

Bussåkare i Mariehamn 2002



En enkätundersökning

Förord

På uppdrag av Tekniska verken inom Mariehamns stad har Ålands yrkeshögskola i samarbete med Ålands statistik- och utredningsbyrå (ÅSUB) utfört en undersökning om bussresandet i Mariehamn. Bussundersökningen består av tre delundersökningar, vars resultat avrapporterats i form av tre mindre mellanrapporter efter varje undersökningsomgång samt denna slutrapport efter den sista undersökningsperioden.

Syftet med enkätundersökningen är att dels tjäna som beslutsunderlag vid framtida förhandlingar med bussbolagen och för framtida beslut om resurser och eventuella avgifter för bussresor med Stadsbussen. Dels skall undersökningens resultat kunna ge vägledning för planering av kampanjer för bussåkandet inom staden.

Själva insamlingen av enkätsvar ombord på bussarna gjordes av *Fredrik Karlsson* (studerande vid Ålands yrkeshögskola) samt andra personer som särskilt rekryterats för ändamålet. Karlsson har även registrerat enkätsvaren, deltagit i bearbetningen och sammanställningen av övrigt material som berör busstrafiken samt rapportskrivningen. ÅSUB har ansvarat för handledningen av studerande och insamlare samt den statistiska bearbetningen.

Vid ÅSUB har utredningschef *Katarina Fellman* varit huvudansvarig och utredare *Maria Rundberg-Mattsson* projektansvarig.

För ytterligare information om rapporten eller om undersökningsresultatet på en mer detaljerad nivå, vänligen kontakta ÅSUB på telefon 25495 eller 25493.

Bjarne Lindström
Direktör

Innehållsförteckning

1.	Inledning	3
1.1.	Upplägg och tillförlitlighet	3
1.2.	Bakgrund	5
2.	Bussresandets utveckling och kostnader	6
3.	Resultatet av undersökningen	12
3.1.	Körkort	12
3.2.	Bussresans syfte	14
3.3.	Huvudorsaken till att resenärerna valt att åka buss	15
3.4.	Hur ofta resenärerna i snitt åker buss den här årstiden	16
3.5.	Resenärernas val av fortskaffningsmedel	17
3.6.	Effekten på bussåkandet av att återinföra bussavgift	22
3.7.	Kvällstrafiken	24
4.	Sammanfattning	25

Bilagor

1. Inledning

1.1. Upplägg och tillförlitlighet

Undersökningen genomfördes så att enkäter delades ut bland bussresenärer av personer som själva åkte med Stadsbussen under tre perioder: en mellansäsong-, en lågsäsong-, och en högsäsongperiod. För att höja viljan att svara på enkäten deltog alla svarande som så önskade i utlottningen av en check på 100 €.

- Aprilundersökningens resultat grundar sig på svaren från 300 enkäter som delades ut bland bussresenärer (13 år och äldre) under en dag, den 9 april 2002.
- I juniundersökningen tillfrågades 604 olika bussresenärer (exklusive personer som inte önskade svara på enkäten igen). Av dessa ville 35 personer inte svara på enkäten, 76 personer kunde inte svara p.g.a. att de var turister. Denna delundersökningens resultat grundar sig alltså på svaren från 493 enkäter som delades ut bland bussresenärer under fyra dagar, den 13-14 och 17-18 juni 2002.
- I undersökningen i november tillfrågades 577 olika bussresenärer (exklusive återkommande resenärer). Av dessa 577 ville eller kunde inte 19 personer svara på enkäten. Denna delundersökningens resultat grundar sig alltså på svaren från 558 enkäter som delades ut bland bussresenärer under två dagar, 13-14 november 2002. Det som skiljde denna undersökningsperiod från undersökningen i april och juni är att Stadsbussen även gick kvällstid i november. Den 13 november samlades sålunda 101 enkätsvar in under kvällstid.

Detta är alltså slutrapporten vars resultat baserar sig på 1.351 enkätsvar från alla tre undersökningsomgångarna. Om det funnits intressanta skillnader mellan de tre periodernas resultat, så har även de lyfts fram.

Frågeformuläret (se *bilaga*) består av en sida med nio frågor. Först ställdes fyra frågor gällande den svarande: kön, födelseår, nuvarande livssituation samt om personen har körkort eller inte. Sedan följde frågor om bussresans syfte, vilken huvudorsaken var att personen valt att åka buss den aktuella dagen samt hur ofta han eller hon åker buss den här årstiden. Fråga sex gällde hur ofta personen åker buss, bil, cyklar eller promenerar jämfört med när bussen var avgiftsbelagd (1999 och tidigare) och fråga sju hur ofta personen skulle åka buss om den blev avgiftsbelagd år 2003.

Tidigare undersökningar

Ålands yrkeshögskola utförde två undersökningar, under oktober och december 2000, som skulle bringa klarhet i om de som hade börjat åka kollektivt också tillhörde de som förut använde bil i sitt korta resande.

Den första undersökningen, som gjordes i oktober 2000, visade att huvudorsaken till att åka stadsbuss var att den var gratis och att tidtabellerna passade. Resultatet indikerade att bussresenärerna valde bussen istället för att gå eller cykla.

Den andra undersökningen visade att majoriteten av bussresenärerna är ungdomar (födda mellan 1980 och 1989, alltså även 18-20 åringar), och de åker buss på grund av att den är gratis. Ungefär 1/3 av resenärerna skulle ha haft möjlighet att åka eller köra bil istället för att åka buss.

Bakgrundsvariabler

De svarandes ålder indelas i tre grupper: 13-17-åringar, 18-64-åringar och 65-åringar och äldre, för att visa på skillnaderna mellan de som har respektive inte har körkort samt för att i stort motsvara den statistik som förs på bussarna. Denna åldersindelning sammanfaller grovt med indelningen av de svarande enligt deras livssituation: studerande, förvärvsarbete, hemarbetande samt pensionär.

Av de svarande i undersökningen utgjorde 65 procent kvinnor och 35 procent män. Andelen 13-17-åringar var 52 procent, andelen 18-64-åringar 37 procent och andelen 65-åringar och äldre 11 procent. Uppdelade enligt livssituation var andelen studerande 58 procent, förvärvsarbete 23 procent, hemarbetande 2 procent och andelen pensionärer 15 procent.

Om det funnits signifikanta skillnader (signifikansnivån 0,05 eller lägre, det vill säga sannolikheten är 95 procent eller mer för att en skillnad finns) mellan könen och de tre åldersgrupperna, så har de presenterats om de varit relevanta.

Viktning

Urvalet har delats upp enligt bakgrundvariabeln ålder. Viktningen medför att svars materialets sammansättning för de tre åldersgrupperna i stort sammanfaller med rampopulationen – i detta fall passagerarna (barn, vuxna och pensionärer) med Stadsbussen enligt bussbolagets statistik under perioden november 2001 – oktober 2002 (statistiken för november år 2002 fanns inte tillgänglig då datakörningarna gjordes). Vikterna (W_h) har konstruerats enligt följande:

$$W_h = \frac{A_h}{a_h} \times \frac{a}{A}$$

A = det totala antalet personer i rampopulationen

a = det totala antalet personer i svars materialet

A_h = det totala antalet personer i rampopulationens stratum h

a_h = det totala antalet personer i svars materialets stratum h

1.2. Bakgrund

Mariehamns stadsstyrelse tillsatte i början av februari år 1997 en kollektivtrafikkommitté, som hade i uppgift att utarbeta förslag till anpassning av kollektivtrafikens servicenivå till budgetramen 1997 samt anvisningar inför budgetarbetet av 1998 års trafik och kostnadsnivå. Enligt kommitténs förslag till anpassning av kollektivtrafikens servicenivå som lämnades i juni 1997 var målsättningen att antalet passagerare skulle öka till mellan 100.000 och 120.000 passagerare senast år 2000, genom att erbjuda tätare trafik, behovsanpassad servicetrafik och en förbättrad prisbild.

Kollektivtrafikkommitténs förslag till tidtabell var att utöka antalet turer till ca 3.000 turer per år (280 turer per vecka enligt vintertidtabellen och 120 turer enligt sommartidtabellen). Förslaget innebar en tät linjetrafik längs ordinarie bussrutt vardagar under morgonen och eftermiddagen samt så kallad servicetrafik mellan 10:00 och 14:00. På lördagar skulle servicetrafiken upprätthållas, medan ingen trafik föreslogs på söndagar. Förslaget innebar att under trafiktopparna, 7:00-9:30 och 15:00-17:30 (första och sista avgång), skulle fyra bussar köra varje kvart en halvtimmes slinga både söderut och norrut. Servicetrafiken innebar enligt förslaget att det gick en buss söderut och en buss norrut varje timme. De skulle köra en utökad ca 45 min slinga i respektive riktning som vid behov kunde avvika från rutten. Denna utökade trafik startade 17.8.1998. Kvällstrafik ingick inte i kommitténs planer, men efter protestlistor från stadens invånare beslöt stadsstyrelsen 30.7.1998 att kvällstrafik skulle köras under måndagar-fredagar under månaderna oktober-mars inom befintlig kostnadsram. Detta innebar kvällstrafik med en buss som körde en tur norrut och en söderut i timmen.

Då det gäller förslaget om en förbättrad prisbild föreslog kommittén att priset för en engångsbiljett skulle sänkas till 8 FIM (barn under 12 år halva priset och barn under 6 år gratis) och att priset på månadskortet, 120 FIM skulle bibehållas. Till en början var det tänkt att pensionärerna också skulle betala fullt pris men efter protester fick de åka för halva priset. Under budgetarbetet hösten 1999 beslöt fullmäktige att Stadsbussen från och med 1.2.2000 skulle vara avgiftsfri under ett års prövotid.

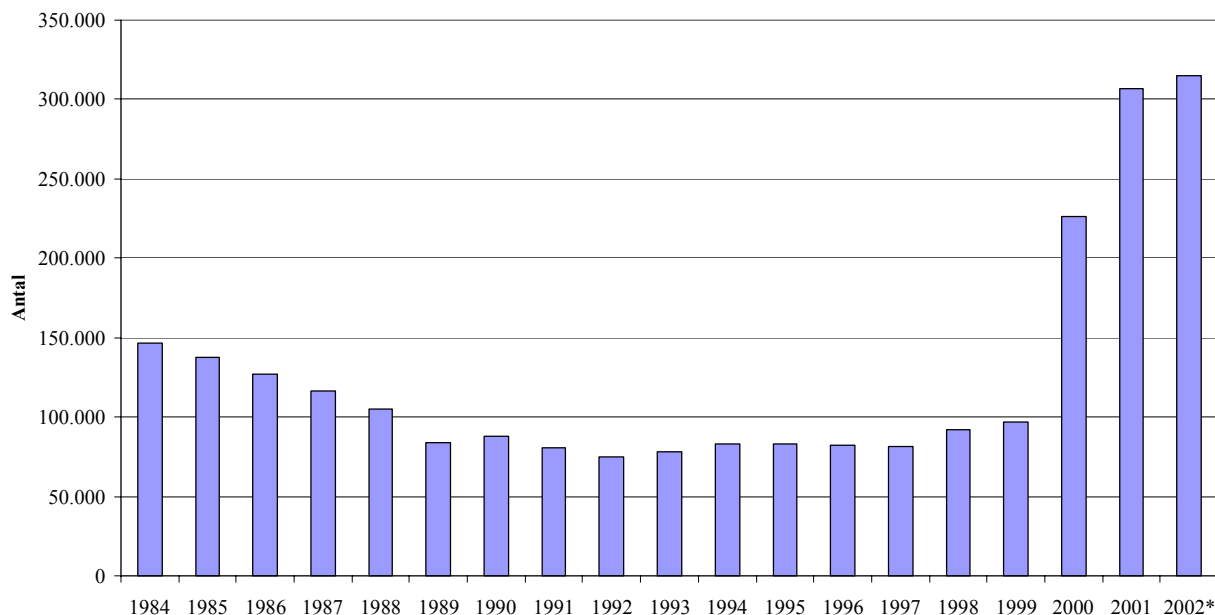
Den 1.4.2000 ändrades tidtabellen till den som fortfarande gäller. Trafiken körs nu med fyra slingor under rusningstrafik mellan 07:00 och 9:30 samt 15:00 och 17:30 med avgång varje halvtimme istället för varje kvart för att få snabbare resor till och från centrum. Bussarna trafikerar två rutter norrut och två rutter söderut så att till exempel på södra linjen går en buss via Östernäs till Lervik samtidigt som en annan buss åker söderut via Västernäs (se *bilagan* för en ruttkarta). Bussarna möts ungefär vid Lervik. På vägen norrut kör man i motsatt riktning. Norra respektive södra slingan tar en halv timme och efter detta byter bussarna rutt så att de som startade norrut kör söderut och vice versa. Möjligheter finns att byta buss både i centrum och i norra respektive södra delen av staden.

Mellan 10 och 15 kör två bussar den ena norrut och den andra söderut varje halvtimme (lågtrafik). Vid behov kan dessa bussar göra smärre avvikelser från rutten (servicetrafik). Den tidigare servicetrafiken med 50-55 minuters turer upplevdes som oändamålsenlig av passagerarna. Under oktober-mars går dessutom två bussar i kvällstrafik från 18:00 till 23:00. På lördagarna går två bussar från 08:30 till 15:00, medan bussarna står stilla under söndagarna. Sommartid (1.6-15.8) går en buss vardagar 07:00 till 18:00 och lördagar 08:30 till 15:00. Det gällande avtalet för kollektivtrafiken mellan Staden och Röde Orm går ut den 31.1.2003.

2. Bussresandets utveckling och kostnader

Systemet med gratisbuss infördes alltså den första februari år 2000. Innan Stadsbussen blev gratis ingick inte antalet barn under 6 år i statistiken, eftersom de åkte buss gratis. Priset för barn 6-11 år var 4 FIM jämfört med 8 FIM för de 12 år fyllda och äldre, vilket betyder att 12-17-åringarna klassificerades som vuxna i bussbolagets statistik före den 1.2.2000. Dessa olikheter i klassificeringen av bussresenärerna, innebär att jämförelser mellan åren 1999 och tidigare med 2000 och senare skall tolkas med viss försiktighet. Dessutom bör poängteras att bussbolagets statistik grundar sig på busschaufförernas uppskattning av passagerarnas ålder.

Figur 2.1.1. Antalet passagerare på stadsbussen under åren 1984-2002*

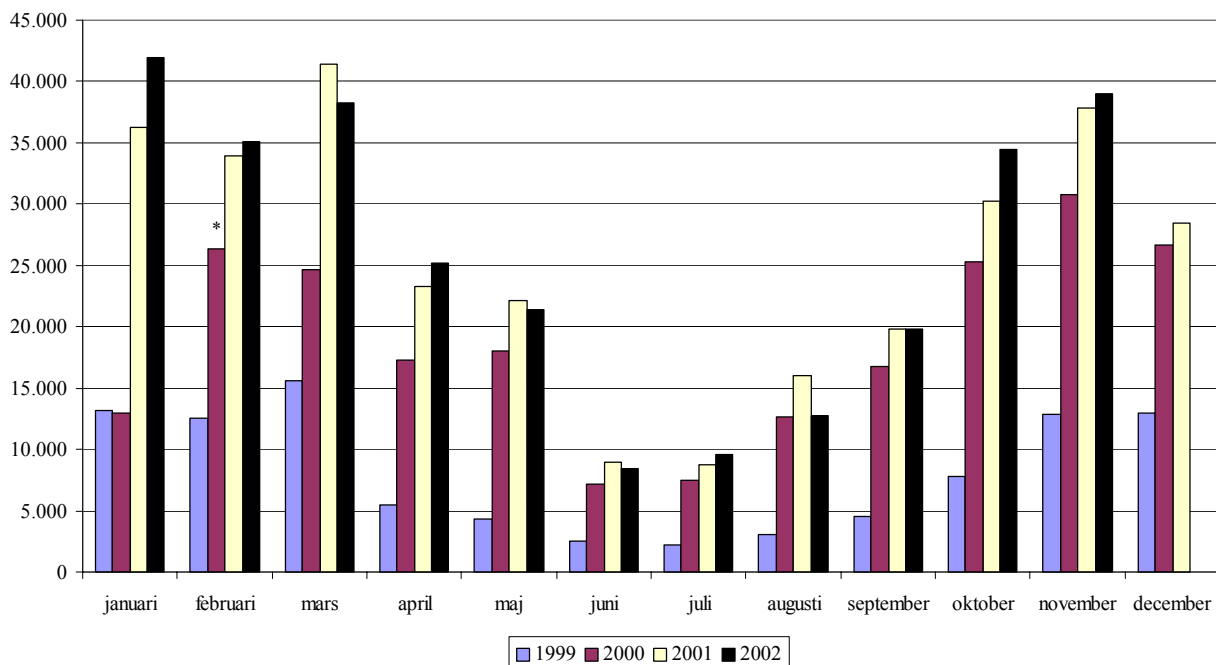


*En uppskattning av antalet passagerare i december 2002 har gjorts genom att utgå från antalet passagerare i december 2001 och räkna med samma tillväxttakt (2,6 procent) som de elva första månaderna 2002 uppvisar

Under år 1999, det sista året då Stadsbussen var avgiftsbelagd, åkte ca 97.044 passagerare med bussen. Under år 2000 hade antalet passagerare ökat till 226.018 och 2001 till 307.095 passagerare. Under perioden januari-november 2002 hade 285.964 personer åkt med

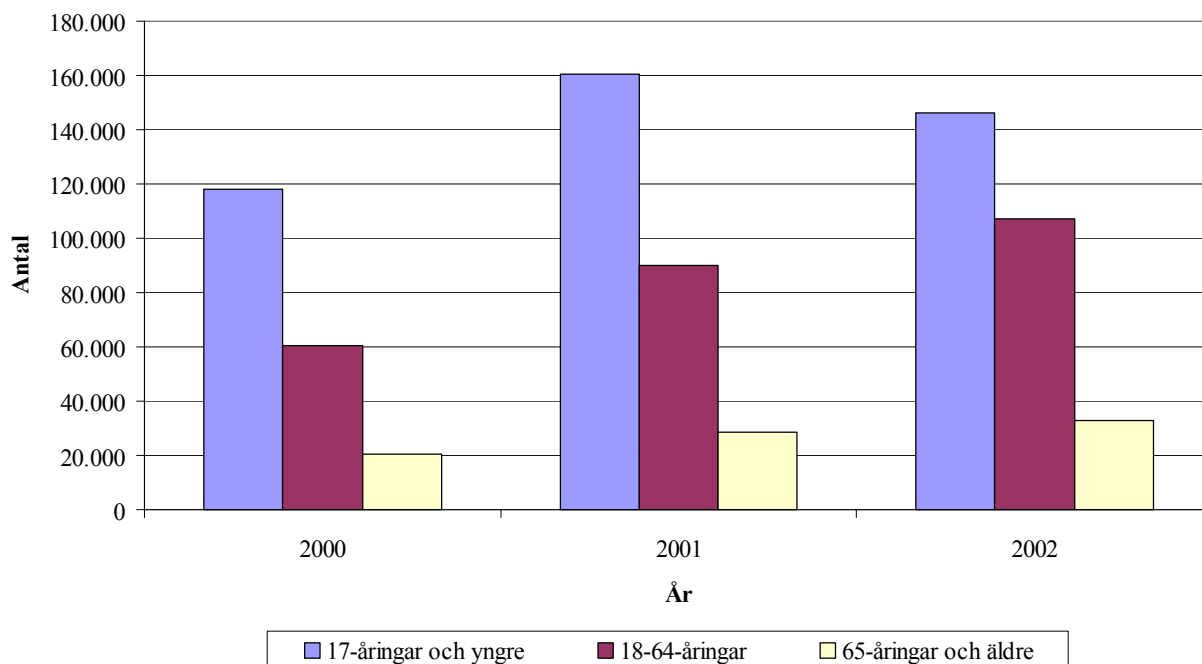
Stadsbussen, vilket är 2,6 procent fler än motsvarande period år 2001. Siffrorna tyder på att antalet passagerare under år 2002 har stabiliserat sig runt 2001-års nivå (se figur 2.1.1).

Figur 2.1.2. Stadsbussens månatliga passagerarfrekvens under åren 1999-2002



Som vi ser har antalet bussresenärer ökat stadigt sedan Stadsbussen blev gratis första februari år 2000 (* i figur 2.1.2). Med stor sannolikhet har även det utökade antalet turer under år 2000 bidragit till passagerarökningen. Om man jämför antalet passagerare månadsvis, så ser man att högsäsongen infaller under vinterhalvåret. Under månaderna oktober-mars går dessutom två bussar i kvällstrafik. Lågsäsongen infaller under sommarmånaderna juni och juli samt mellansäsongen under april, maj samt augusti och september.

Figur 2.1.3. Antalet passagerare enligt ålder januari-november åren 2000-2002

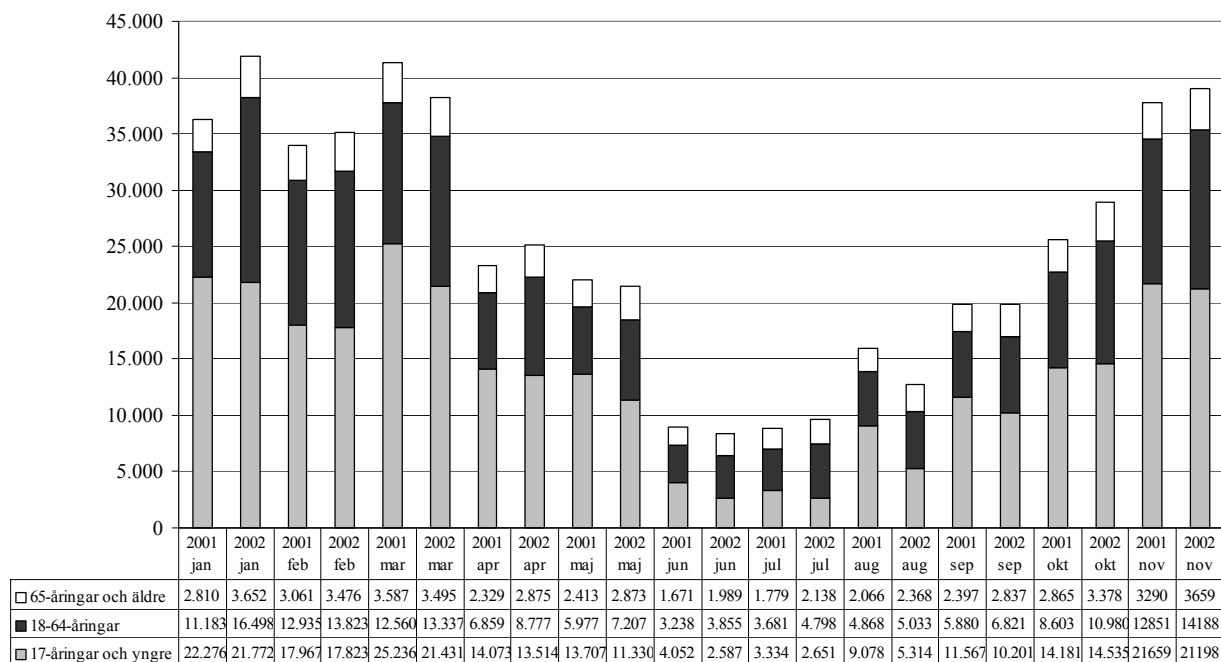


En indelning av busspassagerarna enligt ålder (se *figur 2.1.3*) visar att åldersgruppen under 18 år är den största (57 procent år 2001) jämfört med 18-64-åringarna (33 procent år 2001) och de 65 år fyllda (10 procent år 2001). Antalet 18-64-åringar har dock ökat i snabbare takt – under år 2001 ökade antalet 18-64-åringar med 48 procent jämfört med år 2000, medan ungdomarna ökade med 30 procent (totalt ökade antalet bussresenärer med 36 procent).

Under de elva första månaderna år 2002 hade andelen 18-64-åringar stigit till 37 procent och andelen pensionärer till 12 procent, medan 17-åringarna och de yngre utgjorde 51 procent av alla passagerare. En jämförelse med motsvarande period ifjol visar att antalet passagerare under 18 år minskade med 9 procent, medan antalet 18-64-åringar ökade med nästan en femtedel och de 65 år fyllda med 16 procent (se även *figur 2.1.4*). Totalt ökade antalet passagerare med 2,6 procent under perioden.

Vi har valt att inte inkludera 1999 års siffror enligt åldersgrupp i jämförelsen på grund av de olika sätten att samla in statistik. Till exempel 12-17-åringarna räknades som vi tidigare nämnt till gruppen vuxna i statistiken för år 1999 och tidigare, medan barn under 6 år inte ingick i statistiken. Dessutom finns inte säkra uppgifter över hur de så kallade månadskorten skall fördelas på de olika åldersgrupperna. Januari år 2000 var den sista månaden statistiken ännu indelades i grupperna: barn, vuxna, månadskort samt pensionärer. För att kunna använda 2000-års uppgifter har vi uppskattat (med hjälp av uppgifter från bussbolaget) att största delen (80 procent) av de så kallade månadskorten under januari utgjordes av ungdomar under 18 år och 20 procent av 18-64-åringar.

Figur 2.1.4. Antal passagerare enligt ålder januari-november åren 2001 och 2002

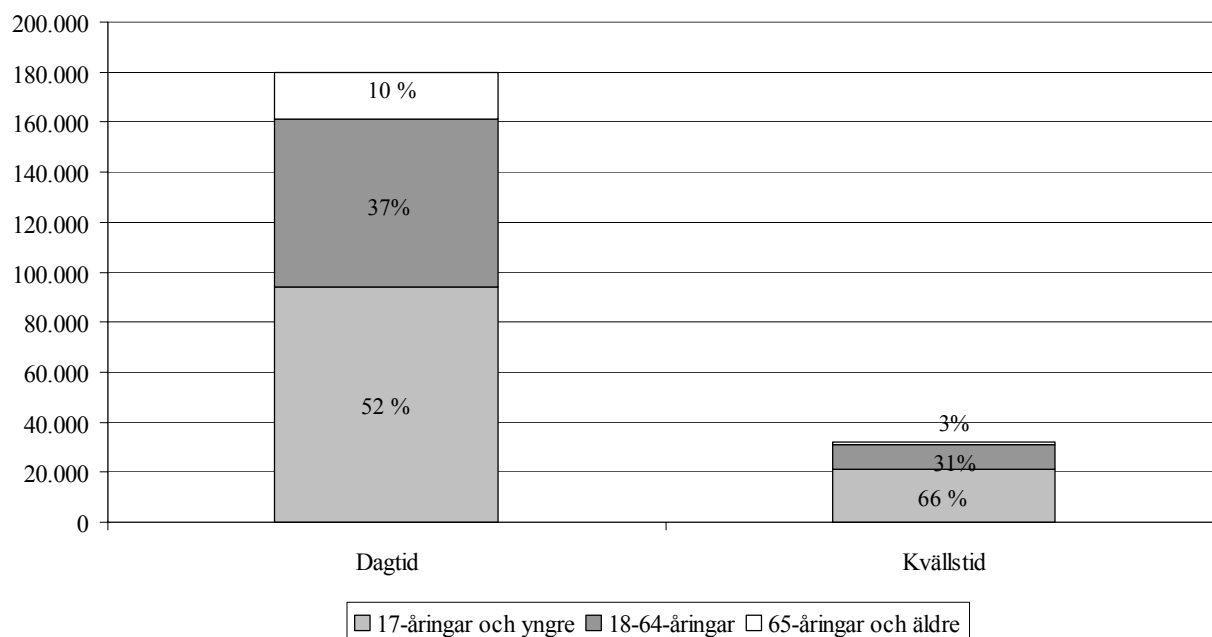


Totalt minskade alltså antalet passagerare under 18 år de första elva månaderna med 9 procent jämfört med motsvarande period ifjol. Deras antal minskade varje månad jämfört med motsvarande månad år 2001 och i synnerhet i mars (-3805 stycken eller -15 procent), maj (-17 procent), juni (-36 procent), juli (-20 procent), augusti (-41 procent) och september (-12 procent). Ett undantag är dock oktober månad då deras antal ökade med 2 procent. En orsak till minskningen i mars är att påsklovet inföll i mars i år jämfört med i april år 2001. Orsaken till minskningen i augusti är troligtvis att många skolor i år började den 19 augusti jämfört med den 14 augusti år 2001. Dessutom kan även den vackra våren, sommaren och delvis också hösten fram till mitten av september ha bidragit till att ungdomarna i mindre utsträckning använt bussen och i större utsträckning cyklat eller promenerat.

Antalet 18-64-åringar ökade varje månad januari-november år 2002 jämfört med motsvarande månad år 2001 – totalt med 19 procent. I januari ökade antalet 18-64-åringar med 48 procent, i april med 28 procent, i juli med 30 procent och i oktober med 28 procent.

Även antalet 65 år fyllda ökade varje månad förutom i mars jämfört med motsvarande månad år 2001 – totalt med 16 procent under perioden januari-november. I januari ökade deras antal med 30 procent och i april med 23 procent för att sedan månatligen öka med nästan en femtedel fram till och med oktober. I november ökade antalet 65-åringar och äldre med 11 procent.

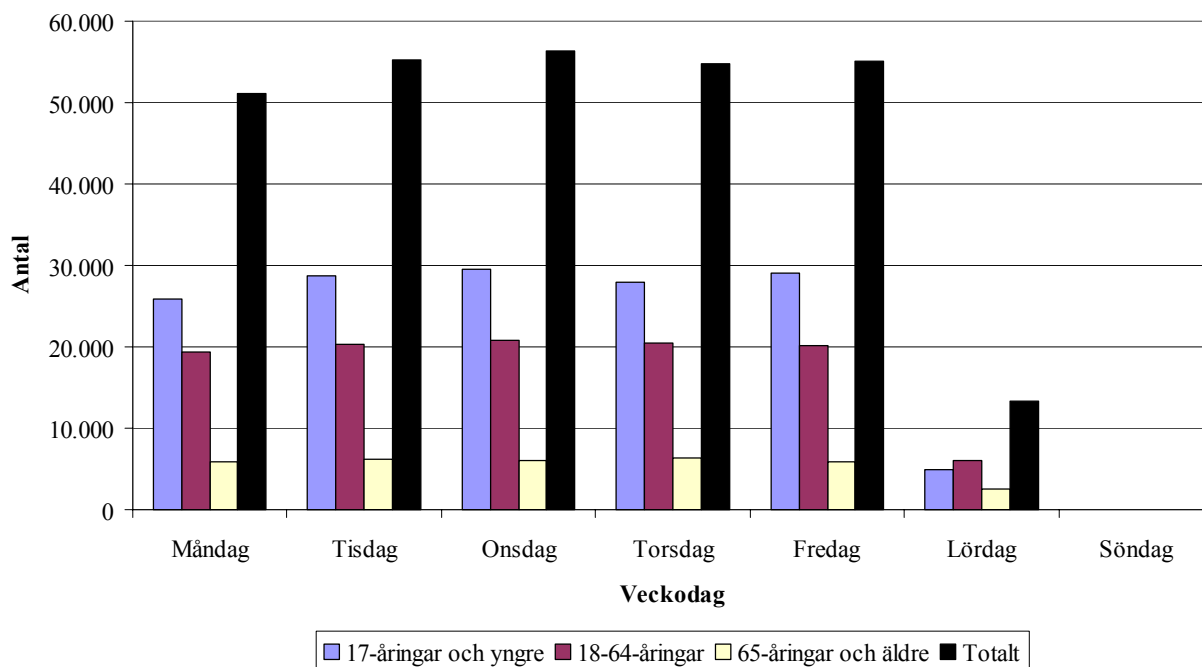
Figur 2.1.5. Passagerare dag- respektive kvällstid enligt ålder oktober 2001 - mars 2002



Av passagerarna med Stadsbussen under perioden oktober 2001-mars 2002 (då kvällstrafik körs) åkte 85 procent dagtid och 15 procent kvällstid. Ungdomarnas andel av det totala antalet passagerare dagtid under perioden var 52 procent, 18-64-åringarnas andel 37 procent och de 65 år fylldas 10 procent. Fördelningen av andelen passagerare kvällstid visar att ungdomarnas andel var 66 procent, 18-64-åringarnas andel 31 procent och de 65 år fylldas 3 procent.

Under oktober-november 2002 åkte 84 procent av passagerarna dagtid, av vilka drygt hälften var ungdomar, 38 procent 18-64-åringar och 11 procent 65 år fyllda. Av passagerarna kvällstid (11.464 stycken), utgjorde 65 procent ungdomar, 31 procent 18-64-åringar och 4 procent 65 år och äldre. Några större förändringar i andelen passagerare dag- respektive kvällstid har sålunda inte skett sedan förra vintern.

Figur 2.1.6. Antalet passagerare per veckodag enligt ålder januari-november 2002



En fördelning av antalet passagerare per veckodag under perioden januari-november 2002 visar att ca 55.000 passagerare åkte buss respektive vardag med undantag av måndagarna då något färre åkte, drygt 51.000. På lördagarna åkte under perioden ca 13.500 passagerare med någon av de två bussar som går från klockan 08:30 till 15:00, medan Stadsbussen står stilla på söndagarna.

En fördelning av antalet passagerare enligt ålder visar att fler ungdomar jämfört med de två äldre åldersgrupperna åker buss på vardagarna, medan något fler 18-64-åringar åker buss på lördagarna.

Intäkter och kostnader

Då det gäller intäkterna (se *tabell 1*) så erhöll Röde Orm alla biljettintäkter till och med 25.6.1998. I och med det nya avtalet som undertecknades den 26.6.1998 tillföll biljettintäkterna staden. Den stora skillnaden mellan 1998 och 1999 års intäkter beror alltså på att staden för år 1998 endast erhöll intäkterna för ca ett halvt år jämfört med hela året 1999. År 2000 erhöles intäkter endast från januari i och med att Stadsbussen blev avgiftsfri 1.2.2000.

Tabell 1 Kollektivtrafikens intäkter och kostnader (drift) samt nettokostnaden per passagerare (FIM) 1997-2001

År	1997	1998	1999	2000	2001
Intäkter		172.911	380.000	33.400	
Kostnader	890.000	1.620.000	2.177.000	2.638.000	2.808.000
Nettokostnader	890.000	1.447.089	1.797.000	2.604.600	2.808.000
Antal passagerare	81.386	91.892	97.044	226.018	307.095
Nettokostnad/pass.	11	16	19	12	9

Uppgifterna om intäkter och kostnader grundar sig på information från Tekniska verken och uppgifterna om antalet passagerare på information från Röde Orm.

Då det gäller kostnaderna kördes hela 1997 års trafik med två bussar med färre avgångar och ingen servicetrafik. Från mitten av 1998 utökades trafiken rätt så kraftig som beskrivits tidigare och därav de klart högre kostnaderna. Jämfört med 1999 så steg kostnaderna 2000 på grund av utökad kvällstrafik under vinterhalvåret och indexjustering. Utöver dessa driftskostnader har staden även investerat i förbättrade busshållplatser med mera (ca 200.000 FIM per år).

Om man ser på nettokostnaderna i relation till antalet passagerare, så var nettokostnaden 11 FIM per passagerare år 1997, 16 FIM år 1998, 19 FIM år 1999, 12 FIM år 2000 och hade sjunkit till 9 FIM år 2001.

3. Resultatet av undersökningen

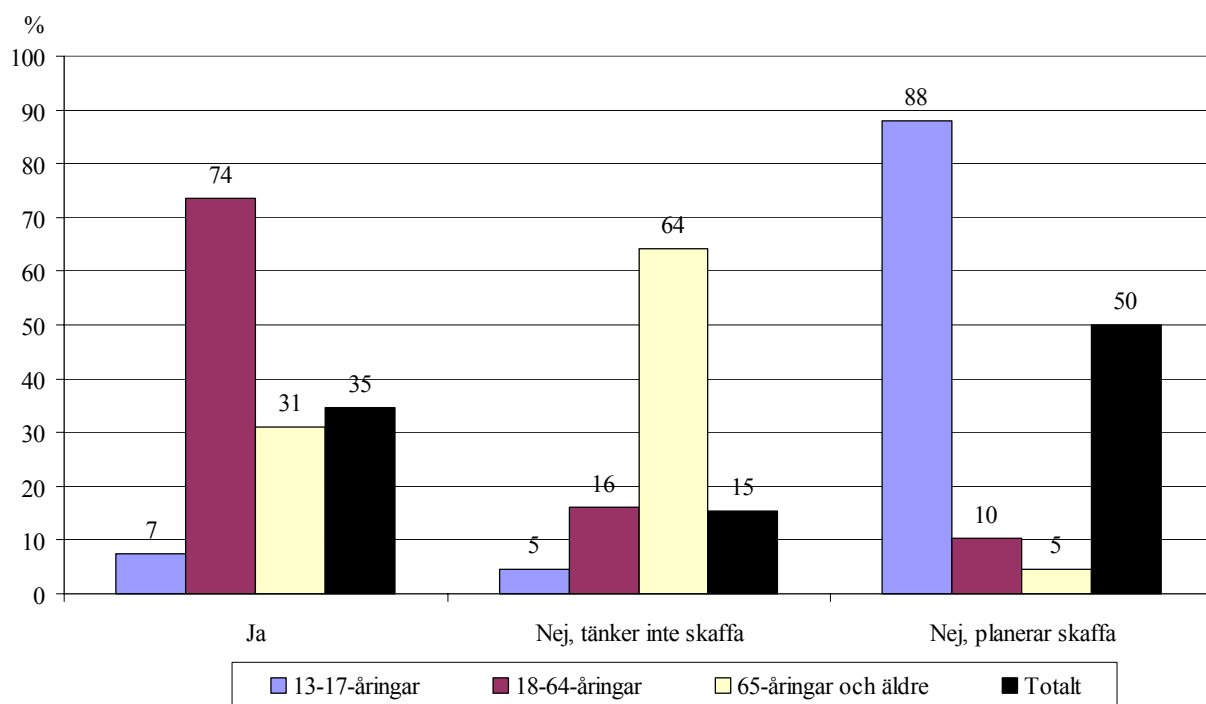
Resultaten som redovisas i detta kapitel avser hela undersökningen, det vill säga resultaten grundar sig på uppgifter från 1.351 enkätsvar från alla tre undersökningsomgångar sammantaget.

3.1. Körkort

På frågan "Har Du körkort?" uppmanades de svarande att kryssa för ett av följande svarsalternativ:

- Ja,
- Nej, tänker inte heller skaffa och
- Nej, men jag planerar att skaffa körkort.

Figur 3.1.1. Har Du körkort? (andelen svarande i procent)



Av de svarande uppgav 35 procent att de har körkort, 15 procent att de inte har det och inte heller tänker skaffa sig det och 50 procent att de inte har körkort men nog planerar att skaffa sig det.

Totalt förekom signifikanta skillnader både mellan de olika åldersgrupperna och mellan könen. Mellan könen var skillnaden att bland dem som svarat nej, planerade fler män än kvinnor att skaffa körkort.

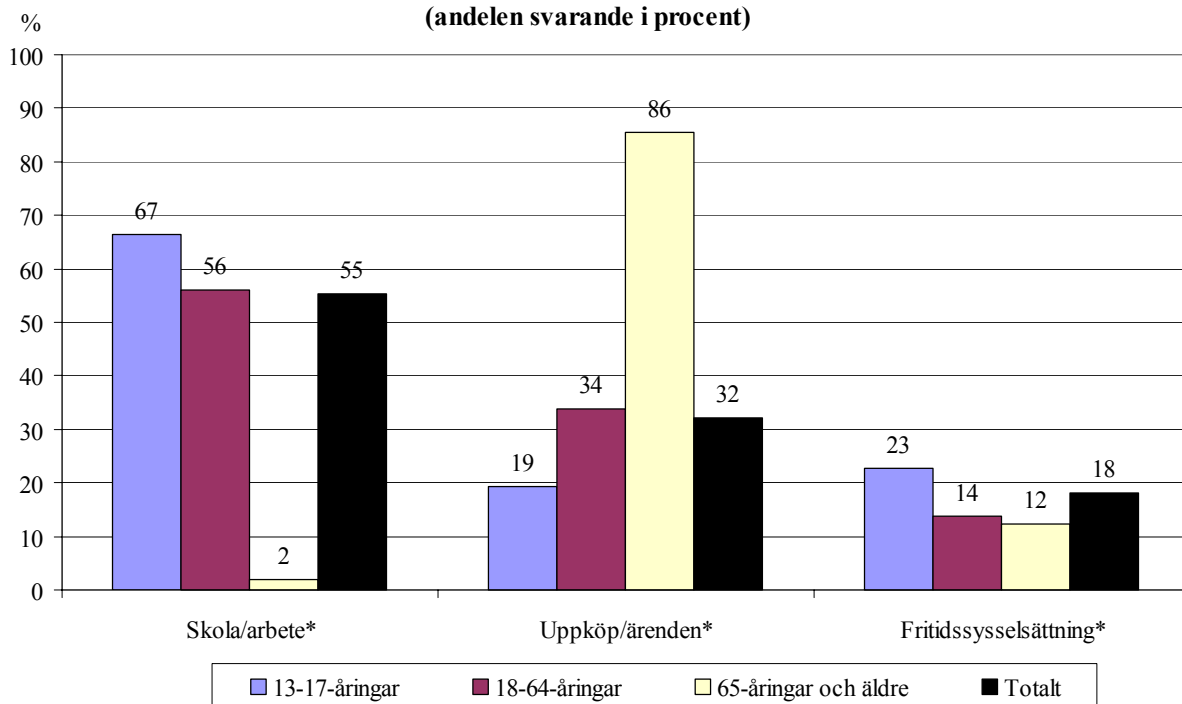
Av naturliga orsaker förekom det signifikanta skillnader mellan de olika åldersgrupperna och hur de svarat på frågan. Nästan 90 procent av 13-17-åringarna uppgav att de inte hade körkort men att de planerade att skaffa sig det. Av 18-64-åringarna uppgav 74 procent att de har körkort, medan 16 procent uppgav att de inte har det och inte heller planerar att skaffa sig det och 10 procent att de inte har körkort men nog tänker skaffa sig det. Av de 65 år fyllda svarade 31 procent att de hade körkort och 69 procent att de inte hade det.

En orsak till att 7 procent av den yngsta åldersgruppen uppgav att de har körkort kan vara att alla som är födda 1984 definieras som 17-åringar i undersökningen. Detta eftersom en stor del av de 1984 födda inte ännu hade fyllt 18 år i den första undersökningsomgången i april. Vi har sålunda valt att även för undersökningen i juni och november definiera dessa som 17-åringar. Dessutom kan vissa ungdomar med till exempel motorcykelkörkort ha uppgett att de har körkort.

3.2. Bussresans syfte

De svarande gavs tre svarsalternativ på frågan om vilket syfte dagens bussresa hade: till/från skolan/arbetet, uppköp/ärenden samt till/från fritidssysselsättning. Av de svarande uppgav 55 procent att syftet med bussresan var att åka till/från skolan/arbetet. Andelen svarande som uppgav att de varit/skulle på uppköp eller att uträtta ärenden var 32 procent, medan 18 procent uppgav att de var på väg till/från någon fritidssysselsättning. Vissa svarande hade valt att kryssa för flera svarsalternativ.

**Figur 3.2.1 Syftet med bussresan?
(andelen svarande i procent)**



Det vanligaste syftet med bussresan bland 13-17-åringar samt 18-64-åringar var skolan/arbetet (67 respektive 56 procent av de svarande), medan 86 procent av de 65 år fylldas syfte har varit resa till uppköp/ärenden (se figur 3.2.1). Det framkom inte några signifikanta skillnader mellan könen, men däremot signifikanta skillnader (märkt med *) mellan de tre åldersgrupperna. För den yngsta åldersgruppen varierade syftet mellan de olika undersökningsomgångarna. Under vår och höst användes bussen mest till att transportera sig till och från skolan, medan uppköp/ärenden var det mest förekommande syftet sommartid. Bland 18-64-åringarna var huvudsyftet under alla tre undersökningarna att transportera sig till och från skola/arbete. Bland de 65 år fyllda och äldre var uppköp/ärenden det mest förekommande svaret under alla tre delundersökningarna.

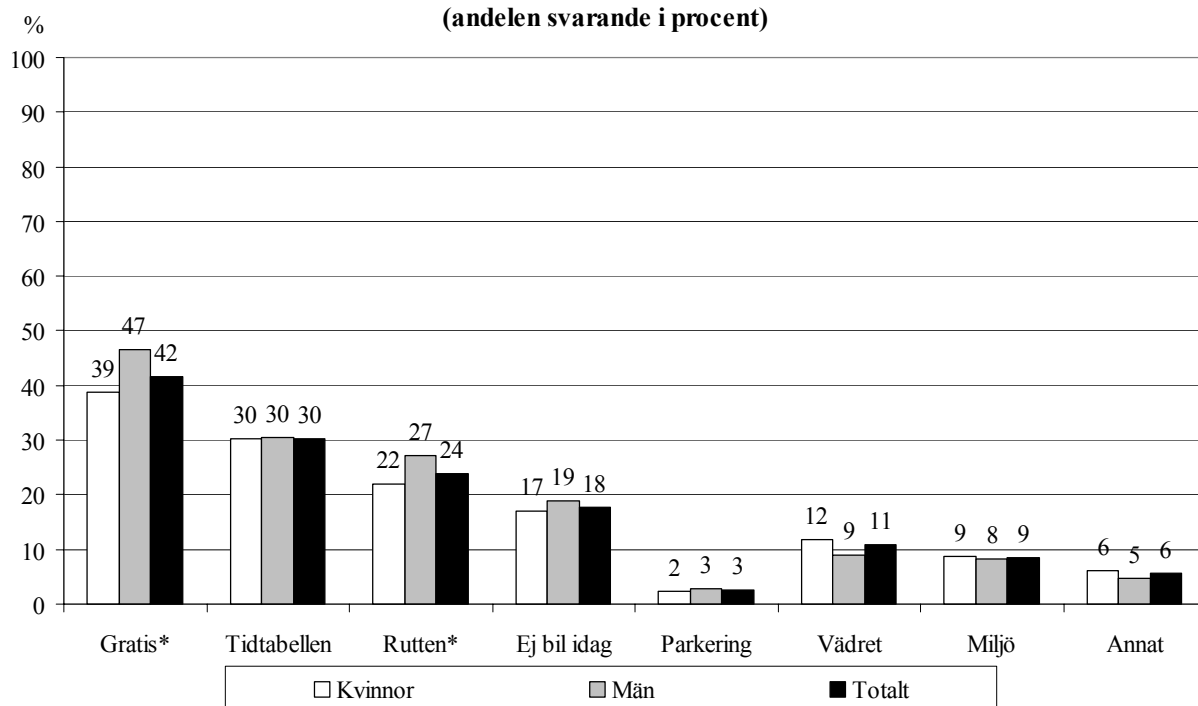
3.3. Huvudorsaken till att resenärerna valt att åka buss

De svarande gavs åtta svarsalternativ på frågan ”Vilken är huvudorsaken till att Du valt att åka buss idag?”:

- Det är gratis
- Tidtabellen passar mig
- Rutten passar mig
- Har inte tillgång till bil idag
- Slipper söka parkeringsplats
- På grund av vädret
- Av miljöhänsyn
- Annat vad?

En del respondenter har dock fyllt i flera än ett alternativ.

Figur 3.3.1 Vilken är huvudorsaken till att Du valt att åka buss idag?
(andelen svarande i procent)



Den största andelen svarande, 42 procent, uppgav att huvudorsaken till att de valt att åka buss var att det var gratis (se figur 3.2). Ett annat populärt svarsalternativ var ”Tidtabellen passar mig”, som 30 procent av de svarande ansett vara huvudorsak till att åka buss. ”Rutten passar mig” hade 24 procent av de svarande gett som huvudorsak.

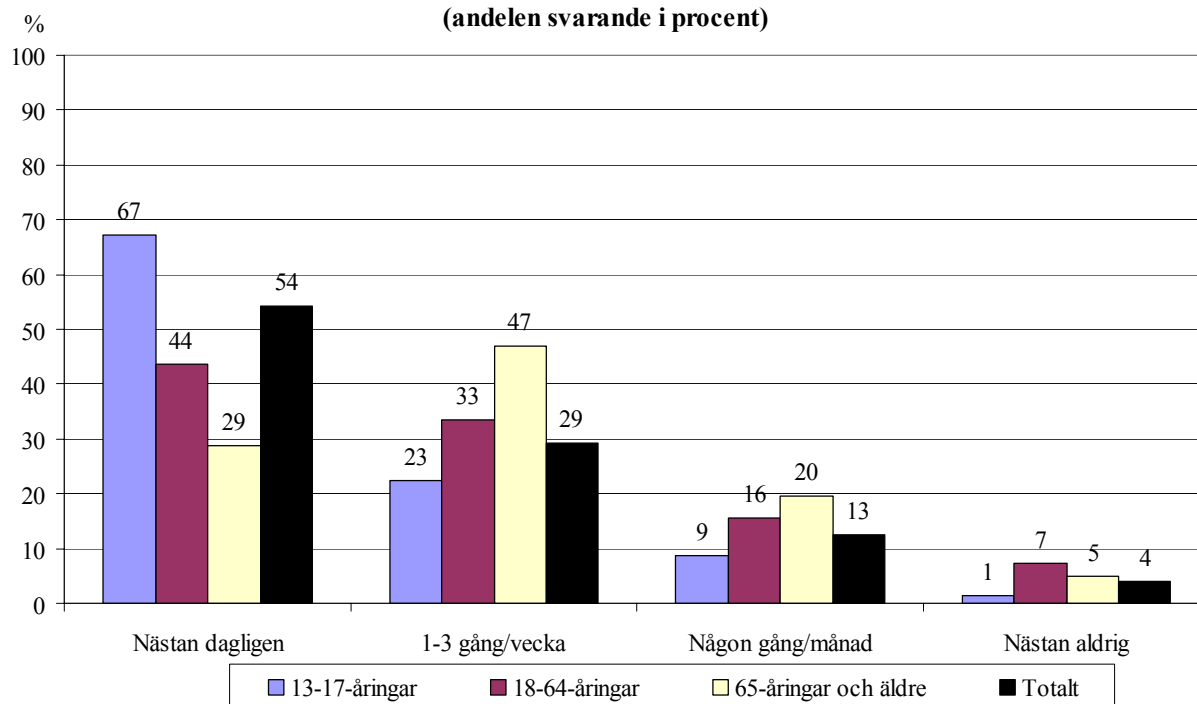
Enligt undersökningens resultat verkar det förekomma signifikanta könsskillnader gällande svarsalternativen ”Det är gratis” samt ”Rutten passar mig” som fler män än kvinnor uppgav vara huvudorsaken. Sett till ålderskategori förekom också signifikanta skillnader. Bland 13-17-åringarna hade 49 procent kryssat för ”Det är gratis” jämfört med 39 procent av 18-64-åringarna och 15 procent av de 65 år fyllda (se *tabell B1* i bilagan). Svarsalternativet ”Rutten passar mig” verkar vara av störst betydelse för den äldsta åldersgruppen. Dessutom hade en större andel av de två äldsta åldersgrupperna gett svarsalternativet ”Av miljöhänsyn” jämfört med den yngsta åldersgruppen.

Undersökningarna utfördes under dagar med varierande väder. Vädret var allt från strålande solsken till regn och under novemberundersökningen även minusgrader, snö och halka. Just de dagar vädret var sämre uppgav fler svarande vädret som huvudorsak till att de åkte buss.

3.4. Hur ofta resenärerna i snitt åker buss den här årstiden

Sammanlagt åker 54 procent av respondenterna buss nästan dagligen. Resultatet (se *figur 3.4.1*) visar på att det förutom ålderskillnader även finns skillnader mellan könen och hur ofta de uppgett att de åkt buss. Bland männen uppgav 61 procent att de åker buss nästan dagligen jämfört med 51 procent av kvinnorna.

**Figur 3.4.1 Hur ofta åker Du buss den här årstiden?
(andelen svarande i procent)**

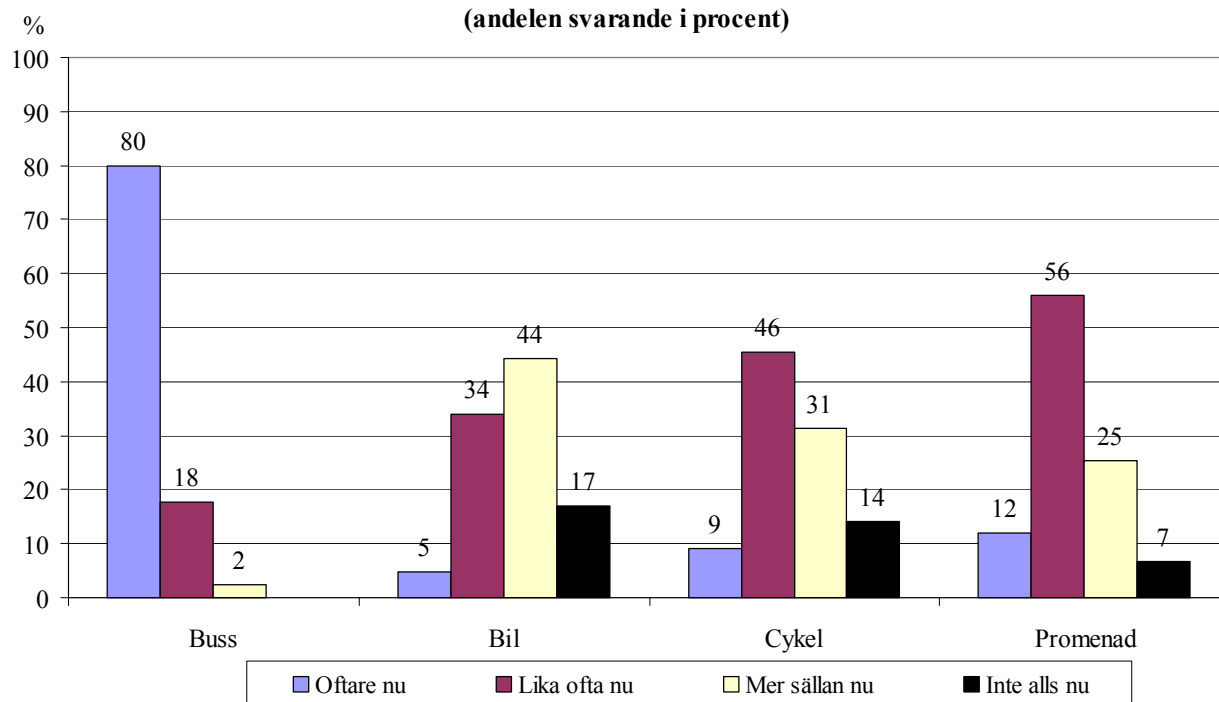


Bland dem som åker dagligen hade hälften uppgett ”gratis” som huvudorsak till att åka buss, 33 procent hade uppgett ”tidtabellen” och 24 procent hade uppgett ”rutten”.

3.5. Resenärernas val av fortskaffningsmedel

I fråga sex uppmanades de svarande att ange om de: oftare nu, lika ofta nu som då, mer sällan nu eller inte alls nu, använder buss, bil, cykel, promenerar eller på annat sätt tar sig fram jämfört med när bussen var avgiftsbelagd (1999 och tidigare).

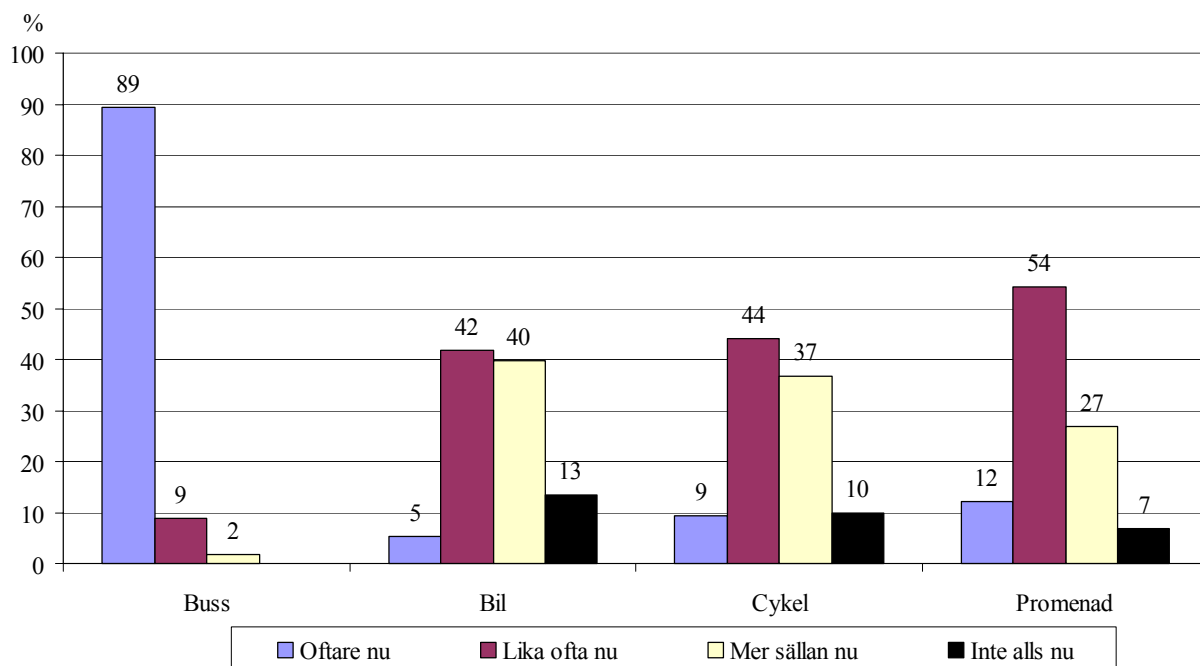
Figur 3.5.1 Jämfört med när bussen var avgiftsbelagd använder jag...
(andelen svarande i procent)



Totalt uppgav 80 procent av de svarande att de åker oftare buss nu jämfört med när Stadsbussen var avgiftsbelagd (se *figur 3.5.1*). Ser man till vad de lämnat till förmån för bussen uppgav 44 procent av de svarande att de åker bil mer sällan nu, 31 procent cyklar mer sällan nu och 25 procent svarade att de promenerar mer sällan nu.

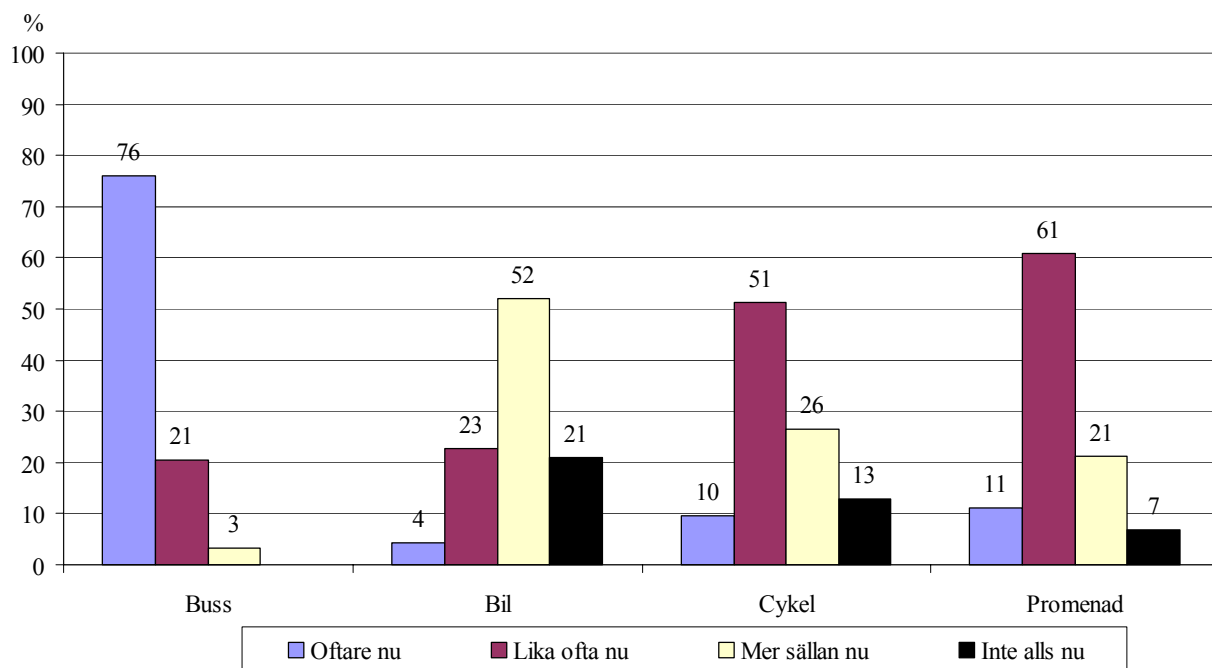
En något större andel av de svarande uppgav att de *inte alls* åker bil längre (17 procent) jämfört med dem som inte alls cyklar (14 procent) eller promenerar (7 procent). Vi ser också att en mindre andel (34 procent) uppgav att de använder bilen lika ofta nu som då jämfört med dem som cyklar (46 procent) och promenerar (56 procent). Det verkar finnas signifikanta åldersskillnader i buss-, bil- och cykelåkandet, vilka redogörs för nedan (se *figurerna 3.5.2-3.5.4*).

Figur 3.5.2 Jämfört med när bussen var avgiftsbelagd använder 13-17-åringar... (andelen svarande i procent)



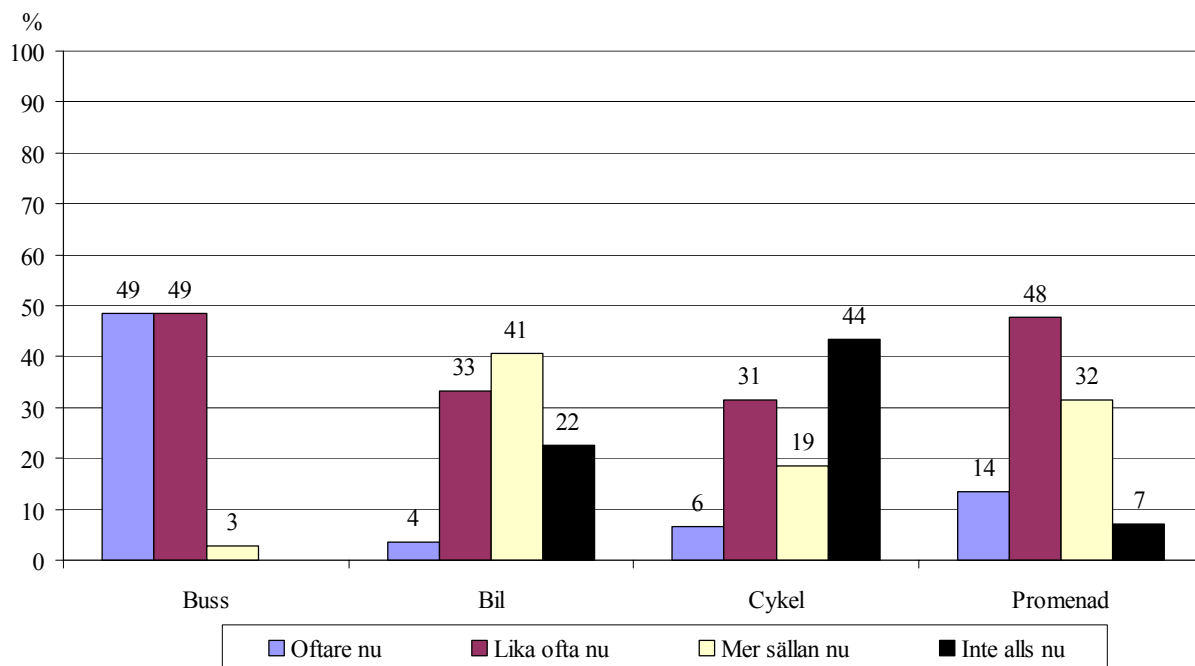
Jämfört med 1999 uppgav 89 procent av 13-17-åringarna att de åker buss oftare nu (se figur 3.5.2). Svaren antyder att rörligheten hos ungdomarna allmänt har blivit större jämfört med år 1999 då samma personer blivit äldre och självständigare. Bussåkandet har nämligen ökat, medan övriga transportsätt inte minskat i motsvarande grad. En något större andel uppger att de åker bil (53 procent) mer sällan eller inte alls än de som cyklar (47 procent) mer sällan eller inte alls. En klar majoritet (66 procent) av ungdomarna promenerar dock lika ofta eller oftare jämfört med 1999.

Figur 3.5.3 Jämfört med när bussen var avgiftsbelagd använder 18-64-åringar... (andelen svarande i procent)



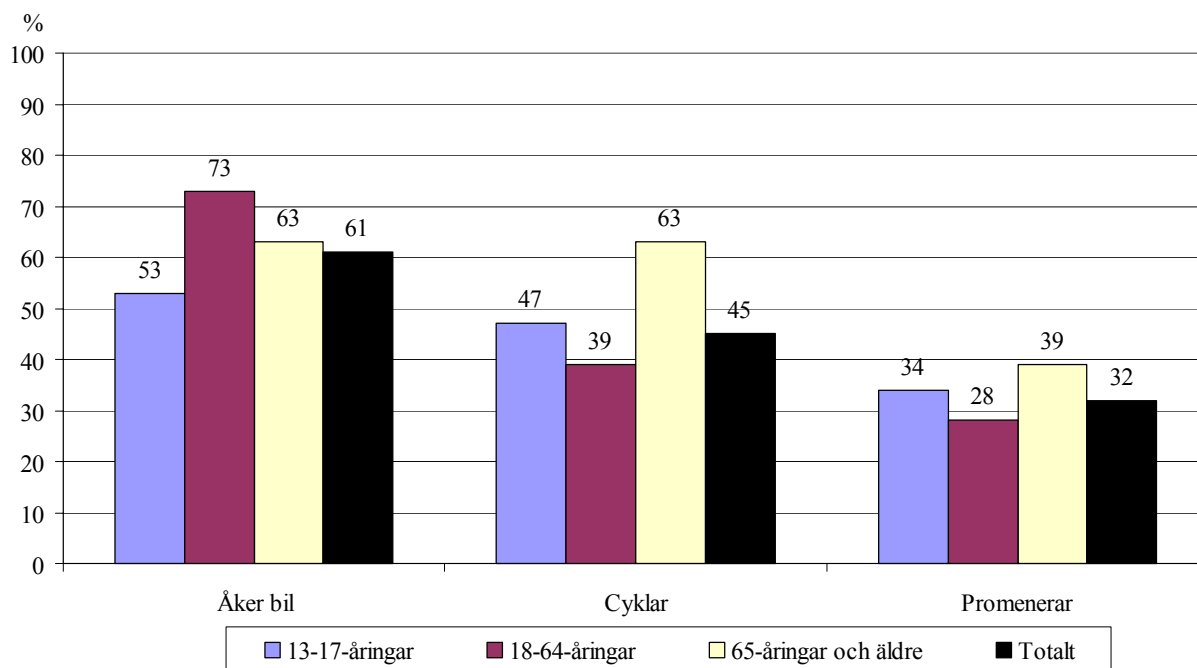
Bland 18-64-åringarna uppgav 76 procent att de åker buss oftare nu (se figur 3.5.3). Svaren visar att 52 procent av de vuxna åker bil mer sällan och 21 procent inte alls jämfört med när Stadsbussen var avgiftsbelagd. Hälften uppgav att de cyklar lika ofta nu som tidigare och 61 procent att de promenerar lika ofta nu som tidigare. I denna åldersgrupp verkar bussen alltså i första hand ersatt bilen som transportmedel.

Figur 3.5.4 Jämfört med när bussen var avgiftsbelagd använder 65-åringar och äldre... (andelen svarande i procent)



Bland de 65 år fyllda uppgav 49 procent att de åker buss oftare nu (se figur 3.5.4). En större andel av de 65 år fyllda uppgav att de åker mer sällan bil jämfört med alternativen ”cykel” och ”promenad”. Däremot uppgav 44 procent av de 65 år fyllda att de inte cyklar mer. Beträffande de 65 år fylldas val av transportsätt, påpekade flera respondenter att de slutat cykla och promenera av hälsoskäl, men trots det promenerar en majoritet oftare eller lika ofta som 1999.

Figur 3.5.5 Andelen svarande som mer sällan eller inte alls jämfört med när bussen var avgiftsbelagd... (andelen svarande i procent)



Av 13-17-åringarna uppgav 53 procent att de åker bil mer sällan eller inte alls nu jämfört med när Stadsbussen var avgiftsbelagd, medan 47 procent uppgav att de cyklar mer sällan eller inte alls och 34 procent promenerar mer sällan eller inte alls.

En större andel av 18-64-åringarna (73 procent) uppgav att de åker mer sällan eller inte alls bil nuförtiden jämfört med 1999, medan en mindre andel svarade att de mer sällan eller inte alls cyklar (39 procent) eller promenerar (28 procent).

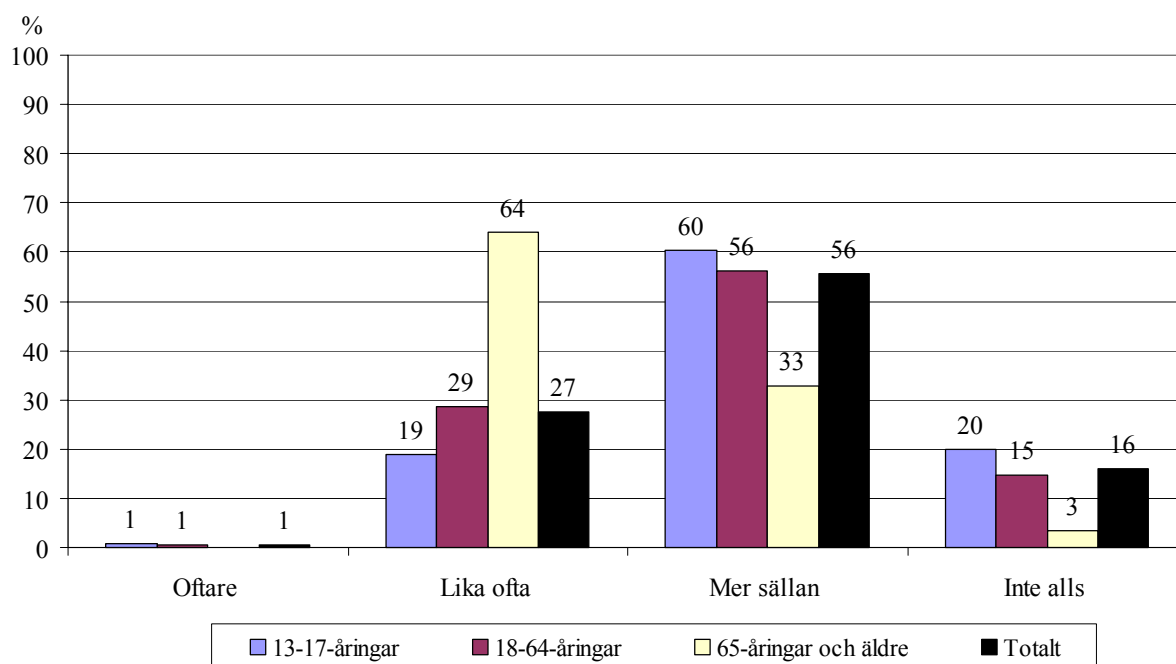
Då man ser på andelen 65-åringar och äldre, uppgav 63 procent att de åker bil mer sällan eller inte alls nu, 63 procent att de cyklar mer sällan eller inte alls och 39 procent att de promenerar mer sällan eller inte alls.

Bland dem som uppgav att de åker *buss oftare nu än 1999*, svarade 49 procent att de åker bil mer sällan nu och 17 procent att de inte alls åker bil, 34 procent svarade att de cyklar mer sällan och 13 procent cyklar inte alls nu, 26 procent svarade att de promenerar mer sällan nu och 6 procent promenerar inte alls nu. Bland dem som åker buss oftare nu uppgav alltså fler att de åker bil mer sällan eller inte alls jämfört med cykel och promenad.

3.6. Effekten på bussåkandet av att återinföra bussavgift

För att se hur ett eventuellt återinförande av bussavgift skulle påverka passagerarnas bussåkande ställdes frågan ”Om bussåkandet skulle bli avgiftsbelagt år 2003, skulle Du då åka buss 1) oftare, 2) lika ofta, 3) mer sällan eller 4) inte alls.” Det är dock osäkert om de svarande verkligen skulle ha ändrat sitt bussåkande eller om de svarade på detta sätt endast för att uttrycka sitt missnöje med ett eventuellt återinförande av bussavgift.

Figur 3.6.1 Om bussåkandet skulle bli avgiftsbelagt 2003, skulle Du då åka buss... (andelen svarande i procent)



Om bussåkandet skulle bli avgiftsbelagt, skulle en klar majoritet minska sitt bussåkande, 56 procent uppgav att de skulle åka mer sällan och 16 procent uppgav att de inte alls skulle åka buss.

Det förekom signifikanta skillnader både mellan könen samt mellan åldersgrupperna. Av männen uppgav en större andel än kvinnorna att de skulle sluta åka buss helt, medan en större andel av kvinnorna jämfört med männen uppgav att de skulle åka lika ofta som förut.

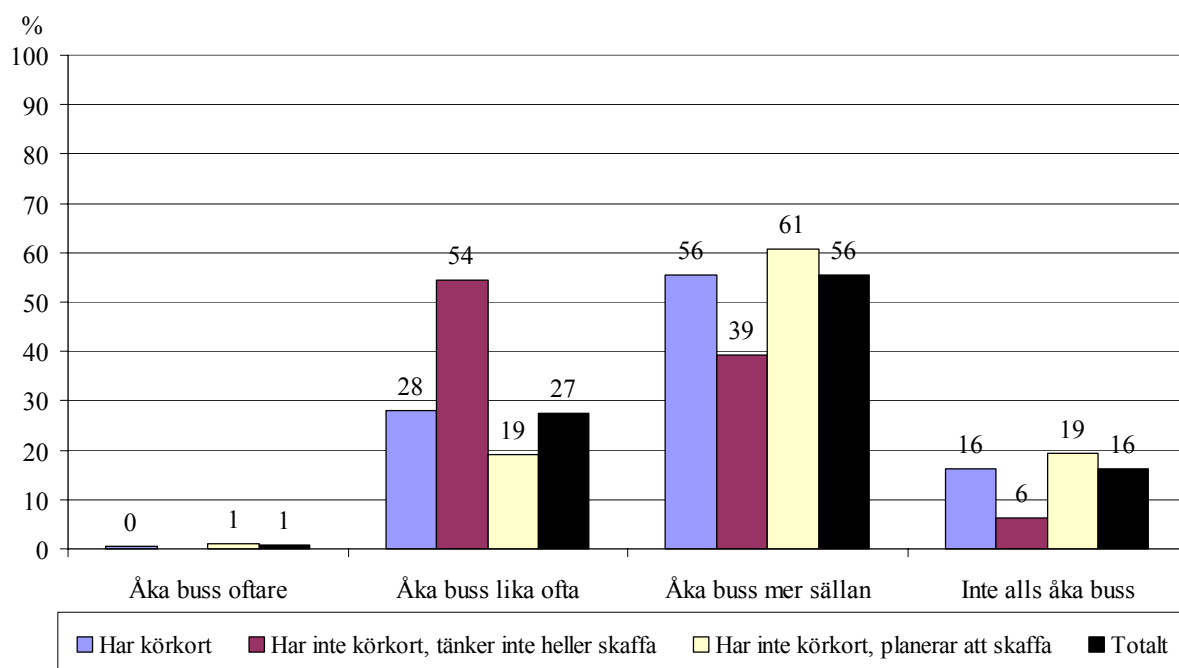
Den yngsta åldersgruppen skulle i större utsträckning minska på sitt bussåkande eller sluta åka helt jämfört med de övriga åldersgrupperna, vilket kan bero på att ungdomarna är mer priskänsliga (på grund av lägre inkomster). Bland 65-åringar och äldre skulle majoriteten (64 procent) åka lika ofta som förut även om avgifter infördes 2003. Detta kan bero på att denna grupp har färre alternativ till att åka buss, om de till exempel inte har körkort eller tillgång till bil eller om deras hälsa hindrar dem från att cykla eller promenera.

Bland dem som uppgett att de åker *buss oftare nu än 1999*, svarade 62 procent att de skulle åka mer sällan och 19 procent att de inte skulle åka alls om Stadsbussen blev avgiftsbelagd 2003. Det kan indikera att en stor del av de nya passagerarna Stadsbussen lyckats attrahera genom avgiftsfrihet skulle minska och en del försvinna helt om avgift återinförs.

En samkörning av frågorna ”Hur ofta åker Du buss den här årstiden?” och ”Om bussåkandet skulle bli avgiftsbelagt år 2003...”, visar att mer än tre fjärdedelar av dem som åker dagligen skulle åka mer sällan eller inte alls om Stadsbussen blev avgiftsbelagd år 2003.

En samkörning av frågan om huvudorsaken till att åka buss med frågan om införande av avgift år 2003 visar att bland dem som uppgett ”Gratis” som huvudorsak skulle 84 procent (jämfört med genomsnittet för alla svarande på 72 procent) minska på sitt bussåkande eller helt sluta åka buss om avgift införs år 2003.

**Figur 3.6.2 Om bussåkandet skulle bli avgiftsbelagt 2003, skulle Du då...
(andelen svarande i procent)**



Om man ser till dem som har körkort (till stor del 18-64-åringar) och de som inte har körkort, så skulle de som inte har körkort och inte heller planerar att skaffa (främst 65 år fyllda och äldre) vara minst känsliga för att återinföra avgifter. En majoritet av både de som har och de som planerar att skaffa körkort skulle minska sitt bussåkande om avgifter infördes.

3.7 Kvällstrafiken

Kvällstrafiken undersöktes under en kylig och hal novemberkväll kl. 18-22. Resultatet grundar sig på uppgifter från 101 enkätsvar.

Av de svarande i kvällsundersökningen utgjorde 62 procent kvinnor och 38 procent män. Andelen 13-17-åringar var 69 procent, andelen 18-64-åringar 28 procent och andelen 65-åringar och äldre 3 procent. Denna åldersfördelning stämmer rätt väl med bussbolagets statistik över kvällstrafiken. Den äldsta åldersgruppen utgjorde så få personer att resultatet för denna åldersgrupp inte ytterligare redogjorts för.

Då det gäller bussresans syfte var helt naturligt "Fritidssysselsättning" ett mer förekommande svarsalternativ och "Skola/arbete" ett mindre förekommande svarsalternativ jämfört med resultatet från undersökningarna utförda dagtid. Frågan om huvudorsaken till att åka buss, gav rätt lika svar som under dag turerna. Skillnaderna var att "gratis" var ett populärare svarsalternativ kvällstid samt att "tidtabellen" fick något färre svar. Även "vädret" (en kylig novemberkväll) och "miljön" fick fler svar på kvällen än under dagen.

På frågan hur ofta respondenterna åker den här årstiden, var svaren väldigt lika svaren på dagtid. Det samma gäller svaren då respondenterna jämförde sina transportsätt med 1999 och tidigare. Om det skulle införas avgifter 2003 skulle fler kvällsresenärer åka mer sällan eller inte alls jämfört med dagsresenärerna.

4. Sammanfattning

Antalet busspassagerare har ökat kraftigt sedan gratisbussen infördes. Från att ha varit 97.044 år 1999, ökade antalet passagerare till 226.018 år 2000 och till 307.095 passagerare år 2001. Under perioden januari-november 2002 hade 285.964 personer åkt med Stadsbussen, vilket är nästan 3 procent fler än motsvarande period år 2001 och 43 procent fler än motsvarande period år 2000. Siffrorna tyder alltså på att antalet passagerare under år 2002 har stabiliserat sig runt 2001-års nivå.

Enligt bussbolagets statistik åker barn och ungdomar mer buss än de vuxna, men de vuxnas andel av det totala antalet busspassagerare har ökat. Under de elva första månaderna år 2002, jämfört med motsvarande period år 2000, ökade antalet 18-64-åringar med drygt tre fjärdedelar och antalet 65 år fyllda med 60 procent, medan ökningen av antalet passagerare under 18 år var knappt en fjärdedel. Fortsättningsvis utgör dock barn och ungdomar under 18 år över hälften (51 procent) av passagerarna, medan andelen 18-64-åringar och 65 år fyllda var 37 respektive 12 procent (enligt statistiken för de elva första månaderna år 2002).

Enligt undersökningens resultat uppgav de flesta svarande (80 procent) att de åker buss oftare nu jämfört med när Stadsbussen var avgiftsbelagd. Alla tre åldersgrupper (och i synnerhet 18-64-åringar) verkar mest ha minskat på bilåkandet (61 procent av alla svarande uppgav att de åker bil mer sällan nu eller inte alls) följt av cykelåkandet (45 procent) och promenerandet (32 procent). Av de som uppgav att de åker buss oftare nu än 1999, svarade 66 procent att de åker bil mer sällan eller inte alls, följt av cykelåkandet (47 procent) och promenerandet (32 procent).

Om Stadsbussen skulle bli avgiftsbelagt år 2003, uppgav 56 procent av de svarande att de skulle minska på sitt bussåkande och 16 procent uppgav att de skulle sluta åka buss. Över 70 procent av de svarande uppgav alltså att de mer sällan eller inte alls skulle åka buss om avgift infördes. Undersökningens resultat visar att det verkar finnas signifikanta ålderskillnaderna i denna fråga. En större andel av 13-17-åringarna (80 procent) uppgav att de mer sällan eller inte alls skulle åka buss, om avgift införs jämfört med drygt 70 procent av 18-64-åringarna och drygt 35 procent av de 65 år fyllda. Dessutom visar resultatet på att en större andel av männen jämfört med kvinnorna uppgav att de skulle minska på sitt bussåkande om avgift införs. Dessa kön- och ålderskillnader bekräftas av att fler män än kvinnor samt fler yngre än äldre uppgett svarsalternativet "Det är gratis" som huvudorsak till att de valt att åka buss den aktuella undersökningdagen. Om man ännu ser på dem som åker dagligen så skulle över tre fjärdedelar åka mer sällan eller inte alls om avgiften återinfördes.

Kvällstrafiken utnyttjas främst av den yngsta åldersgruppen. Svaren var i stort sätt i linje med svaren under dagstrafiken förutom att 13-17-åringarnas svar blev än mer tydliga, till exempel att de skulle minska sitt bussåkande mer vid införande av avgifter.

Bilagor

Bästa bussresenär!

Tekniska verken undersöker bussresandet i Mariehamn.

Genom att skriva Ditt namn och telefonnummer på baksidan av denna blankett, deltar Du i utlottningen av 100 euro. Vi tackar för Ditt deltagande!

1. **Kön?** Kvinna Man
2. **Födelseår?**
3. **Din nuvarande livssituation?** Studerande Hemarbetande
 Förvärvsarbetande Pensionär
4. **Har Du körkort?** Ja
 Nej, tänker inte heller skaffa
 Nej, men jag planerar att skaffa körkort
5. **Vad är syftet med bussresan idag?** Till/från skolan/arbetet
 Uppköp/ärenden
 Till/från fritidssysselsättning
6. **Jämfört med när bussen var avgiftsbelagd (1999 och tidigare) använder jag OBS Ett kryss per rad!**
- | | oftare nu | lika ofta nu som då | mer sällan nu | inte alls nu |
|--------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Buss | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Bil | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Cykel | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Promenerar | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Annat, vad? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
-
7. **Om bussåkandet skulle bli avgiftsbelagt år 2003, skulle Du då åka buss**
- | | oftare | lika ofta | mer sällan | inte alls |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
8. **Vilken är huvudorsaken till att Du valt att åka buss idag? OBS Endast ett kryss!**
- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Det är gratis
<input type="checkbox"/> Tidtabellen passar mig
<input type="checkbox"/> Rutten passar mig
<input type="checkbox"/> Har inte tillgång till bil idag | <input type="checkbox"/> Slipper söka parkeringsplats
<input type="checkbox"/> På grund av vädret
<input type="checkbox"/> Av miljöhänsyn
<input type="checkbox"/> Annat vad? _____ |
|---|--|
9. **Hur ofta åker Du buss den här årstiden?**
- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Nästan dagligen
<input type="checkbox"/> 1-3 gånger per vecka
<input type="checkbox"/> Någon gång per månad
<input type="checkbox"/> Nästan aldrig | |
|--|--|



Tabell B1 Huvudorsaken till att passagerarna (enligt ålder) valt att åka buss, andelen svarande i procent

	13-17-åringar	18-64-åringar	65-åringar och äldre
Det är gratis*	49	39	15
Tidtabellen passar mig	30	31	32
Rutten passar mig*	23	22	34
Har inte tillgång till bil idag	17	19	16
Slipper söka parkeringsplats*	1	5	3
På grund av vädret	12	11	9
Av miljöhänsyn*	7	11	11
Annat	7	4	7

*Signifikanta skillnader mellan åldersgrupperna

Ålands statistik och utredningsbyrå, ÅSUB, är en fristående enhet vars huvuduppgifter är att verka som Ålands officiella statistikmyndighet och bedriva kvalificerad utrednings- och forskningsverksamhet.

ÅSUB producerar fortlöpande aktuell statistik inom en rad olika samhällsområden. Tyngdpunkten i analysverksamheten utgörs av utredningar inom det ekonomisk-politiska området. Statistiska sammanställningar publiceras regelbundet i serierna *ÅSUB Statistik* och *ÅSUB Statistikmeddelande*, medan publikationsserien *ÅSUB Rapport* innehåller utredningar, analyser och annan information om Ålands ekonomi och näringsliv.

Mer information om verksamhet och publikationer finns på ÅSUBs hemsida:

<http://www.asub.aland.fi>

De senaste rapporterna från ÅSUB

- 2001:1 Konjunkturläget – våren 2001
- 2001:2 Det åländska informationssamhället – så utbrett är det!
- 2001:3 Konjunkturbedömning för den kommunala sektorn våren 2001
- 2001:4 Konjunkturbedömning för den kommunala sektorn hösten 2001
- 2001:5 Ålänningarnas kultur- och fritidsvanor
- 2001:6 Narkotikasituationen på Åland
- 2001:7 Nordiskt näringspolitiskt program 2002 – 2005
- 2001:8 Uppföljning av kommunernas ekonomi och landskapsandelarna 1997-1999
- 2001:9 Konjunkturläget hösten 2001
- 2002:1 Det åländska rederiklustret – En förstudie
- 2002:2 Ålänningarnas kunskap om den statliga verksamheten på Åland
- 2002:3 Konjunkturläget – våren 2002
- 2002:4 Konjunkturbedömning för den kommunala sektorn våren 2002
- 2002:5 Den åländska näringsrätten
- 2002:6 Efterhandsutvärdering Ålands mål 5b-program 1995-1999
- 2002:7 Konjunkturbedömning för den kommunala sektorn – hösten 2002
- 2002:8 Konjunkturläget hösten 2002

