

Resvanor på Lidingö 2013



Dokumentinformation

Titel: Resvanor på Lidingö 2013

Serie nr: 2013:71

Projektnr: 13014

Författare: Robin Billsjö, Trivector Traffic
Eric Dahlén, Trivector Traffic

Kvalitetsgranskning Lovisa Indebetou, Trivector Traffic

Beställare: Lidingö stad
Kontaktperson: Caroline Jansson, tfn 08-731 35 23

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.1	2013-08-16	Preliminär version	Beställare
1.0	2013-10-04	Nya diagramfärger och reviderat målkapitel	Beställare
1.1	2013-10-21	Justering av figurer.	Beställare
1.2	2013-11-11	Mål till separat PM	Beställare

Förord

Denna rapport har författats av Robin Billsjö och Eric Dahlén som båda tillsammans också har genomfört analyserna. Lovisa Indebetou har kvalitetsgranskat arbetet medan Anja Quester och Annika Nilsson har deltagit som expertstöd i olika delar av utredningen. Samtliga på Trivector Traffic. Robin Billsjö har även varit uppdragsledare hos Trivector och skött kontakterna med underkonsulten Kinnmark information vilka har ansvarat för utskick och inskanning av enkäter. Beställare har varit Caroline Jansson på tekniska förvaltningen, Lidingö stad.

Stockholm november 2013

Trivector Traffic AB

Innehållsförteckning

Förord

1.	Sammanfattning	1
2.	Inledning	4
2.1	Bakgrund	4
2.2	Syfte	4
3.	Metodbeskrivning	5
3.1	Urval och geografisk indelning	5
3.2	Enkätens innehåll, definitioner och avgränsning	6
3.3	Utskick	6
3.4	Svarsfrekvens	6
3.5	Hantering av bortfall	7
3.6	Bearbetning av indata	8
4.	Befolkningen	11
4.1	Ålder och kön	11
4.2	Hushållens sammansättning	13
4.3	Sysselsättning	14
4.4	Tillgång till olika färdmedel	14
4.5	Attityder och förändringsbenägenhet	16
5.	Resvanor för alla resor	21
5.1	Reslängd och antal resor	21
5.2	Ärenden	22
5.3	Huvudsakligt färdmedel	25
6.	Resvanor för resor inom Lidingö	30
6.1	Antal resor och reslängd för resor inom Lidingö	30
6.2	Huvudsakligt färdmedel för resor inom Lidingö	31
6.3	Vardagliga resor inom Lidingö	32
7.	Resvanor för resor ut från Lidingö	33
7.1	Viktigaste målpunkter utanför Lidingö	33
7.2	Färdmedel för resor ut från Lidingö	34

Bilaga 1) Frågeformulär och resdagbok

Bilaga 2) Följebrev ordinarie utskick

Bilaga 3) Följebrev påminnelseutskick

Bilaga 4) Tabell för statistisk osäkerhet

1. Sammanfattning

Metod

Undersökningen har genomförts som en enkätundersökning vilken skickats med post till 3 150 boende i Lidingö stad. Av dessa har 45 % besvarat enkäten och redogjort för sina resor en dag under våren 2013. Utöver information om varje enskild resa innehöll enkäten bland annat även frågor om förutsättningarna för resande, attityder och förändringsbenägenhet. Svaren har viktats med avseende på ålder, kön och urvalsområde för att motsvara hela befolkningen mellan 16 och 74 år.

Befolkningen

Av Lidingös befolkning i åldern 16–74 år är det 64 % som förvärvsarbetar. Näst efter förvärvsarbetande är de flesta pensionärer, 16 %, respektive studerande, 13 %. 34 % av hushållen består av två personer, medan lika många består av fyra personer eller fler. 13 % av den undersökta befolkningen bor ensamma.

Förutsättningar för resande

Majoriteten av lidingöborna i åldern 16–74 år har såväl körkort som tillgång till personbil. 83 % har körkort för personbil och 86 % äger eller bor i hushåll som disponerar personbil.

Hälften av männen har tillgång till parkering vid arbetsplatsen, bland kvinnorna är motsvarande andel fyra av tio. Kvinnorna har dock tillgång till SL-kort i större utsträckning än männen, sex av tio kvinnor jämfört med varannan man.

Attityder och förändringsbenägenhet

Sju av tio anser att kollektivtrafik bör prioriteras högre än bil vid beslut som kan leda till konflikter trafikslagen emellan. Knappt sex av tio anser att gång/cykel ska prioriteras högre än bil. Kvinnor anser i något större utsträckning än män att kollektivtrafik och gång/cykel bör prioriteras gentemot bil.

Sett till befolkningens förändringsbenägenhet kan 60 % av lidingöborna sägas ha ett hållbart resande idag. Knappt 20 % varken äger eller har tillgång till bil, medan 40 % har tillgång till bil men väljer andra färdssätt i så stor utsträckning som möjligt. 30 % kan anses vara ”icke-begrundande” i dagsläget och väljer alltid eller nästan alltid bil för sina resor. Resterande 10 % använder bil för det mesta men har övervägt eller testat på att förändra sina resvanor.

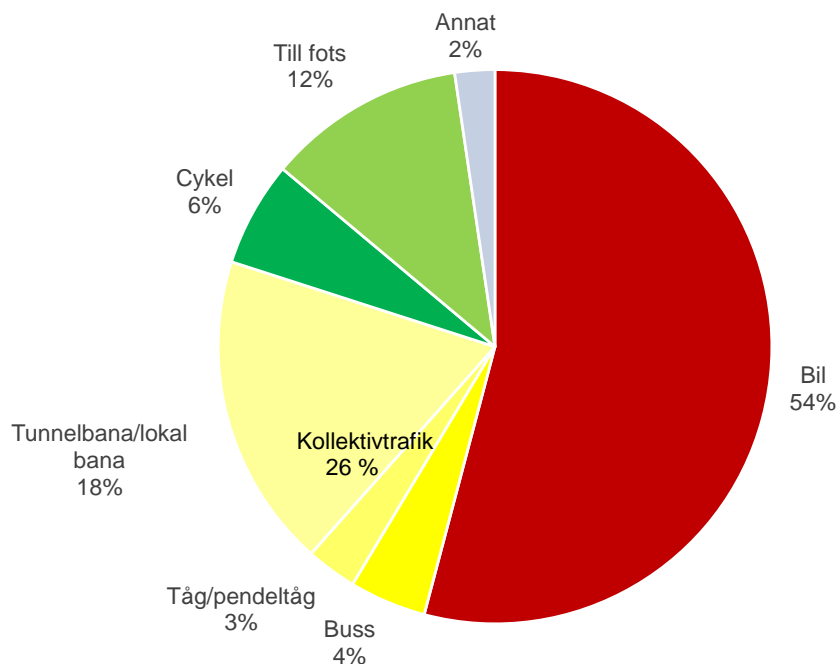
Resvanor alla resor

I genomsnitt är resorna som lidingöborna gör 13,6 km långa. Invånarna gör i genomsnitt 2,8 resor per person och dag vilket innebär att varje invånare i genomsnitt reser 38,3 km per person och dag. Män och kvinnor gör lika många resor per person och dag, men männens resor är längre; 15,6 km för män jämfört med 11,2 km för kvinnor. Detta betyder att männen i genomsnitt reser 12 km

längre per dag jämfört med kvinnorna; 44 km för männen och 32 km för kvinnorna.

40 % av de resor som genomförs är resor till egna bostaden, därefter är arbets- och nöjes-/fritidsresor de vanligaste resorna och står tillsammans för cirka 30 % av resorna.

Sett till samtliga resor görs drygt hälften med bil. Kollektivtrafiken står för cirka 25 % medan knappt 20 % av resorna görs till fots eller med cykel.



De yngre reser i betydligt mindre utsträckning med bil än övriga, men åker istället kollektivt och går i större utsträckning än övriga åldersgrupper. Invånare i åldersspannet 45-64 år åker bil vid två av tre resor.

Män åker bil i större utsträckning än kvinnor. Knappt 60 % av resorna som män gör sker med bil, medan drygt 50 % av kvinnornas resor görs med bil. Kvinnor använder kollektivtrafiken i drygt 30 % av resorna medan samma siffra för männen är drygt 20 %. Däremot cyklar männen i större utsträckning, ungefär var tionde resa i jämförelse med var tjugonde resa bland kvinnorna.

Bil användningen skiljer sig inte nämnvärt beroende på veckodag. Däremot är kollektivtrafik användningen högre under vardagar jämfört med lördag och söndag. Under helgdagar är istället andelen gång- och cykelresor högre jämfört med vardagar.

Resor inom Lidingö

Den genomsnittliga reslängden för resor inom Lidingö är 3,3 km. Kvinnorna reser i genomsnitt något längre än männen per resa inom Lidingö; 3,6 km jämfört med 3,0 km.

Drygt 60 % resorna sker med bil, medan 30 % görs med cykel eller till fots. Kvinnorna åker bil i något större utsträckning än männen inom Lidingö; 62 % av

kvinnornas resor jämfört med 59 % av männens. Männen cyklar däremot i betydligt större utsträckning än kvinnorna inom Lidingö; 12 % av männens resor sker med cykel jämfört med 6 % av kvinnornas.

Bilen är det vanligaste färdmedlet vid resor från samtliga sex studerade urvalsområden på Lidingö, mellan 52 % och 66 % av resorna som utgår från Lidingö görs med bil. Knappt var tionde resa görs med kollektivtrafiken (Lidingöbanan och buss). Högst kollektivtrafikandel har resorna som startar i Torsvik/Hersby/Baggeby/Mosstorps med 15 %.

Om enbart så kallade vardagliga resor inom Lidingö studeras är andelen bil ytterligare något högre jämfört med alla ärenden. Som vardagliga resor klassas resor med ärende: *hämta/lämna barn, inköp av livsmedel, annat inköp, serviceärende (ex vård, bank), till nöjes- eller fritidsaktivitet samt besöka släkt och vänner.*

Resor ut från Lidingö

Den genomsnittliga reslängden för resor ut från Lidingö är 23,8 km. 60 % av resorna ut från Lidingö går till Stockholms innerstad. Efter innerstaden är de vanligaste målpunkterna Solna/Sundbyberg/Järva, Stockholm söderort och Nordsektorn. Ungefär 10 % av resorna går till var och en av dessa destinationer.

Bil är huvudsakligt färdmedel för ungefär hälften av alla resor som lidingöborna gör ut från Lidingö. Drygt 40 % av resorna sker med kollektivtrafiken ut från Lidingö, medan 5 % av resorna ut från Lidingö görs med cykel.

När målpunkterna studeras utmärker sig resor till Stockholms innerstad i och med att drygt hälften av resorna dit görs med kollektivtrafiken. Även till Stockholm söderort och sydostsektorn görs många resor med kollektivtrafiken, cirka 40 %. Till övriga målpunkter görs istället minst två av tre resor med bil.

2. Inledning

2.1 Bakgrund

Lidingö stad har tagit fram ett miljöprogram och en trafikstrategi samt påbörjat ett långsiktigt arbete med beteendepåverkande arbete/arbete med mobility management. Arbetet konkretiseras i den trafikplan som staden nu tar fram och behovet av underlag i form av en god nulägesbeskrivning av lidingöbornas resande har bedömts som starkt.

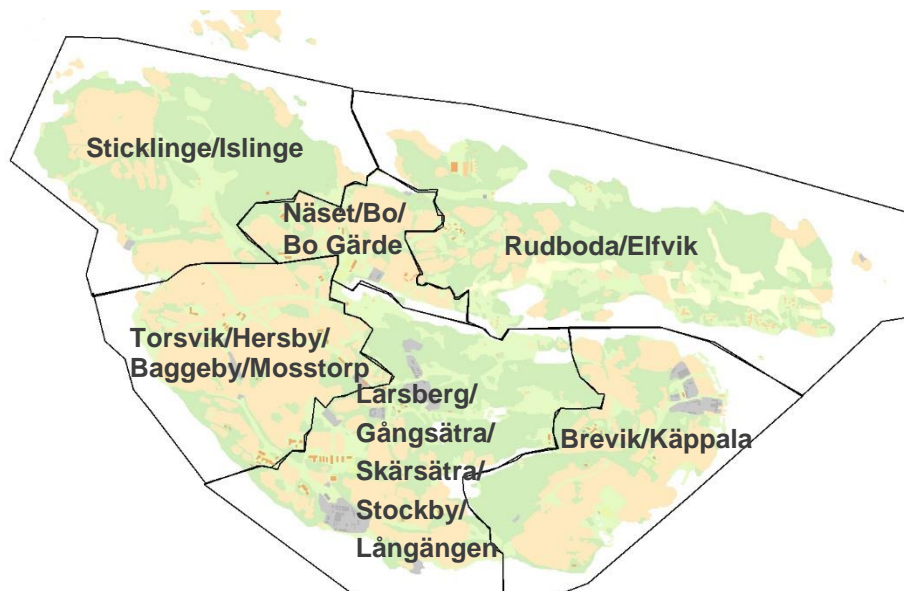
2.2 Syfte

Syftet med resvaneundersökningen är att erhålla en god bild av lidingöbornas resvanor, både inom och ut från Lidingö. Undersökningen redovisar ett nuläge vilket kommer att ligga till grund för stadens långsiktiga trafikplanering och möjliggör utarbetandet av mätbara mål som kan följas upp i framtida resvaneundersökningar.

3. Metodbeskrivning

3.1 Urval och geografisk indelning

Undersökningen vänder sig till den del av befolkningen som vid tidpunkten för utskicket var i åldern 16-74 år. Motivet till att undersöka denna åldersgrupp är att möjliggöra jämförelser med andra kommuner då detta normalt sett är den grupp som undersöks i resvaneundersökningar. Dessutom behöver utskick till personer under 16 år besvaras av målsman medan personer över 74 år kan ha svårigheter att besvara denna typ av utskick. Lidingös befolkning i åldern 16-74 år, benämnd populationen, var vid tidpunkten för utskicket ca 30 000 personer. Två faktorer avgjorde sedan urvalsgruppens storlek. Dels bör urvalet i en stickprovsundersökning inte överstiga 10 % av befolkningen eftersom risken ökar för att man når flera personer inom samma hushåll samt att undersökningen statistiskt sett börjar likna en totalundersökning. Den andra faktorn utgjordes av förväntad svarsfrekvens vilken i genomsnitt ligger på ca 40 % vid denna typ av undersökningar i Sverige. Baserat på detta beslutades urvalsgruppen till 3 150 personer vilket även bedömdes möjliggöra jämförelse mellan upp till sex olika urvalsområden. Detta ansågs vara en lämplig nivå för att få en uppfattning om skillnader mellan olika kommundelar. De sex urvalsområdena som definierades framgår av Figur 3-1.



Figur 3-1 Urvalsområden för Lidingö stad.

För respektive urvalsområde gjordes ett slumpvist urval av 525 invånare i åldern 16-74 år vilket medförde en total urvalsgrupp på 3 150 personer. Med minst cirka 200 svarande per urvalsområde är det möjligt att uttala sig om skillnader på mellan 5-7 procentenheter vid jämförelse mellan olika områden.

3.2 Enkätens innehåll, definitioner och avgränsning

Enkäten bestod av två delar, ett frågeformulär och en resdagbok. Frågeformuläret berörde bakgrundsinformation om respondenten samt förutsättningar för resande och attityder. I resdagboken fick respondenten redogöra för alla sina resor under en förutbestämd mät dag i den aktuella veckan, se enkäten i bilaga 1.

3.3 Utskick

Sammanlagt gjordes tre utskick. Ordinarie utskick utgjordes av enkäten samt ett följebrev undertecknat av tekniska chefen. Ordinarie mätvecka var vecka 16, det vill säga 15-21 april 2013. Utskicket gjordes i tre omgångar i syfte att nå respondenten ett par dagar före dennes mätdag. Ett påminnelsevykort skickades ut till samtliga respondenter två dagar efter ordinarie enkätutskick. Påminnelsevecka för undersökningen beslutades till vecka 20, det vill säga 13-19 maj. Inför denna vecka gjordes ett nytt utskick med följebrev och ny enkät till de som ännu inte hade svarat, vilket var 1 927 personer.

3.4 Svarsfrekvens

Mottagning för inkommande enkäter stängdes den 29 maj 2013, det vill säga tio dagar efter sista mätdagen.

Av de 1 529 inkomna enkäterna var det 10 som var tomma. Ytterligare 90 kom i retur på grund av okänd adress vilket gör att nettourvalet, det vill säga antalet personer som fick enkäten, var 3 060. När returer och tomma enkäter tagits bort återstod 1 429 besvarade enkäter. En av dessa plockades bort eftersom respondenten låg utanför det beslutade åldersspannet. Detta ger en bruttosvarsfrekvens på 45,3 % (1 428/3 150) och en nettosvarsfrekvens på 46,7 % (1 428/3 060).

Svarsfrekvensen ligger i övre delen av spannet jämfört med andra nyligen genomförda resvaneundersökningar i Sverige, exempelvis RVU Gävle 2012 med 40 %, RVU Norrköping 2010 med 42 %, Malmö RVU 2008 med 43 % och Resvanor Syd 2007 med 46 %. Detta går emot den allmänna trenden i Sverige som visar på snabbt minskande svarsfrekvenser vid denna typ av undersökningar.

I Tabell 3-1 visas hur stor bruttosvarsfrekvens som erhållits för de 525 enkäter som gått ut till vart och ett av de 6 urvalsområdena. Svartsfrekvensen varierar till viss del mellan de olika urvalsområdena. Torsvik/Hersby/Baggeby/Mosstorp har högst svartsfrekvens med 50 % medan Brevik/Käppala ligger lägst med 39 %.

Tabell 3-1 Bruttosvartsfrekvens per urvalsområde.

Urvalsområde	Antal svar	Svartsfrekvens
Sticklinge/Islinge	258	49 %
Näset/Bo/Bo gårde	245	47 %
Rudboda/Elfvik	229	44 %

Torsvik/Hersby/Baggeby/Mosstorp	264	50 %
Larsberg/Gångsätra/Skärsätra/Stockby/Långängen	225	43 %
Brevik/Käppala	207	39 %
Totalt	1 429	45 %

Svarsfrekvensen skiljer sig även åt beroende på kön och ålder. Kvinnor har besvarat enkäten i högre utsträckning än män, oavsett ålder. Mellan olika åldersgrupper är skillnaderna i svarsfrekvens relativt stora. Yngre personer svarar i betydligt mindre utsträckning vilket stämmer med vad som framgått av andra undersökningar, se Tabell 3-2.

Tabell 3-2 Bruttosvarsfrekvens beroende på kön och åldersgrupp.

	Antal svar	Svarsfrekvens
Kön		
Kvinnor	768	48 %
Män	660	43 %
Åldersgrupper		
16 - 29 år	149	24 %
30 - 44 år	321	40 %
45 - 64 år	631	52 %
65 - 74 år	327	66 %

En svarande låg utanför det valda åldersspannet 16–74 år och ingår inte i analyserna. I detta fall har en annan person än den utvalda besvarat enkäten. Av dem som besvarat enkäten har 82 % redogjort för en dag under ordinarie mätvecka, vecka 16, medan 18 % har redogjort för påminnelseveckan, vecka 20.

3.5 Hantering av bortfall

Låg svarsfrekvens är i sig inte ett problem i en undersökning. Problem uppkommer om:

- 1) Antalet inkomna svar inte räcker för att uppnå den statistiska noggrannhet som önskas i det svar man söker.
- 2) Individerna i bortfallsgruppen skulle ha ett annorlunda beteende än individerna i svarsgruppen.

Höjd har tagits för punkt 1 vid urvalsdragningen genom att planera urvalet så att det blir tillräckligt antal svar för de analyser som önskas. Den statistiska säkerheten beror dels av antalet svar, dels hur nära 50 % som beräknade andelar ligger. Om svaren ligger nära 50 % krävs ett större antal svar för att få samma statistiska säkerhet jämfört med om andelarna ligger närmare 0 % eller 100 %. I bilaga 4 finns stöd för att bestämma det statistiska intervallet för 95 % säkerhet för olika andelar. Intervallet är mindre, det vill säga säkerheten är större, ju högre antal svar som ligger till underlag.

Vill man vara säker på att undvika risken som formuleras i punkt 2 genomför man en bortfallsundersökning. Inom ramen för en sådan undersökning kartläggs

huruvida bortfallsgruppen skiljer sig från svarsgruppen. Detta innebär att man genom telefonintervjuer undersöker hur de som inte svarat på enkäten skiljer sig från dem som svarat och huruvida denna skillnad kan påverka resultatet av resvanundersökningen. I föreliggande undersökning har vi inte genomfört en bortfallsundersökning då samtliga bortfallsundersökningar som Trivector har genomfört de senaste åren, bland annat för Malmö RVU 2008, Resvanor Syd 2007 och Stockholmsförsöket 2006 har visat att svarsgruppen och bortfallsgruppen inte skiljer sig åt i någon avgörande mening. Däremot har vikter tagits fram för att säkerställa att redovisade resultat är representativa med avseende på ålder och kön.

3.6 Bearbetning av indata

Inskanning och geokodning

Inläsningen av frågeformulär och resdagbok gjordes genom skanning, det vill säga optisk inläsning. Inför inläsningen korrigerades uppenbart felaktiga uppgifter i resdagboken enligt beprövade kodningsinstruktioner. De adresser respondenterna angivit i resdagboken översattes till nyko- och urvalsområde med hjälp av en adress- och platsdatabas. Platser utanför kommunen har kodats i följande kategorier (sektorer enligt SL:s indelning):

- Solna, Sundbyberg, Järvafältet
- Stockholms innerstad
- Stockholm söderort och Sydsektorn (Tyresö, Nynäshamn, Huddinge, Haninge, Salem, Botkyrka, Nykvarn och Södertälje)
- Nordvästsektorn (Järfälla, Sigtuna, Upplands-Bro, Ekerö, Sollentuna och Upplands Väsby)
- Ostsektorn (Nacka och Värmdö)
- Nordostsektorn (Norrtälje, Österåker, Danderyd, Täby, Vaxholm och Vallentuna)
- Övriga Sverige
- Utlandet

Viktning av inkomna svar

Som framgår i beskrivningen av svarsfrekvensen är en del grupper underrepresenterade bland inkomna svar. Exempelvis skiljer sig fördelningen mellan könen från hur det ser ut i verkligheten. Även fördelningen över åldersgrupper skiljer sig åt. Det tillkommer att urvalet är stratifierat efter urvalsområdena för att säkerställa tillräckligt många svar per urvalsområde.

För att kunna göra korrekta analyser som motsvarar fördelningen i populationen har därför de inkomna svaren viktats med hjälp av viktningskoefficienter. Viktningen görs med avseende på tre variabler:

- Åldersklass
- Kön
- Urvalsområde

När viktningskoefficienterna togs fram gjordes två antaganden, dels att det urval som gjordes vid utskicket på ett bra sätt beskriver populationen, dels att de personer som skickat in sina resdagböcker var representativa för den grupp de tillhör vilket bortfallsundersökningar i andra ovan nämnda undersökningar har visat.

För enkät och resdagbok har två olika uppsättningar viktningskoefficienter beräknats. Enkätens viktningskoefficienter baserades på de personer som besvarat enkäten, medan resdagbokens viktningskoefficienter endast tar hänsyn till den del av respondenterna som fyllt i resdagboken. Vid analyser av bakgrundsuppgifter, tillgång till olika färdmedel, attityder etc. används den första viktningsfaktorn. Vid analyser av antal resor per person, färdmedelsval och annat som har med resvanor att göra används den andra viktningsfaktorn. Alla siffror och analyser som redovisas i resterande del av rapporten bygger på viktade värden om inget annat anges.

Analys

Påkodning av nya variabler och statistiska analyser har gjorts med det statistiska programmet SPSS. Som tidigare nämnts baseras samtliga analyser på viktade värden.

För varje resa identifieras ett huvudfärdsätt bland de angivna färdsätten. Detta sker enligt en beprövad prioriteringslista enligt följande (fallande ordning):

- Flyg
- Båt
- Färdtjänst
- Tåg/pendeltåg
- Taxi
- Tunnelbana
- Spårvagn/lokalbana
- Buss
- Bil som förare
- Bil som passagerare
- Moped/MC
- Cykel
- Till fots

Exempelvis blir tåg huvudfärdsätt om personen har angett att man både åkt tåg och cyklat under en resa.

I de fall som den svarande inte har angett kön eller ålder i enkäten har detta kodats på från urvalet. För kön gällde detta för åtta personer och för ålder 14 personer.

För att konstatera om skillnader i resultaten är statistiskt säkerställda har statistiska tester genomförts. I samband med varje diagram och tabell står det hur

många som har svarat på frågan, t ex $N = 1\,428$. Denna siffra baseras på det oviktade antalet svar och är grunden till att bedöma resultatets representativitet vilket kan göras med hjälp av tabellen i bilaga 4. För vissa diagram och tabeller, exempelvis vid färdmedelsfördelning i olika åldersklasser, redovisas ett intervall för N där den låga siffran visar antalet i åldersklassen med minst svarande och den höga siffran antalet svarande i åldersklassen med flest svarande. I en del fall motsvarar inte N antal personer som svarat på frågan, utan antal resor som resultatet baseras på. Detta står då angivet i figurtext som N_{resor} .

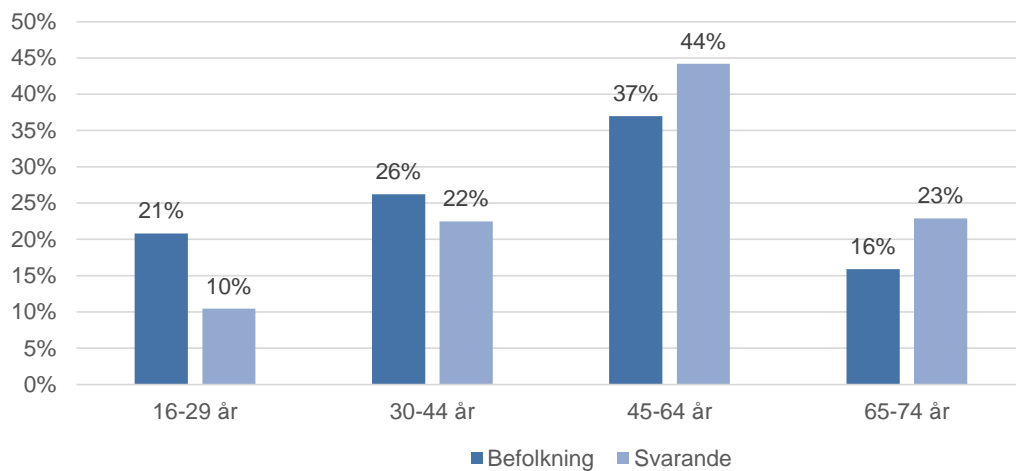
4. Befolkningen

4.1 Ålder och kön

Aldersfördelning

Lidingös totala befolkning i åldern 16-74 år utgjordes inför utskick av 29 713 invånare. Nedan redovisas fördelningen på olika åldersgrupper för befolkningen respektive de som besvarat enkäten. Personer 16-44 år är ungefär lika många som de som är 45-74 år; 47 % jämfört med 53 %. Ser man däremot till andelen som besvarat enkäten märks att de upp till och med 44 år är underrepresenterade; 33 % av de som svarat är 16-44 år, medan 67 % av svaren är från personer över 45 år.

Personer under 30 år är särskilt underrepresenterade, samtidigt som de över 65 år är särskilt överrepresenterade. En jämförelse mellan de svarande och befolkningen framgår av Figur 4-1.



Figur 4-1 Fördelning över de olika åldersklasserna bland dem som besvarat enkäten (oviktat) och den totala befolkningen. $N_{\text{Svar}} = 1\,428$, $N_{\text{Befolkning}} = 29\,713$

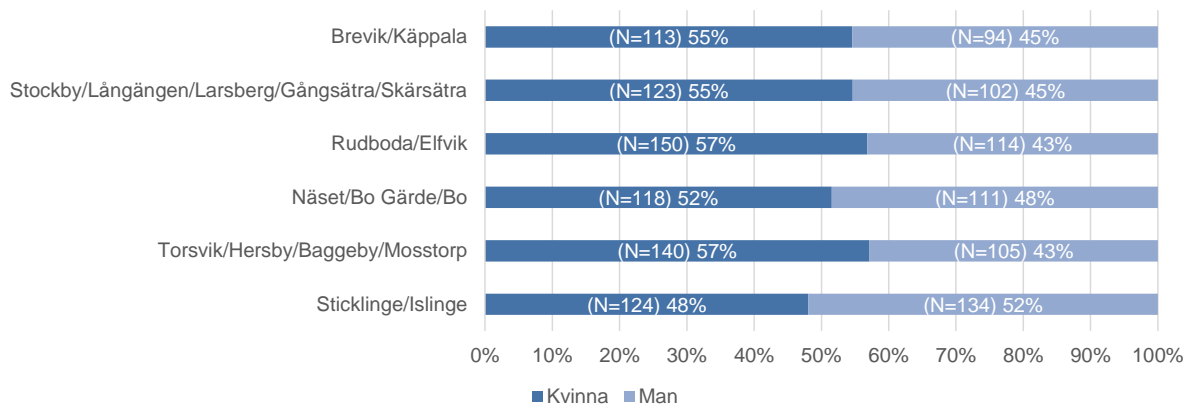
Könsfördelning

Den så kallade populationen, det vill säga hela befolkningen i åldern 16–74 år, utgörs av 51 % kvinnor och 49 % män. Könsfördelningen är relativt jämnt fördelad i de olika stadsdelarna, se Tabell 4-1.

Tabell 4-1 Könsfördelning i populationen (befolkningen i åldern 16–74 år) beroende på urvalsområde.

	Sticklinge/ Islinge	Torsvik/ Hersby/ Baggeby/ Mosstorp	Näset/Bo/ Bo gårde	Rudboda/ Elfvik	Lars-berg/ Gångsätra/ Skärsätra/ Stockby/ Långängen	Brevik/ Käppala
Kvinna	49 %	52 %	52 %	52 %	52 %	50 %
Man	51 %	48 %	48 %	48 %	48 %	50 %
Antal boende	2 796	8 553	3 566	2 006	7 069	5 723

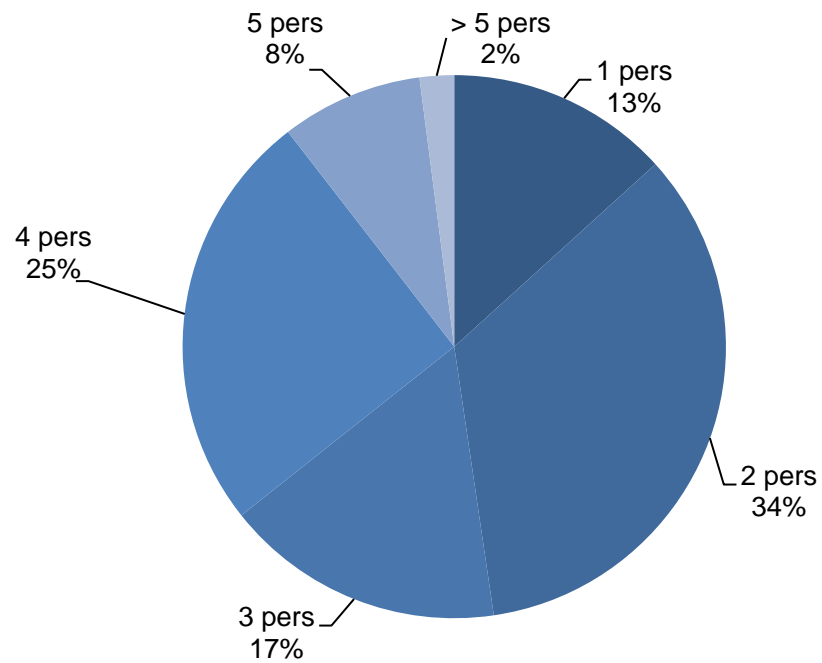
Totalt är det 1 428 personer som har besvarat enkäten. Av dessa är 54 % kvinnor och 46 % män. Sett till samtliga urvalsområden är det endast i Sticklinge/Islinge där det andelsmässigt är fler män än kvinnor som har valt att besvara enkäten. Därmed kan konstateras att kvinnor har besvarat enkäten i högre utsträckning än män.



Figur 4-2 Könsfördelning bland de svarande uppdelat per urvalsområde. Inom parentes anges antal svarande män och kvinnor per område.

4.2 Hushållens sammansättning

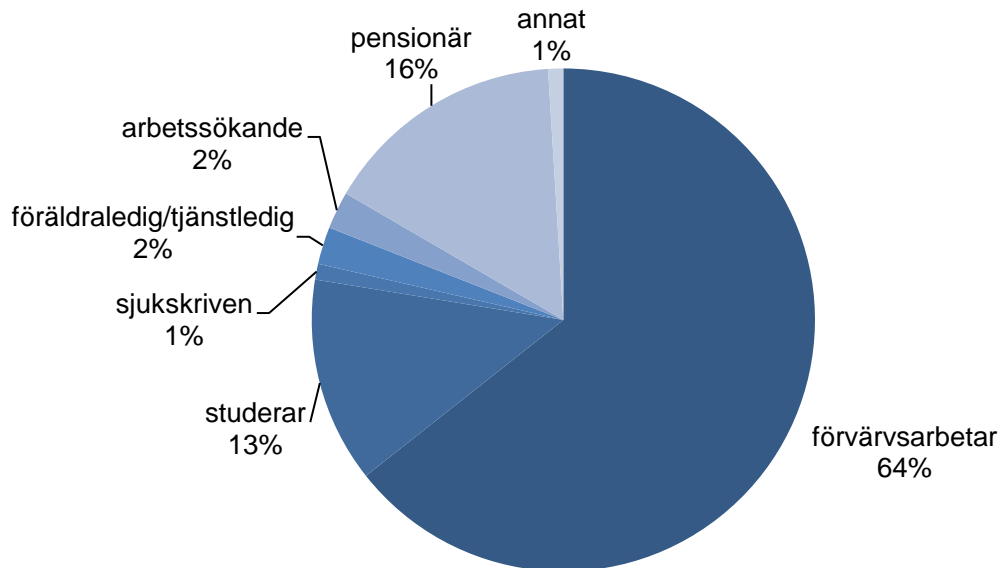
De flesta hushållen, 34 %, består av två personer. Relativt få, 13 %, är ensamhushåll, medan 35 % består av hushåll med fyra eller fler personer.



Figur 4-3 Hushållens sammansättning. N=1 352.

4.3 Sysselsättning

Ungefär två tredjedelar, 64 %, är förvärvsarbetande. Knappt var femte, 16 %, är pensionär. Det är relativt få som är arbetsökande, endast 2 %.



Figur 4-4 De svarandes huvudsakliga sysselsättning. N=1 420.

4.4 Tillgång till olika färdmedel

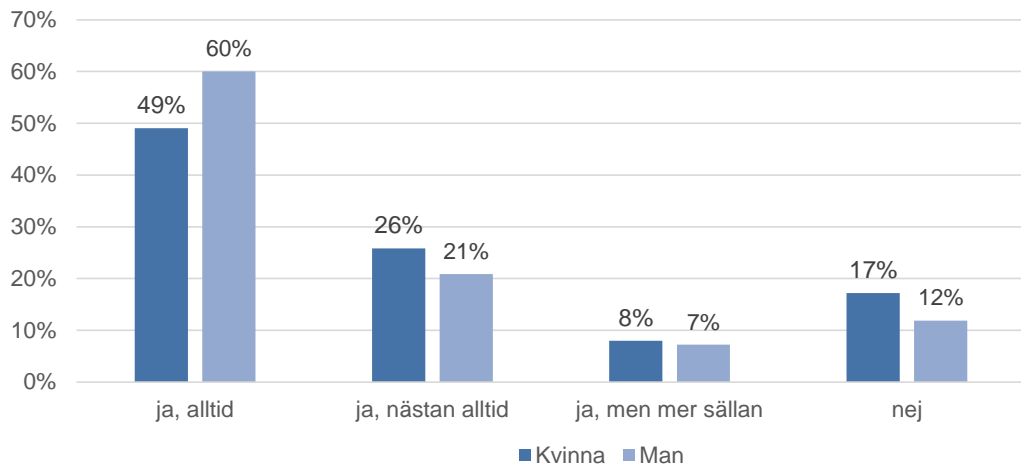
Körkort och tillgång till bil

Majoriteten av lidingöborna, 87 %, som är 18-74 år har körkort för personbil. Männerna har körkort i något större utsträckning än kvinnorna; 90 % jämfört med 84 %.

I hela det observerade åldersspannet, 16-74 år, är det 86 % som äger eller bor i hushåll som disponerar personbil. Likt för körkort är det vanligare bland män jämfört med kvinnor att äga eller ha tillgång till bil; 88 % av männen och 84 % av kvinnorna.

Det genomsnittliga antalet bilar per hushåll är 1,3. För de hushåll som har bil är det genomsnittliga antalet 1,5 bilar per hushåll.

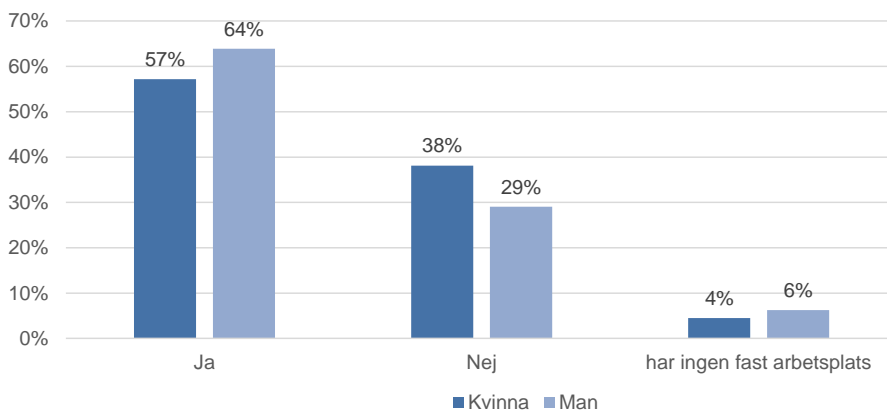
Drygt hälften, 54 %, anger att de alltid har tillgång till bil när de behöver det, medan 15 % anger att de inte har det. Det är en större andel män än kvinnor som alltid har tillgång till bil (60 % jämfört med 49 %), samtidigt som det är en större andel kvinnor än män som aldrig säger sig ha tillgång till bil (17 % jämfört med 12 %).



Figur 4-5 Tillgång till bil för kvinnor respektive män. N=1 418.

Tillgång till parkering vid arbetsplatsen

Sex av tio, 61 %, av de som är förvärvsarbetande har tillgång till parkering vid sin arbetsplats. Männerna har arbetsplatsparkering i större utsträckning än kvinnorna; 64 % av männen jämfört med 57 % av kvinnorna.



Figur 4-6 Tillgång till parkering vid arbetsplatsen. N = 918.

Tillgång till cykel

Tre av fyra (76 %) har alltid tillgång till cykel. Ingen skillnad syns mellan män och kvinnor.

Tillgång till SL-kort

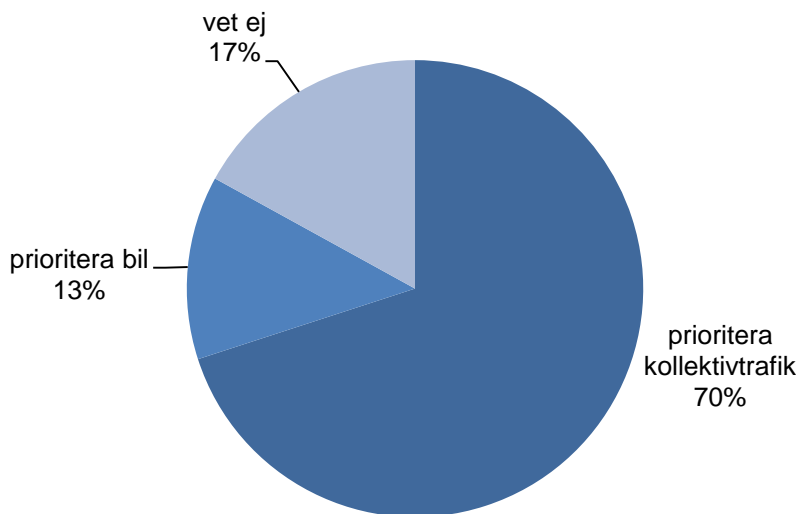
Drygt hälften (56 %) har tillgång till SL-kort. Kvinnor har tillgång till SL-kort i större utsträckning än män; 61 % mot 52 %. Av männen uppger nästan dubbelt så stor andel att de aldrig har tillgång till SL-kort; 19 % jämfört med 11 %.

4.5 Attityder och förändringsbenägenhet

Attityder till prioritering mellan olika färdmedel

Majoriteten, 70 %, av lidingöborna anser att kollektivtrafiken ska prioriteras högre än biltrafiken vid beslut som leder till eventuella konflikter trafikslagen emellan.

Prioritera bil eller kollektivtrafik?



Figur 4-7 Svar på frågan vad Lidingö stad bör prioritera vid jämförelse mellan bil och kollektivtrafik. N=1 413.

I samtliga sex urvalsområden anser en tydlig majoritet att kollektivtrafik bör prioriteras högre än bil. Svaren skiljer sig något mellan områdena, se Tabell 4-2. Mest positiva till att prioritera kollektivtrafik är man i Näset/Bo/Bo gärde där tre av fyra (76 %) anser att kollektivtrafik bör prioriteras högre än bil, medan andelen är lägst i Brevik/Käppala där knappt två av tre (62 %) menar att kollektivtrafik bör prioriteras högre än bil. Andelen som är osäkra och har svarat vet ej på frågan varierar från 14 % till 21 % mellan områden. Totalt sett har ungefär var femte svarande (17 %) inte tagit ställning för vare sig kollektivtrafik eller bil. Detta kan jämföras med RVU Gävle 2012 där 1 av 3 (33 %) svarat "vet ej" på frågan. Jämfört med den undersökningen är det alltså en större andel säkra invånare på Lidingö.

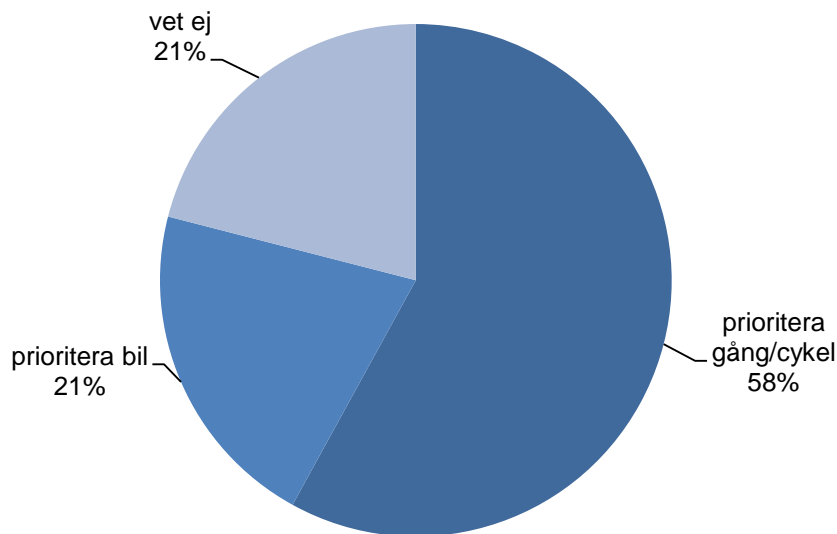
Tabell 4-2 Svar på frågan vad Lidingö stad bör prioritera vid jämförelse mellan bil och kollektivtrafik, uppdelat på urvalsområde. N=1 413.

Urvalsområde	Prioritera kollektivtrafik	Prioritera bil	Vet ej
Sticklinge/Islinge (N=255)	73 %	12 %	14 %
Näset/Bo/Bo gärde (N=225)	76 %	10 %	15 %
Rudboda/Elfvik (N=263)	67 %	16 %	16 %
Torsvik/Hersby/Baggeby/Mosstorp (N=244)	69 %	10 %	21 %
Larsberg/Gångsätra/Skärsätra/Stockby/Långängen (N=221)	73 %	12 %	15 %
Brevik/Käppala (N=205)	62 %	18 %	20 %
Totalt	70 %	13 %	17 %

På frågan om Lidingö stad bör prioritera gång- och cykeltrafik eller biltrafik vid eventuella konflikter trafikslagen emellan uppger drygt hälften, 58 %, att gång och cykel bör prioriteras. Drygt 20 % anser att biltrafiken bör prioriteras.

Det tycks således som att kollektivtrafiken anses viktigare att prioritera framför gång- och cykeltrafik vid eventuella planeringskonflikter gentemot biltrafiken.

Prioritera bil eller gång/cykel?



Figur 4-8 Svar på frågan vad Lidingö stad bör prioritera vid jämförelse mellan bil och gång/cykel. N=1 407.

I fem av sex urvalsområden anser en majoritet att gång/cykel bör prioriteras högre än bil. I Brevik/Käppala menar dock knappt hälften (46 %) att gång/cykel bör prioriteras högre än bil, här anser däremot var tredje svarande (33 %) att bil bör prioriteras högre än gång/cykel, vilket är en större andel än något av de övriga urvalsområdena.

Likt frågan vad som bör prioriteras av kollektivtrafik och bil är det relativt många som är osäkra på vad som bör prioriteras av gång/cykel och bil, cirka var femte person har svarat ”vet ej”.

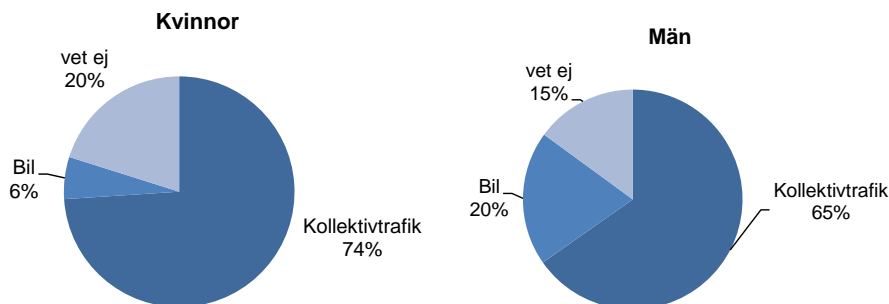
Tabell 4-3 Svar på frågan vad Lidingö stad bör prioritera vid jämförelse mellan bil och gång/cykel, uppdelat på urvalsområde. N=1 407.

Urvalsområde	Prioritera gång/cykel	Prioritera bil	Vet ej
Sticklinge/Islinge (N=252)	63 %	21 %	15 %
Näset/Bo/Bo gårde (N=225)	62 %	16 %	22 %
Rudboda/Elfvik (N=260)	58 %	25 %	17 %
Torsvik/Hersby/Baggeby/Mosstorp (N=244)	63 %	13 %	24 %
Larsberg/Gångsätra/Skärsätra/Stockby/Långängen (N=221)	59 %	23 %	18 %
Brevik/Käppala (N=205)	46 %	33 %	21 %
Totalt	58 %	21 %	21 %

Skillnad mellan kvinnor och män

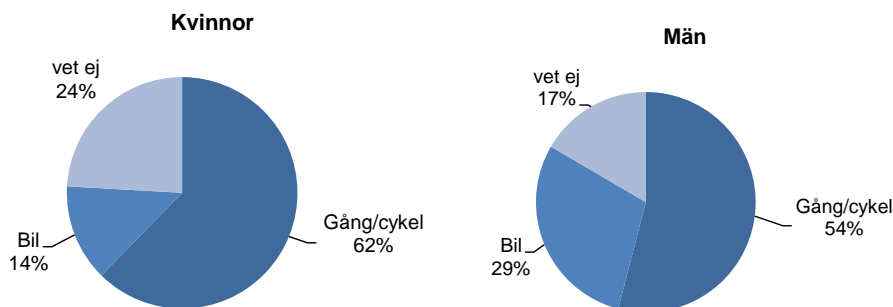
Kvinnor tycker i större utsträckning än männen att kollektivtrafik ska prioriteras framför biltrafiken vid eventuella konflikter; 74 % av kvinnorna jämfört med 65 % av männen.

Intressant är även att endast 6 % av kvinnorna anser att bil bör prioriteras framför kollektivtrafiken, motsvarande siffra för männen är 20 %.



Figur 4-9 Kvinnors och mäns svar på frågan om vad Lidingö stad bör prioritera vid jämförelse mellan bil och kollektivtrafik. N_{kvinnor}=763, N_{män}=650.

Det är också en större andel kvinnor jämfört med män som anser att gång- och cykeltrafik ska prioriteras framför biltrafiken vid eventuella konflikter; 62 % av kvinnorna jämfört med 54 % av männen.



Figur 4-10 Kvinnors och mäns svar på frågan om vad Lidingö stad bör prioritera vid jämförelse mellan bil och gång/cykel. N_{kvinnor}=758, N_{män}=649.

Förändringsbenägenhet enligt MaxSem

Färdmedelsval och förändringsbenägenheten beror både på möjligheten att resa med olika färdmedel och olika individers vilja att förändra sitt beteende.

I EU-projektet MAX¹ utvecklades en modell, MaxSem, som syftar till att beskriva de stadier som en beteendeförändring består av. Genom analys av svaren på en enda fråga kan personerna i en grupp klassas till ett av följande stadier:

1. **Icke-begrundande stadie:** Personer som kör bil och är nöjda med det eller helt saknar andra alternativ. (svarsalternativ 5 & 6)
2. **Begrundande stadie:** Personer som funderar på att minska sin bilanvändning men är osäkra på hur och när. (svarsalternativ 4)
3. **Förberedande stadie:** Personer som har som mål att minska sin bilanvändning eller som redan provat ett annat färdmedel än bil men det har ännu inte blivit en vana. (svarsalternativ 3)
4. **Bevarandestadie:** Personer som reser på ett hållbart sätt vid majoriteten av sina resor. (svarsalternativ 1 & 2)

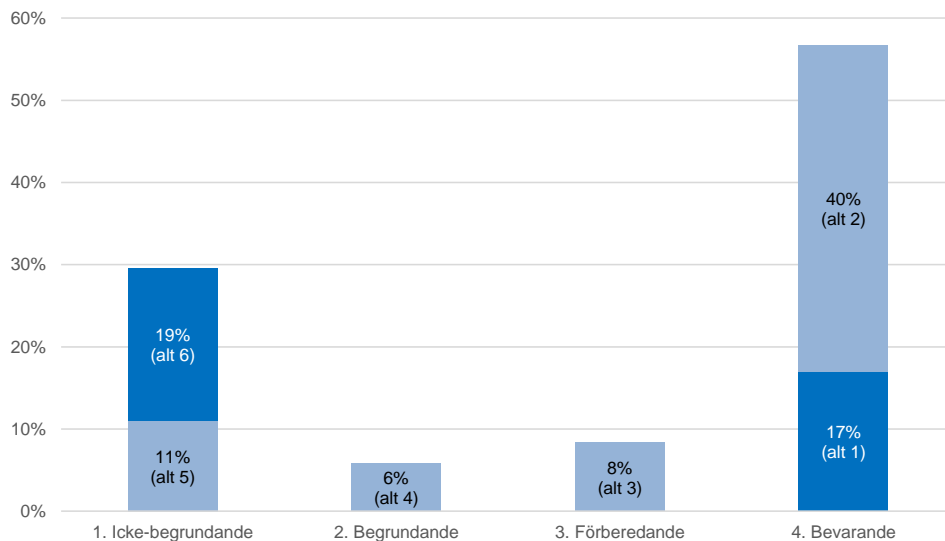
Alt 6	Jag använder bil för de flesta av mina resor. Jag är nöjd med detta och ser inget skäl att minska bilresandet.	Stadie 1
Alt 5	Jag använder bil för de flesta av mina resor men jag skulle vilja minska min bilanvändning. Just nu är det dock inte möjligt för mig.	Stadie 1
Alt 4	Jag använder bil för de flesta av mina resor men jag funderar på att minska min bilanvändning. Jag är dock osäker på hur och när det kan ske.	Stadie 2
Alt 3	Jag använder bil för de flesta av mina resor men jag har som mål att minska min bilanvändning. Jag har redan provat att ersätta vissa resor eller har tankar om hur jag ska göra det.	Stadie 3
Alt 2	Jag har tillgång till bil men jag använder andra färd sätt så mycket det går. Jag kommer att bibehålla eller minska min redan låga bilanvändning de närmaste månaderna.	Stadie 4
Alt 1	Jag varken äger eller har tillgång till bil så en minskad bilanvändning är inte aktuellt för mig.	Stadie 4

¹ <http://www.max-success.eu> (2012-12-10)

I Figur 4-11 visas vilka stadier avseende förändringsbenägenhet som de boende i Lidingö befinner sig i. Majoriteten av lidingöborna, 57 %, befinner sig i stadie 4 och kan därmed sägas ha ett hållbart resande utifrån sina förutsättningar idag. Av denna grupp är det en relativt liten andel, 17 % av samtliga svarande, som varken äger eller har tillgång till bil. De övriga, 40 % av samtliga, har tillgång till bil men väljer i dagsläget andra färdssätt så mycket det går. Det kommer att vara en utmaning att hålla kvar dessa i bevarandegruppen, inte minst under den tid då Lidingöbanan ska rustas upp och där ersättningstrafiken kan uppfattas som ett sämre kollektivt alternativ. Det finns också en risk i att de 17 % som inte har tillgång till bil idag väljer att skaffa det för att genomföra sina resor om de upplever att kollektivtrafikens relativa attraktivitet minskar.

Ungefär en tredjedel, 30 %, befinner sig stadie 1, i det så kallade ”icke-begrundande”-stadiet, och kan därmed uppmuntras att testa alternativa färdssätt. Övriga, 14 %, befinner sig mellan grupperna ”icke-begrundande” och ”bevarande” och för dessa finns stor potential till ett förändrat bilanvändande.

I stora drag stämmer den bild som framträder överens med den som framkommit i andra resvaneundersökningar som Trivector genomfört de senaste åren. Jämfört med RVU Gävle 2012 är andelen i bevarande-stadiet högre på Lidingö.



Figur 4-11 Lidingöbornas förändringsbenägenhet enligt MaxSem. N=1 405.

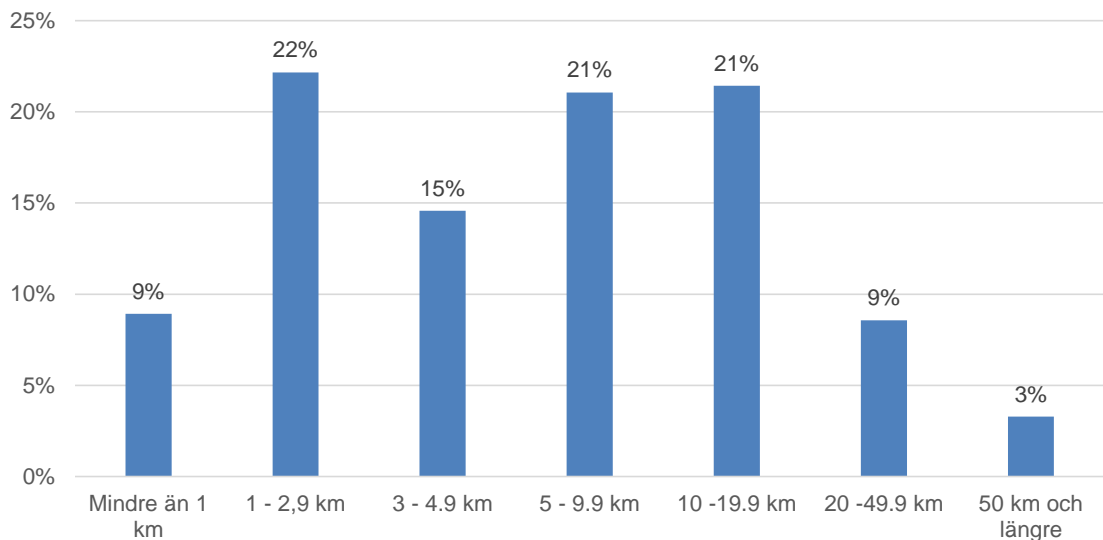
5. Resvanor för alla resor

5.1 Reslängd och antal resor

I genomsnitt är resorna som lidingöborna gör 13,6 km långa. Invånarna gör i genomsnitt 2,8 resor per person och dag vilket innebär att varje invånare i genomsnitt reser 38,3 km per person och dag. Detta ligger i linje med vad som framkommit i andra resvaneundersökningar i Sverige.

Män reser i genomsnitt betydligt längre per dag än kvinnorna; 15,6 km för män och 11,2 km för kvinnor. Män och kvinnor gör däremot i stort sett lika många resor på en dag, cirka 2,8 resor. Detta betyder att männen i genomsnitt reser 12,3 km längre per dag jämfört med kvinnorna; 44,0 km för männen och 31,7 för kvinnorna. Detta mönster att män och kvinnor i genomsnitt gör lika många resor men att männens resor i genomsnitt är längre stämmer helt överens med resultaten från andra resvaneundersökningar.

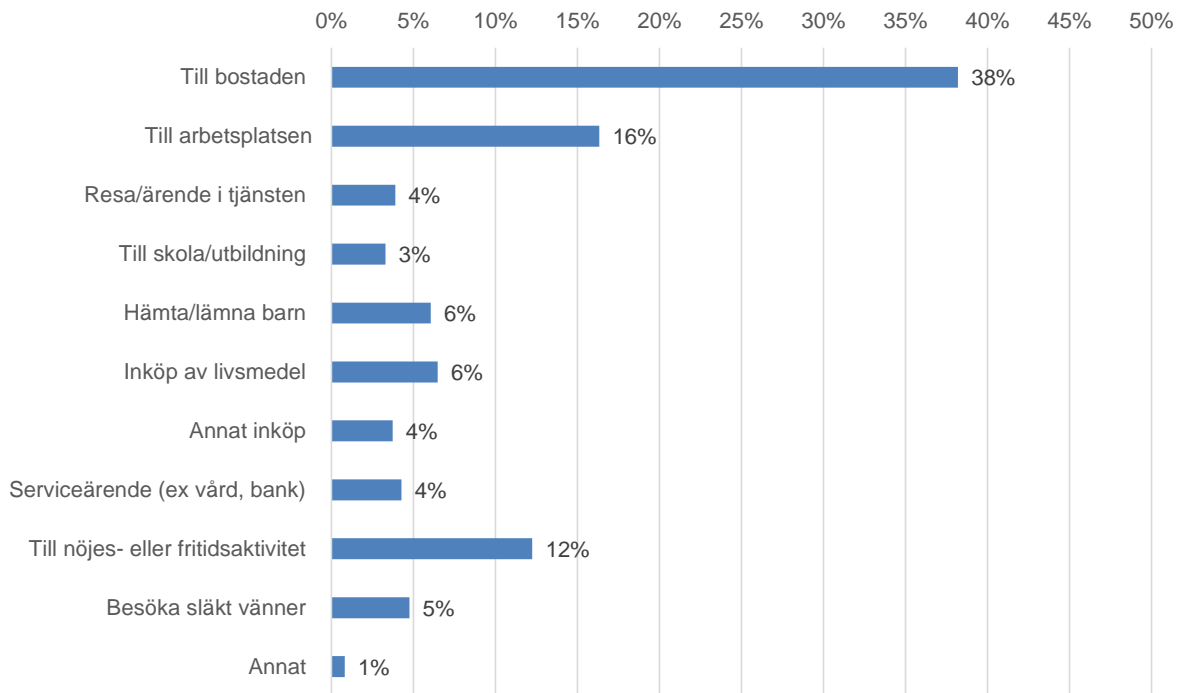
I Figur 5-1 redovisas resornas fördelning beroende på reslängd. Nästan hälften, 46 %, av resorna som genomförs är kortare än 5 km. Endast 12 % av samtliga resor är längre än 20 km.



Figur 5-1 Fördelning efter resornas längd i kilometer. $N_{\text{Resor}} = 3\ 091$.

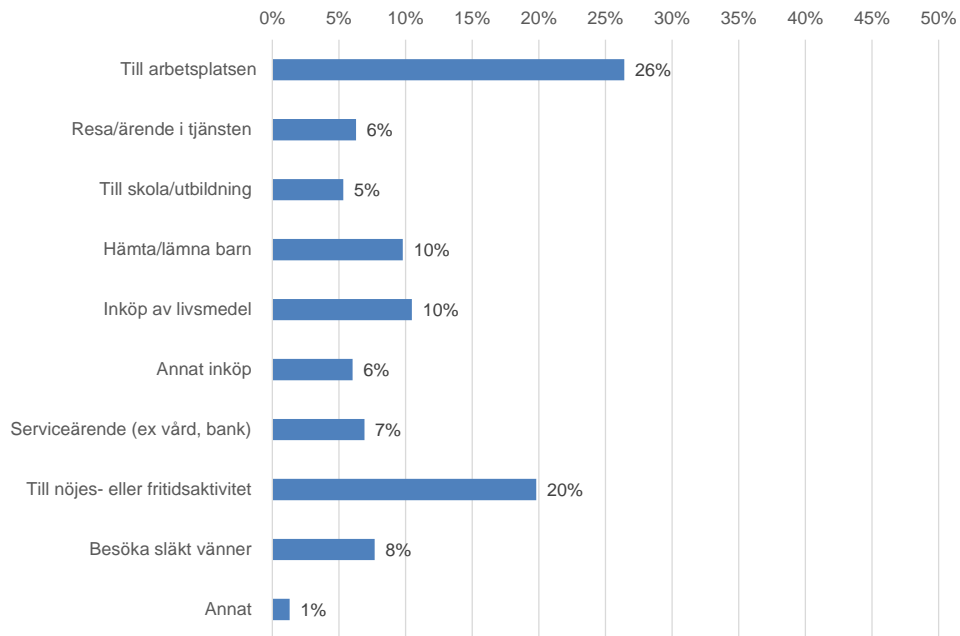
5.2 Ärenden

I Figur 5-2 illustreras ärendefördelning för samtliga resor som lidingöborna i åldern 16-74 gör under en vecka. Nästan 40 % av resorna är resor till bostaden, därefter är resor *till arbetet* samt *till nöje-/fritidsaktivitet* de vanligaste resorna. Bland dem som har angett ärende ”annat” utgjordes merparten av resa till fritidshus.



Figur 5-2 Fördelning av alla resor på olika ärenden. $N_{\text{Resor}} = 4\ 077$.

Eftersom resor åter till bostaden oftast är det sista steget i en resekedja och därmed följderna av föregående ärenden kan det vara intressant att studera fördelningen mellan övriga ärenden med hemresorna exkluderade. Då framgår att vanligaste ärende är *till arbetsplatsen* följt till *nöjes- eller fritidsaktivitet*, se



Figur 5-3 Fördelning av alla resor på olika ärenden, exklusive resor till bostaden. $N_{Resor} = 2\,528$.

I Tabell 5-1 redovisas antal resor per genomsnittlig dag och person för olika ärenden. I genomsnitt görs drygt en hemresa per person och dag och knappt en halv arbetsresa per person och dag. Som tidigare nämnts gör invånarna totalt i genomsnitt 2,8 resor per person och dag.

Tabell 5-1 Antal resor per person och dag fördelat på olika ärenden. $N_{Totalt} = 1\,428$.

Ärende	Genomsnittligt antal resor
Till bostaden	1,08
Till arbetsplatsen	0,46
Resa/ärende i tjänsten	0,11
Till skola/utbildning	0,09
Hämta/lämna barn	0,17
Inköp av livsmedel	0,18
Annat inköp	0,11
Serviceärende (ex vård, bank)	0,12
Till nöjes- eller fritidsaktivitet	0,35
Besöka släkt och vänner	0,13
Annat	0,01
Totalt, alla ärenden	2,83

Sett över alla ärenden är en genomsnittlig resa knappt 14 km. Variationen är dock stor beroende på vilket ärende som studeras. I Tabell 5-2 nedan redovisas genomsnittlig reslängd beroende på vilket ärende resan har. Kategorin ”Annat”-resor och tjänsteresor är i genomsnitt längst, medan livsmedelsinköpsresor och resor för att hämta och lämna barn i genomsnitt är kortast. Bland dem som fyllde i fritextsvar ”annat” angav många resa till sommarstuga eller semester.

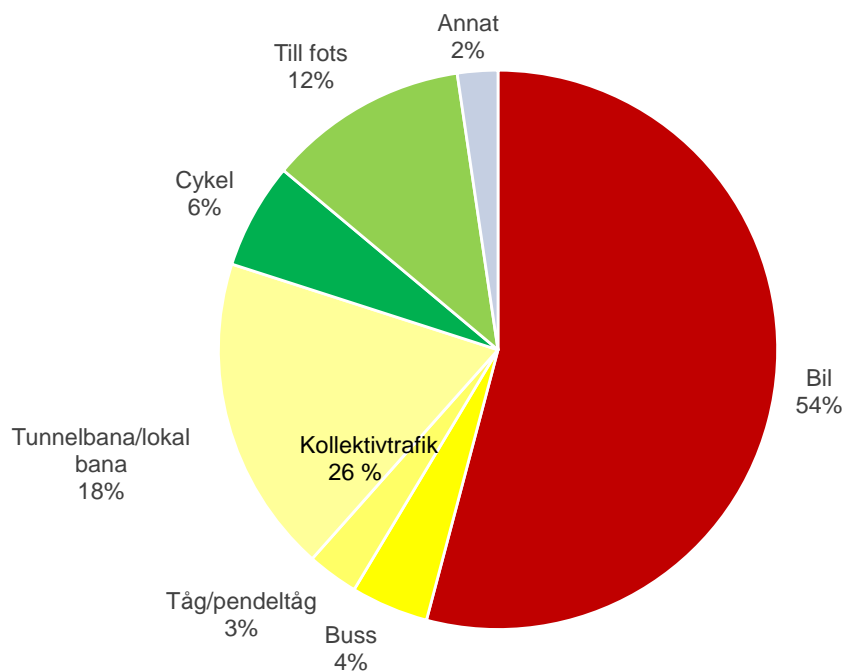
Tabell 5-2 Genomsnittlig reslängd beroende på ärende. $N_{Resor} = 3\ 083$.

Ärende	Genomsnittlig reslängd (km)
Till bostaden	12,6
Till arbetsplatsen	13,5
Resa/ärende i tjänsten	54,4
Till skola/utbildning	8,8
Hämta/lämna barn	5,3
Inköp av livsmedel	3,9
Annat inköp	6,7
Serviceärende (ex vård, bank)	8,2
Till nöjes- eller fritidsaktivitet	11,0
Besöka släkt och vänner	17,4
Annat	61,9
Totalt, alla ärenden	13,6

5.3 Huvudsakligt färdmedel

I Figur 5-4 visas färdmedelsfördelningen för samtliga av de resor som lidingöborna gör under en vecka. Drygt hälften av alla resor sker med bil. Var fjärde resa genomförs med kollektivtrafiken, medan ungefär var femte resa görs till fots eller med cykel.

Den redovisade fördelningen gäller för *huvudsakligt* färdmedel, det vill säga det färdmedel som kan antas ha använts för längst sträcka. Har resenären exempelvis gått till en busshållplats räknas hela resan som en bussresa och har personen åkt buss följt av tunnelbana räknas hela resan som en tunnelbanaresa och så vidare. De resor som går under beteckningen ”Annat” utgörs i huvudsak av resor med moped, motorcykel, taxi, färdtjänst eller flyg.

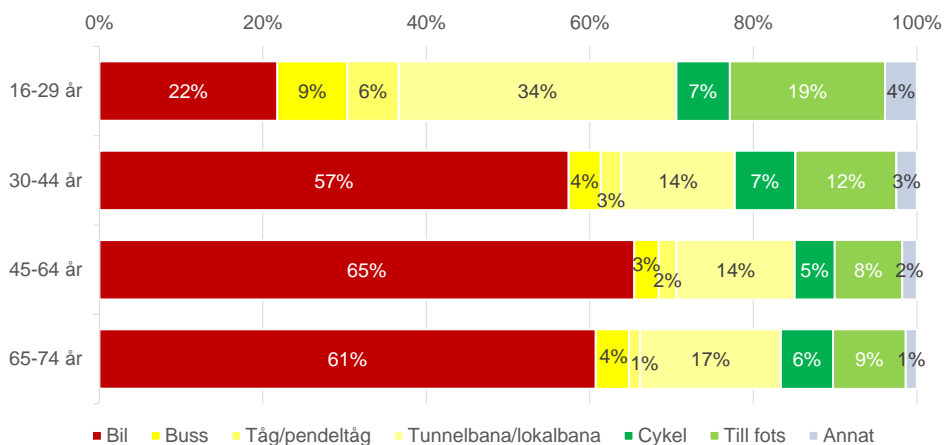


Figur 5-4 Färdmedelsfördelning för huvudsakligt färdmedel. $N_{\text{Resor}} = 3\,946$.

Färdmedel beroende på ålder

När val av färdmedel studeras beroende på kommuninvånarnas ålder märks stora skillnader mellan framför allt den yngsta åldersgruppen och övriga åldersgrupper. De yngre åker i bil i betydligt mindre utsträckning än övriga, men åker däremot kollektivt och går i större utsträckning än övriga åldersgrupper. Invånare i åldersspannet 45-64 är den grupp som använder bilen vid störst andel av sina resor och åker bil i 65 % av fallen.

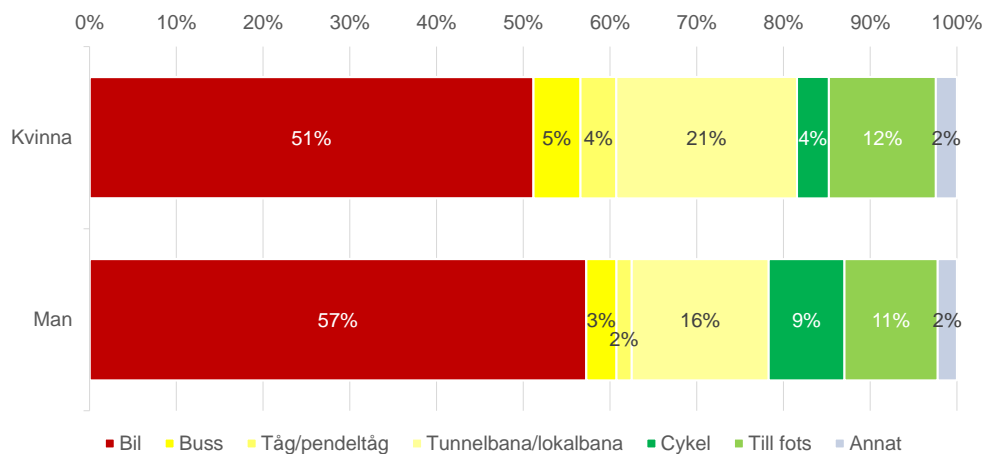
Cykel används i relativt liten utsträckning, 6 % över samtliga åldersgrupper, ingen signifikant skillnad mellan olika åldersgrupper kan påvisas.



Figur 5-5 Färdmedelsfördelning beroende på ålder. $N_{16-29} = 354$, $N_{30-44} = 1\ 006$, $N_{45-64} = 1\ 821$, $N_{65-74} = 765$.

Färdmedel beroende på kön

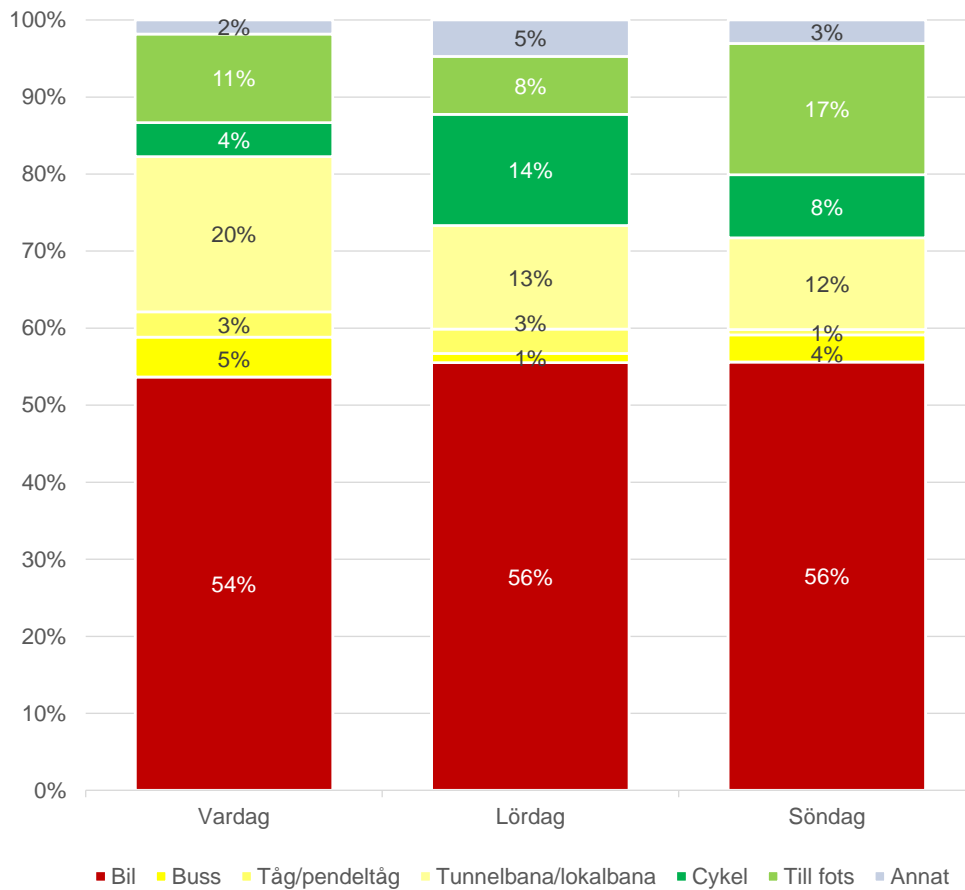
Män åker bil i något större utsträckning än kvinnorna, medan kvinnorna åker kollektivt i större utsträckning, 30 % bland kvinnor jämfört med 21 % bland män. Män går och cyklar däremot i större utsträckning än kvinnorna. Intressant är att männen, andelsmässigt, cyklar i mer än dubbel så stor utsträckning som kvinnorna. Endast 4 % av kvinnornas resor genomförs med cykel, se Figur 5-6.



Figur 5-6 Färdmedelsfördelning beroende på kön. $N_{kvinna} = 2\ 091$, $N_{man} = 1\ 855$.

Färdmedel beroende på veckodag

I Figur 5-7 redovisas färdmedelsfördelning beroende på veckodag. Bilanvändningen skiljer sig inte nämnvärt beroende på om det är vardag, lördag eller söndag. Andelen som åker kollektivt är däremot större under vardagar jämfört med lördag och söndag. På helger är det istället en högre andel av lidingöborna som väljer att gå eller cykla vid sina resor.



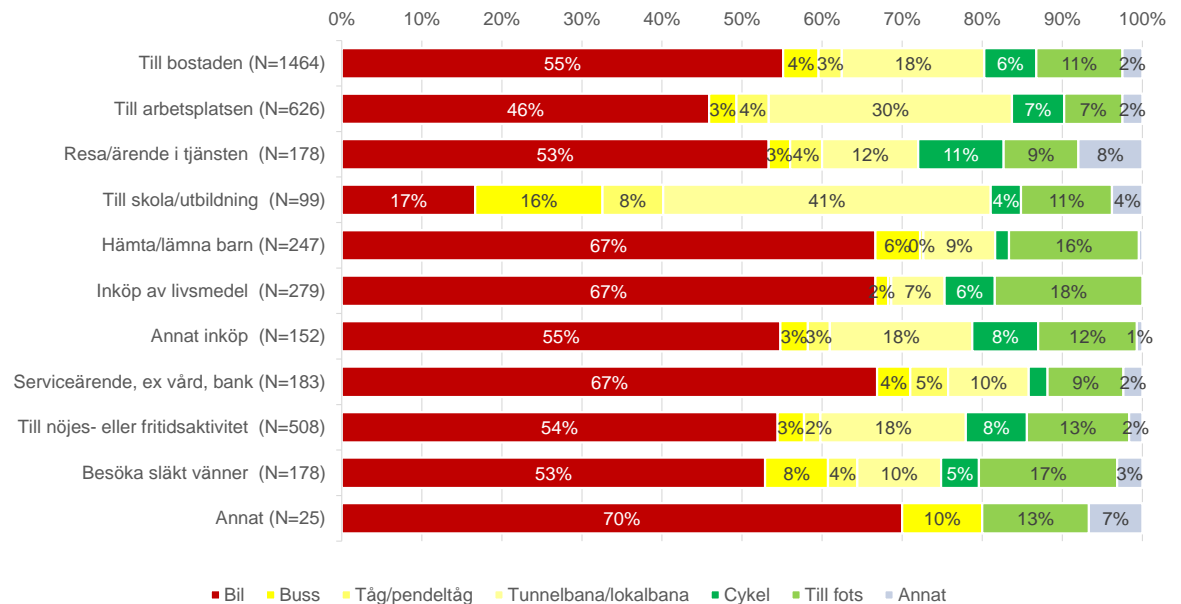
Figur 5-7 Färdmedelsfördelning beroende på vardag, lördag respektive söndag. $N_{\text{vardag}} = 3\ 007$, $N_{\text{lördag}} = 521$, $N_{\text{söndag}} = 418$.

Färdmedel beroende på ärende

I Figur 5-8 illustreras färdmedelsfördelningen beroende på vilket ärende resan har. Resor till och från bostaden motsvarar i princip färdmedelsfördelningen totalt sett.

Skoloresor utmärker sig med den låga bilandelen, 17 %, och höga kollektivtrafikandelen, 65 %. I andra delen av spektrumet finns resor för att hämta och lämna barn, inköpsresor, serviceresor och övriga resor där bilanvändningen är hög, ungefär två av tre sådana resor görs med bil.

Vid arbetsresor är bilandelen under genomsnittet, 46 % medan kollektivtrafiken utgör en relativt stor andel, 37 %. Att resa med cykel utgör generellt sett en liten andel av den totala färdmedelsandelen och inga signifikanta skillnader kan utläsas.

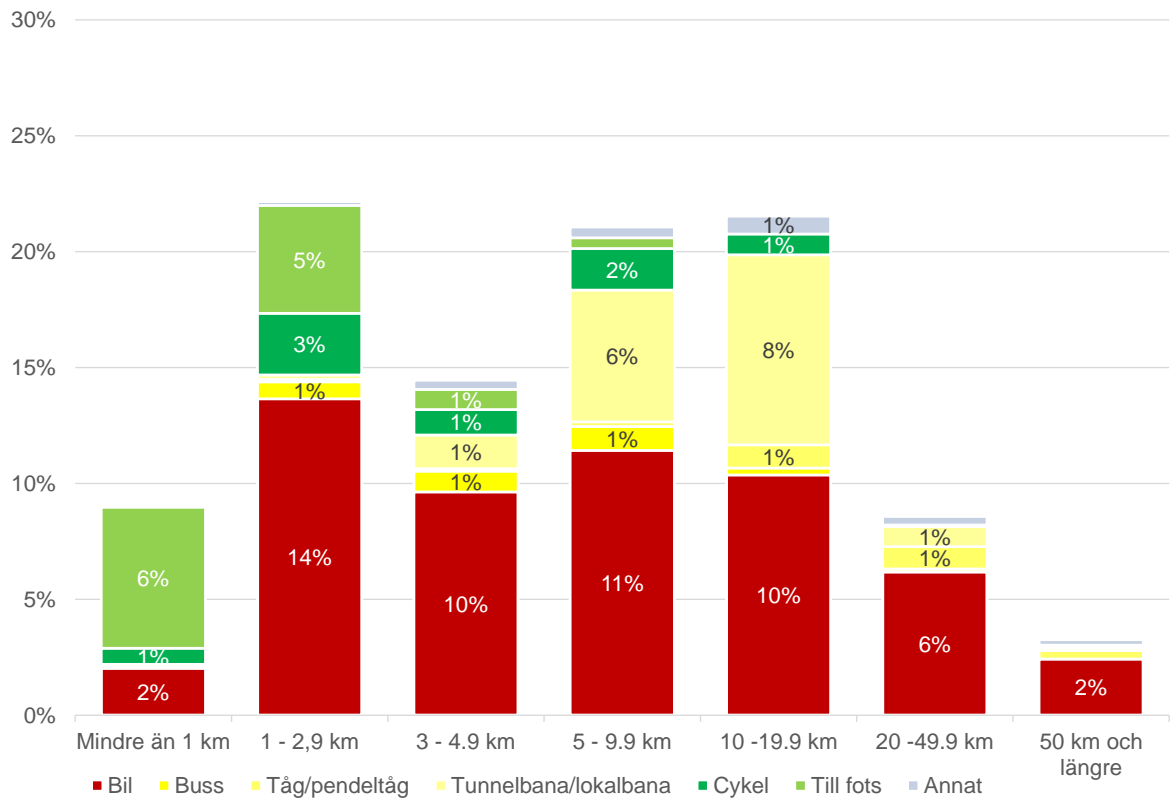


Figur 5-8 Huvudsakligt färdmedel beroende på ärende. N=25–1464

Färdmedel beroende på resans längd

I Figur 5-9 visas huvudsakligt färdmedel beroende på resans längd. Figuren visar den totala fördelningen av resor på lika avståndsklasser likväl som hur resandet inom respektive avståndsklass fördelas mellan olika huvudfärdmedel. Av samtliga resor är endast 12 % längre än 20 km.

Nästan hälften, 46 %, av det totala antalet resor som genomförs är högst 5 km långa. Bilen används vid mer än hälften av dessa resor, drygt 54 %. Kollektivtrafiken utgör en relativt stor andel av resorna på avstånd mellan 5 och 20 km. Resor över 20 km görs i stort sett uteslutande med bil.

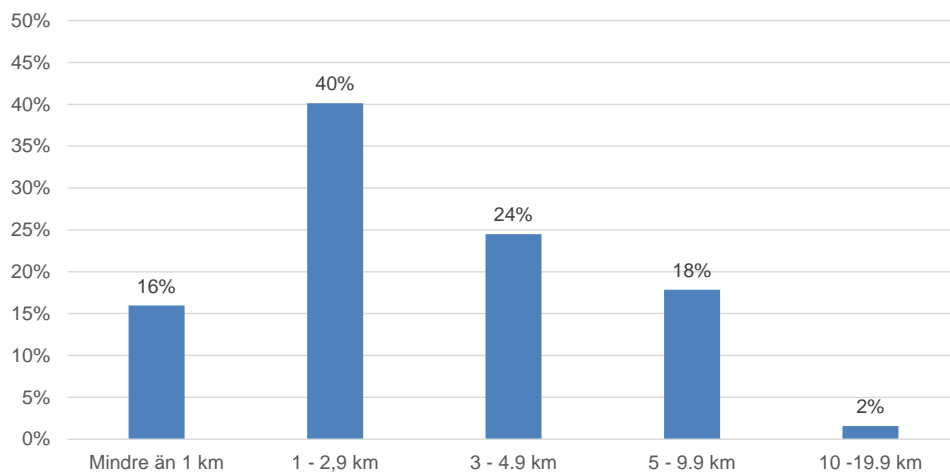


Figur 5-9 Färdmedelsfördelning beroende på resans längd. $N_{Resor} = 3\ 059$.

6. Resvanor för resor inom Lidingö

6.1 Antal resor och reslängd för resor inom Lidingö

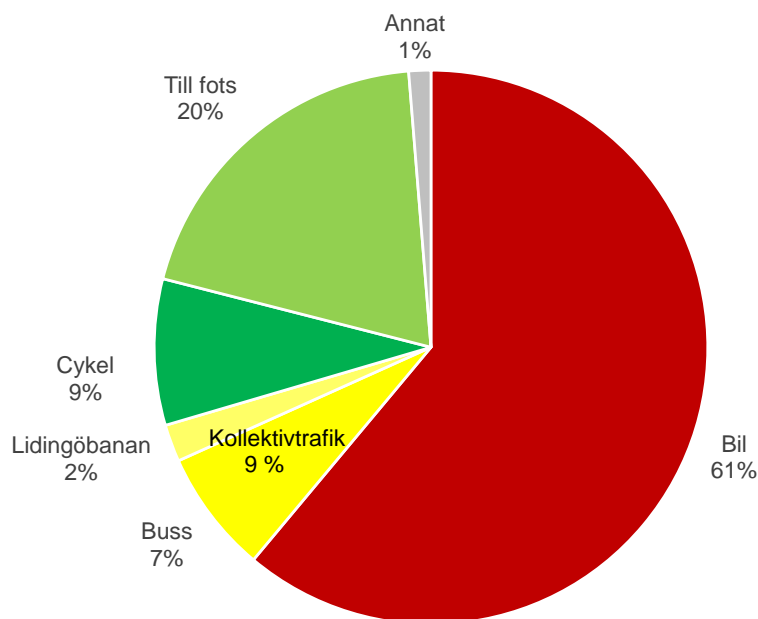
Den genomsnittliga reslängden för resor inom Lidingö är 3,3 km. Kvinnorna reser i genomsnitt något längre än männen per resa inom Lidingö; 3,6 km jämfört med männens 3,0 km. 80 % av resorna inom Lidingö är under 5 km långa och endast en liten andel, 2 %, är längre än 10 km, se Figur 6-1.



Figur 6-1 Fördelning efter resornas längd inom Lidingö i kilometer. $N_{Resor} = 1\ 297$.

6.2 Huvudsakligt färdmedel för resor inom Lidingö

I Figur 6-2 illustreras huvudsakligt färdmedel för resor inom Lidingö. Drygt 60 % av resorna görs med bil, medan knappt 30 % görs med cykel eller till fots. Det är ingen större skillnad mellan mäns och kvinnors bilresande. Däremot cyklar männen i större utsträckning; vid 12 % av sina resor jämfört med 6 % bland kvinnornas resor.



Figur 6-2 Färdmedelsfördelning för resor inom Lidingö. $N_{resor} = 1\ 588$.

I Tabell 6-1 redovisas färdmedelsandelen för resor inom Lidingö, baserat på vilken stadsdel som resan har startat i. Bilen är det dominanta färdmedlet från samtliga stadsdelar. Från Brevik/Käppala står Lidingöbanan för mer än var tionde resa, därifrån åker däremot ingen buss. Högst kollektivtrafikandel har dock resor som startar i Torsvik/Hersby/Baggeby/Mosstorp, 15 %.

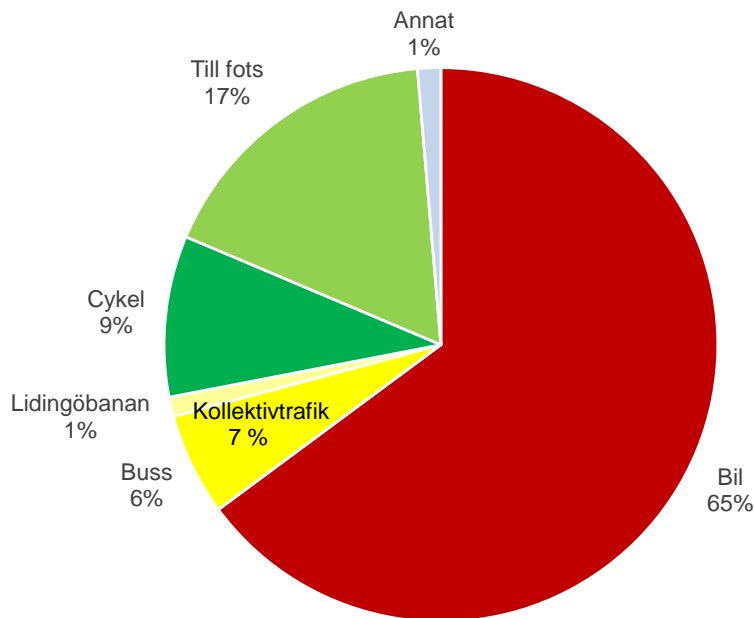
Tabell 6-1 Färdmedelsfördelning beroende på stadsdel där resan startar.

Stadsdel	Bil	Buss	Lidingöbanan	Cykel	Till fots	Annat	Antal resor
Sticklinge/Islinge	66 %	6 %	1 %	9 %	16 %	3 %	182
Näset/Bo/Bo gårde	56 %	11 %	0 %	10 %	23 %	1 %	445
Rudboda/Elfvik	52 %	4 %	2 %	13 %	29 %	0 %	149
Torsvik/Hersby/Baggeby/Mosstorp	60 %	14 %	1 %	13 %	8 %	4 %	218
Larsberg/Gångsätra/Skär- sätra/Stockby/Längängen	62 %	6 %	2 %	7 %	21 %	1 %	246
Brevik/Käppala	65 %	0 %	11 %	4 %	19 %	1 %	163

6.3 Vardagliga resor inom Lidingö

För att utgöra underlag för stadens målsättning om hållbart resande har vardagliga resor inom Lidingö analyserats särskilt. Som vardagliga resor klassas här resor med ärendet hämta/lämna barn, inköp av livsmedel, annat inköp, serviceärende (ex vård, bank), till nöjes- eller fritidsaktivitet samt besöka släkt och vänner. Vardagliga resor är oberoende av veckodag.

Genomsnittligt avstånd för dessa resor är 3,3 kilometer och hälften av resorna är längre än 2,2 kilometer. Av Figur 6-3 framgår färdmedelsfördelningen för vardagliga resor inom Lidingö år 2013. Merparten av resorna, 65 %, görs med bil. Relativt många, 17 %, väljer att gå medan cykel används i knappt 10 % av resorna. Kollektivtrafiken används i begränsad utsträckning för vardagsresandet inom ön och sker då främst med buss.



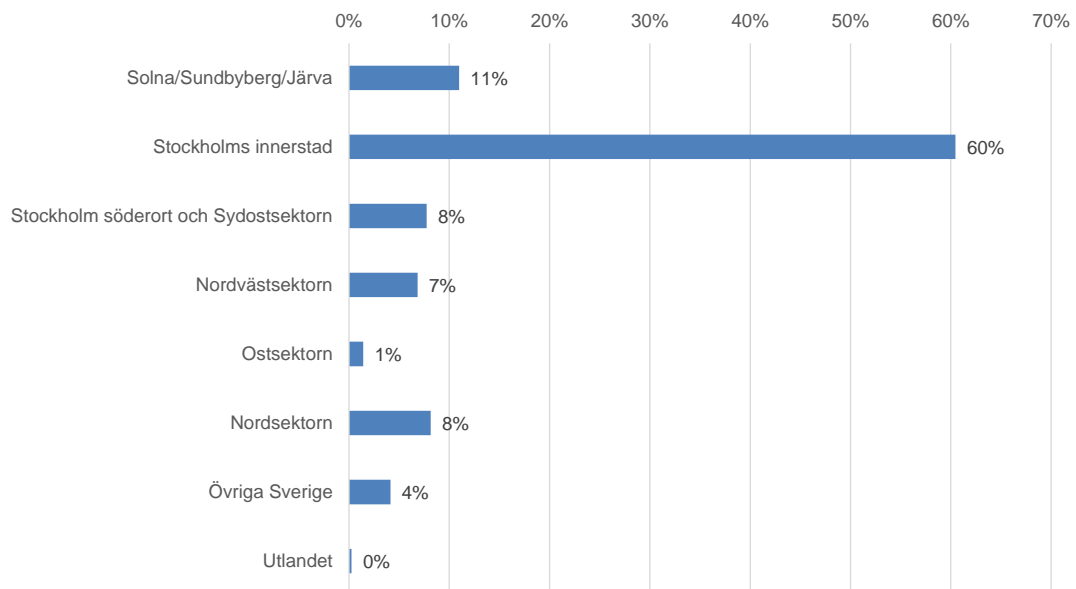
Figur 6-3 Huvudsakligt färdmedel för vardagliga resor inom Lidingö. $N_{resor}=764$.

7. Resvanor för resor ut från Lidingö

7.1 Viktigaste målpunkter utanför Lidingö

Den genomsnittliga reslängden för resor ut från Lidingö är 23,8 km. Männens reser i genomsnitt drygt 10 km längre än kvinnorna per resa; 28,6 km i genomsnitt bland männen och 17,8 km bland kvinnorna.

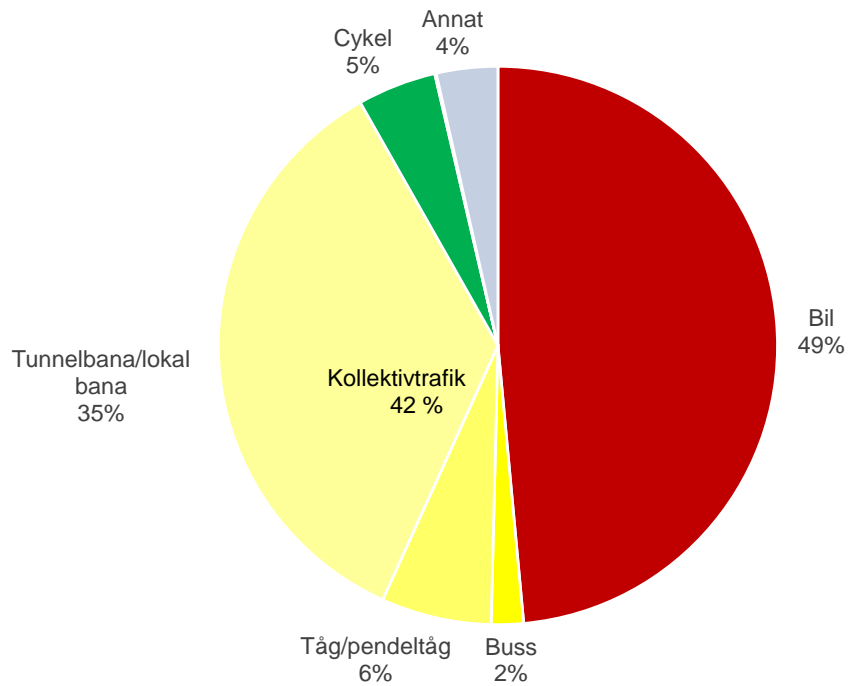
I Figur 7-1 illustreras var flest resor ut från Lidingö slutar. Majoriteten, 60 %, av lidingöbornas resor går till Stockholms innerstad. Efter innerstaden är de vanligaste målpunkterna Solna/Sundbyberg/Järva, Stockholm söderort och Nordsektorn.



Figur 7-1 Fördelning målområden för lidingöbornas resor ut från Lidingö. $N_{\text{resor}} = 765$.

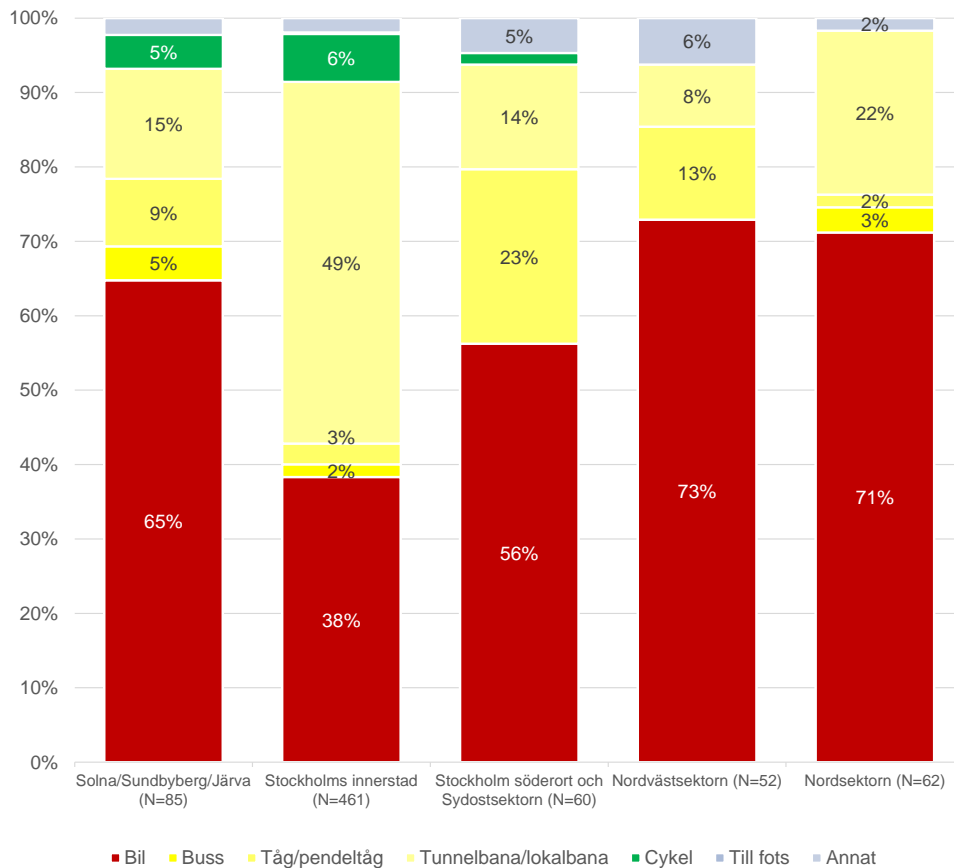
7.2 Färdmedel för resor ut från Lidingö

Bil är huvudsakligt färdmedel för ungefär hälften av lidingöbornas resorna ut från Lidingö. Ungefär fyra resor av tio resor sker med kollektivtrafiken ut från Lidingö, medan 5 % av resorna ut från ön görs med cykel.



Figur 7-2 Färdmedelsfördelning för resor ut från Lidingö. N resor = 774.

I Figur 7-3 redovisas färdmedelsfördelningen för resor till de fem vanligaste relationerna utanför Lidingö. Bilen är det vanligaste färdmedelsvalet till samtliga områden utanför Lidingö förutom till innerstaden där kollektivtrafiken istället är det vanligaste färdmedlet med cirka 54 % av resorna. Till innerstaden och Solna/Sundbyberg är cykelandelen 5-6 %, medan i stort sett inga cykelresor görs till övriga målpunkter.



Figur 7-3 Färdmedelsfördelning uppdelat på de vanligaste fem målpunkterna utanför Lidingö.