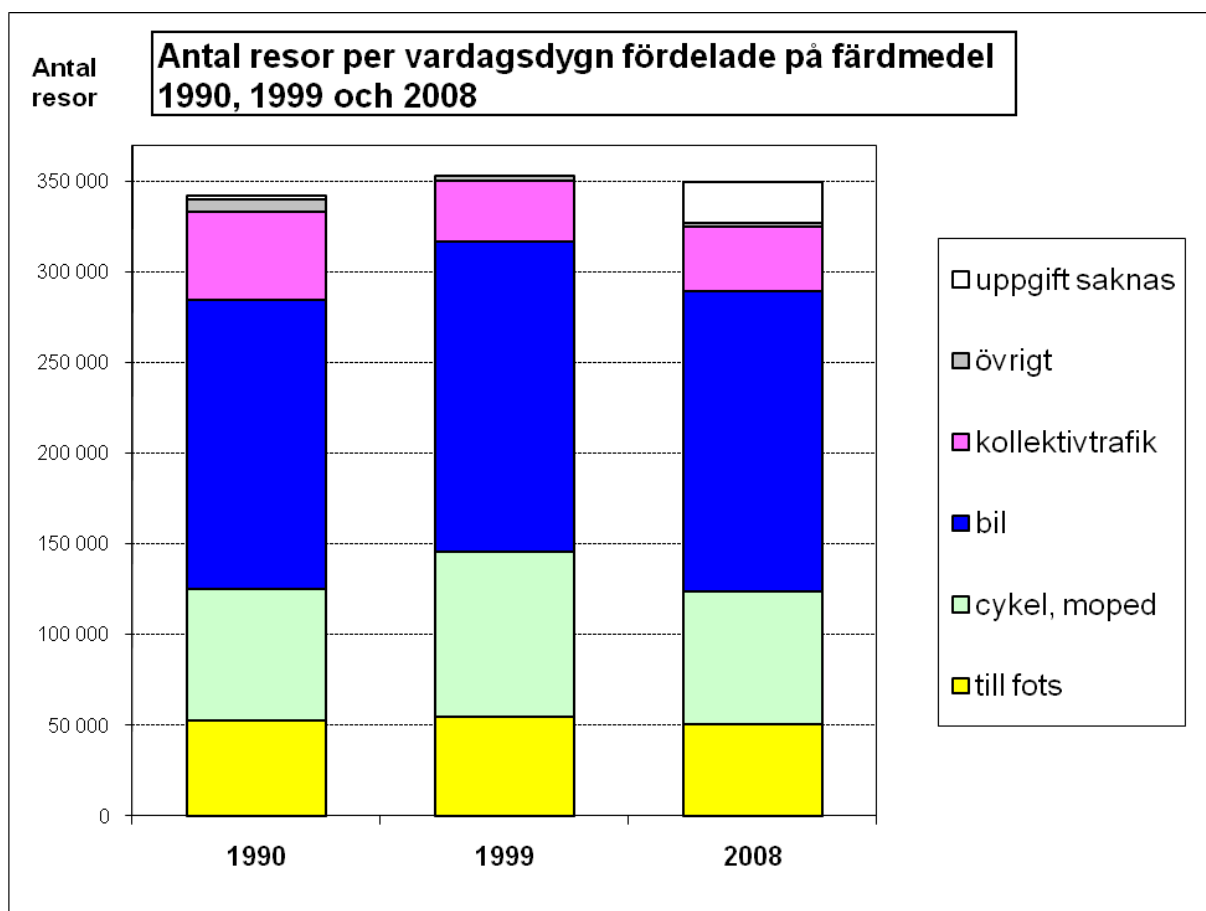




RVU-08

RESVANEUNDERSÖKNINGEN I LINKÖPING 2008



Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
Syfte/bakgrund	4
Om undersökningen	4
Reseutvecklingen på vardagar	5
Totalt antal resor.....	5
Resor med bil, cykel/moped och kollektivtrafik	6
Antal resor per person	6
Andel resor med olika trafikslag	7
Jämförelse av reseutvecklingen för män och kvinnor	9
Totalt antal resor för män och kvinnor	9
Antal bilresor per person för män och kvinnor	9
Antal cykel/mopedresor per person för män och kvinnor	10
Antal kollektivtrafikresor per person för män och kvinnor.....	11
Olika åldersgruppers resande	12
Totalt antal resor per person i olika åldersgrupper	12
Antal bilresor per person i olika åldersgrupper	12
Antal cykel/mopedresor per person i olika åldersgrupper	13
Antal kollektivtrafikresor per person i olika åldersgrupper	14
Ärenden	15
Antal resor per person för olika ärendetyper och färdmedel	15
Resandets fördelning över dygnet	16
Resornas längd i minuter.....	18
Resor under helgen.....	19
Resor med cykel/moped, bil och kollektivtrafik under helgen.....	19
Antal resor per person för män och kvinnor under helgen.....	20
Antal resor per person i olika åldersgrupper under helgen.....	21
Antal resor per person för olika ärendetyper under helgen	22
Antal resor per timme – jämförelse mellan helgen och vardagar.....	23
Osäkerhet.....	23
Bortfallsanalys.....	24

Sammanfattning

Folkmängden i Linköpings kommun har ökat kraftigt sedan 1999. Trots det har antalet resor i kommunen minskat något. Antalet resor per person och vardagsdygn har sjunkit från 3,4 resor år 1999 till 3,1 år 2008. Under helgen görs 2,4 resor per person och dygn.

På vardagar uppgår det totala antalet resor i genomsnitt till 349 000 resor per dygn, varav 274 000 med bil, cykel/moped eller kollektivtrafik.

Under helgen uppgår det totala antalet resor i genomsnitt till 273 000 resor per dygn, varav 216 000 med bil, cykel/moped eller kollektivtrafik.

Osäkerhetsmoment vid jämförelser i tiden är bl a sjunkande svarsandelar 2008, ökande inpendling som undersökningarna inte omfattar, eventuellt skiftande väder de olika åren.

Vardagar

Resorna med bil dominerar stort bland trafikslagen. Nästan hälften av alla resor genomförs med bil. Om man räknar enbart på resor med bil, cykel/moped och kollektivt når bilen för första gången över 60 procent. Det utförs nästan lika många resor per person med bil 2008 som 1999. Antalet bilresor som passagerare är betydligt högre för kvinnor än för män. Flest bilresor gör personer i åldern 41-50 år.

Antalet resor med cykel/moped har minskat väsentligt sedan 1999. Kvinnor gör nu fler cykel/mopedresor än män. Flest cykel/mopedresor gör personer i åldern 18-30 år. För gruppen 13-17 år har cyklandet minskat drastiskt.

Antalet kollektivtrafikresor per person har också minskat något. Minskningen för bussresor är kraftig, medan antalet tågresor har fördubblats. Kvinnor gör fler kollektivtrafikresor än män. Flest kollektivtrafikresor gör personer i åldern 13-17 år, men det har minskat rejält sedan 1999.

Resandets omfattning och valet av färdmedel påverkas mycket starkt av tillgången till bil i hushållet. I hushåll med två eller flera bilar reser man nästan enbart med bil.

Flest resor sker till arbetet, följt av resor till butik och resor till fritidsaktivitet. Bil är det vanligaste färdmedlet för alla ärendetyper utom resor till utbildning, där cykel/moped dominerar följt av kollektivtrafik.

Det finns två tydliga toppar under dygnet då en hög andel av resorna sker. Det är mellan klockan 7 och 8 på morgonen och mellan klockan 16 och 17 på eftermiddagen. Ingen större förändring har skett sedan 1999.

Medianvärdena för restiden är 15 minuter för bil, 14 minuter för cykel/moped och 30 minuter för kollektivtrafik.

Helgen

Resor med bil dominerar mycket starkt under helgen. Tre fjärdedelar av resorna under helgen sker med bil. Samåkningen är mer omfattande under helgen än på vardagar. För kvinnor sker nästan hälften av bilresorna under helgen som passagerare.

Resor till butik är den vanligaste ärendetyper under helgen. Inköpsresorna görs i större utsträckning med bil under helgen än på vardagar.

Det finns inte några markanta trafiktoppar under helgen. De flesta resorna genomförs mitt på dagen mellan klockan 9 och 15. Mellan 9 och 14 görs fler resor under helgen än vid motsvarande tidpunkt på vardagarna.

Syfte/bakgrund

Resvaneundersökningen 2008 har genomförts för att öka kunskapen om dagens resmönster för olika trafikantkategorier i Linköpings kommun. Undersökningen ska bland annat ge underlag för arbetet med en ny trafikstrategi för kommunen liksom med en översiktsplan för staden.

Jämförelse har skett med tidigare resvaneundersökningar som genomförts på liknande sätt 1974, 1981, 1990 och 1999. Därmed kan utvecklingen de senaste 34 åren analyseras. Årets undersökning liksom den som gjordes 1999 avser hela veckan. Tidigare undersökningar gällde bara vardagar. Av denna anledning delas redovisningen upp i två avsnitt, ett som avser resor på vardagar, dvs måndag till fredag, och ett som avser resorna under helgen, dvs lördag och söndag.

Undersökningen är utförd av Statistik & Utredningar på uppdrag av Miljö- och Samhällsbyggnadsförvaltningen i Linköpings kommun. Kontaktpersoner för beställaren är Elinor Josefsson och Christer Nilsson.

Om undersökningen

Resvaneundersökningen genomfördes under en mätvecka i slutet av september 2008, med två påminnelser i oktober. Mätveckorna var vecka 39, 42 och 45. 1999 var mätveckorna vecka 38, 40 och 42. För att få en godtagbar säkerhet i skattningen av olika gruppers resande gjordes ett urval på 3 003 personer av kommunens samtliga invånare i åldern 13-79 år. Till dessa skickades en enkät med frågor om bland annat hushållets bilinnehav samt uppgifter om resandet den aktuella dagen. De uppgifter som efterfrågades om alla förflyttningar var: ändamål med resan, färdmedel, tidpunkt för resans början och slut samt adresser för resans start- och målpunkter.

Varje svarande skulle ange samtliga genomförda resor under ett bestämt dygn.

I undersökningen definierades en resa som en förflyttning med ett eller flera färdmedel från en startpunkt till en målpunkt. Om man till exempel lämnat barn till daghem på väg till arbetet räknas det som två resor. De tidigare undersökningar som vi jämför med i denna rapport genomfördes vid motsvarande tidpunkt respektive år.

Antalet svarande blev 1 740. Andelen som svarat är 57,9 procent, vilket är betydligt lägre än 1999, då svarsandelen var 69,9 procent. Bland de 1 263 personer som inte har svarat finns cirka 20 som har meddelat att de inte vill svara och ungefär lika många postreturer, dvs personer som posten inte har hittat på deras folkbokföringsadresser.

I denna rapport har svaren räknats upp så att de motsvarar kommunens samtliga invånare i åldern 13 till 79 år, vilket vid den aktuella tidpunkten var 1 144 000 personer. För övriga åldrar bedöms resandet vara av så liten omfattning att det påverkar helheten endast marginellt. Det totala invånarantalet i Linköpings kommun i början av september 2008 var cirka 1 412 000 personer.

Undersökningen avser resor som kommuninvånarna gör ett ”normalt” dygn inom, till eller från Linköpings kommun. Resor som kommuninvånarna gör i andra kommuner ingår ej. Inte heller de resor som invånare i andra kommuner gör i Linköping ingår i denna mätning.

Andelen personer som uppger att hushållet disponerar bil har ökat mellan 1999 och 2008.

Disponerar hushållet bil?	1999	2008
Nej	18%	16%
Ja, en bil	57%	52%
Ja, två eller flera bilar	21%	28%
Uppgift saknas	4%	4%
Summa	100%	100%

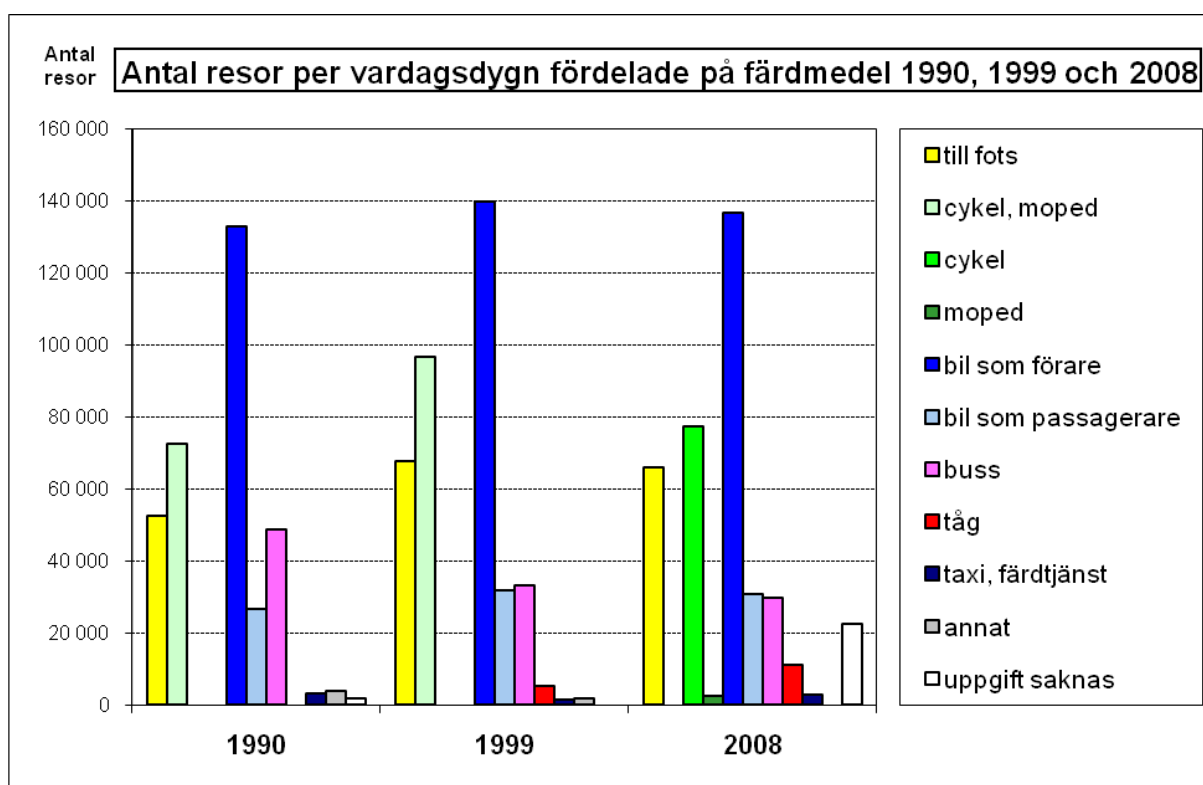
Reseutvecklingen på vardagar

Totalt antal resor

Totalt gjordes 2008 cirka 349 000 resor per vardagsdygn, vilket är en minskning med 1,1 procent sedan 1999. Befolkningen 13-79 år har under samma tid ökat med 8,8 procent. Därmed har antalet resor per person och vardagsdygn minskat från 3,4 till 3,1.

Fördelningen på färdmedel visas i diagrammet nedan. Observera att cykel och moped inte har skiljts åt 1990 och 1999.

För flertalet färdmedel har antalet gjorda resor minskat något mellan 1999 och 2008. Störst är minskningen för cykel/moped, minus 17 procent. Antalet bussresor har minskat med 11 procent, men detta kompenseras av att antalet tågresor har fördubblats. Antalet resor med annat färdmedel eller där uppgift om färdmedel saknas har ökat kraftigt 2008, vilket kan förklara en del av nedgången för cykel/moped, bil och buss.



För ett mindre antal resor anges flera färdmedel. De vanligaste kombinationerna är till fots + buss/tåg, till fots + cykel samt till fots + bil som förare. I redovisningen nedan har dessa resor räknats med bland kollektivtrafik, cykel respektive bil. Andelen resor med flera färdmedel är 6,2 procent. 1999 var det 6,3 procent.

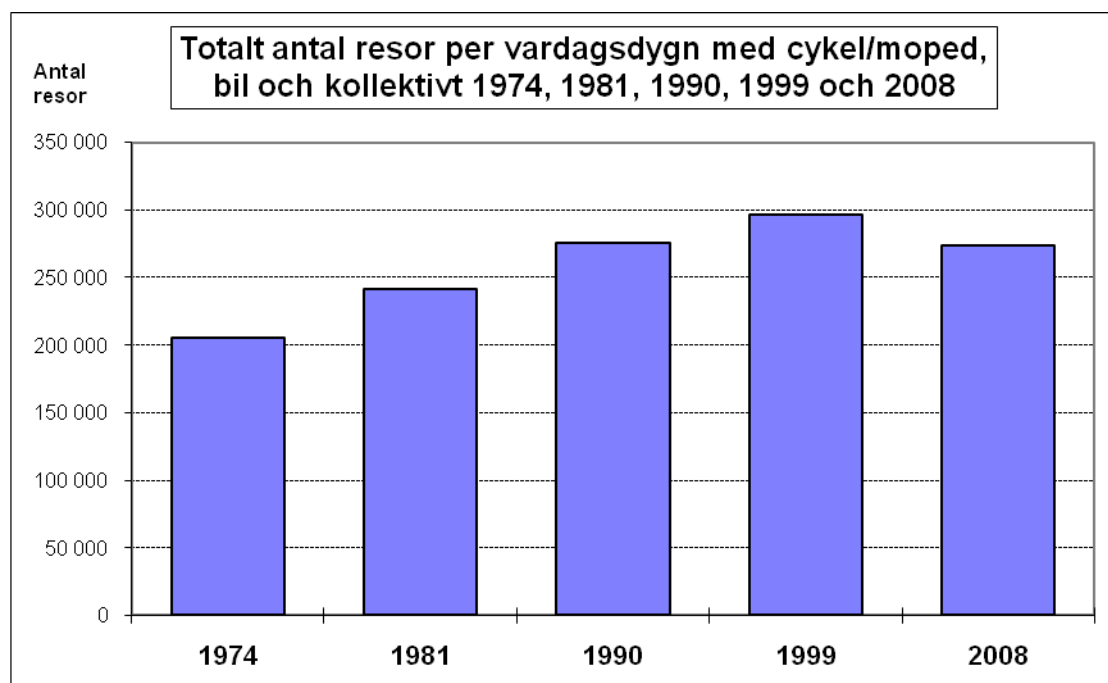
22,4 procent av de svarande uppger att de inte har gjort någon förflyttning alls den aktuella dagen. För vardagar är andelen 19,3 procent, för helgen 30,6 procent.

Resor med bil, cykel/moped och kollektivtrafik

Resvaneundersökningarna har framförallt behandlat resor med bil, cykel/moped och kollektivtrafik. Dessa utgjorde år 2008 cirka 274 000 resor per vardagsdygn. Det är en minskning med totalt 7,7 procent eller 0,9 procent om året sedan den senaste undersökningen 1999. Under de totalt redovisade 34 åren, dvs sedan 1974, har antalet resor dock ökat med i genomsnitt 0,9 procent per år. Under 70- och 80-talen ökade resandet med cirka 2 procent per år, medan det i stort sett har varit oförändrat sedan 1990.

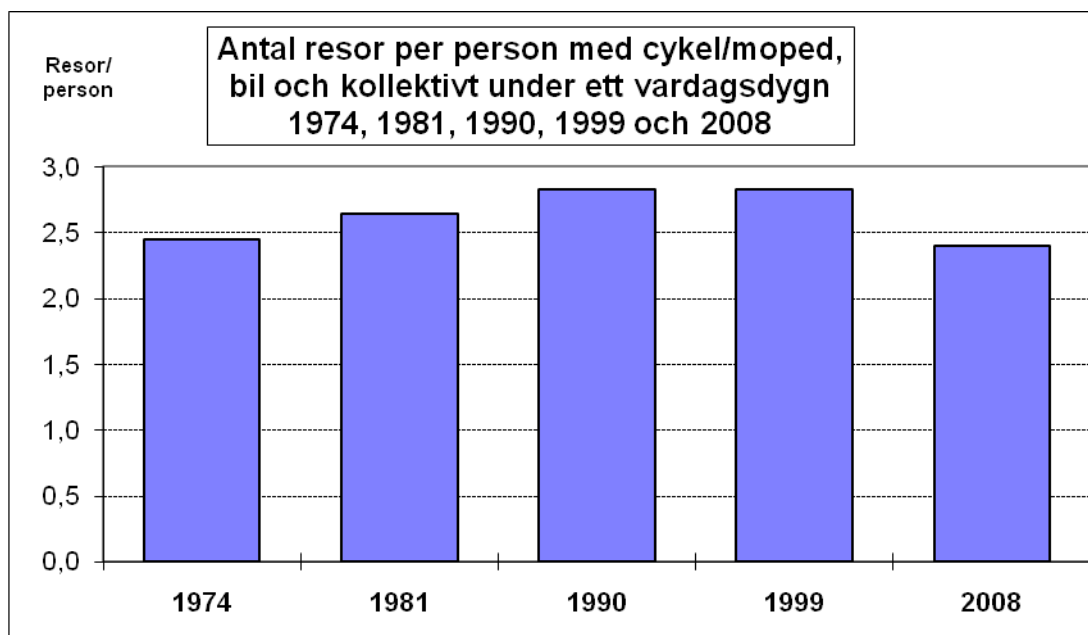
Observera att det handlar om *antalet förflyttningar* som de svarande har uppgett i resvaneundersökningarna. Om den genomsnittliga reslängden har förändrats kan det totala trafikarbetet ha utvecklats på annat sätt. Man bör också ha i minnet att vad undersökningarna omfattar är linköpingsbornas resande till, från och inom kommunen. Den ökande inpendlingen avspeglar sig därför inte i undersökningarna.

Minskningen av antalet resor med bil, cykel/moped och kollektivtrafik förklaras delvis av det stora antalet resor med okänt färdmedel i 2008 års undersökning. Dock har antalet resor inte ökat med befolkningstillväxten 1999-2008, som i åldersgruppen 13-79 år är 8,8 procent.



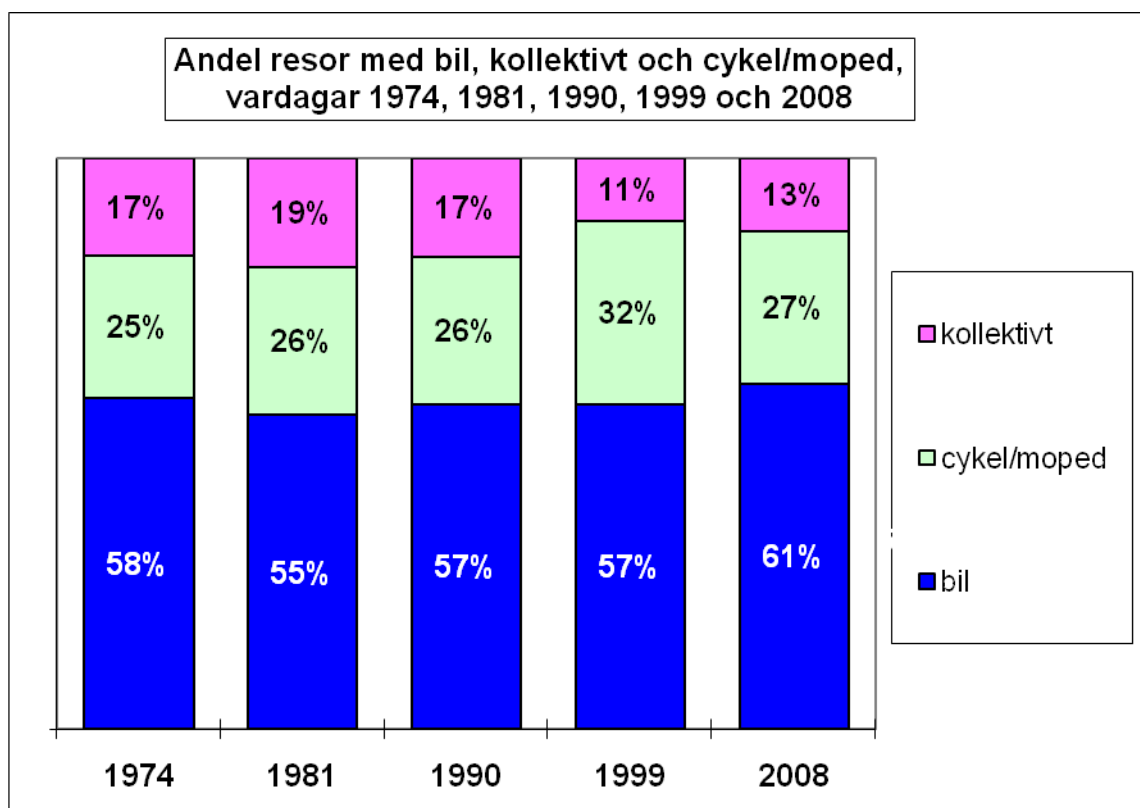
Antal resor per person

Antalet resor med bil, cykel/moped eller kollektivtrafik per person och vardagsdygn ökade under 70- och 80-talen, stagnerade under 90-talet och har därefter minskat från 2,8 till 2,4. En del av minskningen beror dock på att antalet resor med okänt färdmedel har ökat kraftigt. Om hela den ökningen skulle avse resor med bil, cykel/moped eller kollektivtrafik, skulle antalet resor per person år 2008 hamna på 2,6.

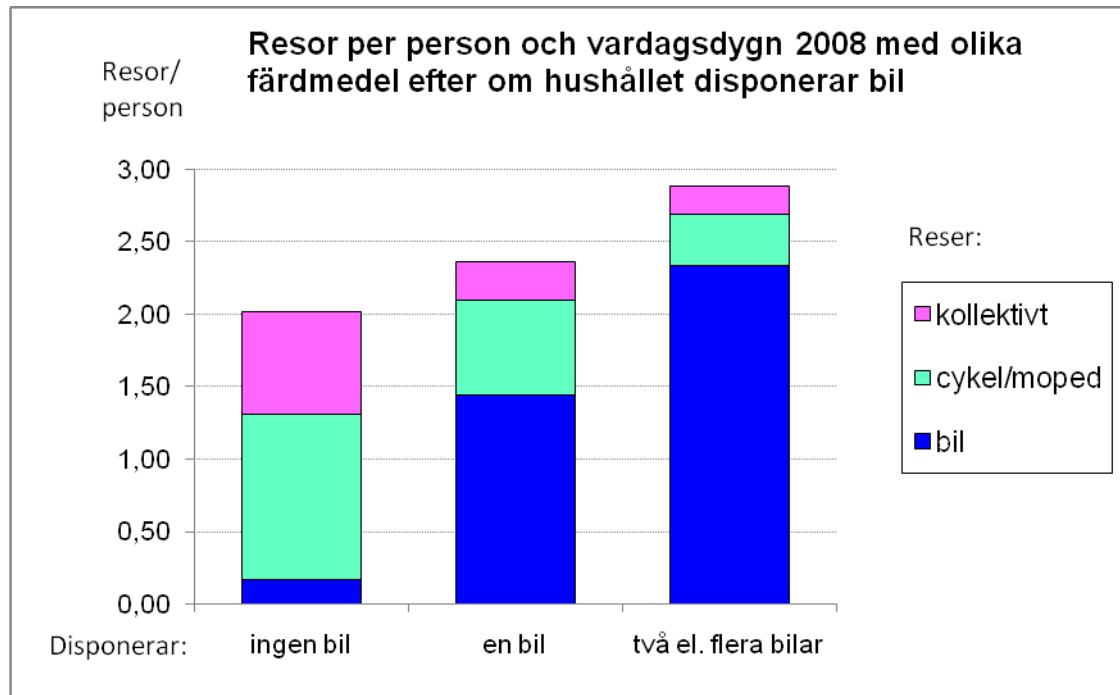


Andel resor med olika trafikslag

Under 1990-talet ökade cykel/mopedresandet starkt, men nu har dess andel återgått till den dryga fjärdedel som gällde tidigare. Bilresandet har ökat sin andel och når för första gången över 60 procent. Kollektivtrafikens andel har ökat något sedan 1999 men är fortfarande lägre än 1990. Antalet resor per trafikslag och vardagsdygn var år 2008 166 000 med bil, 35 200 med kollektivtrafik och 72 800 med cykel/moped. Av de sistnämnda resorna görs 98 procent med cykel och 2 procent med moped.



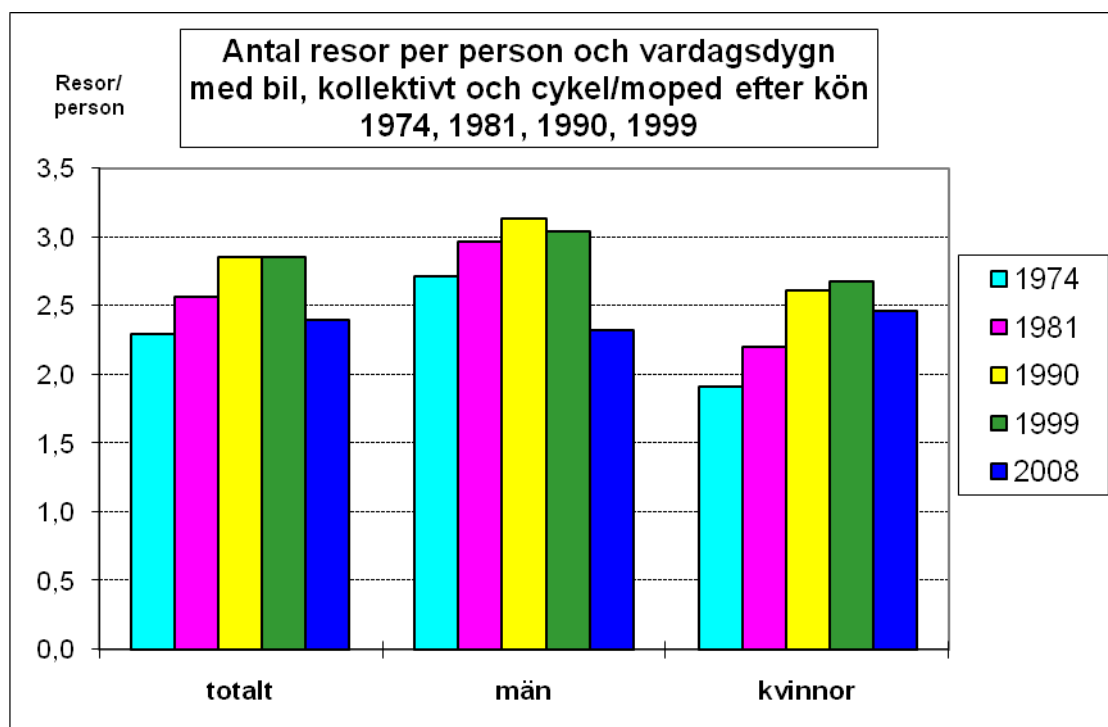
Antalet resor totalt liksom antalet resor med respektive färdmedel varierar starkt med om hushållet disponerar bil eller inte, vilket framgår av diagrammet nedan. Både cykel/moped- och kollektivresorna utförs till stor del av personer i hushåll som inte disponerar bil. Personer i hushåll med minst två bilar gör ännu fler bilresor och ännu färre cykel/moped- och kollektivresor än personer i hushåll med en bil.



Jämförelse av reseutvecklingen för män och kvinnor

Totalt antal resor för män och kvinnor

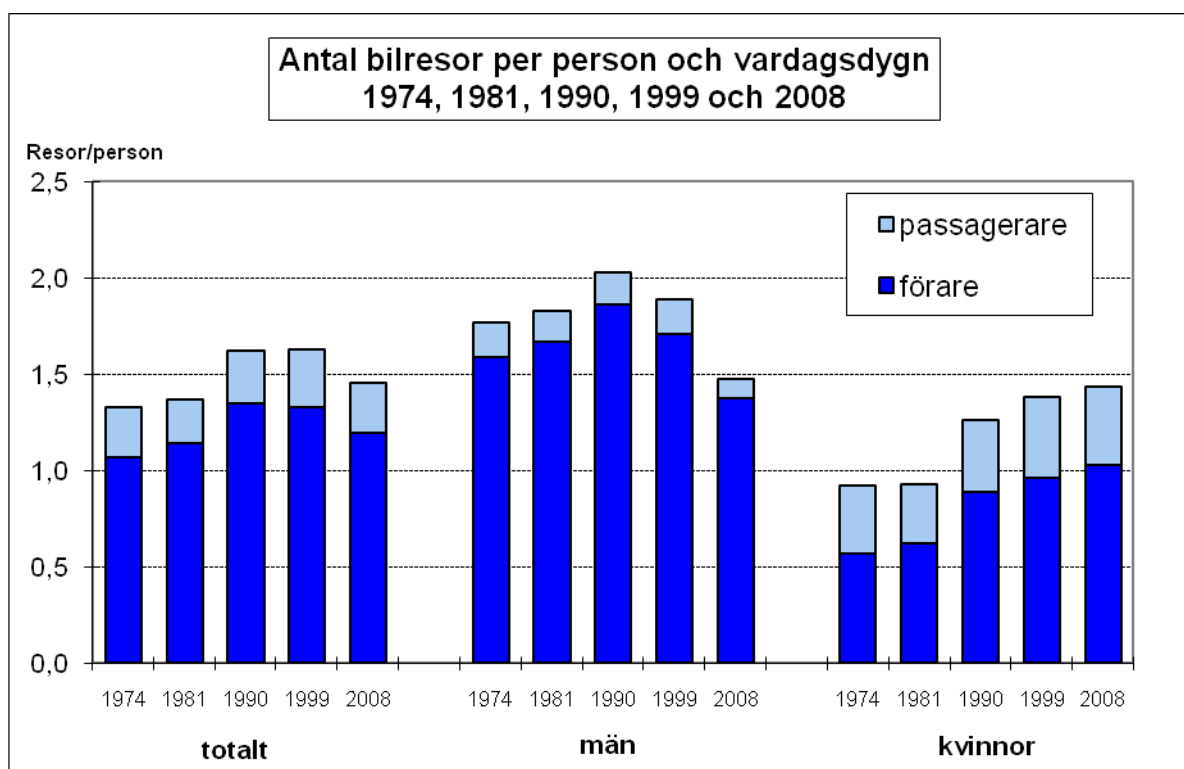
I tidigare undersökningar har männen i genomsnitt gjort fler resor än kvinnorna. Skillnaden har dock minskat kontinuerligt, och 2008 är förhållandet det omvända. Det beror på att antalet resor för männen har minskat betydligt mer än för kvinnorna. 2008 gjorde männen 2,33 och kvinnorna 2,47 resor per person och vardagsdygn med bil, cykel/moped eller kollektivtrafik. En del av minskningen av antalet resor per person med bil, cykel/moped eller kollektivtrafik beror på att antalet resor med okänt färdmedel har ökat kraftigt.



Antal bilresor per person för män och kvinnor

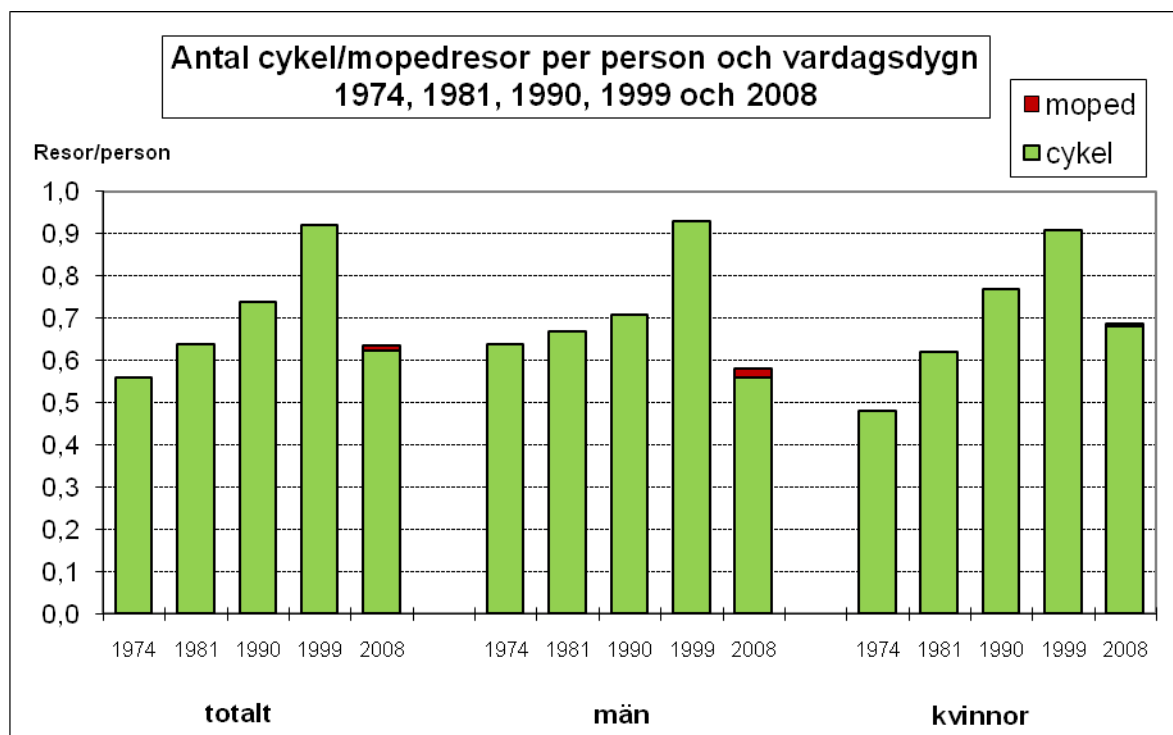
Resorna med bil dominerar det totala resandet i kommunen. Av den anledningen påminner utvecklingen av bilresandet till stor del om det totala resandet. Det skiljer dock en del mellan könen.

Antalet resor med män som förare har sedan 1999 minskat med 0,34 till 1,38 resa per person och dygn. Antalet resor med kvinnliga bilförare har däremot ökat med 0,07 till 1,03 resa per person och dygn. Antalet resor som bilpassagerare har minskat kraftigt för männen. Trots förändringarna är det fortfarande betydligt fler män än kvinnor som kör och fler kvinnor än män som är passagerare.



Antal cykel/mopedresor per person för män och kvinnor

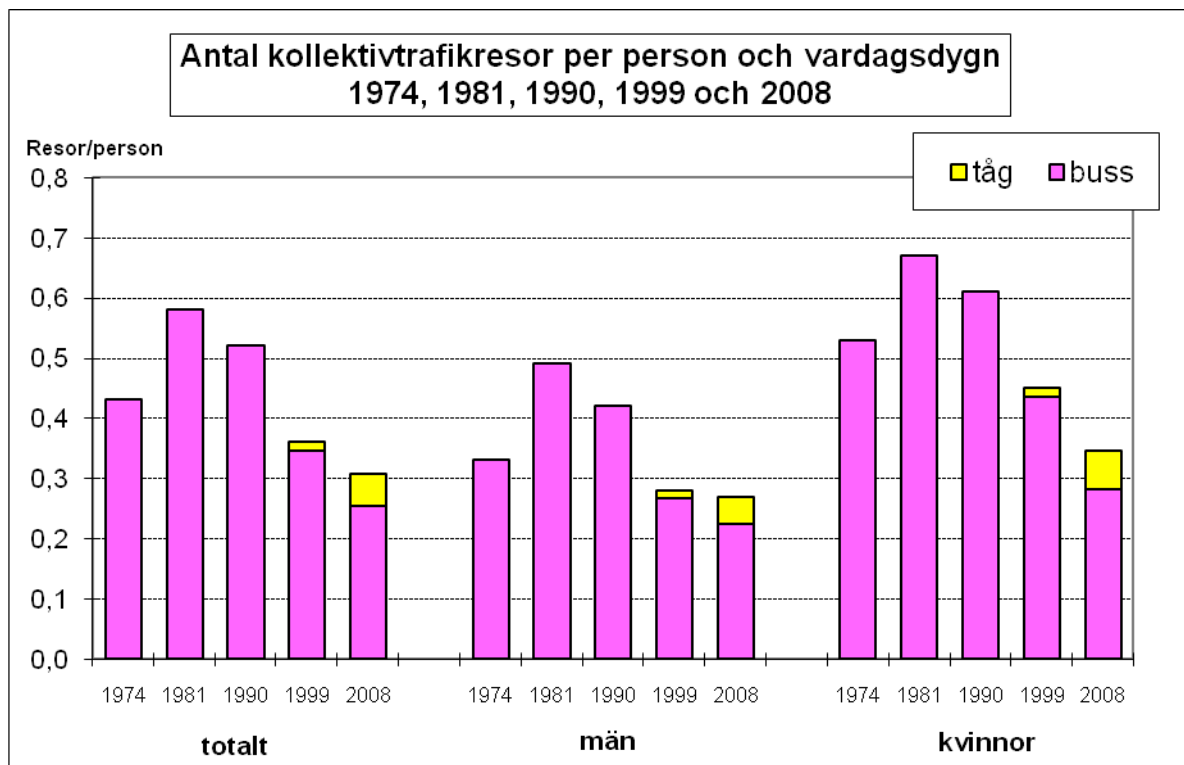
Resandet med cykel/moped ökade under 80- och 90-talen men har enligt undersökningen minskat kraftigt till 2008. Minskningen är större för män än för kvinnor, vilket innebär att kvinnorna nu gör fler cykel/mopedresor än männen. 2008 gjorde männen 0,58 och kvinnorna 0,69 cykel/mopedresor per person och vardagsdygn. I diagrammet nedan redovisas cykel och moped separat för 2008. 1974-1999 ingår mopedresorna i stapeln för cykel.



Antal kollektivtrafikresor per person för män och kvinnor

Antalet kollektivtrafikresor per person har minskat successivt sedan 1981. Mellan 1999 och 2008 är det främst för kvinnorna som antalet kollektivresor har minskat, men trots detta gör kvinnorna fortfarande betydligt fler kollektivresor än männen. 2008 gjorde männen 0,27 och kvinnorna 0,35 kollektivtrafikresor per person och vardagsdygn.

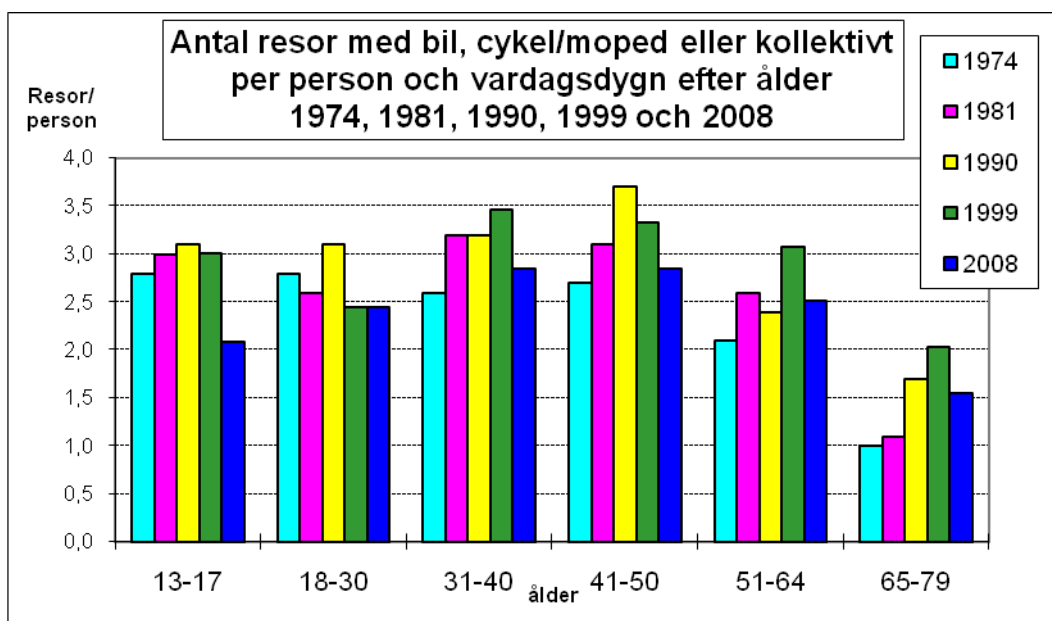
Hela minskningen mellan 1999 och 2008 gäller bussresor, medan antalet tågresor har ökat kraftigt. I diagrammet nedan redovisas tåg och buss separat för 1999 och 2008. För 1974-1990 ingår tågresorna i stapeln för buss. Kombinerade buss- och tågresor har räknats som buss.



Olika åldersgruppers resande

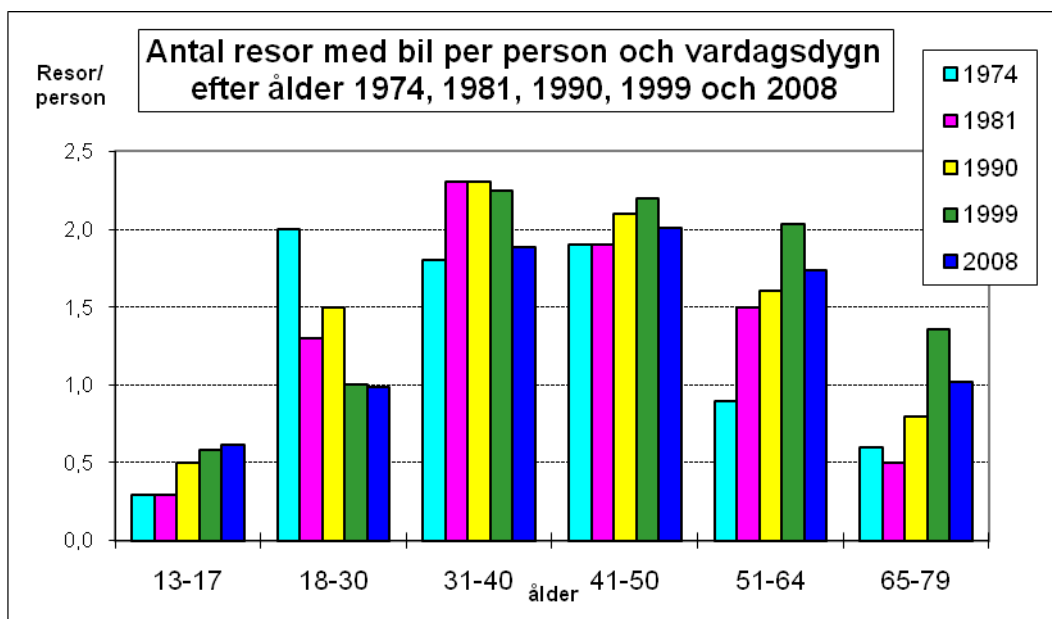
Totalt antal resor per person i olika åldersgrupper

Antalet resor med bil, cykel/moped eller kollektivtrafik per person och vardagsdygn har minskat i samtliga åldrar utom i åldrarna 18-30 år. Den största minskningen gäller 13-17åringar. Gruppen är dock liten och har relativt låg svarsandel, varför felmarginalen är relativt stor. Det högsta antalet resor görs i åldrarna 31-40 och 41-50 år.



Antal bilresor per person i olika åldersgrupper

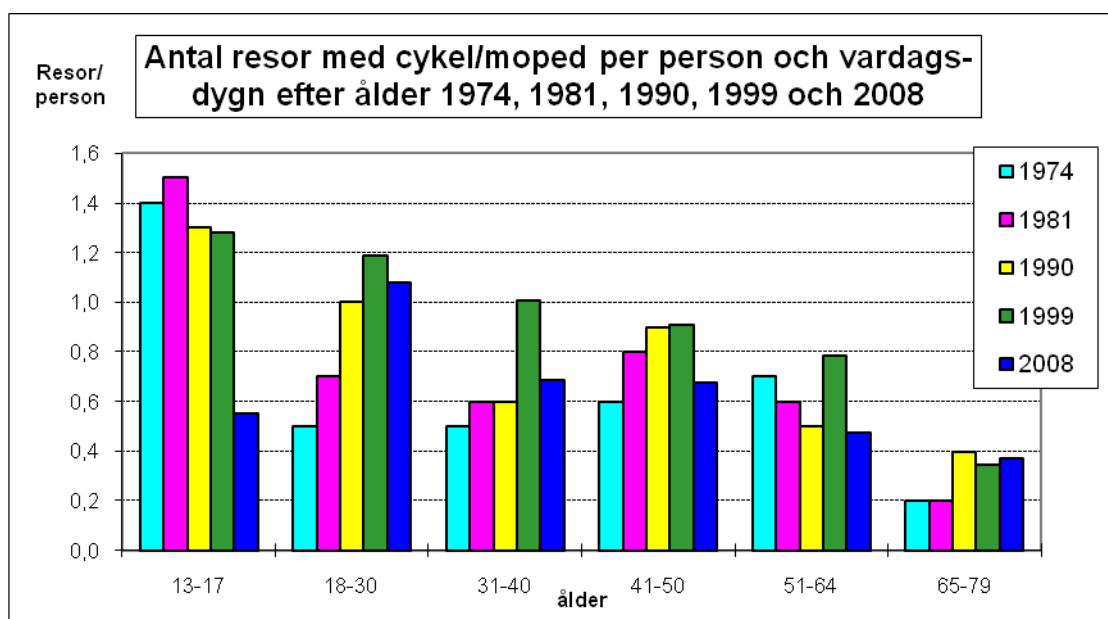
Bilresandet på vardagar varierar starkt med åldern. Det är de i åldern 41-50 år som gör flest bilresor, 2,0 resor per person och dygn. Antalet bilresor för ungdomar 13-17 år har ökat något sedan 1999, vilket utgör en fortsättning på en tidigare trend. För åldrarna över 30 år har antalet bilresor minskat markant sedan 1999. Utvecklingen visas i diagrammet på nästa sida.



Antal cykel/mopedresor per person i olika åldersgrupper

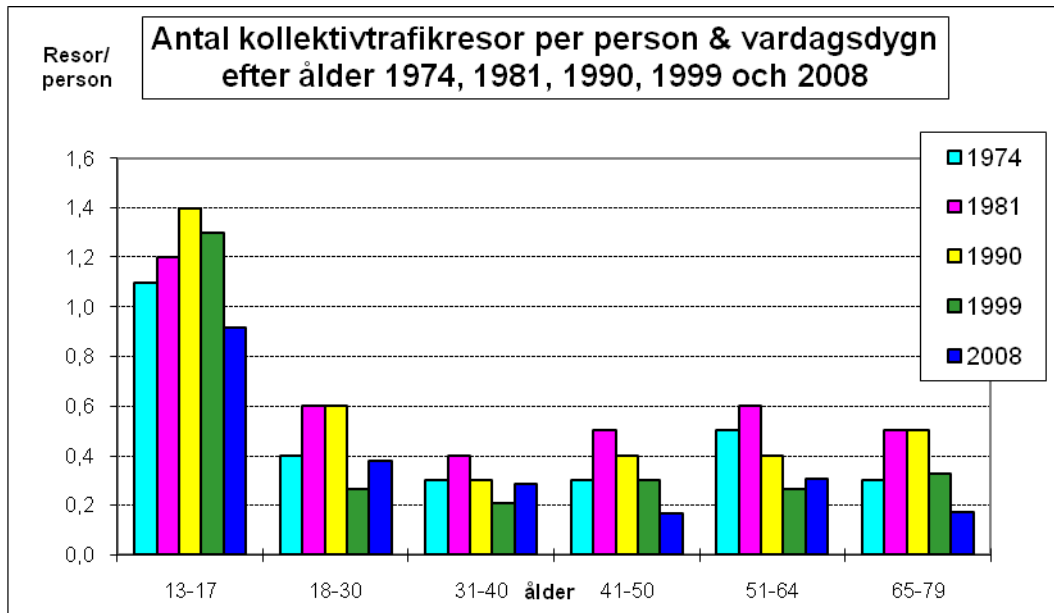
Även antalet cykel/mopedresor varierar starkt med åldern. De äldsta har lägst antal och de yngsta har tidigare haft högst andel cykel/mopedresor per person och vardagsdygn. Mellan 1999 och 2008 har dock antalet cykel/mopedresor per dygn sjunkit drastiskt för ungdomar 13-17 år, från 1,28 till 0,55. En viss försiktighet vid tolkningen kan dock vara på sin plats, eftersom gruppen är liten och har relativt låg svarsandel.

Även övriga åldersklasser mellan 18 och 64 år har minskat sitt antal cykel/mopedresor. Endast pensionärerna cyklar en aning oftare 2008 än 1999. Nu är det åldrarna 18-30 år som gör klart flest cykel/mopedresor, 1,08 per person och vardagsdygn.



Antal kollektivtrafikresor per person i olika åldersgrupper

Ungdomar 13-17 år gör mer än dubbelt så många kollektivtrafikresor som någon annan åldersgrupp, 0,92 resor per vardagsdygn. Ändå har antalet minskat markant sedan 1999. För övriga åldrar ligger antalet på under 0,4 kollektivresor per person och dygn. Sedan 1999 har åldersgränsen för ungdomstaxa hos Östgötatrafiken höjts, vilket kan ha påverkat resandet i gruppen 18-30 år. Kollektivresandet har ökat för personer 18-40 och 51-64 år men minskat för övriga åldrar.



Ärenden

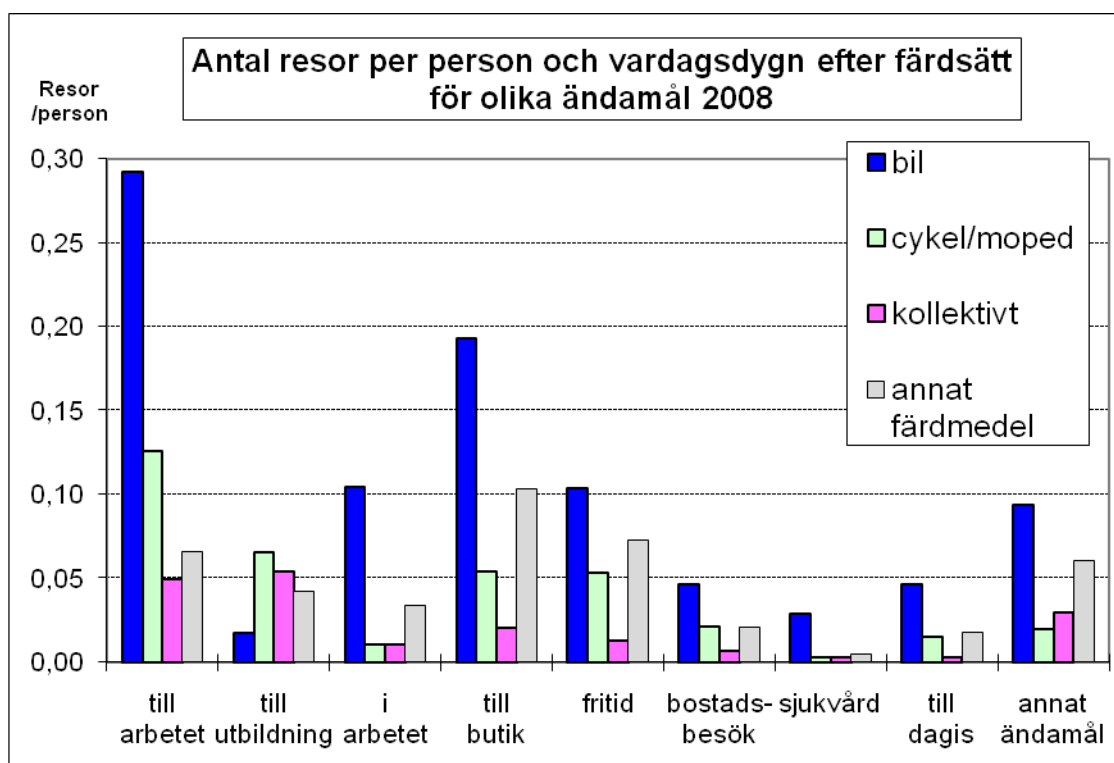
Antal resor per person för olika ärendetyper och färdmedel

De flesta resorna på vardagar är åter till egen bostad, och de redovisas inte i diagrammet nedan. Antalet återresor till egen bostad uppgår till 0,95 per vardagsdygn och närmare hälften av de resorna görs med bil.

För samtliga ärendetyper utom till utbildning är bil det vanligaste färdmedlet.

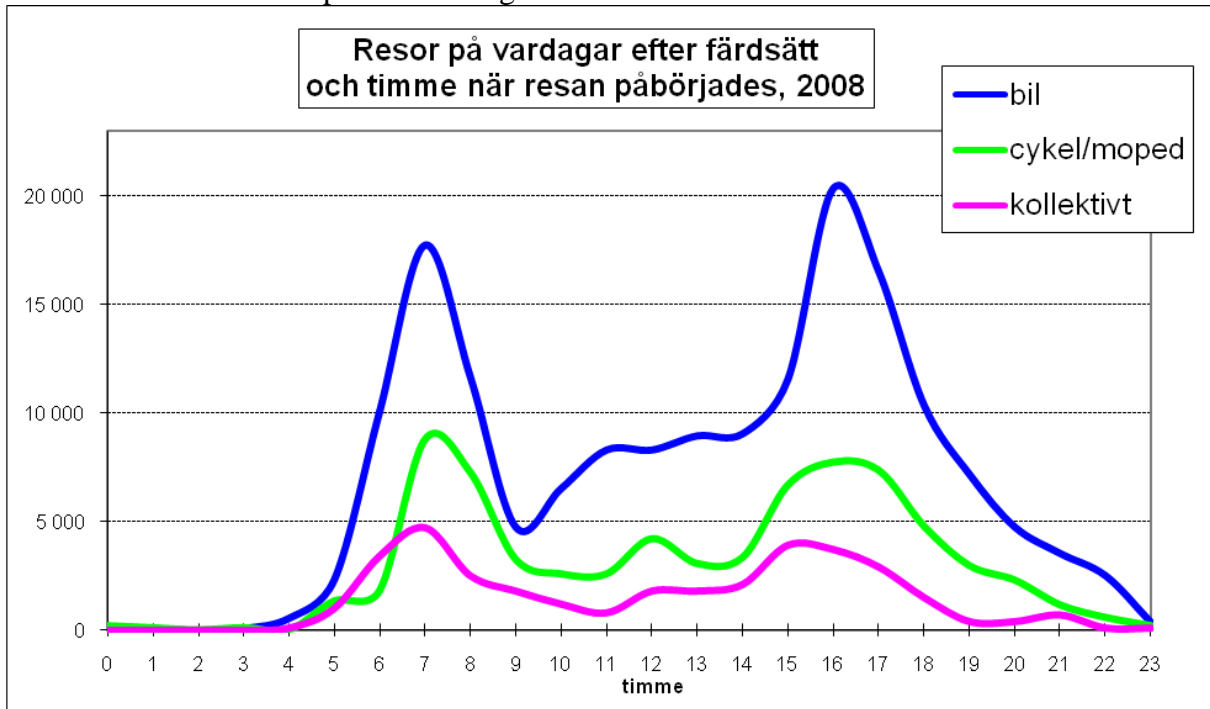
Flest resor, 0,53 resor per vardagsdygn, går till arbetet. Därefter följer resor till butik, bank, myndighet etc med 0,37 och resor till egen fritidsaktivitet med 0,24 resor. Sedan 1999 har antalet resor till fritidsaktivitet och till butik etc ökat, liksom resor för ”annat ändamål”. Övriga ärendetyper har minskat eller är oförändrade.

Mellan 1999 och 2008 har antalet resor med bil minskat något, utom till arbetet, till sjukvård och till fritidsaktivitet, där de är ungefär oförändrade. Resor med cykel/moped har minskat, särskilt till arbetet, till utbildning och till butik etc. Trots det är cykel/moped fortfarande det vanligaste färdmedlet till utbildning. Resor med kollektivtrafik har minskat något, särskilt till arbetet och till utbildning. Trots det är kollektivtrafik fortfarande det näst vanligaste färdmedlet till utbildning.

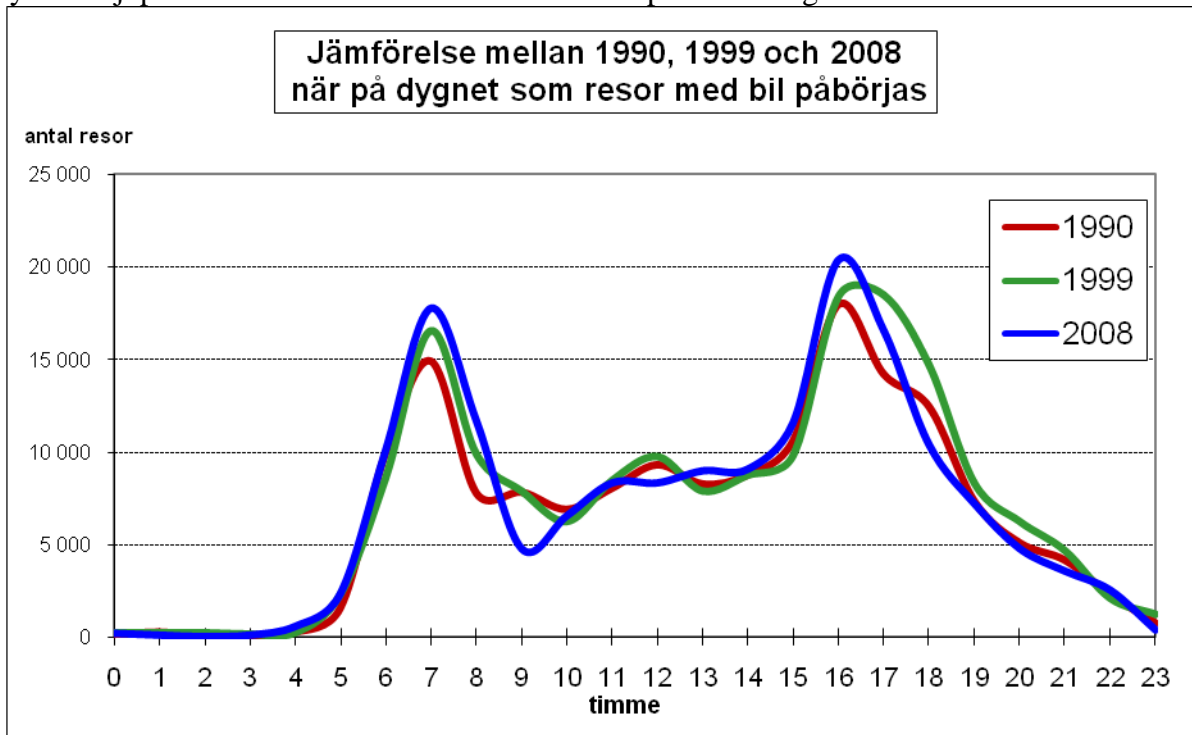


Resandets fördelning över dygnet

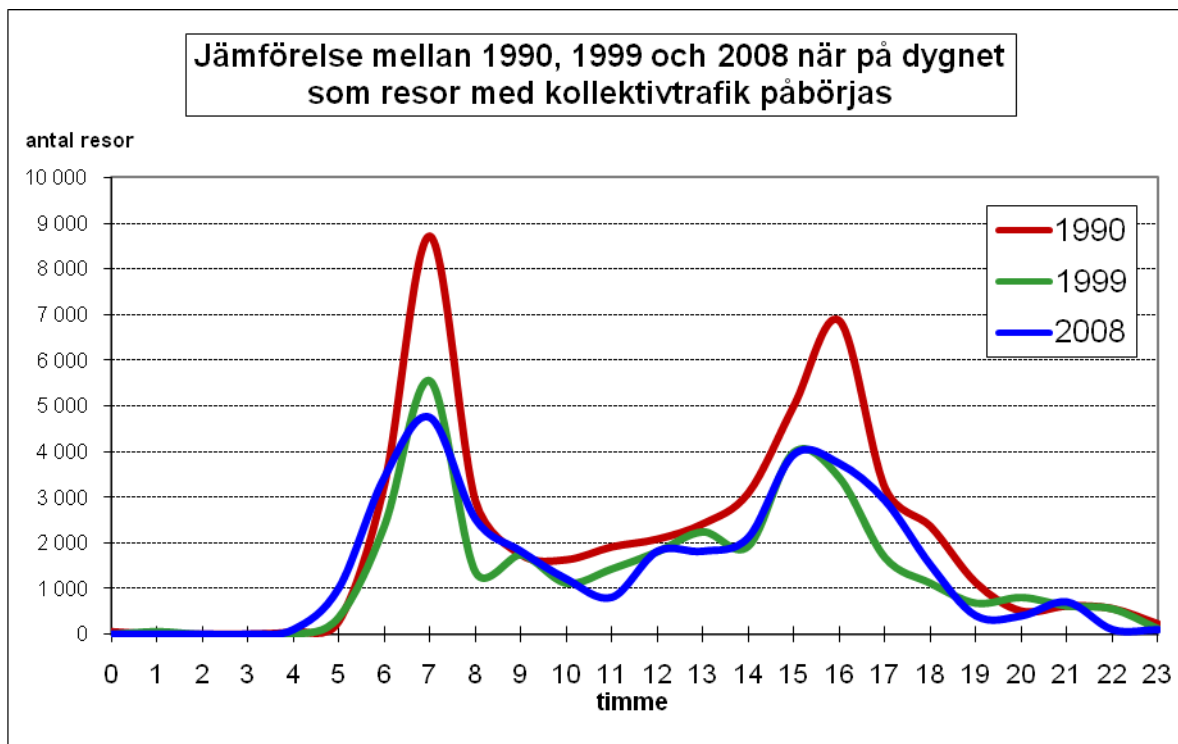
Samma mönster visas vid denna undersökning som vid de tidigare undersökningarna av när på dygnet som resorna äger rum. Det är framförallt två toppar som syns, en på morgonen mellan klockan 7 och 8 samt en på eftermiddagen mellan klockan 16 och 17.



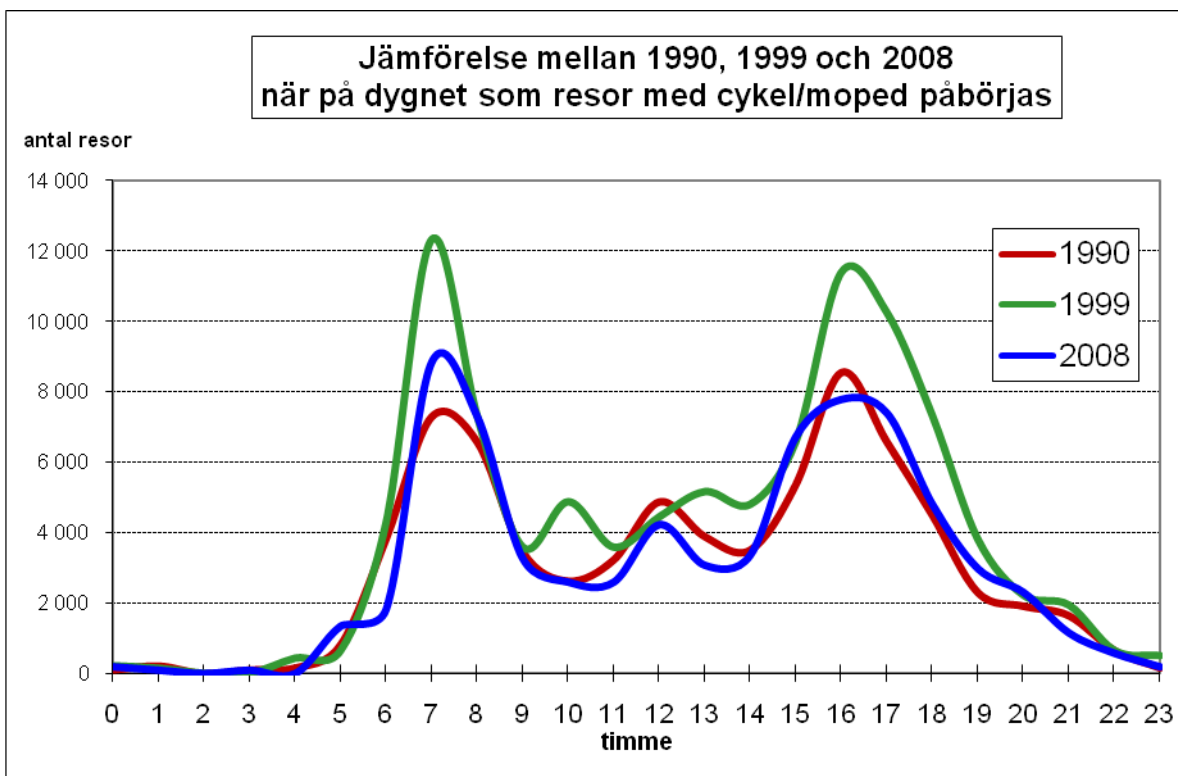
Fördelningen i tid för bilresorna är mycket likartad mellan de tre undersökningarna 1990, 1999 och 2008. Toppen på eftermiddagen tycks dock ha blivit något smalare 2008. Likaså syns en djupare svacka mellan klockan nio och tio på förmiddagen.



Även för kollektivresorna är mönstret likartat år från år. Det är fortfarande resor som påbörjas mellan klockan 7 och 8 som dimensionerar behovet av fordon inom kollektivtrafiken. Det är främst i rusningstid som antalet resor har minskat.



För cykel/mopedresorna är mönstret 2008 mera likt 1990 än 1999. Dock är antalet resor numera något högre vid toppen på förmiddagen än på eftermiddagen. Liksom 1990 finns också en liten uppgång vid 12-tiden.

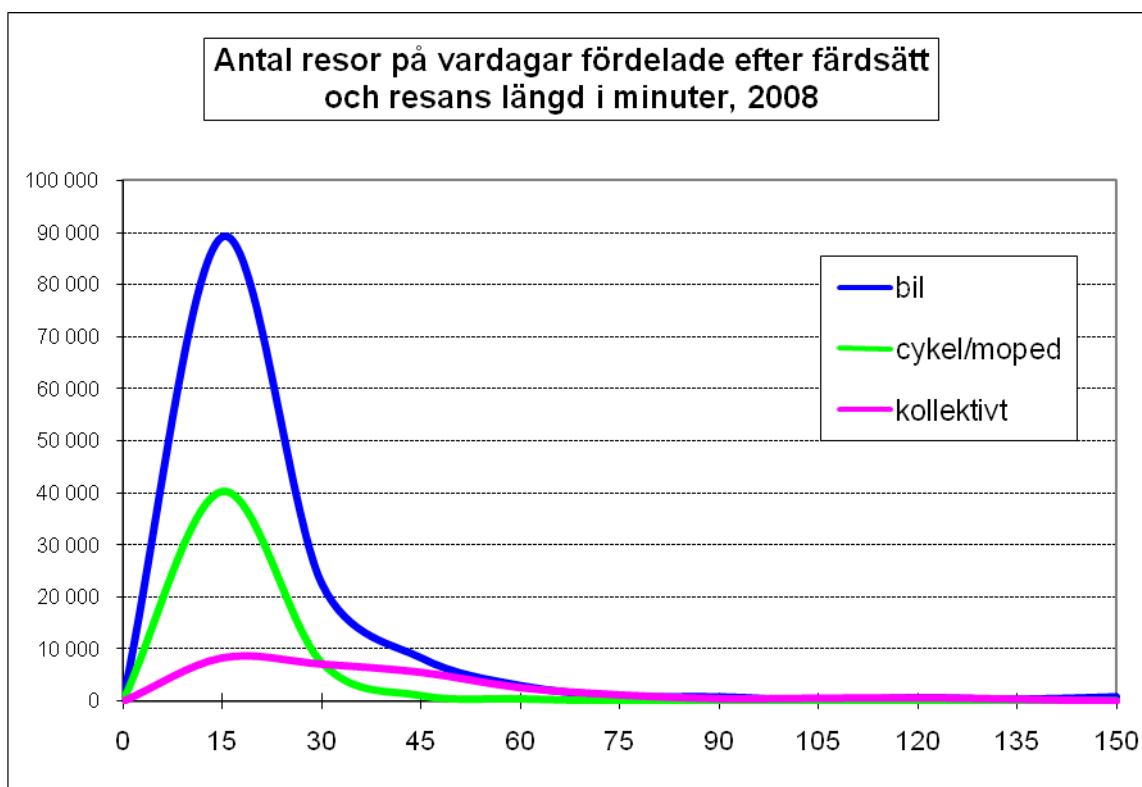


Resornas längd i minuter

De förflyttningar som de svarande gjort på vardagar varar i medeltal drygt 20 minuter. Detta värde gäller också för bilresorna. Medeltalet för cykel/mopedresorna är drygt 15 minuter. Kollektivtrafikresorna är betydligt längre och har ett genomsnitt på drygt 40 minuter.

Medeltalen är ungefärliga, eftersom de störs av ett litet antal mycket långa restider, som i vissa fall kan vara verkliga men i andra fall resultatet av att frågorna har missuppfattats, t ex genom att en tur- och returresa har angivits som en i stället för två förflyttningar. Som en jämförelse är medianvärdena 15 minuter för bil, 14 minuter för cykel/moped och 30 minuter för kollektivtrafik. Medianvärdet innebär att hälften av resorna är kortare och hälften längre. 1999 var medianvärdena 15 minuter för bil, 10 minuter för cykel/moped och 30 minuter för kollektivtrafik. Cykel/mopedresorna har alltså blivit tidsmässigt längre mellan 1999 och 2008, medan övriga färdssätt inte har förändrats. Restiderna bygger på de tider som de svarande har angivit för när resan startade och avslutades. Det finns en stark tendens att de svarande anger tider i jämna kvartar (utom för resor som är kortare än en kvart).

De vanligaste värdena som har angivits är 15 minuter för bil, 10 minuter för cykel/moped och 30 minuter för kollektivtrafik. Endast ett mindre antal resor är längre än en och en halv timme.



Resor under helgen

Resandet under helgen är inte lika omfattande som under vardagarna.

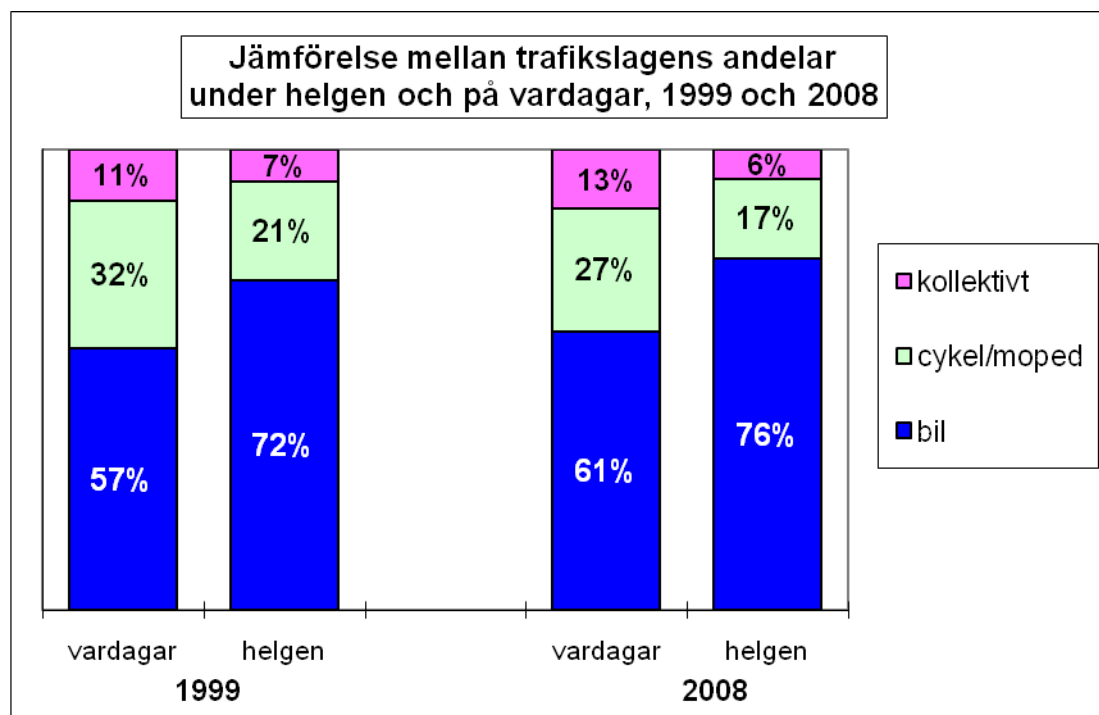
Totalt gör kommunens invånare ungefär 273 000 resor ett normalt dygn under helgen, varav 216 000 med bil, cykel/moped eller kollektivtrafik.

Fördelat på respektive trafikslag uppgår resorna till ungefär 164 000 med bil, 14 000 med kollektivtrafik och 38 000 med cykel/moped per dygn.

Resor med cykel/moped, bil och kollektivtrafik under helgen

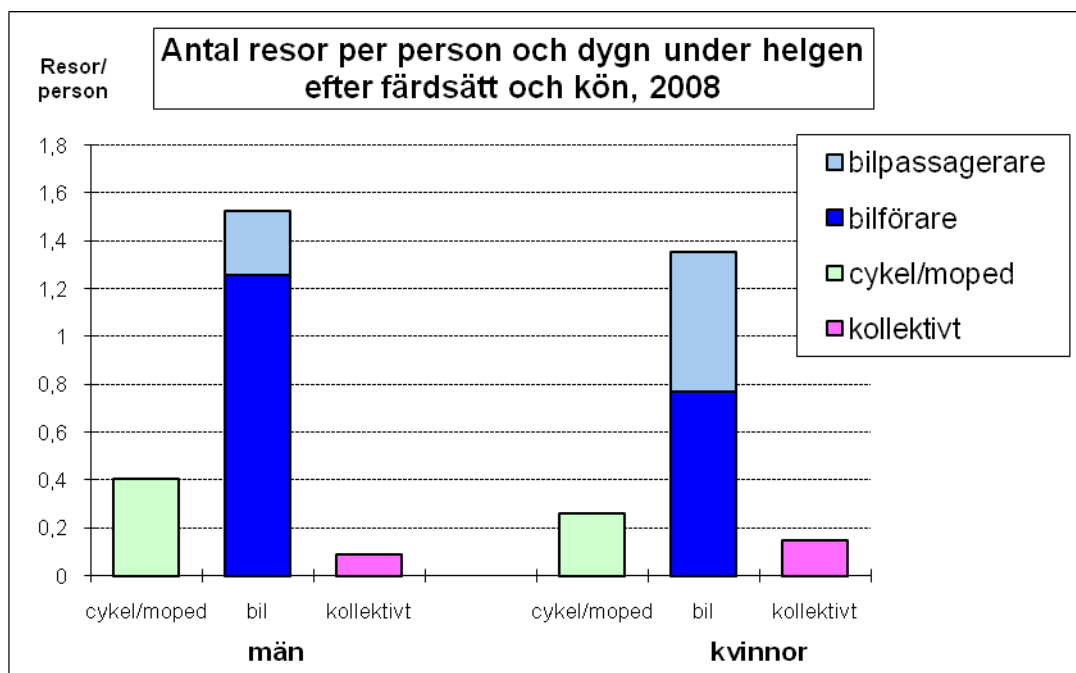
Antalet resor per person med bil, cykel/moped eller kollektivtrafik under helgen uppgår till 1,9 per dygn, dvs cirka 0,5 resa mindre per person och dygn än på vardagar.

Resorna med bil dominerar ännu kraftigare under helgen än på vardagar. 76 procent av resorna under helgen genomförs med bil jämfört med 61 procent på vardagarna. Cykel/mopedresornas andel på helgen är 17 procent och kollektivtrafikresornas andel 6 procent.



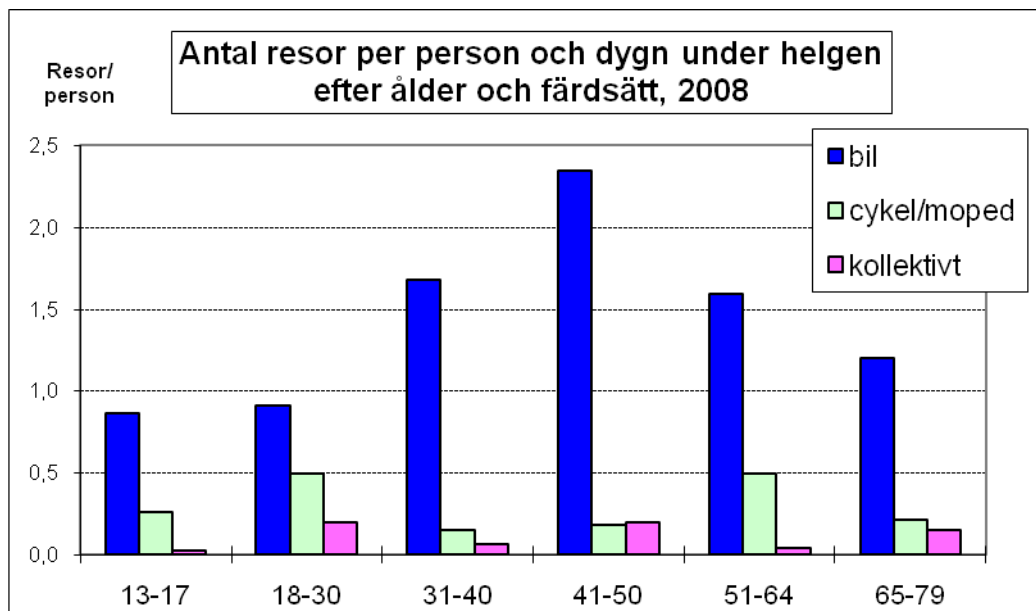
Antal resor per person för män och kvinnor under helgen

Både män och kvinnor reser i första hand med bil under helgen. Jämfört med vardagarna är det dock större skillnad mellan könen på vilket sätt man reser. Närmare hälften av kvinnornas bilresor under helgen är som passagerare. Överhuvudtaget är samåkning med bil vanligare på helgen än på vardagar. Andelarna både för cykel/moped och kollektivtrafik är lägre för båda könen under helgen jämfört med vardagar.

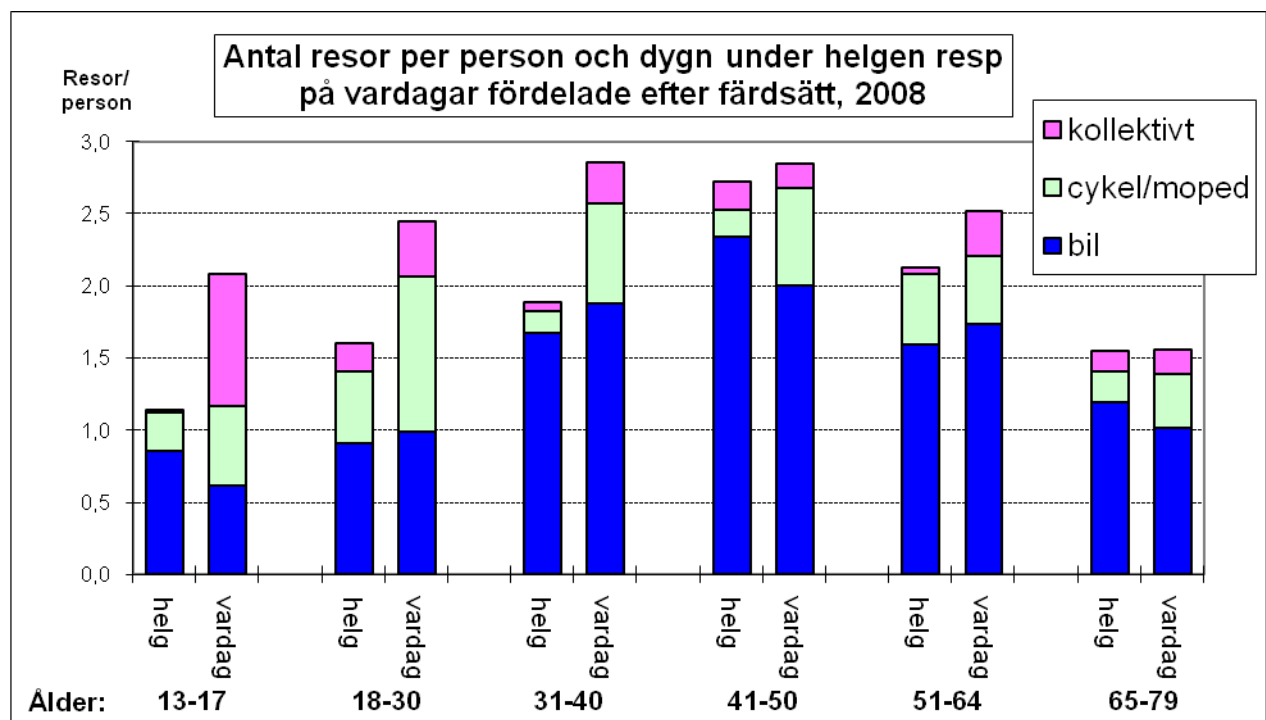


Antal resor per person i olika åldersgrupper under helgen

Flest resor totalt per person under helgen görs av dem som är i åldern 41-50 år. Samtliga åldersklasser använder i första hand bilen i samband med resor under helgen.



Samtliga åldersklasser utom pensionärerna gör färre resor per dygn under helgen än på vardagarna. De under 40 år gör ungefär en resa mer per person och dygn på vardagar än under helgen. Samtliga åldersklasser reser mindre med cykel/moped och kollektivtrafik under helgen än på vardagarna. Åldersklasserna 13-17, 41-50 och 65-79 år reser mer med bil under ett helgdrygn än under ett vardagsdygn.



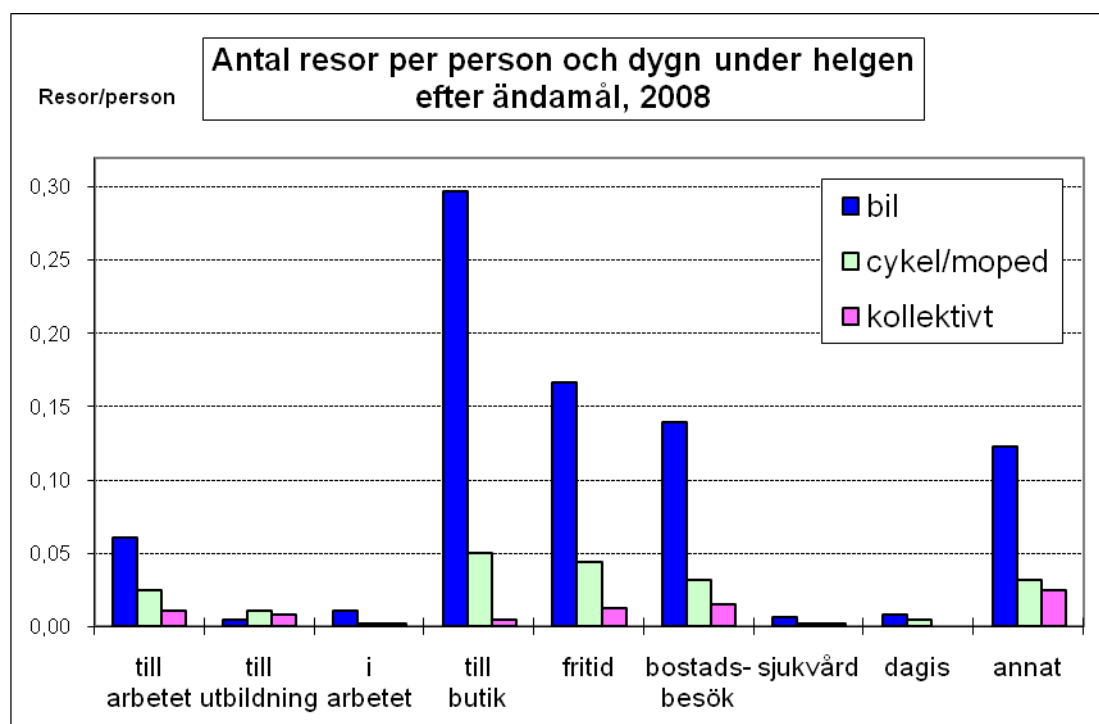
Antal resor per person för olika ärendetyper under helgen

Under helgen genomförs de flesta resorna till butik. Detta om man bortser från återresorna till egen bostad. I övrigt genomförs det en del fritidsresor, resor i samband med besök i annans bostad, samt det som sammanfattas i annat ändamål med förflyttningen.

Arbetsresorna är av förklarliga skäl inte lika vanliga under helgen som på vardagarna. Det är också för denna ärendetyp som avvikelsen är störst mellan vardag och helg. Resorna till utbildning är också betydligt färre på helgen än på vardagarna.

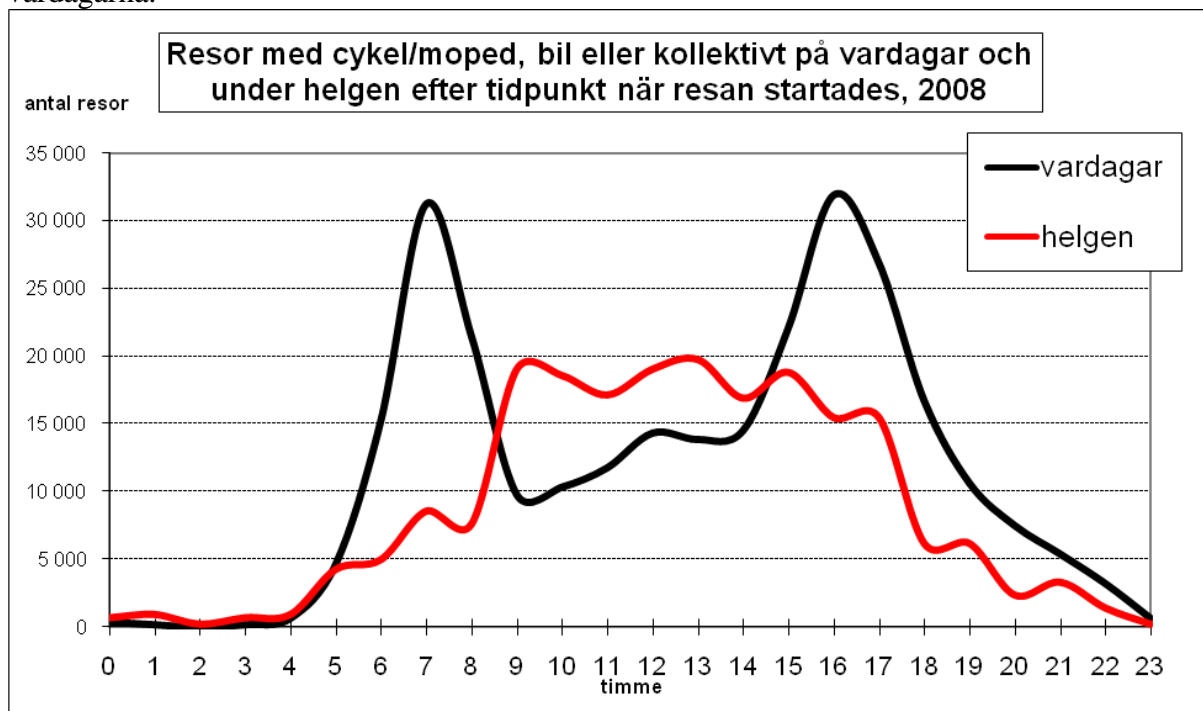
När det gäller resor till butik, till fritidsaktivitet, för att besöka annans bostad och för "annat ändamål" görs det fler resor per person och dygn under helgen än på vardagarna.

På helgen liksom på vardagar är bilen det vanligaste färdmedlet för samtliga ärendetyper utom resa till utbildning. Högst andel bilresor under helgen har resor till butik.



Antal resor per timme – jämförelse mellan helgen och vardagar

De tidpunkter som resorna sker under helgen avviker helt från situationen på vardagar. Några tydliga toppar på för- eller eftermiddagen förekommer inte. Antalet resor är som störst mitt på dagen mellan klockan 9 och 15. Mellan 9 och 14 är det totala antalet resor fler under helgen än på vardagarna. Den genomsnittliga restiden under helgen är ett par minuter längre än på vardagarna.



Kommentar till undersökningen:

Denna sammanställning är uppdelad i två delar, en del som behandlar resor på vardagar och en del som behandlar resor under helgen.

Antalet resor varierar naturligtvis mellan olika veckodagar, även inom de båda grupper som presenteras i rapporten. Flest resor görs det på fredagar medan antalet resor är minst på söndagar. Antalet resor med bil, cykel/moped eller kollektivtrafik en söndag uppgår till ungefär 200 000 medan antalet resor på fredagen uppgår till ungefär 300 000. Samtliga vardagar är resor till arbetet vanligast följt av resor till butik. Under helgen är resor till butik vanligast följt av fritidsresor. Flest resor till butik görs på fredagar och lördagar, flest fritidsresor på söndagar.

Osäkerhet

Det finns ett antal osäkerhetsmoment i undersökningen. Ett är den sjunkande svarsandelen i framförallt 2008 års undersökning. Denna osäkerhet behandlas i avsnittet Bortfallsanalys nedan. Ett annat osäkerhetsmoment är att vädret kan påverka människors resande, och vädret kan självfallet ha varierat mellan de olika dagarna och åren. Eftersom undersökningen bara omfattar linköpingsbor kommer utpendlingen från kommunen med, men däremot inte inpendlingen. Den år för år växande pendlingen innebär därmed att det är en allt större del av det verkliga resandet i Linköping som saknas i undersökningarna. Man kan tänka sig andra

faktorer som också påverkar resandet för vissa delgrupper och därmed jämförelser i tiden, t ex konjunktursvängningar, variationer i bensinpriset, det fria valet av grundskola, utbyggnaden av Campus Norrköping mm.

Bortfallsanalys

57,9 procent av dem som erhöll enkäten för att fylla i uppgifter om sina resvanor besvarade den. Här analyseras bortfallet ur perspektiven ålder, kön och bostadens geografiska läge.

Genom att utföra ett Chi-tvåtest kan det analyseras om signifikans föreligger mellan variablerna. I detta fall om den tillfrågade svarat och de fyra nämnda variablerna ovan.

Det visar sig att på 95-procentsnivån är svarsandelen signifikant beroende av ålder, kön och var i kommunen man bor.

Svarsandelen har alltså sjunkit kraftigt jämfört med 1999, då den var 69,9 procent. Dessutom har antalet svarande som inte har uppgivit färdstätt eller ändamål med förflyttningen ökat, vilket också kan tyda på ett sjunkande intresse för undersökningen. Man kan bara spekulera i om detta har påverkat kvaliteten i svaren på flera sätt, t ex när det gäller beredvilligheten att ange samtliga gjorda förflyttningar.

Ålder och kön

När det gäller ålder är det personer i åldrarna över 65 år som har högst svarsandelar, medan de som är i åldern 18-30 år svarat i minst omfattning. Kvinnor har svarat i betydligt större utsträckning än män. Liknande skillnader i svarsandel är vanliga i enkätundersökningar, men i 2008 års resvaneundersökning är särskilt ålderskillnaderna ovanligt stora. Se även nedanstående tabell.

<i>Ålder</i>	<i>Svarsandel procent</i>
13-17	48,4%
18-30	40,6%
31-40	51,8%
41-50	58,9%
51-64	73,0%
65-79	79,2%
Kvinnor	61,7%
Män	53,8%
Samtliga	57,9%

Geografiskt läge

Det varierar mycket mellan olika delar av kommunen hur hög andel som har svarat på resvaneundersökningen. De boende i Linköpings tätort har svarat i mindre utsträckning än i övriga kommunen. 55,3 procent av de boende i Linköpings tätort har svarat, 63,5 procent i övriga kommunen. Siffrorna inom parentes nedan anger andel i respektive område som har svarat. Stadsdelar i tätorten där få svarat är Ryd (35,8%), Ullstämman (45,9%), Skäggetorp (46,2 %), Tannefors (47,1 %) samt Berga (48,7 %). Hög andel svarande i tätorten är det i Hackefors (80,0%) och Ramshäll (75,8 %).

Slutsats

De yngre har alltså inte svarat i samma omfattning som de äldre. Om man antar att de som inte svarat har samma resmönster som de svarande i respektive åldersklass, kan antalet resor för respektive trafikslag justeras något, genom att man kompenserar för de olika åldrarnas svarsandelar. Kollektivtrafikresorna ökar då från 0,31 till 0,32 resor per person och vardagsdygn, cykel/mopedresorna ökar från 0,64 till 0,70 medan bilresorna minskar från 1,45 till 1,42 resor per person. Totalt ökar antalet resor med bil, cykel/moped eller kollektivtrafik från 2,40 till 2,44.

Om man gör motsvarande kompensation för mäns och kvinnors olika svarsandel blir enda skillnaden att bil som förare stiger med 0,01 resa per dygn medan bil som passagerare sjunker med samma värde.

Avvikelseerna är med andra ord små, med undantag för cykel/mopedresorna, som kan vara underskattade med cirka 10 procent i 2008 års resvaneundersökning. Även i tidigare undersökningar har det funnits motsvarande avvikelser, men de har sannolikt varit något mindre tack vare generellt högre svarsandelar och mindre skillnader i svarsandel mellan åldersgrupperna. Undersökningen 2008 måste ändå i huvudsak bedömas vara ganska tillförlitlig.