



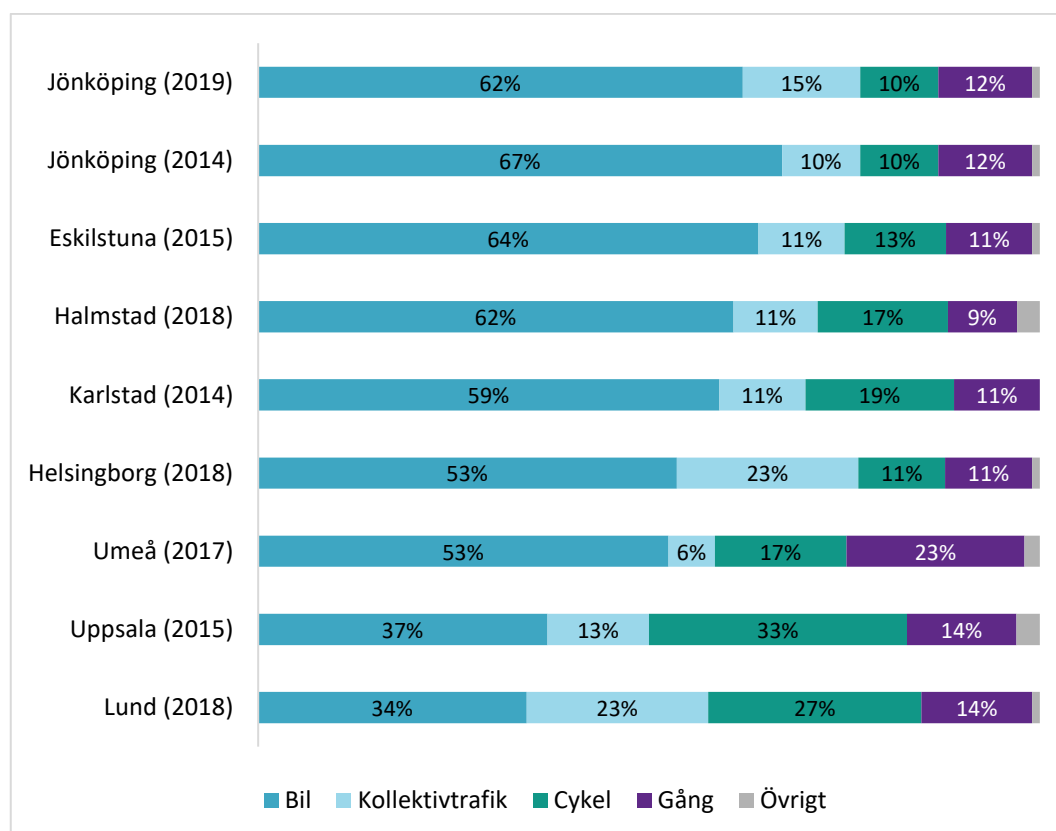
Resvaneundersökning Jönköpings kommun 2019

Sammanfattning

Under hösten 2019 genomfördes Jönköpings kommuns tredje resvaneundersökning, de tidigare gjordes 2009 och 2014. Syftet med undersökningen var att få en bild av Jönköpingsbornas resvanor och att få underlag till planering av trafik och bebyggelse. Projektet genomfördes av Enkätfabriken i samarbete med Koucky & Partners. Resvaneundersökningen genomfördes med postala enkäter samt möjlighet att svara via en webbenkät. Totalt skickades 7500 enkäter ut till slumpmässigt utvalda invånare mellan 16-85 år. Totalt inkom 2997 svar, vilket motsvarar en svarsfrekvens på 40 procent. Upplägget utgår från de tidigare undersökningarna för att säkerställa jämförbarheten av resultaten.

Det utförs fler resor på vardagar än på helger; 2,6 respektive 2,1 per person och dag. Jämfört med 2014 har antalet vardagsresor minskat något. Då gjordes 3,0 resor per person på vardagar. Kvinnor gör något fler resor än män på vardagar; 2,7, respektive 2,6 per person och dag. På helgen utför män något fler resor än kvinnor; 2,2, respektive 2,1 per person och dag. Den äldsta åldersgruppen, 65-85 år, utför det lägsta antalet resor (1,9 per person och dag på vardagar; 1,8 på helger), medan åldersgrupperna 25-44 år gör flest antal resor (2,9 per person och vardag, 2,3 per person och helgdag).

Figur 0-1 Färdmedelsfördelning i några mellanstora svenska kommuner



Flest resor görs med bil - 62 procent av alla resor på vardagar respektive 69 procent på helgdagar. Andelen bilresor 2019 har dock minskat med 5 procentenheter jämfört med undersökningen 2014. Män reser i större utsträckning med bil än kvinnor. I jämförelse med andra mellanstora kommuner i Sverige ser vi en högre andel bilresor och lägre andel cykelresor i Jönköpings kommun.

Andelen resor med kollektivtrafik har ökat men cyklingen oförändrad. 15 procent av alla vardagsresor utförs med kollektivtrafik, en ökning från 10 % 2014. 11 procent av resorna på helgdagar görs kollektivt. Cykelresor utgör 10 procent av alla resor på vardagar och 8 procent på helgdagar. Bland de studerade åldersgrupperna är det de 16-24 åringar som reser mest kollektivt (36 procent vardagar; respektive 24 procent helgdagar). För cykelresor varierar bilden mellan vardagar och helgdagar. På vardagar utför 45-64 åringar flest cykelresor (12 procent), på helgdagar är det 16-24 åringar (11 procent).

Andelen bilresor ökar ju längre en kommer ur tätorten Jönköping. Andel resor med kollektivtrafik och cykel avtar med avståndet från tätorten Jönköping.

Störst andel resor görs till arbete. Cirka 3 av 10 resor går till arbete på vardagar. På helgdagar är det 2 av 10 resor. Jämfört med 2014 har resorna till arbete ökat med 4 procentenheter på vardagar och 12 procentenheter på helgdagar. Män utför fler resor till arbete än kvinnor. Fler kvinnor utför resor för inköp och hämta/lämna än män.

Andelen resor med kollektivtrafik är störst vid ärendet skola/utbildning. 6 av 10 personer på vardagar och 5 av 10 på helgdagar utför resor till skola/utbildning med kollektivtrafik. De ärenden där bilen används i störst utsträckning är resor i tjänsten samt hämtning och lämning. För dessa reseärenden används bil i 77 procent av fallen eller mer. Cykel används som mest för resor till arbetet, 14 procent av resorna till arbetet görs med cykel (på vardagar).

Mer än hälften av alla resor är korta resor upp till 5 km. Bilen står för hälften av alla korta resor. Den andra hälften av korta resor utförs med hållbara färdslag såsom kollektivtrafik, cykel och till fots. Vid resor längre än 5 km utgör bilresor majoriteten.

63 procent av alla förvärvsarbetande har gratis parkering vid sin arbetsplats. Andelen har minskat med 7 procentenheter sedan 2014. Andelen respondenter som har tillgång till avgiftsparkering har ökat från 18 till 23 procent. För korta resor till arbete upp till 5 km, respektive 0-10 minuter görs flest resor till fots och med cykel. Kvinnor använder i mindre utsträckning bil än män för resor till arbete.

Tillgång till elcykel har ökat sedan 2014. Då låg andelen hushåll som har tillgång till elcykel vid ca 3 procent. 2017 hade tillgången ökat till 14 procent i SCB:s medborgarundersökning och ligger i denna undersökning på 18 procent.

70 procent av alla respondenter vill att kommunen ska arbeta med att öka cykel- och kollektivtrafik. En minoritet vill prioritera biltrafiken, en åsikt som överlag är vanligare bland män än bland kvinnor. Mer än hälften vill se prioriteringar av kollektivtrafik respektive cykel när de alternativen ställs mot prioritering av biltrafik.

Område med högst andelar hållbara resor är centrala Jönköping. Bland boende i centrala Jönköping görs majoriteten av resorna med gång, cykel och kollektivtrafik. Dessa färdslag gäller också för en majoritet av alla resor med destination centrala Jönköping.

Kvinnorna reser mest hållbart. Kvinnornas resor görs till stora delar med gång, cykel och kollektivtrafik, särskilt på kortare sträckor upp till fem kilometer. Om alla kommuninvånare reste som kvinnorna skulle kommunens mål om andelen hållbara resor för när kommunen uppnår 160 000 invånare (ca 2032) i stort sett vara uppnått.

Innehåll

Resvaneundersökning Jönköpings kommun 2019	1
Sammanfattning	2
Innehåll	5
1 Inledning	7
1.1 Om undersökningen	7
2 Bakgrundsfrågor	13
2.1 Kön och ålder	13
2.2 Sysselsättning och arbetstid	14
2.3 Utbildningsnivå	15
2.4 Hushållsammanställning	15
2.5 Bostadstyp	16
3 Tillgång till färdmedel	17
3.1 Antal bilar i hushållet	17
3.2 Biltillgång	17
3.3 Cykeltillgång	18
3.4 Tillgång till kollektivtrafik	19
3.5 Körkort	19
3.6 Prioritering mellan färdmedel	20
3.7 Attityd till användning av bil	23
4 Resvanor	25
4.1 Antal resor	25
4.2 Orsak till att inte ha rest	26
4.3 Färdsätt	27
4.4 Ärende	28
4.5 Färdsätt och ärende	31
4.6 Färdsätt och hushållssammansättning	34
4.7 Färdsätt och avstånd	35
4.8 Reslängd och restid	36
4.9 Förvärvsarbete	39

4.10	Pensionärer	44
4.11	Färdsätt i olika områden	45
4.12	Resor mellan olika områden – resmatriser	49
5	Bilaga	50

1 Inledning

En resvaneundersökning är ett sätt att ta reda på hur resandet i kommunen fördelas mellan olika färdmedel. Detta är den tredje resvaneundersökningen som Jönköpings kommun har genomfört, de tidigare gjordes 2009 och 2014. I den aktuella undersökningen har stor jämförbarhet med de tidigare undersökningarna eftersträfvats i både metod, enkätfrågor och analyser. Syftet med undersökningen har varit att få en bild av Jönköpingsbornas resvanor och att få underlag till planeringen av trafik och bebyggelse. Kontaktperson hos Jönköpings kommun har varit Olle Gustafsson, Stadsbyggnadskontoret. Undersökningen genomfördes av Koucky & Partners och Enkätfabriken.

2009 genomfördes undersökningen under två veckor i april. Pga problem med helgdagar i april 2014 flyttades mätveckorna fram till maj månad. Maj har enligt cykelmätarna i kommunen visat sig vara den starkaste cykelmånaden och bedöms därför inte vara representativ som genomsnittsmånad för resandet i kommunen. Då det även inför RVU 2019 visade sig vara problem med helgdagar i april togs beslutet att permanent flytta undersökningen till en period i september/oktober.

1.1 Om undersökningen

1.1.1 Definitioner

Resa

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.

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. Försättningsvis kommer rapporten att använda enbart ”färdmedel” som benämning på ”huvudsakligt färdmedel”.

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.

1.1.2 Enkät

Undersökningen genomfördes med hjälp av både postal enkät samt webbenkät. Enkäten innehöll frågor om respondenternas bostad och hushåll, tillgång till transportmedel och parkeringsalternativ. Dessutom innehöll enkäten en resedagbok där respondenterna fick fylla i hur de hade rest under en på förhand utvald dag. Enkät och resedagbok finns i Bilaga 1.

1.1.3 Urval- och redovisningsområden

Resvaneundersökningen omfattar invånare bosatta i Jönköpings kommun inom åldersspannet 16-85 år. Totalt skickades 7 500 enkäter ut, se Tabell 2-1. Invånarna delades in i olika delgrupper, så kallade stratum. I detta fall utgjordes delgruppen av de invånare som bor inom ett geografiskt område i Jönköpings kommun. Invånarna delades in i 13 olika områden som visas i tabell 1-1 och i figur 5-1 i bilagan och varje geografiskt område utgjorde ett stratum. Dessa 13 områden klustrades delvis ihop till 7 områden för att visa resandet under helgen, dessa områden visas i tabell 1-2 (se också bilaga figur 5-2). Urvalet drogs av Jönköpings kommun och var stratifierat på områdesnivå.

Tabell 1-1 Urvalsområden för resor på vardagar.

Urvalsområde för vardagsresor (13 strata)	Förklaring
V1 Centrala Jönköping	Väster, Öster, Söder, Bäckalyckan, Kålgården, Munksjöstaden
V2 Jönköping väst	Skänkeberg, Dalvik, Samset-Åsen, Bymarken, Kortebo
V3 Jönköping syd	Torpa, Mariebo, Gräshagen, Tokarp, Haga, G:a Råslätt, Kättilstorp, Ljungarums kyrkby
V4 Grästorp - Hovslätt - Råslätt - Lockebo	Grästorp, Hovslätt, Råslätt, Lockebo
V5 Liljeholmen - Rosenlund - Vättersnäs	Liljeholmen, Rosenlund, Vättersnäs
V6 Ekhagen - Österängen - Öxnehaga	Ekhagen, Österängen, Öxnehaga
V7 Huskvarna	Bråneryd, Brunstorp, Hva C, Hva Söder, Norrängen, Gråbo-Tormenås
V8 Huskvarna på berget	Stensholm-Jöransberg, Jutaholm, Egna Hem-Fagerslätt
V9 Bankeryd	Trånghalla till Bankeryd
V10 Tabergsdalen	Norra Hammar, Taberg, Månsarp, Flahult
V11 Större tätort	Bottnaryd, Barnarp-Odensjö, Tenhult, Lekeryd, Kaxholmen, Gränna
V12 Landsbygd väster/söder	Från Bankeryd och Bottnaryd landsbygd till Tenhults landsbygd
V13 Landsbygd öster/norr	Från Lekeryds landsbygd, Svarttorp, Järnäs och norrut.

Tabell 1-2 Redovisningsområden för resor på helgen.

Urvalsområde för helgresor (7 strata)
H1 – Centrala Jönköping
H2 – Jönköping väst + Jönköping syd
H3 – Liljeholmen – Rosenlund – Vättersnäs + Ekhagen – Österängen - Öxnehaga
H4 – Grästorp - Hovslätt - Råslätt - Lockebo + Tabergsdalen
H5 – Huskvarna + Huskvarna på berget
H6 – Större tätorter + Bankeryd
H7 – Landsbygd (båda landsbygdsområdena)

Dessutom så har områdena delats in i verksamhets- och besöksområden. Till verksamhetsområden reser invånarna för att jobba på vardagar och till besöksområden reser invånarna för att handla på helgdagar. Verksamhets- och besöksområden redovisas i bilagan i figur 5-3 och 5-4.

1.1.4 Utskick och svarsfrekvens

Totalt genomfördes fyra stycken utskick:

- Ett aviseringsutskick med information om den kommande undersökningen
- Ett enkätutskick
- Påminnelse
- Påminnelse-SMS till unga

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. Dessutom skedde riktade påminnelser via SMS till yngre målgrupper där svarsfrekvensen var speciellt låg efter första mätveckan. Mätveckor i undersökningen var enligt följande:

- Enkätutskick: vecka 38-39
- Påminnelseutskick: vecka 42

Samtliga respondenter tilldelades ett datum inom mätveckorna och fick enkäten skickad till sig i nära anslutning till det aktuella datumet. Datumen fördelades slumpmässigt inom de olika mätveckorna. Aviseringsvykortet skickades cirka en vecka innan enkätutskicket och påminnelse-sms i samband med påminnelsen.

1.1.5 Svarsfrekvens

Fram till att inscanning av enkäter stängdes hade totalt 2 997 enkäter inkommit, se Tabell 1-3. Det motsvarar en svarsfrekvens på 40 procent. Totalt 139 enkäter kom i retur på grund av att adressen var okänd, respondenten var avflyttad eller beroende på annan orsak som gjorde att respondenten inte ingick i målpopulationen. Totalt svarade 62 procent av respondenterna via pappersenkät och 38 procent svarade på internet genom undersökningens webbenkät. I rapporten finns vid varje graf och tabell en uppgift hur många som har besvarat just den frågan, vilket betecknas ”n”. Att antalet skiljer sig från det totala antalet svar beror på att alla inte besvarat samtliga frågor, ett så kallat internt bortfall. Då diagrammet eller tabellen istället avser antalet resor, kan värdet för ”n” överstiga antalet respondenter, eftersom varje respondent kan ha gjort flera resor under den aktuella dagen.

Tabell 1-3 Utskickade enkäter och inkomna svar (område V1-V13, vardagsresor)

Urvalsområde för vardagsresor	Slumpmässigt urval inom respektive urvalsområde för vardagsområde (antal personer)	Antal svar	Andel svar
V1 Centrala Jönköping	1129	421	37%
V2 Jönköping väst	631	271	43%
V3 Jönköping syd	630	253	40%
V4 Grästorp - Hovslätt - Råslätt - Lockebo	575	200	35%
V5 Liljeholmen - Rosenlund - Vättersnäs	448	176	39%
V6 Ekhagen - Österängen - Öxnehaga	857	302	35%
V7 Huskvarna	627	230	37%
V8 Huskvarna på berget	261	115	44%
V9 Bankeryd	426	193	45%
V10 Tabergsdalen	494	196	40%
V11 Större tätort	592	245	41%
V12 Landsbygd väster/söder	373	188	50%
V13 Landsbygd öster/norr	457	207	45%
Totalt	7500	2 997	40%

1.1.6 Urvalsfel

Undersökningen bygger på ett slumpmässigt urval av personer bosatta i Jönköpings kommun. Urvalet är dragit från ett befolkningsregister och samtliga personer i kommunen, oavsett vilket stratum de tillhör, har haft lika stor sannolikhet att bli utvald. Utifrån urvalet skattas sedan ett resultat för hela befolkningen. Då det är just ett urval finns det en risk att de personer som valts ut inte är representativa för befolkningen och varje skattning har därför en felmarginal. Då urvalet i den aktuella undersökningen är stort är felmarginalen överlag liten. Felmarginalen beräknas utifrån det antal svar som kommit in och utifrån det antal resor som rapporterats.

Felmarginalen vid attitydfrågorna såsom exempelvis Figur 3-8 och det första alternativet uppgår till 1,8 procent. Andelen som vill prioritera cykeltrafik är då med 95 procent säkerhet mellan 50 och 54 procent. Räknas samma resultat uppdelat mellan män och kvinnor är felmarginalen istället 2,5 procent.

Felmarginalen för färdmedelsfördelning är mycket låg och uppgår vardagar till 1,3 procent för bil och 0,8 procent för cykel. På helger är felmarginalen för bil 2,3 procent och för cykel 1,4 procent.

1.1.7 Bortfallsanalys

I de allra flesta undersökningar finns ett bortfall, vilket kan bli problematiskt om vissa grupper faller bort eller är tydligt underrepresenterade i undersökningen. Bortfallet kan exempelvis bero på bristande språkförståelse, ointresse eller sjukdom. För att kartlägga om det finns ett problem med representativiteten hos vissa grupper har en analys av bortfallet genomförts. Analysen utgår från populationens sammansättning i kommunen och jämför den med sammansättning av de svarande. En jämförelse och korrigering har genomförts vad gäller kön, ålder och geografiskt område.

Slutsatsen av bortfallsanalysen av respondenterna är att representativiteten vad gäller kön, ålder och geografiskt område behövde åtgärdas. Vad gäller geografi finns en viss obalans som beror på slumpurvalet och en som beror på bortfall. För att komma tillrätta denna typ av problem i svarsfrekvens mellan män och kvinnor, ålder samt den geografiska fördelningen har resultatet viktats på alla tre bakgrundsvariabler för att ge ett mer representativt resultat. Resultatet efter viktningen ger en bättre representativitet för resor i Jönköping. För mer information hänvisas till separat metodbeskrivning.

1.1.8 Bearbetning och analys

Resultatet från undersökningen inkom genom pappersenkäter och webbenkäter. Svaren från pappersenkäterna scannades in och kopplades samman med svaren från webbenkäten. Databaserna kontrollerades för att upptäcka eventuella felaktigheter som kan uppstå vid exempelvis sammanfogning av flera databaser. Stickprov togs från databasen för jämförelse mot den faktiska enkäten för att kontrollera att inmatningen skedde på rätt sätt.

En viss bearbetning av svaren genomfördes för att möjliggöra sammankopplingen. Svar som var oläsliga vid såväl optisk inläsning som vid manuell tolkning markerades som bortfall. Om respondenten angivit fler svar än det specificerade antalet, markerades även det som bortfall. Samma sak gällde om det lämnade svaret ej stämde med den definierade skalan. I undersökningen fyllde respondenterna i ett antal platser och adresser. För att möjliggöra analys geokodades dessa adresser till en plats och ett område. Geokodningen gjordes i första hand genom en optisk inläsning och en automatisk platsbestämning och i de fall det inte var möjligt att läsa in optiskt eller där platsen inte hittades, genomfördes en manuell bearbetning. För att kunna genomföra den manuella geokodningen användes kartor, adressregister och internet.

1.1.9 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.

Under mätningen 2014 var vädret något varmare än vid 2019 års undersökning. Framförallt gäller det påminnelseveckan där temperaturerna var över 20 grader vid flera av dagarna. Under mätningen 2019 var temperaturen mer stabil och höll sig runt 10 grader som dygnsmedelvärde under samtliga 3 mätveckor. Under 2014 var första mätveckan tämligen regnig med en nederbördsmängd på 38 mm. Påminnelseveckan var det betydligt mindre regn. Under mätningen 2019 regnade det betydligt mindre och de flesta dagarna var helt regnfria.

Sammanfattningsvis kan regnet under första veckan och värmeböljan under andra veckan 2014 haft en viss påverkan på resvanorna.

2 Bakgrundsfrågor

I nedanstående kapitel beskrivs de personer som deltagit i resvaneundersökningen utifrån faktorer som bland annat bostadstyp, sysselsättning kön och ålder.

2.1 Kön och ålder

Bland de som har svarat på enkäten har yngre svarat i mindre utsträckning än äldre. Det har också funnits vissa snedfördelningar i inkomna svar mellan kvinnor och män respektive mellan de olika geografiska områdena. De underrepresenterade grupperna har viktats upp, medan de överrepresenterade grupperna har viktats ned så att fördelningen av svarsgruppen motsvarar den verkliga befolkningen. I tabell 2-1 visas oviktade värden medan tabell 2-2 visar viktade värden för svarsgruppen uppdelat på kön och ålder.

Tabell 2-1 Ålder och kön för svarsgruppen, oviktade värden. N=2997

Ålder	Kvinna	Man	Totalt
16-24 år	8%	9%	8%
25-44 år	26%	28%	27%
45-64 år	33%	30%	32%
65-85 år	32%	34%	33%
Total	100%	100%	100%

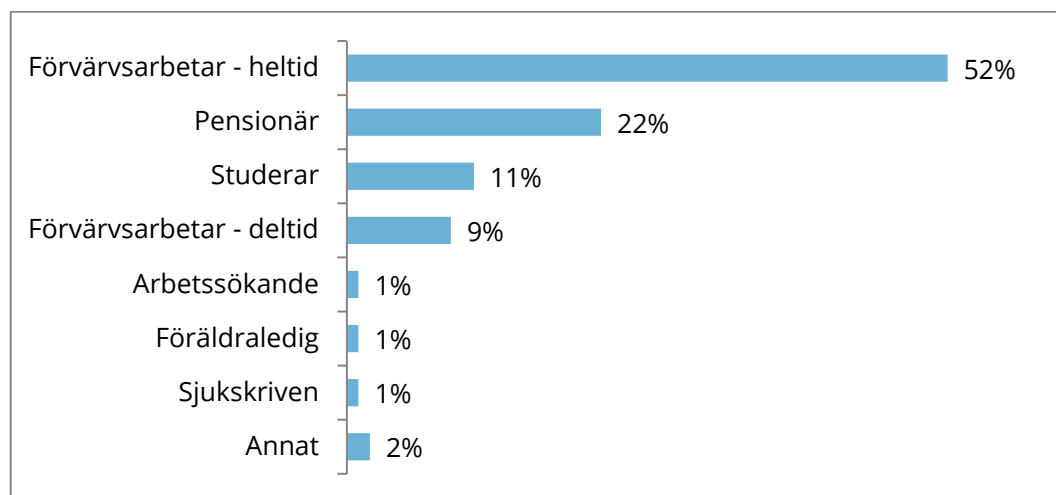
Tabell 2-2 Ålder och kön för svarsgruppen, viktade värden. N=2997

Ålder	Kvinna	Man	Totalt
16-24 år	14%	15%	14%
25-44 år	34%	36%	35%
45-64 år	29%	29%	29%
65-85 år	23%	20%	22%
Total	100%	100%	100%

2.2 Sysselsättning och arbetstid

Drygt hälften av de svarande är i huvudsak förvärvsarbetare på heltid, se figur 2-1. Näst vanligast är pensionärer, vilket utgör 22 procent av svarsgruppen. Därefter följer studerande (11 procent) och slutligen förvärvsarbetande på deltid (9 procent).

Figur 2-1 Huvudsaklig sysselsättning bland Jönköpingsbor i åldern 16-85 år. N=1945



Fler män än kvinnor förvärvsarbetar, och den yngre åldersgruppen, 20-24 år förvärvsarbetar i lägre utsträckning än övriga grupper. Där är andelen nästan dubbelt så hög, se tabell 2-3. Andelen kvinnor med deltidsarbete är högre än hos män, se tabell 2-4.

Tabell 2-3 Andel förvärvsarbetande. N = 1785

Sysselsättning	Totalt	Kvinnor	Män	20-24 år	25-44 år	45-64 år
Andel förvärvsarbetande i åldern 20-64 år 2019	81 %	77 %	84 %	46 %	84 %	86 %

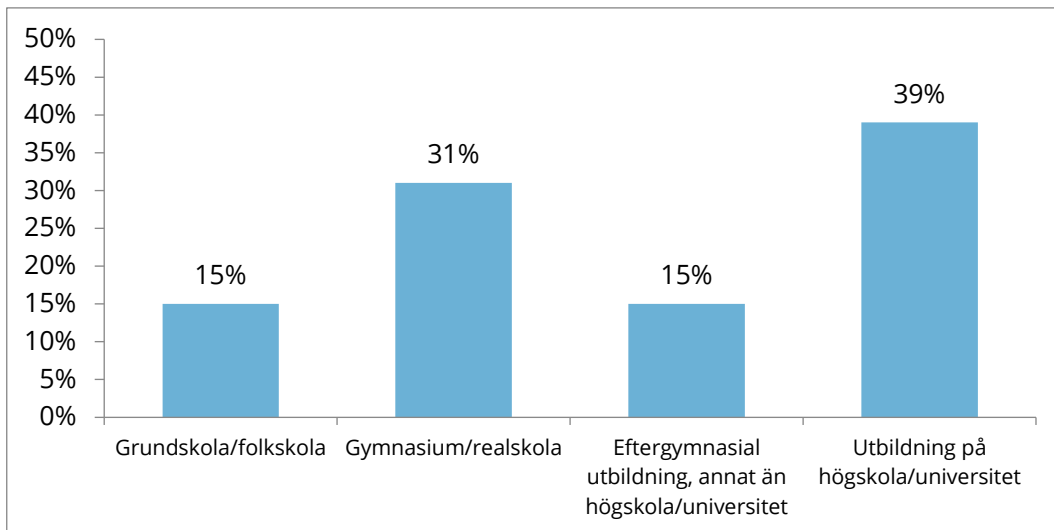
Tabell 2-4 Arbetstid för män, kvinnor, olika åldersgrupper och totalt i åldern 20 - 64 år. N män = 1101, N kvinnor = 1026, totalt = 2127

Arbetstid	Totalt	Kvinnor	Män	20-24 år	25-44 år	45-64 år
Andel förvärvsarbetar - heltid	82%	79%	86%	45%	84%	86%
Andel förvärvsarbetar - deltid	18%	21%	14%	55%	16%	14%

2.3 Utbildningsnivå

Andelen med högskole- eller universitetsutbildning är högst (41 procent) följt av personer med gymnasial eller realskoleutbildning (31 procent), se figur 2-2.

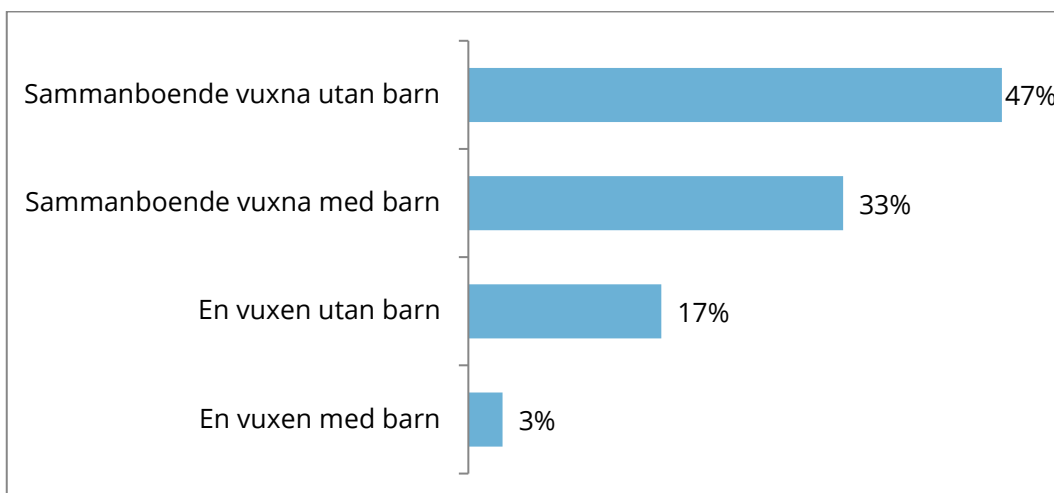
Figur 2-2 Vilken är din högsta avslutade utbildning? N = 2918.



2.4 Hushållsammansättning

Den vanligaste hushållsammansättningen är att ingå i ett hushåll utan barn. Drygt sex av tio har svarat att hushållet består av en vuxen eller sammanboende vuxna utan barn, se figur 2-3. Endast tre procent lever som ensam vuxen med barn.

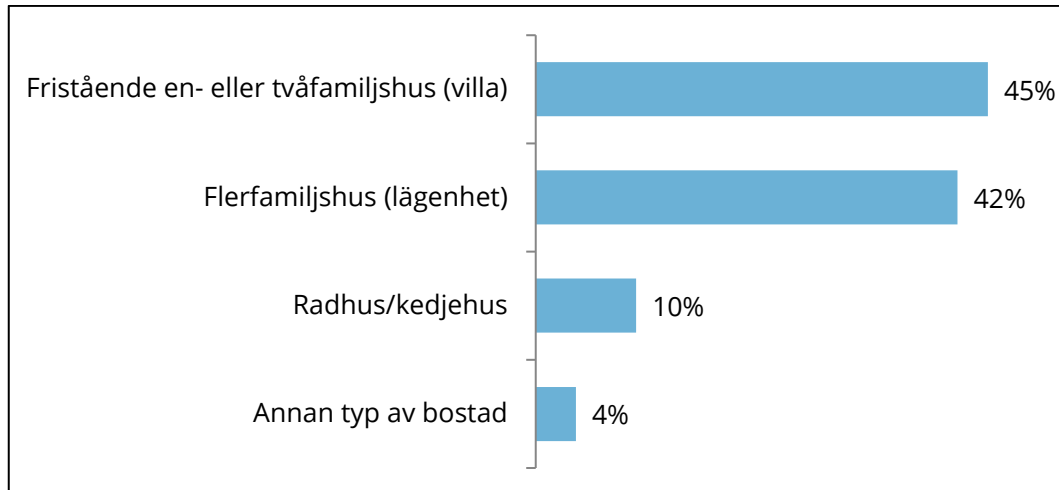
Figur 2-3 Fördelning av hushållens sammansättning avseende vuxna och antal barn. N = 6816



2.5 Bostadstyp

I figur 2-4 visas bostadsformen för hela svarsgruppen. Det vanligaste är att bo i fristående villa, vilket cirka hälften av de svarande gör. Näst vanligast är boende i lägenhet i flerfamiljshus.

Figur 2-4 I vilken typ av bostad bor du? N = 2949

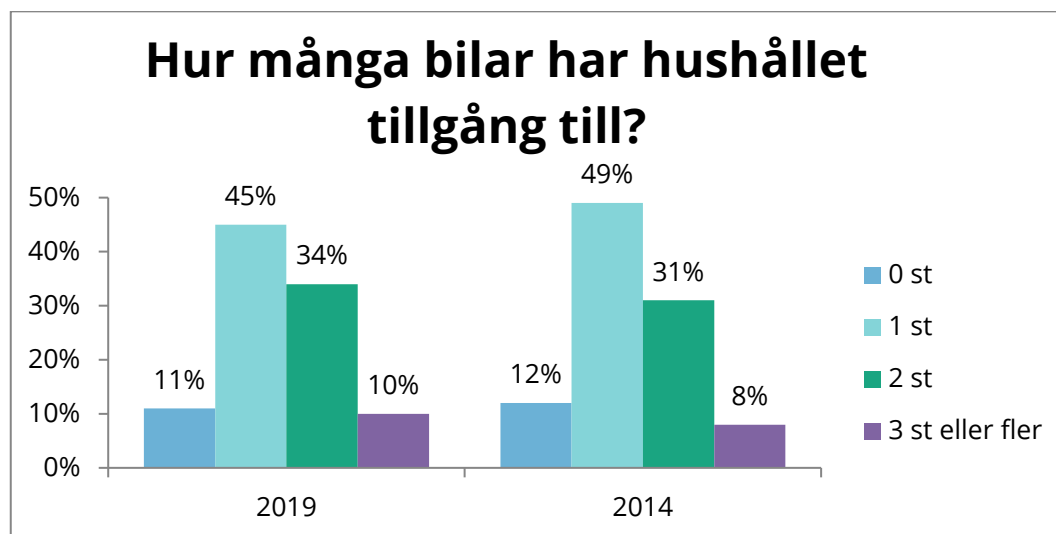


3 Tillgång till färdmedel

3.1 Antal bilar i hushållet

2014 hade drygt hälften av de svarande tillgång till en bil i hushållet och 31 procent tillgång till två bilar, se figur 3-1. Resultaten för 2019 visar en liknande bild, dock har andelen hushåll med tillgång till en bil minskat och andelen hushåll med tillgång till två bilar ökat något. Även hushållen med tillgång till 3 eller fler bilar har ökat något sedan 2014. Totalt sett har bilinnehavet ökat sedan 2014.

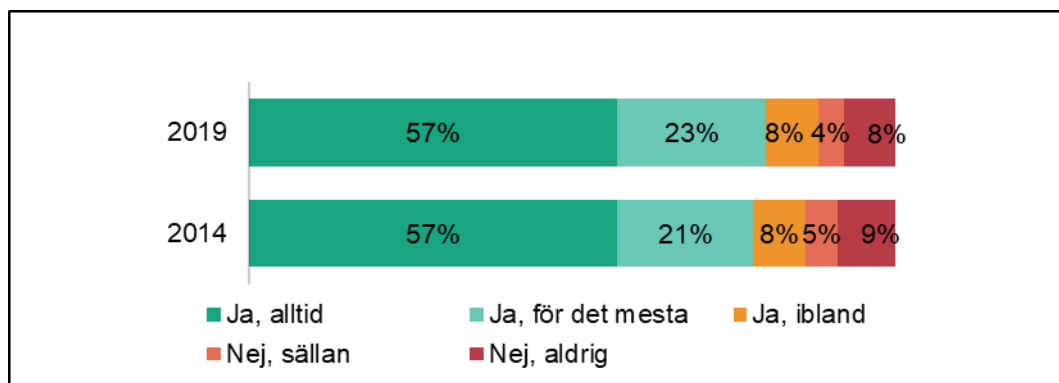
Figur 3-1 Fråga: Hur många bilar har hushållet tillgång till (ett alternativ. Räkna med även leasing- eller förmånsbilar)? N = 2955



3.2 Biltillgång

Vad gäller tillgång till bil visar resultaten för 2019 och 2014 års undersökningar liknande mönster. Nästan 6 av 10 personer har alltid tillgång till bil. 2 av 10 personer anger att de kan använda sig av bil när de behöver. 1 av 10 har aldrig tillgång till bil, se figur 3-2. För att se hur andelen för de som alltid har tillgång till bil fördelar sig geografiskt över målområdena hänvisas till bilagan och bild 5-5. Där blir det tydligt att ju längre en bor utanför centrala Jönköping desto högre är andelen av de som har alltid tillgång till bil. Högst är andelen i områdena V12-Landsbygd väster/söder och V13-Landsbygd öster/norr. Lägst är andelen i de centrala målområdena V1-Centrala Jönköping, V5-Liljeholmen-Rosenlund-Vättersnäs och V6-Ekhagen-Österhagen-Öxnehaga.

Figur 3-2 Kan du i allmänhet använda dig av bil när du behöver? N = 2951

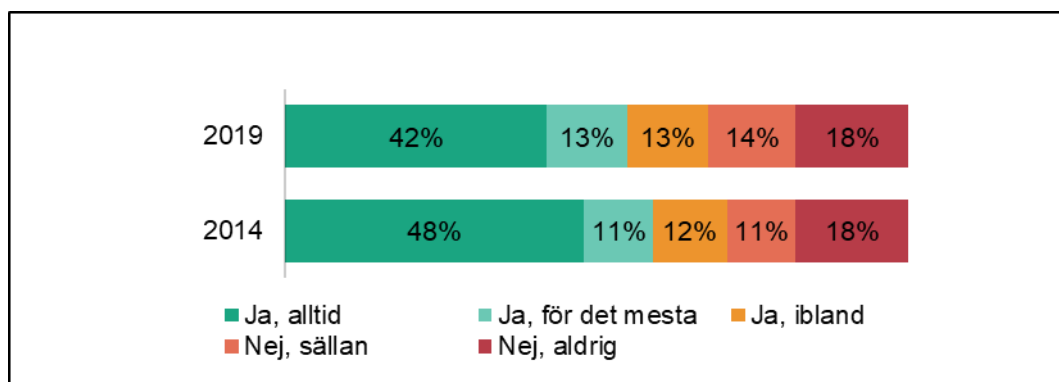


3.3 Cykeltillgång

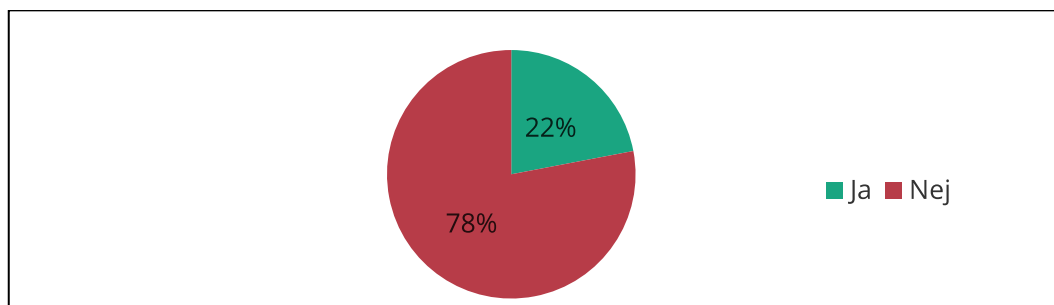
Tillgången till cykel i undersökningen 2019 visar liknande struktur som 2014. Andelen hushåll som alltid har tillgång till cykel har minskat sedan 2014, medan andelen hushåll som för det mesta, ibland och sällan kan använda sig av cykel har ökat något. Andelen hushåll utan cykeltillgång är samma i båda undersökningar, 18 procent, se figur 3-3. En femtedel av alla hushåll med tillgång till cykel har även tillgång till elcykel, se figur 3-4. När det gäller tillgång till elcykel för samtliga hushåll så ser vi en ökning jämfört med resultatet 3 procent 2014 och även jämfört med SCB:s Medborgarundersökning 2017 där andelen var 14 procent. 2019 har 18 procent av samtliga hushåll tillgång till elcykel.

Andelen hushåll med tillgång till cykel är störst i de centrala målområdena och främst i området V5-Liljeholmen-Rosenlund-Vättersnäs. Även området V10-Tabergsdalen har en större andel av personer som alltid har tillgång till cykeln, se bilaga 5-6. Lägst är andelen i de glesare målområdena söder och väster om centrala Jönköping, V12-väster/söder, och även i det hyfsat centrala området V6-Ekhagen-Österhagen-Öxnehaga.

Figur 3-3 Kan du i allmänhet använda dig av cykel när du behöver? N = 2950



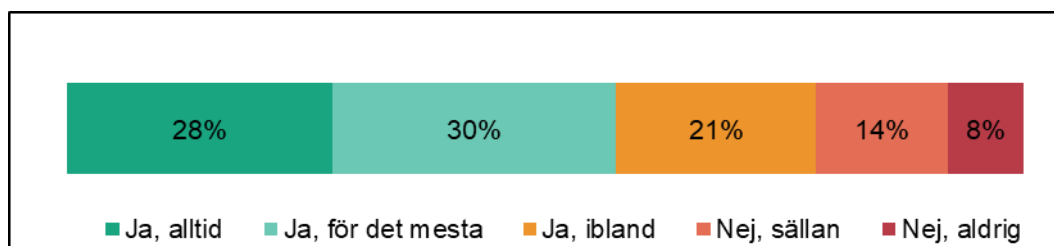
Figur 3-4 Om hushållet har tillgång till cykel: är någon av cyklarna en elcykel?



3.4 Tillgång till kollektivtrafik

Drygt 6 av 10 personer har alltid eller för det mesta tillgång till kollektivtrafik. Drygt en femtedel av respondenterna har ingen eller sällan tillgång till kollektivtrafik, se figur 3-5. Den geografiska fördelningen för alla som svarat att de alltid har tillgång till kollektivtrafik redovisas i bilagan i bild 5-7. Högst är andelen i de centrala målområdena. Även V9-Bankeryd norr- och V10-Tabergsdalen söder om centrala Jönköping har större andelar av personer som alltid har tillgång till kollektivtrafik. Kommer en längre ut till glesare områden minskar också tillgången.

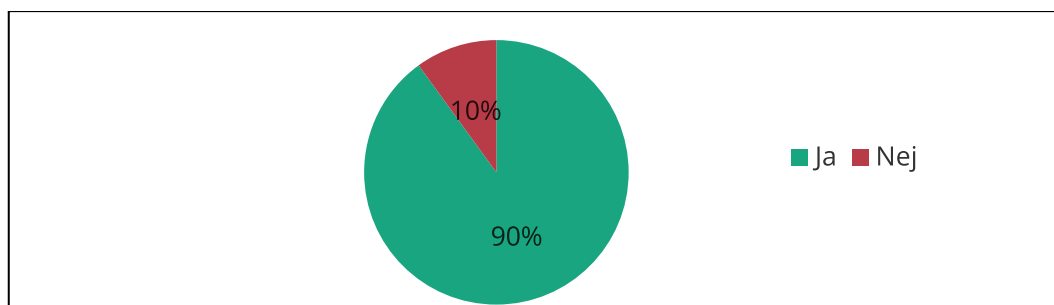
Figur 3-5 Kan du i allmänhet använda dig av kollektivtrafik när du behöver? N = 2953



3.5 Körkort

Totalt har 90 procent av invånarna över 18 år i Jönköping körkort, se figur 3-6. Män har i något högre utsträckning körkort jämfört med kvinnor, 93 procent respektive 87 procent.

Figur 3-6 Har du körkort för personbil? N = 2837.



3.6 Prioritering mellan färdmedel

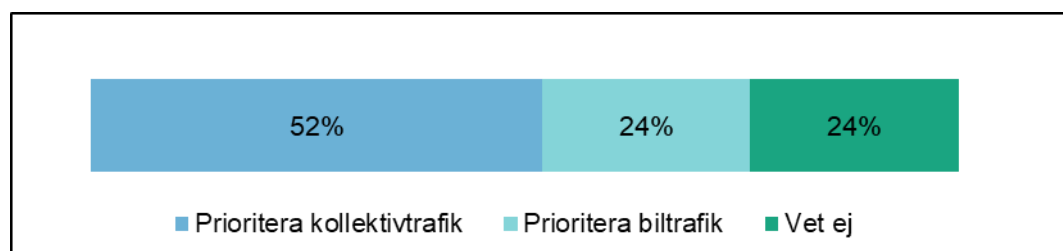
3.6.1 Attityder till prioritering mellan olika färdmedel

I följande kapitel redovisas resultat kring respondenternas attityd till prioritering av olika färdmedel. I frågeställningen ställs två färdmedel mot varandra - kollektiv- och biltrafik, cykel- och biltrafik samt cykel- och kollektivtrafik. Frågan som ställs är vilket färdmedel som ska prioriteras av Jönköpings kommun även om det innebär nackdelar för andra färdmedel.

3.6.1.1 Kollektivtrafik och bil

Vid jämförelsen om vad som ska prioriteras av kommunen, mellan bil och kollektivtrafik tycker drygt hälften av respondenterna att kollektivtrafik bör prioriteras av Jönköpings kommun. Ungefär var fjärde tycker att bilen ska prioriteras av kommunen, se figur 3-7.

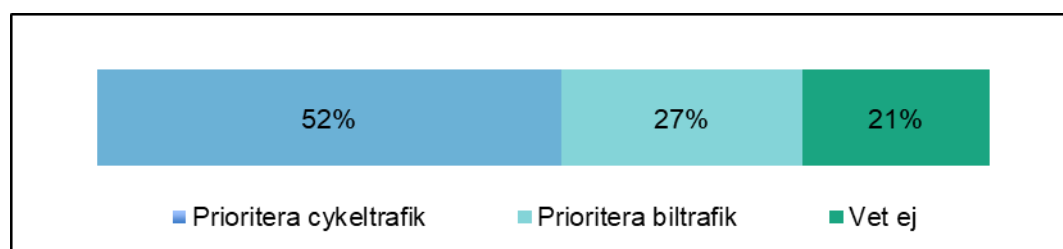
Figur 3-7 Vilket anser du att Jönköpings kommun bör prioritera vid jämförelse mellan bil och kollektivtrafik?
N= 2949.



3.6.1.2 Cykel och bil

Lite mer än hälften av svaranden tycker att cykeltrafiken bör prioriteras av Jönköpings kommun. Ungefär en fjärdedel föredrar istället att biltrafiken prioriteras, se figur 3-8.

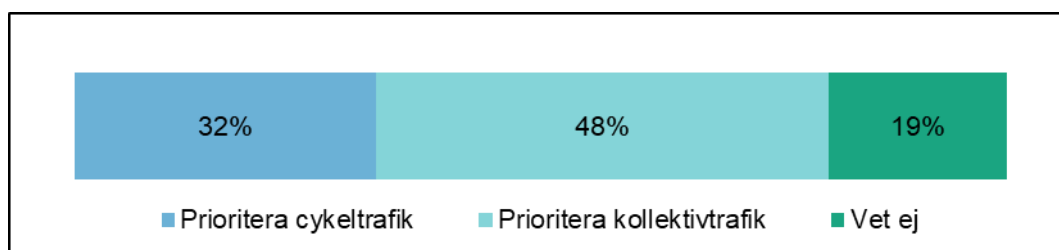
Figur 3-8 Vilket anser du att Jönköpings kommun bör prioritera vid jämförelse mellan bil och cykel?
N=2952.



3.6.1.3 Kollektivtrafik och cykel

Ställs cykel- och kollektivtrafik mot varandra anser nästan hälften att kollektivtrafik bör prioriteras av kommunen. En tredje del skulle gärna se en prioritering av cykeltrafik, se figur 3-9.

Figur 3-9 Fråga: Vilket anser du att Jönköpings kommun bör prioritera vid jämförelse mellan kollektivtrafik och cykel? N = 2952.



3.6.1.4 Jämförelse mellan män och kvinnor Kollektivtrafik och bil

Resultaten om prioritering av färdmedel som redovisas ovan delades upp efter kön för att se hur svaren av män och kvinnor skiljer sig från varandra. I tabell 3-1 visas att det vanligaste bland både kvinnor och män är att vilja prioritera kollektivtrafik hellre än bil. Majoriteten av kvinnorna och nästan hälften av männen föredrar det. Att istället välja prioritet för bil vill en minoritet av både kvinnor och män. Andelen som föredrar satsningar för bilen i det här fallet är ungefär hälften så stor bland kvinnor som bland män.

Tabell 3-1 Kvinnors och mäns svar på frågan om vad Jönköpings kommun bör prioritera vid jämförelse mellan bil- och kollektivtrafik. N = 2949.

Vilket anser du att Jönköpings kommun bör prioritera vid jämförelse mellan bil- och kollektivtrafik?	Kvinna	Man
Prioritera kollektivtrafik, även om det innebär nackdelar för biltrafiken	56%	48%
Prioritera biltrafik, även om det innebär nackdelar för kollektivtrafiken	17%	32%
Vet ej	27%	21%
n =	1460	1489

3.6.1.5 Cykel och bil

Vid jämförelse av bil- och cykeltrafik visas liknande mönster som ovan: majoriteten av kvinnorna och hälften av männen föredrar prioritering av cykel hellre än bil. Liksom i jämförelsen mellan bil och kollektivtrafik är det betydligt färre kvinnor än män som föredrar att bilen ska prioriteras, se tabell 3-2.

Tabell 3-2 Kvinnors och mäns svar på frågan om vad Jönköpings kommun bör prioritera vid jämförelse mellan bil- och cykeltrafik. N = 2952.

Vilket anser du att Jönköpings kommun bör prioritera vid jämförelse mellan bil- och cykeltrafik?	Kvinna	Man
Prioritera cykeltrafik, även om det innebär nackdelar för biltrafiken	55%	50%
Prioritera biltrafik, även om det innebär nackdelar för cykeltrafiken	21%	33%
Vet ej	24%	18%
n =	1460	1492

3.6.1.6 Kollektivtrafik och cykel

När det gäller jämförelsen av cykel- och kollektivtrafik är skillnaden inte lika tydlig. Nära hälften av både kvinnor och män tycker kollektivtrafik ska prioriteras före cykel. Andelen som vill prioritera cykel är något större bland män än bland kvinnor, se tabell 3-3.

Tabell 3-3 Kvinnors och mäns svar på frågan om vad Jönköpings kommun bör prioritera vid jämförelse mellan kollektiv- och cykeltrafik. N = 2951.

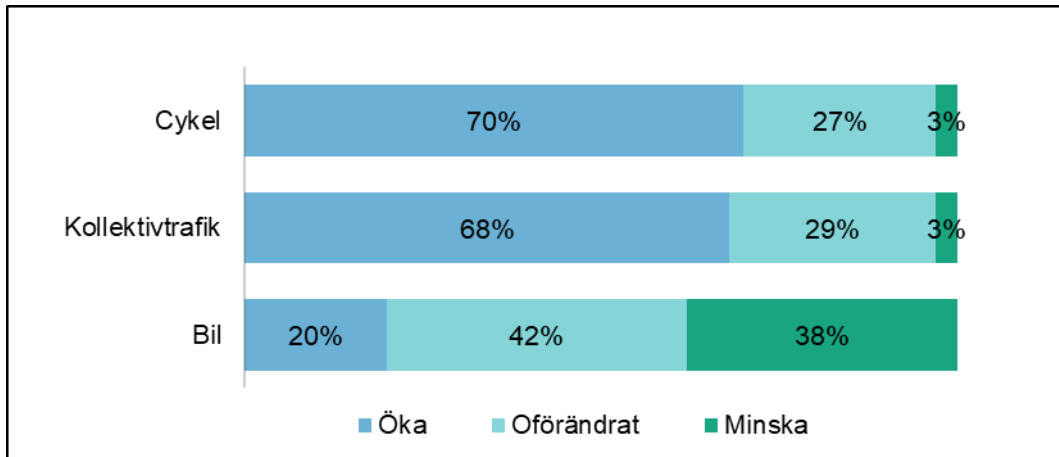
Vilket anser du att Jönköpings kommun bör prioritera vid jämförelse mellan kollektiv- och cykeltrafik?	Kvinna	Man
Prioritera cykeltrafik, även om det innebär nackdelar för kollektivtrafiken	29%	36%
Prioritera kollektivtrafik, även om det innebär nackdelar för cykeltrafiken	48%	49%
Vet ej	23%	15%
n =	1463	1488

3.6.2 Prioritering mellan andel resor med olika färdslag

I detta kapitel redovisas resultat för hur andelen resor med bil-, cykel- och kollektivtrafik ska utvecklas av kommunen, se figur 3-10. Frågan som ställs är ”borde Jönköpings kommun arbeta för att öka, bibehålla eller minska andelen resor med följande färdslag i kommunen?”.

Det är tydligt att majoriteten av respondenterna är för att öka andelen resor med cykel- och kollektivtrafik. För utvecklingen av bilresor ser mönstret lite annorlunda ut. Drygt 40 procent av respondenterna vill att nuvarande fördelning av resor ska bibehållas och nästan lika många att andelen bilresor ska minskas.

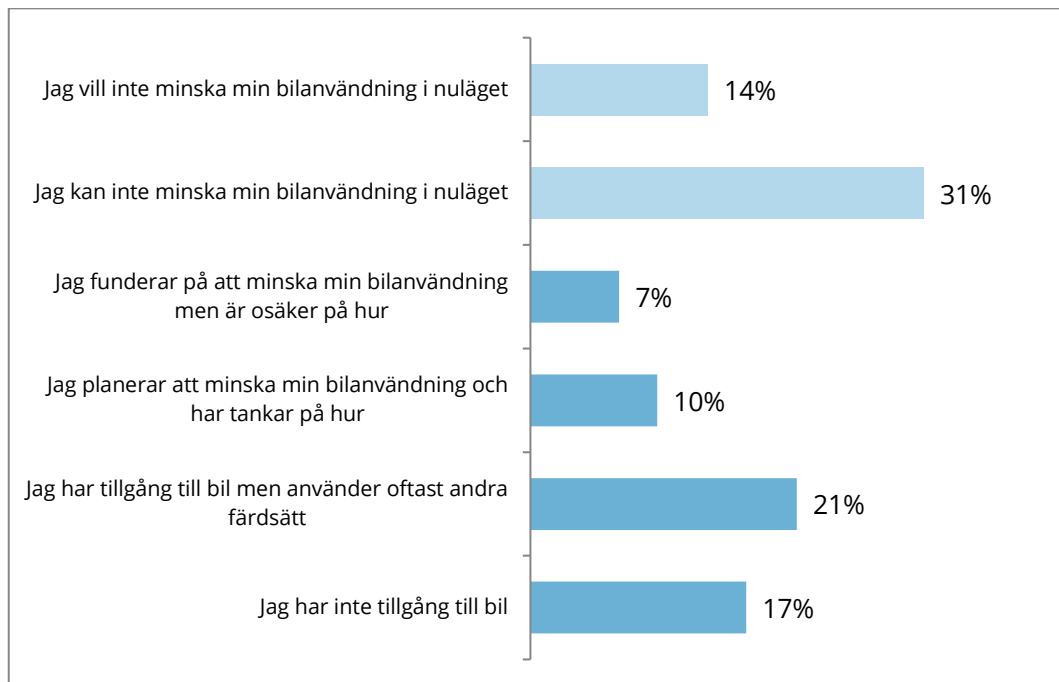
Figur 3-10 Fråga: Borde Jönköpings kommun arbeta för att öka, bibehålla eller minska andelen resor med följande färdslag i kommunen? N = 2952.



3.7 Attityd till användning av bil

Vid frågan om attityd till användning av bil fick respondenterna välja mellan 6 svarsalternativ. När det gäller förändringsbenägenhet av bilanvändning utgör de som antingen inte vill eller kan minska bilanvändningen i nuläget 45 procent. 17 procent av respondenterna vill minska sin bilanvändning men är osäker på hur eller vet redan hur. Svarsgruppen som har bil men oftast använder andra färd sätt ligger på 21 procent, se figur 3-11. Män anser i större utsträckning än kvinnor att de inte kan eller vill minska sitt bilanvändande. Det finns även ett samband med ålder att äldre personer inte vill minska bilanvändandet. Störst intresse för att minska bilanvändandet är det bland personer med en högre utbildning och personer bosatta i centrala Jönköping eller i Bankeryd.

Figur 3-11 Vilket av följande alternativ stämmer bäst på din användning av bil idag? N = 2850.



4 Resvanor

4.1 Antal resor

Nedanstående kapitel baseras på vad de svarande uppgett i resedagboken om antal resor de utfört.

Antal resor varierar mellan vardagar och helger. 80 procent av alla respondenter har rest genomsnittligt 2,6 gånger per dygn (se tabell 4-1) medan 70 procent av alla respondenter har rest på helgdagar och genomfört genomsnittligt 2,1 resor per dag (se tabell 4-2). Antal resor på vardagar var något färre än 2014 då snittet var 3,0.

Tabell 4-1 Andel som har rest, genomsnittligt antal resor per person, beräknat antal resor per dag. Vardag. N = 2107.

	Andel som har rest, 16-85 år	Resor per dag för alla individer, 16-85 år	Antal resor 16-85 år
Totalt, vardagar	80%	2,6	288 879
Män	80%	2,6	141 548
Kvinnor	80%	2,7	146 737
16-24 år	79%	2,5	40 588
25-44 år	86%	2,9	111 015
45-64 år	84%	2,8	90 979
65-85 år	65%	1,9	44 880

Tabell 4-2 Andel som har rest, genomsnittligt antal resor per person antal resor per dag. Helg. N = 791.

	Andel som har rest, 16-85 år	Resor per dag för alla individer, 16-85 år	Antal resor 16-85 år
Totalt, helg	70%	2,1	233 073
Män	67%	2,2	121 169
Kvinnor	73%	2,1	111 411
16-24 år	79%	2,2	36 169
25-44 år	74%	2,3	87 524
45-64 år	69%	2,1	67 914
65-85 år	56%	1,8	40 716

4.1.1 Antal resor och andel som rest beroende på kön

Kvinnor gör något fler vardagsresor än män (2,7, resp. 2,6 resor) medan män reser oftare än kvinnor på helger (2,2, resp. 2,1 resor), se figur 4-1 och 4-2.

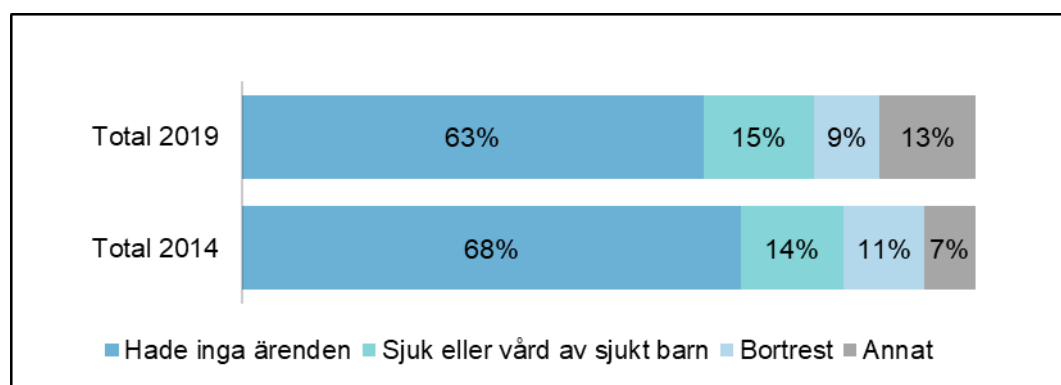
4.1.2 Antal resor och andel som rest beroende på ålder

Vid jämförelsen av vardags- och helgresor uppdelat efter ålder kan det fastställas att det generellt görs fler resor på vardagar än på helger. Vid både vardags- och helgresor är det 25-44 åringar som gör flest resor (2,9 resor på vardagar, resp. 2,3 på helgen). Den äldsta gruppen, mellan 65 och 85 år, gör på vardagarna och helger det lägsta antalet resor (1,9 resor på vardagar och 1,8 på helger). Skillnaden mellan vardags- och helgresor är minst i denna åldersgrupp, se tabell 4-1 och 4-2.

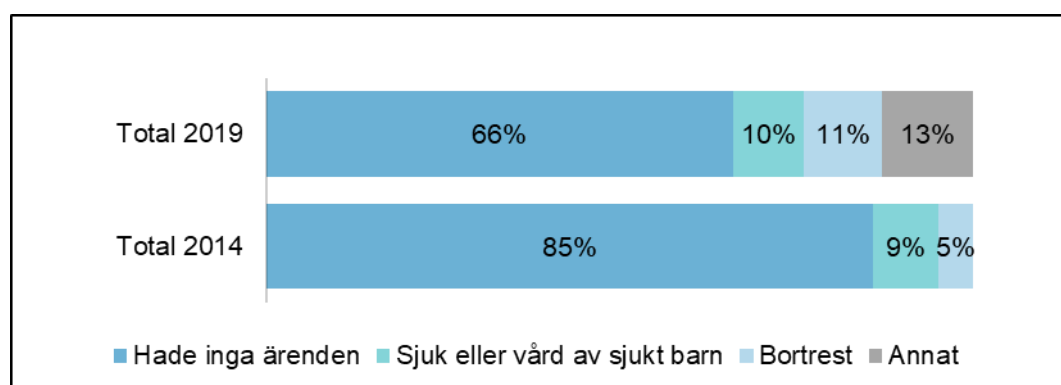
4.2 Orsak till att inte ha rest

Den huvudsakliga orsaken varför respondenterna inte har rest under mättdagen är att inga ärenden behövde göras. 2014 utgjorde denna orsak en liten större andel på vardagar och mycket större andel på helger vid jämförelse med undersökningen 2019, se figur 4-1 och 4-2.

Figur 4-1 Anledning till att ingen resa har genomförts under mättdagen; vardag. N=454.



Figur 4-2 Anledning till att ingen resa har genomförts under mättdagen; helgdag. N=257.



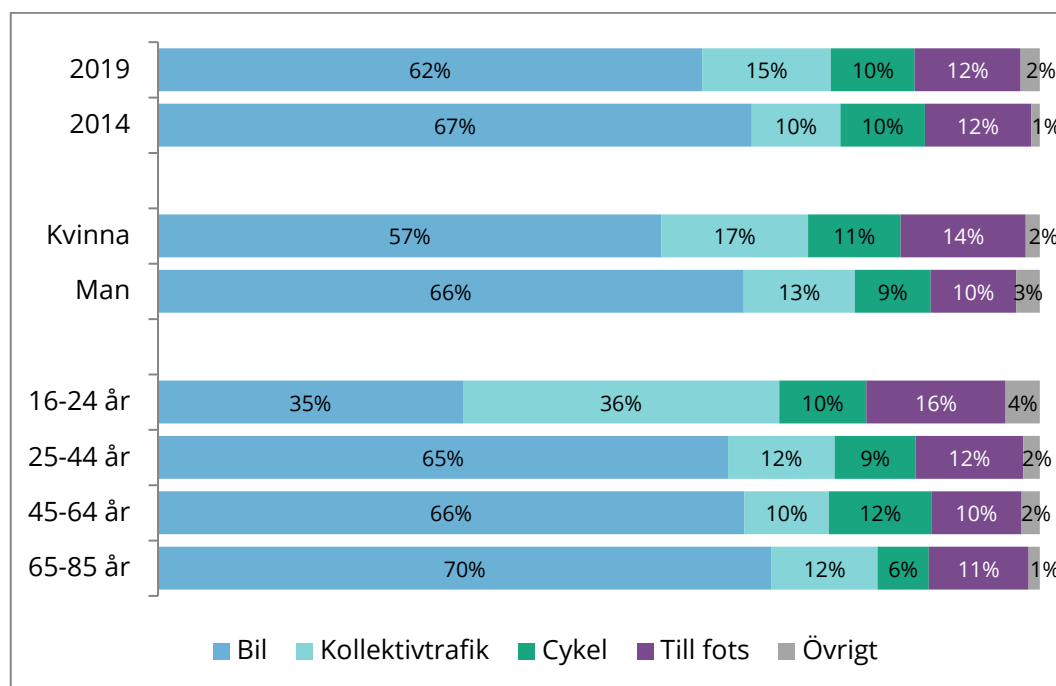
4.3 Färd sätt

När det gäller det färdmedel som respondenterna i huvudsak har rest så är generellt bilresor det färd sättet som står för majoriteten av vardagsresor med 62 procent, se figur 4-3. Jämfört med resultaten från 2014 visar sig att andelen bilresor har gått ner med 5 procentenheter. Samtidigt har andelen resor med kollektivtrafik ökat något sedan 2014. Andelen cykelresor ligger på samma nivå som 2014 med 10 procent. El-cykelresor finns inte med som eget färdslag i figuren. De ingår i cykelresor och utgör 2 procent av samtliga resor 2019. Vi ser också att kvinnor rest i mindre utsträckning med bil än män, medan kvinnor gjort fler resor med kollektivtrafik- och cykel än män. Kvinnornas färdmedelsfördelning 2019 överensstämmer mycket väl med kommunens mål för hela befolkningen i kommunen då befolkningen uppnår 160 000 invånare (ca. 2032). Andelen hållbara resor under vardagar ska då i genomsnitt vara minst 43 procent, varav kollektivtrafik minst 16 procent.

Åldersgruppen 16-24 åringar är den grupp som rest minst med bil och gjort flest resor med kollektivtrafik och till fots. 65-85 åringar är den åldersgruppen som har rest mest med bil under vardagar.

I kartorna i bilagan (bild 5-8 – 5-10) redovisas färdmedelsfördelningen för samtliga målområden. Andelen bilresor (bild 5-8) är störst i områdena V12-Landsbygd väster/söder och V13-Landsbygd öster/norr som ligger utanför tätorten Jönköping. Generellt gäller ju närmare centrala Jönköping som området ligger desto lägre är andelen bilresor. Andelen kollektivtrafikresor visar en spegelvänd bild jämfört med andelen bilresor. Här gäller ju centralare området ligger desto högre är andelen resor med kollektivtrafik, se bild 5-9. Detsamma gäller för andelen resor med cykel, se bild 5-10.

Figur 4-3 Färd sätt och huvudfärdmedel för olika åldersgrupper, kvinnor och män. Vardag. N=5407.

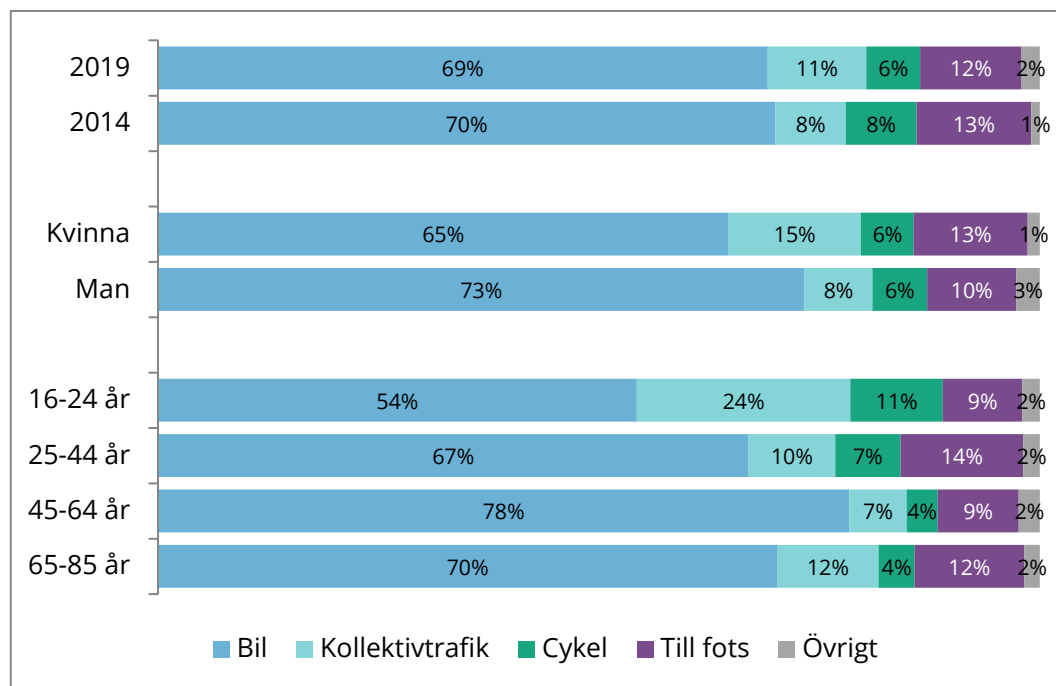


Bilen står också för de flesta resorna på helgdagar. Andelen har minskat marginellt mellan 2014 och 2019, se figur 4-4.

För helgresor gäller liknande resmönster för kvinnor och män som vid vardagsresor. Kvinnor gör färre resor med bil än män.

När olika åldersgrupper studeras, kan vi se att 16 – 24 åringar har rest mest med kollektivtrafik och cykel och att gruppen 45-64 åringar gör flest helgresor med bil.

Figur 4-4 Färd sätt och huvudfärdmedel för olika åldersgrupper, kvinnor och män. Helgdag. N=1650.

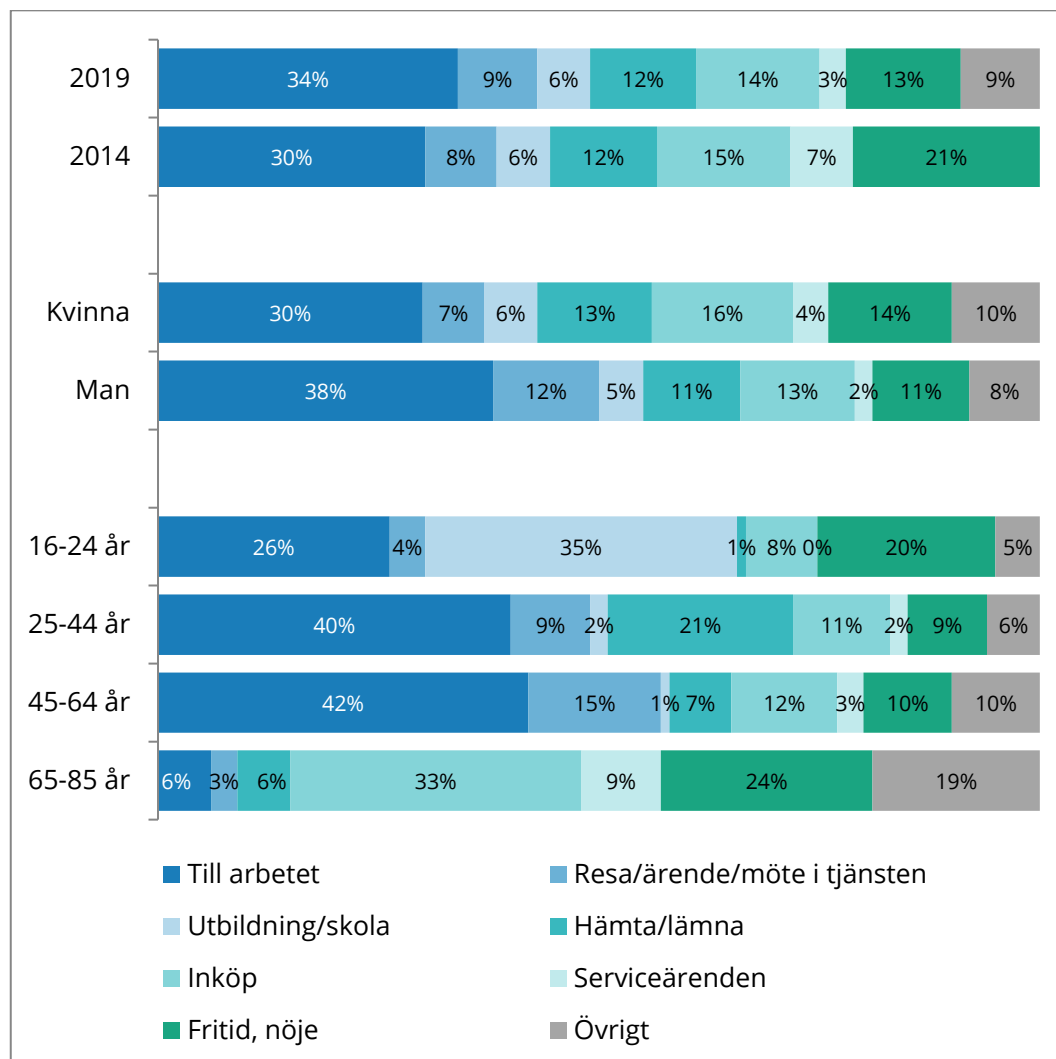


4.4 Ärende

I detta kapitel visas av vilka anledningar Jönköpings invånare reser. Resultatet baseras på vad de svarande har angett i resedagboken. Alla resor till bostaden utgör 34 procent och är inte inkluderade i figur 4-5 och 4-6. Notera också att ärendet *övrigt* inte finns med för resultaten från 2014. Ärendet fritid och nöje är betydligt större 2014 och det kan tyda på att resor för ärendet *övrigt* inkluderas i fritid och nöje.

Figur 4-5 redovisar ärendefördelningen för veckodagar. Som förväntat utgör resor till arbete en större del av de genomförda resorna. Totalt sett har de ökat något jämfört med 2014. Det är fler män än kvinnor som reser till arbete under veckodagar, samtidigt gör kvinnor fler resor för att hämta och lämna än män. Uppdelat på ålder gör 16-24 åringar flest resor till utbildning/skola och 65-85 åringar gör flest resor för inköp.

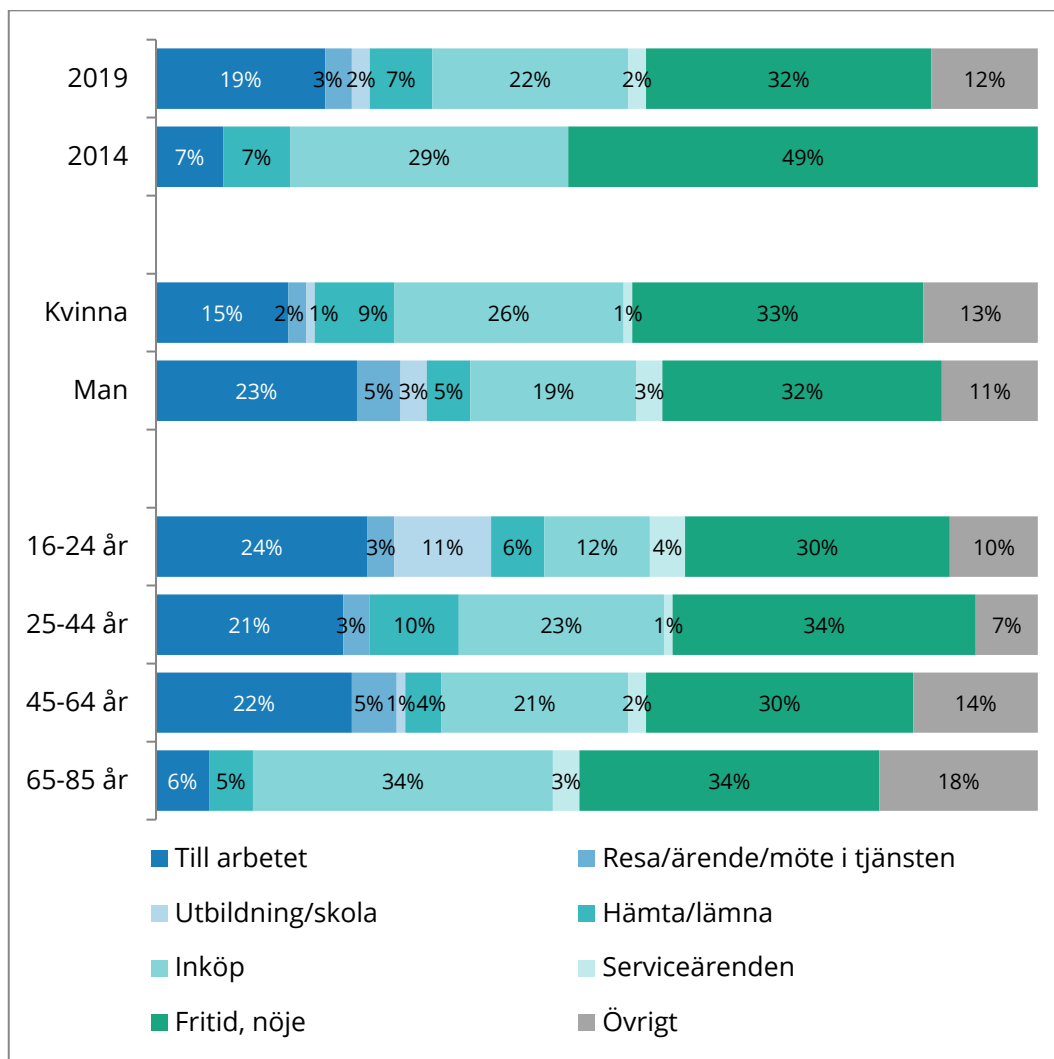
Figur 4-5 Ärende under veckodagar för resor utan till bostaden. N=5399.



När det gäller ärendefördelningen under helgdagar så är andelen resor för inköp och fritid och nöje mycket större än under vardagar. Vi ser en större skillnad mellan 2019 och 2014 där andelen resor för fritid och nöje var betydligt större och det kan bero på skillnader i kategoriseringen av ärendet som nämns i avsnitt ovan, se figur 4-6. Det görs även fler resor till arbete 2019 än 2014.

Det är fler män än kvinnor som reser till arbete på helgdagar. Vid jämförelse av olika åldersgrupper ser vi att 16-24 åringar gör flest resor till utbildning och skola. 65-85 åringar gör minst resor till arbete och flest resor för inköp.

Figur 4-6 Ärende under helgdagar för resor utan till bostaden. N=1639.



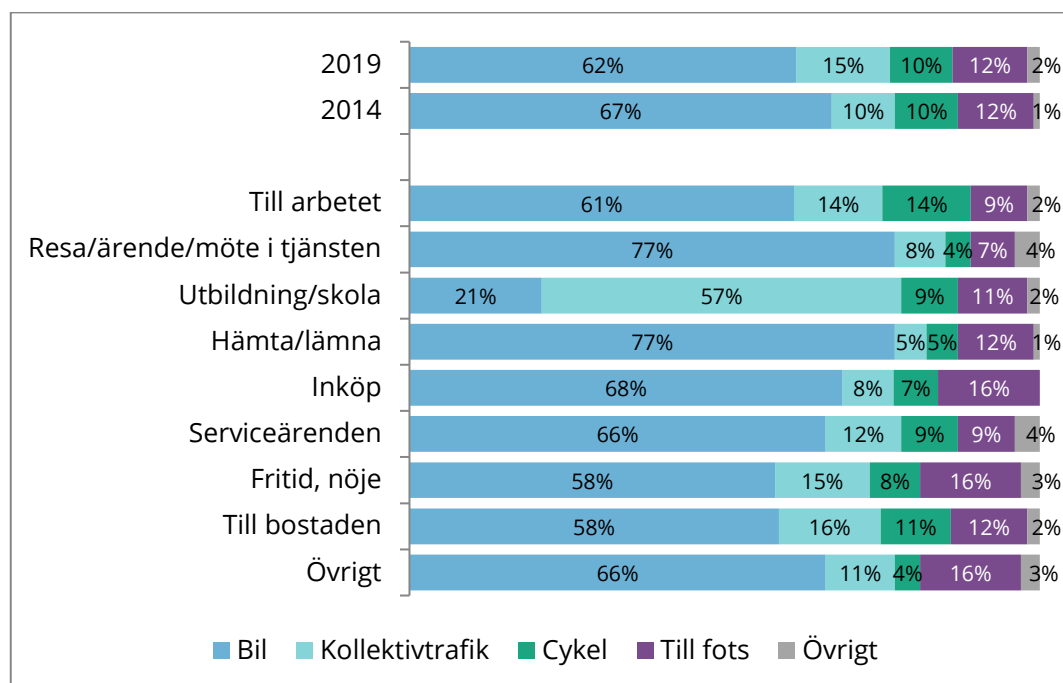
4.5 Färdssätt och ärende

För alla ärenden förutom utbildning och skola utförs majoriteten av resor med bil. Vid jämförelse av resultaten 2014 och 2019 ser vi en minskning av andelen bilresor på vardagar från 68 till 62 procent. På helgdagar ligger andelen bilresor för båda åren vid 70 procent. Andelen resor med kollektivtrafik och cykel har ökat något sedan 2014 på vardagar. På helgdagar ser vi en ökning av resor med kollektivtrafik och en minskning av cykelresor.

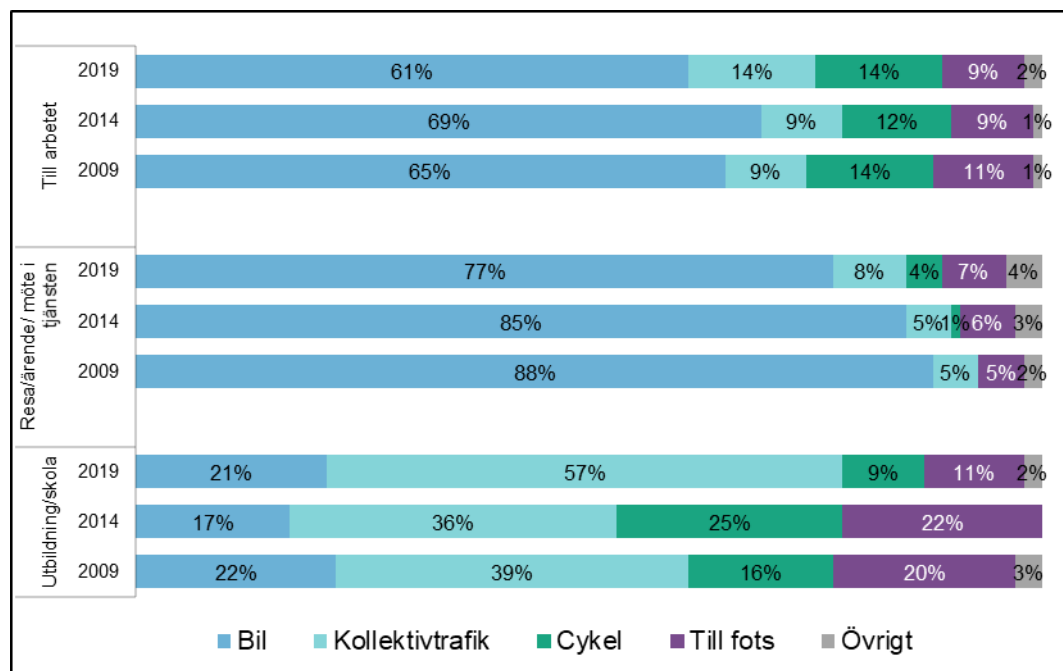
Störst andel bilresor görs på vardagar för ärendet resa/ärende/möte i tjänsten och ärendet hämta/lämna. På helgdagar är andelen bilresor störst för samma ärenden. Andelen är dock lite högre än på vardagar. Vid ärendet utbildning/skola står färdssättet kollektivtrafik för de flesta resor på vardagar och helgdagar, se figur 4-7 och 4-9. Störst andel cykelresor görs för resor till arbetet på vardagar och för resor till utbildning/skola på helgdagar.

I figur 4-8 redovisas färdmedelsfördelningen för arbetsresor, resor till utbildning och skola samt resor/ärenden/möten i tjänsten för åren 2009, 2014 och 2019. Vid resor till arbete har bilandelen minskat något och kollektivtrafikandelen har ökat lite. Vid resor/ärenden/möten i tjänsten har andelen bilresor konstant minskat och andelen resor med kollektivtrafik, cykel och till fots ökat. Vid resor till skola och utbildning utgör resor med kollektivtrafik majoriteten av alla resor. Jämfört med tidigare år har kollektivtrafikresor ökat mest. Medan andelen bilresor ligger på ungefär samma nivå under alla år har andelen resor med cykel och till fots minskat.

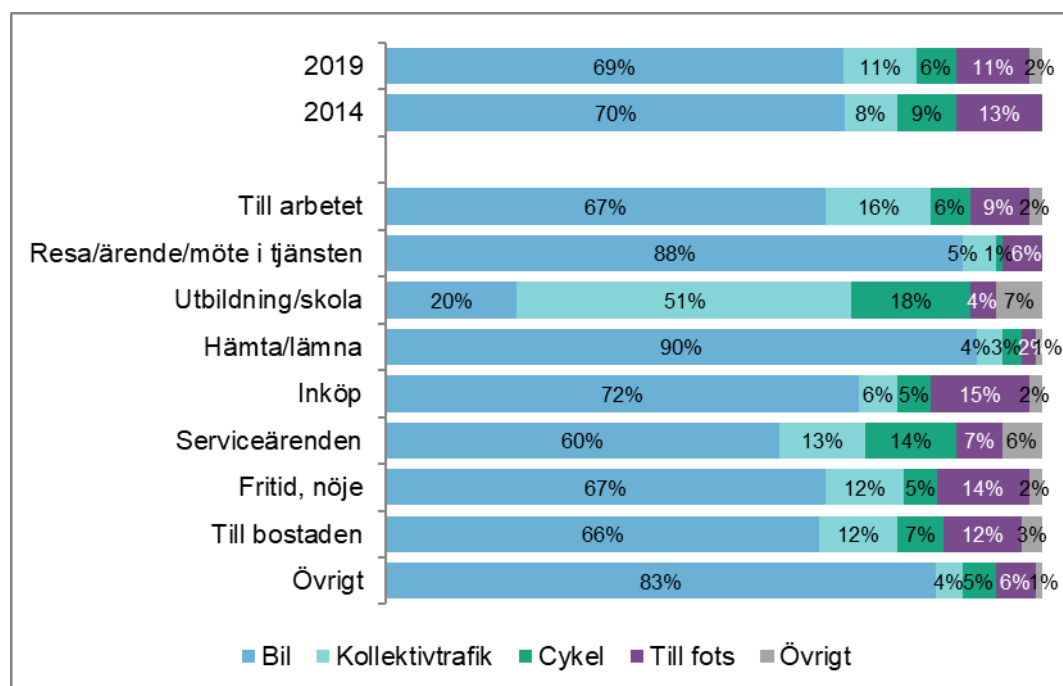
Figur 4-7 Färdssätt för olika ärenden. Vardag. N = 5306



Figur 4-8 Färdsätt för olika ärenden jämförelse över tid. Vardag. N = 5306 (2019)



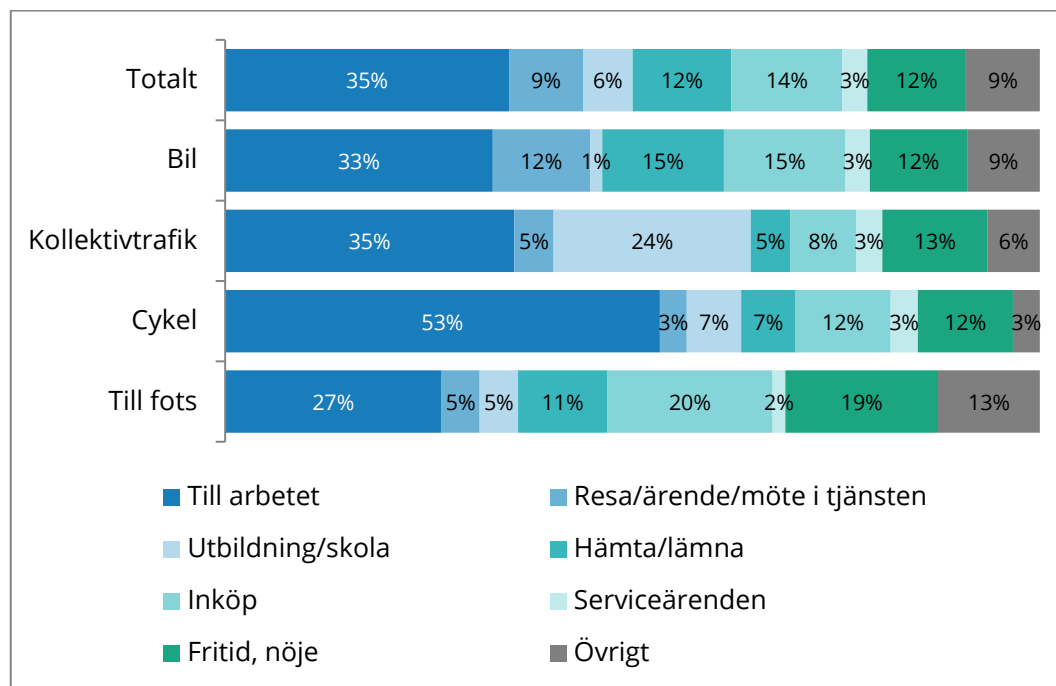
Figur 4-9 Färdsätt för olika ärenden. Helgdag. N= 1621.



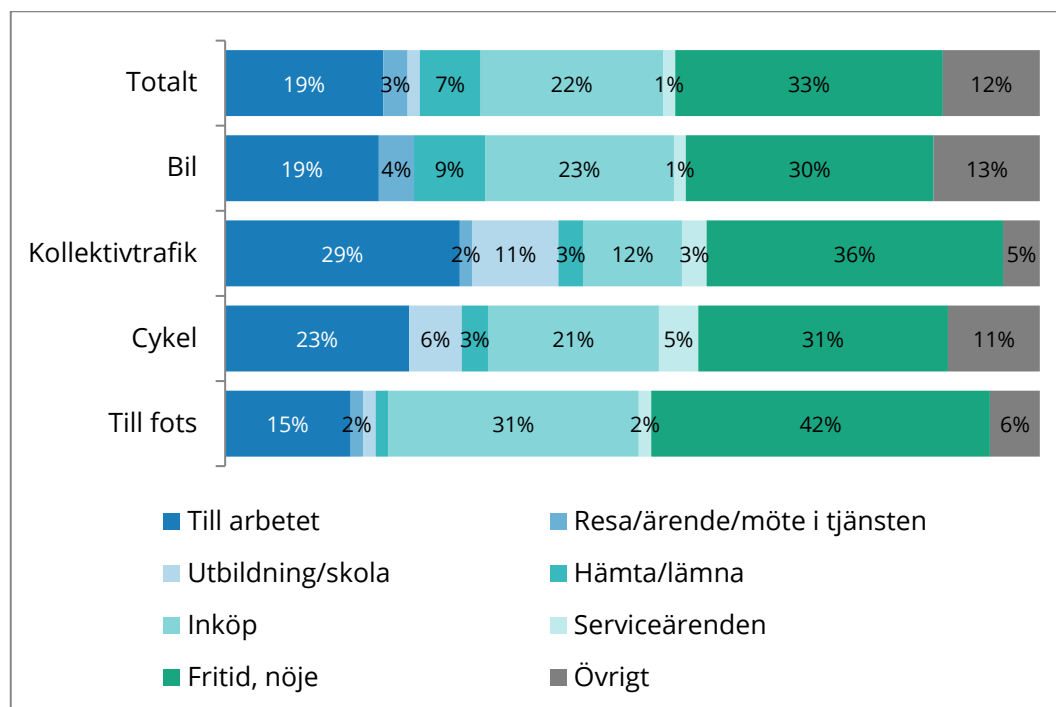
I figur 4-10 och 4-11 redovisas ärendefördelningen för varje färdsätt för vardagar, respektive helgdagar. De allra flesta resorna under vardagar görs till arbete. Andelen resor till arbete är störst för färdsättet cykel.

På helgdagar görs det betydligt fler resor för fritid och nöje samt inköp med samtliga färdssätt. Arbete utgör som förväntat en mindre andel resor på helgdagar. Här står inköp för en större del av resor vid samtliga färdssätt.

Figur 4-10 Ärendefördelning för olika färdssätt. Vardag. N = 5306.



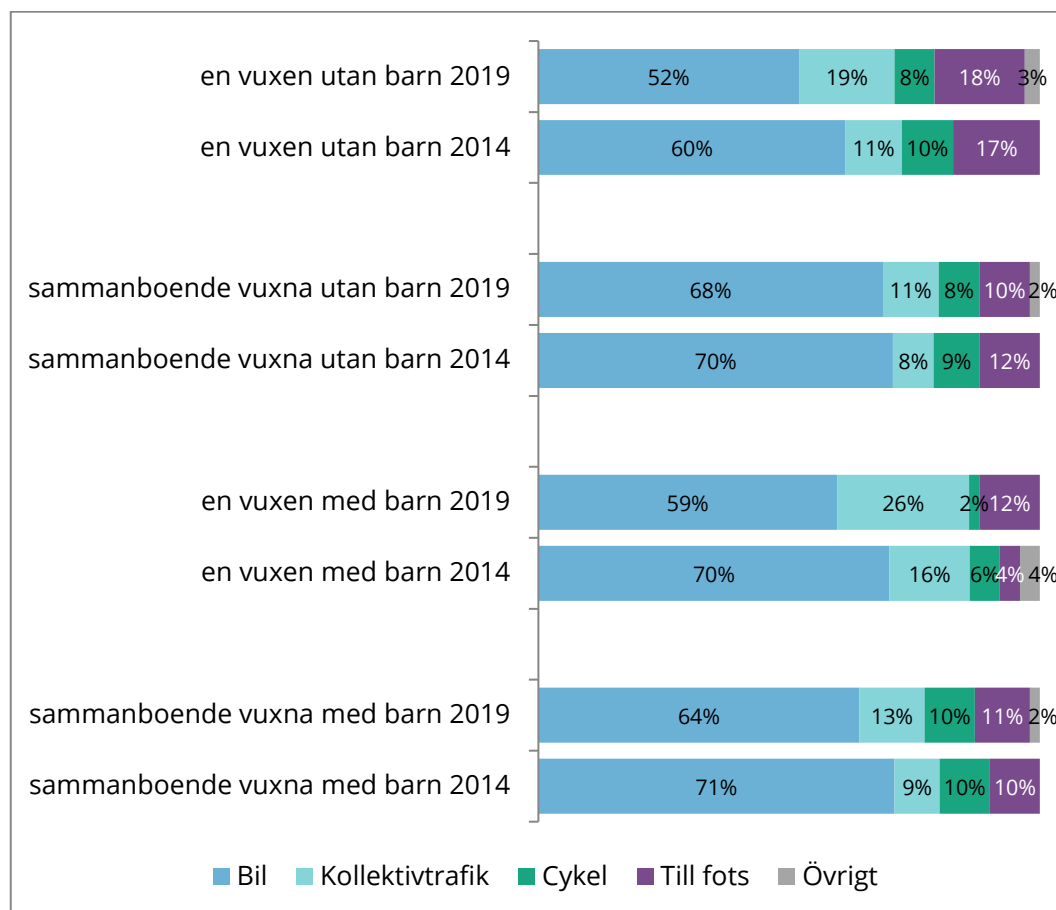
Figur 4-11 Ärendefördelning för olika färdssätt. Helgdag. N = 1621.



4.6 Färdsätt och hushållssammansättning

Figur 4-12 redovisar färdsättsfördelning uppdelat efter hushållssammansättningar för 2014 och 2019. Vid alla hushållsgrupper är andelen bilresor störst. Jämfört med 2014 kan vi se en minskning av bilresor samt en ökning av kollektivtrafikresor bland alla hushållsgrupper.

Figur 4-12 Färdsätt för olika hushållssammansättningar avseende antal vuxna och barn. N = 6910.



4.7 Färdsätt och avstånd

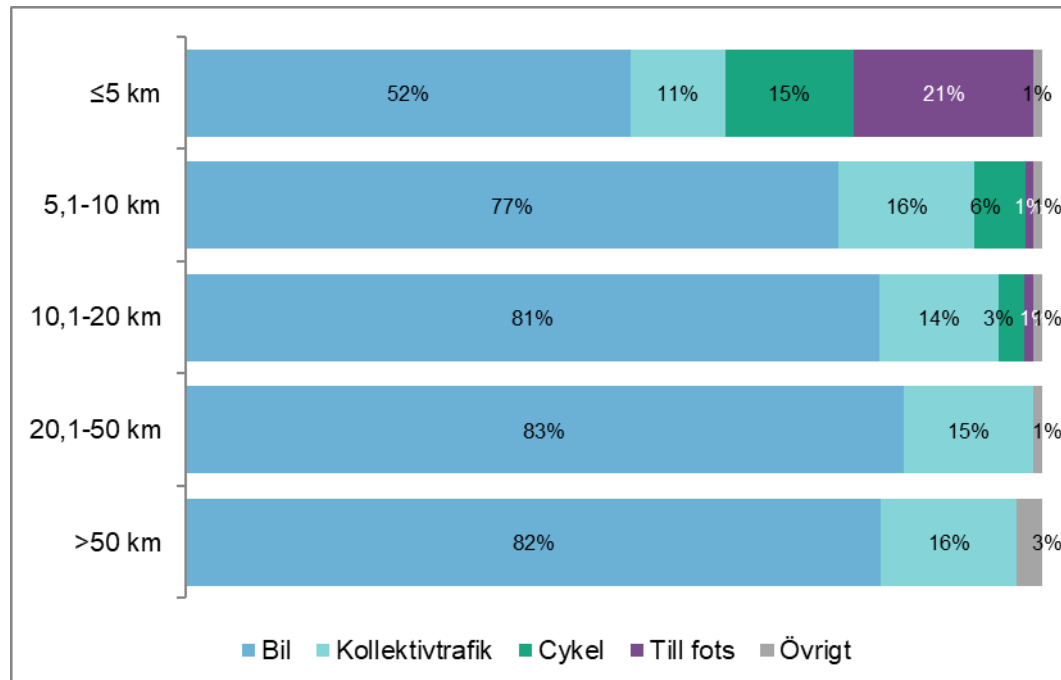
I detta kapitel redovisas användandet av färdsätt uppdelat efter reslängd. Notera att det är respondenternas uppskattade reslängder.

Figur 4-13 visar färdmedelsfördelningen inom avståndsklasserna. Bland korta resor upp till 5 km görs ungefär hälften av alla resor med bil. Nästan 4 av 10 resor görs med cykel eller till fots och var tionde resa görs med kollektivtrafik. Andelen bilresor ökar ju längre resan blir och är störst vid resor upp till 50 km. Förutom vid korta resor upp till 5 km ligger andelen kollektivtrafikresor hyfsat konstant mellan 14 och 16 procent. Andelen cykelresor är högst vid korta resor upp till 5 km med 15 procent.

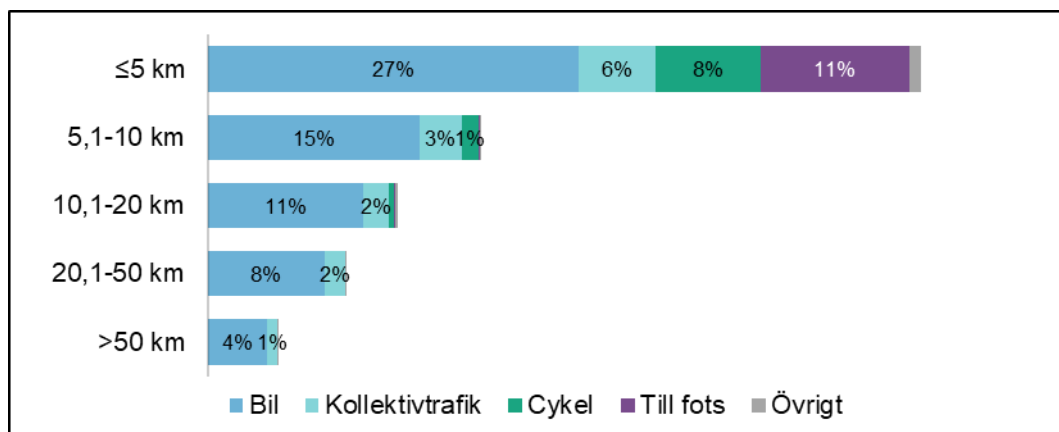
I figur 4-14 redovisas hur antalet resor fördelar sig för respektive färdmedel och avståndsklasser. Här framgår det att korta resor upp till 5 km utgör majoriteten av alla resor. Bilresor står för majoriteten av alla korta resor. Det görs även flest resor med kollektivtrafik, cykel och till fots vid korta resor. Antal resor med samtliga färdslag minskar ju längre avståndet är.

I figur 4-15 visas reslängder för respektive färdmedel. 4 av 10 resor med bil och kollektivtrafik är korta resor upp till 5 km. Vid färdmedlet cykel är andelen ungefär dubbelt så stor med ungefär 8 av 10 resor. Nästan alla resor till fots utgör korta resor upp till 5 km.

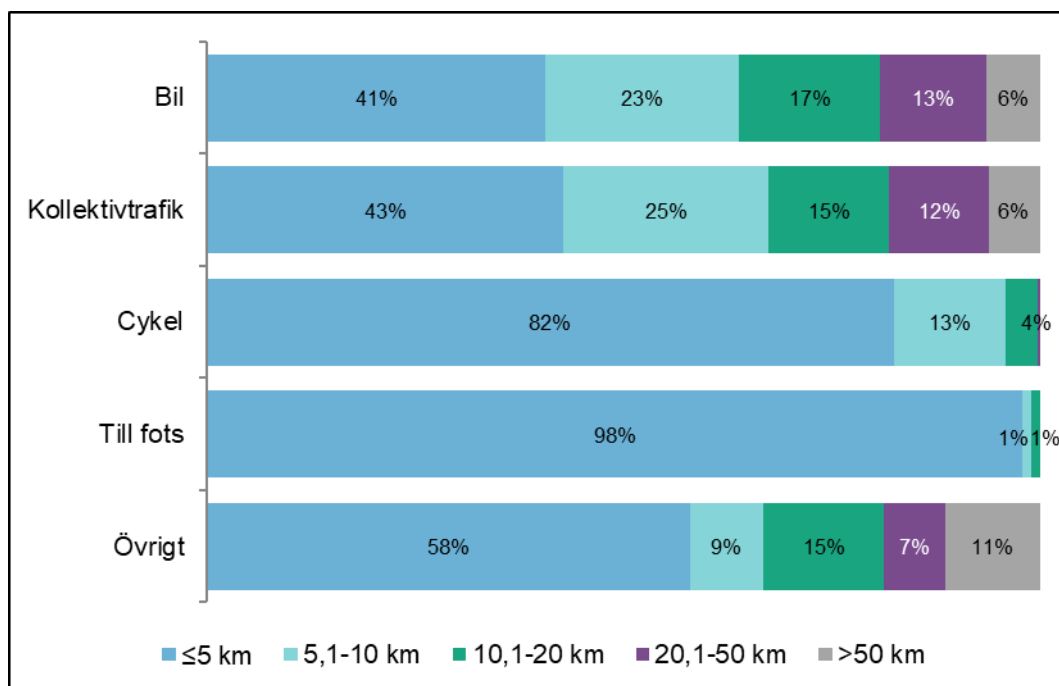
Figur 4-13 Färdmedelsfördelning inom avståndsklasserna. N = 6405



Figur 4-14 Färdmedelsfördelning delat mellan avståndsklasserna. N = 6405



Figur 4-15 Reslängd för respektive färdmedel uppdelat efter avståndsklasserna. N = 6405.



4.8 Reslängd och restid

I följande kapitel redovisas hur långa de genomförda resorna är. Uppgifterna baseras på de uppskattningar som de svarande gjorde när de fyllde i resedagboken. Det faktum att det är uppskattningar innebär att det kan finnas skillnader mellan de faktiska resornas längd och vad som uppskattats.

För den genomsnittliga reslängden anges medianvärde istället för medelvärde. Om medelvärdet redovisades hade ett fåtal mycket långa resor kunnat dra upp snittvärdet betydligt. Medel- respektive medianvärde förklaras i kapitel 1.1.1.

4.8.1 Reslängd och färdmedel

Medianreslängden för samtliga resor uppdelat efter färd sätt för undersökningsåren 2009, 2014 och 2019 redovisas för vardagar i tabell 4-3 och för helgdagar i tabell 4-4.

De längsta resorna görs med bil och kollektivtrafik. Reslängden för dessa färdmedel varierar under åren utan tydligt mönster. Reslängden för cykelresor på vardagar har sedan 2009 varit konstant. På helgdagar visar sig inget tydligt mönster för cykelresor över tid. När det gäller resor med el-cykel så ligger medianreslängden på samma nivå som för resor med cykel på vardagar 2019. På helgdagar är resor med el-cykel i snitt en kilometer längre än resor med cykel.

Tabell 4-3 Uppskattad medianreslängd i kilometer för olika färd sätt 2019, 2014 och 2009. Vardag. N = 5003.

Vardag	2019	2014	2009
Bil	7	7	7
Kollektivtrafik	7	9	7
Cykel (samtliga)	3	3	3
El-cykel	3		
Till fots	1	1	1

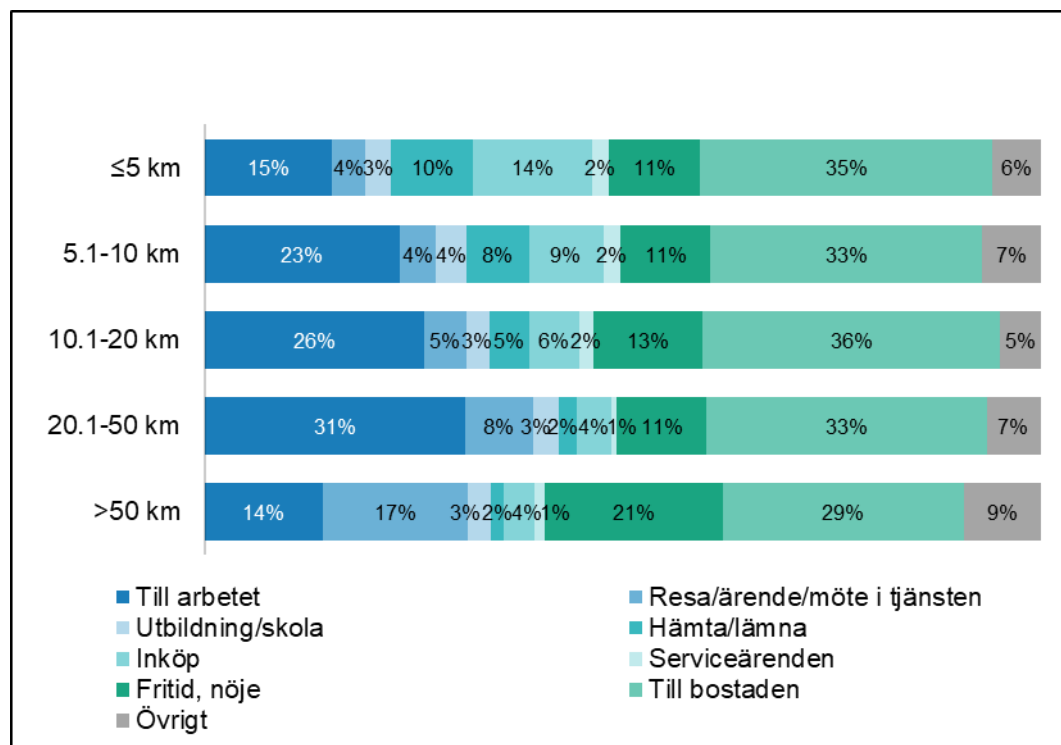
Tabell 4-4 Uppskattad medianreslängd i kilometer för olika färd sätt 2019, 2014 och 2009. Helg. N = 1477.

Helg	2019	2014	2009
Bil	8	7	8
Kollektivtrafik	6	7	5
Cykel (samtliga)	3	1	3
El-cykel	4		
Till fots	1	1	1

4.8.2 Reslängd och ärende

I figur 4-16 redovisas uppskattade medianreslängder i avståndsklasser för samtliga ärenden. Den största andelen i samtliga avståndsklasser utgör resor till bostaden. Upp till en reslängd på 50 km ökar resor till arbete konstant till 31 procent. Vid resor över 50 km medianreslängd ser vi en ökning av resor/ärenden/möten i tjänsten samt fritids- och nöjesresor.

Figur 4-16 Genomsnittliga uppskattade reslängder (median) i kilometer för olika ärenden. N = 6363.

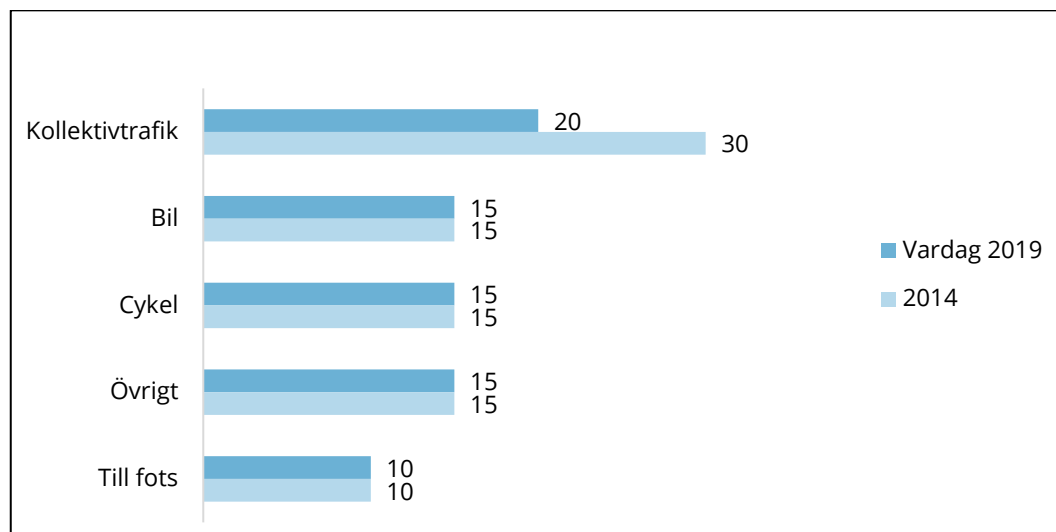


4.8.3 Restid

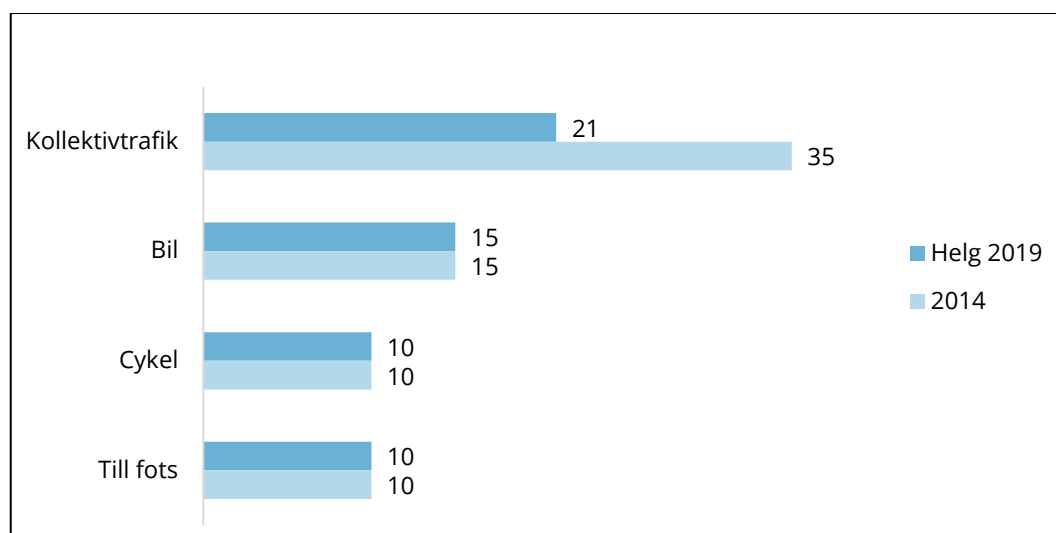
Figur 4-17 och 4-18 redovisar de genomsnittliga medianrestider i minuter uppdelat efter färdstätt för vardagar och helgdagar 2014 och 2019. Resultaten för båda år visar nästan exakt samma restider per färdstätt förutom kollektivtrafiken. Här var restiden om ungefär 10 minuter längre på vardagar och helgdagar 2014. Observera att det är uppskattade restider. Avrundning vid uppskattningen av restid kan leda till att skillnaden mellan 2014 och 2019 blir större än den är.

Restiden med kollektivtrafiken har alltså minskat något sedan 2014. I tabell 4-3 och 4-4 i kapitlet ovan ser vi även att reslängden för vardags- och helgresor har minskat om genomsnittlig 2 km på vardagar och 1 km på helgdagar och en större del av kollektivtrafikresor utförs för korta resor upp till 5 km (se figur 4-14). Samtidigt har andelen resor med kollektivtrafik ökat sedan 2014 med ca 5 procentenheter på vardagar och helger (se figur 4-3 och 4-4).

Figur 4-17 Genomsnittliga restider (median) i minuter för olika färdssätt. Vardag. N = 5407.



Figur 4-18 Genomsnittliga restider (median) i minuter för olika färdssätt. Helg. N = 1650.



4.9 Förvärvsarbetande

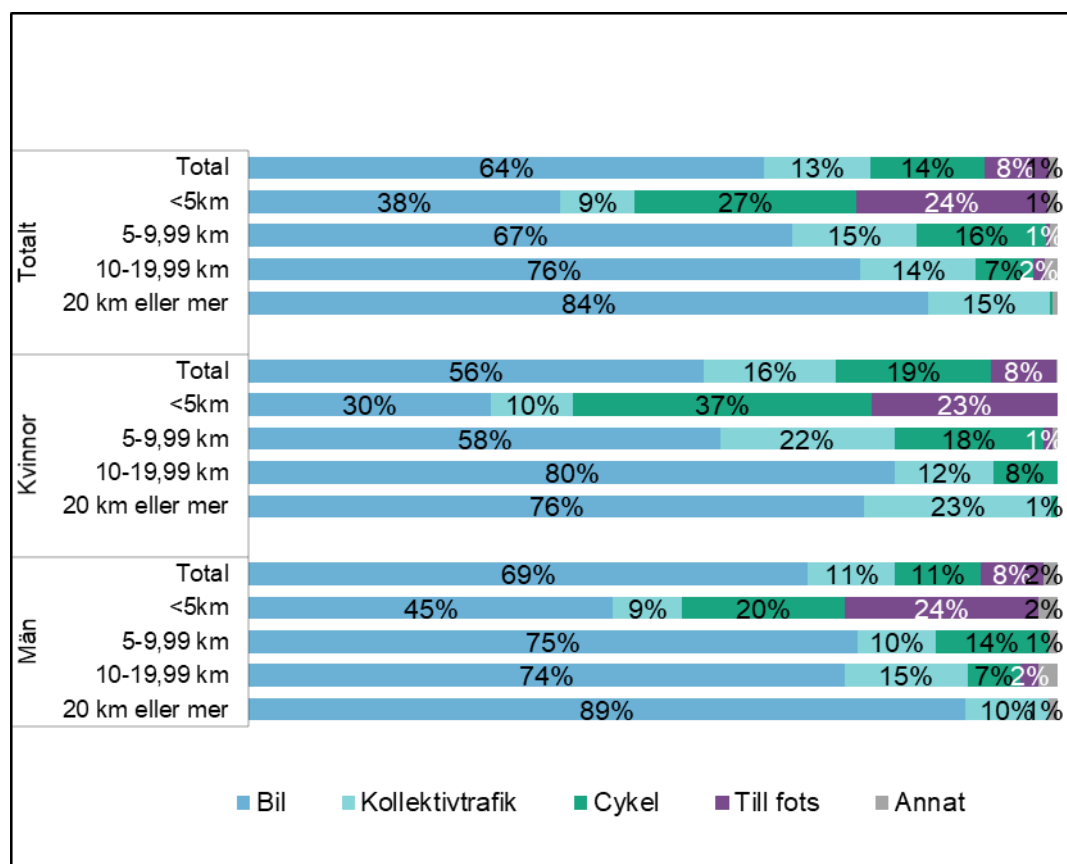
I följande kapitel redovisas bland annat färdmedelsfördelning, restid och förmåner vid arbetsplatsen som alla del- och heltidsförvärvsarbetande respondenter fick ange.

4.9.1 Färdssätt till arbetet och uppskattad reslängd

I figur 4-19 visas färdssätt för resor till arbete uppdelat efter reslängd. Notera att det är uppskattade reslängder som har angetts av respondenterna. Bilen är det färdmedlet som används mest för resor till arbete. Andelen bilresor ökar med resans längd, från 38 till 84 procent. Ökningen av bilresor gäller både för kvinnor och män. För resor under 5 km utgör resor med cykel och till fots en större andel (27, respektive 24 procent). Kvinnor gör fler resor med cykel än män och män gör

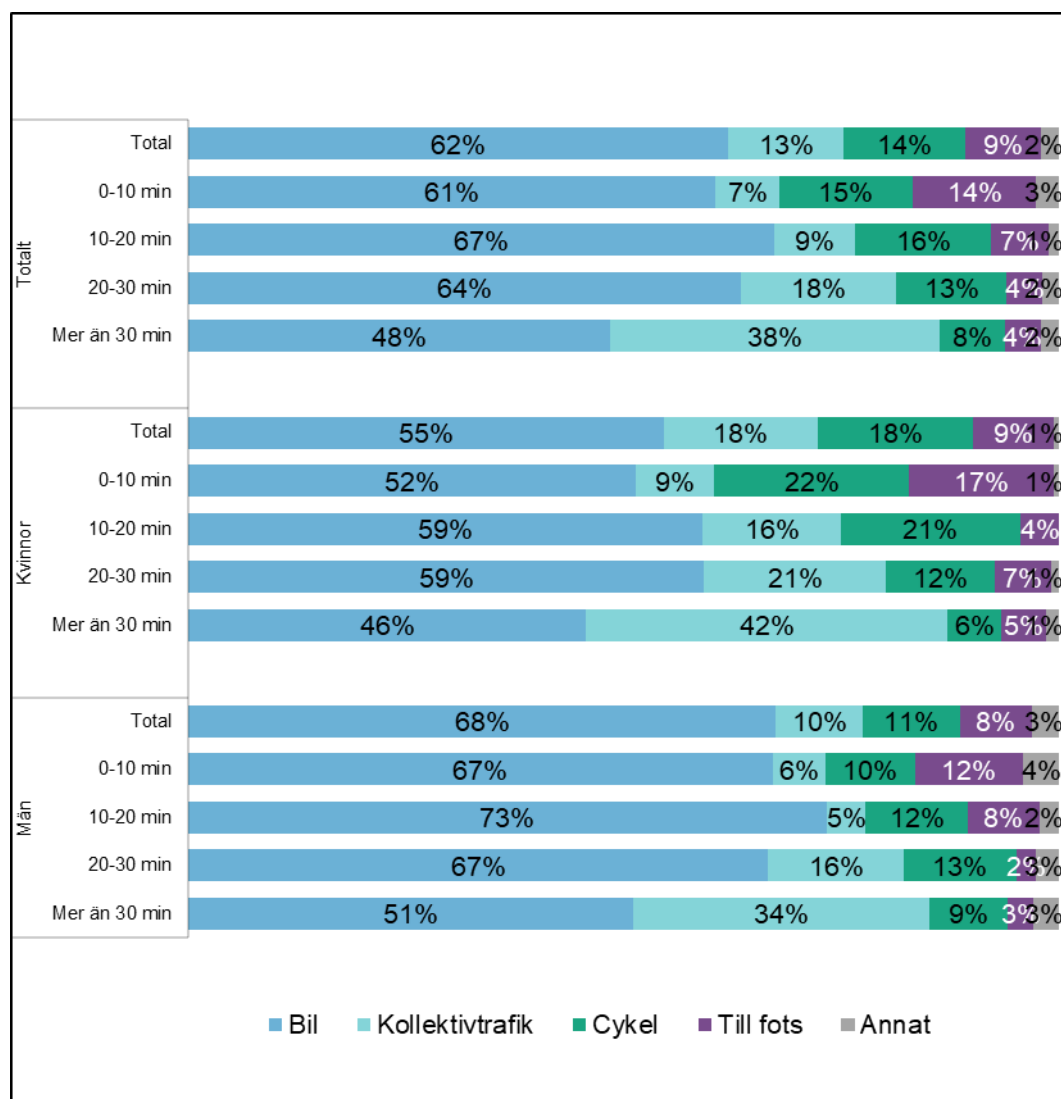
fler resor med bil än kvinnor. 70 procent av kvinnorna reser hållbart (gång, cykel och kollektivtrafik) på sträckor under fem km jämfört med 53 procent av männen. På sträckor mellan fem och tio kilometer reser 42 procent av kvinnorna hållbart jämfört med 24 procent av männen.

Figur 4-19 Färdsätt för uppskattade reslängder vid resor till arbetsplatsen. Viktade resor för individer som förvärvsarbetar. Nmän = 747. Nkvinnor = 512.



När det gäller restider för resor till arbetsplatsen så avtar andelen resor till fots och med cykel i takt med den ökande restiden, se tabell 4-20. Upp till 30 minuter ligger andelen resor med bil ungefär vid samma nivå (61 – 64 procent) oberoende av restid. Vid resor längre än 30 minuter minskar andelen bilresor till 48 procent och kollektivtrafiken tar en större plats med 32 procent. Vid korta resor upp till 10 minuter utgör resor till fots och med cykel en större andel (14, respektive 15 procent). Vid kortare resor med en restid upp till 20 minuter utgör kvinnor fler resor till fots och med cykel än män.

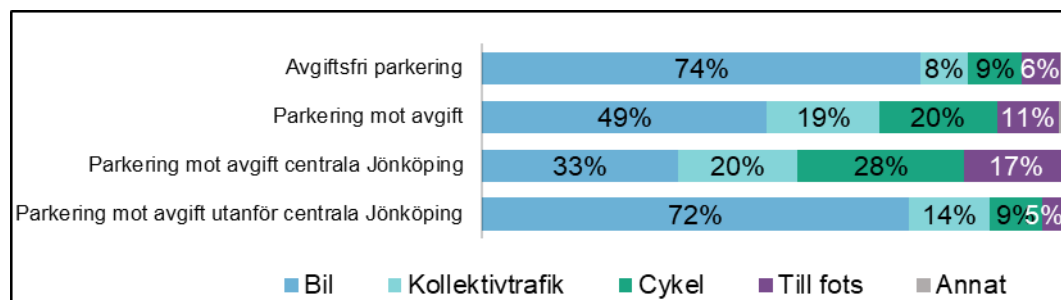
Figur 4-20 Färdsätt för uppskattade restider vid resor till arbetsplatsen. Viktade resor för individer som förvärvsarbetar. Nmän = 667. Nkvinnor = 508.



I figur 4-21 redovisas färdmedelsfördelningen för resor till arbetsplatsen uppdelat efter läge (i centrala Jönköping eller utanför) och typ av parkering (avgiftsfri eller avgiftsbelagd). Vid avgiftsfri parkering är andelen bilresor mycket högre än vid parkering mot avgift. Andelar resor till fots, med cykel och med buss är däremot betydligt högre vid avgiftsbelagd parkering på arbetsplatsen.

När det gäller avgiftsbelagd parkering i och utanför centrala Jönköping ser vi att även läge har en stor inverkan på användandet av färdmedel. I centrala Jönköping utgör en tredjedel av alla resor till arbetsplatsen resor med bil. Majoriteten av alla resor görs med kollektivtrafik, cykel och till fots. Utanför centrala Jönköping står bilen för majoriteten av alla resor till arbetsplatsen med avgiftsbelagd parkering.

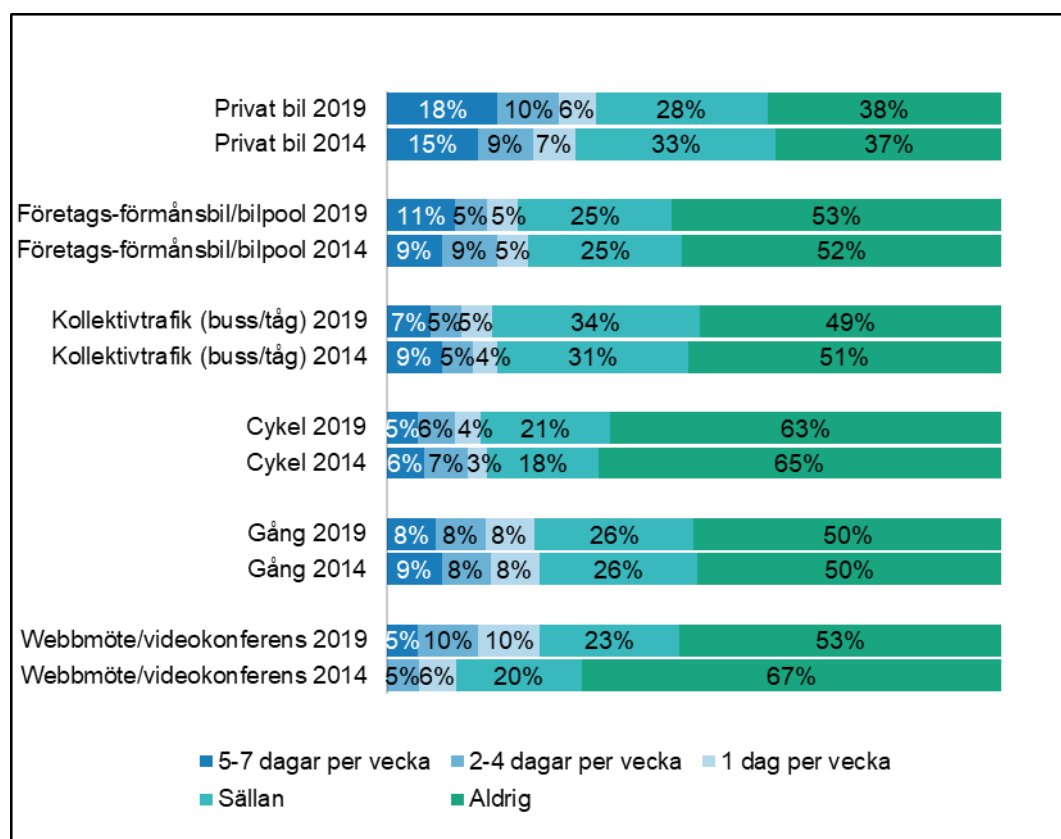
Figur 4-21 Parkeringsmöjligheter för förvärvsarbetande som åkt bil till arbetet. N = 1245.



4.9.2 Tjänsteresor

Alla förvärvsarbetande respondenterna fick även ange vilket färdssätt de använder för tjänsteresor under arbetstid, se figur 4-22. Ungefär 6 av 10 personer använder privat bil dagligen till sällan. Privat bil är det färdssättet som används oftast för tjänsteresor jämfört med andra redovisade färdssätten. Cykeln är det färdssätt som används minst för resor i tjänst. Vid jämförelse av 2014 och 2019 ser vi att andelen webbmöten och videokonferenser som utförs dagligen till sällan har ökat sedan 2014 om 14 procentenheter.

Figur 4-22 Fråga: I ditt arbete, hur ofta använder du något av följande för resor eller möten med någon från någon annan plats? N = 1556.



4.9.3 Förmåttningar på arbetsplatsen

De förvärvsarbetande respondenterna fick ange vilka förmåttner som finns tillgängliga deras arbetsplats, se tabell 4-5. Jämfört med 2014 är andelen arbetsplatser med avgiftsfri parkering mindre i undersökningen 2019. Även ersättning för egen bil erbjuds i mindre utsträckning 2019. Samtidigt ser vi en högre andel arbetsplatser med avgiftsbelagd parkering 2019. Det finns fler arbetsplatser med mötes- eller resepolicy och utrustning för webbmöte/videokonferens än 2014. Notera att samtliga svarsalternativ ej fanns 2014.

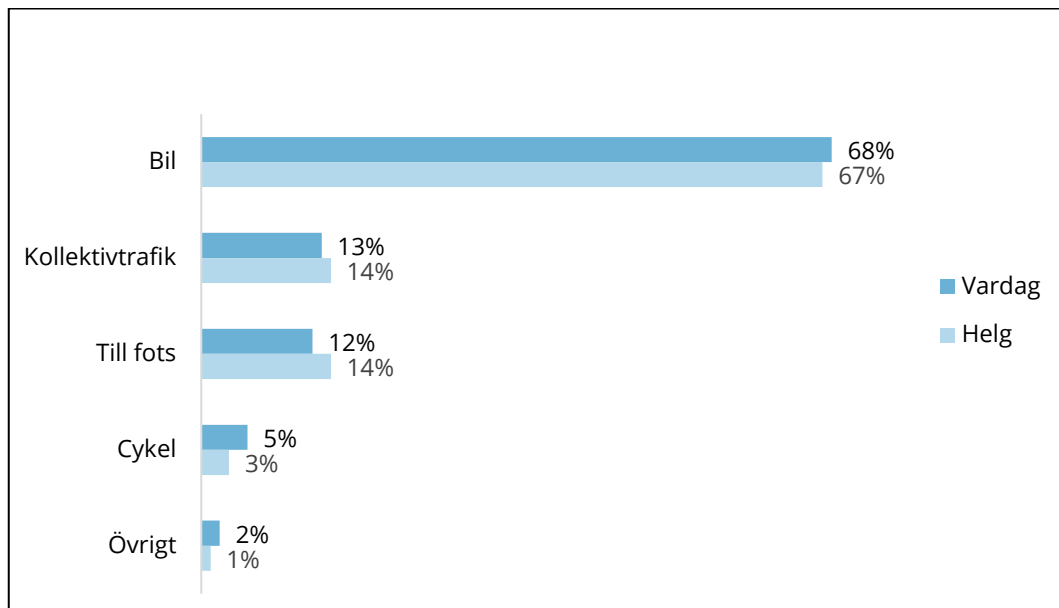
Tabell 4-5 Fråga: Har du tillgång till något av följande på arbetsplatsen/studieplatsen? N= 1934.

Förmåttner på arbetsplatsen	2014	2019
Avgiftsfri parkering	70 %	63%
Parkering mot avgift	18 %	23%
Förmåttnsbeskattad parkering	2 %	2%
Ersättning för egen bil i tjänsten	19 %	13%
Förmåttnsbil	5 %	7%
Företagsbil eller bilpoolsbil	19 %	19%
Tjänstecykel	8 %	11%
Omklädningsrum/dusch	56 %	57%
Välutrustad cykelparkering	20 %	23%
Erbjudande om kollektivtrafikkort via brutto-eller nettolöneavdrag		8%
Erbjudande om cykel via brutto- eller nettolöneavdrag		20%
Kollektivtrafikkort/app för tjänsteresor	5 %	4%
Resepolicy eller mötespolicy	14 %	19%
Utrustning för webbmöte/videokonferens	22 %	31%
Inte något av ovanstående		4%

4.10 Pensionärer

I figur 4-23 redovisas färdmedelsfördelningen för de personer som uppgett pensionär som huvudsaklig sysselsättning. Bilen är det vanligaste färdmedlet för resor bland pensionärer följt av resor med kollektivtrafik och till fots. De resor som pensionärerna gör är generellt något kortare än bland de som förvärvsarbetar och de riktigt långa resorna är betydligt mindre frekventa.

Figur 4-23 Färdsätt för pensionärer. *N vardagsresor = 779; N helgresor = 235.*

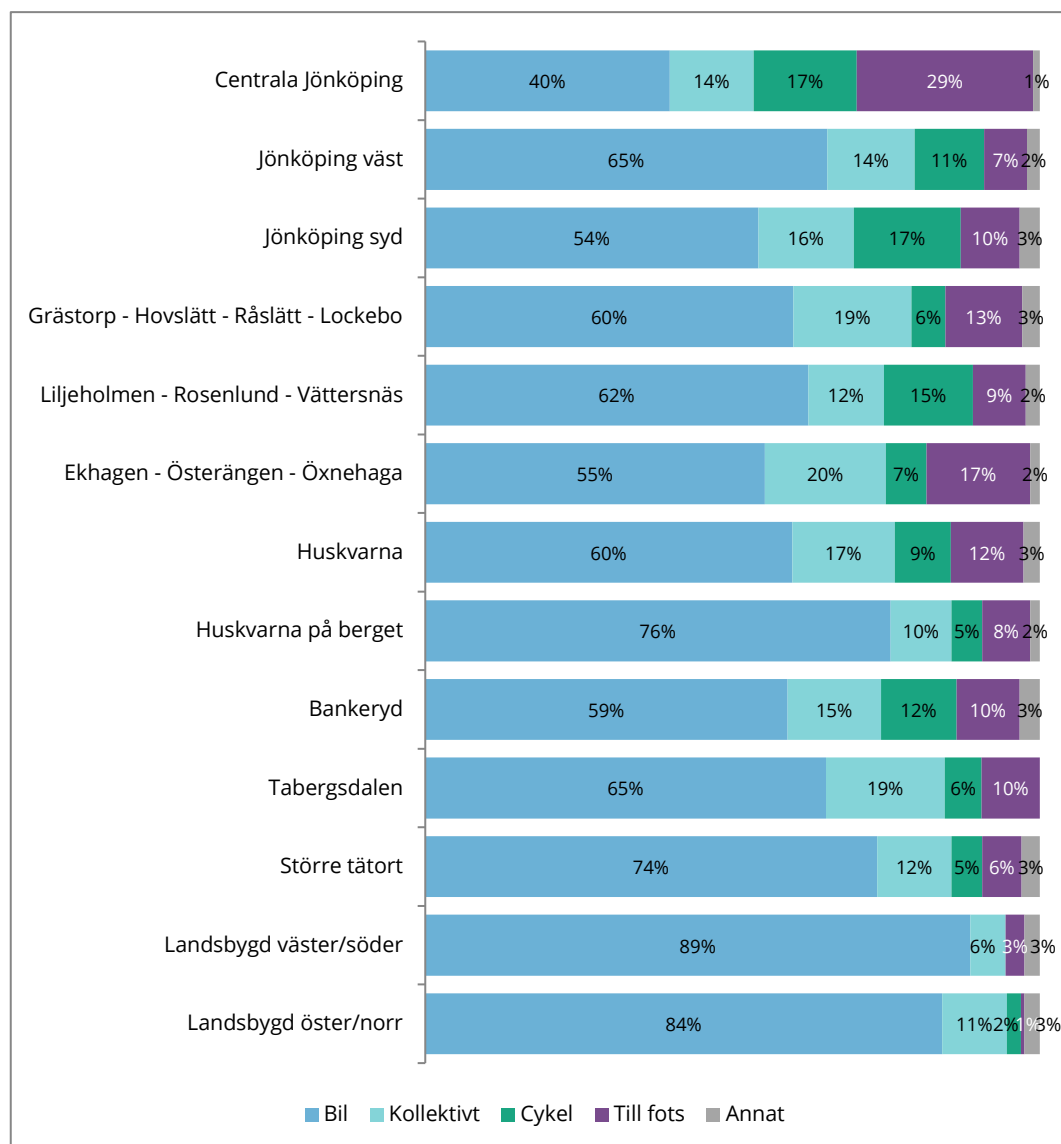


4.11 Färdsätt i olika områden

I detta kapitel visas färdmedelsfördelningen för resor bland de som är bosatta i de olika områdena, se figur 4-24.

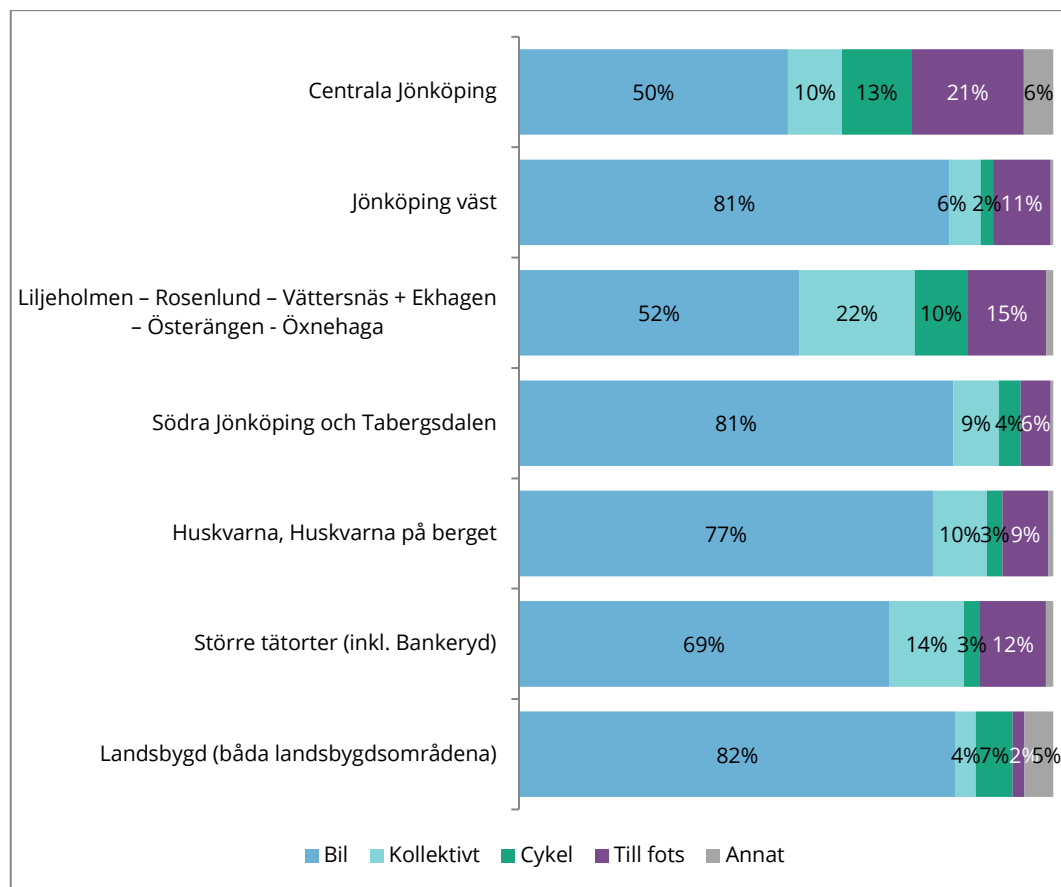
I samtliga områden är bilen det vanligaste färdmedlet för vardagsresor. Högst är andelen bilresor bland bosatta i områden Landsbygd öster/norr och Landsbygd väster/söder med 84, resp. 89 procent. Andelen resor med cykel är högst bland bosatta i Centrala Jönköping och Jönköping syd med 17 procent. Bland bosatta i centrala Jönköping görs det också flest resor till fots. Andelen vardagsresor med buss är högst bland de som bor i Ekhagen – Osterängen – Öxnehaga. Andelen tågresor är relativt låg bland bosatta i samtliga områden. Flest vardagsresor med tåg görs bland de som bor i Tabergsdalen.

Figur 4-24 Färdsätt för samtliga ärenden som utförs av boende i olika områden under vardagar. Nresor = 5405



Även för helgresor är bilen det vanligaste färdmedlet, se figur 4-25. Bland bosatta i Centrala Jönköping görs minst helgresor med bil och flest till fots och med cykel. I området Ekhagen - Österängen - Öxnehaga, Liljeholmen - Rosenlund – Vättersnäs görs flest bussresor. Flest tågresor görs av de som bor i Bankeryd.

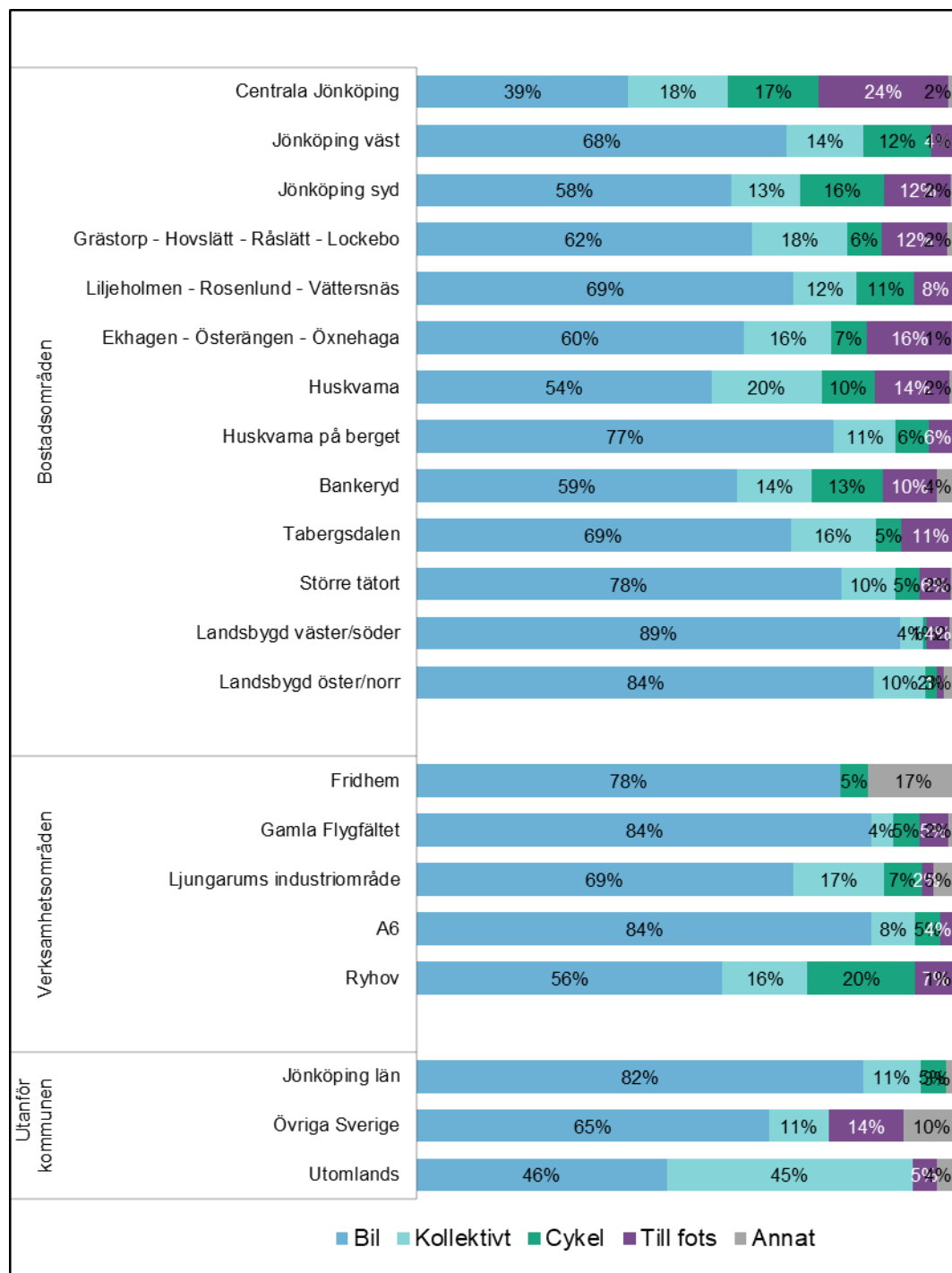
Figur 4-25 Färdsätt för samtliga ärenden som utförs av boende i olika områden under helger. Nresor= 1651.



4.11.1 Färdsätt för resor med start i olika områden

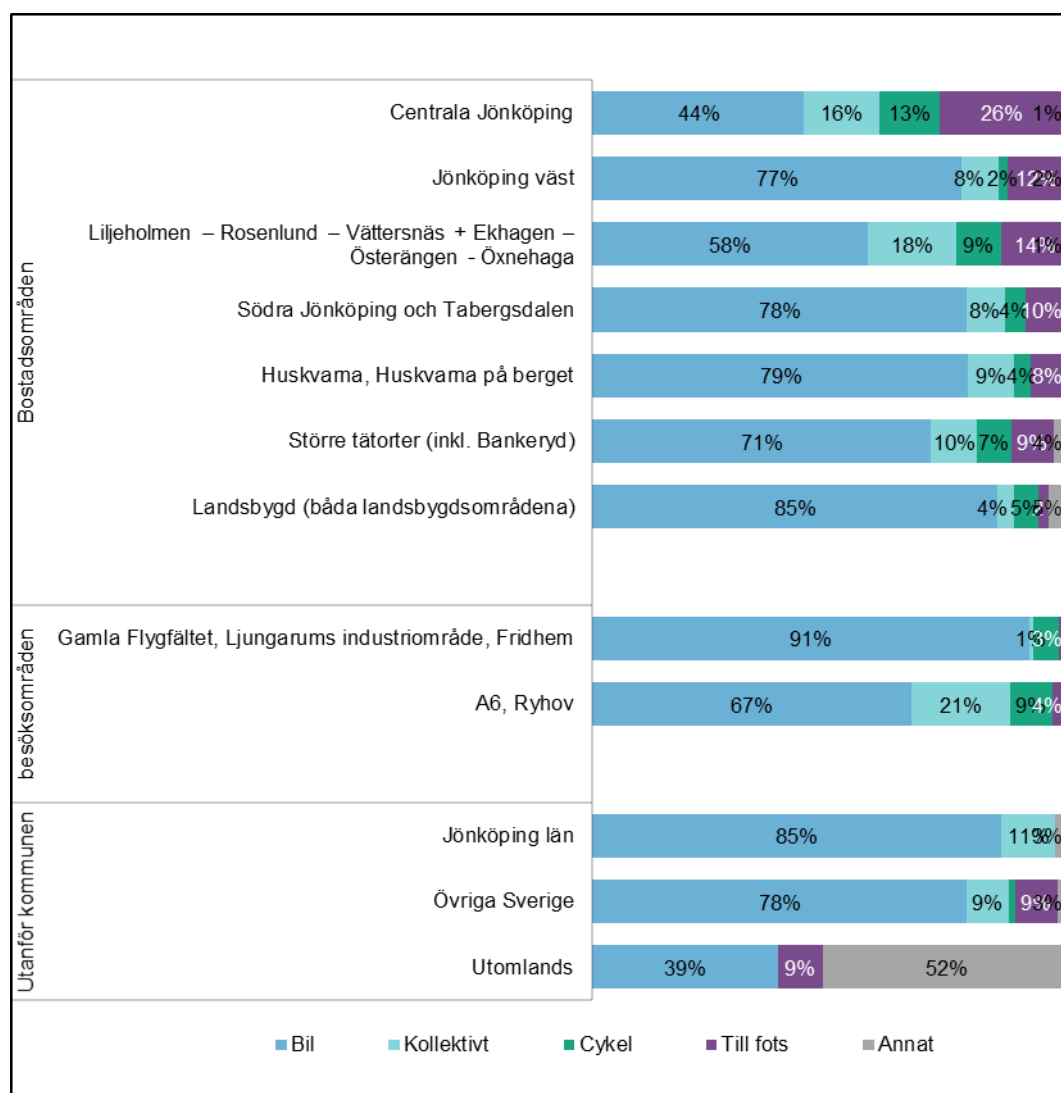
I nedanstående kapitel redovisas färdemedelsfördelningen för alla resor som utförs av Jönköpingsbor till olika målområden. Det betyder alltså att de områden där resorna avslutas redovisas, se figur 4-26. Förutom bostadsområden redovisas även verksamhetsområden och områden utanför kommunen (notera att de två verksamhetsområdena Torsvik och Hedentorp inte finns med i figuren, då det var för få resor). Även här ser vi att bilen är det vanligaste färdmedlet till samtliga målområden men till skillnad från övriga områden så utgör de mindre än hälften av resorna till centrala Jönköping. I Centrala Jönköping är andelen resor till fots högst och även värdena för cykel- och bussresor är höga här. Samtidigt har Centrala Jönköping den minsta andelen bilresor jämfört med de andra områdena. Störst andel cykelresor ser vi i Ryhov med 20 procent där det också finns en större andel bussresor. En större andel bussresor ser vi också i Ljungarums industriområde.

Figur 4-26 Färdsätt för samtliga ärenden som avslutas i olika områden under vardagar. Nresor = 4647.



När det gäller helgresor så hittar vi flest resor med bil i målområden Gamla Flygfältet, Ljungarums industriområde, Fridhem, se figur 4-27. Förutom bostadsområden redovisas även besöksområden och områden utanför kommunen (notera att besöksområdet Hedentorp/Torsvik inte finns med i figuren, då det var för få resor). Även i området Landsbygd väster och öster samt Jönköpings län görs det mycket resor med bil. Det görs flest resor med cykel och till fots i Centrala Jönköping. Här görs också minst resor med bil. Flest resor med buss ser vi i målområdet A6, Ryhov.

Figur 4-27 Färdsätt för samtliga ärenden som avslutas i olika områden under helger. Nresor = 1399.



4.12 Resor mellan olika områden – resmatriser

Det totala resandet mellan och inom olika områden i Jönköpings kommun för olika färdmedel och ärenden under vardagar visas i Tabell 5-1 i bilagan. Förklaringar till områdesbeteckningar redovisas i kapitel 1.

Vid beräkning av antal resor med olika ärenden antas att hemresor är proportionellt jämnt fördelade på alla ärenden. I resmatriserna ingår också dessa hemresor från respektive ärende. Notera att de redovisade uppgifterna är mycket ungefärliga och bör avrundas. De siffror som har räknats upp utifrån färre än fem resor i resdagböckerna har markerats med en stjärna. Uppgifter som baseras på dessa resor är särskilt osäkra.

5 Bilaga

Bild 5-113 urvalsområden – vardagar.

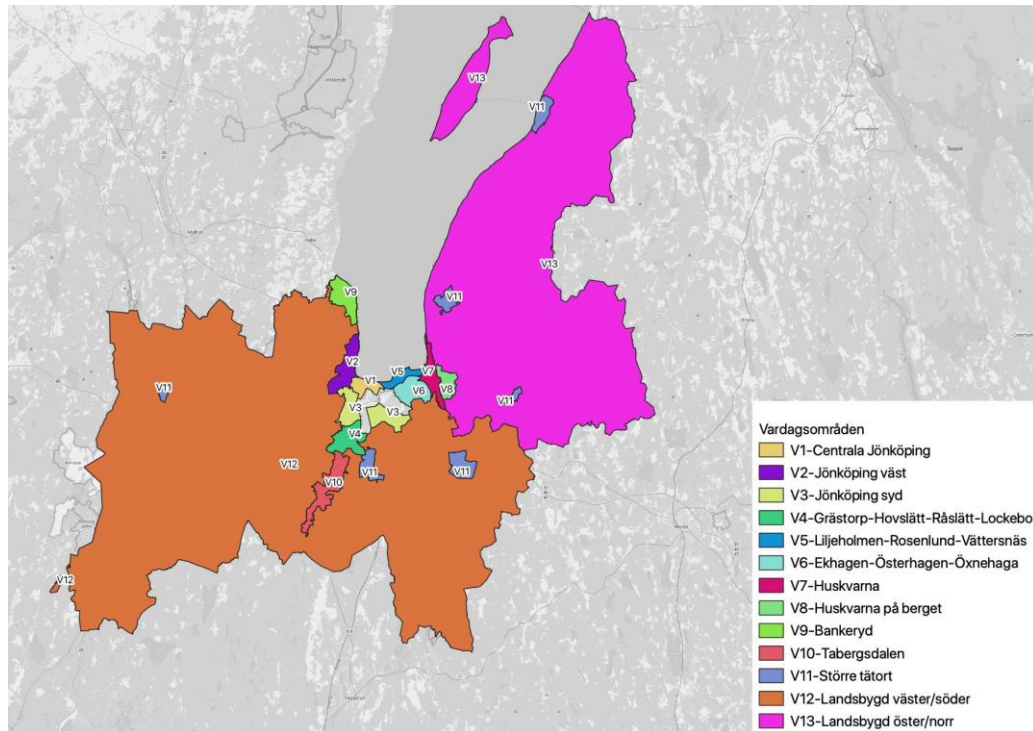


Bild 5-2 7 urvalsområden - helgdagar.

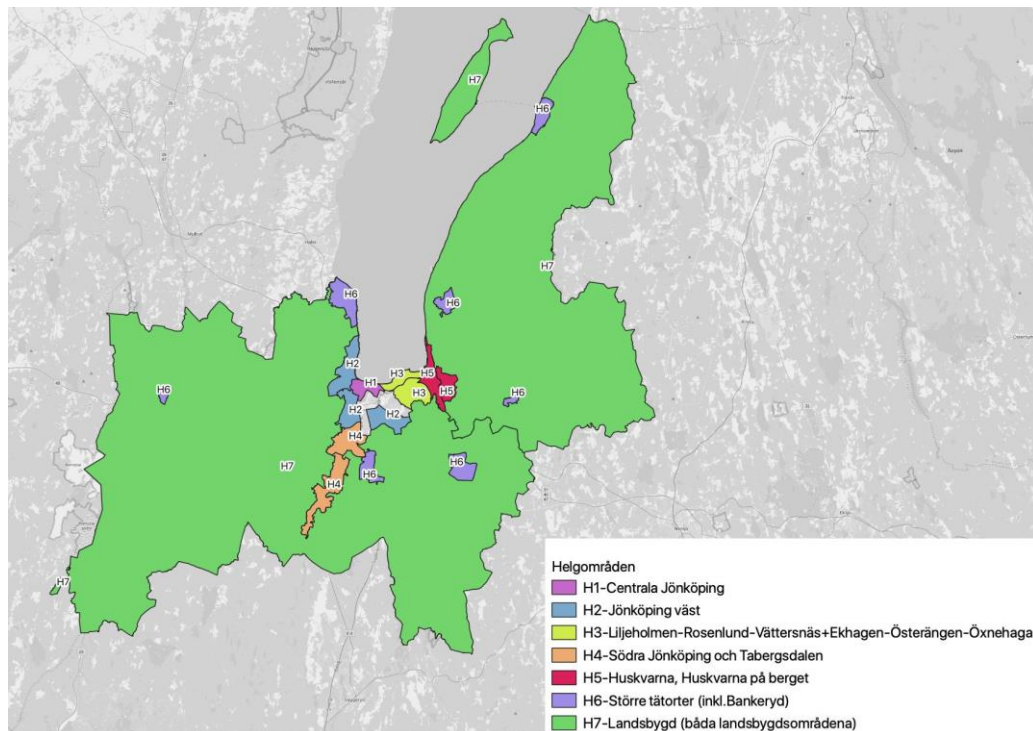


Bild 5-3 Verksamhetsområden -vardagar.

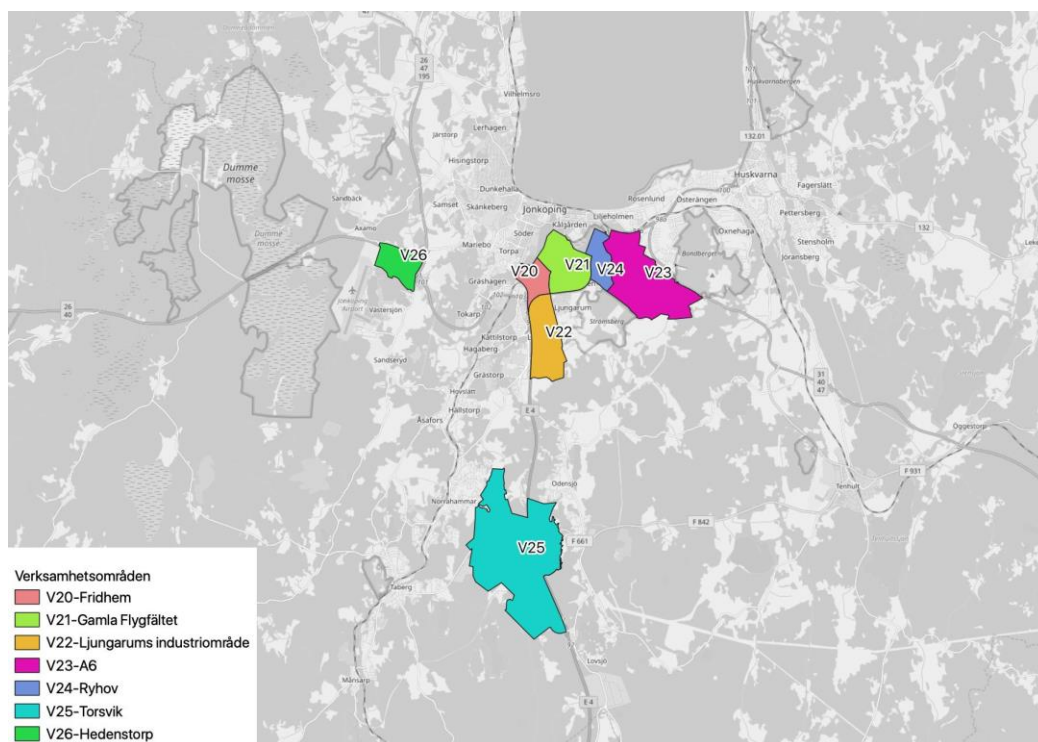


Bild 5-4 Besöksområden - helgdagar.

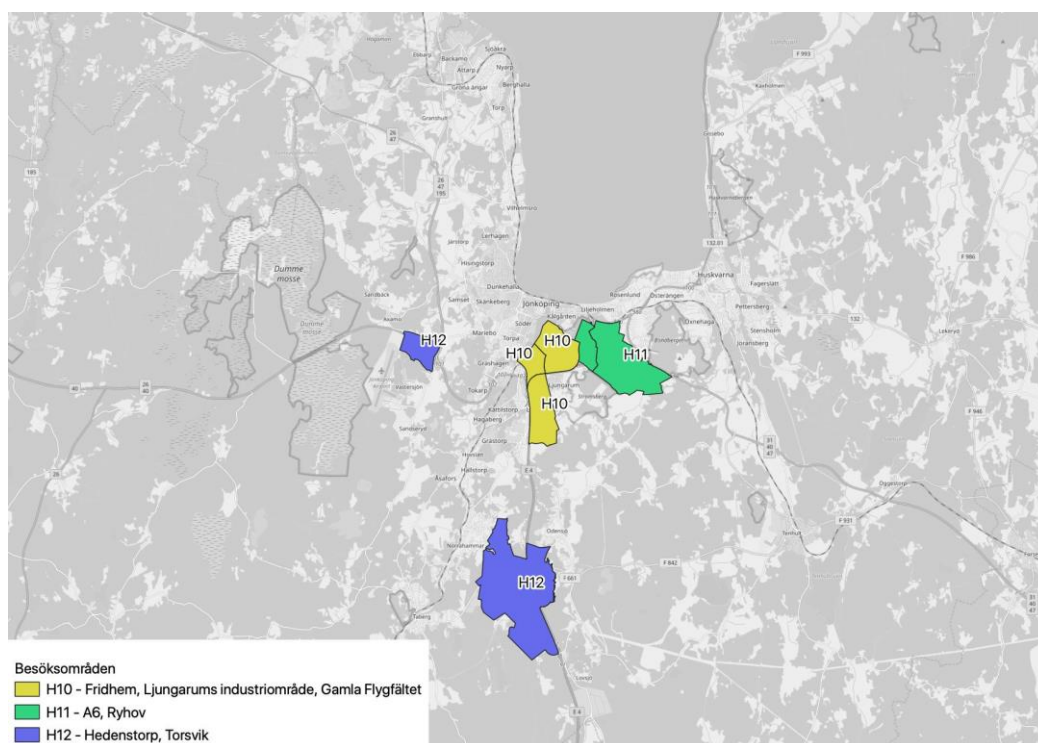


Bild 5-5 Geografiskt fördelning för andelen som alltid har tillgång till bil..

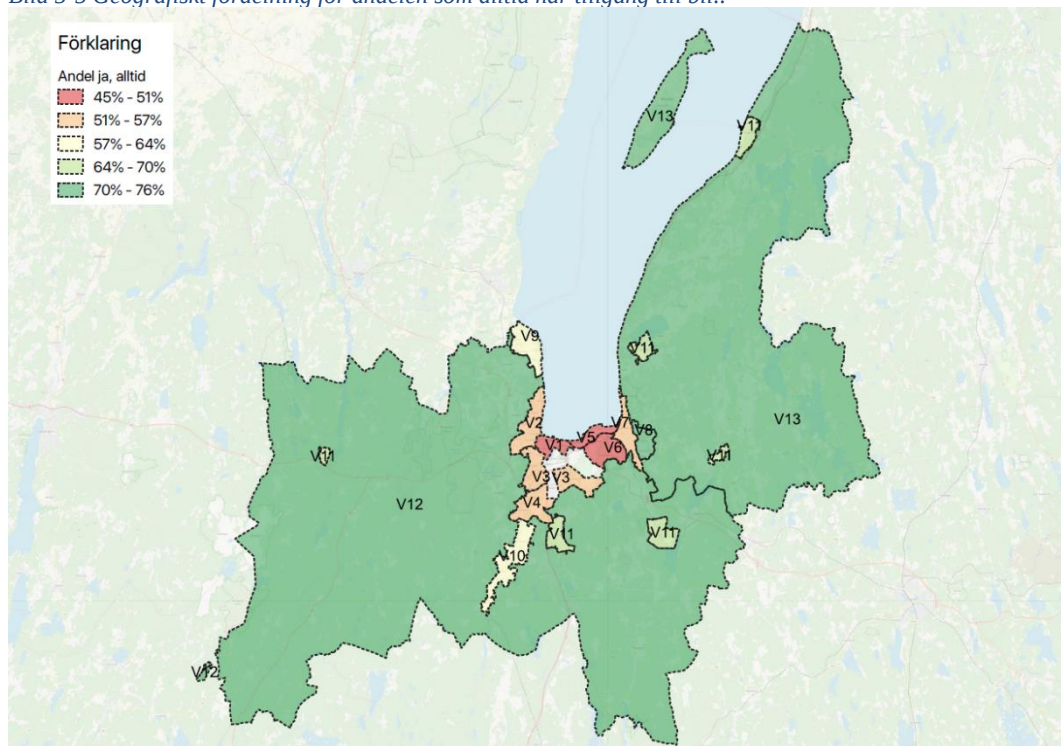


Bild 5-6 Geografiskt fördelning för andelen som alltid har tillgång till kollektivtrafik.

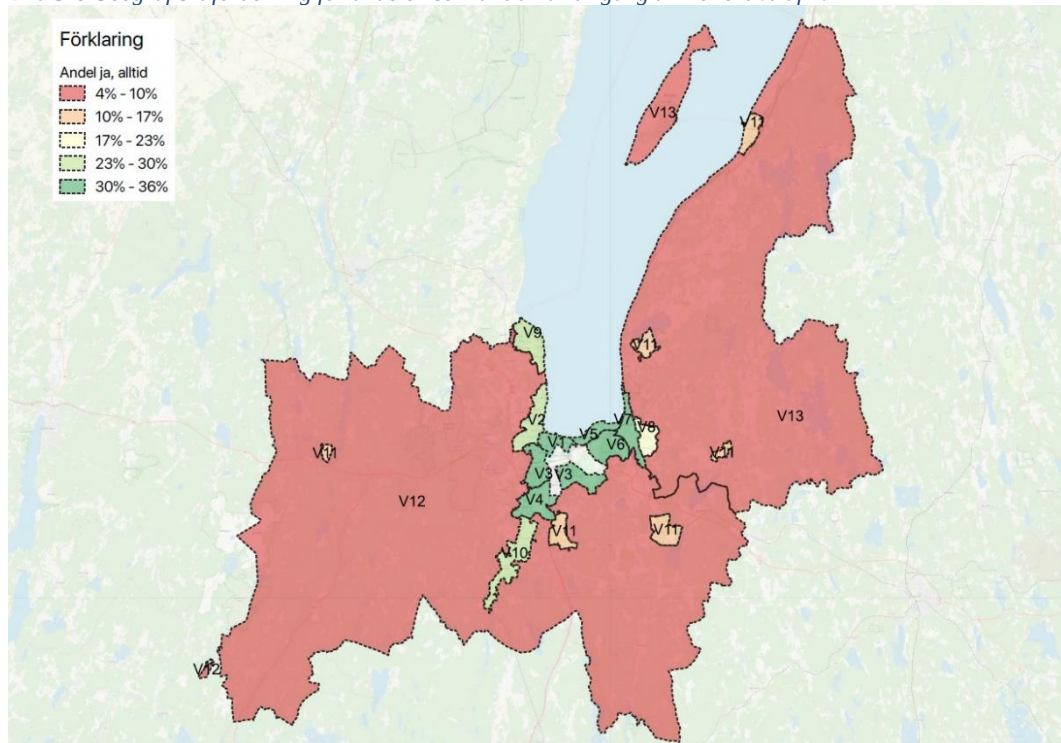


Bild 5-7 Geografiskt fördelning för andelen som alltid har tillgång till cykel.

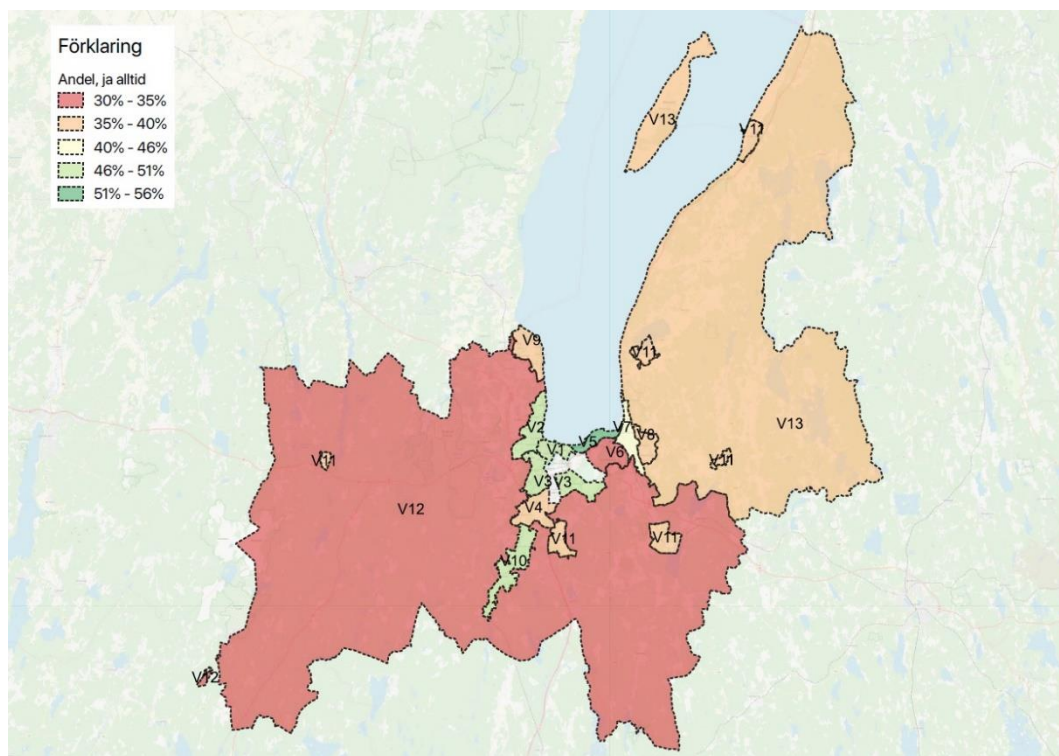


Bild 5-8 Geografiskt färdmedelsfördelning andel bilresor.

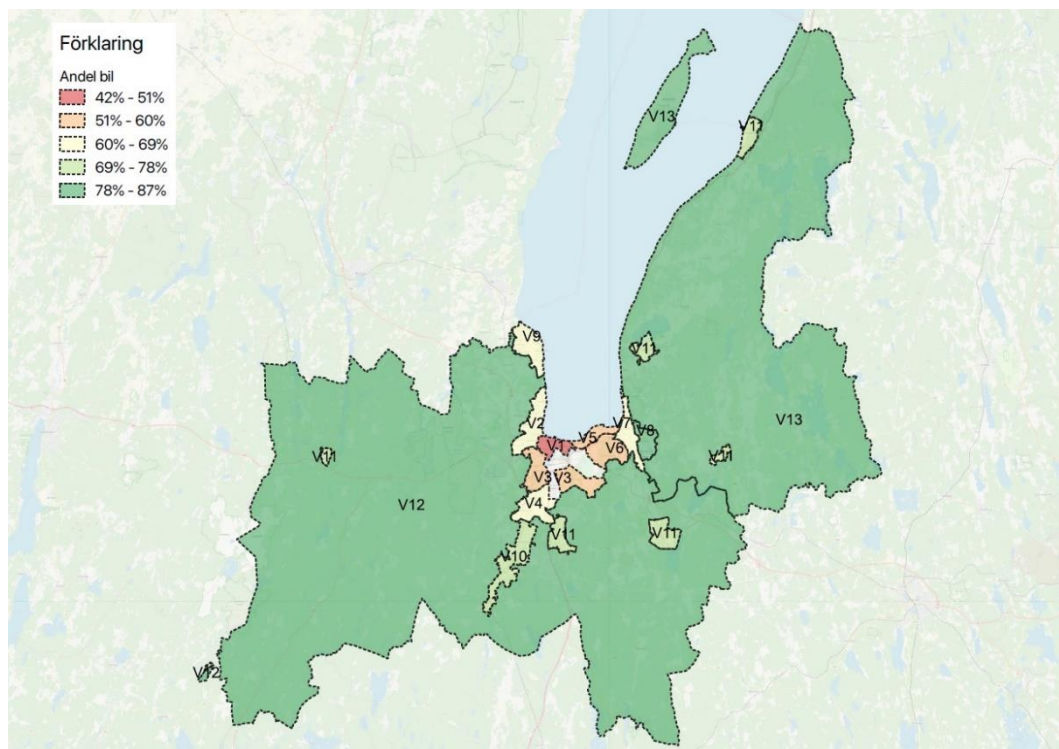


Bild 5-9 Geografiskt färdmedelsfördelning andel kollektivtrafikresor.

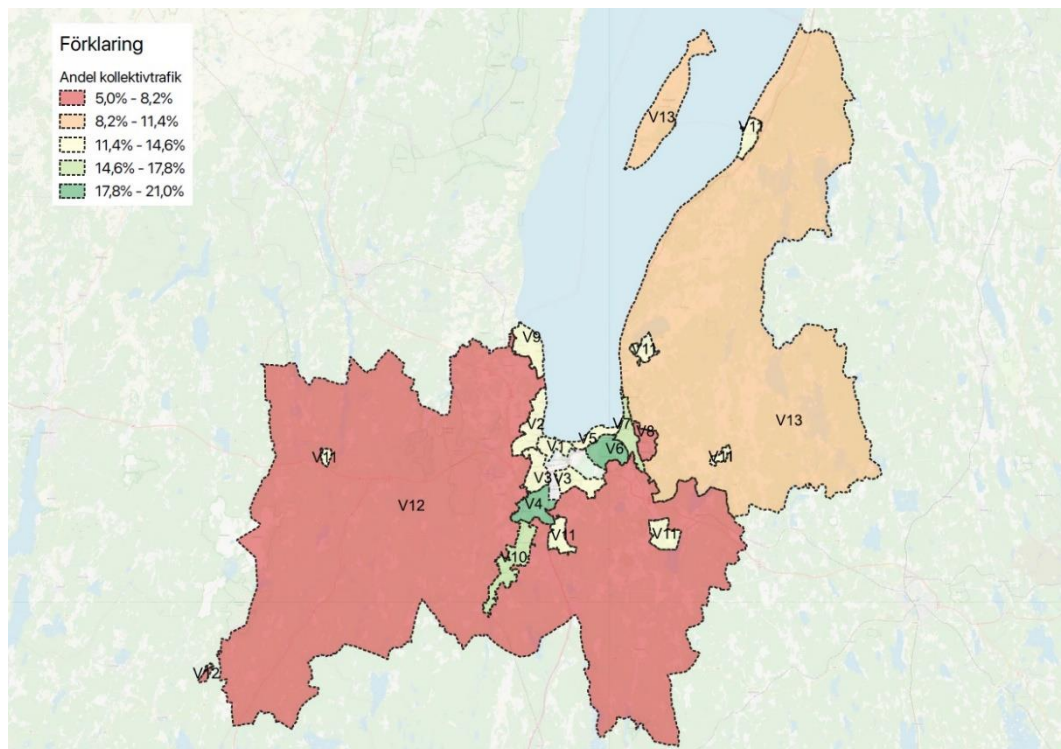
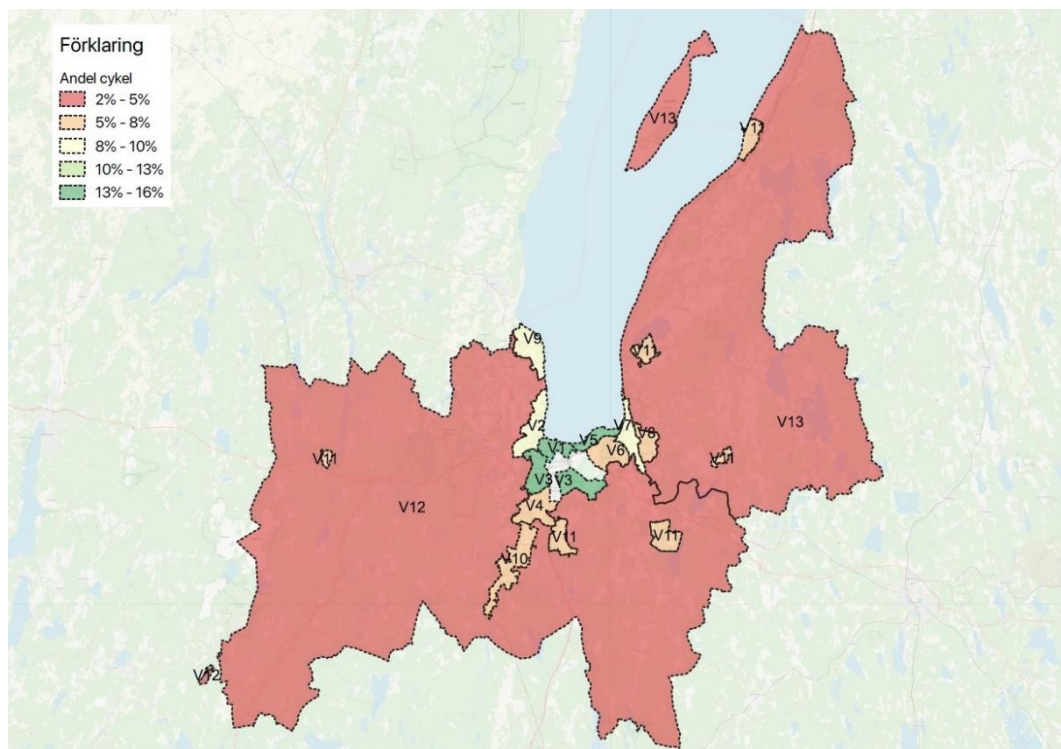


Bild 5-10 Geografiskt färdmedelsfördelning andel cykelresor.



Tabell 5-1 Resmatris alla resor till/från och inom olika områden i Jönköpings kommun som Jönköpings kommuns invånare gör en vardag.

	Centrala Jönköping	Jönköping väst	Jönköping syd	Grästorp - Hovslätt - Råslätt - Liljeholmen - Roselund - Österången - Örneshaga	Äthagen - Österången - Örneshaga	Huskvarna på berget	Bankeryd Täbergsdalen	Storre tätort	Landshydd väster	Landshydd öster
Centrala Jönköping	25.400	8100	10900	4600	5800	5900	5500	4100	4400	1900
Jönköping väst		3000	1500	500	900	700	1100	100	1300	400
Jönköping syd			3700	1500	1300	1400	500	700	2200	300
Grästorp - Hovslätt - Råslätt - Lockabo				3400	400	600	200	400	1000	100
Liljeholmen - Roselund - Vätternas					2200	2800	700	2000	1200	400
Äthagen - Österången - Örneshaga					7000	4200	300	1600	1600	500
Huskvarna						8300	900	1300	1300	1100
Huskvarna på berget						2000	0	600	900	300
Bankeryd							5600	0	1300	0
Täbergsdalen								5100	1900	0
Storre tätort									2500	2100
Landshydd väster										500
Landshydd öster									3600	1800
Fridhem										
Gamla Flygfältet										
Ljungarums Industriområde										
Ä6										
Ryhov										
Jönköping län										
Övriga Sverige										
Utomland										
Ljungarums Industriområde										
	Fridhem	Gamla Flygfältet	Ä6	Ryhov	Jönköping län	Övriga Sverige	Utomland			
Centrala Jönköping	600	3400	1300	3000	2500	3800	1500	100		
Jönköping väst	0	1000	300	900	1200	1200	1100	100		
Jönköping syd	100	1800	800	2300	900	900	500	100		
Grästorp - Hovslätt - Råslätt - Lockabo	100	1500	100	500	800	900	100	0		
Liljeholmen - Roselund - Vätternas	100	700	300	900	600	900	900	100		
Äthagen - Österången - Örneshaga	500	900	700	2400	800	1000	600	0		
Huskvarna	200	1000	300	900	600	1000	400	200		
Huskvarna på berget	0	300	200	100	200	500	400	100		
Bankeryd	100	700	200	300	700	2100	500	0		
Täbergsdalen	200	700	100	900	500	1200	500	100		
Storre tätort	100	1100	400	900	1000	900	800	0		
Landshydd väster	400	700	700	400	500	1300	700	0		
Landshydd öster	200	300	100	300	100	1100	700	100		
Fridhem	100	400	100	200	0	100	0	0		
Gamla Flygfältet		900	300	1900	300	500	400	0		
Ljungarums Industriområde			0	400	100	100	100	0		
Ä6				1000	500	500	100	100		
Ryhov				700	100	100	0	0		
Jönköping län				1700	100	500	0	0		
Övriga Sverige						700	0	0		
Utomland						3800	300	0		
Totalt antal resor: 288879										