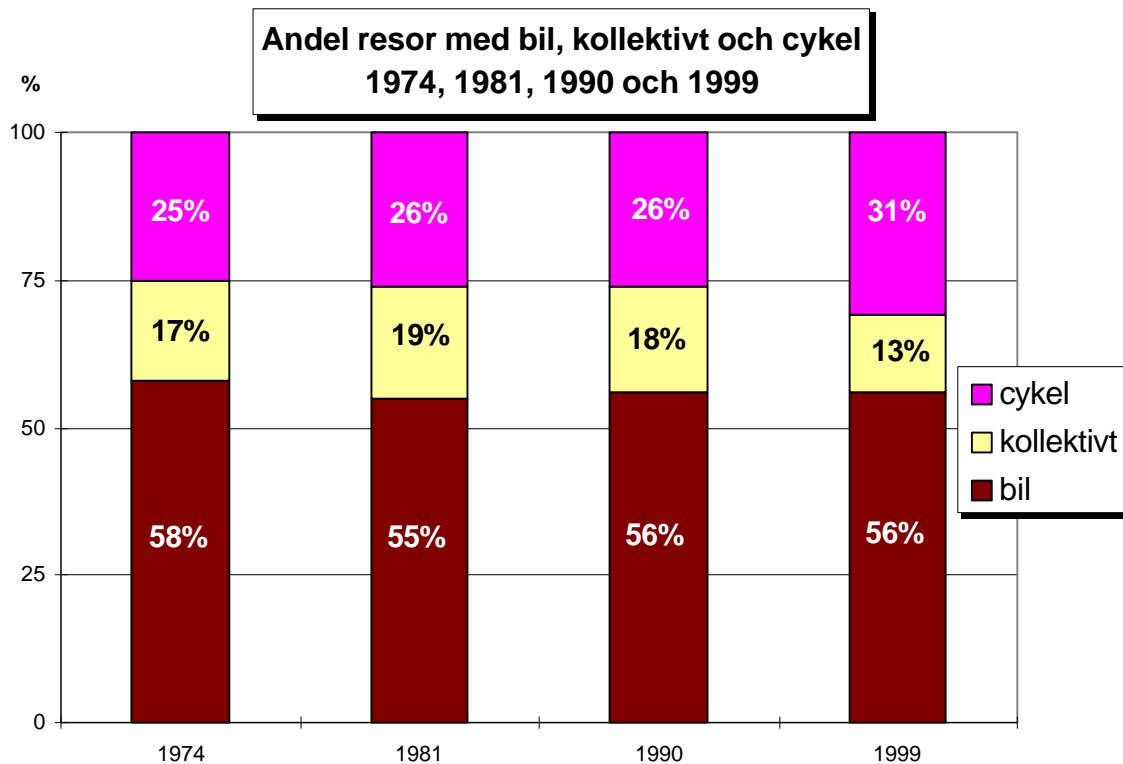


Jimmy Lindahl

RVU-99

RESVANEUNDERSÖKNINGEN I LINKÖPING 1999



Innehållsförteckning

1.	Sammanfattning	s. 3
2.1	Syfte/bakgrund	s. 4
2.2	Om undersökningen	s. 4
3.	Reseutvecklingen på vardagar.....	s. 5
3.1.1	Totalt antal resor	s. 5
3.1.2	Antal resor per person.....	s. 5
3.1.3	Andel resor med olika trafikslag.....	s. 6
3.2	Jämförelse av reseutvecklingen för män och kvinnor	s. 7
3.2.1	Totalt antal resor för män och kvinnor.....	s. 7
3.2.2	Antal bilresor per person för män och kvinnor	s. 8
3.2.3	Antal cykelresor per person för män och kvinnor	s. 9
3.2.4	Antal kollektivtrafikresor per person för män och kvinnor	s. 10
3.3	Olika åldersgruppers resande	s. 11
3.3.1	Totalt antal resor per person i olika åldersgrupper	s. 11
3.3.2	Antal bilresor per person i olika åldersgrupper	s. 12
3.3.3	Antal cykelresor per person i olika åldersgrupper.....	s. 13
3.3.4	Antal kollektivtrafikresor per person i olika åldersgrupper	s. 14
3.4	Ärenden.....	s. 15
3.4.1	Antal resor per person för olika ärendetyper.....	s. 15
3.5	Resandets fördelning över dygnet	s. 16
3.6	Resornas längd i minuter	s. 18
4.	Resor under helgen.....	s. 19
4.1.1	Antal resor per person under helgen	s. 19
4.1.2	Andel resor med cykel, bil och kollektivtrafik under helgen	s. 19
4.1.3	Antal resor per person för män och kvinnor under helgen	s. 20
4.1.4	Antal resor per person i olika åldersgrupper.....	s. 21
4.1.5	Antal resor per person för olika ärendetyper under helgen.....	s. 22
4.1.6	Antal resor per timme - jämförelse mellan helgen och vardagar	s. 23
5.	Bortfallsanalys.....	s. 24

1. Sammanfattning

Folkmängden i Linköpings kommun har ökat under 1990-talet, därmed har även antalet resor ökat i kommunen. Trafikökningen har varit av ungefär samma storlek som befolkningsökningen och antalet resor per person och vardagsdygn är därmed fortfarande ungefär 2,9 resor. Under helgen görs 1,8 resor per person och dygn.

På vardagar uppgår det totala antalet resor i genomsnitt till närmare 300.000 resor per dygn. Under helgen uppgår det totala antalet resor i genomsnitt till ungefär 185.000 resor per dygn.

Vardagar

Kvinnornas resande har ökat något under 1990-talet, medan männens resande minskat en del. Männen gör dock fortfarande fler resor per dygn än kvinnorna. Skillnaden mellan könen har nu minskat till att männen gör 0,36 fler resor per dygn än kvinnorna, vilket kan jämföras med en skillnad på 0,81 resor 1974.

Störst ökning i antal resor visas för de båda äldsta åldersgrupperna i undersökningen, de som är i åldern 51-64 år resp 65-79 år. De äldre blir alltså allt rörligare. Inte minst bilresorna för dem över 65 år har ökat mycket under 1990-talet
Flest resor per person gör de som är i åldern 31-40 år.

Resorna med bil dominerar stort bland trafikslagen. Klart mer än hälften av alla resor genomförs med bil. Det utförs ungefär lika många resor per person med bil 1999 som 1990. En tendens finns att samåkningen ökat något, då antalet resor per person som bilförare minskat något medan antalet resor som bilpassagerare ökat i ungefär samma utsträckning.

Antalet resor med cykel har ökat väsentligt under 1990-talet, i första hand är det män som cyklar mycket mer än tidigare. Även kvinnorna cyklar dock klart mer än tidigare.

Kollektivtrafiken har tappat marknadsandelar under 1990-talet. Det förefaller främst vara en övergång till från kollektivtrafik till cykel som skett under decenniet. Nedgången gäller både för män och kvinnor och samtliga åldersgrupper.

Flest resor sker till arbetet. Resor med bil har ökat till butik, medan cykelresorna ökat mest till utbildning och till arbetet. Resor med kollektivtrafik har ökat till utbildning.

Det finns två tydliga toppar under dygnet då en hög andel av resorna sker. Det är mellan klockan 7 och 8 på morgonen och mellan klockan 16 och 17 på eftermiddagen.

Helgen

Resor med bil dominerar mycket stort under helgen. Nästan tre fjärdedelar av alla resor under helgen är med bil. Samåkningen är större under helgen än på vardagar. Kvinnor gör exempelvis fler bilresor som passagerare än som förare under helgen.

Inköpsresor till butik är den vanligaste ärendetypen under helgen. Inköpsresorna görs i större omfattning med bil under helgen än på vardagar.

Det finns inte några markanta trafiktoppar under helgen med extra intensiv trafik. De flesta resorna genomförs mitt på dagen mellan klockan 11 och 15. Mellan dessa timmar utförs fler resor under helgen än vid motsvarande tidpunkt på vardagarna.

Flest resor under helgen görs av de som är i åldern 41-50 år.

2.1 Syfte/bakgrund

Resvaneundersökningen 1999 har genomförts för att öka kunskapen om dagens resmönster för olika trafikantkategorier i Linköpings kommun. Tillsammans med annat material, som till exempel trafikmätningar och markanvändningsdata, skall undersökningen bland annat ge underlag för en uppdatering av prognosmodellen för biltrafik. Undersökningen skall dessutom tillsammans med bland annat ovan nämnda material och en attitydundersökning om trafiksituationen i kommunen utgöra underlag för Trafik2000.

Jämförelse har skett med tidigare resvaneundersökningar som genomförts på liknande sätt 1974, 1981 och 1990. Därmed kan utvecklingen de senaste 25 åren analyseras.

Årets undersökning avser hela veckan och inte endast vardagar, vilket tidigare undersökningar gjort. Av denna anledning delas redovisningen av årets resultat upp i två avsnitt. Ett som avser resor på vardagar och som är jämförbart med tidigare undersökningar, och ett i förhållande till tidigare undersökningar nytt avsnitt som avser resorna under helgen.

2.2 Om undersökningen

Resvaneundersökningen genomfördes under en mätvecka i slutet av september, med påminnelse i början av oktober 1999. För att få en godtagbar säkerhet i skattningen av olika gruppers resande gjordes ett urval på 3.003 personer av kommunens samtliga invånare i åldern 13-79 år. Till dessa skickades en enkät med frågor om bland annat bilinnehav, hushållsstorlek samt uppgifter om resandet den aktuella dagen. De uppgifter om resandet som efterfrågades var ändamål med resan, färd sätt, tidpunkt för resans början och slut samt adresser för resans start- och målpunkter.

Varje svarande skulle ange samtliga genomförda resor under ett dygn.

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

Räknas 21 stycken postreturer bort uppgår urvalet till 2.982. Andelen som svarat är 69,9 procent, det är ett par procent lägre än förra gången. Det är dock tillräckligt högt för att resultatet skall kunna betraktas som tillförlitligt.

I denna rapport har svaren räknats upp så att det motsvarar kommunens samtliga invånare i åldern 13 till 79 år, cirka 105.100 personer. För övriga åldrar bedöms resandet vara av så liten omfattning att det påverkar helheten endast marginellt. Det totala invånarantalet i Linköpings kommun i september 1999 var cirka 132.500 personer.

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

I arbetet med resvaneundersökningens uppläggning, genomförande och bearbetning har följande personer deltagit:

Magdalena Hägg, Gunilla Bruce, Ann-Marie Eriksson och Kristina Ljungberg från Stadsbyggnadsgruppen

Christer Nilsson från Kommunledningskontoret

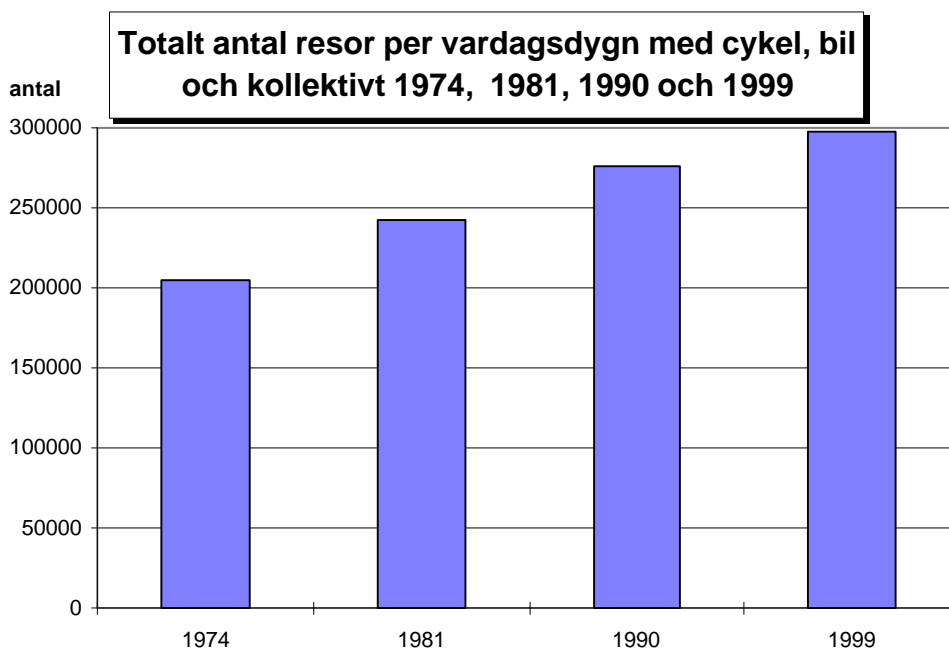
Sten Johansson, Pernilla Davidsson och Jimmy Lindahl från LK Statistik och Utredningar

För sammanställning av denna rapport, framtagning av kompletterande tabeller och diagram etc har Jimmy Lindahl svarat.

3. Reseutvecklingen på vardagar

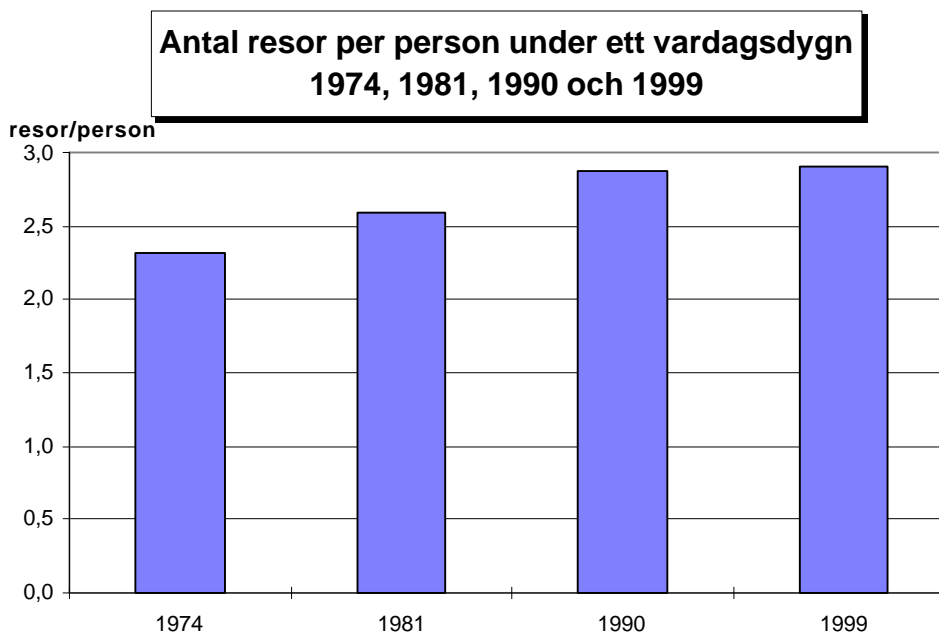
3.1.1 Totalt antal resor

1999 gjordes med cykel, bil och kollektivtrafik cirka 297.000 resor per vardagsdygn. Det är en ökning med 0,8 % om året sedan den senaste undersökningen. Under den redovisade 25 års perioden har ökningen av antalet resor varit i genomsnitt 1,8 % per år. Ökningstakten har successivt minskat under de 25 åren.



3.1.2 Antal resor per person

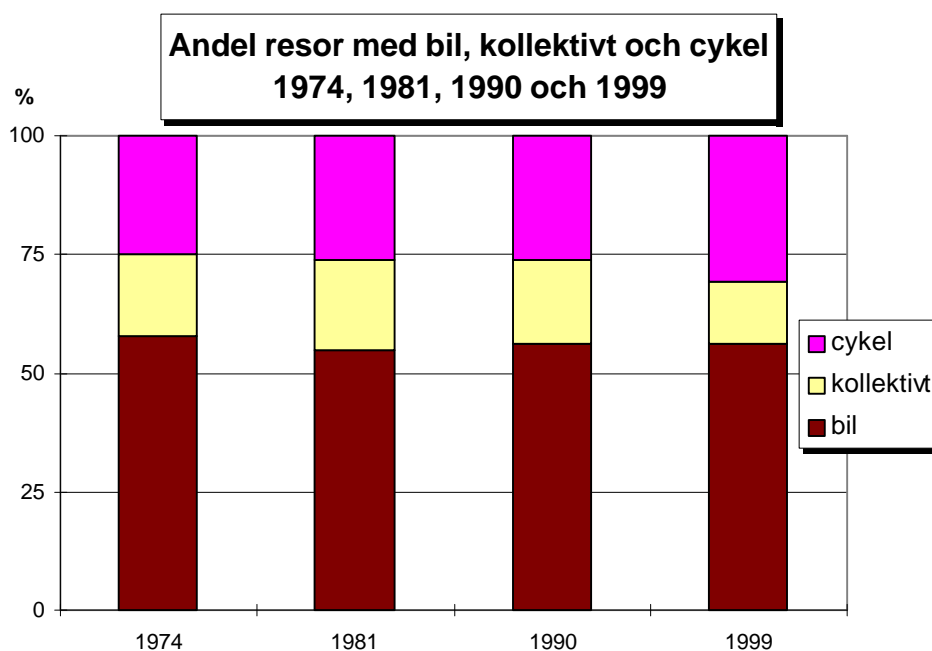
Den tidigare tendens som visats till att antalet resor per person successivt ökat har brutits. Antalet resor per person har under 1990-talet stabiliserats på ungefär 2,9 st per person.



3.1.3 Andel resor med olika trafikslag

Under 1990-talet är resandet med cykeln den stora vinnaren bland trafikslagen i Linköpings kommun. Resorna med cykel har ökat med fem procentenheter till 31 % mellan 1990 och 1999. Det är en förändring i fördelning mellan kollektivtrafik och cykel som är orsak till att andelarna för respektive trafikslag ser annorlunda ut 1999 än 1990. Resande med bil ligger oförändrat på 56 %.

Antalet resor per trafikslag och dygn har i 1999 års resvaneundersökning skattats till 171.000 med bil, 38.000 med kollektivtrafik och 96.000 med cykel. Vid cirka 8.000 förflyttningar har mer än ett av de tre redovisade färdssätten använts, vilket totalt innebär ungefär 297.000 förflyttningar per dygn på vardagarna.

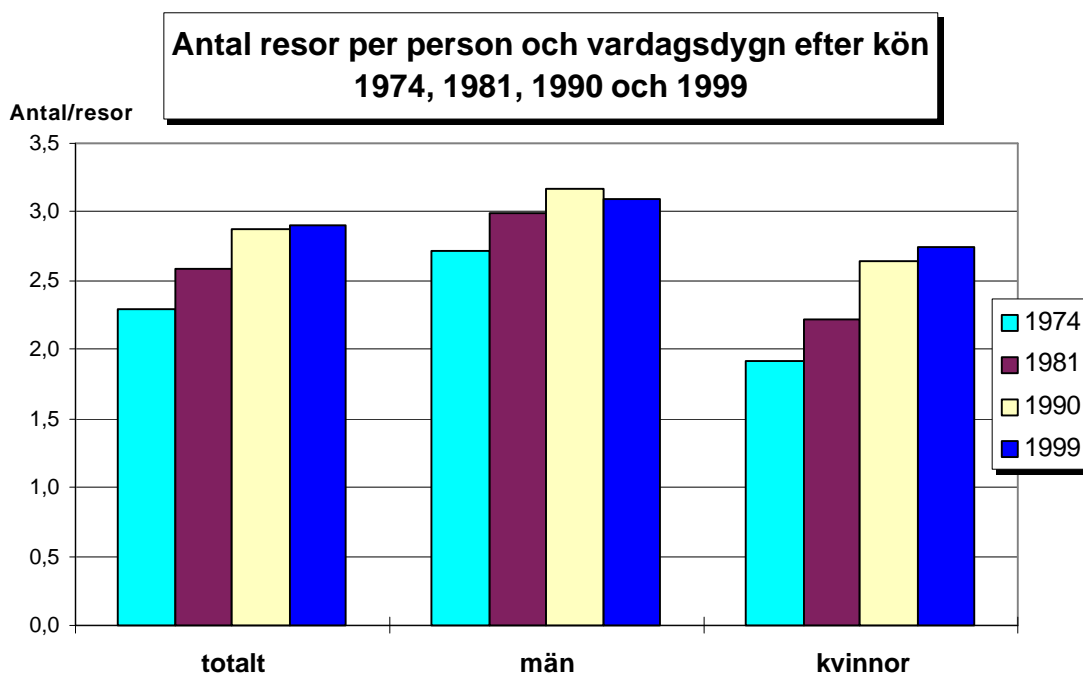


3.2. Jämförelse av reseutvecklingen för män och kvinnor

3.2.1 Totalt antal resor för män och kvinnor

Även om det totala antalet resor per person i stort sett är oförändrat har det skett en viss förändring i mönster för resp kön. Männens resande har minskat något medan det fortsatt att öka för kvinnorna, om än inte i samma takt som tidigare. Männen gjorde i genomsnitt 3,10 resor per person medan kvinnorna gjorde 2,74 resor per person. Kvinnorna är därmed uppe i exakt samma nivå som gällde för männen 1974.

Detta innebär också att skillnaden mellan män och kvinnor är mindre än vid någon tidigare mätning. Skillnaden 1999 mellan könen är 0,36 resor per person, vilket kan jämföras med 0,81 resor per person 1974.



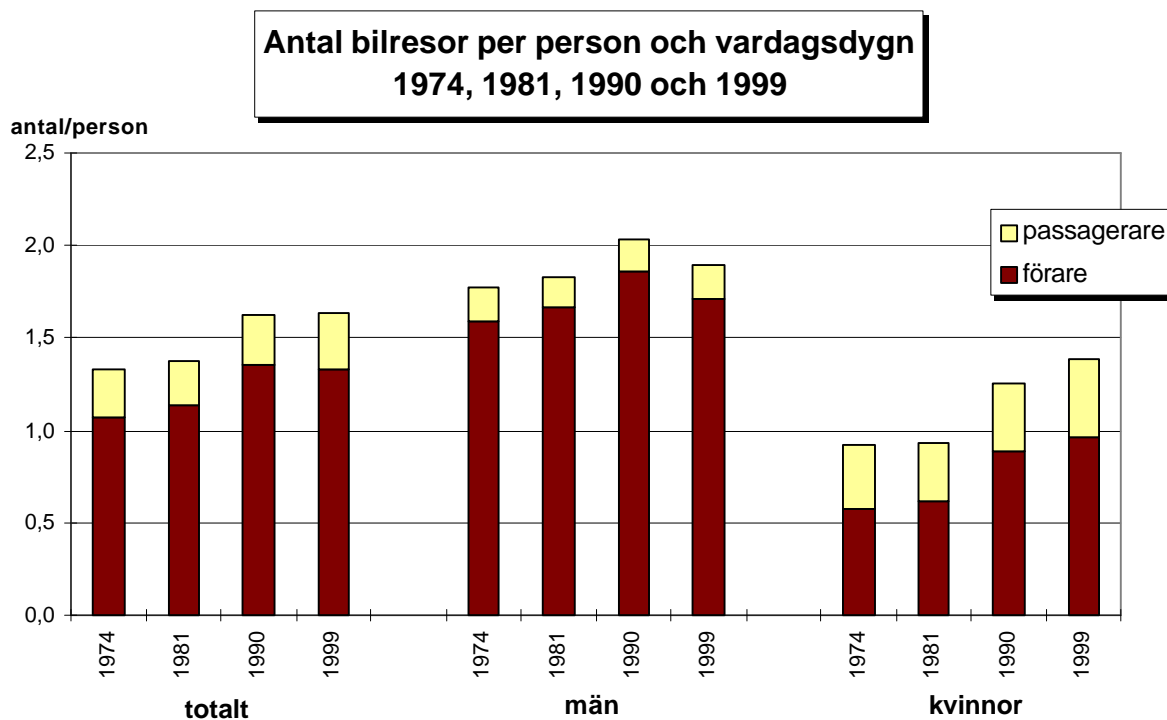
3.2.2 Antal bilresor per person för män och kvinnor

Resorna med bil dominerar det totala resandet i kommunen. Av den anledningen påminner utvecklingen av bilresandet till stor del med det totala resandet.

Antalet resor med män som förare har minskat med 0,15 till 1,71 resa per person och dygn.

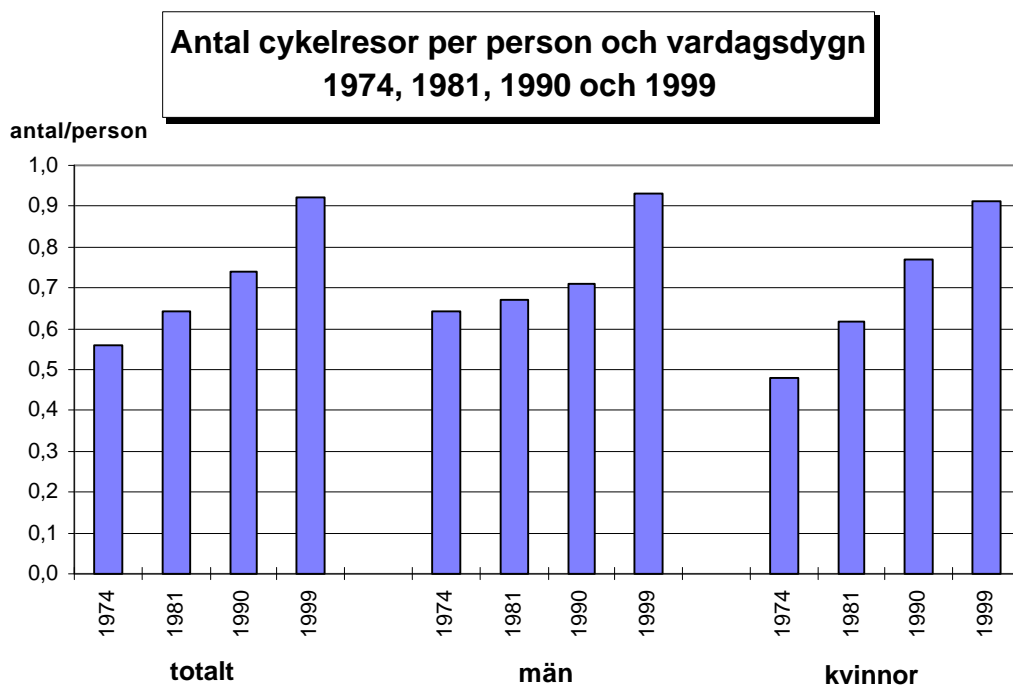
Antalet resor med kvinnliga bilförare har däremot ökat med 0,07 till 0,96 resa per person och dygn. Antalet resor som bilpassagerare har ökat svagt för båda könen varför det totala antalet resor med bil är på samma nivå som för nio år sedan.

Ökningen av antalet resor som bilpassagerare ger en indikation om att samåkningen ökat under 1990-talet.



3.2.3 Antal cykelresor per person för män och kvinnor

Resandet med cykel är den stora vinnaren bland trafikslagen under 1990-talet. Den successiva ökning som visats mellan tidigare mätningar har fortsatt, och förstärkts. Ökningen för hela 1990-talet är 24 % eller 2,7 % per år. Främst är det männen som ökat sin användning av cykeln som färdmedel under 1990-talet. Den jämna ökningstakt som visats för kvinnorna mellan tidigare mätningar har fortsatt under 1990-talet. Båda könen använder idag cykeln i ungefär samma omfattning.



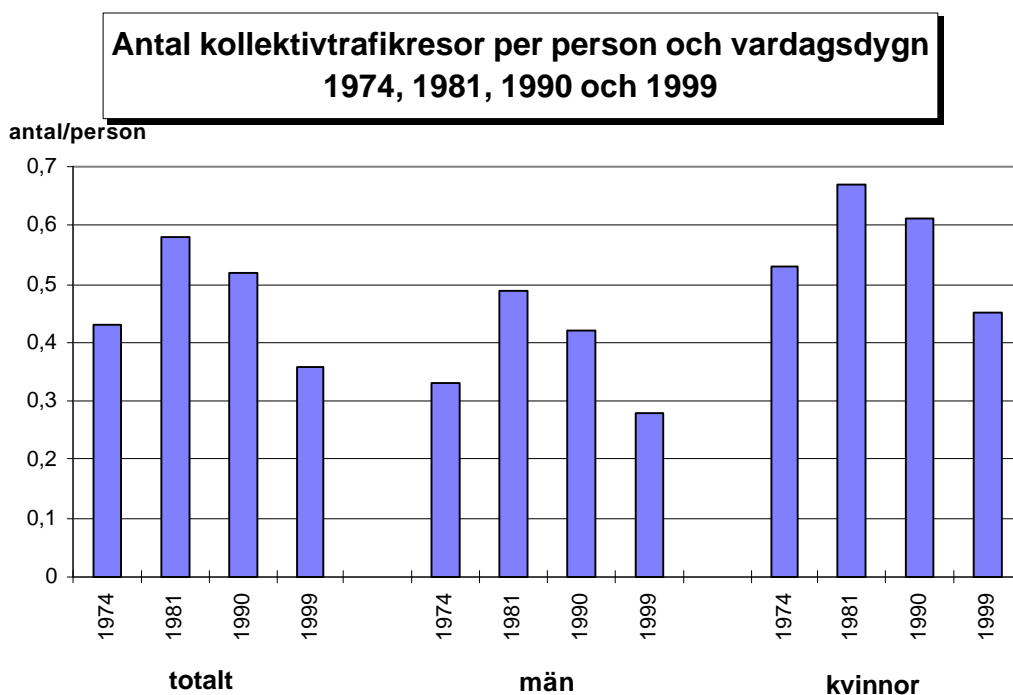
3.2.4 Antal kollektivtrafikresor per person för män och kvinnor

Den tendens som visades 1990 med ett vikande antal resor per person med kollektivtrafik har fortsatt med ökad styrka fram till 1999. Minskningen har i genomsnitt varit drygt 3 % om året på 1990-talet.

Under 1990-talet har pendeltågstrafiken utvecklats i kommunen. Av den anledningen finns fr o m 1999 års undersökning tåg med som ett alternativt färdssätt att markera. Vid tidigare undersökning har dessa resor ingått i kategorin annat färdssätt. För att göra en jämförelse mellan olika år för resor med kollektivtrafik så rättvis som möjligt har värdena mellan 1974-1990 justerats upp med 0,02 resor. Detta motsvarar hälften av de resor som finns redovisade under annat färdssätt, och det resterande antalet resor i kategorin annat blir med denna metod ungefär lika stor 1990 som 1999. I tidigare redovisningar är det antalet bussresor som redovisats, en viss övergång i vissa relationer från buss till tåg har förmodligen skett mellan 1990 och 1999.

Tågresorna utgör 0,05 resor per person och dygn, medan bussresorna uppgår till 0,31 resor per person och dygn i mätningen 1999.

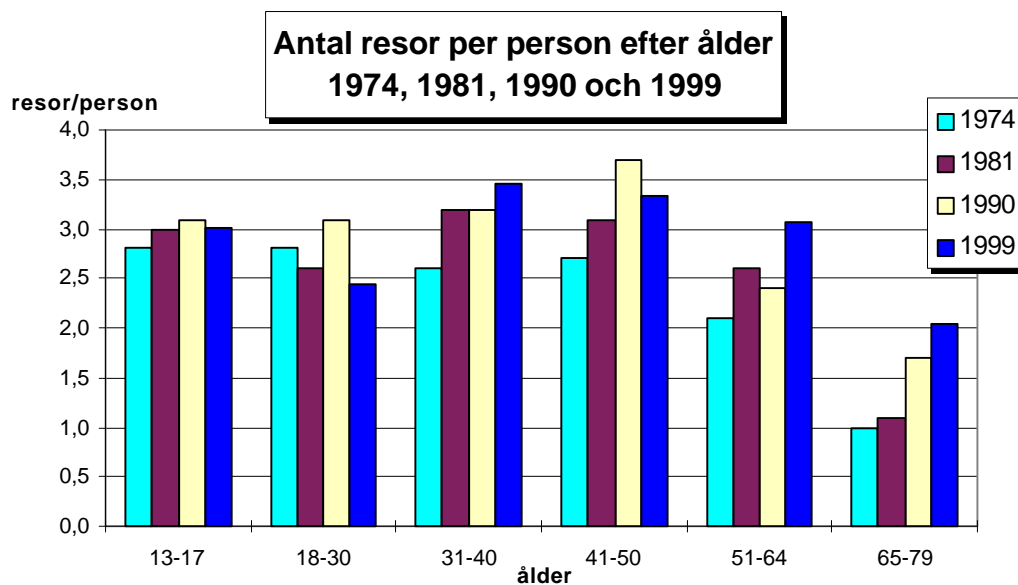
Nedgången i resande är ungefär lika stor både för män och kvinnor. Kvinnor reser fortfarande klart mer kollektivt än män.



3.3 Olika åldersgruppers resande

3.3.1 Totalt antal resor per person i olika åldersgrupper

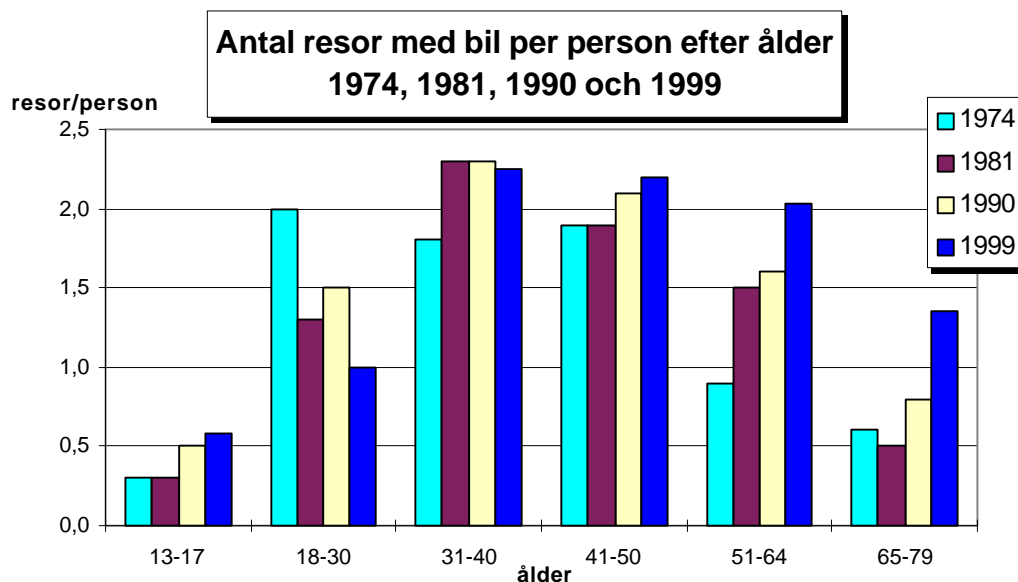
De som befinner sig i åldersgruppen mellan 31 och 40 år är åter de som redovisar det största antalet resor per person och dygn. De äldre blir allt rörligare, och de största ökningarna i antal resor per person visas för de båda äldsta åldersklasserna. Åldersklassen 51-64 år har exempelvis ökat med 0,7 resor till 3,1 resor per person och dygn. Sedan den första mätningen 1974 har antalet resor per person för dem i åldern 65-79 år nu mer än fördubblats.



3.3.2 Antal bilresor per person i olika åldersgrupper

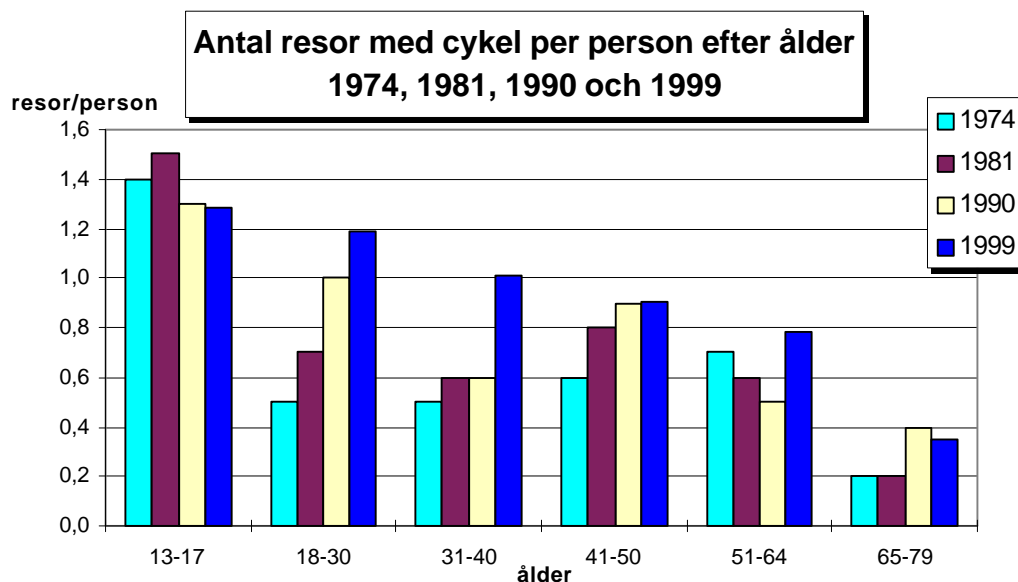
Det är fortfarande de i åldern 31-40 år som gör flest bilresor per person och dygn, men de i åldern 41-50 år börjar närma sig. Antalet bilresor för de äldsta åldersklasserna 51-64 år och 65-79 år har ökat kraftigt under 1990-talet.

Värt att notera är också att 1974 var det åldersklassen 18-30 år som gjorde flest resor med bil per person. 1999 har antalet resor per person i denna åldersklass halverats jämfört med 1974, och idag är det endast de yngre tonåringarna som gör färre bilresor på vardagarna per person än de i åldern 18-30 år.



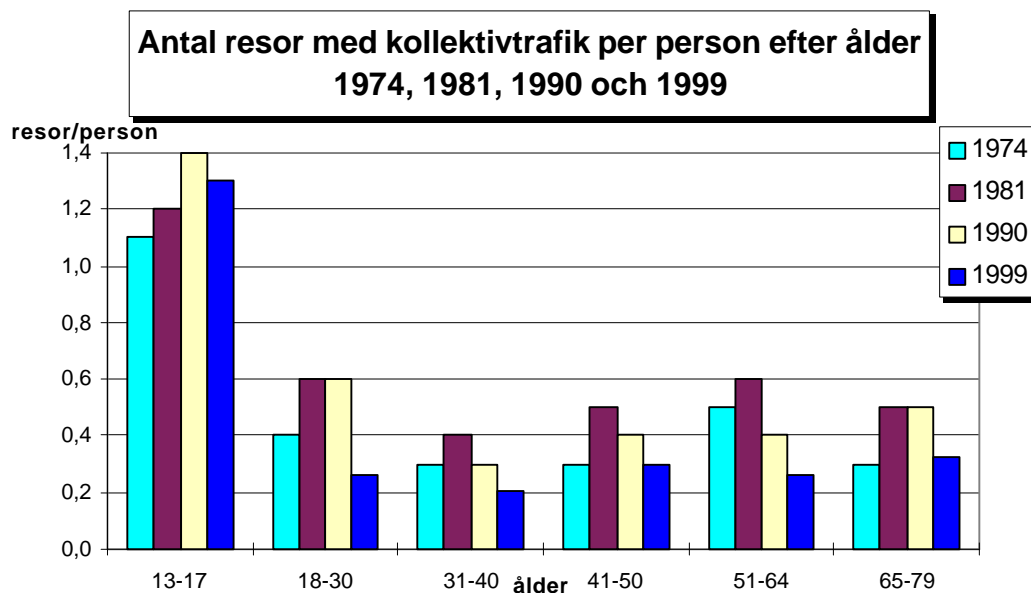
3.3.3 Antal cykelresor per person i olika åldersgrupper

Samtliga åldersklasser mellan 18 och 64 år har ökat sin användning av cykeln under 1990-talet. En liten nedgång visas endast för de i åldern 13-17 år och de i åldern 65-79 år. Den största ökningen visas för dem i åldern 31-40 år, och den positiva trend som tidigare visats i åldern 18-30 år har med kraft fortsatt. Den successiva nedgång i cyklande som tidigare visats för dem i åldern 51-64 år har nu vänts till en uppgång. Därmed utnyttjar samtliga åldersgrupper, utom de i åldern 13-17 år, cykeln mer 1999 än 1974.



3.3.4 Antal kollektivtrafikresor per person i olika åldersgrupper

Resorna med kollektivtrafik har minskat för samtliga åldersklasser mellan 1990 och 1999. Den största nedgången visas för dem som är i åldern 18-30 år, där antalet resor mer än halverats under 1990-talet. Antalet resor för dem i åldern 13-17 år är fortfarande klart över en resa per person och dygn. Övriga åldersgrupper utnyttjar för tillfället kollektivtrafiken i ungefär samma omfattning.



3.4 Ärenden

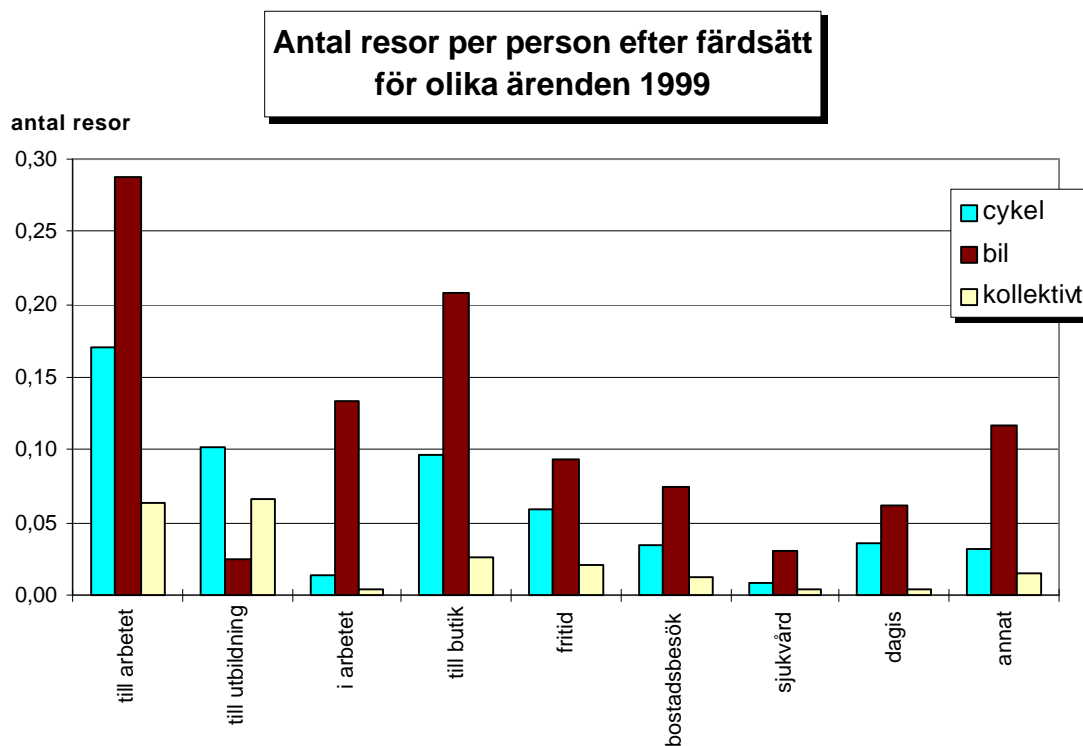
3.4.1 Antal resor per person för olika ärendetyper

De flesta resorna på vardagar är åter till egen bostad, och de redovisas inte i diagrammet nedan. Antalet resor till egen bostad uppgår till 1,0 per dygn och ungefär hälften av de resorna görs med bil.

För samtliga ärendetyper - utom till utbildning - är bil det vanligaste färdmedlet, och de flesta resorna är till arbetet.

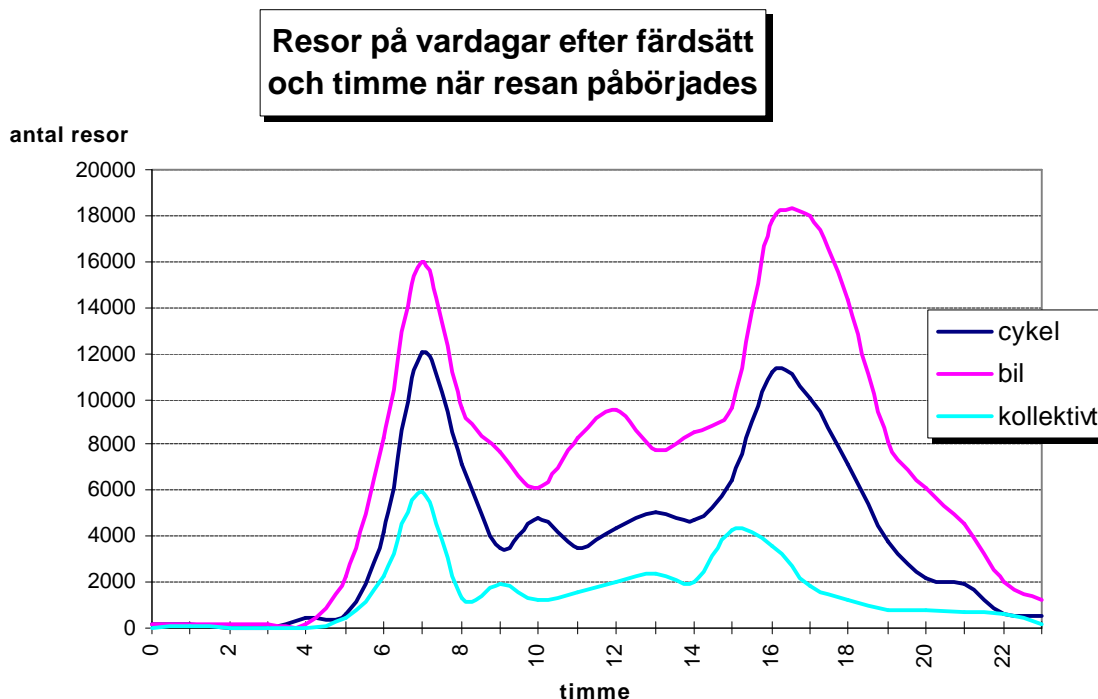
0,52 resor per dygn går till arbetet och därefter följer resor till butik, post, bank, myndighet etc med 0,33 resor.

Resor med bil har ökat något till butik och till barnomsorg, och är ungefär på samma nivå som tidigare för de övriga ärendetyperna. Resor med cykel har ökat generellt och mest till utbildning och till arbetet. Resorna med kollektivtrafik har ökat något till utbildning, men har minskat när det gäller de övriga ärendetyperna.

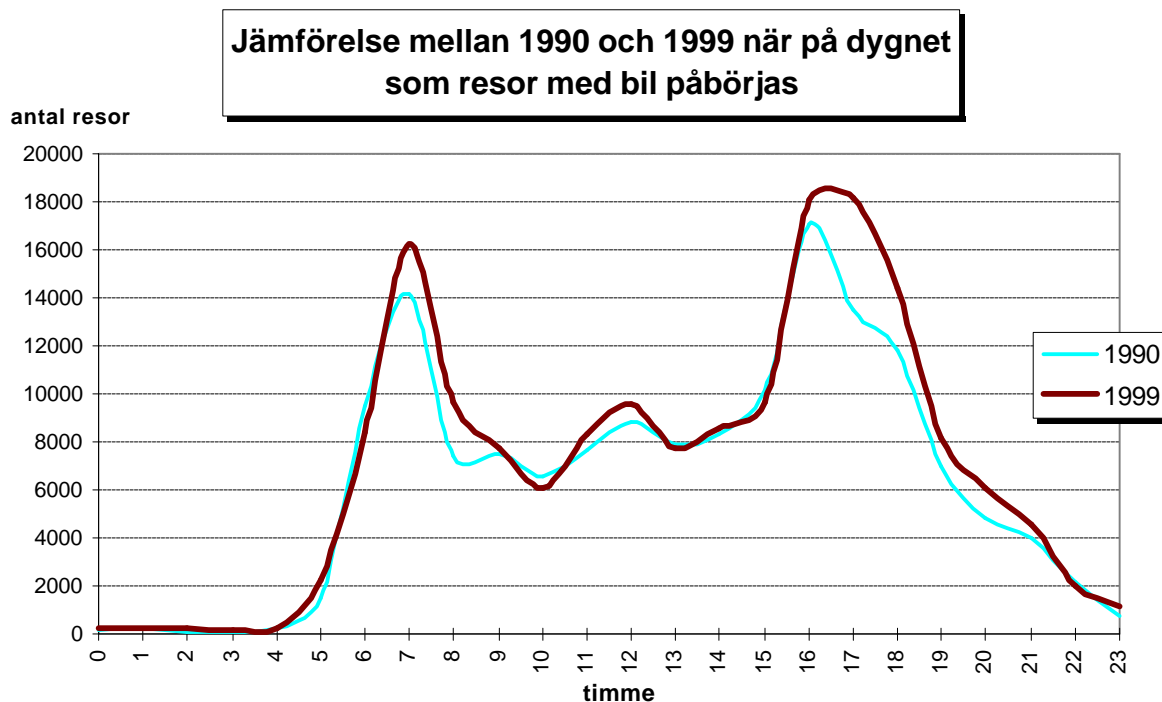


3.5 Resandets fördelning över dygnet

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

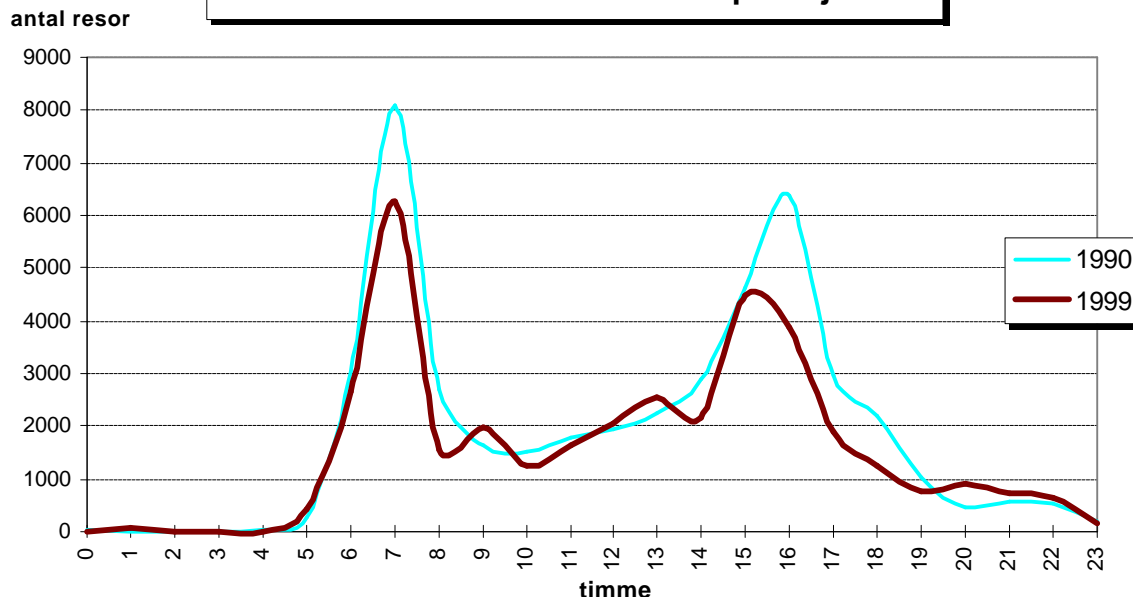


Jämfört med undersökningen 1990 är antalet resor med bil något högre vid de tidpunkter då de båda topparna inträffar. Trafikmaximum varar också under en längre period på eftermiddagen vid mätningen 1999 än nio år tidigare. Vid övriga tidpunkter är antalet resor mycket snarlika i omfattning, inklusive den lilla trafikökningen som kan skönjas vid ungefär klockan 12.



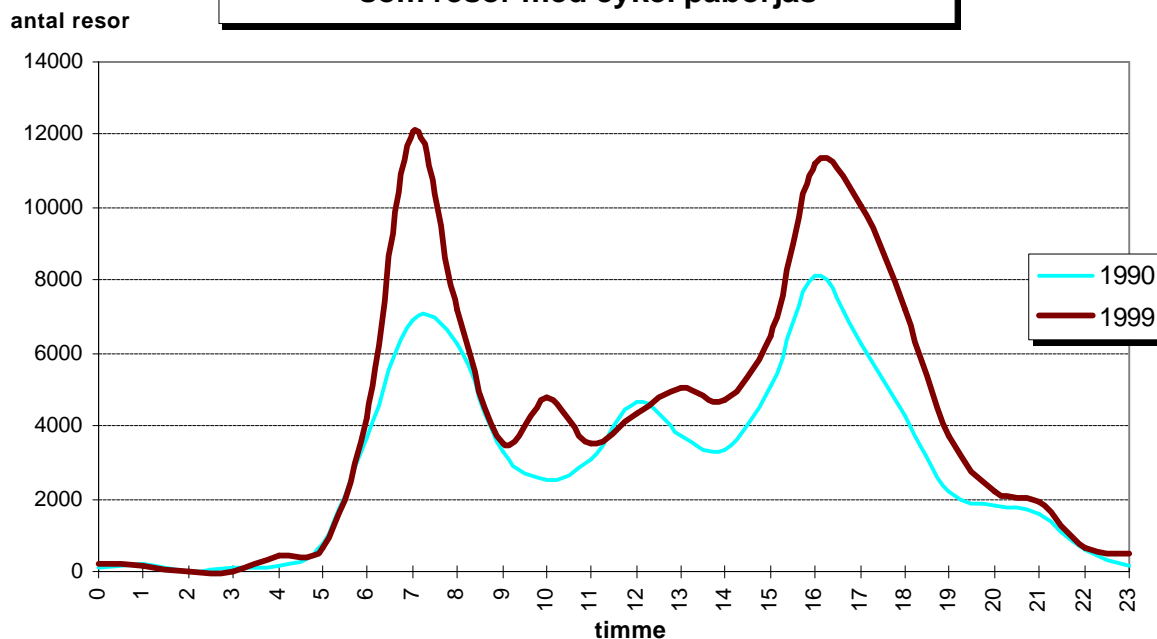
Det är fortfarande resor som påbörjas mellan klockan 7 och 8 som dimensionerar behovet av fordon inom kollektivtrafiken. Det är dock i högtrafiklägena som minskningen av kollektivtrafik i första hand ägt rum. Toppen på eftermiddagen kommer också något tidigare 1999 och är lite mera utspridd än tidigare.

Jämförelse mellan 1990 och 1999 när på dygnet som resor med kollektivtrafik påbörjas



Cykelresorna har mellan 1990 och 1999 ökat för i stort sett hela den ljusa delen av dygnet. Jämfört med förra gången är antalet resor numera något högre vid toppen på förmiddagen än på eftermiddagen. Den tidigare tydligt markerade toppen vid 12-tiden är inte lika tydlig längre, utan det förekommer numera två små toppar mitt på dagen.

Jämförelse mellan 1990 och 1999 när på dygnet som resor med cykel påbörjas

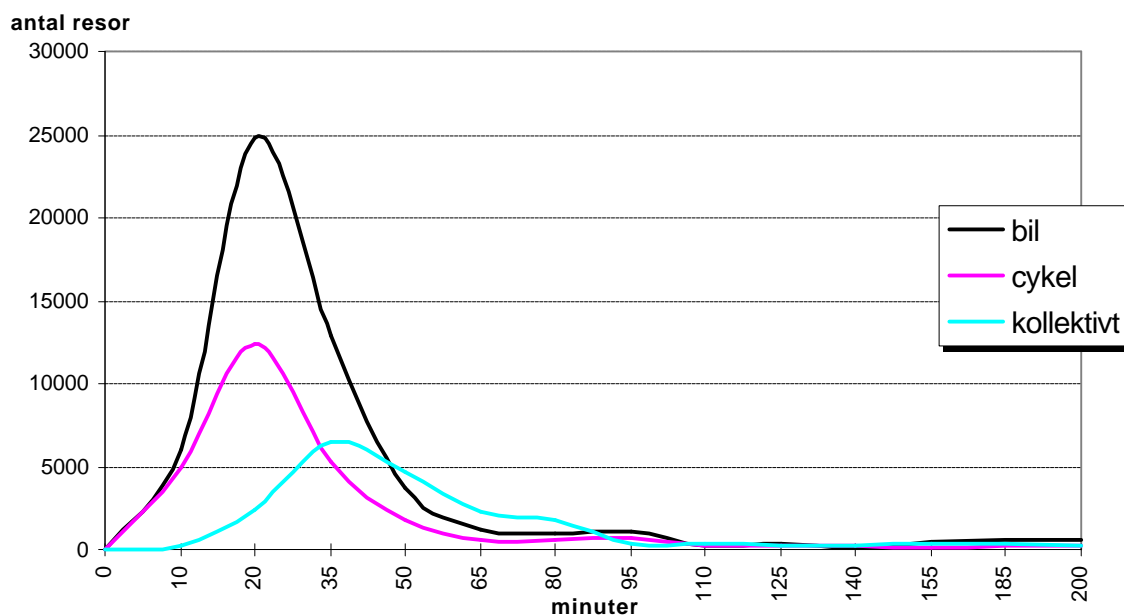


3.6 Resornas längd i minuter

Huvuddelen av de förflyttningar som de svarande gjort varar i ungefär 20 minuter. Både bil- och cykelresor har sin topp med denna restid. Kollektivtrafikresor är något längre och når sin topp vid ungefär 35 minuter. Detta avspeglas också i att den genomsnittliga restiden är något längre för resenärerna med kollektivtrafik än för de båda andra färdssätten. 41,5 minuter för kollektivtrafik jämfört med 24,2 minuter för bil och 20,7 minuter för cykel.

Endast ett fåtal resor är längre än en och en halv timme.

Antal resor fördelade efter resans längd i minuter och färdssätt



4. Resor under helgen

Resandet under helgen är inte lika flitigt som under vardagarna.

Totalt gör kommunens invånare ungefär 185.000 resor med bil, cykel eller kollektivtrafik en normal dag under helgen.

Fördelat på respektive trafikslag uppgår resorna till ungefär 136.000 med bil, 13.000 med kollektivtrafik och 41.000 med cykel per dygn. Vid cirka 5.000 förflyttningar har mer än ett av de tre redovisade färdsattna använts.

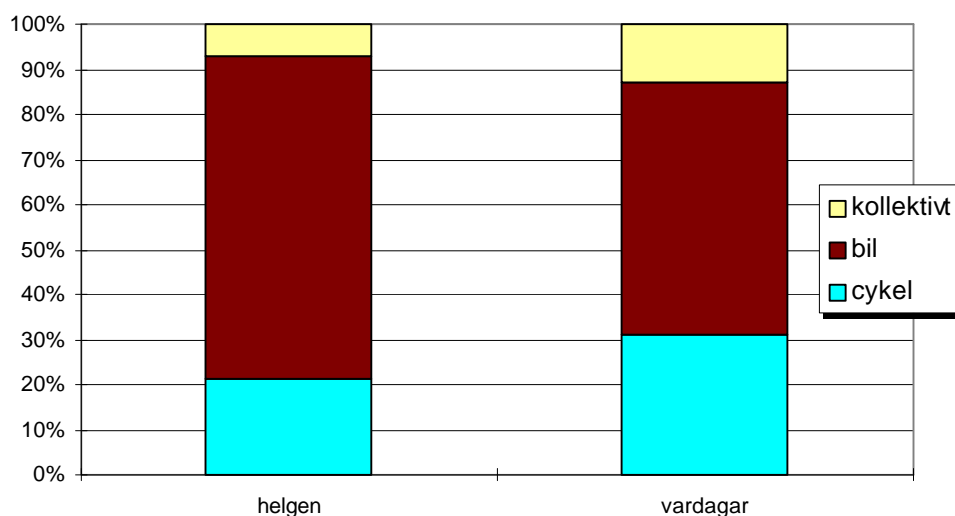
4.1.1 Antal resor per person under helgen

Antalet resor per person under helgen uppgår till 1,8 per dygn, dvs drygt en resa mindre per person och dygn än på vardagar.

4.1.2 Andel resor med cykel, bil och kollektivtrafik under helgen

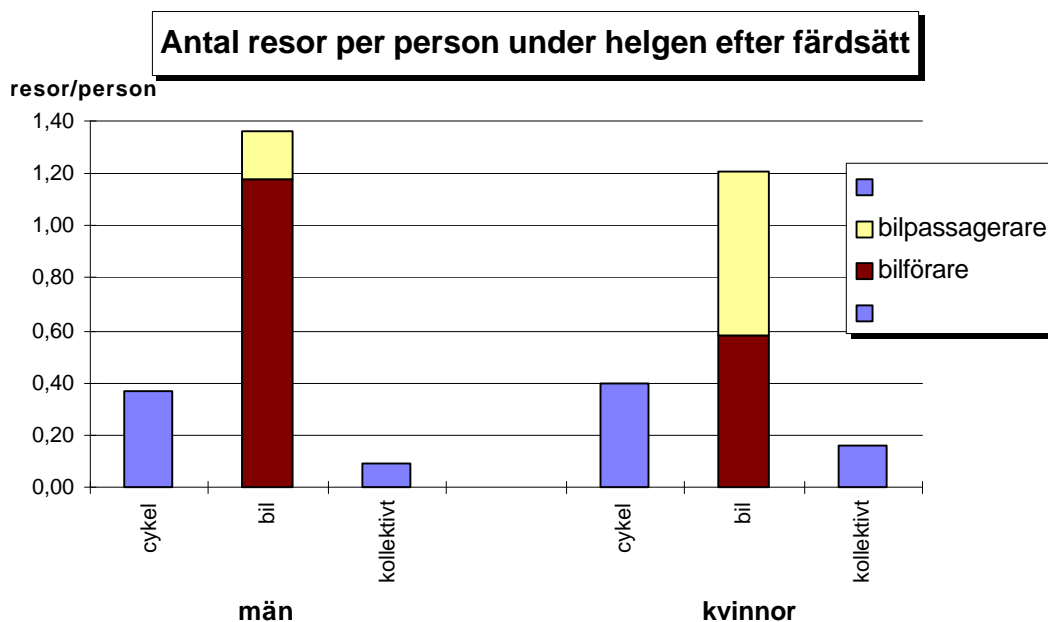
Resorna med bil dominerar ännu kraftigare under helgen än på vardagar. 72 % av resorna under helgen genomförs med bil jämfört med 56 % på vardagarna. Cykelresornas andel på helgen är 21 % och kollektivtrafikresornas andel 7 %.

Jämförelse mellan trafikslagets andelar under helgen och på vardagar



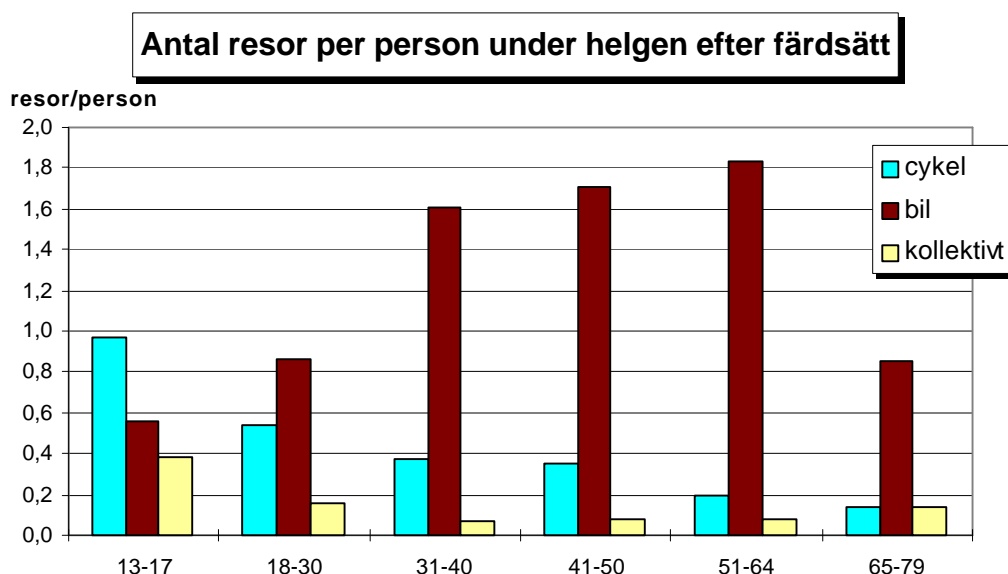
4.1.3 Antal resor per person för män och kvinnor under helgen

Både män och kvinnor reser i första hand med bil under helgen. Jämfört med vardagarna är det dock större skillnad mellan könen på vilket sätt man reser. Mer än hälften av kvinnornas bilresor under helgen är som passagerare. Överhuvudtaget är samåkning med bil vanligare på helgen än på vardagar. Män gör lika många resor per dygn som passagerare på helgen som på vardagar även om det totala resandet är lägre under helgen. Andelarna både för cykel och kollektivtrafik minskar för båda könen under helgen jämfört med vardagar. Speciellt cykeln används i väsentligt mindre omfattning på helgen än på vardagar.

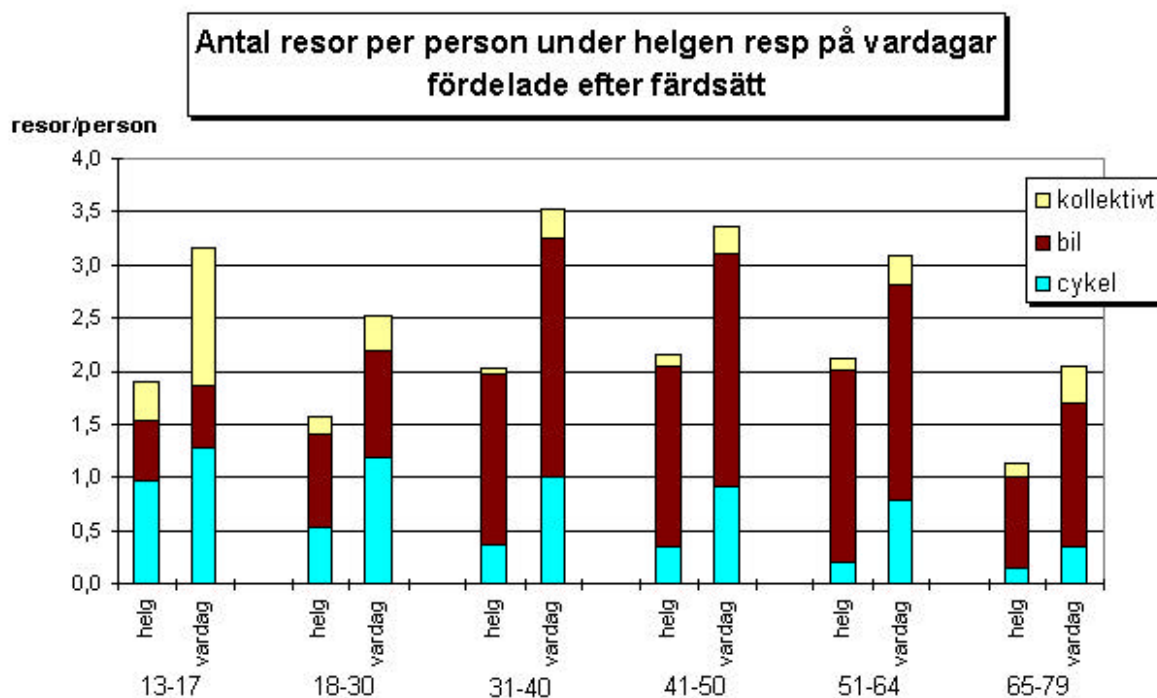


4.1.4 Antal resor per person i olika åldersgrupper

Flest resor totalt per person görs under helgen av de som är i åldern 41-50 år. Flest bilresor per person gör däremot de som är i åldern 51-64 år. Samtliga åldersklasser utom den yngsta använder i första hand bilen i samband med resor under helgen.



Samtliga åldersklasser gör färre resor under helgen än på vardagarna. Störst är skillnaden för dem i åldern 31-40 år, som totalt gör 1,5 resa mer per person på vardagar än under helgen. Minst är skillnaden för dem i åldern 65-79 år som totalt gör 0,9 färre resor per person under helgen än på vardagarna. De som är i åldern 13-17 år gör lika många bilresor under helgen som på vardagarna, och de som är i åldern 18-30 år respektive 51-64 år gör nästan lika många bilresor under helgen som på vardagarna. Samtliga åldersklasser reser mindre med cykel och kollektivtrafik under helgen än på vardagarna.

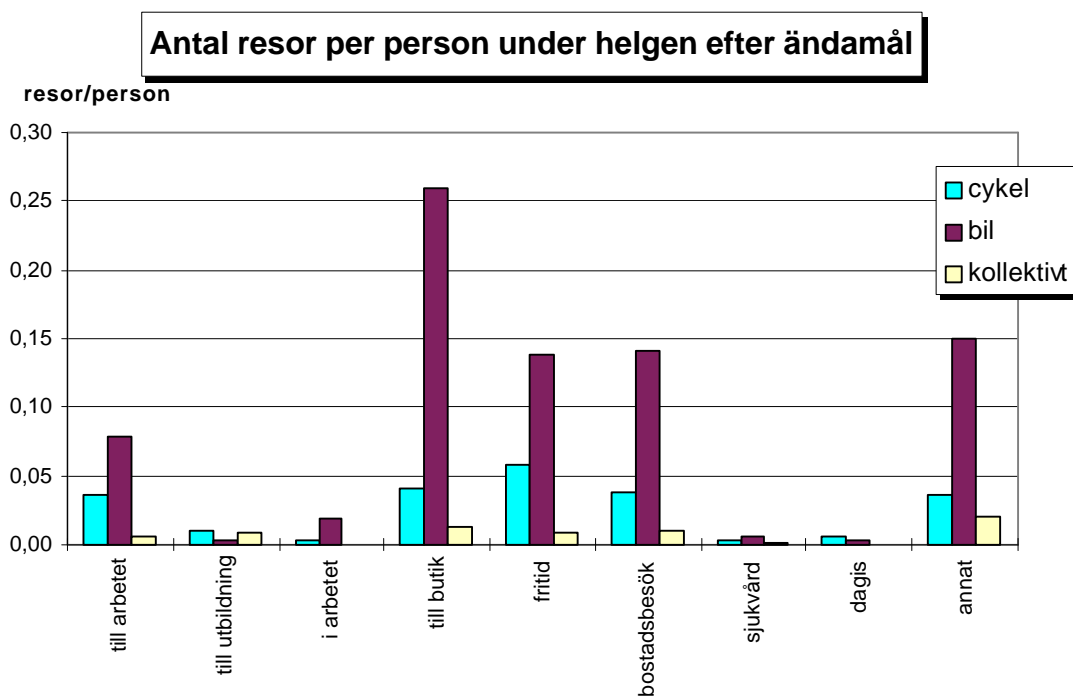


4.1.5 Antal resor per person för olika ärendetyper under helgen

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

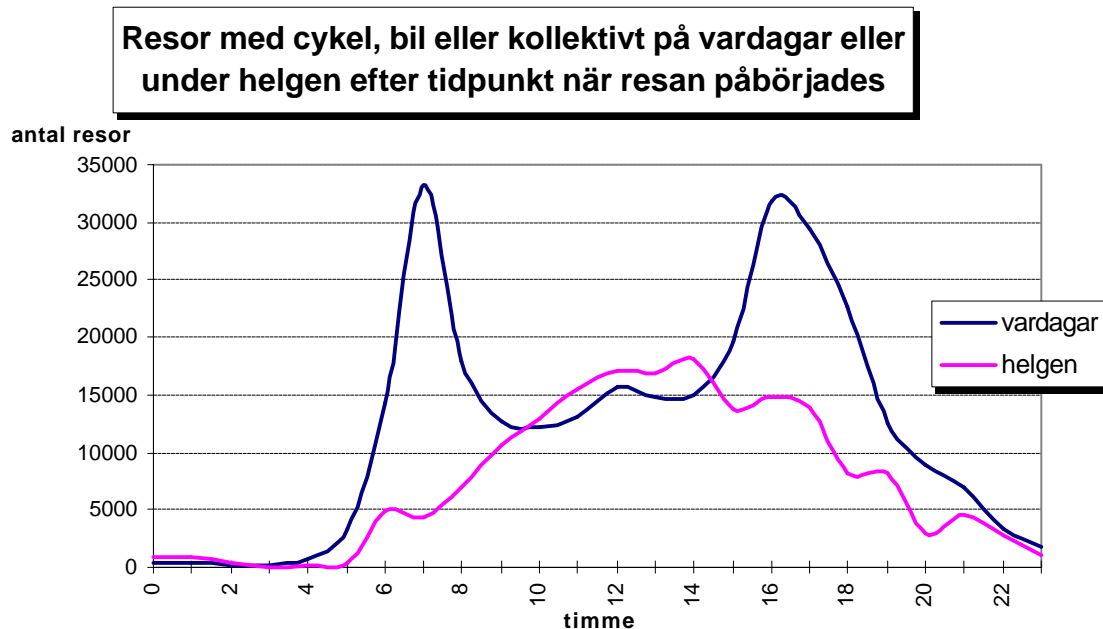
Arbetsresorna är av förklarliga skäl inte lika vanliga under helgen som på vardagarna. Det är också för denna ärendetyp som avvikelserna är störst mellan vardag och helg.

När det gäller resor för att besöka annans bostad, fritidsresor och resor med annat ändamål görs det fler per person och dygn under helgen än på vardagarna. Det görs lika många resor per person och dygn till butik under helgen som på vardagarna. När det gäller bilresorna per person är de fler under helgen än på vardagarna även till butik.



4.1.6 Antal resor per timme - jämförelse mellan helgen och vardagar

De tidpunkter som resorna sker under helgen avviker helt från situationen på vardagar. Några tydliga toppar på för- eller eftermiddagen förekommer inte. Antalet resor är som störst mitt på dagen mellan klockan 11 och 15. Mitt dagen är det totala antalet resor fler under helgen än på vardagarna.



Restiden under helgen är normalt något längre än på vardagarna. I genomsnitt varar en helgresa i 27,2 minuter jämfört med 24,7 minuter på vardagarna.

Kommentar till undersökningen:

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

Antalet resor varierar naturligtvis mellan olika veckodagar, även inom de båda grupper som presenteras i rapporten. Flest resor görs det på fredagar medan antalet resor är minst på söndagar. Antalet resor en söndag uppgår till ungefär 165.000 medan antalet resor på fredagen uppgår till ungefär 315.000. Samtliga vardagar är resor till arbetet vanligast följt av resor till butik. På fredagar är resorna till butik nästan lika vanliga som de till arbetet. Under helgen är resor till butik vanligast följt av fritidsresor.

5. Bortfallsanalys

30 % av de som erhöill enkäten för att fylla i uppgifter om sina resvanor har inte svarat. Avviker de som inte svarat på något speciellt sätt i förhållande till dem som svarat. Här analyseras bortfallet ur perspektiven ålder, kön, geografiskt läge och veckodag.

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

Det visar sig att på 95-procentsnivån finns det ett beroende mellan ålder och om man svarat, samt mellan var man bor och om man svarat. När det gäller kön och veckodag föreligger ingen statistiskt säkerställd skillnad mellan de som svarat respektive inte svarat.

Ålder

När det gäller ålder är det de som är i åldern 51-64 år som i första hand svarat, medan de som är i åldern 18-30 år svarat i minst omfattning. Grovt kan det uttryckas som att de över 40 år varit benägna att svara i väsentligt högre omfattning än de som är under 40 år. Se även nedanstående tabell. Postreturerna ingår ej i uppgifterna nedan.

<i>ålder</i>	<i>andel (%) som ej svarat</i>
13-17	33,3
18-30	37,8
31-40	33,5
41-50	28,3
51-64	21,4
65-79	24,1
Samtliga	29,9

Geografiskt läge

Det varierar mycket mellan olika delar av kommunen hur hög andel som har svarat på resvaneundersökningen. De boende i hela Linköpings tätort har svarat något mindre än kommunen i dess helhet. 31,6 % av de boende i Linköpings tätort har inte svarat. Siffrorna inom parentes nedan anger andel i respektive område som inte svarat. Stadsdelar i tätorten där få svarat är Skäggetorp (42,9 %), Ramshäll (36,8 %), Hackefors (36,6) Vasastaden (36,6) samt Johannelund och Tannefors (båda 36,2 %). Hög andel svarande i tätorten är det i Tallboda (14,8), Ullstämman (22,2), Vidingsjö (21,9 %) och Ekholmen (22,8 %).

På landsbygden och i tätorter med mindre än 1.000 invånare har 27,5 % av de tillfrågade inte besvarat enkäten medan 23,7 % av de tillfrågade i tätorter med minst 1.000 invånare (vid sidan om Linköpings tätort) har besvarat enkäten. Av dessa tätorter har Sturefors (16,7 %) och Malmslätt (18,9 %) högst andel svarande, medan Ljungsbro (29,3 %) har lägst andel svarande.

Slutsats

Det finns en liten antydning att de yngre inte svarat riktigt i samma omfattning som de äldre. Med ett antagande att de som inte svarat i respektive åldersklass har samma resmönster som de svarande blir det en liten justering i antal resor för respektive trafikslag. Kollektivtrafik resorna är oförändrat 0,36 per person medan cykelresorna ökar från 0,92 till 0,94 per person samtidigt som bilresorna minskar från 1,63 till 1,61 resor per person.

Avvikelserna är med andra ord så små att det med utgångspunkt från denna begränsade bortfallsanalys inte går fastställa att undersökningens resultat inte har relevans för kommuninvånarnas resvanor i allmänhet.

När det gäller förhållandet mellan bostadsort och om man svarat förefaller ingen systematik föreligga.

Undersökningen måste därmed bedömas vara av trovärdig karaktär.

Resvanor 1999

Frågeformulär

Syftet med denna undersökning är att få en bild av trafikutvecklingen i Linköping.

A. Bakgrundsfrågor

1. Vilken är Din sysselsättning just nu ? Förvärvsarbete 1-19 tim/vecka
OBS Bara ett kryss, tack ! Förvärvsarbete 20- tim/vecka
 Studier
 Annat, nämligen -----
2. Disponerar Ditt hushåll bil ? Nej
 Ja, en bil
 Ja, två eller flera bilar
3. Antal personer i Ditt hushåll ? Totalt antal personer
Därav barn födda 1987-1999

B. Förflyttningar inom kommunen under den ovan angivna dagen

4. Har Du gjort någon förflyttning under dagen ? Ja Fortsätt med fråga fem
Nej Enkäten är avslutad

5. Startpunkt för dagens första förflyttning:

.....
Gata och nummer

.....
Kommundel eller kommun

Fortsätt på nästa sida !

Löpnummer använder vi bara för att pricka av besvarade enkäter. Stryk inte över löpnumret. Om vi får tillbaka enkäten utan löpnummer vet vi inte om Du besvarat enkäten, och Du kommer därför att få en påminnelse trots att Du redan har besvarat frågorna.

För kommunens egna noteringar

FÖRSTA FÖRFLYTTNINGEN

Hur dags starade 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, post, bank, myndighet mm
- Besök i sjukvård, tandvård
- Egen fritidsaktivitet
- Besök i annans bostad
- Annat
- Åter till Din egen bostad

Var ligger platsen Du besökte ?

.....
Gata och nummer

.....
Kommundel eller kommun

Vilket färdstätt använde Du ?

Markera alla använda färdstätt !

- Till fots
- Cykel, moped
- Bil som förare
- Bil som passagerare
- Buss
- Tåg
- Taxi, färdtjänst
- Annat

Hur dags kom Du fram ?

Klockan:.....

Gjorde Du fler förflyttningar under dagen ?

(Glöm inte hemresan)

- Nej
- Enkäten är avslutad !
- Ja
- Fortsätt i nästa spalt !

För kommunens egna noteringar

ANDRA FÖRFLYTTNINGEN

Hur dags starade 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, post, bank, myndighet mm
- Besök i sjukvård, tandvård
- Egen fritidsaktivitet
- Besök i annans bostad
- Annat
- Åter till Din egen bostad

Var ligger platsen Du besökte ?

.....
Gata och nummer

.....
Kommundel eller kommun

Vilket färdstätt använde Du ?

Markera alla använda färdstätt !

- Till fots
- Cykel, moped
- Bil som förare
- Bil som passagerare
- Buss
- Tåg
- Taxi, färdtjänst
- Annat

Hur dags kom Du fram ?

Klockan:.....

Gjorde Du fler förflyttningar under dagen ?

(Glöm inte hemresan)

- Nej
- Enkäten är avslutad !
- Ja
- Fortsätt i nästa spalt !

För kommunens egna noteringar