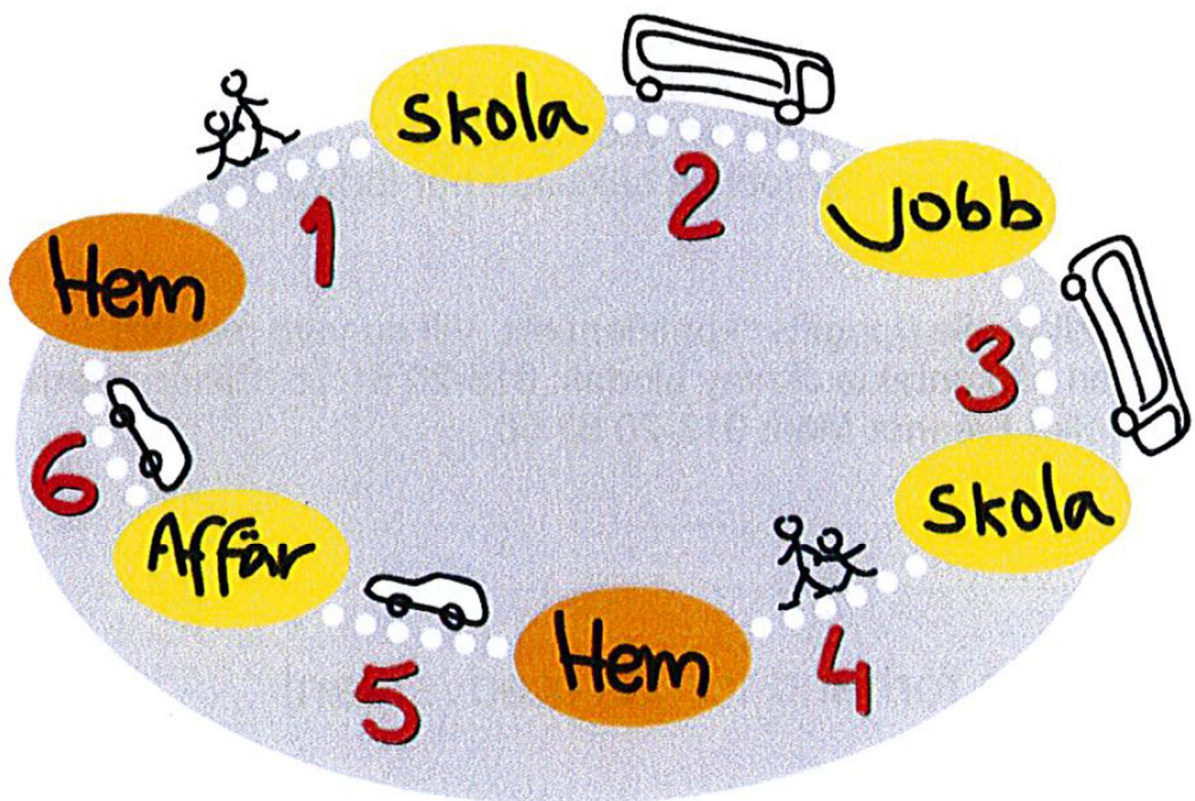


RVU-2014

Resvaneundersökningen i Linköpings kommun 2014



Februari 2015



Sammanfattning

Resvaneundersökningen 2014

Under hösten 2014 genomfördes en resvaneundersökning i enkätform bland 4 501 kommuninvånare i åldern 13 till 84 år. 50 procent av de tillfrågade svarade. Speciellt för yngre personer var svarsandelen låg. År 2008 var svarsfrekvensen 58 procent, dvs. 8 procentenheter högre. Av de svarande genomförde 75 procent minst en resa på sin undersökningsdag.

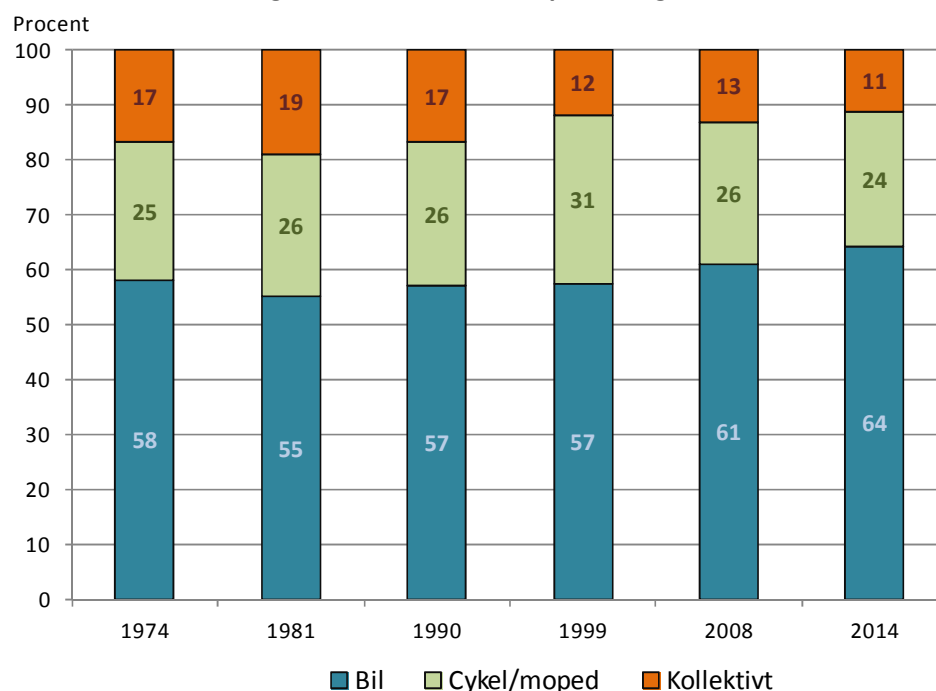
Vardagsresor

Antalet resor på vardagar uppgick till ungefär 330 000 per dygn hösten 2014. Det var 16 000 färre resor, 4,8 procent, än vid undersökningen 2008. Minskningen kan till stor del förklaras av att färre resor till fots registrerades eftersom endast promenader över fem minuter skulle anges. Antalet resor med okänt färdstätt var också mycket lägre, men dessa resor är nästan helt fördelade på de vanligaste färdmedlen. Om man beaktar att folkmängden i det undersökta åldersintervallet 13-84 år har ökat med 5 700 personer, 4,8 procent, mellan 2008 och 2014 så kan man konstatera att resorna per person har minskat något. Resorna med bil, cykel/moped eller kollektivtrafik ökade däremot med drygt 14 000 resor, 5,2 procent, till 286 600 resor.

Om enkätsvaren viktas för att kompensera den skeva åldersfördelningen, och därmed bättre motsvara gällande åldersfördelning i kommunen, så uppgick antalet resor med bil, cykel/moped eller kollektivtrafik till 298 100 resor per vardagsdygn, eller 4 procent fler resor än utan ålderskompensation.

Resorna med bil dominerar stort bland de olika trafikslagen. Av resorna med bil, cykel/moped och kollektivtrafik genomfördes 64 procent av resorna med bil. Det är en högre procentandel än vad som redovisats i tidigare mätningar från 1974 och framåt. Omräknat uppgick antalet resor med bil till 1,5 resa per person och dag. Standardvägningen utifrån åldern ger även en viss omfördelning av procentfördelningen mellan trafikslagen och ökningen för biltrafiken blir då inte fullt så stor.

Procentuell fördelning mellan olika färdstätt på vardagar



Både kvinnor och män reser oftare med bil som förare än som passagerare. Det betyder att de flesta bilisterna inte samåker. Kvinnor reser betydligt oftare som passagerare än vad män gör. Antalet resor med cykel/moped låg på ungefär samma nivå år 2014 som 2008, medan resorna med kollektivtrafik minskade något. Kvinnorna reser med cykel/moped och kollektivtrafik i något större utsträckning än män, medan männen reser med bil i större utsträckning än kvinnorna.

Flest resor per person under ett vardagsdygn gjordes av personer i åldern 31-40 år. Vid sidan om returresor till den egna bostaden är det resor till arbetet eller besök i butik/restaurang som är mest förekommande motiv för resan.

Resandets omfattning och valet av färdmedel påverkas starkt av tillgången till bil i hushållet. I hushåll med två eller flera bilar reser man nästan enbart med bil. Det är också tydligt att boende på landsbygden gör flest bilresor per person. Boende i kommunens mindre tätorter gör inte riktigt lika många bilresor per person som de boende på landsbygden. De boende i staden Linköping gör färre bilresor per person än de tidigare nämnda grupperna. Boende i staden Linköping gör i stället flest cykelresor per person, medan boende i de mindre tätorterna gör flest kollektivtrafikresor per person.

Det finns två tydliga toppar under dygnet då en hög andel av vardagsresorna sker. Det är mellan klockan 7 och 8 på morgonen och mellan klockan 16 och 17 på eftermiddagen. Mönstret i den senaste mätningen är mycket lik det som visats i undersökningarna 1999 och 2008. I genomsnitt tar en resa med cykel 15 minuter, en resa med bil 24 minuter, och en resa med kollektivtrafiken 49 minuter.

Helgresor

Under helgen uppgår det totala antalet resor per dygn till ungefär 215 000, varav 179 500 med bil, cykel/moped eller kollektivtrafik. Detta visar på en betydande, drygt 20 procent, minskning av antalet resor per person i jämförelse med tidigare mätningar. Resorna med bil dominerar också under helgen. Samåkningen är dock mer vanligt förekommande under helgen än på vardagar. 30 procent av resorna med bil under helgen sker som passagerare jämfört med endast 13 procent på vardagar. Framförallt är det kvinnor som reser som bilpassagerare under helgen. Den vanligaste ärendetypen för resor under helgen är till butik och nästan två tredjedelar av resorna sker med bil.

Vilken tidpunkt man reser på dygnet är helt annorlunda under helgen än på vardagarna. Några tydliga toppar på förmiddagen eller eftermiddagen finns inte under helgen. De flesta resorna under helgen sker mellan klockan 10 och 17. Under fem timmar mitt på dagen mellan klockan 9 och 14 är antalet resor högre under helgen än vid motsvarande tidpunkt på vardagarna.

Innehållsförteckning

Syfte/bakgrund	4
Om undersökningen	4
Resor i Linköping hösten 2014	6
Resor på vardagar	7
Totalt antal resor.....	7
Resor med bil, cykel och kollektivtrafik	8
Antal resor per person	9
Andel resor med olika trafikslag	9
Jämförelse av reseutvecklingen för kvinnor och män	10
Totalt antal resor för kvinnor och män	10
Antal bilresor per person för kvinnor och män.....	11
Antal cykelresor per person för kvinnor och män	12
Antal kollektivtrafikresor per person för kvinnor och män	13
Jämförelse av utvecklingen för olika åldersgruppers resande.....	14
Totalt antal resor per person i olika åldersgrupper	14
Antal bilresor per person i olika åldersgrupper	15
Antal cykelresor per person i olika åldersgrupper.....	15
Antal kollektivtrafikresor per person i olika åldersgrupper	16
Andel resor med olika färdmedel efter ålder	17
Ärenden	18
Antal resor per person för olika ärendetyper	18
Andel resor per person för olika ärendetyper efter kön	19
Andel resor per person för olika ärendetyper efter ålder	19
Resandets fördelning över dygnet	20
Resornas längd i minuter	23
Resor under helgen	24
Totalt antal resor.....	24
Resor med bil, cykel och kollektivtrafik under helgen	25
Andel resor med olika trafikslag under helgen	26
Antal resor per person för kvinnor och män under helgen	26
Antal resor per person i olika åldersgrupper under helgen.....	27
Antal resor per person för olika ärendetyper under helgen.....	29
Andel resor per person för olika ärendetyper efter ålder under helgen.....	30
Jämförelse mellan resor på vardagar och under helgen	31
Antal resor per timme – jämförelse mellan helgen och vardagar	33
Disponerar hushållet bil eller inte	34
Resor mellan olika stadsdelar	36
Mest förekommande sätt att resa i olika delar av kommunen	41
Resor till fots	49
Bortfallsanalys	53
Slutsats	59

Syfte/bakgrund

Resvaneundersökningen 2014 har genomförts för att öka kunskapen om dagens resmönster för olika trafikantgrupper i Linköpings kommun. Resultatet ska bland annat ge underlag för arbetet med att skapa en bra framtida trafikmiljö i Linköpings kommun.

Jämförelse har skett med tidigare resvaneundersökningar som genomförts på liknande sätt; 1974, 1981, 1990, 1999 och 2008. Därmed kan utvecklingen de senaste 40 åren analyseras.

De tre senaste undersökningarna avser hela veckan. Undersökningarna till och med 1990 gällde endast vardagar. Av denna anledning delas redovisningen till stor del 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. Eftersom resmönstret dessutom är väldigt olika under helgen jämfört med vardagar är det även av det skälet motiverat att göra denna uppdelning. I årets rapport har det dessutom lagts in en omfattande redovisning som belyser skillnader och likheter i de resmönster som finns i olika delar av kommunen, som exempelvis tätorter och stadsdelar.

Undersökningen 2014 är utförd av Statistik & Utredningar i Linköpings kommun på uppdrag av Miljö- och Samhällsbyggnadsförvaltningen i Linköpings kommun. Kontaktpersoner för beställaren har varit Göran Andersson, Elinor Josefsson och Eleonor Mörk. Rapporten har skrivits av Jimmy Lindahl.

Om undersökningen

Under hösten 2014 har en resvaneundersökning genomförts i Linköpings kommun. Första utskicket gjordes i slutet av september och därefter har två påminnelser sänts ut till dem som inte besvarat enkäten. Mätveckorna har varit vecka 39, 42 och 45. Totalt tillfrågades 4 501 slumpmässigt utvalda personer av kommunens invånare i åldern 13 till 84 år. 98 av dessa personer gick inte att nå då de utskickade enkäterna kom tillbaka som postreturer. Det reviderade antalet tillfrågade personer kan därmed sägas uppgå till 4 403. Till dessa skickades en enkät med frågor om bland annat hushållets bilinnehav samt uppgifter om resandet den aktuella undersökningdagen. De uppgifter som efterfrågades gällande alla förflyttningar var: ändamål med resan, färdstätt, 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 förflyttningar med ett eller flera färdmedel från en startpunkt till en målpunkt. Om man till exempel lämnat barn till barnomsorgen på vägen till arbetet räknas det som två resor. Se även en grafisk skiss som finns med som bilaga till denna rapport och som sändes ut tillsammans med följebrevet till de tillfrågade i årets undersökning. De tidigare undersökningar som det görs jämförelser med i denna rapport genomfördes vid motsvarande tidpunkt respektive år.

Antalet svarande blev 2 202, vilket motsvarar 50,0 procent av det reviderade antalet tillfrågade. Det är en betydligt lägre svarsandel än vid tidigare undersökningar. 2008 uppgick exempelvis andelen svarande till 57,9 procent och 1999 till 69,9 procent. Då andra undersökningar av allmän karaktär också visat på successivt lägre andel svarande de senaste åren utökades antalet tillfrågade i årets undersökning från 3 003 vid närmast föregående undersökningar till 4 501 i årets undersökning. Den främsta anledningen till att urvalet utökades var att det vid studier av resor från en stadsdel till en annan inte ska bli för få riktade resor mellan respektive stadsdel. I slutet av rapporten redovisas en enkel bortfallsanalys då benägenheten att svara på enkäten utifrån exempelvis ålder varierar mycket.

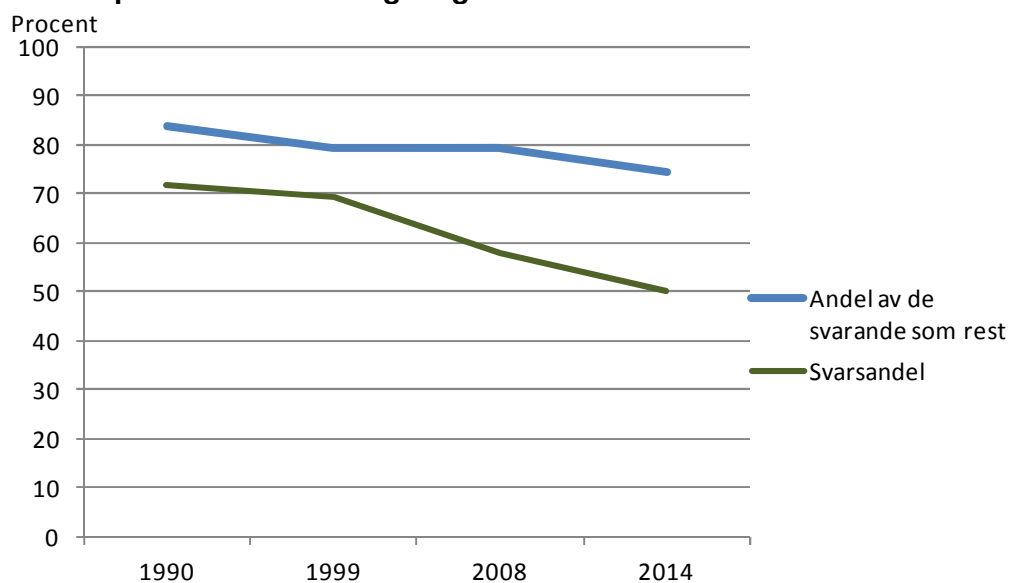
I vissa avsnitt av rapporten har svaren räknats upp så att de motsvarar kommunens samtliga invånare i åldern 13-84 år. För övriga åldrar bedöms resandet vara av så liten omfattning att det endast marginellt påverkar helheten. Hösten 2014 var ungefär 124 100 av kommuninvånarna i åldern 13-84 år, vilket motsvarar 82 procent av kommunens befolkning på 151 493 personer den 30 september. När det gäller åldersindelningen gjordes en liten justering i årets undersökning jämfört med de föregående undersökningarna. Då äldre personer blir allt mer aktiva i samhället justerades i år åldersintervallet för de tillfrågade från 13-79 år till 13-84 år.

Undersökningen avser resor som kommuninvånarna gör ett "normalt" dygn inom, till eller från Linköpings kommun. Resor som kommuninvånarna helt gör i andra kommuner ingår ej. Inte heller de resor som invånare i andra kommuner gör i Linköping ingår i denna mätning. Anledningar till att man inte genomfört någon resa under sin undersökningsdag kan, vid sidan om att behov i allmänhet saknades för att resa den aktuella dagen, exempelvis vara sjukdom eller att man befann sig hela dagen i en annan kommun.

Av de 2 202 svarande genomförde 1 641 minst en resa under sin undersökningsdag. Det motsvarar 75 procent av samtliga svarande. Det innebär att en betydligt lägre andel av de svarande i årets undersökning genomfört minst en resa under sin undersökningsdag än för sex år sedan. Erfarenhet från andra resvaneundersökningar pekar i samma riktning om att en successivt lägre andel av de svarande uppger att de har genomfört minst en resa. En bidragande orsak till att en lägre andel uppger att de har rest förefaller vara att det numera är en alltmera skev åldersfördelning på dem som besvarar enkäten. Se vidare om detta i bortfallsanalysen.

Vid undersökningen 2008 uppgav 79 procent att de genomfört minst en resa under sin undersökningsdag. Vid jämförelser mellan olika undersökningar är det viktigt att ta det i beaktande att det är en lägre andel av de svarande i årets undersökning som uppger att de har gjort minst en resa under sin undersökningsdag än vid tidigare undersökningar. Se nedanstående diagram för en översikt av utvecklingen av andelen svarande på enkäterna och andelen som uppger att de har gjort minst en resa på sin undersökningsdag.

Andel svarande på resvaneundersökningar samt andel av de svarande som uppger att de har rest på sin undersökningsdag 1990-2014



Resor i Linköping hösten 2014

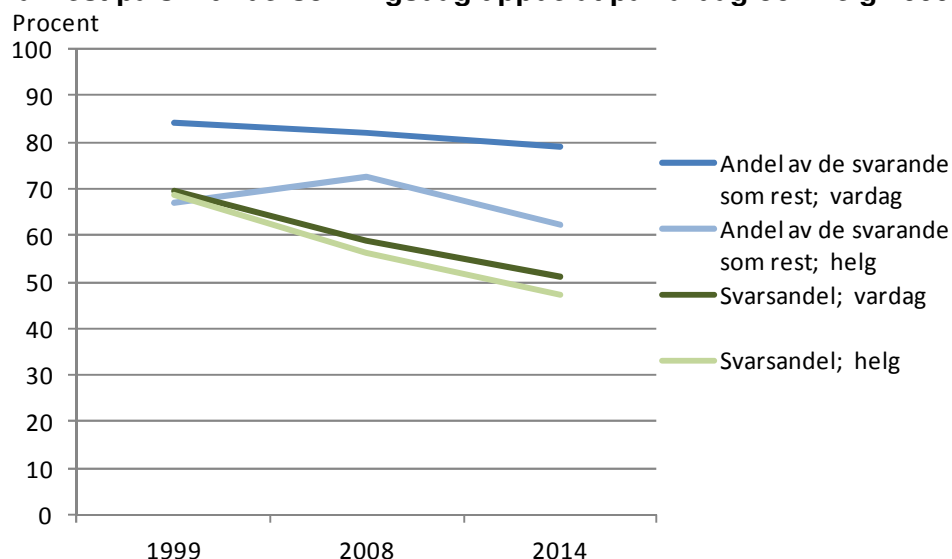
Det är en stor skillnad mellan hur man reser på vardagar respektive under helgen. Av det skälet delas undersökningen upp i två tydliga avsnitt. Först presenteras resultatet för hur kommuninvånarna reser på vardagar och därefter hur man reser under helgen.

Svarsandelen för dem som reste på vardagar uppgick till 51 procent och 79 procent av dem uppgav att de genomförde minst en resa på sin undersökningsdag.

Svarsandelen för dem som reste under helgen uppgick till 47 procent och 62 procent av dem uppgav att de genomförde minst en resa på sin undersökningsdag.

I samtliga fall var det en lägre andel än för sex år sedan vilket framgår av nedanstående diagram.

Andel svarande på resvaneundersökningar samt andel av de svarande som uppger att de har rest på sin undersökningsdag uppdelat på vardag och helg 1999-2014



Speciellt det faktum att det är en lägre andel som uppger att de genomfört minst en resa under sin undersökningsdag påverkar det summerade antalet resor som redovisas i följande avsnitt. Även redovisningen av antalet resor per person påverkas av detta förhållande.

Totalt har de 1 641 personer som noterat att de har gjort minst en resa under sin undersökningsdag gjort 5 438 resor. En mindre del av dessa resor, 168 stycken, motsvarande 3 procent av de genomförda resorna har enligt frågeformuläret gjorts mellan två punkter i en annan kommun. Dessa resor har exkluderats från denna sammanställning som endast innehåller information om de resor som helt och hållet har gjorts inom Linköpings kommun eller där antingen start- eller målpunkten är i Linköpings kommun även om den andra destinationen är i en annan kommun. Antalet resor med både start- och målpunkt i kommunen uppgår i årets undersökning till 4 727 och antalet resor som i någon riktning passerar kommungränsen uppgår till 543. Totalt baseras följande information på 5 270 resor. Dessa resor fördelas med 4 242 resor på vardagar och 1 028 resor under helgen. Det innebär med andra ord att 80 procent av resorna har gjorts på vardagar samt att 90 procent av resorna helt och hållet har genomförts inom Linköpings kommun.

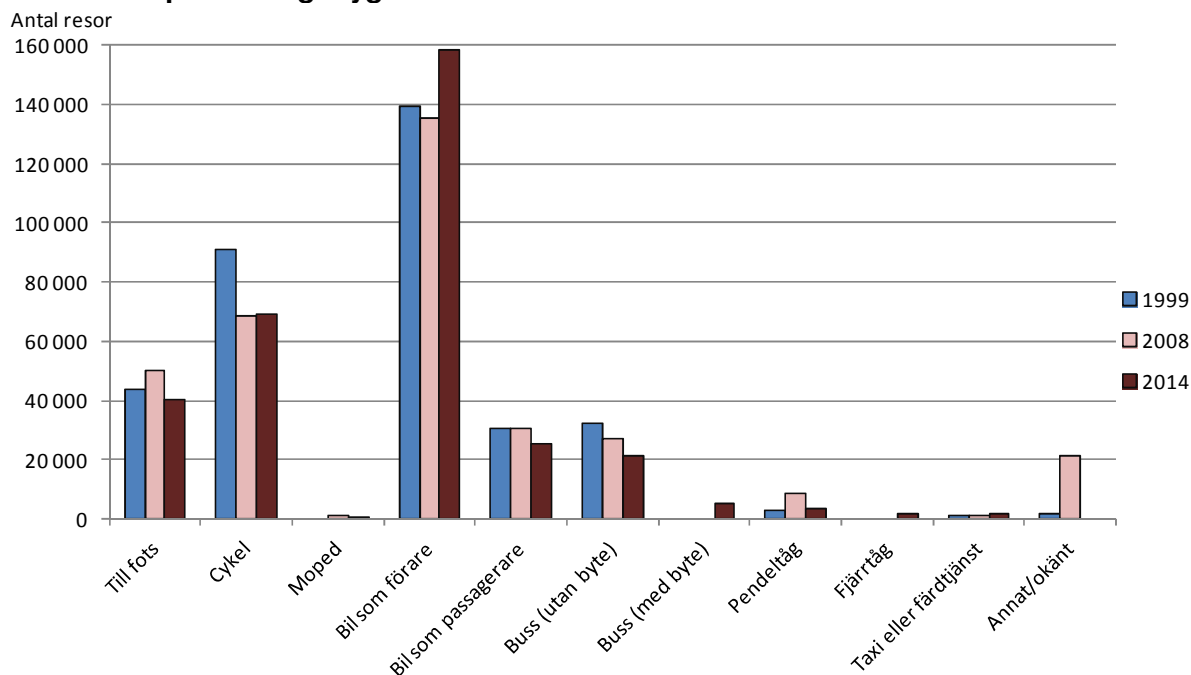
Resor på vardagar

Totalt antal resor

Totalt gjordes ungefär 330 000 resor per vardagsdygn i Linköpings kommun enligt resvaneundersökningen 2014. Det är en minskning med drygt 16 000 resor eller med 4,8 procent jämfört med undersökningen 2008. Befolkningen 13-84 år har under samma tidsperiod ökat med 5,7 procent i kommunen. Därmed har antalet resor per person och vardagsdygn enligt undersökningen minskat från 3,1 resor per person 2008 till 2,7 i årets undersökning. Anledningen till att det enligt denna mätning görs färre resor per person är tudelad. Dels noterar de personer som uppger i frågeformuläret att de har genomfört minst en resa på sin undersökningsdag färre resor i år än för sex år sedan, dels är det en lägre andel som uppger att de överhuvudtaget har gjort någon resa på sin undersökningsdag.

I årets undersökning delades två av färdstegen upp på ett annat sätt än tidigare. I diagrammet nedan är därför buss avseende 2014 uppdelat på buss med respektive utan byte. På motsvarande sätt är tåg 2014 uppdelat på pendel- respektive fjärrtåg. Jämförelsesiffrorna för 1999 och 2008 har i diagrammet lagts in i den dominerande delen för respektive färdsteg, dvs. buss (utan byte) och pendeltåg. De båda busstaplarna 2014 är tillsammans på ungefär samma nivå som 2008 och de båda tågstaplarna är tillsammans på en betydligt högre nivå än 1999.

Antal resor per vardagsdygn fördelade efter färdmedel 1999-2014



När det gäller det mest förekommande sättet att förflytta sig på i Linköpings kommun, bil som förare, har antalet resor ökat med 17 procent mellan 2008 och 2014. Bil som förare är i stort sett det enda färdsteg som enligt resvaneundersökningarna har ökat i antal resor under denna period. Cykel har också ökat, men det är en mycket svag ökning på endast 0,7 procent. Även taxi eller färdtjänst har ökat något, men den uppgiften baseras på ganska få svar i de olika undersökningarna. I övrigt kan det exempelvis noteras att bil som passagerare minskat med 16 procent, tåg med 36 procent och buss med 1,3 procent. Jämfört med 1999 visas en nedgång av antalet resor för samtliga färdsteg utom för bil som förare, tåg samt taxi eller färdtjänst. Antalet resor till fots kan i årets undersökning jämfört med tidigare undersökningar möjligen ha påverkats något om att det i årets enkät fanns en förklarande text om att endast promenader på minst fem

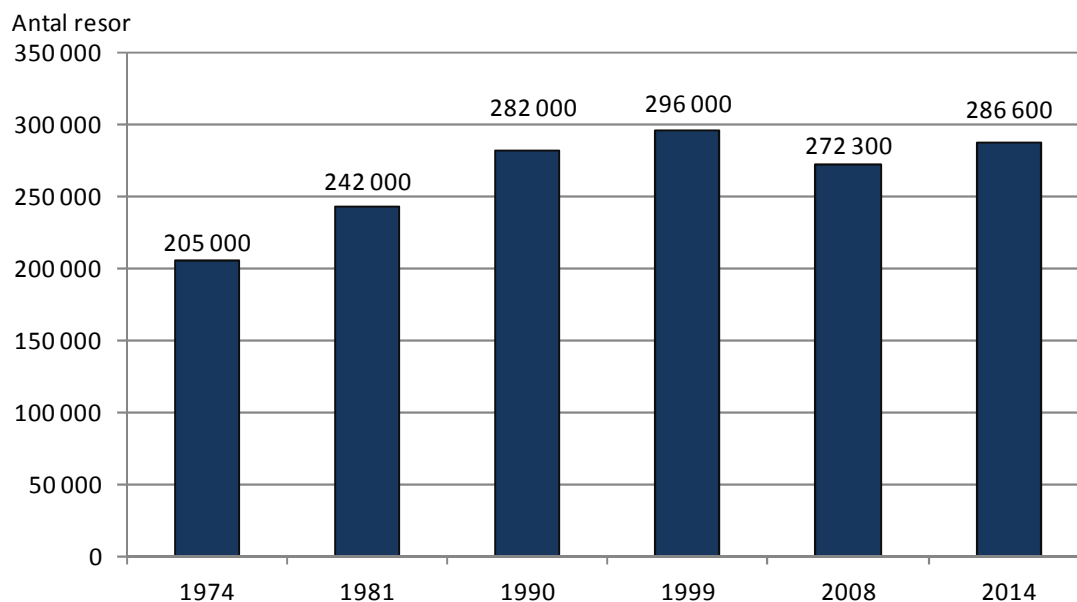
minuter skulle markeras i frågeformuläret. Den informationen har inte funnits med i tidigare års frågeformulär.

För ett mindre antal resor anges att flera färdmedel använts vid resan. De vanligaste kombinationerna är *till fots+buss utan byte*, *till fots+bil som förare* samt *till fots+pendeltåg*. Mest förekommande kombinationer där till fots inte ingår är *cykel+pendeltåg* samt *buss (utan byte)+pendeltåg*. Andelen resor med flera färdmedel uppgår till 5,9 procent. 2008 uppgick motsvarande andel till 6,2 procent. Det som redovisas i den här rapporten är huvudfärd sättet för respektive resa. Utifrån ett lokalt perspektiv där det i första hand är resor inom kommunen som studeras har följande rangordning använts i rapporten: bil som förare, bil som passagerare, taxi eller färdtjänst, buss med byte, buss utan byte, pendeltåg, fjärrtåg, moped, cykel och till fots. I de fall flera färdmedel noterats för en resa i frågeformuläret är det alltså bara den av förflyttningarna som gjorts med det först rangordnade färdmedlet som redovisas i denna rapport.

Resor med bil, cykel och kollektivtrafik

De redovisningar som tidigare tagits fram för resvaneundersökningarna i Linköpings kommun har i första hand behandlat resor med bil, cykel/moped och kollektivtrafik. Det gäller också årets rapport. I detta avsnitt koncentreras redovisningen framförallt på de nämnda sätten att resa. I årets undersökning gjordes 286 600 resor per vardagsdygn med bil, cykel, moped eller kollektivtrafik. Det är en ökning på 5,2 procent jämfört med 2008 och en ökning på 40 procent sedan 1974. Den främsta anledningen till den kraftiga ökningen sedan 1974 är att folkmängden i kommunen också ökat med drygt 40 procent under de gångna 40 åren.

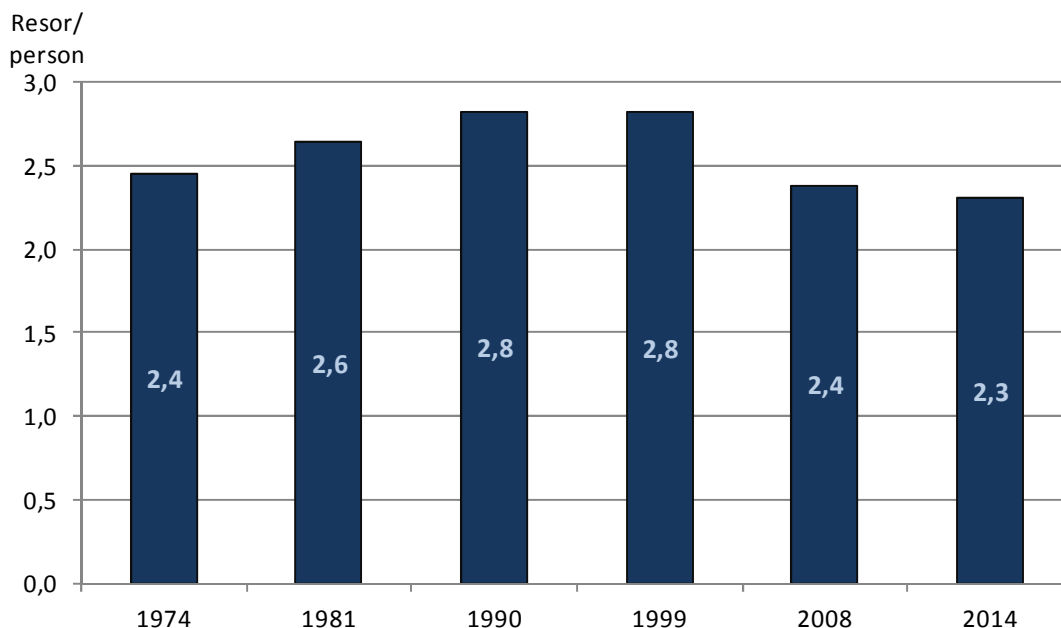
Totalt antal resor per vardagsdygn med cykel/moped, bil eller kollektivtrafik 1974-2014



Observera att ovanstående diagram visar antalet resor under ett vardagsdygn med de aktuella färdmedlen av dem som är bosatta i kommunen. Vid sidan om det förekommer det varje dag rikligt med resor i kommunen av personer som är bosatta i andra kommuner. De kan tillfälligt vara på besök i Linköping eller reser de till och från sin arbets- eller utbildningsplats i kommunen. Inpendlingen över kommungräns för att förvärvsarbeta i kommunen har exempelvis ökat med över 70 procent sedan mitten av 1990-talet. Diagrammet säger inte heller något om hur lång eller kort respektive resa är och därmed inget om hur resornas längd kan ha förändrats över tiden.

Antal resor per person

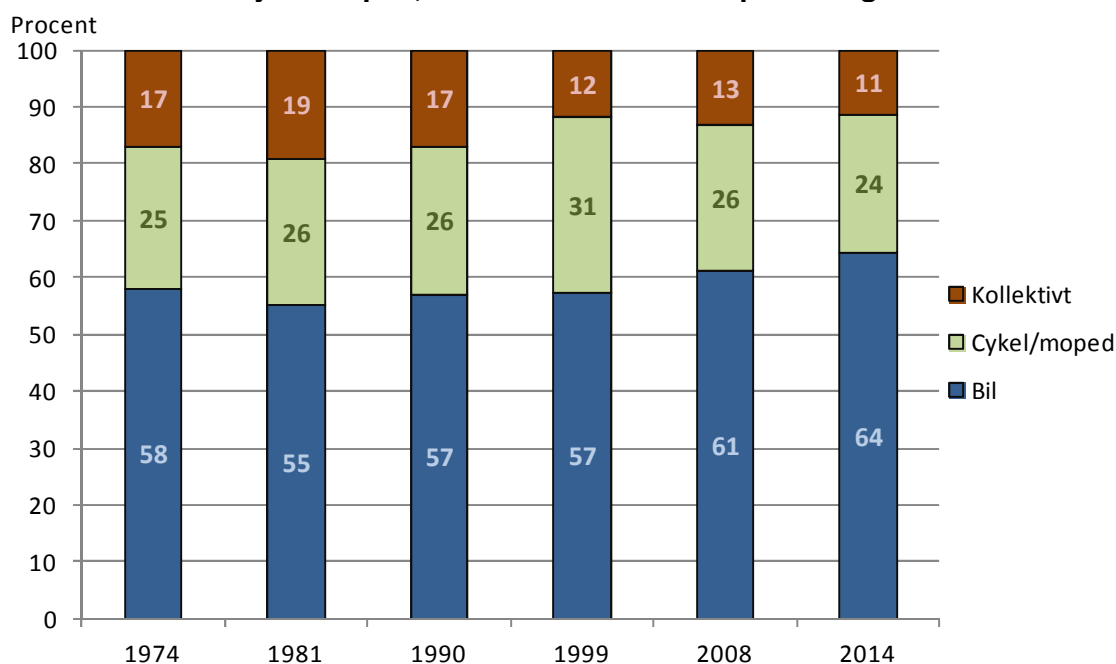
Antal resor per person med cykel/moped, bil eller kollektivtrafik under ett vardagsdygn 1974-2014



Antalet resor per person minskade från 2,4 till 2,3 mellan 2008 och 2014. Under 1970- och 1980-talen ökade antalet resor per person successivt för att sedan stabiliseras under 1990-talet. Efter sekelskiftet har antalet resor per person minskat enligt de genomförda resvaneundersökningarna. En kraftigt bidragande orsak till denna minskning är att en successivt högre andel av de svarande uppger att de överhuvudtaget inte har gjort någon resa inom kommunens geografiska område på sin undersökningsdag.

Andel resor med olika trafikslag

Andel resor med cykel/moped, bil eller kollektivtrafik på vardagar 1974-2014

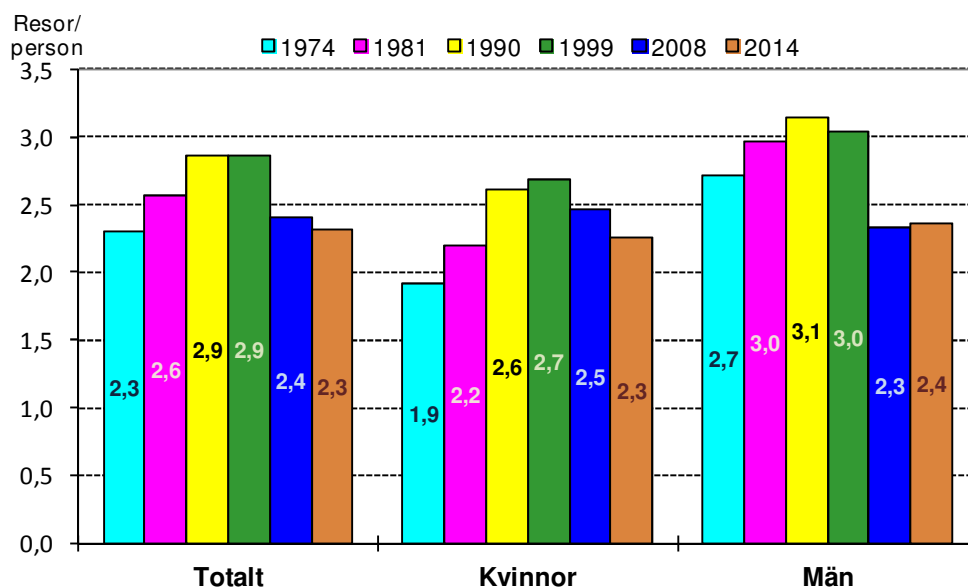


Det som kunde anas 2008 med en ökad andel resor med bil har utvecklats till en trend i årets undersökning. 64 procent av resorna på vardagar gjordes med bil. Det är tre procentenheter högre än 2008 och sju procentenheter högre än 1999. Jämfört med 1981 har andelen resor som genomförs med bil ökat med nio procentenheter. Andelen resor med cykel eller moped fortsatte att minska i årets undersökning. Jämfört med 1999 då 31 procent av alla resorna gjordes med cykel eller moped har dess andel minskat med sju procentenheter. Kollektivtrafiken har befunnit sig på en tämligen stabil nivå under de tre senaste undersökningarna, även om det kan anas en viss minskning i år. Jämfört med de tre första undersökningarna som gjordes fram till 1990 utgör dock kollektivtrafiken efter sekelskiftet en betydligt lägre andel av alla resor än vad den exempelvis gjorde på 1980-talet. Antalet resor per trafikslag och vardagsdygn uppgick hösten 2014 till 184 100 med bil, 70 000 med cykel eller moped och 32 500 med kollektivtrafik. Se även bortfallsredovisningen på sidorna 56 och 57.

Jämförelse av reseutvecklingen för kvinnor och män

Totalt antal resor för kvinnor och män

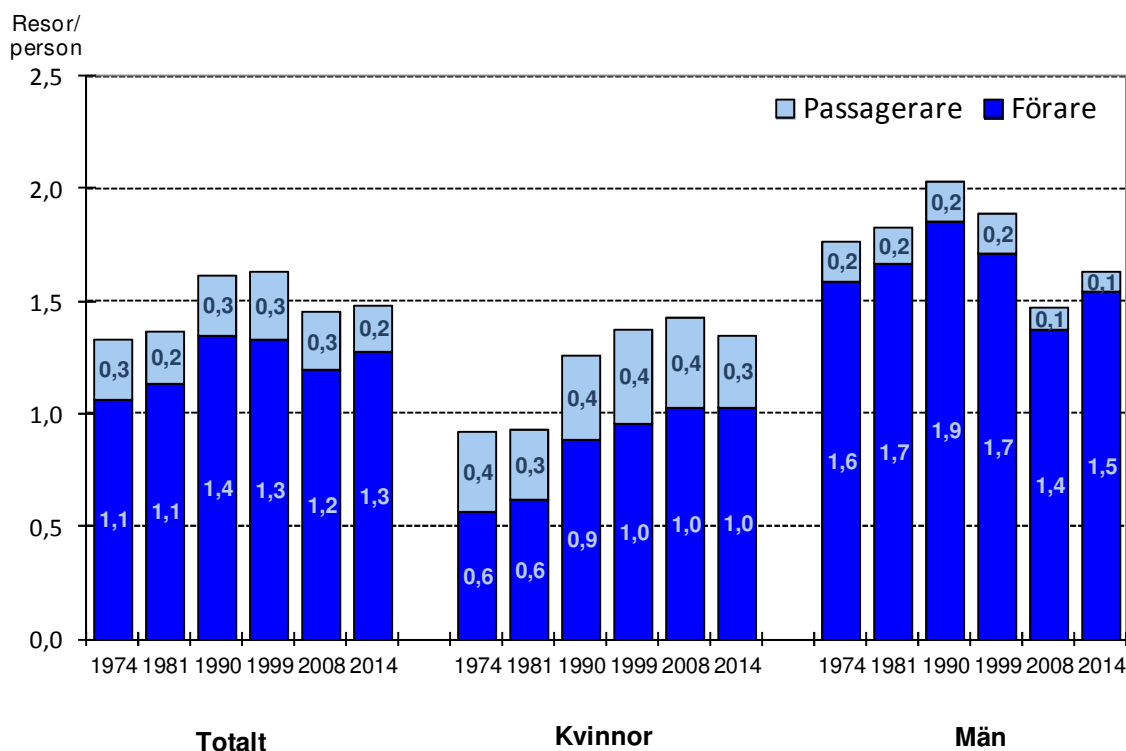
Antal resor per person och vardagsdygn med cykel/moped, bil eller kollektivtrafik efter kön 1974-2014



I årets undersökning gjorde männen på nytt något fler resor per person än kvinnorna. Den inbördes relationen mellan könen är därmed tillbaka i det läge som visades vid de fyra första undersökningarna. Skillnaden i antal resor per person mellan könen är dock mycket liten i årets undersökning. För männen del ökade antalet resor per person något mellan 2008 och 2014 medan de minskade en del för kvinnorna.

Antal bilresor per person för kvinnor och män

Antal bilresor per person och vardagsdygn efter kön 1974-2014



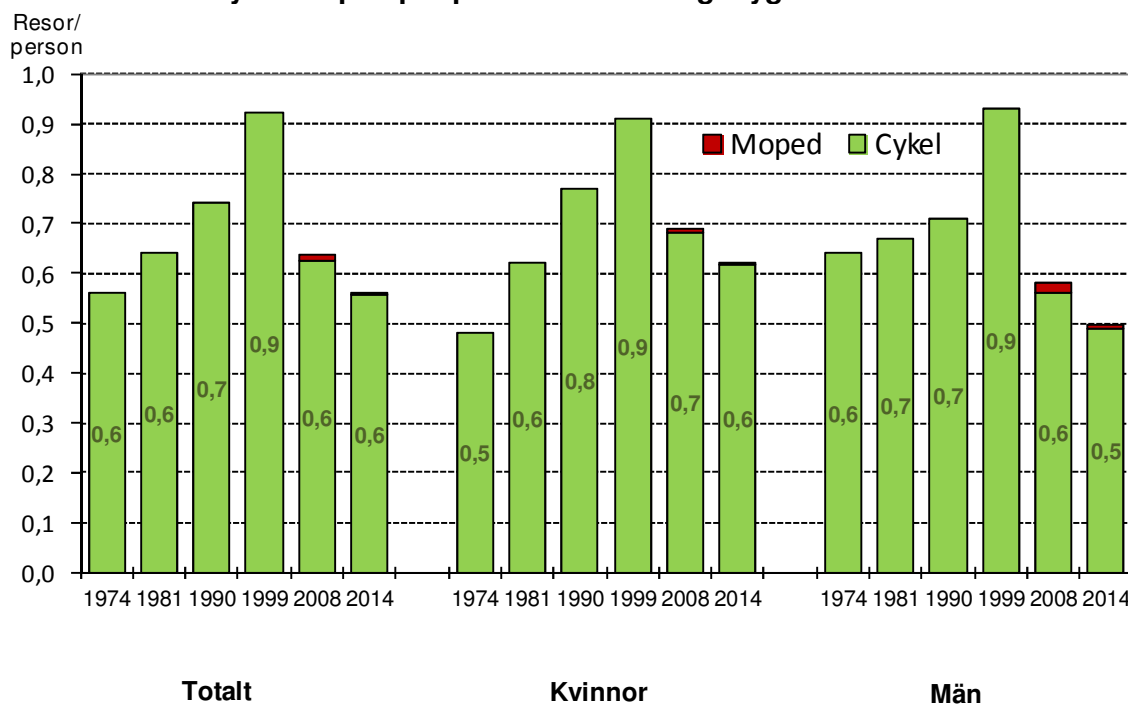
Resorna med bil dominerar det totala resandet i kommunen och av den anledningen påminner utvecklingen för bilresandet till stor del om det totala resandet. Bilens position har till och med stärkts något i resvaneundersökningen 2014. I första hand beror det på att män ökat sina resor som bilförare. Kvinnor uppger att de kör bil i samma omfattning 2014 som de gjorde 2008. Att resa som bilpassagerare har minskat något för kvinnorna medan den typen av bilresa är på en i stort sett oförändrad nivå för män. I årets undersökning, precis som tidigare, gör män fler resor som bilförare än vad kvinnor gör och omvänt gör kvinnorna något fler resor som bilpassagerare än vad männen gör. Sammantaget innebär det att män gör 0,3 fler resor per vardagsdygn med bil än vad kvinnor gör.

Det totala antalet bilresor under ett vardagsdygn uppgick i årets undersökning till 184 100 resor. För sex år sedan uppgick antalet resor till 166 100 per vardagsdygn och för femton år sedan till 170 000 resor med bil under ett vardagsdygn. Att antalet resor per person trots det inte är högre i år än 1999 beror på att antalet personer i åldern 13-84 år ökat med ungefär 15 000 personer under den gångna perioden på femton år. Bilresorna 2014 fördelas på 158 400 som förare och 25 700 som passagerare per vardagsdygn.

Antalet resor med bil uppgick på vardagar till 1,48 resor per person för samtliga svarande i årets undersökning. Om antalet resor i stället beräknas för dem som uppgivit att de genomfört minst en resa på sin undersökningsdag uppgår antalet resor till 1,87 resor per person. Beräknas antalet resor specifikt för dem som gjort minst en förflyttning med bil uppgår antalet resor till 2,94 resor per person med bil eller 2,96 förflyttningar med bil. Skillnaden mellan de båda senare måtten beror på att ett fåtal personer vid samma resa både rest med bil som förare och bil som passagerare. Av samtliga svarande uppger 50 procent att de gjort minst en resa med bil under sin undersökningsdag och av samtliga som på vardagar uppgivit att de har gjort minst en resa under sin undersökningsdag har 64 procent vid minst en av dessa förflyttningar använt sig av bilen.

Antal cykelresor per person för kvinnor och män

Antal resor med cykel/moped per person och vardagsdygn efter kön 1974-2014



Även i årets undersökning uppger kvinnor i något större utsträckning än män att de har cyklat. Skillnaden är dock inte större än att kvinnor har gjort 0,1 resa mer med cykel/moped än vad männen har gjort. För båda könen visas en liten minskning i antalet cykel/mopedresor per person då 2014 jämförs med 2008. Jämfört med toppåret 1999 har dock resorna med cykel blivit betydligt färre. Kvinnorna gjorde dock något fler resor per person med cykel 2014 än vad de gjorde 1974. För män har det dock inte redovisats ett så lågt antal resor per person vid något tidigare undersökningstillfälle som i år. Observera dock att skalan i både ovanstående diagram och i diagrammet på nästa sida förstärker intrycket av hur stor förändringen är mellan olika mättillfällen, då det endast skiljer en tiondel mellan varje skalsteg.

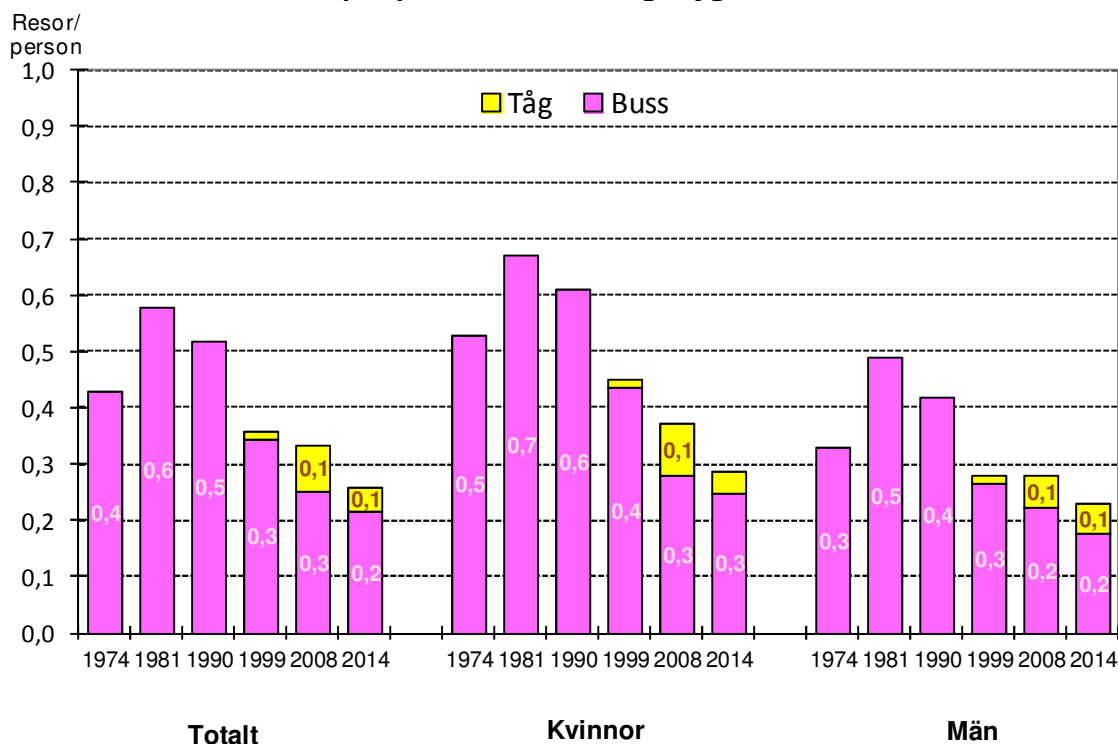
Antalet noterade resor med cykel/moped var som störst 1999 då det registrerade antalet resor med cykel/moped uppgick till 90 800 resor på ett vardagsdygn. Vid undersökningen 2008 hade detta minskat till 70 200 resor med cykel/moped för att i årets undersökning minska ytterligare något till 70 000 resor per dygn.

En bidragande orsak till att resvaneundersökningarna 2008 och 2014 fångar upp betydligt färre cyklister än tidigare kan vara att det är få i de yngre åldersgrupperna som svarar på enkäten. Åldersgrupper som erfarenhetsmässigt cyklar mer och oftare än personer i de äldre åldersgrupperna som har en större benägenhet att svara på enkäter.

Antalet resor med cykel/moped uppgick till 0,56 resor per person på vardagar för samtliga svarande i årets undersökning. Om antalet resor i stället beräknas för dem som uppgivit att de genomfört minst en resa på sin undersökningsdag uppgår antalet resor till 0,71 resor per person. Beräknas antalet resor specifikt för dem som gjort minst en förflyttning med cykel/moped på vardagar uppgår antalet resor till 2,56 resor per person med cykel/moped eller 2,57 förflyttningar med cykel/moped. Av samtliga svarande uppger 22 procent att de gjort minst en resa med cykel/moped under sin undersökningsdag och av samtliga som uppgivit att de har gjort minst en resa under sin undersökningsdag har 28 procent vid minst en av dessa förflyttningar på vardagar använt sig av cykel/moped.

Antal kollektivtrafikresor per person för kvinnor och män

Antal kollektivtrafikresor per person och vardagsdygn efter kön 1974-2014



Antalet resor per person med kollektivtrafik fortsatte att minska för de svarande också i årets undersökning. Sedan 1981 då de högsta värdena för kollektivtrafik visades har antalet resor per person kontinuerligt minskat för både kvinnor och män. Jämfört med 1981 har antalet resor per person mer än halverats. Kvinnor reser fortfarande i något större utsträckning med kollektivtrafiken än män. Minskningen av antalet resor med kollektivtrafiken har dock varit kraftigare för kvinnor än för män. Vid undersökningen 1981 gjordes exempelvis 0,18 fler resor per kvinna än per man med kollektivtrafiken, i årets undersökning uppgick denna skillnad till endast 0,06 resor per person. Antalet resor per person har under de senaste åren minskat för både buss och tåg. Minskningen är något större för tåg än för buss. I de tre första undersökningarna ingår resorna med tåg i stapeln för buss. I år då både buss och tåg delades upp i olika svarsalternativ redovisas buss med byte och buss utan byte tillsammans under benämningen buss i ovanstående diagram. På motsvarande sätt samredovisas pendeltåg och fjärrtåg under benämningen tåg.

Antalet resor med kollektivtrafiken per vardagsdygn uppgick 2014 till 32 500 resor på vardagar. 2008 uppgick antalet resor till ungefär 36 000 och 1999 till 35 200.

Vid 5 procent av resorna där buss är huvudfärdsätt har resan kombinerats med en förflyttning där också tåg ingår som en del av resan. Vid 20 procent av samtliga bussresor på vardagar genomförs ett byte mellan två bussar i samband med resan. Två tredjedelar av tågresorna på vardagar är med pendeltåg.

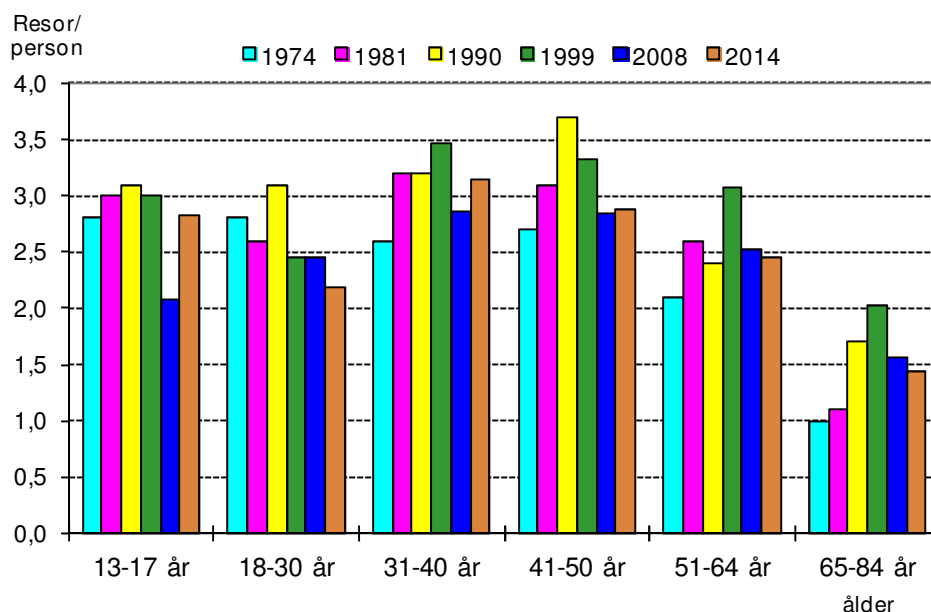
Antalet resor med kollektivtrafik på vardagar uppgick till 0,26 resor per person för samtliga svarande i årets undersökning. Om antalet resor i stället beräknas för dem som uppgivit att de genomfört minst en resa på sin undersökningsdag uppgår antalet resor till 0,33 resor per person. Beräknas antalet resor specifikt för dem som gjort minst en förflyttning med kollektivtrafik uppgår antalet resor till 1,99 resor per person med kollektivtrafik eller 2,13 förflyttningar med kollektivtrafik. Skillnaden mellan de båda senare måtten beror på att ett fåtal personer vid en och

samma resa förflyttat sig med hjälp av både buss och tåg. Av samtliga svarande uppger 13 procent att de gjort minst en resa med kollektivtrafik under sin undersökningsdag och av samtliga som uppgivit att de har gjort minst en resa under sin undersökningsdag har 17 procent vid minst en av dessa förflyttningar på vardagar använt sig av kollektivtrafiken.

Jämförelse av utvecklingen för olika åldersgruppers resande

Totalt antal resor per person i olika åldersgrupper

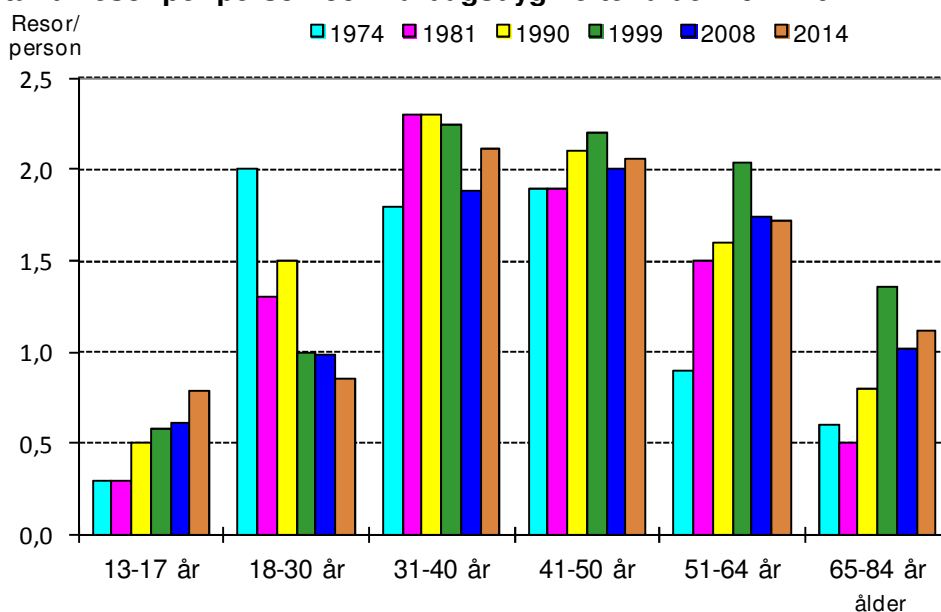
Antal resor per person och vardagsdygn med cykel/moped, bil eller kollektivtrafik efter ålder 1974-2014



Det varierar mellan de olika åldersklasserna om antalet resor per person ökat eller minskat vid en jämförelse mellan 2008 och 2014. För åldersgrupperna 13-17 år och 31-40 år redovisas en ganska tydlig ökning och för åldersgruppen 41-50 år kan det också anas en liten ökning. För åldersgrupperna 51-64 år och 65-84 år minskade antalet resor per person något medan resorna minskade ganska tydligt för dem i åldern 18-30 år. Den senare åldersgruppen var dock den enda för vilken antalet resor inte minskade mellan 1999 och 2008. Jämfört med 1999 gjordes det färre resor per person i år för samtliga åldersgrupper än för femton år sedan. Jämfört med 1990 är det i första hand åldersgrupperna 18-30 år och 41-50 år som nu redovisar färre resor per person än vad de gjorde då. Jämfört med den första undersökningen 1974 redovisas det i år fler resor per person för alla åldersgrupper utom för dem i åldern 18-30 år. Minst antal resor per person görs det genomgående av dem som är 65 år eller äldre. Flest resor per person gjordes i årets undersökning av dem i åldern 31-40 år med 3,2 resor per person. En åldersgrupp som också legat i topp vid de flesta av de tidigare undersökningarna. Undantag visas endast för den första undersökningen 1974 samt år 1990 då åldersgruppen 41-50 år tillfälligt kom upp i 3,7 resor per person.

Antal bilresor per person i olika åldersgrupper

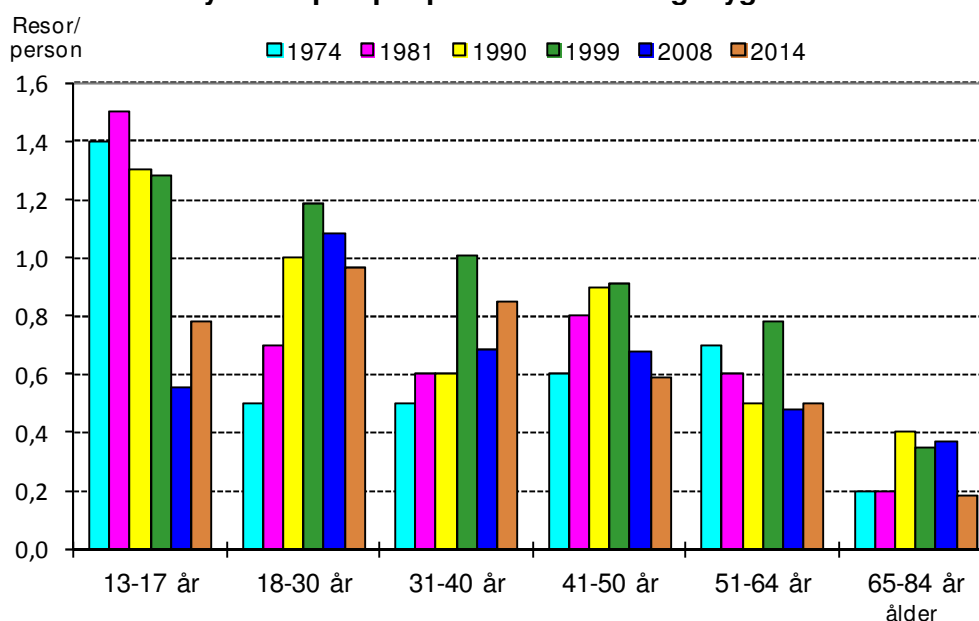
Antal bilresor per person och vardagsdygn efter ålder 1974-2014



Resorna med bil är ganska tydligt koncentrerade kring dem som tillhör åldersgrupperna 31-40 år och 41-50 år. Minst antal resor per person med bil görs av dem i den yngsta åldersgruppen 13-17 år. Antalet resor med bil fortsätter dock kontinuerligt att öka i den åldersgruppen. Bortsett från den tillfälligt kraftiga ökningen av antalet resor med bil 1999 visas i övrigt ett successivt ökat antal resor med bil för dem som tillhör den äldsta åldersgruppen över 65 år. För dem i åldern 18-30 år har dock resorna med bil gått i motsatt riktning. Från att 1974 ha utgjort den åldersgrupp som hade flest antal resor per person med bil har antalet bilresor per person successivt minskat. I år är det endast med knapp marginal som åldersgruppen 18-30 år undviker att vara den åldersgrupp där det görs minst antal resor med bil per person.

Antal cykelresor per person i olika åldersgrupper

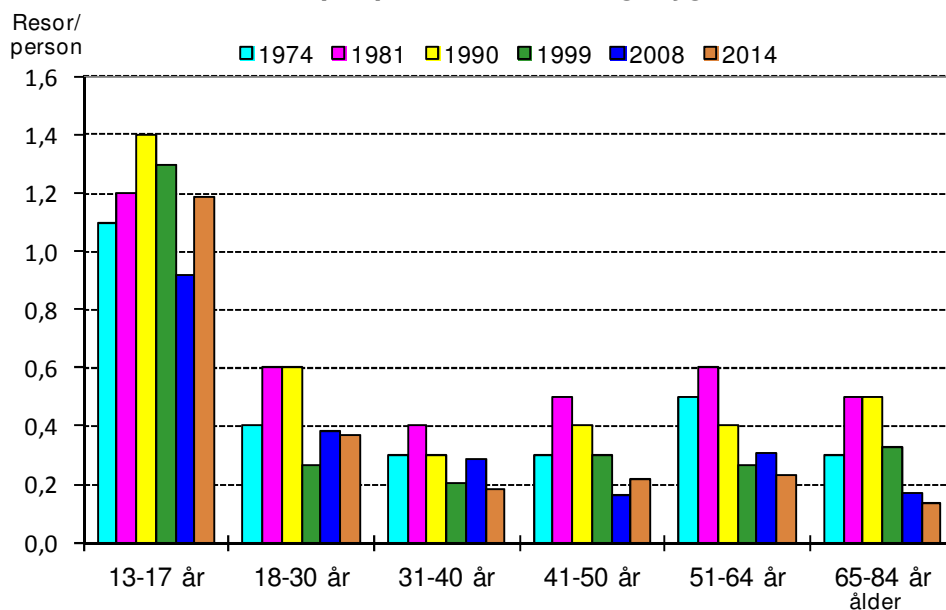
Antal resor med cykel/moped per person och vardagsdygn efter ålder 1974-2014



Bortsett från den yngsta åldersgruppen finns det ett tydligt samband med stigande ålder om att antalet resor med cykel eller moped successivt blir allt färre. Det är ett mönster som funnits i flera av de tidigare undersökningarna och årets inbördes relationer mellan åldersgrupperna påminner mycket om det som visades 2008. 1999 var detta mönster ännu tydligare då de i åldern 13-17 år vid den tidpunkten ännu var den åldersgrupp som cyklade allra mest per person. Jämfört med 2008 har cyklingen exempelvis ökat för åldersgrupperna 13-17 år och 31-40 år, medan den däremot minskat för åldersgrupperna 18-30 år, 41-50 år och 65 år eller äldre.

Antal kollektivtrafikresor per person i olika åldersgrupper

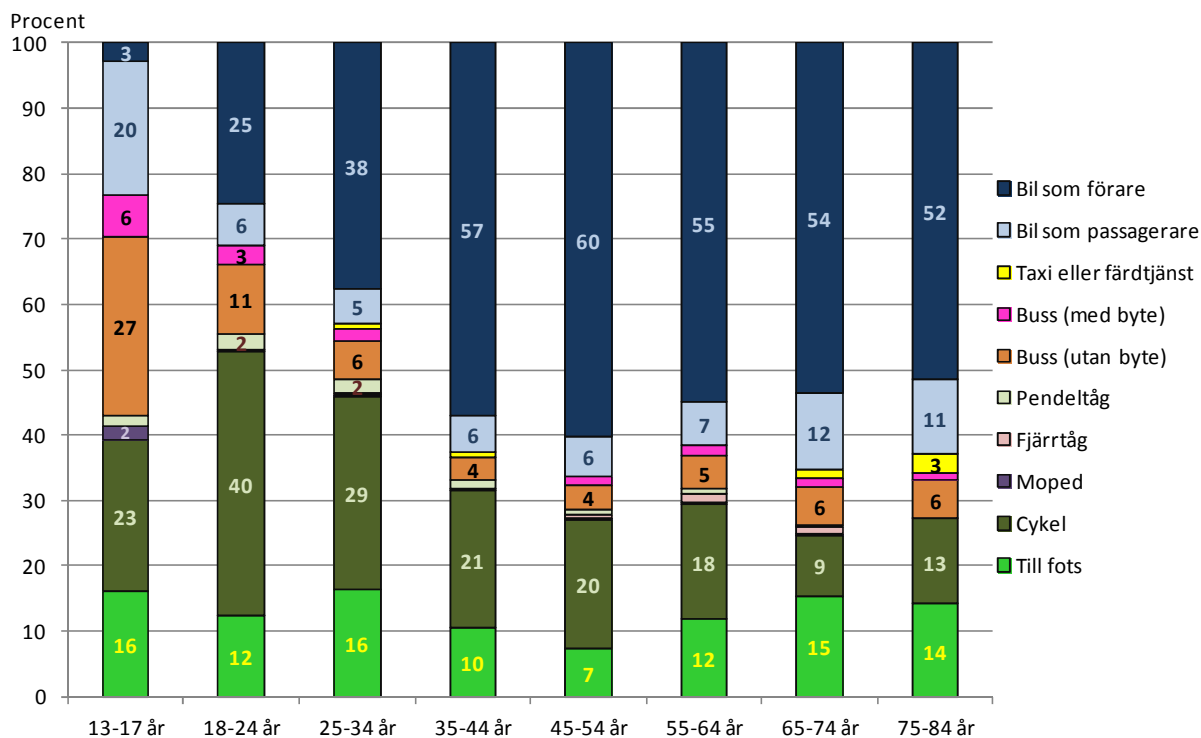
Antal kollektivtrafikresor per person och vardagsdygn efter ålder 1974-2014



I årets undersökning visas samma mönster som tidigare om att det i första hand är ungdomar i åldern 13-17 år som åker kollektivt. Med 1,2 resor per person för dem i åldern 13-17 år är skillnaden mycket stor jämfört med åldersgruppen 18-30 år som med 0,4 resor per person är den åldersgrupp som har det näst högsta värdet. Minst antal kollektivtrafikresor per person visas för åldersgruppen 65-84 år. Mellan 2008 och 2014 ökade antalet resor med kollektivtrafik för åldersgrupperna 13-17 år och 41-50 år. Däremot minskade kollektivtrafikresorna för dem i åldern 31-40 år och 51-64 år.

Andel resor med olika färdmedel efter ålder

Andel resor på vardagar efter färdstätt och ålder 2014



För samtliga åldersgrupper 25 år och äldre är bil som förare det mest förekommande sättet att resa på vardagar. För alla åldersgrupper 35 år och äldre är mer än hälften av resorna med bil som förare. Bil som passagerare förekommer i första hand för dem som är 13-17 år, samt hos dem som är 65 år eller äldre. Cykel är mest förekommande som färdstätt i åldersgruppen 18-24 år och närmast därefter följer åldersgruppen 25-34 år. Buss, både med och utan byte, är mest förekommande i åldern 13-17 år samt i någon mån 18-24 år. En användning av pendeltåg kan anas hos dem som är i åldern 18-24 år samt 25-34 år medan fjärrtåg mest kan anas hos dem som är 55-64 år. Taxi eller färdtjänst används mest av dem som är 75-84 år och användningen av moped förekommer nästan bara bland dem som är 13-17 år. Till fots är ganska jämnt spridd mellan olika åldersgrupper. Något lägre andel visas dock för åldersgruppen 45-54 år, där bil som förare är allra vanligast förekommande. Summeras bil som förare ihop med bil som passagerare är det för åldersgrupperna 45-54 år och 65-74 år som högst andel visas med 66 procent.

När ovanstående diagram studeras kan det vara värt att påminna om att antalet svar som respektive åldersgrupps andel är beräknad på varierar mycket. Inte minst beroende på att benägenheten att svara på enkäten är mycket lägre för de yngre åldersgrupperna än de äldre. Se vidare kring detta i avsnittet bortfallsanalys.

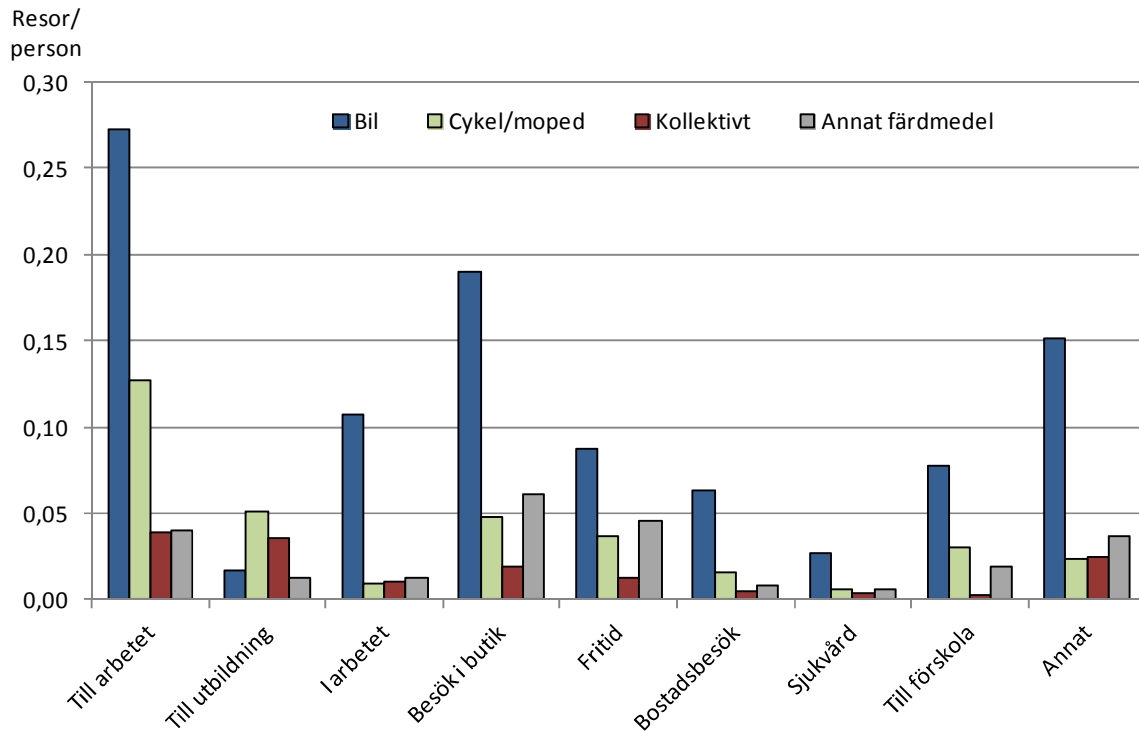
Jämfört med de tidigare diagrammen, där olika åldersgrupper jämförs över tid, har åldersgrupperna i ovanstående diagram justerats så att det är åtta olika åldersgrupper som jämförs i stället för sex åldersgrupper som det varit i de tidsjämförande diagrammen. Denna uppdelning på åtta åldersgrupper används också i bortfallsanalysen på sidan 55 och för sidorna därefter.

Ärenden

Antal resor per person för olika ärendetyper

De flesta resorna på vardagar är åter till egen bostad, och de redovisas inte i diagrammet nedan. Antalet återresor till egen bostad uppgår till 0,90 per vardagsdygn och närmare hälften av de resorna görs med bil. För samtliga ärendetyper utom till utbildning är bil det vanligaste färdmedlet. Samma mönster visades också vid undersökningen för sex år sedan.

Antal resor per person och vardagsdygn efter färd sätt för olika ändamål 2014

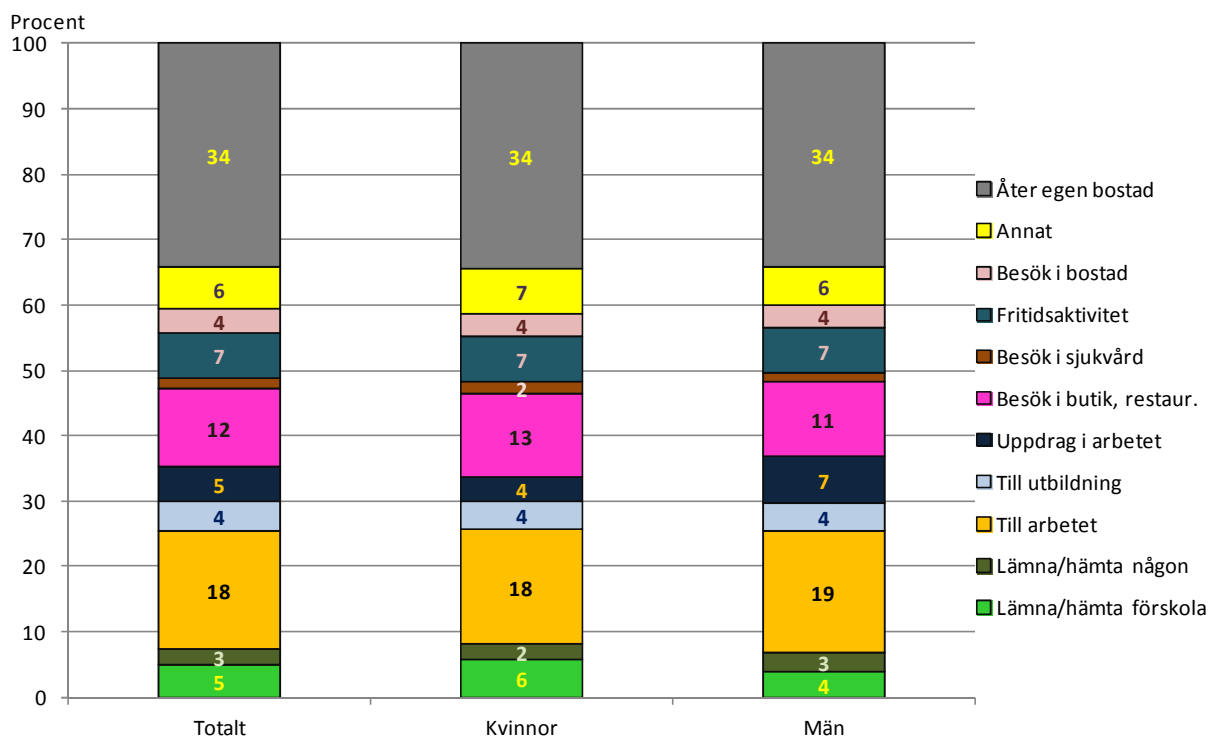


Flest resor, 0,48 resor per vardagsdygn, går till arbetet. Därefter följer resor till butik, bank, restaurang etc. med 0,32 resor samt till egen fritidsaktivitet med 0,18 resor per vardagsdygn. Jämfört med 2008 är antalet resor till de olika ärendetyperna oförändrat eller någon hundradel lägre.

Mellan 2008 och 2014 har antalet resor med bil minskat något eller är oförändrade utom till förskola där det ökat något. Resor med cykel/moped är i stort sett oförändrade, utom till utbildning där det minskat något. Trots det är cykel/moped fortfarande det vanligaste färdmedlet till utbildning. Resor med kollektivtrafik till arbetet och till utbildning har minskat något. Trots det är kollektivtrafik fortfarande det näst vanligaste färdmedlet till utbildning. Förändringarna är få och små, men riktningen på förändringen påminner ofta om det som visades 2008 jämfört med 1999.

Andel resor per person för olika ärendetyper efter kön

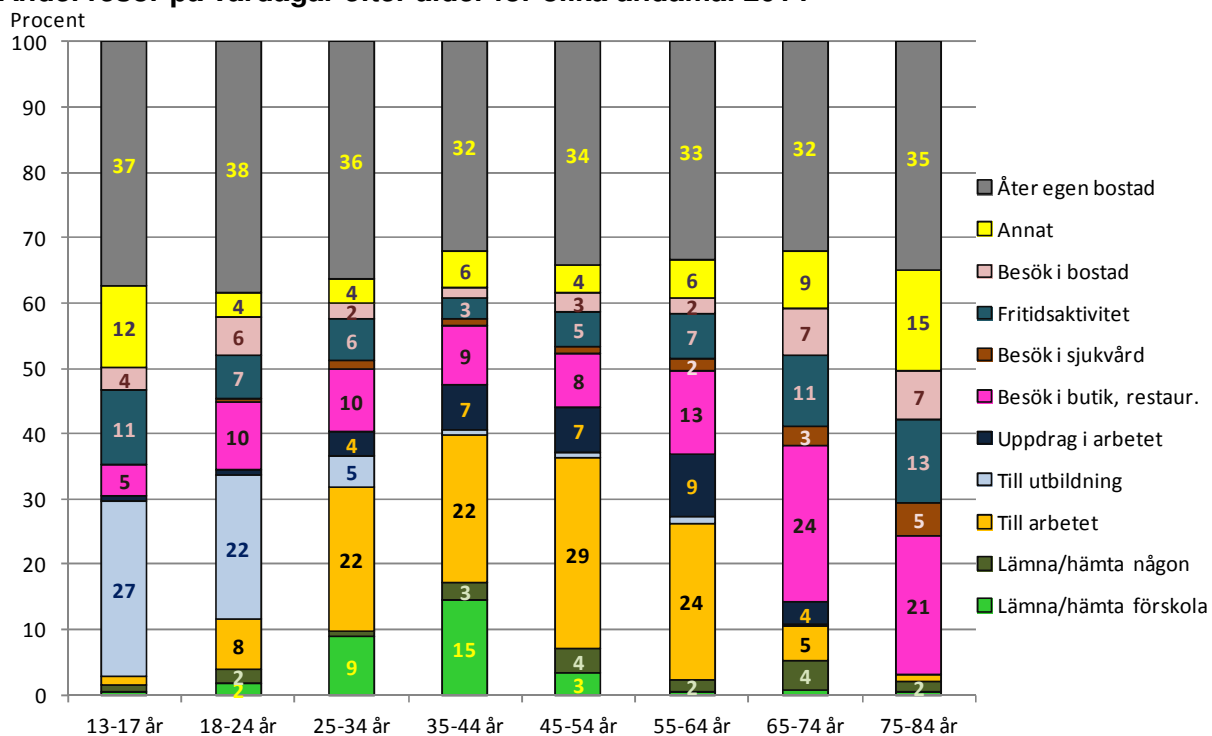
Andel resor på vardagar efter färdstätt och kön för olika ändamål 2014



Bakomliggande orsaker till de resor kvinnor och män gör påminner mycket om varandra. Uppdrag i arbetet är något mer förekommande bland män än hos kvinnor, medan lämna/hämta i barnomsorgen och besök i butiker är vanligare för kvinnor än för män.

Andel resor per person för olika ärendetyper efter ålder

Andel resor på vardagar efter ålder för olika ändamål 2014

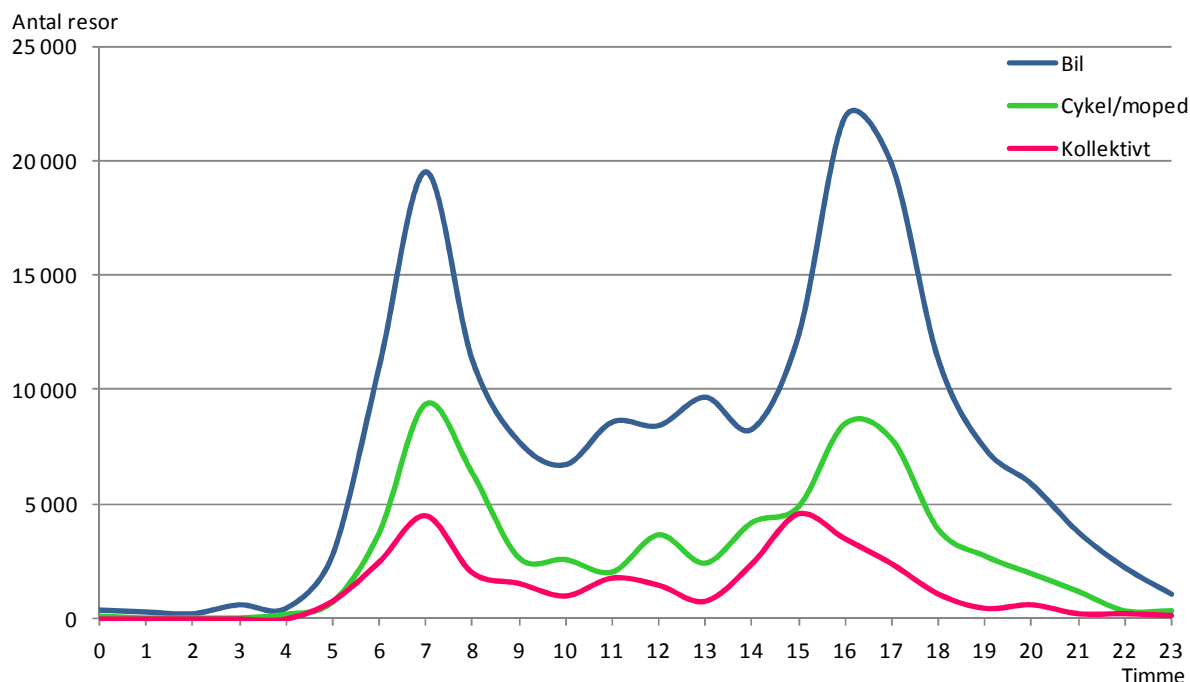


Orsaken till varför den svarande har genomfört resor under sin undersökningsdag påverkas i stor utsträckning av i vilken ålder man är. Lämna/hämta i barnomsorgen förekommer i första hand för dem i åldern 35-44 år, följt av dem som är i åldern 25-34 år. Resor till arbetet är vanliga för alla åldersgrupper mellan 25 och 64 år, med en topp för dem i åldern 45-54 år. Till utbildning är det i första hand dem i åldern 13-17 år samt dem i åldern 18-24 år som reser. En hög andel resor med anledning av besök i butiker visas för åldersgrupper över 65 år. Resor med anledning av egna fritidsaktiviteter förekommer mest hos de yngsta och äldsta åldersgrupperna. Förhållandevis höga andelar när det gäller besök i annans bostad visas för dem i åldrarna 65 år och äldre respektive 18-24 år. För alla åldersgrupper är det resor hem till den egna bostaden som har högst andel. Drygt en tredjedel av alla resor är till den egna bostaden.

Resandets fördelning över dygnet

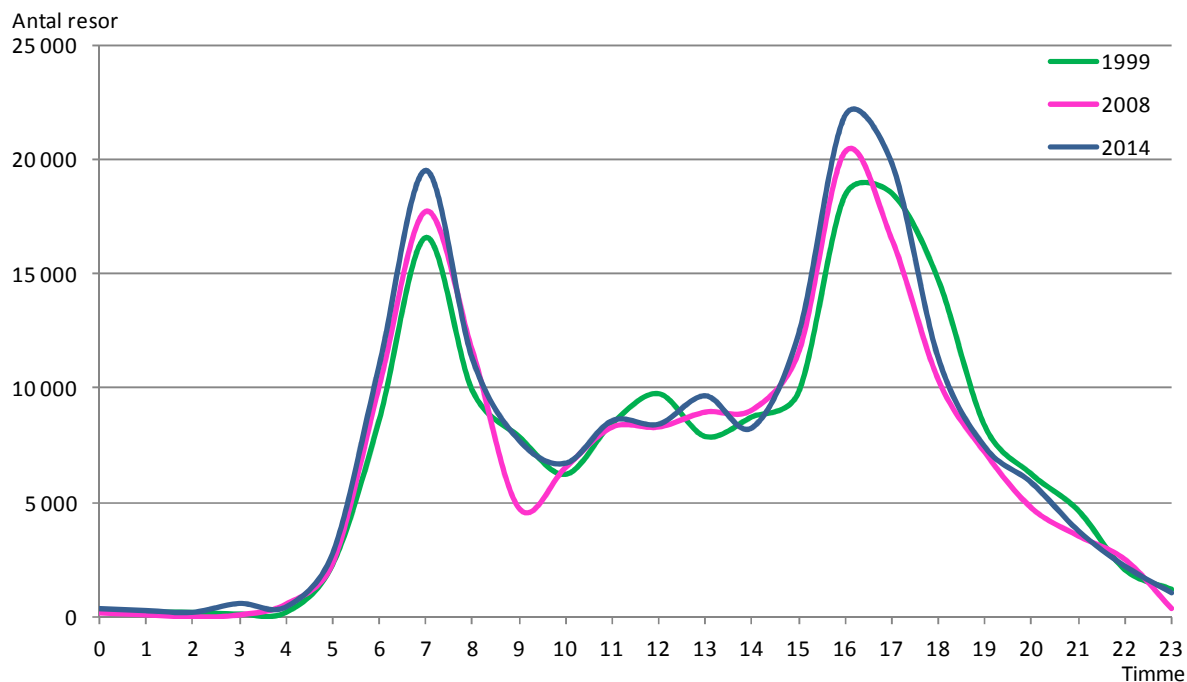
Samma mönster visas vid denna undersökning som vid de tidigare undersökningarna om när på dygnet som resorna äger rum. Det är framförallt två toppar som syns, en på morgonen mellan klockan 7 och 8 samt en på eftermiddagen mellan klockan 16 och 17.

Resor på vardagar efter färdssätt och timma när resan påbörjades 2014



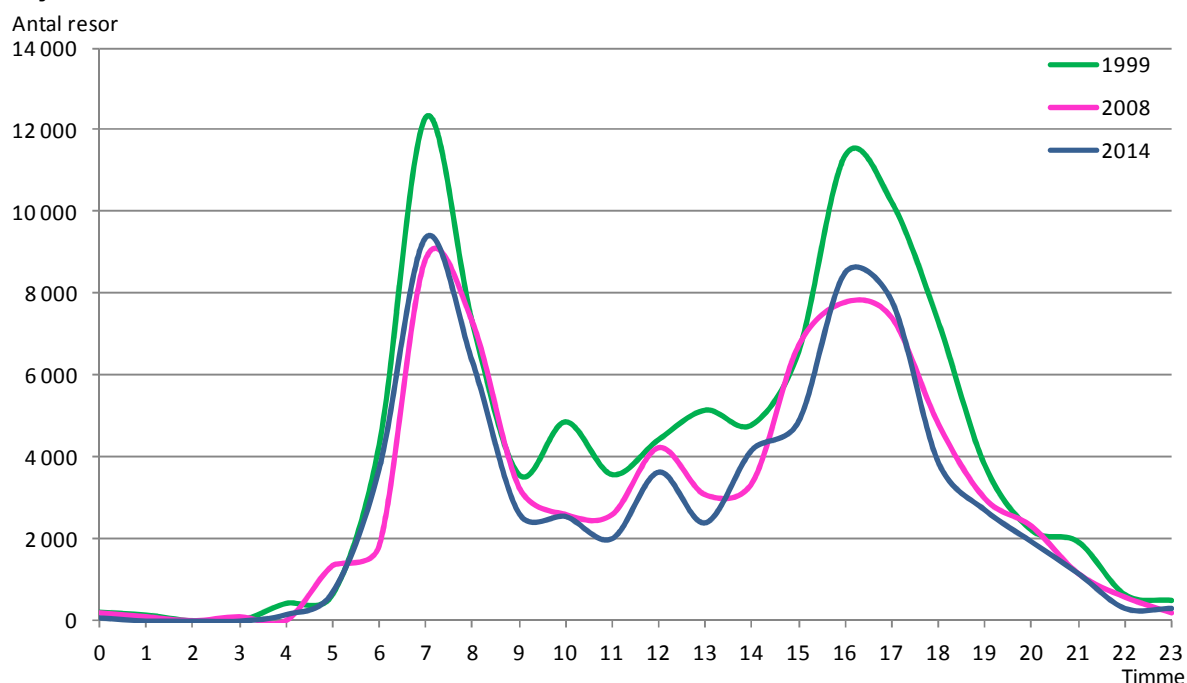
Mitt på dagen finns det en svag ökning för alla färdssätten, dock inte riktigt vid samma tidpunkt. En svag topp visas för kollektivtrafik redan klockan 11, medan den inte kommer förrän klockan 12 för cykel/moped och klockan 13 för bil. Toppen på eftermiddagen kommer också lite tidigare för kollektivtrafik än för cykel/moped och bil. Mönstret för alla tre färdssätten påminner mycket om det som visats vid tidigare resvaneundersökningar.

Jämförelse mellan 1999, 2008 och 2014 när på dygnet som resor med bil påbörjades



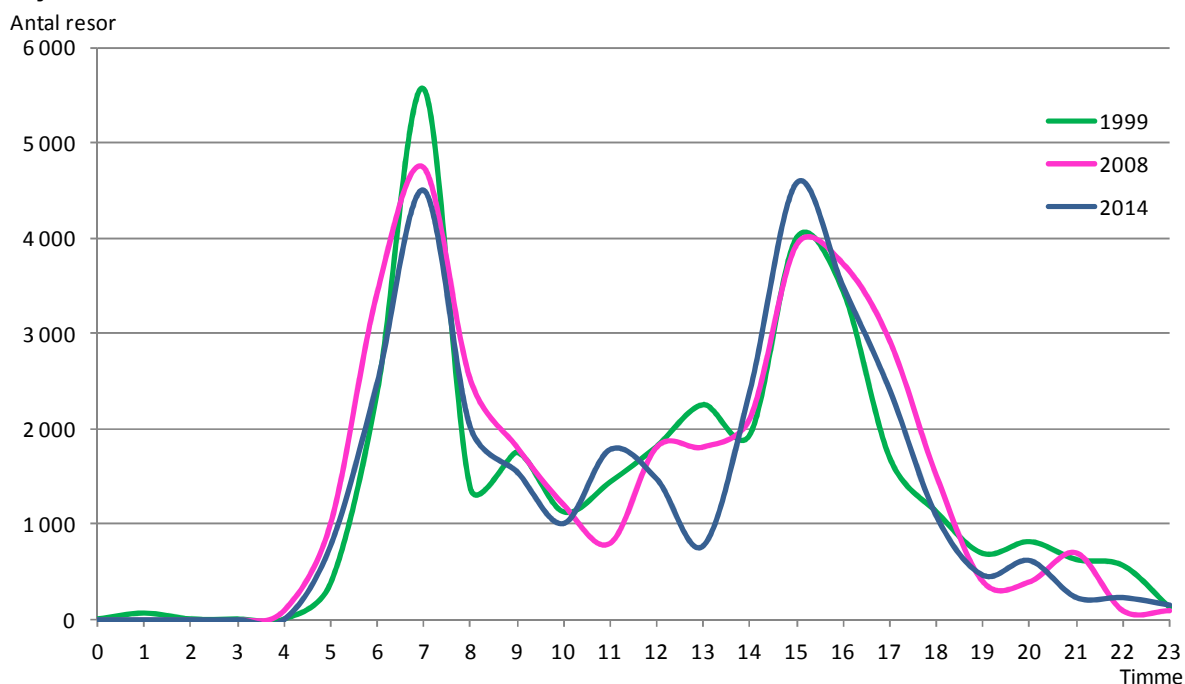
Fördelningen i tid för bilresorna är mycket likartad mellan de tre undersökningarna 1999, 2008 och 2014. Toppen på både morgonen och eftermiddagen är något högre i år än tidigare, och den lilla toppen mitt på dagen visas en timme senare 2014 än vad den gjorde 1999.

Jämförelse mellan 1999, 2008 och 2014 när på dygnet som resor med cykel/moped påbörjades



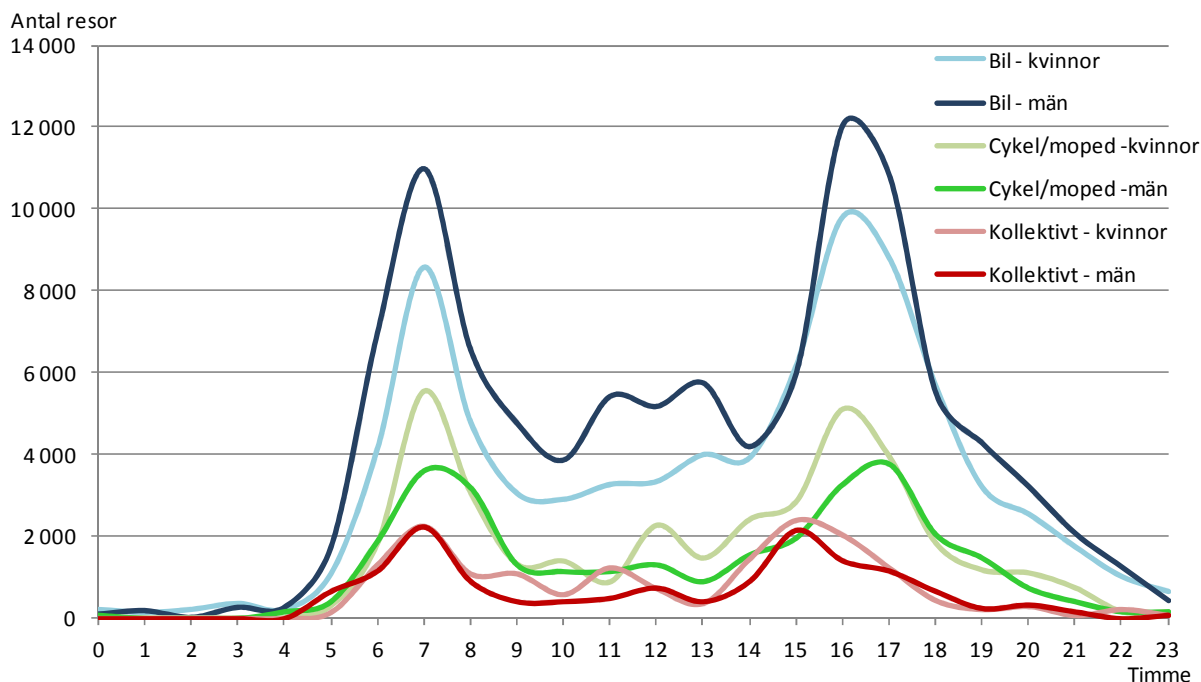
För cykel/mopedresorna är mönstret 2014 mycket likt det som visades 2008. Det är undersökningen 1999 som avviker jämfört med övriga undersökningar både före och efter då antalet cykelresor vid den undersökningen var större än vid någon annan undersökning. Tidpunkten för topparna på morgonen och eftermiddagen är dock gemensam för alla tre undersökningarna och både 2008 och 2014 visas en koncentrerad men tydlig topp klockan 12.

Jämförelse mellan 1999, 2008 och 2014 när på dygnet som resor med kollektivtrafik påbörjades



Även för kollektivresorna är mönstret likartat år från år. Det är fortfarande resor som påbörjas mellan klockan 7 och 8 samt mellan 15 och 16 som dimensionerar behovet av fordon inom kollektivtrafiken. Toppen på morgonen var dock något lägre i årets undersökning samtidigt som den var något högre än tidigare på eftermiddagen. Mitt på dagen visas i år ett något ökat resande med kollektivtrafik klockan 11 medan det var lägre än tidigare klockan 13.

Resor på vardagar efter kön, färdstätt och timma när resan påbörjades 2014



Det finns grundläggande resmönster som påminner om varandra vid en jämförelse mellan när på dygnet som kvinnor och män reser med de olika färdstätt. Män gör något fler resor med bil än kvinnor under hela den ljusa delen av dygnet. Topparna efter klockan 7 och mellan 16 och 17

syns vid samma tidpunkt för båda könen, även om topparna är betydligt högre för män än för kvinnor. Att antalet bilresor ökar kring lunchtid kan till övervägande del kopplas till att det är män som ökar sitt resande vid den tidpunkten. När det gäller cykel/moped är topparna högre för kvinnor än för män. På morgonen är toppen efter klockan 7 betydligt högre för kvinnor än för män, å andra sidan är puckeln för män något mer utdragen i tid på morgonen än för kvinnor. På eftermiddagen kommer toppen redan efter klockan 16 för kvinnorna, vilket är en timme tidigare än för männen. Mitt på dagen beror den ökade cykelaktiviteten främst på ett ökat cyklande för kvinnor vid den tiden på dagen. Kollektivtrafikens topp på morgonen efter klockan 7 är av samma omfattning för både kvinnor och män. Båda könen har sin topp efter klockan 15 på eftermiddagen, men den är något mera utdragen för kvinnor än för män. För män kan det dock anas ett ökat resande med kollektivtrafik redan efter klockan 5 på morgonen i en utsträckning som inte visas för kvinnor.

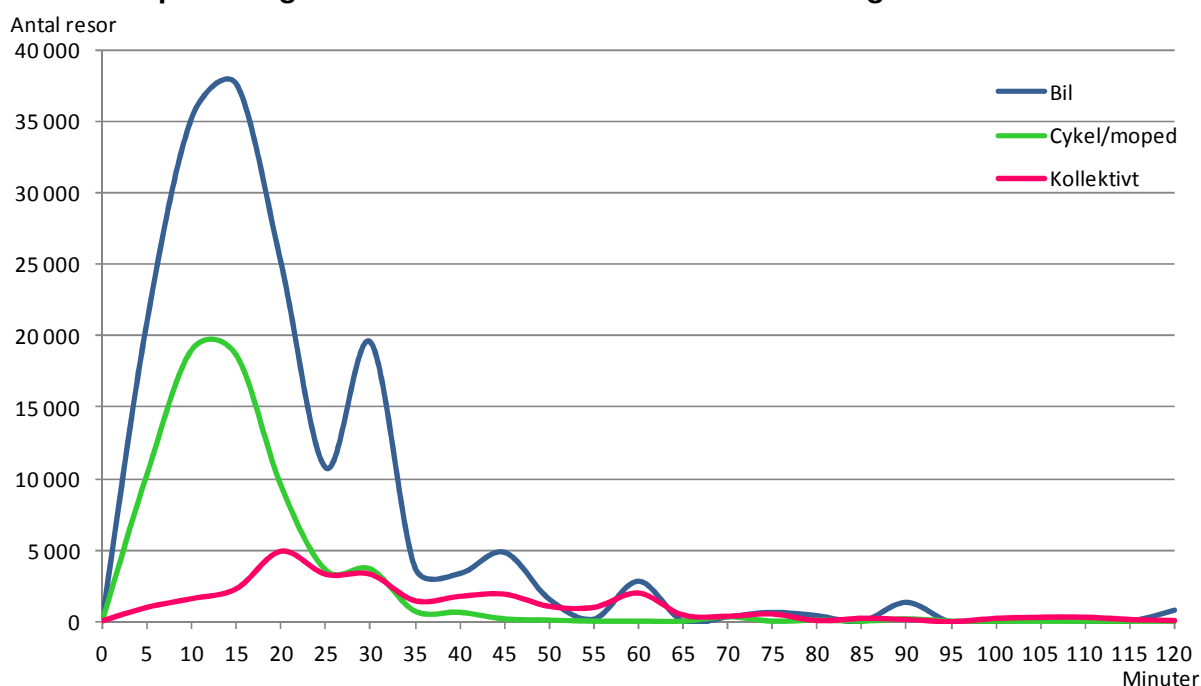
Resornas längd i minuter

De resor som de svarande gjort på vardagar varar i medeltal 24 minuter. Detta värde gäller också för bilresorna. Medeltalet för cykel/mopedresorna är 15 minuter. Kollektivtrafikresorna är betydligt längre och har ett genomsnitt på 49 minuter.

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, och som då ofta anges vara fem eller tio minuter långa).

De vanligaste värdena som har angivits är 15 minuter för bil, 10 minuter för cykel/moped och 20 minuter för kollektivtrafik. För att göra diagrammet nedan mer läsbart har resorna därför summerats i femminuters intervall. Om inte det görs blir det ett mycket ryckigt diagram med tydliga toppar var femte minut och väsentligt lägre dalar däremellan. Endast ett mindre antal resor är längre än en timme.

Antal resor på vardagar fördelade efter färdstätt och resans längd i minuter 2014



Även vid de tidigare undersökningarna har den genomsnittliga reslängden varit drygt 20 minuter.

Resor under helgen

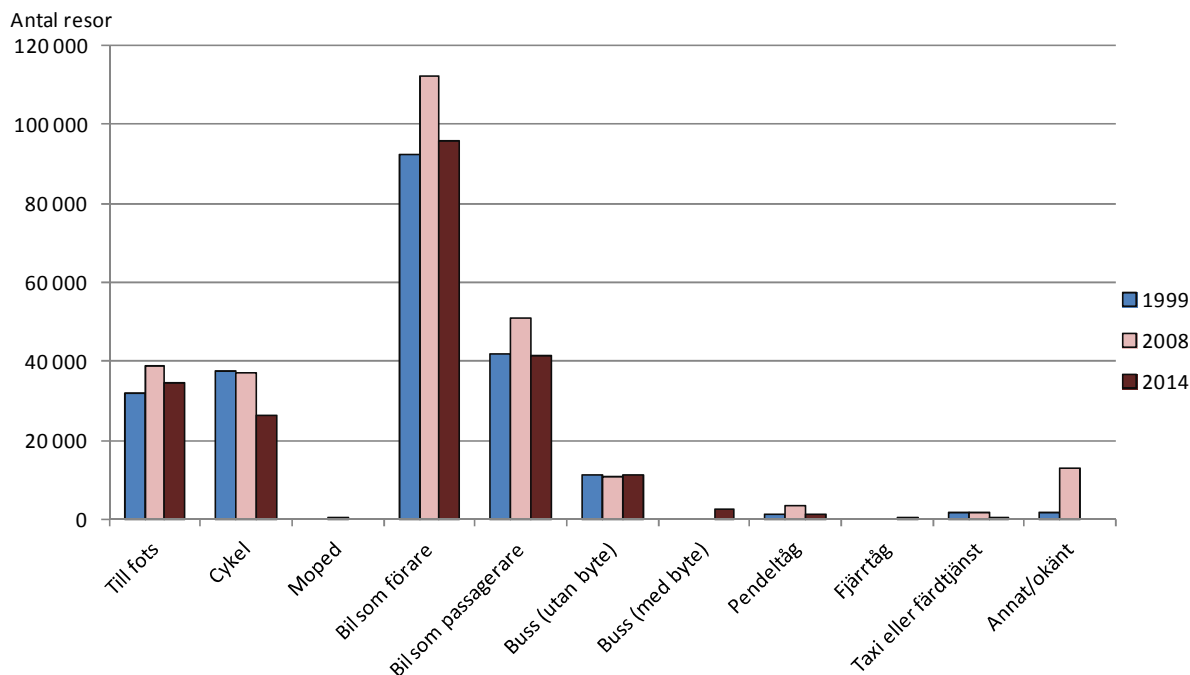
Resandet under helgen är inte lika omfattande som under vardagarna.

Totalt gjorde kommunens invånare under hösten 2014 ungefär 215 000 resor ett normalt dygn under helgen, varav 179 500 med bil, cykel/moped eller kollektivtrafik. Fördelat på respektive trafikslag uppgår resorna till ungefär 137 500 med bil, 16 000 med kollektivtrafik och 26 000 med cykel/moped per dygn.

I årets undersökning var det en betydligt lägre andel svarande som uppgav att de gjort minst en resa på sin undersökningsdag under helgen än för sex år sedan. 62 procent uppgav i år att de gjort minst en resa under helgen jämfört med 73 procent 2008. Det totala antalet resor under ett helgdynn minskade därmed enligt undersökningen med 20 procent och antalet resor med bil, cykel/moped eller kollektivtrafik med drygt 16 procent.

Totalt antal resor

Antal resor per dygn under helgen fördelade efter färdmedel 1999, 2008 och 2014

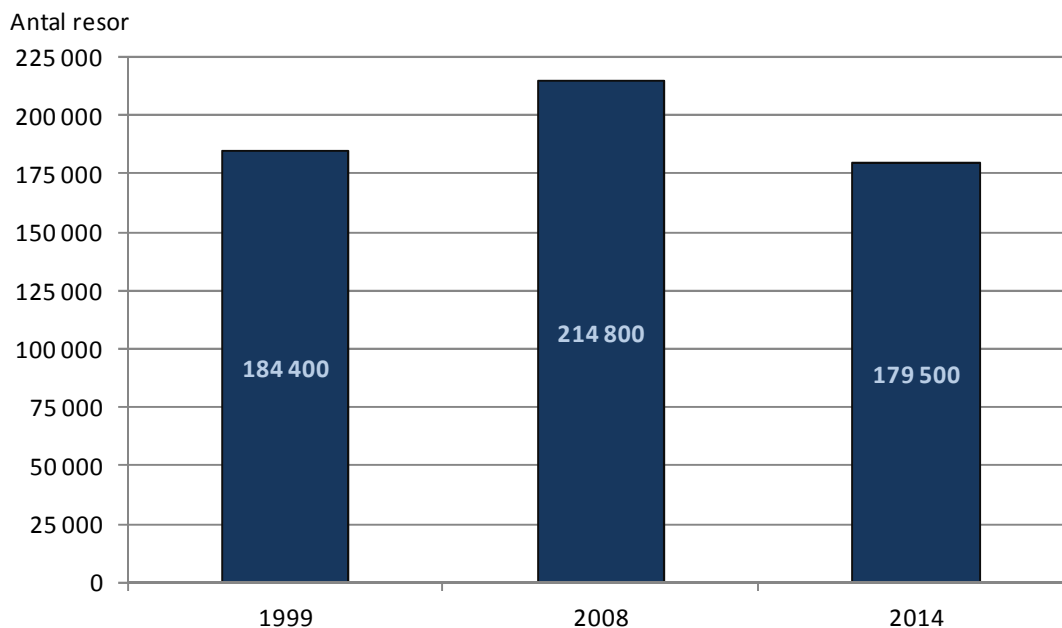


För samtliga färd sätt utom buss har antalet resor minskat mellan 2008 och 2014. Jämfört med 1999 är dock antalet resor under helgen för i stort sett alla färd sätt på ungefär samma nivå eller till och med något högre 2014 än femton år tidigare. Två färd sätt avviker dock. Det gäller cykel och taxi som båda redovisar ett lägre antal resor 2014 än 1999.

Bil som förare dominerar resorna under helgen. Antalet resor har dock minskat med ungefär 15 procent mellan 2008 och 2014 och nästan gått ned till det antal resor som visades för 15 år sedan. Även bilresor som passagerare har minskat, och i det fallet med 18 procent. Bil som förare och bil som passagerare är dock även i årets undersökning de två mest förekommande sätten att resa under helgen. Cykel som färdmedel under helgen har minskat med 29 procent, medan buss ökat med lika mycket mellan 2008 och 2014.

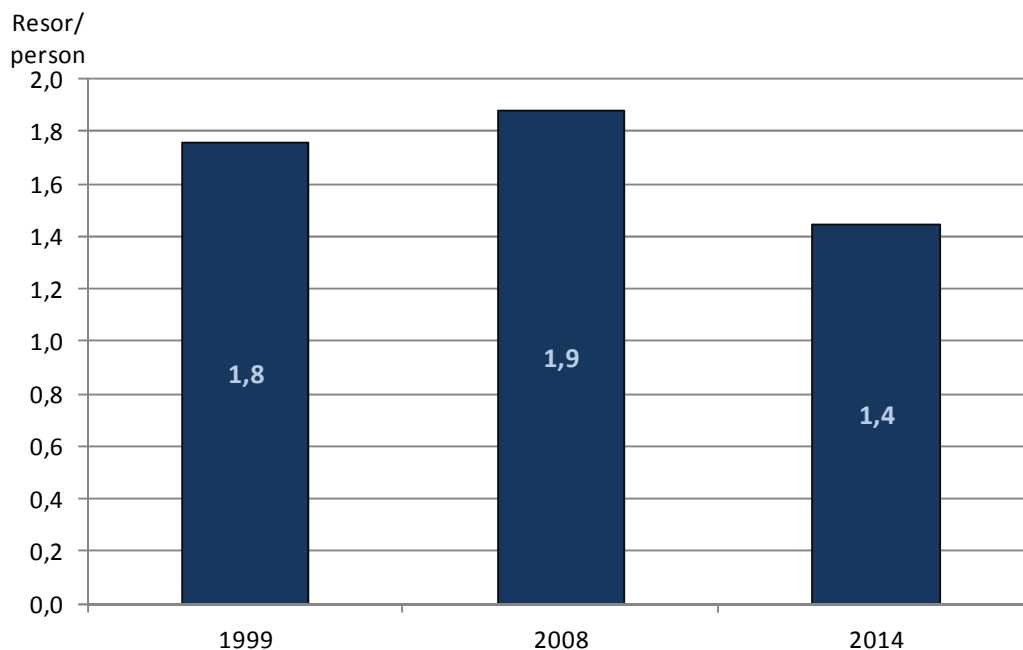
Resor med bil, cykel och kollektivtrafik under helgen

Totalt antal förflyttningar per helgdagn med cykel/moped, bil eller kollektivtrafik 1999-2014



Antalet resor med bil, cykel/moped eller kollektivtrafik ökade med drygt 30 000 mellan 1999 och 2008 för att 2014 minska med drygt 35 000 resor.

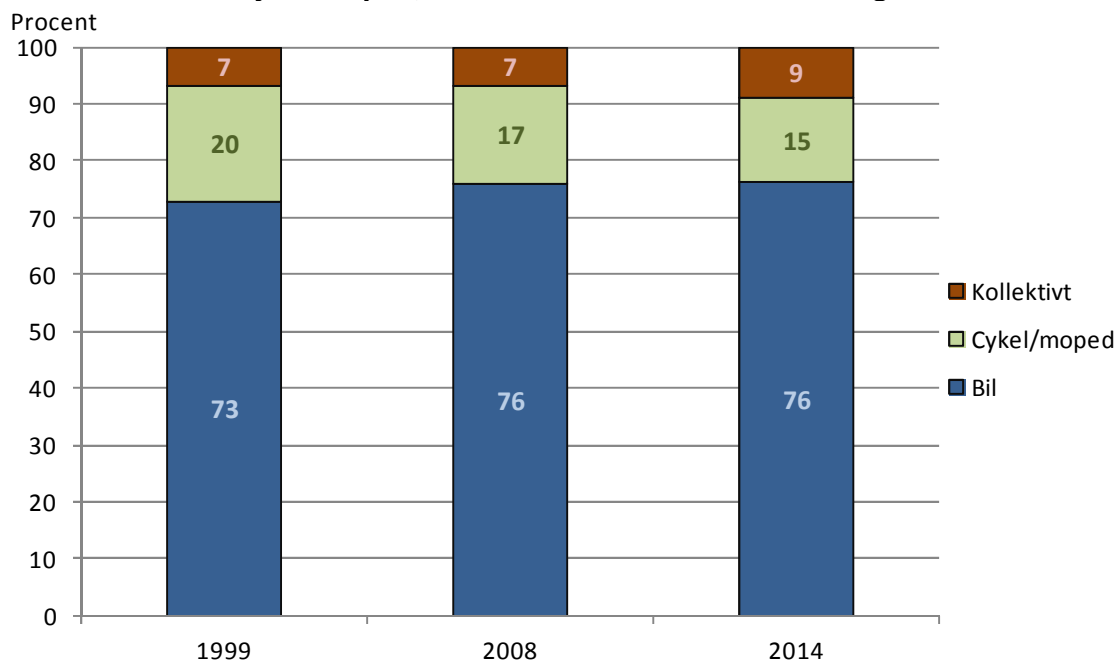
Antal resor per person med cykel/moped, bil eller kollektivtrafik under ett helgdagn 1999-2014



Antalet resor med bil, cykel/moped eller kollektivtrafik minskade med 0,5 per person mellan 2008 och 2014. Detta beror till stor del på att det var en lägre andel svarande i årets undersökning än tidigare som uppgav att de överhuvudtaget gjort någon resa på sin undersökningsdag.

Andel resor med olika trafikslag under helgen

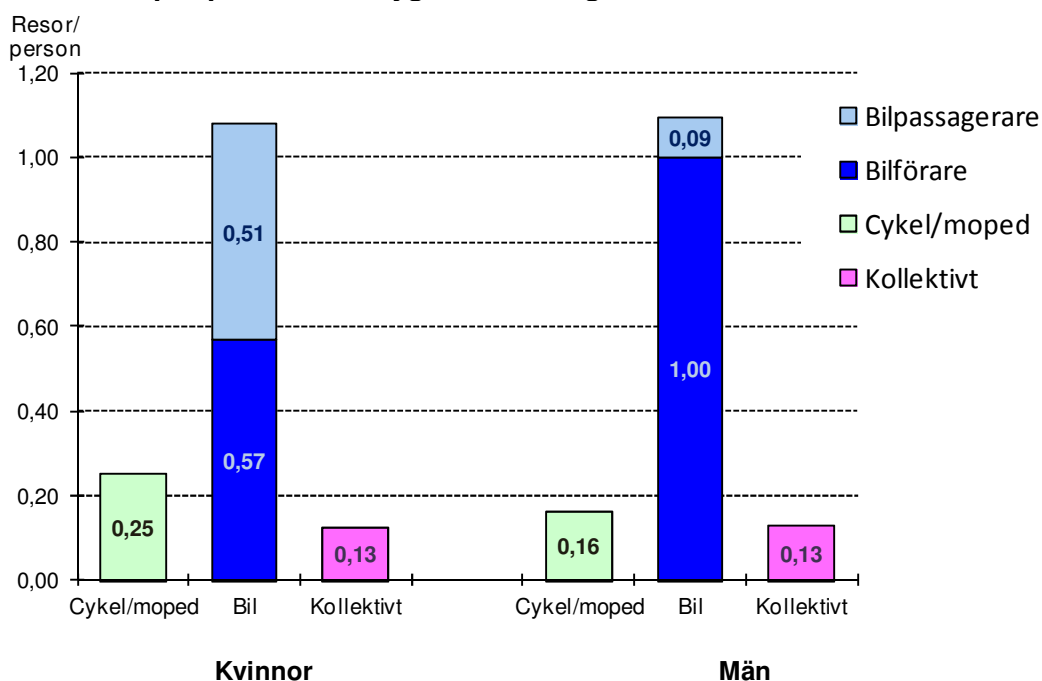
Andel resor med cykel/moped, bil eller kollektivtrafik under helgen 1999-2014



Även i årets undersökning är bil med 76 procent det färdssätt som är vanligast under helgen. Andelen för kollektivtrafik har ökat något mellan 2008 och 2014 medan andelen för cykel fortsätter att minska. Se även bortfallsanalysen på sidorna 56 och 57.

Antal resor per person för kvinnor och män under helgen

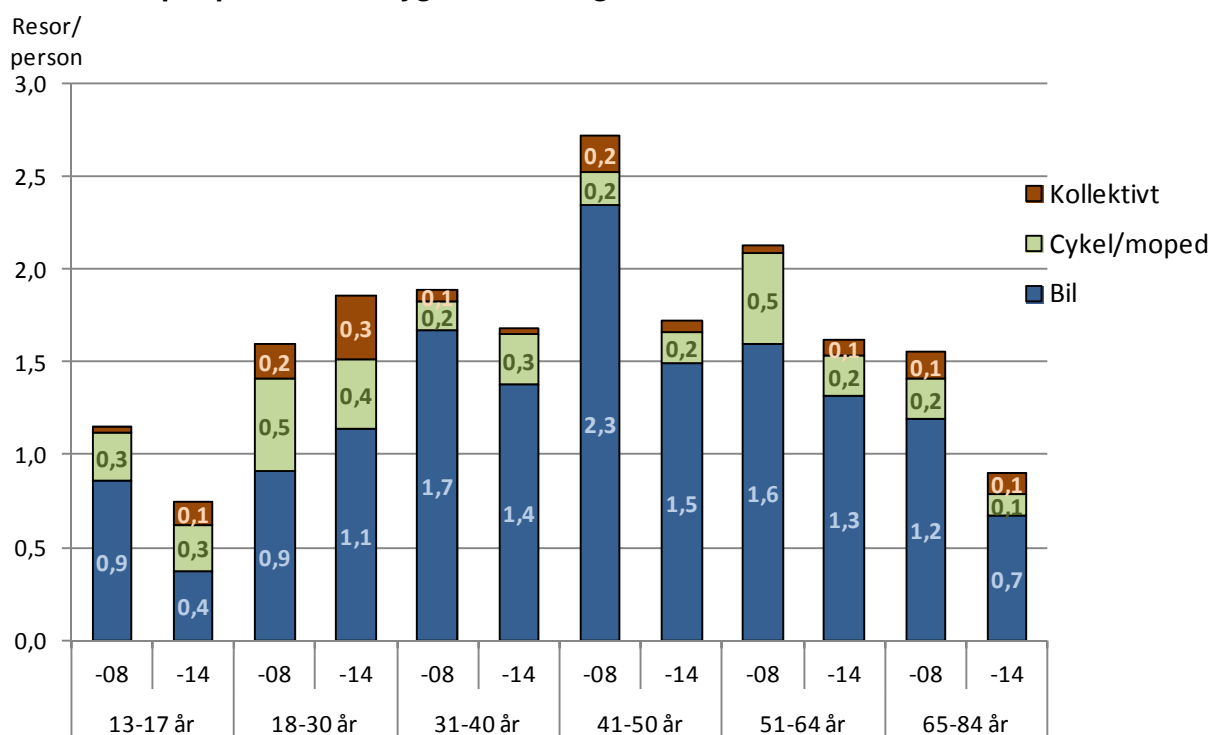
Antal resor per person och dygn under helgen efter färdssätt och kön 2014



För både kvinnor och män är bil det mest förekommande sättet att resa under helgen och de gör dessutom ungefär lika många resor med bil. På vilket sätt bilresan sker är dock i stor utsträckning olika mellan de båda könen. 91 procent av de bilresor som män gör under helgen är som förare medan motsvarande andel för kvinnor endast når upp till 53 procent. Resor som bilpassagerare är med andra ord mycket mer förekommande bland kvinnor än för män. Resor med cykel/moped är något mer förekommande för kvinnor än för män medan resor med kollektivtrafik inte skiljer sig åt mellan de båda könen.

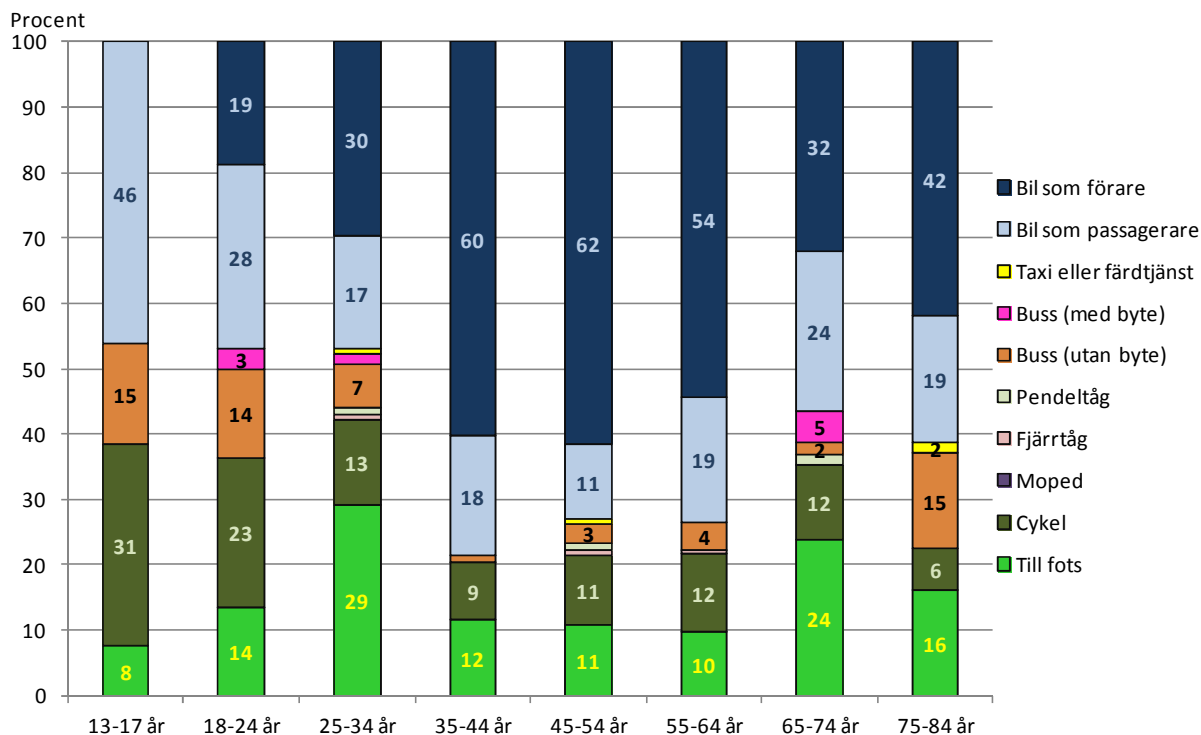
Antal resor per person i olika åldersgrupper under helgen

Antal resor per person och dygn under helgen efter färdssätt och ålder 2008-2014



Det som förklarar mycket av skillnaden mellan 2008 och 2014 är att det noterades betydligt färre resor 2014 än 2008 för dem i åldersgrupperna 41-50 år, 51-64 år och 65-84 år. I första hand är det färre bilresor som har registrerats. Cykelresorna har också minskat och då i främst för dem i åldern 51-64 år och 65-84 år. Cykelresorna under helgen har däremot ökat något i åldersgruppen 31-40 år. Den åldersgrupp som gör flest resor per person med kollektivtrafik under helgen är de i åldern 18-30 år. För den åldersgruppen ökade också antalet kollektivtrafikresor per person under helgen. Ett ökat antal resor med kollektivtrafiken kan också noteras för åldersgrupperna 13-17 år och 51-64 år.

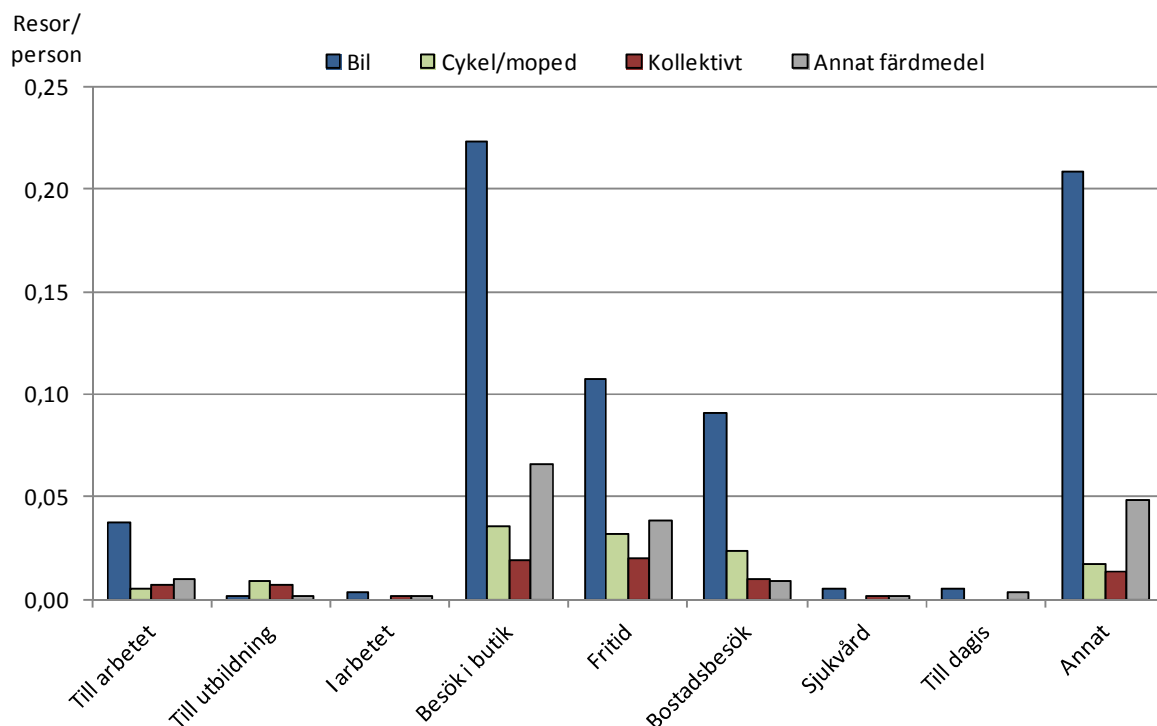
Antal resor per person och dygn under helgen efter färdstätt och ålder 2014



När det gäller resorna under helgen förekommer promenader främst hos dem som är i åldern 25-34 år och 65-74 år. Cykelresor är vanligast hos dem som är i åldern 13-17 år respektive 18-24 år. Bil som förare dominerar kraftigast för åldersklasserna 45-54 år och 35-44 år. Bil som passagerare har högst andel för dem i de yngre åldersgrupperna 13-17 år och 18-24 år, men är också tämligen hög för dem i åldern 65-74 år. Resor med buss under helgen görs i första hand av den äldsta och de yngsta åldersgrupperna, dvs. äldre än 75 år respektive yngre än 25 år. De som gjort resor under helgen där de har bytt buss är i första hand 65-74 år eller 18-24 år.

Antal resor per person för olika ärendetyper under helgen

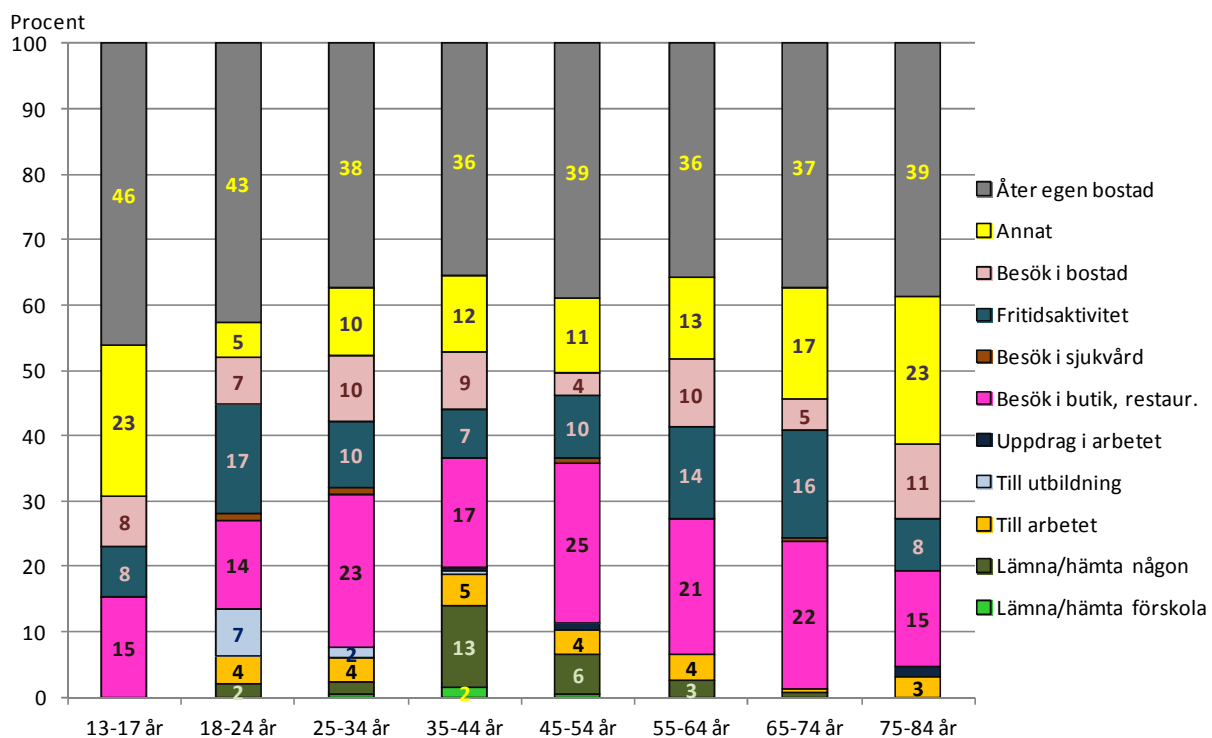
Antal resor per person och helgdagn efter färdstätt för olika ändamål 2014



Resor med bil dominerar oavsett vilket ärende som man har med resan. Under helgen är det resor i samband med besök i butik som är mest förekommande med 0,34 resor per person närmast före annat med 0,29 resor per person. För det fåtal personer som reser till utbildning under helgen är cykel det mest förekommande färdstätt. Annars förekommer cykel i första hand för vanliga ärendetyper som besök i butik, fritidsaktivitet och besök i någon annans bostad. Både vid besök i butik och i samband med fritidsaktiviteter är dock annat färdstätt mer vanligt förekommande än cykel. Det handlar då i första hand om förflyttningar till fots. Kollektivtrafikresor förekommer främst vid besök i butik, fritidsaktiviteter och vid annat ändamål. Resor till den egna bostaden har lämnats utanför ovanstående diagram. Totalt gjordes 0,64 resor per person till den egna bostaden under helgen, varav 0,40 med bil.

Andel resor per person för olika ärendetyper efter ålder under helgen

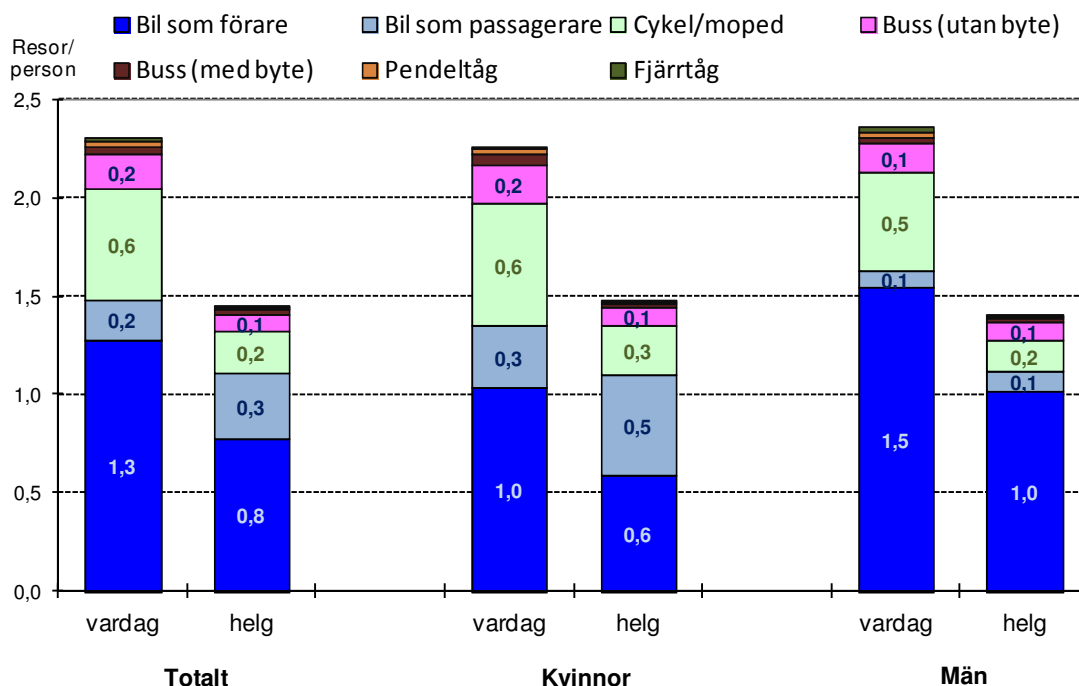
Andel resor under helgen efter ålder för olika ändamål 2014



Att lämna hämta någon – vid sidan om barnomsorgen – är under helgen mest vanligt förekommande för personer i åldern 35-44 år. Besök i butik är mest förekommande för dem i åldersgrupperna 45-54 år, 25-34 år och 65-74 år. Högst andel med resor i samband med fritidsaktiviteter visas för dem i åldern 18-24 år medan besök i annans bostad har högst andel för åldersgrupperna 75-84 år, 55-64 år och 25-34 år. Annat ändamål är mest vanligt förekommande för den äldsta respektive yngsta åldersgruppen. Resor åter till den egna bostaden är det vanligaste resmålet också under helgen. 38 procent av alla resor under helgen går till den egna bostaden.

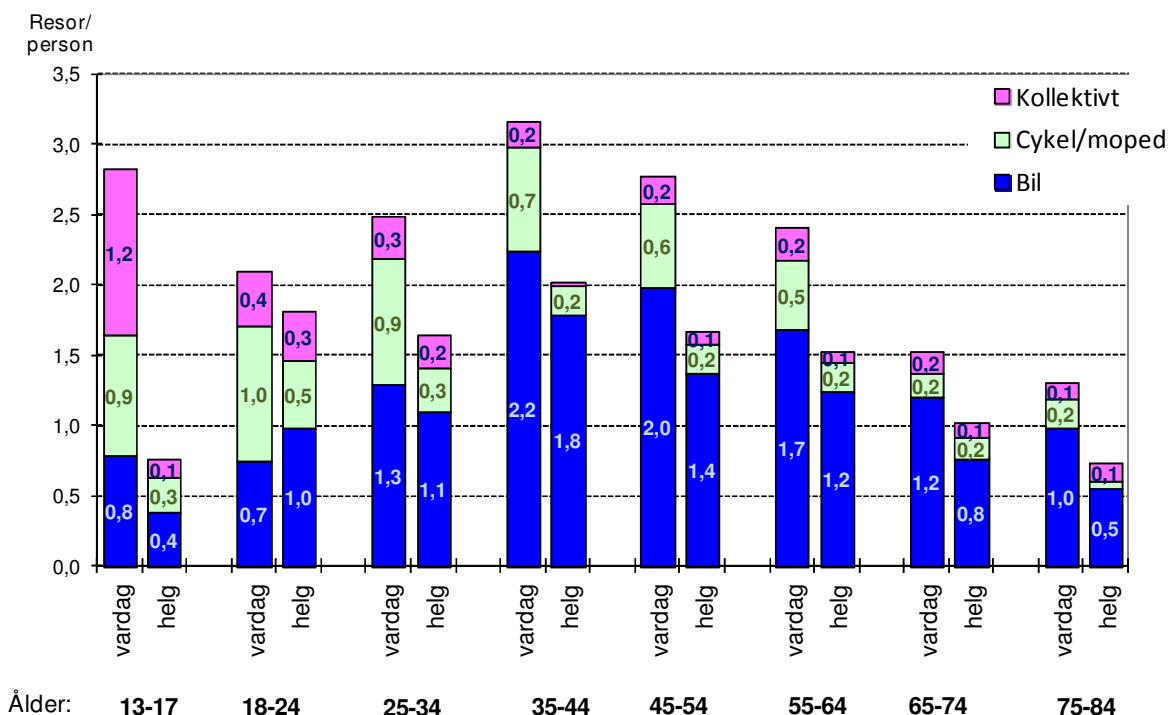
Jämförelse mellan resor på vardagar och under helgen

Antal resor per person och dygn under helgen respektive på vardagar fördelade efter färdssätt och kön 2014



Både kvinnor och män gör fler resor per person på vardagar än under helgen. På vardagar noterades 2014 något fler resor per person för män än för kvinnor, medan det omvänt noterades något fler resor för kvinnor än för män under helgen. Speciellt noterbart är den inbördes fördelningen mellan bilresor som förare respektive passagerare för kvinnor. På vardagar är 24 procent av kvinnornas bilresor som passagerare medan motsvarande andel under helgen är 47 procent. För män är motsvarande förskjutning från förare till passagerare inte större än från 5 till 8 procent. Båda könen gör fler cykel- och kollektivtrafikresor på vardagar än under helgen. Skillnaden i antal resor per person med bil, cykel/moped eller kollektivtrafik uppgår till 1,0 resa per dygn beroende på om det är en vardag eller en dag under helgen för män respektive en skillnad på 0,8 resor per dygn för kvinnor.

Antal resor per person och dygn under helgen respektive på vardagar fördelade efter färdstätt och ålder 2014



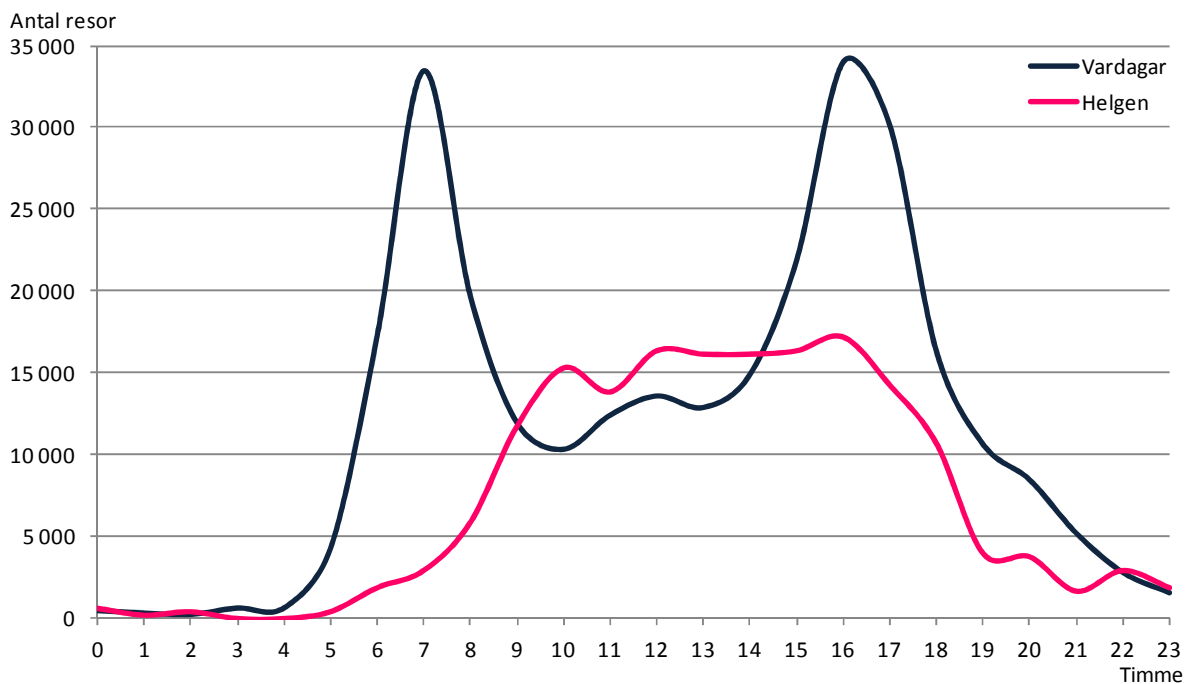
För samtliga åldersklasser gjordes det enligt Resevaneundersökningen 2014 fler resor person på vardagarna än under helgen. Störst skillnad mellan vardagar och helg avseende antal resor per person var det för åldersgruppen 13-17 år med en skillnad på 2,1 resor per person. En skillnad på mer än en resa per person var det också för åldersgrupperna 35-44 år och 45-54 år. Med en skillnad på 0,3 resor per person var det minst skillnad för åldersgruppen 18-24 år.

Samtliga åldersgrupper utom 18-24 år gjorde fler resor med bil på vardagar än under helgen. För åldersgruppen 13-17 år är det speciellt tydligt att det framförallt är på vardagar som åldersgruppen reser med kollektivtrafiken. Förutom för åldersgruppen 65-74 år det stor skillnad för de olika åldersgrupperna när det gäller antalet cykelresor per person på vardagar i förhållande till dessa resor under helgen.

Då det är betydligt fler staplar i ovanstående diagram om ålder än i diagrammet på föregående sida om kön har åldersdiagrammet förenklats en del genom att bil respektive kollektivtrafik inte har delats upp i olika beståndsdelar.

Antal resor per timme – jämförelse mellan helgen och vardagar

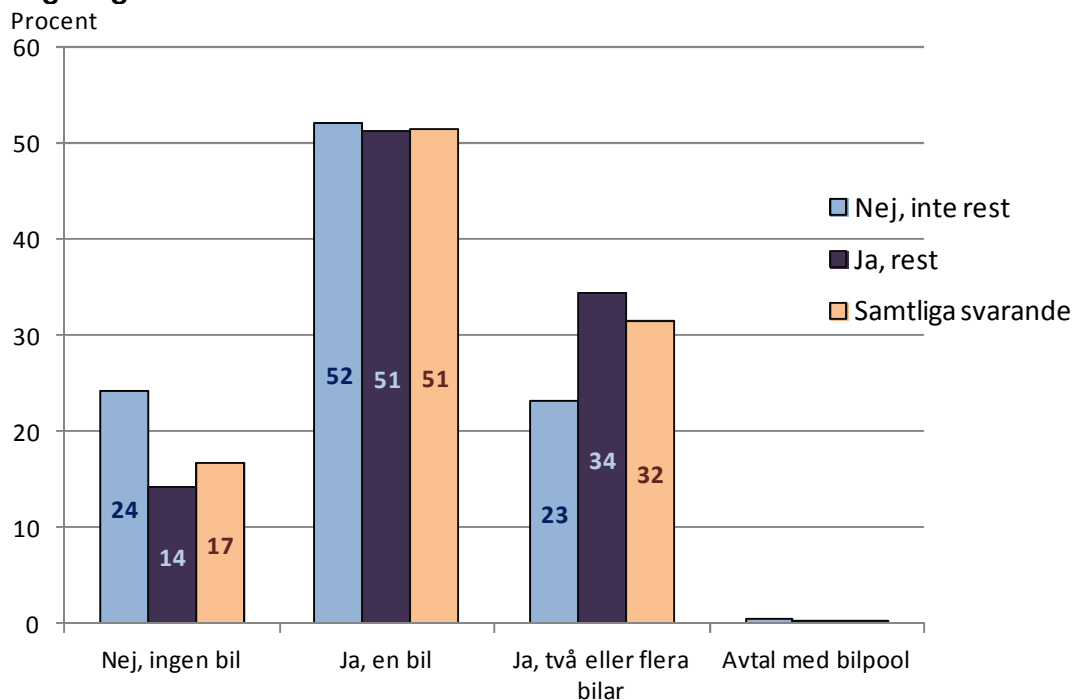
Jämförelse mellan vardag och helg när på dygnet som resan påbörjades



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 17. Mellan 9 och 14 är det totala antalet resor fler under helgen än på vardagarna. Den genomsnittliga restiden under helgen är några minuter längre än på vardagarna. Den genomsnittliga restiden under helgen uppgår till 31 minuter jämfört med 24 minuter på vardagarna. Årets mönster är mycket snarlikt det som visades vid undersökningen för sex år sedan, även om resorna mellan 16 och 18 på helgen ökat något i årets undersökning.

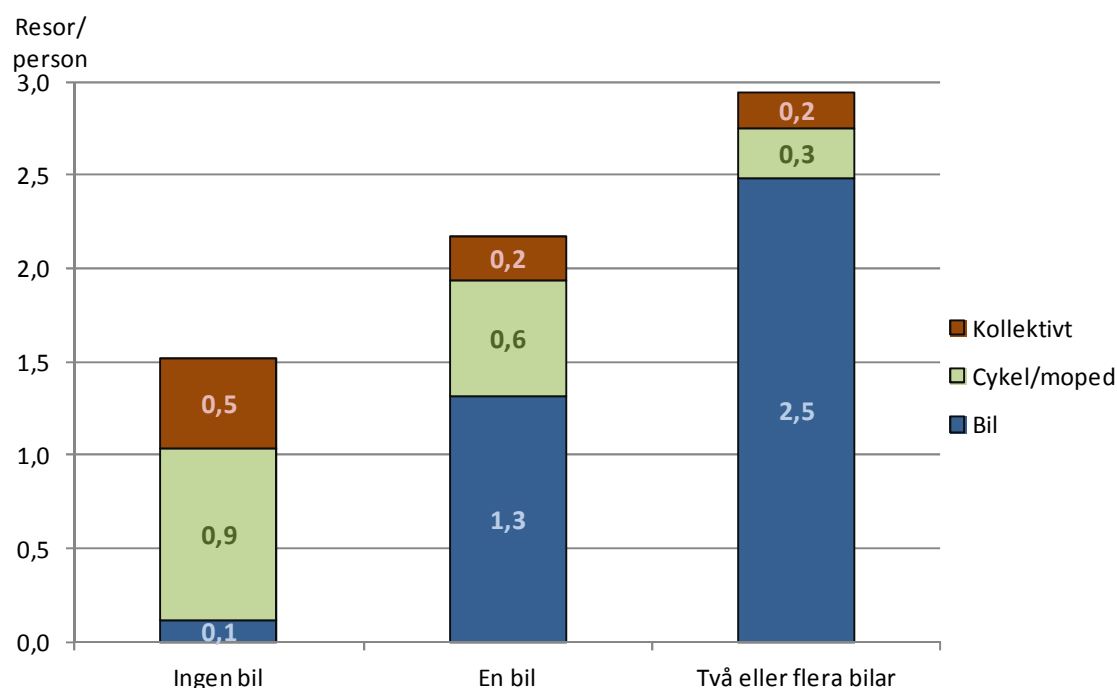
Disponerar hushållet bil eller inte

Disponerar ditt hushåll bil eller inte efter om man gjort någon resa på sin undersökningsdag eller inte 2014



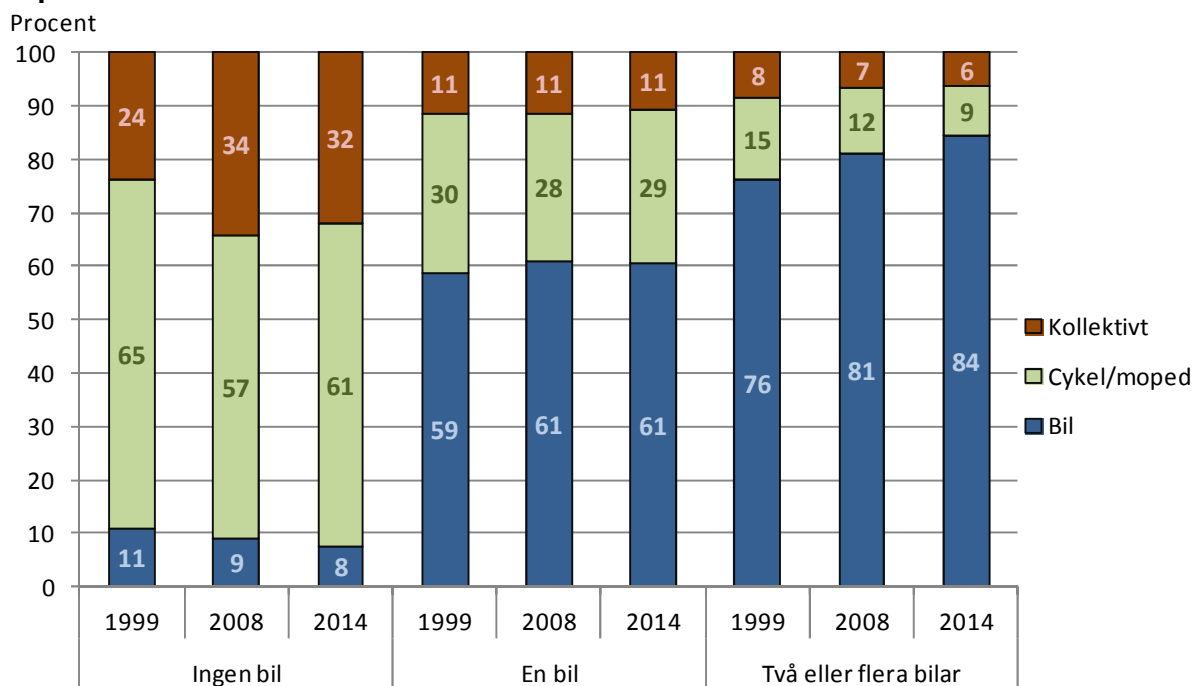
Det finns ett tydligt samband utifrån tillgång till bil i hushållet och om man har gjort någon resa på sin undersökningsdag eller inte. 24 procent av dem som inte har rest har inte tillgång till någon bil medan motsvarande andel för som har gjort någon resa uppgår till 14 procent. Av samtliga svarande har 17 procent inte tillgång till någon bil, medan 51 procent av de svarande har tillgång till en bil i hushållet och 32 procent tillgång till två eller flera bilar. Dessutom finns det ett fåtal som har avtal med bilpool, men de utgör mindre än en halv procent av samtliga svarande och har därför inte tagits med i nedanstående diagram.

Resor per person och vardagsdygn 2014 med olika färdmedel efter om hushållet disponerar bil eller inte



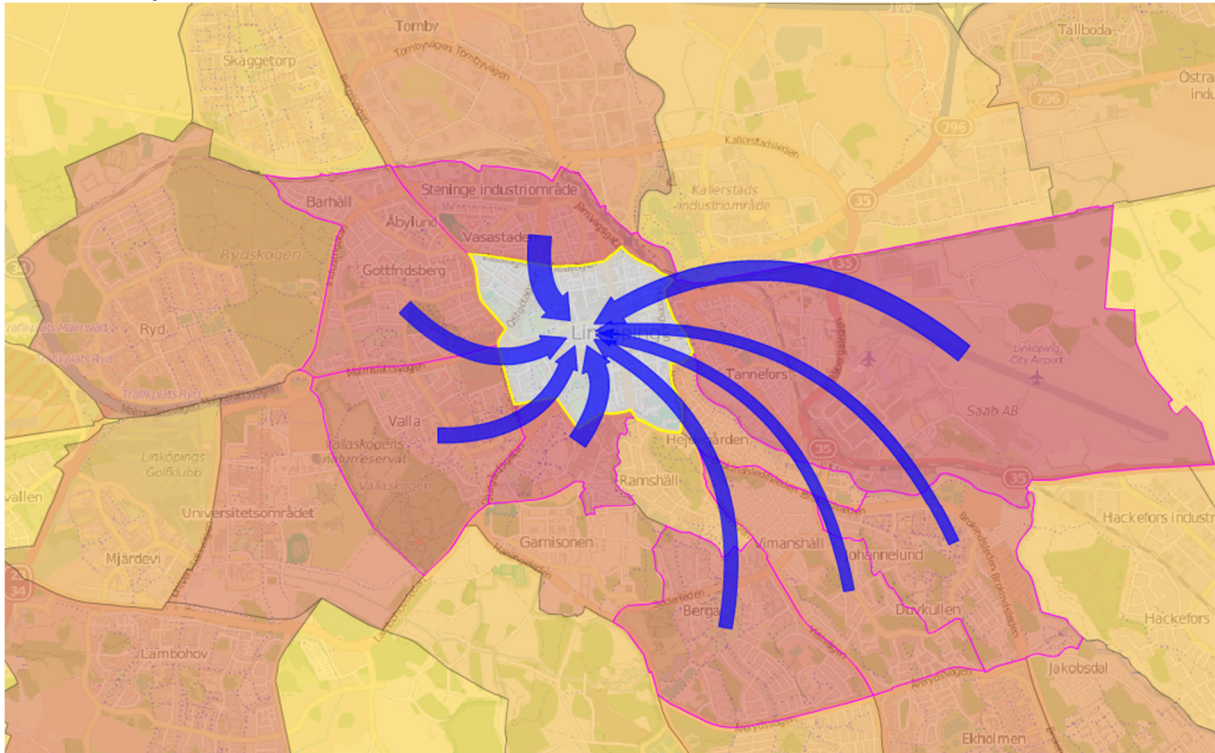
Precis som vid tidigare resvaneundersökningar i kommunen är det tydligt att tillgång till bil i hushållet påverkar hur många resor som man gör på ett dygn. Har man tillgång till två eller flera bilar i hushållet är det dessutom sannolikt att man gör fler bilresor än om man endast har tillgång till en bil i hushållet. Både cykel och kollektivtrafikresor görs i första hand av svarande som inte har tillgång till någon bil i hushållet. För cykelresorna blir det successivt färre resor ju fler bilar det finns i hushållet, medan skiljelinjen om man åker kollektivt eller inte mer går vid om man överhuvudtaget har tillgång till bil eller inte.

Fördelning mellan olika färdmedel på vardagar 1999, 2008 och 2014 efter om hushållet disponerar bil eller inte



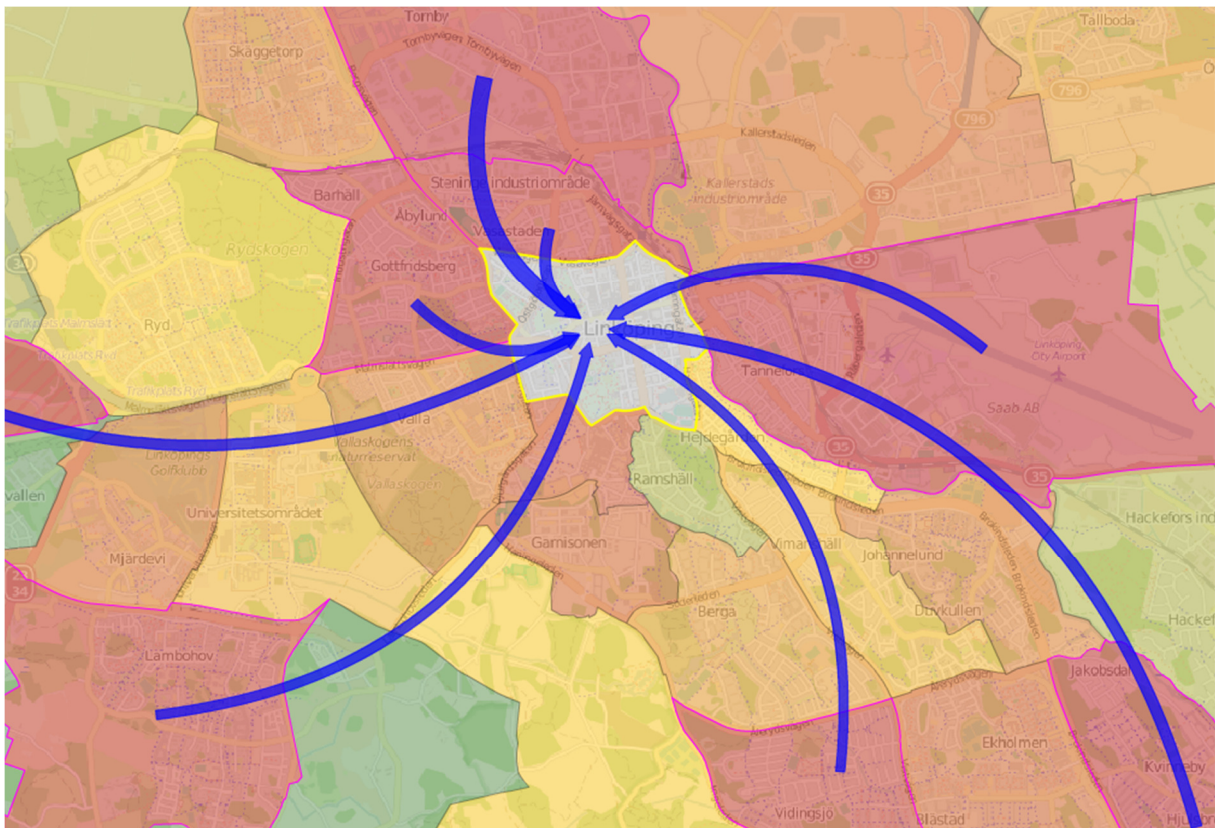
Det är vid samtliga undersökningar tydligt att förekomst av bil i hushållet har stor betydelse om man i huvudsak använder bil vid sina resor eller om andra färdmedel utnyttjas. Skillnaden mellan de olika grupperna förefaller dessutom bli allt större. 1999 användes bil vid 76 procent av resorna på vardagar för de med två eller fler bilar i hushållet. 2008 hade denna andel ökat till 81 procent för att i årets undersökning nå upp till 84 procent. Bland dem som saknar bil i hushållet genomfördes 65 procent av resorna 1999 med cykel, något som minskade till 57 procent 2008 för att i år åter öka något till 61 procent. Vid undersökningen 1999 hade 81 procent av dem som svarade på enkäten tillgång till bil i hushållet. Motsvarande andel uppgick både 2008 och 2014 till 83 procent. Minst två bilar i hushållet disponerade 22 procent av de svarande vid undersökningen 1999, vilket sedan dess via 29 procent 2008 ökat till 32 procent 2014.

Resor med cykel till Innerstaden



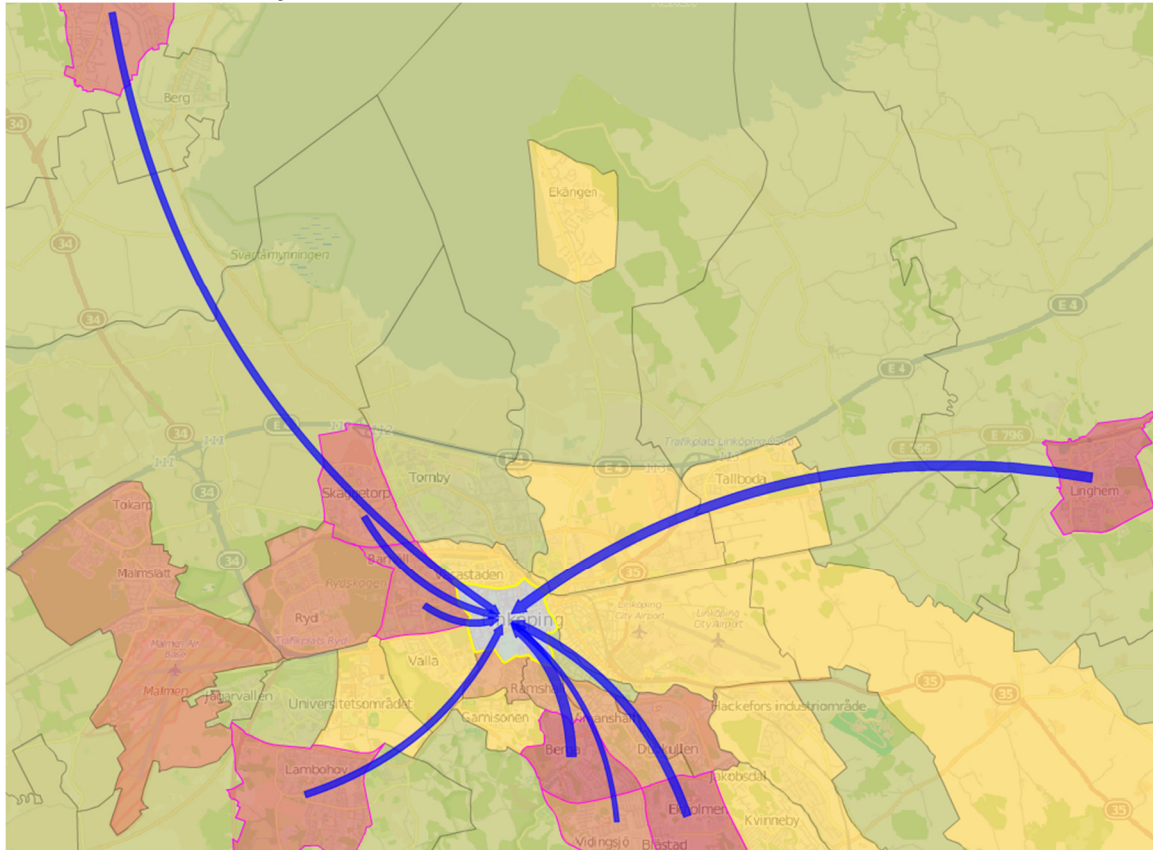
De som reser till Innerstaden med cykel startar oftast sin resa i Vasastaden, Tannefors, Ekkällan, Gottfridsberg eller Östra Valla. Resor med cykel från Universitetet (Västra Valla) till Innerstaden placerar sig på nionde plats.

Resor med bil till Innerstaden



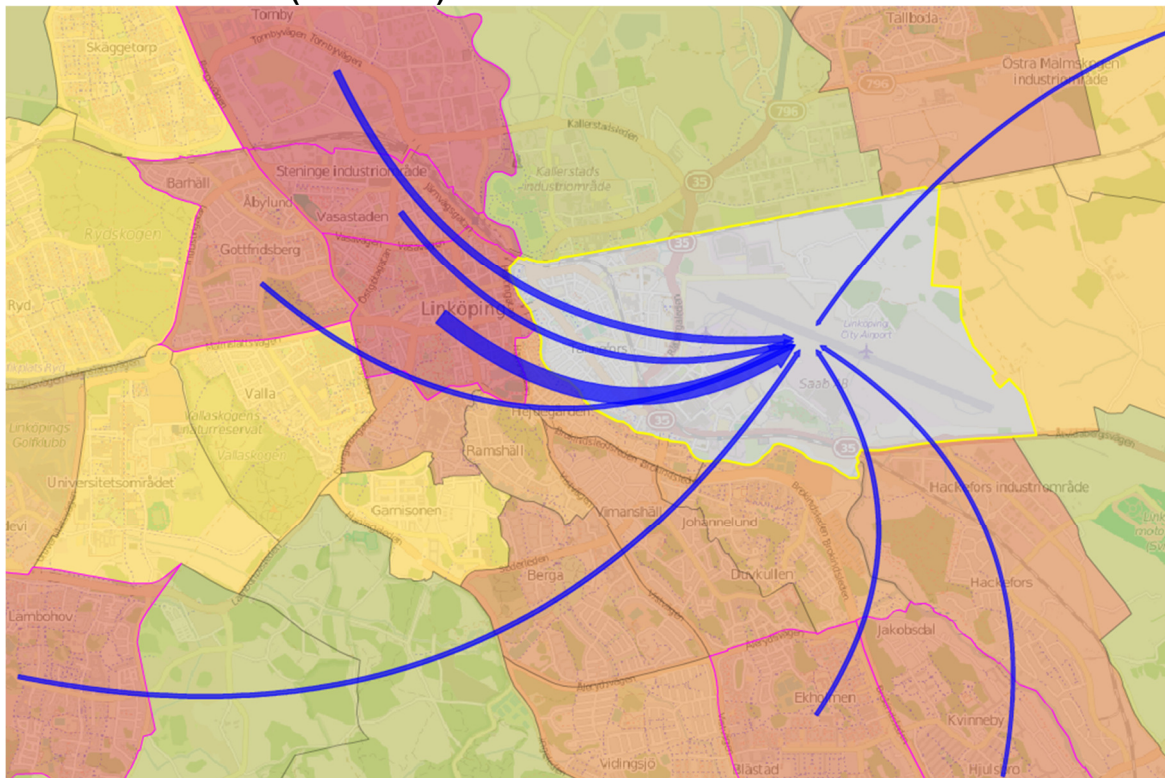
De som reser till Innerstaden med bil startar oftast sin resa i Tornby, Hjulbro, Tannefors, Malmslätt eller Gottfridsberg.

Resor med kollektivtrafik till Innerstaden



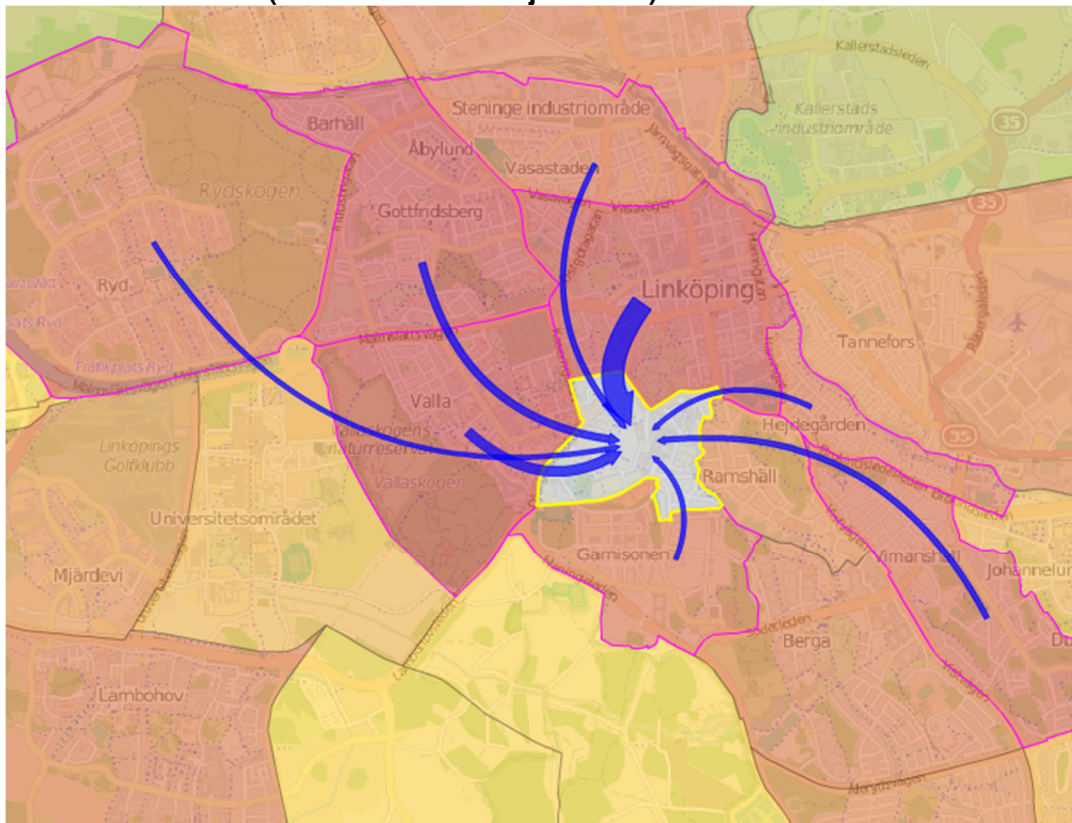
De som reser till Innerstaden med kollektivtrafik startar oftast sin resa i Lingham, Berga, eller Ekholmen. Det bör noteras att även Ljungsbro finns med bland de åtta främsta resestråken.

Resor till Tannefors (inkl. Saab)



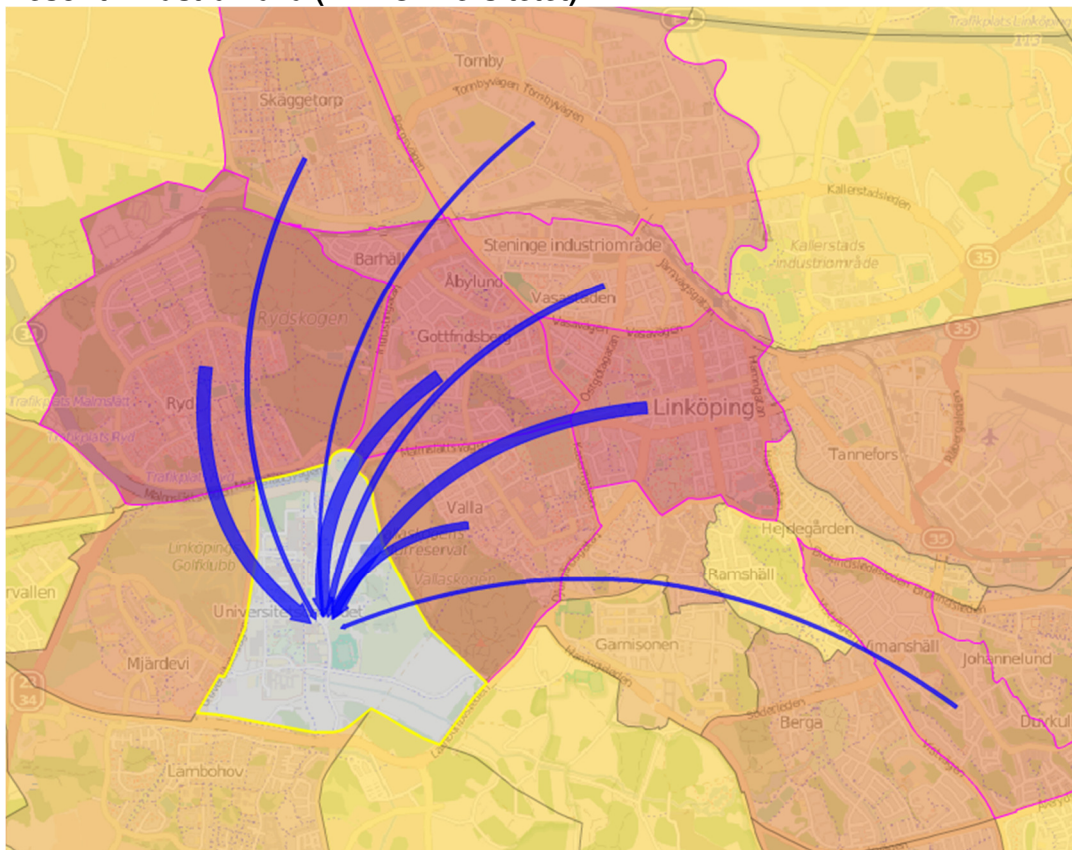
De som reser till Tannefors startar oftast sin resa i Innerstaden, Tornby, Vasastaden, Gottfridsberg eller Lambohov. Även tätorten Lingham finns med bland de åtta främsta områdena med riktade resor till Tannefors.

Resor till Ekkällan (inkl. Universitetssjukhuset)



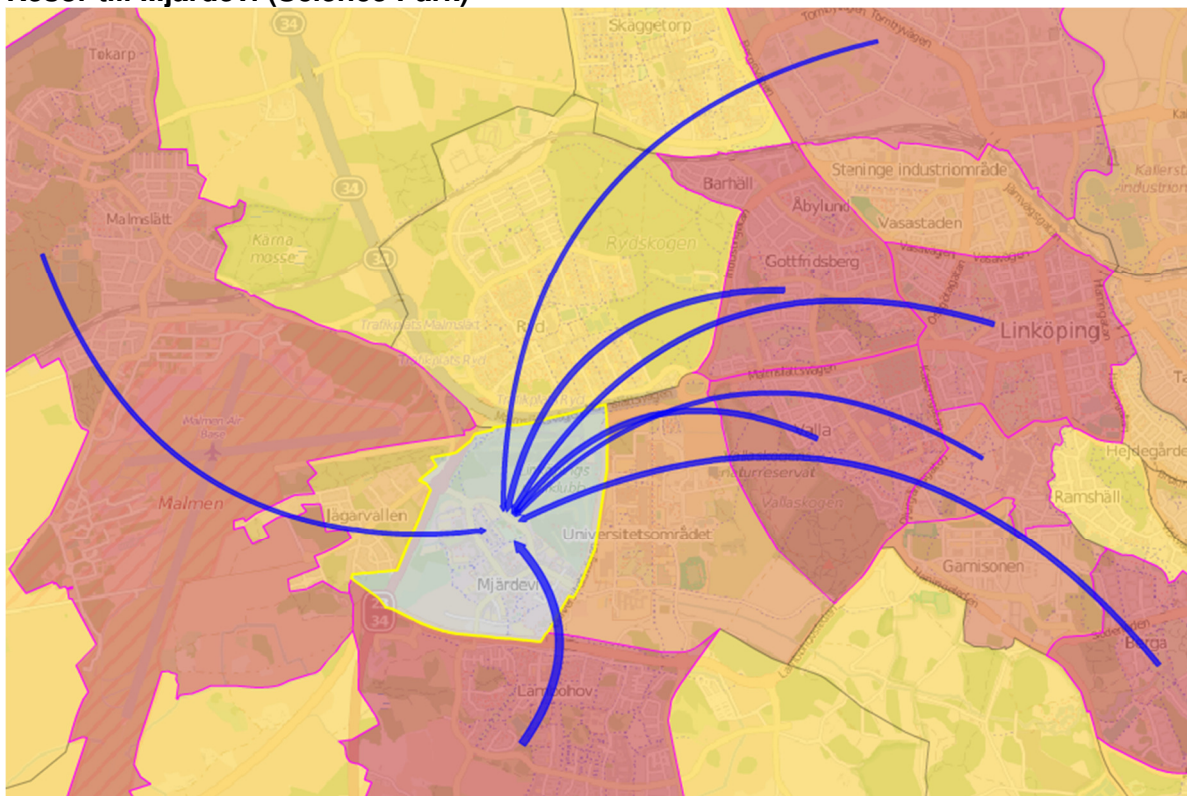
De som reser till Ekkällan startar oftast sin resa i Innerstaden, samt i Östra Valla eller i Gottfridsberg.

Resor till Västra Valla (inkl. Universitetet)



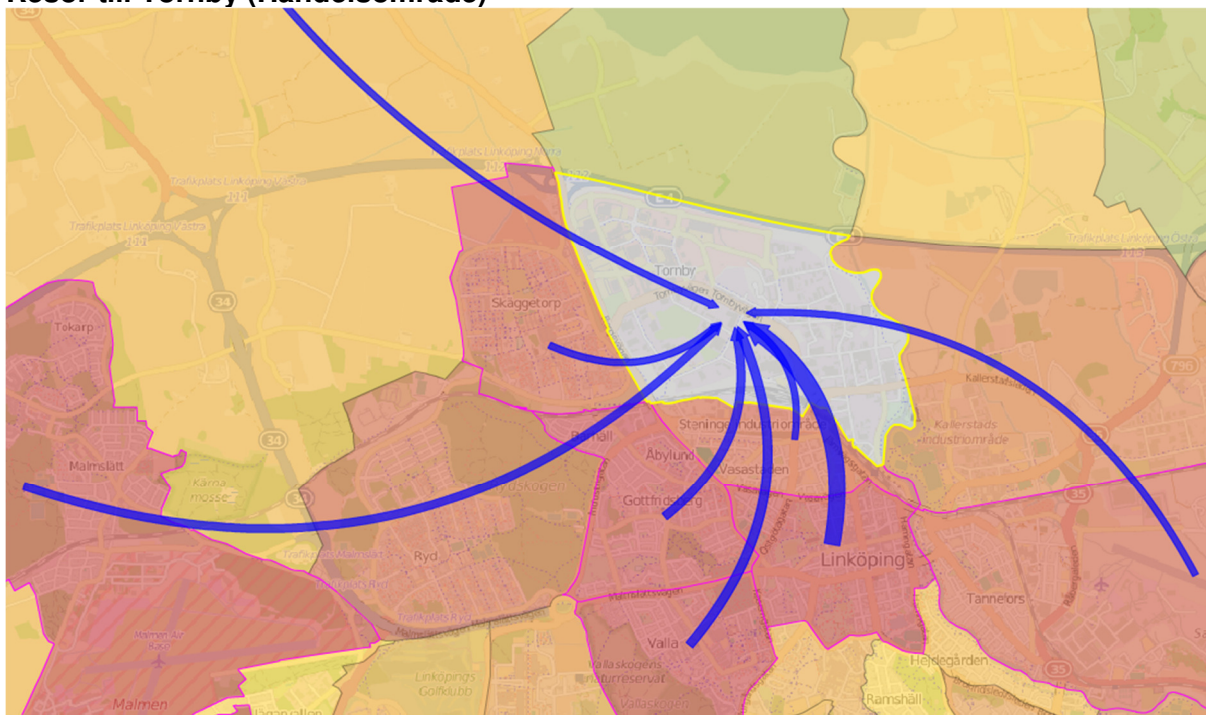
De som reser till Västra Valla startar oftast sin resa i Ryd, Gottfridsberg, Innerstaden eller Östra Valla.

Resor till Mjärdevi (Science Park)



De som reser till Mjärdevi startar oftast sin resa i Lambohov, Gottfridsberg, Innerstaden, Östra Valla eller Berga.

Resor till Tornby (Handelsområde)

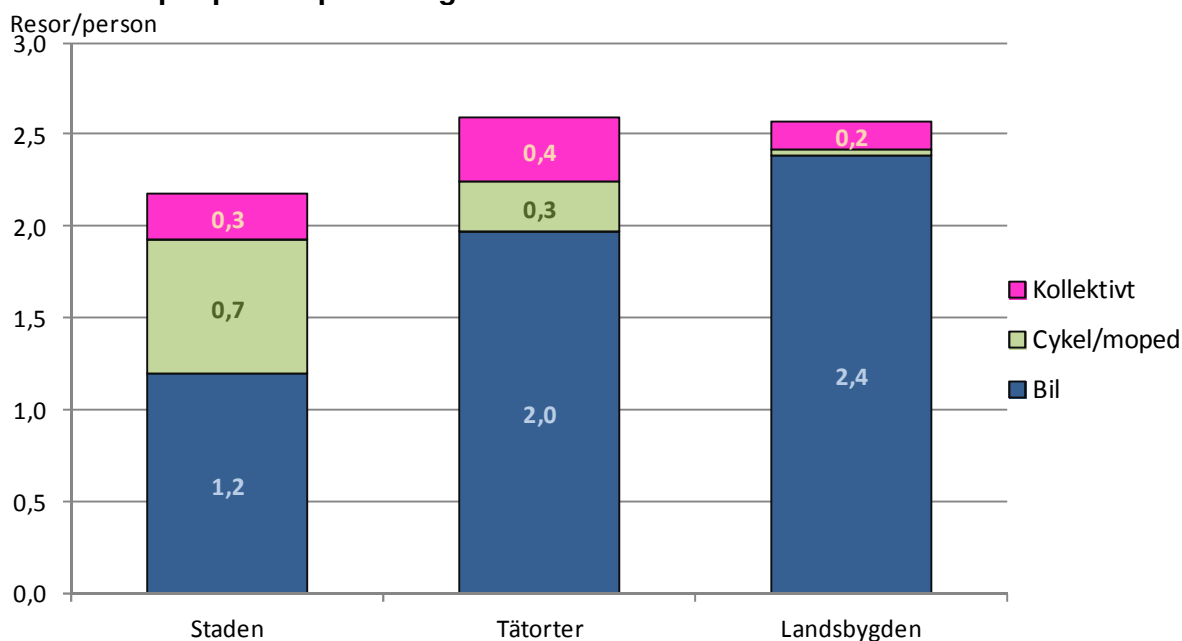


De som reser till Tornby startar oftast sin resa i Innerstaden, Östra Valla, Gottfridsberg eller Malmslätt. Även tätorten Ljungsbro finns med bland de områden varifrån många reser till Tornby.

Mest förekommande sätt att resa i olika delar av kommunen

Det kan i sammanhanget också nämnas något generellt om antalet resor per person beroende på var i kommunen som man är bosatt. De som är bosatta i centralorten Linköping uppger att de gör färre resor per person än de som är bosatta i andra tätorter eller på landsbygden. Speciellt är det resor med bil som det är en stor skillnad för. Av utrymmesskäl används i den följande redovisningen följande benämningar: Centralorten Linköping=*staden*. Övriga tätorter med 200-7 000 invånare=*tätorter*. Övriga områden utanför tätorterna=*landsbygden*.

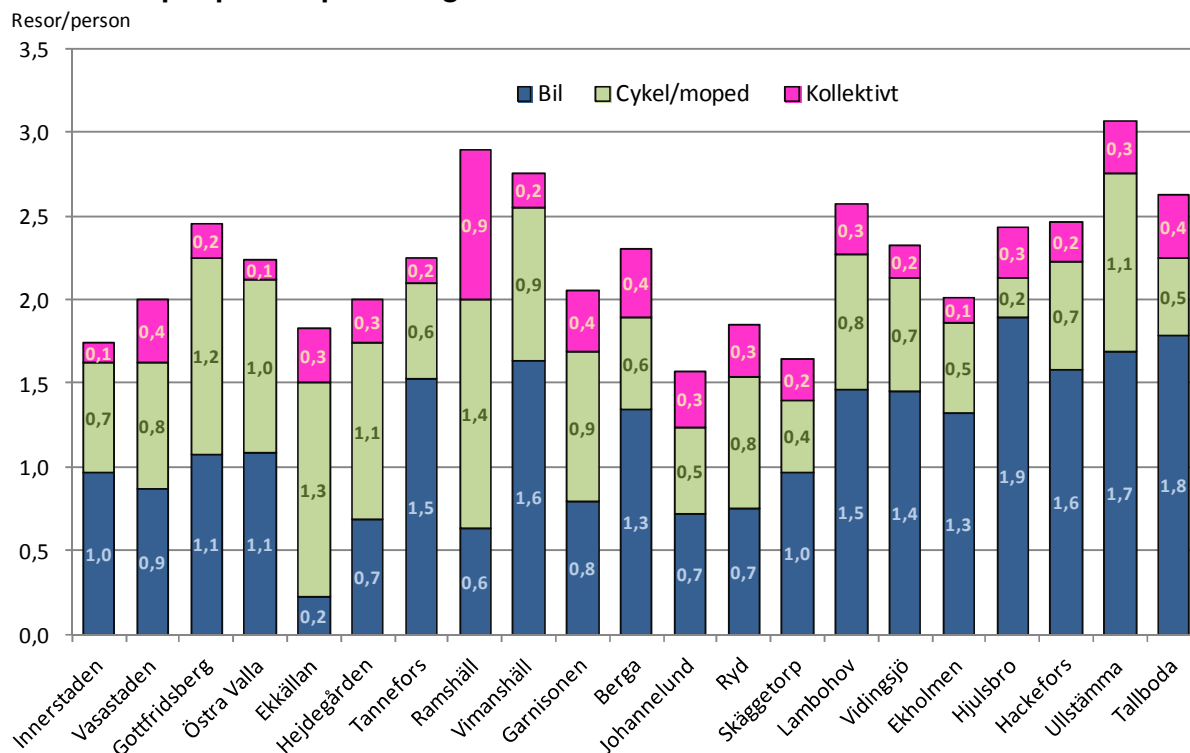
Antal resor per person på vardagar efter färdssätt och var man är bosatt 2014



Boende i tätorter och på landsbygden gör i genomsnitt 0,4 fler resor per person på ett vardagsdygn än de som bor inne i staden. Framförallt är det bilresor som drar upp antalet resor för de boende i dessa delar av kommunen. De boende i staden är de som gör flest resor med cykel, medan de boende i tätorterna gör något fler resor per person med kollektivtrafiken än de som bor i staden.

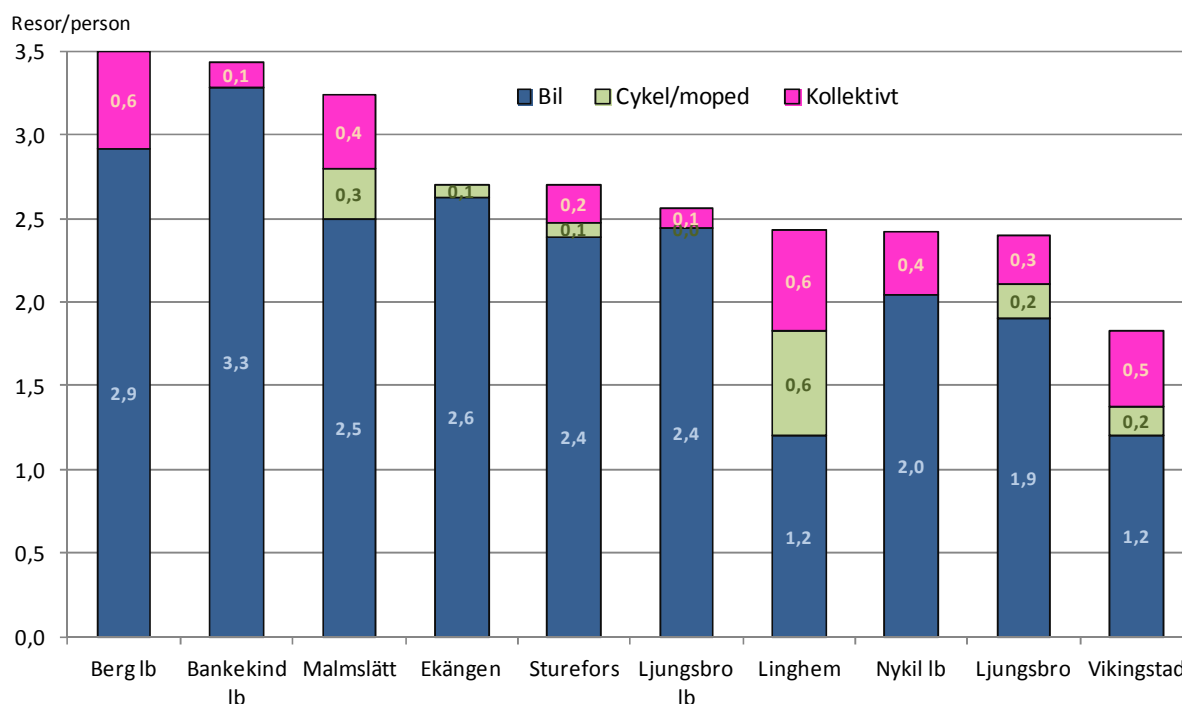
Det går också studera detta mer i detalj utifrån vilken stadsdel eller tätort som man är bosatt i. Endast stadsdelar, tätorter eller landsbygdsområden med minst 25 svarande på enkäten ingår i den analys som redovisas på nästa sida.

Antal resor per person på vardagar efter färdstätt och vilken stadsdel man är bosatt



Ullstämman är den stadsdel vars invånare gör flest resor per person under ett vardagsdygn. Närmast därefter följer Ramshäll, Vimanshäll, Tallboda och Lambohov. För Hjulsbro, Tallboda och Ullstämman visas de högsta talen när det gäller bilresor per person. Få bilresor per person gör de boende i Ekkällan, Ramshäll, Ryd och Johannelund. Cykelresor förekommer i första hand bland de boende i Ramshäll, Ekkällan och Gottfridsberg. Ett förhållandevis högt antal cykelresor per person i Ullstämman bör också uppmärksammas. Flest resor med kollektivtrafik per person gör de boende i Ramshäll, Berga, Vasastaden och Tallboda. Diagrammet ovan är i grov mening sorterat utifrån närhet till stadsdelen Innerstaden. En del stadsdelar är dock så stora att delar av stadsdelarna är nära Innerstaden medan andra delar har ganska långt avstånd till Innerstaden. Generellt kan det konstateras att det främst är i stadsdelar i de yttre delarna av staden som det görs flest bilresor per person under ett vardagsdygn. Boende i de mest centrala delarna av staden gör fler bilresor per person än de som bor i mer halvcentrala lägen. Flertalet av de stadsdelar där det redovisas ett jämförelsevis högt antal cykelresor per person är belägna i halvcentrala lägen.

Antal resor per person på vardagar efter färdstätt och vilken tätort eller landsbygdsområde man är bosatt i

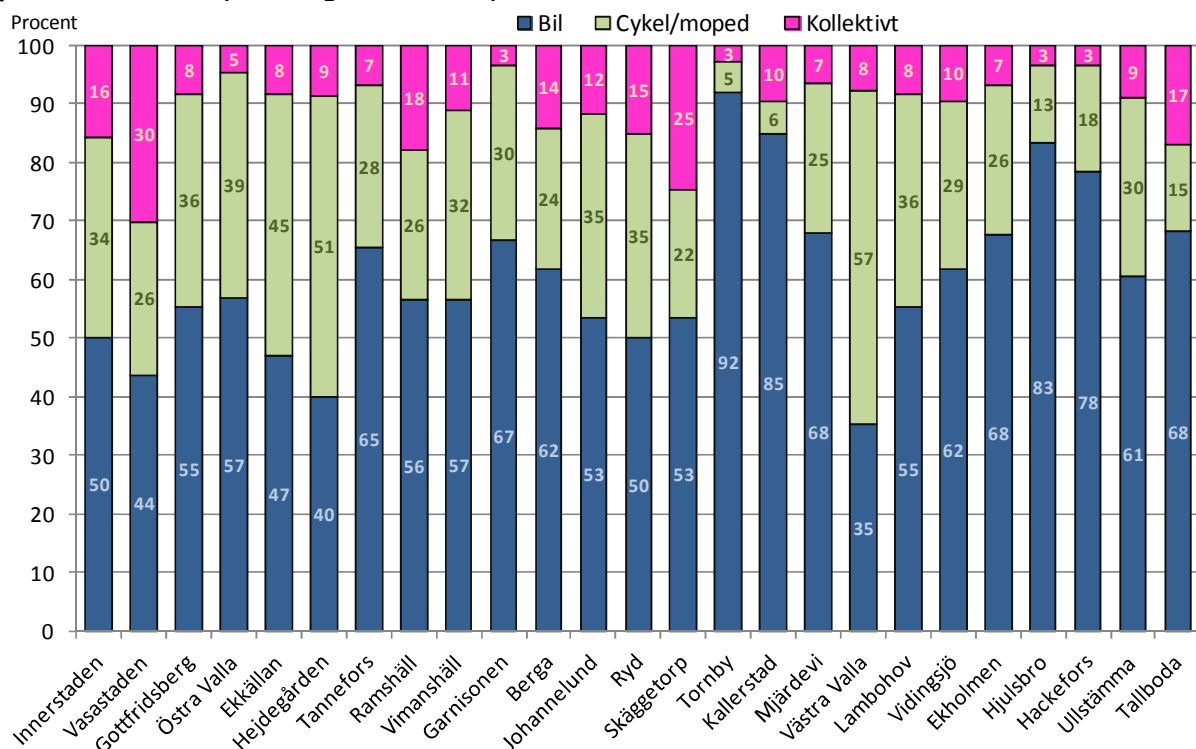


Landsbygdsområdena kring Berg respektive Bankekind är de områden vars invånare gör flest resor per person under ett vardagsdygn. I båda fallen är det framförallt med bil som resorna utförs. Bland tätorterna är det de boende i Malmslätt, Ekängen och Sturefors som gör flest resor per person. Det är också i de nämnda landsbygdsområdena och tätorterna som det görs flest resor per person med bil. Jämförelsevis få bilresor per person gör de boende i Lingham och Vikingstad. Tätorter som har pendeltågstation, och det är också i just Lingham och Vikingstad, tillsammans med Bergs landsbygd, som det görs flest resor med kollektivtrafiken. Cykelresor förekommer i första hand bland de boende i Lingham och Malmslätt. Landsbygd förkortas med "lb" i ovanstående diagram.

De hittills redovisade uppgifterna i avsnittet utgår från vilken stadsdel eller tätort som den svarande är bosatt i. En annan infallsvinkel kan vara att jämföra den procentuella fördelningen mellan färdstätt för resor av dem som bor i stadsdelen, resor som har sin startpunkt i stadsdelen respektive resor som har sin målpunkt i stadsdelen. För Innerstaden blir fördelningen följande om veckans alla sju dagar slås samman. För de boende är 58 procent av resorna med bil, 35 procent med cykel/moped och 8 procent med kollektivtrafik. Resor med start- respektive målpunkt i Innerstaden har i båda fallen fördelningen 50 procent bilresor, 34 procent resor med cykel/moped och 16 procent resor med kollektivtrafik. I stadsdelen Tannefors är fördelningen 68 procent med bil för de boende, 24 procent med cykel och 8 procent kollektivtrafik. 67 procent av resorna med startpunkt i Tannefors görs med bil, 26 procent är med cykel/moped och 7 procent med kollektivtrafik. Av resorna som har Tannefors som målpunkt utförs 65 procent med bil, 28 procent med cykel och 7 procent med kollektivtrafik.

Vidare kan det exempelvis nämnas att 55 procent av resorna som startar i Västra Valla görs med cykel och 53 procent av resorna som påbörjas i Hejdegården också görs med cykel. 57 procent av resorna med Västra Valla som målpunkt görs med cykel, medan 30 procent av resorna som har sin målpunkt i Vasastaden görs med kollektivtrafik. På nästa sida visas ett diagram där färdstättens fördelning presenteras för de resor som har sin målpunkt i respektive stadsdel.

Andel resor med cykel/moped, bil eller kollektivtrafik efter vilken stadsdel som var målpunkt för resan (alla dagar i veckan)



Nedan presenteras en översiktlig sammanställning utifrån var de svarande är bosatta samt var de uppger att de har påbörjat respektive avslutat sina resor.

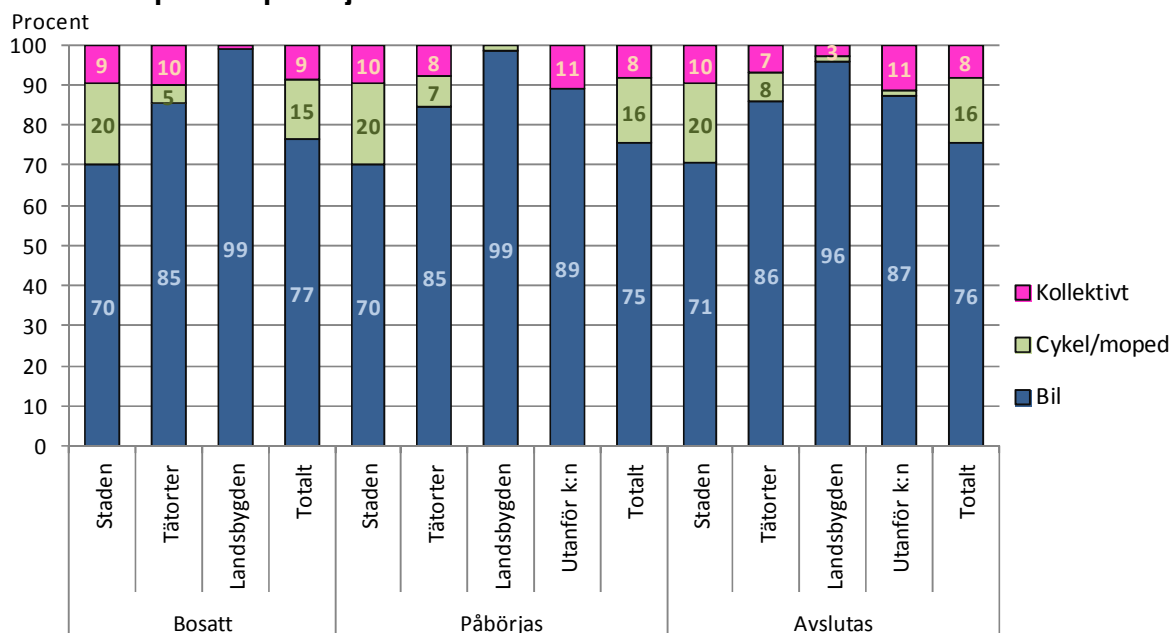
Andel resor med cykel/moped, bil eller kollektivtrafik på vardagar beroende på var man är bosatt respektive påbörjar eller avslutar sin resa



Det är en högre andel resor som både påbörjas respektive avslutas med bil i staden jämfört med den andel bilresor som visas för dem som är bosatta i staden. Samtidigt innebär det att medan 33 procent av resorna för dem som är bosatta i staden görs med cykel är det endast 31 procent av alla resor som påbörjas respektive avslutas inne i staden som utförs med cykel. Kollektivtrafik

har sina högsta andelar för resor som har sin start- eller målpunkt i en annan kommun än Linköping.

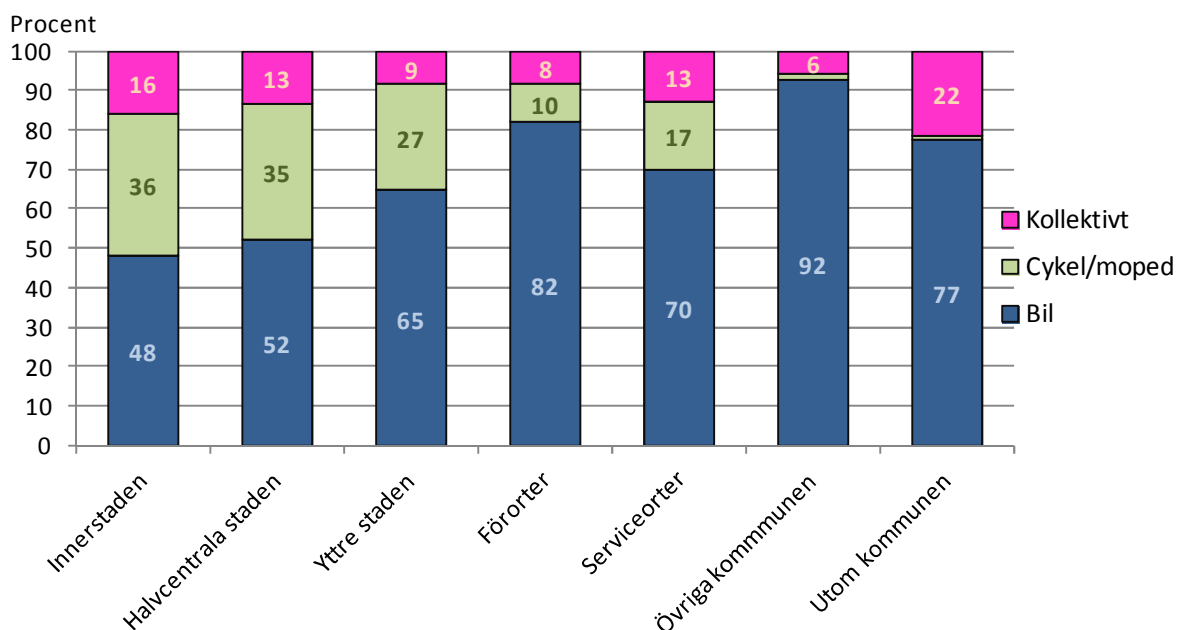
Andel resor med cykel/moped, bil eller kollektivtrafik under helgen beroende på var man är bosatt respektive påbörjar eller avslutar sin resa



Under helgen är skillnaderna mellan var man är bosatt, påbörjar eller avslutar resan mindre än på vardagarna. Oavsett om man bor i staden, i en annan tätort eller på landsbygden utgör resorna med bil en högre andel av resorna under helgen än vad de är på vardagarna. Som en konsekvens av det utgör både cykel/moped- och kollektivtrafikresorna en lägre andel av alla resor på helgen än på vardagarna.

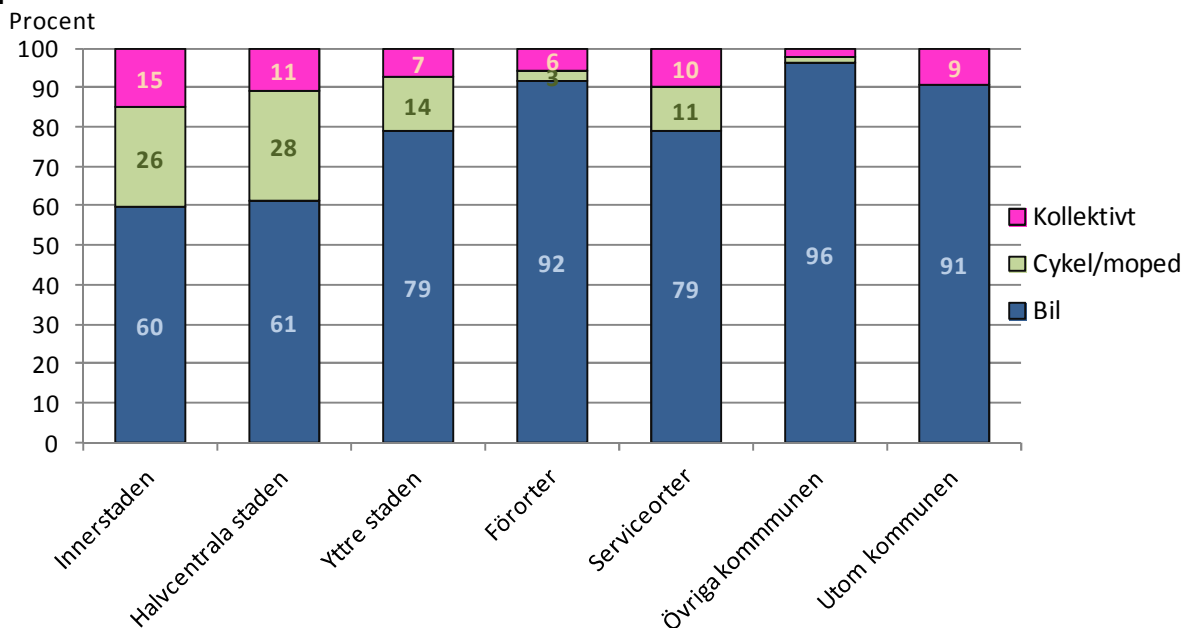
För att bekräfta bilden ytterligare om att det har stor betydelse var i kommunen som resorna utförs kan resorna även studeras utifrån områdenas karaktär. Vid sidan om Innerstaden delas då staden upp i den halvcentrala och den yttre staden, medan övriga kommunen delas upp i förorter, serviceorter och övriga kommunen. Halvcentrala stadsdelar är exempelvis Vasastaden, Gottfridsberg, Ekkällan med universitetssjukhuset, Östra Valla samt Tannefors exklusive Saab. Bland de yttre stadsdelarna kan Tornby, Ryd, Lambohov, Tallboda, Vidingsjö och Hjulsbro samt den del av Tannefors där Saab är beläget nämnas som exempel. Ekängen och Malmslätt betraktas som förorter. Serviceorter är Berg, Lingham, Ljungsbro, Sturefors och Vikingstad. De tätorter som har färre än 1 000 invånare och landsbygdsområdena benämns i detta sammanhang som övriga kommunen.

Andel resor med cykel/moped, bil eller kollektivtrafik på vardagar efter karaktär på målpunkten



Endast i Innerstaden genomförs mindre än hälften av resorna med bil och ju längre ut från Innerstaden i staden målpunkten befinner sig desto viktigare blir bilen som färdmedel. Denna uppdelning förstärker också bilden av att en mycket hög andel av resorna i de mindre tätorterna och på landsbygden genomförs med bil. Cykeln förekommer på vardagar mest som färdmedel i de centrala och halvcentrala delarna av staden. Kollektivtrafiken har – vid sidan om resor till andra kommuner – högst andel resor i de fall Innerstaden, halvcentrala staden eller en serviceort utgör målpunkt för resan.

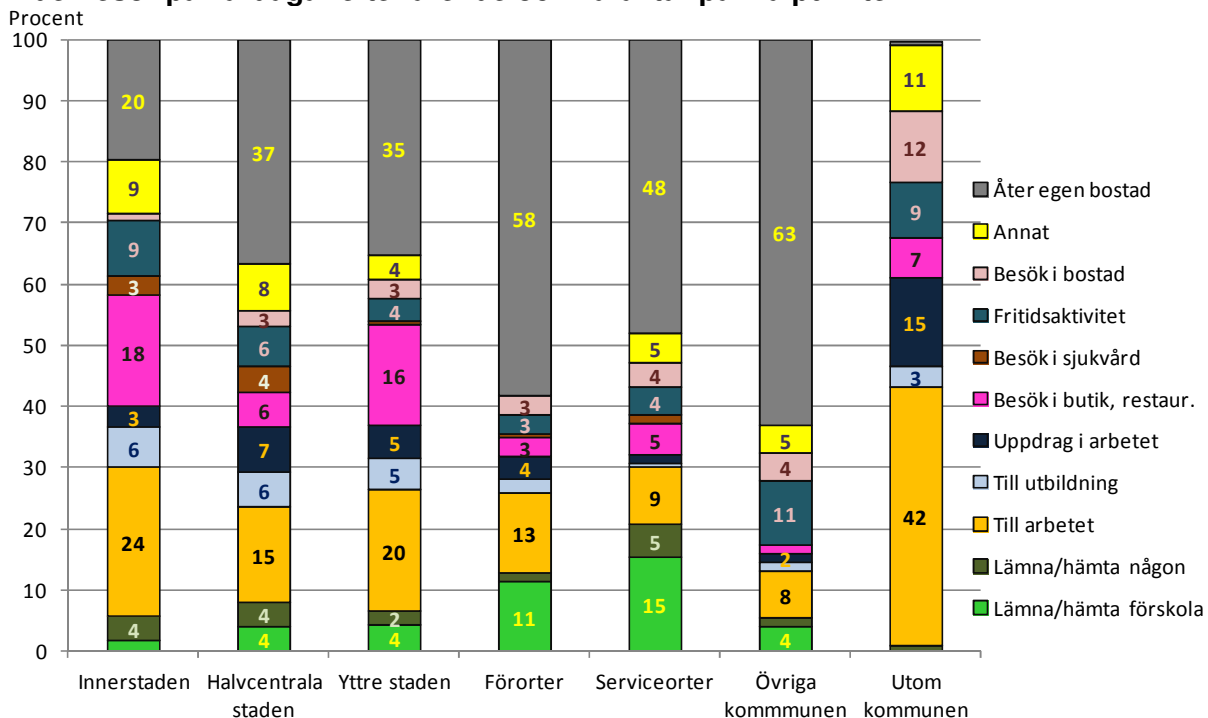
Andel resor med cykel/moped, bil eller kollektivtrafik under helgen efter karaktär på målpunkten



Under helgen visas högst andel resor med bil till förorterna och övriga kommunen. Störst skillnad i andel bilresor mellan vardag och helg är det för den yttre staden, inkluderande handelsområden som exempelvis Tornby. Under helgen är det en något högre andel cykelresor till halv-

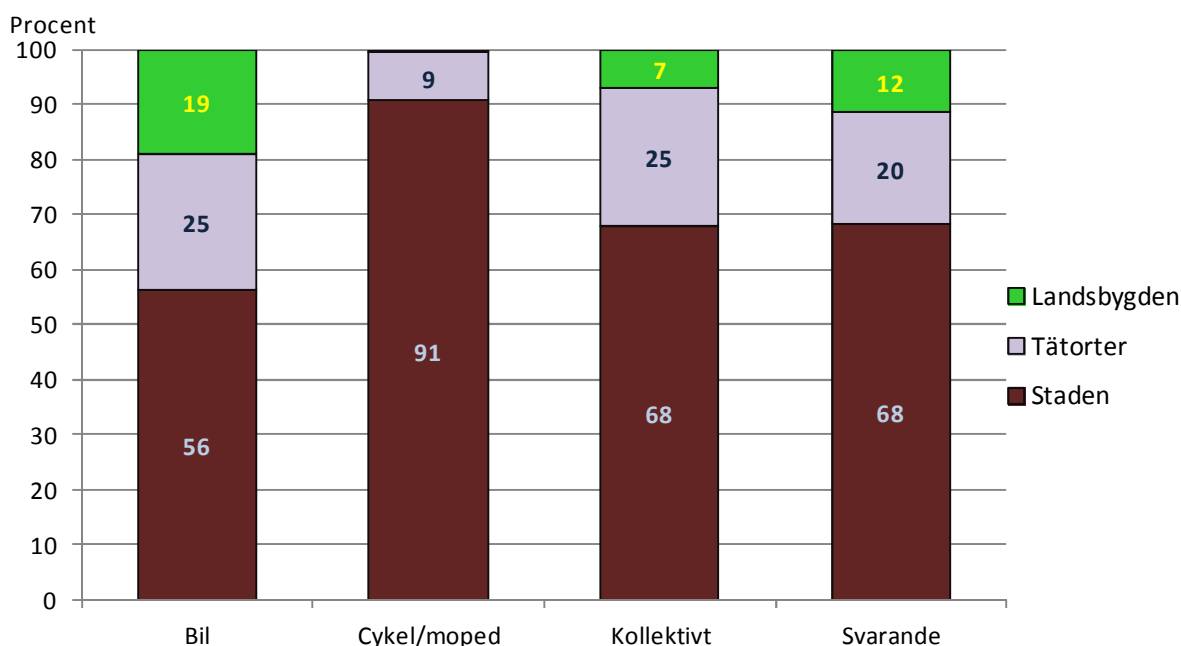
centrala lägen i staden än till Innerstaden. Kollektivtrafiken har samma målpunkter under helgen som på vardagar.

Andel resor på vardagar efter ärende och karaktär på målpunkten



En hög andel resor till arbetet visas för Innerstaden, yttre staden och den halvcentrala staden, men det är också mycket tydligt att arbetet är en anledning till att resa till en annan kommun. Uppdrag i arbetet har ofta en koppling till en annan kommun. Besök i butiker eller i restauranger har på vardagar högst andelar i Innerstaden och i den yttre staden. Lämna eller hämta i barnomsorgen förekommer ofta som anledning för resor med målpunkt i en service- eller förort. Besök i sjukvården noteras i den halvcentrala staden och i Innerstaden, men resor av den anledningen kan också anas i serviceorterna. Hemresorna utgör högst andel av resorna med bil, cykel/moped eller kollektivtrafik i övriga kommunen och i förorter.

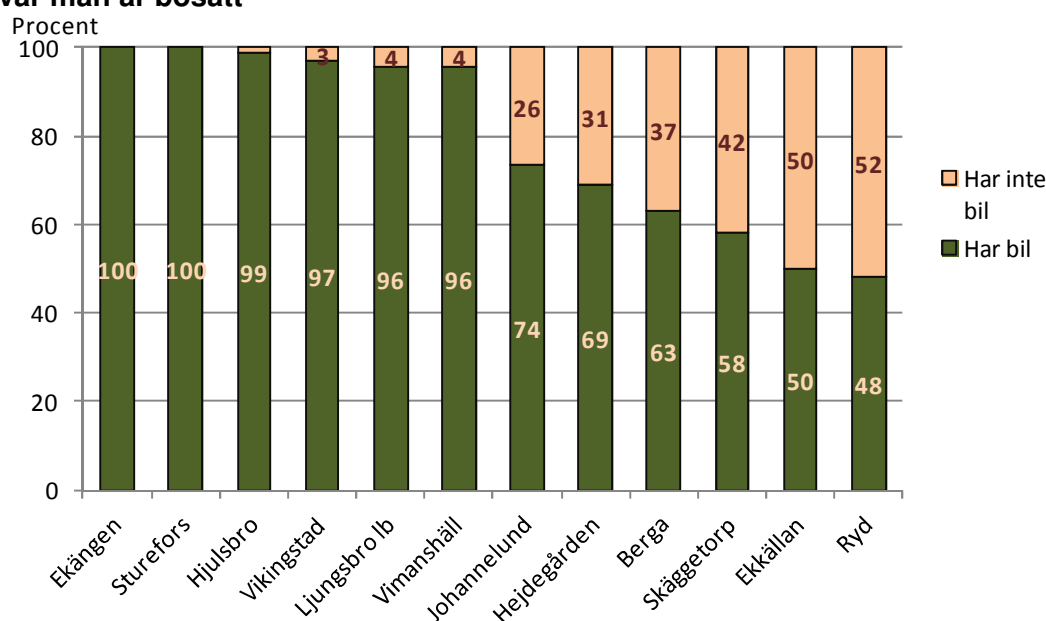
Färdsättens fördelning på vardagar utifrån var man är bosatt i kommunen



56 procent av de bilresor som görs under ett vardagsdygn utförs av personer som är bosatta i staden Linköping, 25 procent av bilresorna utförs av personer bosatta i en annan tätort i kommunen medan 19 procent av bilresorna utförs av personer bosatta på landsbygden. 91 procent av alla resor på vardagar med cykel utförs av personer bosatta i staden och 25 procent av resorna med kollektivtrafik görs av personer bosatta i någon av de mindre tätorterna. 68 procent av de svarande är bosatta i staden, 20 procent i tätorterna och 12 procent på landsbygden. Andelen resor med bil är därmed högre för dem som bor i tätorter eller på landsbygden än den andel av de svarande som de utgör. På samma sätt är andelen svarande som reser med cykel högre i staden respektive högre i tätorterna för dem som reser med kollektivtrafik än den andel av de svarande som bor i dessa områden. Fördelas de 184 100 resorna med bil på vardagar efter var i kommunen man är bosatt uppgår de till 103 800 för de boende i staden, 45 500 för de boende i tätorterna och till 34 800 för de boende på landsbygden.

I enkätmaterialen kan det också utläsas att det är betydligt vanligare att de boende på landsbygden och i tätorterna har tillgång till bil i hushållet än de boende i staden. Av dem som bor i staden har 78 procent tillgång till bil, vilket kan jämföras med 95 procent av de boende i tätorterna och 97 procent av de boende på landsbygden. I nedanstående diagram visas information om de stadsdelar/tätorter där högst respektive lägst andel av de svarande uppger att de har tillgång till bil i hushållet. Minst 25 svarande för att vara med i analysen.

Andel svarande som uppger att man har tillgång till bil i hushållet efter var man är bosatt



I tätorterna Ekängen och Sturefors har samtliga som svarat på enkäten tillgång till bil i hushållet och i stadsdelen Hjulsbro är andelen nästan lika hög med 99 procent. I stadsdelen Ryd har däremot endast 48 procent av de som svarat på enkäten tillgång till bil i hushållet.

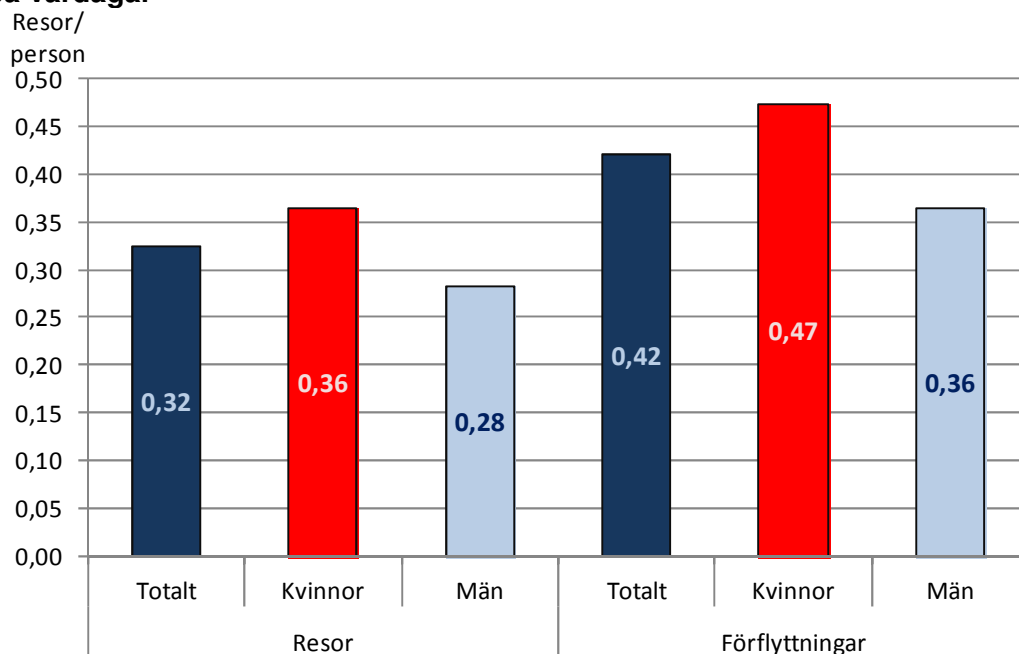
Resor till fots

Svarsalternativet till fots har endast delvis redovisats tidigare i rapporten. På frågan om vilka färdssätt som använts vid resorna fanns till fots med som ett av tio svarsalternativ. Inom parentes uppmanades de svarande att endast markera svarsalternativet om promenaden varat i minst fem minuter. Det är en förändring jämfört med tidigare undersökningar då parenteserna om fem minuters promenad inte funnits med vid tidigare tillfällen. I detta avsnitt sker därför inte någon jämförelse med tidigare undersökningar. Däremot studeras promenaderna i detta avsnitt både i de fall då till fots har varit huvudfärdssätt respektive då till fots har ingått som en förflyttning tillsammans med andra färdssätt vid resor bestående av flera färdssätt. Inte något annat färdssätt förekommer vid resor i kombination med andra färdssätt lika ofta som till fots.

Resor och förflyttningar på vardagar till fots

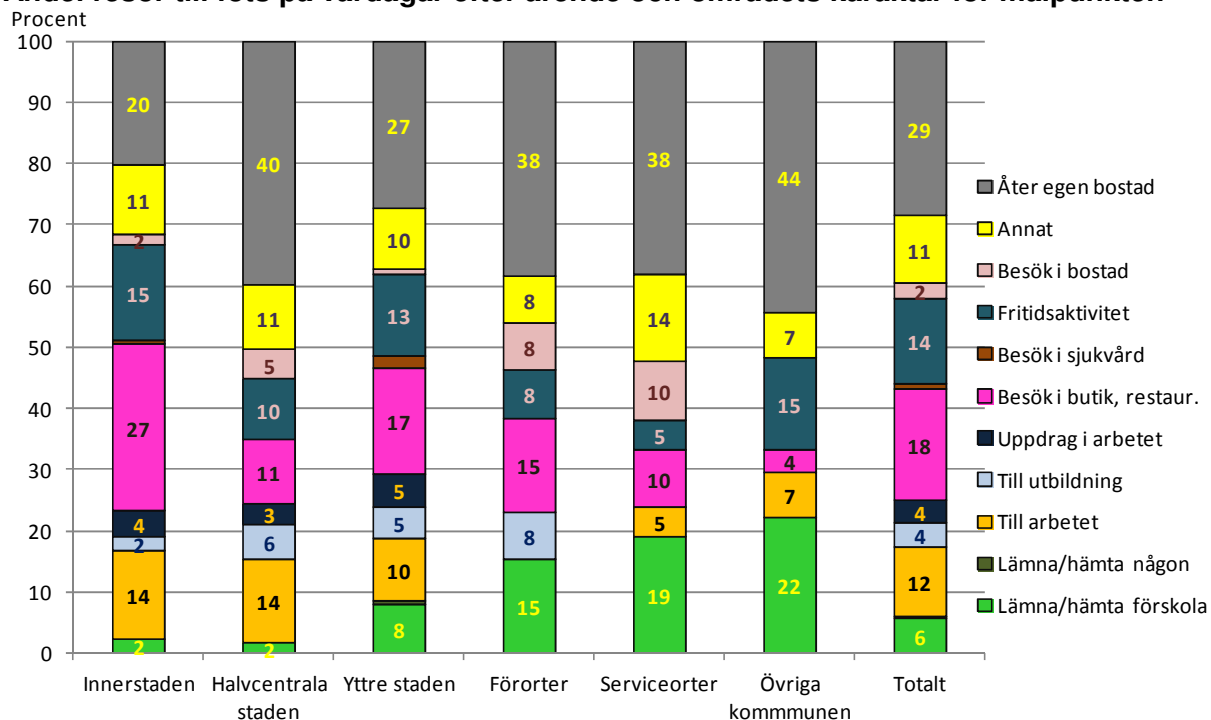
Till fots var huvudfärdssätt vid 40 400 resor på vardagar hösten 2014, det var 9 800 färre noteringar än vid undersökningen 2008 då uppmaningen att endast notera promenader längre än fem minuter inte fanns med i frågeformuläret. Totalt noterades 52 400 förflyttningar till fots. Det innebär med andra ord att vid 12 000 resor ingick till fots som en delförflyttning tillsammans med ett annat färdssätt. De vanligaste kombinationerna var *till fots+buss utan byte*, *till fots+bil som förare* samt *till fots+pendeltåg*. 60 procent av de resor på vardagar där minst två förflyttningar noterades vid samma resa hade till fots med som en av dessa förflyttningar. För 6,1 procent av samtliga resor på vardagar noterades minst två förflyttningar. Vid 3,7 procent av alla resor som genomfördes under vardagar var till fots med som en delförflyttning tillsammans med ett annat färdssätt. 12 procent av alla resor på vardagar hade till fots som huvudfärdssätt. 15 procent av alla förflyttningar var till fots.

Antal resor per person med till fots som huvudfärdssätt respektive förflyttningar till fots på vardagar



Kvinnor gör något fler resor än män till fots, 0,36 resor per kvinna jämfört med 0,28 resor per man. Vid 0,10 resor per person som genomfördes hösten 2014 var till fots med som en noterad förflyttning tillsammans med andra färdssätt. Antalet förflyttningar uppgår därmed till 0,42 förflyttningar per person jämfört med 0,32 resor per person. Till fots ingick som en förflyttning tillsammans med andra färdssätt något oftare för kvinnor än för män. Skillnaden mellan antalet förflyttningar och resor per person uppgick till 0,11 för kvinnor respektive till 0,08 för män. En resa till fots varade på vardagar i genomsnitt 22 minuter.

Andel resor till fots på vardagar efter ärende och områdets karaktär för målpunkten

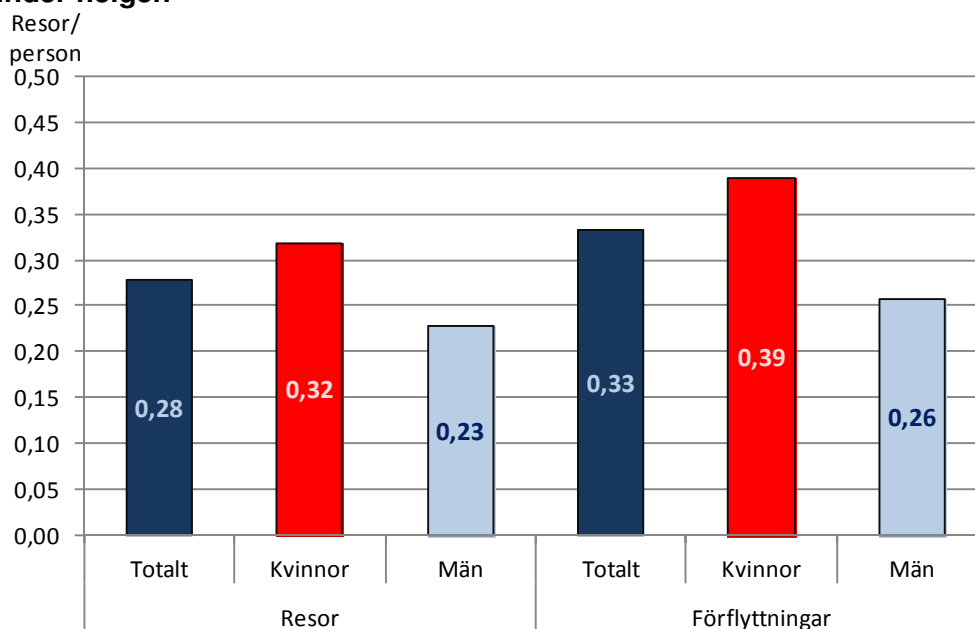


Vid sidan om promenader tillbaka till den egna bostaden är promenader till butiker och restauranger den mest förekommande anledningen att gå till fots. Därefter följer att man går till fritidsaktiviteter, till arbetet eller av annan anledning. Att gå till butiker och restauranger är klart mest vanligt i Innerstaden, samt i viss mån i yttre staden och i förorterna. Att gå till arbetet förekommer främst om målpunkten är i Innerstaden eller i den halvcentrala staden. Fritidsaktiviteter genererar promenader i Innerstaden, yttre staden och i övriga kommunen. Att promenera för att lämna eller hämta ett barn i barnomsorgen har sina högsta andelar i övriga kommunen, serviceorter och förorter. Observera dock att procentsiffrorna inom respektive område baseras på olika antal promenader. 32 procent av alla promenader har sin målpunkt i Innerstaden, närmast följt av yttre staden på 29 procent och halvcentrala staden på 24 procent.

Resor och förflyttningar under helgen till fots

Det gjordes 0,28 resor per person under helgen till fots, vilket var 0,04 resor färre per person än på vardagar. När det gäller antalet förflyttningar var skillnaden mellan vardag och helg något större och uppgick till 0,09 förflyttningar per person.

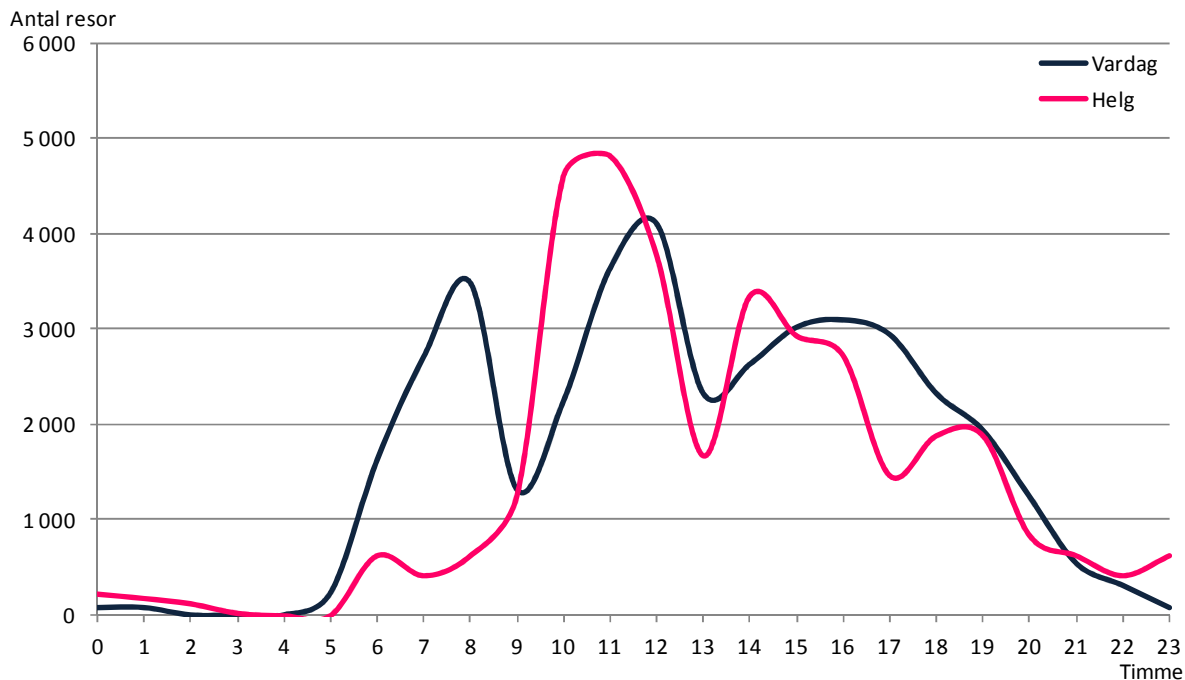
Antal resor per person med till fots som huvudfärdsätt respektive förflyttningar till fots under helgen



Även under helgen gör kvinnor fler resor respektive förflyttningar till fots än vad män gör. Det totala antalet promenader uppgår under helgen till 34 700 och antalet förflyttningar till 41 400. 56 procent av de resor under helgen där minst två förflyttningar noterades vid samma resa var till fots med som en av dessa förflyttningar. För 5,5 procent av samtliga resor under helgen noterades minst två förflyttningar. Vid 3,1 procent av alla resor som genomfördes under helgen var till fots med som en delförflyttning tillsammans med ett annat färdssätt. 16 procent av alla resor under helgen hade till fots som huvudfärdsätt. 18 procent av alla förflyttningar var till fots.

24 procent av promenaderna under helgen var med anledning av besök i butiker eller på restauranger och 14 procent var kopplade till fritidsaktiviteter. 36 procent av promenaderna var tillbaka till den egna bostaden. 32 procent av promenaderna hade sin målpunkt i den halvcentrala staden, 28 procent i den yttre staden och 24 procent i Innerstaden. 40 procent av promenaderna i Innerstaden under helgen hade som ärende besök i butiker eller i restauranger. Den genomsnittliga tiden för en promenad under helgen uppgick till 29 minuter, vilket var 7 minuter längre tid än på vardagarna.

Jämförelse mellan vardag och helg när på dygnet som resor till fots påbörjas



För promenader finns det två tydliga toppar på vardagar kring klockan 8 och klockan 12. På eftermiddagen finns det en mera utdragen topp mellan klockan 15 och 17. Under helgen är det framförallt mellan klockan 10 och 12 som många promenader påbörjas, en ny topp kan skönjas kring klockan 14 och senare på kvällen visas en mindre ökning kring klockan 18 och 19. Det är dock bara mellan 10 och 11, kring klockan 14 och efter klockan 21 som antalet promenader är fler under helgen än på vardagar.

Information om färdstättet till fots finns också i diagrammen på sidorna 7, 17, 24 och 28.

Bortfallsanalys

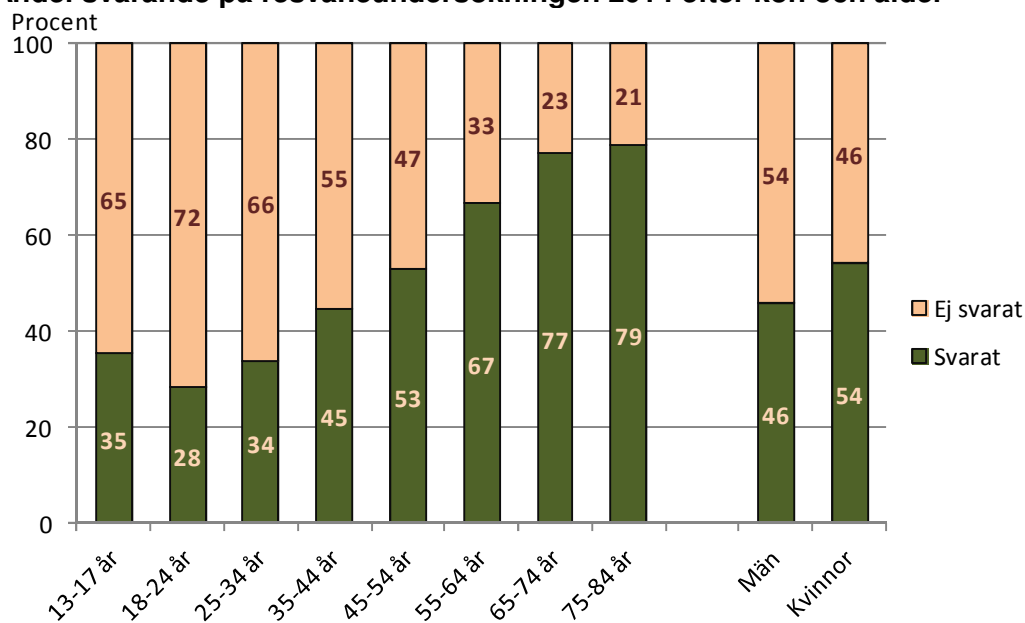
Endast 50 procent av de tillfrågade i Resvaneundersökningen 2014 besvarade enkäten. Det finns med andra ord ett stort behov av att undersöka i vilken utsträckning som den bristande benägenheten att svara på enkäten kan tänkas ha påverkat resultatet. Här analyseras variablerna ålder, kön, veckodag och bostadens geografiska läge. Genom att utföra ett Chi-tvåtest kan det analyseras om signifikans föreligger för variablerna. I detta fall om den tillfrågade svarat eller inte för respektive av de fyra variabler som nämns ovan. När det gäller ålder finns det en signifikant skillnad mellan fördelningen av antalet inskickade svar och den förväntade fördelningen på olika åldersklasser av antalet svar. Även när det gäller kön finns det en signifikant skillnad. När det gäller veckodag eller stadsdel/tätort finns det ingen signifikant skillnad mellan dem som har svarat respektive inte har svarat.

Huruvida de som inte svarat på enkäten har ett annat resmönster än de som har svarat ger denna enkla analys dock inget besked om.

Ålder och kön

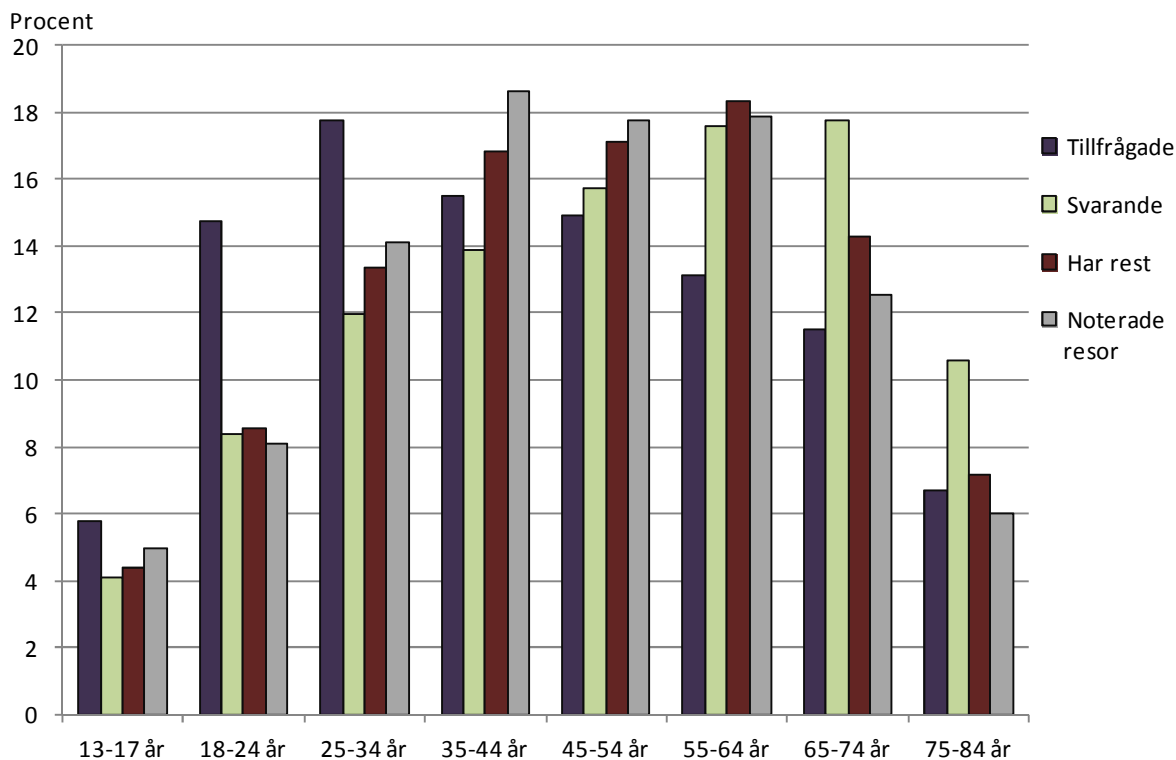
När det gäller ålder och kön är det generellt så att en högre andel kvinnor än män besvarat enkäten och framförallt har personer 45 år och äldre svarat på enkäten i betydligt större utsträckning än de som är yngre än 45 år. Speciellt för åldersgrupperna yngre än 35 år redovisas det låga svarsandelarna medan svarsandelarna är jämförelsevis höga för åldersgrupperna 55 år eller äldre.

Andel svarande på resvaneundersökningen 2014 efter kön och ålder



Av de tillfrågade i studentåldern 18-24 år har endast 28 procent besvarat enkäten. I åldersgruppen 75-84 år uppgår däremot svarsandelen till 79 procent. 54 procent av de tillfrågade kvinnorna har besvarat enkäten medan endast 46 procent av männen har gjort detsamma. Det innebär att även om 51 procent av de tillfrågade är män uppgår männens andel av samtliga svarande inte till mer än 47 procent. På liknande sätt kan det noteras att 54 procent av de tillfrågade är yngre än 45 år medan endast 38 procent av de svarande är mellan 13 och 44 år.

Procentuell åldersfördelning för tillfrågade och svarande vid resvaneundersökningen 2014

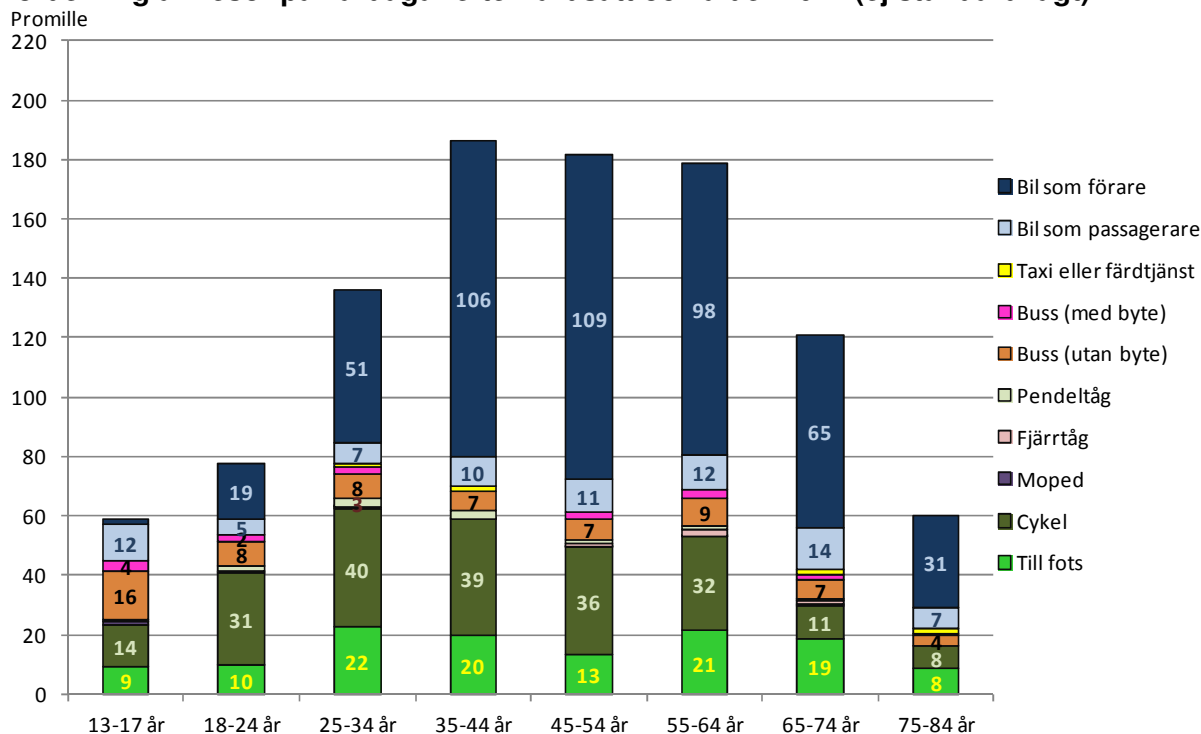


För att försöka få ytterligare kunskap om hur beteendet varierar mellan olika åldersgrupper kan det vara intressant, att inte endast studera om man svarat eller inte, utan också om man har rest och i nästa steg hur många resor som man har genererat. Ovanstående diagram är ett försök att översiktligt försöka jämföra dessa perspektiv. Det som visas är hur stor andel som tillhör respektive åldersgrupp av samtliga personer ur de nämnda perspektiven. Det blir då mycket tydligt hur underrepresenterade grupperna 18-24 år och 25-34 år är bland de svarande. Nästan 18 procent av de tillfrågade är 25-34 år medan endast 12 procent av de svarande tillhör denna åldersgrupp. Omvänt utgör åldersgruppen 65-74 år nästan 18 procent av de svarande samtidigt som åldersgruppen utgjorde knappt 12 procent av de tillfrågade. De gröna staplarna är högre än de blå för alla åldersgrupper 45 år eller äldre, vilket innebär att de åldersgrupperna är överrepresenterade bland de svarande i förhållande till det slumpmässiga urvalet som gjordes bland kommunens samtliga invånare i åldern 13-84 år. Till viss del kompenseras denna obalans mellan åldersgrupperna av att det framförallt är i åldersgrupperna med hög svarsandel 65-74 år och 75-84 år som en hög andel av de svarande uppgett att de inte gjorde någon resa på sin undersökningsdag. I diagrammet kan det utläsas av att den mörkröda stapeln är lägre för dessa båda åldersgrupper än den gröna stapeln. Det är också så att de svarande som uppger att de rest har gjort färre resor per person i de tre äldsta åldersklasserna, vilket också gäller för åldersgruppen 18-24 år, än i de andra åldersgrupperna. Speciellt är det personer i åldern 35-44 år som noterat ett högt antal resor per person, vilket visas av att den grå stapeln är betydligt högre än den mörkröda för dem i åldern 35-44 år. Det innebär att drygt 18 procent av dem som uppgett att de gjort minst en resa på sin undersökningsdag är i åldern 55-64 år medan knappt 17 procent av dem i åldern 35-44 år uppgett detsamma. Trots det är nästan 19 procent av samtliga resor som det kommit in information om i samband med resvaneundersökningen gjorda av personer i åldern 35-44 år.

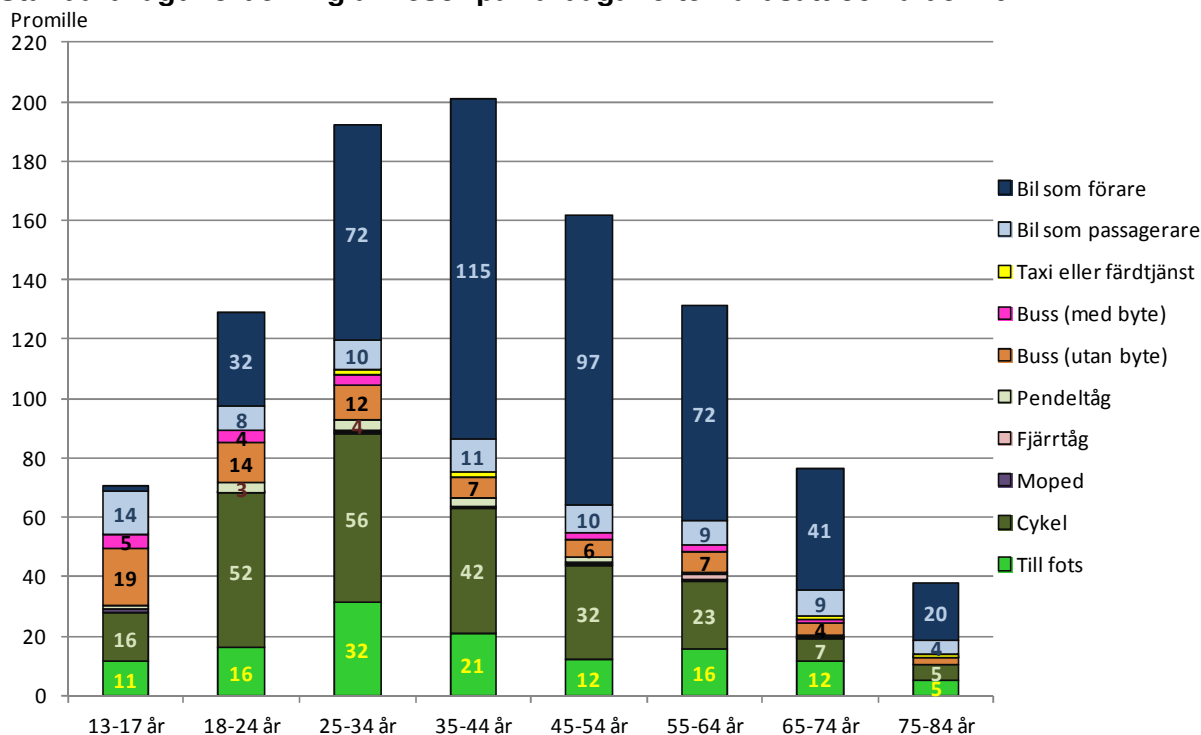
Kunskap om ovanstående skillnader i beteende kan utnyttjas för att standardväga svaren utifrån ålder. På nästa sida visas två diagram. Det översta visar hur många promille som respektive färdmedel har per åldersklass av *samtliga* resor på vardagar. Det är en variant av det diagram som tidigare har redovisats på sidan 17.

I det nedre diagrammet har en standardvägning ägt rum. Givet de svar som kommit in för respektive åldersgrupp har fördelningen mellan färdssätten viktats om så att diagrammet visar hur den totala fördelningen utifrån ålder och färdssätt hade sett ut om åldersfördelningen bland de svarande hade stämt överens med åldersfördelningen bland de tillfrågade.

Fördelning av resor på vardagar efter färdssätt och ålder 2014 (ej standardvägt)



Standardvägd fördelning av resor på vardagar efter färdssätt och ålder 2014

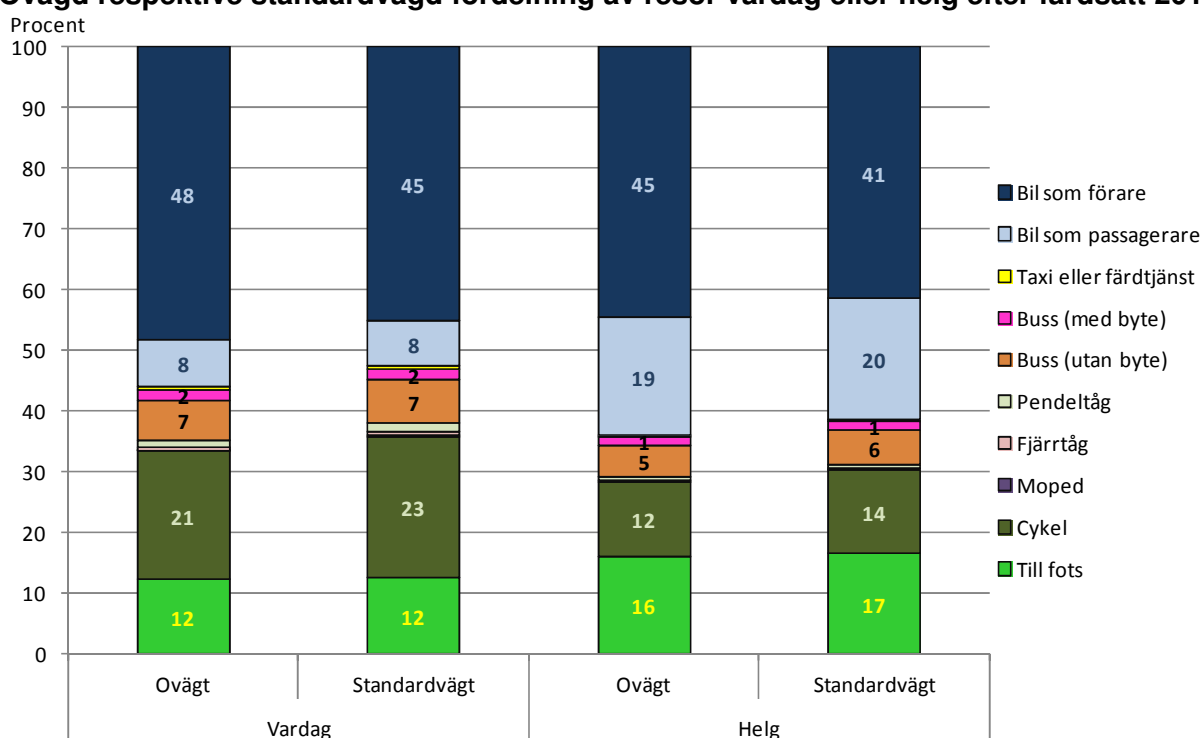


Anledningen till att enheten är satt till promille i stället för procent i ovanstående diagram är att det av utrymmesskäl fungerar bättre att redovisa siffrorna inne i stapeln utan decimalkomma.

Resultatet av standardvägningen blir en ökad andel resor för dem som tillhör åldersgrupperna yngre än 45 år. I båda diagrammen är den summerade andelen resor högst för åldersgruppen 35-44 år. Ovägt gjordes 18,6 procent av alla resor av personer i åldern 35-44 år, närmast före åldersgruppen 45-54 år med 18,2 procent av alla resor och åldersgruppen 55-64 år med 17,9 procent av alla resor avseende alla åldersgrupper. Enligt det standardvägda resultatet blir det tydligare att det är de i åldern 35-44 år som gör flest resor. I detta fall utgör dess andel 20,0 procent av alla resor, och närmast därefter följer nu åldersgruppen 25-34 år med 19,2 procent av alla resor och först därefter dem i åldern 45-54 år med 16,2 procent av alla resor avseende alla åldersgrupper.

Det går också jämföra den totala andelen resor för respektive färdstätt på både vardagar och helgdagar med hjälp av denna metod. I nedanstående diagram visas effekten av standardvägningen. Procentsiffrorna som redovisas nedan är beräknade inom respektive stapel.

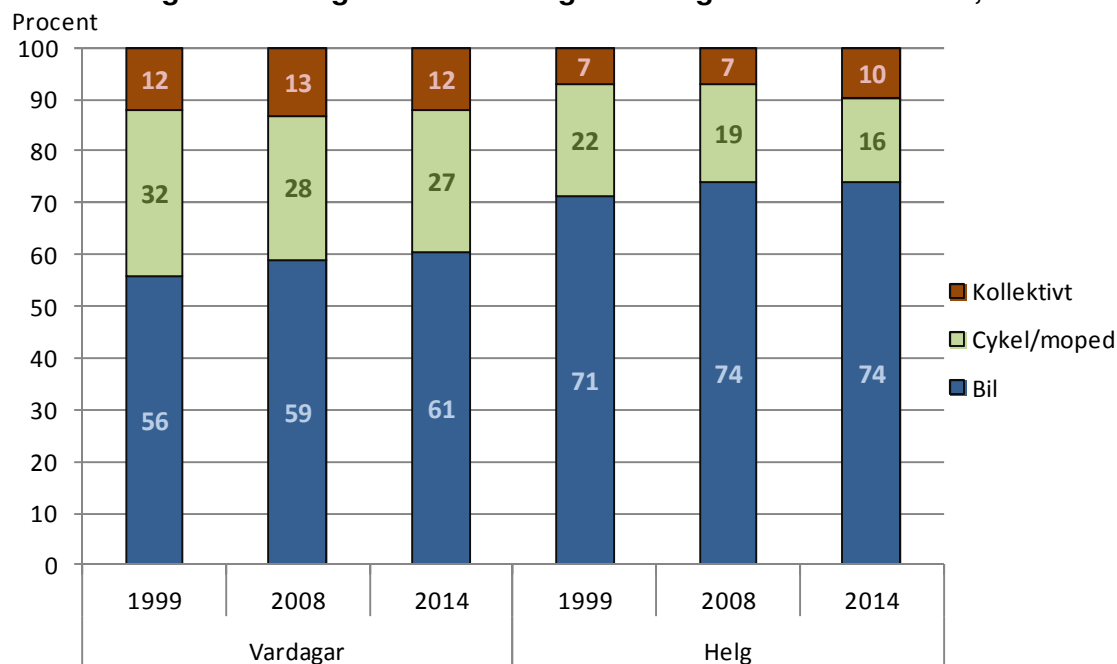
Ovägd respektive standardvägd fördelning av resor vardag eller helg efter färdstätt 2014



Det som händer är att andelen bilresor minskar en del, samt att andelen resor med cykel och kollektivtrafik ökar något om de inkomna svaren standardvägs utifrån ålder. Detta gäller både för vardagar och för dagar under helgen. Om endast resorna med bil, cykel eller kollektivtrafik inkluderas i procentberäkningarna erhålls följande procentandelar efter standardvägningen. Bilresor 61 procent, cykelresor 27 procent och resor med kollektivtrafiken 12 procent, vilket kan jämföras med procentandelarna som tidigare redovisats på sidan 9 med 64, 24 och 11 procent. På sidan 26 redovisades motsvarande siffror för helgen med 76, 15 och 9 procent. Efter standardvägning uppgår de i stället till 74 procent för bilresor, 16 procent för cykel och 10 procent för resor med kollektivtrafiken. De standardvägda procentsiffrorna för de tre senaste undersökningarna 1999, 2008 och 2014 redovisas i ett diagram på nästa sida.

Omräknat till antal resor med bil, cykel/moped eller kollektivtrafik på vardagar får standardvägningen utifrån ålder till effekt att antalet resor ökar från 286 600 resor till 298 100 resor per vardagsdygn. På helgen blir effekten att antalet resor med de nämnda färdmedlen ökar från 179 500 till 190 400 per helgdagn.

Standardvägd fördelning av resor vardag eller helg efter färdstätt 1999, 2008 och 2014



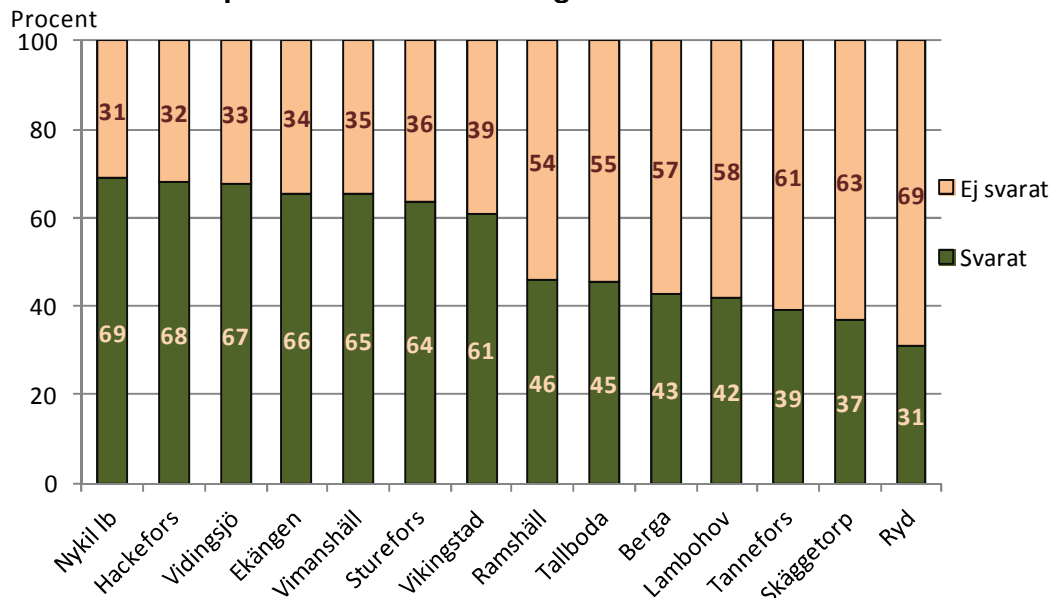
Skillnaderna mellan de olika undersökningarna blir mindre efter det att svaren har standardvägts utifrån ålder än om ingen standardvägning sker. En snarlik trend kan dock anas i båda fallen med att bilen som färdstätt utgör en allt större andel av de resor som görs i Linköpings kommun. Andelen för cykel minskar över tid, något som gäller för både vardagar och under helgen. Trenderna är dock inte tillräckligt starka för att det ska kunna uteslutas att det är slumpen som ligger bakom resultatet. Samtliga förändringar på vardagar mellan 2008 och 2014 ligger inom den statistiska felmarginalen. Jämfört med 1999 visas det dock en signifikant minskning av den andel som cyklar och en signifikant ökning för den andel som åker bil. Den enda signifikanta skillnaden som visas under helgen är en minskning av andelen cyklister mellan 1999 och 2014.

Observera att standardvägningen endast räknar om svaren utifrån förutsättningen att de svar som har kommit in för de olika åldersgrupperna är representativa för samtliga tillfrågade i respektive åldersgrupp. Viktningen baseras på att de svar som kommit in uppfyller detta kriterium. Om de som inte svarat på enkäten har ett annat resmönster än de som har svarat på enkäten i respektive åldersgrupp kan resultatet för undersökningen inte korrigeras med en standardvägning på det sätt som har gjorts i detta avsnitt. Det gäller exempelvis om de ungdomar som inte har svarat på enkäten till exempel skulle cykla eller åka kollektivt i väsentligt större utsträckning än de ungdomar som har svarat på enkäten.

Geografiskt läge

Det varierar mycket mellan olika delar av kommunen hur hög andel som har svarat på resvaneundersökningen. Nedan visas de områden där högst respektive lägst andel av de tillfrågade svarade på enkäten om resvanor 2014. Områden med minst 40 tillfrågade har granskats.

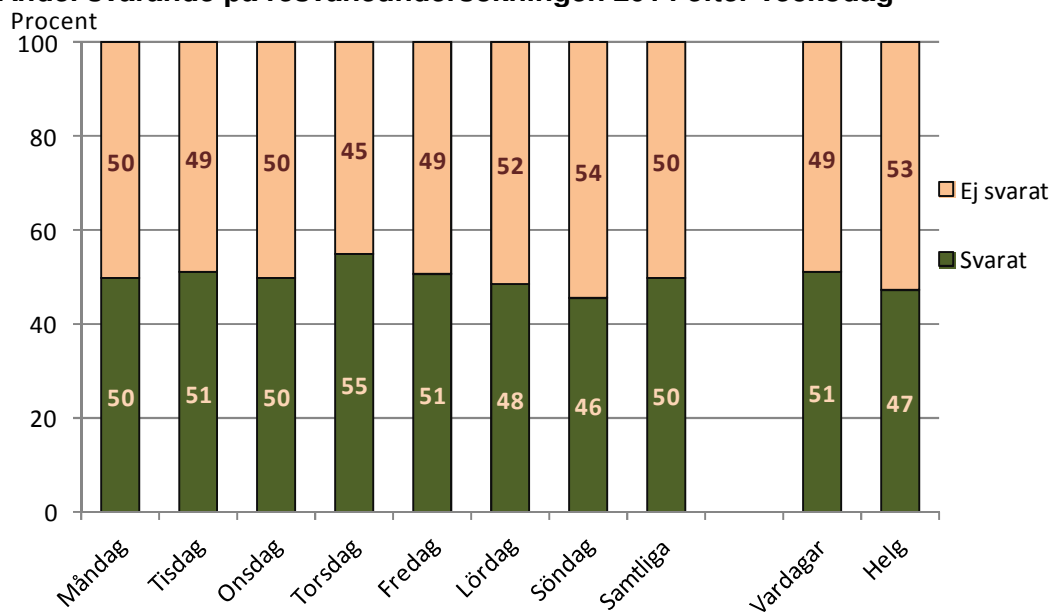
Andel svarande på resvaneundersökningen 2014 efter stadsdel/tätort/landsbygd



Boende på Nykils landsbygd, närmast före Hackefors och Vidingsjö utgjorde de områden där högst andel svarade på enkäten. Lägst andel svarande var det i Ryd, Skäggetorp och Tannefors. Totalt svarade 57 procent av de bosatta i tätorter eller på landsbygden på enkäten, motsvarande andel för de boende i staden uppgick till 47 procent.

Veckodag

Andel svarande på resvaneundersökningen 2014 efter veckodag



Högst andel svarande var det på torsdagar med 55 procent. Närmast därefter följer tisdagar och fredagar med 51 procent. Lägst andel svarande var det för söndagar med 46 procent. Sammantaget uppgick andelen svarande på enkäten till 51 procent för vardagar och till 47 procent för helgen.

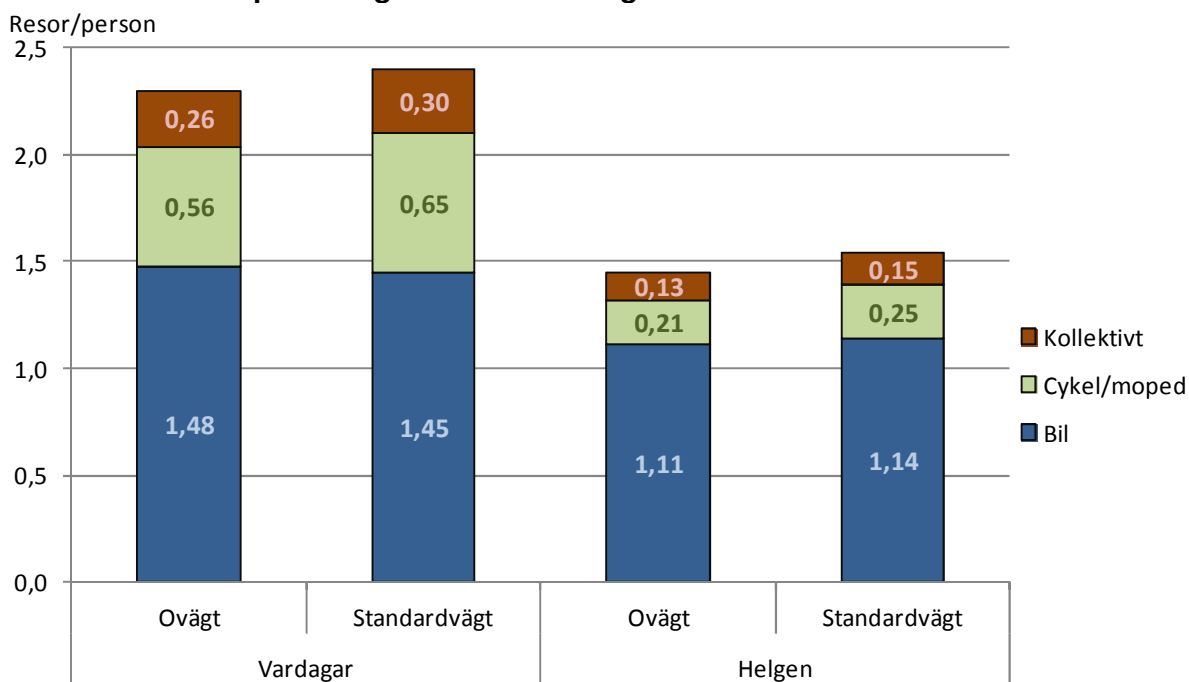
Slutsats

De yngre har svarat i väsentligt lägre omfattning än de äldre, och det i sådan utsträckning att det kan tänkas påverka det totala resultatet av undersökningen. Om man antar att de som inte har svarat har samma resmönster som de svarande i respektive åldersklass, kan antalet resor för de olika färdssätten justeras något.

Resorna med kollektivtrafik ökar då från 0,26 till 0,30 per person och vardagsdygn och resorna med cykel ökar från 0,56 till 0,65. Resorna med bil minskar däremot från 1,48 till 1,45 per person. Totalt ökar antalet resor med bil, cykel och kollektivtrafik på vardagar från 2,31 till 2,40 per person. Det totala antalet resor med de nämnda färdssätten ökar från 286 600 till 298 100 per vardagsdygn.

Resorna under helgen ökar också något om de inkomna svaren viktas om utifrån den skeva åldersfördelningen. Det totala antalet resor ökar från 179 500 till 190 400. Resorna med bil ökar från 1,11 till 1,14 per person och helgdygn. Resorna med cykel ökar från 0,21 till 0,25 medan resorna med kollektivtrafik ökar från 0,13 till 0,15 per person. Det genomsnittliga antalet resor per helgdygn förändras från 1,45 till 1,54 resor per person om hänsyn tas till den varierande benägenheten i olika åldersklasser att besvara enkäten.

Jämförelse mellan ovägt och standardvägt antal resor per person med cykel/moped, bil eller kollektivtrafik på vardagar och under helgen 2014

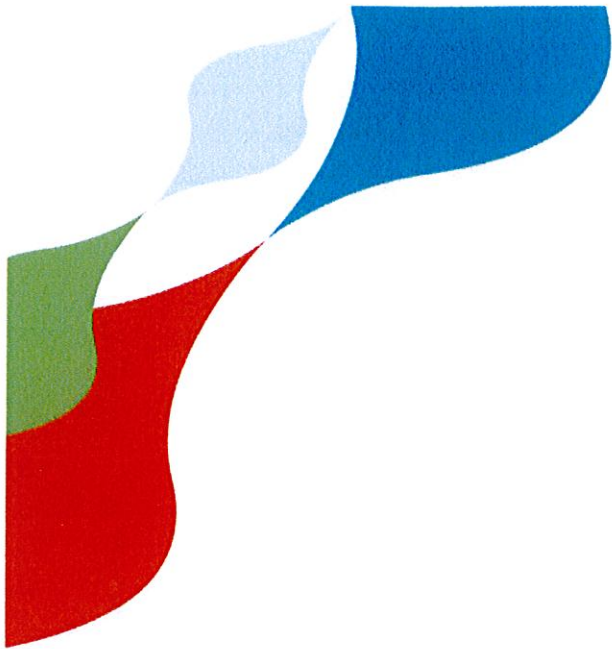


Bilagor

Följebrev till utskick i september 2014

Skiss med exempel på förflyttningar

Frågeformulär för Resvaneundersökningen 2014



15 september 2014

Hur ser dina resvanor ut?

Som boende i Linköpings kommun är du utvald att delta i en undersökning om resvanor. Undersökningen riktar sig till kommuninvånare mellan 13 och 84 år och ger underlag för att förbättra resmöjligheterna och trafikmiljön i Linköpings kommun. Dina svar är ett viktigt bidrag i detta arbete.

Undersökningen omfattar endast en resdag och du hittar din utvalda dag högst upp på bifogad enkät. När du besvarat enkäten skickas den sedan i bifogat portofria svarskuvert inom en vecka. För att du lättare ska kunna fylla i enkäten finns det några exempel på baksidan hur förflyttningarna (resorna) kan se ut under en dag.

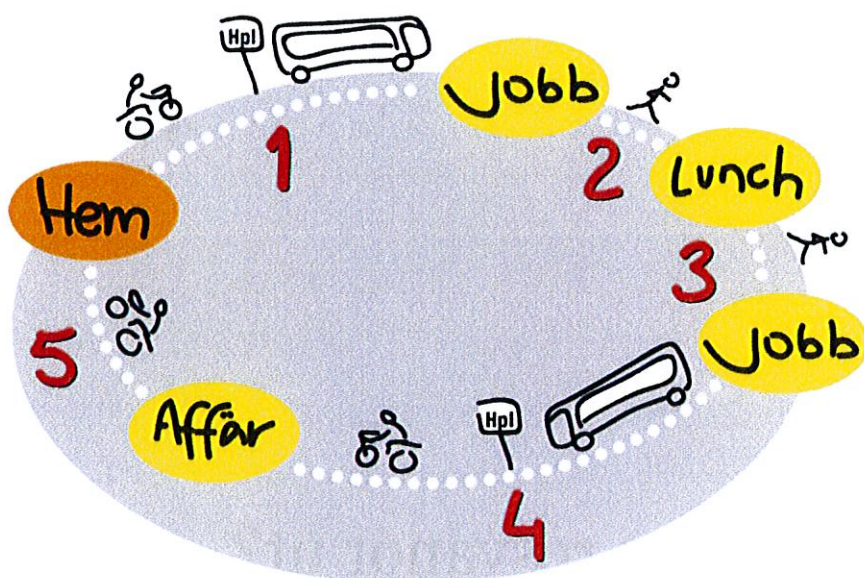
Givetvis behandlas alla uppgifter konfidentiellt. Vill du veta mer om undersökningen så kontakta Jimmy Lindahl 013-20 61 76, Elinor Josefsson 013-20 67 05 eller Eleonor Mörk 013-20 62 56.

Ett stort tack på förhand för din medverkan!

Muharrem Demirok
kommunalråd med ansvar för samhällsbyggnadsfrågor

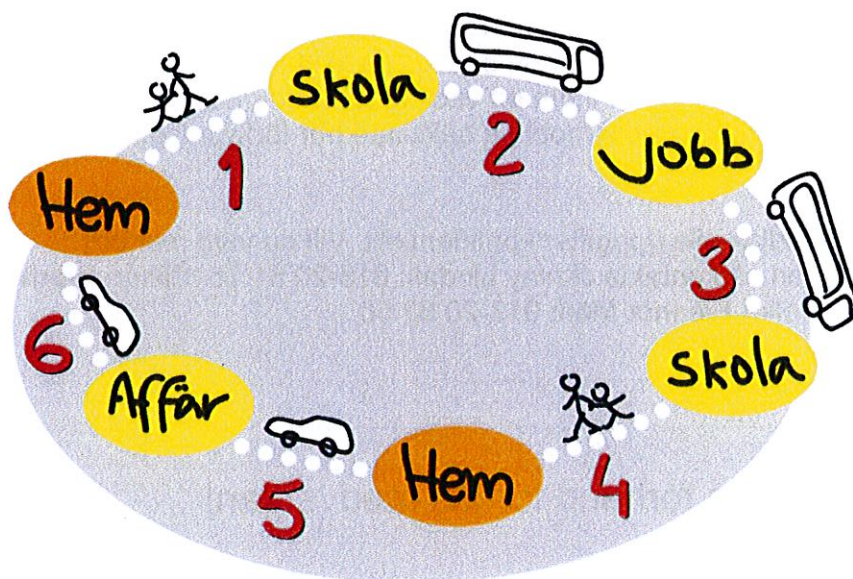


Vilka förflyttningar gör du under din angivna resdag?



Exempel 1

1:a förflyttningen:	Ändamål – till arbetet.	Färdsätt – cykel och buss
2:a förflyttningen:	Ändamål – besök i restaurang.	Färdsätt – till fots (minst 5 min)
3:e förflyttningen:	Ändamål – till arbetet.	Färdsätt – till fots (minst 5 min)
4:e förflyttningen:	Ändamål – besök i butik.	Färdsätt – buss och cykel
5:e förflyttningen:	Ändamål – åter till egen bostad.	Färdsätt – cykel



Exempel 2

1:a förflyttningen:	Ändamål – lämna/hämta barn i barnomsorg.	Färdsätt – till fots (minst 5 min)
2:a förflyttningen:	Ändamål – till arbetet.	Färdsätt – buss
3:e förflyttningen:	Ändamål – lämna/hämta barn i barnomsorg.	Färdsätt – buss
4:e förflyttningen:	Ändamål – åter till egen bostad.	Färdsätt – till fots (minst 5 min)
5:e förflyttningen:	Ändamål – besök i butik.	Färdsätt – bil som förare
6:e förflyttningen:	Ändamål – åter till egen bostad.	Färdsätt – bil som förare



Resundersökning 2014

Hur reste du

Notera dina förflyttningar för ovanstående undersökningsdag!

Vi hoppas att du vill besvara frågeformuläret och skicka in ditt svar i det bifogade portofria svarskuvertet **inom en vecka**.

Det tar dig inte mer än 5 minuter att kryssa i dina resor.

När du besvarar frågorna ber vi dig tänka på följande:

- **Din resdag** framgår av texten överst på frågeformuläret. Det är viktigt att du beskriver just den dag som står på formuläret och inte någon annan, även om du inte gör dina "vanliga" förflyttningar denna dag.
- **Ange alla förflyttningar (resor)** du gör på undersökningsdagen. Alla förflyttningar är lika viktiga – till fots, med cykel, med buss eller tåg, med bil eller med annat något annat färdssätt. Och glöm inte återresan!
- **Varje gång du byter målpunkt, ärende eller syfte är det en ny förflyttning.** Om du till exempel lämnar ett barn till barnomsorg på väg till ditt arbete är det två olika förflyttningar.
- **Var noga med vilken person** i hushållet som enkäten är ställd till. Vårt slumpmässiga urval innehåller personer ner till 13 års ålder. Föräldrar får gärna hjälpa sina ungdomar att svara, bara man anger resorna för rätt person.

Vi tackar på förhand för din medverkan!

1. Disponerar ditt hushåll bil ?

Nej Ja, en bil Ja, två eller flera bilar Avtal med bilpool

2. Har du gjort någon förflyttning (resa) under den ovan angivna dagen?

Nej Enkäten är avslutad. Ja Fortsätt med fråga 3 !

3. Startpunkt för dagens första förflyttning:

Egen bostad Annan startpunkt:

Gata och nummer

Fortsätt på nästa sida !

.....
Kommundel eller kommun

För kommunens egna noteringar

FÖRSTA FÖRFLYTTNINGEN

Hur dags startade du ?

Klockan:.....

Vilket var ändamålet med förflyttningen ?

OBS BARA ETT KRYSS !

- Lämna/hämta barn i barnomsorg
- Lämna/hämta någon (ej i barnomsorg)
- Till arbetet
- Till utbildning
- Uppdrag i arbetet
- Besök i butik, bank, restaurang mm
- Besök i sjukvård, tandvård
- Egen fritidsaktivitet
- Besök i annans bostad
- Annat: nämligen.....
- Åter till din egen bostad

Var ligger platsen du besökte ?

.....
Gata och nummer

.....
Kommundel eller kommun

Vilket färdssätt använde du ?

MARKERA ALLA ANVÄNDA FÄRDSÄTT !

- Till fots (minst fem minuters promenad)
- Cykel
- Moped
- Bil som förare
- Bil som passagerare
- Buss (utan byte)
- Buss (med byte)
- Pendeltåg
- Fjärrtåg
- Taxi eller färdtjänst

Hur dags kom du fram ?

Klockan:.....

Gjorde du fler förflyttningar under dagen ?

(Glöm inte återresan !)

- Ja Fortsätt med 2:a förflyttningen
- Nej Enkäten är avslutad.

ANDRA FÖRFLYTTNINGEN

Hur dags startade du ?

Klockan:.....

Vilket var ändamålet med förflyttningen ?

OBS BARA ETT KRYSS !

- Lämna/hämta barn i barnomsorg
- Lämna/hämta någon (ej i barnomsorg)
- Till arbetet
- Till utbildning
- Uppdrag i arbetet
- Besök i butik, bank, restaurang mm
- Besök i sjukvård, tandvård
- Egen fritidsaktivitet
- Besök i annans bostad
- Annat: nämligen.....
- Åter till Din egen bostad

Var ligger platsen du besökte ?

.....
Gata och nummer

.....
Kommundel eller kommun

Vilket färdssätt använde du ?

MARKERA ALLA ANVÄNDA FÄRDSÄTT !

- Till fots (minst fem minuters promenad)
- Cykel
- Moped
- Bil som förare
- Bil som passagerare
- Buss (utan byte)
- Buss (med byte)
- Pendeltåg
- Fjärrtåg
- Taxi eller färdtjänst

Hur dags kom du fram ?

Klockan:.....

Gjorde du fler förflyttningar under dagen ?

(Glöm inte återresan !)

- Ja Fortsätt med 3:e förflyttningen
- Nej Enkäten är avslutad.

För kommunens egna noteringar

För kommunens egna noteringar

TREDJE FÖRFLYTTNINGEN

Hur dags startade du ?

Klockan:.....

Vilket var ändamålet med förflyttningen ?

OBS BARA ETT KRYSS !

- Lämna/hämta barn i barnomsorg
- Lämna/hämta någon (ej i barnomsorg)
- Till arbetet
- Till utbildning
- Uppdrag i arbetet
- Besök i butik, bank, restaurang mm
- Besök i sjukvård, tandvård
- Egen fritidsaktivitet
- Besök i annans bostad
- Annat: nämligen.....
- Åter till din egen bostad

Var ligger platsen du besökte ?

.....
Gata och nummer

.....
Kommundel eller kommun

Vilket färdssätt använde du ?

MARKERA ALLA ANVÄNDA FÄRDSÄTT !

- Till fots (minst fem minuters promenad)
- Cykel
- Moped
- Bil som förare
- Bil som passagerare
- Buss (utan byte)
- Buss (med byte)
- Pendeltåg
- Fjärrtåg
- Taxi eller färdtjänst

Hur dags kom du fram ?

Klockan:.....

Gjorde du fler förflyttningar under dagen ?

(Glöm inte återresan !)

- Ja Fortsätt med 4:e förflyttningen
- Nej Enkäten är avslutad.

FJÄRDE FÖRFLYTTNINGEN

Hur dags startade du ?

Klockan:.....

Vilket var ändamålet med förflyttningen ?

OBS BARA ETT KRYSS !

- Lämna/hämta barn i barnomsorg
- Lämna/hämta någon (ej i barnomsorg)
- Till arbetet
- Till utbildning
- Uppdrag i arbetet
- Besök i butik, bank, restaurang mm
- Besök i sjukvård, tandvård
- Egen fritidsaktivitet
- Besök i annans bostad
- Annat: nämligen.....
- Åter till Din egen bostad

Var ligger platsen du besökte ?

.....
Gata och nummer

.....
Kommundel eller kommun

Vilket färdssätt använde du ?

MARKERA ALLA ANVÄNDA FÄRDSÄTT !

- Till fots (minst fem minuters promenad)
- Cykel
- Moped
- Bil som förare
- Bil som passagerare
- Buss (utan byte)
- Buss (med byte)
- Pendeltåg
- Fjärrtåg
- Taxi eller färdtjänst

Hur dags kom du fram ?

Klockan:.....

Gjorde du fler förflyttningar under dagen ?

(Glöm inte återresan !)

- Ja Fortsätt med 5:e förflyttningen
- Nej Enkäten är avslutad.

För kommunens egna noteringar

För kommunens egna noteringar

FEMTE FÖRFLYTTNINGEN

Hur dags startade du ?

Klockan:.....

Vilket var ändamålet med förflyttningen ?

OBS BARA ETT KRYSS !

- Lämna/hämta barn i barnomsorg
- Lämna/hämta någon (ej i barnomsorg)
- Till arbetet
- Till utbildning
- Uppdrag i arbetet
- Besök i butik, bank, restaurang mm
- Besök i sjukvård, tandvård
- Egen fritidsaktivitet
- Besök i annans bostad
- Annat: nämligen.....
- Åter till din egen bostad

Var ligger platsen du besökte ?

.....
Gata och nummer

.....
Kommundel eller kommun

Vilket färdssätt använde du ?

MARKERA ALLA ANVÄNDA FÄRDSÄTT !

- Till fots (minst fem minuters promenad)
- Cykel
- Moped
- Bil som förare
- Bil som passagerare
- Buss (utan byte)
- Buss (med byte)
- Pendeltåg
- Fjärrtåg
- Taxi eller färdtjänst

Hur dags kom du fram ?

Klockan:.....

Gjorde du fler förflyttningar under dagen ?

(Glöm inte återresan !)

- Ja Fortsätt med 6:e förflyttningen
- Nej Enkäten är avslutad.

SJÄTTE FÖRFLYTTNINGEN

Hur dags startade du ?

Klockan:.....

Vilket var ändamålet med förflyttningen ?

OBS BARA ETT KRYSS !

- Lämna/hämta barn i barnomsorg
- Lämna/hämta någon (ej i barnomsorg)
- Till arbetet
- Till utbildning
- Uppdrag i arbetet
- Besök i butik, bank, restaurang mm
- Besök i sjukvård, tandvård
- Egen fritidsaktivitet
- Besök i annans bostad
- Annat: nämligen.....
- Åter till Din egen bostad

Var ligger platsen du besökte ?

.....
Gata och nummer

.....
Kommundel eller kommun

Vilket färdssätt använde du ?

MARKERA ALLA ANVÄNDA FÄRDSÄTT !

- Till fots (minst fem minuters promenad)
- Cykel
- Moped
- Bil som förare
- Bil som passagerare
- Buss (utan byte)
- Buss (med byte)
- Pendeltåg
- Fjärrtåg
- Taxi eller färdtjänst

Hur dags kom du fram ?

Klockan:.....

Gjorde du fler förflyttningar under dagen ?

(Glöm inte återresan !)

- Ja Fortsätt med 7:e förflyttningen
- Nej Enkäten är avslutad.

För kommunens egna noteringar

För kommunens egna noteringar

SJUNDE FÖRFLYTTNINGEN

Hur dags startade du ?

Klockan:.....

Vilket var ändamålet med förflyttningen ?

OBS BARA ETT KRYSS !

- Lämna/hämta barn i barnomsorg
- Lämna/hämta någon (ej i barnomsorg)
- Till arbetet
- Till utbildning
- Uppdrag i arbetet
- Besök i butik, bank, restaurang mm
- Besök i sjukvård, tandvård
- Egen fritidsaktivitet
- Besök i annans bostad
- Annat: nämligen.....
- Åter till din egen bostad

Var ligger platsen du besökte ?

.....
Gata och nummer

.....
Kommundel eller kommun

Vilket färdssätt använde du ?

MARKERA ALLA ANVÄNDA FÄRDSÄTT !

- Till fots (minst fem minuters promenad)
- Cykel
- Moped
- Bil som förare
- Bil som passagerare
- Buss (utan byte)
- Buss (med byte)
- Pendeltåg
- Fjärrtåg
- Taxi eller färdtjänst

Hur dags kom du fram ?

Klockan:.....

Gjorde du fler förflyttningar under dagen ?

(Glöm inte återresan !)

- Ja Fortsätt med 8:e förflyttningen
- Nej Enkäten är avslutad.

För kommunens egna noteringar

ÅTTONDE FÖRFLYTTNINGEN

Hur dags startade du ?

Klockan:.....

Vilket var ändamålet med förflyttningen ?

OBS BARA ETT KRYSS !

- Lämna/hämta barn i barnomsorg
- Lämna/hämta någon (ej i barnomsorg)
- Till arbetet
- Till utbildning
- Uppdrag i arbetet
- Besök i butik, bank, restaurang mm
- Besök i sjukvård, tandvård
- Egen fritidsaktivitet
- Besök i annans bostad
- Annat: nämligen.....
- Åter till Din egen bostad

Var ligger platsen du besökte ?

.....
Gata och nummer

.....
Kommundel eller kommun

Vilket färdssätt använde du ?

MARKERA ALLA ANVÄNDA FÄRDSÄTT !

- Till fots (minst fem minuters promenad)
- Cykel
- Moped
- Bil som förare
- Bil som passagerare
- Buss (utan byte)
- Buss (med byte)
- Pendeltåg
- Fjärrtåg
- Taxi eller färdtjänst

Hur dags kom du fram ?

Klockan:.....

Gjorde du fler förflyttningar under dagen ?

(Glöm inte återresan !)

- Ja Notera 9:e och ytterligare förflyttningar på separat papper!
- Nej Enkäten är avslutad.

För kommunens egna noteringar

