



RVU Sverige - den nationella resvaneundersökningen 2015–2016
The Swedish national travel survey 2015–2016

Publiceringsdatum: 2017-04-28

Kontaktperson:
Trafikanalys

Andreas Holmström

tel: 010-414 42 13, e-post: andreas.holmstrom@trafa.se

Förord

Resvaneundersökningen, RVU Sverige, ingår i Sveriges officiella statistik och har pågått sedan 2011. Trafikanalys ansvarar för undersökningen och har ställt samman en databas för samtliga år och redovisar ett urval tabeller från de två senaste åren, 2015–2016. Anledningen till att tabellerna publiceras som medelvärden för två år är en avvägning mellan uppgifternas precision och aktualitet. Ytterligare information om undersökningen presenteras under fliken "Teknisk beskrivning".

Tabellerna 1 och 2 redovisar det totala resandet för personer som bor i Sverige, antalet resor som vi har gjort och hur långt man har rest. Tabellerna är indelade efter huvudsakligt ärende och huvudsakligt färdstätt.

Tabellerna 3 och 4 beskriver resornas längd i tid och i fysiskt avstånd. Tabellerna är indelade efter huvudsakligt ärende och färdstätt.

Tabellerna 5-12 beskriver hur man reser under en genomsnittsdag i antal resor, restid och reslängd. Tabellerna är indelade efter huvudsakligt ärende och färdstätt. Vidare finns indelningar efter kön och ålder och i vilken kommuntyp man bor.

Tabellerna 13 och 14 beskriver tillgången till i bil i hushållet och hur tillgången till bil samvarierar med resandet.

Databasen RVU Sverige innehåller en stor mängd information om resvanor i Sverige och kan användas bland annat av forskare. Trafikanalys kommer att publicera fler resultat ur databasen under de kommande åren.

Fakta om statistiken

I statistiken från RVU Sverige finns en statistisk osäkerhet i skattningarna som beror på att det är en urvalsundersökning. Denna osäkerhet går att skatta och redovisas med hjälp av konfidensintervall. Utöver det finns bortfallsfel och mätfel. Dessa fel är svårare att skatta, men för att få en uppfattning om hur stora de är går det att jämföra med annan statistik. Här har vi jämfört antal bilar i trafik och den resta sträckan i personbil som förare enligt RVU Sverige med den officiella fordonsstatistiken.

<http://www.trafa.se/vagtrafik/fordon/>

Viktigt att tänka på vid sådana här jämförelser är att även källan som jämförs mot har felkällor. Dessutom kan skillnader i definitioner göra att statistiken inte ska visa exakt samma sak. Bland annat ingår inte resor som gjorts helt i utlandet i RVU Sverige, medan de ingår i den officiella fordonsstatistiken. Antalet bilar i trafik skattas dessutom som ett genomsnitt över året i RVU Sverige, medan antalet bilar i trafik sista december redovisas för den officiella fordonsstatistiken.

Innan jämförelsen med den officiella fordonsstatistiken kommer dock först en redovisning av hur många som angett att de gjort minst en resa under mättdagen och hur många delresor per person som gjorts av de som gjort minst en resa under mättdagen.

Tabell. Andel som gjort minst en resa under mättdagen

År	Andel
2011	84,0 ± 0,9
2012	79,7 ± 1,0
2013	76,1 ± 1,3
2014	78,8 ± 1,3
2015	72,3 ± 1,3
2016	76,7 ± 1,4

Tabell. Antal delresor per person som gjort minst en resa under mättdagen

År	Antal
2011	3,4 ± 0,1
2012	3,3 ± 0,1
2013	3,1 ± 0,1
2014	3,2 ± 0,1
2015	2,7 ± 0,1
2016	2,9 ± 0,1

Tabell. Rest sträcka (i miljontals kilometer) i personbil som förare enligt RVU Sverige och den officiella fordonsstatistiken

År	RVU Sverige	Officiell fordonsstatistik
2011	64 677 ± 4 618	63 226
2012	59 183 ± 4 811	62 806
2013	52 663 ± 4 571	62 780
2014	60 398 ± 6 277	63 813
2015	48 531 ± 5 212	65 311
2016	63 806 ± 6 653	67 176

Tabell. Antal personbilar (i tusental) i trafik enligt RVU Sverige och den officiella fordonsstatistiken (31 december)

År	RVU Sverige	Officiell fordonsstatistik
2011	4 565 ± 80	4 401
2012	4 570 ± 90	4 447
2013	4 845 ± 120	4 495
2014	4 960 ± 120	4 586
2015	4 760 ± 110	4 669
2016	5 118 ± 114	4 768

Undersökningen för år 2015 visar på en lägre andel som gjort minst en resa under mätdagen jämfört med övriga undersökningsår. De som gjort minst en resa visar också på färre resor per person.

I en jämförelse av personbilarnas resta sträcka enligt RVU Sverige och den officiella fordonsstatistiken visar framförallt 2015 års undersökning på betydligt kortare sträcka än den officiella statistiken. Även 2013 års undersökning visar på relativt korta sträckor enligt RVU Sverige. Detta trots att antalet bilar i trafik håller sig på ungefär samma nivå som den officiella fordonsstatistiken över åren.

Mot bakgrund av dessa skillnader vill vi uppmana användare till viss försiktighet vid tolkningar av statistiken. Trafikanalys kommer fortsätta arbetet med kvalitetssäkring.

[Fotnoter](#)
[Footnotes](#)

[Innehåll](#)
[Contents](#)

[Tabell 1](#)

[Antal tusen huvudresor per år med 95%-konfidensintervall \(\$\pm\$ \) efter huvudsakligt ärende och huvudsakligt färd sätt år 2015–2016](#)
[Number of thousands journeys a year with 95% confidence interval \(\$\pm\$ \) by main purpose and main mode of travel year 2015–2016](#)

[Tabell 2](#)

[Färdlängd \(miljoner kilometer\) per år med 95%-konfidensintervall \(\$\pm\$ \) efter huvudresans huvudsakliga ärende och färd sätt år 2015–2016](#)
[Total distance traveled \(in millions of kilometers\) a year with 95% confidence interval \(\$\pm\$ \) by main purpose of the journey and mode of travel year 2015–2016](#)

[Tabell 3](#)

[Färdlängd \(kilometer\) per huvudresa med 95%-konfidensintervall \(\$\pm\$ \) efter huvudsakligt ärende och huvudsakligt färd sätt år 2015–2016](#)
[Total distance traveled \(in kilometers\) per journey with 95% confidence interval \(\$\pm\$ \) by main purpose and main mode of travel year 2015–2016](#)

[Tabell 4](#)

[Restid \(minuter\) per huvudresa med 95%-konfidensintervall \(\$\pm\$ \) efter huvudsakligt ärende och huvudsakligt färd sätt år 2015–2016](#)
[Total time traveled \(in minutes\) per journey with 95% confidence interval \(\$\pm\$ \) by main purpose and main mode of travel year 2015–2016](#)

[Tabell 5](#)

[Antal huvudresor per person och dag med 95%-konfidensintervall \(\$\pm\$ \) efter huvudsakligt ärende och huvudsakligt färd sätt år 2015–2016](#)
[Number of journeys per person and day with 95% confidence interval \(\$\pm\$ \) by main purpose and main mode of travel year 2015–2016](#)

[Tabell 6](#)

[Färdlängd \(kilometer\) per person och dag med 95%-konfidensintervall \(\$\pm\$ \) efter huvudresans huvudsakliga ärende och färd sätt år 2015–2016](#)
[Total distance traveled \(in kilometers\) per person and day with 95% confidence interval \(\$\pm\$ \) by main purpose of the journey and mode of travel year 2015–2016](#)

[Tabell 7](#)

[Antal huvudresor per person och dag med 95%-konfidensintervall \(\$\pm\$ \) efter kön, ålder och huvudsakligt ärende år 2015–2016](#)
[Number of journeys per person and day with 95% confidence interval \(\$\pm\$ \) by gender, age and main purpose year 2015–2016](#)

Tabell 8

Restid (minuter) per person och dag med 95%-konfidensintervall (\pm) efter kön, ålder och huvudsakligt ärende år 2015–2016

Total time traveled (in minutes) per person and day with 95% confidence interval (\pm) by gender, age and main purpose year 2015–2016

Tabell 9

Färdlängd (kilometer) per person och dag med 95%-konfidensintervall (\pm) efter kön, ålder och färdläge år 2015–2016

Total distance traveled (in kilometers) per person and day with 95% confidence interval (\pm) by gender, age and mode of travel year 2015–2016

Tabell 10

Antal huvudresor per person och dag med 95%-konfidensintervall (\pm) efter kommungrupp och huvudsakligt ärende år 2015–2016

Number of journeys per person and day with 95% confidence interval (\pm) by classification of municipality and main purpose year 2015–2016

Tabell 11

Restid (minuter) per person och dag med 95%-konfidensintervall (\pm) efter kommungrupp och huvudsakligt ärende år 2015–2016

Total time traveled (in minutes) per person and day with 95% confidence interval (\pm) by classification of municipality and main purpose year 2015–2016

Tabell 12

Färdlängd (kilometer) per person och dag med 95%-konfidensintervall (\pm) efter kommungrupp och huvudsakligt ärende år 2015–2016

Total distance traveled (in kilometers) per person and day with 95% confidence interval (\pm) by classification of municipality and mode of travel year 2015–2016

Tabell 13

Antal tusen personer med 95%-konfidensintervall (\pm) efter hushållstyp och antal personbilar i hushållet

Number of thousands persons with 95% confidence interval (\pm) by type of household and number of passenger cars in household

Tabell 14

Antal huvudresor per person och dag med 95%-konfidensintervall (\pm) efter kön, ålder och antal personbilar i hushållet

Number of journeys per person and day with 95% confidence interval (\pm) by gender, age and number of passenger cars in household

Teknisk beskrivning

Fotnoter

Footnotes

- 1 En huvudresa startar och slutar i respondentens permanenta bostad, fritidsbostad, arbetsplats, skola, praktikplats eller tillfälliga övernattningsplats**

The origin and destination of a journey are the respondent's permanent residence, vacation home, workplace, school, trainee post or temporary sleeping accommodations.

- 2 Huvudsakligt färd sätt är det som används längst sträcka under huvudresan.**

Main mode of travel is the one used for longest distance covered.

- 3 Kollektiva färd sätt omfattar allmän kollektivtrafik med buss, tåg, spårvagn eller tunnelbana**

Public transport comprises bus, coach, railway, tram, light rail and subway.

- 4 Övriga färd sätt omfattar bland annat färd tjänst, taxi, flyg och sjöfart**

Other mode of travel comprises inter alia special transport, taxi, air, ship.

- 5 Enligt indelning av Sveriges Kommuner och Landsting 2011, se**

According to classification by the Swedish Association of Local Authorities and Regions 2011, see [http://www.scb.se/Grupp/Hitta_statistik/Regional%20statistik/Indelningar/_Dokument/Kommungruppslista%20\(bilaga1\).xls](http://www.scb.se/Grupp/Hitta_statistik/Regional%20statistik/Indelningar/_Dokument/Kommungruppslista%20(bilaga1).xls)

- 6 Till hybrider räknas här bilar som kan gå på fossila bränslen (bensin eller diesel) och förnybara bränslen (E85/etanol eller gas)**

Hybrid includes passenger cars runs on fossil fuels (petrol or diesel) and renewable fuels (E85/Ethanol or gas)

Tabell 1**Antal tusen huvudresor¹ per år med 95%-konfidensintervall (±) efter huvudsakligt ärende och huvudsakligt färdssätt² år 2015–2016***Number of thousand journeys¹ a year with 95% confidence interval (±) by main purpose and main mode of travel² year 2015–2016*

Huvudsakligt ärende <i>Main purpose</i>	Huvudsakligt färdssätt ² <i>Main mode of travel²</i>					Samtliga <i>All</i>
	Till fots, cykel <i>By foot, bicycle</i>	Bil <i>Car</i>	Kollektiva färdssätt ³ <i>Public transport³</i>	Övriga färdssätt ⁴ <i>Other mode of travel⁴</i>	Uppgift saknas <i>Information not available</i>	
Arbets-, tjänste- och skolresor <i>Business, work and study-related</i>	517 058 ± 40 707	1 126 189 ± 57 387	487 779 ± 38 642	41 996 ± 11 772	33 764 ± 10 015	2 206 785 ± 71 166
Service och inköp <i>Service and shopping</i>	135 651 ± 15 548	390 651 ± 25 323	41 313 ± 7 765	6 374 ± 3 057	1 076 ± 1 137	575 064 ± 30 482
Fritid <i>Leisure</i>	477 545 ± 32 146	657 731 ± 34 391	106 357 ± 14 487	35 011 ± 7 779	12 859 ± 4 556	1 289 502 ± 47 410
Annat ärende <i>Other purpose</i>	14 150 ± 5 666	57 057 ± 11 774	3 964 ± 2 274	2 217 ± 2 693	1 676 ± 1 748	79 062 ± 13 833
Uppgift saknas <i>Information not available</i>	1 460 ± 1 706	7 327 ± 4 321	1 645 ± 1 762	396 ± 776	169 ± 331	10 997 ± 5 039
Samtliga <i>All</i>	1 145 863 ± 55 497	2 238 954 ± 70 283	641 058 ± 41 753	85 993 ± 14 960	49 543 ± 11 177	4 161 409 ± 82 030

Tabell 2**Färdlängd (miljoner kilometer) per år med 95%-konfidensintervall (±) efter huvudresans¹ huvudsakliga ärende och färd sätt år 2015–2016***Total distance traveled (in millions of kilometers) a year with 95% confidence interval (±) by main purpose of the journey¹ and mode of travel year 2015–2016*

Huvudsakligt ärende <i>Main purpose</i>	Huvudsakligt färd sätt ² <i>Main mode of travel²</i>					Samtliga <i>All</i>
	Till fots, cykel <i>By foot, bicycle</i>	Bil <i>Car</i>	Kollektiva färd sätt ³ <i>Public transport³</i>	Övriga färd sätt ⁴ <i>Other mode of travel⁴</i>	Uppgift saknas <i>Information not available</i>	
Arbets-, tjänste- och skolresor <i>Business, work and study-related</i>	1 273 ± 158	27 811 ± 3 090	11 100 ± 1 827	1 995 ± 1 654	208 ± 104	42 386 ± 3 896
Service och inköp <i>Service and shopping</i>	341 ± 61	10 409 ± 1 401	1 091 ± 604	1 488 ± 2 547	11 ± 15	13 340 ± 2 953
Fritid <i>Leisure</i>	1 903 ± 180	38 106 ± 3 936	6 636 ± 2 073	17 001 ± 8 167	824 ± 475	64 468 ± 9 271
Annat ärende <i>Other purpose</i>	41 ± 19	2 030 ± 697	112 ± 119	9 ± 13	50 ± 94	2 242 ± 713
Uppgift saknas <i>Information not available</i>	3 ± 6	240 ± 176	79 ± 97	0 ± 0	2 ± 3	323 ± 201
Samtliga <i>All</i>	3 561 ± 247	78 594 ± 5 174	19 017 ± 2 810	20 493 ± 8 708	1 093 ± 495	122 757 ± 10 378

Tabell 3**Färdlängd (kilometer) per huvudresa¹ med 95%-konfidensintervall (\pm) efter huvudsakligt ärende och huvudsakligt färdssätt² år 2015–2016***Total distance traveled (in kilometers) per journey¹ with 95% confidence interval (\pm) by main purpose and main mode of travel² year 2015–2016*

Huvudsakligt ärende <i>Main purpose</i>	Huvudsakligt färdssätt ² <i>Main mode of travel²</i>					Samtliga <i>All</i>
	Till fots, cykel <i>By foot, bicycle</i>	Bil <i>Car</i>	Kollektiva färdssätt ³ <i>Public transport³</i>	Övriga färdssätt ⁴ <i>Other mode of travel⁴</i>	Uppgift saknas <i>Information not available</i>	
Arbets-, tjänste- och skolresor <i>Business, work and study-related</i>	2,5 \pm 0,2	25 \pm 3	25 \pm 4	49 \pm 39	4 \pm 0	20 \pm 2
Service och inköp <i>Service and shopping</i>	2,6 \pm 0,3	27 \pm 3	30 \pm 15	261 \pm 399	0 \pm 0	24 \pm 5
Fritid <i>Leisure</i>	4,2 \pm 0,3	58 \pm 5	66 \pm 19	530 \pm 231	0 \pm 0	51 \pm 7
Annat ärende <i>Other purpose</i>	2,9 \pm 0,8	34 \pm 11	32 \pm 30	7 \pm 2	0 \pm 0	28 \pm 8
Uppgift saknas <i>Information not available</i>	10,0 \pm 0,0	33 \pm 18	48 \pm 31	0 \pm 0	0 \pm 0	35 \pm 15
Samtliga <i>All</i>	3,2 \pm 0,2	36 \pm 2	32 \pm 4	256 \pm 106	4 \pm 0	30 \pm 3

Tabell 4**Restid (minuter) per huvudresa¹ med 95%-konfidensintervall (\pm) efter huvudsakligt ärende och huvudsakligt färdstätt² år 2015–2016***Total time traveled (in minutes) per journey¹ with 95% confidence interval (\pm) by main purpose and main mode of travel² year 2015–2016*

Huvudsakligt ärende <i>Main purpose</i>	Huvudsakligt färdstätt ² <i>Main mode of travel²</i>					Samtliga <i>All</i>
	Till fots, cykel <i>By foot, bicycle</i>	Bil <i>Car</i>	Kollektiva färdstätt ³ <i>Public transport³</i>	Övriga färdstätt ⁴ <i>Other mode of travel⁴</i>	Uppgift saknas <i>Information not available</i>	
Arbets-, tjänste- och skolresor <i>Business, work and study-related</i>	16 \pm 1	31 \pm 2	46 \pm 3	39 \pm 18	73 \pm 14	32 \pm 1
Service och inköp <i>Service and shopping</i>	26 \pm 3	38 \pm 3	64 \pm 10	51 \pm 20	189 \pm 31	38 \pm 2
Fritid <i>Leisure</i>	45 \pm 2	68 \pm 5	103 \pm 15	155 \pm 34	182 \pm 50	66 \pm 3
Annat ärende <i>Other purpose</i>	42 \pm 18	45 \pm 9	70 \pm 25	27 \pm 5	122 \pm 20	47 \pm 8
Uppgift saknas <i>Information not available</i>	54 \pm 6	55 \pm 23	77 \pm 13	0 \pm 0	120 \pm 0	59 \pm 18
Samtliga <i>All</i>	30 \pm 1	44 \pm 2	57 \pm 4	86 \pm 20	104 \pm 18	43 \pm 1

Tabell 5**Antal huvudresor¹ per person och dag med 95%-konfidensintervall (\pm) efter huvudsakligt ärende och huvudsakligt färdssätt² år 2015–2016***Number of journeys¹ per person and day with 95% confidence interval (\pm) by main purpose and main mode of travel² year 2015–2016*

Huvudsakligt ärende <i>Main purpose</i>	Huvudsakligt färdssätt ² <i>Main mode of travel²</i>					Samtliga <i>All</i>
	Till fots, cykel <i>By foot, bicycle</i>	Bil <i>Car</i>	Kollektiva färdssätt ³ <i>Public transport³</i>	Övriga färdssätt ⁴ <i>Other mode of travel⁴</i>	Uppgift saknas <i>Information not available</i>	
	Arbets-, tjänste- och skolresor <i>Business, work and study-related</i>	0,17 \pm 0,01	0,35 \pm 0,02	0,15 \pm 0,01	0,01 \pm 0,00	
Service och inköp <i>Service and shopping</i>	0,05 \pm 0,01	0,12 \pm 0,01	0,01 \pm 0,00	0,00 \pm 0,00	0,00 \pm 0,00	0,19 \pm 0,01
Fritid <i>Leisure</i>	0,18 \pm 0,01	0,20 \pm 0,01	0,03 \pm 0,00	0,01 \pm 0,00	0,00 \pm 0,00	0,43 \pm 0,01
Annat ärende <i>Other purpose</i>	0,01 \pm 0,00	0,02 \pm 0,00	0,00 \pm 0,00	0,00 \pm 0,00	0,00 \pm 0,00	0,03 \pm 0,00
Uppgift saknas <i>Information not available</i>	0,00 \pm 0,00	0,00 \pm 0,00	0,00 \pm 0,00	0,00 \pm 0,00	0,00 \pm 0,00	0,00 \pm 0,00
Samtliga <i>All</i>	0,40 \pm 0,02	0,70 \pm 0,02	0,20 \pm 0,01	0,03 \pm 0,00	0,02 \pm 0,00	1,35 \pm 0,02

Tabell 6**Färdlängd (kilometer) per person och dag med 95%-konfidensintervall (\pm) efter huvudresans¹ huvudsakliga ärende och färd sätt år 2015–2016***Total distance traveled (in kilometers) per person and day with 95% confidence interval (\pm) by main purpose of the journey¹ and mode of travel year 2015–2016*

Huvudsakligt ärende <i>Main purpose</i>	Huvudsakligt färd sätt ² <i>Main mode of travel²</i>					Samtliga <i>All</i>
	Till fots, cykel <i>By foot, bicycle</i>	Bil <i>Car</i>	Kollektiva färd sätt ³ <i>Public transport³</i>	Övriga färd sätt ⁴ <i>Other mode of travel⁴</i>	Uppgift saknas <i>Information not available</i>	
Arbets-, tjänste- och skolresor <i>Business, work and study-related</i>	0,5 \pm 0,1	9 \pm 1	3 \pm 1	1 \pm 0	0 \pm 0	13 \pm 1
Service och inköp <i>Service and shopping</i>	0,1 \pm 0,0	3 \pm 0	0 \pm 0	1 \pm 1	0 \pm 0	4 \pm 1
Fritid <i>Leisure</i>	0,7 \pm 0,1	12 \pm 1	2 \pm 1	5 \pm 2	0 \pm 0	19 \pm 3
Annat ärende <i>Other purpose</i>	0,0 \pm 0,0	1 \pm 0	0 \pm 0	0 \pm 0	0 \pm 0	1 \pm 0
Uppgift saknas <i>Information not available</i>	0,0 \pm 0,0	0 \pm 0	0 \pm 0	0 \pm 0	0 \pm 0	0 \pm 0
Samtliga <i>All</i>	1,4 \pm 0,1	25 \pm 2	6 \pm 1	6 \pm 2	0 \pm 0	38 \pm 3

Tabell 7

Antal huvudresor¹ per person och dag med 95%-konfidensintervall (±) efter kön, ålder och huvudsakligt ärende år 2015–2016

Number of journeys¹ per person and day with 95% confidence interval (±) by gender, age and main purpose year 2015–2016

Kön Sex	Ålder Age	Huvudsakligt ärende Main purpose					Samtliga All
		Arbets-, tjänste- och skolresor Business, work and study-related	Service och inköp Service and shopping	Fritid Leisure	Annat ärende Other purpose	Uppgift saknas Information not available	
Man Male	6-14	0,92 ± 0,08	0,07 ± 0,02	0,47 ± 0,06	0,01 ± 0,01	0,00 ± 0,00	1,48 ± 0,09
	15-24	0,84 ± 0,08	0,06 ± 0,02	0,41 ± 0,05	0,01 ± 0,01	0,00 ± 0,01	1,34 ± 0,08
	25-34	0,89 ± 0,10	0,15 ± 0,04	0,29 ± 0,05	0,03 ± 0,02	0,00 ± 0,01	1,37 ± 0,11
	35-44	0,96 ± 0,10	0,19 ± 0,04	0,36 ± 0,06	0,02 ± 0,01	0,01 ± 0,01	1,56 ± 0,11
	45-54	0,93 ± 0,10	0,16 ± 0,04	0,40 ± 0,06	0,02 ± 0,02	0,01 ± 0,01	1,53 ± 0,11
	55-64	0,68 ± 0,08	0,19 ± 0,04	0,38 ± 0,05	0,03 ± 0,02	0,00 ± 0,00	1,30 ± 0,09
	65-74	0,09 ± 0,03	0,33 ± 0,04	0,60 ± 0,05	0,05 ± 0,02	0,00 ± 0,00	1,08 ± 0,07
	75-84	0,01 ± 0,01	0,30 ± 0,05	0,51 ± 0,06	0,05 ± 0,02	0,00 ± 0,00	0,87 ± 0,08
	Samtliga All	0,72 ± 0,03	0,17 ± 0,01	0,42 ± 0,02	0,03 ± 0,01	0,00 ± 0,00	1,35 ± 0,03
Kvinna Female	6-14	0,86 ± 0,08	0,10 ± 0,02	0,40 ± 0,05	0,01 ± 0,01	0,00 ± 0,00	1,37 ± 0,08
	15-24	0,80 ± 0,09	0,11 ± 0,03	0,45 ± 0,05	0,02 ± 0,01	0,00 ± 0,00	1,37 ± 0,09
	25-34	0,84 ± 0,10	0,22 ± 0,05	0,39 ± 0,07	0,04 ± 0,02	0,00 ± 0,01	1,49 ± 0,11
	35-44	0,98 ± 0,10	0,22 ± 0,04	0,39 ± 0,07	0,02 ± 0,02	0,01 ± 0,01	1,63 ± 0,11
	45-54	0,90 ± 0,09	0,19 ± 0,04	0,43 ± 0,06	0,02 ± 0,01	0,00 ± 0,01	1,54 ± 0,10
	55-64	0,71 ± 0,08	0,20 ± 0,03	0,46 ± 0,07	0,02 ± 0,01	0,01 ± 0,01	1,40 ± 0,09
	65-74	0,09 ± 0,03	0,29 ± 0,03	0,56 ± 0,05	0,02 ± 0,01	0,00 ± 0,00	0,96 ± 0,06
	75-84	0,00 ± 0,01	0,28 ± 0,04	0,42 ± 0,06	0,03 ± 0,02	0,00 ± 0,01	0,73 ± 0,07
	Samtliga All	0,69 ± 0,03	0,20 ± 0,01	0,44 ± 0,02	0,02 ± 0,01	0,00 ± 0,00	1,35 ± 0,03

Tabell 8

Restid (minuter) per person och dag med 95%-konfidensintervall (\pm) efter kön, ålder och huvudsakligt ärende år 2015–2016

Total time traveled (in minutes) per person and day with 95% confidence interval (\pm) by gender, age and main purpose year 2015–2016

Kön Sex	Ålder Age	Huvudsakligt ärende Main purpose					Samtliga All
		Arbets-, tjänste- och skolresor <i>Business, work and study-related</i>	Service och inköp <i>Service and shopping</i>	Fritid <i>Leisure</i>	Annat ärende <i>Other purpose</i>	Uppgift saknas <i>Information not available</i>	
Man	6-14	15 \pm 2	3 \pm 1	24 \pm 5	1 \pm 1	0 \pm 0	42 \pm 5
Female	15-24	26 \pm 4	2 \pm 1	25 \pm 5	0 \pm 1	0 \pm 0	53 \pm 5
	25-34	30 \pm 5	6 \pm 3	20 \pm 5	1 \pm 1	0 \pm 1	57 \pm 7
	35-44	35 \pm 6	7 \pm 2	22 \pm 6	0 \pm 0	0 \pm 0	65 \pm 8
	45-54	30 \pm 5	5 \pm 1	27 \pm 6	1 \pm 1	0 \pm 0	64 \pm 7
	55-64	27 \pm 5	8 \pm 3	26 \pm 5	1 \pm 1	0 \pm 0	62 \pm 7
	65-74	3 \pm 2	12 \pm 2	38 \pm 4	3 \pm 2	0 \pm 0	56 \pm 5
	75-84	0 \pm 0	11 \pm 3	36 \pm 7	3 \pm 3	0 \pm 0	50 \pm 8
	Samtliga All	23 \pm 2	6 \pm 1	26 \pm 2	1 \pm 0	0 \pm 0	57 \pm 2
Kvinna	6-14	12 \pm 2	4 \pm 1	25 \pm 5	1 \pm 0	0 \pm 0	42 \pm 5
Female	15-24	26 \pm 4	4 \pm 1	32 \pm 7	2 \pm 1	0 \pm 0	63 \pm 8
	25-34	26 \pm 5	10 \pm 4	29 \pm 10	2 \pm 1	0 \pm 1	66 \pm 11
	35-44	32 \pm 5	7 \pm 2	19 \pm 4	1 \pm 0	0 \pm 0	60 \pm 6
	45-54	30 \pm 5	5 \pm 1	29 \pm 7	1 \pm 1	0 \pm 0	66 \pm 8
	55-64	22 \pm 3	9 \pm 2	28 \pm 5	1 \pm 1	0 \pm 0	60 \pm 6
	65-74	3 \pm 1	11 \pm 2	38 \pm 5	1 \pm 1	0 \pm 0	53 \pm 5
	75-84	0 \pm 0	9 \pm 2	22 \pm 4	2 \pm 1	0 \pm 0	32 \pm 5
	Samtliga All	20 \pm 1	7 \pm 1	28 \pm 2	1 \pm 0	0 \pm 0	57 \pm 3

Tabell 9

Färdlängd (kilometer) per person och dag med 95%-konfidensintervall (\pm) efter kön, ålder och färdlätt år 2015–2016

Total distance traveled (in kilometers) per person and day with 95% confidence interval (\pm) by gender, age and mode of travel year 2015–2016

Kön Sex	Ålder Age	Huvudsakligt ärende Main purpose					Samtliga All
		Till fots, cykel <i>By foot, bicycle</i>	Bil <i>Car</i>	Kollektiva färdlätt ³ <i>Public transport³</i>	Övriga färdlätt ⁴ <i>Other mode of travel⁴</i>	Uppgift saknas <i>Information not available</i>	
Man <i>Male</i>	6-14	1,2 \pm 0,2	15 \pm 4	6 \pm 5	5 \pm 9	0 \pm 0	27 \pm 11
	15-24	1,3 \pm 0,3	12 \pm 3	13 \pm 4	7 \pm 11	0 \pm 0	34 \pm 12
	25-34	1,2 \pm 0,3	25 \pm 6	6 \pm 3	6 \pm 8	0 \pm 0	38 \pm 11
	35-44	1,2 \pm 0,4	39 \pm 9	4 \pm 2	6 \pm 8	0 \pm 0	51 \pm 13
	45-54	1,6 \pm 0,4	34 \pm 6	5 \pm 3	10 \pm 11	0 \pm 0	50 \pm 13
	55-64	1,7 \pm 0,4	37 \pm 7	3 \pm 2	4 \pm 4	0 \pm 0	46 \pm 8
	65-74	1,6 \pm 0,3	24 \pm 4	2 \pm 2	3 \pm 5	0 \pm 0	31 \pm 6
	75-84	1,1 \pm 0,3	24 \pm 7	2 \pm 2	7 \pm 11	0 \pm 0	34 \pm 13
Samtliga <i>All</i>		1,4 \pm 0,1	27 \pm 2	6 \pm 1	6 \pm 3	0 \pm 0	40 \pm 4
Kvinna <i>Female</i>	6-14	1,0 \pm 0,2	19 \pm 5	3 \pm 2	2 \pm 3	0 \pm 0	25 \pm 6
	15-24	1,1 \pm 0,2	15 \pm 4	14 \pm 5	10 \pm 14	0 \pm 0	41 \pm 15
	25-34	1,4 \pm 0,3	27 \pm 8	7 \pm 3	16 \pm 21	0 \pm 0	51 \pm 23
	35-44	1,6 \pm 0,4	24 \pm 4	6 \pm 3	7 \pm 11	0 \pm 0	39 \pm 12
	45-54	1,6 \pm 0,3	29 \pm 7	8 \pm 4	6 \pm 8	0 \pm 0	45 \pm 12
	55-64	1,8 \pm 0,3	26 \pm 6	6 \pm 2	1 \pm 2	0 \pm 0	34 \pm 6
	65-74	1,4 \pm 0,2	20 \pm 4	4 \pm 2	1 \pm 1	0 \pm 0	26 \pm 5
	75-84	0,9 \pm 0,2	11 \pm 5	1 \pm 1	1 \pm 1	0 \pm 0	14 \pm 5
Samtliga <i>All</i>		1,4 \pm 0,1	22 \pm 2	6 \pm 1	6 \pm 4	0 \pm 0	36 \pm 5

Tabell 10

Antal huvudresor¹ per person och dag med 95%-konfidensintervall (\pm) efter kommungrupp⁵ och huvudsakligt ärende år 2015–2016

Number of journeys¹ per person and day with 95% confidence interval (\pm) by classification of municipality⁵ and main purpose year 2015–2016

Kommungrupp ⁵ <i>Classification of municipalities⁵</i>	Huvudsakligt ärende <i>Main purpose</i>					Samtliga <i>All</i>
	Arbets-, tjänste- och skolresor <i>Business, work and study-related</i>	Service och inköp <i>Service and shopping</i>	Fritid <i>Leisure</i>	Annat ärende <i>Other purpose</i>	Uppgift saknas <i>Information not available</i>	
Storstäder <i>Metropolitan municipalities</i>	0,8 \pm 0,1	0,2 \pm 0,0	0,4 \pm 0,0	0,0 \pm 0,0	0,0 \pm 0,0	1,4 \pm 0,1
Förortskommuner till storstäderna <i>Suburban municipalities</i>	0,8 \pm 0,1	0,2 \pm 0,0	0,4 \pm 0,0	0,0 \pm 0,0	0,0 \pm 0,0	1,4 \pm 0,1
Större städer <i>Large cities</i>	0,7 \pm 0,0	0,2 \pm 0,0	0,5 \pm 0,0	0,0 \pm 0,0	0,0 \pm 0,0	1,4 \pm 0,0
Förortskommuner till större städer <i>Suburban municipalities to large cities</i>	0,6 \pm 0,1	0,1 \pm 0,0	0,4 \pm 0,1	0,0 \pm 0,0	0,0 \pm 0,0	1,1 \pm 0,1
Pendlingskommuner <i>Commuter municipalities</i>	0,6 \pm 0,1	0,2 \pm 0,0	0,4 \pm 0,1	0,0 \pm 0,0	0,0 \pm 0,0	1,3 \pm 0,1
Turism- och besöksnäringkommuner <i>Tourism and travel industry municipalities</i>	0,7 \pm 0,1	0,2 \pm 0,1	0,5 \pm 0,1	0,0 \pm 0,0	0,0 \pm 0,0	1,4 \pm 0,1
Varuproducerande kommuner <i>Manufacturing municipalities</i>	0,6 \pm 0,1	0,2 \pm 0,0	0,4 \pm 0,1	0,0 \pm 0,0	0,0 \pm 0,0	1,3 \pm 0,1
Glesbygdskommuner <i>Sparsely populated municipalities</i>	0,6 \pm 0,2	0,2 \pm 0,1	0,5 \pm 0,1	0,1 \pm 0,1	0,0 \pm 0,0	1,3 \pm 0,2
Kommuner i tätbefolkad region <i>Municipalities in densely populated regions</i>	0,7 \pm 0,1	0,2 \pm 0,0	0,4 \pm 0,1	0,0 \pm 0,0	0,0 \pm 0,0	1,4 \pm 0,1
Kommuner i glesbefolkad region <i>Municipalities in sparsely populated regions</i>	0,8 \pm 0,1	0,2 \pm 0,0	0,4 \pm 0,1	0,0 \pm 0,0	0,0 \pm 0,0	1,5 \pm 0,2
Samtliga <i>All</i>	0,7 \pm 0,0	0,2 \pm 0,0	0,4 \pm 0,0	0,0 \pm 0,0	0,0 \pm 0,0	1,4 \pm 0,0

Tabell 11

Restid (minuter) per person och dag med 95%-konfidensintervall (\pm) efter kommungrupp⁵ och huvudsakligt ärende år 2015–2016

Total time traveled (in minutes) per person and day with 95% confidence interval (\pm) by classification of municipality⁵ and main purpose year 2015–2016

Kommungrupp ⁵ <i>Classification of municipalities⁵</i>	Huvudsakligt ärende <i>Main purpose</i>					Samtliga <i>All</i>
	Arbets-, tjänste- och skolresor <i>Business, work and study-related</i>	Service och inköp <i>Service and shopping</i>	Fritid <i>Leisure</i>	Annat ärende <i>Other purpose</i>	Uppgift saknas <i>Information not available</i>	
Storstäder <i>Metropolitan municipalities</i>	27 \pm 3	6 \pm 1	27 \pm 4	1 \pm 0	0 \pm 0	61 \pm 4
Förortskommuner till storstäderna <i>Suburban municipalities</i>	26 \pm 3	7 \pm 2	26 \pm 3	1 \pm 1	0 \pm 0	61 \pm 4
Större städer <i>Large cities</i>	18 \pm 2	7 \pm 1	28 \pm 3	2 \pm 1	0 \pm 0	55 \pm 3
Förortskommuner till större städer <i>Suburban municipalities to large cities</i>	22 \pm 7	4 \pm 2	26 \pm 8	1 \pm 1	0 \pm 0	53 \pm 10
Pendlingskommuner <i>Commuter municipalities</i>	17 \pm 4	8 \pm 2	27 \pm 5	1 \pm 1	0 \pm 0	54 \pm 6
Turism- och besöksnäringkommuner <i>Tourism and travel industry municipalities</i>	21 \pm 8	7 \pm 3	30 \pm 8	1 \pm 1	0 \pm 0	59 \pm 11
Varuproducerande kommuner <i>Manufacturing municipalities</i>	17 \pm 4	8 \pm 2	27 \pm 5	1 \pm 1	0 \pm 0	54 \pm 6
Glesbygdkommuner <i>Sparse populated municipalities</i>	26 \pm 16	7 \pm 3	32 \pm 12	3 \pm 3	0 \pm 1	68 \pm 19
Kommuner i tätbefolkad region <i>Municipalities in densely populated regions</i>	20 \pm 3	7 \pm 2	25 \pm 4	1 \pm 1	0 \pm 0	53 \pm 5
Kommuner i glesbefolkad region <i>Municipalities in sparsely populated regions</i>	23 \pm 8	5 \pm 2	25 \pm 6	1 \pm 2	0 \pm 1	55 \pm 10
Samtliga <i>All</i>	22 \pm 1	7 \pm 1	27 \pm 1	1 \pm 0	0 \pm 0	57 \pm 2

Tabell 12

Färdlängd (kilometer) per person och dag med 95%-konfidensintervall (±) efter kommungrupp⁵ och färd sätt år 2015–2016

Total distance traveled (in kilometers) per person and day with 95% confidence interval (±) by classification of municipality⁵ and mode of travel year 2015–2016

Kommungrupp ⁵ <i>Classification of municipalities⁵</i>	Färd sätt <i>Mode of travel</i>					Samtliga <i>All</i>
	Till fots, cykel <i>By foot, bicycle</i>	Bil <i>Car</i>	Kollektiva färd sätt ³ <i>Public transport³</i>	Övriga färd sätt ⁴ <i>Other mode of travel⁴</i>	Uppgift saknas <i>Information not available</i>	
	Storstäder <i>Metropolitan municipalities</i>	1,8 ± 0,2	13 ± 3	8 ± 2	6 ± 6	
Förortskommuner till storstäderna <i>Suburban municipalities</i>	1,2 ± 0,2	24 ± 4	7 ± 2	7 ± 6	0 ± 0	39 ± 7
Större städer <i>Large cities</i>	1,5 ± 0,1	26 ± 3	5 ± 1	10 ± 6	0 ± 0	43 ± 7
Förortskommuner till större städer <i>Suburban municipalities to large cities</i>	1,1 ± 0,4	28 ± 8	7 ± 6	7 ± 12	0 ± 0	43 ± 16
Pendlingskommuner <i>Commuter municipalities</i>	1,2 ± 0,2	30 ± 5	5 ± 3	2 ± 1	0 ± 0	37 ± 6
Turism- och besöksnäringkommuner <i>Tourism and travel industry municipalities</i>	1,3 ± 0,3	27 ± 7	6 ± 4	3 ± 4	0 ± 0	37 ± 8
Varuproducerande kommuner <i>Manufacturing municipalities</i>	1,2 ± 0,2	30 ± 5	5 ± 3	2 ± 1	0 ± 0	37 ± 6
Glesbygdkommuner <i>Sparsely populated municipalities</i>	1,1 ± 0,4	36 ± 13	6 ± 9	1 ± 2	0 ± 0	44 ± 16
Kommuner i tätbefolkad region <i>Municipalities in densely populated regions</i>	1,1 ± 0,2	27 ± 4	7 ± 3	5 ± 6	0 ± 0	39 ± 8
Kommuner i glesbefolkad region <i>Municipalities in sparsely populated regions</i>	1,2 ± 0,4	29 ± 12	3 ± 4	6 ± 10	0 ± 0	40 ± 16
Samtliga <i>All</i>	1,4 ± 0,1	25 ± 2	6 ± 1	7 ± 2	0 ± 0	38 ± 3

Tabell 13**Antal tusen personer med 95%-konfidensintervall (\pm) efter hushållstyp och antal personbilar i hushållet***Number of thousands persons with 95% confidence interval (\pm) by type of household and number of passenger cars in household*

Hushållstyp <i>Type of household</i>	Antal personbilar i hushållet <i>Number of passenger cars in household</i>				Samtliga <i>All</i>
	Ingen <i>None</i>	En <i>One</i>	Minst två <i>At least two</i>	Uppgift saknas <i>Information not available</i>	
Ensamstående utan barn <i>Single persons without children</i>	773 \pm 55	912 \pm 58	118 \pm 23	7 \pm 6	1 810 \pm 76
Ensamstående med barn <i>Single persons with children</i>	118 \pm 23	282 \pm 33	40 \pm 12	2 \pm 3	442 \pm 41
Två sammanboende utan barn <i>Two cohabiting persons without children</i>	288 \pm 37	1 774 \pm 70	1 147 \pm 62	4 \pm 4	3 214 \pm 85
Två sammanboende med barn <i>Two cohabiting persons with children</i>	157 \pm 28	1 390 \pm 72	1 611 \pm 75	3 \pm 3	3 161 \pm 87
Uppgift saknas <i>Information not available</i>	39 \pm 14	94 \pm 20	54 \pm 15	22 \pm 9	209 \pm 30
Samtliga <i>All</i>	1 375 \pm 72	4 452 \pm 98	2 971 \pm 91	37 \pm 13	8 835 \pm 2

Tabell 14

Antal huvudresor¹ per person och dag med 95%-konfidensintervall (±) efter kön, ålder och antal personbilar i hushållet

Number of journeys¹ per person and day with 95% confidence interval (±) by gender, age and number of passenger cars in household

Kön Sex	Ålder Age	Antal personbilar i hushållet <i>Number of passenger cars in household</i>				Samtliga All
		Ingen None	En One	Minst två At least two	Uppgift saknas Information not available	
Man <i>Male</i>	6-14	1,20 ± 0,25	1,50 ± 0,12	1,57 ± 0,14	0,75 ± 1,13	1,51 ± 0,09
	15-24	1,15 ± 0,20	1,31 ± 0,14	1,48 ± 0,14	0,94 ± 0,68	1,35 ± 0,09
	25-34	1,28 ± 0,17	1,40 ± 0,17	1,48 ± 0,24	0,00 ± 0,00	1,38 ± 0,11
	35-44	1,18 ± 0,28	1,58 ± 0,15	1,73 ± 0,15	0,76 ± 0,96	1,59 ± 0,10
	45-54	1,25 ± 0,29	1,36 ± 0,15	1,81 ± 0,17	0,60 ± 0,72	1,54 ± 0,11
	55-64	0,84 ± 0,25	1,25 ± 0,11	1,48 ± 0,16	0,00 ± 0,00	1,31 ± 0,09
	65-74	0,72 ± 0,18	1,05 ± 0,08	1,25 ± 0,13	0,00 ± 0,00	1,08 ± 0,07
	75-84	0,51 ± 0,16	0,87 ± 0,08	1,29 ± 0,33	1,00 ± 0,00	0,87 ± 0,08
	Samtliga <i>All</i>	1,11 ± 0,09	1,30 ± 0,05	1,56 ± 0,06	0,78 ± 0,42	1,36 ± 0,03
Kvinna <i>Female</i>	6-14	1,38 ± 0,35	1,37 ± 0,11	1,43 ± 0,13	0,99 ± 0,73	1,40 ± 0,08
	15-24	1,23 ± 0,19	1,33 ± 0,15	1,56 ± 0,14	0,72 ± 0,56	1,39 ± 0,09
	25-34	1,52 ± 0,17	1,35 ± 0,17	1,71 ± 0,25	0,00 ± 0,00	1,49 ± 0,11
	35-44	1,55 ± 0,34	1,48 ± 0,15	1,82 ± 0,16	2,00 ± 0,00	1,64 ± 0,11
	45-54	1,22 ± 0,35	1,43 ± 0,14	1,73 ± 0,16	1,08 ± 0,93	1,54 ± 0,10
	55-64	1,13 ± 0,24	1,44 ± 0,13	1,47 ± 0,16	1,00 ± 0,00	1,41 ± 0,09
	65-74	0,75 ± 0,14	1,00 ± 0,08	1,00 ± 0,14	0,00 ± 0,00	0,96 ± 0,06
	75-84	0,55 ± 0,11	0,83 ± 0,09	0,98 ± 0,30	0,00 ± 0,00	0,74 ± 0,07
	Samtliga <i>All</i>	1,17 ± 0,08	1,29 ± 0,05	1,58 ± 0,06	0,90 ± 0,38	1,36 ± 0,03

Teknisk beskrivning

RVU Sverige är nationell resvaneundersökning och är utformad på ungefär samma sätt som tidigare nationella resvaneundersökningar, (SIKA, 2000), (SIKA, 2001), (SIKA, 2002), (SIKA, 2007). Data samlas in genom telefonintervjuer med urval av personer som bor i Sverige. Vid dessa intervjuer svarar personerna på frågor om sådana bakgrundsförhållanden som kan påverka deras resande, om alla deras förflyttningar och resande under ett dygn samt om alla deras längre resor under en längre tidsperiod. Urvalet av de personer som intervjuas är statistiskt. Det gäller också urvalet av de tidsperioder för vilka data om resor och förflyttningar samlas in. En resultatrapport innehållande metodbeskrivning har publicerats (Trafikanalys, 2015).

1 Undersökningar

RVU Sverige är egentligen sex urvalsundersökningar med sammanflätade urvalsscheman. De sex undersökningarna är:

1. Individundersökningen
2. Mät dagens huvudresor
3. Mät dagens delresor
4. Mät dagens reselement
5. Långväga huvudresor
6. Långväga delresor

Undersökningarna har olika målpopulationer, olika undersökningsobjekt och därmed olika urval. Individundersökningen är en urvalsundersökning baserad på ett stratifierat urval från befolkningsregistret. Övriga undersökningar är baserade på klusterurval som görs med utgångspunkt från urvalet för individundersökningen.

2 Målpopulationer

Målpopulationen till individundersökningen bestod samtliga personer som är folkbokförda i Sverige. Resultaten från individundersökningen kan också räknas om, med hjälp av vikter, till en hushållsundersökning.

Målpopulationen till mätdagsundersökningarna 2-4 bestod av samtliga resor och förflyttningar genomförda av folkbokförda personer i Sverige.

Målpopulation för undersökningarna om långväga resor 5 6 bestod av alla resor om minst 100 kilometer (enkelresa) och alla gränspassageresor genomförda av folkbokförda personer i Sverige.

3 Urvalsram och täckningsfel

Erfarenhetsmässigt är det svårt att genomföra intervjuer med gamla människor. Det bedöms även vara svårt, även indirekt genom förälder, göra intervjuer med små barn.

Urvalsramen för individundersökningen utgörs därför av alla i åldrarna 6 84 som är folkbokförda i Sverige enligt SCB:s register över totalbefolkningen (RTB).

Åldersavgränsningarna i urvalsramen för individundersökningen medför motsvarande avgränsningar för övriga undersökningar. Notera dock att uppräkningsresultat från individundersökningen till hushåll täcker alla hushåll med minst en medlem i åldern 6 84 år som bor i Sverige. Vidare täcks resandet för barn under 6 år täcks ganska väl, eftersom små barn i allmänhet reser i sällskap med någon som äldre och att det ställs frågor om resesällskap vid intervjun.

4 Urval

4.1 2015

Från SCB:s register över totalbefolkningen (RTB) gjordes urval år 2015 för individundersökningen bland dem som var folkbokförda i Sverige i åldrarna 6-84 år. Urvalet bestod av 13 033 personer.

När intervjuerna genomfördes visade det sig att ett antal personer i urvalet inte tillhörde målpopulationen. Det fanns alltså en övertäckning i urvalet, nettourvalet var därför högst 12 906 personer.

Urval drogs tre gånger avseende perioderna januari-april, maj-augusti och september-december. Urvalen gjordes stratifierade. Inom de olika strata gällde obundet slumpmässigt urval. Urvalets stratumindelningen utgjordes av län, kön och åldersgrupp, 6-14, 15-24, 25-44, 45-64 och 65-84 år. I Kronobergs, Blekinge, Västmanlands, Västernorrlands, Jämtlands och Norrbottens län gjordes ingen stratifiering på kön och inom Gotlands län gjordes ingen stratifiering på kön eller ålder. Urvalet fördelades proportionellt mot respektive stratums andel av hela populationen.

För mättdagsundersökningarna 2-4 tilldelades i nästa steg varje person i individurvalet en mättdag. Alla resor och förflyttningar som personen gör under den utvalda mättdagen utgör ett kluster. Således görs urvalet av resor och förflyttningar av ett urval i två steg, först ett stratifierat urval av individer och sedan ett klusterurval av resor och förflyttningar. Urvalets personer tilldelades en mättdag bland hela årets dagar.

Processen för att göra urvalet av mättdag omfattar flera steg. Urval av personer för individundersökningen gjordes i tre omgångar. Ett för de som tilldelades mättdag under perioden 1/1-30/4, ett för de som tilldelades mättdag under 1/5-31/8 och ett för 1/9-31/12. Urvalen av personer som drogs vid de tre tillfällena var stratifierade enligt ovan. Urvalets storlek var sådant att varje dag utgjorde mättdag för lika många personer. Sedan tilldelades personerna i urvalet mättdagar systematiskt så att man uppnådde en jämn köns- och åldersmässig fördelning över perioderna. Det kan påpekas att det *inte* har tagits hänsyn till den systematiska fördelningen vid beräkning av standardfel och konfidensintervall, vilket innebär att dessa har underskattats en aning.

Urvalet för undersökningarna av långväga resor 5-6 görs parallellt med urvalet för mättdagsresorna. I det här fallet är det alla resor (enkelresor) om minst 100 kilometer och alla gränspassageresor under den 30-dagarsperiod som föregår mättdagen, samt alla resor (enkelresor) om minst 300 kilometer under 30-dagarsperioden dessförinnan (dagarna 31-60) som ingår i klustret.

4.2 2016

Från SCB:s register över totalbefolkningen (RTB) gjordes urval år 2016 för individundersökningen bland dem som var folkbokförda i Sverige i åldrarna 6-84 år. I praktiken var det flera urval som tillsammans bestod av 14 089 personer. Av dessa ingick 12 991 personer i ett rikstäckande urval fördelade över hela Sverige. Övriga 1 098 personer ingick i ett tilläggsurval bland personer bosatta i Huddinge kommun.

När intervjuerna genomfördes visade det sig att ett antal personer i urvalet inte tillhörde målpopulationen. Det fanns alltså en övertäckning i urvalet, nettourvalet var därför högst 13 980 personer.

Urval drogs tre gånger avseende perioderna januari-april, maj augusti och september december. Urvalen gjordes stratifierade. Inom de olika strata gällde obundet slumpmässigt urval. Urvalets stratumindelningen utgjordes av län, kön och åldersgrupp, 6–14, 15–24, 25–44, 45–64 och 65–84 år. Undantaget är Stockholms län, där Huddinge bröts ut och bildade ett eget stratum, samt i Kronobergs, Blekinge, Västmanlands, Västernorrlands, Jämtlands och Norrbottens län där ingen stratifiering gjordes på kön och inom Gotlands län där ingen stratifiering gjordes på kön eller ålder. Urvalet fördelades proportionellt mot respektive stratums andel av hela populationen.

För mätdagsundersökningarna 2 4 tilldelades i nästa steg varje person i individurvalet en mätdag. Alla resor och förflyttningar som personen gör under den utvalda mätdagen utgör ett kluster. Således görs urvalet av resor och förflyttningar av ett urval i två steg, först ett stratifierat urval av individer och sedan ett klusterurval av resor och förflyttningar. Urvalets personer tilldelades en mätdag bland hela årets dagar.

Processen för att göra urvalet av mätdag omfattar flera steg. Urval av personer för individundersökningen gjordes i tre omgångar. Ett för de som tilldelades mätdag under perioden 1/1-30/4, ett för de som tilldelades mätdag under 1/5-31/8 och ett för 1/9-31/12. Urvalen av personer som drogs vid det tre tillfällena var stratifierade enligt ovan. Urvalets storlek var sådant att varje dag utgjorde mätdag för lika många personer. Sedan tilldelades personerna i urvalet mätdagar systematiskt så att man uppnådde en jämna köns- och åldersmässig fördelning över perioderna. Det kan påpekas att det *inte* har tagits hänsyn den systematiska fördelningen vid beräkning av standardfel och konfidensintervall, vilket innebär att dessa har underskattats en aning.

Urvalet för undersökningarna av långväga resor 5 6 görs parallellt med urvalet för mätdagsresorna. I det här fallet är det alla resor (enkelresor) om minst 100 kilometer och alla gränspassageresor under den 30-dagarsperiod som föregår mätdagen, samt alla resor (enkelresor) om minst 300 kilometer under 30-dagarsperioden dessförinnan (dagarna 31 60) som ingår i klustret.

5 Bortfall

5.1 2015

Totalt genomfördes knappt 5 000 intervjuer år 2015, se Tabell 3. Drygt 38 procent har deltagit i intervju. Den vanligaste orsaken till svarsbortfall var att urvalspersonen inte var anträffbar, 44 procent. Vidare hade 3 procent förhinder och 15 procent vägrade att delta. De svars-koder som anges är de som gäller för det sista kontaktförsöket.

Det finns flera orsaker till att gruppen "Ej anträffad" blev stor, en var den korta intervju-perioden, bara en vecka. Samma effekt gav det faktum att undersökningen pågick årets alla dagar, d.v.s. även under semestertider och helger då många är bortresta. Dessutom är den övre åldersgränsen högre än i många andra undersökningar.

Tabell 3: Urvalet efter svarsbortfall.

<i>Svarskod</i>	<i>Antal</i>	<i>%</i>
<i>Ej anträffad</i>	5 702	44,1
Flyttat, Adress okänd	5	0,0
Tillfälligt bortrest	81	0,6
Hemligt telefonnummer	1	0,0
Ingen information om telefonnummer	1 906	14,8
Ej svar/telefonsvarare	3 459	26,7
Upptaget	250	1,9
<i>Förhinder</i>	368	2,8
Intagen på institution	8	0,1
Fysiskt eller psykiskt hinder	50	0,4
Språksvårigheter	171	1,3
Sjukdom (tillfällig)	72	0,6
Svar, men inte intervju nu	58	0,4
Förhindrad, övrigt	9	0,1
<i>Vägran</i>	1 926	14,9
Ej tid	84	0,6
Sekretess - integritet – register	4	0,0
Ställer aldrig upp i undersökningar	73	0,6
Frivilligheten	1 372	10,6
Undersökningens syfte	205	1,6
Varit med tidigare	1	0,0
Kräver ersättning	13	0,1
Ej kontakt vid överenskommen tid	6	0,0
Ej OK från förälder	34	0,3
Avböjd medverkan, övrigt	134	1,0
<i>Deltagit i intervju</i>	4 964	38,2
Avbruten intervju	4	0,0
Intervju	4 960	38,2
<i>Nettourval</i>	12 960	
Bosatt utomlands/emigrerat	35	
Avliden	7	
Okänt	31	
<i>Bruttourval</i>	13 033	

Tabell 4 visar svarande och bortfall efter bakgrundsvariabler. Det framgår där att andelen som deltagit i intervju bland unga personer 25-34 år. När det gäller länen hade Stockholms lägst svarsfrekvens, 36 procent. Låg svarsandel var kopplat till hög andel som inte anträffades, men inte till hög andel vägran. Kvinnor svarade i något större utsträckning än män.

Tabell 4: Svarande i intervjun efter olika bakgrundsvariabler.

Bakgrundsvariabel	Netto- urval	Ej an- träffad (%)	Förhinder (%)	Vägran (%)	Deltagit (%)
<i>Kön</i>					
Man	6 579	45	3	15	37
Kvinna	6 454	43	3	14	39
<i>Ålder</i>					
6–14 år	1 493	46	3	13	38
15–24 år	1 741	49	2	14	33
25–34 år	1 901	59	3	13	24
35–44 år	1 809	55	3	14	27
45–54 år	1 893	50	2	16	32
55–64 år	1 717	38	2	16	43
65–74 år	1 588	19	3	16	61
75–84 år	891	15	6	15	63
<i>Län</i>					
Stockholms län	2 886	48	3	13	36
Uppsala län	472	40	2	13	45
Södermanlands län	382	43	3	17	35
Östergötlands län	592	41	3	15	41
Jönköpings län	457	43	3	13	40
Kronobergs län	245	36	3	13	47
Kalmar län	315	41	3	16	39
Gotlands län	78	37	3	10	49
Blekinge län	212	40	3	15	41
Skåne län	1 680	45	3	16	36
Hallands län	418	34	3	18	45
Västra Götalands län	2 148	44	3	13	38
Värmlands län	375	45	3	17	34
Örebro län	388	42	2	13	42
Västmanlands län	348	46	3	16	33
Dalarnas län	381	42	3	15	38
Gävleborgs län	382	44	3	14	37
Västernorrlands län	325	42	2	15	40
Jämtlands län	171	43	2	14	39
Västerbottens län	359	37	1	16	44
Norrbottens län	339	38	3	18	40

5.2 2016

Totalt genomfördes drygt 4 300 intervjuer år 2015, se Tabell 3. Till följd av de olika tilläggsurvalen har urvalet en annan geografisk fördelning än populationen i sin helhet. För att bättre beskriva hur bortfallet påverkar skattningar på nationell nivå gjordes därför en viktning av nettourvalet med avseende på region och ålder när svars- och bortfallsandelar beräknades för Tabell 3 och Tabell 4. Det framgår då att drygt 31 procent har deltagit i intervju. Den vanligaste orsaken till svarsbortfall var att urvalspersonen inte var anträffbar, 48 procent. Vidare hade 4 procent förhinder och 17 procent vägrade att delta. De svarskoder som anges är de som gäller för det sista kontaktförsöket.

Det finns flera orsaker till att gruppen "Ej anträffad" blev stor, en var den korta intervjuperioden, bara en vecka. Samma effekt gav det faktum att undersökningen pågick årets alla dagar, d.v.s. även under semestertider och helger då många är bortresta. Dessutom är den övre åldersgränsen högre än i många andra undersökningar.

Tabell 3: Urvalet efter svarsbortfall.

<i>Svarskod</i>	<i>Antal</i>	<i>%</i>
<i>Ej anträffad</i>	6 690	47,0
Flyttat, Adress okänd	4	0,0
Tillfälligt bortrest	145	1,0
Hemligt telefonnummer	2	0,0
Ingen information om telefonnummer	2 038	14,1
Ej svar/telefonsvarare	4 373	30,9
Upptaget	128	0,9
<i>Förhinder</i>	515	3,5
Intagen på institution	6	0,0
Fysiskt eller psykiskt hinder	100	0,8
Språksvårigheter	235	1,5
Sjukdom (tillfällig)	84	0,6
Svar, men inte intervju nu	68	0,5
Förhindrad, övrigt	22	0,2
<i>Vägran</i>	2 412	17,4
Ej tid	202	1,4
Sekretess - integritet – register	32	0,2
Ställer aldrig upp i undersökningar	132	1,0
Frivilligheten	1 937	13,9
Undersökningens syfte	43	0,3
Varit med tidigare	3	0,0
Kräver ersättning	10	0,1
Ej kontakt vid överenskommen tid	16	0,1
Ej OK från förälder	15	0,1
Avböjd medverkan, övrigt	22	0,2
<i>Deltagit i intervju</i>	4 363	31,4
Avbruten intervju	18	0,1
Intervju	4 345	31,3
<i>Nettourval</i>	13 980	
Bosatt utomlands/emigrerat	53	
Avliden	11	
Okänt	45	
<i>Bruttourval</i>	14 089	

Tabell 4 visar svarande och bortfall efter bakgrundsvariabler. Det framgår där att andelen som deltagit i intervju bland unga personer 25-34 år. När det gäller länen hade Stockholms lägst svarsfrekvens, 27 procent. Låg svarsandel var kopplat till hög andel som inte anträffades, men inte till hög andel vägran. Kvinnor svarade i något större utsträckning än män.

Tabell 4: Svarande i intervjun efter olika bakgrundsvariabler.

Bakgrundsvariabel	Netto- urval	Ej an- träffad (%)	Förhinder (%)	Vägran (%)	Deltagit (%)
<i>Kön</i>					
Man	7 040	48	3	17	31
Kvinna	6 940	46	4	18	32
<i>Ålder</i>					
6–14 år	1 784	45	4	14	38
15–24 år	1 874	57	2	15	25
25–34 år	2 011	64	3	15	18
35–44 år	2 010	58	3	16	23
45–54 år	2 036	52	3	19	26
55–64 år	1 763	43	3	19	35
65–74 år	1 708	24	4	22	51
75–84 år	794	14	8	24	54
<i>Län</i>					
Stockholms län	3 971	55	4	15	27
Uppsala län	477	43	3	18	36
Södermanlands län	381	49	6	17	29
Östergötlands län	586	41	4	18	37
Jönköpings län	462	45	3	19	33
Kronobergs län	249	47	1	19	33
Kalmar län	313	44	3	15	37
Gotlands län	76	45	8	14	33
Blekinge län	207	48	2	20	30
Skåne län	1 674	49	4	19	28
Hallands län	415	42	3	17	38
Västra Götalands län	2 126	44	4	18	35
Värmlands län	367	45	3	20	32
Örebro län	390	49	2	17	33
Västmanlands län	347	42	4	17	37
Dalarnas län	378	44	3	17	36
Gävleborgs län	378	48	3	17	32
Västernorrlands län	321	41	4	22	34
Jämtlands län	168	45	3	17	36
Västerbottens län	351	43	3	22	32
Norrbottens län	328	49	3	17	30

6 Slumpfel och konfidensintervall

När stickprovsundersökning görs istället för totalundersökning uppstår alltid urvalsfel. Om man gör ett statistiskt urval blir urvalsfelen slumpmässiga. De slumpmässiga felens sannolikhetsfördelning bestäms av urvalssannolikheterna, sannolikheten att en individ eller enhet i målpopulationen ingår i urvalet, och metoden för att göra urvalet. Urvalsstorleken avgör vilken precision det går att uppnå i skattningarna. Många observationer och homogena svar ger god precision, medan skattningar med få, heterogena observationer ger sämre precision.

Urvalsfelens sannolikhetsfördelning används för att skatta konfidensintervall som med viss angiven säkerhet, konfidensgrad, omfattar det sanna värdet. Beräkning av konfidensintervall sker med det vid SCB utvecklade programmet CLAN, vilket integrerats i det menysystem som hör till databasen för RVU Sverige.

7 Vikter

För att skattning av populationsparametrar beräknas vikter för de olika undersökningarna. Eftersom alla i nettourvalet inte deltar i intervjun beräknas vikterna med avseende på de som deltagit i intervjun. Vid beräkning av vikter för RVU Sverige har efterstratifiering gjorts med avseende på urvalsomgång, region, ålder och kön. De regionindelningar och åldersindelningar som använts är samma strata som för urvalet. Fyra olika typer av vikter används för uppräknings till populationen:

- i individundersökningen används individvikten, beräknad som kvoten mellan populations storlek och antal svarande i respektive stratum
- genom frågor om hushållsstorlek kan individundersökningen räknas om till en hushållsundersökning, vid uppräknings till hushåll i bakgrundsdatafilen används hushållsvikten, beräknad som kvoten mellan individvikten och antalet personer med positiv urvalssannolikhet i hushållet (det vill säga personer i åldern 6 – 84 år)
- vid uppräknings av mätdagens resor och förflyttningar används en justerad vikt, som kompenserar för att antalet svarande varierar mellan årets dagar, så att summan av vikterna per dag är lika för varje dag under den perioden som man räknar upp till.
- vid uppräknings av resultat om långväga resor och gränspassageresor används vikten för mätdag dividerad med referensperiodens längd, det vill säga 60 för resor om minst 300 kilometer och 30 för resor under 300 kilometer (och minst 100 kilometer) samt gränspassageresor.

8 Kvalitetshöjande åtgärder

Det stora bortfallet är ett allvarligt bekymmer. På sikt bör man se över om det finns metoder för att minska de negativa effekter som bortfallet medför. Vid bearbetningen av data görs, som nämnts ovan, efterstratifiering. Det innebär i det här fallet att de svar som lämnas i undersökningen ges vikter så att svaren per region-kön-åldersgrupp totalt får vikter som svarar mot hela populationen. På så sätt undviks de systematiska fel som ges av att det är olika svarsandelar i olika regioner, köns- och åldersgrupper.

9 Referenser

SIKA. (2000). *RES 1999 - Den nationella resvaneundersökningen, SIKA Statistik 2000:5*. Stockholm: Statens institut för kommunikationsanalys.

SIKA. (2001). *RES 2000 - Den nationella resvaneundersökningen, SIKA Statistik 2001*. Stockholm: Statens institut för kommunikationsanalys.

SIKA. (2002). *RES 2001 - Den nationella resvaneundersökningen, SIKA Statistik 2002:2*. Stockholm: Statens institut för kommunikationsanalys.

SIKA. (2007). *RES 2005-2006 - Den nationella resvaneundersökningen, SIKA Statistik 2007:10*. Östersund: Statens institut för kommunikationsanalys.

Trafikanalys. (2015). RVU Sverige 2011-2014 - Den nationella resvaneundersökningen, Statistik 2015:10. Stockholm: Trafikanalys.