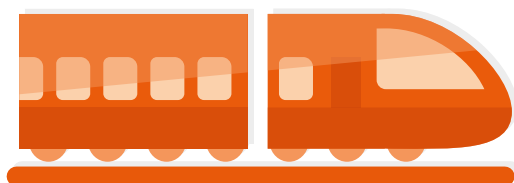


Resvaneundersökning

► **2024**





Resvaneundersökning 2024 – Jönköpings kommun

Projektgrupp:

Olle Gustafsson, projektledare, Stadsbyggnadskontoret vid Jönköpings kommun

Genomförande av undersökningen:

Erik Granberg, senior projektledare, Enkätfabriken

Oskar Jaxelius, projektledare, Enkätfabriken

Oskar Bork, analytiker, Enkätfabriken

Sammanfattning

Resultatet för resvaneundersökningen i Jönköpings kommun som redovisas i denna rapport bygger på en insamling som skett under april-juni 2024. 5431 personer i åldern 16-85 år som är bosatta i Jönköpings kommun svarade på enkäten.

Tillgång till färdmedel

90% av respondenterna uppger att de har tillgång till bil, varav 40% uppger att de har tillgång till mer än en bil. Över femtio procent svarar att de alltid kan använda sig av bil när de behöver det och en av tio att de aldrig eller sällan kan det. Nästan nio av tio som använder bil äger den eller privatleasar den. Bland män och i åldersgruppen 45-64 har en av tio tjänstebil.

Framtida bilanvändning

Två tredjedelar uppger att de förväntar sig att deras bilanvändning förblir oförändrad. Det är betydligt fler som uppger att de kommer att minska sin bilanvändning än som uppger att de kommer öka sin bilanvändning. Det främsta skälet till att respondenter tidigare har minskat sin bilanvändning är miljöskäl, följt av bättre möjligheter att jobba på distans och ekonomiska skäl. Det sistnämnda alternativet uppges i högre grad av unga än av äldre.

Nio av tio av respondenterna har körkort i snitt, men andelen ökar kraftigt med åldern.

Användning av färdmedel

Det vanligaste färdmedlet vid resa till studier eller arbete är bil. Bil är även det vanligaste färdmedlet på fritiden, därefter kommer gång och sedan cykel. Åldersgruppen 16-24 åker buss mer än dubbelt så mycket som åldersgruppen 25-44, och därefter fortsätter andelen bussåkare att sjunka med åldern. Ungefär en fjärdedel cyklar två dagar i veckan eller mer.

Jönköpings kommuns främjande av färdslag

En klar majoritet av respondenterna tycker att kommunen ska arbeta för att öka resande med cykel och kollektivtrafik. Yngre är dock betydligt mindre positiva till att kommunen ska främja cyklande i jämförelse med övriga åldersgrupper. En knapp tredjedel av samtliga respondenter tycker att kommunen borde arbeta för att minska biltrafiken och en knapp fjärdedel vill tvärtom att kommunen ska arbeta för att öka den, men denna åsikt innehas i mycket större utsträckning av män än kvinnor.

När cykeltrafik och kollektivtrafik ställs mot biltrafik blir svaren likartade. Hälften av respondenterna tycker att kollektivtrafik och cykel borde främjas även om det skulle ske på bekostnad av biltrafiken, och strax under en tredjedel tycker tvärtom att biltrafiken borde gynnas på bekostnad av kollektivtrafik och cykeltrafik. När cykeltrafik och kollektivtrafik ställs mot varandra så vill dock en betydligt större andel prioritera kollektivtrafik än cykeltrafik.

Resedagbok

En fjärdedel av respondenterna hade inte förflyttat sig under mät dagen och den äldsta åldersgruppen var överrepresenterade i denna grupp. Den absolut vanligaste anledningen till att inte ha förflyttat sig var att man inte hade något ärende. Totalt genomfördes 2 resor i snitt en vardag och 1,6 resor i snitt på helgen.

Färdmedel

Det vanligaste färdmedlet är bil som står för 62 % av alla resor. Kollektivtrafik, cykel och gång står alla tre för lika stor andel av resorna, nämligen 12 %. Kollektivtrafik och cykel är ett vanligare färdmedel under vardagar än på helgen.

Män väljer bilen i högre utsträckning än kvinnor. Kollektivtrafik, cykel och gång är däremot vanligare bland kvinnor än bland män. Andelen som reser med bil ökar med åldern, bortsett från den allra äldsta åldersgruppen. Den yngsta åldersgruppen åker kollektivt betydligt mer än övriga åldersgrupper.

46 % av alla resor till utbildning och skola görs med kollektivtrafik. För alla övriga ärenden är det vanligaste färdslaget bil (55-90 %).

Bil användandet ökar med reslängden och resor till fots minskar. Andelen som cyklar minskar när resorna blir längre än 5 kilometer och minskar rejält när resorna blir längre än en mil.

12 % av alla resor i Jönköpings kommun görs med kollektivtrafik. Nästan två tredjedelar görs med annan motorburen trafik.

Ärenden och reslängd

Resor till bostaden utgör den största andelen av alla resor, därefter kommer resor till arbetet. Fritid/nöje står för ungefär en sjättedel av samtliga resor och därefter kommer inköp av lättare varor (9 %) och att hämta/lämna barn (5 %).

Den yngsta åldersgruppen gör en större andel resor till utbildning och en lägre andel till arbetet. Den äldsta åldersgruppen gör överlägset flest resor för fritid/nöje, serviceärenden och inköp, både vad gäller lättare och tyngre varor.

4 av 10 resor är under 5 kilometer vilket är den vanligaste resan. Resterande resor fördelas ganska jämnt i kategorierna 5-9,9 km, 10-19,9 km och över 20 km med ungefär 1/5 av resorna fördelade per avståndsintervall. Resorna med bil och kollektivtrafik är längst, medan resor till fots är kortast. Cykelresorna är i genomsnitt 4 kilometer.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
Inledning	6
Rapportens upplägg	6
Bakgrund och metod	8
Ordlista och definitioner	8
Urval & Svarsfrekvens	9
Genomförande	10
Resultat del 1	12
Bakgrundsfrågor	12
Tillgång till- och användning av färdmedel	16
Attityder och prioritering av färdslag	26
Resultat del 2 - Resedagbok	31
Förflyttningar under mät dagen	31
Färdmedelsfördelning	33
Ärende	44
Resornas längd	46
Reserelationer	50
Bilagor	53
Bilaga 1: Metod	53
Bilaga 2: Frågeunderlag	63

Inledning

En resvaneundersökning är ett sätt att ta reda på hur resandet i ett område fördelas mellan olika färdstätt. Syftet med undersökningen har varit att få en bild av resvanorna bland invånarna i Jönköpings kommun.

Rapportens upplägg

Rapporten går inledningsvis igenom definitioner samt information kring hur resvaneundersökningen genomfördes. Del 1 av rapporten rör bakgrundfrågor, information kring respondenternas tillgång till färdmedel, attityder till olika former av resande samt attityder kring trafikmiljön i Jönköpings kommun.

I del 2 beskrivs hur befolkningen i kommunen reser. Resandet beskrivs exempelvis avseende reslängder, färdmedelsfördelning och ärendeslag.

Bakgrund och metod



Bakgrund och metod

Ordlista och definitioner

En resvaneundersökning innehåller ett antal ord och definitioner som kan vara bra att förklara närmare innan resultatet presenteras.

Resa/förflyttning

En resa är en förflyttning med syfte att uträtta ett ärende. Ett exempel på en resa är en förflyttning från hemmet till arbetet. Den som på vägen från hemmet till arbetet lämnar barn på förskola gör två resor: en resa från hemmet till förskolan och en från förskolan till arbetet. En förflyttning som görs utan syfte att uträtta ett ärende, så som att ta en joggingtur eller att rasta hunden räknas inte som en resa. Inte heller räknas förflyttningar som ingår i en yrkesutövning, så som den förflyttning busschauffören gör under körningen eller brevbäraren under utdelning av post, som resor. Andra förflyttningar som görs i tjänsten räknas dock som resor. Definitionen av en resa i denna resvaneundersökning motsvarar bäst det som kallas delresa i den nationella resvaneundersökningen.

n= antal svar

Tillsammans med varje diagram och tabell presenteras antalet svar. Antalet är intressant då det visar hur tillförlitligt resultatet är. I början av rapporten är antal svar baserat på antalet individer. Antalet är då ofta nära det antalet som svarat på undersökningen, skillnaden är att det i vissa frågor kan saknas svar från vissa individer eller att frågan bara ställts till de som arbetar eller studerar. När det istället är resor som studeras är antalet svar istället resor. Det är då fler antal svar då varje individ kan ha gjort fler än en resa.

Huvudsakligt färdmedel

Med huvudsakligt färdmedel avses det färdmedel som i huvudsak använts under resan. Det huvudsakliga färdmedlet bestäms genom följande fallande rangordning, oavsett nyttjandegrad: Tåg, buss, färdtjänst, taxi, bil som förare, bil som passagerare, moped/MC, cykel, gång och annat. Fortsättningsvis kommer rapporten att använda enbart "färdmedel" som benämning på "huvudsakligt färdmedel".

Ärende

Ärendet är orsaken till att resan genomförts. Ett ärende måste ha ett syfte som är mer än själva förflyttningen. Så en promenad med hunden eller en löprunda räknas inte som en resa trots att en förflyttning skett. Att handla på vägen till jobbet innebär att två ärenden gjorts, först inköp och sedan resa till arbetet.

Medelvärde/Medianvärde

Medelvärdet är: [summan av alla värden] dividerat med [antal värden]. Medianvärdet är: alla värden sorteras i storleksordning och det mittersta värdet utgör medianvärdet.

Bakgrund & Syfte

Undersökningen syftar till att kartlägga hur invånare i Jönköpings kommun reser dagligen. Utvärderingen sker genom att utvalda medborgare får svara om sina resvanor. Den senaste resvaneundersökningen som omfattar hela Jönköpings kommun gjordes 2019.

Urval & Svarsfrekvens

Urvalet i undersökningen bestod av 16 000 personer som är bosatta i Jönköpings kommun och är mellan 16-85 år. Urvalet drogs av Jönköpings kommun från Skatteverkets kommuninvånarregister (KIR) och var ett stratifierat slumpmässigt urval.

Svarsfrekvensen i undersökningen var 34%. Totalt svarade 5 431 personer.

Svarsfrekvenser

	Antal svar	Antal i urval	Svarsfrekvens		Antal svar	Antal i urval	Svarsfrekvens
Kvinna	2804	7934	35%	Centrala Jönköping	738	2409	31%
Man	2624	8066	33%	Liljeholmen - Rosenlund - Vättersnäs	318	907	35%
16-24 år	472	2370	20%	A6-Ryhov	2	12	17%
25-44 år	1441	5528	26%	Ekhagen - Österängen - Öxnehaga	457	1873	24%
45-64 år	1806	4648	39%	Huskvarna	397	1390	29%
65-85 år	1709	3454	49%	Huskvarna på berget	233	555	42%
				Landsbygd öster/norr	405	941	43%
				Jönköping syd	496	1389	36%
				Jönköping väst	536	1367	39%
				Landsbygd väster/söder	351	858	41%
				Bankeryd	341	851	40%
				Grästorp - Hovslätt - Råslätt - Lockebo	300	1112	27%
				Större tätort	492	1294	38%
				Tabergsdalen	362	1041	35%

Genomförande

Totalt genomfördes tre stycken utskick:

- » Enkätutskick
- » Enkätpåminnelse
- » SMS-påminnelse

Vid enkätutskick och påminnelser skickades enkäten, instruktioner och ett svarskuvert. I instruktionerna fanns även en länk och en kod som möjliggjorde att besvara undersökningen på internet. Mätveckor i undersökningen var enligt följande:

- » Mätvecka: vecka 17
- » Mätvecka: vecka 20
- » Påminnelsevecka: vecka 22

Samtliga respondenter tilldelades ett datum inom mätveckorna och fick enkäten skickad till sig i nära anslutning till det aktuella datumet. Datumerna fördelades slumpmässigt inom de olika mätveckorna. SMS-skickades på kvällen den tilldelade påminnelse dagen.

Bearbetningar och väder

Hur människor reser påverkas av vädret. Resultatet av en resvaneundersökning bör därför tolkas tillsammans med information om temperaturer och nederbörd under de aktuella mätveckorna.

I årets undersökning genomfördes mätningen i tre steg. Två grundutskick med svarsdagar mellan 22-28 april samt 13-19 maj. Dessa utskicken följdes av en påminnelsevecka med svarsdagar mellan 27 maj-2 juni. Årets mätningar genomfördes under våren till skillnad från 2019 års mätning som gjordes under höstperioden. Detta kan medföra att vissa problem med jämförbarhet kan uppstå.

Medeltemperaturen vid årets undersökning var kallare än år 2019 vid den första insamlingsveckan, vilket minskar sannolikheten för fler antal resor. Övriga veckor var varmare än under 2019 vilket i sin tur ökar sannolikheten för fler resor. Dessutom regnade det totalt sett mer under tiden insamlingen pågick under 2019 än vad det gjorde vid årets mätning. En lägre nederbörd ökar sannolikheten för fler resor (åtminstone sett till exempelvis cykel och till fots).

Väderförhållanden under mätperioden 2019 och 2024

Vecka	Datum 2019	Datum 2024	Medeltemperatur 2019	Medeltemperatur 2024	Nederbörd 2019	Nederbörd 2024
Insamlingsvecka 1	16/9-22/9	22/4-28/4	9,6	3,4	1,7	5,1
Insamlingsvecka 2	23/9-29/9	13/5-19/5	10,3	15,3	10,5	0,0
Påminnelsevecka 1	14/10-20/10	27/5-2/6	9,5	16,6	22,0	9,2

Resultat del 1



Resultat del 1

Bakgrundsfrågor

Kön och ålder

Bland de som har svarat på enkäten har yngre svarat i lägre utsträckning än äldre. Könsfördelningen är relativt jämn i de olika åldersgrupperna.

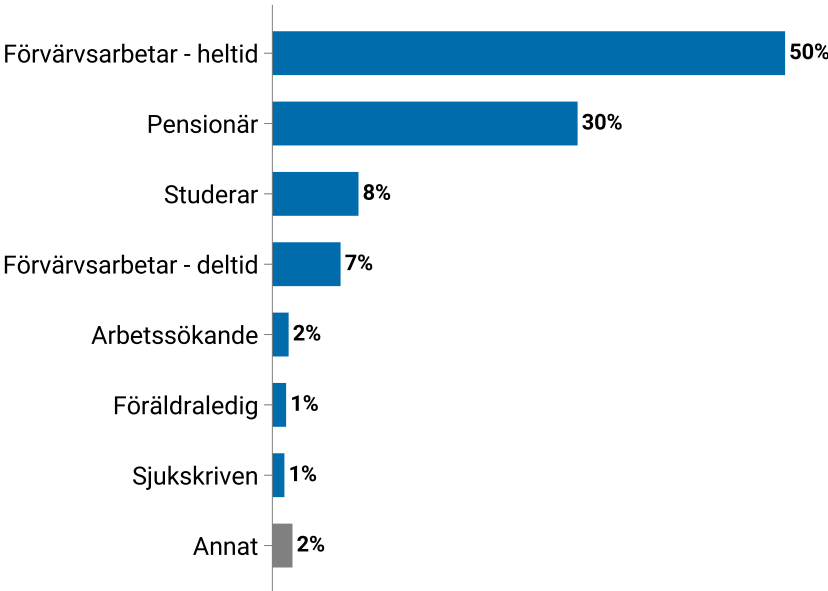
Sysselsättning

I Graf 1 presenteras svarsgruppens sysselsättning. 57 % uppger att de är förvärvsarbetande på hel- eller deltid, följt av 30 % som uppger att de är pensionärer. 8 % av de svarande studerar.

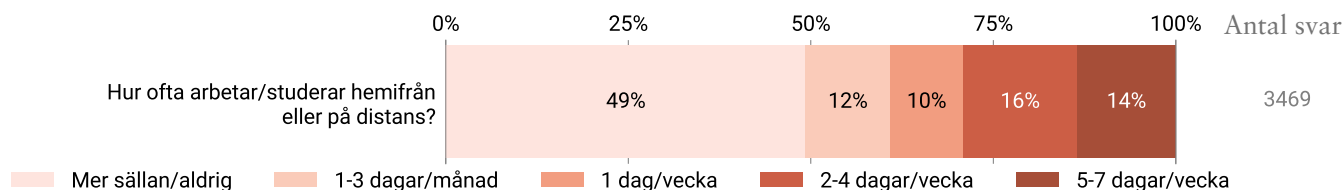
Tabell 1. Ålder och kön för svarsgruppen, viktade värden:
Antal svar= 5431

Ålder	Man	Kvinna	Totalt
16-24 år	9%	8%	8%
25-44 år	27%	26%	27%
45-64 år	33%	34%	33%
65-85 år	32%	32%	32%
Totalt	100%	100%	100%

Graf 1. Vad är din huvudsakliga sysselsättning?
Antal svar= 5330



Graf 2. Möjlighet att arbeta eller studera hemifrån



Studier eller arbete på distans

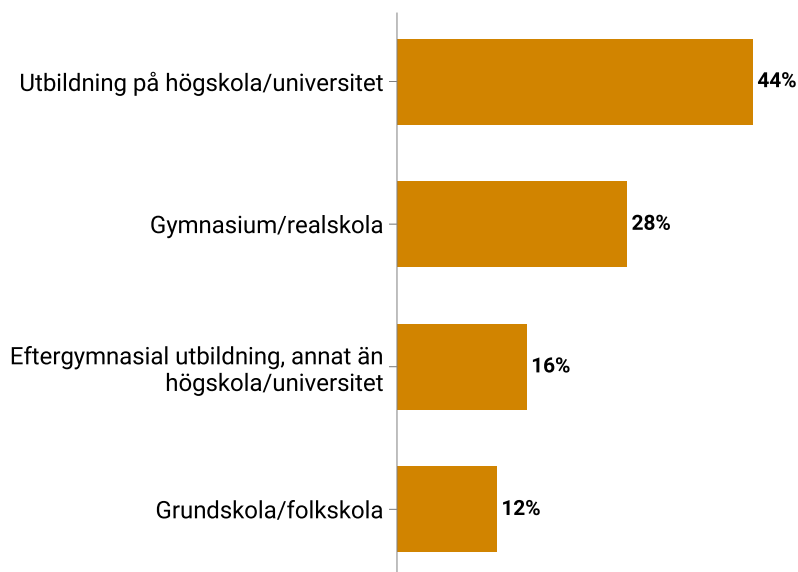
Nästan hälften av de svarande som arbetar eller studerar uppger att de sällan eller aldrig gör det på distans. 30 % uppger dock att de studerar eller arbetar på distans två dagar i veckan eller mer.

Utbildningsnivå

Graf 3 visar respondenternas utbildningsnivå. Den största andelen, 60 %, har eftergymnasial utbildning från högskola, universitet eller annat. 28 % har gymnasieutbildning/realskola och ungefär en åttondel har enbart grundskola eller folkskola som högsta utbildningsnivå.

Graf 3. Vilken är din högsta avslutade utbildning?

Antal svar= 5332

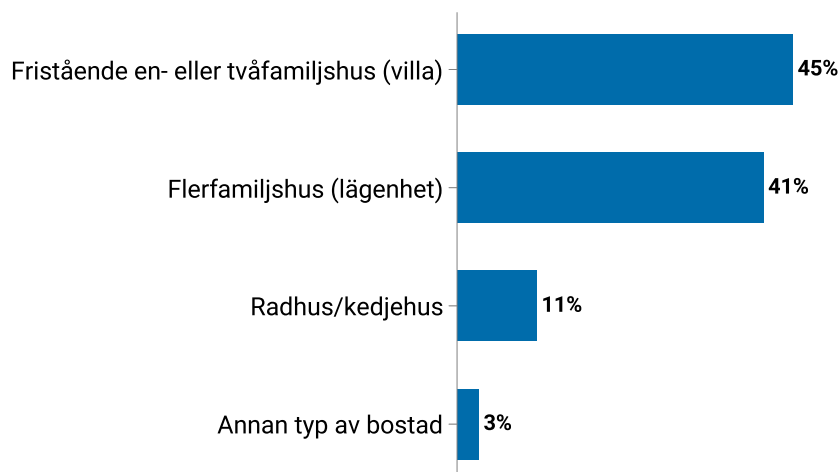


Typ av bostad

Närmare hälften av respondenterna bor i villa/fristående småhus (45%) vilket är den vanligaste bostadstypen. Nästan lika många bor i lägenhet, 41 %, och av dem bor ungefär tre femtedelar i hyreslägenhet och två femtedelar i bostadsrätt (Graf 5). 11% bor i radhus/kedjehus och 3% har uppgett alternativet ”annan typ av bostad”.

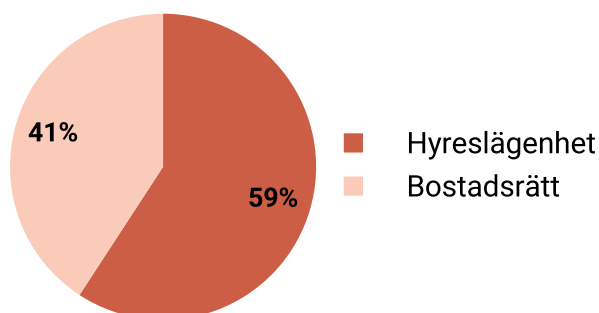
Graf 4. I vilken typ av bostad bor du?

Antal svar= 5293



Graf 5. Om du bor i ett flerfamiljshus (lägenhet): bor du i en...?

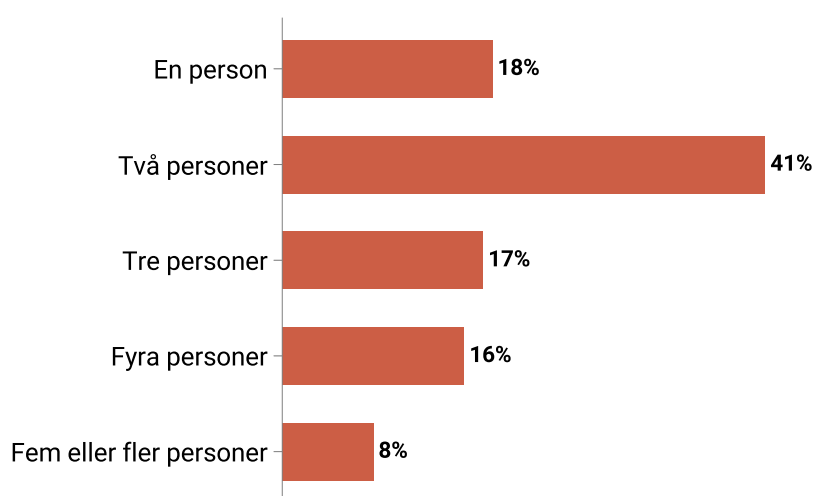
Antal svar= 1922



Antal personer i hushållet

I Graf 6 visas antal personer som respondenterna uppger bor i deras hushåll. Det svarsalternativ som flest svarat är två personer. Ungefär två femtedelar av alla respondenter uppger att de bor i ett hushåll med två personer.

Graf 6. Antal personer i hushållet:
Antal svar= 5165



Tillgång till- och användning av färdmedel

Tillgång till färdmedel

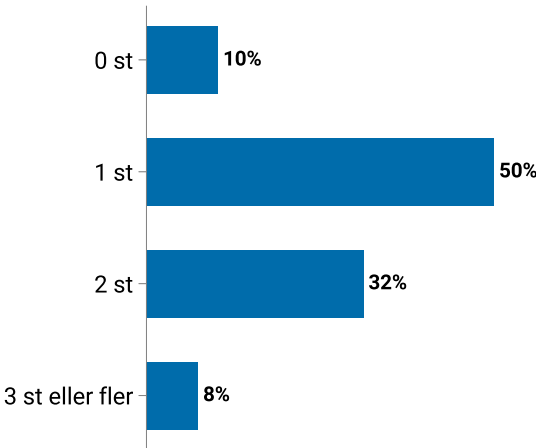
Graf 7 visar att 90% av hushållen i Jönköpings kommun har tillgång till bil på något sätt, varav 40% har tillgång till mer än en bil. Mellan könen är skillnaderna små, men män har tillgång till bil i något högre utsträckning än kvinnor.

Den åldersgrupp där flest respondenter uppger att de har tillgång till bil är 45-64 år. De mellan 16 och 24 år och mellan 45 och 64 år har i högst utsträckning

tillgång till 3 bilar eller fler. Den äldsta åldersgruppen är den åldersgrupp där flest har tillgång till enbart en bil.

Sedan 2019 har andelen hushåll med endast en bil ökat. Det har främst skett genom att antalet hushåll med både två och tre eller fler bilar minskat men även genom att andelen hushåll utan bil har minskat något.

Graf 7. Hur många bilar har hushållet tillgång till? (Räkna även med eventuella leasingbilar och förmånsbilar)
Antal svar= 5327



Tabell 2. Antal bilar hushållet har tillgång till

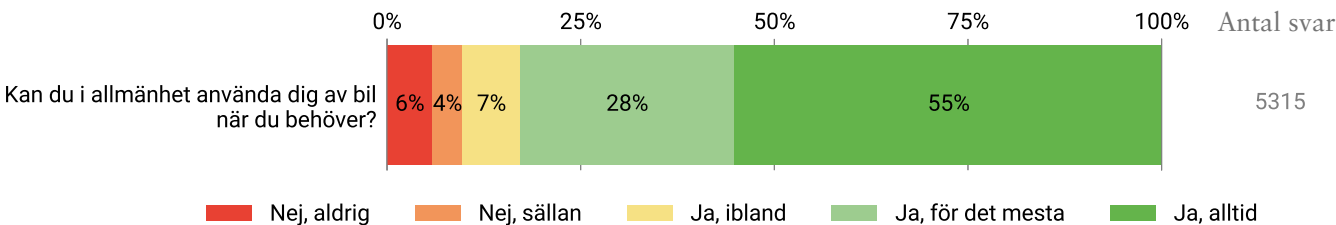
	0 st		1 st		2 st		3 st eller fler		Antal svar	
	2024	2019	2024	2019	2024	2019	2024	2019	2024	2019
Totalt	10%	11%	50%	45%	32%	34%	8%	10%	5327	2958
Kvinna	12%	15%	50%	45%	31%	31%	7%	8%	2751	1567
Man	9%	8%	51%	45%	32%	37%	9%	11%	2576	1391
16-24 år	14%	18%	36%	30%	37%	33%	13%	20%	446	249
25-44 år	15%	11%	51%	49%	30%	35%	4%	5%	1415	805
45-64 år	6%	6%	39%	36%	42%	42%	13%	15%	1779	936
65-85 år	10%	15%	66%	61%	20%	22%	3%	2%	1687	968

Användning

Hela 83% av respondenterna uppger att de alltid eller för det mesta kan använda sig av bil när de behöver. I åldersgruppen 16-24 år är andelen dock betydligt lägre (62%). Andelen som uppger att de i allmänhet kan använda bil ökar med respondenternas ålder, men är något lägre för den allra äldsta åldergruppen än för den näst äldsta.

10% procent av respondenterna uppger att de aldrig eller sällan kan använda sig av bil när de behöver det, medan 7% uppger att de kan det ibland.

Graf 8. Användning av bil



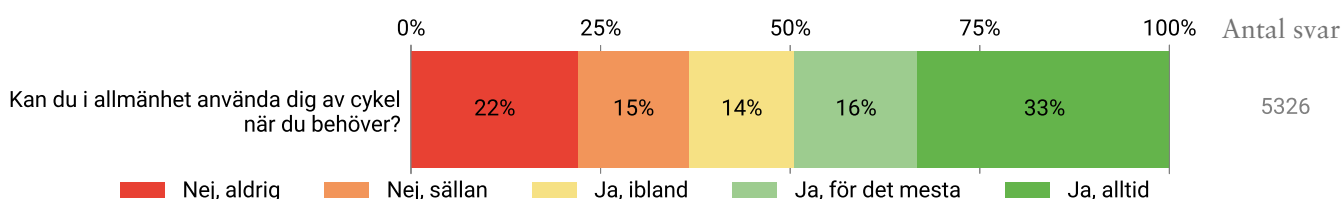
Tabell 3. Kan du i allmänhet använda dig av bil när du behöver?

	Ja, alltid + Ja, för det mesta	Antal svar
Totalt	83%	5315
Kvinna	81%	2742
Man	85%	2573
16-24 år	62%	446
25-44 år	80%	1412
45-64 år	88%	1778
65-85 år	85%	1679

49 % av de svarande uppger att de alltid eller oftast kan använda sig av cykel när de behöver det. Skillnaderna mellan könen är små. I alla åldersgrupperna 16-64 år har 54-60 % alltid/oftast cykelmöjlighet när det behövs medan andelen sjunker till 35 % för 65-85-åringar.

Hushållens tillgång till elcykel har ökat från 18 % 2019 till 30 % 2024. Här ses inga större skillnader mellan könen men åldersgruppen 45-64-åringar sticker ut med en elcykeltillgång på 36 % jämfört övriga åldersgrupper på 23-29 %.

Graf 9. Användning av cykel



Tabell 4. Kan du i allmänhet använda dig av cykel när du behöver?

	Ja, alltid + Ja, för det mesta	Antal svar
Totalt	49%	5326
Kvinna	49%	2747
Man	50%	2579
16-24 år	60%	445
25-44 år	54%	1414
45-64 år	56%	1779
65-85 år	35%	1688

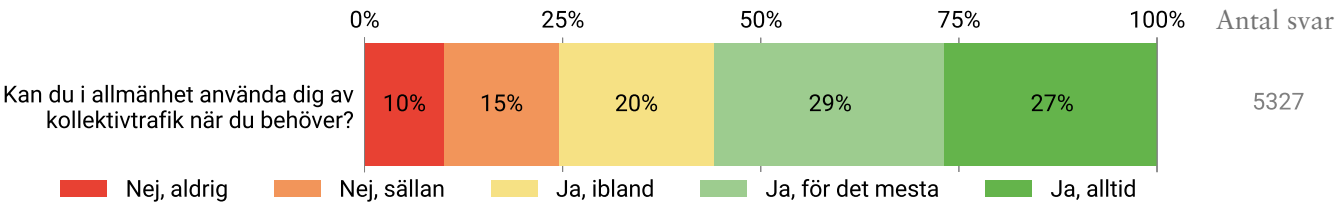
Tabell 5. Om hushållet har tillgång till cykel: är någon av cyklarna en elcykel?

	Ja	Nej	Ej svarat	Antal svar
Totalt	30%	64%	7%	5327
Kvinna	29%	63%	8%	2747
Man	30%	64%	6%	2580
16-24 år	28%	70%	2%	445
25-44 år	29%	69%	2%	1414
45-64 år	36%	60%	3%	1779
65-85 år	23%	61%	16%	1689

56 % uppger att de alltid eller oftast kan använda sig av kollektivtrafik när de behöver det. Bland kvinnorna anger 60 % att de alltid/oftast har möjlighet att använda kollektivtrafiken vilket är något bättre än möjligheterna bland männen på 52 %.

Möjligheterna till kollektivtrafik avtar med åldern där 76 % i den yngsta gruppen alltid/oftast har möjlighet till det medan det 51 % i åldern 65-85.

Graf 10. Användning av kollektivtrafik



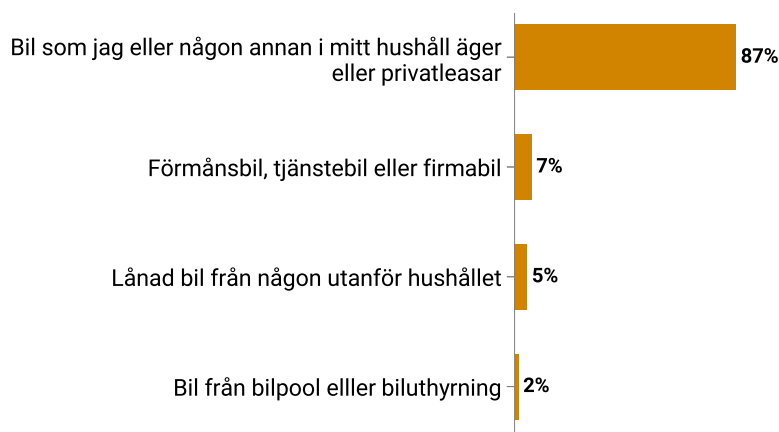
Tabell 6. Kan du i allmänhet använda dig av kollektivtrafik när du behöver?		
	Ja, alltid + Ja, för det mesta	Antal svar
Totalt	56%	5327
Kvinna	60%	2749
Man	52%	2578
16-24 år	76%	445
25-44 år	60%	1414
45-64 år	53%	1781
65-85 år	51%	1687

De allra flesta som använder bil använder en bil som de själva eller någon annan i deras hushåll äger eller privatleasar. Respondenter i åldern 45-64 år är de som i högst utsträckning har tillgång till förmånsbil, tjänstebil eller firmabil, då de ligger på 11% i jämförelse med snittet på 7%. Män har också tillgång till denna typ av bil i betydligt högre utsträckning än kvinnor, där siffrorna ligger på 10 % respektive 3%.

De två yngsta åldersgrupperna är de som främst lånar bil från någon utanför hushållet. Enbart 2% använder bil från bilpool eller biluthyrning, och de flesta som gör det är 25-44 år.

Graf 11. När jag använder bil är det oftast en:

Antal svar= 4965



Tabell 7. När jag använder bil är det oftast en:

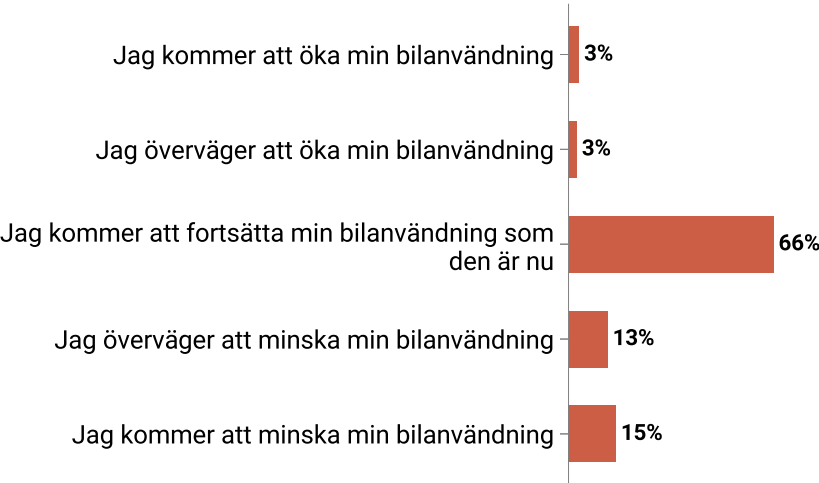
	Bil som jag eller någon annan i mitt hushåll äger eller privatleasar	Förmånsbil, tjänstebil eller firmabil	Bil från bilpool eller biluthyrning	Lånad bil från någon utanför hushållet	Antal svar
Totalt	87%	7%	2%	5%	4965
Kvinna	89%	3%	1%	6%	2538
Man	84%	10%	2%	4%	2427
16-24 år	83%	4%	0%	13%	388
25-44 år	82%	7%	3%	8%	1339
45-64 år	86%	11%	1%	2%	1704
65-85 år	94%	2%	1%	3%	1534

Framtida bilanvändning

Graf 12 visar att två tredjedelar av respondenterna uppger att deras bilanvändning i framtiden kommer vara oförändrad. Andelen ökar med respondenternas ålder. Enbart 6 procent kommer att eller överväger att öka sin bilanvändning, och unga uppger dessa alternativ i högre utsträckning än äldre. Jämfört med kvinnor är det en dubbelt så stor andel män som uppger att de kommer öka sin bilanvändning

Fem gånger så många uppger att de kommer att minska sin bilanvändning än som anger att de kommer att öka den. Graf 13 visar att det främsta skälet till att respondenter har minskat sin bilanvändning är miljöskäl, följt av bättre möjligheter att jobba på distans och ekonomiska skäl. Kvinnor anger miljöskäl i högre utsträckning än män, och andelen ökar succesivt med ålder. Unga uppger däremot ekonomiska skäl i högre grad än äldre.

Graf 12. Vilket av följande alternativ stämmer bäst på din användning av bil framöver?
Antal svar= 5203

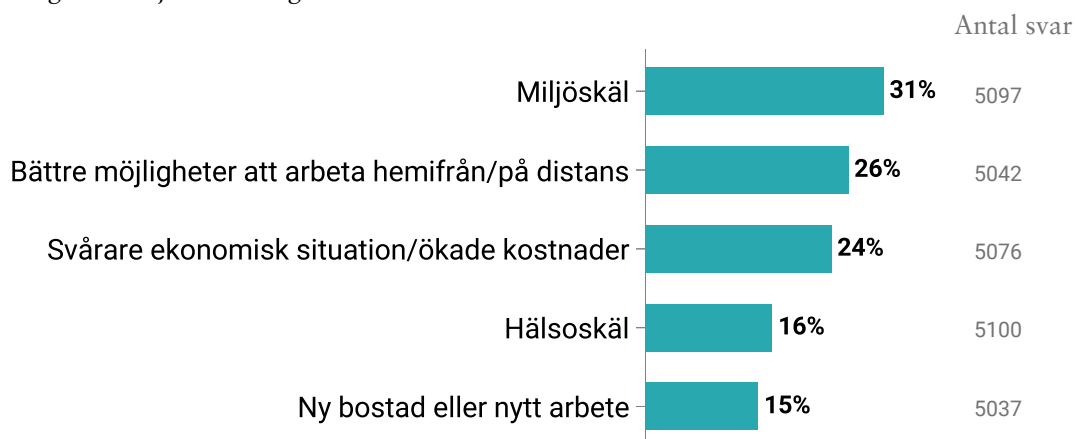


Tabell 8. Vilket av följande alternativ stämmer bäst på din användning av bil framöver?

	Jag kommer att minska min bilanvändning	Jag överväger att minska min bilanvändning	Jag kommer att fortsätta min bilanvändning som den är nu	Jag överväger att öka min bilanvändning	Jag kommer att öka min bilanvändning	Antal svar
Totalt	15%	13%	66%	3%	3%	5200
Kvinna	16%	14%	65%	3%	2%	2667
Man	14%	12%	67%	3%	5%	2533
16-24 år	11%	12%	61%	8%	8%	435
25-44 år	15%	14%	61%	5%	6%	1405
45-64 år	14%	14%	68%	2%	3%	1757
65-85 år	18%	10%	70%	1%	1%	1603

Förändrat bilanvändande

Graf 13. Har något av följande bidragit till att du minskat ditt bilanvändande de senaste åren?
Andel ”Ja”



Tabell 9. Har något av följande bidragit till att du minskat ditt bilanvändande de senaste åren?
Andel som svarat: ”Ja”

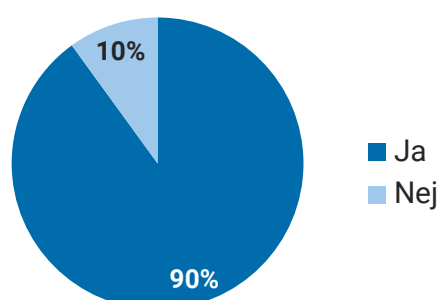
	Bättre möjligheter att arbeta hemifrån/på distans	Svårare ekonomisk situation/ökade kostnader	Ny bostad eller nytt arbete	Hälsoskäl	Miljöskäl	Antal svar*
Totalt	26%	24%	15%	16%	31%	5040
Kvinna	25%	24%	16%	17%	33%	2571
Man	28%	24%	13%	16%	28%	2469
16-24 år	20%	32%	21%	10%	21%	441
25-44 år	36%	28%	22%	17%	29%	1394
45-64 år	30%	21%	13%	15%	33%	1739
65-85 år	14%	21%	8%	19%	33%	1458

”Miljöskäl” är den vanligast förekommande anledningen till minskat bilanvändande men just ”Miljöskäl” är också det oftast förekommande valet när respondenterna angett flera skäl. 30 % av de svarande som har valt ”Miljöskäl” har haft detta som enda alternativ. Det alternativ som

väljs i störst utsträckning efter ”Miljöskäl” är ”Bättre möjligheter att arbeta hemifrån/på distans” följt av ”Svårare ekonomisk situation/ökade kostnader” eller ”Hälsoskäl”.

Körkort och användning av bil

Graf 14. Har du körkort för personbil?
Antal svar= 5302



Tabell 10. Har du körkort för bil?

	Ja	Nej	Antal svar
Totalt	90%	10%	5299
Kvinna	88%	12%	2738
Man	93%	7%	2561
16-24 år	60%	40%	443
25-44 år	89%	11%	1408
45-64 år	94%	6%	1774
65-85 år	95%	5%	1674

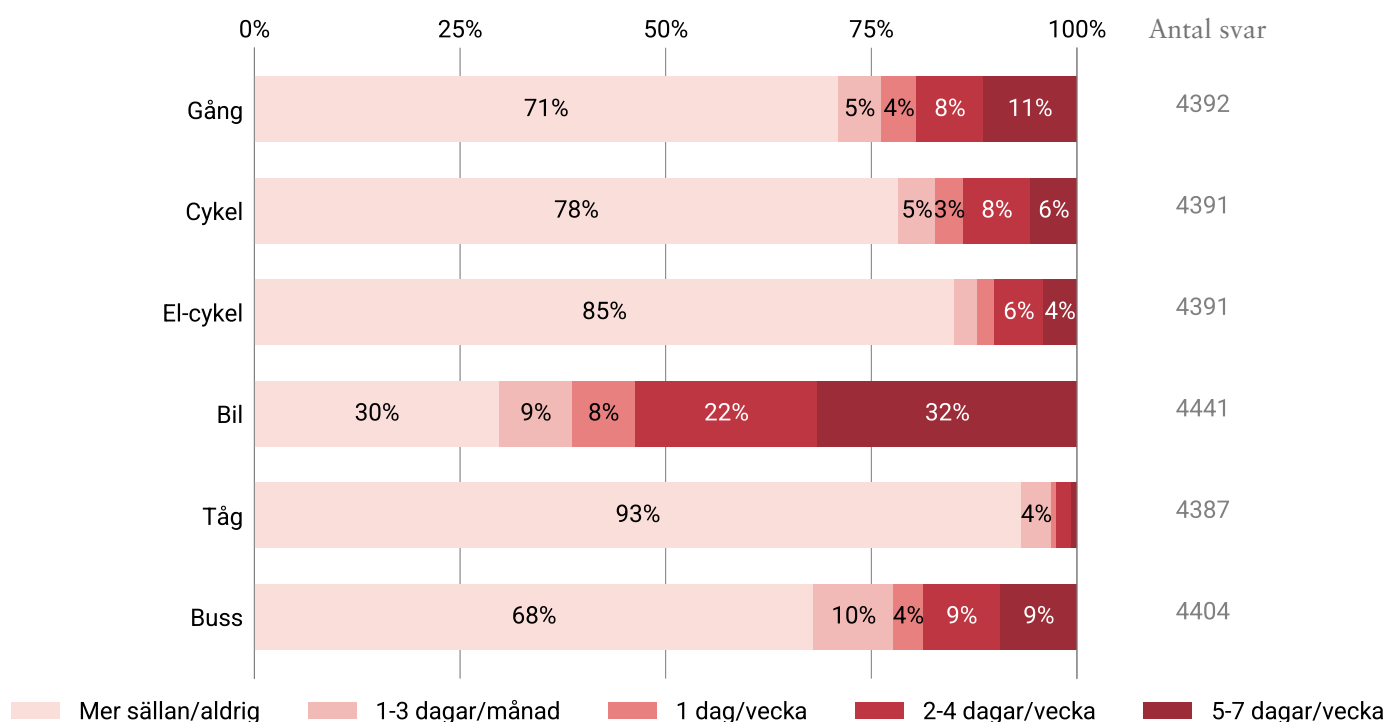
*minsta antal svar i frågegruppen

Användning av färdmedel till och från arbete eller studier

Graf 15 visar att det vanligaste färdmedlet att resa till studier eller arbete med är bil. Åldersgruppen 16-24 år åker buss mer än dubbelt så mycket som åldersgruppen 25-44 år, och därefter försätter andelen bussåkare att sjunka med åldern.

Att gå till studier eller arbetet är ungefär lika vanligt förekommande som att åka buss, men även där finns ålderskillnader där unga går mer än äldre. En knapp fjärdedel använder cykel eller elcykel 2 dagar i veckan eller mer.

Graf 15. Hur ofta använder du följande färdmedel när du reser till och från arbete eller studier?



Tabell 11. Hur ofta använder du följande färdmedel när du reser till och från arbete eller studier? (1 dag per vecka eller mer ofta)

	Gång	Cykel	El-cykel	Bil	Tåg	Buss	Antal svar*
Totalt	24%	17%	12%	61%	3%	22%	4387
Kvinna	26%	16%	13%	57%	3%	26%	2238
Man	22%	18%	11%	66%	3%	19%	2146
16-24 år	36%	18%	4%	47%	7%	58%	430
25-44 år	25%	21%	14%	64%	3%	24%	1338
45-64 år	20%	17%	15%	71%	3%	17%	1650
65-85 år	23%	12%	8%	47%	1%	14%	969

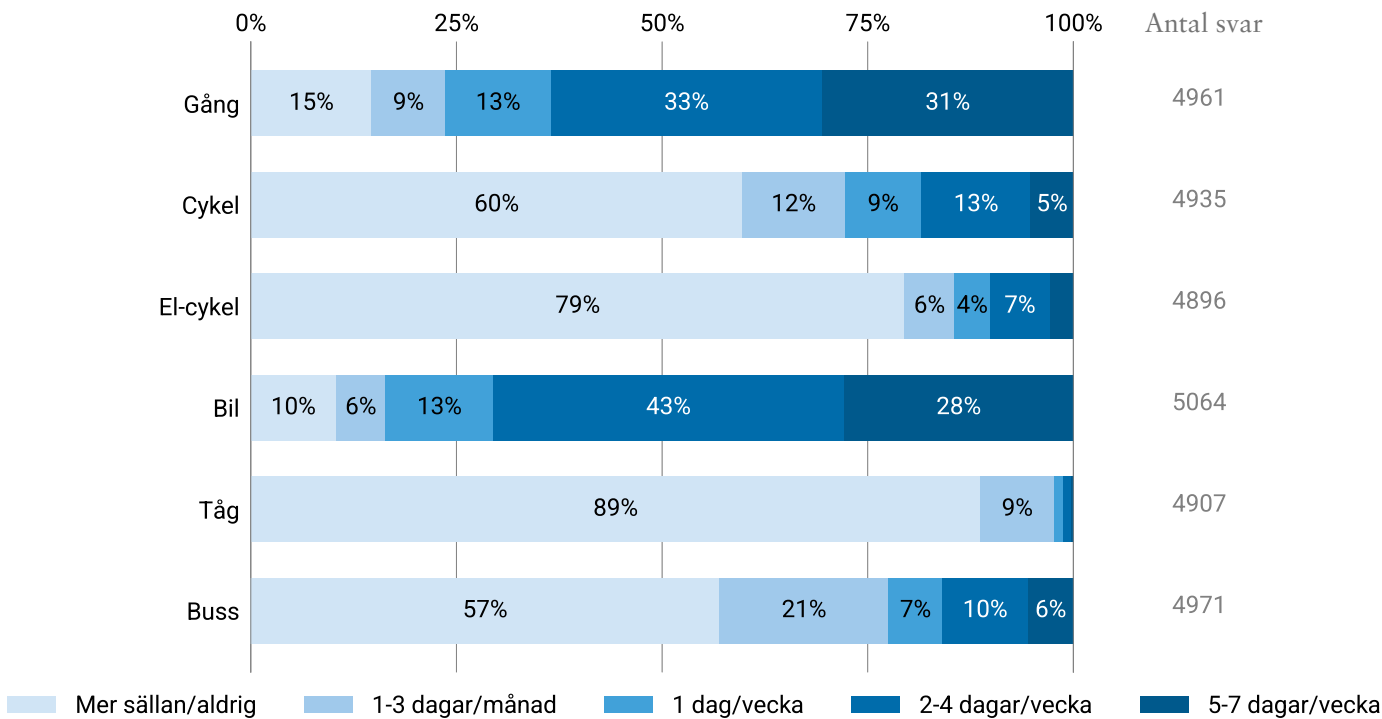
Användning av färdmedel på fritiden

Graf 16 visar att bil är det vanligaste färdmedlet på fritiden följt av gång där 84 % använder bil och 77 % gång som färd sätt minst en gång i veckan.

En knapp fjärdedel svarar att de använder kollektivtrafiken 1 gång per vecka eller mer, medan 38 % uppger att de använder cykel eller el-cykel minst 1 dag per vecka.

I Tabell 12 framgår det att kvinnor i högre utsträckning än män använder buss på fritiden. 60% av 16-24 åringarna uppger att de åker buss på fritiden, vilket är betydligt högre än snittet på 22%.

Graf 16. Hur ofta använder du följande färdmedel på fritiden?



Tabell 12. Hur ofta använder du följande färdmedel på fritiden?
(1 dag per vecka eller mer ofta)

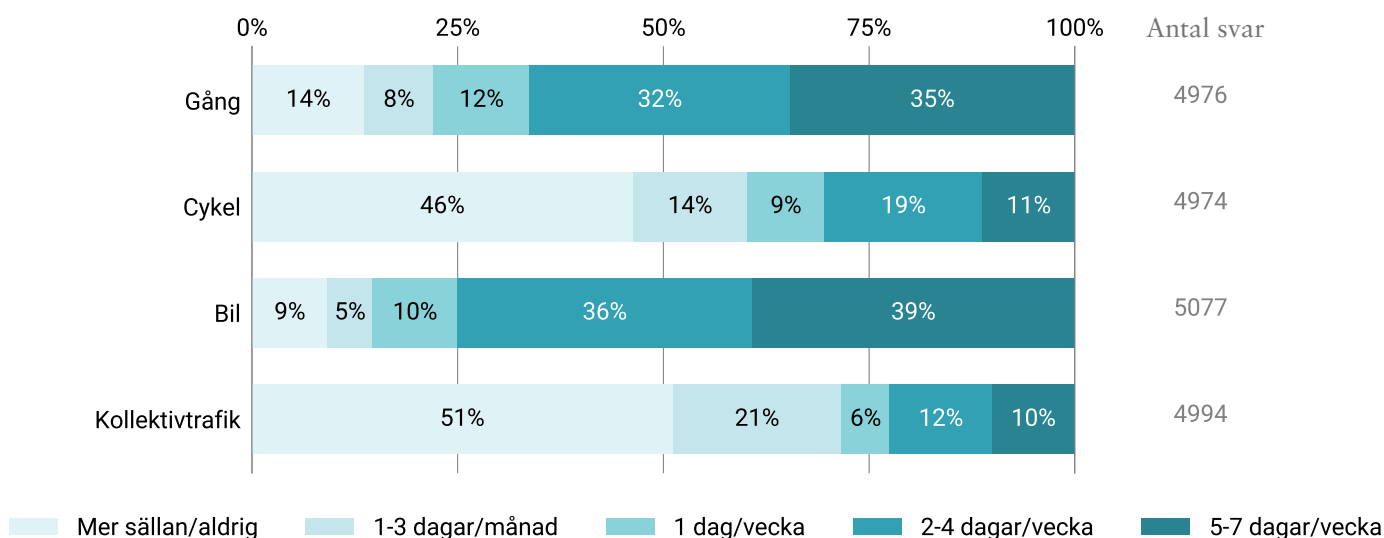
	Gång	Cykel	El-cykel	Bil	Tåg	Buss	Antal svar*
Totalt	76%	28%	14%	84%	2%	22%	4896
Kvinna	77%	24%	15%	82%	2%	26%	2505
Man	76%	32%	14%	86%	3%	19%	2391
16-24 år	72%	25%	6%	72%	8%	60%	433
25-44 år	78%	32%	14%	80%	3%	25%	1383
45-64 år	74%	27%	17%	88%	1%	14%	1710
65-85 år	80%	25%	14%	85%	2%	20%	1367

Användning av färdmedel till jobbet och på fritiden

I nedanstående graf har endast respondenternas mest frekventa användande av ett färdmedel vid antingen resor till arbete/studier eller på fritiden använts. Att endast det mest frekventa användandet redovisas gäller även i de sammanslagna kategorierna cykel (cykel och elcykel) samt kollektivtrafik (buss och tåg).

Bilen är det mest frekvent använda färdmedlet sett till Graf 17 där 75 % uppger att de använder bilen mer än 2 dagar i veckan.

Graf 17. Hur ofta använder du följande färdmedel? Både fritidsresor och resor till arbete eller studier*.



*Svarsalternativen Cykel och El-Cykel har slagits ihop till Cykel samt Buss och Tåg har slagits samman till Kollektivtrafik.

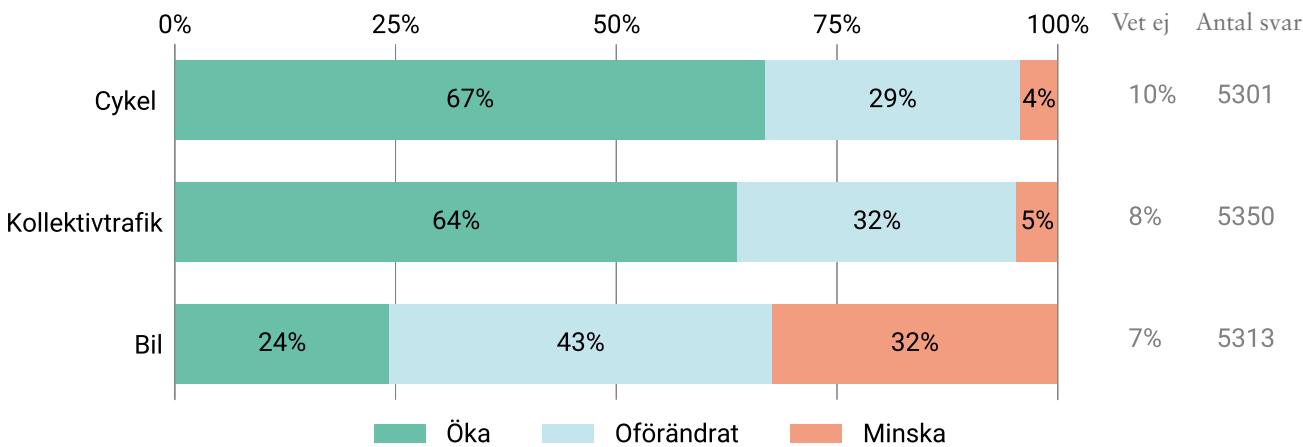
Attityder och prioritering av färdslag

Jönköpings kommuns främjande av färdslag

Graf 18 visar att en klar majoritet tycker att kommunen ska arbeta för att öka resande med cykel och kollektivtrafik. Yngre är dock betydligt mindre positiva till att kommunen ska främja cyklande i jämförelse med övriga åldersgrupper.

Av samtliga respondenter tycker en knapp tredjedel att kommunen borde arbeta för att minska biltrafiken och en knapp fjärdedel för en ökning. Här finns skillnader mellan män och kvinnor, där män tycks vara betydligt mer positivt inställda till biltrafik.

Graf 18. Borde Jönköpings kommun arbeta för att öka, minska eller bibehålla resandet med följande färdslag i kommunen?



Tabell 13. Borde Jönköpings kommun arbeta för att öka, minska eller bibehålla resandet med följande färdslag i kommunen?

	Cykel		Kollektivtrafik		Bil		Antal svar*
	Minska	Öka	Minska	Öka	Minska	Öka	
Totalt	4%	67%	5%	64%	32%	24%	5301
Kvinna	3%	69%	3%	69%	35%	19%	2731
Man	5%	64%	6%	58%	30%	29%	2566
16-24 år	7%	51%	3%	68%	34%	22%	470
25-44 år	5%	69%	6%	67%	32%	29%	1435
45-64 år	4%	70%	4%	65%	34%	25%	1787
65-85 år	3%	65%	4%	58%	30%	20%	1601

*minsta antal svar i frågegruppen

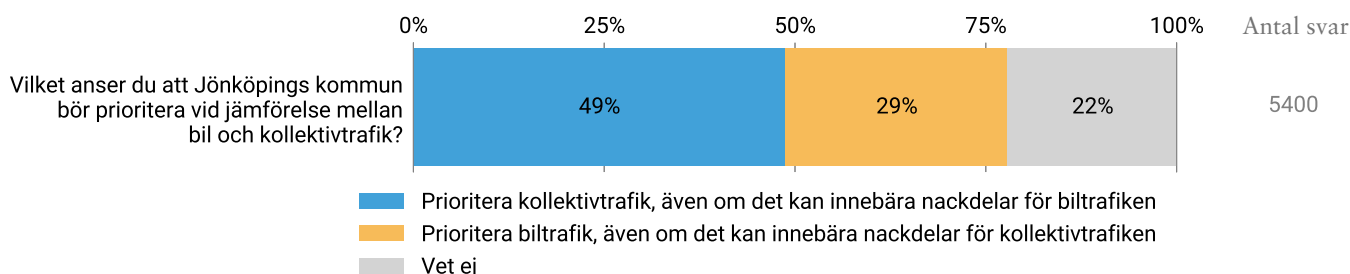
Prioritering mellan bil och kollektivtrafik

Graf 19 visar att nästan hälften av respondenterna anser att kommunen bör prioritera kollektivtrafik även om det sker på bekostnad av biltrafiken. 29 % anser dock tvärtom att biltrafiken borde prioriteras även om kollektivtrafiken blir lidande.

Skillnaderna mellan könen i inställning till biltrafiken som nämndes på föregående sida framkommer även i denna fråga, männen är mer positiva till prioritering av biltrafik än kvinnorna. Men totalt sett är både kvinnor

och män mer positiva till främjande av kollektivtrafiken. De yngsta och de äldsta åldergrupperna är lite mindre positiva till att prioritera biltrafik än övriga åldersgrupper.

Graf 19. Prioritering mellan bil och kollektivtrafik



Tabell 14. Vilket anser du att Jönköpings kommun bör prioritera vid jämförelse mellan bil och kollektivtrafik?

	Prioritera kollektivtrafik, även om det kan innebära nackdelar för biltrafiken	Prioritera biltrafik, även om det kan innebära nackdelar för kollektivtrafiken	Vet ej	Antal svar
Totalt	49%	29%	22%	5400
Kvinna	51%	24%	25%	2787
Man	46%	35%	19%	2613
16-24 år	54%	25%	21%	471
25-44 år	49%	31%	19%	1440
45-64 år	48%	31%	21%	1802
65-85 år	48%	27%	25%	1687

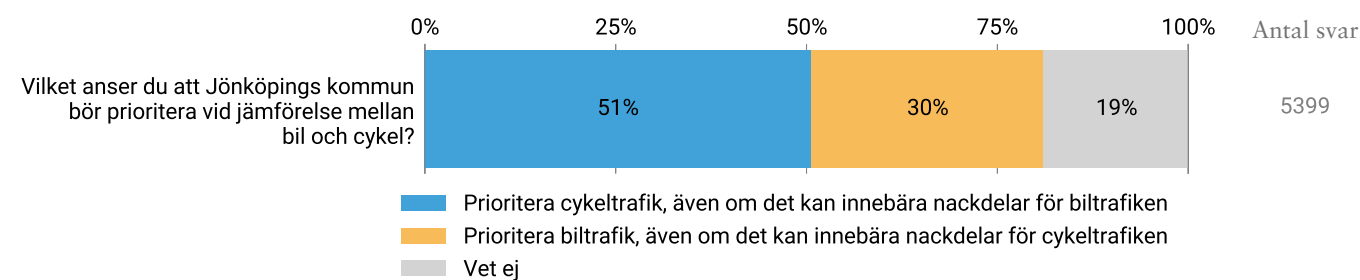
Prioritering mellan bil och cykel

Andelen som vill att kommunen ska prioritera cykel framför bil (Graf 20) är ungefär lika stor som andelen som vill att kommunen ska prioritera kollektivtrafik framför biltrafik (Graf 19).

Andelen som tycker att bil bör prioriteras även om det kan innebära nackdelar för cykeltrafiken är även den ungefär lika stor som andelen som vill prioritera biltrafik framför kollektivtrafik.

Här sticker den yngsta gruppen ut genom att en större andel vill prioritera biltrafik än de som vill prioritera cykel.

Graf 20. Prioritering mellan bil och cykel



Tabell 15. Vilket anser du att Jönköpings kommun bör prioritera vid jämförelse mellan bil och cykel?

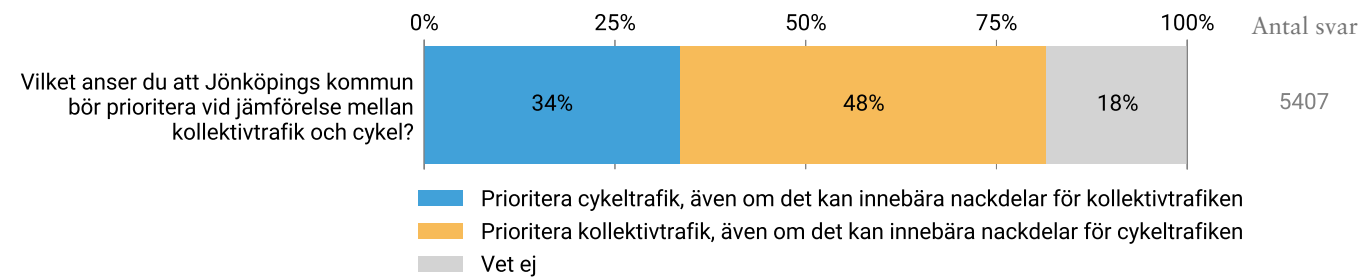
	Prioritera cykeltrafik, även om det kan innebära nackdelar för biltrafiken	Prioritera biltrafik, även om det kan innebära nackdelarna för cykeltrafiken	Vet ej	Antal svar
Totalt	51%	30%	19%	5399
Kvinna	51%	28%	21%	2785
Man	50%	34%	17%	2614
16-24 år	38%	45%	17%	472
25-44 år	57%	28%	15%	1437
45-64 år	52%	31%	17%	1801
65-85 år	47%	29%	25%	1689

Prioritering mellan kollektivtrafik och cykel

Gällande vad respondenterna anser bör prioriteras när kollektivtrafiken ställs mot cykeln visar Graf 21 att en övervägande del vill att kommunen ska prioritera kollektivtrafiken över cykeln.

Mellan könen är skillnaderna relativt små. Det är fler män än kvinnor som vill se att cykeln prioriteras. Bland åldersgrupperna finns det däremot större skillnader. Den yngsta åldersgruppen (16-24 år) samt den äldsta (65-85 år) vill framförallt se prioriteringar i kollektivtrafiken medan de mellan 25-64 år är mer delade.

Graf 21. Prioritering mellan kollektivtrafik och cykel



Tabell 16. Vilket anser du att Jönköpings kommun bör prioritera vid jämförelse mellan kollektivtrafik och cykel?

	Prioritera cykeltrafik, även om det kan innebära nackdelar för kollektivtrafiken	Prioritera kollektivtrafik, även om det kan innebära nackdelar för cykeltrafiken	Vet ej	Antal svar
Totalt	34%	48%	18%	5407
Kvinna	31%	49%	20%	2790
Man	36%	47%	16%	2617
16-24 år	20%	66%	14%	472
25-44 år	41%	44%	15%	1438
45-64 år	38%	44%	18%	1802
65-85 år	26%	51%	23%	1695

Resultat del 2 - Resedagbok



Resultat del 2 - Resedagbok

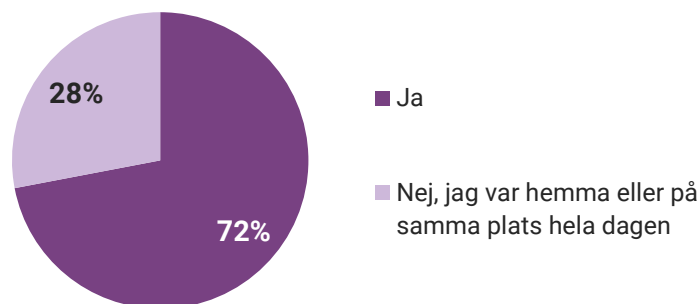
Förflyttningar under mät dagen

De flesta hade förflyttat sig någon gång under den dag de svarade om i undersökningen, men drygt en fjärdedel hade inte förflyttat sig under dagen. I Tabell 17 går det att avläsa att i den äldsta åldersgruppen, 65 år eller äldre, stannade betydligt fler hemma eller på samma plats under hela mät dagen.

Graf 23 presenterar de olika anledningarna som respondenterna angav till varför de inte hade gjort någon förflyttning under mät dagen. Det absolut vanligaste svaret var att de inte hade något ärende.

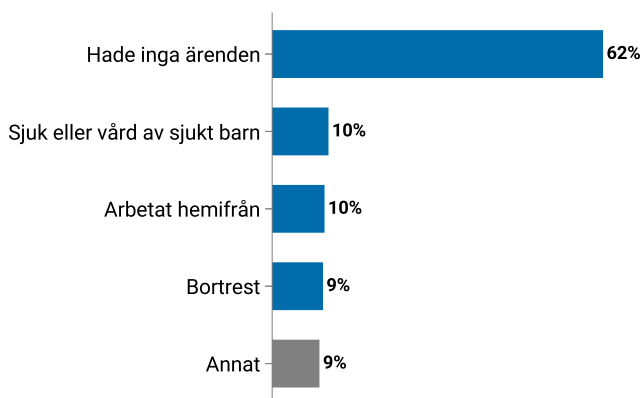
Graf 22. Har du gjort några förflyttningar under mät dagen?

Antal svar= 5058



Graf 23. Om du inte alls rest under mät dagen, var vanlig ange skäl:

Antal svar= 1441



Tabell 17. Har du gjort några förflyttningar under mät dagen?

	Ja	Nej	Antal svar
Totalt	72%	28%	5058
Kvinna	72%	28%	2596
Man	71%	29%	2462
16-24 år	72%	28%	412
25-44 år	77%	23%	1356
45-64 år	77%	23%	1725
65-85 år	60%	40%	1565

Tabell 18. Om du inte gjort några förflyttningar, vad var orsaken?

	Hade inga ärenden	Sjuk eller vård av sjukt barn	Bortrest	Arbetat hemifrån	Annat	Antal svar
Totalt	62%	10%	9%	10%	9%	1441
Kvinna	60%	12%	9%	9%	10%	734
Man	63%	9%	10%	11%	8%	707
16-24 år	71%	15%	4%	6%	4%	117
25-44 år	52%	18%	8%	17%	5%	279
45-64 år	51%	12%	9%	18%	10%	382
65-85 år	71%	5%	11%	2%	11%	663

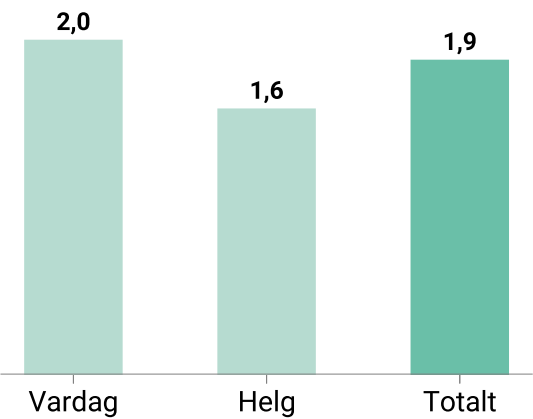
Antal resor i genomsnitt

Respondenterna gör 2 resor i snitt en vardag. Under helger görs något färre resor (1,6 resor i snitt). Åldersgrupperna 20-25 och 26-44 år gör lika många resor i snitt, medan de som är yngre gör något färre resor och de som är äldst reser i lägst utsträckning.

Ingen större skillnad syns mellan män och kvinnor.

Jämfört med 2019 års mätning har det genomsnittliga antalet resor minskat. Både under vardagar och helger.

Graf 24. Genomsnittligt antal resor under vardag och helg
Antal svar= 5059



Tabell 19. Genomsnittligt antal resor under vardag och helg

	Vardag	Helg	Totalt
2024	2,0	1,6	1,9
2019	2,6	2,1	2,5
Kvinna	2,1	1,6	1,9
Man	2,0	1,7	1,9
16-24 år	2,0	1,5	1,8
25-44 år	2,3	1,8	2,2
45-64 år	2,3	1,8	2,1
65-85 år	1,6	1,4	1,5

Tabell 20. Andel som har rest, genomsnittligt antal resor, skattat antal resor

	Vardag			Helg		
	Andel som har rest	Resor per dag för alla	Skattat antal resor	Andel som har rest	Resor per dag för alla	Skattat antal resor
2024	74%	2,0	232278	66%	1,6	185822
Kvinna	75%	2,1	126824	64%	1,6	96628
Man	73%	2,0	111493	67%	1,7	94769
16-24 år	75%	2,0	18582	62%	1,5	13937
25-44 år	79%	2,3	72122	73%	1,8	56444
45-64 år	81%	2,3	88150	69%	1,8	68987
65-85 år	61%	1,6	59463	58%	1,3	48314

Färdmedelsfördelning

Färdmedelsfördelning

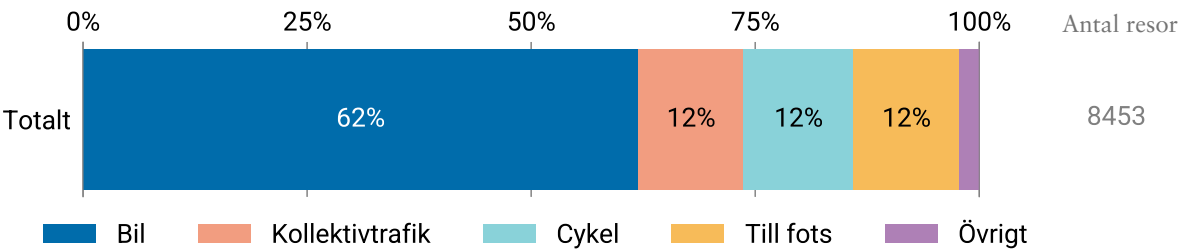
Graf 25 redovisar färdmedelsfördelningen för respondenter som bor i Jönköpings kommun. Det vanligaste färdmedlet är bil som står för 62 % av alla resor.

Som framkommer av Tabell 21 finns här en skillnad mellan vardag och helg, då respondenterna uppger i dubbelt så hög utsträckning att de åker bil som passagerare på helgen än under vardagarna. När det kommer till att färdas med bil som förare finns dock knappt någon skillnad mellan vardag och helg.

Kollektivtrafik, cykel och gång står alla tre för lika stor andel av resorna (12 %). Under vardagar är det fler som cyklar och åker buss än på helgen, men antal som färdas till fots är oförändrad.

I jämförelse med 2019 års mätning kan endast mindre skillnader noteras. Andelen som väljer cykeln har ökat något och kollektivtrafikandelen minskat.

Graf 25. Färdmedelsfördelning.



Tabell 21. Färdmedelsfördelning detaljerad
Antal resor totalt=8453

	Totalt	Vardag	Helg
Till fots	12%	12%	12%
Cykel	7%	8%	6%
Elcykel	5%	6%	3%
Moped/motorcykel	1%	1%	0%
Bil som förare	52%	52%	51%
Bil som passagerare	10%	8%	17%
Buss	11%	11%	8%
Tåg	1%	1%	1%
Färdtjänst/Taxi	0%	1%	0%
El-sparkcykel	0%	0%	0%
EPA/A-traktor/Mopedbil	0%	0%	0%
Annat	1%	1%	1%

Tabell 24. Andel Elsparkcykel och EPA/A-traktor/Mopedbil bland yngsta målgruppen

Antal resor totalt i den yngsta åldersgruppen = 681
16-24 år

El-sparkcykel	1%
EPA/A-traktor/Mopedbil	3%

Tabell 22. Färdmedelsfördelning jämförelse
Antal resor totalt= 8453 (2024) 6793 (2019)

	2024	2019
Bil	62%	63%
Kollektivtrafik	12%	14%
Cykel	12%	9%
Till fots	12%	12%
Övrigt	2%	2%

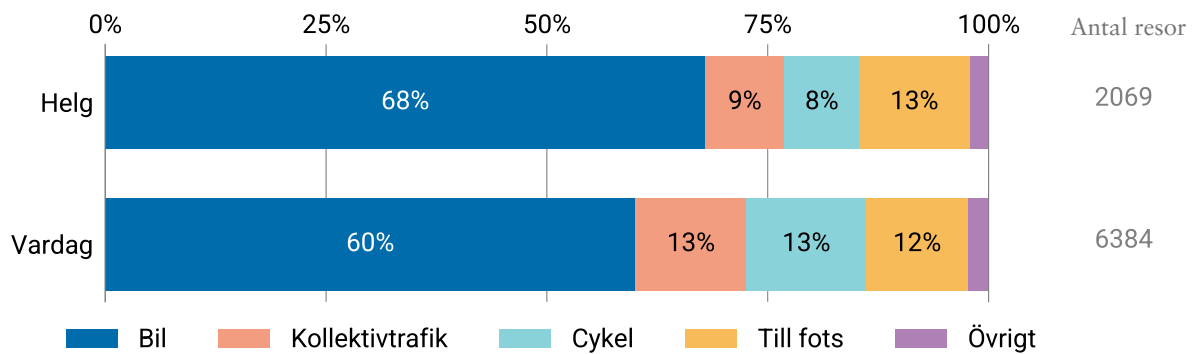
Tabell 23. Färdmedelsfördelning vardagar jämförelse
Antal resor= 6384 (2024) 5201 (2019)

	2024	2019
Bil	60%	62%
Kollektivtrafik	13%	15%
Cykel	13%	10%
Till fots	12%	12%
Övrigt	2%	2%

Färdmedelsfördelning vardag och helg

Graf 26 visar att bilåkandet ökar under helgerna och att både användandet av cykel och kollektivtrafik minskar. Antal resor som sker till fots är dock oförändrad.

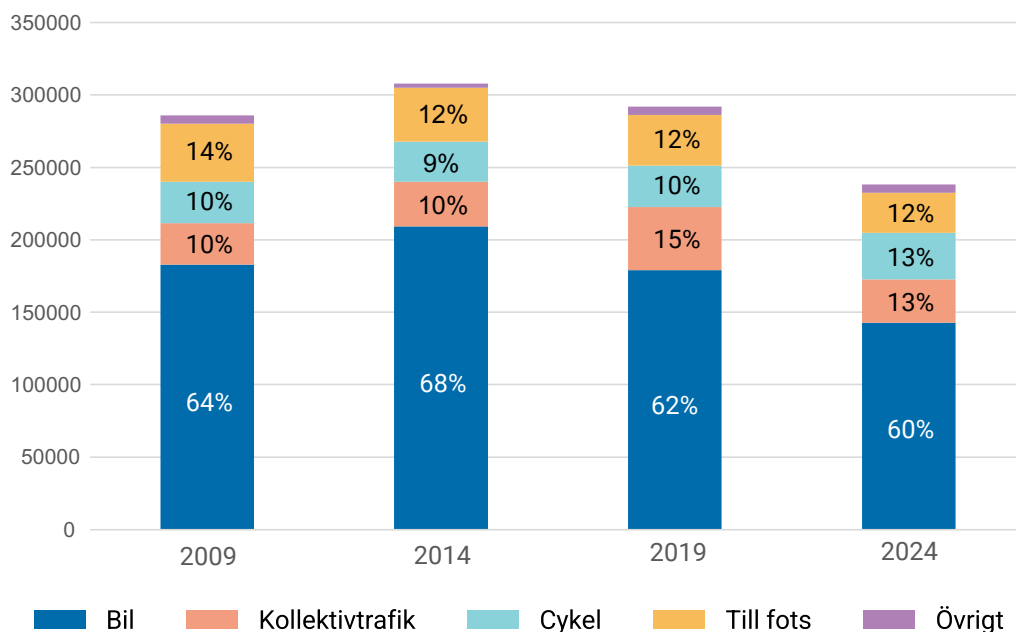
Graf 26. Färdmedelsfördelning vardag och helg



Jämfört med resvaneundersökningarna från 2009, 2014 och 2019 har både den totala mängden resor och andelen bilresor minskat 2024. Alla färdssätt utom cykel har minskat 2024 jämfört med tidigare undersökningar. Cykel är det enda färdssätt som ökat i både andel och antal resor.

Ett ändrat resande jämfört med tidigare har observerats även i två mindre undersökningar i kommunen som genomfördes 2022 och 2023, dvs under pandemin. En återgång till resmönstren som rådde innan pandemin har inte skett 2024.

Graf 27. Färdmedelsfördelning och projicerat antal resor per vardag över åren
Projicerat antal resor=238 085



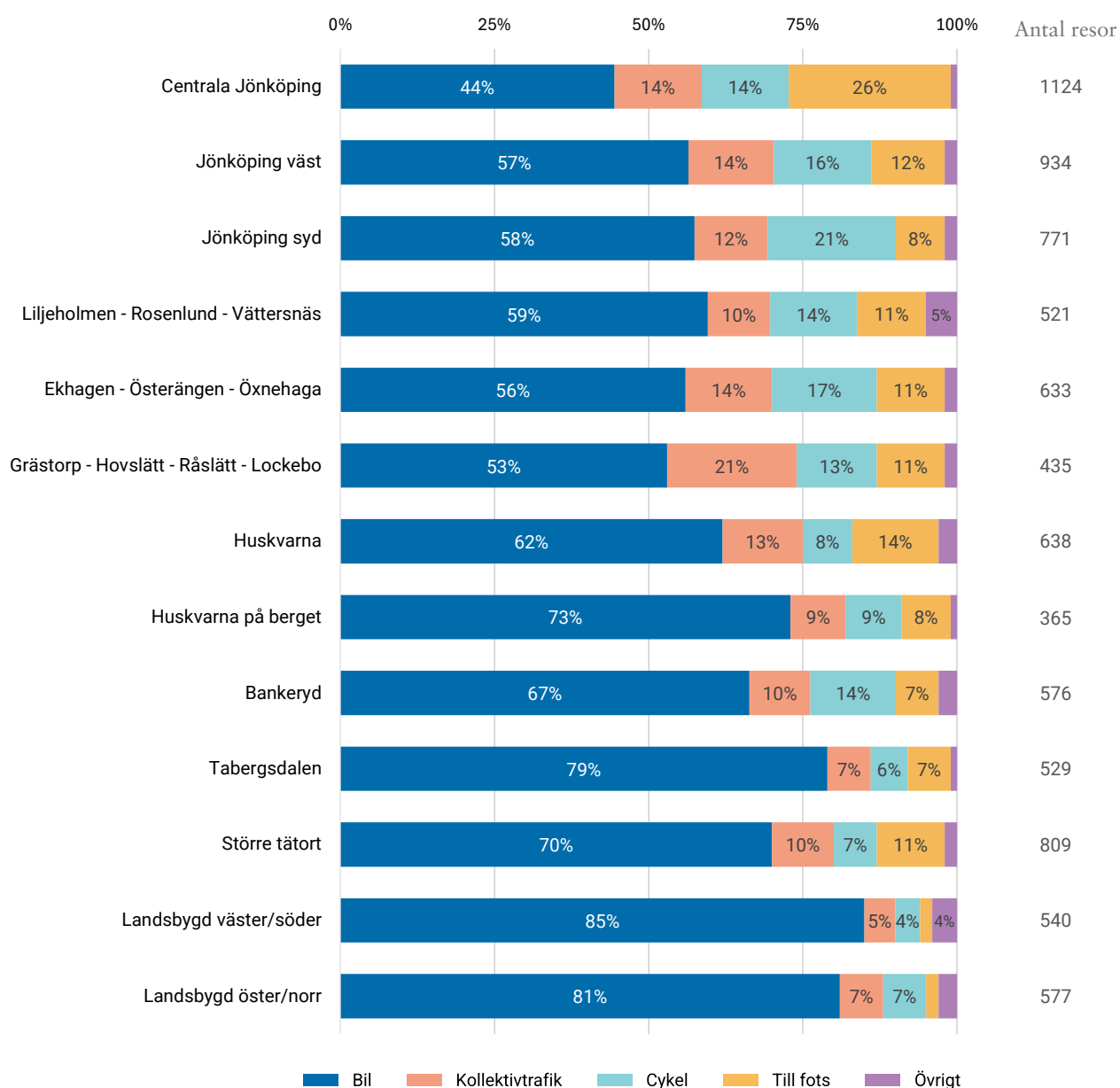
Färdmedelsfördelning område

Graf 28 visar färdmedelsval bland boende i respektive område. Centrala Jönköping är det område där boende i minst utsträckning reser med bil (44 %). Istället reser de boende med cykel (14 %), kollektivtrafik 14 %) och framförallt till fots (26 %). I övriga områden görs majoriteten av resorna med bil.

De som bor inom Jönköping syd reser i högre utsträckning än övriga områden med cykeln (21 %).

Det näst vanligaste transportmedlet efter bil bland boende i Grästorp-Hovslätt-Råslätt-Lockebo är kollektivtrafik (21 %).

Graf 28. Färdmedelsfördelning bland boende i respektive område.



Färdmedelsfördelning område

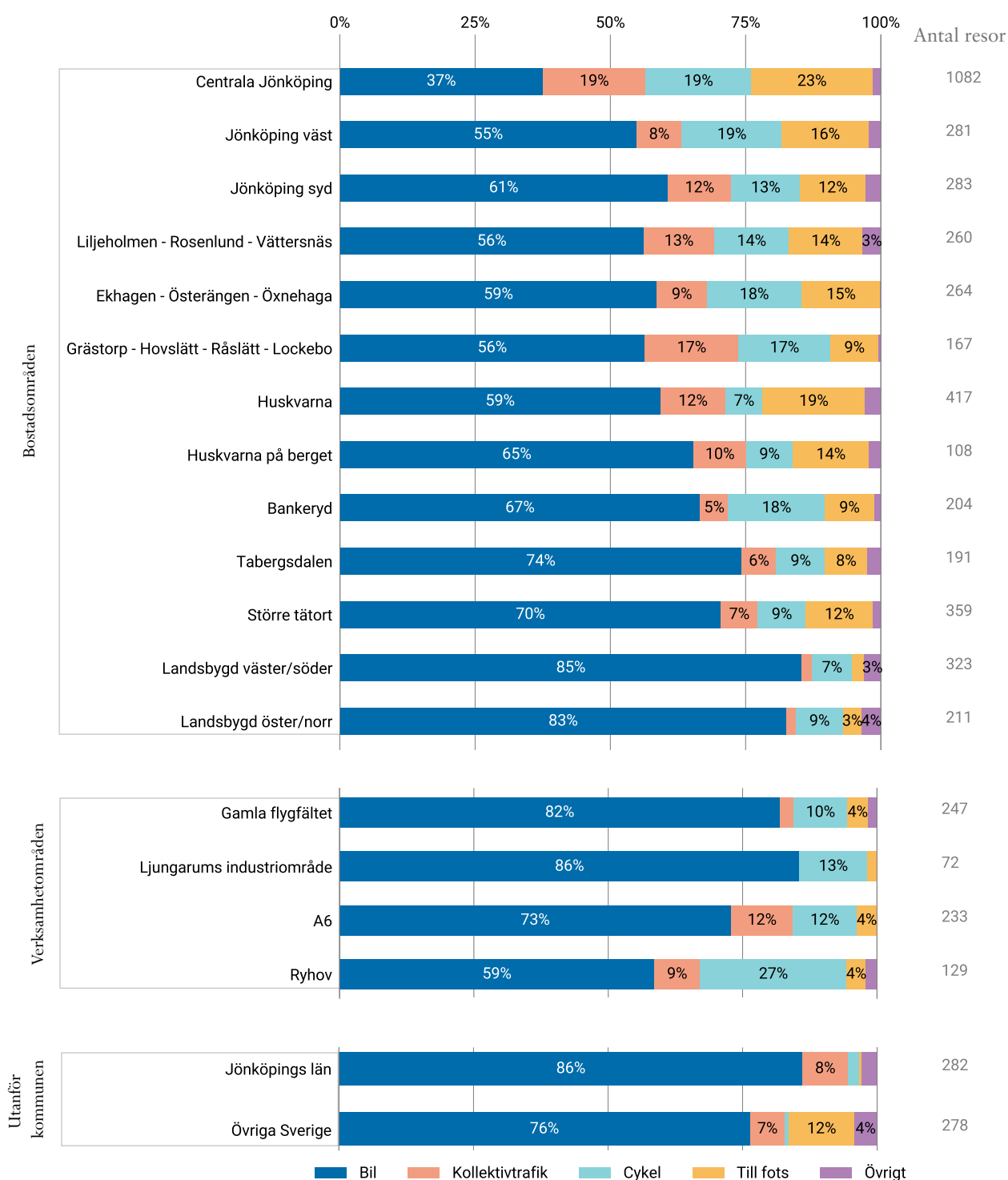
Med stor marginal avslutas flest resor i centrala Jönköping. Det är också till detta område den största andelen hållbara resor görs. Lägst andel bil är det vid resor till Centrala Jönköping (37 %) följt av Jönköping väst (55 %), Liljeholmen till Vättersnäs (56 %) och området inkluderande Hovslätt och Råslätt (56 %). Högst andel bil (över 80 %) ses vid resor till några verksamhetsområden och till landsbygden.

Cykel används i störst utsträckning vid resor som avslutas på Ryhovsområdet (27 %), i Centrala Jönköping samt Jönköping väst (båda 19 %) samt Ekhagen - Österängen - Öxnehaga samt Bankeryd (18 %).

Högst andel kollektivtrafik ses vid resor till Centrala Jönköping (19 %) och Grästorp - Hovslätt - Råslätt - Lockebo (17 %).

Gång är vanligast i Centrala Jönköping (23 %) följt av Huskvarna (19 %) och Jönköping väst (16 %).

Graf 29. Färdmedelsfördelning under vardagar för samtliga ärenden per område som resan avslutas i.



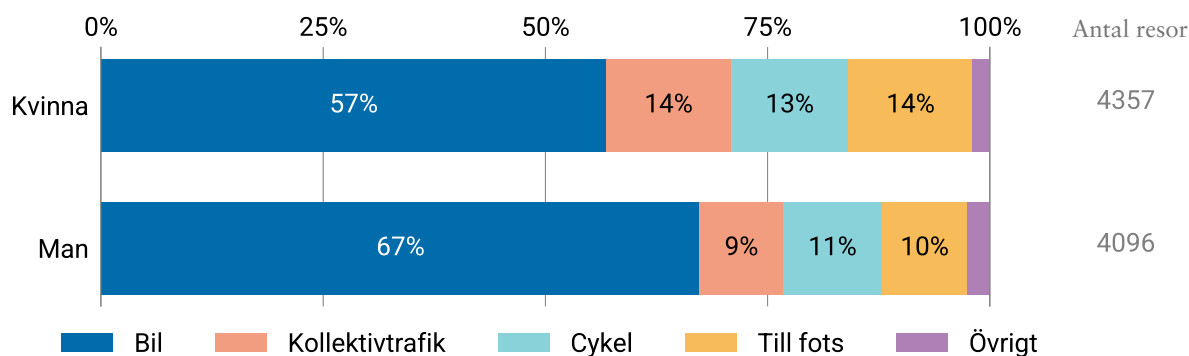
Färdmedelsfördelning ålder och kön

Färdmedelsfördelningen skiljer sig mellan män och kvinnor då män i högre utsträckning än kvinnor väljer bilen. Att resa med kollektivtrafik och att färdas till fots är vanligare bland kvinnor än bland män. Att cykla är också vanligare bland kvinnor, men där är skillnaden mindre.

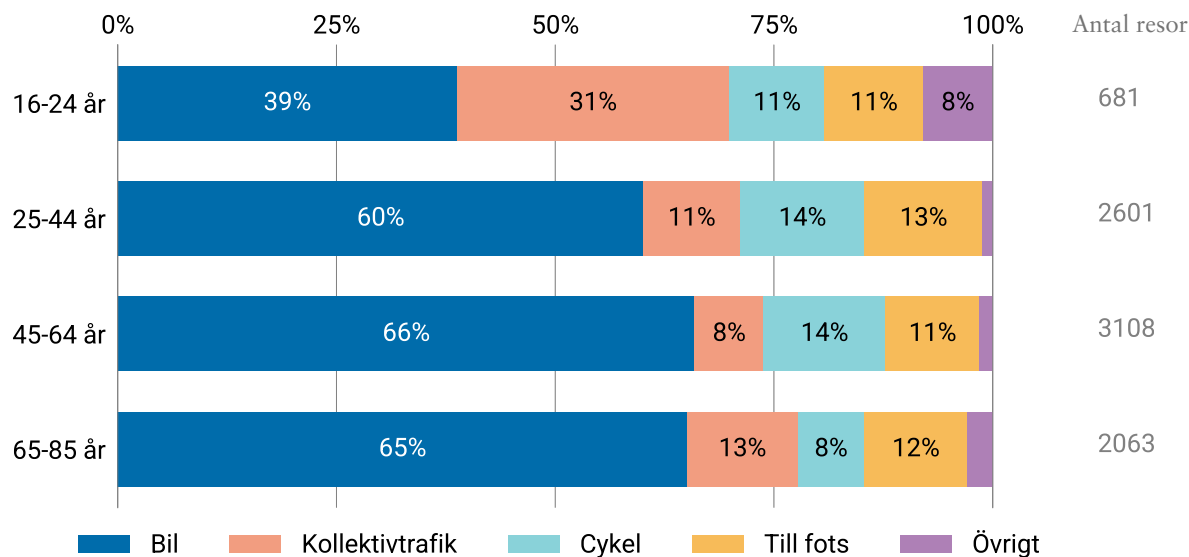
Ålder spelar också roll för valet av färdmedel, vilket Graf 31 nedan visar. Andelen som reser med bil ökar med åldern, bortsett från den allra äldsta åldersgruppen, och

andelen som åker kollektivtrafik är klart störst i den yngsta åldersgruppen. I den yngsta åldersgruppen är också kategorin "Övrigt" betydande, till skillnad från i de andra åldersgrupperna. Bland svaren som kategoriseras som "Övrigt" återfinns bland annat färdmedel som färja/båt, EPA-traktor och spårvagn. I den yngsta åldersgruppen utgör resor med EPA/A-traktor/Mopedbil 3 % av totala antalet resor. För Elsparkcykel är denna siffra 1 %.

Graf 30. Färdmedelsfördelning kön



Graf 31. Färdmedelsfördelning ålder

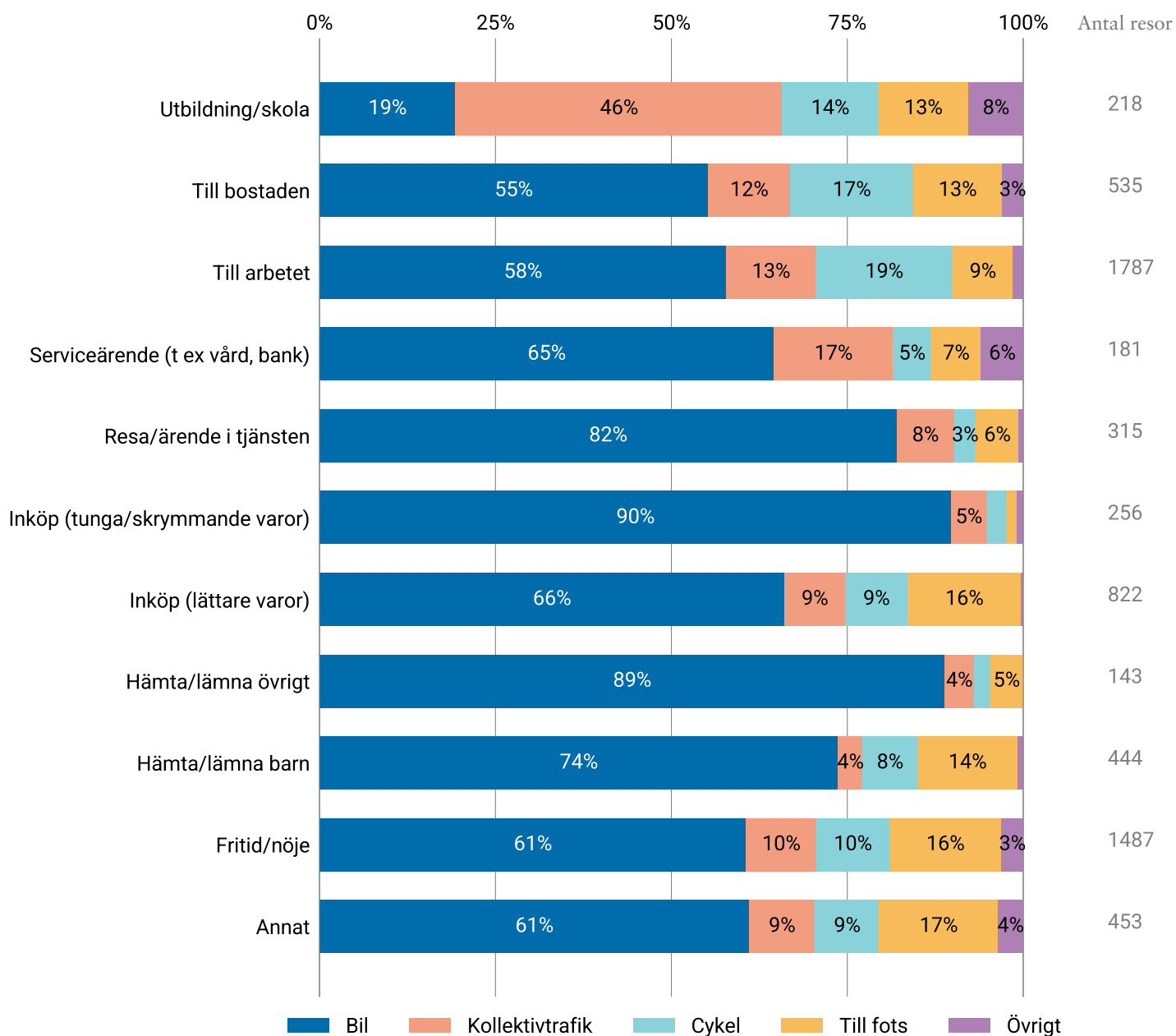


Färdmedelsfördelning och ärende

Här redovisas användandet av färd sätt uppdelat efter ärende. 46 % av alla resor till utbildning/skola utförs med kollektivtrafik. Vid alla andra typer av ärenden är bil det vanligaste färd sättet. Störst andel bilresor görs vid inköp av tunga/skrymmande varor (90 %).

Kollektivtrafik används mest för att ta sig till utbildning eller skola, och därefter för att göra serviceärenden. Störst andel cykelresor görs till arbetet (19 %).

Graf 32. Färdmedelsfördelning ärende



Färdmedelsfördelning och längd på resor

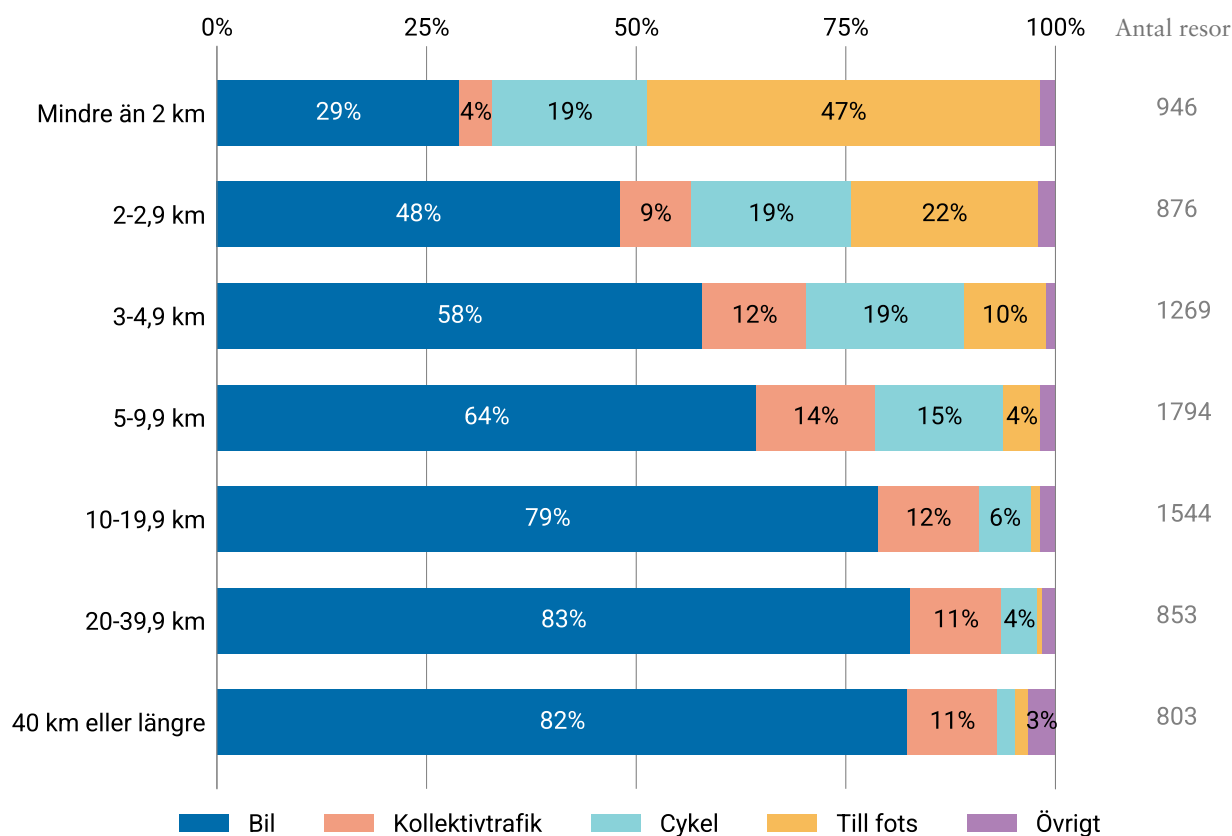
Här redovisas användandet av olika färdmedel uppdelat efter reslängd. Notera att det är respondenterna själva som uppskattat reslängderna. I grafen nedan visas färdmedelsfördelningen inom avståndsklasserna. Bland korta resor upp till 2 km görs nästan hälften till fots, en femtedel på cykel och 29 % med bil.

Bil användandet ökar med reslängden och resor till fots minskar. Andelen som cyklar är konstant upp till 4,9

km, därefter minskar andelen resor med cykel något för att sen minska rejält när resorna blir längre än en mil.

Andelen bilresor ökar ju längre resan blir och är störst vid resor mellan 20 och 39,9 kilometer. Kollektivtrafiken används främst för resor som är längre än tre kilometer.

Graf 33. Färdmedelsfördelning längd på resa

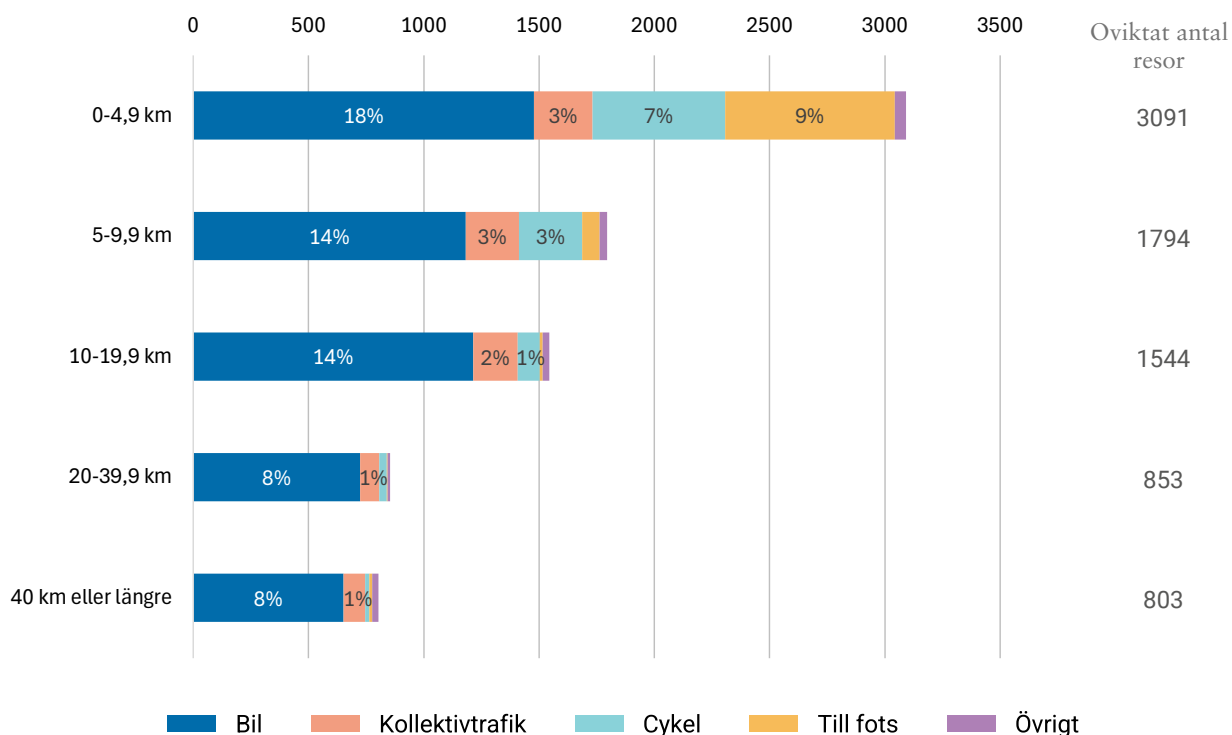


Färdmedelsfördelning och längd på resor

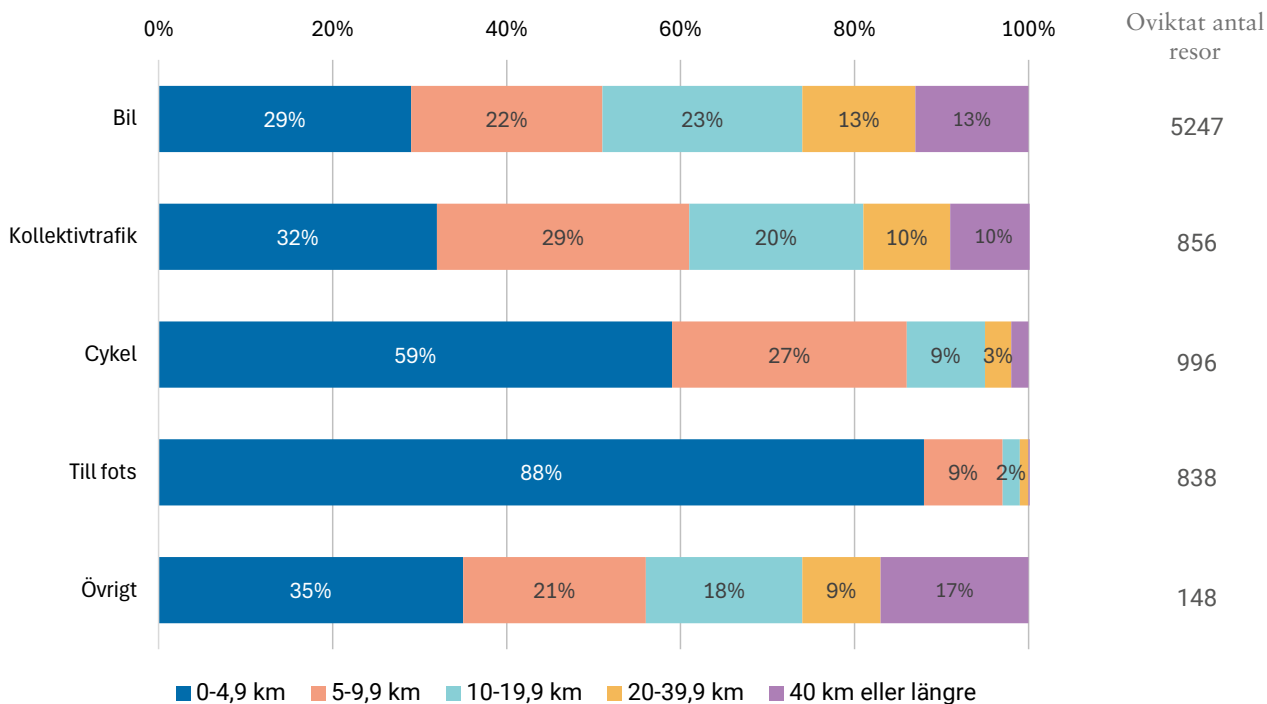
Graf 34 redovisar antal resor som gjorts med respektive färdmedel nedbrutet på reslängd. Majoriteten av resorna är under 10 km långa och störst andel av dessa resor är under 5 km.

18 % av samtliga resor är bilresor under 5 km. De flesta resorna med cykel är inom 5 km och de utgör 7 % av samtliga resor oavsett färdmedel. Med mycket få undantag görs förflyttningarna till fots inom 5 km och de utgör 9 % av samtliga resor.

Graf 34. Färdmedelsfördelning längd på resa (oviktat antal resor)



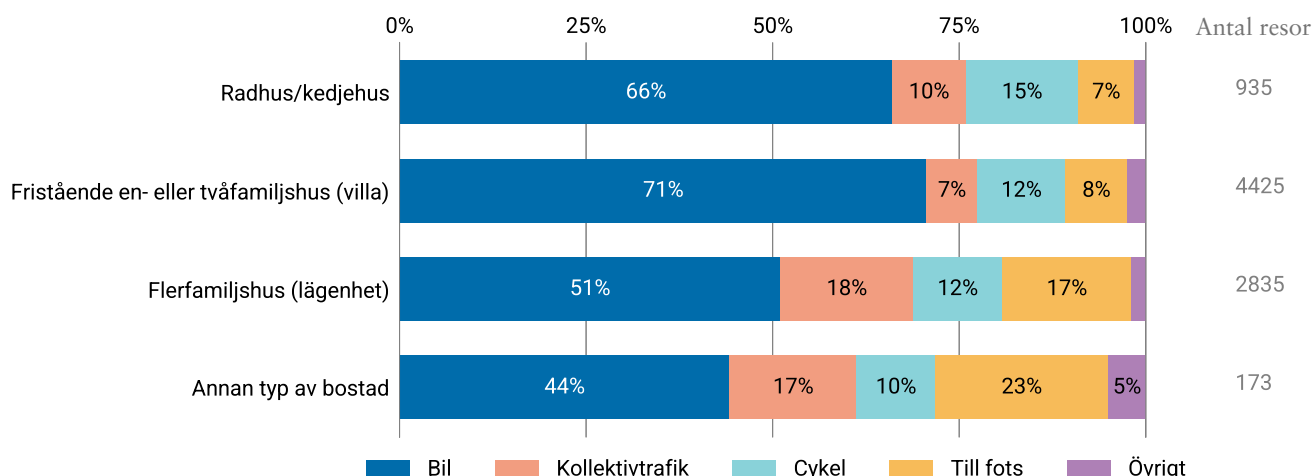
Graf 35. Reslängd för respektive färdmedel uppdelat efter avståndsklasserna



Färdmedelsfördelning och bostadstyp

När det gäller boendeform är bil det vanligaste färdmedelsvalet oavsett bostadstyp även om bilen är mer frekvent använt bland boende i villa och radhus/kedjehus än i lägenhet. De som bor i lägenhet både åker kollektivt och går oftare än övriga medan cykel är vanligast bland boende i radhus/kedjehus. Kollektivtrafik är minst använt bland boende i villa.

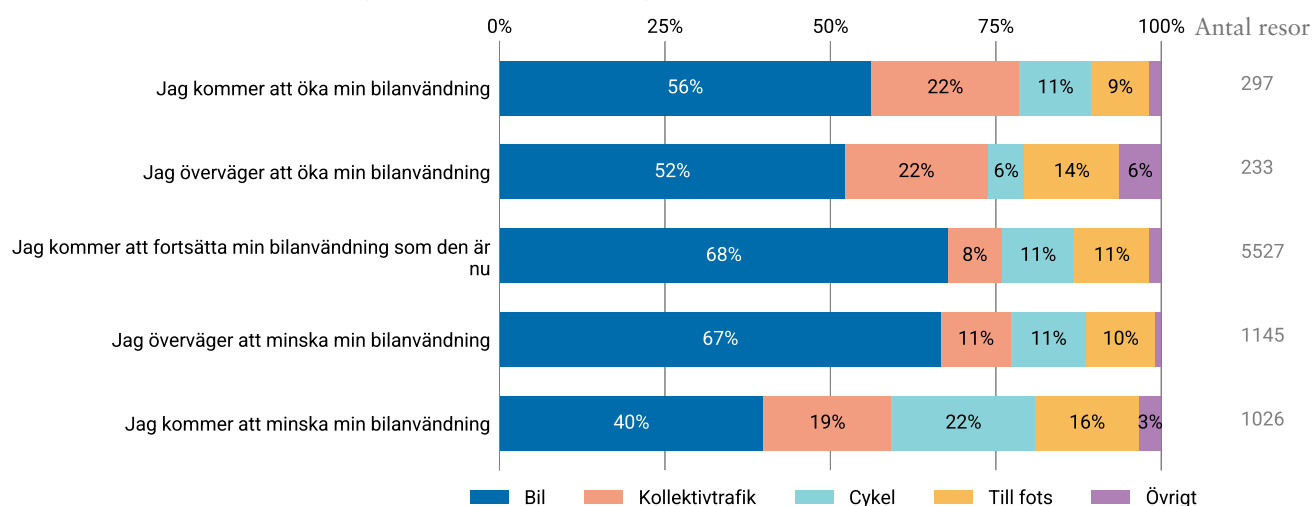
Graf 36. Färdmedelsfördelning bostadstyp



Färdmedelsfördelning och framtida bilanvändning

Den största gruppen kommer fortsätta sin bilanvändning som den är nu. De är också den grupp som använder bilen vid störst andel av sina resor. Nästan lika hög andel bil vid sina resor har de som överväger minska sin bilanvändning. Den grupp som kommer minska sin bilanvändning är redan nu de som redan nu reser mest hållbart och använder bil vid minst andel av sina resor.

Graf 37. Färdmedelsfördelning framtida bilanvändning

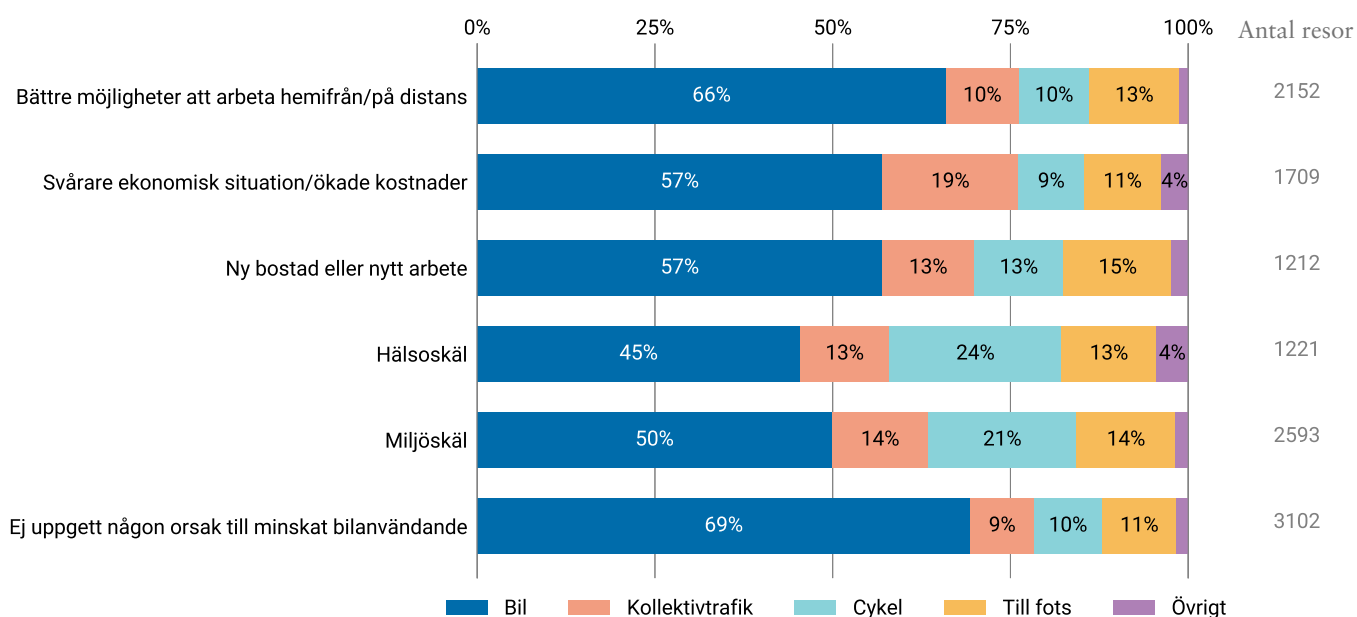


Färdmedelsfördelning och orsaker till minskat bilanvändande

De som uppger hälsoskäl eller miljöskäl som orsak till minskat bilanvändande är de som använder bil vid lägst andel av sina resor och där flest väljer hållbara färdslag vid sina resor. Bland dessa är cykel ett vanligare val än i övriga grupper. Bland de som uppger svårare ekonomisk situation och ökade kostnader finns den högsta andelen kollektivtrafik.

Bilandelen bland de som anger bättre möjligheter att arbeta på distans är nästan lika stor som bland de som ej angivit någon orsak till minskat bilanvändande.

Graf 38. Färdmedelsfördelning orsaker till minskat bilanvändande



Ärende

Ärendefördelning för resorna

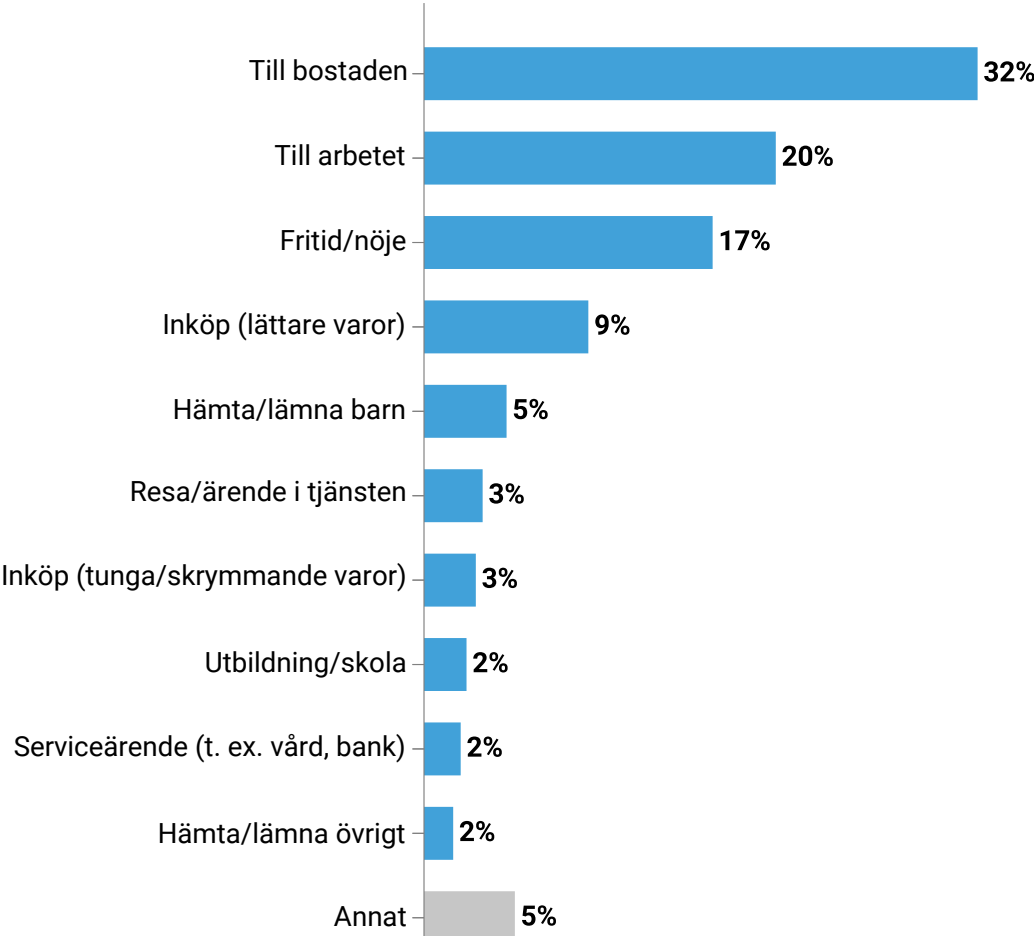
I detta kapitel redovisas av vilka anledningar invånarna i Jönköpings kommun reser. Resultatet baseras på vad de svarande har angett i resedagboken.

Resor till bostaden utgör den största andelen av alla resor, därefter kommer resor till arbetet. Efter resor till bostad och arbete så är fritid/nöje den vanligaste typen av ärende. Därefter kommer inköp av lättare varor (9 %) och hämta/lämna barn (5 %).

Tabell 25. Färdmedelsfördelning jämförelse
Antal resor totalt= 9010 (2024) 6740 (2019)

	2024	2019
Till bostaden	32%	34%
Till arbetet	20%	20%
Fritid/nöje	17%	12%
Inköp (lättare varor)	9%	8%
Hämta/lämna barn	5%	6%
Resa/ärende i tjänsten	3%	5%
Inköp (tunga/skrymmande varor)	3%	2%
Utbildning/skola	2%	3%
Hämta/lämna övrigt	2%	1%
Serviceärende (t ex vård, bank)	2%	2%
Annat	5%	6%

Graf 39. Ärendefördelning.
Antal resor= 9065

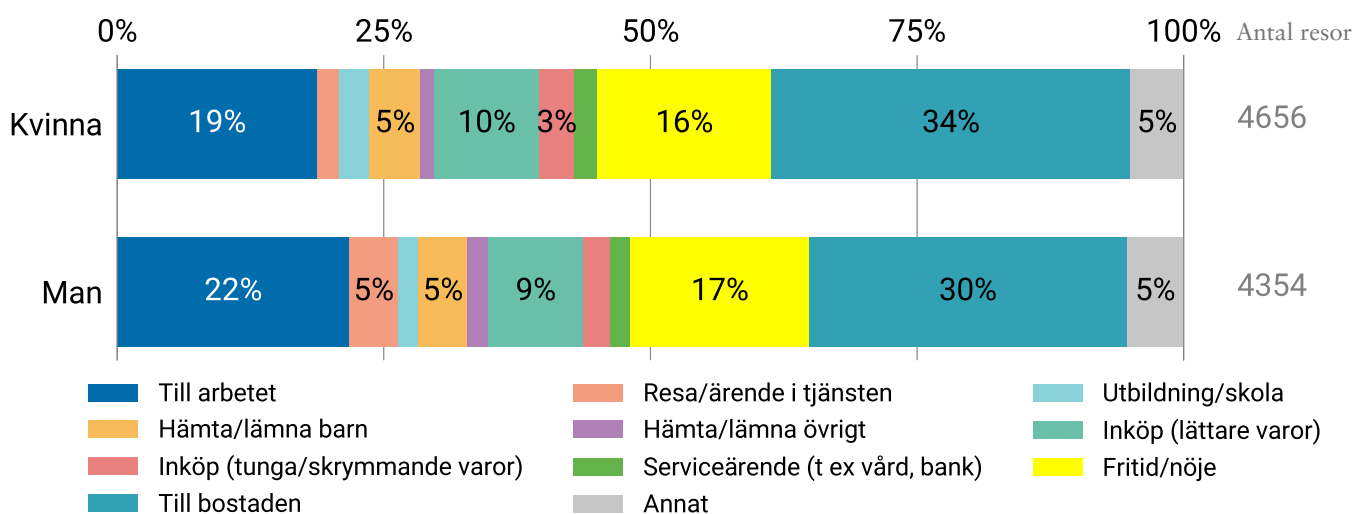


Ärendefördelning kön och ålder

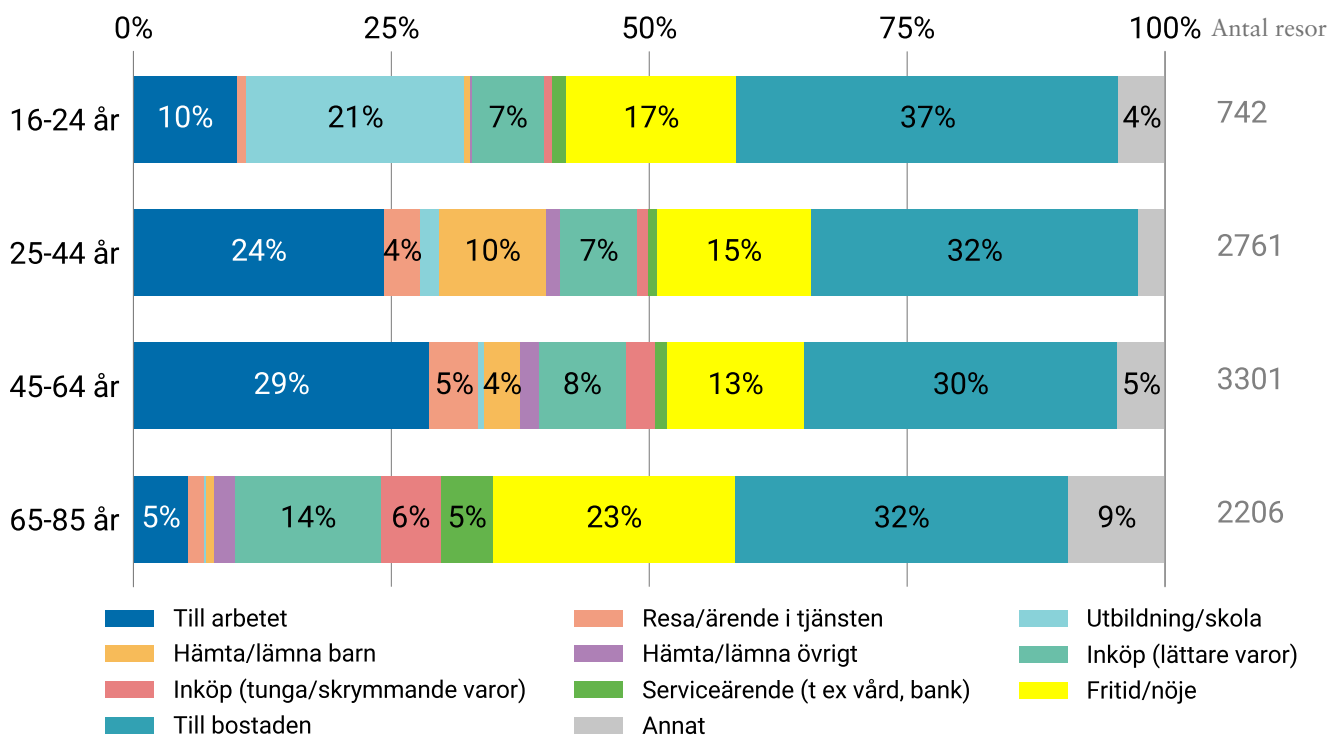
Ärendefördelningen skiljer sig knappt mellan män och kvinnor, men kvinnor har något högre andel resor till bostaden och något lägre till arbetet. Ålder spelar större roll för vilka ärenden som görs. Som förväntat genomför den yngsta åldersgruppen en större andel resor till utbildning och en lägre andel till arbetet.

I den äldsta åldersgruppen, jämfört med övriga, utgörs resorna i betydligt större utsträckning av ärende som fritid/nöje, serviceärenden och inköp, både vad gäller lättare och tyngre varor.

Graf 40. Ärendefördelning kön



Graf 41. Ärendefördelning ålder



Resornas längd

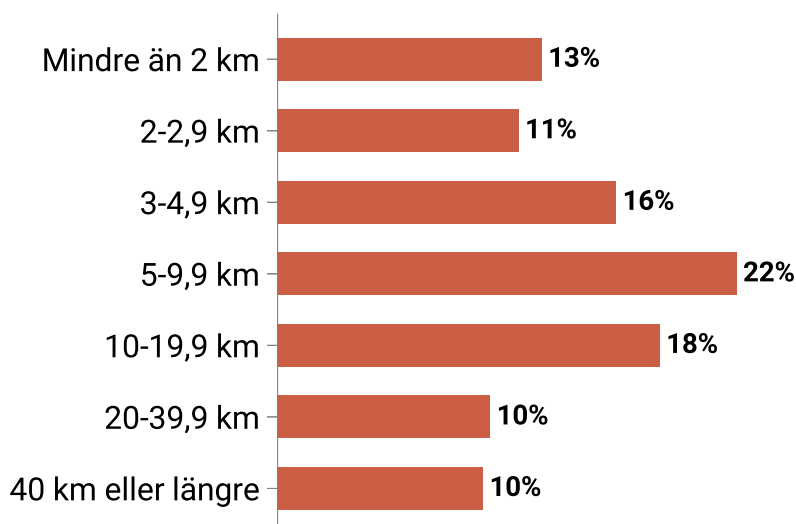
Fördelning utifrån längd

Den vanligaste resan är under 5 km lång (40 %) där majoriteten av dessa är kortare resor under 3 km.

Medellängd för en resa är 18 km, medan medianen är 6 km.

Graf 42. Längden på resorna.

Antal resor= 8270



Mer detaljerad fördelning utifrån längd på resan

Tabellen nedan visar längden på de resor som genomförts uppdelat på kön och ålder.

Det är något vanligare att kvinnor gör kortare resor på under två kilometer, medan män i något större utsträckning gör resor på 20 km eller mer.

Skillnaderna mellan olika åldersgrupper är ganska små, bortsett från att åldersgruppen 16-24 år i mycket lägre utsträckning än övriga gör resor på 40 km eller mer.

Störst andel av de korta resorna (under 5 km) görs med bil. Bland män görs 51 % av alla korta resor med bilen.

Tabell 26. Längden på resorna.
Antal resor= 8270

	Mindre än 2 km	2-2,9 km	3-4,9 km	5-9,9 km	10-19,9 km	20-39,9 km	40 km eller längre
Totalt	13%	11%	16%	22%	18%	10%	10%
Kvinna	15%	12%	17%	21%	18%	9%	8%
Man	10%	10%	16%	23%	18%	12%	11%
16-24 år	15%	12%	17%	26%	17%	10%	3%
25-44 år	14%	14%	14%	20%	18%	10%	10%
45-64 år	11%	9%	16%	23%	20%	11%	11%
65-85 år	12%	12%	18%	22%	17%	8%	10%

Tabell 27. Färdmedelsfördelning för resor som är kortare än 5 km.

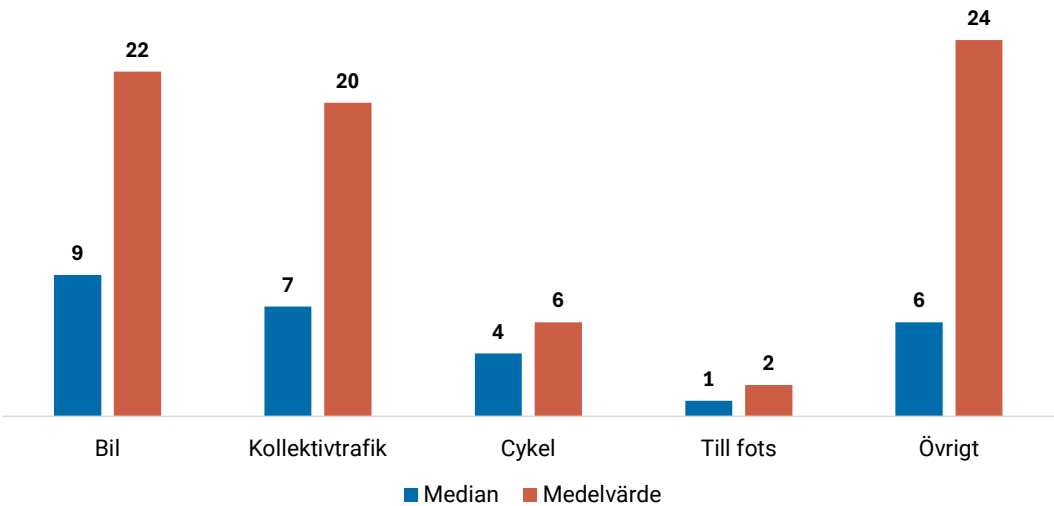
	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Övrigt	Antal resor
Totalt	46%	9%	19%	25%	2%	3091
Kvinna	42%	10%	20%	26%	1%	1740
Man	51%	7%	18%	23%	2%	1351
16-24 år	27%	21%	21%	23%	9%	269
25-44 år	44%	8%	20%	27%	1%	1031
45-64 år	48%	6%	21%	23%	2%	1031
65-85 år	52%	9%	13%	25%	1%	760

Längd färdmedel och ärenden

Medianlängden för resor skiljer sig tydligt mellan de olika färdmedlen. Längst är resorna med bil och kollektivtrafik, medan kortast är de som görs till fots. Cykelresorna är i genomsnitt 4 km långa.

Medelvärde för alla färdsätt är längre än motsvarande medianvärde. Det är extra tydligt gällande bil, kollektivtrafik och kategorin övrigt. Det beror på att ett antal resor med dessa färdsätt är väldigt långa.

Graf 43. Median och medelvärde för reslängd per färdmedel.
Antal resor= 8052



Tabell 28. Uppskattad medianreslängd i kilometer för olika färdsätt 2024, 2019, 2014, 2009. Vardag. Antal resor = 6 236

	2024	2019	2014	2009
Bil	8	7	7	7
Kollektivtrafik	7	7	9	7
Cykel (samtliga)	4	3	3	3
Elcykel	5	3		
Till fots	1	1	1	1

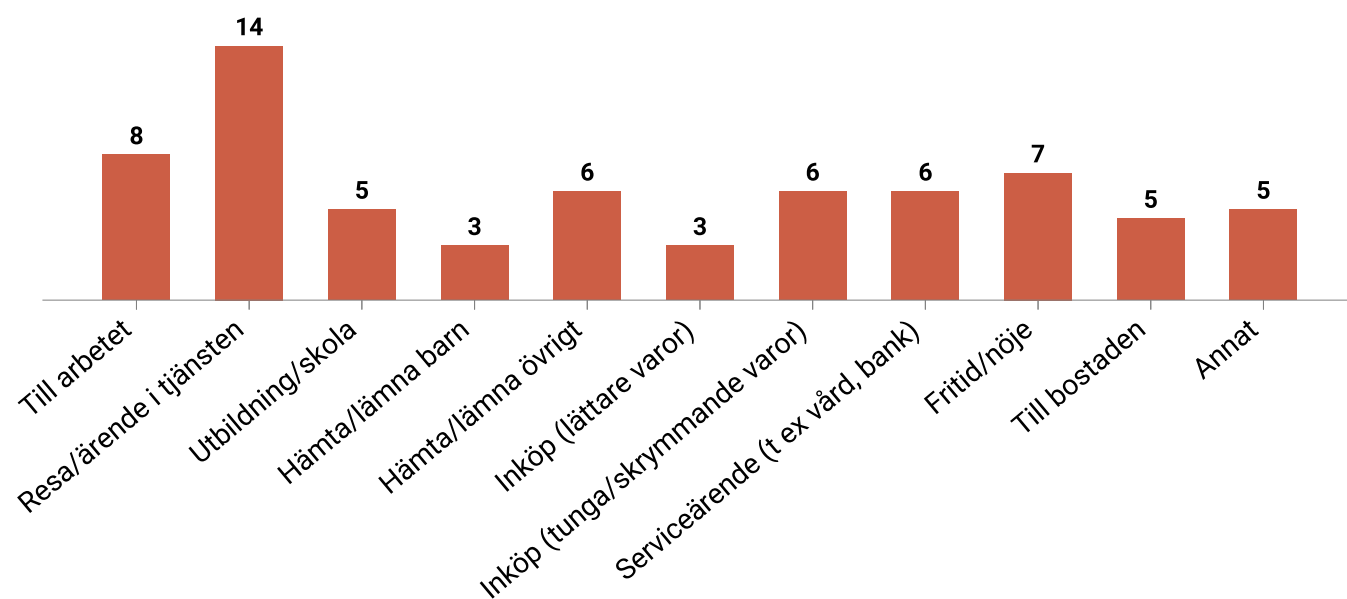
Tabell 29. Uppskattad medianreslängd i kilometer för olika färdsätt 2024, 2019, 2014, 2009. Helg. Antal resor = 6 236

	2024	2019	2014	2009
Bil	10	8	7	8
Kollektivtrafik	6	6	7	5
Cykel (samtliga)	3	3	1	3
Elcykel	4	4		
Till fots	2	1	1	1

Längd färdmedel och ärenden

Överlägset längst resor görs i tjänsten (14 km i snitt). Resor för inköp av lättare varor samt för att hämta och lämna barn är den kortaste typen av resa på i genomsnitt 3 kilometer.

Graf 44. Median för reslängd per ärende
Antal resor= 6506



Reserelationer

De 15 vanligaste reserelationerna totalt

Reserelationer visar mellan vilka områden eller inom vilket område som en resa görs. Nedan tabell visar inom vilket område eller mellan vilka områden de 15 vanligaste resorna görs. Flest resor görs inom centrala Jönköping eller från Jönköping väst samt Jönköping syd till centrala Jönköping.

Resor inom centrala Jönköping är där respondenterna i minst utsträckning använder bilen (17 %). Det är även här som störst andel av resorna görs till fots (51 %).

Cykel är vanligast vid resor till centrala Jönköping från närmast omgivande områden samt inom dessa (26-32 %). Även inom Bankeryd ligger cyklingen på en hög nivå (29%).

Resor inom Huskvarna är också ett område där en stor andel av resorna görs till fots om än att det är något fler resor som görs med bil.

Bilen används i störst utsträckning mellan större tätorter och landsbygden öster/norr och väster/öster (89 respektive 82 %).

Att resa med kollektivtrafiken är vanligast mellan Huskvarna och centrala Jönköping (31 %).

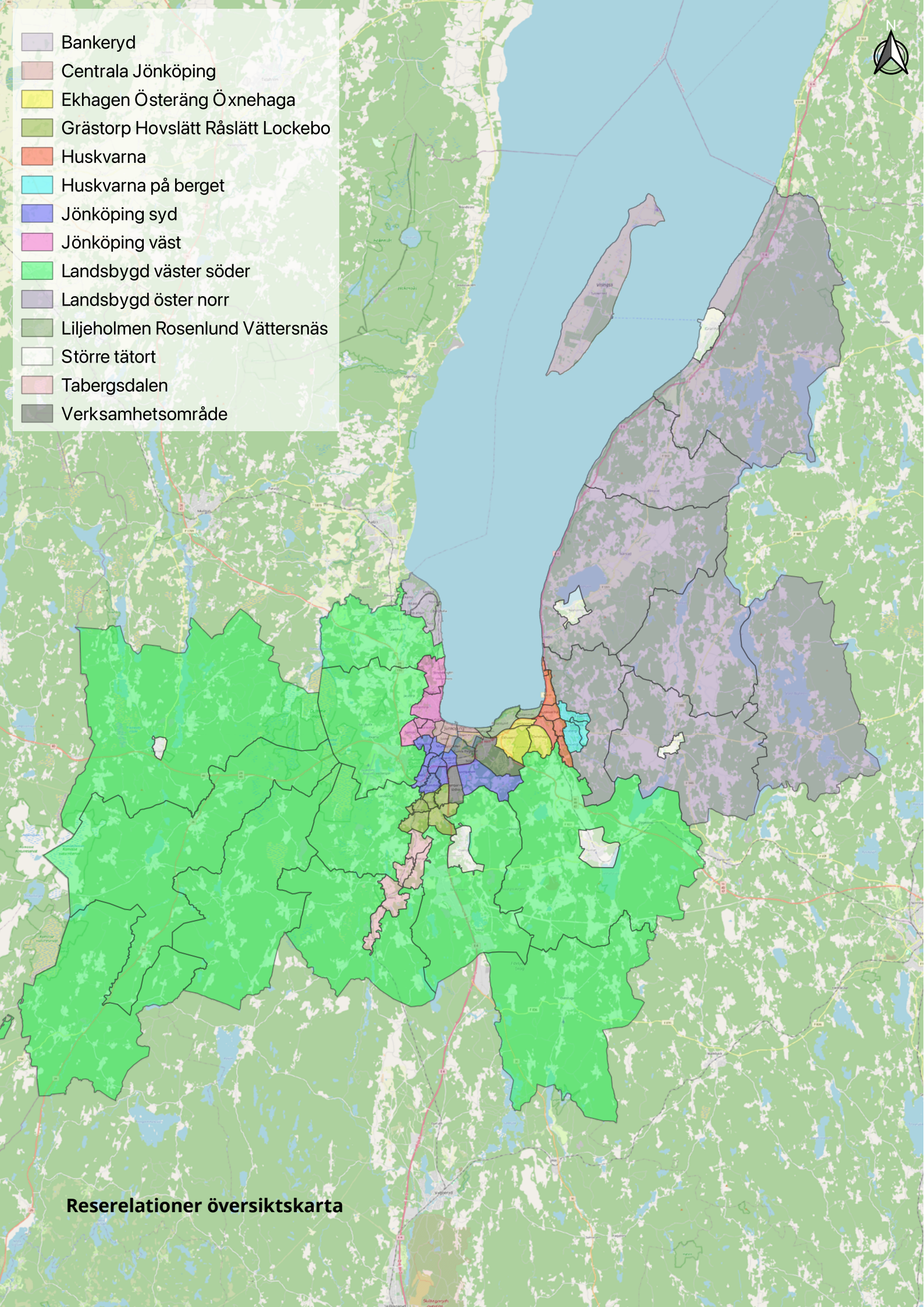
14 % av samtliga resor görs inom centrala Jönköping eller mellan centrala Jönköping och de närliggande områdena som Jönköping syd, Jönköping väst samt Liljeholmen - Rosenlund - Vätternäs. Resor enbart inom centrala Jönköping utgör 8 % av det totala antalet resor.

Tabell 30. Färdmedelsfördelning för de topp 15 vanligaste resorna

	Bil	Kollektiv- trafik	Cykel	Till fots	Övrigt	Oviktat antal resor
Inom Centrala Jönköping	17%	15%	16%	51%	1%	330
Jönköping väst <-> Centrala Jönköping	41%	22%	26%	9%	2%	145
Jönköping syd <-> Centrala Jönköping	39%	20%	29%	12%	0%	144
Inom Huskvarna	47%	7%	5%	42%	0%	122
Inom Jönköping väst	37%	4%	27%	31%	2%	108
Inom Landsbygd väster/söder	80%	1%	13%	2%	4%	104
Landsbygd väster/söder <-> Centrala Jönköping	68%	19%	12%	1%	0%	104
Inom Större tätort	60%	0%	15%	25%	0%	99
Gamla flygfältet <-> Centrala Jönköping	71%	3%	14%	9%	2%	91
Huskvarna <-> Centrala Jönköping	51%	31%	14%	3%	1%	91
Inom Landsbygd öster/norr	76%	3%	13%	5%	4%	79
Inom Bankeryd	49%	4%	29%	18%	0%	79
Större tätort <-> Landsbygd öster/norr	89%	5%	3%	0%	4%	79
Liljeholmen - Rosenlund - Vätternäs <-> Centrala Jönköping	33%	18%	32%	16%	1%	79
Större tätort <-> Landsbygd väster/söder	82%	1%	4%	13%	0%	76



- Bankeryd
- Centrala Jönköping
- Ekhagen Österäng Öxnehaga
- Grästorp Hovslätt Råslätt Lockebo
- Huskvarna
- Huskvarna på berget
- Jönköping syd
- Jönköping väst
- Landsbygd väster söder
- Landsbygd öster norr
- Liljeholmen Rosenlund Vättersnäs
- Större tätort
- Tabergsdalen
- Verksamhetsområde



Reserelationer översiktskarta

Bilagor



Bilagor

Bilaga 1: Metod

Population och urval

Populationen, det vill säga de objekt om vilka undersökningen ämnar dra slutsatser, utgjordes av samtliga personer i åldern 16 till 85 år som vid tiden för undersökningen var folkbokförda i Jönköping kommun.

För att kunna dra ett urval från populationen skapades en urvalsram som avgränsade, identifierade och möjliggjorde koppling till objekten i populationen. Urvalsramen i undersökningen skapades med hjälp av Skatteverkets kommuninvånarregister (KIR).

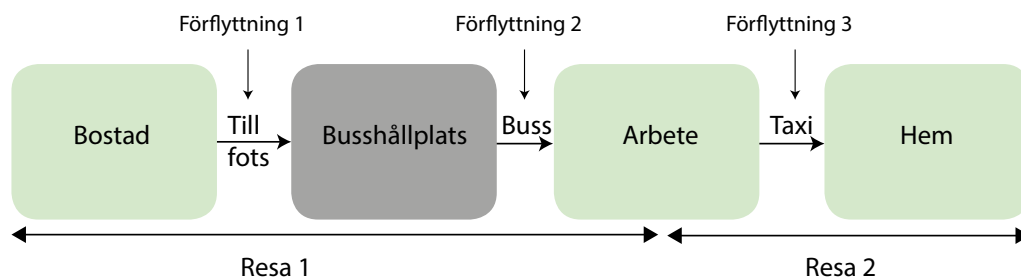
Från urvalsramen drogs vecka 15 ett stratifierat slumpmässigt urval om totalt 16 000 personer.

De medverkade gör ett antal resor varje dygn. Utöver själva personerna består även undersökningen av ett urval av resor. Det gör att vi har två olika populationer i undersökningen, först personerna och sedan deras resor. Då det är individerna som väljs följer resorna med som undersökningsobjekt tillhörandes ett kluster. Urvalsdesignen för individerna blir därmed ett stratifierat slumpmässigt urval medan urvalsdesignen för resor sker genom ett stratifierat klusterurval.

Metod resvaneundersökningar

Metoden som används för resvaneundersökningen bygger på metodik från Trafikanalys. Metodiken beskrivs i Trafikanalys metodrapport från 2011. Målet med metodiken är att mäta hur individer har rest en specifik dag. Mätningen görs på resenivå. I mätandet av resor i denna undersökning används två olika resebegrepp, resa och förflyttning.

Figur 1. Resebegrepp



En resa uppstår när individen uträttar ett ärende, exempelvis färdas till arbetsplatsen eller hem från arbetsplatsen likt i grafiken ovan. Att enbart byta färdväg räknas således inte som ett ärende. Emellertid delas resan i sin tur upp i förflyttning vid byte av färdväg. Samtliga förflyttningar ingår där resan startar mellan klockan 04:00 på mät dagen och klockan 03:59 på följande dag. För varje resa finns information om färdmedel, när resan startar och slutar, ärende, distans och var resan startade och slutade. Genom undersökningen kartläggs hur en person rest under ett dygn. För att inte riskera att väder eller andra händelser påverkar undersökningen har totalt 14 + 7 mät dagar valts ut. Dessa ska representera en genomsnittlig resdag under enkätperioden.

FRÅGOR

Frågorna i undersökningen utformades av en projektgrupp bestående av tjänstepersoner från Stadsbyggnadskontoret vid Jönköpings kommun, projektledare från IVL Svenska Miljöinstitutet samt projektledare från Enkätfabriken. Frågorna bestod av en del med bakgrundsfrågor och en del med en resdagbok. Resedagbok tillät upp till 8 resor och bestod av 7–8 frågor per resa.

SUPPORT

Under insamlingsperioden fanns Enkätfabriken tillgängliga för support via telefon (vardagar 8–16) samt via mejl. Av de supportärenden som togs emot handlade en majoritet om tillvägagångssätt för avregistrering, förtydligande om undersökningens syfte, åsikter om frågorna samt förtydligande gällande anonymitet. I ett fåtal fall hänvisade Enkätfabriken vidare till beställaren för undersökningen.

INSCANNING

Pappersenkäterna har scannats in för att sedan tolkas med Enkätfabrikens programvara för formulärstolkning. Enkäten har mallats upp för att programvaran ska veta vilka rutor och fält som ska tolkas. Frågorna i enkäten mallas upp utifrån frågetyp och skala. Därefter har rimliga värden programmerats för att säkerställa att programvaran tolkar enkäterna korrekt. I de fall där enkäten har fyllts i korrekt kan programvaran själv läsa in hela resultatet. I de fall där det finns tveksamheter sker en verifiering av svaren. Verifieringen sker manuellt genom att en operatör får ta ställning till hur svaret ska tolkas. Resultatet exporteras sedan till en textfil. Samtliga adresser i resdagboken har tolkats manuellt.

Uppdelning av enkätdata

Insamlade data har delats upp i två separata filer: (i) individfilen och (ii) resfilen. Orsaken till detta är dels att undvika överflödigt lagring av information och dels att urvalsdesignen är att betrakta som ett klusterurval där individ är kluster och resorna är undersökningsobjekten. I en sådan situation är det praktiskt att ha ett separat dataset för individerna och ett dataset avseende resorna. Kopplingen mellan filerna sker via löpnummer. I båda filer finns samtlig bakgrundsinformation från första delen i enkäten. Respondenterna är anonyma i båda databaserna.

INDIVIDFIL

Individfilen bygger på ett kort format med en individ per rad och frågorna från sida 1 till 3 i enkäten. Filen namnges ”individfil”. Filen består dessutom av anonymiserade registervariabler som t.ex. kön och ålder, designvariabler som t.ex. stratumtillhörighet, deriverade variabler som t.ex. uppräkningsvikt och nyckelkod. Samtliga personer som besvarat enkäten ingår i denna fil. Från resdagboken införs vissa variabler till individfilen, t.ex. antal resor som individen gjort under den aktuella dagen.

RESFIL

Resfilen bygger på ett långt format med en resa per rad. Detta innebär att istället för att varje individ upptar en rad med ett stort antal variabler (se Tabell B1) ges varje individ ett större antal rader men med färre variabler (se Tabell B2). Detta görs för att göra databasen mer överblickbar och lätthanterlig och är den struktur som är lämplig att använda för att få fram statistik om resor. Även i resfilen är samtliga individer anonymiserade.

Tabell B1. Exempel kort format

Individ	Längd resa 1	Längd resa 2	Längd resa 3
1	5 km	6 km	7 km

Tabell B2. Exempel långt format

Individ	Resa	Längd
1	1	5 km
1	2	6 km
1	3	7 km

KOORDINATSÄTTNING

För att koppla resornas start och mål till en position har ett arbete med koordinatsättning genomförts. I webbenkäten svarade respondenten genom att markera en position på en karta och därmed direkt i koordinatformat. I pappersenkäten svarades istället i form av en adress tillsammans med ort eller plats tillsammans med ort. En koordinatsättning har gjorts genom att med hjälp av karttjänster koppla adressen eller platsen till en koordinat.

- » De adresser där nummer saknas i svaret tilldelas nummer 1 eller närmsta nummer.
- » De adresser där numret inte stämmer tilldelas närmsta nummer.
- » Platser/adresser där det är skrivet både plats och gata (t.ex. Hemköp, Storgatan 8) är adressen styrande (om det inte är uppenbart att adressen är fel).

Bearbetning av variabler

AVSTÅND

En rimlighetsgranskning genomförs av de avstånd som lämnats för resan. Bedömningen görs baserat på en kombination av uppgivna tider och färdmedel. Rättningen görs restriktivt.

FÄRDMEDEL

För färdmedel har annat-svaren kategoriserats in bland befintliga svars kategorier. Vanligast är att ett annat-svar kategoriserats om till "till fots".

Samtliga analyser utgår från huvudfärdmedel vilket är det färdmedel som betraktas som det som använts längst distans. Prioriteringen av färdmedel är enligt listan nedan, där "Flyg" alltid ses som huvudsakligt färdmedel när det kombinerats med ett annat färdmedel. "Till fots" är enbart huvudsakligt färdmedel när det inte kombinerats med ett annat färdmedel.

1. Flyg
2. Tåg
3. Buss
4. Taxi/färdtjänst
5. Bil som förare
6. Bil som passagerare
7. Moped
8. MC
9. El-cykel
10. Cykel
11. El-sparkcykel
12. EPA/A-traktor/Mopedbil
13. Till fots

Huvudfärdmedlen slogs därefter samman till följande kategorier:

Bil som förare + Bil som passagerare = Bil

Buss = Buss

Tåg = Tåg

Cykel + El-cykel = Cykel

Till fots = Till fots

Flyg + Moped + MC + Taxi/Färdtjänst + El-sparkcykel + Annat = Annat

Bearbetning av reskedjor

ISÄRDRAGNING

Grunden i undersökningen är att varje resa sker med ett specifikt ärende. Ett vanligt förekommande fenomen är att respondenter förbiser detta och anger fler, alternativt samtliga ärenden under sin mättag på samma förflyttning. Detta medför enligt den avsedda definitionen att antalet förflyttningar för dessa individer underskattas. Som en åtgärd genomförs en operation så att samtliga förflyttningar som har både start och mål i hemmet "dras isär" det vill säga för varje ärende skapas en förflyttning i databasen, se tabellerna nedan.

Exempel på delresa där respondenten uppgivit två ärenden i en förflyttning mellan hemmet och hemmet.

Start	Stopp	Ärende	Reslängd
Hemadress	Hemadress	Till arbetsplatsen	15 km

Exempel på hur isärdragningen genomförts

Start	Stopp	Ärende
Hemadress	Okänd	Till arbetsplatsen
Okänd	Hemadress	Hemresa

KOMPLETTERING

Det finns ett stort antal möjliga felkällor i reskedjorna. De vanligaste är dock de fall som kräver isärdragning och fall där hemresor har glömts. Med bortglömda hemresor avses reskedjor som ej avslutas med en hemresa, utan t. ex. slutar i mataffären. I det fallet är det naturligt att anta att en hemresa saknas. Men då det finns fall där hemresor inte genomförts har ett antal undantag tagits fram. Dessa undantag är om det är en tjänsteresa, nöjesresa, besök hos släkt och vänner, sommarstuga eller annat som utgör ärendet.

Om det sista angivna ärendet är något av de ovan nämnda görs ingen komplettering med en extra hemresa. Om ärendet inte ingår i listan läggs en hemresa till i slutet av reskedjan. Fördelningen av färdmedel som finns i databasen före rättningarna förväntas vara representativ. För att undvika en skevhet i färdmedelsfördelningen kodades inte färdmedel på för dessa kompletterande resor eftersom det inte finns kunskap om vilka färdmedel som används för dem.

RÄTTNING AV SAKNADE SVAR

I de fall där respondenten svarat på en uppföljande fråga utan att ha svarat på frågan som styr om svar ska lämnas har en rättning skett. Det gäller främst om respondenten inte svarat på frågan om den genomfört några förflyttningar under den aktuella dagen men sedan fyllt i information om förflyttningar. Då har en rättning genomförts på frågan om förflyttningar skett.

RENSNING AV BRISTFÄLLIGA SVAR

I de fall där svaret är så bristfälligt att det inte går att använda har det rensats bort. Det handlar främst om att enkäten inte är ifylld alls eller enbart väldigt begränsat.

Tillförlitlighet

I stort sett all form av statistik kommer med någon form av osäkerhet. Målet i det här fallet är att mäta ett antal faktorer i en population genom att tillfråga ett urval från populationen. I detta kapitel beskrivs tillförlitligheten i undersökningen och vilka faktorer som främst påverkar den. De källor som bedöms ha störst påverkan på tillförlitligheten är urval, mättningsfel och bortfall. Urvalet är i undersökningen mycket stort och bedöms därför inte vara en stor risk för tillförlitligheten. Mättningsfel, delvis i form av att frågorna och att svarsalternativen uppfattas felaktigt, är svåra att bedöma utan ytterligare studier av frågorna i undersökningen. Frågorna som rör resedagboken är svåra att fylla i med mycket instruktioner och potentiella felkällor. Det bedöms därför som en stor risk att fel uppstår.

Den största risken vad gäller tillförlitlighet är annars bortfallet. I liknande studier och vid tidigare års undersökningar har det funnits en skevhet i bortfallet, som påverkar utfallet av undersökningen. För att minimera de potentiellt snedvridande effekter som bortfallet befaras få har resultatet kalibrerats genom viktning. Metoden är vedertagen och utgår från SCB:s metodik.

OSÄKERHETSKÄLLOR

De osäkerhetskällor som bedöms kunna riskera tillförlitligheten i undersökningen är urval, mätning, ramtäckning, bortfall och bearbetning. De olika osäkerhetskällorna diskuteras nedan.

URVAL

Urvalsfel uppkommer på grund av att endast ett urval av populationen undersöks. Urvalsfel uppkommer när det uppmätta värdet skiljer sig från det faktiska värdet. Felet inträffar som en följd av att inte samtliga personer i populationen tillfrågas. Ju större urvalet är, desto mindre är risken för urvalsfel. I den aktuella undersökningen är urvalet 16 000 personer, vilket är ett mycket stort urval för området. Urvalsfel bedöms därför inte som ett stort problem när skattningar görs för hela kommunen.

Ramtäckning

Ramen i undersökningen utgjordes av personer i åldern 16 år till 85 år som var folkbokförda i Jönköpings kommun. Problem med ramtäckning uppstår när urvalsramen och populationen inte överensstämmer. De två sätt som ramen och populationen kan skilja sig åt är genom undertäckning och övertäckning. Undertäckning sker när det saknas objekt i ramen, det vill säga att personer som överensstämmer med urvalskriterierna i undersökningen ändå inte finns med i den ram som urvalet dras från. Övertäckning uppstår när personer som inte överensstämmer med kriterierna för urvalet ändå finns med i urvalsramen. I den aktuella undersökningen skulle övertäckning kunna uppkomma exempelvis genom att en person som är yngre än 16 år finns i urvalsramen, genom att en person som är bosatt i annat län är inkluderad eller att avlidna personer ej är borttagna. I den aktuella undersökningen är det främst övertäckning som betraktats som ett problem, då registret bedöms vara av god kvalitet och väl uppdaterat, vilket alltså minskar risken för undertäckning.

MÄTFEL

Ett fel som kan uppstå vid mätning är att lämnade uppgifter skiljer sig från faktiska uppgifter. Felet kallas mätfel och kan uppkomma då uppgiftslämnaren inte minns de faktiska uppgifterna, missförstår frågan eller medvetet svarar felaktigt. Frågorna i undersökningen har utformats av beställaren. Även om flera av frågorna i undersökningen är validerade och används i andra undersökningar finns en risk för mätfel. En indikation på mätfel är att respondenter valt att inte svara på en eller flera frågor. När en person väljer att inte svara uppstår ett så kallat partiellt bortfall. Om en fråga har ett speciellt stort antal partiella bortfall kan det vara ett tecken på att en fråga inte har fungerat enligt förväntan. Ingen fråga uppvisar dock något större partiellt bortfall.

FELMARGINAL

Tabellen nedan visar felmarginaler vid olika uppmätta andelar med olika konfidensnivåer. I kolumnen visas antal svar, och på raderna visas andelen som har svarat ett visst alternativ.

En statistisk standard är att använda en 95 % konfidensnivå för att uttrycka hur säkra vi är på att resultaten speglar verkligheten. Detta innebär att om vi skulle upprepa undersökningen många gånger, skulle 95 % av gångerna det verkliga värdet ligga inom den angivna felmarginalen.

Exempel:

I vår undersökning om färdmedelsfördelning ingår 8 453 svar. Resultatet visar att:

- » 62 % har rest med bil, med en felmarginal på $\pm 0,6$ %.
- » 12 % har rest med cykel med en felmarginal på $\pm 0,6$ %.

Detta innebär att om undersökningen upprepades flertalet gånger skulle andelen bilresenärer i 95 % av fallen ligga mellan 61,4 % och 62,6 %, och andelen cyklister mellan 11,4 % och 12,6 %.

Konfidensnivå	Svar n=50	Svar n=100	Svar n=250	Svar n=500	Svar n=1000	Svar n=5000	Svar n=10 000
Andel 5 % / 95 %	$\pm 6,0\%$	$\pm 4,3\%$	$\pm 2,7\%$	$\pm 1,9\%$	$\pm 1,4\%$	$\pm 0,6\%$	$\pm 0,4\%$
Andel 10 % / 90 %	$\pm 8,3\%$	$\pm 5,9\%$	$\pm 3,7\%$	$\pm 2,6\%$	$\pm 1,9\%$	$\pm 0,8\%$	$\pm 0,6\%$
Andel 20 % / 80 %	$\pm 11,1\%$	$\pm 7,8\%$	$\pm 5,0\%$	$\pm 3,5\%$	$\pm 2,5\%$	$\pm 1,1\%$	$\pm 0,8\%$
Andel 30 % / 70 %	$\pm 12,7\%$	$\pm 9,0\%$	$\pm 5,7\%$	$\pm 4,0\%$	$\pm 2,8\%$	$\pm 1,3\%$	$\pm 0,9\%$
Andel 40 % / 60 %	$\pm 13,6\%$	$\pm 9,6\%$	$\pm 6,1\%$	$\pm 4,3\%$	$\pm 3,0\%$	$\pm 1,4\%$	$\pm 1,0\%$
Andel 50 %	$\pm 13,9\%$	$\pm 9,8\%$	$\pm 6,2\%$	$\pm 4,4\%$	$\pm 3,1\%$	$\pm 1,4\%$	$\pm 1,0\%$

SVARSBORTFALL

Svarsbortfall består av de personer i urvalet som inte svarat på undersökningen. Svarsbortfallet delas upp mellan känt bortfall, där personen hört av sig på något sätt och berättat om orsak till att de inte velat delta, och okänt bortfall, där orsak helt enkelt saknas.

BORTFALLSORSAKER

I tabellen nedan visas de kända skälen till bortfall. Totalt kategoriseras 35 personer som vägrare, varav de flesta hört av sig via mejl eller Enkätfabrikens supportformulär. Totalt 435 svarsbortfall har registrerats via postreturer där ingen ny adress funnits. Övriga 10 099 har inte hörts från överhuvudtaget.

Bortfall

Bortfall vägran	35
Postretur, vill inte svara	3
Telefonsamtal, principvägran	4
Övrig vägran	1
Bortfall övrigt	100
Postretur (avflyttad)	89
Sjuk	0
Oanvändbart formulär	11
Okänd status	335
Postretur	300
Tom enkät	0
Övrigt	35
Övertäckning	0
Avliden	0
Bor utanför området	0
Långvarigt bortrest	0

SVARSFREKVENNS

Utifrån den kategorisering av respondenter som genomförts kan svarsfrekvens beräknas. Svarsfrekvensen beräknas utifrån Statistikerssamfundets standard för bortfallsberäkning. Enligt denna standard delas respondenterna in i följande grupper:

n= Urvalet i undersökningen.

S: Målpopulationsobjekt för vilka svar erhållits.

B: Målpopulationsobjekt med inga eller otillräckliga svar, dvs. element som utgör bortfall (objektbortfall). Beskrivs i föregående kapitel.

O: Element i urvalet med okänd målpopulationsstatus, dvs. vi vet inte om dessa tillhör målpopulationen eller utgör övertäckning. Beskrivs i föregående kapitel.

Ö: Element i urvalet som utgör övertäckning, dvs. element som inte tillhör målpopulationen.

SKEVHETER

Ett stort svarsbortfall behöver i teorin inte vara ett stort problem. Om bortfallet är helt slumpmässigt behöver inte skattningarna i undersökningarna påverkas av bortfallet, det vill säga att det är helt slumpat om en person väljer att svara eller inte svara på undersökningen. I praktiken är detta dock osannolikt. Erfarenhet från tidigare undersökningar och forskning visar att olika grupper har olika svarsbenägenhet. Om vissa grupper är mer svarsbenägna än andra blir de överrepresenterade i undersökningen och kan påverka skattningarna som görs i undersökningen.

I undersökningen används en teknik där skevheter i bortfallet kompenseras för genom en kalibrering av resultatet. Kalibreringen innebär förenklat att registerdata används för att kompensera för skevheter i bortfallet.

KALIBRERING

I en urvalsundersökning finns alltid ett problem med urvalsfel, då enbart en delmängd av populationen studeras. Då samtliga personer ej svarat på undersökningen finns även ett problem med svarsbortfall. I användningen av statistik från undersökningen kan dessa två problem göra skattningar skeva. Det är därför värdefullt att undersöka omfattningen av problemet. En sådan undersökning kan enbart genomföras indirekt genom att undersöka via registervariabler. Dessa registervariabler blir hjälpvariabler, vilka används för att först undersöka och sedan korrigera skevheten. Slutsatsen av jämförelsen är att problem finns med skevheter bland NYKO3, ålder och kön.

VAL AV HJÄLPVARIABLER

Efter en sammanvägning av de tre olika kriterierna som ställts upp har följande hjälpvektorer i undersökningen valts. Dessa tre variabler används i kombination med varandra i kalibreringen, det vill säga 2 kön x 4 åldersgrupper x 76 NYKO3

Kön x Ålder x NYKO3

BESKRIVNING AV KALIBRERING

Kalibreringens målsättning är att med hjälp av vikter korrigera så att fördelningen inom hjälpvariablerna motsvarar fördelningen i populationen. Metodiken som används för att åstadkomma detta är en vedertagen metod för kalibrering av undersökningsresultat som används av bland annat SCB. För varje respondent har en vikt beräknats. Genom vikten kan skevheterna i svaren korrigeras. Högst vikt får unga män och lägst får äldre personer.

För att beräkna resultat där skevheterna och urvalet är kalibrerat måste viktvariabeln användas. I resultaträkningen multipliceras därför varje svar med den aktuella vikten. För att skatta totaler i undersökningen multipliceras vikten med variabelvärdet. För att få fram ett medelvärde för exempelvis avstånd i undersökningen kan du multiplicera varje individs avstånd med dess vikt. Summan av alla dessa dividerat med summan av alla vikter utgör därefter medelavståndet för samtliga individer.

Två exempel visas nedan där antingen en total eller ett medelvärde ska beräknas. Första exemplet kan exempelvis vara där totalt antal resta kilometer i befolkningen ska beräknas, medan det andra gäller genomsnittlig reslängd i kilometer.

Skattningen visas genom nedanstående formel:

$$\ddot{Y} = \sum_r w_k y_k$$

w_k = vikten som ges till varje svar (för att kompensera för att vissa grupper kan vara under- eller överrepresenterade).

y_k = värdet vi vill summera, till exempel hur många kilometer en person rest.

$\ddot{Y}$ = totalvärde

För att istället skatta medelvärde används följande formel:

$$\ddot{Y} = \frac{\sum_r w_k y_k}{\sum_r w_k}$$

w_k = vikten som ges till varje svar (för att kompensera för att vissa grupper kan vara under- eller överrepresenterade).

y_k = värdet vi vill summera, till exempel hur många kilometer en person rest.

$\ddot{Y}$ = medelvärde

Bilaga 2: Frågeunderlag

1. Borde Jönköpings kommun arbeta för att öka, minska eller bibehålla resandet med följande färdslag i kommunen? (Öka, Oförändrat, Minska, Vet ej)

- » Cykel
- » Kollektivtrafik
- » Bil
- » Vet ej

2. Vilket anser du att Jönköpings kommun bör prioritera vid jämförelse mellan bil och kollektivtrafik?

- » Prioritera kollektivtrafik, även om det kan innebära nackdelar för biltrafiken
- » Prioritera biltrafik, även om det kan innebära nackdelar för kollektivtrafiken
- » Vet ej

3. Vilket anser du att Jönköpings kommun bör prioritera vid jämförelse mellan bil och cykel?

- » Prioritera cykeltrafik, även om det kan innebära nackdelar för biltrafiken
- » Prioritera biltrafik, även om det kan innebära nackdelar för cykeltrafiken
- » Vet ej

4. Vilket anser du att Jönköpings kommun bör prioritera vid jämförelse mellan kollektivtrafik och cykel?

- » Prioritera cykeltrafik, även om det kan innebära nackdelar för kollektivtrafiken
- » Prioritera kollektivtrafik, även om det kan innebära nackdelar för cykeltrafiken
- » Vet ej

5. Vad är din sysselsättning?

- » Förvärvsarbetar – heltid
- » Förvärvsarbetar – deltid
- » Studerar
- » Sjukskriven
- » Föräldraledig
- » Arbetssökande
- » Pensionär
- » Annat _____

6. Hur ofta arbetar/studerar hemifrån eller på distans?

- » 5-7 dagar i veckan
- » 2-4 dagar i veckan
- » 1 dag i veckan
- » 1-3 dagar i månaden
- » Mer sällan/aldrig

7. Vilken är din högsta avslutade utbildning?

- » Grundskola/folkskola
- » Gymnasium/realskola
- » Eftergymnasial utbildning, annat än högskola/universitet
- » Utbildning på högskola/universitet

8. Hur många utöver dig själv bor i ditt hushåll?

- » 0 personer
- » 1 person
- » 2 personer
- » 3 personer
- » 4 personer
- » 5 personer eller fler

9. I vilken typ av bostad bor du?

- » Flerfamiljshus (lägenhet)
- » Fristående en- eller tvåfamiljshus (villa)
- » Radhus/kedjehus
- » Annan typ av bostad

10. Om du bor i ett flerfamiljshus (lägenhet): bor du i en...?*

- » Hyreslägenhet
- » Bostadsrätt

11. Har något av följande bidragit till att du minskat ditt bilanvändande de senaste åren?

- » Bättre möjligheter att arbeta hemifrån/på distans
- » Svårare ekonomisk situation/ökade kostnader
- » Ny bostad eller nytt arbete
- » Hälsoskäl
- » Miljöskäl

12. Vilket av följande alternativ stämmer bäst på din användning av bil framöver?

- » Jag kommer att minska min bilanvändning
- » Jag överväger att minska min bilanvändning
- » Jag kommer att fortsätta min bilanvändning som den är nu
- » Jag överväger att öka min bilanvändning
- » Jag kommer att öka min bilanvändning

*Frågan ställdes bara till de som svarade "Flerfamiljshus (lägenhet)" på fråga 9.

13. Kan du i allmänhet använda dig av bil när du behöver?

- » Ja, alltid
- » Ja, för det mesta
- » Ja, ibland
- » Nej, sällan
- » Nej, aldrig

14. När jag använder bil är det oftast en:*

- » Bil som jag eller någon i mitt hushåll äger eller privatleasar
- » Förmånsbil, tjänstebil eller firmabil
- » Bil från bilpool eller biluthyrning
- » Lånad bil från någon utanför hushållet

15. Kan du i allmänhet använda dig av cykel när du behöver?

- » Ja, alltid
- » Ja, för det mesta
- » Ja, ibland
- » Nej, sällan
- » Nej, aldrig

16. Om hushållet har tillgång till cykel: är någon av cyklarna en elcykel?

- » Ja
- » Nej

17. Kan du i allmänhet använda dig av kollektivtrafik när du behöver?

- » Ja, alltid
- » Ja, för det mesta
- » Ja, ibland
- » Nej, sällan
- » Nej, aldrig

18. Har du körkort för personbil?

- » Ja
- » Nej

*Frågan ställdes inte till de som svarade "Nej, aldrig" på fråga 13.

19. Hur ofta använder du följande färdmedel när du reser till och från arbete eller studier?*

(5-7 dagar/vecka, 2-4 dagar/vecka, 1 dag/vecka, 1-3 dagar/månad, Mer sällan/aldrig)

- » Gång
- » Cykel
- » El-cykel
- » Bil
- » Tåg
- » Buss

20. Hur ofta använder du följande färdmedel på fritiden?

(5-7 dagar/vecka, 2-4 dagar/vecka, 1 dag/vecka, 1-3 dagar/månad, Mer sällan/aldrig)

- » Gång
- » Cykel
- » El-cykel
- » Bil
- » Tåg
- » Buss

*Frågan ställdes enbart till de som svarade att de förvärvsarbetar heltid/deltid eller studerar på fråga 5.

Resedagbok

Du hittar din mättag i följebrevet.

Från kl. 04.00 på morgonen till 03.59 på följande dag. Så här ska resedagboken fyllas i:

Vi vill att du beskriver de resor som du gjort just **den dag som anges på första sidan i enkäten och i följebrevet**, oavsett om du rest som du brukar eller ej.

Med resa eller förflyttning menar vi att du ska ha uträttat ett ärende t. ex. lämnat barn på förskola eller åkt och handlat. Ibland uträttar man flera ärenden under en resa, t. ex. först lämnar barn på förskola och sedan fortsätter till arbetet. Då blir det två resor som noteras som varsin förflyttning. Om du däremot bara bytt färdmedel under resan, t. ex. fått skjuts till busshållplatsen och sedan fortsatt med buss blir detta en förflyttning som noteras i en resa men med flera färdstätt förkryssade.

Om du åker och handlar är det två resor; en resa till affären och en resa därifrån. Vid en ”shoppingrunda” ska promenader/resor mellan affärerna noteras - även om du inte köpt något.

Alla resor är lika viktiga oavsett ärende. Glöm inte hemresor.

Alla färdstätt är lika viktiga. Promenader är lika viktiga som resor med bil eller buss så länge du har uträttat ett ärende. Färdstättet ”till fots” ska du bara använda om merparten av förflyttningen skett till fots

Var vänlig och **ange adresser så noggrant du kan.**

Undantag:

Om promenaden är själva ärendet ska denna förflyttning inte noteras. Det kan t. ex. handla om en joggingtur eller en promenad för att rasta hunden.

Resor som ingår i din yrkesutövning, där själva resan är arbetet, som t. ex. bussförare eller brevbärare är vi inte intresserade av. Däremot är vi intresserade av andra resor du gjort i tjänsten, till och från arbetet, under lunchen och efter arbetsdagens slut.

R1. Har du gjort några förflyttningar under mätdagen?

- » Ja
- » Nej, jag var hemma eller på samma plats under hela dagen

R2. Om du inte gjort några förflyttningar, vad var orsaken?*

- » Hade inga ärenden
- » Sjuk eller vård av sjukt barn
- » Bortrest
- » Arbetat hemifrån
- » Annat, nämligen_____

R3. Var startade du denna resa?

- » Egna bostaden
- » Annan plats (i Sverige)
- » Annan plats (utanför Sverige)

R4. Skriv in platsen i sökrutan eller flytta markören på kartan för att mata in mellan vilka punkter resan skedde.**

R5. Vilket land?***

R6. Hur dags startade du? (kl.) ____:____

R7. Vilket var ditt ärende?

- » Till arbetet
- » Resa/ärende i tjänsten
- » Utbildning/skola
- » Hämta/lämna barn
- » Hämta/lämna övrigt
- » Inköp (lättare varor)
- » Inköp (tunga/skrymmande varor)
- » Serviceärende (t ex vård, bank)
- » Fritid/nöje
- » Till bostaden

*Frågan ställdes enbart till de som svarade "Nej, jag var hemma eller på samma plats under hela dagen" på fråga R1.

**Frågan ställdes enbart till de som svarade "Annan plats (i Sverige)" på fråga R2.

***Frågan ställdes enbart till de som svarade "Annan plats (utanför Sverige)" på fråga R2.

R8. Vilket/vilka färdssätt använde du? (Ange alla färdssätt du använde. Till fots kryssar du endast om merparten av förflyttningen skedde till fots).

- » Till fots
- » Cykel
- » Elcykel
- » Moped/motorcykel
- » Bil som förare
- » Bil som passagerare
- » Buss
- » Tåg
- » Färdtjänst/Taxi
- » El-sparkcykel
- » EPA/A-traktor

R9. Var låg platsen för detta ärende?

- » Egna bostaden
- » Annan plats (i Sverige)
- » Annan plats (utanför Sverige)

R10. Skriv in platsen i sökrutan eller flytta markören på kartan för att mata in mellan vilka punkter resan skedde.*

R11. Vilket land? **

R12. Hur dags kom du fram? (kl.) ____: ____

R13. Uppskattat avstånd för resan:

Total uppskattad längd i km: _____

Uppskattningsvis, hur lång del av resan skedde till fots? (km) *** _____

Uppskattningsvis, hur lång del av resan skedde med cykel? (km) **** _____

R14. Gjorde du fler förflyttningar under mättdagen?

- » Ja
- » Nej

*Frågan ställdes enbart till de som svarade "Annan plats (i Sverige)" på fråga R2.

**Frågan ställdes enbart till de som svarade "Annan plats (utanför Sverige)" på fråga R2.

***Frågan ställdes enbart om respondenten valt "Till fots" som färdmedel.

****Frågan ställdes enbart om respondenten valt "Cykel" som färdmedel.

