

Resvane- undersökning hösten 2015

**En kartläggning av kommuninvånarnas
resmönster hösten 2015**

Förord

Under hösten 2015 har Uppsala kommun genomfört en resvaneundersökning. Resultaten presenteras i denna rapport. Undersökningen är den fjärde i ordningen och har genomförts var femte år sedan år 2000. Syftet med undersökningen är att kartlägga kommuninvånarnas resmönster. Resultaten utgör ett viktigt underlag för planeringen av hållbar tillväxt och hållbara transporter. Undersökningen genomfördes som en enkätundersökning och skickades ut till 4 118 slumpmässigt utvalda invånare i kommunen mellan åldrarna 12–84 år varav 48 procent svarade.

Ansvarig från Uppsala kommun har varit Sara Andersson. Övriga deltagare i projektet har varit Niclas Andersson och Sofia Gjerstad. Markör Marknad & Kommunikation AB har utfört undersökningen på uppdrag av Stadsbyggnadsförvaltningen Uppsala kommun.

"Det är glädjande att se att cykeln har stärkt sig som färdmedelsval jämfört med bilen. Kommunens satsningar inom cykel har gett resultat. Vi jobbar aktivt med att följa upp vårt arbete och resvaneundersökningen ger en bild av hur kommuninvånarnas resmönster utvecklas över tid i kommunen."



Uppsala mars 2016

Michael Eriksson

Avdelningschef, Avdelning gata park natur, Stadsbyggnadsförvaltningen, Uppsala kommun

Innehållsförteckning

Sammanfattning ... sidan 6

Inledning ... sidan 10

Metod ... 10

Population och urval ... 10

Resultat ... sidan 13

Körkort och biltillgång ... 13

Antal resor ... 14

Orsaker till att inte ha rest ... 15

Resornas fördelning på färdstätt ... 16

Bakgrundsfrågor ... 20

Färdstätt efter kön ... 20

Färdstätt efter ålder ... 21

Färdstätt efter sysselsättning ... 22

Färdstätt efter ärende ... 23

Färdstätt efter utbildning ... 23

Färdstätt efter bostadstyp ... 24

Färdstätt efter boendelängd ... 24

Färdstätt efter hushållssammansättning ... 25

Reslängd och trafikarbete ... 26

Resor med start och mål innanför kommungränsen ... 26

Resor med start eller mål utanför kommungränsen ... 29

Kartor ... 30

1. Undersökningsområden Uppsala tätort

2. Undersökningsområden utanför Uppsala tätort

Bilaga ... 32

1. Tabeller

2. Teknisk beskrivning

Sammanfattning

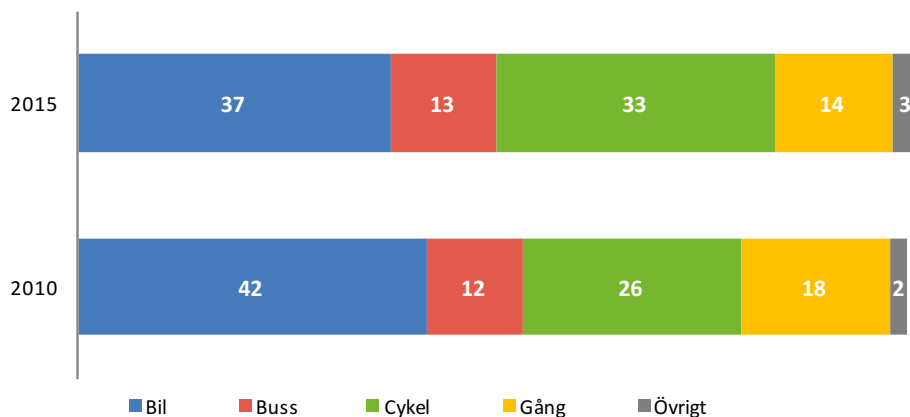
Under hösten 2015 genomfördes en resvaneundersökning (RVU) i Uppsala kommun bland 4 118 kommuninvånare i åldern 12–84 år. Undersökningen är den fjärde i ordningen sedan år 2000. Syftet med undersökningen är att kartlägga hur resandet ser ut en genomsnittlig vardag på hösten i Uppsala år 2015. Undersökningen omfattar enbart persontransporter och har genomförts som en enkätundersökning med uppföljande telefonintervjuer. Totalt svarande 1 995 personer, vilket motsvarar en svarsfrekvens på 48 procent. Resultaten är viktade med avseende på urvalsområde, kön och ålder för att motsvara hela befolkningen i den undersökta åldersgruppen. Rapporten gör vissa jämförelser med mätningarna år 2005 och 2010. Samtliga mätningar är genomförda enligt samma metodik med undantaget att RVU 2015 genomfördes på hösten och inte på våren som föregående mätningar. Ändringen av mätperiod kan påverka utfallet av undersökningen och ska beaktas vid jämförelse med resultat från föregående mätningar.

Antal resor

Antalet resor en genomsnittlig vardag i Uppsala uppgick till 409 340 resor per dygn hösten 2015. Det är en ökning med knappt två procent jämfört med undersökningen år 2010. Befolkningsutvecklingen i de undersökta områdena har under samma period ökat med ca sex procent. Andel personer som rest har ökat med en procentenhet sedan 2010, däremot har de som rest gjort något färre resor per person. Resorna utanför Uppsala tätort har ökat jämfört med 2010, från 3,1 till 3,3 resor per dag för personer som rest, och resorna i Uppsala tätort har minskat från 3,4 till 3,2.

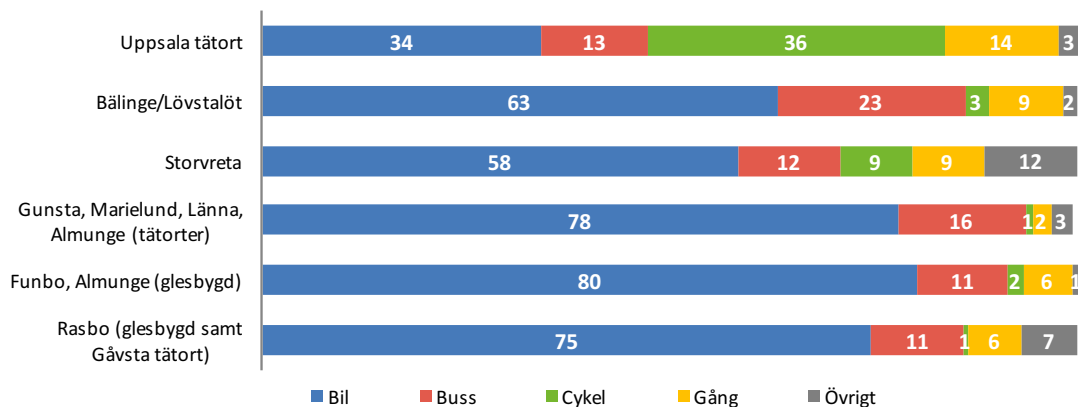
Färdmedelsfördelning

Färdmedelsfördelningen för hela kommunen visar att bil är det vanligaste färdssättet och används i 37 procent av resorna. Andelen cykelresor uppgår till 33 procent och gång 14 procent. Jämfört med RVU 2010 har andelen bilresor respektive gångresor minskat med fem respektive fyra procentenheter och andelen cykelresor har ökat med sju procentenheter. För Uppsala kommun är det endast kollektivandelen som förblivit mer eller mindre oförändrad.



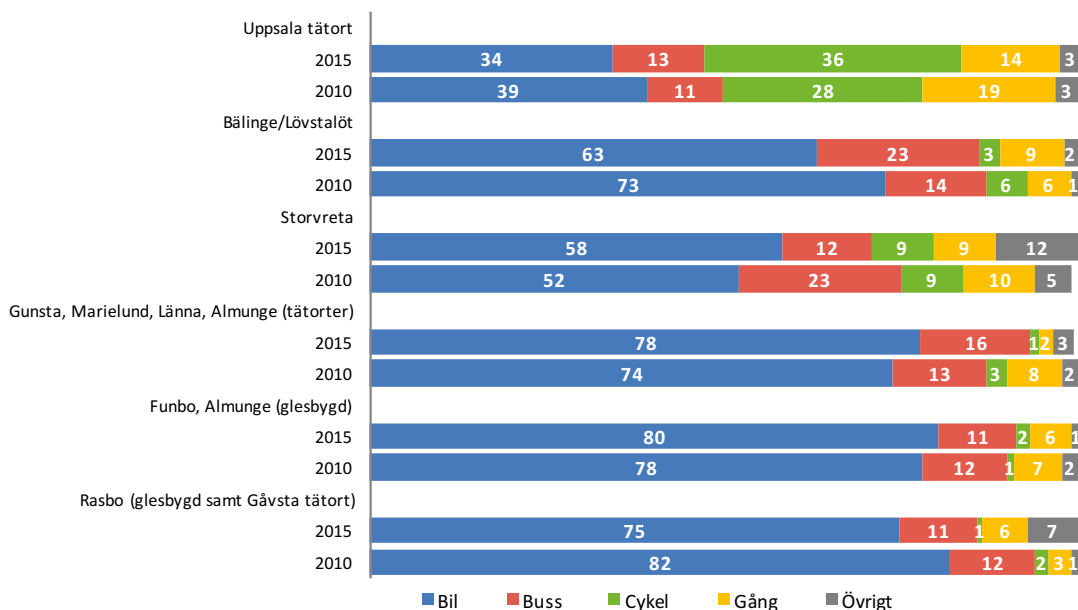
Färdssätt 2010–2015.

Fördelningen på färdssätt av alla resor, oberoende längd, skiljer sig mycket åt mellan boende i Uppsala tätort och utanför tätorten. I diagrammet nedan redovisas färdssättsfördelningen år 2015 för olika områden.



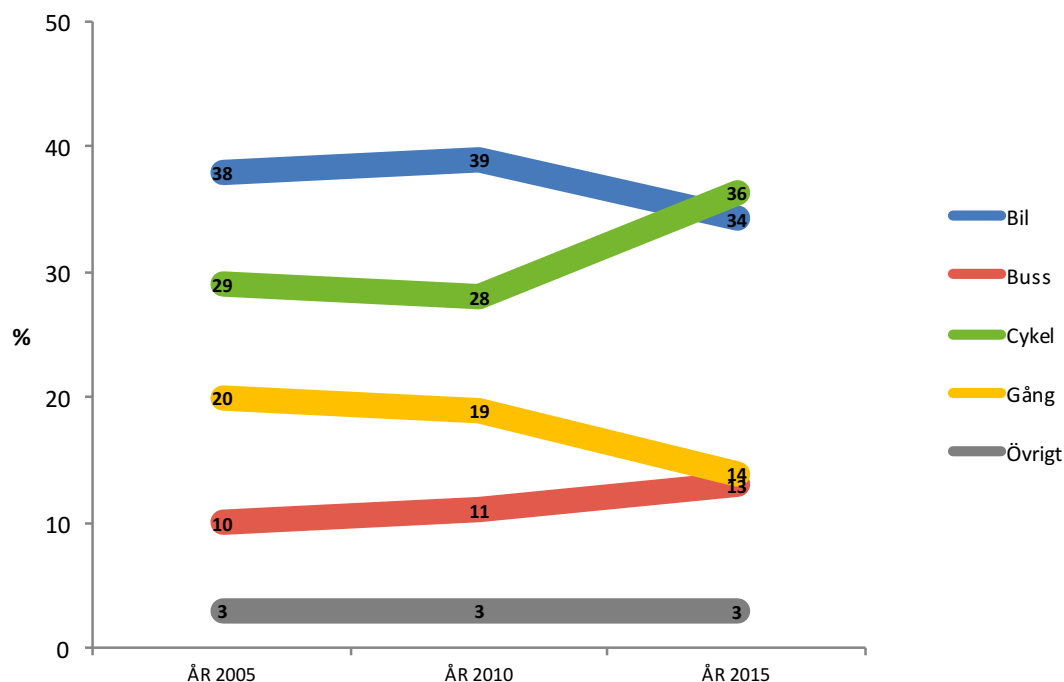
Färdssätt Uppsala tätort och enskilda områden utanför tätorten.

Bilandelen är lägst i Uppsala tätort, 34 procent, och högst i Funbo, Almunge (glesbygd), 80 procent. För cykel är det omvänt, 36 procent i Uppsala tätort men bara två procent i glesbygdsområdena. Bälinge/Lövstalöt har den högsta andelen buss, 23 procent.



Färdssätt Uppsala tätort och enskilda områden utanför tätorten, 2010–2015.

Bilandelen har jämfört med RVU 2010 sjunkit i Uppsala tätort, Bälinge/Lövstalöt och Rasbo. I Storvreta och Gunsta, Marielund, Länna, Almunge (tätort) samt Funbo/Almunge (glesbygd) har bilandelen ökat. Cykelandelen har ökat markant i Uppsala tätort jämfört med tidigare mätperiod. Andelen gångtrafik har minskat framförallt i tätorten. Bussandelarna är relativt oförändrade men tenderar att ha minskat framför allt i Storvreta.



Färdsätt Uppsala tätort 2005–2015.

Ovanstående diagram visar tydligt hur bilens andel som färdssätt har minskat över tiden samtidigt som cykelns har ökat i Uppsala tätort. För första gången sedan undersökningarna startade år 2000 är andelen resor med cykel i Uppsala tätort fler än andelen bilresor. Det går även att skönja en viss trendutveckling där bussens andel ökar.

Trafikarbete

Trafikarbetet mätt som antal personkilometer per dag skiljer sig också mycket åt mellan boende i Uppsala tätort och utanför tätorten. Boende utanför tätorten reser längre per person med bil och buss medan boende i tätorten reser och går längre per person i kategorierna cykel och gång.

2015	Uppsala tätort		Storvreta		Övrigt exkl tätort och Storvreta	
	km/person	procent	km/person	procent	km/person	procent
Bil	4,6	48	16,6	78	20,3	76
Buss	1,9	19	3,6	17	6,0	23
Cykel	2,7	28	0,9	4	0,1	<1
Gång	0,5	5	0,2	1	0,3	1
Totalt	9,7	100	21,3	100	26,7	100

Trafikarbete per person och dag 12–84 år.

Boende i Uppsala tätort reser i genomsnitt 4,6 km/person med bil. Cykel är näst störst som trafikmedel med 2,7 km/person medan buss står för 1,9 km/person. Jämfört med RVU 2010 har trafikarbetet för bil och buss minskat i tätorten och ökat för cykel och gång.

Boende i mindre tätorter och ren glesbygd gör i genomsnitt mer än fyra gånger mer trafikarbete/person i bil, 20,3 km/person. Buss står i de områdena för drygt tre gånger mer trafikarbete än i Uppsala tätort, i genomsnitt 6,0 km/person. Cykel och gående är nästan försumbart, tillsammans står de för mindre än två procent av trafikarbetet.

Storvreta intar en mellanställning mellan å ena sidan boende i Uppsala tätort och å andra sidan boende i mindre tätorter och glesbygd. Jämfört med RVU 2010 har trafikarbetet med bil ökat i Storvreta.

Fördelning mellan män och kvinnor

Män och kvinnor gör ungefär lika många resor per person och dag, 3,3 respektive 3,1. Män använder bil i högre utsträckning än kvinnor, 43 procent jämfört med 32 procent. Kvinnor och män cyklar ungefär i lika stor utsträckning, 35 procent respektive 32 procent. Jämfört med RVU 2010 har resandet med bil respektive gång minskat med ca fyra procent för både män och kvinnor. Vidare visar jämförelsen en kraftig ökning av andelen cykelresor för både män och kvinnor, sju respektive åtta procent.

Fördelning mellan ålderskategorier

Andelen cykelresor är högst i åldersgruppen 18–24 år, där 50 procent av resorna utförs med cykel. Andelen bilresor ökar med stigande med ålder och är högst i ålderskategorin 65–74 år, där 49 procent av resorna utförs med bil. Den högsta andelen bussresor är i den lägsta ålderskategorin 12–17 år där 33 procent av resorna utförs med buss.

Vanligaste målpunkterna

Den vanligaste förekommande resan oavsett färdväg inom ett område sker inom City följt av Eriksberg/Norby. Mellan två områden är den vanligaste förekommande reserelationen mellan City och Eriksberg/Norby följt av relationen City och Årsta/Gränby. Den vanligaste reserelationen med bil är mellan City och Årsta/Gränby och cykel mellan City och Eriksberg/Norby. Med buss är den vanligaste reserelationen mellan City och Årsta/Gränby följt av City och Eriksberg/Norby. De flesta gångresorna sker inom City samt inom Eriksberg/Norby.

Inledning

Resvaneundersökningen 2015 har genomförts för att öka kunskapen om dagens resmönster för olika trafikantgrupper i Uppsala kommun. Undersökningen ger en bild av hur resandet ser ut en genomsnittlig vardag på hösten i kommunen. Resultatet utgör ett viktigt underlag för att planera för en hållbar tillväxt och ett hållbart resande i kommunen. Undersökningen är utförd av Markör Marknad & Kommunikation AB på uppdrag av Stadsbyggnadsförvaltningen, Uppsala kommun.

Metod

Resvaneundersökningen har genomförts enligt samma metodik som de tidigare undersökningarna med undantaget att RVU 2015 genomfördes på hösten och inte på våren som de föregående mätningarna år 2000, 2005 och 2010. Genom att använda samma metodik kan resmönstret över tid följas enskilda resultat kan jämföras. Ändringen av mätperiod kan dock påverka utfallet av undersökningen något och ska beaktas vid jämförelse med resultat från föregående mätningar.

Undersökningen har genomförts som en enkätundersökning med tre påminnelser, varav den tredje över telefon. Nytt i RVU 2015 är att intervjupersonerna (ip) fick möjlighet att fylla i enkäten digitalt samt att det även fanns möjlighet att fylla i en engelsk version digitalt. Undersökningen omfattar personer i åldern 12–84 år bosatta i 17 områden i Uppsala kommun, se karta 1 och 2. Enkätundersökningen bestod av en resdagbok med en inledande del med bakgrundsfrågor gällande; kön, ålder, sysselsättning, utbildningsnivå, boendeform, boendetid, hushållets samsättning, körkort och tillgång till bil. De utvalda individpersonerna fick i resdagboken fylla i samtliga resor/förflyttningar som ip gjort en bestämd datumsatt dag skulle redovisas.

Mätperiod var vardagar 28 september–15 november exklusive vecka 45. Insamlingsperioden förlängdes med ytterligare två veckor för telefonpåminnelser, se teknisk beskrivning bilaga 2.

De resor som redovisas är de med start eller mål inom kommunen som företagits av de boende inom Uppsala kommun. Resa definieras som en förflyttning där ip haft ett ärende i målpunkten. Resa/förflyttning som gjorts till fots räknas även med. Resor till fots där själva promenaden varit ärendet registreras däremot inte. Yrkesmässig trafik omfattas inte av undersökningen.

Resornas färd sätt (färdmedel) har grupperats till s.k. huvudfärd sätt, se bilaga 3. Färdmedlet bil avser resor som förare och som passagerare. Övrigt avser färdtjänst, taxi, moped/MC, båt, tåg och flyg.

Population och urval

Resvaneundersökningen 2015 är en individundersökning där urvalet är ett slumpmässigt urval stratifierat på 17 urvalsområden. Uppsala tätort är uppdelat i 12 områden.

Område	Antal boende (12–84 år)
Uppsala tätort	134 637
Bälinge/Lövstalöt	3 004
Storvreta	4 923
Gunsta, Marielund, Länna, Almunge (tätorter)	2 376
Funbo, Almunge (glesbygd)	2 005
Rasbo (glesbygd samt Gävsta tätort)	1 827
Total	148 772

Antal boende 12–84 år.

Från varje område har 250 individer slumpats ut och totalt har 4 250 individer ingått i undersökningen. Nettourvalet rensat för avlidna och utflyttade uppgår till 4 118 individer. Totalt besvarades undersökningen av 1 995 individer och den totala svarsprocenten uppgick till 48. Nedan redovisas utfallet för respektive urvalsområde.

Område 2015	Svar	Bruttourval	Nettourval	Svar %
Gamla Uppsala/Nyby	111	250	246	45
Svartbäcken	129	250	242	53
Årsta/Gränby	105	250	240	44
City	122	250	242	50
Sävja/Bergsbrunna	122	250	242	50
Gottsunda	82	250	243	34
Sunnersta	134	250	244	55
Ulleråker	119	250	235	51
Fålhagen/Kvarngärdet	98	250	230	43
Eriksberg/Norby	122	250	239	51
Flogsta/Stenhagen	113	250	236	48
Luthagen	112	250	239	47
Bälinge/Lövstalöt	124	250	246	50
Storvreta (tätort)	119	250	248	48
Gunsta, Marielund, Länna, Almunge (tätorter)	124	250	250	50
Funbo, Almunge (glesbygd)	123	250	248	50
Rasbo (glesb samt Gåvsta tätort)	136	250	248	55
Totalt	1 995	4 250	4 118	48

Svarsfrekvenser per område.

Svarsbenägenheten är som lägst i Gottsunda med 34 procent och som högst i Sunnersta och Rasbo med 55 procent, se teknisk beskrivning bilaga 2.

Svarsfrekvensen för de föregående mätningarna var 67 procent 2000, 73 procent 2005 och 71 procent 2010. Svarsfrekvensen uppvisar därmed samma trend med ökade bortfallsnivåer som många andra undersökningar under senare år. Den senaste mätningens svarsfrekvens kan dock sägas vara god ur ett nationellt perspektiv.

Fördelat över kön respektive ålder ser svarsfördelningarna ut som nedan

Område 2015	Män	Kvinnor	12–24 år	25–64 år	65–84 år
Gamla Uppsala/Nyby	42	49	30	43	67
Svartbäcken	50	57	46	49	71
Årsta/Gränby	41	47	24	45	62
City	50	51	34	48	70
Sävja/Bergsbrunna	51	50	36	49	68
Gottsunda	34	33	24	35	42
Sunnersta	53	57	39	55	73
Ulleråker	44	59	48	49	62
Fålhagen/Kvarngärdet	34	50	34	40	63
Eriksberg/Norby	45	58	40	48	69
Flogsta/Stenhagen	43	53	36	54	48
Luthagen	44	50	42	44	66
Bålinge/Lövstalöt	46	55	27	45	81
Storvreta (tätort)	42	55	37	47	68
Gunsta, Marielund, Länna, Almunge (tätorter)	44	55	29	50	74
Funbo, Almunge (glesbygd)	37	61	45	49	61
Rasbo (glesb samt Gävsta tätort)	53	57	35	56	71
Totalt	44	53	36	47	67

Svarsfördelning fördelat över kön och ålder.

För att kompensera för skevheter i svarsbenägenheten och därmed systematiska fel och för att kunna titta på sammanslagningar av urvalsområden till totaler är individerna viktade med avseende på urvalsområde, kön och ålder.

Resultat

Resultaten har viktats så att de motsvarar hela befolkningen i åldrarna 12–84 år i hela kommunen. Om inget annat anges så avser resultaten denna åldersgrupp och alla områden som ingår i undersökningen. I diagrammen avser talen fördelningar i procent om inget annat anges. Resultatet utgår, om inget annat anges, från att tåg inte är huvudfärdsätt. Detta är ett medvetet val för att visa på färdsetsfördelningen i gatunätet, men tågets roll som trafikmedel blir på detta sätt underskattat. En förflyttning till stationen med cykel för vidare resa med tåg blir därmed cykelresa.

Som vid alla urvalsundersökningar är de angivna fördelningarna omgivna av osäkerhetsintervall (konfidensintervall) som beror på antalet svarande och vilken andel som skattas. Osäkerheten är störst när den skattade andelen ligger runt 50 procent och avtar vid högre eller lägre andelar. I bilaga 2 teknisk beskrivning visas exempel på dessa intervall. Säkrare värden (mindre konfidensintervall) erhålls när det totala resultatet medan lägre baser innebär osäkrare värden (större konfidensintervall).

Körkort och biltillgång

Valet att färdas med bil, buss eller cykel eller att promenera är beroende av en mängd faktorer såsom transportsystemets utbud och standard, attityder och kunskap, restriktioner och vanor. Avgörande för färdmedelsvalet är körkortsinnehav och biltillgång.

Inom Uppsala tätort har 86 procent körkort och 73 procent tillgång till bil och utanför tätorten är dessa andelar 90 procent respektive 96 procent.

Område 2015	Körkort	Biltillgång
Gamla Uppsala/Nyby	86	85
Svartbäcken	88	77
Årsta/Gränby	90	75
City	90	70
Sävja/Bergsbrunna	88	85
Gottsunda	72	69
Sunnersta	90	84
Ulleråker	83	76
Fålhagen/Kvarngärdet	85	66
Eriksberg/Norby	88	67
Flogsta/Stenhagen	70	64
Luthagen	92	69
Bälinge/Lövstalöt	95	100
Storvreta (tätort)	85	93
Gunsta, Marielund, Länna, Almunge (tätorter)	92	96
Funbo, Almunge (glesbygd)	93	98
Rasbo (glesb samt Gävsta tätort)	92	98
Total	86	75

Område 2015	Körkort	Biltillgång
Staden	86	73
Utanför staden	90	96
Total	86	75

Andel personer med körkort respektive tillgång till bil (18–84 år)

Områden med högst andel personer med körkort och tillgång till bil är Bälinge/Lövstalöt samt Funbo och Rasbo medan boende i Flogsta/Stenhagen och Gottsunda har lägre andelar. City har nästan lika låg andel personer med tillgång till bil som Flogsta/Stenhagen, men väsentligt högre andel har körkort. Fördelningarna speglar den sociala strukturen i områdena samt den geografiska belägenheten och därmed sammanhängande kollektivtrafikutbud.

Män har i något högre utsträckning körkort och tillgång till bil än kvinnor. Både innehav av körkort och biltillgången ökar med åldern.

Jämfört med mätningen 2010 har körkortandelen ökat totalt, från 79 procent till 86 procent. Mest har den ökat i Årsta/Gränby (+ 12 procentenheter) och City (+ 11 procentenheter). Biltillgången ligger på motsvarande nivå, 75 procent som mätningen 2010 då den var 74 procent. Biltillgången har ökat mest i City (+ 7 procentenheter) och minskat mest i Gottsunda (- 7 procentenheter).

Område 2010	Körkort	Biltillgång
Gamla Uppsala/Nyby	79	81
Svartbäcken	80	77
Årsta/Gränby	78	75
City	79	63
Sävja/Bergsbrunna	82	88
Gottsunda	72	76
Sunnersta	88	90
Fålhagen/Kvarngärdet	79	69
Eriksberg/Norby	79	61
Flogsta/Stenhagen	68	63
Luthagen	80	63
Bälinge/Lövstalöt	89	94
Storvreta (tätort)	85	91
Gunsta, Marielund, Länna, Almunge (tätorter)	89	97
Funbo, Almunge (glesbygd)	92	96
Rasbo (glesb samt Gävsta tätort)	92	97
Total	79	74

Område 2010	Körkort	Biltillgång
Staden	78	72
Utanför staden	88	94
Total	79	74

Antal resor

En genomsnittlig höstdag genomförs ca 409 340 resor i kommunen av personer 12–84 år bosatta inom det undersökta utredningsområdet. Det är en ökning med ca 7 000 resor, eller två procent, sedan 2010. Befolkningsutvecklingen i de undersökta områdena har under samma period ökat med ca sex procent.

Andel personer som rest har ökat med en procentenhet sedan 2010, däremot har de som rest gjort något färre resor per person, minskning från 3,4 till 3,2 resor per person och dag. Resorna utanför Uppsala tätort har ökat jämfört med 2010, från 3,1 till 3,3 resor per dag för personer som rest och resorna i Uppsala tätort har minskat från 3,4 till 3,2. Resorna för män har minskat i högre utsträckning än för kvinnorna, från 3,4 till 3,1 jämfört med 3,4 till 3,3 för kvinnorna. Åldersgruppen 65–84 år ligger 3,0 resor per dag. Motsvarande siffra 2010 var 3,5.

	Andel personer som rest	Resor per dag för alla personer	Resor per dag för personer som rest	Antal personer	Antal resor
Total	86	2,8	3,2	148 772	409 340
Man	88	2,7	3,1	72 945	199 314
Kvinna	85	2,8	3,3	75 827	210 026
12–24	83	2,6	3,1	31 219	80 985
25–64	90	2,9	3,3	92 185	270 919
65–84	77	2,3	3,0	25 368	57 435
Staden	87	2,8	3,2	134 637	370 480
Utanför staden	83	2,7	3,3	14 135	38 859

Antal resor.

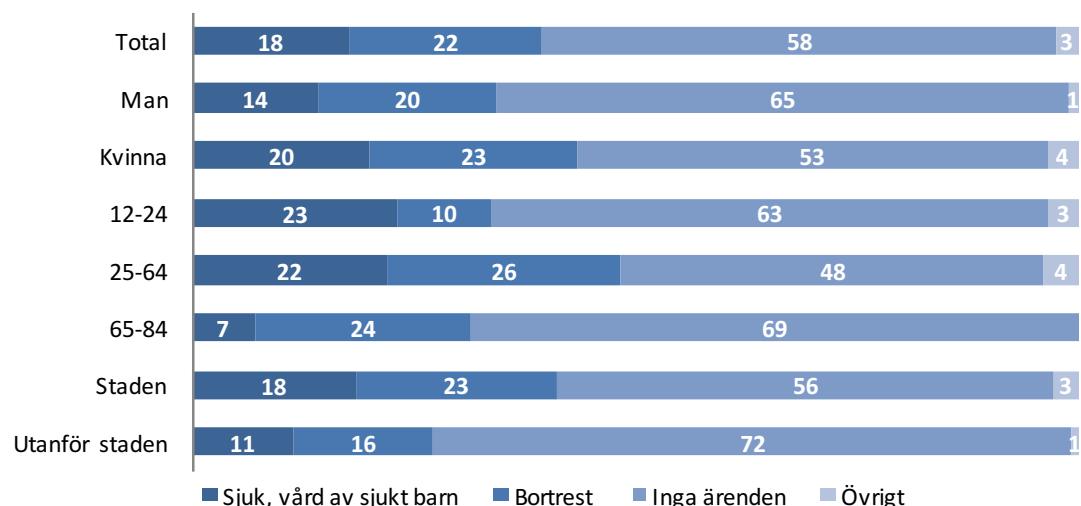
Område	Bil/person	Buss/person	Cykel/person	Gång/person
Uppsala tätort	0,9	0,3	1,0	0,4
Storvreta	1,6	0,3	0,2	0,2
Övrigt	2,0	0,4	0,0	0,2

Resor (förflyttningar) per person och dag med olika färdssätt.

Tabellen visar bl.a. att bilister gör fler bilresor per person och dag än vad bussresenärer gör bussresor per person och dag. Samtidigt gör cyklister i Uppsala tätort fler cykelresor per person och dag än vad bilister gör bilresor.

Orsaker till att inte ha rest

De personer, 14 procent av boende i de undersökta åldrarna, som inte gjort någon resa under mättdagen fick ange orsak till detta. Den vanligaste orsaken till att individen svarat att den inte rest är att de inte har haft några ärenden att uträtta den dagen. Gränsen mellan inga ärenden och övrigt är flytande och beror på hur intervjupersonen formulerat sig.



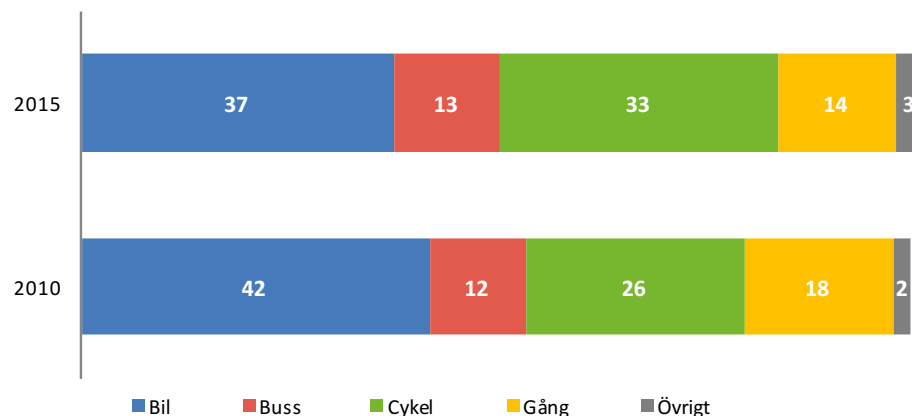
Orsaker till att intervjupersonen inte gjort några resor.

Kvinnor anger oftare sjukdom eller vård av sjukt barn som skäl till att de inte rest jämfört med män. Att andelen sjuka är högst bland de yngsta och lägst bland de äldsta innebär inte att unga är sjukare än äldre. I åldersgruppen 12–24 år är det 27 procent som inte rest under mättdagen, mellan 25–64 år är det 45 procent medan det är 29 procent bland de äldsta (65–84 år) som inte gjort några förflyttningar.

Skillnader i andelar mellan Uppsala tätort och områden utanför tätorten hänger till stor del samman med åldersfördelningen i de olika områdena.

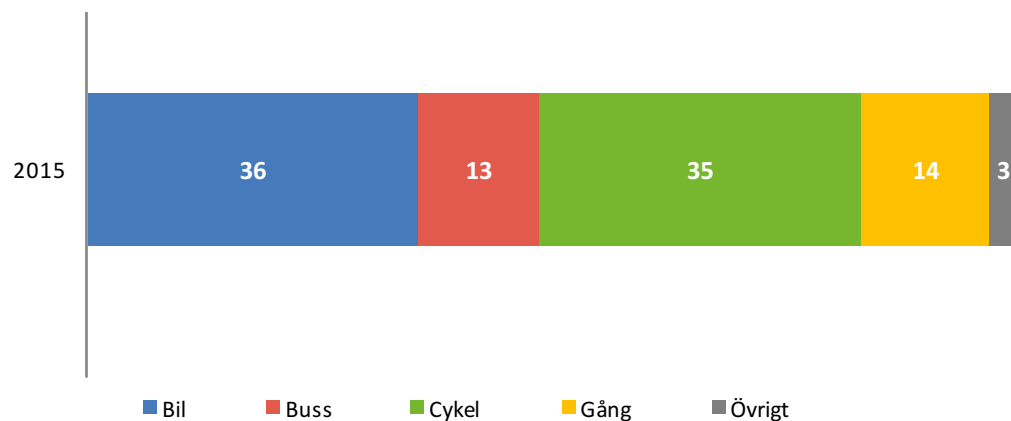
Resornas fördelning på färdssätt

Färdmedelsfördelningen för hela kommunen visar att bil är det vanligaste färdssättet och används i 37 procent av resorna. Andelen cykelresor uppgår till 33 procent. Jämfört med RVU 2010 har andelen bilresor respektive gångresor minskat med fem procent respektive fyra procent och andelen cykelresor ökat med sju procent. För Uppsala kommun totalt är det endast kollektivandelen som förblivit mer eller mindre oförändrad.



Färdssätt 2010–2015.

I diagrammet nedan visas färdmedelsfördelningen för Uppsala tätort, Storvreta och Bälinge/Lövstalöt. 36 procent av resorna utförs med bil och nästan lika många, 35 procent, med cykel.



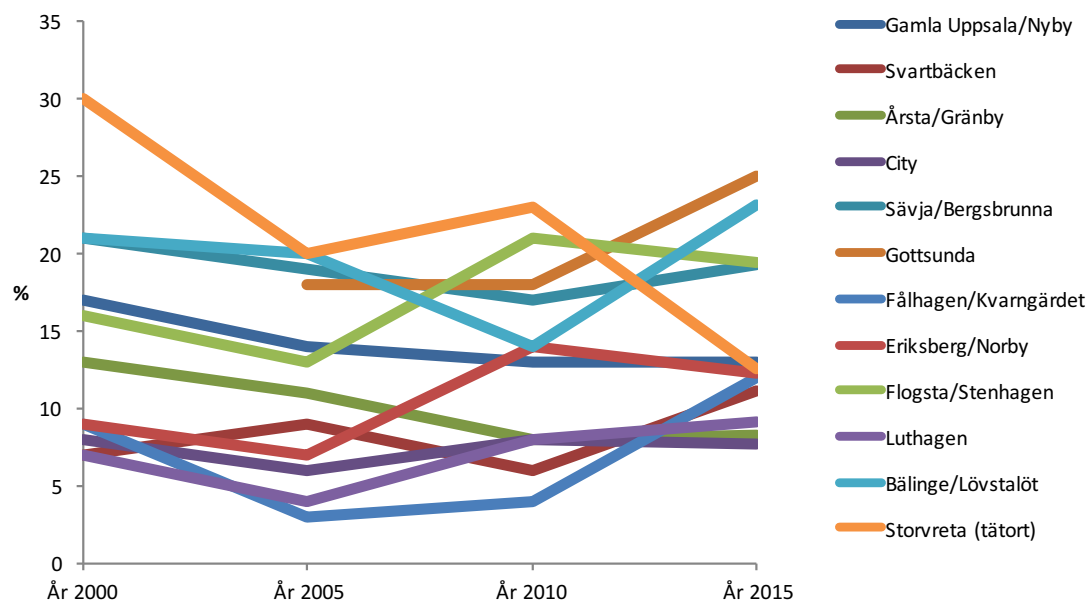
Färdssätt Uppsala tätort, Storvreta och Bälinge/Lövstalöt.

I tabellen nedan redovisas färsättsfördelningen för enskilda områden 2010–2015. Andel bilresor har minskat mest för Gottsunda (- 13 procentenheter), Gamla Uppsala/Nyby (- 12 procentenheter) samt Bälinge/Lövstalöt (- 10 procentenheter). Bilandelen har ökat mest för Storvreta tätort (+ 6 procentenheter) och Luthagen (+ 4 procentenheter). Andel bussresor har ökat mest för Bälinge/Lövstalöt (+ 9 procentenheter), Fålhagen/Kvarngärdet (+ 8 procentenheter) och Gottsunda (+ 7 procentenheter) Cykelandelen har ökat i de flesta områdena. Cykelandelen är högst i Fålhagen/Kvarngärdet med 48 procent (+ 17 procentenheter). Den högsta ökningen för cykel har City (+ 19 procentenheter).

Område 2015	Bil	Buss	Tåg	Cykel	Gång	Övrigt
Gamla Uppsala/Nyby	39	13	1	35	11	1
Svartbäcken	34	11	2	31	19	3
Årsta/Gränby	45	8	0	33	12	2
City	23	8	2	38	28	1
Sävja/Bergsbrunna	55	19	1	16	7	2
Gottsunda	34	25	2	23	7	9
Sunnersta	54	11	1	25	6	3
Ulleråker	32	11	1	43	9	4
Fålhagen/Kvarngärdet	20	12	1	48	19	0
Eriksberg/Norby	31	12	2	37	16	2
Flogsta/Stenhagen	30	19	1	39	10	1
Luthagen	28	9	2	50	10	1
Bälinge/Lövstalöt	63	23	1	3	9	1
Storvreta (tätort)	58	12	9	9	9	3
"Gunsta, Marielund, Länna, Almunge (tätorter)"	78	16	0	1	2	3
Funbo, Almunge (glesbygd)	80	11	1	2	6	0
Rasbo (glesb samt Gåvsta tätort)	75	11	2	1	6	5

Område 2010	Bil	Buss	Tåg	Cykel	Gång	Övrigt
Gamla Uppsala/Nyby	51	13	0	23	12	1
Svartbäcken	36	6	0	35	22	1
Årsta/Gränby	45	8	0	25	21	2
City	29	8	2	19	42	1
Sävja/Bergsbrunna	62	17	1	7	11	2
Gottsunda	47	18	0	18	15	1
Sunnersta/Ulleråker	57	15	0	20	7	1
Fålhagen/Kvarngärdet	33	4	7	31	23	2
Eriksberg/Norby	28	14	0	39	17	2
Flogsta/Stenhagen	30	21	1	34	14	0
Luthagen	24	8	1	45	22	0
Bälinge/Lövstalöt	73	14	0	6	6	1
Storvreta	52	23	5	9	10	0
"Gunsta, Marielund, Länna, Almunge (tätorter)"	74	13	0	3	8	2
Funbo, Almunge (glesbygd)	78	12	0	1	7	2
Rasbo (glesbygd samt Gåvsta tätort)	82	12	0	2	3	1

Färsättsfördelning för enskilda områden år 2010–2015. (Tåg EJ betraktat som huvudfärsätt).



Andelen bussresor för enskilda områden 2000–2015.

Bussandelen för Storvreta har minskat kraftigt sedan 2000. Övriga områden har en ökad bussandel sedan 2000 förutom Gamla Uppsala/Nyby, Sävja/Bergsbrunna och Årsta/Gränby som har en marginell minskning av bussandelen. Enstaka upp- eller nedgångar i andelar ligger inom felmarginalen. Sunnersta och Ulleråker visas inte i diagrammet då dessa områden ingick i Gottsunda och bröts ut som enskilda områden 2010 respektive 2015.

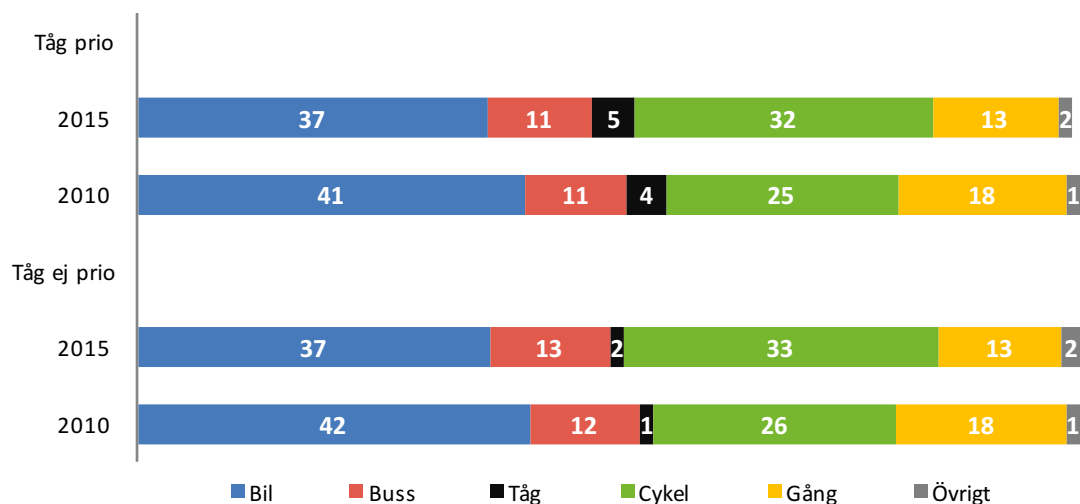
I tabellerna nedan har undantag gjorts från den övriga resultatredovisningen på så sätt att tåg betraktats som huvudfärdsätt, se definition i bilaga 2 teknisk beskrivning. Vid en resa där både t.ex. bil/cykel och tåg används har resan här fått tåg som huvudfärdsätt istället för bil/cykel som i övriga diagram och tabeller. Detta är relevant för att se till vilket färdmedel som används i gatunätet, men tågets roll som trafikmedel blir på detta sätt underskattat. För diskussion om tågets roll som trafikmedel redovisas därför dessa alternativa tabeller.

Område 2015	Bil	Buss	Tåg	Cykel	Gång	Övrigt
Gamla Uppsala/Nyby	39	13	3	34	10	1
Svartbäcken	33	10	6	30	19	2
Årsta/Gränby	44	8	3	31	12	2
City	23	7	6	35	28	1
Sävja/Bergsbrunna	55	18	2	16	7	2
Gottsunda	34	23	4	23	7	9
Sunnersta	54	10	3	24	6	3
Ulleråker	32	10	3	43	9	3
Fålhagen/Kvarngärdet	20	11	3	47	19	0
Eriksberg/Norby	31	11	7	33	16	2
Flogsta/Stenhagen	30	18	4	37	10	1
Luthagen	28	8	8	46	9	1
Bålinge/Lövstalöt	62	22	3	3	9	1
Storvreta (tätort)	57	11	12	8	9	3
"Gunsta, Marielund, Länna, Almunge (tätorter)"	77	14	2	2	2	3
Funbo, Almunge (glesbygd)	80	10	2	1	6	0
Rasbo (glesb samt Gävsta tätort)	74	10	4	1	6	5

Område 2010	Bil	Buss	Tåg	Cykel	Gång	Övrigt
Gamla Uppsala/Nyby	51	12	1	23	12	1
Svartbäcken	36	4	5	33	22	1
Årsta/Gränby	44	8	2	23	21	2
City	29	7	5	17	42	1
Sävja/Bergsbrunna	62	15	3	7	11	2
Gottsunda	47	18	1	18	15	1
Sunnersta/Ulleråker	56	14	3	20	7	1
Fålhagen/Kvarngärdet	33	3	10	30	23	2
Eriksberg/Norby	28	12	4	38	17	2
Flogsta/Stenhagen	30	20	3	33	14	0
Luthagen	24	8	5	42	22	0
Bålinge/Lövstalöt	72	14	1	6	6	1
Storvreta	52	21	9	7	10	0
"Gunsta, Marielund, Länna, Almunge (tätorter)"	73	13	1	3	8	2
Funbo, Almunge (glesbygd)	77	12	1	1	7	2
Rasbo (glesbygd samt Gävsta tätort)	81	11	2	1	3	1

Färdsättsfördelning för enskilda områden år 2010–2015. (Tåg betraktat som huvudfärdsätt).

Andelen tågresor har minskat mest för Fålhagen/Kvarngärdet (- 7 procentenheter) i jämförelse med 2010 och ligger nu på motsvarande nivå (- 1 procentenhet) som 2005. För Gottsunda, Eriksberg/Norby, Luthagen och Storvreta tätort har tågresor ökat med tre procentenheter jämfört med 2010.



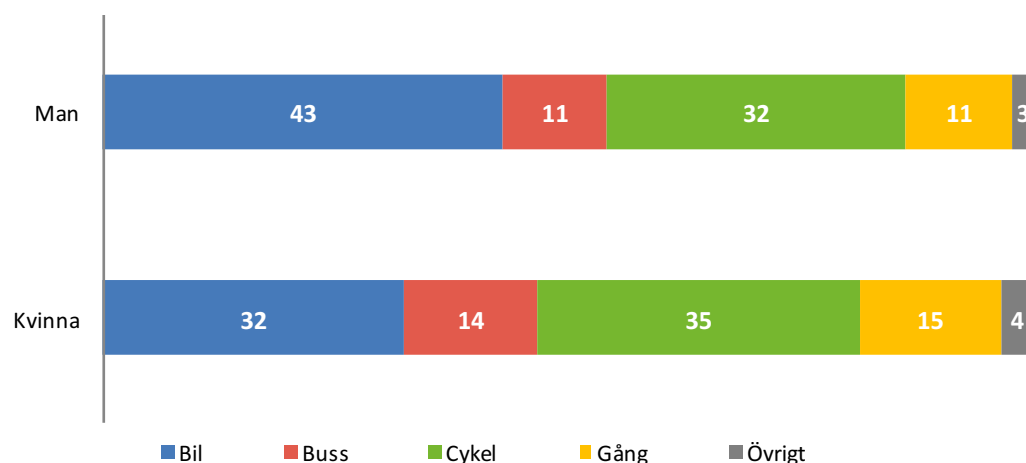
Färdsättsfördelning, resultat med respektive utan tåg som prioriterat färdssätt 2010–2015.

Tåg som färdssätt var något vanligare 2015 än 2010, både när tåg prioriterades som färdssätt och när det inte gjorde det. När andra färdssätt prioriterades åkte två procent med tåg 2015 och när tåg prioriterades åkte fem procent tåg.

Bakgrundsfrågor

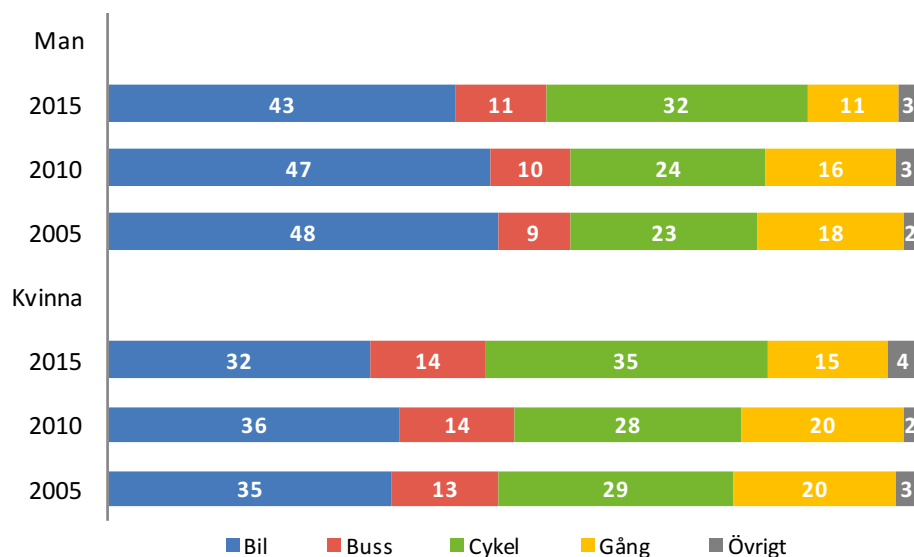
Färdssätt efter kön

Andelen män och kvinnor i undersökningen är ungefär lika stora, 49 respektive 51 procent. Hur de reser brukar skilja sig åt, så även i denna mätning. Män åker mer bil men har färre förflyttningar med buss, cykel och till fots.



Färdssätt efter kön.

I diagrammet nedan visas färdmödesfördelningarna över åren uppdelat på kön. Det har blivit en minskning av bilåkandet för män de senaste tio åren samt en markant ökning av cykling. Även buss har en ökande trend för männen. Även för kvinnor har cyklingen ökat anmärkningsvärt.

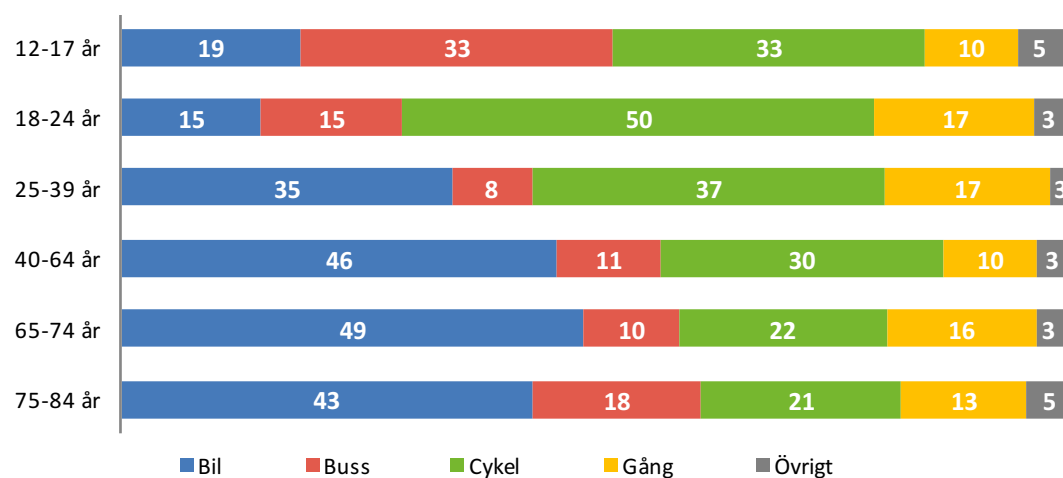


Färdmöde efter kön 2005–2015.

Färdmöde efter ålder

Åldersgruppen 12–24 år utgör 21 procent, gruppen 25–64 år 62 procent och åldersgruppen 65–84 år 17 procent av den undersökta befolkningen. I diagrammet nedan jämförs färdmödesanvändning i olika åldersgrupper. Färdmötet övrigt redovisas inte.

Val av färdmedel varierar mycket över åren beroende på behov och möjligheter. I diagrammet nedan redovisas färdmödesfördelning efter ålder. De yngsta åker mer buss än övriga grupper. Cyklingen är störst i åldersgruppen 18–24 år. Andelen bilresor ökar med stigande med ålder och är högst i ålderskategorin 65–74 år, där 49 procent av resorna utförs med bil. Andelen gångresor är lägst i den yngsta ålderskategorin 12–17 år.

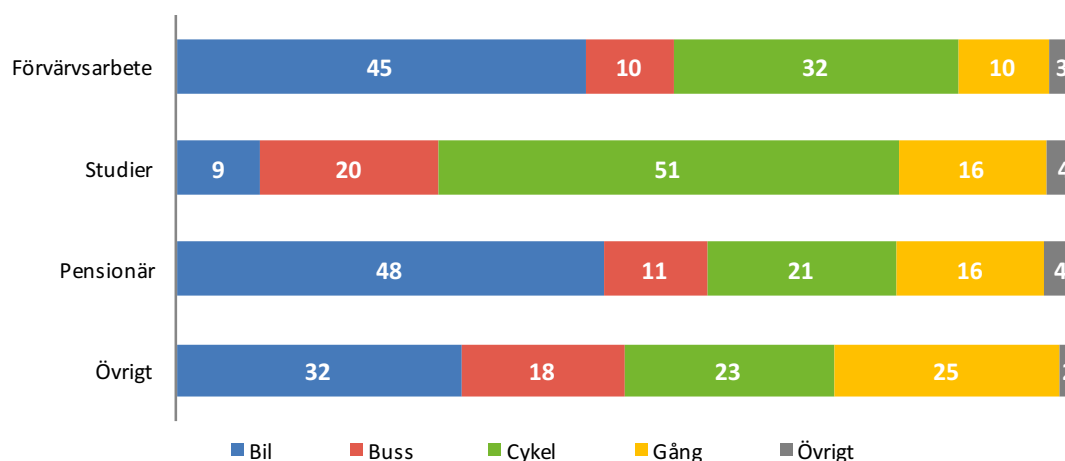


Färdmöde efter ålder.

Jämfört med 2010 har andelen gående minskat främst i den yngsta och den äldsta ålderskategorin.

Färdsätt efter sysselsättning

I åldern 12–84 år är 53 procent förvärvsarbetande, 21 procent studerande, 18 procent är pensionärer och gruppen övriga utgör åtta procent av samtliga. Gruppen övrig sysselsättning består huvudsakligen av föräldralediga, arbetslösa, värnpliktiga och långtidssjukskrivna. Av de resor som genomförs av förvärvsarbetande är 45 procent bilresor, tio procent bussresor, 32 procent cykelresor och tio procent förflyttningar till fots och tre procent övrigt. Diagrammet visar att även att hälften av de som studerar cyklar och att ungefär var femte pensionär cyklar. Gruppen övrigt har störst andel som förflyttat sig till fots, 20 procent.

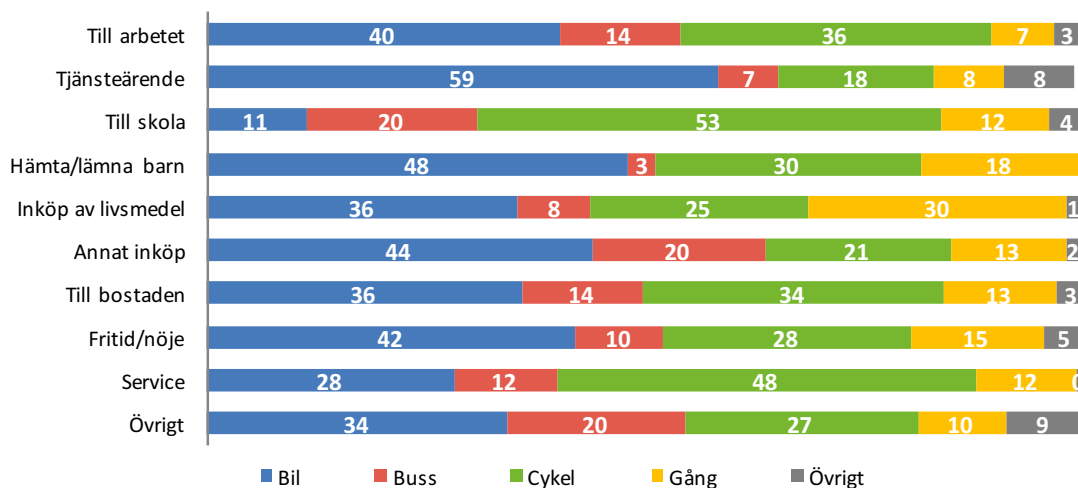


Färdsätt efter sysselsättning.

Jämfört med 2010 har de som förvärvsarbetar och studerar minskat sitt bilresande med fem procentenheter och ökat cyklandet med åtta respektive tio procentenheter. Gruppen pensionärer har ökat sitt bilresande med tre procentenheter och cykling med sju procentenheter.

Färdsätt efter ärende

Resor till bostaden utgör en stor del av alla resor. I denna mätning är andelen 38 procent och andelen som gjordes till arbete var 20 procent. Av de resor som gjordes av de som har haft arbete som ärende för resan är 40 procent bilresor, 14 procent bussresor, 36 procent cykelresor och sju procent är gångförflyttningar och tre procent övrigt.

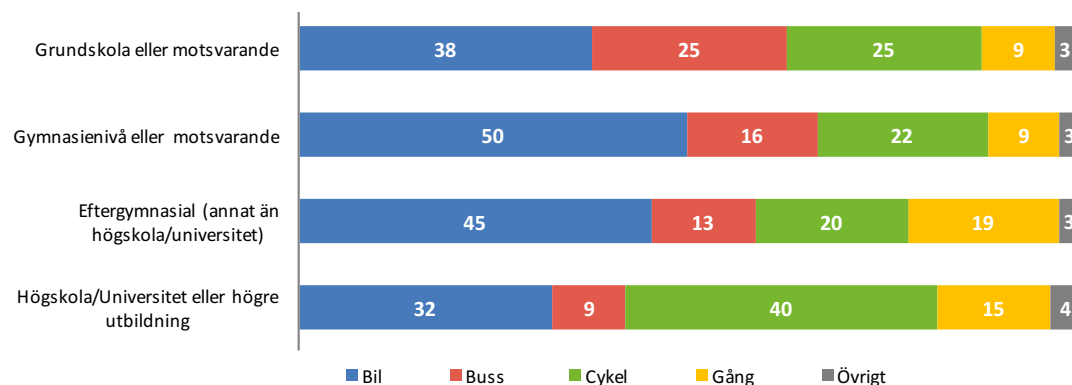


Färdsätt efter ärende.

Bilresorna har minskat för arbete (- 5 procentenheter), tjänsteärende (- 5 procentenheter), till skola (- 3 procentenheter) och inköp av livsmedel (- 8 procentenheter). Cykelresorna till arbetet har ökat (+ 8 procentenheter), till skola (+ 12 procentenheter) och till inköp av livsmedel (+ 6 procentenheter).

Färdsätt efter utbildning

De flesta som deltog i undersökningen hade högskoleutbildning, 56 procent. 23 procent hade gymnasieutbildning, 12 procent hade grundskoleutbildning och nio procent hade eftergymnasial utbildning som högsta utbildningsnivå.

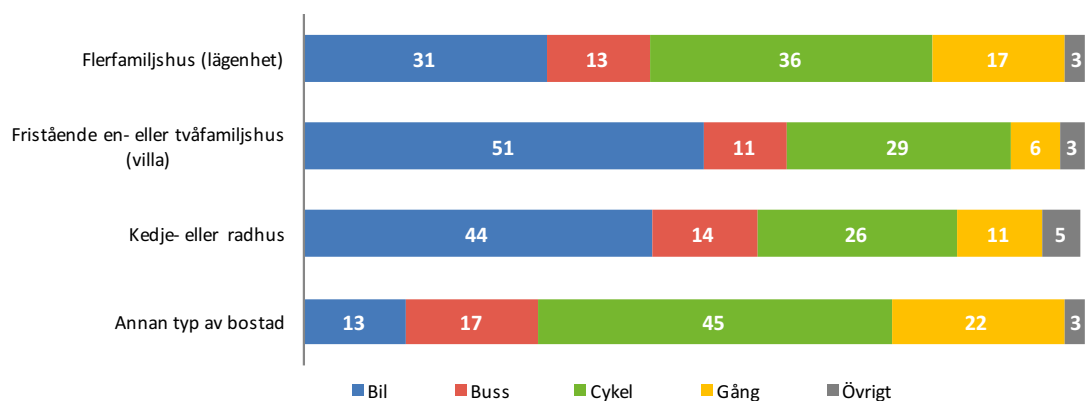


Färdsätt efter utbildning.

Andelen cykelresor är högre i gruppen högskoleutbildade, 40 procent, jämfört med gruppen med lägre utbildningsnivå. Bilåkandet är störst i gruppen som har gymnasieutbildning eller motsvarande som högsta utbildningsnivå. Att kollektivandelen är så stor för de med grundskoleutbildning, 25 procent, beror troligtvis på att många skolungdomar ingår i denna grupp.

Färdsätt efter bostadstyp

62 procent svarade att de bodde i flerfamiljshus, 24 procent bodde i villa, elva procent i radhus och fyra procent svarade annat.

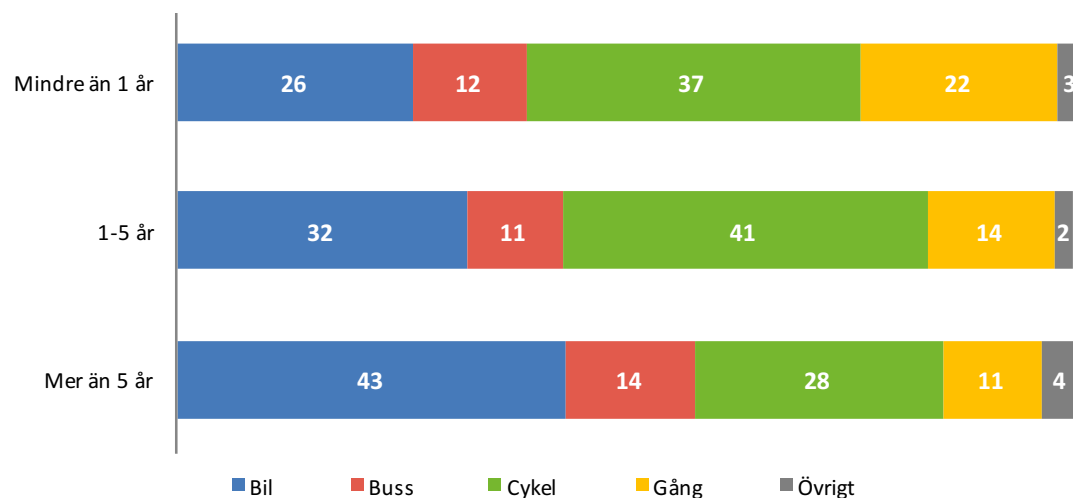


Färdsätt efter bostadstyp.

Cykelandelen är störst för de som bor i lägenhet eller uppgett annat och lägre bland de som bor i hus eller radhus. Personer som bor i villa och kedje-/radhus färdas i större utsträckning med bil än de som bor i lägenhet. Att så stor andel cyklar av de som svarat annat förklaras troligtvis av att dessa omfattar flertalet studenter som bor i studentbostäder.

Färdsätt efter boendelängd

Drygt hälften, 54 procent hade bott på samma adress i mer än fem år. 35 procent hade bott 1–5 år och elva procent i mindre än ett år.

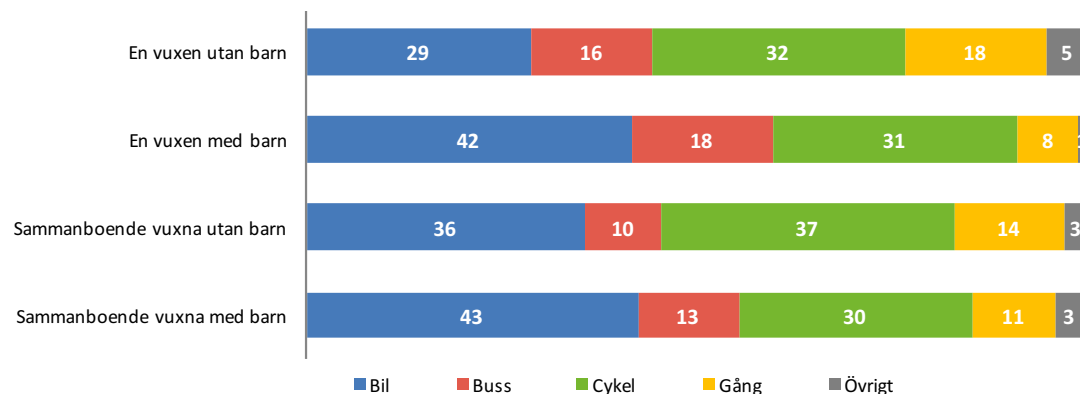


Färdsätt efter hur länge man bott på adressen.

Ju längre ip bott på ett ställe desto starkare är tendensen att färdas med bil. Det är också betydligt lägre andel som cyklar och går av de som bott länge på samma ställe.

Färdsätt efter hushållssammansättning

35 procent av de tillfrågade var sammanboende vuxna med barn, lika stor andel var sammanboende vuxna utan barn, 23 procent var en vuxen utan barn och sju procent var en vuxen med barn.



Färdsätt efter hushållssammansättning.

Hushåll med barn använder sig av bil i större utsträckning än hushåll utan barn. Cykelandelen är högst för sammanboende vuxna utan barn men det är inte dramatiska skillnader i cykelandel mellan de olika grupperna.

Reslängd och trafikarbete

Resor med start och mål innanför kommungränsen

I resdagboken har intervjupersonerna fått uppskatta avstånd för varje resa. Det partiella bortfallet för denna fråga är 4,7 procent. I flera grupper är underlaget färre än 50 intervjuer. Dessa värden anges inom parentes.

Område	Trafikslag	Median (km)	Medel (km)	Antal resor	Trafikarbete totalt
Uppsala tätort	Bil	5	6,24	98 686	615 900
	Buss	5	6,71	37 203	249 458
	Cykel	2,2	2,87	126 187	362 362
	Gång	1	1,34	49 380	66 156
Bälinge/Lövstalöt	Bil	12	11,5	4 020	46 248
	Buss	(13)	(12,19)	(1 540)	(18 770)
	Cykel	(1)	(3,79)	(238)	(903)
	Gång	(1)	(1,26)	(723)	(912)
Storvreta	Bil	12	11,29	7243	81 796
	Buss	(14)	(11,22)	(1 563)	(17 538)
	Cykel	(1)	(3,48)	(1 215)	(4 226)
	Gång	(1)	(1,06)	(1 134)	(1 206)
Gunsta, Marielund, Länna, Almunge (tätorter)	Bil	8	11,13	3780	4 2074
	Buss	(18)	(18,31)	(897)	(16 421)
	Cykel	(2)	(1,67)	(50)	(84)
	Gång	(1,5)	(5,22)	(131)	(683)
Funbo, Almunge (glesbygd)	Bil	10,5	14,8	3714	54 961
	Buss	(25)	(20,41)	(585)	(11 941)
	Cykel	(1)	(0,96)	(86)	(82)
	Gång	(1)	(1,03)	(312)	(323)
Rasbo (glesbygd samt Gävsta tätort)	Bil	13	13,02	3 337	43 440
	Buss	(20)	(13,93)	(551)	(7 681)
	Cykel	(1)	(1)	(35)	(35)
	Gång	(1)	(1,54)	(280)	(431)
Uppsala tätort + Bälinge/ Lövstalöt + Storvreta	Bil	5	6,78	109 949	745 220
	Buss	5,6	7,12	40 306	287 104
	Cykel	2,2	2,88	127 641	367 437
	Gång	1	1,33	51 237	68 265
Övrigt exkl Tätort och Storvreta	Bil	11	12,58	14 851	186 889
	Buss	15	15,48	3 573	55 313
	Cykel	(1)	(2,7)	(409)	(1 104)
	Gång	1	1,62	1 447	2 349

Reslängd och trafikarbete för boende i olika områden, fördelat på trafikslag. (För grupper med färre än 50 intervjuer anges värdena inom parentes.)

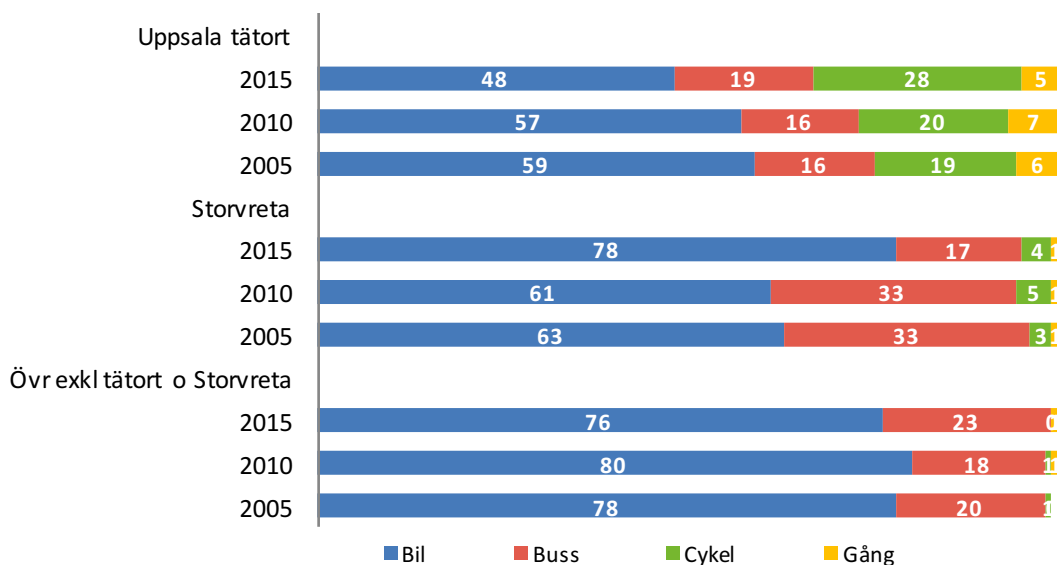
2015	Uppsala tätort		Storvreta		Övrigt exkl tätort och Storvreta	
	km/person	procent	km/person	procent	km/person	procent
Bil	4,6	48	16,6	78	20,3	76
Buss	1,9	19	3,6	17	6,0	23
Cykel	2,7	28	0,9	4	0,1	<1
Gång	0,5	5	0,2	1	0,3	1
Totalt	9,7	100	21,3	100	26,7	100

2010	Uppsala tätort		Storvreta		Övrigt exkl tätort och Storvreta	
	km/person	procent	km/person	procent	km/person	procent
Bil	5,8	57	14,0	61	22,4	80
Buss	1,6	16	7,7	33	5,2	18
Cykel	2,1	20	1,1	5	0,3	1
Gång	0,7	7	0,2	1	0,3	1
Totalt	10,2	100	23,0	100	28,2	100

Trafikarbete per boende (12–84 år) och trafikslag.

Trafikarbete per boende har minskat utanför Uppsala tätort och även något inom tätorten. Det är trafikarbetet för bilresor som minskat mest. För buss utanför tätorten har trafikarbetet ökat.

I nästa diagram redovisas hur trafikarbetet per person och område utvecklats under 2005–2015. Tendensen är att trafikarbetet med bil minskat för Uppsala tätort, ökat för Storvreta och är oförändrat för Övriga exklusive tätort och Storvreta. Trafikarbetet för buss och cykel har ökat i Uppsala tätort. I Storvreta har trafikarbetet för buss minskat jämfört med 2005 och 2010.



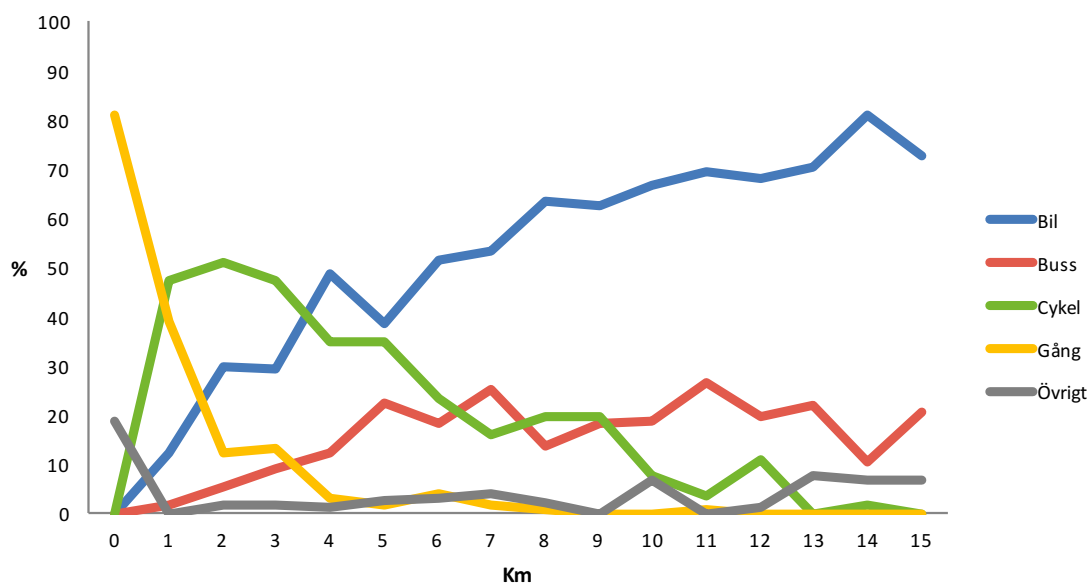
Trafikarbete per person. Färdsättsfördelning per område 2005–2015.

Det är 86 procent av alla resor som har start och mål inom Uppsala kommun. Andelarna i tabellen nedan har ackumulerats för varje färdstätt och område. Exempelvis är 94 procent av resorna till fots i staden kortare eller lika med 3 km medan 99 procent av resorna till fots utanför staden är kortare eller lika med 10 km. I staden är 56 procent av bilresorna kortare än 5 km. I staden är resorna med bil och buss längre medan resor med cykel och gång är längre i stan.

Område 2015	Reslängd	Alla färdssätt	Bil	Buss	Cykel	Gång
Boende i staden	≤ 1 km	23	6	2	25	67
	≤ 3 km	56	31	23	70	94
	≤ 5 km	76	56	52	89	98
	≤ 10 km	95	90	89	99	100
Boende utanför staden	≤ 1 km	14	7	0	61	72
	≤ 3 km	29	20	12	85	95
	≤ 5 km	36	29	17	85	99
	≤ 10 km	51	47	31	85	99

Område 2010	Reslängd	Alla färdssätt	Bil	Buss	Cykel	Gång
Boende i staden	≤ 1 km	27	10	3	29	65
	≤ 3 km	59	37	25	73	93
	≤ 5 km	77	59	54	91	98
	≤ 10 km	95	90	92	>99	>99
Boende utanför staden	≤ 1 km	13	5	<1	46	78
	≤ 3 km	27	19	8	78	95
	≤ 5 km	35	30	10	81	98
	≤ 10 km	48	46	24	83	98

Reslängd för olika färdssätt i respektive utanför staden.



Färdssättsfördelning per reslängd.

Andelen resor som genomförs med bil ökar ju längre resan är. Över 5 km är kollektivtrafikandelen och bilandelen i stort sett spegelbilder av varandra. Bilandelen visar en stadig uppgång ju längre resan är medan kollektivandelen ligger relativt konstant runt 20 procent från 5–15 km. Cykelandelen är som högst runt 2 km och sjunker sedan successivt med ökat avstånd. Gångandelen är som högst vid riktigt korta avstånd.

Den vanligaste förekommande resan oavsett färdstätt inom ett område sker inom City följt av Eriksberg/Norby. Mellan två områden är den vanligaste förekommande reserelation mellan City och Eriksberg/Norby följt av relationen City och Årsta/Gränby.

De tre vanligaste reserelationerna (antal resor) till/från två områden är för:

Bil: City–Årsta/Gränby, City–Sunnersta och City–Eriksberg/Norby

Cykel: City–Eriksberg/Norby, City–Luthagen och City–Fålhagen/Kvarngärdet

Buss: City–Årsta/Gränby, City–Eriksberg/Norby och City–Gottsunda.

De flesta gångresorna sker inom City, inom Eriksberg/Norby och till/från City–Fålhagen/Kvarngärdet.

Resor med start eller mål utanför kommungränsen

I undersökningen redovisas inte resor med både start och mål utanför Uppsala kommun.

2015		Målområde		
		Uppsala kommun	Stockholms län	Övriga områden
Startområde	Uppsala kommun	87	4	2
	Stockholms län	4	0	0
	Övriga områden	2	0	0

2010		Målområde		
		Uppsala kommun	Stockholms län	Övriga områden
Startområde	Uppsala kommun	89	4	2
	Stockholms län	4	0	0
	Övriga områden	2	0	0

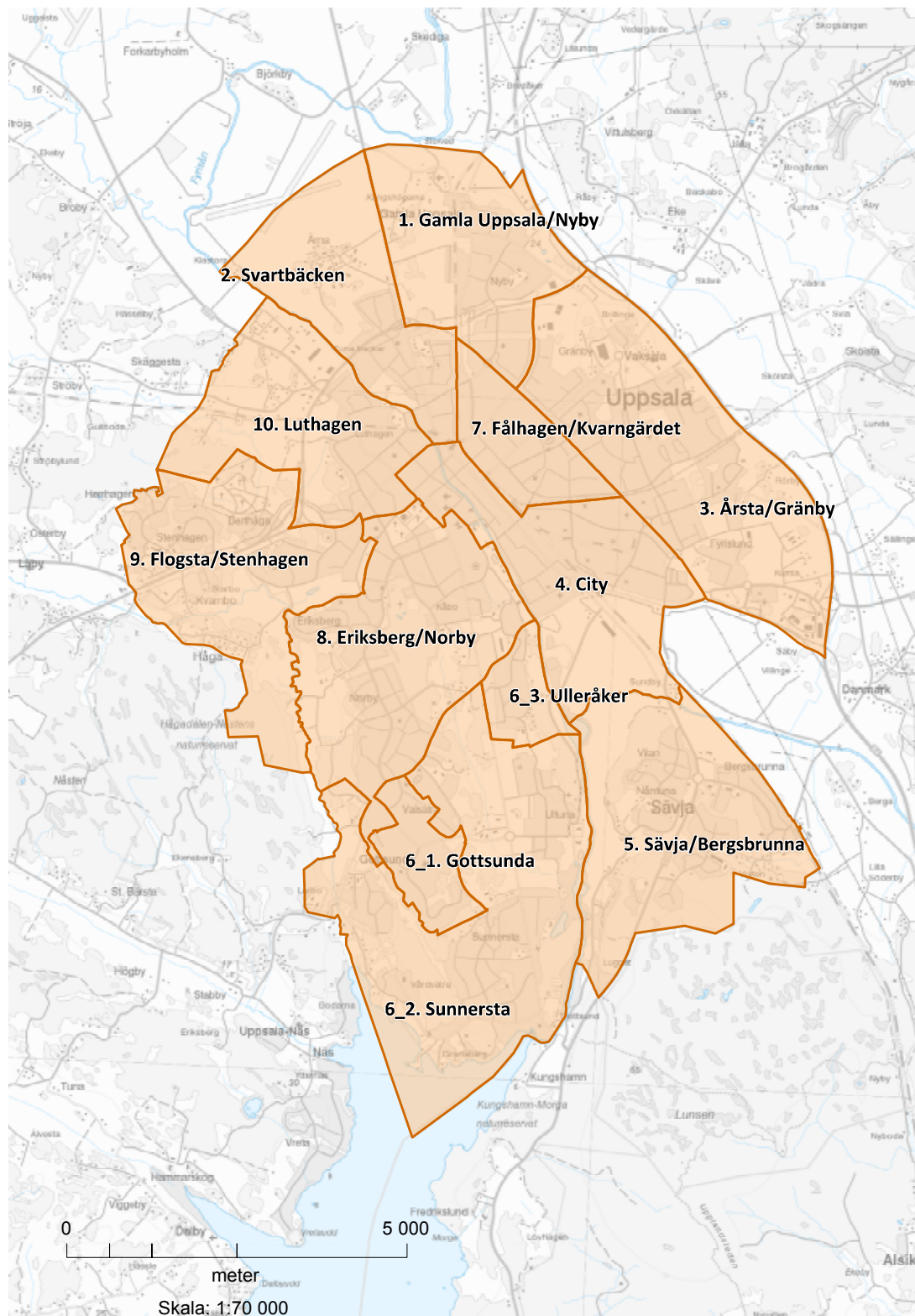
2005		Målområde		
		Uppsala kommun	Stockholms län	Övriga områden
Startområde	Uppsala kommun	90	4	2
	Stockholms län	3	0	0
	Övriga områden	1	0	0

Start och mål för resor som de boende i området gjort. Totalprocent för respektive år.

Resor mellan Uppsala kommun och Stockholms län genomförs med bil i 53 procent av fallen och med tåg i 41 procent. I RVUn 2010 var dessa andelar 49 respektive 42 procent och 2005 var de 51 respektive 39 procent.

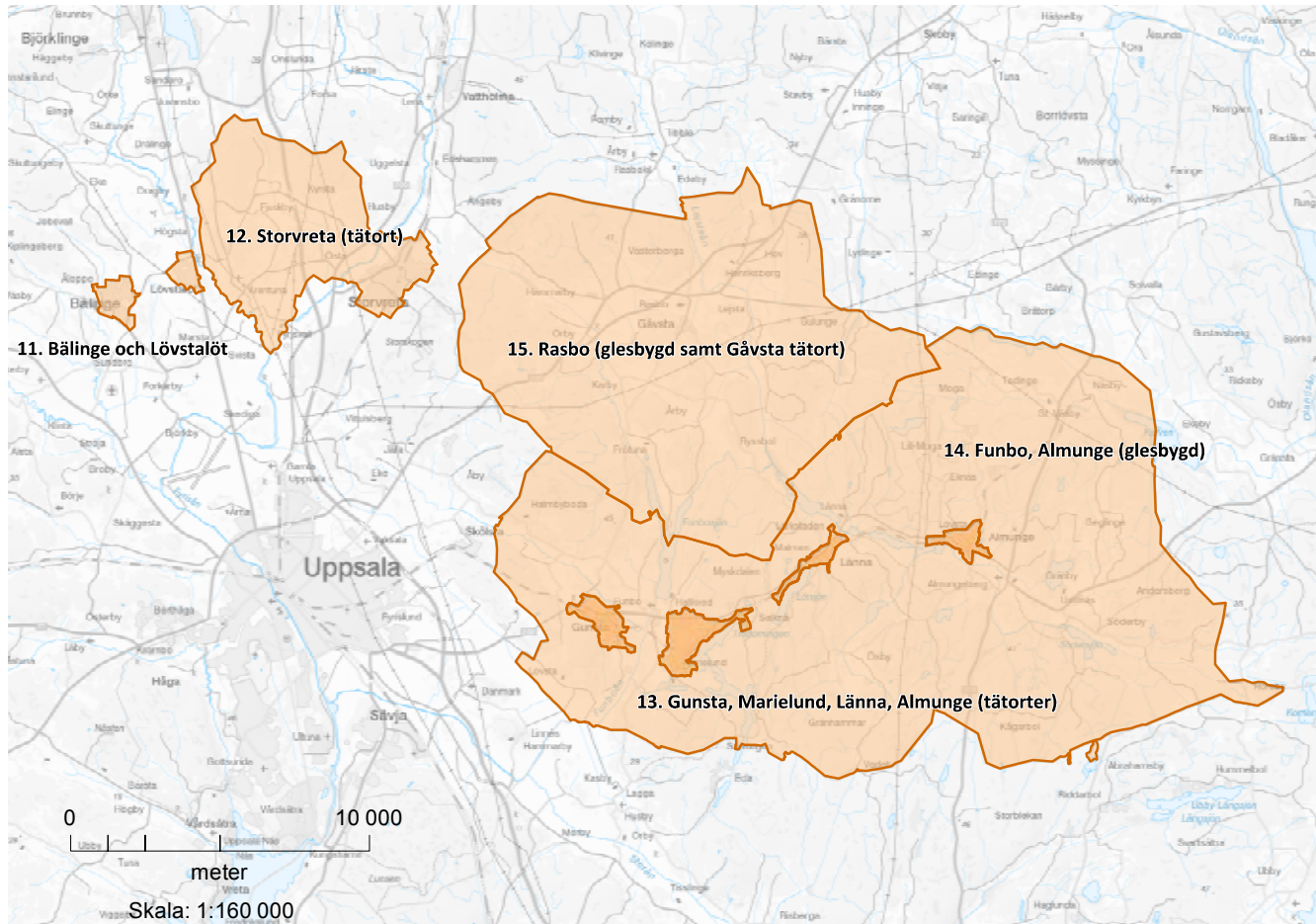
Karta 1

Undersökningsområden Uppsala tätort



Karta 2

Undersökningsområden utanför Uppsala tätort



Bilaga 1

	Förvärvsarbete	Studier	Pensionär	Föräldraledig	Arbetslös	Långtidssjuk	Annan	Total
Gamla Uppsala/Nyby	4 983	1 466	2 152	170	174	150	329	9 426
Svartbäcken	4 324	873	1 418	137	207	206	318	7 482
Årsta/Gränby	10 960	2 553	4 525	796	182	677	706	20 399
City	5 872	2 933	2 707	209	0	0	418	12 140
Sävja/Bergsbrunna	4 660	1 411	1 380	63	63	0	313	7 890
Gottsunda	4 035	1 792	1 535	243	364	935	346	9 249
Sunnersta	4 545	1 840	1 314	55	65	0	345	8 164
Ulleråker	804	321	225	44	15	10	45	1 463
Fålhagen/Kvarngärdet	9 414	4 337	2 555	821	275	0	785	18 188
Eriksberg/Norby	6 966	3 833	2 668	0	410	0	0	13 877
Flogsta/Stenhagen	5 719	3 759	1 180	83	83	191	286	11 301
Luthagen	7 476	2 964	2 530	277	138	317	425	14 128
Bälinge/Lövstalöt	1 670	568	603	55	83	0	13	2 991
Storvreta (tätort)	2 730	869	867	46	57	84	270	4 923
Gunsta, Marielund, Länna, Almunge (tätorter)	1 354	353	484	44	17	39	68	2 359
Funbo, Almunge (glesbygd)	1 205	236	312	86	0	80	48	1 966
Rasbo (glesb samt Gåvsta tätort)	1 049	359	337	11	23	0	36	1 815
Total	77 765	30 470	26 792	3 139	2 155	2 688	4 752	147 762

1a. Huvudsaklig sysselsättning, antal.

	Förvärvsarbete	Studier	Pensionär	Föräldraledig	Arbetslös	Långtidssjuk	Annan	Total
Gamla Uppsala/Nyby	53	16	23	2	2	2	3	100
Svartbäcken	58	12	19	2	3	3	4	100
Årsta/Gränby	54	13	22	4	1	3	3	100
City	48	24	22	2	0	0	3	100
Sävja/Bergsbrunna	59	18	17	1	1	0	4	100
Gottsunda	44	19	17	3	4	10	4	100
Sunnersta	56	23	16	1	1	0	4	100
Ulleråker	55	22	15	3	1	1	3	100
Fålhagen/Kvarngärdet	52	24	14	5	2	0	4	100
Eriksberg/Norby	50	28	19	0	3	0	0	100
Flogsta/Stenhagen	51	33	10	1	1	2	3	100
Luthagen	53	21	18	2	1	2	3	100
Bälinge/Lövstalöt	56	19	20	2	3	0	0	100
Storvreta (tätort)	55	18	18	1	1	2	5	100
Gunsta, Marielund, Länna, Almunge (tätorter)	57	15	21	2	1	2	3	100
Funbo, Almunge (glesbygd)	61	12	16	4	0	4	2	100
Rasbo (glesb samt Gåvsta tätort)	58	20	19	1	1	0	2	100
Total	53	21	18	2	1	2	3	100

1b. Huvudsaklig sysselsättning, radprocent.

	Antal			Radprocent		
	Ja	Nej	Total	Ja	Nej	Total
Gamla Uppsala/Nyby	7 151	1 188	8 339	86	14	100
Svartbäcken	5 977	847	6 824	88	12	100
Årsta/Gränby	17 680	1 909	19 590	90	10	100
City	10 486	1 181	11 668	90	10	100
Sävja/Bergsbrunna	5 998	805	6 803	88	12	100
Gottsunda	5 942	2 347	8 289	72	28	100
Sunnersta	7 028	818	7 846	90	10	100
Ulleråker	1 160	237	1 397	83	17	100
Fålhagen/Kvarngärdet	14 676	2 550	17 226	85	15	100
Eriksberg/Norby	10 810	1 513	12 324	88	12	100
Flogsta/Stenhagen	7 280	3 059	10 339	70	30	100
Luthagen	12 858	1 092	13 950	92	8	100
Bälinge/Lövstalöt	2 518	146	2 664	95	5	100
Storvreta (tätort)	3 694	643	4 337	85	15	100
Gunsta, Marielund, Länna, Almunge (tätorter)	1 846	156	2 001	92	8	100
Funbo, Almunge (glesbygd)	1 663	116	1 779	93	7	100
Rasbo (glesb samt Gävsta tätort)	1 437	131	1 568	92	8	100
Total	118 203	18 740	136 943	86	14	100

2. Körkort 18–84 år.

	Antal			Radprocent		
	Ja	Nej	Total	Ja	Nej	Total
Gamla Uppsala/Nyby	8 012	1 356	9 367	86	14	100
Svartbäcken	5 827	1 655	7 482	78	22	100
Årsta/Gränby	14 665	5 734	20 399	72	28	100
City	8 467	3 673	12 140	70	30	100
Sävja/Bergsbrunna	6 912	1 067	7 979	87	13	100
Gottsunda	6 920	2 554	9 474	73	27	100
Sunnersta	7 023	1 250	8 273	85	15	100
Ulleråker	1 139	333	1 472	77	23	100
Fålhagen/Kvarngärdet	12 572	5 748	18 320	69	31	100
Eriksberg/Norby	9 688	4 190	13 877	70	30	100
Flogsta/Stenhagen	7 403	3 803	11 205	66	34	100
Luthagen	9 777	4 281	14 058	70	30	100
Bälinge/Lövstalöt	2 991	0	2 991	100	0	100
Storvreta (tätort)	4 516	407	4 923	92	8	100
Gunsta, Marielund, Länna, Almunge (tätorter)	2 256	103	2 359	96	4	100
Funbo, Almunge (glesbygd)	1 936	41	1 977	98	2	100
Rasbo (glesb samt Gävsta tätort)	1 782	33	1 815	98	2	100
Total	111 885	36 227	148 112	76	24	100

3. Bildisposition.

	Antal					Radprocent				
	0	1	2	3 eller fler	Total	0	1	2	3 eller fler	Total
Gamla Uppsala/Nyby	1 356	6 035	1 429	548	9 367	14	64	15	6	100
Svartbäcken	1 655	4 252	1 328	248	7 482	22	57	18	3	100
Årsta/Gränby	5 734	10 999	2 778	888	20 399	28	54	14	4	100
City	3 673	7 241	1 029	197	12 140	30	60	8	2	100
Sävja/Bergsbrunna	1 067	4 269	2 193	451	7 979	13	53	27	6	100
Gottsunda	2 554	5 576	1 102	243	9 474	27	59	12	3	100
Sunnersta	1 250	3 945	2 635	443	8 273	15	48	32	5	100
Ulleråker	333	974	165	0	1 472	23	66	11	0	100
Fålhagen/Kvarngärdet	5 748	10 601	1 833	138	18 320	31	58	10	1	100
Eriksberg/Norby	4 190	7 360	1 708	620	13 877	30	53	12	4	100
Flogsta/Stenhagen	3 803	4 868	2 274	261	11 205	34	43	20	2	100
Luthagen	4 281	8 352	1 302	123	14 058	30	59	9	1	100
Bälinge/Lövstalöt	0	1 286	1 464	240	2 991	0	43	49	8	100
Storvreta (tätort)	407	2 402	1 812	302	4 923	8	49	37	6	100
Gunsta, Marielund, Länna, Almunge (tätorter)	103	738	1 310	207	2 359	4	31	56	9	100
Funbo, Almunge (glesbygd)	41	546	1 140	250	1 977	2	28	58	13	100
Rasbo (glesb samt Gåvsta tätort)	33	480	898	403	1 815	2	26	49	22	100
Total	36 227	79 925	26 400	5 561	148 112	24	54	18	4	100

4. Bilar per hushåll.

	Antal					Radprocent				
	Grundskola eller motsvarande	Gymnasienivå eller motsvarande	Eftergymnasial	Högskola/Universitet eller högre	Total	Grundskola eller motsvarande	Gymnasienivå eller motsvarande	Eftergymnasial	Högskola/Universitet eller högre	Total
Gamla Uppsala/Nyby	1 603	3 328	1 143	3 267	9 341	17	36	12	35	100
Svartbäcken	1 037	2 398	422	3 575	7 433	14	32	6	48	100
Årsta/Gränby	2 977	6 002	1 396	9 864	20 239	15	30	7	49	100
City	868	1 558	801	8 781	12 008	7	13	7	73	100
Sävja/Bergsbrunna	1 360	1 790	863	3 814	7 827	17	23	11	49	100
Gottsunda	1 809	3 022	962	3 439	9 231	20	33	10	37	100
Sunnersta	575	1 560	729	5 409	8 273	7	19	9	65	100
Ulleråker	120	207	76	1 069	1 472	8	14	5	73	100
Fålhagen/Kvarngärdet	2 386	3 515	1 831	10 486	18 218	13	19	10	58	100
Eriksberg/Norby	1 600	1 993	483	9 802	13 877	12	14	3	71	100
Flogsta/Stenhagen	1 137	2 201	1 979	5 984	11 301	10	19	18	53	100
Luthagen	333	1 588	996	11 088	14 005	2	11	7	79	100
Bälinge/Lövstalöt	576	919	188	1 308	2 991	19	31	6	44	100
Storvreta (tätort)	533	1 699	448	2 140	4 820	11	35	9	44	100
Gunsta, Marielund, Länna, Almunge (tätorter)	676	430	329	888	2 323	29	19	14	38	100
Funbo, Almunge (glesbygd)	428	573	227	730	1 958	22	29	12	37	100
Rasbo (glesb samt Gåvsta tätort)	414	794	85	511	1 805	23	44	5	28	100
Total	18 432	33 576	12 958	82 155	147 121	13	23	9	56	100

5. Utbildning.

	Antal					Radprocent				
	Flerfamiljshus (lägenhet)	Fristående en- eller tvåfamiljshus	Kedje- eller radhus	Annan typ av bo- stad	Total	Flerfamiljshus (lägenhet)	Fristående en- eller tvåfamiljshus	Kedje- eller radhus	Annan typ av bo- stad	Total
Gamla Uppsala/Nyby	5 484	3 094	758	89	9 426	58	33	8	1	100
Svartbäcken	5 490	1 445	498	49	7 482	73	19	7	1	100
Årsta/Gränby	17 790	2 267	0	342	20 399	87	11	0	2	100
City	10 935	209	0	996	12 140	90	2	0	8	100
Sävja/Bergsbrunna	2 534	2 886	2 236	323	7 979	32	36	28	4	100
Gottsunda	5 849	557	2 515	449	9 371	62	6	27	5	100
Sunnersta	1 740	4 524	1 761	248	8 273	21	55	21	3	100
Ulleråker	1 269	49	70	85	1 472	86	3	5	6	100
Fålhagen/Kvarngärdet	14 800	1 907	885	829	18 421	80	10	5	5	100
Eriksberg/Norby	6 859	5 028	1 198	793	13 877	49	36	9	6	100
Flogsta/Stenhagen	5 160	2 497	2 754	890	11 301	46	22	24	8	100
Luthagen	12 546	347	791	444	14 128	89	2	6	3	100
Bälinge/Lövstalöt	93	1 952	907	39	2 991	3	65	30	1	100
Storvreta (tätort)	358	2 796	1 664	106	4 923	7	57	34	2	100
Gunsta, Marielund, Länna, Almunge (tätorter)	174	2 096	89	0	2 359	7	89	4	0	100
Funbo, Almunge (glesbygd)	52	1 861	0	64	1 977	3	94	0	3	100
Rasbo (glesb samt Gävsta tätort)	106	1 657	43	10	1 815	6	91	2	1	100
Total	91 239	35 170	16 168	5 757	148 335	62	24	11	4	100

6. Typ av bostad.

	Antal				Radprocent			
	Mindre än 1 år	1–5 år	Mer än 5 år	Total	Mindre än 1 år	1–5 år	Mer än 5 år	Total
Gamla Uppsala/Nyby	550	2 589	6 229	9 367	6	28	66	100
Svartbäcken	543	2 077	4 863	7 482	7	28	65	100
Årsta/Gränby	2 975	8 317	9 107	20 399	15	41	45	100
City	1 288	5 033	5 819	12 140	11	41	48	100
Sävja/Bergsbrunna	367	2 434	5 178	7 979	5	31	65	100
Gottsunda	1 245	2 315	5 810	9 371	13	25	62	100
Sunnersta	590	2 337	5 346	8 273	7	28	65	100
Ulleråker	228	572	672	1 472	15	39	46	100
Fålhagen/Kvarngärdet	2 653	8 513	7 255	18 421	14	46	39	100
Eriksberg/Norby	1 301	4 585	7 991	13 877	9	33	58	100
Flogsta/Stenhagen	1 276	3 750	6 274	11 301	11	33	56	100
Luthagen	2 454	6 487	5 188	14 128	17	46	37	100
Bälinge/Lövstalöt	208	641	2 141	2 991	7	21	72	100
Storvreta (tätort)	393	1 112	3 418	4 923	8	23	69	100
Gunsta, Marielund, Länna, Almunge (tätorter)	168	510	1 682	2 359	7	22	71	100
Funbo, Almunge (glesbygd)	140	413	1 424	1 977	7	21	72	100
Rasbo (glesb samt Gävsta tätort)	39	347	1 429	1 815	2	19	79	100
Total	16 419	52 032	79 825	148 276	11	35	54	100

7. Bott på nuvarande adress.

	Antal					Radprocent				
	En vuxen utan barn	En vuxen med barn	Sammanboende vuxna utan barn	Sammanboende vuxna med barn	Total	En vuxen utan barn	En vuxen med barn	Sammanboende vuxna utan barn	Sammanboende vuxna med barn	Total
Gamla Uppsala/Nyby	2 008	811	2 427	3 987	9 234	22	9	26	43	100
Svartbäcken	1 877	600	2 668	2 336	7 482	25	8	36	31	100
Årsta/Gränby	5 927	1 299	7 677	5 497	20 399	29	6	38	27	100
City	3 852	596	4 655	2 919	12 023	32	5	39	24	100
Sävja/Bergsbrunna	1 052	764	2 731	3 433	7 979	13	10	34	43	100
Gottsunda	2 101	1 263	2 090	3 917	9 371	22	13	22	42	100
Sunnersta	1 005	422	2 554	4 239	8 218	12	5	31	52	100
Ulleråker	350	88	580	454	1 472	24	6	39	31	100
Fålhagen/Kvarngärdet	4 547	510	6 829	6 398	18 283	25	3	37	35	100
Eriksberg/Norby	3 100	1 094	5 054	4 630	13 877	22	8	36	33	100
Flogsta/Stenhagen	1 827	733	4 386	4 355	11 301	16	6	39	39	100
Luthagen	4 935	908	6 082	2 202	14 128	35	6	43	16	100
Bälinge/Lövstalöt	180	132	880	1 799	2 991	6	4	29	60	100
Storvreta (tätort)	611	204	1 406	2 664	4 885	13	4	29	55	100
Gunsta, Marielund, Länna, Almunge (tätorter)	154	95	949	1 161	2 359	7	4	40	49	100
Funbo, Almunge (glesbygd)	223	97	803	843	1 966	11	5	41	43	100
Rasbo (glesb samt Gåvsta tätort)	81	164	547	1 012	1 805	5	9	30	56	100
Total	33 829	9 780	52 318	51 847	147 774	23	7	35	35	100

8. Hushållets sammansättning.

	Bilförare	Bilpassagerare	Infartsparkering (bil+koll)	"Kiss and ride" (bilpass+koll)	Buss	Tåg	Cykel	Moped, MC	Färdtjänst	Taxi	Till fots	Övriga kombinationer	Total
12–17 år	1 331	4 712	0	112	10 613	177	10 492	273	810	225	3 108	66	31 920
18–24 år	6 230	956	0	283	6 861	1 192	24 490	0	191	11	8 148	60	48 421
25–39 år	30 675	4 013	0	224	8 173	1 598	37 570	170	11	382	17 398	505	100 719
40–64 år	69 140	7 800	81	21	18 204	3 034	49 911	318	440	353	16 598	1 481	167 383
65–74 år	15 628	4 355	0	119	3 918	210	9 246	259	628	0	6 428	73	40 864
75–84 år	5 128	1 677	0	0	2 821	28	3 221	0	706	0	2 092	38	15 710
Man	77 823	6 934	70	222	21 517	2 680	63 350	612	228	718	22 533	922	197 609
Kvinna	50 310	16 579	11	536	29 072	3 560	71 580	409	2 558	252	31 239	1 300	207 408
Total	128 133	23 513	81	758	50 589	6 240	134 930	1 021	2 786	971	53 772	2 222	405 017

9a. Huvudfärdsätt, antal. Ålder och kön.

	Bilförare	Bilpassagerare	Infartsparkering (bil+koll)	"Kiss and ride" (bilpass+koll)	Buss	Tåg	Cykel	Moped, MC	Färdtjänst	Taxi	Till fots	Övriga kombinationer	Total
12–17 år	4	15	0	0	33	1	33	1	3	1	10	0	100
18–24 år	13	2	0	1	14	2	51	0	0	0	17	0	100
25–39 år	30	4	0	0	8	2	37	0	0	0	17	1	100
40–64 år	41	5	0	0	11	2	30	0	0	0	10	1	100
65–74 år	38	11	0	0	10	1	23	1	2	0	16	0	100
75–84 år	33	11	0	0	18	0	20	0	4	0	13	0	100
Man	39	4	0	0	11	1	32	0	0	0	11	0	100
Kvinna	24	8	0	0	14	2	35	0	1	0	15	1	100
Total	32	6	0	0	12	2	33	0	1	0	13	1	100

9b. Huvudfärdsätt, radprocent. Ålder och kön.

	Bilförare	Bilpassagerare	Infartsparkering (bil+koll)	"Kiss and ride" (bilpass+koll)	Buss	Tåg	Cykel	Moped, MC	Färdtjänst	Taxi	Till fots	Övriga kombinationer	Total
Gamla Uppsala/ Nyby	7 893	1 777	0	85	3 120	178	8 725	170	0	89	2 592	0	24 629
Svarthäcken	5 241	1 559	0	0	2 234	418	6 216	0	68	181	3 874	243	20 034
Årsta/Gränby	19 832	3 073	0	0	4 237	160	16 813	259	130	160	5 902	481	51 047
City	7 169	1 304	0	93	2 682	906	13 642	0	186	0	9 944	77	36 002
Sävja/ Bergsbrunna	11 208	1 425	0	0	4 380	219	3 575	0	286	89	1 595	0	22 776
Gottsunda	4 637	1 314	0	0	4 399	310	4 161	0	1 108	0	1 229	467	17 626
Sunnersta	11 981	1 731	0	0	2 895	278	6 207	208	0	238	1 493	268	25 299
Ulleråker	1 186	166	0	0	484	38	1 836	0	32	73	372	43	4 229
Fålhagen/ Kvarngärdet	7 926	3 173	0	0	6 467	275	26 178	0	0	0	10 281	0	54 300
Eriksberg/Norby	10 362	2 865	0	0	5 209	963	15 468	227	227	0	6 926	293	42 541
Flogsta/ Stenhagen	8 374	1 135	0	0	6 185	191	12 437	0	191	96	3 391	0	31 998
Luthagen	9 644	540	0	399	2 857	816	18 004	0	271	0	3 478	0	36 008
Bålinge/ Lövsälö	4 430	646	0	26	1 829	104	238	0	0	0	723	52	8 047
Storvreta (tåtor)	6 656	1 255	46	0	1 649	1 185	1 215	0	230	0	1 172	158	13 567
Gunsta, Marielund, Lånna, Almunge (tåtor)	3 929	713	0	22	908	0	95	0	36	0	131	127	5 961
Funbo, Almunge (glesbygd)	4 184	437	0	134	505	75	86	0	0	0	334	0	5 754
Rasbo (glesb samt Gävsta tåtor)	3 483	401	35	0	550	124	35	155	23	45	336	11	5 199
Total	128 133	23 513	81	758	50 589	6 240	134 930	1 021	2 786	971	53 772	2 222	405 017

10a. Huvudfärdsätt, antal. Områden.

	Bilförare	Bilpassagerare	Infartsparkering	"Kiss and ride"	Buss	Tåg	Cykel	Moped, MC	Färdtjänst	Taxi	Till fots	Övriga kombinationer	Total
Gamla Uppsala/Nyby	32	7	0	0	13	1	35	1	0	0	11	0	100
Svartbäcken	26	8	0	0	11	2	31	0	0	1	19	1	100
Årsta/Gränby	39	6	0	0	8	0	33	1	0	0	12	1	100
City	20	4	0	0	7	3	38	0	1	0	28	0	100
Sävja/Bergsbrunna	49	6	0	0	19	1	16	0	1	0	7	0	100
Gottsunda	26	7	0	0	25	2	24	0	6	0	7	3	100
Sunnersta	47	7	0	0	11	1	25	1	0	1	6	1	100
Ulleråker	28	4	0	0	11	1	43	0	1	2	9	1	100
Fålhagen/Kvarngärdet	15	6	0	0	12	1	48	0	0	0	19	0	100
Eriksberg/Norby	24	7	0	0	12	2	36	1	1	0	16	1	100
Flogsta/Stenhagen	26	4	0	0	19	1	39	0	1	0	11	0	100
Luthagen	27	2	0	1	8	2	50	0	1	0	10	0	100
Bälinge/Lövstalöt	55	8	0	0	23	1	3	0	0	0	9	1	100
Storvreta (tätort)	49	9	0	0	12	9	9	0	2	0	9	1	100
Gunsta, Marielund, Länna, Almunge (tätorter)	66	12	0	0	15	0	2	0	1	0	2	2	100
Funbo, Almunge (glesbygd)	73	8	0	2	9	1	1	0	0	0	6	0	100
Rasbo (glesb samt Gåvsta tätort)	67	8	1	0	11	2	1	3	0	1	6	0	100
Total	32	6	0	0	12	2	33	0	1	0	13	1	100

10b. Huvudfärdsätt, radprocent. Områden.

	Bilförare	Bilpassagerare	Infartsparkering	"Kiss and ride"	Buss	Tag	Cykel	Moped, MC	Färdtjänst	Taxi	Till fots	Övriga kombinationer	Total
Gamla Uppsala/Nyby	7 893	1 606	0	0	3 120	790	8 368	170	0	89	2 592	0	24 629
Svartbäcken	5 103	1 559	0	0	1 916	1 148	5 941	0	68	181	3 874	243	20 034
Årsta/Gränby	19 832	2 912	0	0	3 895	1 696	15 941	259	130	160	5 902	321	51 047
City	7 169	1 304	0	93	2 395	2 081	12 753	0	186	0	9 944	77	36 002
Sävja/Bergsbrunna	11 208	1 425	0	0	4 088	511	3 575	0	286	89	1 595	0	22 776
Gottsunda	4 637	1 314	0	0	4 072	638	4 161	0	1 108	0	1 229	467	17 626
Sunnersta	11 871	1 731	0	0	2 652	868	6 048	208	0	159	1 493	268	25 299
Ulleråker	1 186	157	0	0	434	116	1 817	0	32	73	372	43	4 229
Fälhagen/Kvarngärdet	7 926	3 173	0	0	5 917	1 643	25 361	0	0	0	10 281	0	54 300
Eriksberg/Norby	10 362	2 865	0	0	4 539	2 989	14 112	227	227	0	6 926	293	42 541
Flogsta/Stenhagen	8 374	1 135	0	0	5 803	1 191	11 819	0	191	96	3 391	0	31 998
Luthagen	9 644	417	0	399	2 449	2 830	16 520	0	271	0	3 478	0	36 008
Bälinge/Lövstalöt	4 404	620	0	26	1 750	234	238	0	0	0	723	52	8 047
Storvreta (tätort)	6 565	1 209	46	0	1 386	1 662	1 139	0	230	0	1 172	158	13 567
Gunsta, Marielund, Länna, Almunge (tätorter)	3 884	713	0	22	830	123	95	0	36	0	131	127	5 961
Funbo, Almunge (glesbygd)	4 184	437	0	134	451	128	86	0	0	0	334	0	5 754
Rasbo (glesb samt Gävsta tätort)	3 460	401	35	0	494	203	35	155	23	45	336	11	5 199
Total	127 701	22 978	81	673	46 191	18 852	128 009	1 021	2 786	891	53 772	2 062	405 017

11a. Huvudfärdsätt (alternativ tåg), antal. Områden.

	Bilförare	Bilpassagerare	Infartsparkering	"Kiss and ride"	Buss	Tåg	Cykel	Moped, MC	Färdtjänst	Taxi	Till fots	Övriga kombinationer	Total
Gamla Uppsala/Nyby	32	7	0	0	13	3	34	1	0	0	11	0	100
Svartbäcken	25	8	0	0	10	6	30	0	0	1	19	1	100
Årsta/Gränby	39	6	0	0	8	3	31	1	0	0	12	1	100
City	20	4	0	0	7	6	35	0	1	0	28	0	100
Sävja/Bergsbrunna	49	6	0	0	18	2	16	0	1	0	7	0	100
Gottsunda	26	7	0	0	23	4	24	0	6	0	7	3	100
Sunnersta	47	7	0	0	10	3	24	1	0	1	6	1	100
Ulleråker	28	4	0	0	10	3	43	0	1	2	9	1	100
Fålhagen/Kvarngärdet	15	6	0	0	11	3	47	0	0	0	19	0	100
Eriksberg/Norby	24	7	0	0	11	7	33	1	1	0	16	1	100
Flogsta/Stenhagen	26	4	0	0	18	4	37	0	1	0	11	0	100
Luthagen	27	1	0	1	7	8	46	0	1	0	10	0	100
Bälinge/Lövstalöt	55	8	0	0	22	3	3	0	0	0	9	1	100
Storvreta (tätort)	48	9	0	0	10	12	8	0	2	0	9	1	100
Gunsta, Marielund, Länna, Almunge (tätorter)	65	12	0	0	14	2	2	0	1	0	2	2	100
Funbo, Almunge (glesbygd)	73	8	0	2	8	2	1	0	0	0	6	0	100
Rasbo (glesb samt Gåvsta tätort)	67	8	1	0	10	4	1	3	0	1	6	0	100
Total	32	6	0	0	11	5	32	0	1	0	13	1	100

11b. Huvudfärdsätt (alternativ tåg), radprocent. Områden.

	Bilförare	Bilpassagerare	Infartsparkering	"Kiss and ride"	Buss	Tåg	Cykel	Moped, MC	Färdtjänst	Taxi	Till fots	Övriga kombinationer	Total
Till arbetet	29 727	3 190	69	256	10 975	1 659	29 124	85	207	159	5 901	257	81 607
Tjänste-ärendet	5 954	911	0	0	802	317	2091	114	28	213	942	334	11 707
Till skola	1 710	1 180	0	70	4 978	425	13 390	101	325	113	3 140	147	25 579
Hämta/lämna barn	10 228	408	0	0	534	130	6 682	0	0	0	4 034	0	22 017
Inköp av livsmedel	8 123	1 786	0	0	2 301	0	6 958	166	127	0	8 260	98	27 818
Annat inköp	5 562	1 501	0	0	3 175	52	3419	0	208	0	2 107	0	16 023
Till bostaden	45 938	9 820	12	420	20 374	1 970	53 081	440	1 444	397	20 260	689	154 845
Fritid/nöje	15 766	4 179	0	13	4 438	1 176	13 390	115	349	0	7 172	618	47 215
Service	2 169	398	0	0	1 072	22	4 361	0	10	0	1 051	0	9 083
Övrigt	2 617	80	0	0	1 582	489	2 094	0	11	89	785	79	7 827
Total	127 793	23 453	81	758	50 233	6 240	134 590	1 021	2 708	971	53 652	2 222	403 720

12a. Huvudfärdsätt, antal. Ärendet.

	Bilförare	Bilpassagerare	Infartsparkering	"Kiss and ride"	Buss	Tåg	Cykel	Moped, MC	Färdtjänst	Taxi	Till fots	Övriga kombinationer	Total
Till arbetet	36	4	0	0	13	2	36	0	0	0	7	0	100
Tjänsteärende	51	8	0	0	7	3	18	1	0	2	8	3	100
Till skola	7	5	0	0	19	2	52	0	1	0	12	1	100
Hämta/lämna barn	46	2	0	0	2	1	30	0	0	0	18	0	100
Inköp av livsmedel	29	6	0	0	8	0	25	1	0	0	30	0	100
Annat inköp	35	9	0	0	20	0	21	0	1	0	13	0	100
Till bostaden	30	6	0	0	13	1	34	0	1	0	13	0	100
Fritid/nöje	33	9	0	0	9	2	28	0	1	0	15	1	100
Service	24	4	0	0	12	0	48	0	0	0	12	0	100
Övrigt	33	1	0	0	20	6	27	0	0	1	10	1	100
Total	32	6	0	0	12	2	33	0	1	0	13	1	100

12b. Huvudfärdsätt, radprocent. Ärende.

	Bilförare	Bilpassagerare	Infartsparkering	"Kiss and ride"	Buss	Tåg	Cykel	Moped, MC	Färdtjänst	Taxi	Till fots	Övriga kombinationer	Total
Till arbetet	23	14	85	34	22	27	22	8	8	16	11	12	20
Tjänsteärende	5	4	0	0	2	5	2	11	1	22	2	15	3
Till skola	1	5	0	9	10	7	10	10	12	12	6	7	6
Hämta/lämna barn	8	2	0	0	1	2	5	0	0	0	8	0	5
Inköp av livsmedel	6	8	0	0	5	0	5	16	5	0	15	4	7
Annat inköp	4	6	0	0	6	1	3	0	8	0	4	0	4
Till bostaden	36	42	15	55	41	32	39	43	53	41	38	31	38
Fritid/nöje	12	18	0	2	9	19	10	11	13	0	13	28	12
Service	2	2	0	0	2	0	3	0	0	0	2	0	2
Övrigt	2	0	0	0	3	8	2	0	0	9	1	4	2
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

12c. Huvudfärdsätt, kolumnprocent. Ärende.

Bilaga 2 Teknisk beskrivning

Bakgrund och syfte

Under hösten 2015 har en resvaneundersökning genomförts i Uppsala kommun på uppdrag av Stadsbyggnadsförvaltningen Uppsala kommun. Det är den fjärde RVUn som gjorts i kommunen och syftet var att få en övergripande bild av hur resmönstret har utvecklats över tid, särskilt de olika färdmedlens marknadsandelar av det totala resandet. RVUn 2000 gjordes på uppdrag av det kommunägda AB Uppsalabuss. 2005 och 2010 var Uppsala Gatu- och trafikkontor uppdragsgivare och 2015 var Stadsbyggnadsförvaltningen Uppsala kommun uppdragsgivare. RVU 2015 undersökning har genomförts av Markör Marknad & Kommunikation AB.

Upplägg och genomförande är detsamma som föregående års mätningar med följande undantag:

- År 2000 bestod urvalsområdet av Uppsala tätort och två ytterområden och 2005 tillkom tre områden utanför Uppsala tätort.
- I RVU 2015 är Ulleråker ett nytt område som tidigare ingick i Sunnersta.
- Mät dagarna år 2000 omfattade lördag och söndag men år 2005, 2010 och 2015 var enbart vardagar mät dagar.
- År 2015 genomfördes mätningen för första gången på hösten. Föregående mätningar 2000, 2005 och 2010 genomfördes på våren.
- Adresskodning har inte gjorts 2005 och 2010 men har genomförts 2015.
- Tidsangivelser för resorna redovisas inte.
- Bakgrundsdata för individerna var mer omfattande 2000 än 2005, 2010 och 2015
- Urvalets storlek var 3 600 år 2000, 3 500 år 2005, 4 000 år 2010 och 4 250 år 2015
- Digital enkät erbjöds som ett komplement i RVU 2015.
- Engelsk version av enkäten erbjöds digitalt i RVU 2015

Uppläggning och genomförande

Urvalet drogs från kommunens befolkningsregister och stratifierades på 17 områden. Personer i åldern 12–84 år och bosatta inom något av områdena ingick i urvalet.

Undersökningen har genomförts som en enkätundersökning med upp till tre påminnelser varav den sista per telefon. Komplettering av ofullständigt ifyllda formulär har även gjorts per telefon.

Samtliga erbjöds möjlighet att besvara enkäten via en länk över internet. Totalt valde 479 individer, 24 procent, att besvara resdagboken via internet.

Område 2015	Folkmängd 12–84 år	Urval	Intervjuer
Gamla Uppsala/Nyby	9 426	250	111
Svartbäcken	7 600	250	129
Årsta/Gränby	20 399	250	105
City	12 140	250	122
Sävja/Bergsbrunna	7 979	250	122
Gottsunda	9 474	250	82
Sunnersta	8 273	250	134
Ulleråker	1 472	250	119
Fålhagen/Kvarngärdet	18 421	250	98
Eriksberg/Norby	14 024	250	122
Flogsta/Stenhagen	11 301	250	113
Luthagen	14 128	250	112
Bälinge/Lövstalöt	3 004	250	124
Storvreta (tätort)	4 923	250	119
Gunsta, Marielund, Länna, Almunge (tätorter)	2 376	250	124
Funbo, Almunge (glesbygd)	2 005	250	123
Rasbo (glesb samt Gävsta tätort)	1 827	250	136
Totalt	148 772	4 250	1 995

Folkmängd 12–84 år per område.

Mätperioden bestämdes till 28 september till 15 november med uppehåll för v. 45 (2/11–6/11) och liksom vid den senaste undersökningen var mättdagar endast vardagar under denna period. Därefter genomfördes ytterligare telefonintervjuer till och med den 29/11. Urvalsindividerna fördelades jämnt mellan de tio vardagarna. Varje individ fick en bestämd datumsatt dag då alla resor skulle beskrivas i detalj.

Skillnader i väderlek finns givetvis mellan åren. Hur detta kan ha påverkat resandet är osäkert. Mätperioden för den första mättdagen var för RVUn 2000 15–28 mars, för 2005 4–15 april och för år 2010 alltså 14–27 april. 2015 genomfördes RVUn för första gången på hösten. Väderleken kan vara avgörande för vilket färdmedelsval ip gör, inte minst när det gäller färdssätt som cykel. Då hösten 2015 till stor del var mild och fri från regn är det möjligt att detta kan ha påverkat resultatet och att den höga cykelandelen åtminstone delvis kan förklaras av ett gynnsamt väder. Däremot är det osäkert hur mycket väderleken skiljde sig från tidigare års mätningar som gjordes på våren.

Bruttourval	4 250	
Bruttobortfall (Avliden, utflyttad)	132	
Nettourval	4 118	
Nettobortfall	2 123	
Okänt bortfall	1 345	
Vägran	733	
Sjukdom	24	
Inkommet, ej användbart	11	
Språk	10	
Svar	1 995	48%
Postala	1 236	
Teleintervju	280	
Web	479	

Urval och bortfall.

Med tanke på de senaste årens sjunkande svarsbenägenhet vid marknadsundersökningar får en svarsfrekvens på 48 procent betraktas som ett gott resultat. Svarsfrekvensen för de föregående mätningarna låg på en högre nivå; 67 procent 2000, 73 procent 2005 och 71 procent 2010. Utöver de ovan namngivna bortfallsorsakerna går det bara att spekulera i vad bortfallet 2015 berodde på. Bortfallet fördelade sig på liknande sätt vad gäller kön, ålder och stadsdel som under tidigare mätningar vilket inte tyder på några större systematiska avvikelser från tidigare års svarsdata. För att kompensera för skevheter i svarsbenägenheten och därmed systematiska fel och för att kunna titta på sammanslagningar av urvalsområden till totaler är individerna viktade.

Viktning

Intervjumaterialet har viktats för att motsvara befolkningen i området i åldrarna 12–84 år. Viktning har gjorts avseende kön, tre åldersgrupper (12–24 år, 25–64 år, 65–84 år) samt de 17 geografiska urvalsområdena, totalt 102 viktgrupper.

Definitioner

Resor som ingår är de som gjorts på vardagar av personer i åldern 12–84 år bosatta i urvalsområdet. Resorna ska ha start eller mål inom området. Yrkesmässig trafik ingår inte i undersökningen.

Resa definieras som en förflyttning där personen haft ett ärende i målpunkten, oavsett färdmedel. Således ingår även förflyttningar till fots, med undantag av promenader där promenaden i sig är syftet med förflyttningen. Byte av färdmedel kan göras under resan utan att det registreras som flera resor.

Färdmedlet Bil avser resor både som förare och passagerare. Färdmedlet Övrigt avser färdtjänst, taxi, moped/MC, båt, tåg och flyg. Resornas färd sätt (färdmedel) har grupperats till s.k. huvudfärd sätt. Tåg betraktas inte som huvudfärd sätt i normalfallet. Har ip t.ex. cyklat till stationen för att sedan åka tåg, klassas hela resans huvudfärd sätt som cykel. Anledningen till detta är att i första hand få en bild av vilka färdmedel som används i gatunätet. Tågets roll som trafikmedel underskattas därmed. Därför har alternativa tabeller tagits fram där tåg betraktats som huvudfärd sätt.

Konfidensintervall

Skattad %	Antal svar	95 %-igt konfidensintervall
10 % eller 90 %	50	+/- 8 %
30 % eller 70 %	50	+/- 13 %
50%	50	+/- 14 %
10 % eller 90 %	100	+/- 6 %
30 % eller 70 %	100	+/- 9 %
50%	100	+/- 10 %
10 % eller 90 %	500	+/- 3 %
30 % eller 70 %	500	+/- 4 %
50%	500	+/- 4 %
10 % eller 90 %	1000	+/- 2 %
30 % eller 70 %	1000	+/- 3 %
50%	1000	+/- 3 %
10 % eller 90 %	2000	+/- 1 %
30 % eller 70 %	2000	+/- 2 %
50%	2000	+/- 2 %

Konfidensintervall.

Det innebär t.ex. att konfidensintervallet för den totala bilandelen på 37 procent är +/- 1,3 procent. Cykelandelen som är 33 procent har ett konfidensintervall på +/- 1,2 procent. Både bil- och cykelandelen i Uppsala tätort har ett konfidensintervall på +/-1,3 procent. Konfidensintervallet för den enskilda stadsdelen blir istället större. I Gamla Uppsala/Nyby var konfidensintervallet +/-5,6 för bilandelen och +/-5,4 för cykelandelen.

Bilaga 3

Huvudsakligt färdssätt

I resdagboken är det tillåtet att registrera flera färdssätt.

Utifrån de registrerade färdssätten skapas en ny variabel *Huvudsakligt färdssätt* enligt följande regel:

Huvudsakligt färdssätt	Registrerade färdssätt									
	till fots	cykel	moped, MC	bil som förare	bil som pass	taxi	färdtjänst	stadsbuss/regionbuss	tåg	annat
Bilförare	(x)	(x)	(x)	x					(x)	(x)
Bilpassagerare	(x)	(x)	(x)		x				(x)	(x)
Infartsparkering	(x)	(x)	(x)	x				x	(x)	(x)
"Kiss and ride"	(x)	(x)	(x)		x			x	(x)	(x)
Buss	(x)	(x)	(x)					x	(x)	(x)
Tåg	(x)								x	(x)
Cykel	(x)	x							(x)	(x)
MC, moped	(x)		x						(x)	(x)
Färdtjänst	(x)						x		(x)	(x)
Taxi	(x)					x			(x)	(x)
Gång	x									
Övriga kombinationer	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)

x=färdssättet skall ha använts

(x)=färdssättet kan ha använts

"Kiss and ride". På och avstigningsplats där en resenär kan hämtas eller lämnas med bil vid te.x. centralstationen eller en flygplats.

Huvudsakligt färdssätt (tåg prioriterat)

Huvudsakligt färdssätt	Registrerade färdssätt									
	till fots	cykel	moped, MC	bil som förare	bil som pass	taxi	färdtjänst	stadsbuss/regionbuss	tåg	annat
Bilförare	(x)	(x)	(x)	x						(x)
Bilpassagerare	(x)	(x)	(x)		x					(x)
Infartsparkering	(x)	(x)	(x)	x				x		(x)
"Kiss and ride"	(x)	(x)	(x)		x			x		(x)
Buss	(x)	(x)	(x)					x		(x)
Tåg	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	x	(x)
Cykel	(x)	x								(x)
MC, moped	(x)		x							(x)
Färdtjänst	(x)						x			(x)
Taxi	(x)					x				(x)
Gång	x									
Övriga kombinationer	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)

x=färdssättet skall ha använts

(x)=färdssättet kan ha använts

"Kiss and ride". På och avstigningsplats där en resenär kan hämtas eller lämnas med bil vid te.x. centralstationen eller en flygplats.

