdmedel. Medianvärdet, d v s det värde där hälften reser kortare och hälften reser längre, är dock betydligt lägre eftersom relativt få men mycket långa resor starkt påverkar medelvärdet. Några få men mycket långa resor ger alltså stor inverkan på medelvärdet. Medelvärdet visar det värde som fås om alla sträckor med aktuellt färdmedel läggs samman och sedan divideras med antalet resor. Medianvärdet visar istället det värde som hälften av resorna understiger och hälften av resorna överstiger.

Tabell 1 Genomsnittlig reslängd för olika färdmedel uttryckt som medelreslängd respektive medianreslängd.

Färdmedel	Reslängd medel (km)	Reslängd median ( km)
<b>Bil</b>	22,4	7,1
<b>Buss</b>	29,7	19,1
<b>Cykel</b>	2,9	1,8
<b>Till fots</b>	1,9	1,1

Medelreslängden för bilister är drygt 20 km, medan medianresan är drygt 7 km. Det kopplar tillbaka på informationen i Figur 64. **Färdmedelsfördelning vid resor av olika längd.** Figur 64 som visar att en stor andel av bilresorna är korta resor.

#### Skillnader i reslängd män - kvinnor

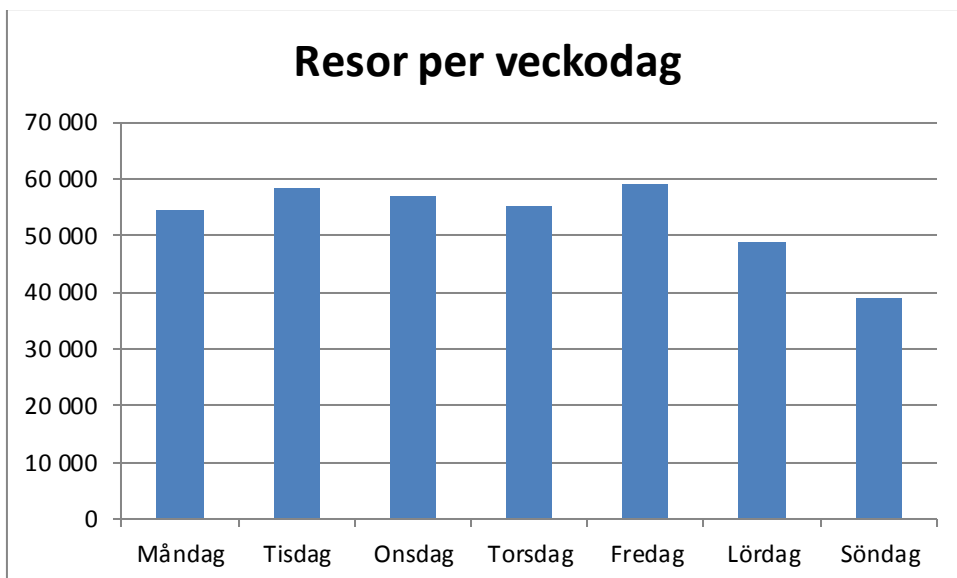
Männens resor är längre än kvinnornas, deras resor är i medel drygt 23 km långa medan kvinnornas endast är drygt 15 km. Medianvärdet för männens resor är 6,2 km och för kvinnorna 4,2 km.

## 10. Tidpunkt för resorna

Underlaget som ligger till grund för analyserna i detta avsnitt är de resedagböcker som fylldes i av respondenterna.

### Antal resor olika veckodagar

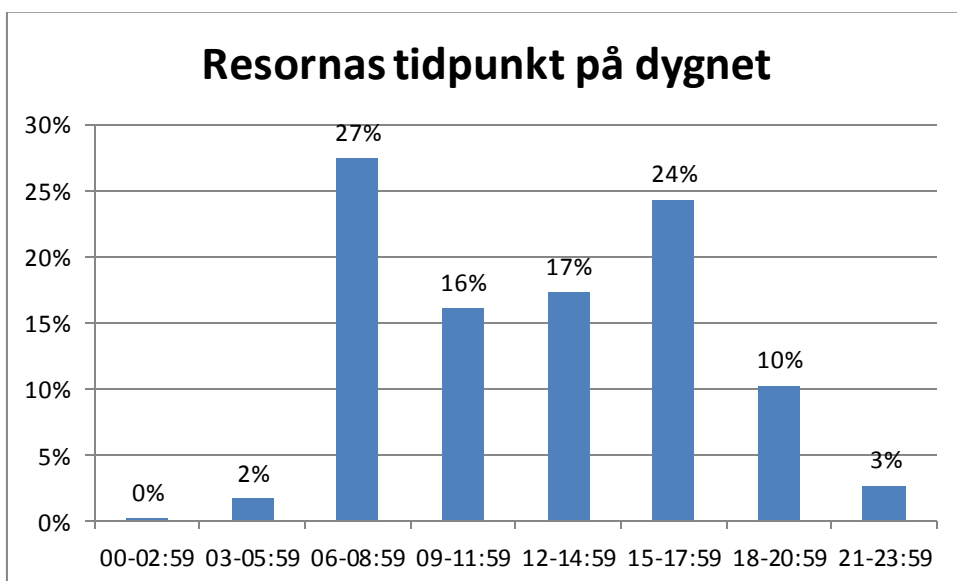
Resandet som invånarna i åldern 15-84 år utträttat under vardagarna varierar mellan 50 000 och 60 000 resor per dag. Under lördagarna sjunker resandet till knappt 50 000 resor och under söndagar är de knappt 40 000 till antalet, se Figur 65. Antalet resor är uppräknat att gälla inom hela kommunen.



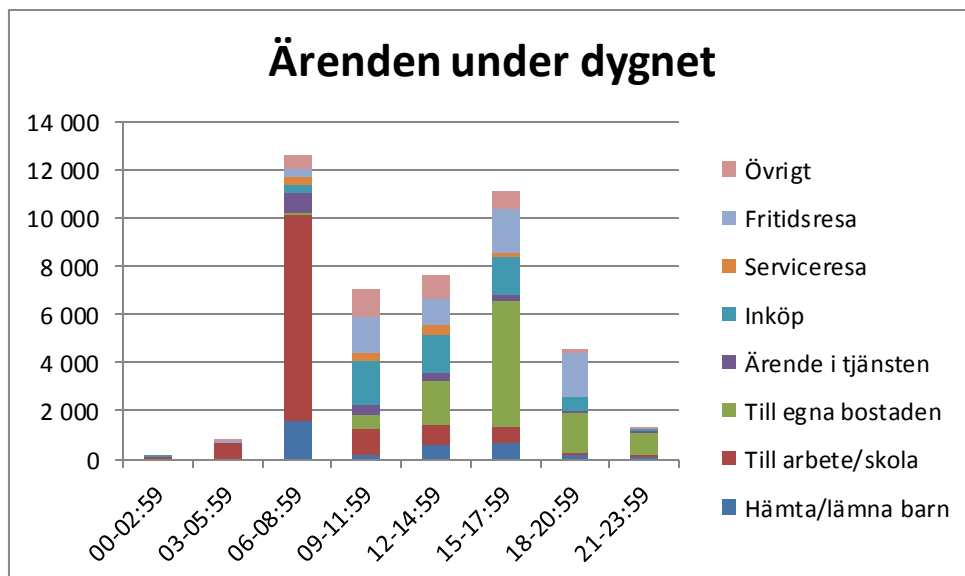
Figur 65 Alstrade resor per veckodag.

### Resornas fördelning över dygnet

Den största andelen av resorna under ett dygn startar på morgonen kl 06:00- 08:59. Knappt en fjärdedel av resorna startar på eftermiddagen kl 15:00-18:59. Se Figur 66.



Figur 66. Alstrade resor fördelade över ett genomsnittligt veckodygn.



Figur 67. Alstrade resor och tillhörande ärenden i undersökningsområdet fördelade över veckodygnet.

De flesta resor till arbete eller skola startar kl 06:00-08:59. Från kl 15:00 kommer en period under dygnet då de allra flesta resor består av resor till hemmet. Inköpsresor startar främst mellan kl 09:00 och 17:59 och fritidsresor startar mest inom intervallet 09:00-20:59. Att hämta och lämna barn har sin topp under morgontimmarna 06:00-08:59, men även en stor del mellan kl 12:00-17:59. Se Figur 67.

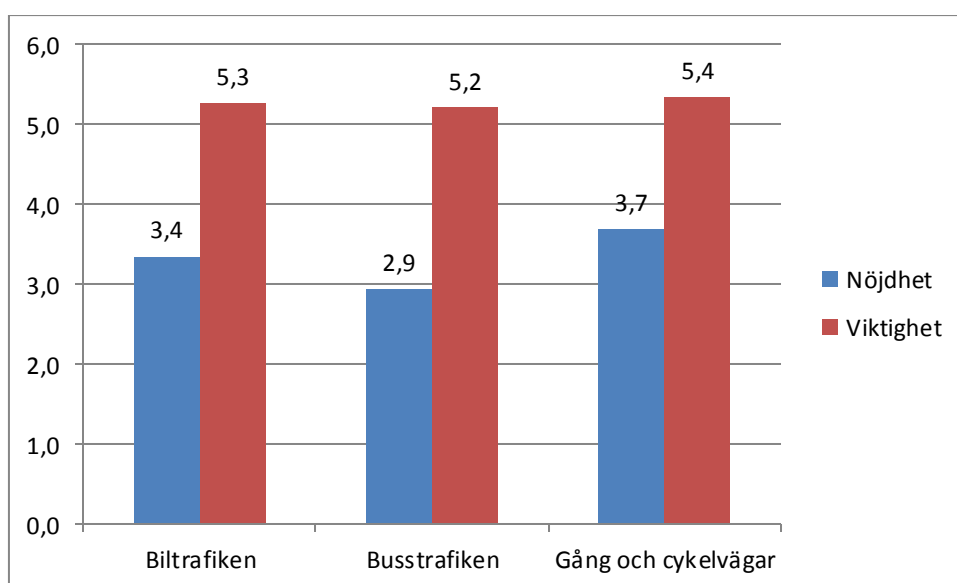


Foto Camilla Norberg

## 11. Attityder till kommunens satsningar på bil-, buss- och gång/cykeltrafik

I Figur 68 redovisas invånarnas attityder kring kommunens arbete med olika trafikslag: biltrafiken, busstrafiken samt kommunens arbete med gång och cykelvägar (gång och cykelvägar redovisas tillsammans). I enkäten har frågor ställts om invånarna är nöjda med kommunens arbete och om hur viktigt det är att kommunen arbetar med biltrafiken, busstrafiken och gång och cykelvägar. I enkäten bedömdes nöjdhet och viktighet med en skala från ett till sex där en högre siffra motsvarar större nöjdhet eller viktighet. Ett på skalan representerade inte alls nöjd och sex; i högsta grad nöjd. För viktighet motsvarade ett; inte alls viktigt, och sex; mycket viktigt.

Som framgår av Figur 68, där medeltalet för nöjdhet och viktighet för invånarna redovisas, framgår att de tillfrågade ger ett mindre bra betyg till kommunens arbete med busstrafiken. Det är alltså inom kommunens arbete med busstrafiken invånarna är minst nöjda. Invånarna är mest nöjda med kommunens arbete med gång och cykelvägar.



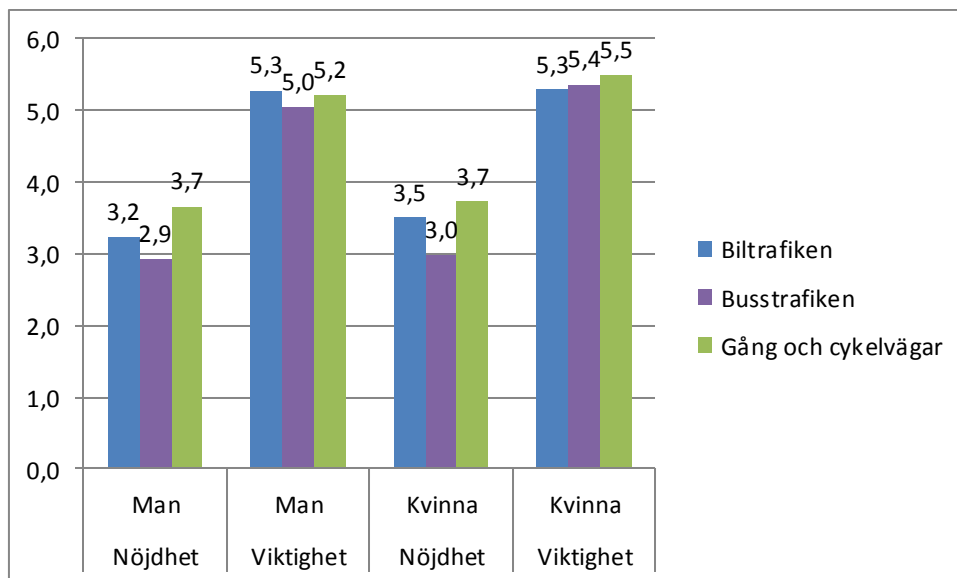
Figur 68. Medeltalet för invånarnas nöjdhet kring kommunens arbete inom respektive område samt hur viktigt de tycker det är med trafiksituationen och kommunens arbete inom respektive område.

Invånarna tycker att arbetet med gång och cykelvägar är viktigast. Lägsta graden av viktighet får satsningar på busstrafiken. Dock visar resultaten att de tillfrågade relativt jämt värderar hur viktigt det är med de tre trafikslagen, de tre trafikslagen ligger alla på ett värde om 5,2, 5,3 samt 5,4 på en skala från 1 till 6. Det är således inte några stora skillnader i vad de tillfrågade tycker är viktigast. Det bör även poängteras att samtliga tre trafikslag har fått hög vikt på skalan. Invånarna tycker således att de alla bör ses som mycket viktiga att arbeta med.

Störst gap av de tre trafikslagen visar undersökningen gäller för busstrafiken. De tillfrågade ger kommunen betyget 2,9 i nöjdhet, och anser att kommunens arbete är mycket viktigt (värde 5,2) Differensen mellan hur viktigt arbetet är och hur nöjda de tillfrågade är, är därför störst inom arbetet med busstrafiken.

### Attityd- jämförelse kvinnor och män

Det finns inga stora skillnader kring kvinnors och mäns nöjdhet över satsningarna på olika trafikslag vilket redovisas i Figur 69. För män är det största gapet mellan nöjdhet och viktighet för biltrafiken och busstrafiken, där differensen i båda fall är 2,1. För kvinnor är det största gapet mellan nöjdhet och viktighet för busstrafiken, där differensen är 2,4.



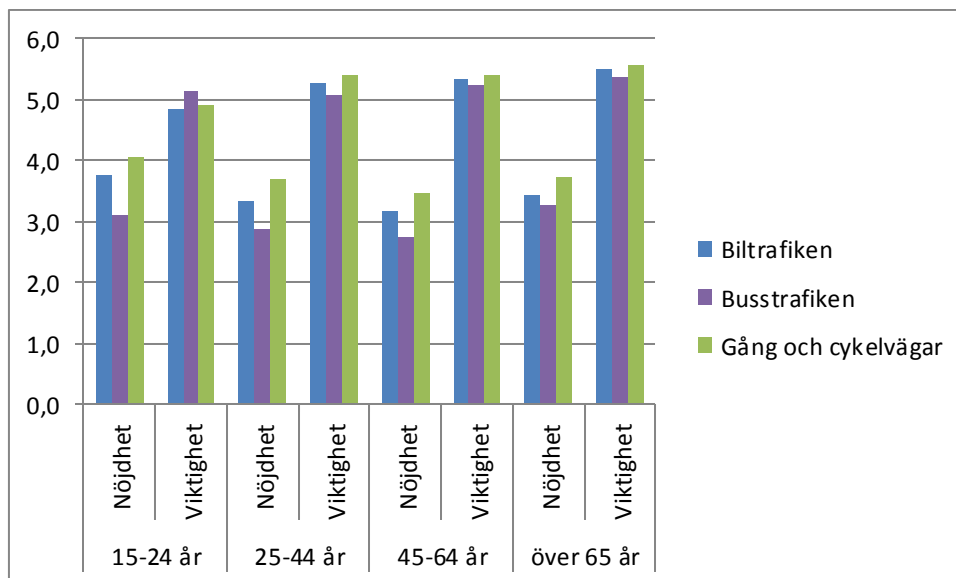
Figur 69. Medeltalen för nöjdhet och viktighet för kommunens olika satsningar för män och kvinnor.

### Attityder i olika åldersgrupper

Mellan åldersgrupperna 25-44 år, 45-64 år och 65-84 år finns det inga större skillnader kring hur viktigt de tycker att kommunens arbete är med olika trafikslag. Åldersgruppen 15-24 år däremot, prioriterar ned arbetet något inom biltrafiken och cykeltrafiken och inom den gruppen är busstrafiken det område de ser som viktigast.

Vad gäller hur nöjda de tillfrågade är, är nöjdheten högst inom arbetet med gång och cykelvägar för alla åldersgrupper. Alla fyra åldersgrupper är minst nöjda med busstrafiken. Gruppen 45-64 år är den grupp som visar minst nöjdhet med arbetet med busstrafiken.

Nöjdheten med arbetet med biltrafiken hamnar mellan nöjdheten med arbetet med busstrafiken och gång och cykelvägar. Den yngsta gruppen är den grupp som är mest nöjd med arbetet med gång och cykelvägar och arbetet med biltrafiken. Den äldsta gruppen är den grupp som är mest nöjd med busstrafiken.



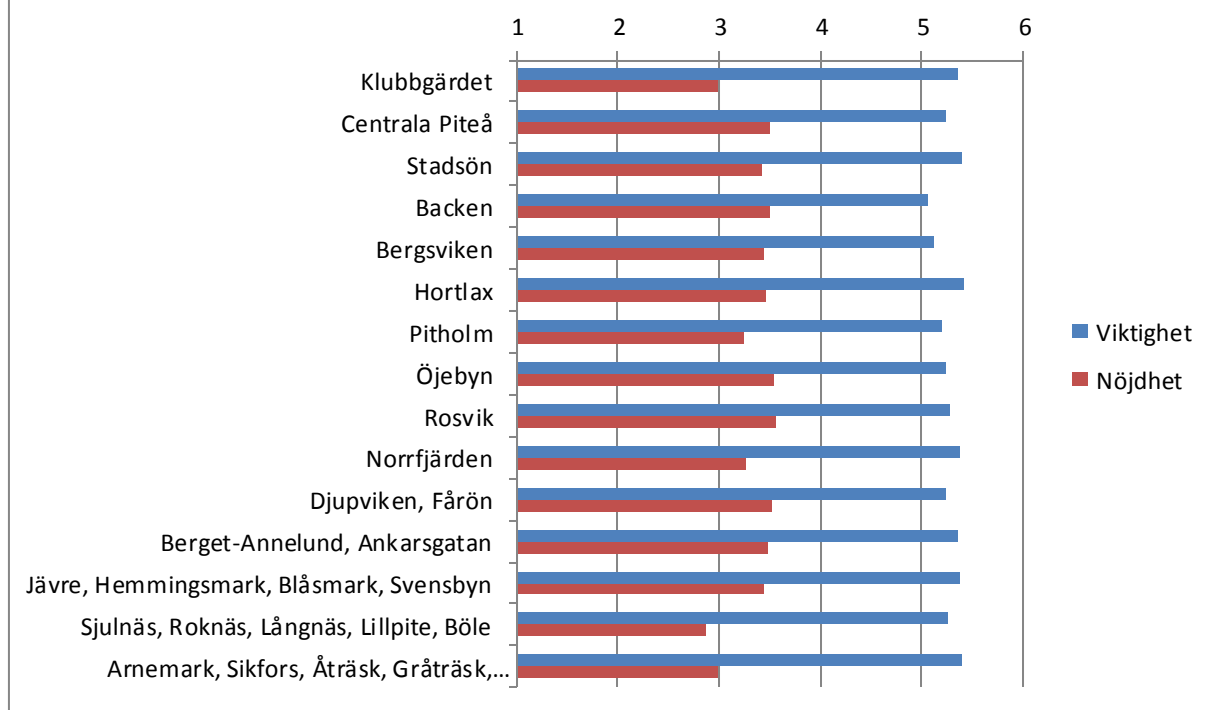
Figur 70. Medeltalen för nöjdhet och viktighet för olika åldersgrupper kring kommunens arbete.

#### Attityd beroende på område

Vad gäller nöjdhet är det några områden där nöjdheten dem emellan är ganska jämn och här är också nöjdheten hög. Dessa områden är Centrala Piteå, Backen, Öjebyn, Rosvik, Djupviken och Fårön. Minst nöjda är boende i områdena Sjulnäs, Roknäs, Långnäs Lillpite och Böle. Även boende i Klubbgården, Arnemark, Sikfors, Åträsk, Gråträsk, Klubbfors, Koler, Långträsk, Storsund, Nybyn, Alterdalen och Sjulsmark är mindre nöjda.

I områdena Stadsön, Hortlax och Arnemark, Sikfors, Åträsk, Gråträsk, Klubbfors, Koler, Långträsk, Storsund, Nybyn, Alterdalen och Sjulsmark tycker invånarna att det är viktigast med kommunens arbete med biltrafiken. Boende i Backen och Bergsviken är de som svarat lägst på frågan om vikten med arbetet, även om även de också svarat högt på frågan, över 5 på en 6-gradig skala.

## Invånarnas attityder till kommunens arbete med biltrafiken



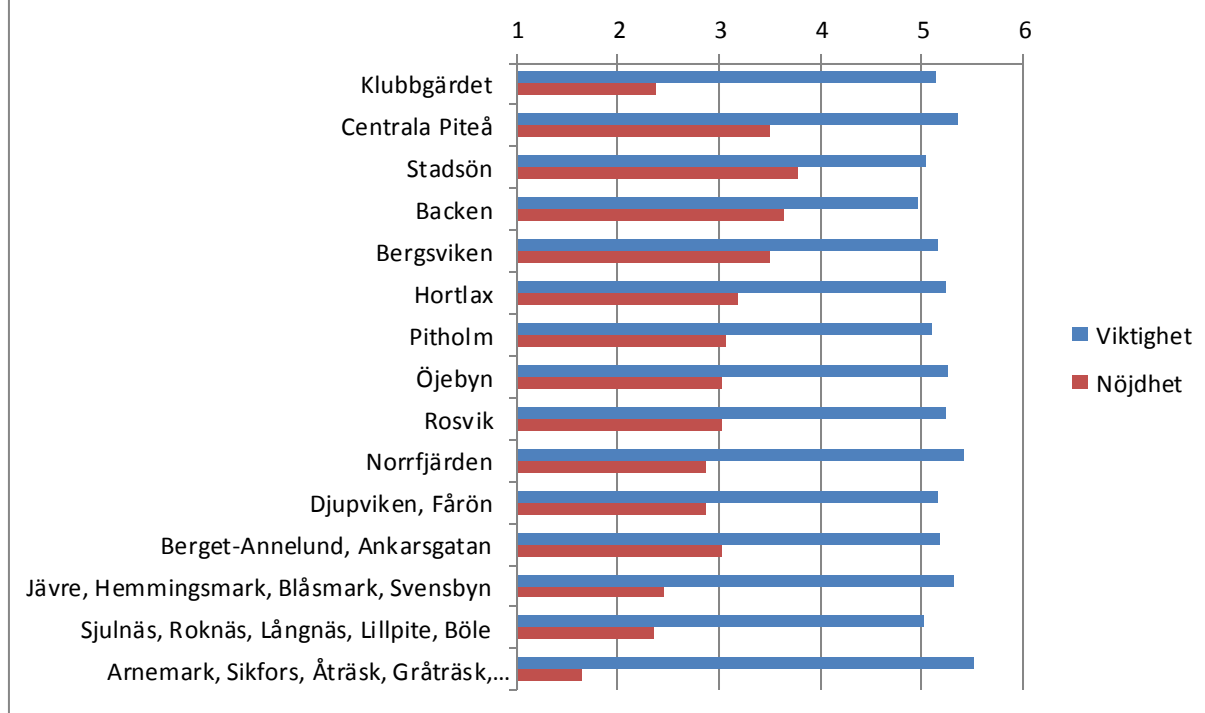
Figur 71. Medeltalen av nöjdhet och viktighet för olika områden gällande kommunens arbete med biltrafiken. För fullständiga namn på de olika orterna/områdena som gäller för de fyra sista staplarna, se listan av områden i kapitel 2.

Inom både viktighet och nöjdhet är skillnaderna mycket små mellan de olika områdena.

Boende i Arnemark Sikfors, Åträsk, Gråträsk, Klubbfors, Koler, Långträsk, Storsund, Nybyn, Alterdalen och Sjulsmark är de som har störst differens i hur viktigt de ser att kommunens arbete är med biltrafiken och hur nöjda de är med kommunens arbete med biltrafiken. Boende i Backen är de som har minst differens mellan hur viktigt de anser arbetet vara och hur nöjd de är med arbetet.



## Invånarnas attityder till kommunens arbete med busstrafiken



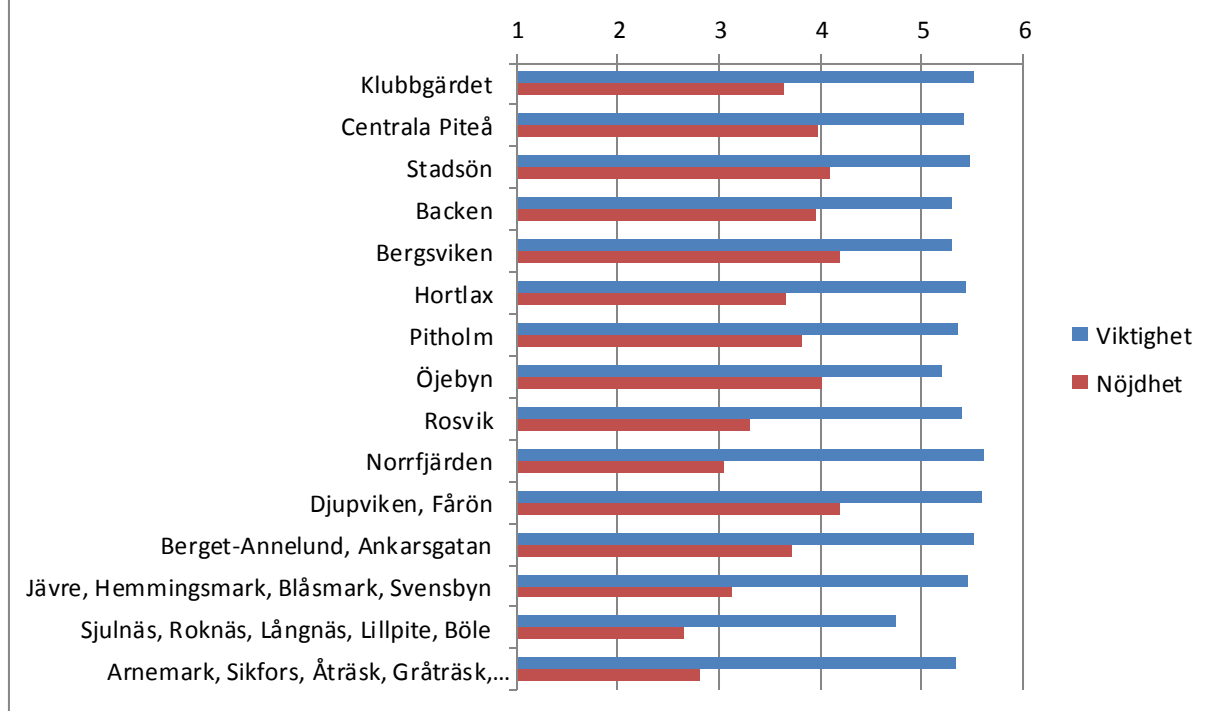
Figur 72. Medeltalen av nöjdhet och viktighet för olika områden kring kommunens arbete med busstrafik. För fullständiga namn på de olika orterna/områdena som gäller för de fyra sista staplarna, se listan av områden i kapitel 2.

För kommunens arbete med busstrafik är det tydligt att boende i Arnemark, Sikfors, Åträsk, Gråträsk, Klubbfors, Koler, Långträsk, Storsund, Nybyn, Alterdalen och Sjulsmark är de som är minst nöjda. Boende i Sjulnäs, Rognäs, Långnäs, Lillpite, Böle, Klubbgårdet, Jävre, Hemmingsmark, Blåsmark och Svensbyn lämnar också låga betyg. Mest nöjda med kommunens arbete med busstrafik är de boende i centrala Piteå.

De boende i Arnemark, Sikfors, Åträsk, Gråträsk, Klubbfors, Koler, Långträsk, Storsund, Nybyn, Alterdalen och Sjulsmark som är minst nöja med kommunens arbete är också de som betygsätter vikten av arbetet högst. De har alltså störst differens i hur viktigt de ser att kommunens arbete är och hur nöjda de är med kommunens arbete med busstrafiken. Även boende i Norrfjärden och Centrala Piteå sätter vikten av arbetet med busstrafiken högt.

Boende i Stadsön är de som har minst differens mellan hur viktigt de anser arbetet vara och hur nöjda de är med arbetet.

## Invånarnas attityder till kommunens arbete med gång- och cykelvägar



Figur 73. Medeltalen av nöjdhet och viktighet för olika områden kring kommunens arbete med gång och cykelvägar. För fullständiga namn på de olika orterna/områdena som gäller för de fyra sista staplarna, se listan av områden i kapitel 2.

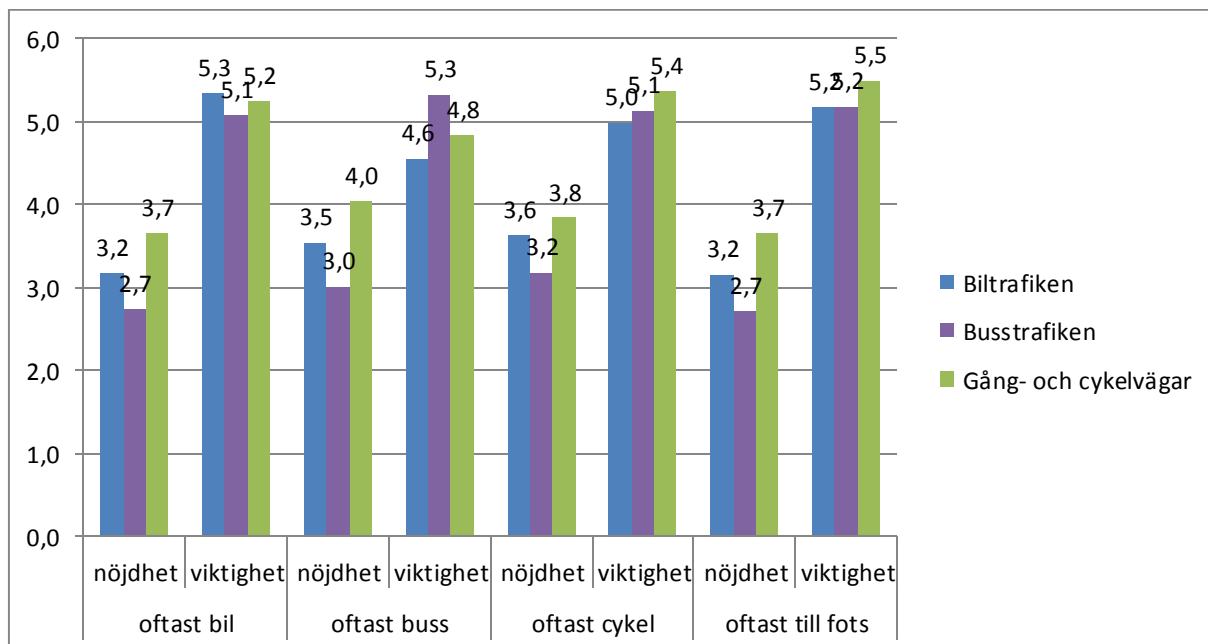
De tillfrågade som bor i Sjulnäs, Roknäs, Långnäs Lillpite och Böle är de som är minst nöjda med kommunens arbete med gång och cykelvägar. Boende i Arneberg, Sikfors, Åträsk, Gråträsk, Klubbfors, Koler, Långträsk, Storsund, Nybyn, Alterdalen och Sjulsmark är näst minst nöjda. Mest nöjda är boende i Bergsviken, Djupviken och Fårön.

Vad gäller viktighet sticker boende i områdena Sjulnäs Roknäs, Långnäs Lillpite och Böle ut genom att de finner vikten av kommunens arbete med gång och cykelvägar lägst. Viktigast med kommunens arbete med gång och cykelvägar finner boende i Norrfjärden, Djupviken, Fårön, Klubbgårdet, Berget-Annelund, Ankarsgatan och Stadsön att det är, i nämnd ordning.

Boende i områdena Arneberg mfl är de som har störst differens i hur viktigt de ser att kommunens arbete är med gång och cykelvägar och hur nöjda de är med kommunens arbete med gång och cykelvägar. Boende i Bergsviken är de som har minst differens mellan hur viktigt de anser arbetet vara och hur nöjd de är med arbetet.

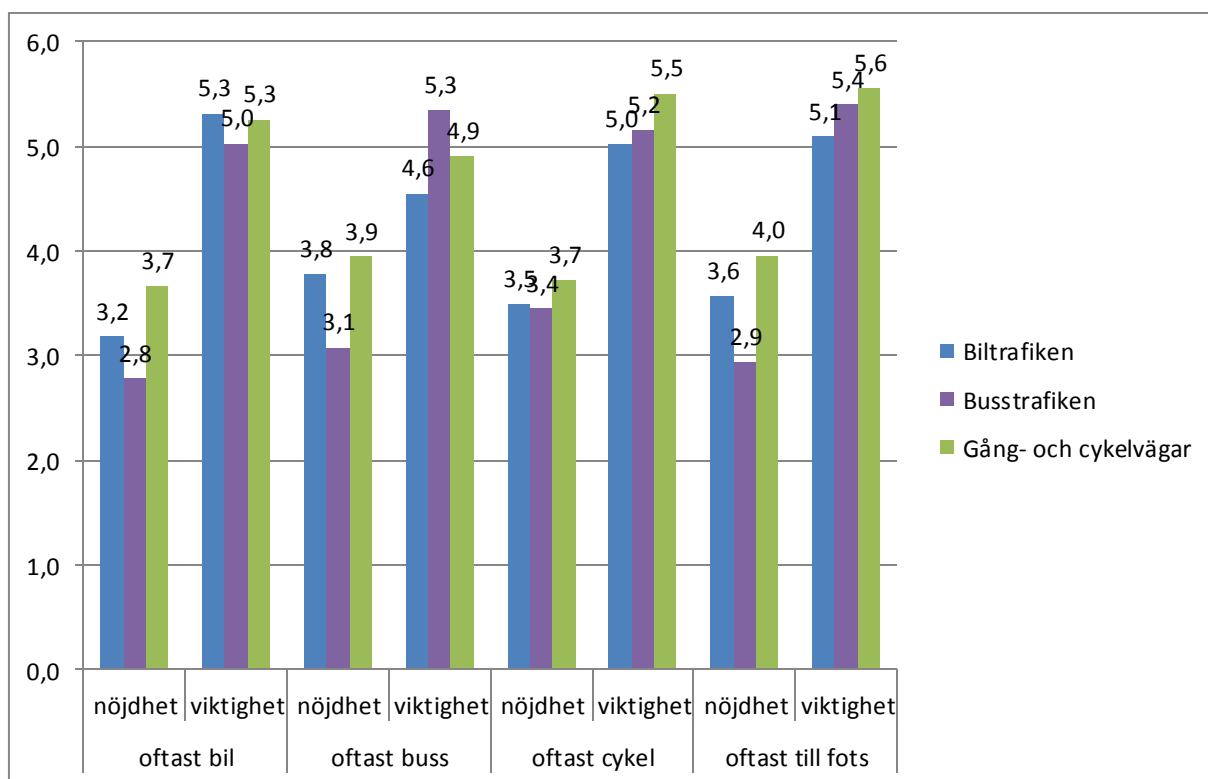
### Attityd beroende på färdmedel och årstid

Resultaten för invånarnas bedömning av nöjdhet och viktighet efter vilket färdmedel de använt bygger på frågan om vilket huvudsakligt färdmedel de använder på sommarhalvåret respektive vinterhalvåret. För dem som svarat att de i huvudsak använt bil, buss samt gått och cyklat under sommarhalvåret har åsikterna sammanställts i figuren nedan.



Figur 74. Medeltalen för nöjdhet och viktighet för kommunens arbeten och för resor med olika färdmedel på sommaren

För dem som svarat att de i huvudsak använt bil, buss samt gått och cyklat under vinterhalvåret har åsikterna sammanställts i figuren nedan.



Figur 75. Medeltalen för nöjdhet och viktighet för kommunens arbeten och för resor med olika färdmedel på vintern.

I nedanstående text jämförs hur nöjda de tillfrågade är respektive hur viktigt de tillfrågade tycker att kommunens arbete är. Svaren är uppdelade på dem som i huvudsak reser med ett visst färdmedel på vintern respektive med ett visst färdmedel på sommaren.

#### *Nöjdheten bland bilister*

Skillnader mellan de olika trafikantgruppernas inställning till kommunens arbeten är relativt små. För nöjdheten bland bilåkare och bilförare är skillnaden marginell inför arbetet med biltrafiken, arbetet med busstrafiken och gångtrafiken mellan dem som använder bil oftast på sommaren respektive på vintern.

#### *Bilisters syn på hur viktigt arbetet är*

Likaså bedöms kommunens arbete med biltrafiken, kommunens arbete med busstrafiken och gång och cykelvägar som ungefär lika viktigt, bland dem som använder bil, oavsett sommar eller vinter.

#### *Nöjdheten bland bussåkare*

För nöjdheten bland bussåkare är skillnaden marginell inför arbetet med busstrafiken och gångtrafiken mellan dem som använder buss oftast på sommaren respektive på vintern. Bara arbetet med biltrafik skiljer sig något mer (3,5 respektive 3,8). Där är de som använder buss under vintersäsongen mer nöjda med kommunens arbete med biltrafiken, än dem som använder buss mer under sommaren..

#### *Bussåkares syn på hur viktigt arbetet är*

Kommunens arbete med biltrafiken, kommunens arbete med busstrafiken och gång och cykelvägar bedöms som ungefär lika viktig, bland dem som använder buss oavsett mer på sommaren eller vintern.

#### *Nöjdheten bland cyklister*

För nöjdheten gällande gång och cykelvägar är för dem som oftast använder cykel på sommaren marginellt högre än dem som oftast använder cykel på vintern, även om det i vissa fall kan vara samma personer. Sommarcyklister är något mer nöjda med arbetet med busstrafiken än dem som cyklar på vintern.

### *Cyklister syn på hur viktigt arbetet är*

Kommunens arbete med biltrafiken, kommunens arbete med busstrafiken och gång och cykelvägar bedöms som ungefär lika viktig, bland dem som använder cykel oavsett mer på sommaren eller vintern. Värt att observera är att cyklister tillsammans med fotgängare har satt de högsta betygen på hur viktigt arbetet med gång och cykelvägar är.

### *Nöjdheten bland fotgängare*

De som oftast går till fots vintertid är mer nöjda med biltrafiken och mer nöjda med gång och cykelvägar än dem som oftast går till fots sommartid. Gällande nöjdheten för busstrafiken är skillnaden inte så stor mellan dem som oftast går sommartid och oftast går vintertid. De som oftast går till fots vintertid är dock mer nöjda med busstrafiken än dem som oftast går till fots sommartid.

### *Fotgängares syn på hur viktigt arbetet är*

Fotgängare som oftast går till fots på vintern anser att arbetet med busstrafiken är viktigare än vad fotgängare som oftast går till fots sommartid tycker att det arbetet är. För arbetet med biltrafiken och arbetet med gång och cykelvägar skiljer sig inte åsikterna så mycket mellan dem som mest går till fots sommartid och dem som mest går till fots vintertid.

Minst nöjd med kommunens arbete med biltrafiken är just de som i huvudsak åker bil både sommartid och vintertid samt de som går till fots sommartid. Den grupp som ger högst värde i hur viktigt kommunens arbete är med biltrafiken är bilisterna, både de som reser sommartid och vintertid.

Samtliga resenärsgupper ger låga betyg till kommunens arbete med busstrafiken, vilket är anmärkningsvärt. Arbetet med busstrafiken får låga poäng bland både sommarresenärer och vinterresenärer. De som oftast åker buss och de som oftast går till fots är de som sätter högst vikt vid arbetet med busstrafiken.

Hur nöjda resenärerna är med gång och cykelvägar är relativt jämnt över de olika sätten att huvudsakligen transportera sig, oavsett årstid. Nöjdheten ligger i intervallet 3,6-4,0. Cyklister och fotgängare, är de som sätter högst vikt till hur viktigt arbetet med gång och cykelvägar är.



Foto Åsa Wikman

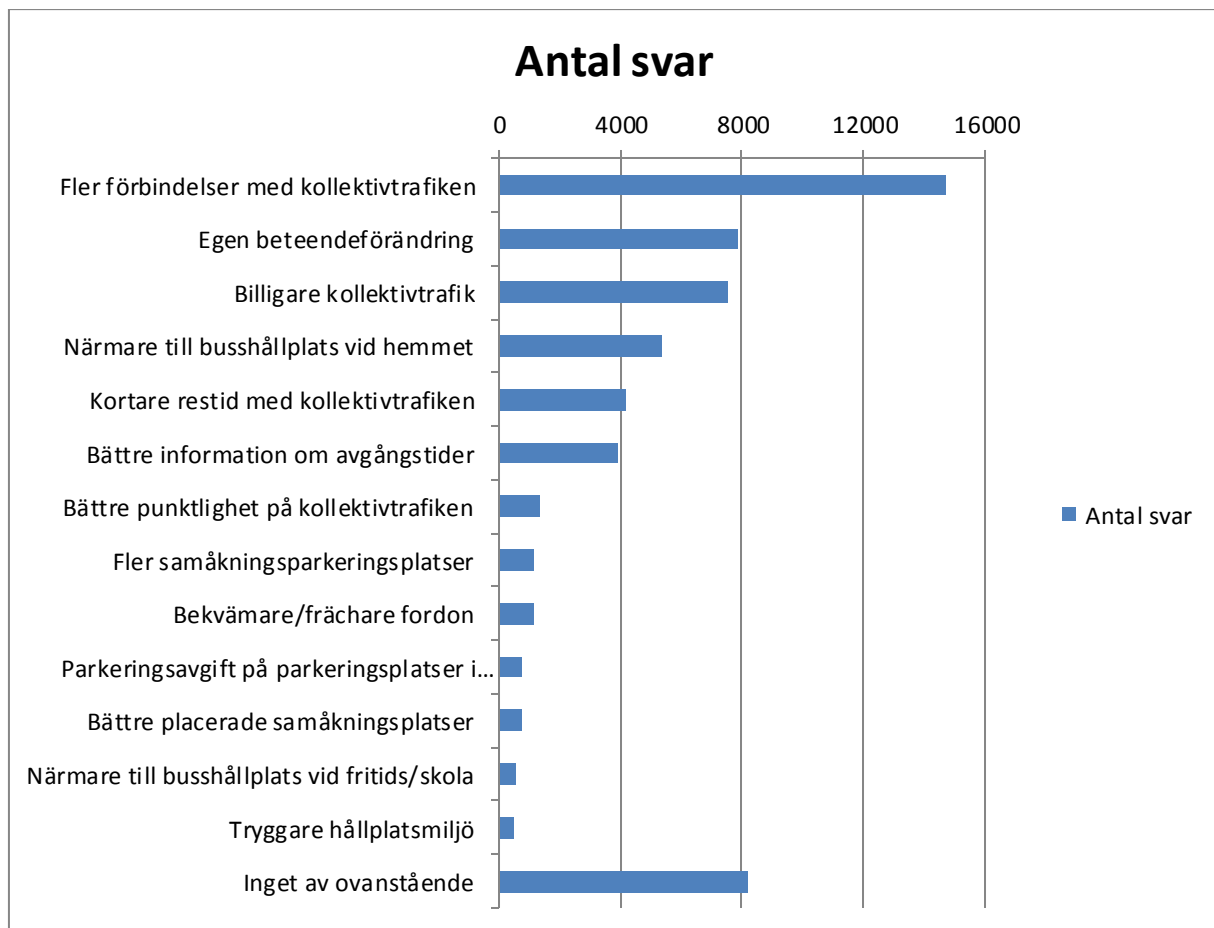
## 12. Attityder

Ett av kommunens övergripande mål är att skapa förutsättningar att enkelt kunna göra miljömedvetna och hälsosamma val i vardagen. Därför är kunskap om Piteåbornas värderingar och attityder till olika transportmedel och trafikåtgärder mycket värdefullt som underlag till samhällsplaneringen.

### *Att ställa bilen oftare och använda buss istället.*

På frågan ”Vad skulle få dig att ställa bilen oftare och använda buss istället” har respondenterna fått 14 svarsalternativ. Det har gått att ange flera svarsalternativ. Svaren i tabellen är uppräknade till värden vilka ska representera alla boende i de områden där de tillfrågade bor. Av den anledningen är antalet svar högt. Det är intressant att se vilka påståenden som har förhållandevist flest svar.

Svaret ”fler förbindelser med kollektivtrafiken” är det påstående flest instämmer till som åtgärd att ställa bilen oftare och använda buss istället. Det näst vanligaste svaret är ”inget av ovanstående”. Det innebär att de menar att de inte kommer att ställa bilen oftare och använda buss istället oavsett nedan föreslagna åtgärder. På tredje plats bland påståendena är ”egen beteendeförändring” vilket är väldigt intressant. Det kan ge Piteå kommun goda möjligheter att arbeta vidare på för att påverka och uppmuntra till förändring.

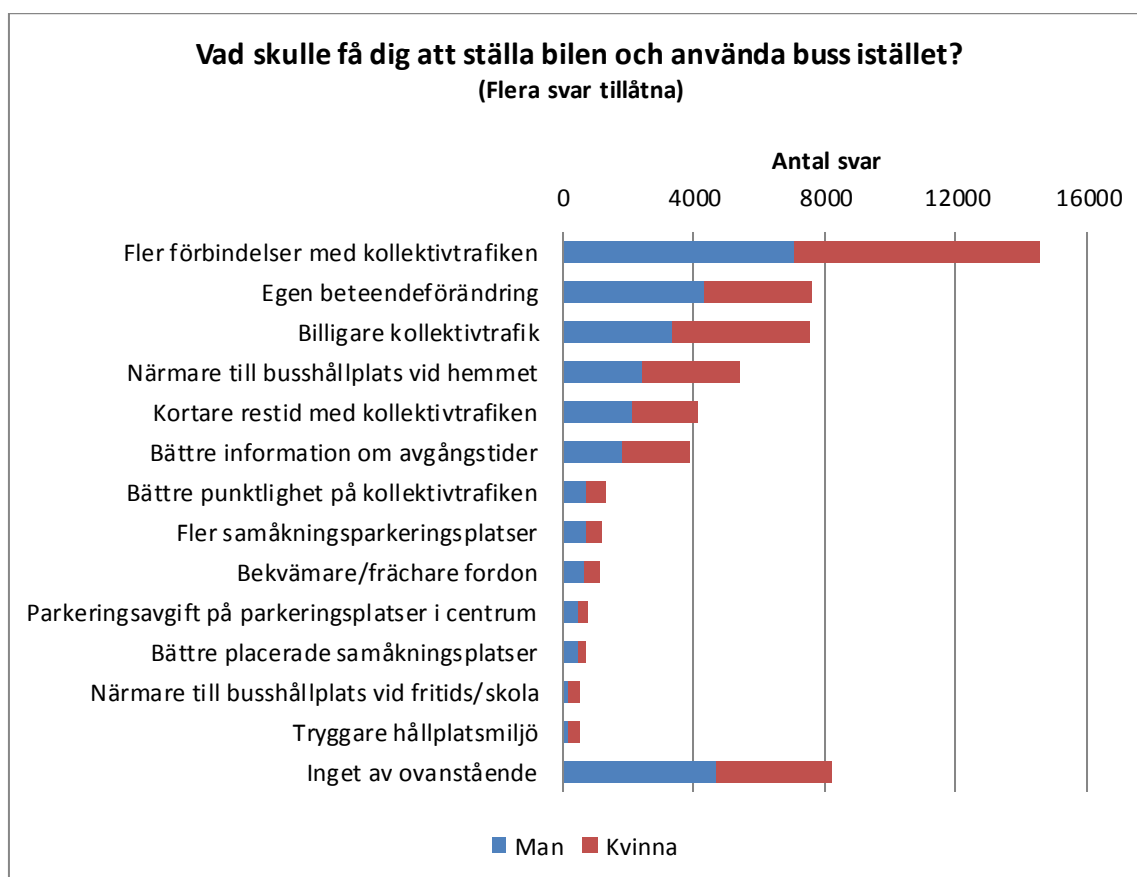


Figur 76. Figuren anger uppräknat antal svar på frågan ”Vad skulle få dig att ställa bilen oftare och använda buss istället?”

### ...fördelat på kön

När svaren delats upp mellan män och kvinnor finns det några frågor där mäns och kvinnors åsikter går isär. En större andel kvinnor än män stämmer in på påståendena ”Billigare kollektivtrafik”, ”Närmare till busshållplats vid hemmet”, ”Närmare till busshållplats vid fritids/skola” och ”Tryggare hållplatsmiljö”

För ”Tryggare hållplatsmiljö” kom 71 % av alla svar från kvinnorna, vilket är anmärkningsvärt. Även om det var få svar totalt är det tydligt att det är angeläget för kvinnor att ha en trygg miljö i och kring hållplatserna.



Figur 77. Figuren ovan presenterar resultaten uppdelat på kön. De röda delarna på staplarna är svar från kvinnor och de blå delarna av staplarna är svar från män.

De svar som fått störst andel svar från männen var ”Egen beteendeförändring”, ”Bättre punktlighet på kollektivtrafiken”, ”Fler samåkningsparkeringsplatser”, ”Bekvämare/ fräschare fordon”, ”Parkeringsavgift på parkeringsplatser i centrum”, ”Bättre placerade samåkningsplatser” och ”Inget av ovanstående”

Det svar som hade störst andel svar från män var ”Parkeringsavgift på parkeringsplatser i centrum” där 62 % av alla svar kom från män. ”Egen beteendeförändring” och ”Inget av ovanstående” hade båda 57 % av svaren från män. Detta visar alltså att det finns störst, och minst, förändringspotential bland männen.

### *...fördelat på ålder*

Gemensamt för påståendena ”Fler förbindelser med kollektivtrafiken”, ”Närmare till hållplats vid hemmet”, ”Kortare restid med kollektivtrafiken” och ”Egen beteendeförändring” är att de är viktiga för dem i åldern 25-64 år. På samtliga av dessa påståenden kom svaren från minst 70 % av dem i åldern 25-64 år. För ”Kortare restid med kollektivtrafiken” kom 79 % av svaren från respondenter i den åldern.

De yngsta, 15-17 år, lade stor vikt på ”Bekvämare/fräschare fordon”, men samstämde även mycket till ”Närmare till busshållplats vid fritids/skola” och ”Bättre punktlighet på kollektivtrafiken”. För dem i åldern 18-24 år svarade en stor del på påståendena ”Bättre punktlighet på kollektivtrafiken”, ”Fler samåkningsparkeringsplatser” och ”Bättre placerade samåkningsplatser”.

Den äldsta gruppen, de som är 65 år och äldre ser inte ut att vara särskilt förändringsbenägna. ”Inget av ovanstående” har en stor andel svar från den äldsta åldersgruppen. Även påståendet ”Parkeringsavgift på parkeringsplatser i centrum” är ett vanligt svar från de äldre.

För ”Inget av ovanstående” kom 29 % av svaren från gruppen 65 år och äldre. 37 % kom från gruppen 45-64 år, 26 % från dem i åldern 25-44 år, 7 % från dem i åldern 18-24 år och 0 % från dem i åldern 15-17 år.

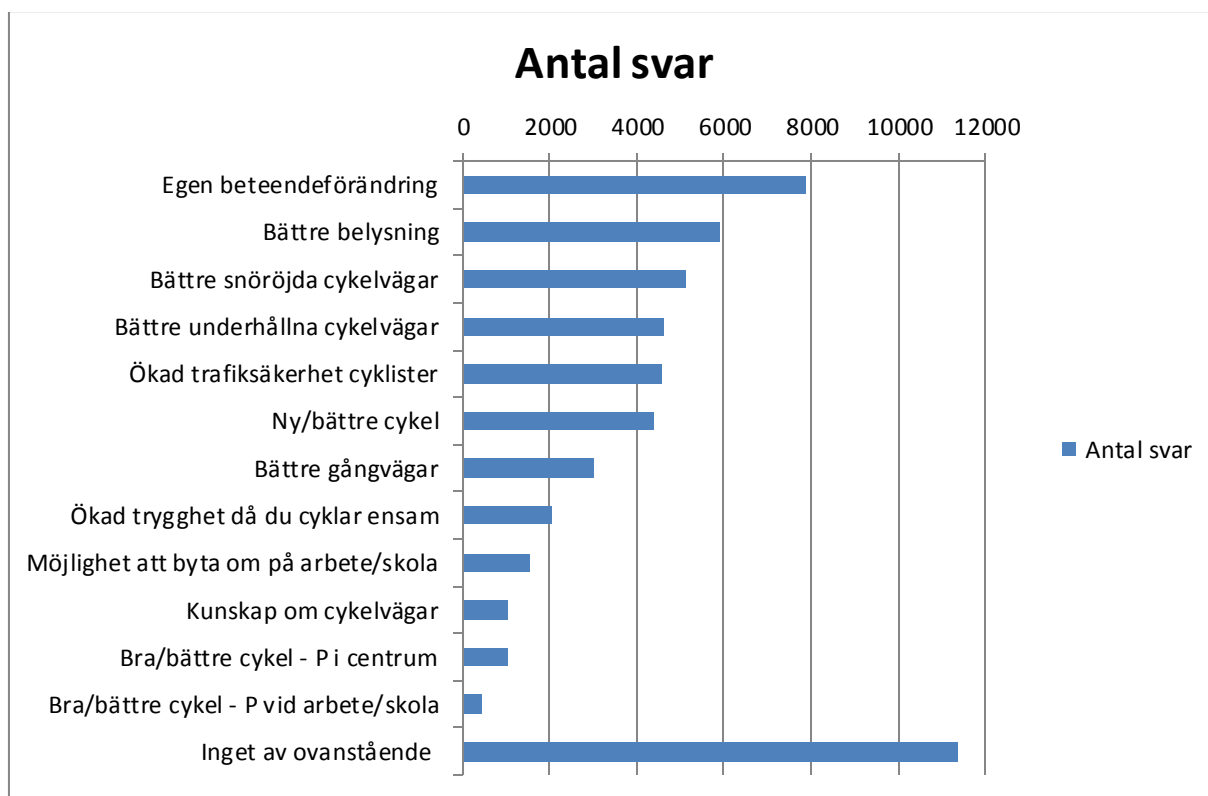
På frågan ”Egen beteendeförändring” kom 16 % av svaren från gruppen 65 år och äldre. 33 % kom från gruppen 45-64 år, 38 % från dem i åldern 25-44 år och 11 % från dem i åldern 18-24 år. 2 % i gruppen 15-17 år hade bockat i det påståendet.



### Att ställa bilen oftare och använda cykel/gång istället.

På frågan ”Vad skulle få dig att ställa bilen oftare och använda cykel/gång istället” har respondenterna på samma sätt kunnat ange flera svarsalternativ. Även här har de fått svara på flera av alternativen. Svaren i tabellen är uppräknade till värden vilka ska representera alla boende i de områden där de tillfrågade bor. Av den anledningen är antalet svar högt. Det är intressant att se vilka påståenden som har förhållandevist flest svar.

Svaret ”inget av ovanstående” är det vanligaste svaret. Det intressanta är dock att så många instämt i påståendet ”egen beteendeförändring”. Det kan ge Piteå kommun goda möjligheter att arbeta vidare på för att påverka och uppmuntra till förändring. Därefter följer 4 påståenden som alla handlar om bättre underhåll och standard på gång och cykelbanor, vilket är konkreta svar på insatser för Piteå kommun att arbeta med.

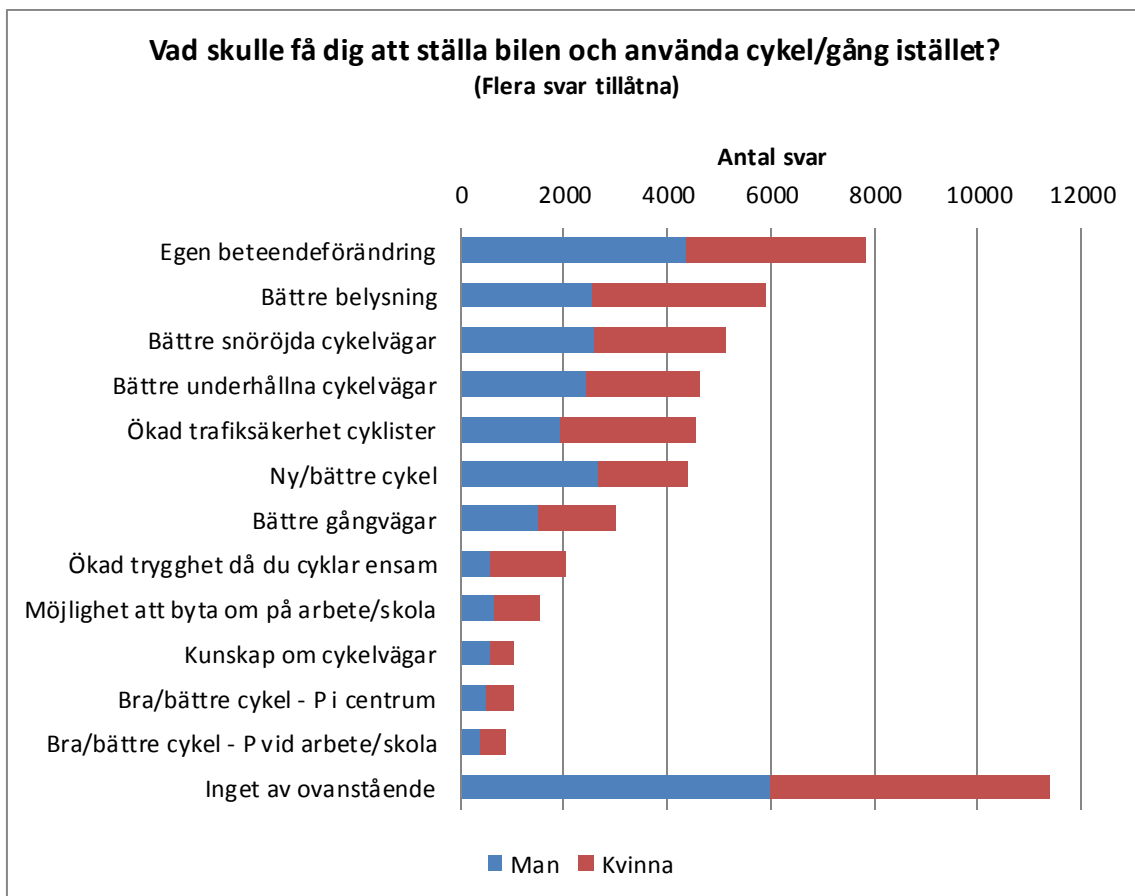


Figur 78. Figuren anger uppräknat antal svar på frågan ”Vad skulle få dig att ställa bilen oftare och använda cykel/gång istället?”

### ...fördelat på kön

När svaren delats upp mellan män och kvinnor finns det några frågor där mäns och kvinnors åsikter går isär. En större andel kvinnor än män stämmer in på påståendena ”Bättre belysning”, ”Ökad trafiksäkerhet cyklister”, ”Ökad trygghet då du cyklar ensam”, ”Möjlighet att byta om på arbete/skola”, ”Bra/bättre cykel - P i centrum” och ”Bra/bättre cykel - P vid arbete/skola”

För ”Ökad trygghet då du cyklar ensam” kom 73 % av alla svar från kvinnorna, vilket är anmärkningsvärt. Även om det var få svar totalt är det tydligt att det är angeläget för kvinnor att ha en trygg miljö då de cyklar.



Figur 79. Figuren ovan presenterar resultaten uppdelat på kön. De röda delarna på staplarna är svar från kvinnor och de blå delarna av staplarna är svar från män.

De påståenden som fått störst andel svar från männen var ”Egen beteendeförändring”, ”Ny/bättre cykel” och ”Kunskap om cykelvägar”.

För ”Inget av ovanstående” kom ca 47,5 % av svaren från kvinnor och 52,5 % av svaren från män. Detta visar alltså att det finns störst, och minst, förändringspotential bland männen.

#### ...fördelat på ålder

Gemensamt för påståendena ”Ny/bättre cykel”, ”Möjlighet att byta om på arbete/skola”, ”Bättre gångvägar” och ”Egen beteendeförändring” är att de är viktiga för dem i åldern 25-64 år. På samtliga påståenden kom svaren från minst 65 % av dem i åldern 25-64 år. För ”Egen beteendeförändring” kom 77 % av svaren från respondenter i den åldern.

De yngsta, 15-17 år, lade stor vikt på ”Möjlighet att byta om på arbete/skola”, men samstämde även mycket till ”Bra/bättre cykel - P i centrum”. Från dem i åldern 18-24 år kom en stor del av svaren till påståendena ”Ökad trygghet då du cyklar ensam” och ”Bra/bättre cykel - P i centrum”

Påståendena ”Kunskap om cykelvägar” och ”Bra/bättre cykel - P i centrum” fick en stor andel svar från den äldsta gruppen, de som är 65 år och äldre.

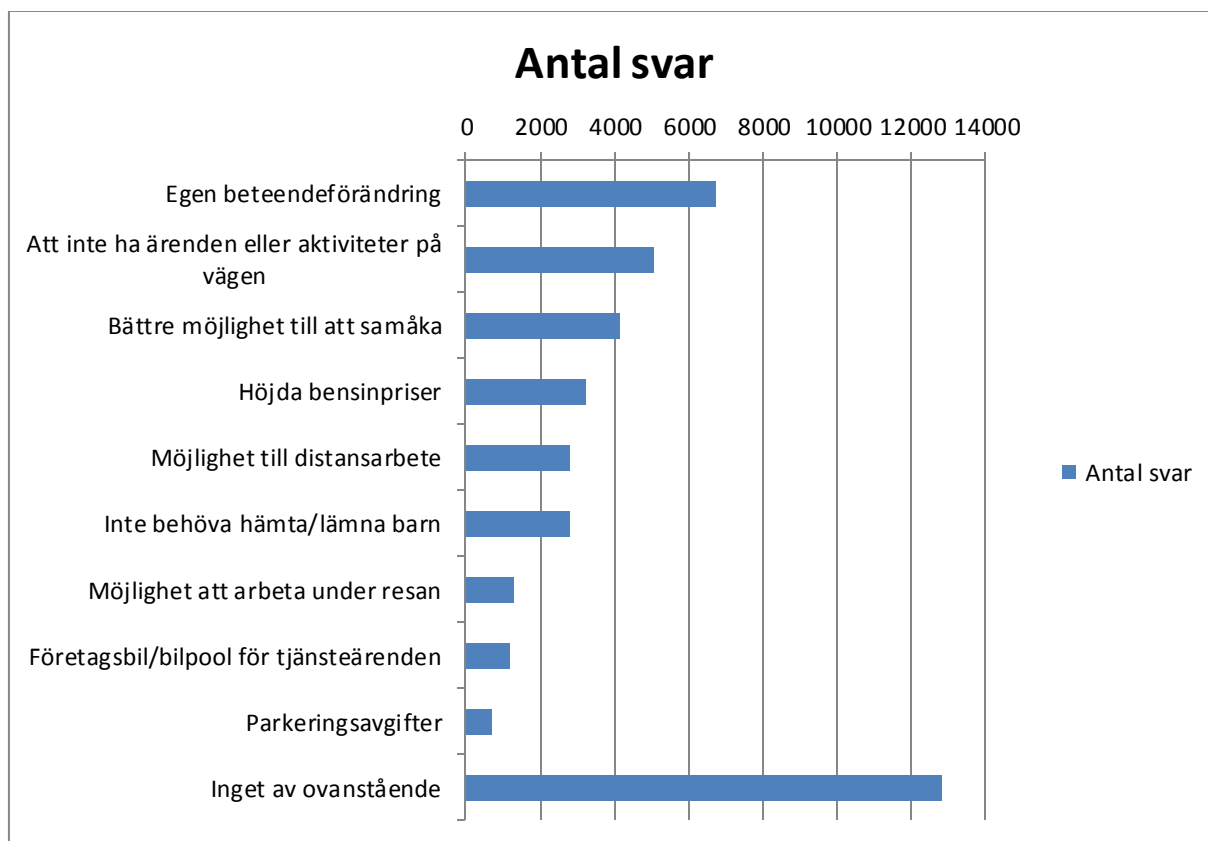
För ”Inget av ovanstående” kom 26 % av svaren från gruppen 65 år och äldre, 40 % från dem i åldern 45-64 år, 27 % från 25-44 åringarna, 6 % från dem i åldern 18-24 år och 2 % från 15-17- åringarna.

På frågan ”Egen beteendeförändring” kom 11 % av svaren från gruppen 65 år och äldre. 33 % kom från gruppen 45-64 år, 44 % från dem i åldern 25-44 år och 10 % från dem i åldern 18-24 år. 2 % i gruppen 15-17 år hade svarat på frågan.

### *Att ställa bilen oftare och använda andra sätt att resa och arbeta.*

På frågan ”Vad skulle få dig att ställa bilen oftare och använda andra sätt att resa och arbetat?” har respondenterna på samma sätt kunnat ange flera svarsalternativ. Även här har de fått svara på flera av alternativen. Svaren i tabellen är uppräknade till värden vilka ska representera alla boende i de områden där de tillfrågade bor. Av den anledningen är antalet svar högt. Det är intressant att se vilka påståenden som har förhållandevist flest svar.

Svaret ”inget av ovanstående” är det absolut vanligaste svaret. På andra plats kommer ”Egen beteendeförändring”, vilket kan ge Piteå kommun möjligheter att arbeta vidare på för att uppmuntra till förändring



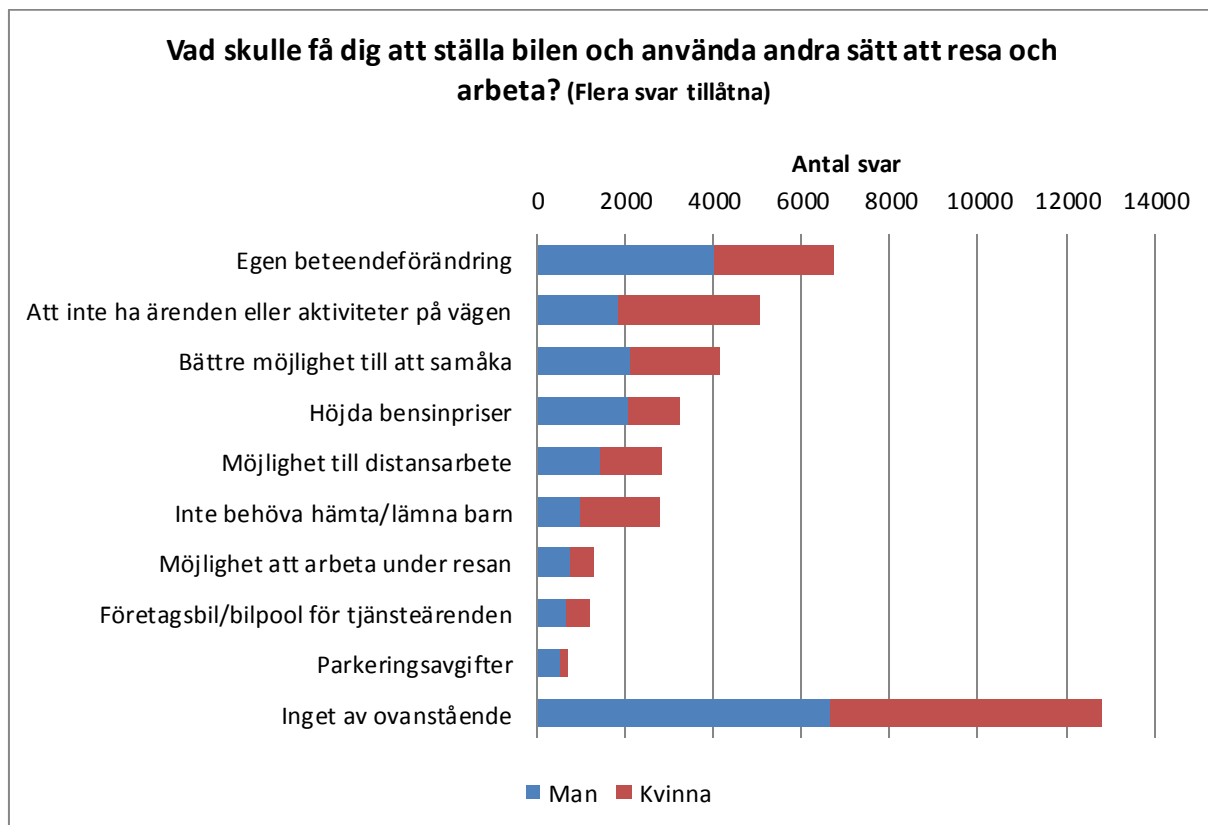
Figur 80. Figuren anger uppräknat antal svar på frågan ”Vad skulle få dig att ställa bilen oftare och använda andra sätt att resa och arbeta?”

För alla tre frågor har ”Inget av ovanstående” varit ett vanligt svar. Det behöver dock inte vara så att alla som svarat så är bilburna och vägrar att byta transportsätt. Det kan vara så att en person redan idag alltid går eller cyklar till jobbet alternativt åker buss, så det finns inga åtgärder som får denne person att gå, cykla eller åka buss ännu mer än vad personen redan gör. En annan anledning till att svara ”inget av ovanstående” kan vara att personen i fråga har en funktionsnedsättning som gör att denne inte kan resa på annat sätt än egen personbil.

### ...fördelat på kön

En större andel kvinnor än män stämmer in på påståendena ”Att inte ha ärenden eller aktiviteter på vägen” och ”Inte behöva hämta/lämna barn”.

De svar som fått störst andel svar från männen var ”Egen beteendeförändring”, ”Höjda bensinpriser”, ”Möjlighet att arbeta under resan”, ”Företagsbil/bilpool för tjänsteärenden” och ”Parkeringsavgifter”. Av alla inkomna svar på påståendet ”Parkeringsavgifter” kom 76,5 % från männen.



Figur 81. Figuren ovan presenterar resultaten uppdelat på kön. De röda delarna på staplarna är svar från kvinnor och de blå delarna av staplarna är svar från män.

För ”Inget av ovanstående” kom ca 48 % av svaren från kvinnor och 52 % av svaren från män. Detta visar alltså att det finns störst, och minst, förändringspotential bland männen.

### ...fördelat på ålder

Gemensamt för påståendena ”Möjlighet till distansarbete”, ”Företagsbil/bilpool för tjänsteärenden” och ”Inte behöva hämta/lämna barn” är att de är viktiga för dem i åldern 25-64 år. För dessa påståenden kom svaren från minst 80 % av 25-64 åringarna. För ”Egen beteendeförändring” kom 73 % av svaren från respondenter i den åldern.

De yngsta, 15-17 år, lade stor vikt på ”Möjlighet att arbeta under resan”. Från dem i åldern 18-24 år kom en stor del av svaren till påståendet ”Parkeringsavgifter”. ”Höjda bensinpriser”, ”Parkeringsavgifter” och ”Inget av ovanstående” fick en stor andel svar från dem som är 65 år och äldre.

För ”Inget av ovanstående” kom 28 % av svaren från gruppen 65 år och äldre, 42 % från dem i åldern 45-64 år, 20 % från 25-44 åringarna, 6 % från dem i åldern 18-24 år och 4 % från 15-17-åringarna.

På frågan ”Egen beteendeförändring” kom 14 % av svaren från dem i åldern 65 år och äldre, 35 % från gruppen 45-64 år, 38 % från dem i åldern 25-44 år, 12 % från dem i åldern 18-24 år och 1 % i gruppen 15-17 år.

### 13. Respondenternas synpunkter och förslag

I enkäten fanns frågan med följande formulering ”Övriga synpunkter eller förslag på hur trafiksituationen i Piteå kommun kan bli bättre?” Efter den fanns en tom rad där respondenterna fick skriva in sina synpunkter och förslag. Nedan följer en sammanfattning av de vanligaste påståendena.:

#### *Planering, underhåll, snöröjning och säkerhet*

Bättre framkomlighet utmed Timmerleden. Tågtrafiken bör anpassas till tider så att de inte korsar Timmerleden under rusningstrafik, vilket genererar onödiga köer i trafiken. Trafiksituationen till COOP-parkeringen är en annan flaskhals som bör åtgärdas.

Flera uttrycker missnöje med avsmalning av Sundsgatan, antalet väggupp och sänkning av hastigheten, medan andra är mycket nöjda med dessa åtgärder.

Man efterfrågar bättre snöröjning på cykelvägar så att det kan vara ett alternativ till bilen.

Tillåt mopedkörning på Öholmabron då E4:an med mitträcke känns otryggt för ungdomarna att trafikera.

#### *Belysning*

Gatubelysningen är otillfredsställande och flera efterlyser bättre belysning på gång och cykelvägar, för att skapa mer trygghet, trivsel och atmosfär.

#### *Gång och cykelväg*

Cykelväg från Piteå till Svensbyn och Norrfjärden är det många som lyft fram. Dessa vägar är olycksdrabbade och för osäkra att cykla på idag. Gång- och cykelvägar efterfrågas även på Backens affärscentrum, utmed Hammarvägen i Öjebyn och i byarna.

Förbättra och laga asfalteringen på cykelvägarna så man får bort stora sprickor i asfalten som går både tvärs över och längst efter cykelvägen.

Gör staden med promenadvänlig!

#### *Kollektivtrafik*

Tätare turer och anpassade till arbetstider återkommer många till. Risken för att missa en buss och måste vänta en timma gör att flera idag väljer bilen. Även önskemål om busstrafik under helger och sommaren.

Citylinjen är nog det bästa ni har kommit på! Att den är kostnadsfri. För det innebär ju att vi alla gamla som unga, har möjlighet att ta oss ut till BackCity året runt utan problem. Något som skulle uppskattas är om det till exempel hade funnits en bänk vid varje hållplats.

Det är inte jättedyrt att åka buss, men det är inte heller tillräckligt billigt för att det ska väga upp omaket och obekvämligheten med att åka buss istället för bil. Det ultimata vore så klart gratis lokaltrafik.

Pendlar var dag och mitt förslag och önskan är att förbättra bussförbindelsen mellan Piteå och Hortlax under lunchen! Är knappast ensam om denna åsikt. Ett stort tack ska ni däremot ha för att ha förbättrat busstiderna på kvällarna!

## 14. Slutsatser

### *Mäns och kvinnors körkortsinnehav och resvanor.*

Andelen män som har körkort är större än andelen kvinnor som har körkort. Detta gäller för samtliga åldersgrupper. Störst skillnad inom samma åldersgrupp är bland dem i åldern 18-24 år. Det verkar som om män är mer angelägna att ta körkort i yngre åldrar, medan kvinnor oftare väntar några år. Att större andel män har körkort ger också utslag på resvanorna. Män är mer benägna att köra bil än kvinnor.

När män och kvinnor färdas i bil står män som förare oftare än kvinnor medan kvinnor oftare är passagerare än män. Män är flitigare än kvinnor som cyklar vintertid men kvinnor är flitigare cyklar sommartid. Utslaget över hela året är dock att männen är flitigare cyklar. Kvinnor är flitigare på att åka buss.

### *Tillgång till bil*

Biltillgången är generellt störst bland boende i ytterområdena, där ofta över 90 % av hushållen har bil. I de mer centrurnära områdena är andelen hushåll som har tillgång till bil 76-90 %.

Större andel män än kvinnor har tillgång till bil, medan kvinnor till större del har tillgång till busskort.

### *Reslängd*

En stor andel av resorna är korta. Knappt 25 % är under 1,9 km och knappt 20 % är 2- 3,9 km. För de allra kortaste resorna, under 1,9 km, står bilresorna för ca 60 %. För resor i nästa längd 2- 3,9 km står bilresor för drygt 75 % av resorna. För ett hållbart samhälle borde dessa reslängder och då främst de allra kortaste, ha en mycket mindre andel bilresor. Här borde resor med cykel och till fots vara en majoritet av resmedel och inte som idag, bilen.

### *Attityder gällande kommunens arbete*

De boende i kommunen anser att arbetet med gång och cykelvägar är viktigast, därefter arbetet med biltrafiken och därpå arbetet med busstrafiken. Dock har samtliga tre trafikslag fått en vikt på mellan 5,2 och 5,4 på en 6-gradig skala. Det innebär att skillnaden i hur viktigt de boende anser arbetet är, är liten. Det är med andra ord mycket viktigt för de boende att kommunen gör ett mycket bra arbete för alla dessa tre trafikslag.

Vad gäller hur nöjda de tillfrågade är, är nöjdheten högst inom arbetet med gång och cykelvägar för alla åldersgrupper. Alla fyra åldersgrupper är minst nöjda med arbetet med busstrafiken.

### *... med biltrafiken*

Mest nöjda med kommunens arbete med biltrafiken är boende i Centrala Piteå, Backen, Öjebyn, Rosvik, Djupviken och Fårön. Minst nöjda är boende i Sjulnäs, Rognäs, Långnäs Lillpite och Böle.

I områdena Stadsön, Hortlax och Arnemark, Sikfors, Åträsk, Gråträsk, Klubbfors, Koler, Långträsk, Storsund, Nybyn, Alterdalen och Sjulsmark tycker invånarna att det är viktigast med kommunens arbete med biltrafiken. Boende i Backen och Bergsviken är de som svarat lägst på frågan om vikten med arbetet, även om de också svarat högt på frågan, över 5 på en 6-gradig skala.

Boende i Arnemark Sikfors, Åträsk, Gråträsk, Klubbfors, Koler, Långträsk, Storsund, Nybyn, Alterdalen och Sjulsmark är de som har störst differens i hur viktigt de ser att kommunens arbete är med biltrafiken och hur nöjda de är med kommunens arbete med biltrafiken. Där har de boende således attityden att arbetet är viktigt men de är minst nöjda.

### *...med busstrafiken*

För kommunens arbete med busstrafiken är de som bor i Arnemark, Sikfors, Åträsk, Gråträsk, Klubbfors, Koler, Långträsk, Storsund, Nybyn, Alterdalen och Sjulsmark de som är minst nöjda. Mest nöjda är de som bor i centrala Piteå.

De boende i Arnemark, Sikfors, Åträsk, Gråträsk, Klubbfors, Koler, Långträsk, Storsund, Nybyn, Alterdalen och Sjulsmark som är minst nöja med kommunens arbete är också de som betygsätter vikten av arbetet högst. De har alltså störst differens i hur viktigt de ser att kommunens arbete är och hur nöjda de är med kommunens arbete med busstrafiken.

### *...med gång och cykeltrafiken*

De tillfrågade som bor i Sjulnäs, Roknäs, Långnäs Lillpite och Böle är de som är minst nöjda med kommunens arbete med gång och cykelvägar. De mest nöjda bor i Bergsviken, Djupviken och Fårön.

Viktigast med kommunens arbete med gång och cykelvägar finner boende i Norrfjärden, Djupviken, Fårön, Klubbgården, Berget-Annellund, Ankarsgatan och Stadsön att det är, i nämnd ordning.

Boende i områdena Arnemark mfl är de som har störst differens i hur viktigt de ser att kommunens arbete är och hur nöjda de är med detsamma.

### *Nöjdhet och viktighet beroende på huvudsakligt trafikslag*

Minst nöjd med kommunens arbete med biltrafiken är de som i huvudsak åker bil både sommartid och vintertid samt de som går till fots sommartid. Den grupp som ger högst värde i hur viktigt kommunens arbete är med biltrafiken är bilisterna, både de som reser sommartid och vintertid.

Samtliga resenärsgupper ger låga betyg till kommunens arbete med busstrafiken, vilket är anmärkningsvärt. De som oftast åker buss och de som oftast går till fots är de som sätter högst vikt vid arbetet med busstrafiken.

Hur nöjda resenärerna är med gång och cykelvägar är jämnt över de olika sätten att huvudsakligen transportera sig. Cyklisterna och fotgängarna är de som sätter högst vikt till hur viktigt arbetet.

### *Attityder till att ändra sitt resbeteende*

Attityden till att ställa bilen för att istället använda buss, gång/cykel eller att ta andra sätt att arbeta eller resa undersöktes.

För att resa med kollektivtrafiken istället för sin bil är påståendet ”Fler förbindelser med kollektivtrafiken” vanligast. Det näst vanligaste är ”Inget av ovanstående” Det innebär att många inte kommer att ställa bilen oftare och använda buss istället oavsett föreslagna åtgärder. På tredje plats är ”Egen beteendeförändring”. Det kan ge Piteå kommun goda möjligheter att arbeta vidare på för att påverka och uppmuntra till förändring. Även ”Billigare kollektivtrafik” fick många svar.

För att ställa bilen oftare och använda cykel/gång istället var svarsalternativet ”Inget av ovanstående” det vanligaste svaret. Det intressanta är dock att många instämte i påståendet ”Egen beteendeförändring”. Det kan ge Piteå kommun goda möjligheter att arbeta vidare på för att påverka och uppmuntra till förändring. Därefter följer fyra påståenden som alla handlar om bättre underhåll och standard på gång och cykelbanor, vilket är konkreta svar på insatser för Piteå kommun att arbeta med.

För att ställa bilen oftare och använda andra sätt att resa och arbeta var svarsalternativet ”Inget av ovanstående” det vanligaste svaret. På andra plats kom ”Egen beteendeförändring”.

Att många svarat ”Egen beteendeförändring” är mycket positivt. Här gäller det för Piteå kommun att strategiskt arbeta med attityder och värden. Det måste bli attraktivt att inte ta bilen utan det ska istället vara av hög status att gå, cykla eller åka buss. Beteenden är ofta väl invanda och kan vara svåra att bryta. Det är därför viktigt att arbeta långsiktigt och inte förvänta sig snabba resultat.

# 1. Bilaga 1 Viktning

Viktningkoefficienter har tagits fram genom antagandet att de personer som skickat in sina resedagböcker är representativa avseende sina resmönster för den samhällsgrupp de tillhör. Viktningkoefficienterna räknar även upp antalet svar så att de motsvarar den totala befolkningen i åldern 15-84 år. Viktningen har gjorts med avseende på följande tre variabler:

- Åldersklass
- Kön
- Områden, se kapitel 2

Som framgår av tabellerna har kvinnor i åldern 15-24 år från Stadsön och Bergsviken, män i åldern 15-24 år i Rosvik samt män i åldern 25-44 år i Klubbgårdet, höga vikter. Detta innebär alltså att svarsfrekvensen från dessa grupper är låg i förhållande till befolkningen.

Tabell 2 Viktningkoefficienter för att räkna upp svaren till hela befolkningen

Område		15-24 år		25-44 år		45-64 år		65- år	
NYKO4	Namn	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor
101	Klubbgårdet	62	50	108	22	27	16	26	11
102	Piteå Centrala	45	27	53	22	27	23	11	15
103	Stadsön	77	153	45	27	24	30	16	78
104	Backen	51	67	21	31	14	18	34	30
201	Bergsviken	57	145	57	21	26	17	13	20
202	Hortlax	44	21	35	48	31	16	22	55
301	Pitholmen	37	89	29	37	26	20	16	18
302	Öjebyn	60	170	37	42	24	19	21	18
505	Rosvik	138	43	31	35	36	22	45	29
501	Norrjärden	67	33	22	31	29	25	12	32
105+108	Djupviken, Fårön	25	38	42	27	30	16	15	18
106+107	Berget-Annelund, Ankarskatan	28	29	34	38	32	53	32	18
203+204+ 205+307	Jävre, Hemmingsmark, Blåsmark, Svensbyn	45	16	42	30	22	25	30	17
305+306+ 304+308+ 303	Sjulnäs, Roknäs, Långnäs, Lillpite, Böle	62	19	28	30	38	17	16	24
309+310+ 311+401+ 402+403+ 404+405+ 502+503+ 504	Arnemark, Sikfors, Åträsk, Gråträsk, Klubbfors, Koler, Långträsk, Storsund, Nybyn, Alterdalen, Sjulsmark	22	62	29	27	31	33	26	27



För analys av resandets fördelning under veckan har fördelningen från den nationella resvaneundersökningen använts.

*Tabell 3 Resandet fördelat på veckans dagar enligt nationella resvaneundersökningen Res 05/06 och de inkomna svaren från resvaneundersökningen i Piteå hösten 2011.*

Veckodag	Mätdag	RES 0506	Piteå RVU 2011
Måndag	1	14,7%	15,3%
Tisdag	2	15,7%	15,2%
Onsdag	3	15,3%	13,4%
Torsdag	4	14,8%	14,4%
Fredag	5	15,9%	14,2%
Lördag	6	13,1%	13,4%
Söndag	7	10,5%	14,2%

## 2. Bilaga 2 Enkät



**Piteå Kommun**

### Först några frågor om dig själv

#### Ange kön:

- Kvinna  
 Man

#### Ange ålder:

- 15-17 år  
 18-24 år  
 25-44 år  
 45-64 år  
 65+

### Hur många personer är ni i ditt hushåll? (Räkna även med dig själv) Flerval

	1	2	3	4 eller fler
0-6 år	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7-10 år	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11-14 år	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15-17 år	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18-24 år	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25-64 år	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
65+	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### Vilken är din huvudsakliga sysselsättning för närvarande?

- Företagsarbetare  
 Studerar  
 Föräldraledig/tjänstledig  
 Arbetsökande  
 Pensionär/sjukpensionär  
 Annat

### Är du bosatt i:

- Villa/Radhus/Parhus  
 Lägenhet  
 Annat

### Har du körkort för personbil?

- Ja  
 Nej

**Äger eller disponerar ditt hushåll personbil?**

- Ja  
 Nej

**Äger eller disponerar ditt hushåll...**

(Besvaras av de som svarat ja på frågan innan) Flerval

- Privat bil  
 Tjänstebil/firmabil/leasingbil

**Antal privata bilar hushållet disponerar?**

(Besvaras av de som svarat att de har privat bil)

- 1 bil  
 2 bilar  
 3 eller flera bilar

**Antal tjänstebilar/firmabilar/leasingbilar hushållet disponerar?**

(Besvaras av de som svarat att de har tjänstebil/firmabil/leasingbil)

- 1 bil  
 2 bilar  
 3 bilar eller fler

**Kan du i allmänhet använda dig av bil när du behöver?**

(Besvaras av de som äger eller disponerar privat bil eller tjänstebil/firmabil/leasingbil)

- Ja, alltid  
 Ja, nästan alltid  
 Ja, men mer sällan  
 Nej

**Har du tillgång till parkeringsplats vid/genom din arbetsplats?**

(Besvaras av de som äger eller disponerar privat bil eller tjänstebil/firmabil/leasingbil. Samt av de som fyllt i att de förvärvsarbetar, studerar eller annat)

- Ja  
 Nej  
 Har ingen fast arbetsplats

**Har du tillgång till något av följande? (sätt kryss på ja eller nej på varje rad)**

	Ja	Nej
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorcykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Färdtjänstlegitimation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Busskort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### Frågor om dina resevanor

#### Hur ofta gör du resor till/från arbete eller skola?

(Besvaras av de som fyllt i att de förvärvsarbetar eller studerar)

- 5-7 dagar per vecka
- 2-4 dagar per vecka
- 1 dag per vecka
- Mer sällan/aldrig

#### Vilket färdmedel använder du oftast vid resor till/från arbete eller skola? (Kryssa för ett alternativ för sommar, och ett alternativ för vinter)

(Besvaras av de som fyllt i att de förvärvsarbetar eller studerar)

	Till fots	Cykel	Bil	Buss
Under sommarsäsongen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Under vintersäsongen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

#### Hur ofta gör du inköpsresor?

- 5-7 dagar per vecka
- 2-4 dagar per vecka
- 1 dag per vecka
- 1-3 dagar per månad
- Mer sällan/aldrig

#### Vilket färdmedel använder du oftast vid dina inköpsresor? (Kryssa för ett alternativ för sommar, och ett alternativ för vinter)

	Till fots	Cykel	Bil	Buss
Under sommarsäsongen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Under vintersäsongen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### Frågor om kunskap och attityder

**Vad skulle få dig att ställa bilen oftare och använda buss istället? (Fler svar är tillåtna)**

*(Besvaras av de som svarat att de äger eller disponerar personbil)*

- Fler förbindelser med kollektivtrafiken
- Närmare till busshållplats vid hemmet
- Närmare till busshållplats vid fritids/skola
- Bättre punktlighet på kollektivtrafiken
- Kortare restid med kollektivtrafiken
- Billigare kollektivtrafik
- Bekvämare/fräçhåre fordon
- Bättre information om avgångstider
- Tryggare hållplatsmiljö
- Parkeringsavgift på parkeringsplatser i centrum
- Fler samåkningsparkeringsplatser
- Bättre placerade samåkningsplatser
- Egen beteendeförändring
- Inget av ovanstående

**Vad skulle få dig att ställa bilen oftare och använda cykel/gång istället? (Fler svar är tillåtna)**

*(Besvaras av de som svarat att de äger eller disponerar personbil)*

- Ny/bättre cykel
- Kunskap om cykelvägar
- Bättre underhållna cykelvägar
- Bättre snöröjda cykelvägar
- Bra/bättre cykel - P vid arbete/skola
- Bra/bättre cykel - P i centrum
- Möjlighet att byta om på arbete/skola
- Ökad trafiksäkerhet cyklister
- Ökad trygghet då du cyklar ensam
- Bättre gångvägar
- Bättre belysning
- Egen beteendeförändring
- Inget av ovanstående

**Vad skulle få dig att ställa bilen oftare och använda andra sätt att resa och arbeta? ? (Fler svar är tillåtna)**

*(Besvaras av de som svarat att de äger eller disponerar personbil)*

- Möjlighet till distansarbete
- Parkeringsavgifter
- Företagsbil/bilpool för tjänsteärenden
- Bättre möjlighet till att samåka
- Inte behöva hämta/lämna barn
- Höjda bensinpriser
- Möjlighet att arbeta under resan
- Att inte ha ärenden eller aktiviteter på vägen
- Egen beteendeförändring
- Inget av ovanstående

Kommunen arbetar på olika sätt för att få trafiksituationen så bra som möjligt. Här kommer några frågor om hur **NÖJD** du är med Piteå kommuns arbete. (Kryssa på skalorna nedan)

**Hur nöjd är du med kommunens arbete med biltrafiken?**

1 2 3 4 5 6  
Inte alls nöjd       I högsta grad  
nöjd Ingen åsikt

**Hur nöjd är du med kommunens arbete med busstrafiken?**

1 2 3 4 5 6  
Inte alls nöjd       I högsta grad  
nöjd Inge åsikt

**Hur nöjd är du med kommunens arbete med gång och cykelvägar?**

1 2 3 4 5 6  
inte alls nöjd       I högsta grad  
nöjd Ingen åsikt

Här kommer några frågor om hur **VIKTIGT** du tycker det är med trafiksituationen och Piteå kommuns arbete.

**Hur viktigt är det att kommunen arbetar med biltrafiken?**

1 2 3 4 5 6  
Inte alls viktigt       Mycket  
viktigt Ingen åsikt

**Hur viktigt är det att kommunen arbetar med busstrafiken?**

1 2 3 4 5 6  
Inte alls viktigt       Mycket  
viktigt Ingen åsikt

**Hur viktigt är det att kommunen arbetar med gång och cykelvägar?**

1 2 3 4 5 6  
Inte alls viktigt       Mycket  
viktigt Ingen åsikt

**Övriga synpunkter eller förslag på hur trafiksituationen i Piteå kommun kan bli bättre?**

---

## Resedagbok

Tack för dina svar, du har nu kommit till resedagboken. Dina svar om hur du reser under din aktuella mättdag som står angivet i följebrevet är viktiga för oss i vårt fortsatta arbete med att utveckla kollektivtrafik, cykelvägar, parkeringsplatser osv.

Resedagboken ger dig möjligheten att redovisa upp till 9 delresor. Med delresa menas att du tar dig från en plats till en annan. Exempelvis när du lämnar barn på förskola är detta en delresa, när du sedan tar dig från förskolan till din arbetsplats är detta en ny delresa.

Gör du fem resor fyller du alltså i fem delresor. Motionsrundor eller promenader för att t.ex. rasta hunden ska du inte redovisa. Om du kör yrkesmässig trafik ska inte heller dessa delresor redovisas.

(Observera att resedagboken avser alla delresor under ett dygn).

### Har du gjort några delresor under mättdagen?

- Ja
- Nej, jag var hemma hela dagen

### Om du inte gjort några delresor, vad var orsaken?

*(Besvaras av de som svarat att de inte gjorde några delresor under mättdagen)*

- Jag hade inga speciella ärenden
- Sjukdom
- Vård av barn
- Funktionsnedsättning
- Annan orsak, nämligen.....

## Så här fyller du i resdagboken

Börja med att fylla i varifrån din delresa började, området där resan startar. Skriv även in vilken tid du startade din delresa samt hur lång delresan var. (Fyll i så noggrant som möjligt) På hemsidan [www.pitea.se/hallbararesor](http://www.pitea.se/hallbararesor) finns en karta över områdesindelningen.

### **Delresa 1**

*(Beasvaras av de som fyllt i att de gjort delresor under mättdagen)*

#### **Var började dagens första delresa?**

- Ankarsgatan
- Annelund
- Arnemark
- Backen
- Berget
- Bergsviken
- Blåsmark
- Böle
- Centrala Piteå
- Degeränget
- Djupviken
- Furunäset
- Fårön
- Gråträsk
- Hemmingsmark
- Holmträsk
- Hortlax
- Jävre
- Klubbgårdet
- Klubbfors
- Koler
- Lillpite
- Långträsk
- Långnäs
- Munksund
- Norrfjärden
- Nybyn
- Pitholm
- Rognäs
- Rosvik
- Sikfors
- Sjulnäs
- Sjulsmark
- Skuthamn
- Storsund
- Stadsön
- Strömnäs
- Svensbyn



- Åträsk
- Öjebyn
- utanför kommungränsen
- Annat

**Var i Öjebyn?**

*(Besvaras av de som fyllt i att deras första delresa började i Öjebyn)*

- Holmen
- Centrala Öjebyn
- Gran
- Kullen

**Hur dags startade du? (Ange timmar och minuter exempelvis 08:30)**

**Hur lång var denna delresa, km? ( Ange endast i siffror, exempelvis 0,8.)**

På frågan var slutade du din delresa- fyller du i området där resan avslutades dvs. målpunkten för resan.

**Var slutade du denna delresa?**

- Ankarsgatan
- Annelund
- Arnemark
- Backen
- Berget
- Bergsviken
- Blåsmark
- Böle
- Centrala Piteå
- Degeränget
- Djupviken
- Furunäset
- Fårön
- Gråträsk
- Hemmingsmark
- Holmträsk
- Hortlax
- Jävre
- Klubbgårdet
- Klubbfors
- Koler
- Lillpite
- Långträsk
- Långnäs
- Munksund
- Norrfjärden
- Nybyn
- Pitholm
- Roknäs
- Rosvik
- Sikfors
- Sjulnäs
- Sjulsmark
- Skuthamn
- Storsund
- Stadsön
- Strömnäs
- Svensbyn
- Åträsk
- Öjebyn
- Utanför kommungränsen
- Annat

### Var i Öjebyn?

(Besvaras av dem som fyllt i att deras första delresa slutade i Öjebyn)

- Holmen
- Centrala Öjebyn
- Gran
- Kullen

### Vilket var ditt ärende?

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

### Ange det huvudsakliga färd sättet under denna delresa

- Bil som förare
- Bil som passagerare
- Buss
- Cykel
- Moped
- MC
- Till fots
- Taxi (ej färdtjänst)
- Färdtjänst

### Gjorde du fler delresor under dagen?

- Nej
- Ja

Gjorde du fler delresor under denna dag kryssar du för alternativet Ja och fyller i en ny delresa på samma sätt som tidigare. (Delresa 2).

**(De som svarar Nej, att de inte gjorde fler delresor, är då klar med enkäten. De som däremot svarade Ja, att de gjorde fler delresor, får fylla i en ny dvs. delresa 2)**

## **Delresa 2**

**Hur dags startade du? (Ange i timmar och minuter exempelvis 08:30)**

---

**Hur lång var denna delresa, km? ( Ange endast i siffror, exempelvis 0,8).**

---

**Var slutade du denna delresa?**

*(Samma indelning av områden som i delresa 1)*

**Var i Öjebyn?**

*(Besvaras av de som fyllt i att deras delresa började i Öjebyn)*

- Holmen
- Centrala Öjebyn
- Gran
- Kullen

**Vilket var ditt ärende?**

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

**Ange det huvudsakliga färd sättet under denna delresa**

- Bil som förare
- Bil som passagerare
- Buss
- Cykel
- Moped
- MC
- Till fots
- Taxi (ej färdtjänst)
- Färdtjänst

**Gjorde du fler delresor under dagen?**

- Nej
- Ja

Delresa 3

**Hur dags startade du? (Ange i timmar och minuter, exempelvis 08:30)**

---

**Hur lång var denna delresa, km? ( Ange endast i siffror, exempelvis 0,8.)**

---

**Var slutade du denna delresa?**

*(Samma indelning av områden som i delresa 1)*

**Var i Öjebyn?**

*(Besvaras av de som fyllt i att deras delresa började i Öjebyn)*

- Holmen
- Centrala Öjebyn
- Gran
- Kullen

**Vilket var ditt ärende?**

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

**Ange det huvudsakliga färd sättet under denna delresa**

- Bil som förare
- Bil som passagerare
- Buss
- Cykel
- Moped
- MC
- Till fots
- Taxi (ej färdtjänst)
- Färdtjänst

**Gjorde du fler delresor under dagen?**

- Nej
- Ja

**Det är 9 delresor totalt och varje delresa med frågor ser likadan ut som tidigare.**