

**Så reser vi baserat på socioekonomi PM
– resmönster för 37 grupper 2018:9**

Så reser vi baserat på socioekonomi PM
– resmönster för 37 grupper 2018:9

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2018-12-21

Förord

Denna PM beskriver resmönster för olika grupper baserat på flera indelningar kopplat både till geografi och individdata. Syftet är att utgöra underlag till två av Trafikanalys regeringsuppdrag; *Kunskapsunderlag om persontransporter* och *Fördjupad uppföljning av de transportpolitiska målen* genom att presentera data om resvanor för 37 olika grupper baserat både på demografi, individuella och geografiska förutsättningar.

Promemorian är författad av Eva Lindborg. Mats Wiklund och Andreas Holmström har tagit fram statistiken.

Stockholm, december 2018

Per-Åke Vikman

Avdelningschef

Innehåll

Förord.....	3
Sammanfattning	5
1 Introduktion	7
1.1 Resebegrepp.....	7
1.2 Indelningar	8
2 Resor per person	19
2.1 Resor per person, ärende och färd sätt	19
2.2 Resor per person i olika grupper.....	20
2.3 Resor per person och ärende för olika grupper	24
2.4 Resor per person och färd sätt för olika grupper.....	31
2.5 Långväga resande	41
3 Restider och färdlängder	53
3.1 Restid per ärende.....	53
3.2 Reslängd per färd sätt.....	63
4 Resmönster för olika grupper.....	75
4.1 Ålder och kön	75
4.2 Inkomst.....	75
4.3 Funktionsnedsättning	76
4.4 Kommuntyp	76
4.5 Urbana socialt utsatta områden	76
4.6 Mosaic-områden	77
5 Referenser	79
Bilaga 1 Förteckning över ärenden.....	80
Bilaga 2 Förteckning över färd sätt mättdagsresande	81

Sammanfattning

I denna promemoria beskrivs resmönster för 37 grupper av resenärer baserat på sex indelningar. Data är hämtat från den nationella resvaneundersökningen RVU Sverige 2011-2016.

Tre av indelningarna bygger på individdata:

1. Ålder och kön – 6 grupper
2. Funktionsnedsättning – 4 grupper
3. Inkomstkvartiler – 4 grupper

Tre av indelningarna bygger på i vilket kommun eller SAMS-område respondenterna bor:

4. Kommuntyp – 5 grupper
5. Socialt utsatta områden – 4 grupper
6. Mosaik-områden – 14 grupper.

I genomsnitt görs 10 huvudresor per person och vecka. Mobiliteten, mätt som antal resor per person och vecka, skiljer sig åt mellan grupperna i samtliga indelningar förutom indelningen som bygger på kommuntyp. Det finns inga skillnader i antal resor på en övergripande nivå mellan olika kommuntyper.

Den halva av befolkningen som har med högst inkomster gör flest resor, cirka 12 per person och vecka. Äldre och personer med rörelsenedsättning gör minst antal resor, omkring 7 per person och vecka. Även fjärdedelen med lägst inkomst, boende i socialt utsatta områden samt boende i områden som domineras av *”yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden”* gör färre resor än genomsnittet, 8–9 per person och vecka.

Skillnaden i antal resor är stor kopplat till ålder och kön. Äldre gör färre skol- och arbetsresor, men fler inköps-, service- och fritidsresor. Barn gör färre inköps- och serviceresor och unga kvinnor (18–40 år) gör fler resor till nära och kära, som bland annat innebär att hämta och lämna barn.

Medelålders män (41–64 år) åker mer bil och gör färre resor till fots än övriga grupper vi har studerat. Generellt har också medelålders män längst resväg. Äldre gör minst antal resor med kollektivtrafik och cykel av samtliga grupper vi studerat.

Den halva av befolkningen som har högst inkomster gör flest skol- och arbetsresor och flest bilresor, men vad gäller övriga ärendetyper framkommer inga skillnader kopplat till inkomst.

Boende i socialt utsatta områden och i områden som domineras av *”yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden”* gör färre fritidsresor och resor till nära och kära. Boende i socialt utsatta områden gör också minst antal bilresor. Däremot skiljer sig inte reslängden per resa för boende i socialt utsatta områden från reslängden i övriga grupper.

Boende i storstadskommuner gör fler kollektivtrafikresor än de andra grupperna vi studerat. Särskilt boende i områden som domineras av *”urbana högutbildade unga höginkomsttagare med bostadsrätt i storstäderna”* gör störst antal kollektivtrafikresor samt resor till fots av

samtliga studerade grupper. Boende i dessa områden kör bil i mindre utsträckning än övriga grupper, men när de väl kör bil har de bland de längsta körsträckorna.

Cyklar oftast gör barn och boende i områden som domineras av *"unga singlar och studenter med låga inkomster"*. Barn cyklar dock kortast sträckor och har generellt kortare resväg oavsett färdstätt. Cyklar längst per resa gör fjärdedelen med högst inkomster och boende i områden som domineras av *"familjer med höga inkomster, hög utbildning och barn i välbärgade villaområden"*.

Vad gäller restid per resa finns skillnader mellan grupper inom samtliga indelningsgrunder, förutom den kopplat socialt utsatta områden. Generellt har barn kortast restider, i genomsnitt 35 minuter per resa, och äldre längst restider, 54 minuter per resa. Studerar vi enbart fritidsresor har dock boende i socialt utsatta områden kortare restid, 56 minuter, medan medelålders män har längst restid för fritidsresor, i genomsnitt 78 minuter per resa. Boende i landsbygdskommuner nära en större stad och boende i områden som domineras av *"äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd"* har längre restid för sina inköps- och serviceresor än övriga grupper vi har studerat.

I Trafikanalys resvaneundersökning ställs särskilda retrospektiva frågor om resande som är längre än 10 mil (enkelväg), eftersom dessa kan underskattas i den ordinarie mätningen. Befolkningen gör i genomsnitt 8,3 långväga resor per år. Den fjärdedel av befolkningen som har störst inkomster gör flest långväga resor, drygt 15 per person och år. Boende i områden som domineras av *"yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden"* gör minst långväga resor, 4,5 per person och år. De med högst inkomst gör framförallt fler bil- och flygresor medan de med låga inkomster och de som bor i socialt utsatta områden gör färre. Även boende i landsbygdskommuner gör få flygresor. För långväga resor med kollektivtrafik finns det ingen skillnad mellan boende i olika kommuntyper eller beroende på om området är socialt utsatt eller inte.

1 Introduktion

Trafikanalys redovisar under hösten 2018 två regeringsuppdrag; *Kunskapsunderlag om persontransporter* och *Fördjupad uppföljning av de transportpolitiska målen*¹. I båda dessa uppdrag krävs underlag i form av kunskap om resmönster för olika grupper. Denna promemoria är framtagen för att ge underlag och data om resvanor för 37 olika grupper, baserade både på demografi, individuella och geografiska förutsättningar.

1.1 Resebegrepp

Trafikanalys resvaneundersökning, RVU Sverige, har samlat in data om hur ett urval av personer 6–84 år folkbokförda i Sverige reser en viss dag. Insamlingen har pågått kontinuerligt från och med år 2011 till och med år 2016. De svar som samlas in räknas sedan upp för att motsvara hela Sveriges befolkning.

I RVU Sverige finns tre nivåer på resor - huvudresor, delresor och reselement. En resa utförs för att nå en eller flera platser där ett ärende utförs. För en resa kan ett eller flera färdssätt användas. En huvudresa startar och slutar i respondentens permanenta bostad, fritidsbostad, arbetsplats, skola, praktikplats eller tillfälliga övernattningsplats. När flera platser besöks, där ett ärende eller en aktivitet sker, delas huvudresan in i delresor. En delresa börjar och slutar på en plats där ett ärende utförs. Att enbart byta färdssätt betraktas inte som ett ärende. Både huvudresor och delresor kan genomföras med ett eller flera färdssätt. Huvudresor och delresor delas därför in i reselement. I ett reselement används bara ett färdssätt (Trafikanalys, 2015).

Med huvudsakligt färdssätt menas det färdssätt som använts längst sträcka av resan.

Huvudresor är oftast tur- och returresor, med undantag för resor exempelvis mellan hem och arbetsplats, hem och fritidshus, etc.

Andelen resor som görs med respektive färdssätt varierar något beroende på om vi väljer att studera huvudresor, delresor eller reselement, se Figur 1.1. Andelen bilresor är något högre och andelen gång- och cykelresor något lägre när vi studerar delresor jämfört med huvudresor. Det finns kritik som menar att resvaneundersökningar undervärderar icke-motoriserade resor och korta resor, genom att icke-motoriserade reselement ignoreras i resor där huvudfärdssättet är motoriserat.² Som vi kan se i Figur 1.1 så ger huvudresor en något högre andel resor till fots eller med cykel än vad som vore fallet om delresor hade använts, vilket talar emot denna kritik. Vi har i denna PM valt att studera huvudresor då ärendet kopplat till huvudresan ofta styr resans upplägg och färdmedelsval.

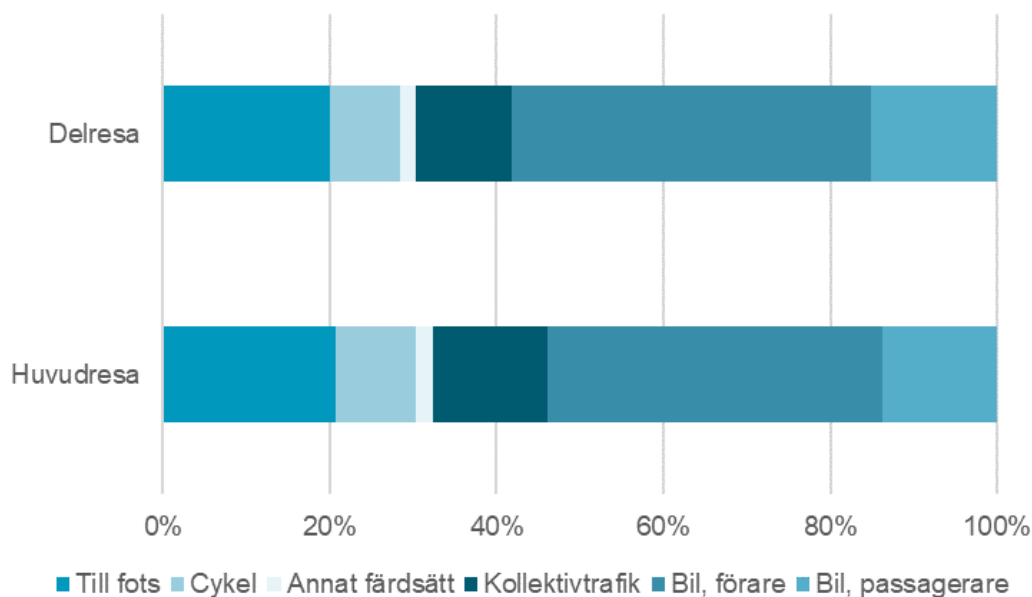
I RVU Sverige ställdes särskilda frågor om långväga resor. Detta eftersom de långväga resorna riskerar att underskattas om respondenten enbart svarar på frågor om resor en given dag, på grund av det kan vara svårare att få tag på respondenten om den är bortrest. En

¹ Regering, 2017. *Regleringsbrev för budgetåret 2018 avseende Trafikanalys inom utgiftsområde 22 Kommunikationer*. Regeringsbeslut 2017-12-21.

² Litman, 2017. *Evaluating Accessibility for Transport Planning; Measuring People's Ability to Reach Desired Goods and Activities*.

långväga resa definieras i RVU Sverige som en resa som är längre än 10 mil enkelväg. När vi studerar data för långväga resor har vi valt att redovisa tur- och returresor.

När vi redovisar resvanor har vi grupperat ärenden och färdssätt. Exempelvis ingår både barntillsyn, skjutsa annan person, besöka släkt och vänner med flera ärenden, i kategorin *Nära och kära*. I Bilaga 1 redovisas vilka ärenden som ingår i vilken kategori. I Bilaga 2 redovisas vilka färdssätt som ingår i vilket kategori.



Figur 1.1. Färdssättsfördelning för huvudresor respektive delresor.
Källa RVU Sverige 2011–2016.

1.2 Indelningar

För att beskriva hur personer reser i Sverige har vi valt att redovisa data om resande baserat på sex indelningar. Tre av dessa bygger på data på individnivå och tre av dessa bygger på geografiska områden.

Vi har inte analyserat flera indelningar samtidigt, exempelvis ålder och kön samtidigt som kommuntyp. Det beror på att det i så fall blir många mindre grupper, vilket innebär att det statistiska underlaget till varje grupp blir litet och osäkerheten i siffrorna större.³

³ Om vi exempelvis skulle redovisa antal resor per färdssätt för fyra färdssätt, 6 grupper baserat på ålder och kön, samt fem kommuntyper, skulle vi behöva bryta ner data till 120 grupper (4*6*5).

Indelningar baserat på individdata

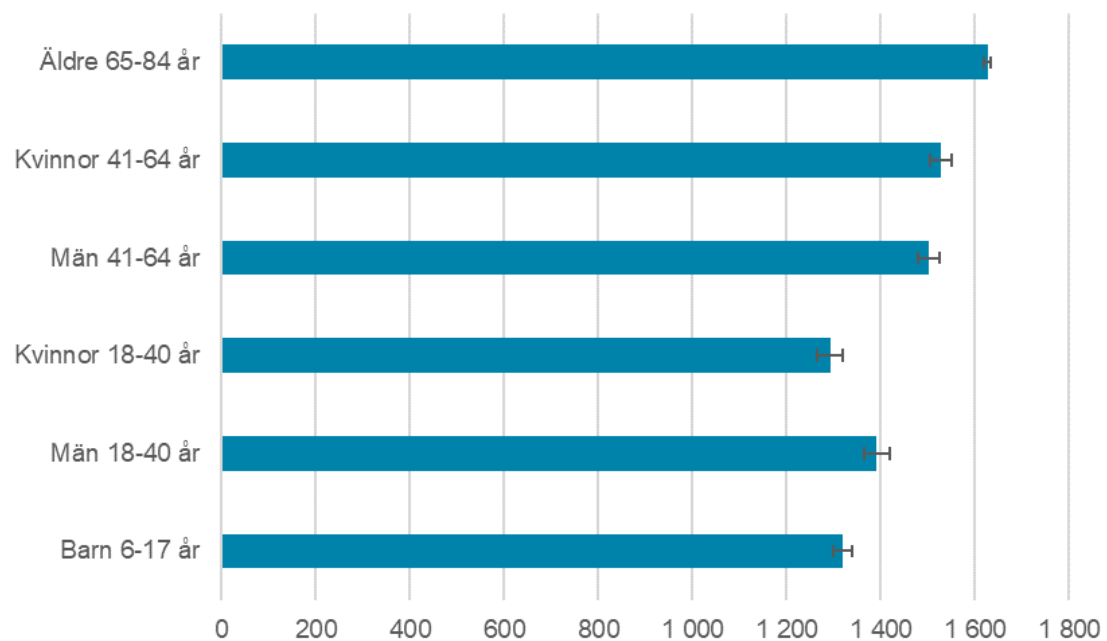
Vi har tittat på tre indelningar baserat på individdata; kön och ålder, individinkomst och funktionsnedsättningar.

Kön och ålder

Respondenterna har delats upp i sex grupper:

- Barn 6–18 år
- Unga kvinnor 18–40 år
- Unga män 18–40 år
- Medelålders kvinnor 41–64 år
- Medelålders män 41–64 år
- Äldre 65–84 år

Varje grupp representerar över en miljon personer, se Figur 1.2.



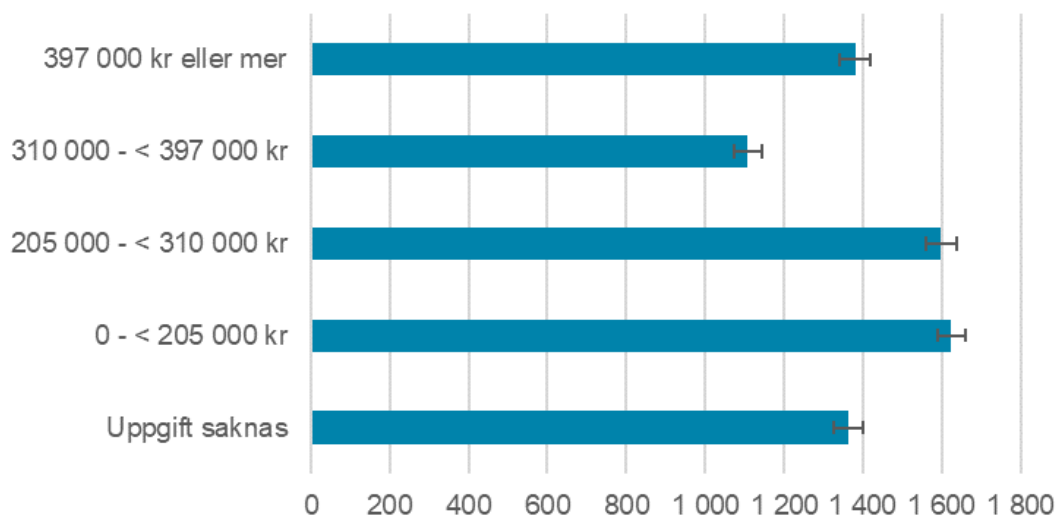
Figur 1.2. Befolkning 6–84 år i 1 000-tal per ålder och kön.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.

Individinkomst

I RVU Sverige har respondenterna tillfrågats om sin inkomst (Figur 1.3). Det finns ett större bortfall ("Uppgift saknas" i figuren), det vill säga att respondenter har valt att inte svara, på just denna fråga jämfört med andra frågor i undersökningen. 19 procent av respondenterna har inte svarat på frågan om individinkomst. Baserat på de som svarat på frågan om individinkomst har vi delat in alla respondenter över 19 år i fyra ungefär lika stora grupper, så kallade inkomstkvartiler:

- Fjärdedelen med lägst inkomster, 0 – <205 000 kr per år
- Fjärdedelen med näst lägst inkomster, 205 000 – <310 000 kr per år
- Fjärdedelen med näst högst inkomster, 310 000 – <397 000 kr per år
- Fjärdedelen med högst inkomster, 397 000 kr eller mer kr per år

I Figur 1.3 visas storleken på respektive grupp. Alla grupper representerar minst en miljon personer.



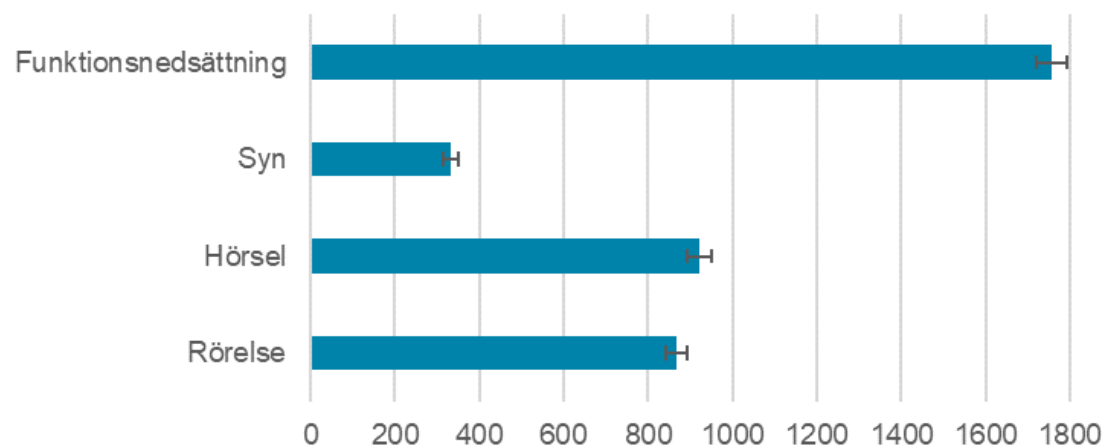
Figur 1.3. Befolkning 20–84 år i 1 000-tal per individinkomst.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.

Funktionsnedsättning

I RVU Sverige ställs också frågor om respondenterna har funktionsnedsättningar. Vi har valt att studera resmönster för:

- Personer med rörelsenedsättning
- Personer med synnedsättning
- Personer med hörselnedsättning
- Personer med minst en av ovanstående funktionsnedsättningar⁴
- Befolkningen som helhet

Ungefär 1,7 miljoner personer har någon form av funktionsnedsättning. Personer med synnedsättning är den minsta gruppen, drygt 300 000 personer, se Figur 1.4.



Figur 1.4. Personer 6–84 år i tusental med syn-, hörsel-, eller rörelsenedsättning samt personer med minst någon av dessa funktionsnedsättningar.⁵
Källa: RVU Sverige 2011–2016.

Indelningar baserat på geografiska områden

I RVU Sverige finns information om i vilket SAMS-område respondenten bor. SAMS står för Small Areas for Market Statistics och det finns cirka 9 200 SAMS-områden i Sverige.⁶ Med hjälp av denna information går det att beskriva resandet baserat på geografiska indelningar. Vi har använt tre indelningar baserat på geografi: Tillväxtverkets kommungruppsindelning, Brås indelning i socialt utsatta urbana områden och så kallade Mosaic-områden.

Tillväxtverkets kommungruppsindelning

Tillväxtverkets kommunindelning består i grunden av en tredelad indelning - storstadskommuner, tätä kommuner och landsbygdskommuner⁷.

⁴ I vissa av dessa figurerna har även personer med allergier som hindrar dem från att nyttja kollektivtrafik tagits med i gruppen funktionsnedsättning.

⁵ Personer med funktionsnedsättning inkluderar också allergiska besvär.

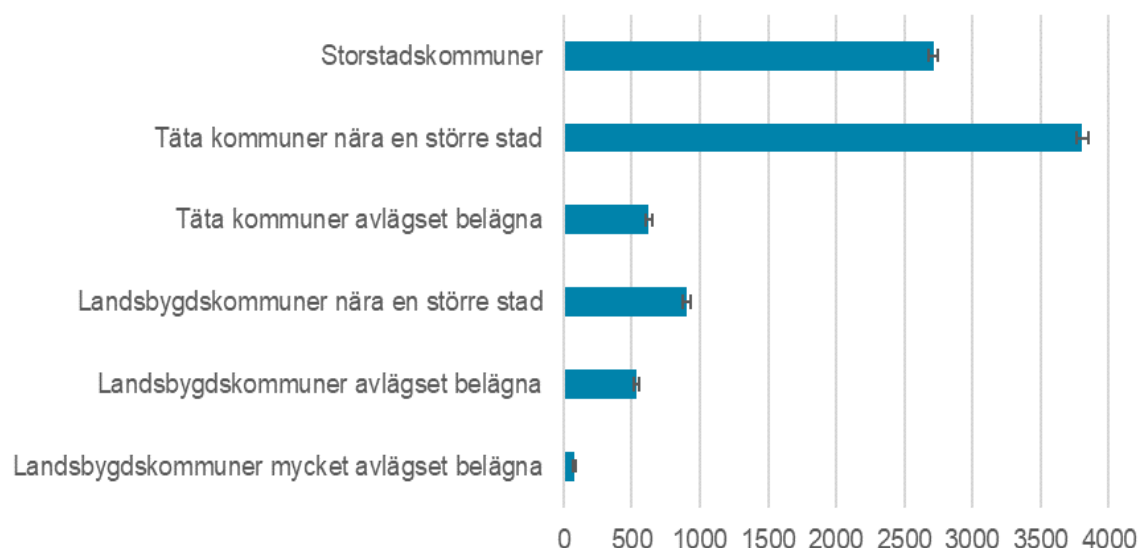
⁶ SCB, 2016. *Produktkatalog 2016*; *SCB:s Marknadsprofiler*.

⁷ Tillväxtanalys, 2014. *Bättre statistik för bättre regional och landsbygdspolitik*. Rapport 2014:04.

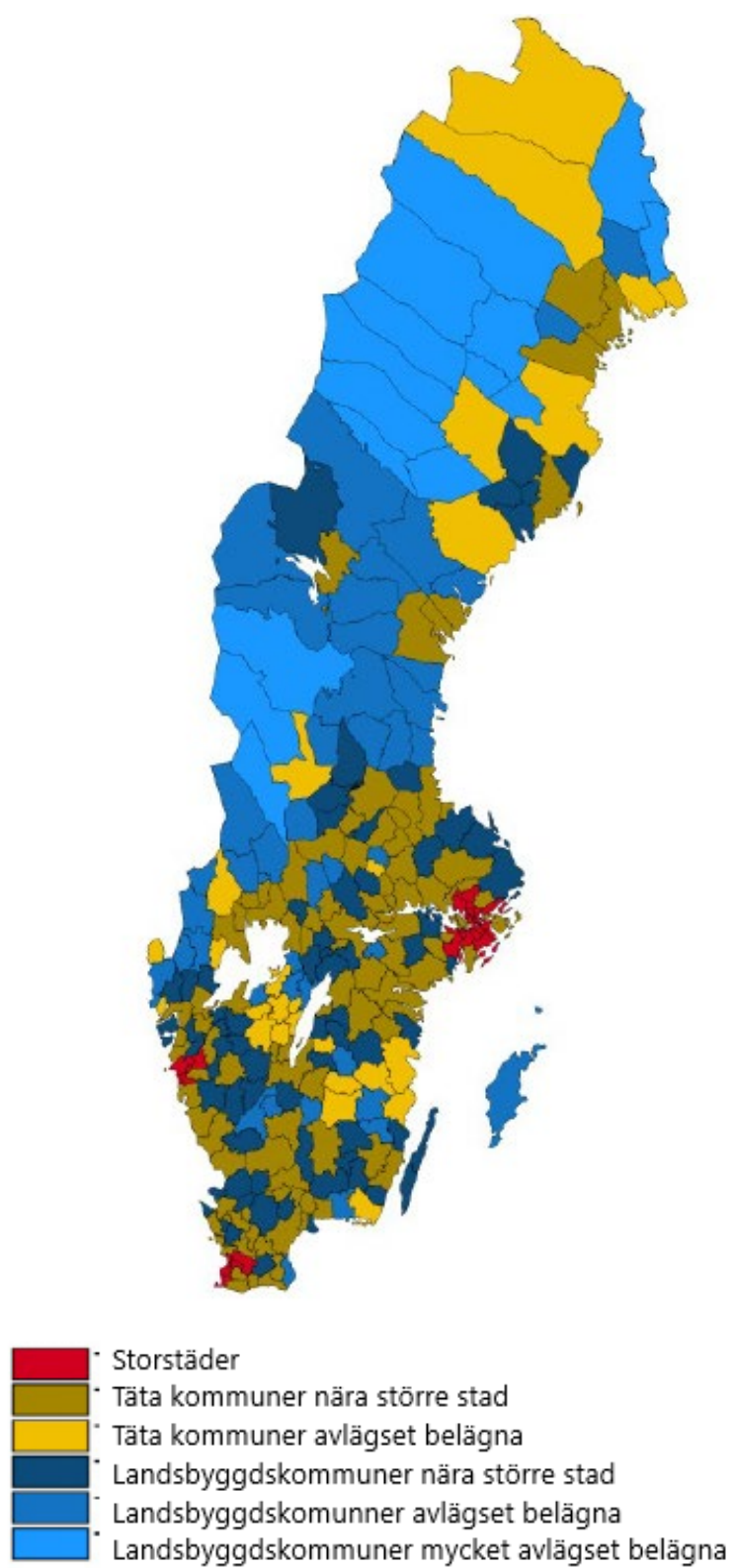
Dessa har sedan expanderats till sex kommuntyper:

- Storstadskommuner: Mindre än 20 procent av befolkningen i rurala områden och en befolkning tillsammans med angränsande kommuner om minst 500 000.
- Täta kommuner nära en större stad: *Mindre* än 50 procent av befolkningen i rurala områden och *minst* hälften av befolkningen med kortare restid än 45 minuter till en stad med minst 50 000 invånare.
- Täta kommuner avlägset belägna: *Mindre* än 50 procent av befolkningen i rurala områden och *mindre* än hälften av befolkningen med kortare restid än 45 minuter till en stad med minst 50 000 invånare.
- Landsbygdskommuner nära en större stad: *Mer* än 50 procent av befolkningen i rurala områden och *minst* hälften av befolkningen med kortare restid än 45 minuter till en stad med minst 50 000 invånare.
- Landsbygdskommuner avlägset belägna: *Mer* än 50 procent av befolkningen i rurala områden och *mindre* än hälften av befolkningen med kortare restid än 45 minuter till en stad med minst 50 000 invånare.
- Landsbygdskommuner mycket avlägset belägna: Hela befolkningen i rurala områden och minst 90 minuter genomsnittlig resväg till stad med 50 000 invånare.

Som synes i Figur 1.5 är befolkningen i mycket avlägsna landsbygdskommuner liten, 75 000 personer, medan befolkningen i täta kommuner nära en större stad är relativt stor 3,8 miljoner personer. Små befolkningsgrupper innebär att det är svårt att med tillräcklig statistisk säkerhet beskriva gruppens resbeteende och vi har därför valt att slå ihop svaren från respondenter i landsbygdskommuner som är mycket avlägset belägna med svaren från respondenterna i landsbygdskommuner som är avlägset belägna.



Figur 1.5. Befolkning 6–84 år i 1 000-tal per kommuntyp.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.



Figur 1.6. Kommunindelning enligt Tillväxtverket.
Källa: Tillväxtanalys, 2014.

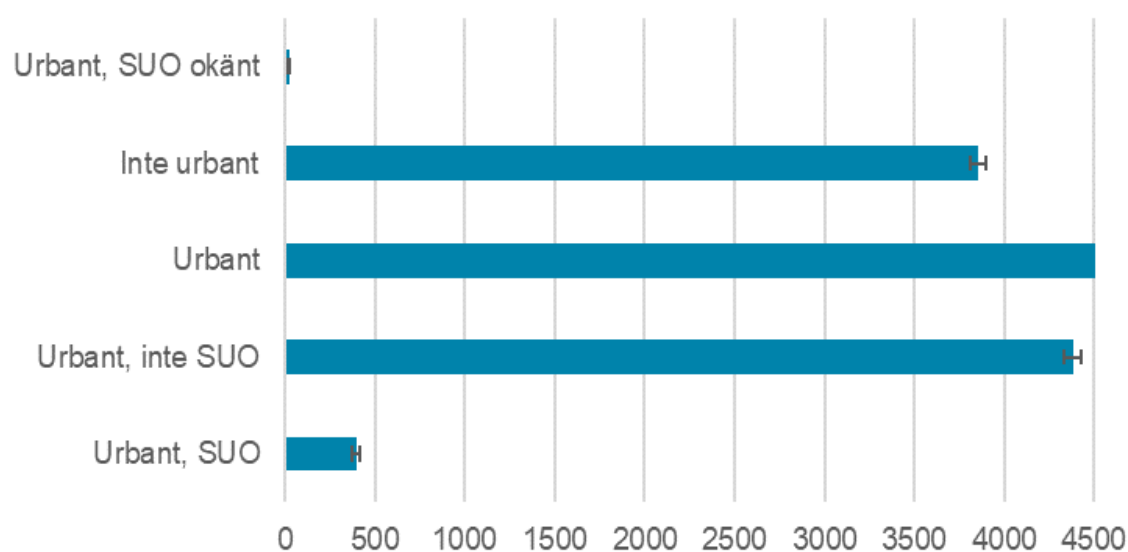
Brås indelning i socialt utsatta urbana områden

Brå har tagit fram en indelning där vissa SAMS-områden klassificerats som socialt utsatta områden. För att skapa indelningen har Brå först kategoriserat Sveriges kommuner i urbana och icke urbana. För att en kommun ska räknas som urban ställdes två krav. Först krävs att tätortsgraden, det vill säga andel av befolkningen som bor i en tätort, ska vara högre än genomsnittet för riket. Därutöver ska kommunen ha minst en tätort med minst 10 000 invånare.⁸ Det kan vara värt att notera att Brås kriterier för urbana områden skiljer sig från Tillväxtverkets kommunindelning.

Därefter har Brå tagit fram ett index baserat på inkomst, ekonomiskt bistånd och andel unga för samtliga SAMS-områden i urbana kommuner. De 10 procent av de urbana SAMS-områdena som fått högst index har klassats som socialt utsatta områden, resterande 90 procent av de urbana områdena anses inte vara socialt utsatta.⁹ Det är gett oss tre grupper:

- Inte urbana områden
- Socialt utsatta urbana områden
- Ej socialt utsatta urbana områden.

Det är ungefär 400 000 personer som bor i socialt utsatta områden (Figur 1.7).



Figur 1.7. Befolkning 6–84 år i tusental i ej urbana kommuner, socialt utsatta urbana områden samt ej socialt utsatta urbana områden.

Källa: RVU Sverige 2011–2016.

⁸ Brottsförebyggande rådet, 2017.

⁹ Brottsförebyggande rådet, 2017. 386 SAMS-områden av 3863 SAMS-områden klassades som socialt utsatt. 367 av de socialt utsatta SAMS-områdena fanns representerade i Brå:s nationella trygghetsundersökning (NTU) och vi har fått tillgång till dessa samt vilka kommuner som klassats som urbana respektive ej urbana. Det innebär att det finns ett antal SAMS-områden vi inte vet om de är socialt utsatta eller inte. Dessa SAMS-områden motsvarar en befolkning på cirka 25 000 (enligt beräkningar med hjälp av RVU Sverige) och dessa personer finns inte representerade i någon av de tre grupper vi studerat, det vill säga ej urbana områden, socialt utsatta urbana områden och övriga urbana områden.

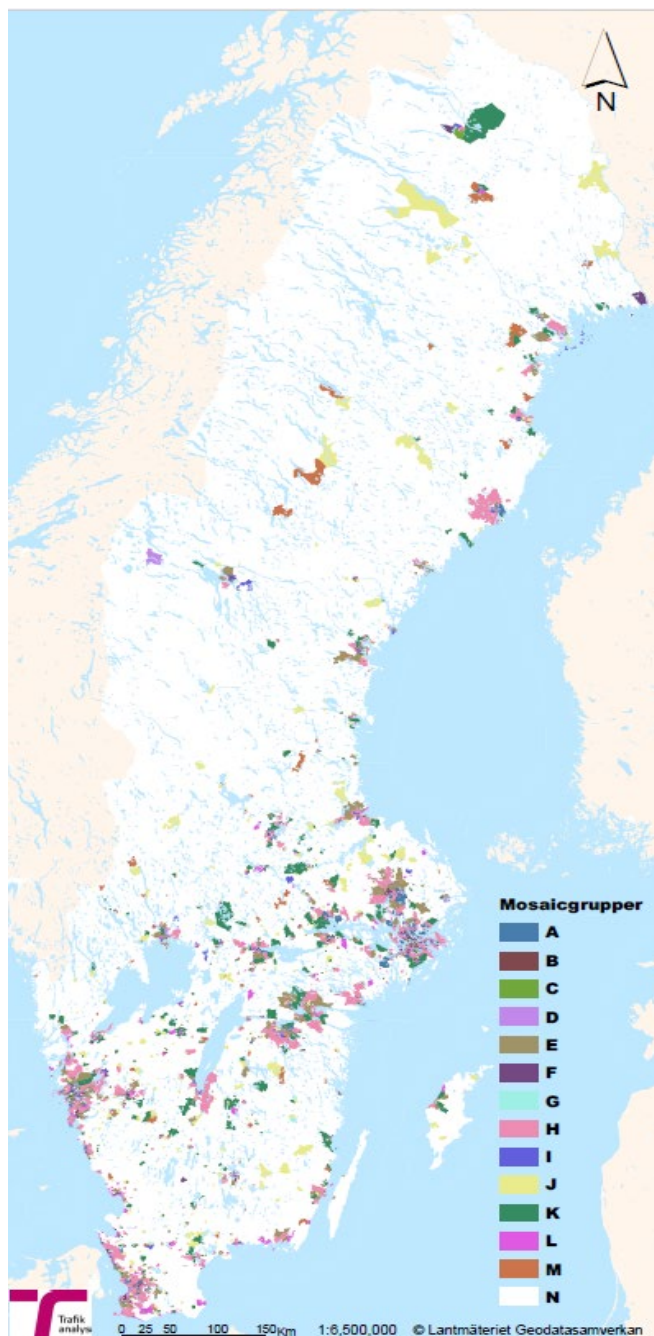
Mosaic-områden

Mosaic är en kommersiellt tillhandahållen indelning främst framtagen för marknadsföring. Mosaic klassar alla svenskar över 18 år i 14 Mosaic-grupper. Mosaic-grupperna är konstruerade utifrån fyra dimensioner; storstad vs. landsbygd, låg vs. hög köpkraft, låg vs. hög inkomst samt utmaning och adaption vs. trygghet och tradition. Klassificeringen bygger på över 100 statistiska variabler om demografi, ekonomi, fordon, befolkningstäthet, intressen och konsumtion.¹⁰ Vi har dock inte kunskap om exakt vilka variabler som används för indelningen eller vilka kriterier som används för att ett område ska tillhöra ett visst Mosaic-område. Mosaic-indelningen har använts för att kategorisera varje SAMS-område såsom präglat av en Mosaic-grupp (Figur 1.8). Det innebär att indelningen bygger på mindre geografiska områden än Tillväxtverkets och Brås indelningar, som båda helt eller delvis bygger på kommun-nivån. Samtliga redovisningar kopplat till Mosaic-indelningen bygger på data på SAMS-områdesnivå, och inte på individnivå.

De 14 Mosaic-grupperna är:

- A Familjer med höga inkomster, hög utbildning och barn i välbärgade villaområden utanför storstäderna.
- B Urbana högutbildade unga höginkomsttagare med bostadsrätt i storstäderna.
- C Yngre välutbildade medelinkomsttagare i lägenhet i och omkring storstäderna.
- D Unga singlar och studenter med låga inkomster i hyresrätter i och omkring de större städerna.
- E Unga och medelålders barnfamiljer med goda inkomster i villaområden utanför mindre och medelstora städer.
- F Låg- och medelinkomsttagarhushåll i lägenhet utanför de större städerna.
- G Yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden.
- H Etablerade och äldre medelinkomsttagarpar i villa med utflyttade eller äldre barn.
- I Medelålders och äldre par med goda inkomster i bostadsrättsägt boende i förort till de större städerna.
- J Singelhushåll med låga inkomster i hyresrätt i städernas förorter eller på mindre orter.
- K Medelålders till äldre par med högre inkomster i villaförort till mindre och medelstora städer.
- L Äldre och pensionerade par med medelinkomster i villa utanför medelstora städer.
- M Lägenhetsboende pensionärer som ofta bor i anpassat boende.
- N Äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd

¹⁰ InsightOne (2018)

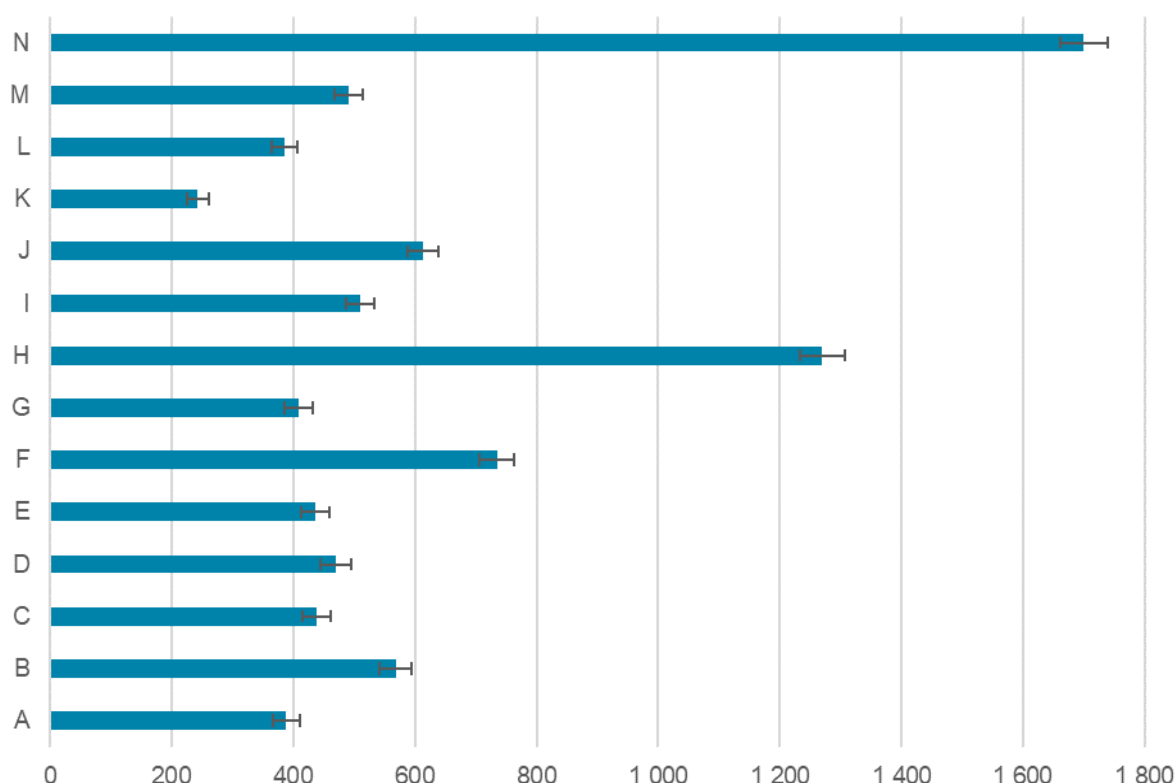


Figur 1.8 Mosaic-områden.

Källa: Egen bearbetning av indelning från InsightOne, 2018.

A - Familjer med höga inkomster, hög utbildning och barn i välbärgade villaområden utanför storstäderna. B - Urbana högt utbildade unga höginkomsttagare med bostadsrätt i storstäderna. C - Yngre välutbildade medelinkomsttagare i lägenhet i och omkring storstäderna. D - Unga singlar och studenter med låga inkomster i hyresrätter i och omkring de större städerna. E - Unga och medelålders barnfamiljer med goda inkomster i villaområden utanför mindre och medelstora städer. F - Låg- och medelinkomsttagarhushåll i lägenhet utanför de större städerna. G - Yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden. H - Etablerade och äldre medelinkomsttagarpar i villa med utflyttade eller äldre barn. I - Medelålders och äldre par med goda inkomster i bostadsrättsägt boende i förort till de större städerna. J - Singelhushåll med låga inkomster i hyresrätt i städernas förorter eller på mindre orter. K - Medelålders till äldre par med högre inkomster i villaförort till mindre och medelstora städer. L - Äldre och pensionerade par med medelinkomster i villa utanför medelstora städer. M - Lägenhetsboende pensionärer som ofta bor i anpassat boende. N - Äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd.

Tillväxtverkets indelning i kommuntyper är fin för landsbyggdkommuner, men relativt grov för storstadskommuner och tät kommuner nära en större stad. För Mosaic-indelningen gäller det omvända, den är relativt fint fördelad i tätta områden, och mindre fint fördelad på landsbygden. Mosaic-gruppen N, bestående av boende i SAMS-områden som benämns¹¹ "äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd" är den största gruppen, motsvarande cirka 1,7 miljoner personer. Även gruppen H, bestående av boende i SAMS-områden som benämns "etablerade och äldre medelinkomsttagare i villa med utflyttade eller äldre barn" är en relativt stor grupp, motsvarande cirka 1,3 miljoner personer. De flesta av de resterande grupperna motsvarar mindre än 500 000 individer (Figur 1.9).



Figur 1.9. Befolkning 6–84 år i antal tusen personer per Mosaic-grupp. Indelningen av data är gjord på SAMS-områdesnivå, inte på individdata.

Källa: RVU Sverige.

A - Familjer med höga inkomster, hög utbildning och barn i välbärgade villaområden utanför storstäderna. B - Urbana högt utbildade unga höginkomsttagare med bostadsrätt i storstäderna. C - Yngre välutbildade medelinkomsttagare i lägenhet i och omkring storstäderna. D - Unga singlar och studenter med låga inkomster i hyresrätter i och omkring de större städerna. E - Unga och medelålders barnfamiljer med goda inkomster i villaområden utanför mindre och medelstora städer. F - Låg- och medelinkomsttagarhushåll i lägenhet utanför de större städerna. G - Yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden. H - Etablerade och äldre medelinkomsttagare i villa med utflyttade eller äldre barn. I - Medelålders och äldre par med goda inkomster i bostadsrättsägt boende i förort till de större städerna. J - Singelhushåll med låga inkomster i hyresrätt i städernas förorter eller på mindre orter. K - Medelålders till äldre par med högre inkomster i villaförort till mindre och medelstora städer. L - Äldre och pensionerade par med medelinkomster i villa utanför medelstora städer. M - Lägenhetsboende pensionärer som ofta bor i anpassat boende. N - Äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd.

¹¹ Att ett SAMS-område benämns exempelvis "äldre och pensionerade" betyder inte att alla boende i dessa områden är äldre eller pensionerade.

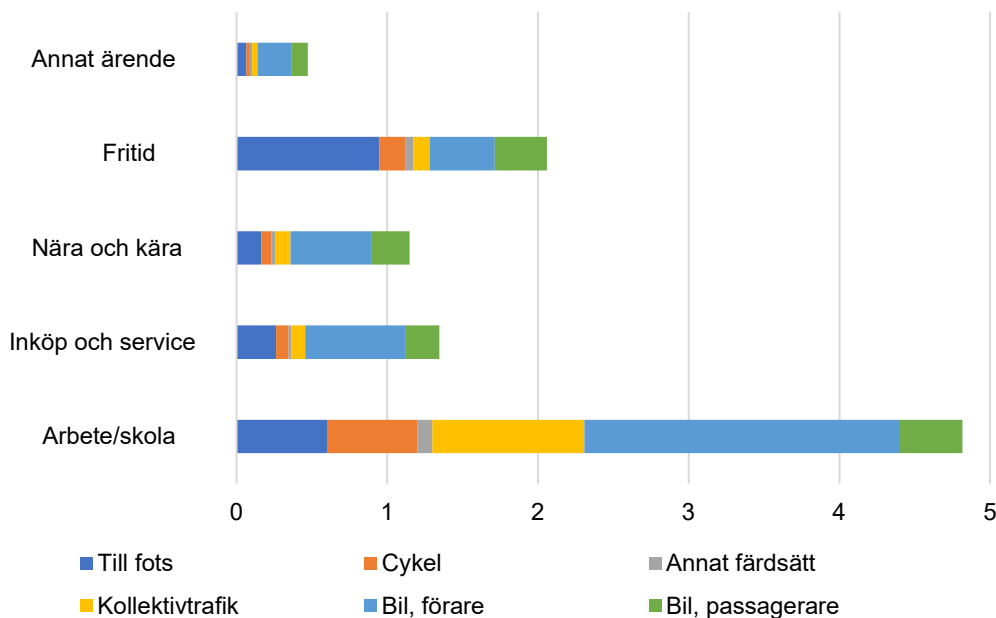
2 Resor per person

I detta kapitlet redovisas antal huvudresor per person och vecka baserat på de ovan redovisade indelningarna. Antal resor beskriver i vilken utsträckning olika grupper gör resor kopplat till de ärenden eller aktiviteter som de önskar utföra.

Ett alternativt mått skulle kunna vara antal kilometer per person, vilket möjligtvis ger en mer direkt koppling till mobilitet i betydelsen rörelse. Men antal resor är att föredra då det ger en närmare koppling till orsakerna för mobilitet och tillgänglighet. Vi kommer också att belysa genomsnittlig reslängd och restid per resa i kapitel 3. Figurer med data är till övervägande del samlade i slutet av respektive avsnitt, i syfte att underlätta läsningen.

2.1 Resor per person, ärende och färdssätt

I genomsnitt görs cirka 10 resor¹² per person och vecka i Sverige (Figur 2.1). Den absolut vanligaste resan görs med bil för att åka till skola eller arbete. I genomsnitt görs 2,1 sådana resor per person och vecka. De hänger samman med att det vanligaste ärendet är skol- och arbetsresor och det vanligaste färdssättet är bilresor. Bilresor står för 54 procent av alla resor. I genomsnitt görs 5,3 bilresor per person och vecka och 4,9 skol- och arbetsresor.



Figur 2.1. Antal resor per person och vecka efter ärende och färdssätt.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.

¹² För ökad läsbarhet har vi valt att skriva resor när vi menar huvudresor i texten nedan, såvida inget annat anges. För definition av huvudresa se avsnitt 1.1.

Det görs dubbelt så många skol- och arbetsresor per person och vecka som fritidsresor, vilket är det näst vanligaste ärendet. Knappt hälften av fritidsresorna görs till fots motsvarande 0,9 resor per person och vecka.

Resor till fots är det näst vanligaste färdssättet. I genomsnitt görs 2 gångresor per vecka, vilket motsvarar 21 procent av resorna. Det gäller för alla grupper utom för boende i storstads-kommuner. Där är det istället kollektivtrafik som är det näst vanligaste färdssättet, se vidare i kapitel 2.4.

Det görs ungefär lika många skol- och arbetsresor med kollektivtrafik, cirka 1 per person och vecka, som fritidsresor till fots. 75 procent av alla kollektivtrafikresor har ärendet skol- eller arbetsresor. Det görs i genomsnitt en och en halv resa med kollektivtrafik per vecka, vilket motsvarar 14 procent av resorna.

Även resor med bil för inköp- eller serviceärenden är relativt vanliga, cirka 0,9 resor per person och vecka. Cirka två tredjedelar av alla resor med ärendena inköp- och service, nära och kära samt övriga ärenden sker med bil.

Kollektivtrafik¹³ är vanligare än cykel, vilket är det minst använda färdssättet i vår redovisning. I genomsnitt görs 0,9 resor per person och vecka med cykel, vilket motsvarar cirka 10 procent av resorna. 2 procent av resorna görs med övriga färdssätt.

2.2 Resor per person i olika grupper

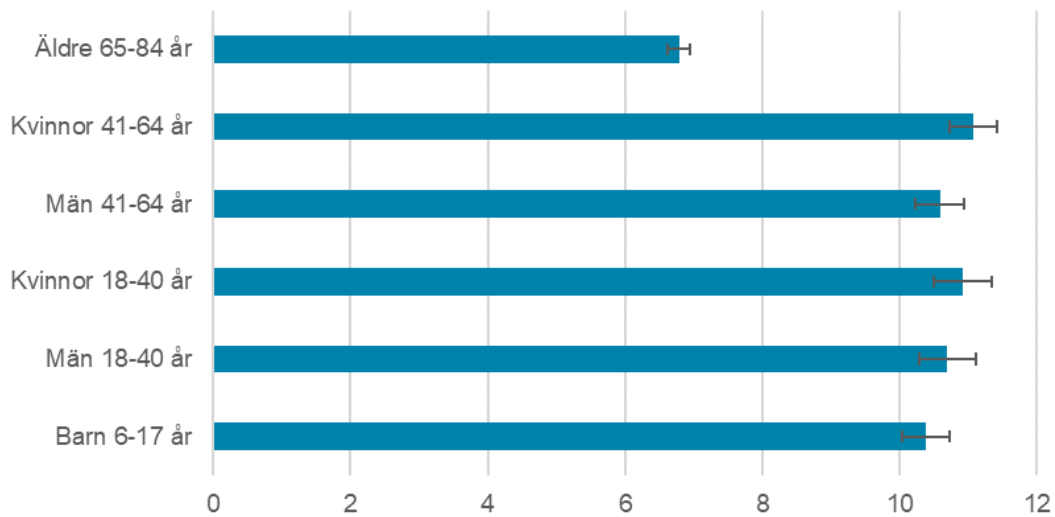
Antalet resor skiljer sig åt mellan olika grupper (Figur 2.2 till och med Figur 2.8). Äldre (65–84 år) och personer med rörelsenedsättning gör få resor, 6,7 respektive 6,8 per person och vecka, medan personer yngre än 65 år gör cirka 11 resor per vecka.

Den fjärdedel som tjänar minst gör i genomsnitt 8 resor per person och vecka. Boende i socialt utsatta områden gör, i genomsnitt cirka 8,6 resor per person och vecka, vilket är mindre än i övriga urbana områden, där det görs 10 resor per person och vecka. Den halvan av befolkningen som tjänar mest gör störst antal resor, cirka 12 resor per person och vecka.

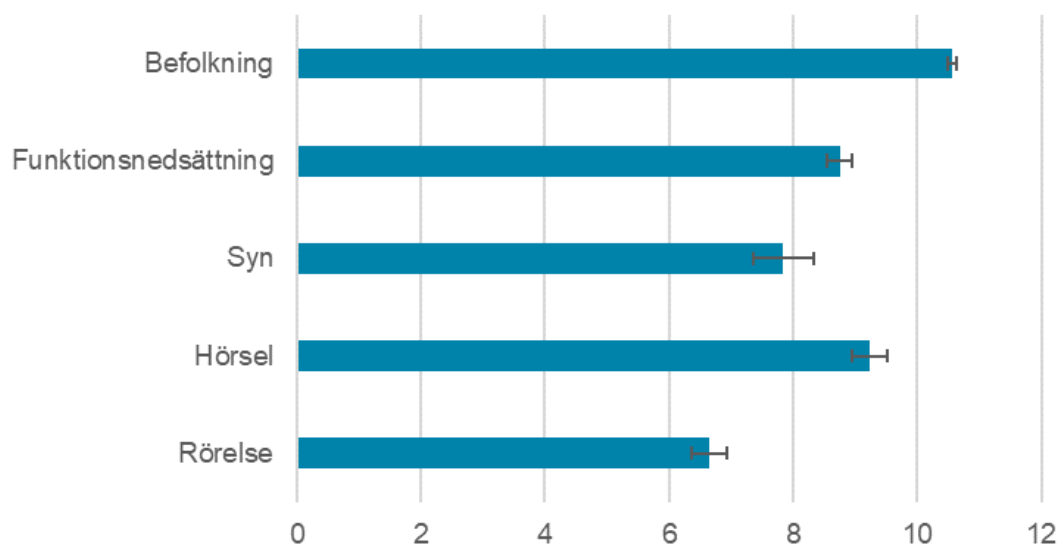
Mellan kommuntyper finns ingen skillnad i antal resor per vecka. Boende i områden som benämns *”urbana högutbildade unga höginkomsttagare med bostadsrätt i storstäderna”* gör dock fler resor än boende i områden som benämns *”yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden”* och i områden som benämns *”äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd”*.

¹³ I Bilaga 2 finns en förteckning över vilka färdssätt som ingår i mättingsresandet.

Figurer

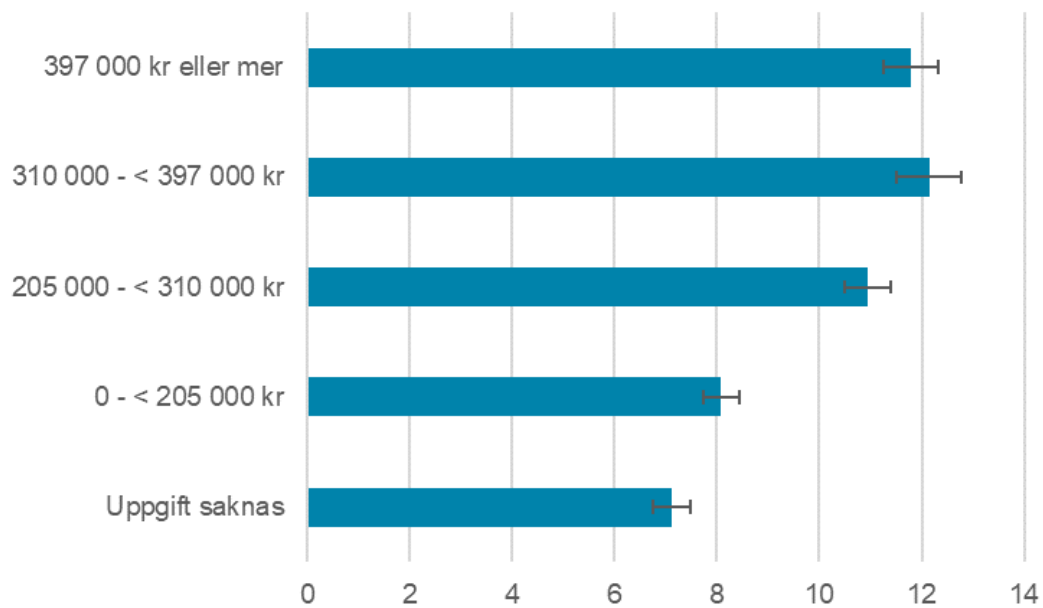


Figur 2.2. Antal huvudresor per person och vecka efter ålder och kön.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.

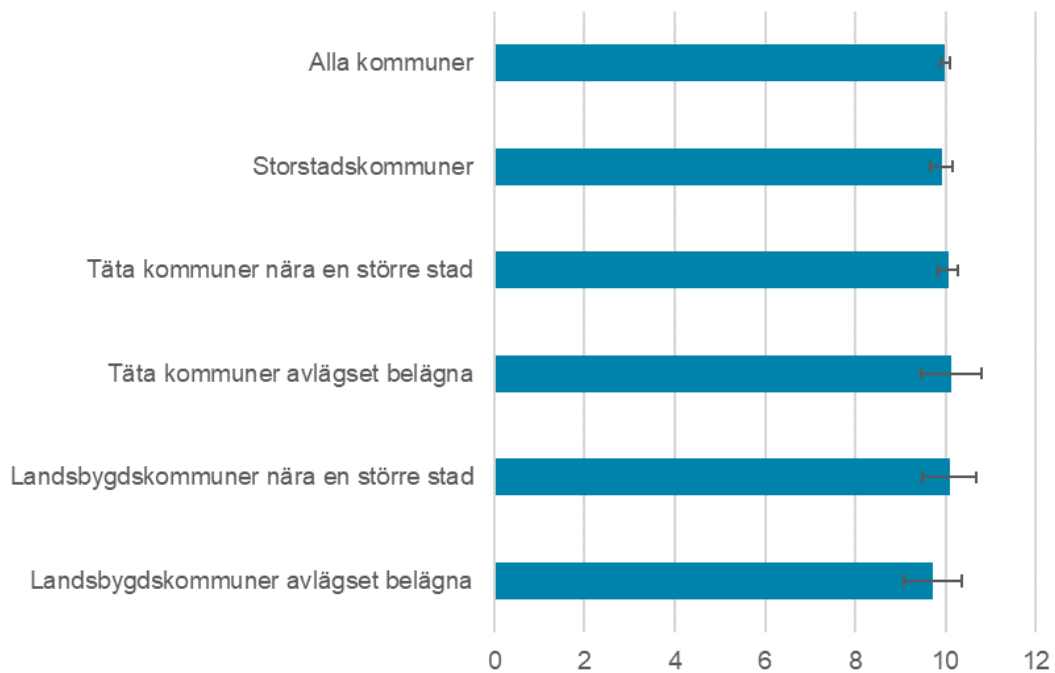


Figur 2.3. Antal huvudresor per person och vecka bland personer med funktionsnedsättningar¹⁴ och hela Sveriges befolkning 6–84 år.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.

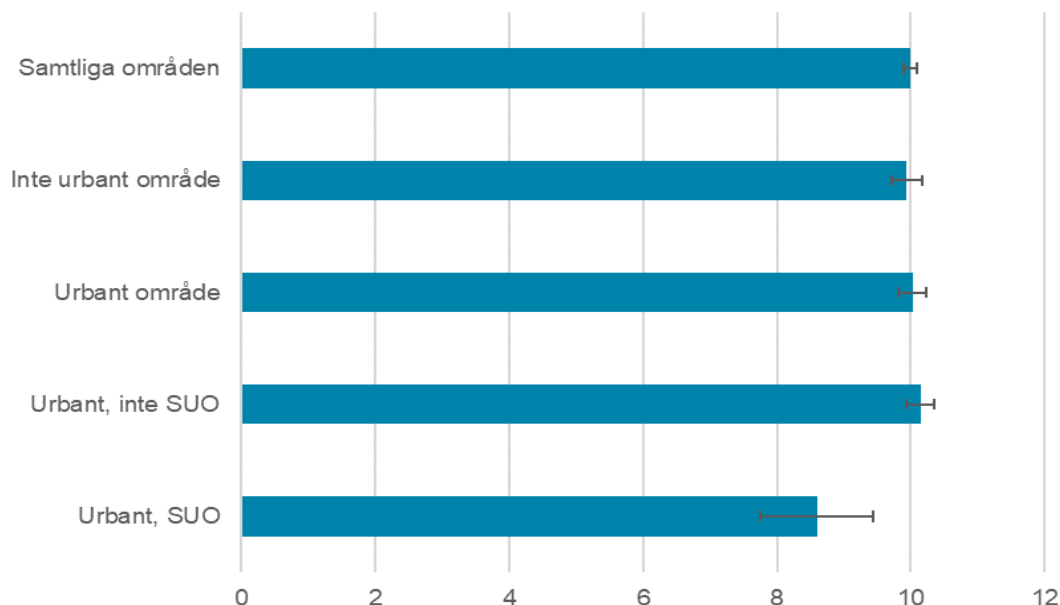
¹⁴ Funktionsnedsättning innehåller också personer som på grund av allergi inte kan åka kollektivt.



Figur 2.4. Antal huvudresor per person och vecka efter individinkomst.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.



Figur 2.5. Antal huvudresor per person och vecka efter kommuntyp.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.



Figur 2.6. Antal huvudresor per person och vecka efter socialt utsatta områden.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.



Figur 2.7. Antal huvudresor per person och vecka efter Mosaic-område.
Källa: RVU Sverige 2011–2016. Indelningen bygger på data på SAMS-områdesnivå och inte på individdata.

A - Familjer med höga inkomster, hög utbildning och barn i välbärgade villaområden utanför storstäderna. B - Urbana högt utbildade unga höginkomsttagare med bostadsrätt i storstäderna. C - Yngre välutbildade medelinkomsttagare i lägenhet i och omkring storstäderna. D - Unga singlar och studenter med låga inkomster i hyresrätter i och omkring de större städerna. E - Unga och medelålders barnfamiljer med goda inkomster i villaområden utanför mindre och medelstora städer. F - Låg- och medelinkomsttagarhushåll i lägenhet utanför de större städerna. G - Yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden. H - Etablerade och äldre medelinkomsttagarpar i villa med utflyttade eller äldre barn. I - Medelålders och äldre par med goda inkomster i bostadsrättsägt boende i förort till de större städerna. J - Singelhushåll med låga inkomster i hyresrätt i städernas förorter eller på mindre orter. K - Medelålders till äldre par med högre inkomster i villaförort till mindre och medelstora städer. L - Äldre och pensionerade par med medelinkomster i villa utanför medelstora städer. M - Lägenhetsboende pensionärer som ofta bor i anpassat boende. N - Äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd.

2.3 Resor per person och ärende för olika grupper

Anledningarna till att resa varierar med kön, ålder, inkomst och bostadsområde. Äldre har ett avvikande resmönster jämfört med övriga grupper. Äldre gör färre skol- och arbetsresor och istället gör de fler inköps- och fritidsresor än de andra grupperna vi studerat. Detta behöver inte med nödvändighet betyda att äldre handlar mer eller har fler fritidsaktiviteter, utan kan också bero på att personer i yrkesverksam ålder kombinerar inköp och fritidsaktiviteter med resor till eller från arbete eller skola, och då klassificeras hela resan som en skol- och arbetsresa. Kvinnor verkar vara de som tar störst ansvar för att hämta och lämna barn och gör fler nära och kära-resor än övriga grupper. En sammanfattning av vilka grupper som gör flest respektive minst antal resor med respektive ärende finns i Tabell 2.1.

Tabell 2.1. Antal huvudresor per vecka och person efter ärende och ett antal indelningar. Rosa fält indikerar att det finns signifikanta skillnader mellan grupper i den indelningen. Grått fält indikerar att det inte finns några signifikanta skillnader mellan grupper i den indelningen. Röd text lyfter fram gruppen/grupperna med högst antal resor, och blå text lyfter fram gruppen/grupperna med minst antal resor för respektive ärende/kolumn.

		Antal resor per vecka	Antal resor per vecka och ärende			
			Skol- och arbetsresor	Inköp- och serviceresor	Fritidsresor	Nära och kära
Medel för befolkningen		10 resor	4,9 resor	1,5 resor	2,1 resor	1,2 resor
Individdata	Ålder och kön	Äldre 7 resor	Äldre 0,5 resor	Äldre 2,5 resor Barn 0,6 resor	Äldre 2,6 resor	Kvinnor 18-40 år 1,6 resor
	Inkomst	Hög inkomst 12 resor	Hög inkomst 6–7 resor			
	Funktionsnedsättning	Rörelse- nedsättning 7 resor			Hörsel- nedsättning 2,7 resor	Rörelse- nedsättning 0,8 resor
Data på geografiskt område	Kommun- typ					
	SUO				SUO 1,6 resor	SUO 0,9 resor
	Mosaic- område				Yngre låg- inkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden 1,7 resor	Yngre låg- inkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden 0,9 resor

Halvan av befolkningen med högst inkomst gör fler skol- och arbetsresor och fjärdedelen med lägst inkomst gör färre sådana resor. Däremot är antalet skol- och arbetsresor inte signifikant annorlunda mellan socialt utsatta områden och andra urbana områden. Boende i socialt utsatta områden gör färre fritidsresor och resor inom kategorin nära och kära. Det är däremot ingen skillnad i antal fritidsresor och nära och kära-resor mellan personer med olika inkomst.

Nedan beskrivs antal resor med respektive ärende baserat på studerade indelningar. Dessa finns också redovisade i Figur 2.8 till och med Figur 2.12.

Skol- och arbetsresor

Det genomsnittliga antalet skol- och arbetsresor per person i Sverige är 4,9 resor per vecka. Unga män (18–40 år) och barn gör många skol- och arbetsresor, 6,2 respektive 6,1 per vecka. Även unga kvinnor och medelålders personer (41–64 år) gör många skol- och arbetsresor, 5,6 respektive cirka 5,8 resor per person och vecka. Äldre personer gör betydligt färre, endast 0,5 resor per person och vecka.

Personer med funktionshinder gör signifikant färre resor än befolkningen som helhet, i genomsnitt 2,8 per person och vecka, och personer med rörelsenedsättning gör enbart 1,3 skol- och arbetsresor per person och vecka.

Boende i storstadskommuner gör signifikant fler skol- och arbetsresor, 4,9 per person och vecka, jämfört med boende i tätta kommuner nära en större stad, där genomsnittet är 4,8 resor per person och vecka. För övriga kommuntyper finns det inga signifikanta skillnader.

Det finns ingen signifikant skillnad i antal skol- och arbetsresor mellan personer boende i socialt utsatta områden och personer som inte bor i socialt utsatta områden. Fjärdedelen med lägst inkomster gör däremot färre skol- och arbetsresor, endast 2,4 per person och vecka, jämfört med övriga inkomstgrupper. Fjärdedelen med näst lägst inkomster gör 5,4 skol- och arbetsresor vilket i sin tur är lägre än den halva av befolkningen som har högst inkomster och som gör drygt 6 skol- och arbetsresor per vecka.

Boende i områden som benämnts *"urbana högutbildade unga höginkomsttagare med bostadsrätt i storstäderna"* har fler skol- och arbetsresor än boende i områden som benämnts *"lägenhetsboende pensionärer som ofta bor i anpassat boende"*, *"äldre och pensionerade par med medelinkomster i villa utanför medelstora städer"*, *"singelhushåll med låga inkomster i hyresrätt i städernas förorter eller på mindre orter"*, *"yngre låginkomsttagare i multikulturella förortsområden"* samt *"låg- och medelinkomsttagarhushåll i lägenhet utanför de större städerna"*.

Inköp- och serviceresor

I genomsnitt görs 1,4 inköps- och serviceresor per person och vecka. Äldre personer gör fler resor för inköp och service än yngre, 2,1 resor per vecka. Det innebär inte att äldre personer handlar mer utan snarare att inköp och service genererar fler resor för äldre personer än för övriga. Boende i områden som benämnts *"äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd"* gör färre inköps- och serviceresor än *"lägenhetsboende pensionärer som ofta bor i anpassat boende"*. Även personer med funktionsnedsättningar gör signifikant fler inköps- och serviceresor än befolkningen som helhet.

För personer i yrkesverksam ålder sker sannolikt en del av inköpen på vägen från arbetet, vilket innebär att resans huvudsakliga ärende klassas som en arbetsresa. För vuxna kvinnor och män varierar antalet inköps- och serviceresor mellan 1 och 1,5 resor per dag. Barn gör minst antal inköps- och serviceresor, cirka 0,6 per person och vecka. Det finns inga statistiskt signifikanta skillnader i antal inköp- och serviceresor beroende på kommuntyp eller kopplat till om området är socialt utsatt eller ej.

Fritidsresor

Fritidsresor är de näst vanligaste resorna, i genomsnitt görs 2,1 fritidsresor per person och vecka. Äldre gör flest fritidsresor, i genomsnitt 2,6 per vecka. Medelålders kvinnor (41–64 år) gör fler fritidsresor än män i samma ålder och unga vuxna (18–40 år). Boende i storstads-kommuner gör signifikant färre fritidsresor jämfört med boende i tätorter nära en större stad. För övriga kommuntyper finns det inga signifikanta skillnader. Boende i socialt utsatta områden gör betydligt färre fritidsresor än övriga, cirka 1,6 per person och vecka. Det finns ingen signifikant skillnad mellan inkomstgrupperna vad gäller antal fritidsresor.

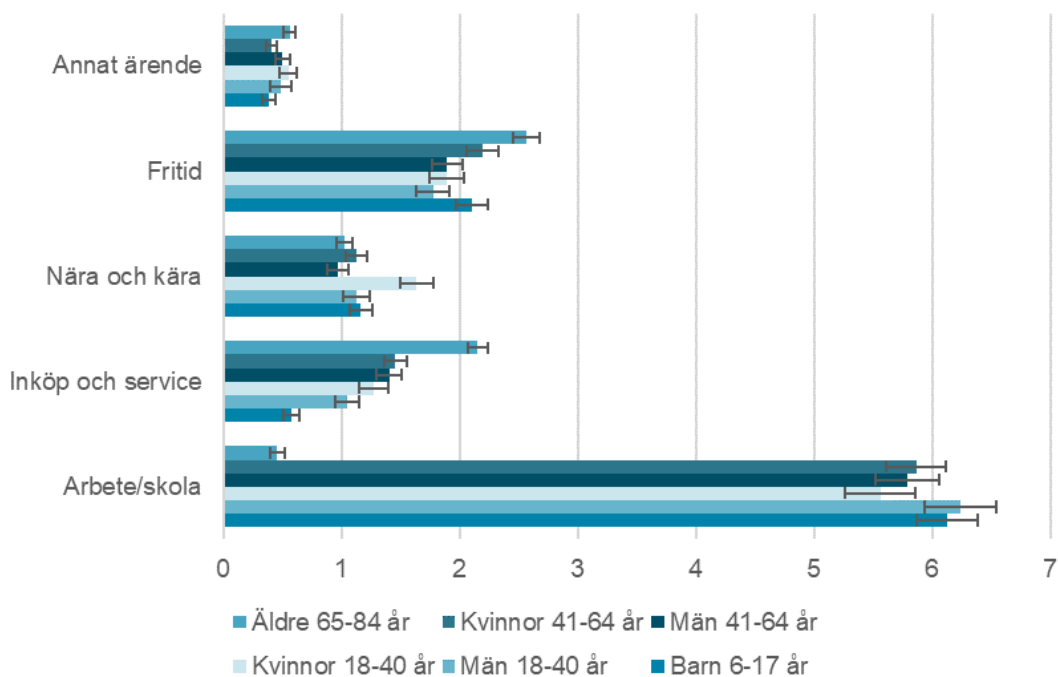
Personer som bor i områden som benämnts av *"lägenhetsboende pensionärer som ofta bor i anpassat boende"*, och boende i områden som benämnts av *"äldre och pensionerade par med medelinkomster i villa utanför medelstora städer"* gör fler fritidsresor än boende i områden som benämnts av *"äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd"* och *"yngre låginkomsttagare i multikulturella förortsområden"*.

Nära och kära

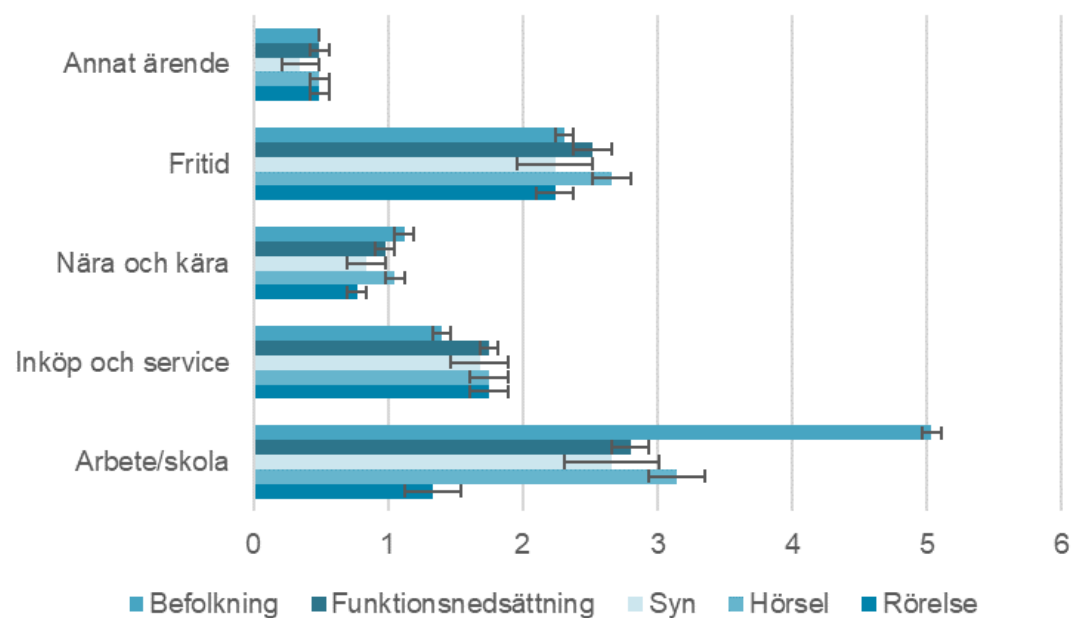
I genomsnitt görs 1,2 resor per person och vecka inom kategorin nära och kära, ofta resor kopplade till att skjutsa eller följa barn till skola och andra aktiviteter samt hålla kontakt med släkt och vänner. Unga kvinnor (18–40 år) gör flest nära och kära-resor, 1,6 per person och vecka. Det är fler resor per person med detta ärende än vad någon av de andra grupperna har. Det är däremot ingen signifikant skillnad mellan antalet resor till nära och kära mellan äldre, medelålders och unga män eller barn. Inte heller baserat på kommuntyp eller inkomstgrupp finns det några signifikanta skillnader avseende nära och kära-resor.

Personer med rörelsenedsättning gör minst antal resor till nära och kära, 0,8 per person och vecka. Boende i socialt utsatta områden gör färre resor till nära och kära än andra, i genomsnitt 0,9 per person och vecka. Boende i områden som benämnts *"yngre låginkomsttagare i multikulturella förortsområden"* har färre resor till kopplat till nära och kära än boende i områden som benämnts *"lägenhetsboende pensionärer som ofta bor i anpassat boende"*, *"etablerade och äldre medelinkomsttagare i villa med utflyttade eller äldre barn"* och *"familjer med höga inkomster, hög utbildning och barn i välbärgade villaområden utanför storstäderna"*.

Figurer

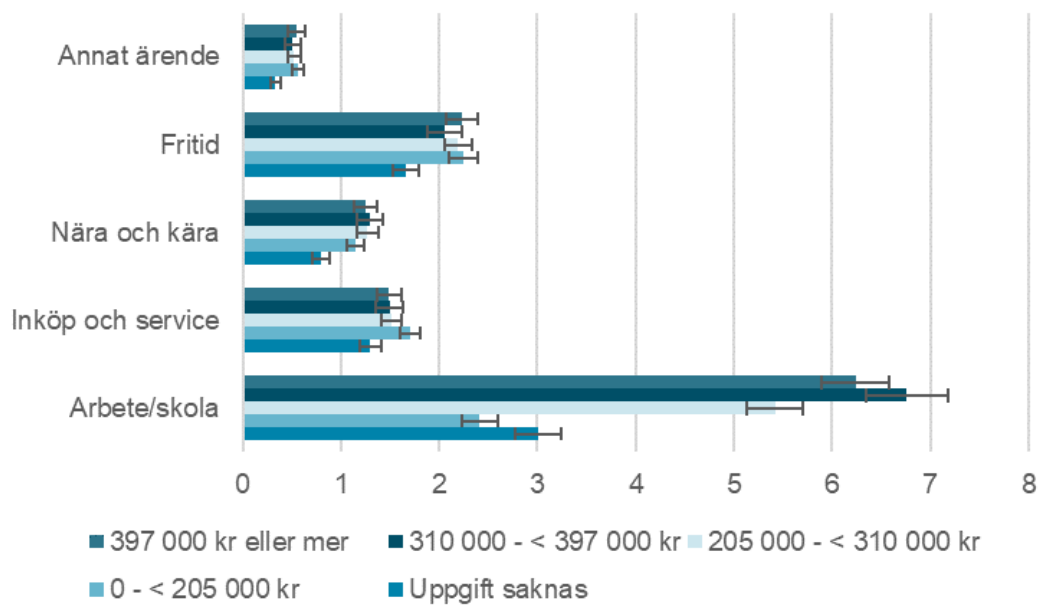


Figur 2.8. Antal huvudresor per person, vecka och huvudsakligt ärende efter ålder och kön.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.

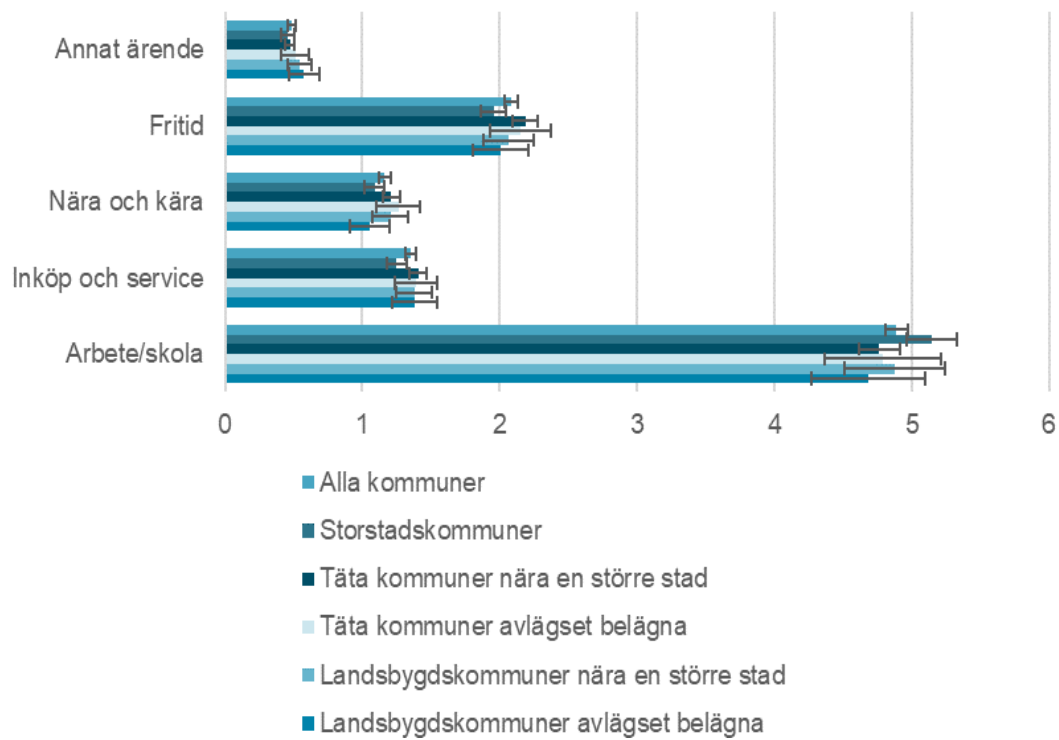


Figur 2.9. Antal huvudresor per person, vecka och huvudsakligt ärende efter funktionshinder¹⁵.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.

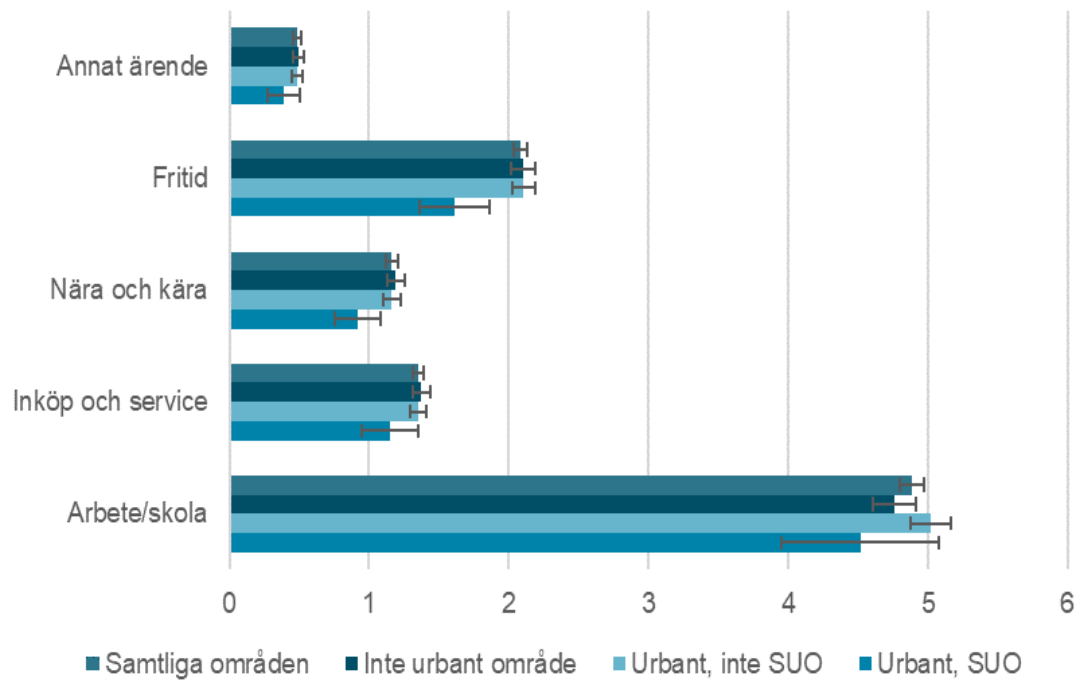
¹⁵ Funktionshinder inkluderar rörelse-, syn- och hörselnedsättning samt allergiska besvär som omöjliggör resor med kollektivtrafik.



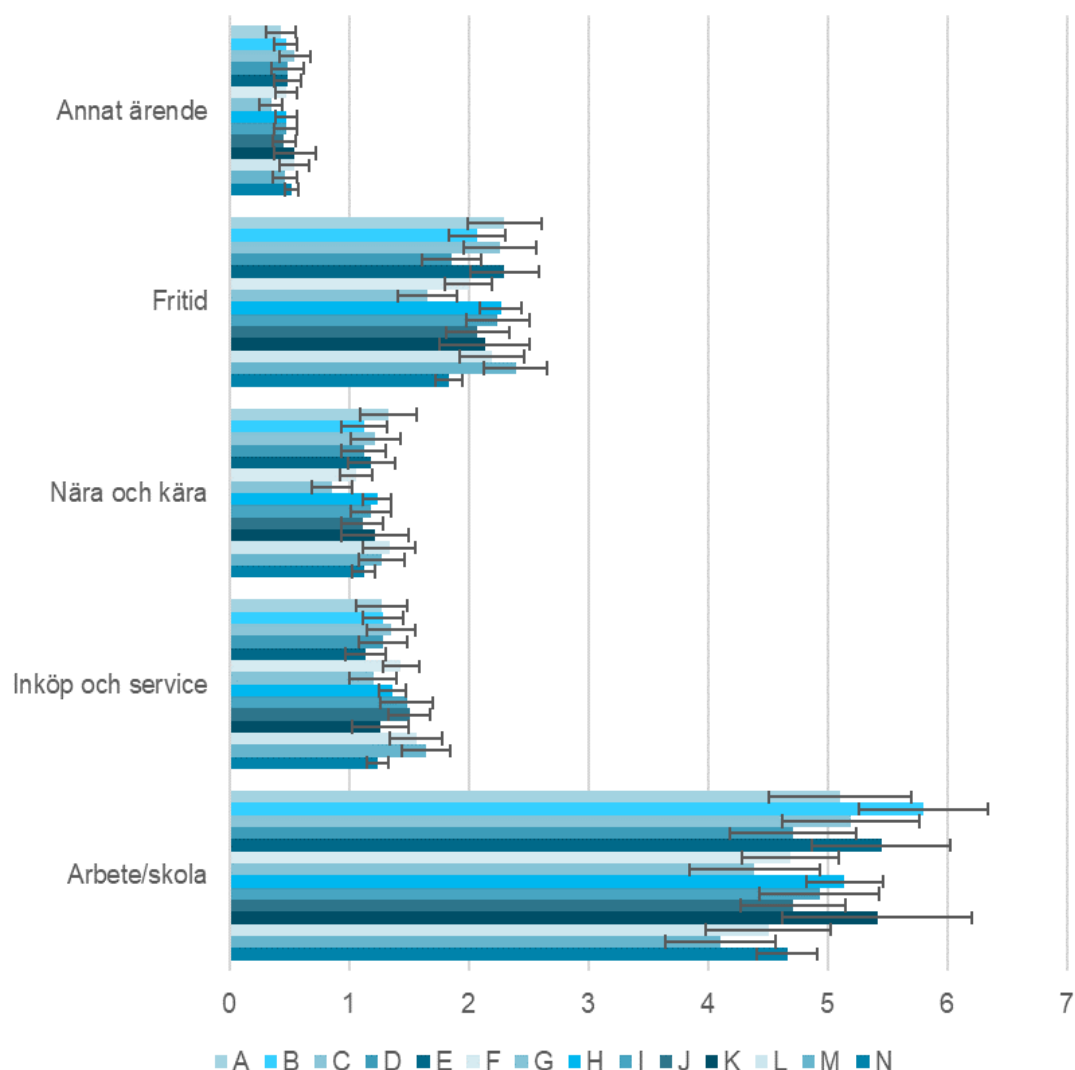
Figur 2.10. Antal huvudresor per person, vecka och huvudsakligt ärende efter individinkomst.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.



Figur 2.11. Antal huvudresor per person, vecka och huvudsakligt ärende efter kommuntyp.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.



Figur 2.12. Antal huvudresor per person, vecka och huvudsakligt ärende efter socialt utsatta områden.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.



Figur 2.13. Antal huvudresor per person och vecka efter huvudsakligt ärende.
 Källa: RVU Sverige 2011–2016. Indelningen bygger på data på SAMS-områdesnivå och inte på individdata.
 A - Familjer med höga inkomster, hög utbildning och barn i välbärgade villaområden utanför storstäderna. B - Urbana högutbildade unga höginkomsttagare med bostadsrätt i storstäderna. C - Yngre välutbildade medelinkomsttagare i lägenhet i och omkring storstäderna. D - Unga singlar och studenter med låga inkomster i hyresrätter i och omkring de större städerna. E - Unga och medelålders barnfamiljer med goda inkomster i villaområden utanför mindre och medelstora städer. F - Låg- och medelinkomsttagarhushåll i lägenhet utanför de större städerna. G - Yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden. H - Etablerade och äldre medelinkomsttagarpar i villa med utflyttade eller äldre barn. I - Medelålders och äldre par med goda inkomster i bostadsrättsägt boende i förort till de större städerna. J - Singelhushåll med låga inkomster i hyresrätt i städernas förorter eller på mindre orter. K - Medelålders till äldre par med högre inkomster i villaförort till mindre och medelstora städer. L - Äldre och pensionerade par med medelinkomster i villa utanför medelstora städer. M - Lägenhetsboende pensionärer som ofta bor i anpassat boende. N - Äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd.

2.4 Resor per person och färdssätt för olika grupper

Det finns skillnader i antalet resor med respektive färdssätt kopplat till samtliga indelningar vi studerat (Tabell 2.2).

Tabell 2.2. Reslängd per huvudresa efter färdssätt och ett antal indelningar. Rosa fält indikerar att det finns signifikanta skillnader mellan grupper i den indelningen. Grått fält indikerar att det inte finns några signifikanta skillnader mellan grupper i den indelningen. Röd text lyfter fram gruppen/grupperna med högst antal resor, och blå text lyfter fram gruppen/grupperna med minst antal resor för respektive färdssätt.

		Antal resor per vecka och färdssätt			
		Bil	Gång	Kollektivtrafik	Cykel
Medel för befolkningen		5,3 resor	2 resor	1,5 resor	0,9 resor
Individdata	Ålder och kön	Män 41–64 år 7,1 resor	Män 41–64 år 1,5 resor	Äldre 0,4 resor	Barn 1,4 resor Äldre 0,4 resor
	Inkomst	Hög inkomst 7,3–7,5 resor			
	Funktionsnedsättning				Rörelsenedsättning 0,4 resor
Data på geografiskt område	Kommuntyp			Storstad 2,4 resor	
	SUO	SUO 2,7 resor			
	Mosaicområde	Unga urbana högutbildade höginkomsttagare i storstäder 2,4 resor	Unga urbana högutbildade höginkomsttagare i storstäder 3,5 resor Äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd 1,2 resor	Unga urbana högutbildade höginkomsttagare i storstäder 3,4 resor	Unga singlar och studenter med låga inkomster i hyresrätter i och omkring de större städerna 1,6 resor

Medelålders män (41–64 år) gör flest resor med bil och färre till fots jämfört med de andra grupperna vi studerat. Även i områden som benämnts *"äldre och pensionerade på mindre ort och glesbygd"* görs färre gångresor i förhållande till övriga grupper. Personer i den halvan av befolkningen med högst inkomster gör många bilresor i förhållande till övriga grupper. Boende i socialt utsatta områden gör minst resor med bil av de grupper vi studerat. Äldre gör få resor med kollektivtrafik och cykel, medan barn gör flest cykelresor och boende i storstäder flest kollektivtrafikresor av de grupper vi studerat.

I texten nedan beskrivs resandet per färdssätt baserat på de studerade indelningarna. Texten bygger på data som visas i Figur 2.14 till och med Figur 2.25.

Bilresor

Medelålders män gör cirka 7 resor med bil per person och vecka, det motsvarar cirka 68 procent av alla resor med bil. Medelålders kvinnor och unga män gör cirka 6 resor per person och vecka. Äldre och barn gör färre resor med bil, i genomsnitt knappt 4 resor per person och vecka. Barn har också en låg andel resor med bil, 37 procent. Trots att äldre gör färre resor med bil är bilresornas andel högre än rikssnittet. Det beror på att äldre generellt sett gör färre resor.

Boende i storstäder gör också få bilresor, cirka 4 resor per person och vecka. Det är avsevärt mycket mindre än övriga kommuntyper, och motsvarar 41 procent av alla resor för boende i storstadskommuner. Boende i tätta kommuner nära en större stad gör signifikant färre bilresor än boende i landsbygdskommuner nära en större stad, 5,7 respektive 6,5 per person och vecka.

Boende i socialt utsatta områden gör färre resor med bil (4,8 resor per person och vecka) än boende i övriga urbana områden. Andelen bilresor är också lägre i socialt utsatta områden, 31 procent av resorna görs med bil, jämfört med 48 procent i övriga urbana områden. Den halva av befolkningen som har högst inkomster gör flest resor med bil, drygt 7 per person och vecka. Fjärdedelen som har näst lägst inkomster gör signifikant färre resor med bil, cirka 6,5 per vecka. Fjärdedelen med lägst inkomster gör 3,7 bilresor per person och vecka. För fjärdedelen med lägst inkomster utgör bilresorna 47 procent av resorna. För övriga inkomstkvarter utgör bilresorna drygt 60 procent.

Personer med rörelsenedsättning gör i genomsnitt 3,3 resor med bil per person och vecka, vilket är signifikant färre än befolkningen som helhet.

De Mosaic-områden där de boende gör störst antal resor med bil, över 6 resor per person och vecka, är de områden som benämnts: *"medelålders till äldre par med höga inkomster i villaförort"*, *"äldre och pensionerade på mindre ort och glesbygd"*, *"unga och medelålders barnfamiljer med goda inkomster i villaområden"* samt *"etablerade och äldre medelinkomsttagare i villa med utflyttade eller äldre barn"*. *"Äldre och pensionerade på mindre ort och glesbygd"* är de med högst andel bilresor, 71 procent.

De Mosaic-områden där de boende gör minst antal resor med bil är *"urbana högutbildade unga höginkomsttagare med bostadsrätt i storstäderna"* som endast gör 2,4 bilresor per person och vecka, *"unga singlar och studenter med låga inkomster i hyresrätter i och omkring de större städerna"* som gör 3 bilresor per person och vecka, *"yngre lågutbildade i multikulturella förortsområden"* som gör 3,5 bilresor per person och vecka, samt *"yngre välutbildade medelinkomsttagare i lägenhet i och omkring storstäderna"* som gör 3,7 bilresor per person och vecka. *"Urbana högutbildade unga höginkomsttagare med bostadsrätt i storstäderna"* har lägst andel bilresor, 21 procent. I dessa områden är bilresor det tredje vanligaste färdssättet. Både resor till fots och kollektivtrafikresor är vanligare.

Resor till fots

Antalet resor till fots är kopplat till både ålder och kön, inkomst och Mosaic-område. Mellan olika kommuntyper finns det inga signifikanta skillnader i antalet gångresor. Unga kvinnor och barn gör fler gångresor än medelålders män. Högst andel av resor till fots finns bland de äldre, 29 procent. Lägst andel resor till fots gör män, 17 procent för åldrarna 18–40 år och 14 procent för åldrarna 41–65 år. Det är inga signifikanta skillnader i antalet gångresor mellan personer med funktionsnedsättning och befolkningen som helhet.

Fjärdedelen med högst inkomster gör signifikant färre gångresor per person och vecka än fjärdedelen med lägst inkomster, 1,8 resor jämfört med 2,4 resor. Andelen resor till fots är också större bland dem med de lägsta inkomsterna, 29 procent, jämfört med att 15–16 procent av resorna sker till fots hos halvan av befolkningen med högst inkomster.

Trots att höginkomsttagare gör färre resor till fots är det boende i områden som benämns *"urbana högutbildade unga höginkomsttagare med bostadsrätt i storstäderna"* och *"yngre välutbildade medelinkomsttagare i lägenhet i och omkring de storstäderna"* som gör flest gångresor, över 3 per person och vecka. *"Lägenhetsboende pensionärer som ofta bor i anpassat boende"* gör också många gångresor, cirka 3 per person och vecka. Bland personer som bor i områden som benämns *"urbana högutbildade unga höginkomsttagare med bostadsrätt i storstäderna"* är också andelen gångresor hög, omkring 30 procent. Boende i områden som benämns *"äldre och pensionerade på mindre ort och glesbygd"* gör minst antal gångresor, 1,2 gångresor per person och vecka. De har också lägst andel gångresor, 13 procent.

Den enda kommuntyp där resor till fots inte är det näst vanligaste färdssättet är i storstäder. Där är istället resor med kollektivtrafik det näst vanligaste färdssättet. Trots detta har gångresorna en stor andel av samtliga resor i storstadskommuner, 23 procent av resorna görs till fots. I tätorter görs 20 procent av resorna till fots. I landsbygdskommuner nära större städer görs 18 procent av resorna till fots och i landsbygdskommuner avlägset belägna är andelen 19 procent.

Kollektivtrafik

Vad gäller kollektivtrafik finns signifikanta skillnader mellan grupper i samtliga indelningar vi har studerat. Barn och unga kvinnor (18–40 år) gör 2,1 resor med kollektivtrafik per person och vecka. Unga män gör något färre resor, i genomsnitt 1,8 per person och vecka. Äldre och medelålders gör än färre resor med kollektivtrafik. För barn och unga vuxna är andelen kollektivtrafikresor ungefär lika stor som andelen resor till fots, det vill säga dryga 20 procent. För medelålders och äldre är andelen kollektivtrafikresor ungefär hälften av andelen resor till fots. Personer med funktionsnedsättning gör 0,8 kollektivtrafikresor per vecka.

Fjärdedelen med högst inkomster reser mer med kollektivtrafik, 1,5 resor per vecka och person, än de med lägst inkomst som gör cirka 1 resa per vecka och person. Andelen kollektivtrafikresor är dock ungefär samma. För halvan av befolkningen med högst inkomster står kollektivtrafikresandet för 8–9 procent av resorna och för halvan med lägst inkomster för 9–10 procent.

Boende i områden som benämns *"urbana högutbildade unga höginkomsttagare med bostadsrätt i storstäderna"* är de som gör allra flest kollektivtrafikresor, 3,4 per person. I dessa områden står kollektivtrafiken för 32 procent av resorna. Boende i socialt utsatta områden gör fler resor med kollektivtrafik, 2,2 per person och vecka, än boende i andra urbana områden. I de socialt utsatta områdena står kollektivtrafiken för 26 procent av resorna. De Mosaic-områden där de boende gör minst kollektivtrafikresor, max en per person och vecka, är områden som domineras av *"äldre och pensionerade på mindre ort och glesbygd"*,

"singelhushåll med låga inkomster i hyresrätt i städernas förorter eller på mindre orter" samt "lägenhetsboende pensionärer som ofta bor i anpassat boende". För dessa grupper står kollektivtrafikresorna för 8–9 procent av antalet resor.

Boende i storstadskommuner gör avsevärt fler resor med kollektivtrafik, 2,4 per person och vecka, jämfört med boende i övriga kommuntyper. Det är relativt stor skillnad på färdmedelsandelen beroende på kommuntyp. I storstadskommuner görs 25 procent av resorna med kollektivtrafik. Boende i tätorter nära en större stad gör något fler kollektivtrafikresor, 1 per person och vecka, än boende i resterande kommuntyper. I landsbygdskommuner görs 7–8 procent av resorna med kollektivtrafik. Även i tätorter avlägset belägna används kollektivtrafiken i liten utsträckning, endast 6 procent av resorna sker med kollektivtrafik.

Cykel

Antalet cykelresor varierar mellan grupper i indelningarna ålder och kön, funktionsnedsättning, kommuntyp och Mosaic-område. Barn och boende i områden som domineras av *"unga singlar och studenter med låga inkomster i och omkring de större städerna"* gör flest cykelresor, 1,4 per person och vecka. Det motsvarar 14 procent av resorna för barn, och 17 procent av resorna för områden som domineras av *"unga singlar och studenter med låga inkomster i och omkring de större städerna"*.

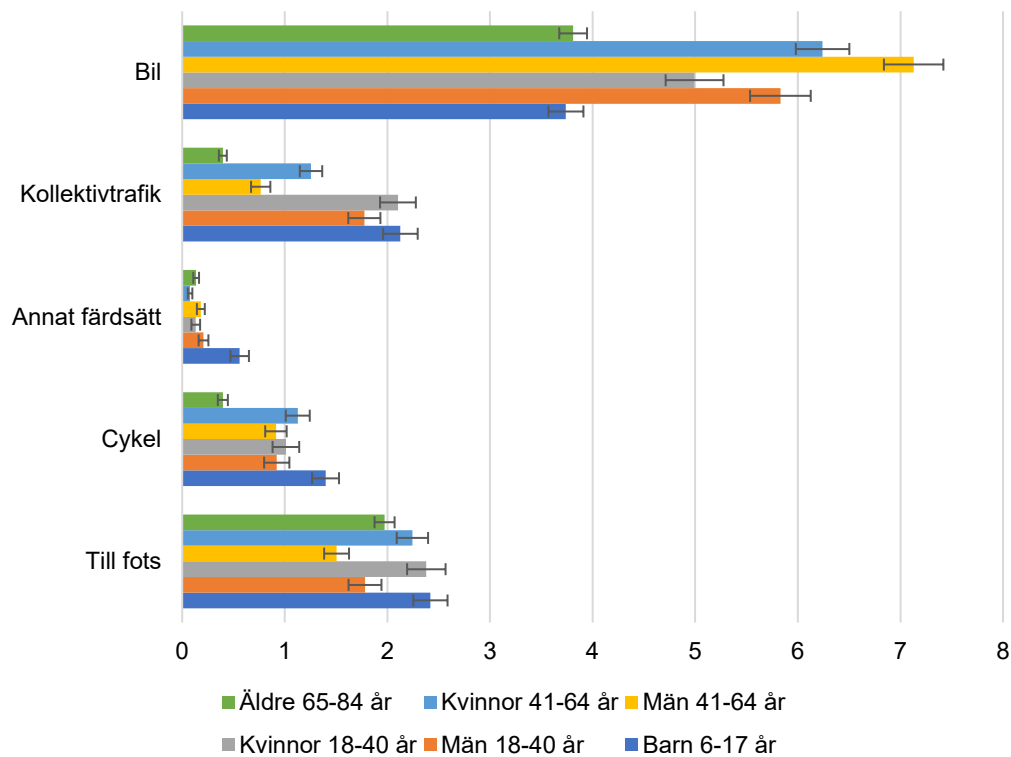
Äldre och personer med rörelsenedsättning gör minst cykelresor, 0,4 per person och vecka. För äldre motsvarar det 6 procent av resorna. Medelålders kvinnor gör fler resor med cykel än medelålders män, cirka 1,1 respektive 0,9 cykelresor per person och vecka. Andelen av resorna som sker med cykel är ungefär densamma för vuxna kvinnor och män, 9 respektive 10 procent.

De grupper som cyklar minst är boende i områden som domineras av *"äldre och pensionerade på mindre ort och glesbygd"*, samt *"yngre lågutbildade i multikulturella förortsområden"* som gör 0,5 respektive 0,6 resor per person och vecka. Det motsvarar 5 respektive 7 procent av resorna.

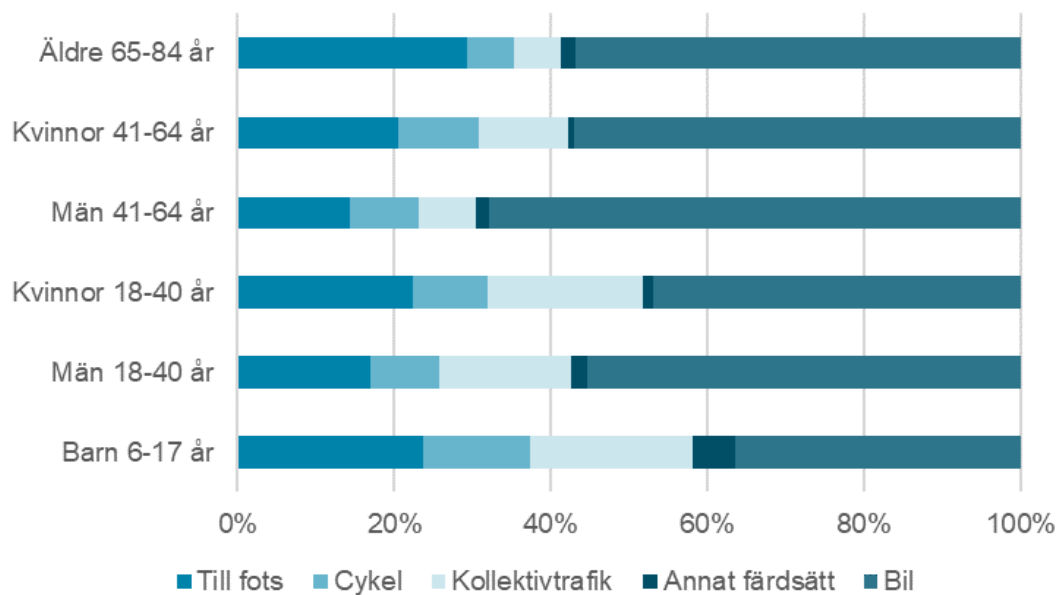
Det är ingen signifikant skillnad i antal cykelresor mellan socialt utsatta områden jämfört med övriga urbana områden. Andelen cykelresor i socialt utsatta områden är dock något högre, 13 procent jämfört med 10 procent i övriga urbana områden. Fjärdedelen med lägst inkomster gör signifikant färre cykelresor än den fjärdedel som har näst högst inkomster, men andelen cykelresor är möjligen något större bland de med lägst inkomster, 10 procent jämfört med 8 procent hos dem med högst inkomster.

Andelen cykelresor är något högre 10–11 procent i tätorter och något lägre i storstadskommuner och landsbygdskommuner, 6–8 procent. Det görs fler cykelresor i tätorter nära större städer än i storstadskommuner och landsbygdskommuner nära större städer.

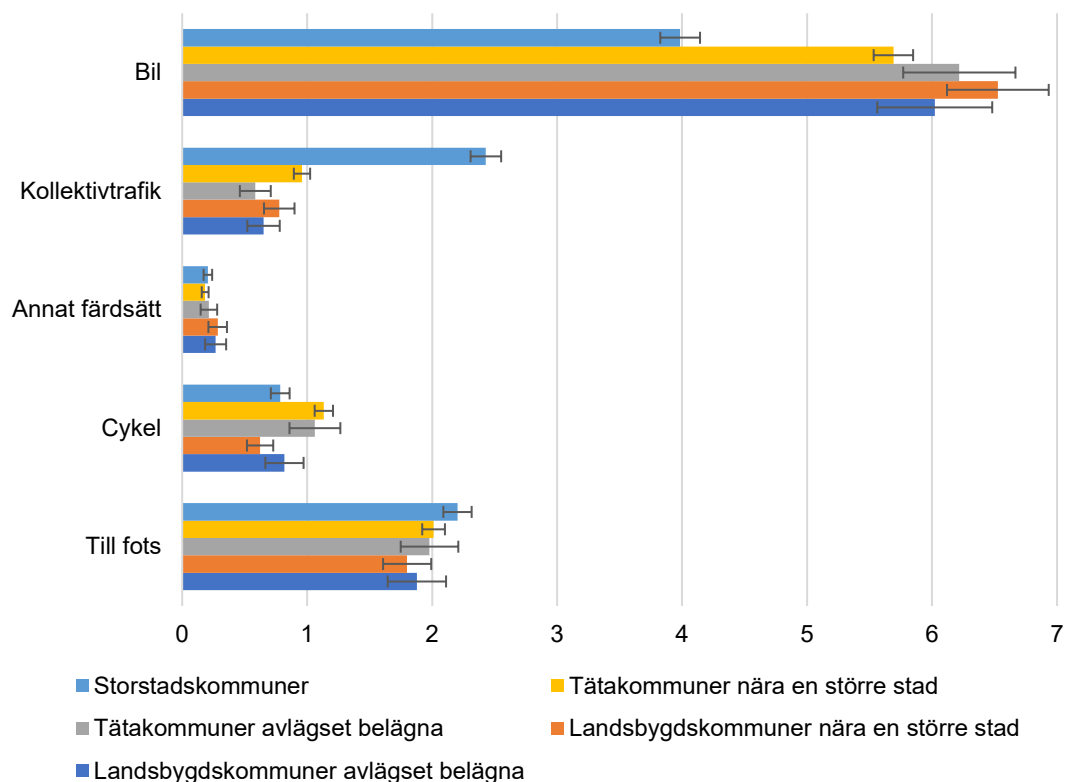
Figurer



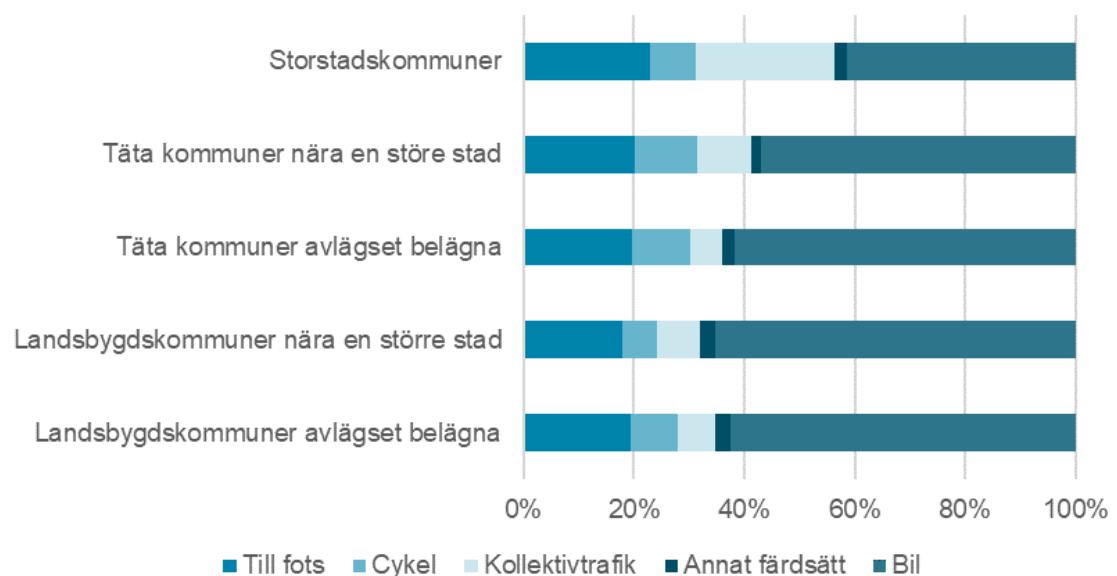
Figur 2.14. Antal huvudresor per person, vecka och huvudsakligt färdssätt efter ålder och kön.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.



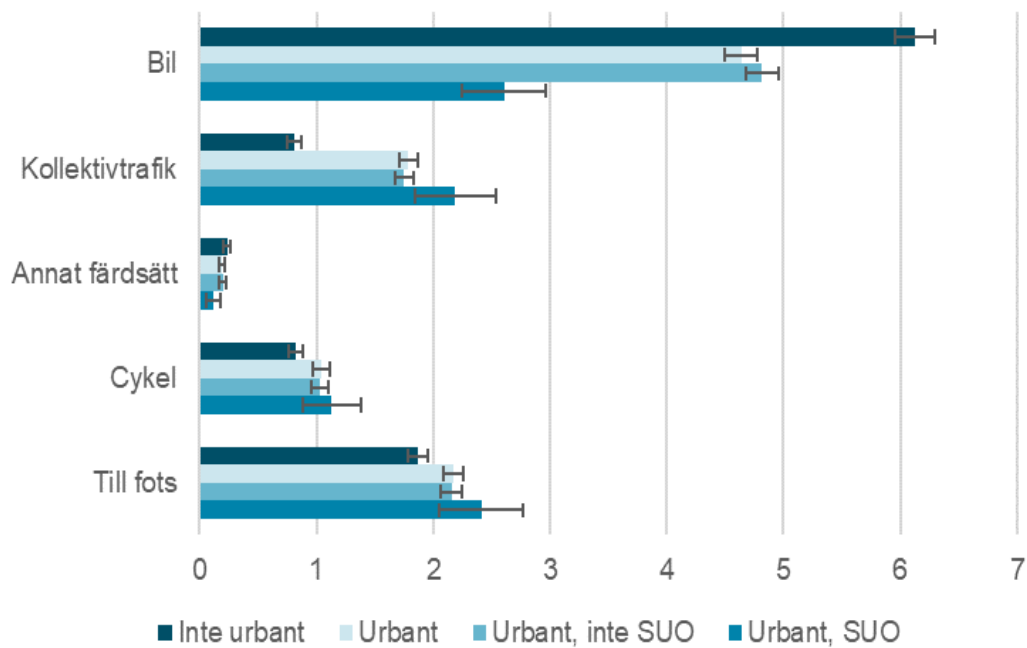
Figur 2.15. Färdmedelsfördelning (baserat på antal resor) efter ålder och kön.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.



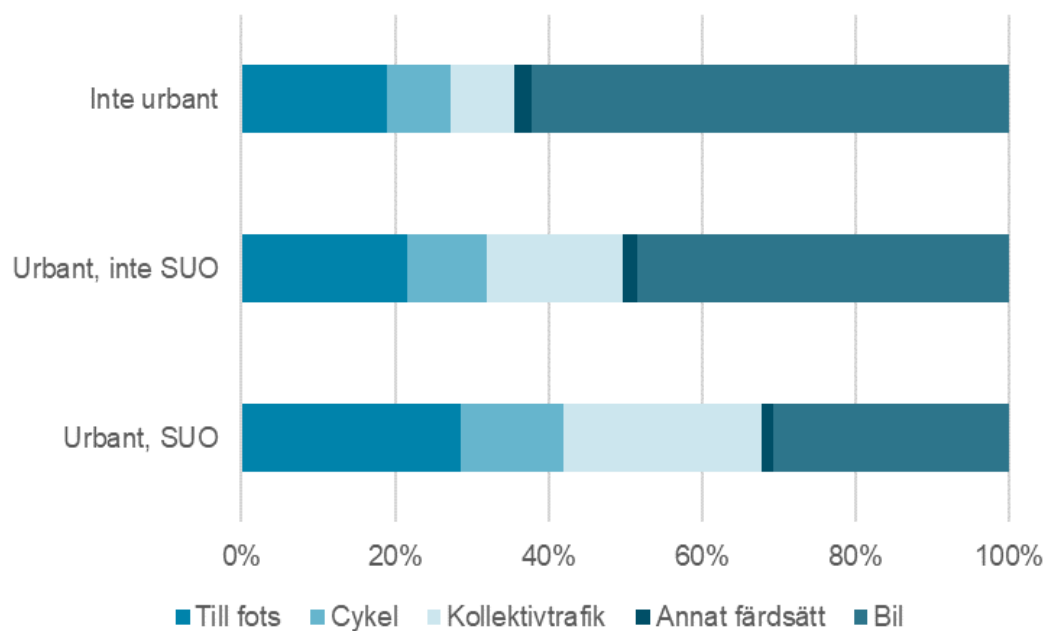
Figur 2.16. Antal huvudresor per person, vecka och huvudsakligt färdssätt efter kommuntyp.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.



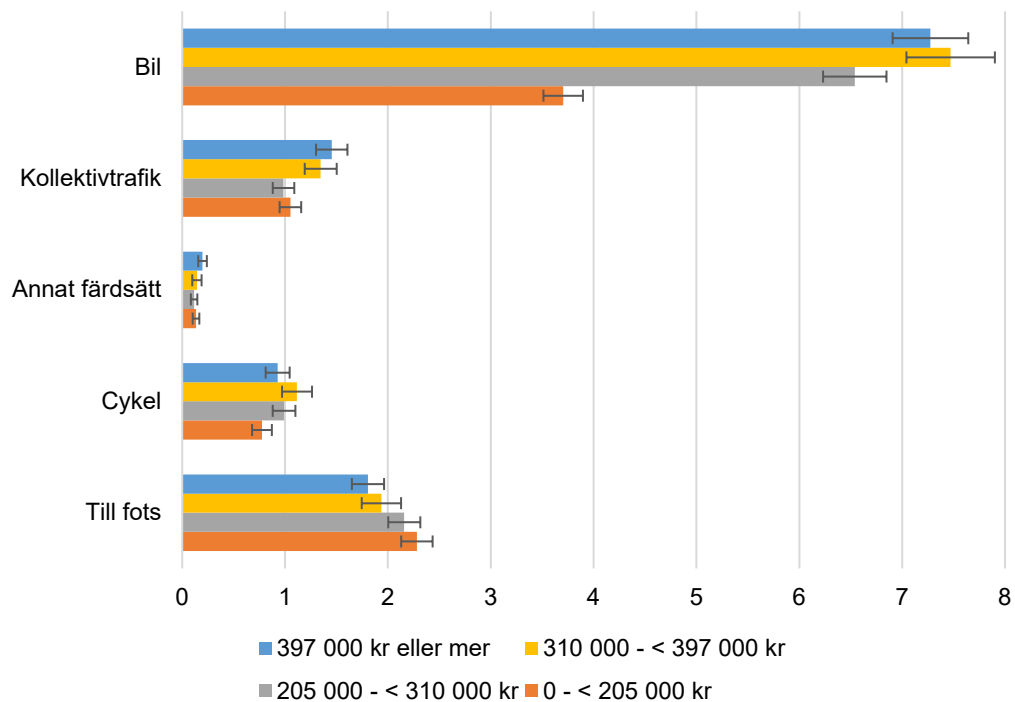
Figur 2.17. Färdmedelsfördelning (baserat på antal resor) efter kommuntyp.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.



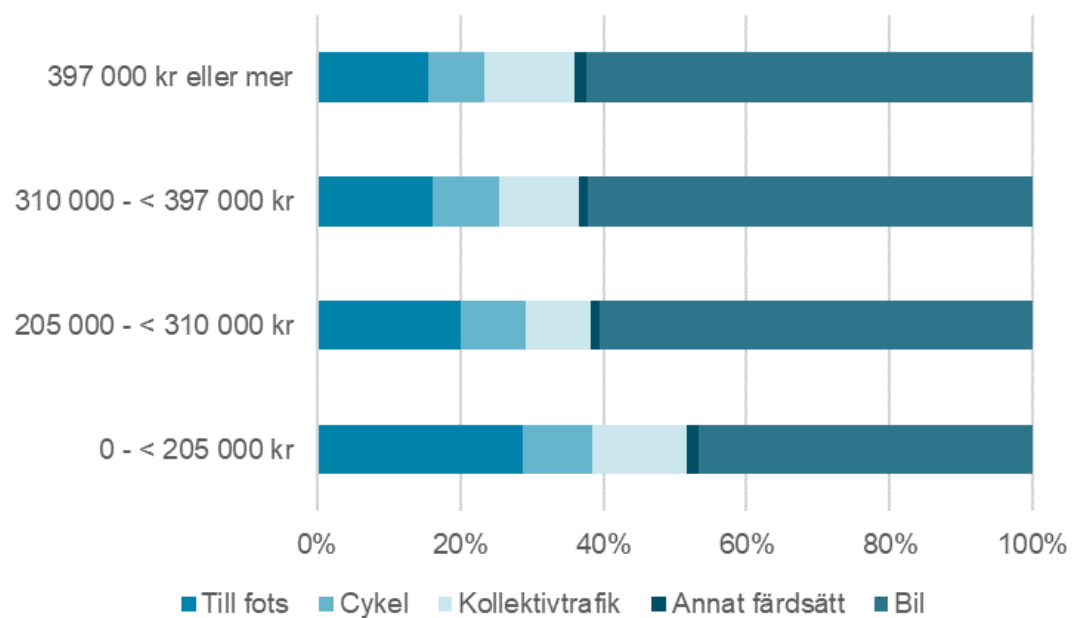
Figur 2.18. Antal huvudresor per person, vecka och huvudsakligt färdssätt efter socialt utsatt område.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.



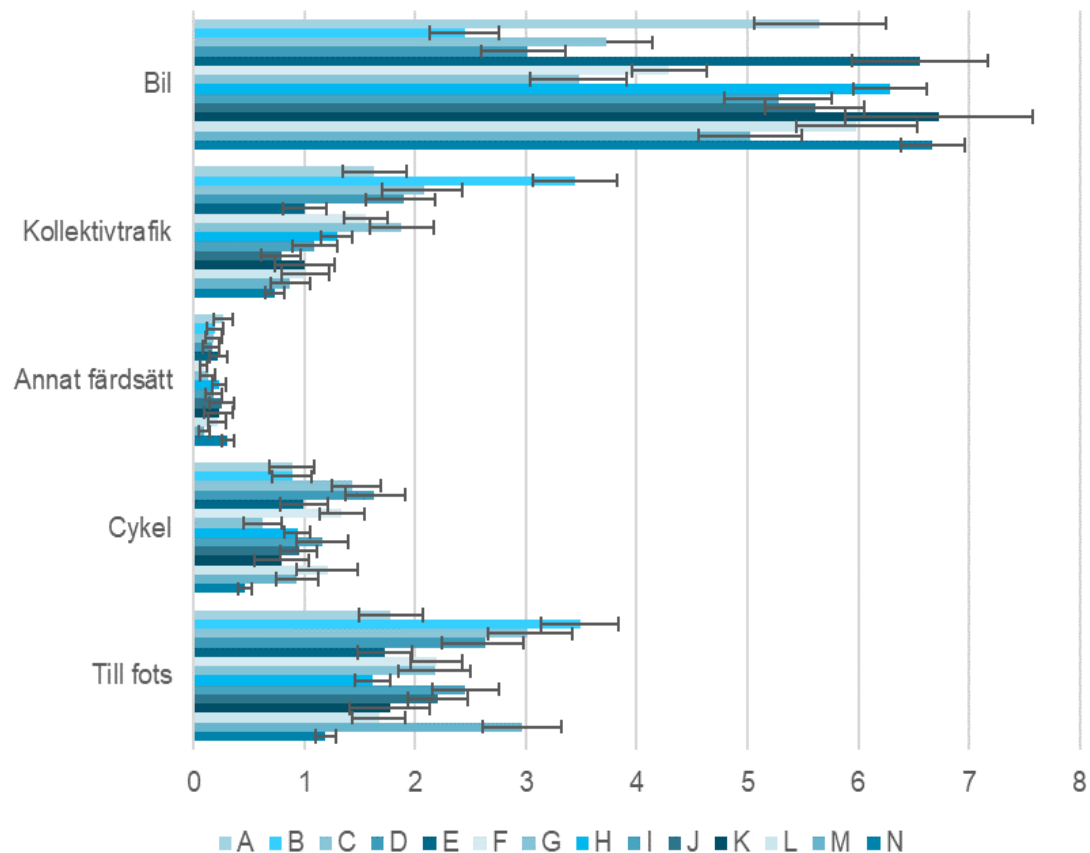
Figur 2.19. Färdmedelsfördelning (baserat på antal resor) efter socialt utsatt område.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.



Figur 2.20. Antal huvudresor per person, vecka och huvudsakligt färdssätt efter individinkomst per år.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.



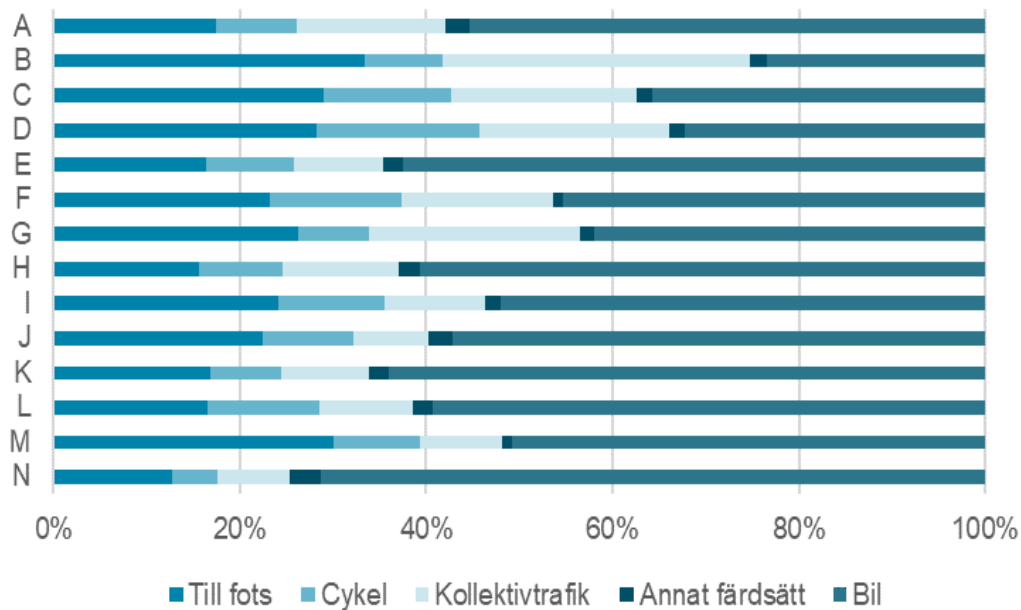
Figur 2.21. Färdmedelsfördelning (baserat på antal resor) efter individinkomst.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.



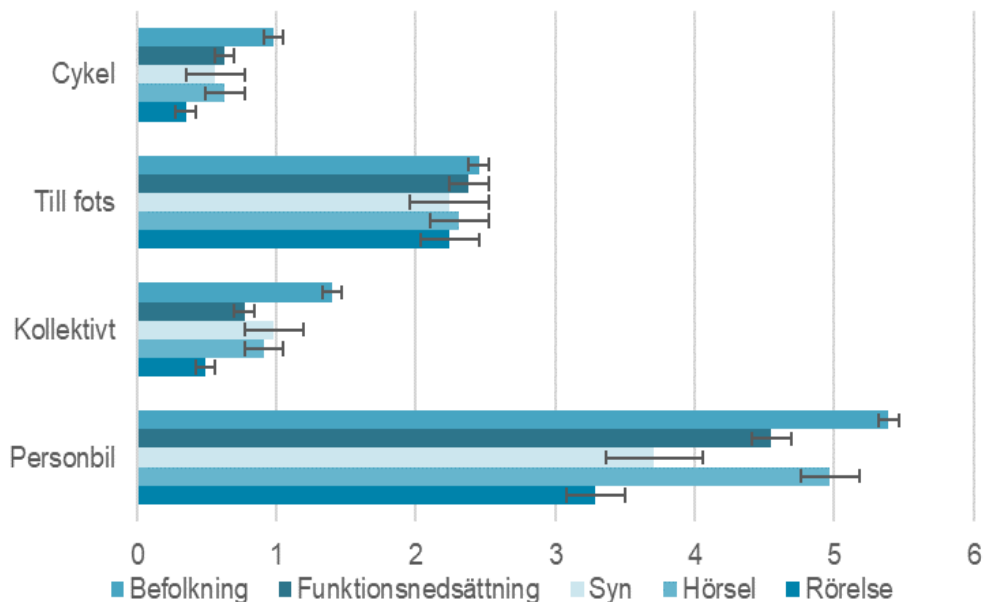
Figur 2.22. Antal huvudresor per person, vecka och huvudsakligt färdssätt efter Mosaic-område.

Källa: RVU Sverige 2011–2016. Indelningen bygger på data på SAMS-områdesnivå och inte på individdata.

A - Familjer med höga inkomster, hög utbildning och barn i välbärgade villaområden utanför storstäderna. B - Urbana högutbildade unga höginkomsttagare med bostadsrätt i storstäderna. C - Yngre välutbildade medelinkomsttagare i lägenhet i och omkring storstäderna. D - Unga singlar och studenter med låga inkomster i hyresrätter i och omkring de större städerna. E - Unga och medelålders barnfamiljer med goda inkomster i villaområden utanför mindre och medelstora städer. F - Låg- och medelinkomsttagarhushåll i lägenhet utanför de större städerna. G - Yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden. H - Etablerade och äldre medelinkomsttagarpar i villa med utflyttade eller äldre barn. I - Medelålders och äldre par med goda inkomster i bostadsrättsägt boende i förort till de större städerna. J - Singelhushåll med låga inkomster i hyresrätt i städernas förorter eller på mindre orter. K - Medelålders till äldre par med högre inkomster i villaförort till mindre och medelstora städer. L - Äldre och pensionerade par med medelinkomster i villa utanför medelstora städer. M - Lägenhetsboende pensionärer som ofta bor i anpassat boende. N - Äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd.

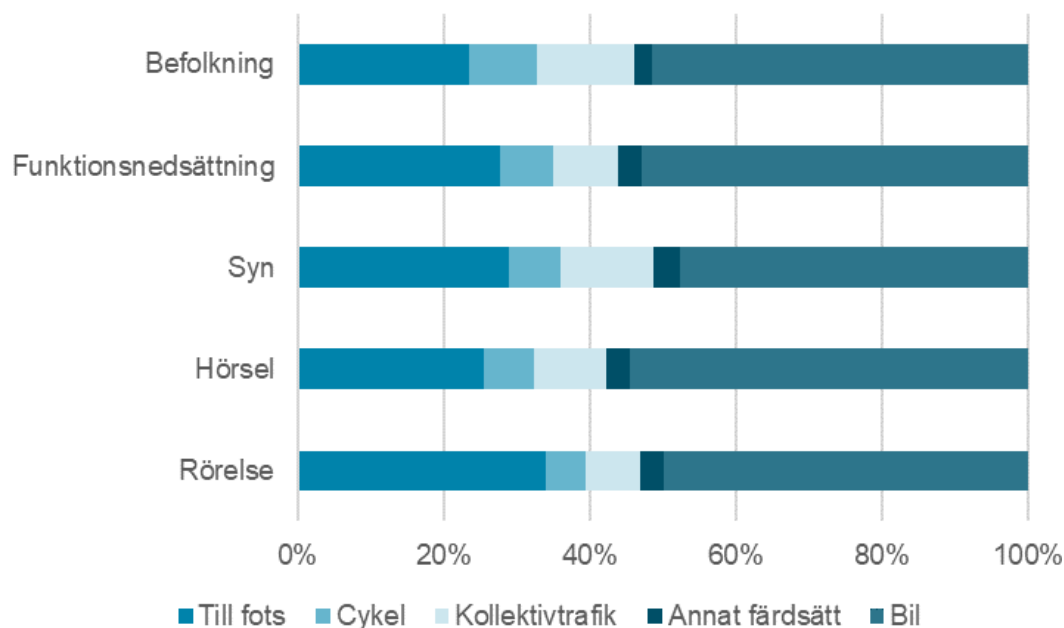


Figur 2.23. Färdmedelsfördelning (baserat på antal resor) efter Mosaic-område.
 Källa: RVU Sverige 2011–2016. Indelningen bygger på data på SAMS-områdesnivå och inte på individdata. För teckenförklaring se Figur 2.22.



Figur 2.24. Antal huvudresor per person, vecka och huvudsakligt färdssätt efter funktionsnedsättning¹⁶.
 Källa: RVU Sverige 2011–2016.

¹⁶ Funktionsnedsättning inkluderar både rörelse-, syn- och hörselnedsättning samt allergi som gör att personen inte kan nyttja kollektivtrafik. Resorna till fots inkluderar både resor i trafikmiljö och resor utanför trafikmiljö (till skillnad från övriga figurer där endast resor till fots i trafikmiljö ingår).



Figur 2.25. Färdmedelsfördelning (baserat på antal resor) efter funktionsnedsättning¹⁷.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.

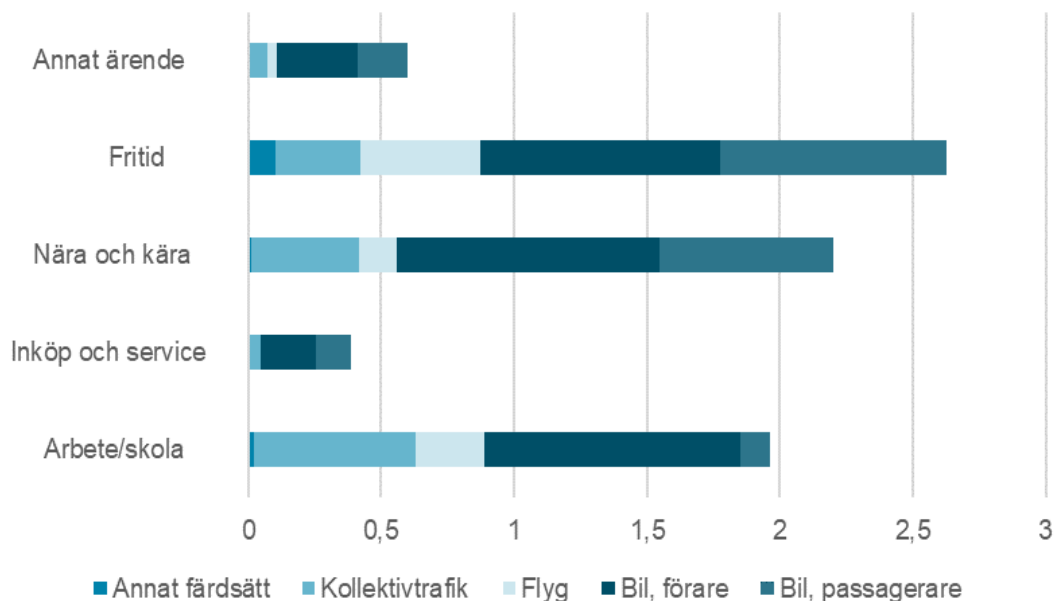
2.5 Långväga resande

I Trafikanalys resvaneundersökning ställs frågor om respondenten genomfört några långväga resor (längre än 100 km enkelväg) de senaste 30 dagarna¹⁸. Anledningen till detta är att längre resor tenderar att vara mer sällanresor och riskerar att underskattas i den vanliga mättdagsundersökningen. Vi har lite andra anledningar till resorna när vi genomför långväga resor jämfört med mättdagsresandet.

För det långväga resandet är fritidsresor och resor till nära och kära de vanligaste ärendena, se Figur 2.26. Bilresorna står för 64 procent, kollektivtrafiken för 17 procent och flyget för 11 procent av de långväga resorna.

¹⁷ Funktionsnedsättning inkluderar både rörelse-, syn- och hörselnedsättning samt allergi som gör att personen inte kan nyttja kollektivtrafik. Resorna till fots inkluderar både resor i trafikmiljö och resor utanför trafikmiljö (till skillnad från övriga figurer där endast resor till fots i trafikmiljö ingår).

¹⁸ Samt om respondenten genomfört resor längre än 300 km de senaste 30–60 dagarna.



Figur 2.26. Långväga tur- och returesande per person och år efter ärende och färdssätt.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.

I Tabell 2.3 redovisas antalet långväga tur- och retur resor per färdssätt¹⁹. Mer detaljerade data finns i Figur 2.27 till och med Figur 2.38.

Befolkningen gör i genomsnitt 8,3 långväga resor per år. Äldre och barn har färre långväga resor, cirka 6 per år, än personer i yrkesverksam ålder. Medelålders män gör många långväga resor, upp mot 11 stycken per år. Medelålders kvinnor gör signifikant färre långväga resor än jämnåriga män, cirka 9 stycken. Unga kvinnor och män gör 8–9 långväga resor per år.

Boende i avlägset belägna landsbygdskommuner och boende i tät kommuner nära en större stad gör omkring 9 långväga resor per person och år, vilket är fler än boende i storstadskommuner, som gör drygt 7 långväga resor per person och år.

Boende i socialt utsatta områden gör färre långväga resor per person och år, cirka 6 stycken, än övriga urbana områden som gör cirka 8 resor per person och år. Boende i icke-urbana områden gör ungefär lika många långväga resor som i urbana områden.

Det är stora skillnader mellan de olika inkomstgrupperna vad gäller antalet långväga resor. Fjärdedelen med lägst inkomst gör knappt 6 långväga resor per person och år, fjärdedelen med näst lägst inkomster gör knappt 8 resor, fjärdedelen med näst högst inkomster drygt 10 resor och fjärdedelen med högst inkomster gör i genomsnitt drygt 15 långväga resor person och år.

Boende i områden som benämns ”*yngre låginkomsttagare i multikulturella förortsområden*” gör minst antal långväga resor, cirka 4,5 stycken per person och år. Det är signifikant mindre än alla andra Mosaic-grupper.

¹⁹ I avsnitt 2.1-2.4 och i kapitel 3 anges antal resor i huvudresor (som antingen startar och slutar i en huvudresepunkt, exempelvis respondentens bostad eller arbetsplats). Huvudresor är vanligen tur- och returesor, när de inte går mellan två huvudresepunkter, så som bostaden och arbetet. När vi i avsnitt 2.5 diskuterar långväga resor avser vi tur- och returesor, såvida inget annat anges.

Tabell 2.3. Antal långväga resor per år efter ett antal indelningar. Rosa fält indikerar att det finns signifikanta skillnader i antal resor mellan grupper i den indelningen. Grått fält indikerar att det inte finns några signifikanta skillnader mellan grupper i den indelningen. Röd text lyfter fram gruppen/grupperna med högst antal resor, och blå text lyfter fram gruppen/grupperna med minst antal resor för respektive färdssätt.

		Antal långvägaresor per år	Antal långvägaresor per år		
			Bil	Flyg	Kollektivtrafik
Medel för befolkningen		8,3 resor	5,3 resor	0,9 resor	1,5 resor
Individdata	Ålder och kön				Barn och äldre 0,9 km
	Inkomst	Högst inkomst 15 resor	Högst inkomst 10 resor	Högst inkomst 2,1 resor Lägst inkomst 0,5 resor	
	Funktionsnedsättning	Rörelsenedsättning 4,4 resor		Rörelsenedsättning 0,3 resor	Rörelsenedsättning 0,6 resor
Data på Sams-område	Kommun- typ			Landsbygds- kommuner 0,5 resor	
	SUO		SOU 2,4 resor		
	Mosaic- område	Yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden 4,5 resor		Äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd samt Singelhushåll med låga inkomster i hyresrätt i städernas förorter eller på mindre orter 0,5 resor	Yngre välutbildade medelinkomsttagare i lägenhet i och omkring storstäderna 3,2 resor Yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden samt äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd 0,9 resor

Långväga bilresor

Det görs i genomsnitt 5,6 långväga bilresor per år bland befolkningen. Medelålders män är de som gör flest långväga bilresor sett till ålder och kön. De gör 7,6 resor per person och år, vilket är signifikant fler än förmedelålders kvinnor och unga män, vilka gör 5,6 respektive 5,5 långväga bilresor per person och år. Det är i sin tur signifikant fler långväga bilresor än vad

äldre, unga kvinnor och barn gör, där genomsnittligt antal långväga bilresor är mellan 4,0–4,4 per person och år.

Även mellan kommuntyper finns signifikanta skillnader, där storstadsbor gör signifikant färre långväga bilresor, 4,2 per person och år, än genomsnittet i övriga kommuntyper. Boende i socialt utsatta områden gör färre långväga bilresor än övriga urbana områden, endast 2,4 per person och år. Det finns också skillnader kopplat till inkomst, där de som har högst inkomst gör flest långväga bilresor, över 10 resor per person och år, och de som har lägst inkomst gör minst, 3,5 långväga bilresor per år. Boende i områden som domineras av *"yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden"* gör signifikant färre långväga bilresor än boende i flertalet av de andra Mosaic-områdena.

Långväga kollektivtrafikresor

I snitt görs 1,5 långväga resor med kollektivtrafik per år. Äldre och barn gör signifikant färre långväga kollektivtrafikresor, omkring 0,9 per person, jämfört med kvinnor och unga män.

Det är inga signifikanta skillnader i antalet långväga kollektivtrafikresor beroende på kommuntyp och inte heller mellan socialt utsatta områden och övriga urbana områden. Däremot så gör halvan av befolkningen med lägst inkomster signifikant färre långväga kollektivtrafikresor, 1,3 per person och år, än fjärdedelen med högst inkomster, som i genomsnitt gör 2,2 långväga kollektivtrafikresor per år.

Boende i områden som benämnts *"yngre låginkomsttagare i multikulturella förortsområden"* och *"äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd"* gör omkring 0,8 långväga kollektivtrafikresor per år, medan boende i områden som benämnts *"yngre välutbildade medelinkomsttagare i lägenhet i och omkring storstäderna"* i genomsnitt gör 3,2 långväga kollektivtrafikresor per år.

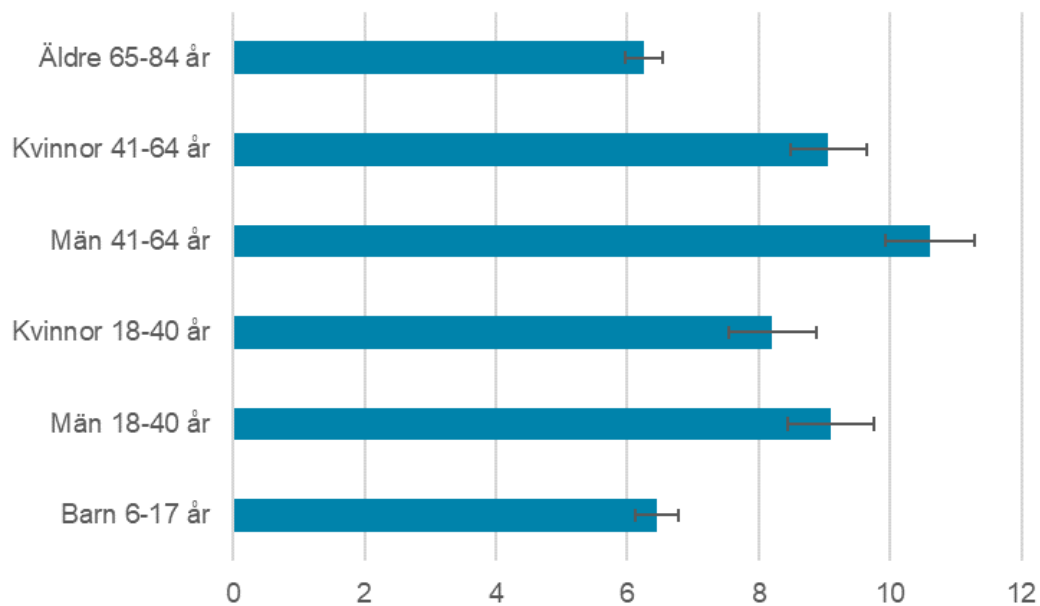
Flygresor

I genomsnitt görs knappt en flygresor per person och år. Äldre och barn gör färre flygresor, 0,5 respektive 0,6 resor per person och år, än personer mellan 18 och 65 år. Boende i storstadskommuner gör fler flygresor, 1,3 resor per person och år, än boende i tätorter. Boende i tätorter nära en större stad gör 0,8 flygresor per person och år, vilket i sin tur är fler än boende på landsbygd, vilka reser omkring 0,5 flygresor per person och år.

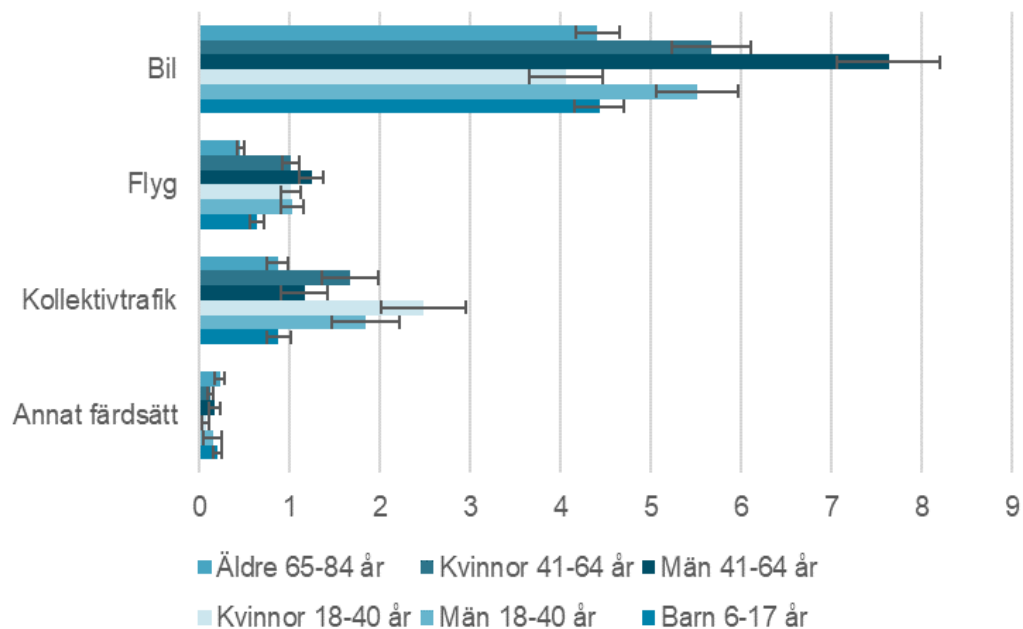
Fjärdedelen av befolkningen med högst inkomster gör flest flygresor per person och år, 2,1 flygresor. Fjärdedelen med näst högst inkomster gör ungefär en flygresor per person och år, vilket i sin tur är fler än antalet flygresor som halvan med lägst inkomster gör. Boende i socialt utsatta områden gör signifikant färre flygresor än övriga boende i urbana områden.

Personer boende i områden som benämnts *"familjer med höga inkomster, hög utbildning och barn i välbärgade villaområden utanför storstäderna"* och *"urbana högutbildade unga höginkomsttagare med bostadsrätt i storstäderna"* gör flest flygresor av Mosaic-grupperna. Minst flyger de boende i områden som domineras av *"äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd"*, *"medelålders till äldre par med högre inkomster i villaförort till mindre och medelstora städer"* och *"singelhushåll med låga inkomster i hyresrätt i städernas förorter eller på mindre orter"*.

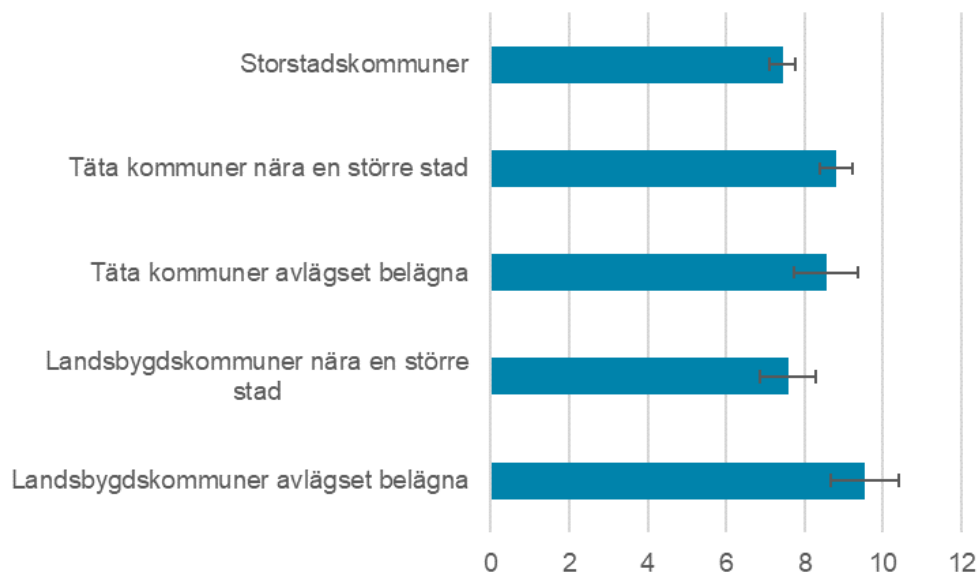
Figurer



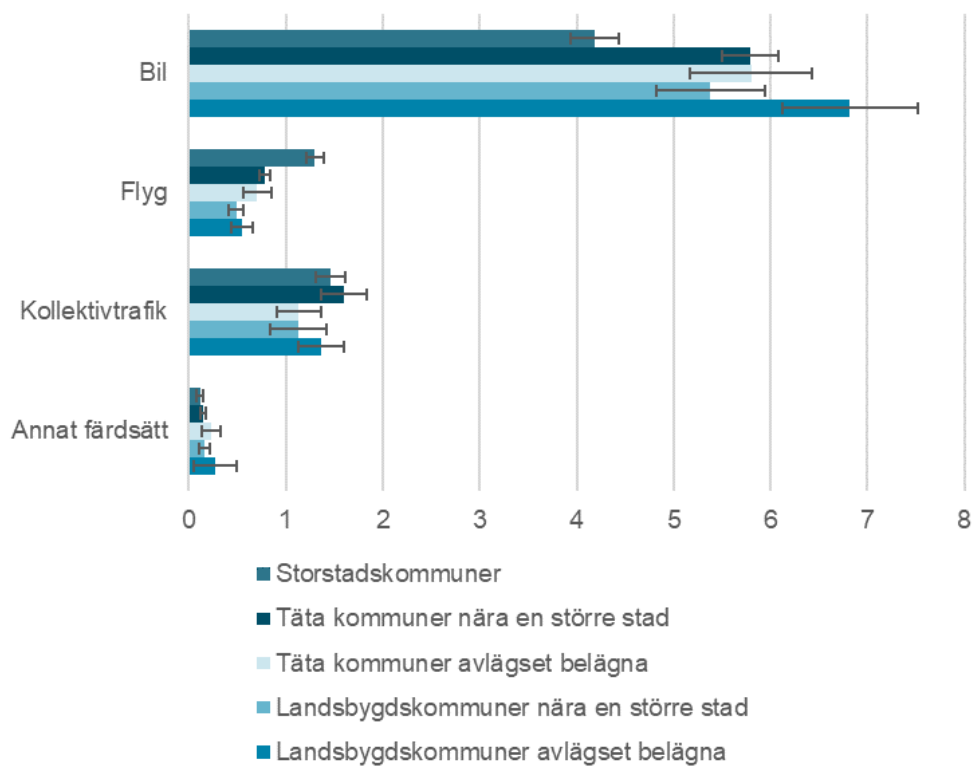
Figur 2.27. Antal långväga tur- och returer (minst 100 km enkel väg) per person och år efter ålder och kön. Källa: RVU Sverige 2011–2016.



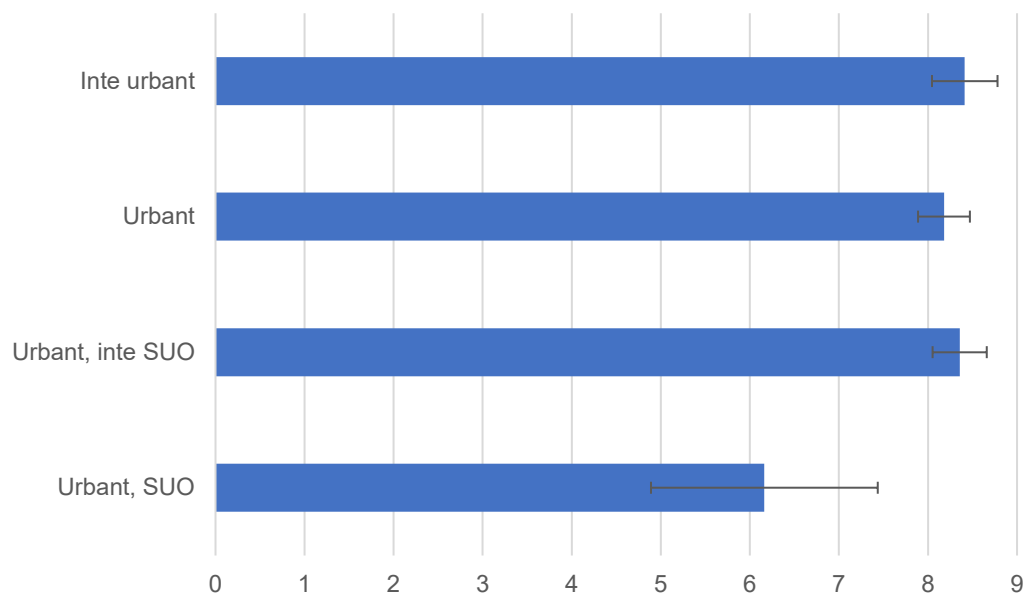
Figur 2.28. Antal långväga tur- och returer (minst 100 km enkel väg) per person, år och färdssätt efter ålder och kön. Källa: RVU Sverige 2011–2016.



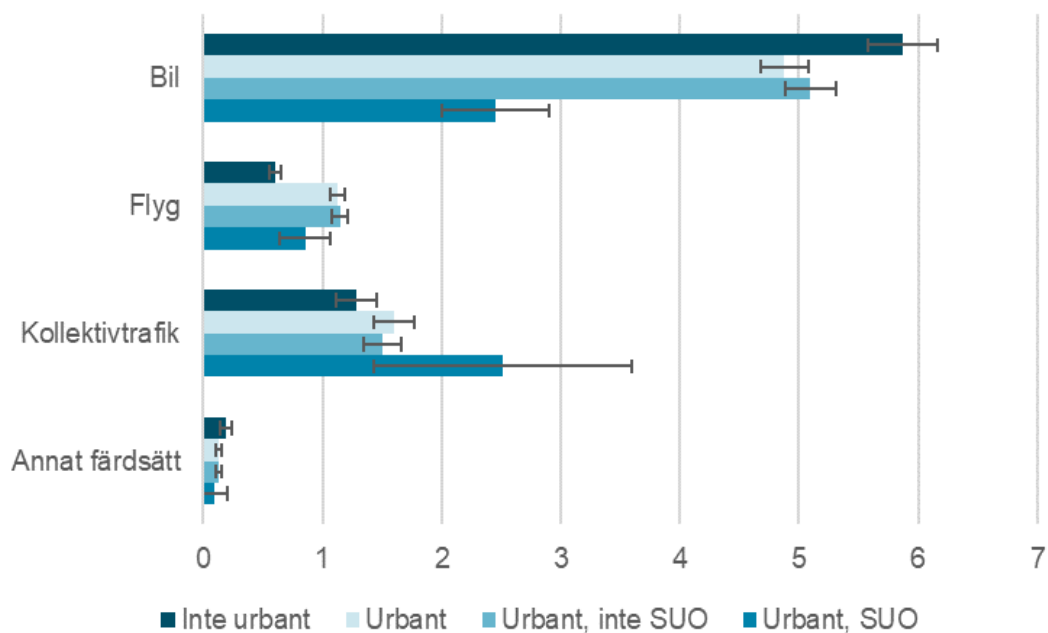
Figur 2.29. Antal långväga tur- och returer (minst 100 km enkel väg) per person och år efter kommuntyp.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.



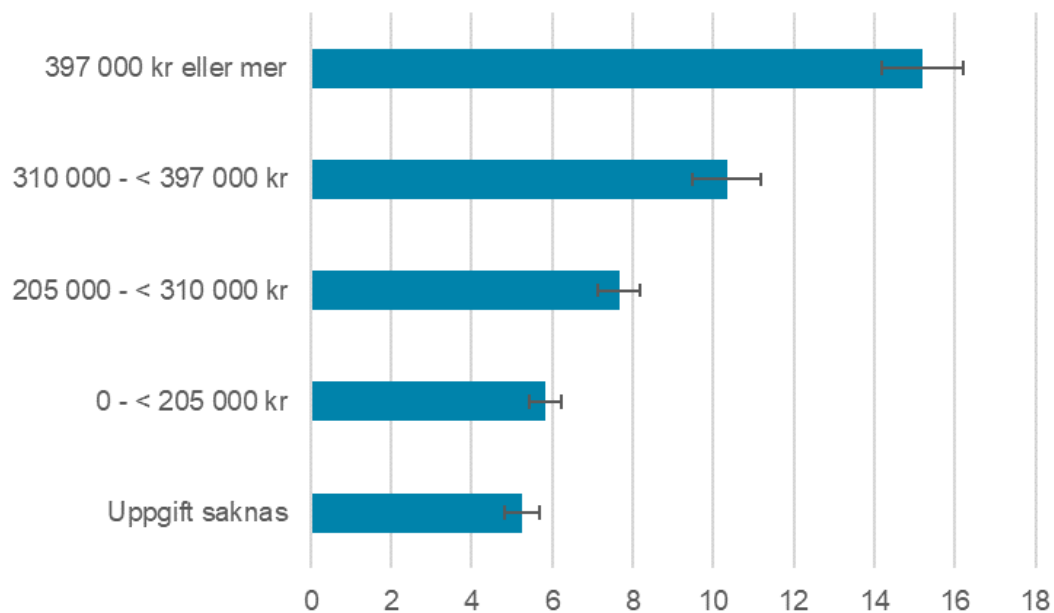
Figur 2.30. Antal långväga tur- och returer (minst 100 km enkel väg) per person, år och färdssätt efter kommuntyp.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.



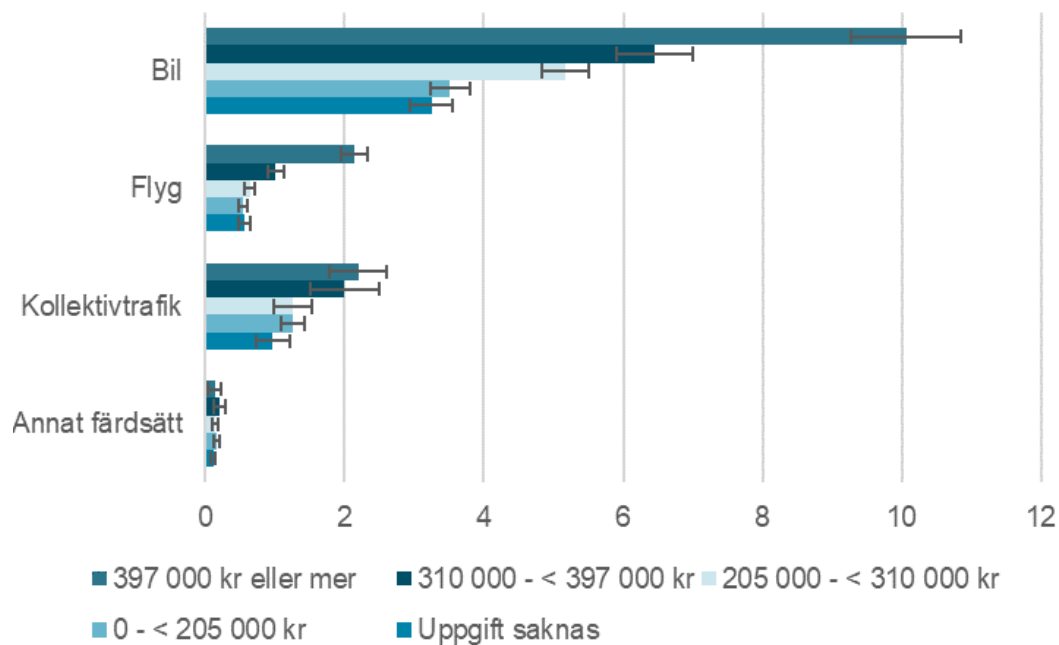
Figur 2.31. Antal långväga tur- och returer (minst 100 km enkel väg) per person och år efter socialt utsatt område.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.



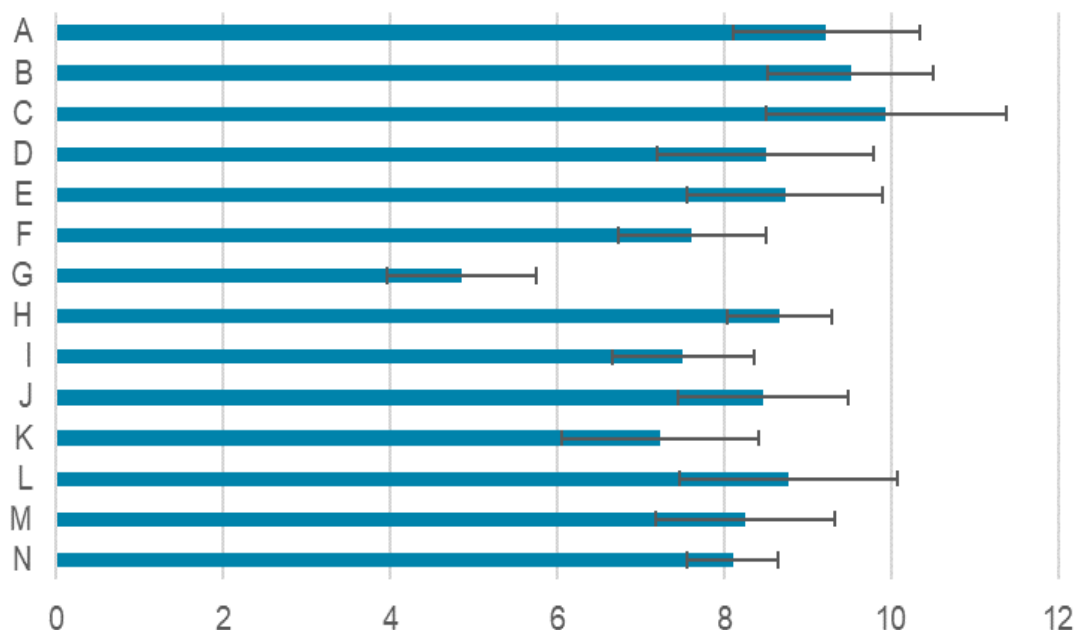
Figur 2.32 Antal långväga tur- och returer (minst 100 km enkel väg) per person, år och färdssätt efter socialt utsatt område.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.



Figur 2.33. Antal långväga tur- och returer (minst 100 km enkel väg) per person och år efter individinkomst per år.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.

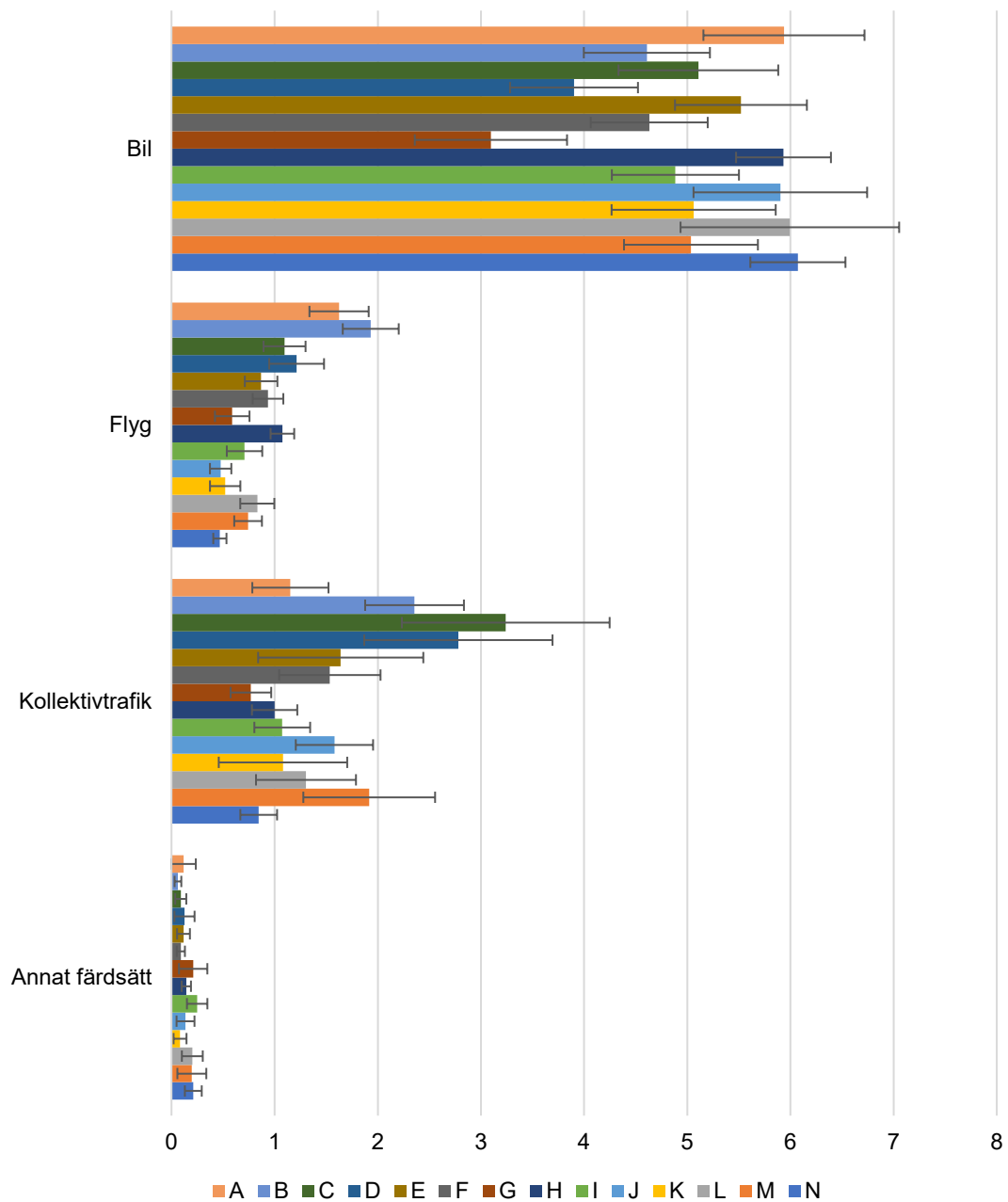


Figur 2.34. Antal långväga tur- och returer (minst 100 km enkel väg) per person, år och färdssätt efter individinkomst per år.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.

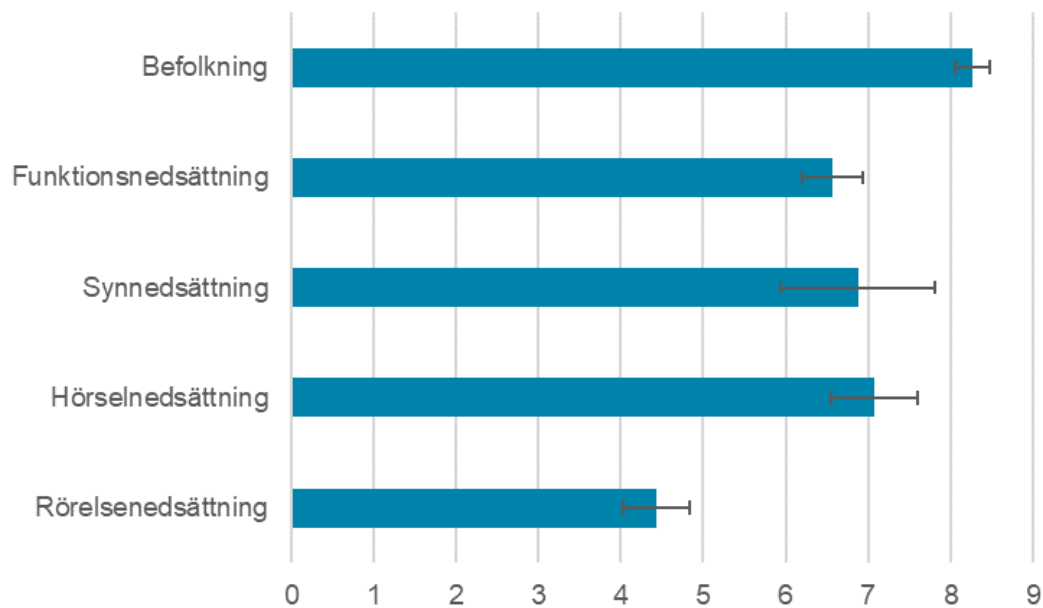


Figur 2.35. Antal långväga tur- och returer (minst 100 km enkel väg) per person och år efter Mosaic-område. Källa: RVU Sverige 2011–2016. Indelningen bygger på data på SAMS-områdesnivå och inte på individdata.

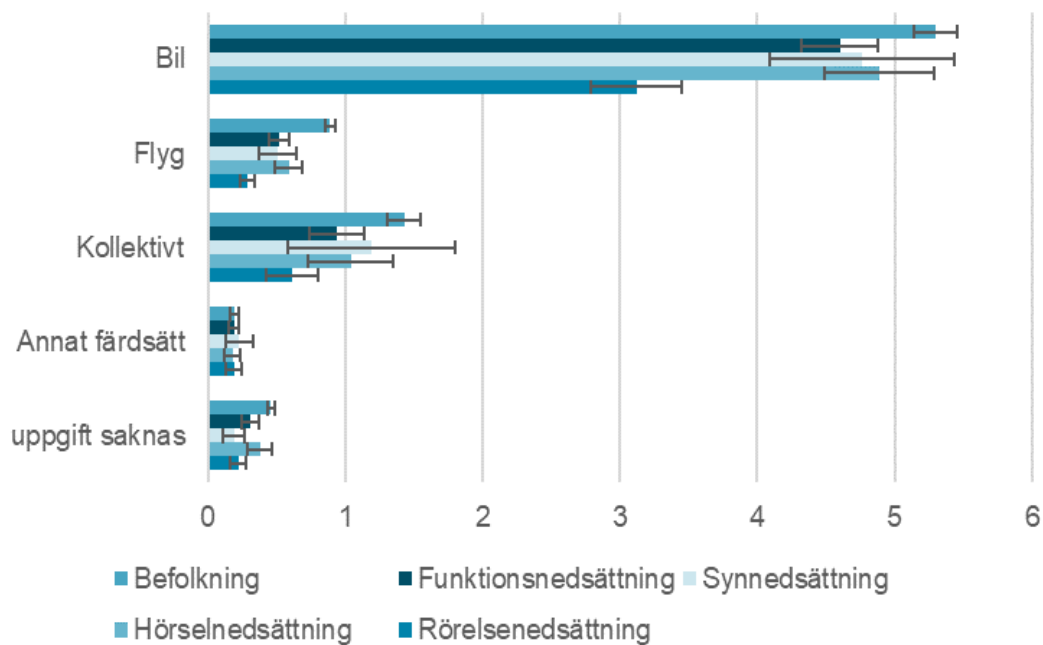
A - Familjer med höga inkomster, hög utbildning och barn i välbärgade villaområden utanför storstäderna. B - Urbana högutbildade unga höginkomsttagare med bostadsrätt i storstäderna. C - Yngre välutbildade medelinkomsttagare i lägenhet i och omkring storstäderna. D - Unga singlar och studenter med låga inkomster i hyresrätter i och omkring de större städerna. E - Unga och medelålders barnfamiljer med goda inkomster i villaområden utanför mindre och medelstora städer. F - Låg- och medelinkomsttagarhushåll i lägenhet utanför de större städerna. G - Yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden. H - Etablerade och äldre medelinkomsttagarpar i villa med utflyttade eller äldre barn. I - Medelålders och äldre par med goda inkomster i bostadsrättsägt boende i förort till de större städerna. J - Singelhushåll med låga inkomster i hyresrätt i städernas förorter eller på mindre orter. K - Medelålders till äldre par med högre inkomster i villaförort till mindre och medelstora städer. L - Äldre och pensionerade par med medelinkomster i villa utanför medelstora städer. M - Lägenhetsboende pensionärer som ofta bor i anpassat boende. N - Äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd.



Figur 2.36. Antal långväga tur- och returesor (minst 100 km enkel väg) per person, år och färdssätt Mosaic-område.
Källa: RVU Sverige 2011–2016. Indelningen bygger på data på SAMS-områdesnivå och inte på individdata. För teckenförklaring se Figur 2.35.



Figur 2.37. Antal långväga tur- och returer (minst 100 km enkel väg) per person och år efter funktionsnedsättning.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.



Figur 2.38. Antal långväga tur- och returer (minst 100 km enkel väg) per person och år efter funktionsnedsättning.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.

3 Restider och färdlängder

I följande kapitel beskrivs restid och reslängd per resa. Restiden och reslängden per resa säger något om hur stor uppoffring individer behöver göra för att ta sig till den plats där de utför aktiviteter och ärenden. Vi har främst studerat genomsnittliga restider och reslängder. Dessa restider och reslängder blir ett genomsnitt av de resor som respondenterna rapporterat för mät dagen i resvaneundersökningen och består både av vardagliga resor och långa resor (om respondenten genomfört någon sådan under mät dagen).

Det finns en tendens till många kortare resor och få längre resor som drar upp medelvärdena för restid och reslängd. Som komplement har vi därför också redovisat medianen för reslängd och restid. Medianen är reslängden respektive restiden för den individ som ligger i mitten. Det vill säga den individ där det finns lika många respondenter som gjort längre resor som det finns respondenter som har gjort kortare resor. Det är relativt stor skillnad på medel och median vad gäller restid och reslängd och kanske är det lättare att känna igen sig i siffrorna som anger medianen för restid och reslängd. Samtidigt finns det vissa nackdelar med att redovisa medianen, vi har inte haft möjlighet att beräkna konfidsensintervall för medianen på liknade sätt som vi kan göra för medelvärden. Medianen är också känsligt för och kan göra relativt stora "hopp" beroende på ett fåtal respondenter.

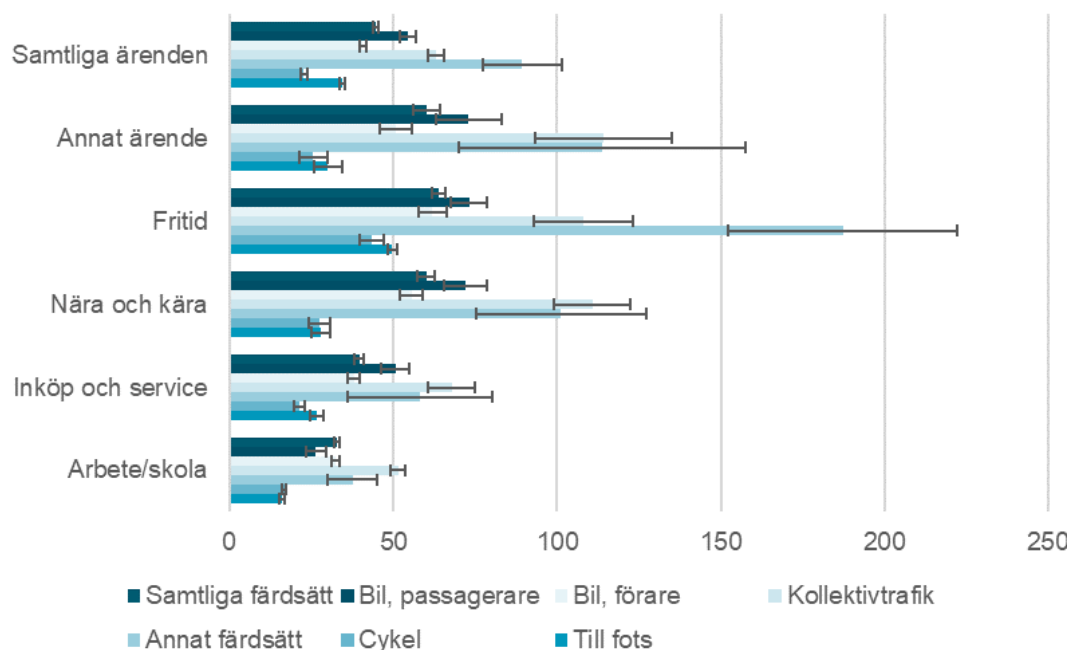
Vi anar dessutom en tendens bland respondenterna att avrunda uppgivna restider och reslängder, exempelvis till hela km, eller 5-km intervaller (10 km, 15 km, 20 km osv) vilket ger kraftigare utslag på medianvärdet än på medelvärdet.

3.1 Restid per ärende

Den genomsnittliga restiden för en huvudresa är 45 minuter²⁰, men restiden skiljer sig åt både beroende på vilket ärende som utförs och vilket färdmedel som används (Figur 3.1). Resor till arbete och skola tar generellt kortare tid än övriga ärenden. Men här är det viktigt att bära med sig att definitionen av huvudresa innebär att det blir två huvudresor om en person reser från hemmet till jobbet och sedan hem igen. Restiden för inköp och service tar också generellt kortare tid än övriga ärenden. Här blir jämförelsen mer rättvisande då huvudresor i princip blir densamma kopplat till andra ärenden än arbete och skola.

Den genomsnittliga restiden till arbete och skola är kortast med cykel eller till fots, i genomsnitt 16–17 minuter (Figur 3.1). Den längsta restiden till skola och arbete har de som åker kollektivt, med ett genomsnitt på 52 minuter. För samtliga ärenden är restiden med kollektivtrafik längre än restiden med bil. Restiden med gång och cykel är kortare än restiden med övriga färd sätt för samtliga ärenden.

²⁰ Jämför definitioner på resebegrepp i kapitel 1.1. När vi presenterar genomsnittlig restid per huvudresa avses effektiv restid, den inkluderar inte tid för andra ärenden som utförs under huvudresan, men inkluderar väntetid i samband med huvudresan.



Figur 3.1. Restid i minuter per huvudresa efter ärende och färdssätt.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.

Även vem som reser påverkar restiden. Det finns signifikanta skillnader i restid per resa baserat på ålder och kön, inkomst, funktionshinder, kommuntyp och Mosaic-område (Tabell 3.1). För en genomsnittlig resa finns inga signifikanta skillnader i restid mellan personer som bor i socialt utsatta områden och personer som bor i övriga urbana områden.

Medelålders män (41–64 år) har en genomsnittlig restid på 49 minuter per resa. Det är signifikant mer än kvinnor i samma ålder, som i genomsnitt har en restid på cirka 42 minuter. Unga kvinnors och mäns (18–40 år) genomsnittliga restid per resa är ungefär lika lång, cirka 45 minuter per resa och vecka. Barn har den kortaste genomsnittliga restiden på 35 minuter och äldre den längsta på 54 minuter. Personer med funktionsnedsättning har längre restid, 48 minuter, än befolkningen som helhet.

Boende i storstadskommuner och landsbygdskommuner avlägset belägna har långa genomsnittliga restider, cirka 47 minuter per resa. Det är signifikant mer än boende i tätorter som har en genomsnittlig restid på drygt 40 minuter. Boende i tätorter nära en större stad och i tätorter avlägset belägna har signifikant kortare restid, 43 respektive 41 minuter per resa, än storstadskommuner och landsbygdskommuner avlägset belägna.

Boende i områden som benämnts "låg- och medelinkomsttagare i lägenhet utanför de större städerna" samt "singelhushåll med låga inkomster i hyresrätt i städernas förorter eller på mindre orter" har generellt kortare restid än boende i områden som benämnts "äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd", "urbana högutbildade unga höginkomsttagare med bostadsrätt i storstäderna" och "yngre välutbildade medelinkomsttagare i lägenhet i och omkring storstäder".

Fjärdedelen med högst inkomst har i genomsnitt längst reslängd, 50 minuter. Men även fjärdedelen med lägst inkomster har långa restider, 48 minuter. Fjärdedelarna med näst högst och näst lägst inkomster har något kortare restider, 44 minuter i genomsnitt.

Tabell 3.1. Restid per huvudresa efter ärende och ett antal indelningar. Rosa fält indikerar att det finns signifikanta skillnader mellan grupper i den indelningen. Grått fält indikerar att det inte finns några signifikanta skillnader mellan grupper i den indelningen. Röd text lyfter fram gruppen/grupperna med längst genomsnittlig restid, och blå text lyfter fram gruppen/grupperna med kortast genomsnittlig restid.

		Restid per huvudresa	Restid per huvudresa och ärende			
			Skol- och arbetsresor	Inköp- och serviceresor	Fritidsresor	Nära och kära
Medel för befolkningen		45 min	33 min	40 min	64 min	60 min
Median för befolkningen		31 min	25 min	30 min	44 min	37 min
Individdata	Ålder och kön	Äldre 54 min Barn 35 min	Barn 21 min		Män 41-64 år 78 min	Äldre 70 min Barn 49 min
	Inkomst		Högst inkomst 43 min			
	Funktionsnedsättning					
Data på geografiskt område	Kommuntyp			Landsbygd nära större stad 48 min	Täta kommuner avlägset belägna 55 min	
	SUO				SUO 56 min	
	Mosaicområde			Äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd 50 min		

En del av skillnaderna i restid mellan grupperna försvinner när vi samtidigt studerar varför resan utfördes, men vissa skillnader finns kvar.

Skol och arbetsresor

Störst skillnader gällande restiden för skol- och arbetsresor hittar vi i förhållande till ålder och inkomst. Barns resor till skola och arbete är i genomsnitt 21 minuter. Medelålders mäns skol-

och arbetsresor tar signifikant längre tid, cirka 39 minuter, än kvinnors skol- och arbetsresor. Medelålders kvinnor har en genomsnittlig restid på 32 minuter för skol- och arbetsresor.

Restiden för skol- och arbetsresor skiljer sig också åt mellan inkomstgrupperna. Fjärdedelen med högst inkomster har längst restid per skol- eller arbetsresa, 43 minuter. De med näst högst inkomster har en restid på 36 minuter och fjärdedelen med näst lägst inkomster har en restid på 30 minuter. För boende i socialt utsatta områden är det inga signifikanta skillnader i restid för skol- och arbetsresor jämfört med övriga urbana eller inte urbana områden. Liksom för restider generellt så har boende i storstadskommuner och landsbygdskommuner nära en större stad längre restid till arbete och skola, 36 respektive 35 minuter, än tätorter.

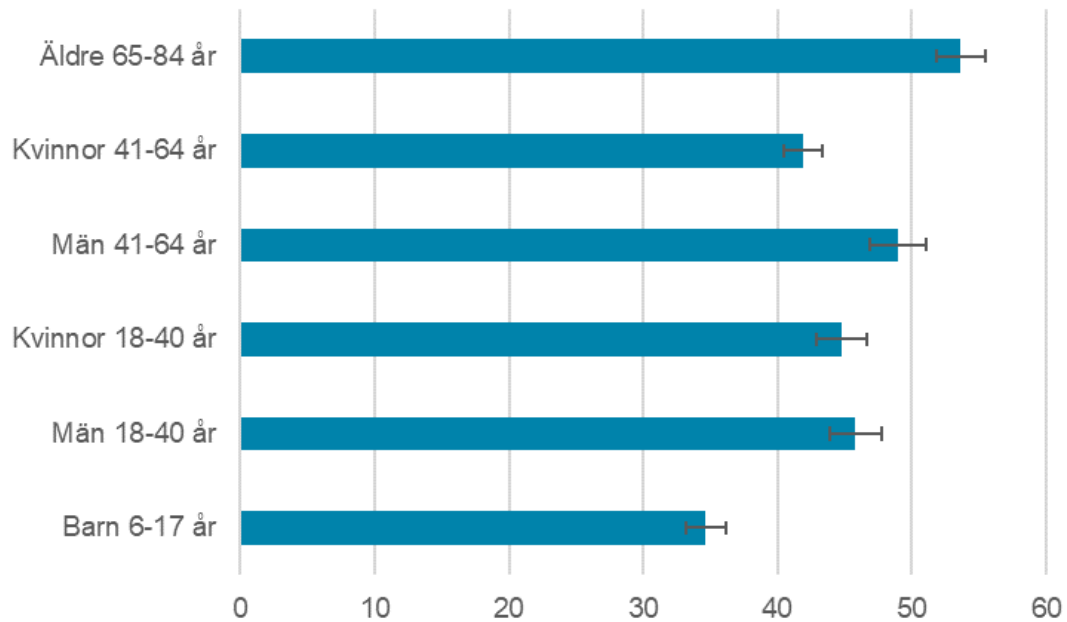
Boende i områden som benämnts *"urbana högutbildade unga höginkomsttagare med bostadsrätt i storstäderna"*, *"etablerade och äldre medelinkomsttagare i villa med utflyttade eller äldre barn"* samt *"äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd"* har längre restider för skol- och arbetsresor än boende i områden som benämnts *"medelålders och äldre par med goda inkomster i bostadsrättsägt boende i förort till de större städerna"*, *"singelhushåll med låga inkomster i hyresrätt i städerna, förorter eller på mindre orter"*, *"yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden"* och *"låg- och medelinkomsttagarhushåll i lägenhet utanför de större städerna"*.

Övriga ärenden

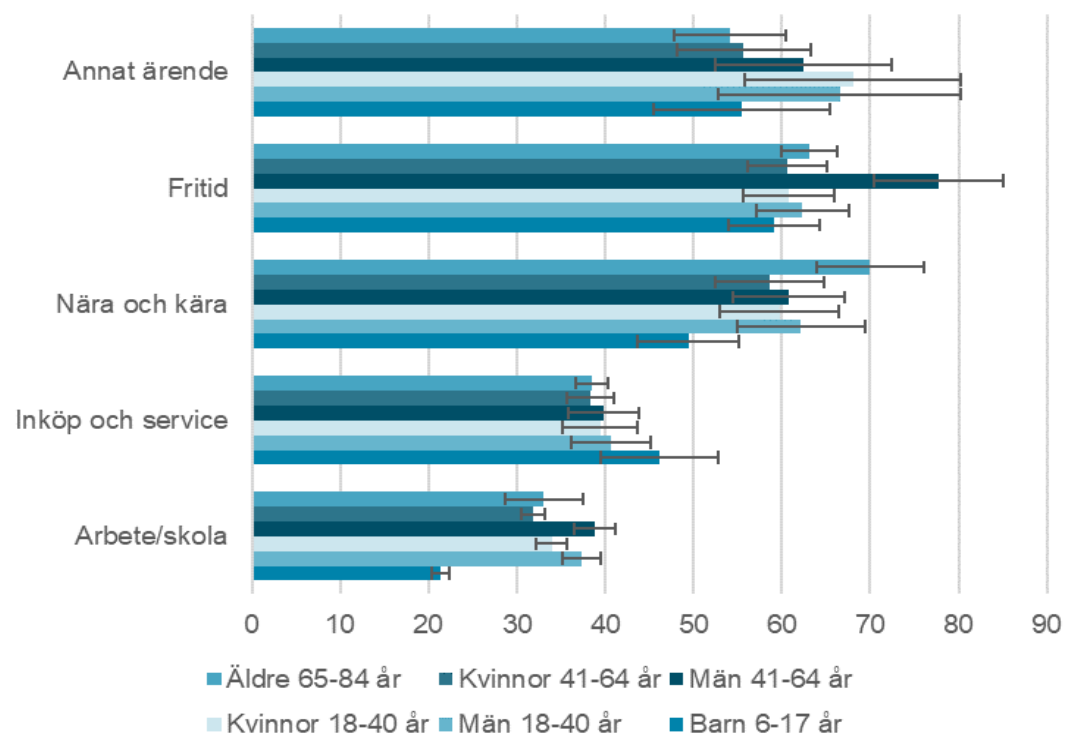
Vad gäller övriga ärenden är skillnaderna i restid inte lika utpräglade. Barn har i genomsnitt kortare restid till nära och kära, 62 minuter, jämfört med äldre som har en restid på 70 minuter. Medelålders män har signifikant längre restid för fritidsresor, 78 minuter, än de andra grupperna baserat på ålder och kön. Boende i storstadskommuner har längre restid för fritidsresor än boende i tätorter. För boende i socialt utsatta områden är restiden för fritidsresor signifikant kortare än för andra boende i urbana områden.

Restiden för boende i tätorter är signifikant kortare än restiden för boende i landsbygdskommuner nära en större stad för inköp och serviceresor. Fjärdedelen med lägst inkomster har signifikant längre restid för inköp och service än vad fjärdedelen med högst inkomster har. Vad gäller övriga ärenden finns inga signifikanta skillnader i restid mellan inkomstgrupperna.

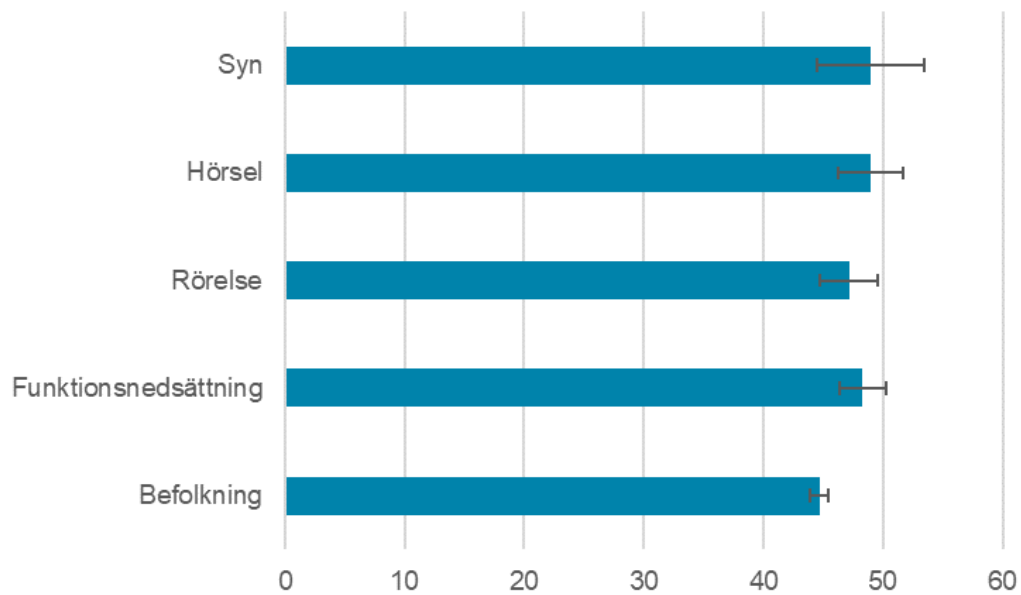
Figurer



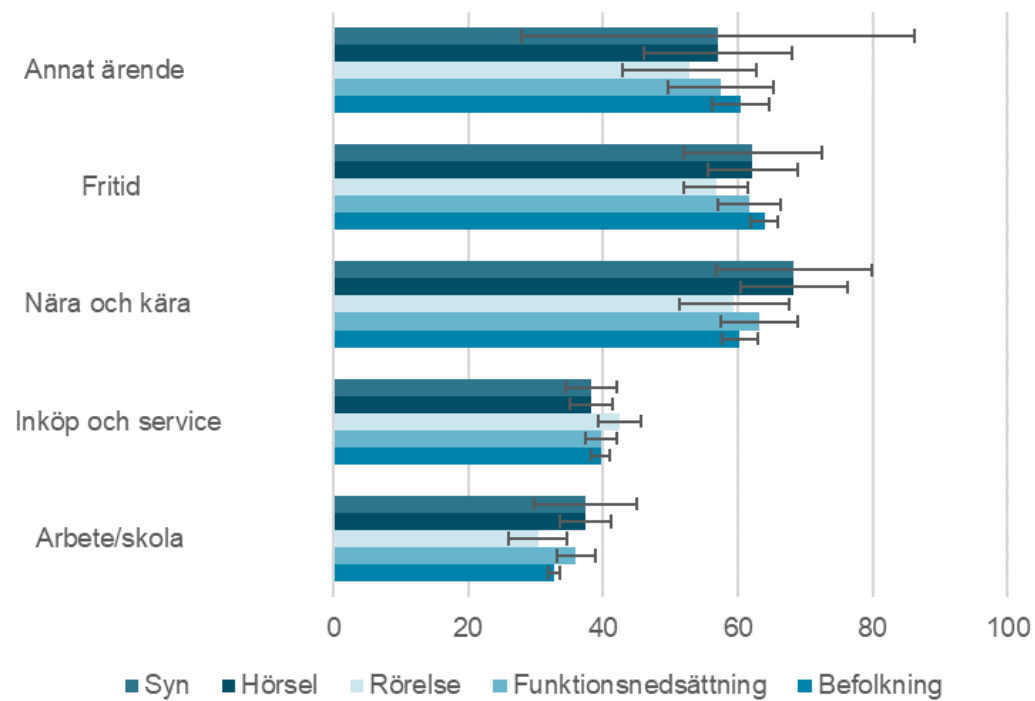
Figur 3.2. Restid i minuter per huvudresa efter ålder och kön.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.



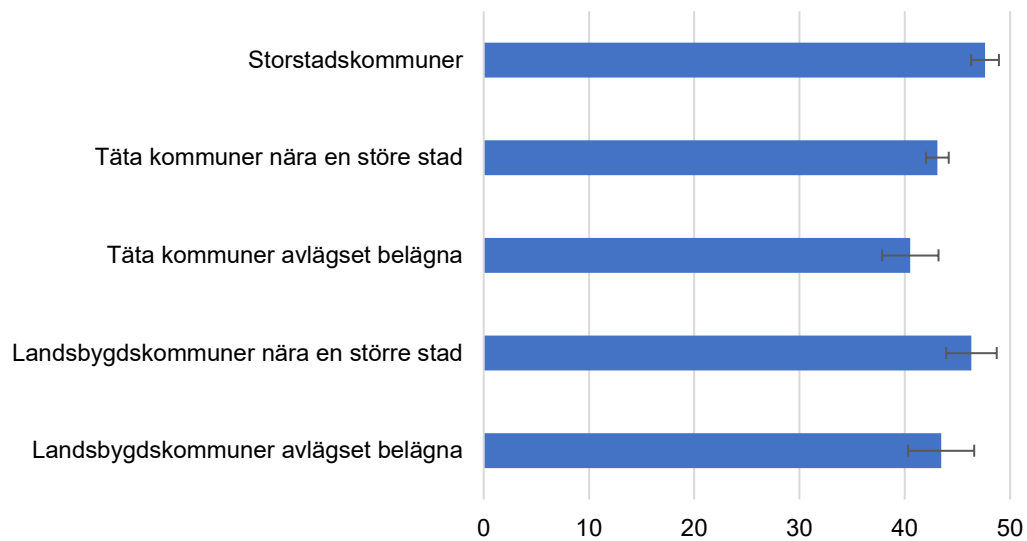
Figur 3.3. Restid i minuter per huvudresa efter ärende, ålder och kön.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.



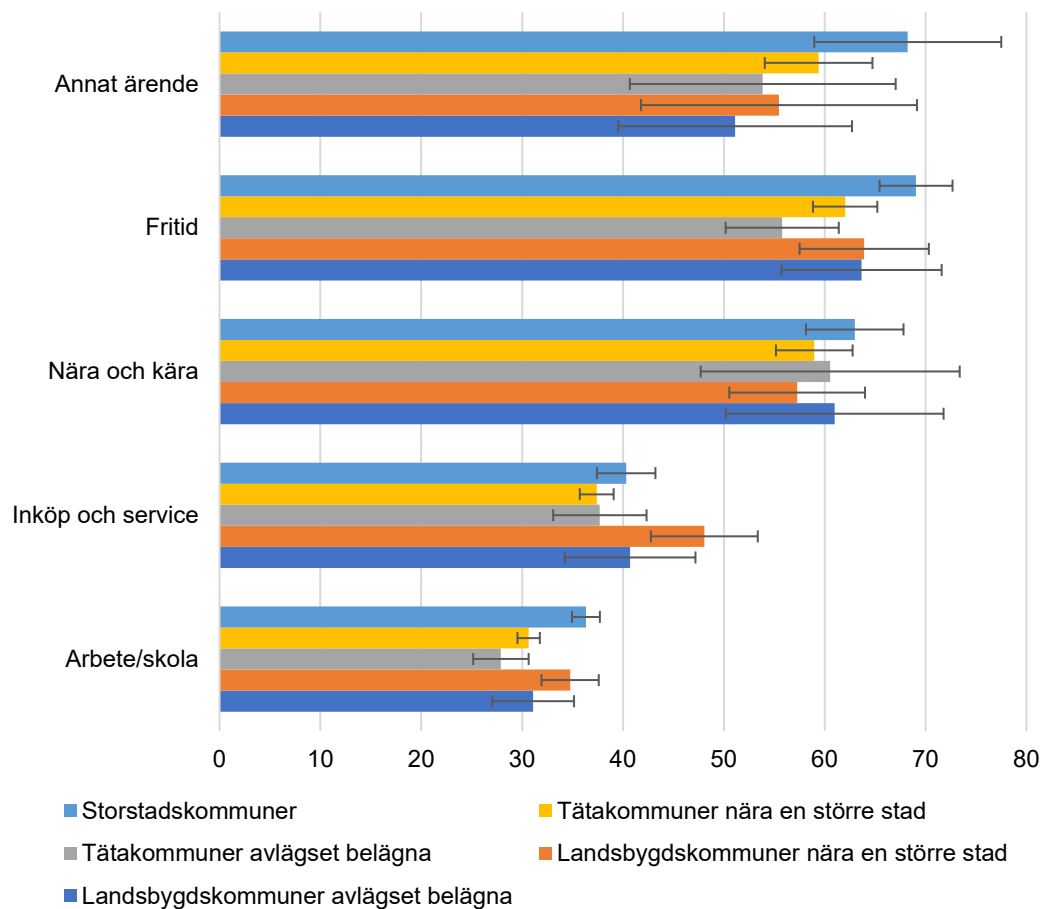
Figur 3.4. Restid per huvudresa efter funktionsnedsättning.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.



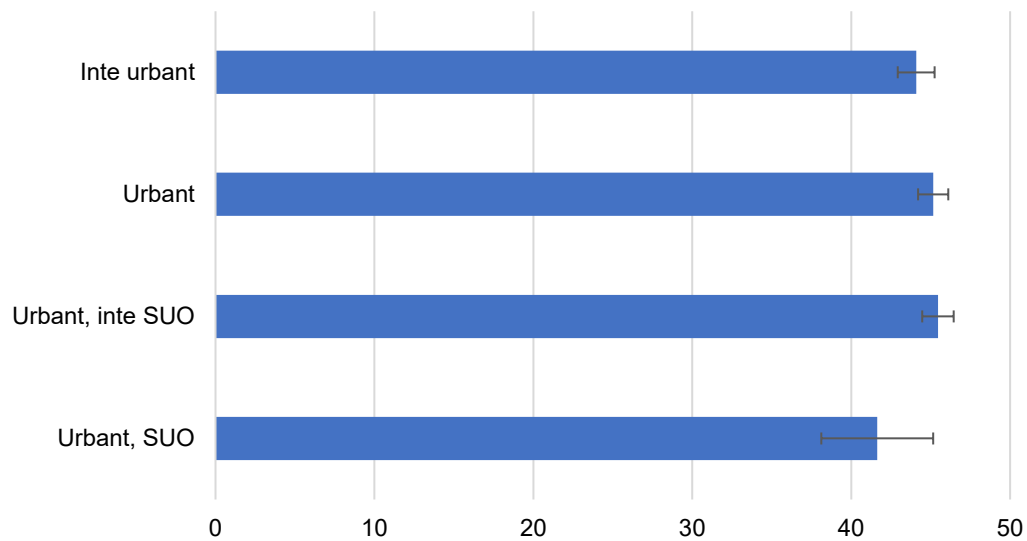
Figur 3.5. Restid per huvudresa efter ärende efter ärende och funktionsnedsättning.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.



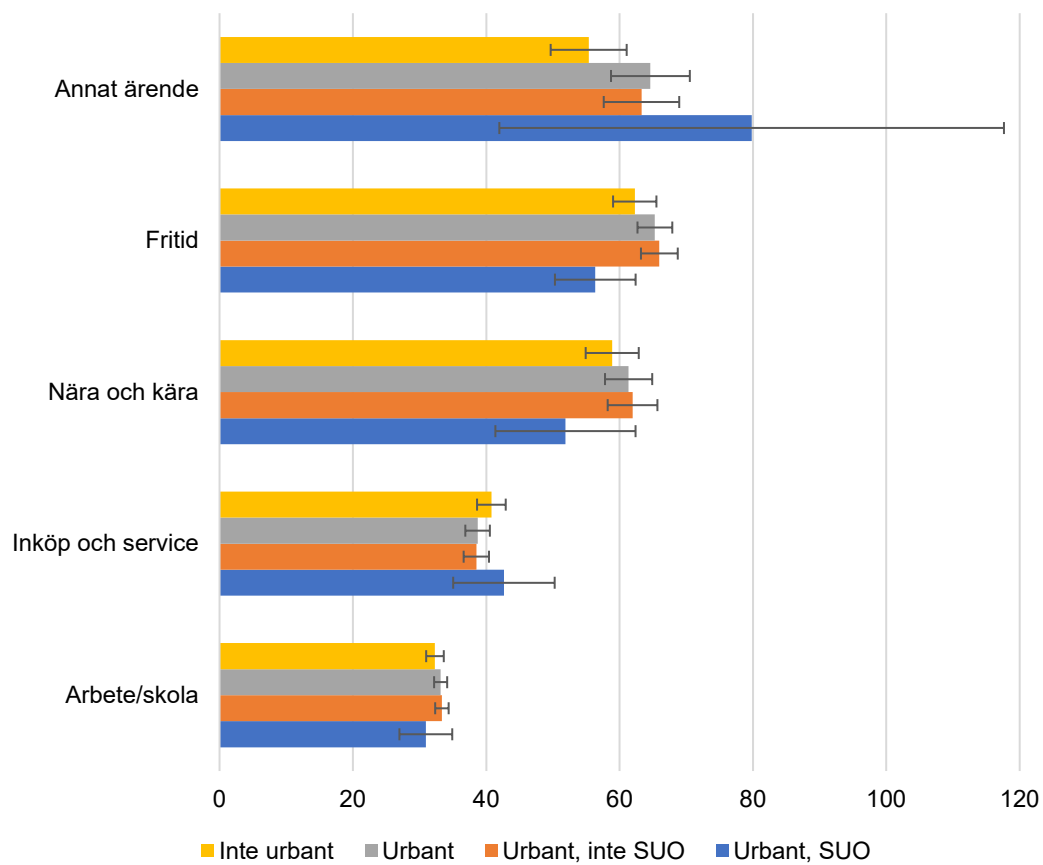
Figur 3.6. Restid i minuter per huvudresa efter kommuntyp.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.



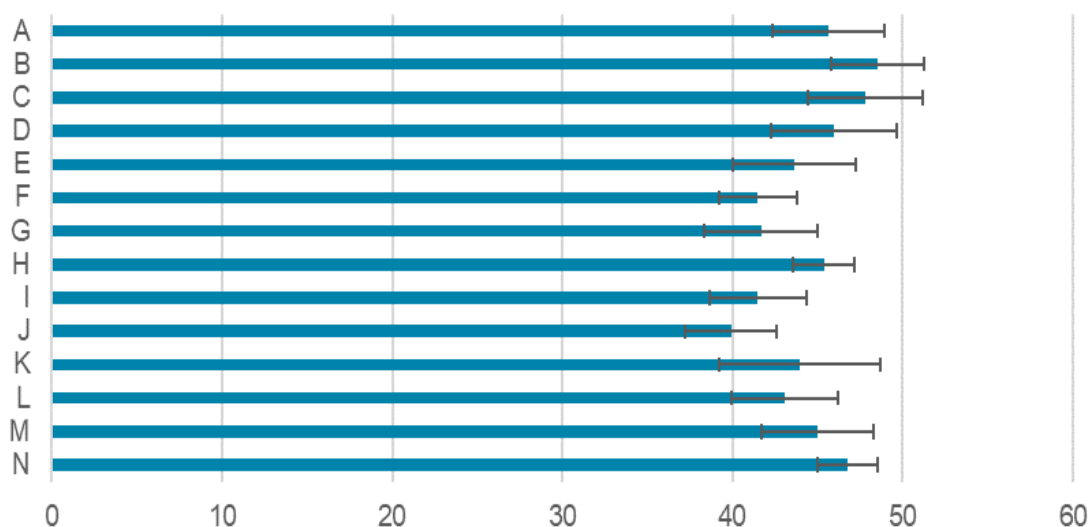
Figur 3.7. Restid i minuter per huvudresa efter ärende och kommuntyp.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.



Figur 3.8. Restid i minuter per huvudresa efter bostadsområde.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.

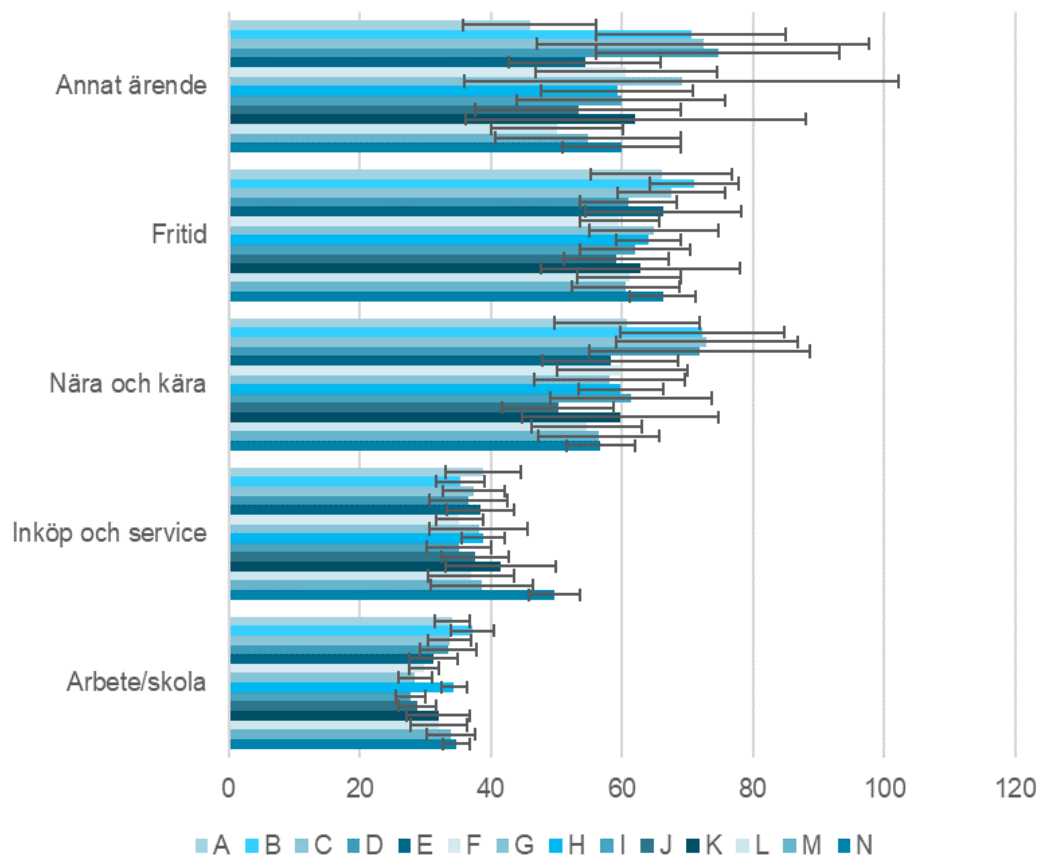


Figur 3.9. Restid i minuter per huvudresa efter ärende och bostadsområde.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.

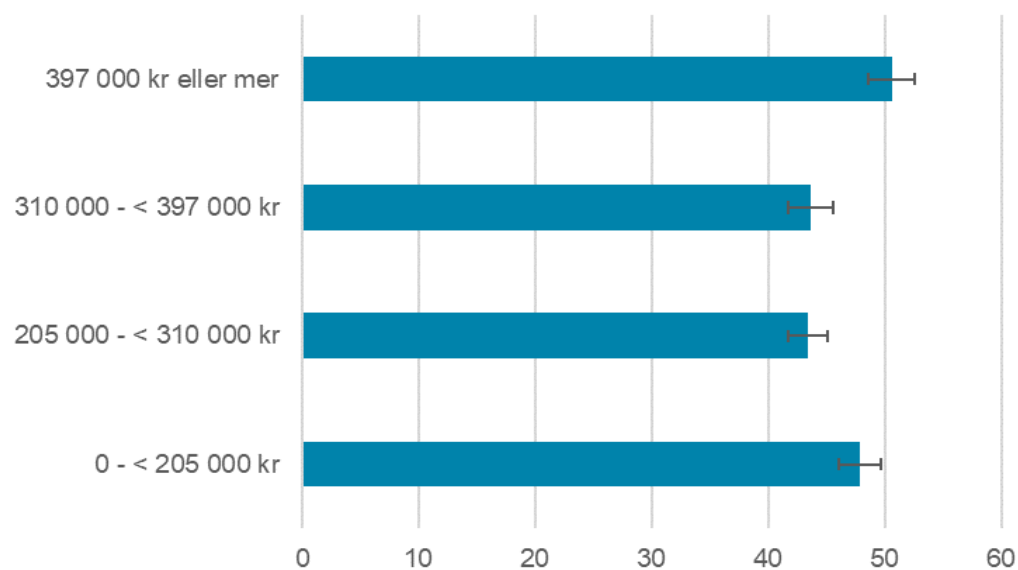


Figur 3.10. Restid per huvudresa efter Mosaic-område.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.

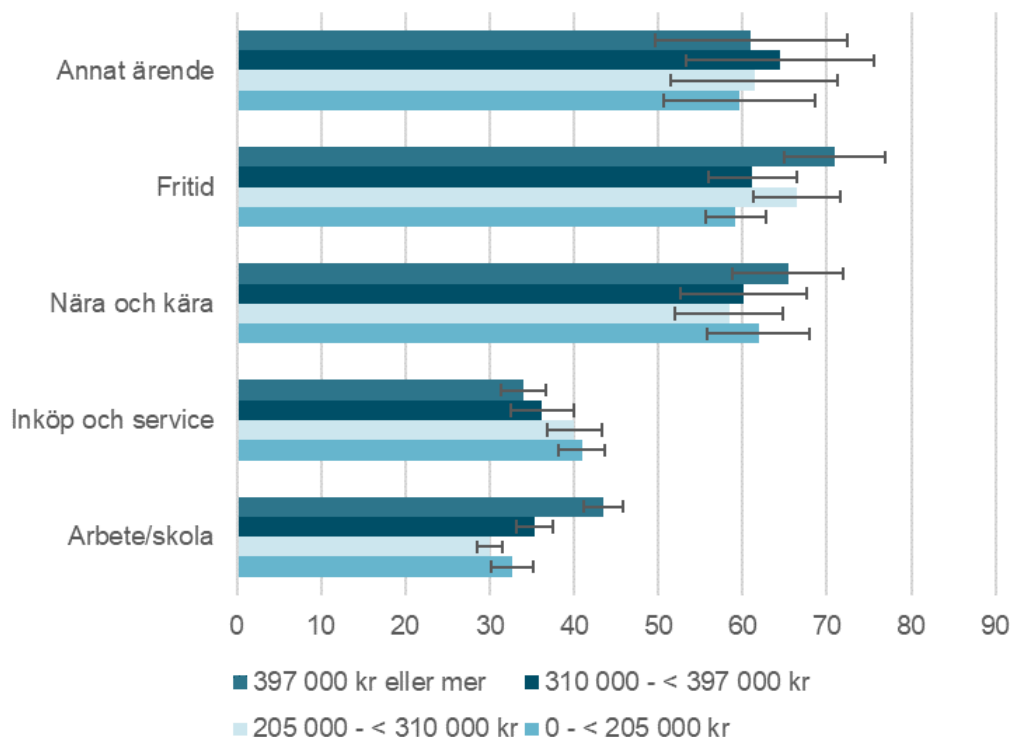
A - Familjer med höga inkomster, hög utbildning och barn i välbärgade villaområden utanför storstäderna. B - Urbana högutbildade unga höginkomsttagare med bostadsrätt i storstäderna. C - Yngre välutbildade medelinkomsttagare i lägenhet i och omkring storstäderna. D - Unga singlar och studenter med låga inkomster i hyresrätter i och omkring de större städerna. E - Unga och medelålders barnfamiljer med goda inkomster i villaområden utanför mindre och medelstora städer. F - Låg- och medelinkomsttagarhushåll i lägenhet utanför de större städerna. G - Yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden. H - Etablerade och äldre medelinkomsttagarpar i villa med utflyttade eller äldre barn. I - Medelålders och äldre par med goda inkomster i bostadsrättsägt boende i förort till de större städerna. J - Singelhushåll med låga inkomster i hyresrätt i städernas förorter eller på mindre orter. K - Medelålders till äldre par med högre inkomster i villaförort till mindre och medelstora städer. L - Äldre och pensionerade par med medelinkomster i villa utanför medelstora städer. M - Lägenhetsboende pensionärer som ofta bor i anpassat boende. N - Äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd.



Figur 3.11. Restid i minuter per huvudresa efter ärende och Mosaic-område.
Källa: RVU Sverige 2011–2016. Indelningen bygger på data på SAMS-områdesnivå och inte på individdata. För teckenförklaring se Figur 3.10.



Figur 3.12. Restid i minuter per huvudresa efter inkomst.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.

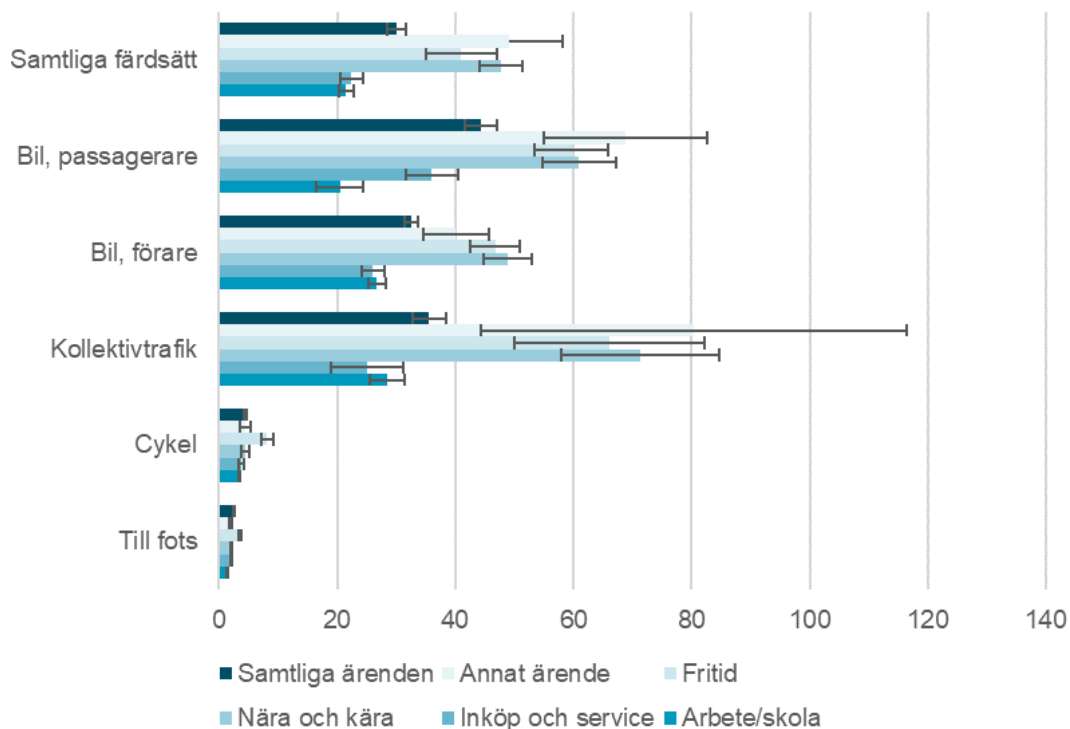


Figur 3.13. Restid i minuter per huvudresa efter inkomst och ärende.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.

3.2 Reslängd per färdssätt

Den genomsnittliga reslängden per resa skiljer sig åt beroende på vilket färdssätt som används, men är också kopplat till ärendet (Figur 3.14). Gång och cykelresor är kortare än bil- och kollektivtrafikresor. När bil och kollektivtrafik används har resor kopplade till inköp och service samt arbete och skola generellt kortare reslängd än fritidsresor, resor till nära och kära samt övriga ärenden. Även vid gång- och cykelresor är fritidsresorna längre än resor med de andra ärendena. En genomsnittlig fritidsresa med cykel är 8,2 km lång och en genomsnittlig fritidsresa till fots är 3,5 km lång.

Längst genomsnittlig reslängd för arbetsresor är med kollektivtrafik, 28 km och som passagerare i bil, 27 km. Arbetsresorna med gång och cykel är i genomsnitt 1,4 respektive 3,5 km.



Figur 3.14. Genomsnittlig reslängd i km efter färdssätt och ärende.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.

Vi ser också skillnader mellan grupper baserat på ålder och kön, inkomst och Mosaic-område. Däremot är den genomsnittliga färdlängden lika, oavsett vilken kommuntyp man bor i. Inte heller skiljer sig den genomsnittliga färdlängden mellan personer som bor i socialt utsatta områden eller ej socialt utsatta områden, eller mellan personer med funktionsnedsättningar och befolkningen i övrigt.

En genomsnittlig resa, oberoende av vem som reser eller varför resan genomförs, är cirka 30 km lång. Män i åldern 41–64 år har generellt längst reslängd per resa, 42 km. Det är signifikant längre än kvinnor i samma åldersgrupp, vars genomsnittliga reslängd är 26 km. Äldre (65–84 år) och unga män (18–40 år) har ungefär lika långa genomsnittliga reslängder, drygt 30 km per resa. Yngre kvinnor har en genomsnittlig reslängd på knappt 30 km per resa. Barn har kortast genomsnittliga resor, cirka 20 km per resa.

Bryts data från resvaneundersökningen ner per Mosaic-område finns en del signifikanta skillnader. Områden benämnda "äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd" samt "etablerade och äldre medelinkomsttagare i villa med utflyttade eller äldre barn" har signifikant längre genomsnittlig reslängd (37 respektive 33 km per resa) än personer boende i områden benämnda "låg och medelinkomsttagare i lägenhet utanför de större städerna" (22 km per resa). Fjärdedelen med högst inkomster har längst reslängd per resa, i genomsnitt 41 km, jämfört med övriga inkomstgrupper som har ett genomsnitt omkring 30 km.

Tabell 3.2. Genomsnittlig reslängd per huvudresa efter färdssätt och ett antal indelningar. Rosa fält indikerar att det finns signifikanta skillnader mellan grupper i den indelningen. Grått fält indikerar att det inte finns några signifikanta skillnader mellan grupper i den indelningen. Röd text lyfter fram gruppen/grupperna med längst genomsnittlig reslängd, och blå text lyfter fram gruppen/grupperna med kortast genomsnittlig reslängd.

		Reslängd per huvudresa	Reslängd per huvudresa och färdssätt				
			Bilförare	Bil- passagerare	Gång	Kollektiv- trafik	Cykel
Medel för befolkningen		30 km	32 km	44 km	2,5 km	36 km	4,4 km
Median ²¹ för befolkningen		8,1 km	15 km	14 km	2 km	14 km	3,2 km
Individdata	Ålder och kön	Män 41-64 år 42 km Barn 20 km	Män 41-64 år 40 km Kvinnor 41-64 år 24 km	Barn 29 km	Män 41-64 år 3,3 km Barn, 1,4 km	Barn 22 km	Män 41-64 år 6,6 km Barn 2,9 km
	Inkomst			Hög inkomst 70 km			Högst inkomst 6,9 km
	Funktions- nedsättning						
Data på geografiskt område	Kommun- typ					Landsbygd avlägset belägen 73 km	
	SUO						
	Mosaic- område		Unga urbana högutbildade höginkomst- tagare i storstäder och yngre välutbildade medelinkomst- tagare i lägenhet i och omkring storstäderna 41 km Yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden 24 km				Familjer med höga inkomster hög utbildning och barn i välbärgade villaområden utanför storstäderna 7,1 km

I Tabell 3.2 visas både genomsnittlig reslängd och medianen för reslängden. Som vi kan se är det stora skillnader mellan medelavstånd och medianavstånd, möjligtvis med undantag för gång och cykelresor. Detta kan förklaras av att det finns många kortare resor och ett fåtal längre. De långa resorna drar då upp medelavståndet. Den genomsnittliga reslängden är 30 km medan medianreslängden endast är 8,1 km per resa. Trots den stora skillnaden mellan

²¹ Medianvärdet redovisas som jämförelse, men den statistiska analysen av skillnader baseras på medelvärde.

medel och median blir relationen mellan vilka färdssätt som har längst resväg i stort sett densamma med medianvärden som med medelvärden.

Bilresor

Den genomsnittliga reslängden som bilförare är 32 km och medianen 15 km. Medelålders män har en lång genomsnittlig körsträcka på 40 km och medelålders kvinnor har den kortaste på 24 km. Fjärdedelen med högst inkomster har längre körsträcka, 39 km, än de med lägre inkomster. Även boende i områden som benämnts "*urbana högutbildade unga höginkomsttagare med bostadsrätt i storstäderna*" och "*yngre välutbildade medelinkomsttagare i lägenhet i och omkring storstäderna*" har långa genomsnittliga körsträckor, 41 km, men här är konfidensintervallen relativt stora och därmed är osäkerheten i siffrorna större.

Den genomsnittliga reslängden som bilpassagerare är längre än den genomsnittliga reslängden som förare, 44 km. Median för reslängden hos passagerare är dock kortare, 14 km, jämfört med medianen för bilförare som är 15 km. Barn har den kortaste genomsnittliga reslängden som passagerare, 29 km i genomsnitt. Halvan av befolkningen med högst inkomster har längst genomsnittlig reslängd som bilpassagerare, omkring 70 km, men skillnaderna mot övriga inkomstgrupper är inte statistiskt säkerställda.

Det finns ingen signifikant skillnad i reslängd för bilförare mellan kommuntyperna. Däremot är reslängden som bilpassagerare längre bland dem som bor i landsbygdskommuner nära en större stad jämfört med tätorter avlägset belägna.

Det är inte heller några signifikanta skillnader i färdlängd som bilförare eller bilpassagerare beroende på om personen bor i ett socialt utsatt område eller inte, eller om personen har funktionsnedsättning. En genomsnittlig bilresa som förare är dock signifikant längre för fjärdedelen med högst inkomster, 39 km, jämfört med övriga inkomstgrupper.

Boende i områden som benämnts "*yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden*" och "*medelålders och äldre par med goda inkomster i bostadsrättsägt boende i förort till de större städerna*" har signifikant kortare genomsnittlig resväg som bilförare än "*urbana högutbildade unga höginkomsttagare med bostadsrätt i storstäderna*", "*yngre välutbildade medelinkomsttagare i lägenhet i och omkring storstäderna*", "*unga singlar och studenter med låga inkomster i hyresrätter i och omkring de större städerna*", "*äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd*" samt "*lägenhetsboende pensionärer som ofta bor i anpassat boende*".

Kollektivtrafikresor

Den genomsnittliga reslängden med kollektivtrafik är 35 km och medianen 14 km. Vad gäller längden på kollektivtrafikresandet är det stor skillnad på genomsnittlig reslängd i förhållande till åldern på resenärerna. Barn och unga kvinnor har kortare kollektivtrafikresor, 22 respektive 32 km, än äldre, vars resor med kollektivtrafik i genomsnitt är 62 km långa. Det finns också tydliga skillnader vad gäller reslängd mellan olika kommuntyper. Boende i storstadskommuner har signifikant kortare kollektivtrafikresor, 26 km än boende i tätorter nära en större stad där en genomsnittlig kollektivtrafik resa är 42 km. Vilket i sin tur är signifikant kortare än en genomsnittlig kollektivtrafikresa för boende i avlägset belägna landsbygdskommuner, vilken är 73 km lång.

Det finns ingen signifikant skillnad i reslängd för kollektivtrafik mellan socialt utsatta områden och andra urbana områden. Däremot finns skillnader mellan urbana områden och icke-urbana områden. Reslängden med kollektivtrafik är längre, 49 km i icke-urbana områden. Det är inte heller signifikanta skillnader i reslängd för kollektivtrafikresenärer kopplat till inkomst eller funktionsnedsättning.

Boende i områden som benämnts *"låg- och medelinkomsttagarhushåll i lägenhet utanför de större städerna"* samt *"familjer med höga inkomster, hög utbildning och barn i välbärgade villaområden utanför storstäderna"* har signifikant kortare reslängd med kollektivtrafik än personer boende i områden benämnda *"lägenhetsboende pensionärer som ofta bor i anpassat boende"*, *"singelhushåll med låga inkomster i hyresrätt i städernas förorter eller på mindre orter"*, *"unga och medelålders barnfamiljer med goda inkomster i villaområden utanför mindre och medelstora städer"* samt *"äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd"*.

Resor till fots

Den genomsnittliga gångresan är 2,5 km och medianen 2 km. Medelålders män har högst genomsnittlig reslängd till fots på 3,3 km och barn kortast på 1,4 km. Det finns ingen signifikant skillnad i reslängd för gångresor mellan kommuntyperna eller kopplat till socialt utsatta områden.

Personer boende i områden som benämnts *"äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd"* och *"äldre och pensionerade par med medelinkomster i villa utanför medelstora städer"* har längre gångresor, i genomsnitt 2,9 km, än personer boende i områden som benämnts *"singelhushåll med låga inkomster i hyresrätt i städernas förorter"* och *"lägenhetsboende pensionärer som ofta bor i anpassat boende"* som i genomsnitt har omkring 2,3 km långa resor till fots.

Cykelresor

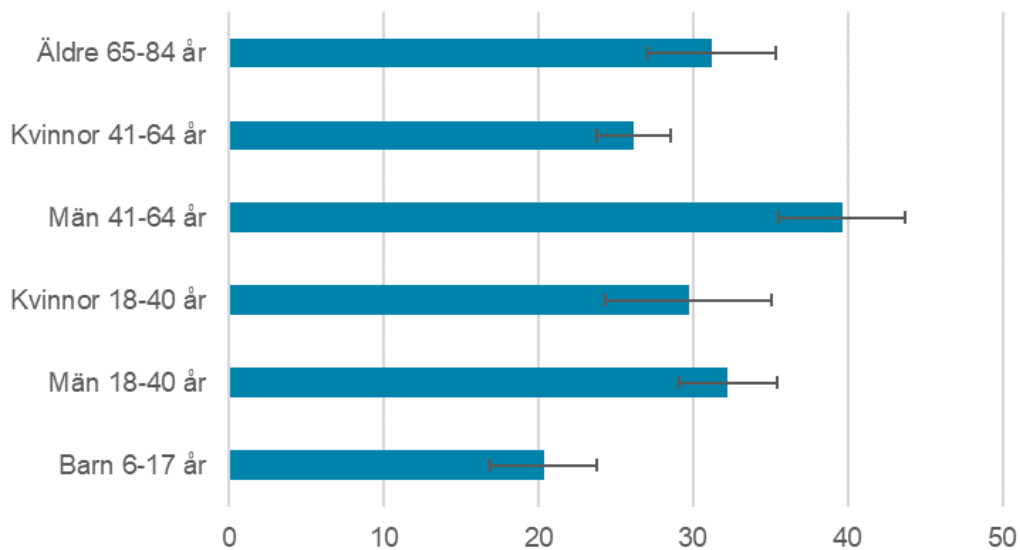
En genomsnittlig cykelresa är knappt dubbelt så lång som den genomsnittliga gångresan, 4,4 km. Medianreslängden för en cykelresa är 3,2 km. Barn har kortast cykelresor, 2,9 km. Äldre och medelålders män har i genomsnitt längre cykelresor, över 6 km, än vad vuxna kvinnor och unga män har.

En genomsnittlig cykelresa i en storstad är 5,2 km, vilket är längre än genomsnittet i tät kommuner nära en större stad, där genomsnittet är 4,4 km. Den genomsnittliga cykelresan är i sin tur kortare i landsbygdskommuner, 3,1 km.

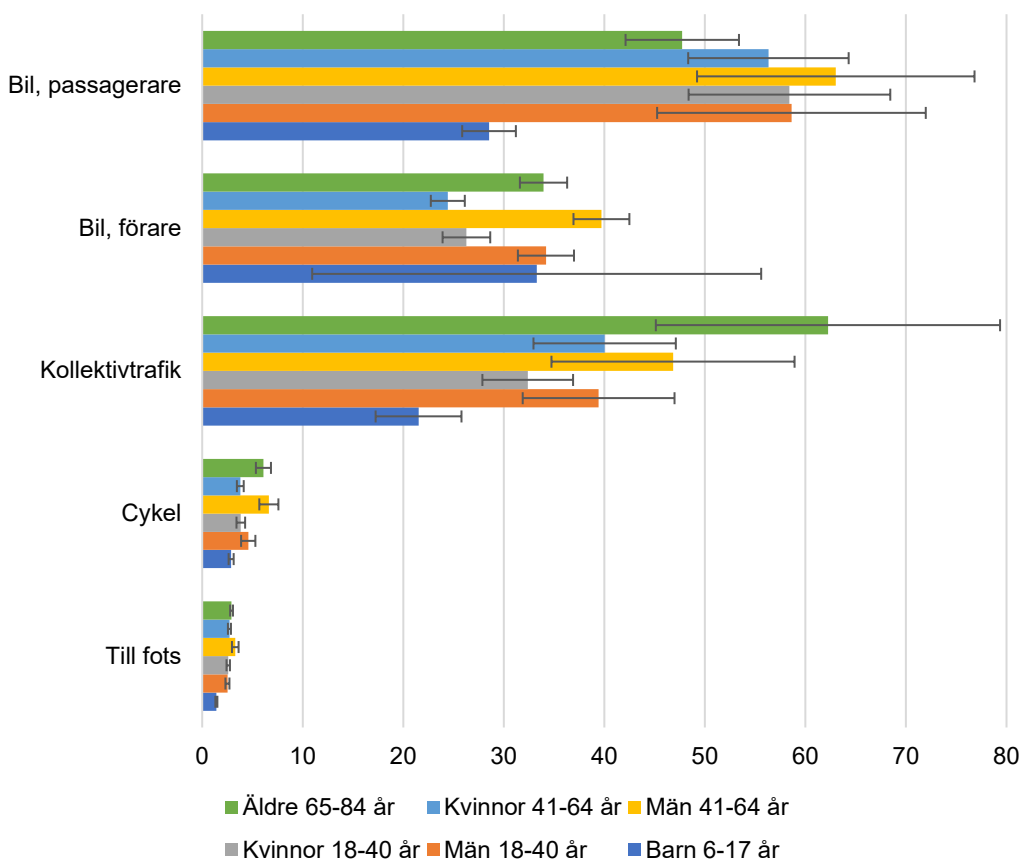
Det finns ingen signifikant skillnad i reslängd för cykelresor mellan socialt utsatta områden och andra urbana områden, men däremot finns en signifikant skillnad mellan urbana områden och icke-urbana områden, där reslängden är kortare för boende i icke-urbana kommuner.

Personer boende i områden som benämnts *"familjer med höga inkomster, hög utbildning och barn i välbärgade villaområden utanför storstäderna"* har längst genomsnittlig reslängd med cykel, 7,1 km. Även boende i områden som benämnts *"etablerade och äldre medelinkomsttagarpar i villa med utflyttade eller äldre barn"* har en lång genomsnittlig reslängd med cykel, 5,6 km. Dessa två grupper har signifikant längre cykelresor än boende i områden som domineras av *"yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden"*, *"låg- och medelinkomsttagarhushåll i lägenhet utanför de större städerna"*, *"singelhushåll med låga inkomster i hyresrätt i städernas förorter"*, *"medelålders till äldre par med högre inkomster i villaförort till mindre och medelstora städer"* samt *"äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd"*.

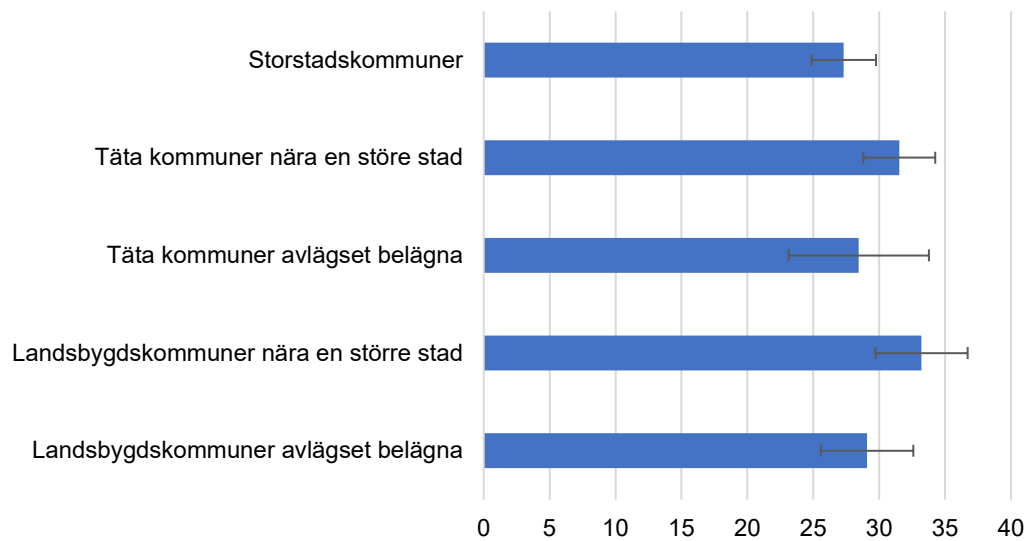
Figurer



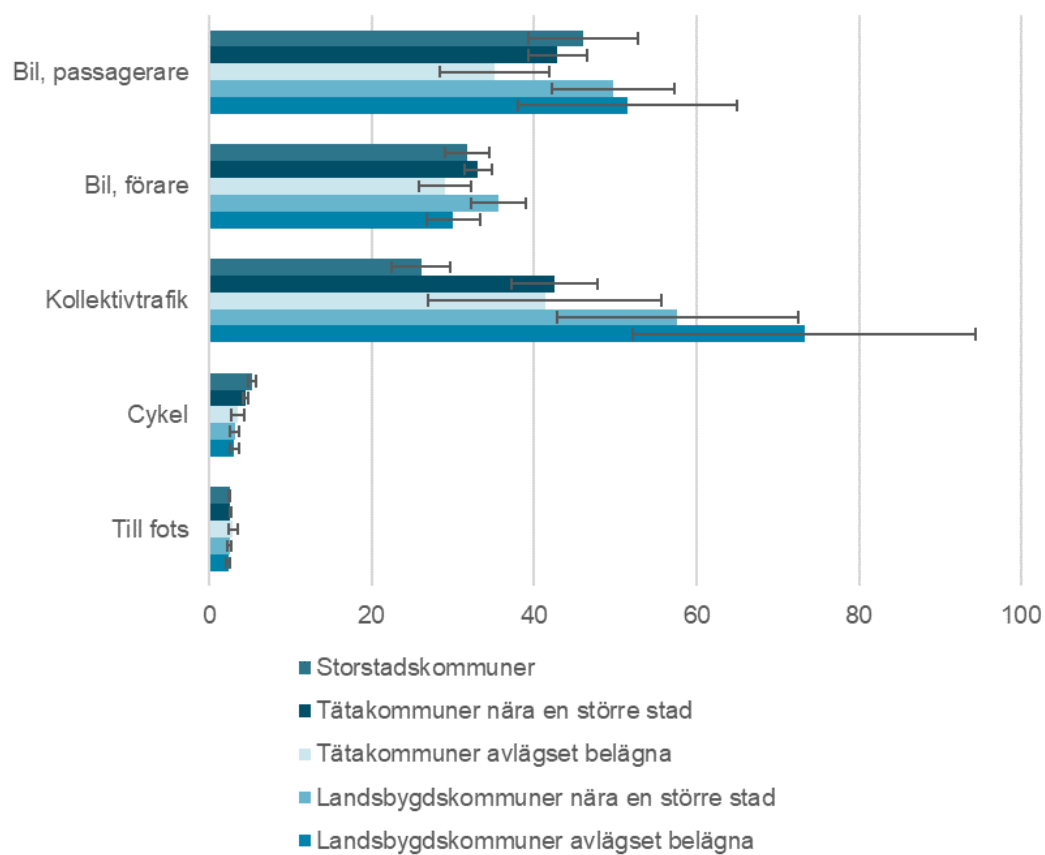
Figur 3.15. Reslängd per huvudresa efter ålder och kön.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.



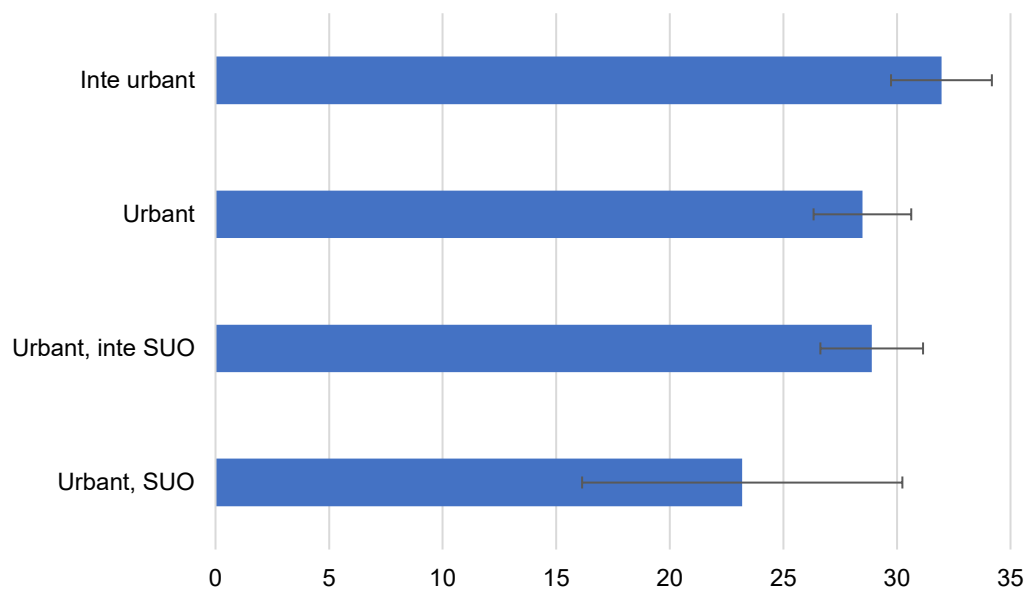
Figur 3.16. Reslängd per huvudresa efter ålder, kön och ärende.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.



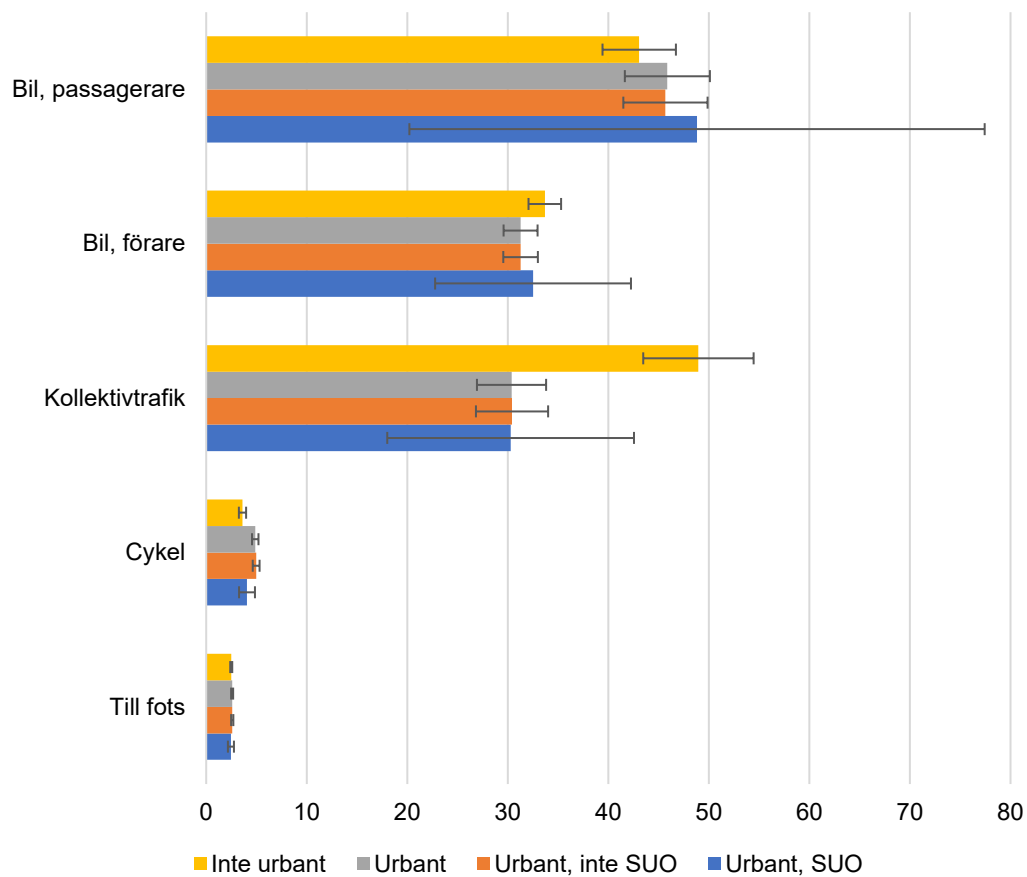
Figur 3.17. Reslängd per huvudresa efter kommuntyp.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.



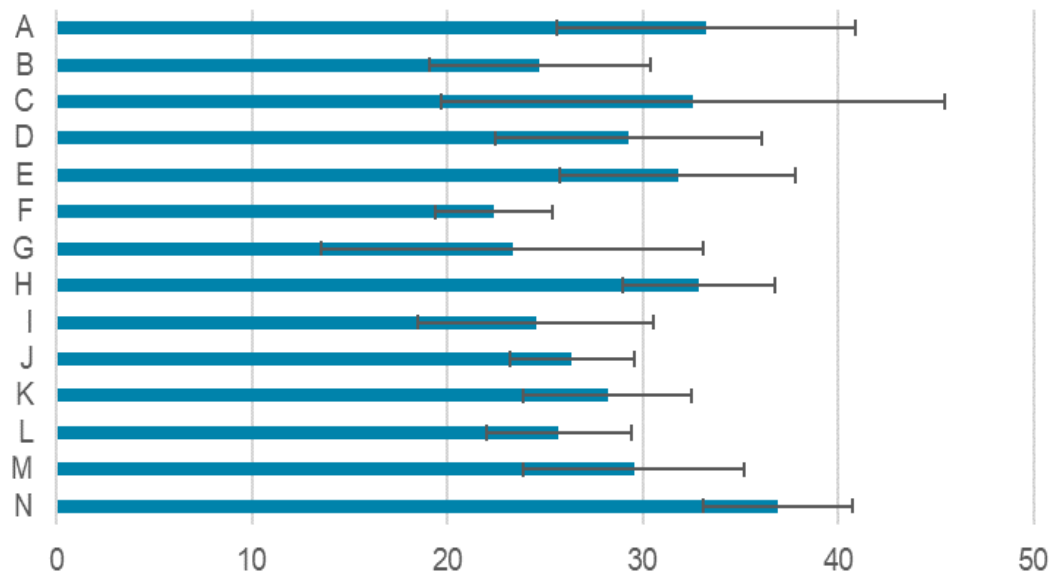
Figur 3.18. Reslängd per huvudresa efter ärende och kommuntyp.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.



Figur 3.19. Reslängd per huvudresa efter bostadsområde.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.

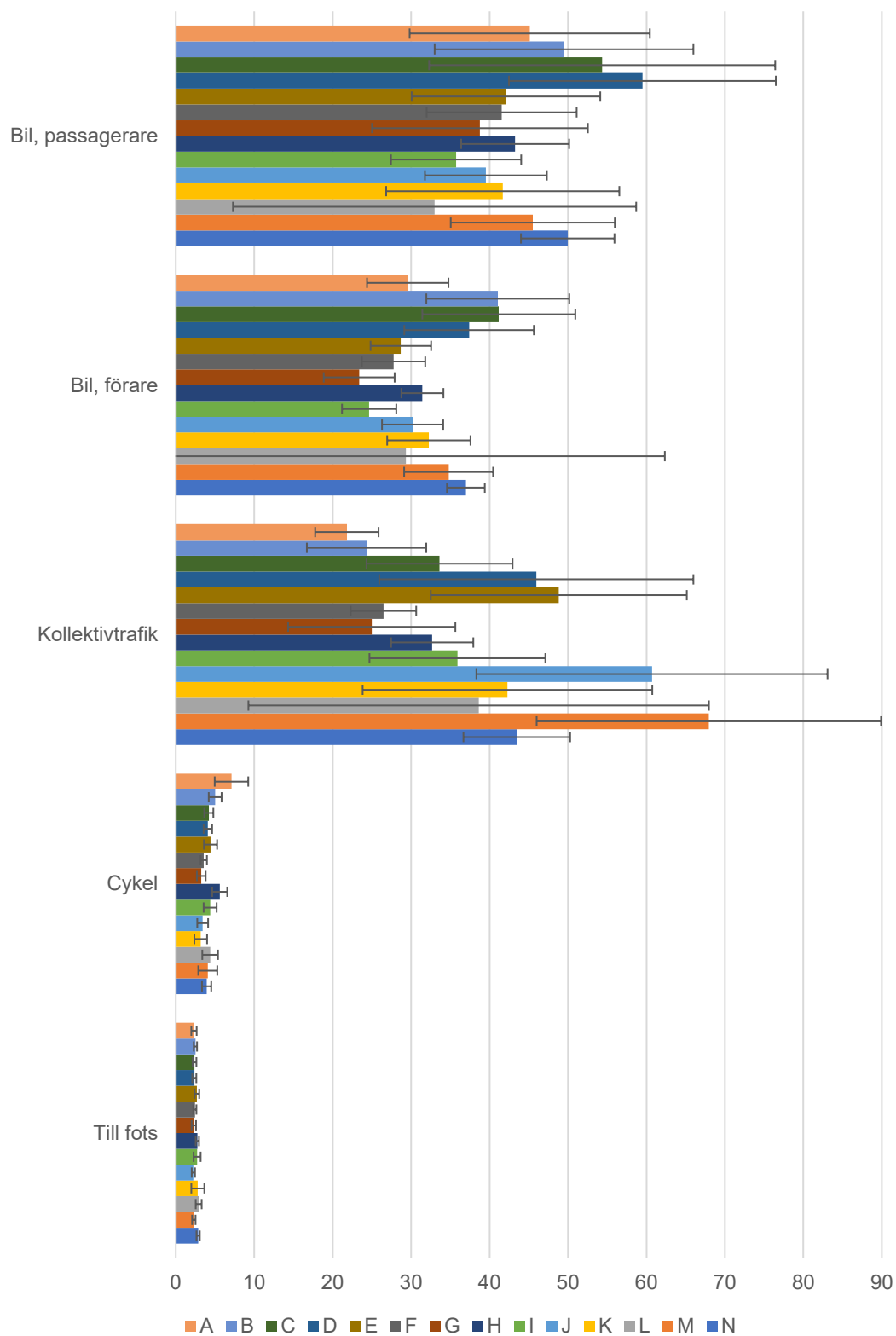


Figur 3.20. Reslängd per huvudresa efter bostadsområde och ärende.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.

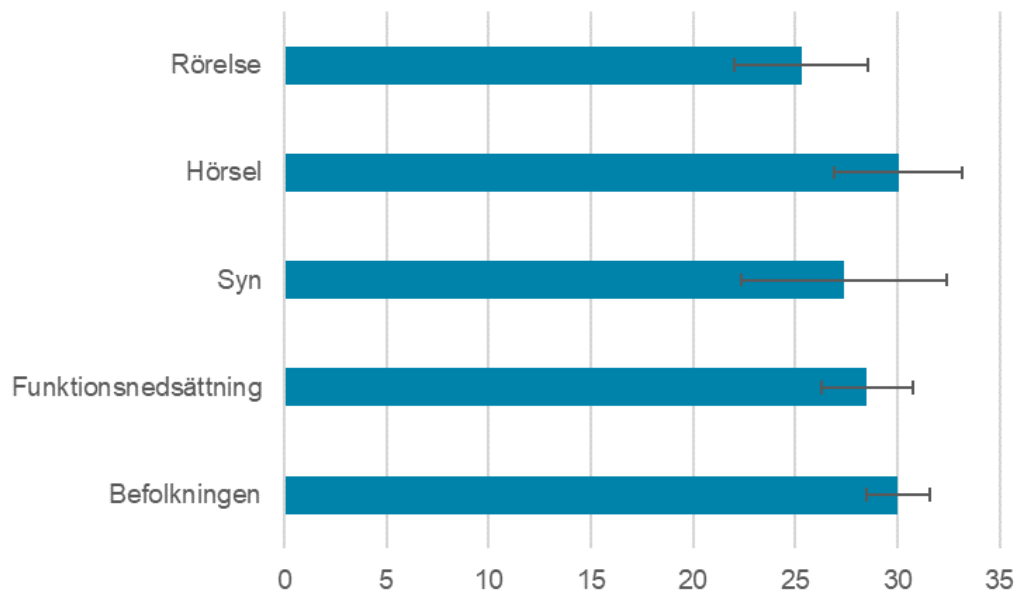


Figur 3.21. Reslängd per huvudresa efter Mosaic-område.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.

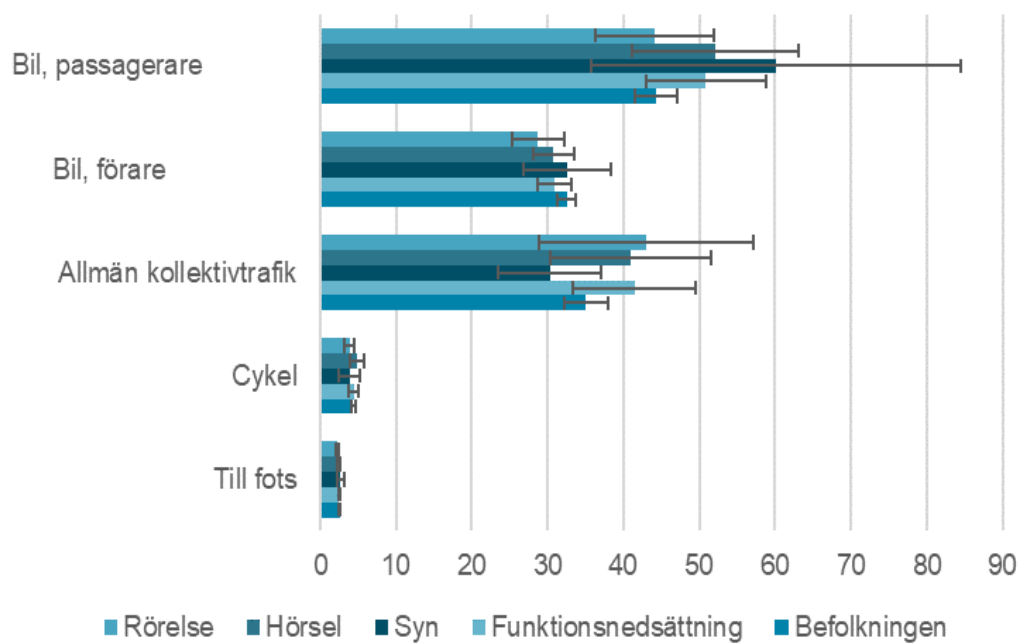
A - Familjer med höga inkomster, hög utbildning och barn i välbärgade villaområden utanför storstäderna. B - Urbana högutbildade unga höginkomsttagare med bostadsrätt i storstäderna. C - Yngre välutbildade medelinkomsttagare i lägenhet i och omkring storstäderna. D - Unga singlar och studenter med låga inkomster i hyresrätter i och omkring de större städerna. E - Unga och medelålders barnfamiljer med goda inkomster i villaområden utanför mindre och medelstora städer. F - Låg- och medelinkomsttagarhushåll i lägenhet utanför de större städerna. G - Yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden. H - Etablerade och äldre medelinkomsttagarpar i villa med utflyttade eller äldre barn. I - Medelålders och äldre par med goda inkomster i bostadsrättsägt boende i förort till de större städerna. J - Singelhushåll med låga inkomster i hyresrätt i städernas förorter eller på mindre orter. K - Medelålders till äldre par med högre inkomster i villaförort till mindre och medelstora städer. L - Äldre och pensionerade par med medelinkomster i villa utanför medelstora städer. M - Lägenhetsboende pensionärer som ofta bor i anpassat boende. N - Äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd.



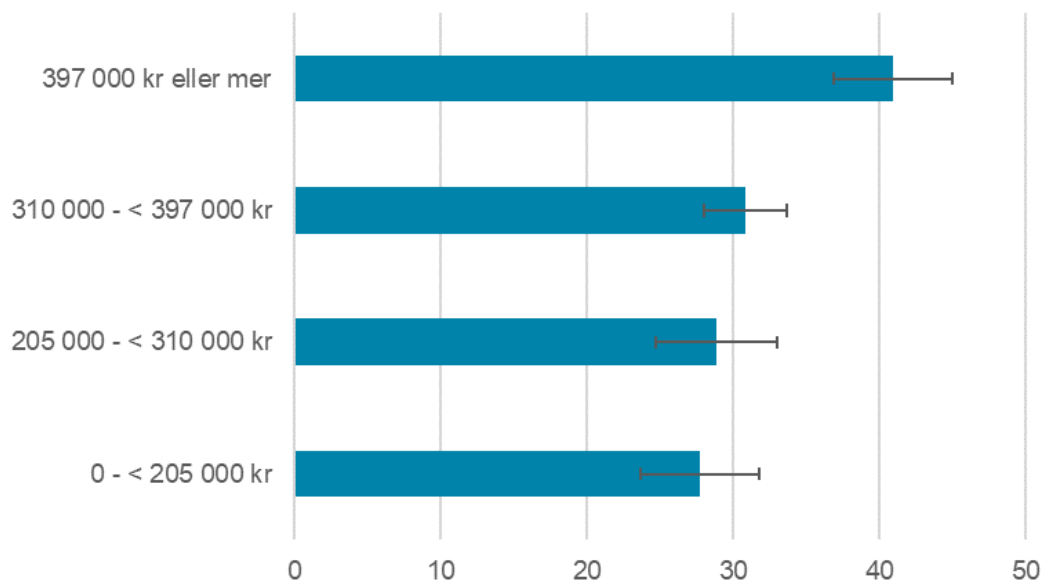
Figur 3.22. Reslängd per huvudresa efter Mosaic-område och ärende.
Källa: RVU Sverige 2011–2016. Indelningen bygger på data på SAMS-områdesnivå och inte på individdata.



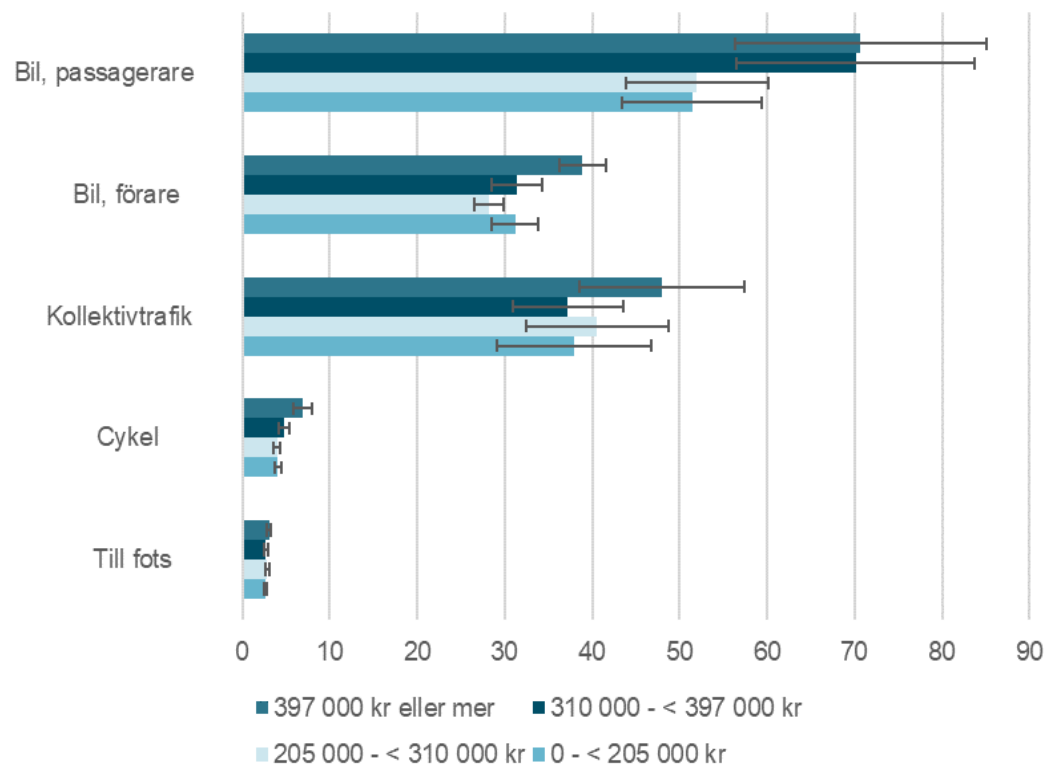
Figur 3.23. Reslängd per huvudresa efter funktionsnedsättning.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.



Figur 3.24. Reslängd per huvudresa efter funktionsnedsättning och ärende.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.



Figur 3.25. Reslängd per huvudresa efter individinkomst per år.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.



Figur 3.26. Reslängd per huvudresa efter individinkomst per år och ärende.
Källa: RVU Sverige 2011–2016.

4 Resmönster för olika grupper

I detta kapitel sammanfattar vi resandet för de grupper vi studerat ovan, med särskilt fokus på att berätta om grupper som skiljer ut sig från mängden och på vilket sätt. Det är alltså ingen fullständig beskrivning av varje enskild grupp.

4.1 Ålder och kön

Det finns signifikanta skillnader i resmönster kopplat till ålder och kön för alla de mått vi studerat, utom vad gäller restid för inköp- och serviceresor. Äldre gör färre resor än övriga grupper vi studerat. Det gäller både färre dagliga resor och färre långväga resor. De äldre reser också av andra anledningar än övriga grupper. Framför allt har de färre arbets- och skolresor och fler inköps-, service- och fritidsresor. Detta förklaras troligen av att vi studerat huvudresor. Personer i yrkesverksam ålder utträttar ärenden i samband med skol- och arbetsresor, medan äldre sannolikt i högre grad gör separata huvudresor för att uträtta dessa ärenden. Äldre reser också mindre med cykel och kollektivtrafik än övriga grupper. Äldre har i genomsnitt längre restid per resa, detta gäller särskilt resor inom kategorin nära och kära. Äldres reslängd är däremot ungefär densamma som för befolkningen i stort.

Barn reser ungefär lika ofta som den vuxna befolkningen, men gör färre resor kopplat till inköp- och service. Barn gör många cykelresor och har en lägre andel resor med bil och kollektivtrafik än befolkningen i snitt. Barn har kortare restid och reslängd per resa. Det gäller samtliga färdstätt och särskilt för ärendena skol- och arbetsresor samt resor inom kategorin nära och kära.

Medelålders män gör inte fler resor än andra grupper vad gäller det vardagliga resandet. Däremot gör de fler långväga resor. Medelålders män använder delvis andra färdmedel och har längre reslängder än andra grupper. De gör fler bilresor men färre resor till fots. Men när de väl genomför resor till fots är de långa. Medelålders män har också längst resor som bilförare och med cykel. Restiden per resa för medelålders män är relativt lång. Det gäller särskilt fritidsresor där restiden per resa är mycket längre än för övriga grupper.

Kvinnors och unga mäns resmönster skiljer inte ut sig lika mycket som resmönstret för äldre, barn och medelålders män. Unga kvinnor gör fler resor inom kategorin nära och kära, vilket bland annat inkluderar att hämta och lämna barn. Medelålders kvinnor har kortast reslängd som bilförare.

4.2 Inkomst

Det finns ett antal skillnader i resmönster kopplat till individinkomst för personer över 19 år. Det gäller antalet resor och vilket färdstätt som använts, men även generellt för restider och reslängder. Den halvan av befolkningen som har högst inkomster gör flest resor. Det gäller särskilt skol- och arbetsresor. De gör fler bilresor, fler kollektivtrafikresor och fler resor med cykel. Fjärdedelen av befolkningen med lägst inkomster har också lägst andel bilresor.

Andelen resor med kollektivtrafik är ungefär densamma för de med högst och lägst inkomst, även om de med högst inkomst gör fler resor. De med lägst inkomst gör fler resor till fots.

För långväga resor är skillnaderna än mer uttalade. De som har högst inkomst gör flest långväga resor, särskilt med bil och flyg men också med kollektivtrafik.

Personer med mellaninkomster (de två fjärdedelarna med näst högst och näst lägst inkomster) har kortare restid per resa än personer med högst och lägst inkomster. De med högst inkomster har dock längre restid för skol- och arbetsresor. De med högst inkomst gör också längre resor i genomsnitt än övriga grupper. Detta gäller särskilt som passagerare i personbil och för cykelresor.

4.3 Funktionsnedsättning

Det finns skillnader i resmönster mellan befolkningen som helhet och personer med funktionsnedsättning. Personer med funktionsnedsättning gör färre resor, och det finns också skillnader kopplat till färdmedel och ärende för resorna samt restid. Reslängder per resa skiljer sig däremot inte åt jämfört med befolkningen som helhet. Framför allt gör personer med funktionsnedsättning färre resor kopplat till skola och arbete. Rörelsehindrade är den grupp som gör minst resor inom kategorin nära och kära. Personer med hörselnedsättning gör fler fritidsresor än befolkningen i övrigt. Kanske kan en förklaring till detta vara att de gör färre skol- och arbetsresor och att resor för fritidsändamål därmed blir egna huvudresor. Personer med funktionsnedsättning gör också färre långväga resor, det gäller särskilt personer med rörelsenedsättning och särskilt med flyg och kollektivtrafik.

4.4 Kommuntyp

Vardagsresandet överlag skiljer sig inte åt mellan kommuntyper och det gör inte heller reslängden. Däremot varierar det långväga resandet, resandet för vissa ärenden och färd sätt, samt restiden per resa mellan olika kommuntyper. Boende i storstadskommuner gör fler och tidsmässigt längre skol- och arbetsresor än personer som bor i tätorter nära en större stad. För inköps-, service- och fritidsresor gäller det omvända, det görs färre resor i storstadskommuner än i tätorter nära en större stad. I storstadskommuner gör invånarna också färre bilresor och fler kollektivtrafikresor.

Invånare i landsbygdskommuner gör färre flygresor och när de åker kollektivtrafik har de längre genomsnittliga reslängder än de andra grupperna vi studerat. Landsbygdskommuner har också längre restid för inköps- och serviceresor. Personer som bor i tätorter avlägsnat belägna har kortast genomsnittlig restid för fritidsresor.

4.5 Urbana socialt utsatta områden

Personer som bor i urbana socialt utsatta områden gör i genomsnitt färre resor per person. Det finns också skillnader kopplat till ärende för resan och färdmedel. Det är däremot ingen skillnad i reslängder eller i restider. Boende i urbana socialt utsatta områden har dock kortare

restid för fritidsresor, de gör också färre fritidsresor och färre resor kopplat till nära och kära. Bilresorna är färre och kollektivtrafikresorna fler för boende i socialt utsatta områden. Andelen av resorna som sker med gång, cykel eller kollektivtrafik är högre än för ett genomsnitt av befolkningen.

Boende i socialt utsatta områden gör färre långväga resor, framförallt med bil men även med flyg.

4.6 Mosaic-områden

Det är ett par av Mosaic-områdena som särskiljer sig från andra områden och befolkningen som helhet. Ett av dessa är områden som benämns *"urbana högutbildade unga höginkomsttagare med bostadsrätt i storstäderna"*. Boende i dessa områden åker mindre bil men gör fler resor till fots och med kollektivtrafik. Som vi sett ovan gör höginkomsttagare generellt fler bilresor, men här har vi alltså en grupp med höga inkomster där detta generella samband inte stämmer. När de åker bil är dock resorna i genomsnitt längre än för andra grupper.

En annan grupp som också syns tydligt är boende i områden som domineras av *"yngre låginkomsttagare i multikulturella förortsområden"*. Precis som i socialt utsatta områden gör boende i dessa områden färre fritidsresor och resor till nära och kära. De gör också få långväga resor i synnerhet med kollektivtrafik jämfört med de andra grupperna vi studerat. De har kortast reslängder som bilförare.

Ytterligare en grupp som framträder i statistiken är boende i områden som domineras av *"äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd"*. De gör minst antal gångresor och har högst andel bilresor. Precis som landsbygdsbor gör de få långväga resor med flyg och kollektivtrafik och har längst restid för inköp och service.

Det finns också ett par andra grupper som sticker ut. Boende i områden som domineras av *"unga singlar och studenter med låga inkomster"* gör fler cykelresor än de övriga grupperna vi studerat, men områden som domineras av *"familjer med höga inkomster och hög utbildning och barn i välbärgade villaområden utanför storstäderna"* cyklar längst. Boende i områden som domineras av *"yngre välutbildade medelinkomsttagare i lägenhet i och omkring storstäderna"* gör flest långväga kollektivtrafikresor jämfört med samtliga andra grupper vi studerat.

5 Referenser

Brottsförebyggande rådet, 2017. *Utvecklingen i socialt utsatta områden i urban miljö; Analys utifrån Nationella trygghetsundersökningen*. Rapport 2017:7.
https://www.bra.se/download/18.62fc8fb415c2ea1069332d6/1496234100813/2017_Utvecklingen_i_socialt_utsatta_omraden_i_urban_miljo.pdf

InsightOne, 2018. <http://insightone.se/mosaic/>

Litman, T. 2017. *Evaluating Accessibility for Transport Planning; Measuring People's Ability to Reach Desired Goods and Activities*. <http://vtpi.org/access.pdf>

Regering, 2017. *Regleringsbrev för budgetåret 2018 avseende Trafikanalys inom utgiftsområde 22 Kommunikationer*. Regeringsbeslut 2017-12-21.
https://www.trafa.se/globalassets/styrdokument/regleringsbrev/myndighet_trafikanalys.pdf

SCB, 2016. *Produktkatalog 2016; SCB:s Marknadsprofiler*.

Tillväxtanalys, 2014. *Bättre statistik för bättre regional och landsbygdspolitik*. Rapport 2014:04. https://tillvaxtverket.se/download/18.607baaf915a3b6cb29683ff1/1487858988356/rapport_2014_04_rev1.pdf

Trafikanalys, 2015. Statistik 2015:10

Bilaga 1 Förteckning över ärenden

<i>Arbete/skola</i>	<i>Inköp och service</i>	<i>Nära och kära</i>	<i>Fritid</i>	<i>Annat ärende</i>
Bostad-arbete	Inköp av dagligvaror	Barntillsyn	Hobby, musikutövning, studiecirkel, kurs	Hämta/lämna saker
Bostad-skola	Övriga inköp	Skjutsa(följa)/hämta annan person	Restaurang, café	Annat ärende
Tjänsteresa/resa i arbetet	Hälso- och sjukvård	Släkt och vänner	Motion och friluftsliv, t.ex. idrott, promenad, etc.	
Studieresa/resa i studierna	Post eller bankärende	Delta i eller följa med vid barns fritidsaktivitet	Underhållning och kultur, fest, konsert, bio, etc.	
	Bokning av biljetter/tider	Begravning/gravvård	Föreningsliv regionsutövning	
	Annan service		(Annan) semesterresa Annan fritidsaktivitet	

Bilaga 2 Förteckning över färdssätt mättdagsresande

<i>Till fots</i>	<i>Cykel</i>	<i>Kollektivtrafik</i>	<i>Bil, förare</i>	<i>Bil, passagerare</i>	<i>Annat färdssätt</i>		
Gick till fots	Cykel	T-bana	Lastbil, förare	Lastbil, passagerare	Moped		
		Spårvagn	Personbil, förare	Personbil, passagerare	MC		
		Sjöfart	Lånad bil, förare	Lånad bil, passagerare	Skolskjuts		
		Tåg, normalbiljett	Hyrd bil, förare	Hyrd bil, passagerare	Flyg, charter		
		Tåg, affärsbiljett eller liknande	Medpassagerares bil, förare	Medpassagerares bil, passagerare	Fritidsbåt		
		Tåg, lågpris (förköp, helgbiljett eller annan rabatt)	Annan bil, förare	Annan bil, passagerare	Snöskoter		
		Tåg, okänd typ	Arbetsgivarens bil, förare	Arbetsgivarens bil, passagerare	Traktor, arbetsredskap		
		Tåg, regionaltåg och pendeltåg utanför Stockholms län.	Personbil, förare, ägandeform okänd	Personbil, passagerare, ägandeform okänd	Färdtjänst, taxi, passagerare		
		Tåg, SL:s pendeltåg och lokaltåg inom Stockholms län.	Bil, förare och passagerare		Färdtjänst, specialfordon, passagerare		
		Tåg, Annat tåg, t ex Intercity, X2000, Arlanda Express och utländska tåg.			Färdtjänst, specialfordon, förare		
		Tåg, besättningsresa			Taxi, (ej färdtjänst), förare		
		Lokalbuss, regionalbuss			Taxi, (ej färdtjänst), passagerare		
		Långfärdsbuss			Charterbuss		
		Annan buss			Flyg, business class, 1:a klass		
		Buss, okänd typ			Flyg, turistklass, ekonomiklass		
					Flyg, annat		
					Flyg, okänd klass		
					Flyg, besättningsresa		
					Annat färdssätt		

Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.