

Resvaneundersökning i Bålsta tätort

Region Uppsala

2021-10-18

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	2
1.1	Antal resor	2
1.2	Färdmedelsfördelning	2
1.3	Fördelning mellan män och kvinnor	4
1.4	Fördelning mellan ålderskategorier	4
1.5	Vanligaste reserelationer	4
2	Inledning	6
2.1	Metod	6
2.2	Population och urval	7
3	Resultat	9
3.1	Körkort och biltillgång	9
3.2	Antal resor	9
3.3	Resornas fördelning på färd sätt	10
3.4	Kombinationsresor	11
3.5	Bakgrundfrågor	13
3.6	Reslängd	17
4	Bilagor	23
4.1	Karta	23
4.2	Detaljerade tabeller	24

1 Sammanfattning

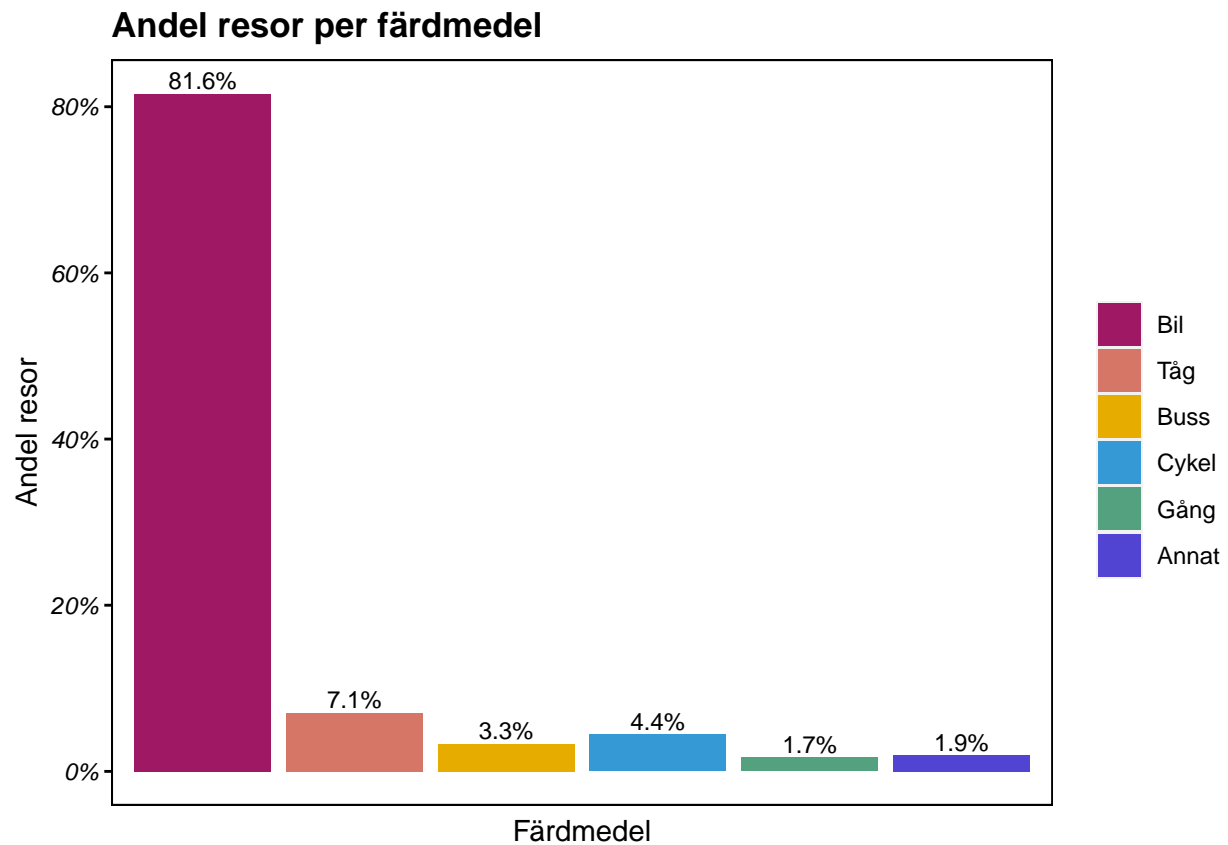
Mellan januari 2021 och augusti 2021 besvarades Svensk kollektivtrafiks kollektivtrafiksbarometer av 351 respondenter i åldern 15–85 boende i Bålsta. Syftet med undersökningen var att kartlägga hur resandet ser ut en genomsnittlig vardag. Undersökningen omfattar enbart persontransporter och har genomförts som en enkätundersökning.

1.1 Antal resor

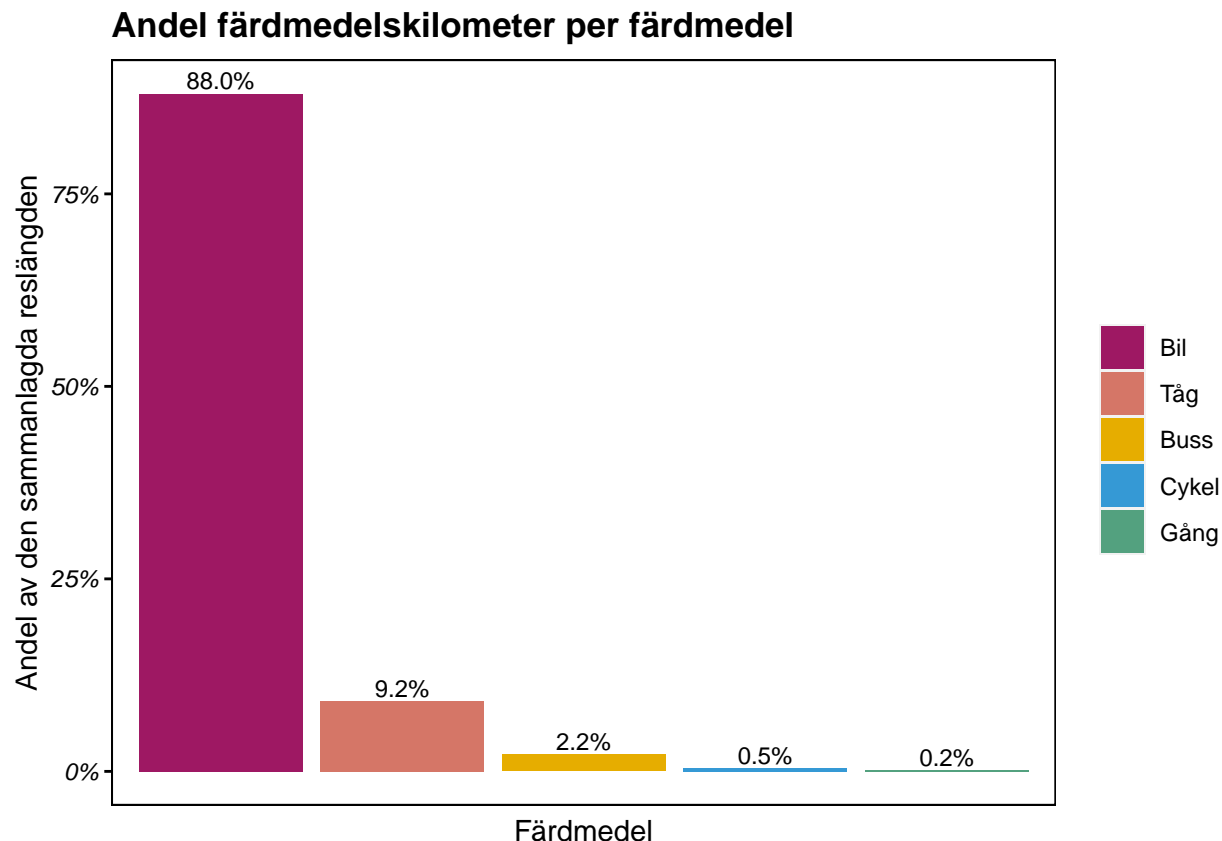
Antalet resor per dygn för hela befolkningen i Bålsta uppgick till 23 584. I genomsnitt gjorde 57 procent av respondenterna åtminstone en resa per dag. Totalt transporterade de boende sig 436 710 kilometer under en genomsnittsdag summerat över samtliga färdmedel.

1.2 Färdmedelsfördelning

Färdmedelsfördelningen för det totala antalet resor visas i Figur 1 och färdmedelsfördelningen uttryckt i andelar av den totala sammanlagda ressträckan i Figur 2. Vad gäller andelen resor per färdmedel, framgår att bil var det vanligaste färdmedlet och användes för 82 procent av alla resor. Näst vanligast var kollektivtrafik, vilket utgjorde 10 procent av alla resor. Bil var också det vanligaste färdmedlet sett till den sammanlagda ressträckan. En övervägande majoritet (88 %) av fordonskilometrarna, som boende i Bålsta förflyttade sig, gjordes med bil.



Figur 1: Resornas färdmedelsfördelning sett till antalet resor. Notera att kollektivtrafik är redovisat uppdelat på buss och tåg.



Figur 2: Resornas färdmedelsfördelning sett till den sammanlagda ressträckan. Notera att *annat* färdmedel inte är redovisat eftersom information om reslängd saknas för dessa resor.

1.3 Fördelning mellan män och kvinnor

Män och kvinnors resande skiljer sig normalt sett åt. I det här fallet gjorde män 1,8 resor per person och dag, medan kvinnor gjorde 1,7. Bland män stod bil för en större del av resorna (83 %) än bland kvinnor (80 %). För kvinnor var istället cykel vanligare än bland män (7 procent för kvinnor och 2 procent för män).

1.4 Fördelning mellan ålderskategorier

Andelen cykelresor var högst i åldersgruppen 18–24 år, där 10 procent av resorna utfördes med cykel. Andelen bilresor var högst i ålderskategorin 75–85 år, där 89 procent av resorna utfördes med bil. Den högsta andelen kollektivtrafiksresor gjordes i ålderskategorin 15–18 år där 33 procent av resorna utfördes med buss.

1.5 Vanligaste reserelationer

Den vanligaste förekommande resan inom ett delområde skedde inom Södra Bålsta följt av Centrala Bålsta, Kalmarsand och Västerängen. Mellan två delområden var den vanligaste förekommande reserelationen mellan Kalmarsand–Västerängen följt av relationen Västerängen–Centrala Bålsta. När det

gäller målpunkter utanför Bålsta, var den vanligaste tätorten Stockholm, vilket också var den vanligaste kommunen för utpendlingsresor.

2 Inledning

Följande resvanerapport har tagits fram för att öka kunskapen om dagens resmönster för olika trafikantgrupper i Bålsta. Rapportens resultat avser att ge en bild av hur resandet ser ut en genomsnittlig vardag mellan januari 2021 och augusti 2021. Resultatet utgör ett viktigt underlag för att planera för en hållbar tillväxt och ett hållbart resande.

2.1 Metod

Rapporten är baserad på data från Svensk kollektivtrafiks Kollektivtrafikbarometer¹.

Kollektivtrafikbarometern är en branschgemensam nationell kvalitets- och resvaneundersökning som riktar sig till den svenska allmänheten mellan 15 och 85 år, både de som använder kollektivtrafiken och de som inte gör det. Till grunden av datainsamlingen ligger ett slumpmässigt och representativt individurval ur ett befolkningsregister utifrån postnummerområden.

Till skillnad från de flesta resvaneundersökningar utförs Kollektivtrafikbarometer kontinuerligt med dataleveranser varje månad. Fördelen med en kontinuerlig insamling är att säsongsvariationer kan utjämnas och enskilda händelser (tex mycket regn under insamlingsperioden) inte påverkar resultatet särskilt. Det är också möjligt i princip, dock inte med rapportverktyget, att följa trender över tid och analysera skillnader i resandet under olika årstider. Det är dock möjligt att skapa en rapport som inte baseras på alla månader av ett år. Därför bör särskild uppmärksamhet riktas åt vilka månader som dataunderlaget omfattar i den specifika rapporten, se Tabell 1.

Datainsamlingen sker via en inbjudan som skickas via post till personer som ingår i urvalet. Det initiala bortfallet, det vill säga personer med inbjudan som inte svarar, är ett viktigt kvalitetskriterium och är jämförbart med andra resvaneundersökningar. Kollektivtrafikbarometer använder sig dock av en speciell metod där en person som inte svarar, får påminnelser via sms och slutligen erbjuds telefonintervju. Om respondenten trots detta väljer att avböja ersätts denna av en ny slumpmässigt utvald person. Metoden säkerställer att beställaren får den beställda mängden besvarade enkäter. Jämförelse av fördelningen av kön och ålder bland personer som bevarar enkäten och befolkningen används för att bedöma om urvalet är representativt för befolkningen.

Inbjudan som skickas till valda personer innehåller en länk till en webbportal där personen får svara på frågor. Varje svarsperson får registrera upp till fem resor som gjordes dagen innan. För varje resa besvaras ett antal frågor som till exempel resans ärende, färdmedel och var resan började och avslutades. Resans start och slut registreras av svarspersonen i en onlinekarta. Respektive koordinater extraheras och bifogas till datatabellen.

Hantering av Kollektivtrafikbarometerns rådata samt produktionen av rapporten är automatiserad med hjälp av ett skript som är skrivet i programmeringsspråket R. Skriptet är framtaget av WSP på uppdrag av Region Uppsala. Skriptet läser och sammanställer data från kollektivtrafikbarometern, samt presenterar och kommenterar resultaten i löpande text.

I datahanteringen ingår kategorisering av resekoordinater, anonymisering som rensar bort personuppgifter ifall data ska delas utanför organisationen, och beräkning av reslängder med hjälp av Google directions API². Dessutom kompletteras dataunderlaget med information om befolkningsmängd från SCB:s API, tillhandahållet av PxWeb.

Produktionen av RVU-rapporten sker också genom ett skript. Skriptet möjliggör rapporter på region-, kommun- och tätortsnivå genom filtrering av data. Rapportens geografiska omfattning och tidsperiod definieras i indata till skriptet. Kollektivtrafiksbarometerns enkät, skript, instruktionsfil och andra bakgrundsdokument finns tillgängliga på programkodslagringsplattformen GitHub³.

¹<https://www.svenskkollektivtrafik.se/verktyg-och-system/kollektivtrafikbarometern/>

²<https://developers.google.com/maps/documentation/directions/overview>

³<https://github.com/bjornsh/kollektivtrafikbarometer>

Eftersom tabeller, grafer och löptext produceras av ett skript behöver rapporten läsas med försiktighet. Rapporten bör inte produceras på skralt underlag. Innan resultat lyfts ur sitt sammanhang i rapporten, bör de granskas kritiskt. Resultat som bygger på väldigt få respondenter bör inte tas som en allmän sanning.

2.2 Population och urval

Kollektivtrafiksbarometerns attityd- och resvaneundersökning är en årlig och nationell enkätundersökning som strävar efter att fånga ett representativt urval av befolkningen i respektive region. För varje respondent lagras egenskaper som kön, ålder och koordinater till hemmet. I denna rapport har resultaten sammanfattats uppdelade geografiskt på delområde.

Ur undersökningen har de 621 respondenter som bor i Bålsta och som svarat på enkäten mellan januari 2021 och augusti 2021 valts ut. Antalet respondenter per månad är redovisat i Tabell 1. Observera skillnaden i antalet respondenter per månad. Ett lågt antal respondenter under vissa månader kan leda till att säsongsvariationer inte utjämnas.

I Tabell 2 återfinns befolkning, antal respondenter och andelen svarande av befolkningen i Bålsta. Andelen svarande ska ej förväxlas med svarsfrekvens (hur många av de tillfrågade som valde att svara på enkäten). Respondenternas kön och ålder per område finns redovisade i Tabell 3.

Tabell 1: Antal respondenter per månad under enkätundersökningens period.

År	Månad	Antal respondenter
2021	Januari	7
2021	Februari	6
2021	Mars	3
2021	April	5
2021	Maj	170
2021	Juni	266
2021	Juli	93
2021	Augusti	71

Tabell 2: Antal svar jämfört med befolkningen (15–85 år) i respektive område

Område	Respondenter	Befolkning	Andel av befolkningen (%)
Centrala Bålsta	66	1 244	5,3
Kalmarsand	58	1 271	4,6
Skörby	51	1 817	2,8
Södra Bålsta	73	2 290	3,2
Västerdalen	91	2 407	3,8
Västerskog	68	1 231	5,5
Västerängen	136	2 089	6,5
Åsen	78	1 326	5,9
Totalt	621	13 675	4,5

Andelen svarande av befolkningen (15–85 år) var i genomsnitt 5 procent. Högst andel svarande återfanns i Västerängen, med upp emot 7 procent. Särskilt låg andel svarande återfanns i Skörby och Södra Bålsta, där andelen svarande var ner emot 3 procent.

Tabell 3: Antal svar per kön och åldersgrupp

Område	Respondenter	Män	Kvinnor	15–24 år	25–64 år	65–85 år
Centrala Bålsta	66	27	39	5	39	22
Kalmarsand	58	28	30	2	32	24
Skörby	51	23	28	5	26	20
Södra Bålsta	73	34	39	3	51	19
Västerdalen	91	47	43	6	43	42
Västerskog	68	29	39	5	34	29
Västerängen	136	69	67	9	69	58
Åsen	78	39	39	4	40	34
Totalt	621	296	324	39	334	248

Eftersom svarsbenägenheten varierar mellan olika grupper av invånare kan viss skevhet i representationen uppstå, trots att urvalet från början gjorts på ett representativt sätt. Genom att använda en mixad insamlingsmetod, där fysisk post, telefon och sms har använts för att nå respondenterna, uppger Svensk kollektivtrafik att svarsunderlaget håller en bättre representativitet än traditionella underskningar. Därmed är viktning mot kön, ålder och urvalsområde inte ansetts vara nödvändig.

Notera antalet respondenter per område. För att säkra slutsatser ska kunna dras krävs minst 50 respondenter. I områden med mycket litet antal respondenter kan det vara problematiskt att dra generella slutsatser. Resultat för områden med få antal respondenter nedan i resultatavsnittet bör tas med försiktighet. Även när data delas in i exempelvis åldersgrupper kan urvalet vara problematiskt lågt. Åldersgrupp 15–24 år har väldigt litet underlag, vilket bör beaktas i analysen.

3 Resultat

Nedan presenteras en sammanställning av resultat från resvaneundersökningen.

3.1 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. En avgörande faktor för färdmedelsvalet är körkortsinnehav och biltillgång.

I Bålsta hade 84 procent av respondenterna körkort och 90 procent tillgång till bil. Störst körkortsinnehav återfanns i Skörby, med 100 procent. Lägst var körkortinnehavet i Centrala Bålsta, där andelen var nära 55 procent. De som hade tillgång till bil varierade mellan 65 och 99 procent. I Tabell 4 framgår körkortsinnehav och biltillgång för respektive område.

Tabell 4: Andel respondenter med körkort och biltillgång

Område	Körkort (%)	Biltillgång (%)
Centrala Bålsta	55	65
Kalmarsand	94	95
Skörby	100	98
Södra Bålsta	91	99
Västerdalen	89	96
Västerskog	91	93
Västerängen	81	85
Åsen	80	94
Totalt	84	90

3.2 Antal resor

En genomsnittlig dag gjorde 57 procent av personer 15–85 år bosatta i Bålsta åtminstone en resa och totalt genomfördes 23 584 resor. Det motsvarar 2 resor per person och dag. I Tabell 5 framgår andel personer som rest och deras antal resor per dag redovisat per kön och ålderskategori.

Andelen som rest bland män och kvinnor var i samma storleksordning. Bland de som reser var dessutom antalet resor per dag snarlikt mellan kvinnor och män. I åldersgruppen 15–24 år var andelen som rest 69 procent, vilket är mer än övriga åldersgrupper.

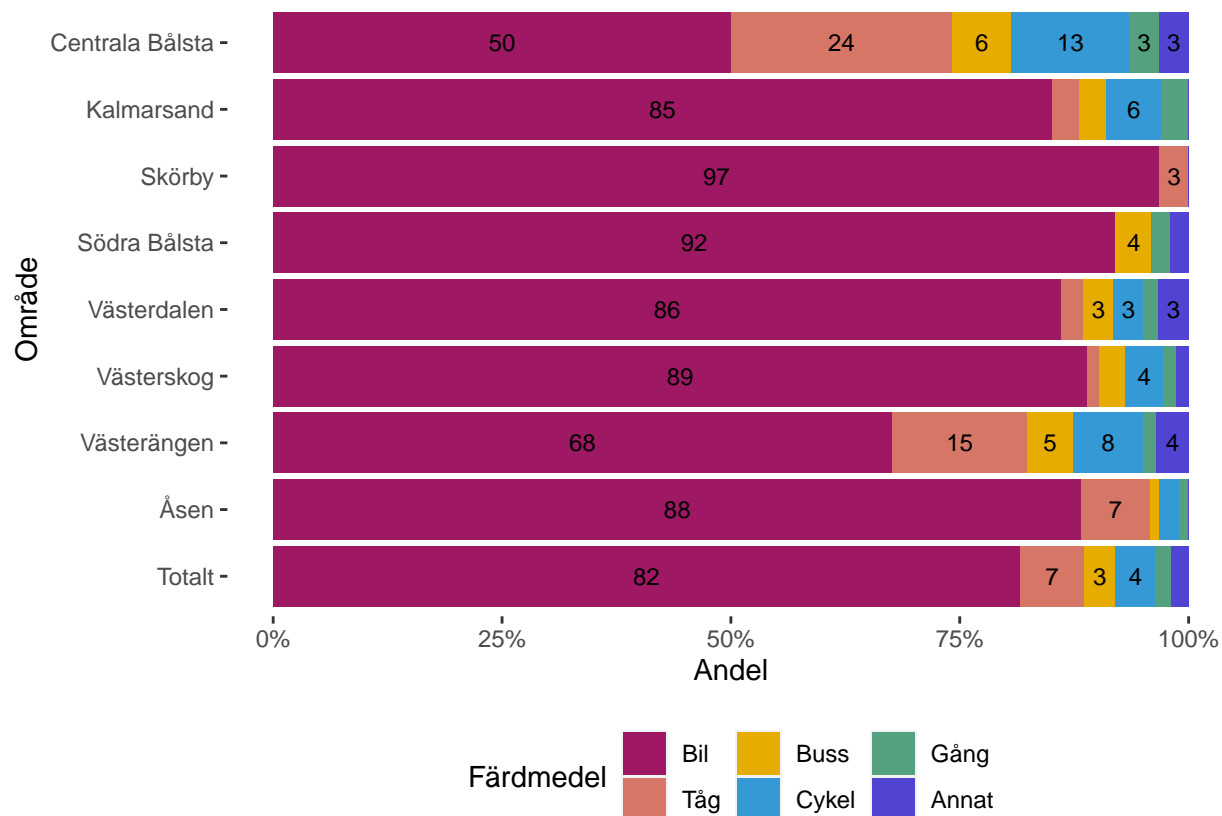
Tabell 5: Antal resor per dag och resenärsgrupp

Grupp	Andel personer som rest (%)	Resor per dag och person	Resor per dag och person (enbart de som rest)	Befolkning	Antal resor
Kön					
Kvinna	54	1,7	3,1	6 870	11 344
Man	60	1,8	3,0	6 805	12 254
Ålder					
15–24 år*	69	2,1	3,0	3 280	6 728
25–64 år	61	1,9	3,1	6 929	13 111
65–85 år	49	1,4	3,0	2 279	3 299
Totalt					
Alla	56	1,7	3,1	13 675	23 584

* Baseras på särskilt lågt antal respondenter.

3.3 Resornas fördelning på färd sätt

I Figur 3 framgår att bil var det vanligaste färdmedlet i Bålsta och stod för 82 procent av alla resor. Detta var också det vanligaste färdmedlet i varje enskilda delområde. Högst andel återfanns i Skörby, med 97 procent. Särskilt låg andel bilresor återfanns i Centrala Bålsta och Västerängen, där andelen var ner emot 50 procent.

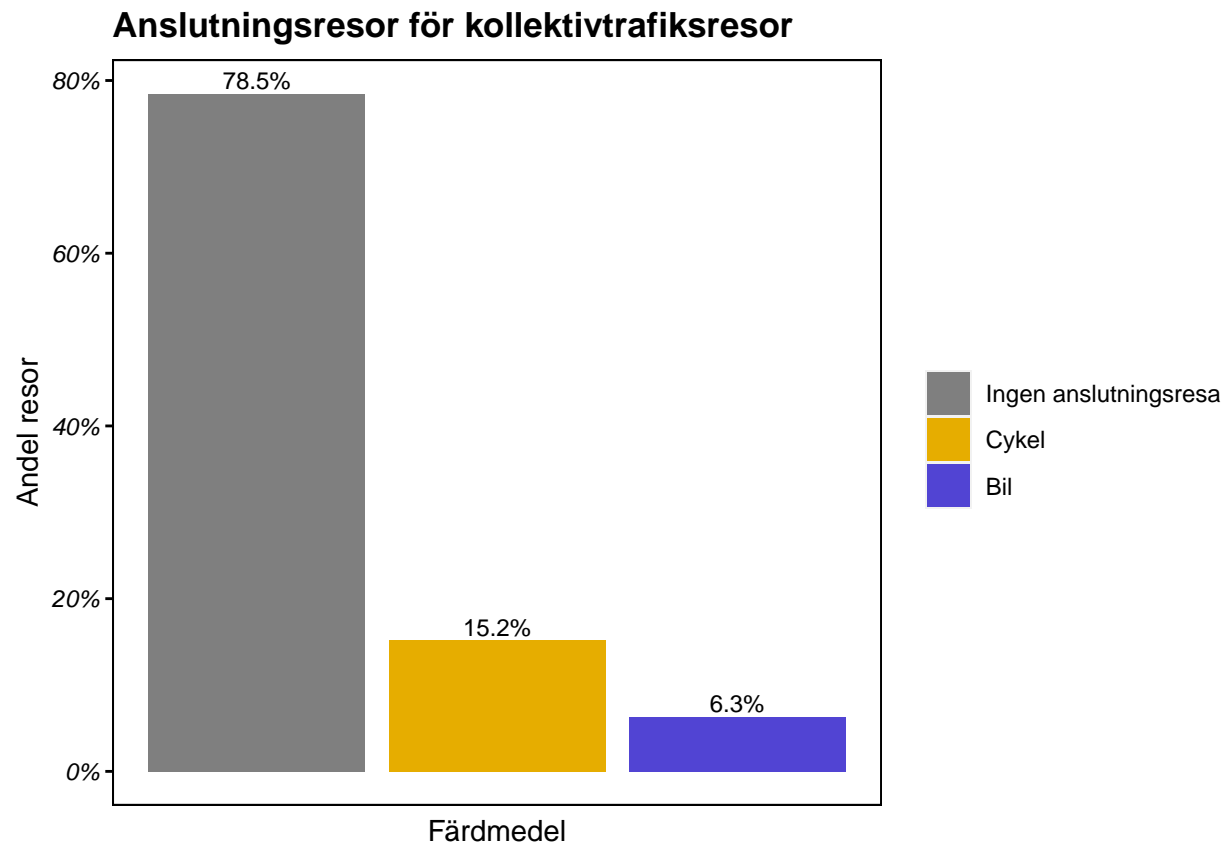


Figur 3: Resornas färdmedelsfördelning per område.

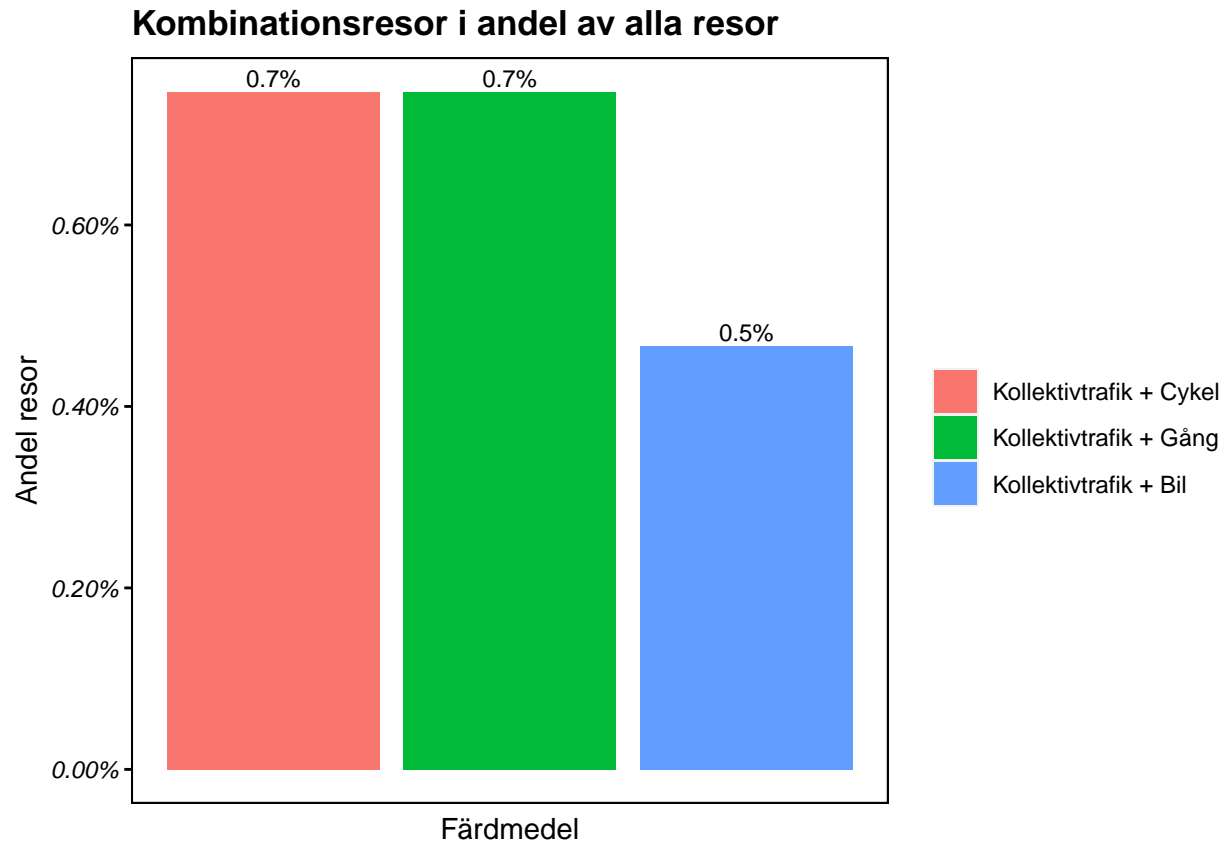
3.4 Kombinationsresor

En resa kan omfatta flera olika färdmedel. Ett färdmedel används som huvudfärdmedel, medan resterande utgör anslutningsresor. Vanligen är kollektivtrafik ett sådant trafikslag som kräver att anslutningsresor görs för att resenären ska kunna ta sig till hållplatsen.

Nedan i Figur 6 redovisas kollektivtrafikresornas anslutningsresor. För X procent av kollektivtrafiksresorna har respondenterna inte uppgett några anslutningsresor. Detta kan bero på att gångresan till/från hållplatsen av respondenten bedömts vara för kort för att räknas som en delresa. Andelen som gör anslutningsresor till fots (X %) kan således antas vara högre än rapporterat.



Figur 4: Kombinationsresor för kollektivtrafiksresor.



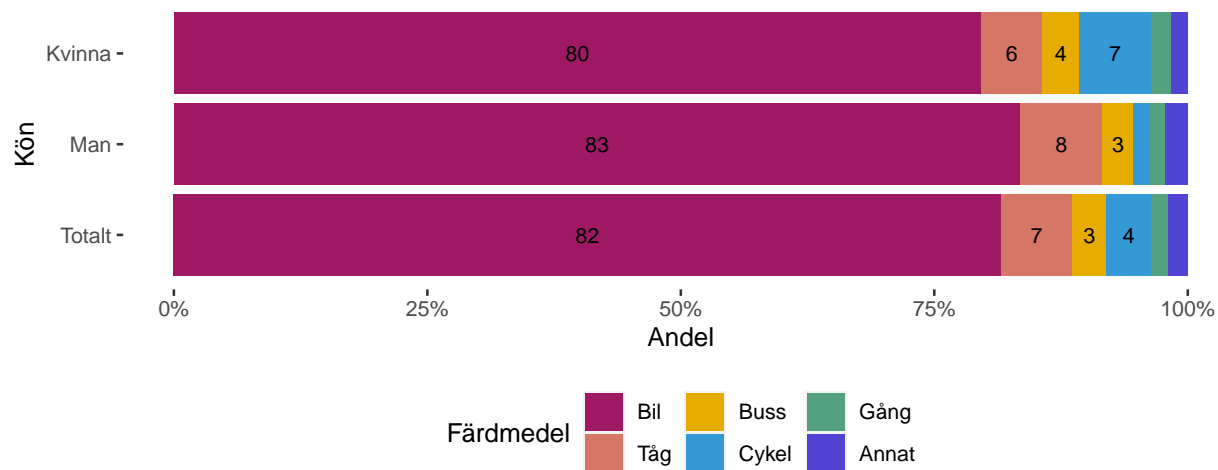
Figur 5: Kombinationsresor för kollektivtrafiksresor.

3.5 Bakgrundfrågor

Nedan följer sammanställningar kopplade till respondenternas egenskaper.

3.5.1 Färd sätt efter kön

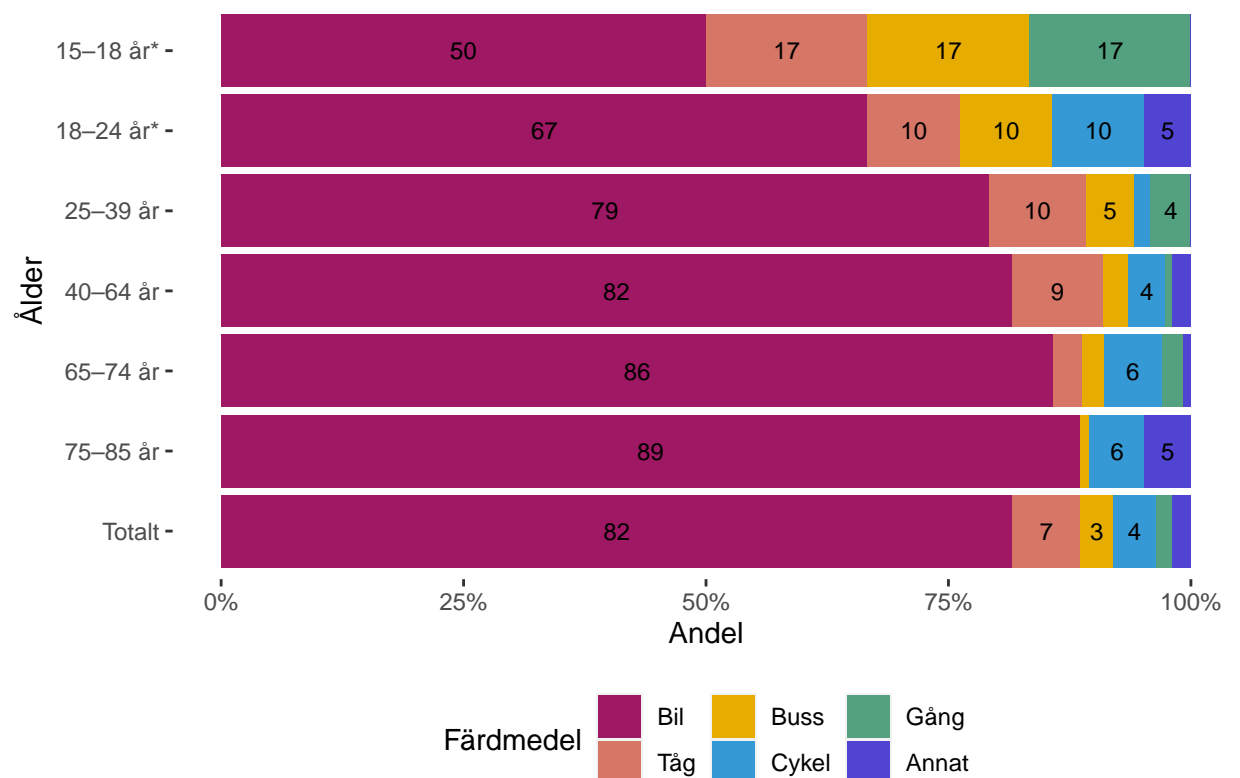
I Figur 6 visas färdmedelsandelar per kön. Andelen män och kvinnor i undersökningen var 48 respektive 52 procent. Hur de reser brukar skilja sig åt. Bland män stod bil för en större del av resorna än bland kvinnor. För kvinnor var istället cykel vanligare än bland män.



Figur 6: Resornas färdmedelsfördelning per kön. Eventuella respondenter med okänt kön redovisas inte.

3.5.2 Färdsätt efter ålder

Åldersgruppen 15–24 år utgjorde 26 procent, gruppen 25–64 år 55 procent och gruppen 65–85 år 18 procent av den undersökta befolkningen. I Figur 7 nedan jämförs färdmedelsandelar mellan olika åldersgrupper.



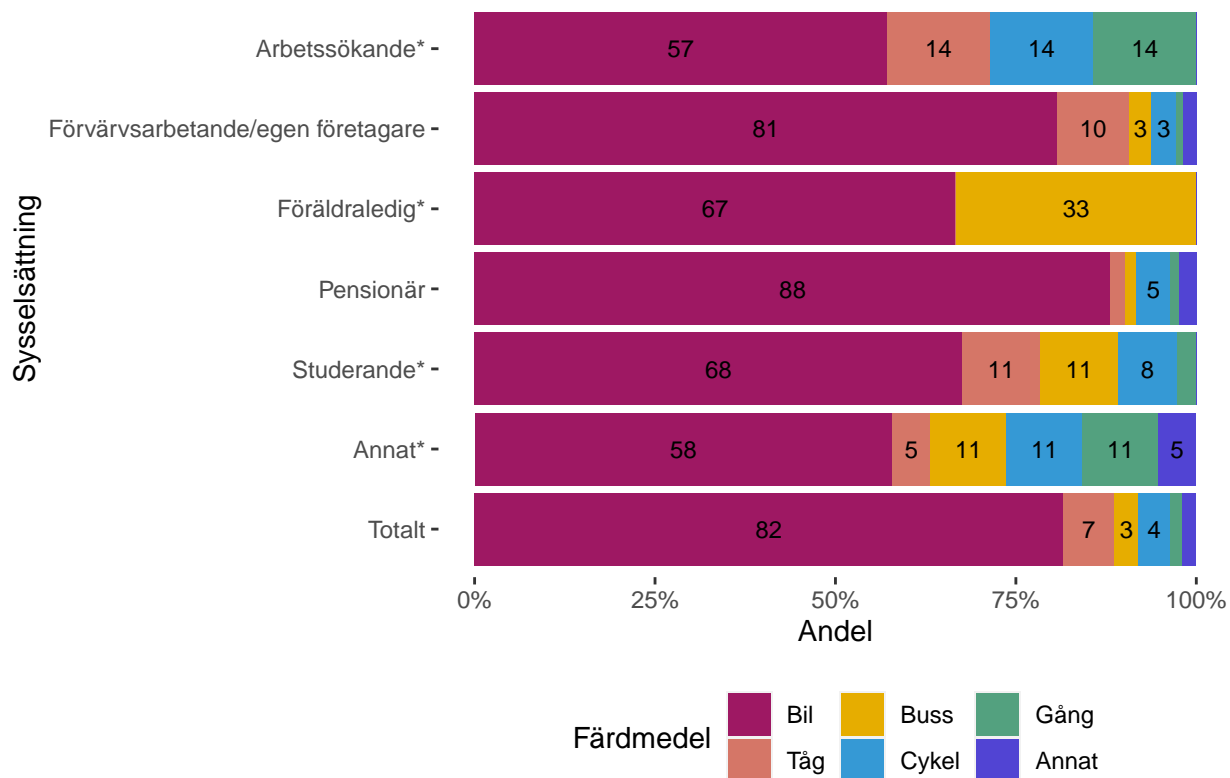
* Baseras på särskilt lågt antal respondenter.

Figur 7: Resornas färdmedelsfördelning per åldersgrupp.

De yngsta åkte i högre utsträckning med kollektivtrafiken än övriga grupper. Kollektivtrafiksandelen sjunker sedan med stigande ålder. När det gäller cykelresor var det däremot åldersgruppen 18–24 år som gjorde en större andel cykelresor än övriga grupper. Andelen bilresor ökar med stigande ålder och var högst i ålderskategorin 75–85 år, där 89 procent av resorna gjordes med bil.

3.5.3 Färdsätt efter sysselsättning

I åldern 15–85 år var 54 procent förvärvsarbetande, 5 procent studerande, 35 procent var pensionärer. I Figur 8 nedan presenteras färdmedelsfördelningen per sysselsättningsgrupp. Bil var det vanligaste färdmedlet för samtliga grupper. Bil användes i störst utsträckning av gruppen *pensionär* och minst i gruppen *arbetssökande*. Kollektivtrafiksandelen var högst i gruppen *föräldraledig*. Störst andel cykelresor stod gruppen *arbetssökande* för.



* Baseras på särskilt lågt antal respondenter.

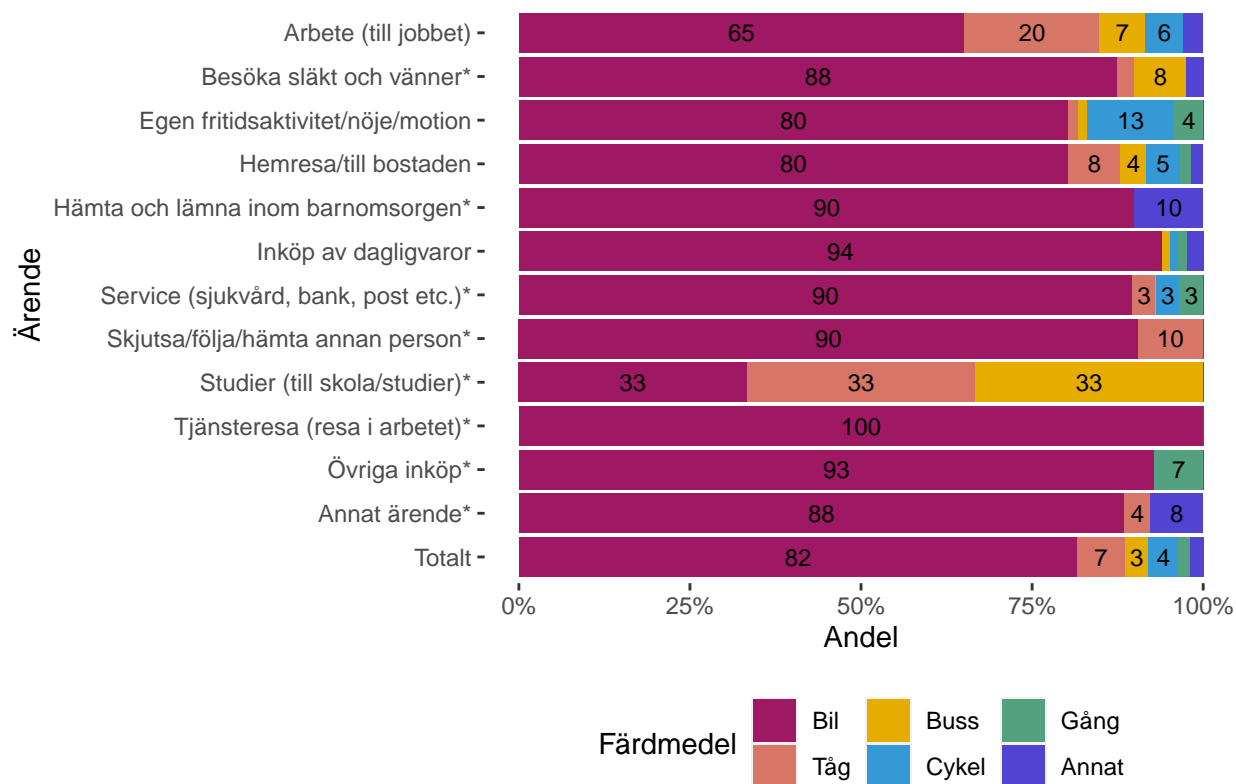
Figur 8: Resornas färdmedelsfördelning per sysselsättning

3.5.4 Färdsätt efter ärende

Resans *ärende* är syftet med resan och kan bland annat vara *inköp av dagligvaror* eller *arbete*. Kategorierna är valda för att alla typer av resor ska kunna falla in under en kategori. Ifall inget passande ärende fanns, kunde respondenten välja *annat ärende*. 4 procent av resorna har blivit kategoriserade som *annat ärende*.

Resor till bostaden utgör normalt sett en stor del av alla resor. I denna mätning var andelen resor till bostaden 41 procent, medan andelen arbetsresor var 15 procent. Av resor till arbetet var 65 procent bilresor, 26 procent kollektivtrafiksresor och 6 procent cykelresor.

I Figur 9 presenteras färdmedelsandelar för respektive ärendetyp. Bil valdes i störst utsträckning för ärendet *tjänsteresa (resa i arbetet)* (100 %). För ärende *studier (till skola/studier)* användes dock bil i lägst utsträckning (33 %). Istället gjordes dessa resor i större utsträckning med kollektivtrafik (67 %).



* Baseras på särskilt lågt antal respondenter.

Figur 9: Resornas färdmedelsfördelning per ärende

3.6 Reslängd

I enkäten har intervjupersonerna fått fylla i plats för resmål, som sparats i statistiken i form av koordinater. Dessa koordinater har använts för att uppskatta avstånd för varje resa med respektive färdmedel. Det partiella bortfallet på grund av avsaknade koordinater var 62 procent. Den sammanlagda ressträckan som utövas av alla individer mäts i färdmedelskilometer. I det här fallet betecknar detta det totala antalet kilometer som invånarna inom respektive område har förflyttat sig med respektive färdmedel under en genomsnittsdag.

I Tabell 6 framgår median, medelvärde, samt totalt antal färdmedelskilometer per färdmedel. I Tabell 7 framgår samma nyckeltal för respektive område. I tabellerna exkluderas resor som saknar angivna start- och slutkoordinater, samt de som saknar specifikation om färdmedel. I de fall underlaget är färre än 5 respondenter, utelämnas resultatet.

Tabell 6: Reslängd per resa och totalt sammanlagd ressträcka per färdmedel

Färdmedel	Median	Medel	Totalt antal resor	Totalt antal färdmedelskilometer	Antal observationer
Bil	17	28	13 600	384 395	557
Tåg*	47	43	900	40 008	48
Cykel*	2	4	500	1 988	28
Buss*	12	21	500	9 596	21
Gång*	2	3	200	723	10

* Baseras på särskilt lågt antal respondenter.

I Bålsta var en medianresa 15 kilometer lång. Längst var resorna med tåg, med en medianresa på 47 kilometer. Kortast var resorna med gång, med en medianresa på 2 kilometer. Notera att tåg, cykel, buss och gång har väldigt få observationer. Slutsatserna om dessa färdmedel bör tas med försiktighet.

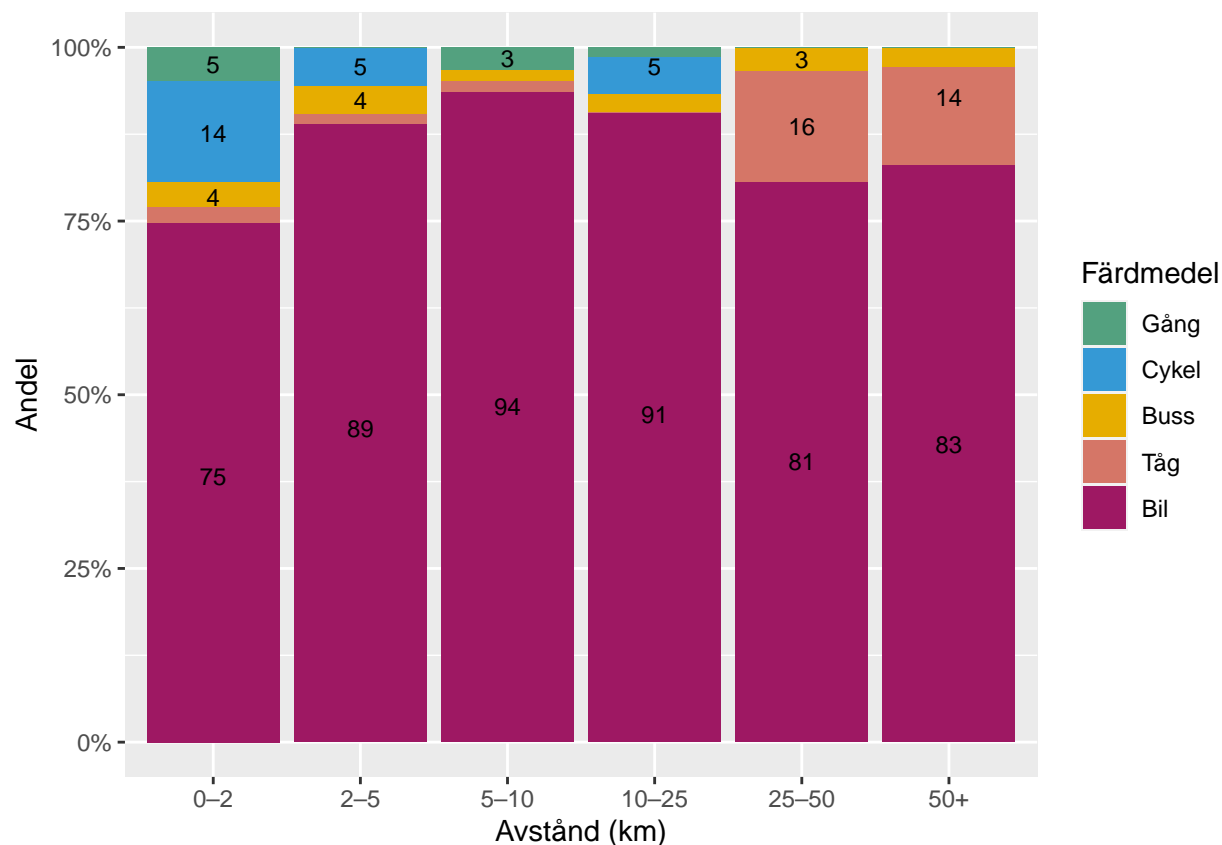
Bil var det vanligaste färdmedlet med en total sammanlagd ressträcka på 384 395 kilometer, vilket motsvarar 88 procent av den totala ressträckan för samtliga trafikslag för boende i Bålsta.

För boende i Skörby var en medianresa kortare än i andra delområden (5 km). De längsta resorna återfanns i Centrala Bålsta, med en medianresa på 44 kilometer. I Västerdalen gjordes den största sammanlagda förflyttningen på 102951 kilometer, medan Åsen stod för den minsta sammanlagda förflyttningen på (30805 kilometer).

Tabell 7: Reslängd per resa och totalt antal färdmedelskilometer per område.

Område	Median	Medel	Totalt antal resor	Totalt antal färdmedelskilometer	Antal observationer
Centrala Bålsta	44	37	1 100	40 816	56
Kalmarsand	20	28	1 500	41 984	64
Skörby	5	29	2 300	65 898	60
Södra Bålsta	13	20	3 000	62 070	94
Västerdalen	27	33	3 100	102 951	112
Västerskog	20	30	1 200	36 371	62
Västerängen	12	26	2 100	55 054	135
Åsen	9	21	1 500	30 805	81

I Figur 10 nedan presenteras färdmedelsfördelning per reslängd. Andelen resor som genomfördes med bil var störst vid ett avstånd på 5–10 kilometer. Andelen resor med tåg var störst vid ett avstånd på 25–50 kilometer. Cykelandelen var som högst för resor på ca 0–2 kilometer och sjönk sedan successivt med ökat avstånd.



Figur 10: Resornas färdmedelsfördelning per avståndsklass.

3.6.1 Reserelationer inom Bålsta tätort

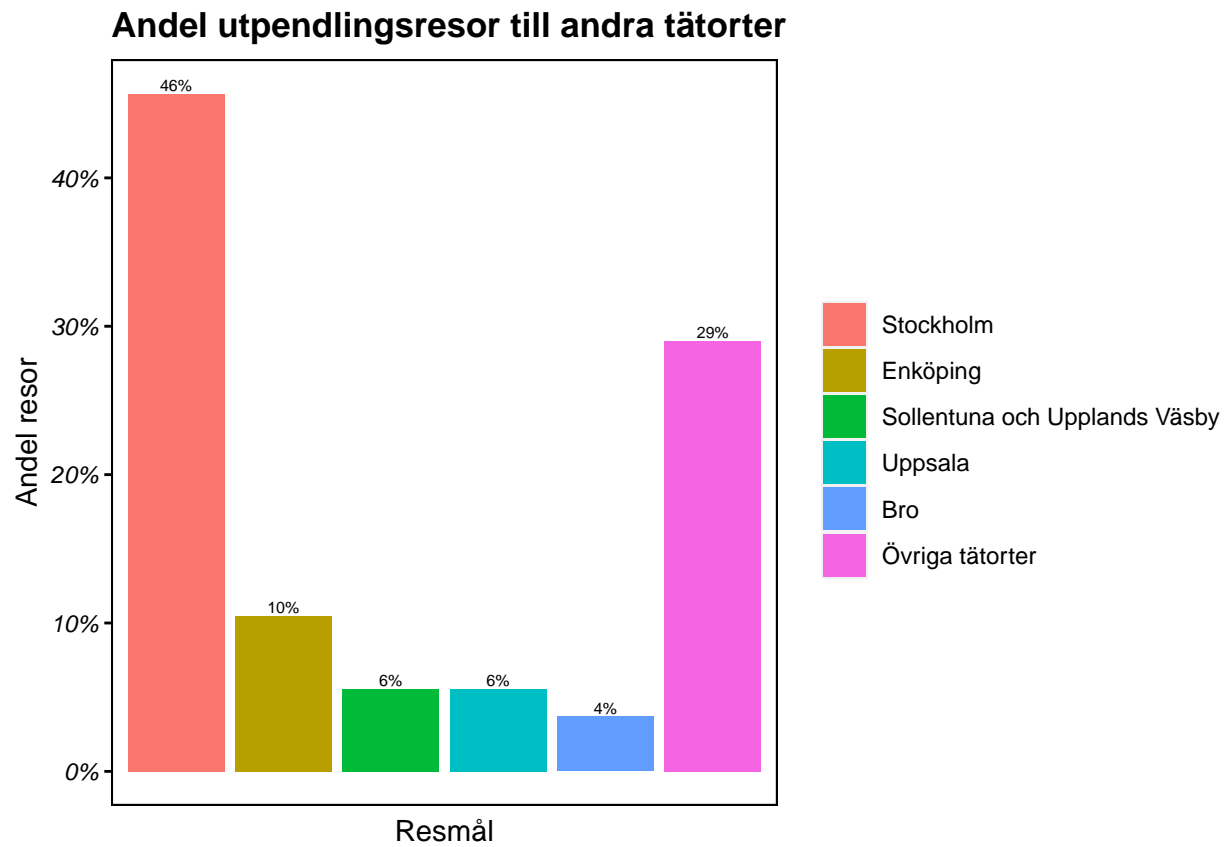
42 procent av resorna som boende i Bålsta gjorde, skedde inom Bålsta. Den vanligaste förekommande resan inom ett delområde skedde i Södra Bålsta, vilket motsvarar 2 procent av alla resor. Den vanligaste resan mellan två delområden var från Kalmarsand till Västerängen motsvarande 6 procent av alla resor. I Tabell 8 framgår de vanligaste reserelationerna inom Bålsta och dess andelar av det totala antalet resor. Observera att det finns ett bortfall på 51 procent i underlaget på grund av att vissa resor saknar information om avrese- eller ankomstplats.

Tabell 8: Fördelning av resorna inom Bålsta. Radrubriker visar var resar börjar och kolumnrubriker visar var resan slutar.

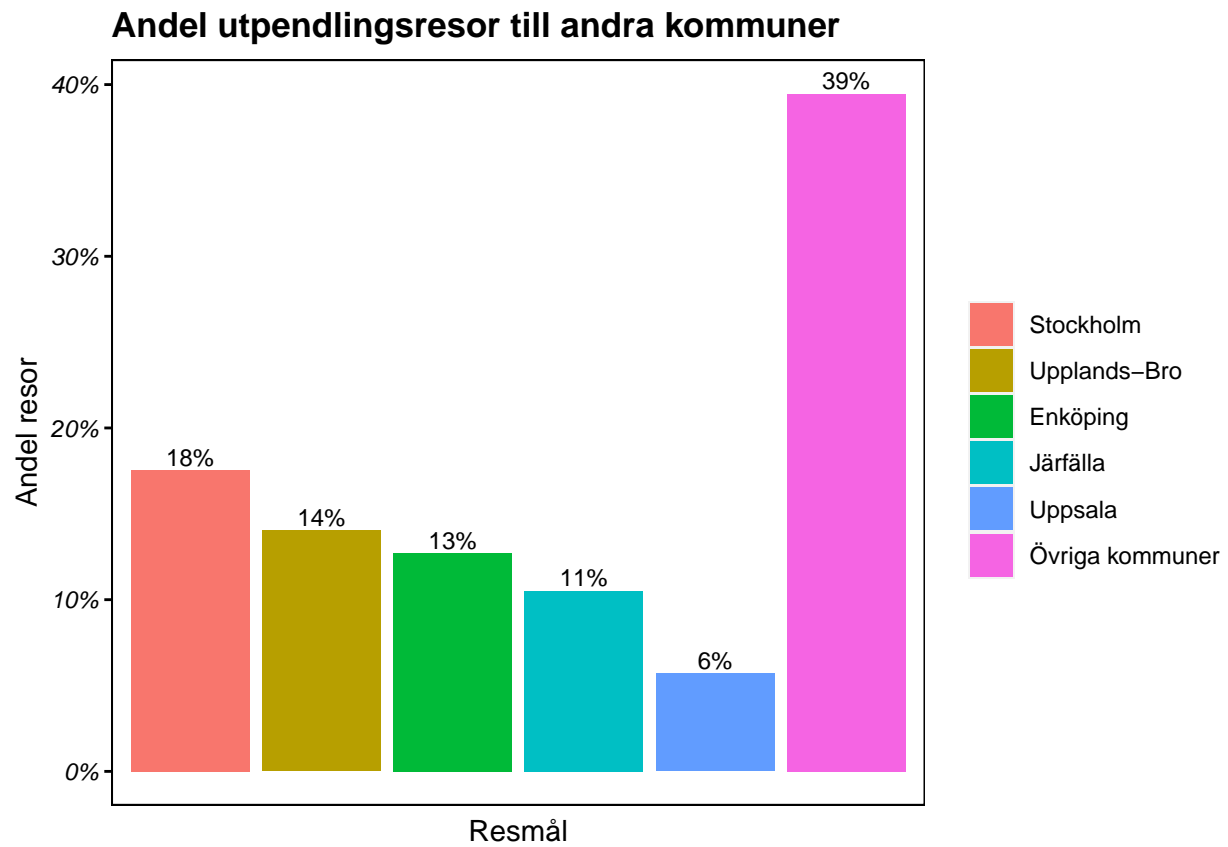
	Centrala Bålsta	Kalmarsand	Västerängen	Södra Bålsta	Västerdalen	Västerskog	Åsen	Skörby	Totalt
Centrala Bålsta	2%	3%	4%	3%	2%	2%	3%	3%	22%
Kalmarsand	3%	2%	6%	3%	4%	1%	1%	1%	21%
Västerängen	5%	5%	2%	1%	2%	1%	1%	1%	18%
Södra Bålsta	2%	3%	1%	2%	0%	0%	0%	0%	9%
Västerdalen	2%	4%	2%	0%	0%	1%	0%	0%	9%
Västerskog	2%	1%	1%	0%	1%	1%	0%	1%	8%
Åsen	4%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	7%
Skörby	3%	2%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	6%
Totalt	24%	20%	17%	10%	10%	7%	6%	6%	100%

3.6.2 Utpendling från Bålsta tätort

Av alla resor som utgår från Bålsta tätort, görs 30 procent till andra områden. Nedan sammanställs utpendlingen för boende i Bålsta tätort uttryckt som andelar av resorna som startar i Bålsta tätort. I Figur 11 redovisas utpendlingen till andra tätorter och i Figur 12 till andra kommuner. Den vanligaste tätorten för utpendlingsresor var Stockholm, vilket också var den vanligaste kommunen för utpendlingsresor. Anledningen till att inte inpendling kan redovisas är att urvalet ur resvaneundersökningen enbart omfattar boende i Bålsta tätort.



Figur 11: Andel utpendlingsresor från Bålsta tätort till andra tätorter.

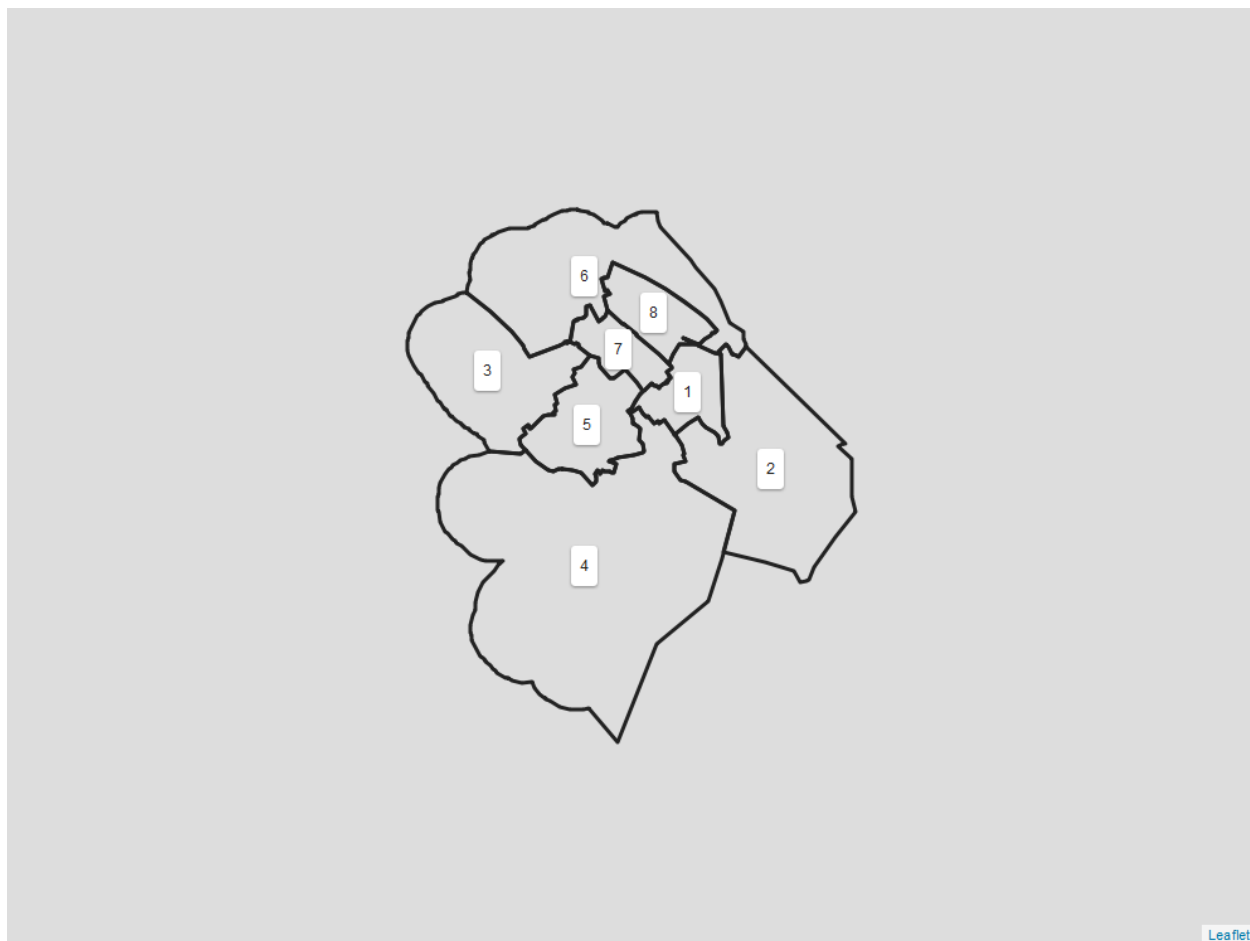


Figur 12: Andel utpendlingsresor från Bålsta tätort till andra kommuner.

4 Bilagor

4.1 Karta

Nedan följer en karta över de delområden som Bålsta inbegriper.



Figur 13: Karta över alla områden i rapporten.

Tabell 9: Nyckel mellan kod och områden

#	Områdets namn	Områdets kod
1	Centrala Bålsta	0305C1040
2	Kalmarsand	0305C1020
3	Skörby	0305C1050
4	Södra Bålsta	0305C1010
5	Västerdalen	0305C1030
6	Västerskog	0305C1080
7	Västerängen	0305C1060
8	Åsen	0305C1070

4.2 Detaljerade tabeller

Nedan följer tabeller som avser att ge en mer detaljerad bild av resvaneundersökningen.

Tabell 10: Antal resor per sysselsättning och område, redovisat uppräknat på antalet invånare.

Område	Annat	Arbetsökande	Förvärvsarbetande/egen företagare	Föräldraledig	Pensionär	Studerande	Vet ej/Vill ej svara	Totalt
Centrala Bålsta	60	60	602	40	401	80	0	1 244
Kalmarsand	57	38	569	0	493	76	38	1 271
Skörby	29	0	894	0	779	115	0	1 817
Södra Bålsta	0	92	1 511	46	481	160	0	2 290
Västerdalen	118	0	1 144	0	1 006	79	59	2 407
Västerskog	34	0	718	34	445	0	0	1 231
Västerängen	59	44	1 236	0	633	118	0	2 089
Åsen	0	28	663	0	550	85	0	1 326
Totalt	360	265	7 349	114	4 792	701	95	13 675

Tabell 11: Sysselsättning per område, redovisat i andelar uttryckt i procent per område.

Område	Annat	Arbetsökande	Förvärvsarbetande/egen företagare	Föräldraledig	Pensionär	Studerande	Vet ej/Vill ej svara
Centrala Bålsta	5%	5%	48%	3%	32%	6%	0%
Kalmarsand	4%	3%	45%	0%	39%	6%	3%
Skörby	2%	0%	49%	0%	43%	6%	0%
Södra Bålsta	0%	4%	66%	2%	21%	7%	0%
Västerdalen	5%	0%	48%	0%	42%	3%	2%
Västerskog	3%	0%	58%	3%	36%	0%	0%
Västerängen	3%	2%	59%	0%	30%	6%	0%
Åsen	0%	2%	50%	0%	41%	6%	0%
Totalt	3%	2%	54%	1%	35%	5%	1%

Tabell 12: Körkortsinnehav per område, redovisat uppräknat på antalet invånare samt i andelar uttryckt i procent.

Område	Ja	Nej	Totalt	Ja (radprocent)	Nej (radprocent)
Centrala Bålsta	720	524	1 244	58%	42%
Kalmarsand	1 200	71	1 271	94%	6%
Skörby	1 817	0	1 817	100%	0%
Södra Bålsta	2 082	208	2 290	91%	9%
Västerdalen	2 149	258	2 407	89%	11%
Västerskog	1 119	112	1 231	91%	9%
Västerängen	1 783	306	2 089	85%	15%
Åsen	1 061	265	1 326	80%	20%
Totalt	11 690	1 985	13 675	85%	15%

Tabell 13: Bildisposition per område, redovisat uppräknat på antalet invånare.

Område	Ja, lånar av vän- ner/bekanta	Ja, tjänste- bil/leasingbil	Ja, äger bil	Ja, är med i en bilpool	Nej	Vill ej svara	Totalt
Centrala Bålsta	0	80	903	0	261	0	1 244
Kalmarsand	38	38	1 157	0	38	0	1 271
Skörby	58	115	1 586	0	58	0	1 817
Södra Bålsta	46	160	2 038	0	0	46	2 290
Västerdalen	0	39	2 289	0	0	79	2 407
Västerskog	68	68	1 043	0	51	0	1 231
Västerängen	29	59	1 898	0	103	0	2 089
Åsen	42	141	1 072	42	28	0	1 326
Totalt	284	701	11 970	57	549	114	13 675

Tabell 14: Bilinnehav per område, redovisat i andelar uttryckt i procent.

Område	Ja, lånar av vän- ner/bekanta	Ja, tjänste- bil/leasingbil	Ja, äger bil	Ja, är med i en bilpool	Nej	Vill ej svara
Centrala Bålsta	0%	6%	73%	0%	21%	0%
Kalmarsand	3%	3%	91%	0%	3%	0%
Skörby	3%	6%	87%	0%	3%	0%
Södra Bålsta	2%	7%	89%	0%	0%	2%
Västerdalen	0%	2%	95%	0%	0%	3%
Västerskog	6%	6%	85%	0%	4%	0%
Västerängen	1%	3%	91%	0%	5%	0%
Åsen	3%	11%	81%	3%	2%	0%
Totalt	2%	5%	88%	0%	4%	1%

Tabell 15: Färdmedel per åldersgrupp, redovisat uppräknat på antalet invånare.

Ålder	Bil	Tåg	Buss	Cykel	Gång	Annat	Totalt
15–18 år*	611	204	204	0	204	0	1 222
18–24 år*	1 372	196	196	196	0	98	2 058
25–39 år	2 318	293	146	49	122	0	2 928
40–64 år	3 263	375	104	155	26	78	4 001
65–74 år	1 350	47	35	94	35	12	1 573
75–85 år	625	0	7	40	0	34	706
Totalt	11 156	966	455	606	227	265	13 675

* Baseras på särskilt lågt antal respondenter.

Tabell 16: Färdmedel per åldersgrupp, redovisat i andelar uttryckt i procent.

Ålder	Bil	Tåg	Buss	Cykel	Gång	Annat
15–18 år*	50%	17%	17%	0%	17%	0%
18–24 år*	67%	10%	10%	10%	0%	5%
25–39 år	79%	10%	5%	2%	4%	0%
40–64 år	82%	9%	3%	4%	1%	2%
65–74 år	86%	3%	2%	6%	2%	1%
75–85 år	89%	0%	1%	6%	0%	5%
Totalt	82%	7%	3%	4%	2%	2%

* Baseras på särskilt lågt antal respondenter.

Tabell 17: Färdmedel per kön, redovisat uppräknat på antalet invånare.

Kön	Bil	Tåg	Buss	Cykel	Gång	Annat	Totalt
Kvinna	5 470	416	246	492	132	114	6 870
Man	5 680	553	210	114	95	152	6 805
Totalt	11 156	966	455	606	227	265	13 675

Tabell 18: Färdmedel per kön, redovisat i andelar uttryckt i procent.

Kön	Bil	Tåg	Buss	Cykel	Gång	Annat
Kvinna	80%	6%	4%	7%	2%	2%
Man	83%	8%	3%	2%	1%	2%
Totalt	82%	7%	3%	4%	2%	2%

Tabell 19: Färdmedelsandelar per område, redovisat uppräknat på antalet invånare.

Område	Bil	Tåg	Buss	Cykel	Gång	Annat	Totalt
Centrala	622	301	80	161	40	40	1 244
Bålsta							
Kalmarsand	1 081	38	38	76	38	0	1 271
Skörby	1 759	58	0	0	0	0	1 817
Södra Bålsta	2 107	0	92	0	46	46	2 290
Västerdalen	2 072	59	79	79	39	79	2 407
Västerskog	1 094	17	34	51	17	17	1 231
Västerängen	1 412	309	103	162	29	74	2 089
Åsen	1 171	99	14	28	14	0	1 326
Totalt	11 156	966	455	606	227	265	13 675

Tabell 20: Antal resor per färdmedel och område, redovisat i andelar uttryckt i procent.

Område	Bil	Tåg	Buss	Cykel	Gång	Annat
Centrala Bålsta	50%	24%	6%	13%	3%	3%
Kalmarsand	85%	3%	3%	6%	3%	0%
Skörby	97%	3%	0%	0%	0%	0%
Södra Bålsta	92%	0%	4%	0%	2%	2%
Västerdalen	86%	2%	3%	3%	2%	3%
Västerskog	89%	1%	3%	4%	1%	1%
Västerängen	68%	15%	5%	8%	1%	4%
Åsen	88%	7%	1%	2%	1%	0%
Totalt	82%	7%	3%	4%	2%	2%

Tabell 21: Antal resor per resärende och område, redovisat uppräknat på antalet invånare.

Område	Annat ärende	Arbete (till jobbet)	Besöka släkt och vänner	Egen fritidsaktivitet/nöje/motion	Hemresa/till bostaden	Hämta och lämna inom barnomsorgen	Inköp av dagligvaror	Service (sjukvård, bank, post etc.)	Skjutsa/följa/hämta annan person	Studier (till skola/studier)	Tjänsteresa (resa i arbetet)	Övriga inköp	Totalt
Centrala	20	237	99	79	573	0	138	59	20	20	0	0	1 244
Bålsta													
Kalmarsand	55	184	55	111	479	37	147	74	55	0	55	18	1 271
Skörby	29	202	202	115	663	0	433	58	0	0	29	87	1 817
Södra	69	321	69	229	893	46	321	69	137	23	0	114	2 290
Bålsta													
Västerdalen	79	276	59	355	1 065	0	237	158	59	0	0	118	2 407
Västerskog	51	171	85	120	513	34	85	34	34	0	17	85	1 231
Västerängen	102	424	102	161	891	15	234	58	44	15	0	44	2 089
Åsen	56	183	99	155	536	42	99	42	42	0	0	71	1 326
Totalt	490	2 053	753	1 337	5 651	188	1 582	546	396	57	94	527	13 675

Tabell 22: Resärende per område, redovisat i andelar uttryckt i procent per område.

Område	Annat ärende	Arbete (till jobbet)	Besöka släkt och vänner	Egen fritidsaktivitet/nöje/motion	Hemresa/till bostaden	Hämta och lämna inom barnomsorgen	Service (sjukvård, bank, post etc.)	Skjutsa/följa/hämta annan person	Studier (till skola/studier)	Tjänsteresa (resa i arbetet)	Övriga inköp	
Centrala Bålsta	2%	19%	8%	6%	46%	0%	11%	5%	2%	2%	0%	0%
Kalmarsand	4%	14%	4%	9%	38%	3%	12%	6%	4%	0%	4%	1%
Skörby	2%	11%	11%	6%	37%	0%	24%	3%	0%	0%	2%	5%
Södra Bålsta	3%	14%	3%	10%	39%	2%	14%	3%	6%	1%	0%	5%
Västerdalen	3%	11%	2%	15%	44%	0%	10%	7%	2%	0%	0%	5%
Västerskog	4%	14%	7%	10%	42%	3%	7%	3%	3%	0%	1%	7%
Västerängen	5%	20%	5%	8%	43%	1%	11%	3%	2%	1%	0%	2%
Åsen	4%	14%	7%	12%	40%	3%	7%	3%	3%	0%	0%	5%
Totalt	4%	15%	6%	10%	41%	1%	12%	4%	3%	0%	1%	4%

used (Mb) gc trigger (Mb) max used (Mb)

Ncells 5430883 290 9820190 524 9820190 524 Vcells 8579959 66 21468864 164 21468864 164