



Så reser vi i Skåne

Resvaneundersökning 2023

Så reser vi i Skåne / Resvaneundersökning 2023

Projekledare:

Inga Andersson, Region Skåne

Projektgrupp:

Daniel Nilsson (Region Skåne), Emma Morin (Region Skåne),
Christina Ripa (Trafikverket), Tobias Moberg (Region Skåne),
Erik Broman (Malmö stad), Linda Bermin (Helsingborg stad),
Helena Runesson (Lunds kommun).

Genomförande av undersökningen:

Institutet för Kvalitetsindikatorer

Layout:

KAN Malmö

Läs mer:

<https://utveckling.skane.se/publikationer/publikationer/resvaneundersokning-i-skane/>



Sammanfattning

Resandet är en integrerad del av vardagen och en viktig faktor som får Skåne att fungera. Det är genom vägar, järnvägar, trottoarer och cykelvägar som människor når sina destinationer. En resvaneundersökning syftar till att samla in och analysera information om människors resvanor för att få insikt i transportmönster och invånarnas resbehov. Underlaget ska bland annat kunna användas för att planera och utforma infrastruktur samt transporttjänster mer effektivt. Undersökningen svarar på hur invånarna reser och vilken tillgång de har till olika resmöjligheter. Den tillämpade mätmetoden ger en samlad och bred förståelse av resandet i Skåne.

I rapporten Så reser vi i Skåne 2023 presenteras resultatet från resvaneundersökningen som genomfördes i Skåne under hösten 2023. Totalt tillfrågades 125 862 invånare i Skåne att delta, varav 38 870 personer svarade på undersökningen och 53 404 resor kunde härlidas från resedagboken. Mätmetoden i resvaneundersökningen 2023 har ändrats jämfört med tidigare års undersökningar och slutsatser avseende trender över tid är därmed något osäkra.

Resultaten tyder på att andelen resor med buss och tåg har ökat jämfört med 2018. Enligt 2023 års undersökning är andelen som cyklar ungefär 17 procent, vilket tyder på en positiv trend. Även när det gäller resor med buss framträder en positiv trend, då ungefär 13 procent av samtliga resor är med buss. Resultatet pekar på att omkring 12 procent av alla resor i Skåne sker med tåg. Andelen resor med bil verkar ha minskat jämfört med tidigare år och 2023 gjordes omkring 49 procent av alla resor med bil. Däremot verkar andelen resor med gång minskat något jämfört med tidigare år. Årendefördelningen verkar vara relativt oförändrad i jämförelse med tidigare undersökningar

Bakom undersökningen ligger Region Skåne, 30 av Skånes 33 kommuner samt Trafikverket. Region Skåne har ansvarat för projektledning medan undersökningen genomfördes av Institutet för kvalitetsindikatorer. Region Skåne ansvarar för databaserna. Trivektor Traffic har deltagit som expertrådgivare i arbetet med bearbetning av data, analys och i framtagandet av viktningsmodellen som används i denna undersökning.

Innehåll

1. INLEDNING	6
Bakgrund	6
Syfte	6
Rapportens upplägg	6
Ordlista	7
2. METOD	9
Genomförande	10
Projektgrupp	10
Enkätens utformning	11
Urval	11
Svarsfrekvens	11
Viktning	14
3. RESPONDERNA	17
Kön och ålder	18
Boende	20
Utbildning	21
Sysselsättning och inkomst	22
Körkortsinnehav	23
Bilinnehav och biltillgång	24
Tillgång till cykel	26
Vanligast använda kollektivtrafikbiljett	27
Tillgång till reserelaterade förmåner på arbetsplatsen	28
4. RESORNA	29
Resa under mätdagen	30
Förändring i antal resor per dag	31
Antal resor per dag per kön och ålder	32
Antal resor per inkomstgrupp och sysselsättning	33
Antal resor per typ av ort	34
Andel resor per reslängd	34
Antal resor per veckodag	35
Tidpunkt för resorna	35
5. RESLÄNGD	40
Förändring i reslängd	41
Reslängd per dag fördelat på ålder	42
Reslängd per dag fördelat på inkomst och sysselsättning	43

Reslängd per resa	44
Reslängd per resa fördelat på typ av ort och färdmedel	46
Reslängd per resa fördelat på typ av ärende	47
6. FÄRDMEDELSFÖRDELNING	48
Förändring i färdmedelsfördelning	50
Färdmedelsfördelning per kön och ålder	51
Färdmedelsfördelning per hushållsinkomst och sysselsättning	53
Färdmedelsfördelning per veckodag	54
Färdmedelsfördelning per reslängd	55
Färdmedelsfördelning per typ av ort	56
Färdmedelsfördelning per typ av ort och reslängd	57
Färdmedelsfördelning per typ av ärende	58
Färdmedelsfördelning per tillgång till färdmedel	58
7. TRANSPORTARBETE	60
Transportarbete per kön och ålder	61
Transportarbete per inkomst	62
Transportarbete per färdmedel	63
Transportarbete per typ av ärende	64
Transportarbete per typ av ort och färdmedel	65
8. ÄRENDEN	66
Förändring i ärendefördelning	67
Ärenden per kön och ålder	68
Resor till arbete eller utbildning och förhållandet till reserelaterade förmåner på arbets- eller utbildningsplatsen	69
9. KOMMUN- OCH ORTSJÄMFÖRELSER	70
Färdmedelsfördelning per kommun	71
Färdmedelsfördelning per typ av ort	73
Transportarbete per kommun och färdmedel	78
10. RESERELATIONER	81
Matris över reserelationer	82
De största reserelationerna	84
BILAGA 1: ENKÄTEN	87

1. Inledning

Bakgrund

En resvaneundersökning försöker mäta hur resanden sker och med upprepade mätningar kan därmed förändringar över tid kartläggas. Denna information kan sedan användas för att förstå och förbättra transportsystemet och hur det bidrar till att skapa ett bättre samhälle. En resvaneundersökning genomförs ofta på ett relativt standardiserat sätt.

Skånes regionala utvecklingsstrategi (Det öppna Skåne 2030), Regionplan för Skåne 2022–2040 och Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 innehåller reserelaterade mål om bland annat en önskad färdmedelsfördelning för åren 2030 och 2050. Målsättningen 2050 är att en tredjedel av samtliga resor är via gång eller cykel, en tredjedel med kollektivtrafik och en tredjedel med bil. Vidare finns även mål om att transportsektorn ska vara fossilbränslefri 2050, att öka tillgängligheten, att öka kollektivtrafikens marknadsandel till 40 procent av de motoriserade resorna och att stärka Skåne som cykelregion.

I Skåne genomförs regionala resvaneundersökningar ungefär vart femte år. Den första undersökningen genomfördes 2007 och uppfoljarna 2013 samt 2018. Dessa undersökningar har bland annat använts för att sätta upp de färdmedelsmål som resvaneundersökningen 2023 ämnar följa upp.

Syfte

Resvaneundersökning i Skåne 2023 syftar, i likhet med tidigare genomförda regionala resvaneundersökningar, till att kartlägga hur invånarna i Skåne reser och vilken tillgång de har till olika resmöjligheter. Kunskapsunderlaget från undersökningen blir en viktig del i utvecklingen av infrastrukturen i Skåne och används för att skapa förutsättningar för ett hållbart resande. Resultaten används bland annat för att utvärdera tidigare investeringar och som underlag för att insatser ska kunna anpassas mer effektivt efter till exempel geografiska förutsättningar.

Rapportens upplägg

Rapporten inleds med en kort beskrivning kring hur undersökningen genomfördes. Där efter redovisas information om respondenterna och deras tillgång till olika färdmedel. Detta följs av en beskrivning om hur befolkningen i Skåne reser, med avseende på reslängder, färdmedelsfördelning, transportarbete och typ av ärende. Avslutningsvis presenteras några kommunspecifika resultat. Mer information från respektive kommun finns i kommunrapporterna.



Ordlista

Här förklaras några av de ord som förekommer i resvaneundersökningen och rapporten.

Mätdag

Varje respondent tilldelades en mätdag för vilken de skulle redogöra för sina resor (föra resedagbok).

Bakgrund- och resekompleta respondenter

Till bakgrundskompleta respondenter räknas de som har besvarat bakgrundsfrågorna i enkäten. En resekommplott respondent är en person som har angett att de har rest samt rapporterat in information om minst en resa eller har angett att de inte har rest. En tredje kategorisering är reseinkomplett, vilken tilldelas de respondenter som har angett att de har rest men inte har rapporterat in information om minst en resa.

Stratum

Ett stratum är en delgrupp av en större population. Samtliga stratum är ömsesidigt uteslutande (ett element kan inte tillhöra två eller fler stratum samtidigt) och utgör tillsammans hela populationen som studeras. Ett exempel på stratum för undersökningen är män i åldrarna 19–25 i ett specifikt närområde.



Symbolerna n och r

Symbolen ”n” beskriver antalet respondenter som ligger till grund för ett resultat och symbolen ”r” beskriver antalet resor som ligger till grund för ett resultat.

Resa och förflyttning

En resa är en förflyttning från en plats till en annan med ett specifikt ärende vid resans mål. En resa kan bestå av flera förflyttningar om resan består av flera färdsätt. Som exempel, om respondenten har cyklat till bussen, åkt buss och sedan gått till slutmålet blir det en resa med tre förflyttningar där ärendet kan vara att komma till arbetet. I resultatet kommer detta oftast att redovisas som en bussresa eftersom huvudförflyttningen antas ske med buss. En fullständig redovisning av hur det huvudsakliga färdmedlet bestäms finns i undersökningens metodrapport.

Ärende

Ärendet är resans syfte, det vill säga varför resan genomförs. Som exempel räknas att gå en motionsslinga inte som en resa. Men om man tar bilen till motionsslingan räknas det som en resa med ärendet att utöva en fritidsaktivitet. Att lämna barn på vägen till arbetet räknas som två resor eftersom att lämna barnen vid förskola/skola är ett ärende och att åka till arbetet är ett annat.

Transportarbete

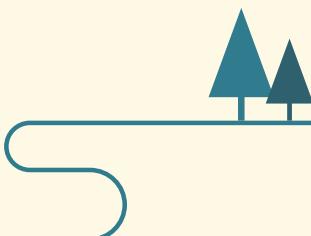
Transportarbete är ett mått för att redovisa den totala mängden av transporter som genomförs. Måttet beräknas genom att multiplicera antalet resor med längden på resorna. Till exempel har fem resor som är två kilometer samma transportarbete som två resor på fem kilometer, nämligen tio personkilometer. I denna rapport är det i princip alltid summan av en individs resta kilometrar under en mätdag.

Viktat antal

Respondenterna ska representera befolkningen i Skåne i stort. Då vissa befolkningsgrupper är mer representerade än andra i undersökningen viktas svaren för att kompensera för skevheterna och göra resultatet så representativt som möjligt.

Typ av ort

Vissa resultat presenteras utifrån respondentens bostadsort. Större tätort är kategoriseringen för boende i Helsingborg, Lund eller Malmö. De respondenter som har en bostadsort med mer än 4000 invånare kategoriseras som boende i tätort medan de som bor i orter med färre än 4000 invånare kategoriseras som boende på landsbygd. Detta är samma kategorisering som användes i 2018 års undersökning.



2. Metod



Nedan presenteras en kortfattad beskrivning kring metoden som tillämpats i undersökningen. En utförligare beskrivning kring metodiken återfinns i [Metodrapport – Skånes Resevaneundersökning 2023](#).



Genomförande

Undersökningen genomfördes mellan augusti och oktober 2023 med redovisning av resor från sista veckan i augusti och före den 22 september. Samtliga 125 862 slumpmässigt utvalda invånare i Skåne fick en inbjudan via post om att delta i undersökningen. Individerna gavs möjlighet att besvara enkäten via webben med möjlighet att logga in genom att manuellt skriva in en personlig svarsord på inloggningssidan. Därefter skickades två påminnelser via post samt tre sms-påminnelser till de som ännu inte hade besvarat undersökningen.

För att inte riskera att väder eller andra händelser påverkar undersökningen har respondenterna tilldelats en slumpmässig veckodag som mättag. Dessa veckodagar ska representera en genomsnittlig resdag under hösten under normala förhållanden. Den tilldelade veckodagen skrevs ut i de postala missiven och i webbenkäten. Respondenten ombads också att svara för den senast passerade veckodagen. Som exempel, en respondent som emottog ett postalt missiv på en måndag och tilldelades tisdag som dess "resdag" registrerade resor för tisdagen föregående vecka.

Större planerade trafikarbeten har medfört att resvaneundersökningarna i Skåne inte har kunnat genomföras under exakt samma tidsperiod. Dock har samtliga gjorts under perioden september till mitten av november. Undersökningen 2023 påverkades av ett sådant trafikarbete som påbörjades den 23 september. Detta gav upphov till att respondenterna ombads att rapportera sitt resande för den senast tilldelade och passerade veckodagen före den 22 september 2023. Detta är en metodförändring jämfört med tidigare genomförda resvaneundersökningar, då respondenterna i stället tilldelades en mättag framåt i tiden. Det är möjligt att detta har påverkat resultatet då det kan vara svårt att komma ihåg hur man rest några dagar bakåt i tiden, vilket kan ha gjort att man har missat att redogöra för några resor. Detta är en anledning till att jämförelser av resultat mellan åren bör tolkas med försiktighet.

Tidplanen för de olika utskicken, väderförhållanden och trafikomläggningar under mätperioden redogörs för i resevaneundersökningens metodrapport.

Projektgrupp

Projektgruppen bestod huvudsakligen av Inga Andersson (Region Skåne) som var Projektledare och Daniel Nilsson (Region Skåne) som varit statistiskt ansvarig för undersökningen från Region Skånes sida. Följande personer var också med i projektgruppen: Tobias Moberg (Region Skåne), Emma Morin (Region Skåne, Skånetrafiken), Christina Ripa (Trafikverket, Region Syd), Erik Broman (Malmö stad), Linda Bermin (Helsingborgs stad), Helena Runesson (Lunds kommun), Erik Bredmar (Helsingborgs stad), Karin Neergaard (Malmö stad), Anders Nilsson (Malmö stad), Jesper Borgström (Region Skåne), Lisa During Janson (Region Skåne) och Hanna Ringqvist (Region Skåne).

Enkätens utformning

Frågeformuläret har tagits fram av en projektgrupp bestående av Region Skåne, Trafikverket, Skånetrafiken och flera av Skånes kommuner. Formuläret bestod av 14 bakgrundsfrågor och en resedagbok som omfattade upp till och med nio resor. För varje genomförd resa ställdes frågor om resans ärende, dess starttid, dess sluttid, vilka färdsätt som används och dess slutdestination. Frågeformuläret finns tillgängligt i bilaga 1.

2023 års undersökning genomfördes helt som webbenkät där varje förflyttning/resa angetts genom att respondenten placerade ut en start- och slutposition på en karta. Resans längd har sedan genererats automatiskt utifrån de angivna positionerna. I tidigare undersökningar har enkäten i första hand besvarats som pappersonenkät, där respondenterna själva har fått ange en adress, hur lång förflyttningen var, dess ärende och färdmedel. Även detta innebär att jämförelser av resultat mellan denna och tidigare utförda resevaneundersökningar bör göras med försiktighet och eftertanke.

Urval

Undersökningspopulationen har varit invånare i Skåne i åldrarna 15 till 84 år. En urvalsram bestående av individer folkbokförda i Skåne län skapades med hjälp av Region Skånes befolningsregister. Urvalsrmen stratifierades sedan på 145 geografiska närområden i kommunerna, kön (män och kvinnor) samt ålderskategorier (15–18 år, 19–25 år, 26–39 år, 40–64 år och 65–84 år). Det totala antalet stratum är 1450 till antalet. Ett stratifierat slumpmässigt urval om 125 862 individer gjordes under vecka 33, 2023. Urvalsstorlek per stratum bestämdes utifrån skattad felmargin i varje geografiskt område, där skattningen bland annat baserades på svarsfrekvenser från tidigare genomförda resevaneundersökningar i Skåne.

Svarsfrekvens

I 2023 års undersökning tillfrågades 125 862 invånare i Skåne att delta i resevaneundersökningen varav 38 870 individer valde att delta. Detta resulterar i en ojusterad svarsfrekvens på ungefär 31 procent på individnivå för 2023 års undersökning. **Tabell 2.1** visar antalet utskick och antalet svar i de olika resevaneundersökningarna som genomförts sedan 2007. Notera att för uträkningen nedan räknas ett utskick som ett svar i de fall då bakgrundsfrågorna har besvarats. Frekvenserna för undersökningsåren 2007, 2013 och 2018 är de som har presenteras i tidigare resultatrapporter, där framgår det inte ifall dessa är ojusterade eller justerade.

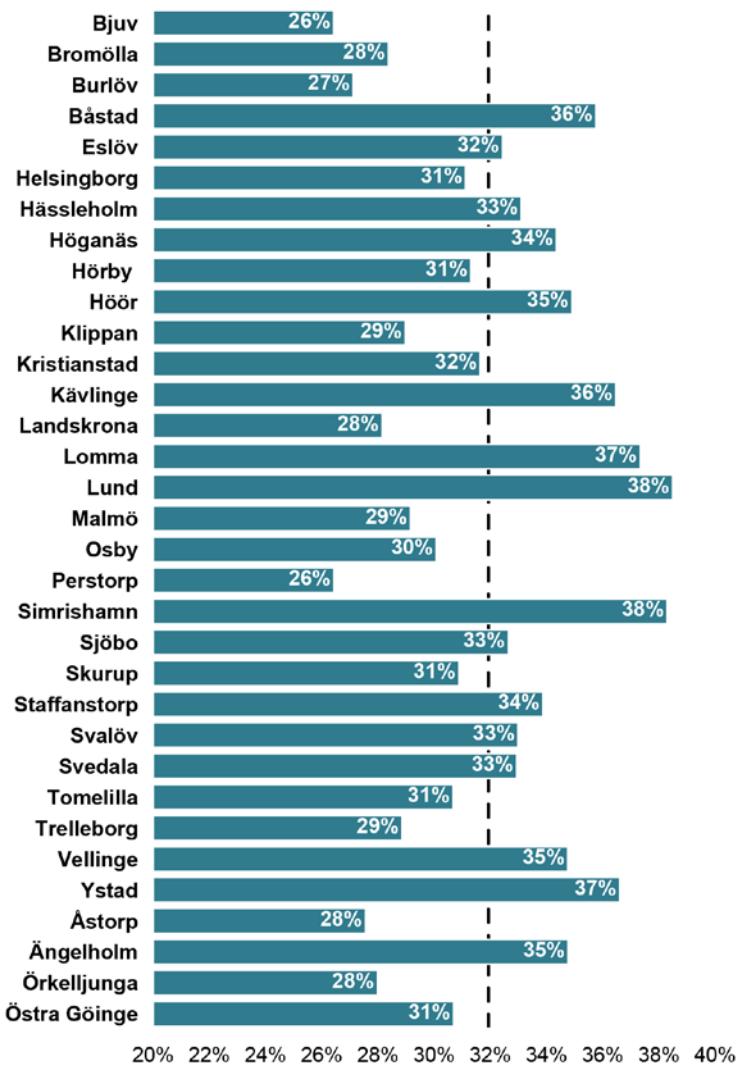
Svarsfrekvensen för årets undersökning är något lägre jämfört med tidigare år. För undersökningsåret 2018 var den 34 procent, för 2013 var den 37 procent och för 2007 var den 46 procent. Således sjunker graden av svarande för fjärde resevaneundersökningen i rad.

Tabell 2.1. Jämförelse mellan antal utskick och antal svar över samtliga undersökningar.

Undersökning	Antal utskick	Antal svar	Svarsfrekvens
2007	62 800	28 893	46%
2013	69 550	25 733	37%
2018	113 000	38 185	34%
2023	125 862	38 870	31%

När svarsprocenten för 2023 års undersökning justeras för kända bortfall blir siffran en aning högre. En justering innebär att vissa orsaker till ett icke-svar inte tas med i nämnaren för procenten då den som utskicket riktat sig till inte har haft någon möjlighet att delta i undersökningen. Dessa inkluderar utskick som gått till individer som är avlidna eller sjuka, bor utomlands, har språkproblem eller har tillfälligt förhindrar eller där utskicket inte passar samt om utskicket har gått i retur. Totalt gäller detta 4068 utskick. Baserat på detta är den justerade svarsfrekvensen 32 procent. I **figur 2.1** ser vi den justerade svarsfrekvensen för varje kommun. Det finns variation i svarsfrekvensen över kommuner. Den svarta streckade linjen som löper vertikalt är svarsfrekvensen för undersökningen som helhet. Notera att x-axeln är bruten och löper från 20 till 40 procent.

Figur 2.1. Jämförelse av justerad svarsfrekvens för respektive kommun i Skåne.



Exempelvis ser vi att kommunerna Båstad, Kävlinge, Lomma, Lund, Simrishamn, Ystad samt Ängelholm sticker ut med relativt höga svarsfrekvenser medan kommuner som Bjuv, Burlöv, Landskrona och Perstorp har haft lägst svarsfrekvenser.

Vad räknas som ett “svar”?

I 2023 års undersökning måste en respondent ha skickat in svar på bakgrundsfrågorna för att kunna räknas som en svarande. För bli kategoriserad som svarande behövde en respondent minst ha skickat in ett svar på frågan om denna har körkort eller inte, sett till bakgrundsfrågorna.

Dessa benämns som *bakgrundskompletta* och är 38 870 till antalet. Däremot behöver en sådan respondent inte ha rapporterat in någon resa utan kan ha hoppat av undersökningen innan det.

Begreppet *resekomplett* används i denna undersökning, vilket betecknar en respondent som svarat att hen har rest samt rapporterat in minst en resa *eller* har sagt att hen inte har genomfört en resa under sin tilldelade mätdag.

Det finns 8 590 resekompletta som rapporterat att de inte har rest under sin mätdag samt 22 114 resekompletta med minst en resa. Vidare finns det 3 090 respondenterna som har kategoriseras som reseinkomplett: dessa har anggett att de har rest men har inte rapporterat in någon resa.

Utvav de 38 870 som besvarat bakgrundsfrågorna är det 33 794 som har fått någon av de tre rese-relaterad svarsstatusarna. De resterande 5 076 respondenterna utgör en grupp som inte svarat på frågan om de har gjort en förflyttning under dagen. Dessa används endast till att studera individuella egenskaper som inte kan kopplas till resande på något sätt.



Viktning

Vikter har skapats med hjälp av information om kön, ålder, bostadsområden, boendekommun, civilstånd och födelseland för att respondenterna i stickproven ska motsvara Skånes befolkning. Beskrivning av hur vikterna beräknats, kalibrerats samt hur de används redovisas i Metodrapport – Skånes resevaneundersökning 2023. Nedan beskrivs processen och de tre olika vikterna i korthet.

Utgångspunkten för viktningen är att det finns tre olika typer av resultat som rapporteras:

1. Resultat av bakgrundsfrågor

Exempel på denna typ av resultat är tillgång till olika färdmedel eller förmåner på arbets- eller studieplatsen kopplat till resande. De andra typerna av resultat är kopplade till antalet resor:

2. Resultat angående antalet resor

Exempel på denna typ av resultat är hur många resor en individ gör per dag.

3. Resultat av resors egenskaper som en andel eller som ett genomsnitt

Exempel på denna typ av resultat är reslängder per resa samt färdmedels- eller ärendefördelningar som då beskrivas med andelar.

Kortfattat kan man säga att reserresultat kopplade till en individ handlar om de aspekter som kan sammanfattas för en individ som ett antal. Exempelvis går det att sammanfatta hur många resor per dag en respondent har rapporterat. Den tredje typen av resultat är de egenskaper hos resor som inte låter sig sammanfattas till individnivå. Exempel innefattar en resas färdmedel, dess starttid och/eller ärende som i denna rapport studeras som andelar, samt en resas genomsnittliga längd.

För vissa resultat behöver två resultat kombineras till ett. Exempelvis, för att räkna ut genomsnittligt antal kilometrar resta per dag och per person behöver man multiplicera det genomsnittliga antalet resor gjorda per person (punkt två ovan) med den genomsnittliga reslängden för en resa (punkt tre ovan).

Anledningen till denna uppdelning bygger på att bortfallet ofta skiljer åt mellan dessa typer av frågor. En central del i varför en analys använder vikter är för att just hantera konsekvenser som uppstår till följd av bortfall. Dessa tre typer av bortfall ger då upphov till tre olika vikter:

1. Bakgrundsvikt:

Används för att analysera bakgrundsfrågor.

2. Antalsvikt:

Används för att analysera totalt antal resor per dag.

3. Andelsvikt:

Används för att analysera resors egenskaper som andel eller genomsnittlig längd per resa.



Den primära skillnaden mellan dessa tre vikter, utöver vilka resultat den används för, är vad som räknas som ett komplett svar. För bakgrundsvikten räknas alla de respondenter som är *bakgrundskompleta*. För antalsvikten räknas alla de respondenter som är kategoriserade som *resekomplett med resa*, *resekomplett utan resa* och *reseinkomplett med resa*. Till sist, för andelsvikten räknas bara de som är *resekompletta med resa*. Se den tidigare refererade metodrapporten för en djupare diskussion kring detta.

Uträkning och uppräkning av resultat i rapporten

Som princip är alla resultat som presenteras i denna rapport viktade för att motsvara andelar och antal i befolkningen snarare än i stickprovet. Det finns totalt sett två sätt vikterna har använts på i denna rapport. Det enklaste sättet är när en bakgrundsfråga, antal resor gjorda per person, genomsnittlig reslängd per resa eller en resefördelning ska presenteras. Då har resultatet viktats med motsvarande vikt. Fyra exempel på detta ges här:

1. Andelar av befolkningen som har körkort viktas med *bakgrundsvikten*.
2. Genomsnittligt antal resor per person och dag viktas med *antalsvikten*.
3. Genomsnittlig längd på en resa viktas med *andelsvikten*.
4. Andelar av resor gjorda med olika färdmedel viktas med *andelsvikten*.



Det mer komplicerade fallet uppstår när totalmängder av resor i befolkningen ska beräknas. Ett exempel på det är det totala transportarbetet per dag i Skåne. Först behöver man räkna ut det *totala antalet resor* (med *antalsvikten*) och sedan den *genomsnittliga reslängden per resa* (*andelsvikten*). Genom att multiplicera dessa två har man beräknat hur många person-kilometrar som görs i befolkningen. Vill man exempelvis bara veta transportarbetet för resor med ärendet till arbetsplatsen behöver man göra följande:

1. Beräkna antalet resor gjorda per dag i befolkningen med *antalsvikten*.
2. Beräkna andelen av alla resor per dag som är gjorda med ärendet till arbetsplatsen med *andelsvikten*.
3. Beräkna den genomsnittliga reslängden för de resor som är gjorda med ärendet till arbetsplatsen med *andelsvikten*.
4. Multiplicera resultaten från (1) och (2) med varandra: detta är antalet resor per dag gjorde i befolkningen med ärendet till arbetsplatsen.
5. Multiplicera sedan resultaten från (3) och (4) med varandra för att definiera transportarbetet för resorna gjorde till arbetsplatsen per dag.



Mer information om detta sätt att räkna går att läsa i undersökningens metodrapport.

För alla figurer finns symbolerna ”n” och ”r” i figurrubriken följt av en siffra. När ”n” syns innebär det att bakgrunds- eller antalsvikterna har använts medan ifall ”r” syns har andelsvikten använts. Den efterföljande siffran anger hur många observationer i stickprovet som resultatet bygger på.

Kommentarer om förändrad metod

Det här kapitlet försöker sammanfatta de största metodskillnaderna mellan de gjorda resvaneundersökningarna i Skåne och hur de potentiellt kan påverka resultat vid jämförelse:

- 2023 års undersökning frågar om resor bakåt i tiden med upp emot sex dagars fördräjning och potentiellt längre än så om man inte svarat innan påminnelserna skickats. Detta resulterar troligtvis i sämre ihågkomst kring hur man rest, och ger en ökad risk att man glömmer bort vissa resor man gjort. Detta kan leda till ett minskat resande per person och dag i 2023 års undersökning. Ett sådant bortfall är också sannolikt inte likadant för alla typer av resor, utan fördelar sig olikt. Störst risk att glömmas bort är troligen resor som man inte gör regelbundet utan som är av spontan karaktär, vilket därmed kan påverka exempelvis ärendefördelning (om fler fritidsresor än arbetsresor glöms bort) och färdmedelsfördelningen (de resor som glöms bort är troligen oftare gångresor än för andra färdmedel).
- Vid inmatning av resorna i 2023 års undersökning matade man in start- och slutpunkt i karta, eller som adress, och resvägen och reslängden beräknas automatiskt i kartverktyget. Om respondenten inte känner till adress, eller har svårt att ange detta i karten (genom i kartan angivna ”points of interest”, så kan det leda till att färre respondenter orkar registrera sina resor. Detta kan då leda till att minskat resande registreras. Alla undersökningar har motsvarande problem i olika grad, men den upplevda enkelheten att fylla i kartverktyget i enkäterna kommer alltid att skilja sig mellan olika undersökningar (i tidigare pappersonkäter fanns givetvis inget kartstöd vid inmatningen). Reslängden för varje resa har tidigare uppskattats av respondenten vilket troligen leder till såväl överskattnings som underskattnings av resornas längder.
- Tidpunkten för undersökningens insamlingsperiod 2023 var inte samma veckor som tidigare undersökningar (som inte heller har varit exakt lika). Detta kan påverka hur man reser och främst påverkas trafikslag som är beroende av väder, såsom cykling. Tidigarelagd undersökningsperiod kan eventuellt leda till överskattnings av andelen cykelresor, eftersom hösten generellt har mer regn än sensommaren.
- 2023 års undersökning erbjöds enbart som webbenkät mot tidigare som också kunde besvaras via pappersonkät. Det är svårt att uttala sig om hur det eventuellt påverkar utfallet. Skillnaden i digital mognad hos olika delar av befolkningen har tidigare angetts kunna ge en skevhets i svarsfrekvens om endast ett svarssätt finns.
- Likt i tidigare undersökningar är jämförelser inom en enskild undersökning mycket säkrare att göra relativt till jämförelser mellan olika undersökningar.

Metodskillnaderna ovan är i flera fall så stora att direkta jämförelser av skillnader i resultat mot tidigare undersökningars inte okritiskt kan rekommenderas, och det går inte att säkert avgöra om skillnader beror på verkliga förändringar i resandet, eller om det är metoden som gör att man ser skillnader i resultat.

3. Respondenterna



I denna del redovisas exempelvis resultat om respondenternas demografi och socio-ekonomi samt tillgång till vissa färdmedel. Resultaten som presenteras är viktade om inget annat anges och det är uteslutande bakgrundsvikten som har använts i detta kapitel. De siffror som visas är punktskattningar, oftast avrundade till en eller två decimaler.



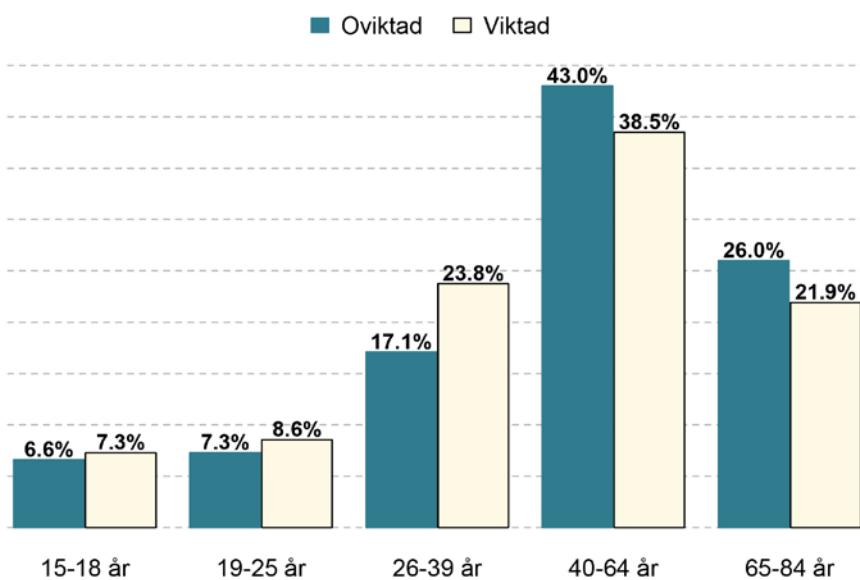
Kön och ålder

Bland de svarande var 45 procent män och 55 procent kvinnor. I befolkningen är det dock 50 procent män och kvinnor. Därför har svaren från männen i undersökningen viktats upp och svaren från kvinnorna viktats ner så att de motsvarar befolkningens sammansättning.

Motsvarande resultat avseende på ålder presenteras i **figur 3.1**. Figuren visar oviktade och viktade andelar svar fördelat på ålder. På den vertikala axeln visas svarsfrekvensen i procent och på den horisontella axeln visas de fem ålderskategorierna som används i undersökningen. För varje ålderskategori visas två staplar: den ljusare stapeln presenterar de viktade resultaten medan den mörkare presenterar de oviktade resultaten. De viktade staplarna är en skattning över andelen i befolkningen som urvalet sägs representera medan de oviktade andelen är en beskrivning av de faktiska svaren.

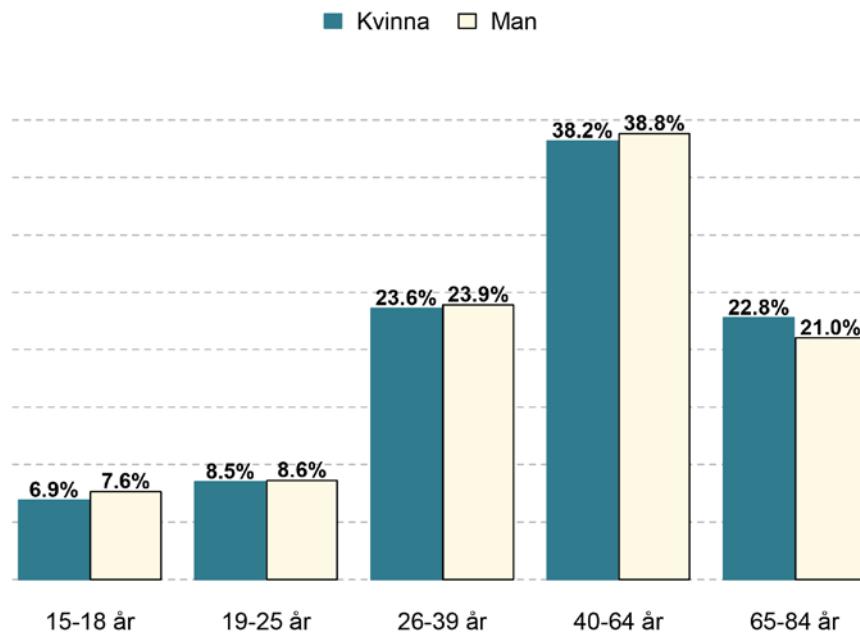
Störst andel av de svarande är mellan 40–64 år. I de yngre åldersgrupperna som sträcker sig från 15 till 39 år har andelen svar justerats uppåt via viktningen medan andelarna har justerats nedåt för de äldre via viktningen. Den största justeringen har skett i åldersgruppen 26–39 år, vilka utgör ungefär 17 procent av urvalet men får representera knappt 24 procent av populationen.

Figur 3.1. Oviktad och viktad andel svar fördelat på ålder: n=38 870



Viktade andelar med avseende på kön och ålder presenteras i **figur 3.2**. Den horisontella och vertikala axeln för figur 3.2 är samma som för figur 3.1. Skillnaden mellan dessa två figurer är att de olikfärgade staplarna här presenterar kön i stället för vikt. Det är små skillnader i de viktade andelarna för män och kvinnor.

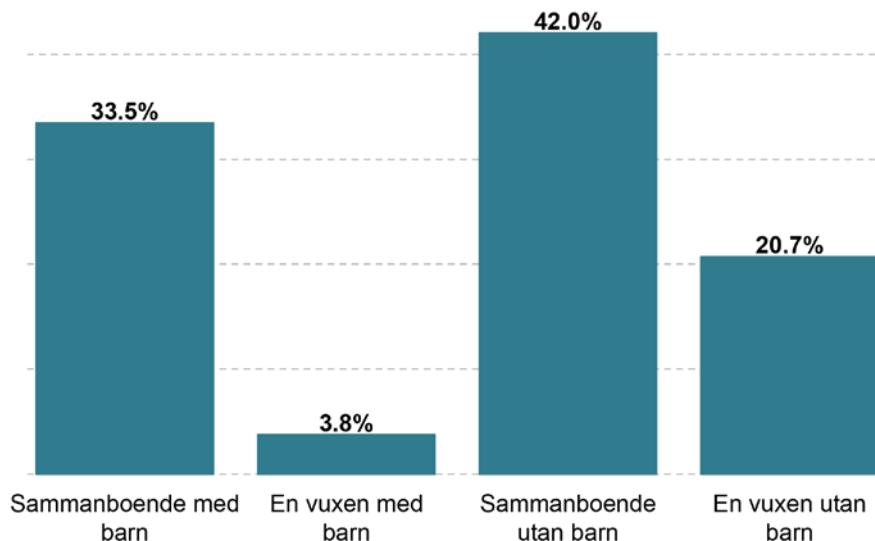
Figur 3.2. Köns- och åldersfördelning av befolkningen i Skåne: n=38 870



Boende

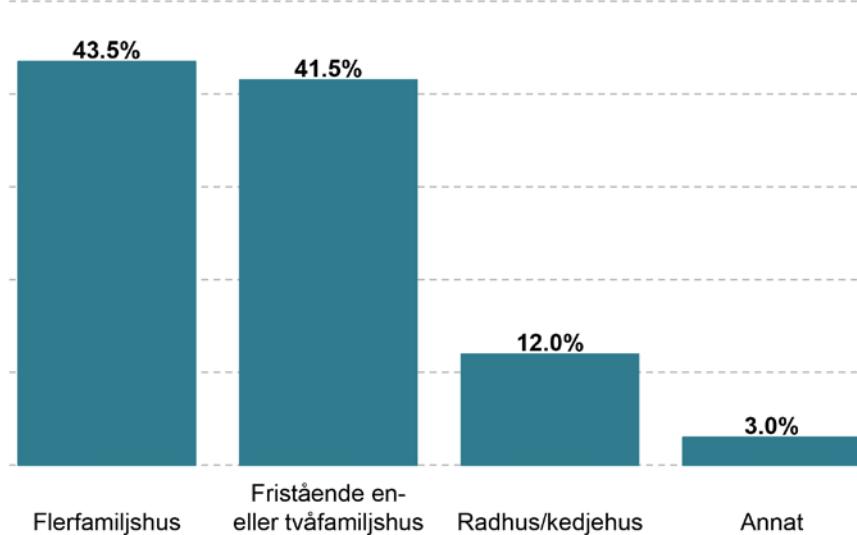
Antalet personer i hushållet delas in i fyra grupper: sammanboende vuxna med barn, en vuxen med barn, sammanboende utan barn och en vuxen utan barn. Fördelningen mellan hushållssammansättningar liknar fördelningen från de tidigare undersökningarna och presenteras i **figur 3.3**. Den horisontella axeln visar typ av hushållssammansättning.

Figur 3.3. Fördelning av hushållssammansättningar: n=38 529



Vidare bor ungefär 43 procent i flerfamiljshus, 42 procent i fristående en- eller tvåfamiljshus såsom villa eller gård, 12 procent bor i radhus/kedjehus och 3 procent i annat typ av boende. Fördelning över bostadstyper presenteras i figur 3.4 och följer liknande mönster som de tidigare undersökningarna. Den vertikala axeln visar typ av boende.

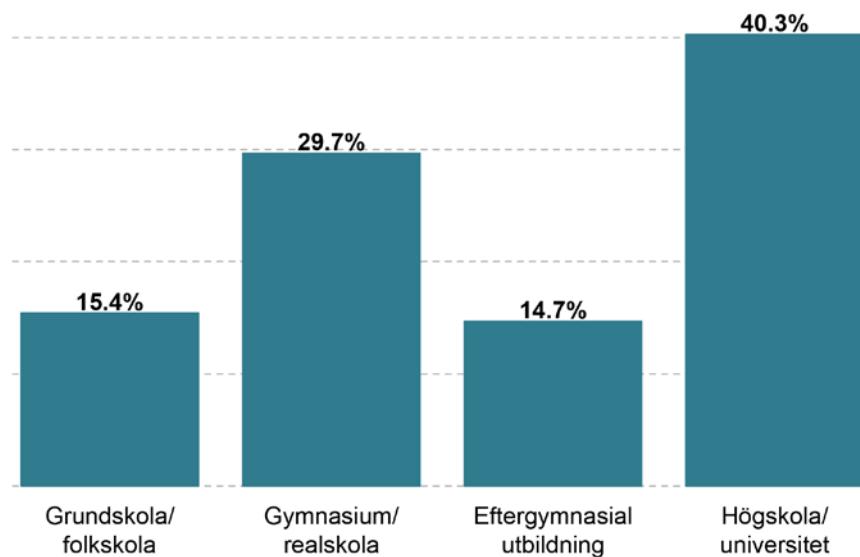
Figur 3.4. Fördelning av bostadstyper: n=37 736



Utbildning

Rörande befolkningens utbildning liknar fördelningen av utbildningsnivå tidigare undersökningar, vilket visas i **figur 3.5**. Omkring 15 procent har grundskoleutbildning, 30 procent har gymnasieutbildning, 15 procent har eftergymnasial utbildning och 40 procent har högskole-/universitetsutbildning. Den horisontella axeln visar utbildningsnivå.

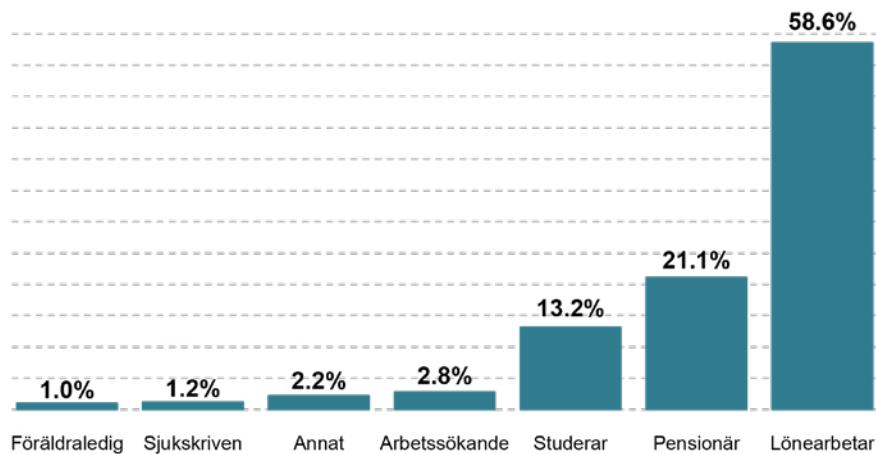
Figur 3.5. Fördelning av befolkningens utbildning: n=37 758



Sysselsättning och inkomst

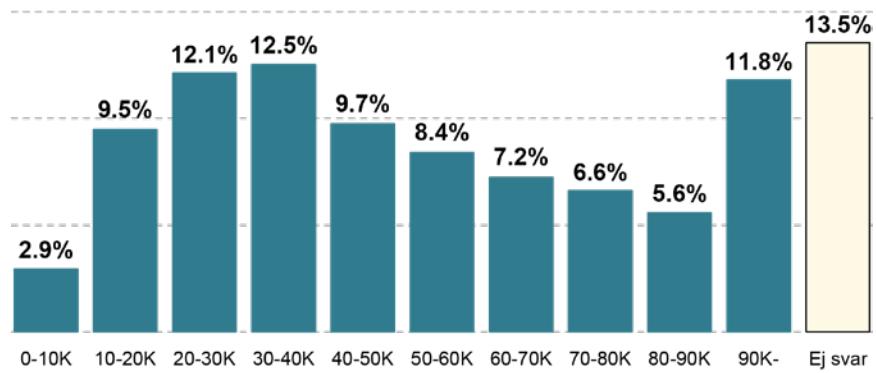
Fördelningen av sysselsättning presenteras i **figur 3.6**, där typ av sysselsättning visas på den horisontella axeln och andelen respondenter i procent på den vertikala. Ordningen på staplarna går från minsta till största skattning. Majoriteten av respondenterna lönearbetar eller är egenföretagare (ungefär 59 procent). Omkring 21 procent är pensionärer och ungefär 13 procent studerar. De resterande kategorierna är fördelade över de kvarvarande andelarna.

Figur 3.6. Fördelning av sysselsättning: n=37 777



Därtill presenteras fördelningen av hushållens kategoriserade och sammanlagda månadsinkomst före skatt i **figur 3.7**. Den sammanlagda månadsinkomsten före skatt presenteras på den horisontella axeln, där K betyder tusental (exempelvis, 10K betyder tio tusen). Andel hushåll presenteras i procent på den vertikala axeln. Kategorin ”Ej svar” representerar den ursprungliga kategorin vet ej/vill inte besvara frågan.

Figur 3.7. Fördelning av hushållens sammanlagda månadsinkomst före skatt i Skåne: n=37 679. Symbolen K betyder tusental.

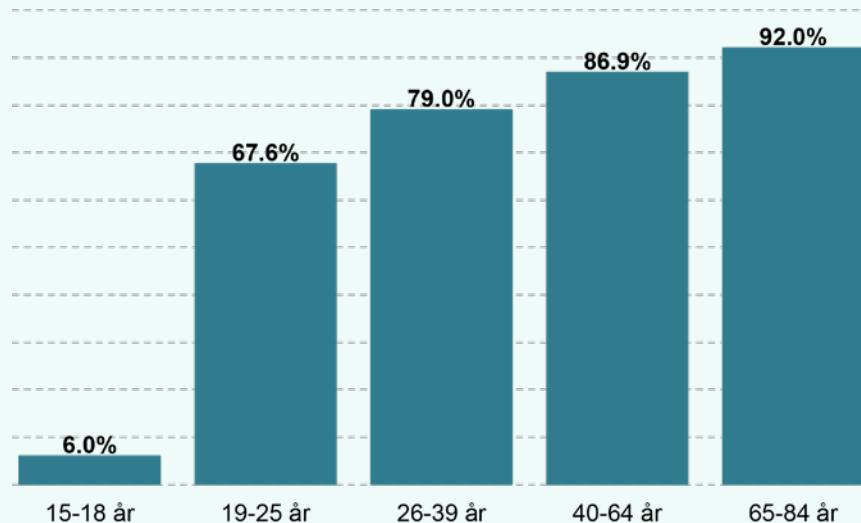


Drygt en av tio valde detta svarsalternativ. Ett hushåll kan innehålla både en eller flera personer med en inkomst, vilket innebär att den resulterande fördelningen är en kombination av inkomster för singelhushåll och andra icke-singelhushåll. Detta är en trolig förklaring till varför de kategoriseringar som skattas högst, efter ”Ej svar”, är kategorierna 20K till 30K, 30 till 40K samt de som tjänar över 90K.

Körkortsinnehav

Undersökningen visar att runt 79 procent av befolkningen i Skåne har körkort för bil. Nedbrutet över män och kvinnor är en något större andel män som har körkort för bil, 82 procent jämfört med 76 procent. Vidare ökar andelen av befolkningen som har körkort med åldern, vilket redovisas i **figur 3.8**. På den horisontella axeln i figur 3.8 visas de fem olika ålderskategorierna och på den vertikala axeln visas andelen körkortsinnehavare i procent. Fler än nio av tio i åldrarna 65–84 år har körkort för bil. Motsvarande andel bland invånarna i åldersgruppen 19–25 år är ungefär sju av tio.

Figur 3.8. Andel körkortsinnehavare fördelat på ålder: n=38 870



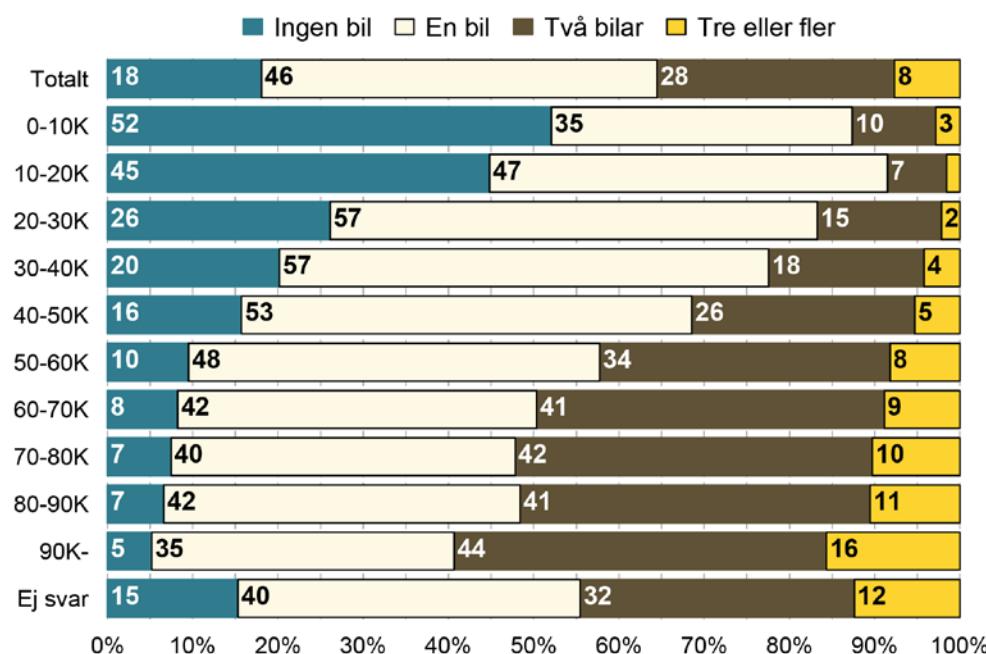
Bilinnehav och biltillgång

Figur 3.9 redovisar antalet bilar i hushållet per inkomstgrupp sett till hushållens sammanlagda månadsinkomst före skatt. Till detta räknas även leasing- och förmånsbilar men inte tillgång via en bilpool. På den vertikala axeln visas den sammanlagda månadsinkomsten, där K betyder tusental, och på den horisontella axeln observeras andelen respondenter i procent. För varje inkomstgrupp presenteras en stapel som är uppdelad i fyra delar: ingen bil, en bil, två bilar och tre eller fler bilar. Hur stor respektive del är i staplarna bestäms av hur många bilar som respondenterna inom varje inkomstkategori har rapporterat. Dessa enskilda delar sätts sedan ihop kumulativt (adderas till varandra). Den avrundande procenten visas som en etikett inom varje andel ifall den utgör mer än två procent, detta för att göra etiketterna synligare.

Resultaten visar att ungefär två av tio invånare i Skåne inte har tillgång till bil i sitt hushåll medan ungefär en invånare på tio har tillgång till tre eller fler bilar. Detta visas i den översta raden, som anger skattningar för Skåne som helhet. De resterande staplarna bryter ner detta över hushållets sammanlagda inkomst.

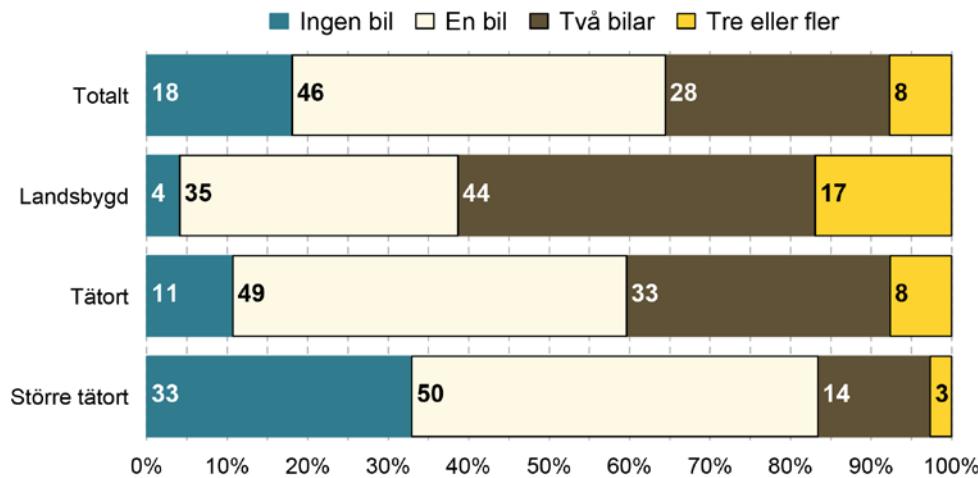
Låginkomsttagare har generellt lägre tillgång till bil än övriga inkomstgrupper. Bland de som har en inkomst under 10 000 kronor per månad i hushållet är det ungefär hälften som inte har tillgång till bil. Motsvarande andel bland de med en inkomst mellan 20 000 – 30 000 kronor är ungefär en av fyra. Samtidigt är det ungefär en av 20 bland de som tjänar 90 000 kronor eller mer som inte har tillgång till bil i hushållet.

Figur 3.9. Antalet bilar i hushållet per hushållens sammanlagda månadsinkomst före skatt:
n=38 845. Symbolen K betyder tusental.



Vidare visar **figur 3.10** antalet bilar i hushållet per typ av ort, där typ av ort presenteras på den vertikala axeln, med totalen för Skåne i den översta raden. På samma sätt som i figur 3.9 är varje horisontell stapel uppdelad i fyra delar med olika storlekar beroende på hur många bilar respondenter inom en viss ort har. Antalet bilar i hushållet varierar beroende på typ av ort. Som exempel är det ungefär en av tre som bor i en större tätort som inte har någon bil i hushållet medan motsvarande andel för invånare i landsbygd och tätort är omkring en av tjugo respektive en av tio.

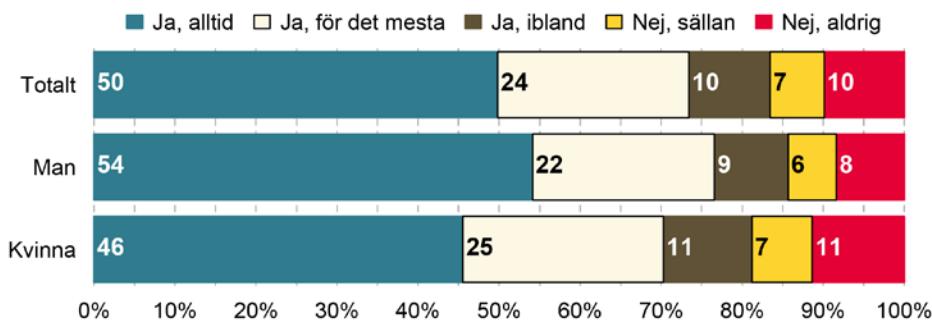
Figur 3.10. Antalet bilar i hushållet fördelat på typ av ort: n=38 845



Respondenterna ombads besvara en fråga kring deras möjligheter att i allmänhet använda eller köra bil när de behöver över en fem-gradig skala. Respondenterna ombads att även inkludera tillgång till bil via en bilpool i sina svar. Dessa resultat illustreras i **figur 3.11** där den vertikala axeln först visar siffror för Skåne i sin helhet och därefter resultat nedbrutna på män och kvinnor. Den horisontella axeln anger andelar. Varje enskild stapel representerar andelar för de svarskategorierna vilka sedan är staplade kumulativt.

Resultatet visar att ungefär tre av fyra alltid eller för det mesta har tillgång till bil när de behöver. Det är ungefär 54 procent av männen som alltid har tillgång till bil medan det är runt 46 procent för kvinnorna. Det är en skillnad på 8 procentenheter.

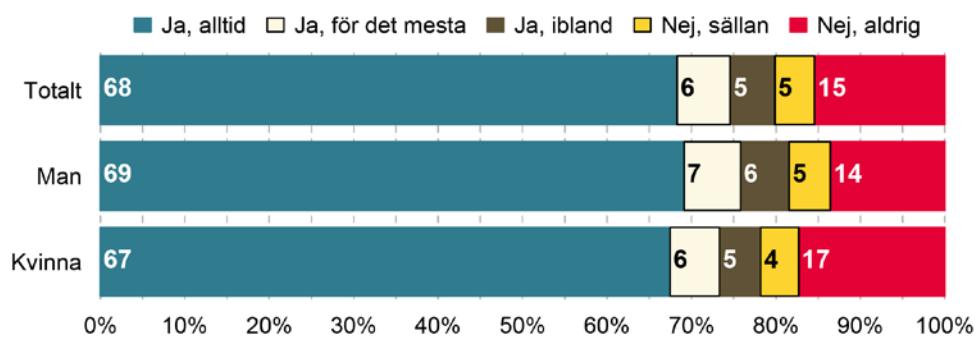
Figur 3.11. Möjlighet att använda bil när man behöver totalt sett och fördelat på kön: n=38 843



Tillgång till cykel

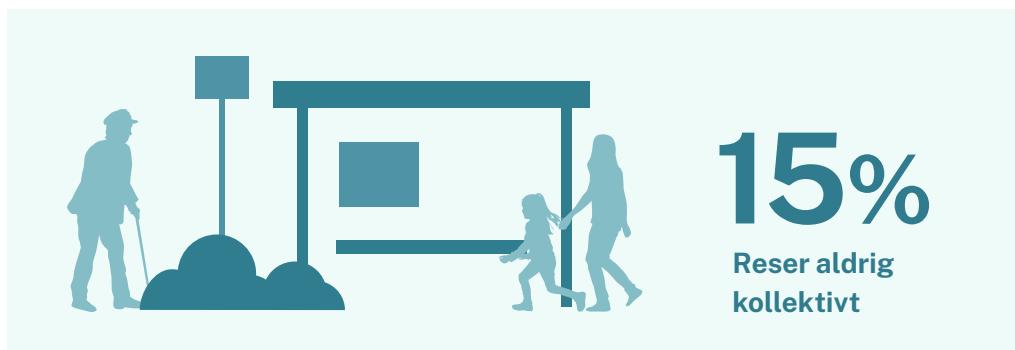
Tillgång till cykel presenteras i **figur 3.12**, där den horisontella axeln anger andelar. Varje enskild stapel representerar andelar för svarskategorierna, vilka sedan är staplade kumulativt. När det gäller tillgång till cykel visar resultatet i figur 3.12 att tre av fyra alltid har, eller för det mesta, har tillgång till cykel, medan 15 procent aldrig har tillgång. Figuren visar inga stora skillnader mellan könen.

Figur 3.12. Tillgång till cykel totalt sett och fördelat på kön: n=38 841



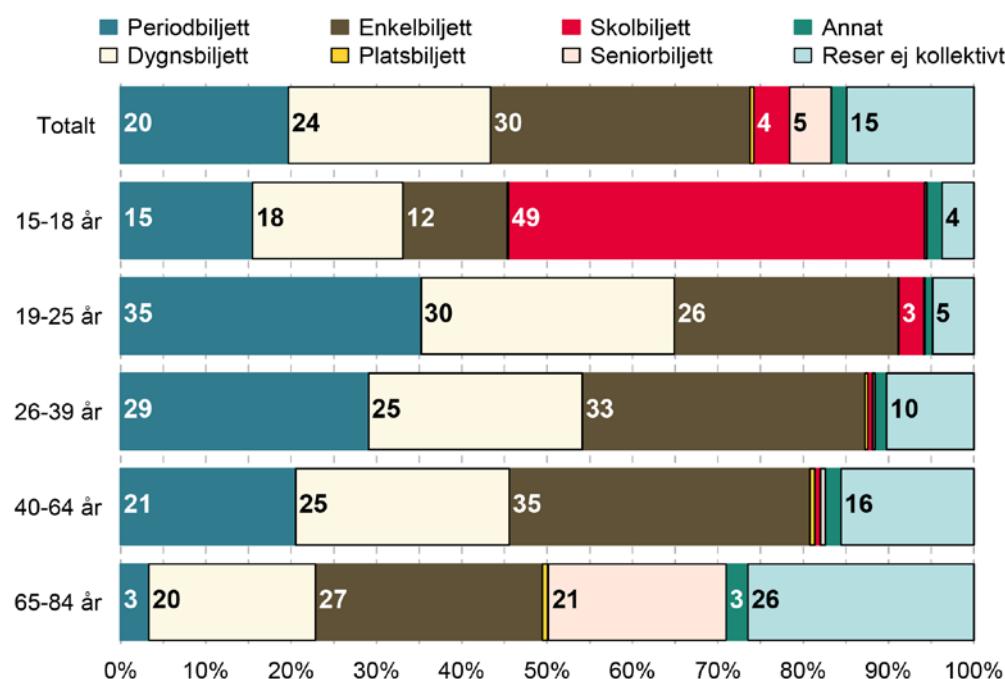
Vanligast använda kollektivtrafikbiljett

Figur 3.13 presenterar användningen av olika biljetter inom kollektivtrafiken totalt samt fördelat på ålder, där ålderskategorierna visas på den vertikala axeln. Överst ligger totalen för Skåne i sin helhet. De olika biljettyperna visas som delar i de horisontella staplarna och summerar tillsammans till 100 procent, vilket anges via den horisontella axeln. De svars-kategorier som har en andel under två procent har inte fått en värdeetikett, exempelvis platsbiljett för totalen eller åldersgruppen 65 till 84 år.



Ungefär 15 procent av Skånes befolkning reser aldrig kollektivt. Andelen som aldrig reser kollektivt är högst bland invånarna 65–84 år, där ungefär en av fyra uppger att de inte reser kollektivt. Samtidigt är det närmare 95 procent i åldrarna 15–18 år och 19–25 år som åker kollektivt. Det vanligaste typen av biljett inom kollektivtrafiken är enkelbiljett, följt av dygnsbiljett och periodbiljett. Ungefär tre av tio använder enkelbiljett när de åker kollektivt.

Figur 3.13. Användning av olika biljetter inom kollektivtrafiken totalt sett och fördelat på ålder: n=38 841

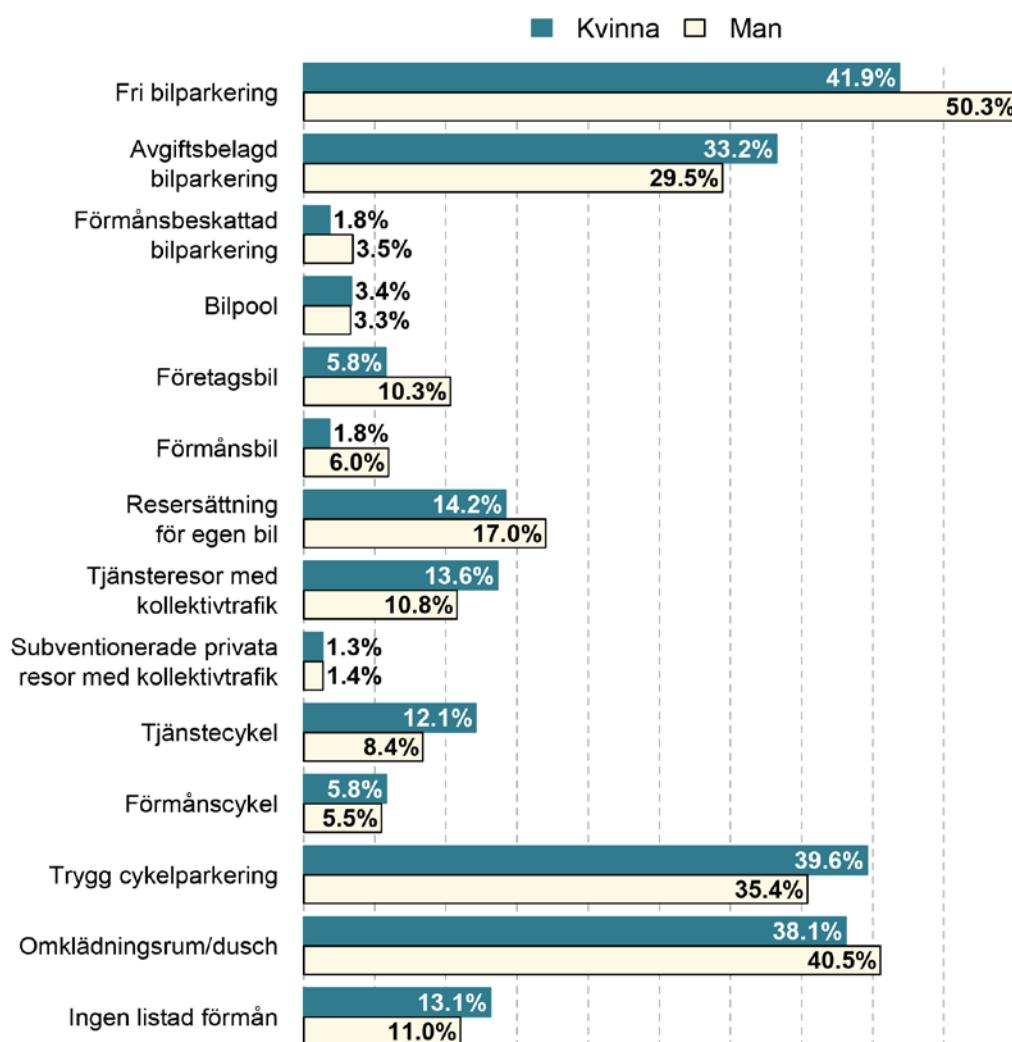


Tillgång till reserelaterade förmåner på arbetsplatsen

Vidare fick respondenterna besvara frågor kring tillgången till olika reserelaterade förmåner på sin arbetsplats eller utbildningsplats. Detta resultat presenteras i figur 3.14. Den vertikala axeln anger de listade förmånerna på en respondents arbets- eller studieplats medan den horisontella axeln anger andelar. De mörkare staplarna anger skattningar för kvinnor i befolkningen som rapporterat "Ja" för att den i fråga förmån erbjuds medan den ljusare är för männen.

Män har i högre utsträckning än kvinnor tillgång till fri bilparkering på sin arbets- eller studieplats, drygt 50 kontra 42 procent. Samtliga frågor som avser tillgång till bilrelaterade förmåner, förutom bilpool, visar på en högre tillgång för män. Senare i rapporten redovisas hur tillgång till förmåner på arbetsplatsen påverkar benägenheten att välja olika färdsätt (se figur 8.4).

Figur 3.14. Tillgång till reserelaterade förmåner på arbets- eller utbildningsplatsen fördelat på kön:
n=26 909



4. Resorna



Här redovisas resultat med utgångspunkt i resedagboken. Notera att respondenterna kan ha genomfört flera resor under sin mätdag. Resultaten i detta avsnitt är viktade med antals- eller andelsvikten. Siffrorna representerar punktskattningar som är avrundade, oftast till en eller två decimaler.



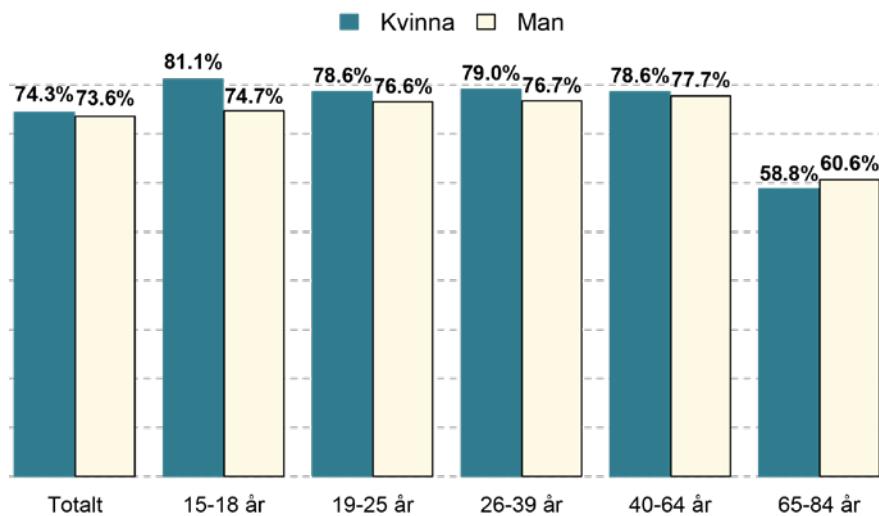
Mot bakgrund av metodförändringar jämfört med tidigare undersökningar bör resultaten kopplade till resor tolkas med försiktighet. Som tidigare nämnts finns det en osäkerhet vid jämförelse av resultat mellan åren eftersom enkäten numera enbart besvaras via webben, där reslängden har genererats automatiskt utifrån den start- och slutpunkt som har angetts på en karta. Tidigare år har respondenten själv fått uppskatta avstånden. Därtill har respondenterna tilldelats en mätdag bakåt i tiden för 2023 års undersökning medan i tidigare undersökningar har denna tilldelats framåt i tiden, vilket kan ha påverkat antalet resor som rapporterats. Dessutom är tidpunkten för datainsamlingen förlagd något tidigare på hösten än vid tidigare undersökningar.

Resa under mätdagen

Respondenterna tilldelades en mätdag för vilken de skulle föra resedagbok över. Närmare tre av fyra (74 procent) uppgav att de faktiskt rest under sin mätdag. Detta är en ökning jämfört med den senaste undersökningen då motsvarande siffra var 66 procent. Dock kan denna låga siffra bero på avvikande hantering vid avsaknad av svar i denna fråga i undersökningen 2018. I undersökningarna 2007 och 2013 var dessa procentsatser 80 respektive 75 procent.

Figur 4.1 visar andelen som rest under mätdagen fördelat på kombinationen av kön och åldersgrupperna. På den vertikala axeln anges andel som genomfört en resa under sin mätdag i procent och på den horisontella axeln åldersgrupper. Längst till vänster visas procentsatserna för könen som helhet. De mörkare staplarna anger resultatet för kvinnor och de ljusare för män.

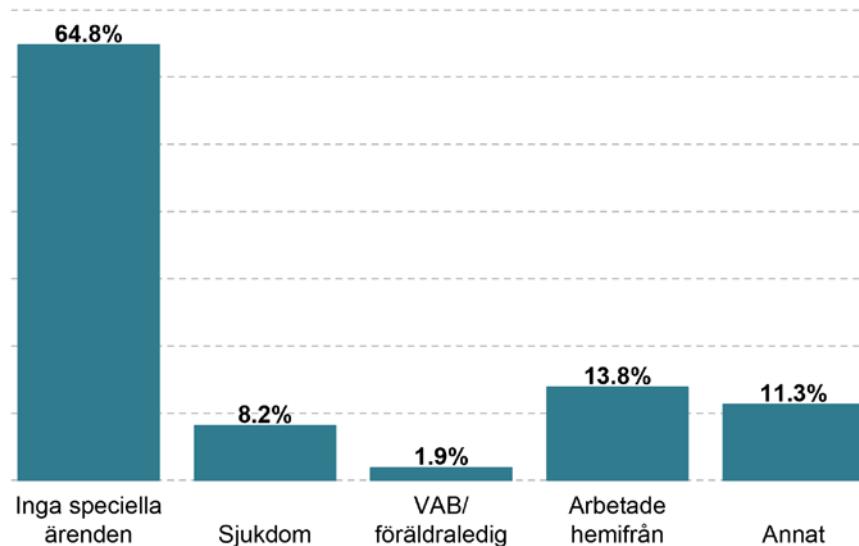
Figur 4.1. Andelen som rest under mätdagen fördelat på kön och ålder: n=33 794



Det mest noterbara resultatet är att kvinnor i åldrarna 15–18 i högre utsträckning har angett att de har gjort en resa relativt till männen i samma åldersgrupp samt att den äldsta åldersgruppen i helhet reser mindre sett till de andra grupperna.

Den främsta anledningen till att ingen resa genomförts under mätdagen är på grund av att respondenten inte hade några speciella ärenden den dagen (ungefär 65 procent) följt av att respondenten arbetade eller studerade hemifrån (ungefär 14 procent). Orsakerna till att ingen resa gjorts presenteras i figur 4.2 där andelen respondenter visas på den vertikala axeln och orsakerna till att ingen resa genomförts på den horisontella axeln. De svarta textfälten ovanför anger avrundade procenttal.

Figur 4.2. Anledning till att ingen resa har genomförts under mätdagen: n=8449



Förändring i antal resor per dag

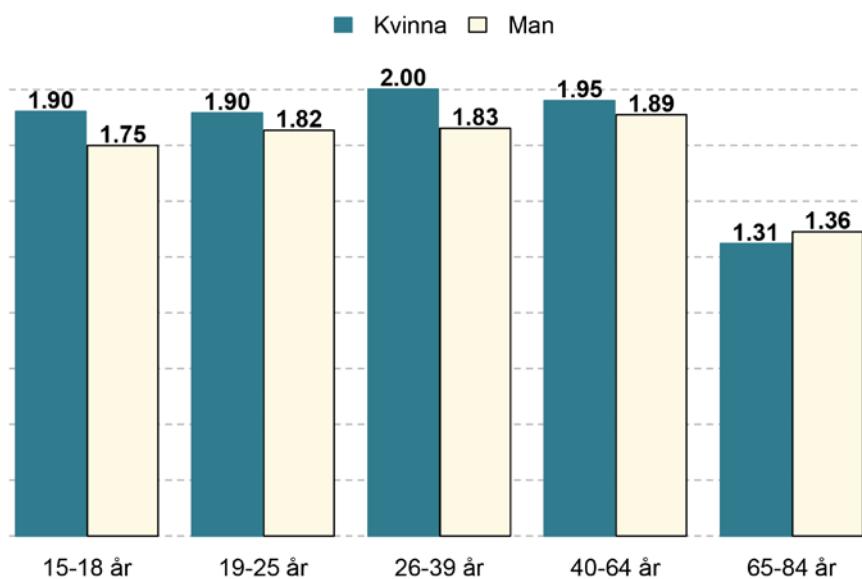
I undersökningen fyllde totalt 33 794 respondenter i resedagboken, varav 25 204 respondenter hade genomfört minst en resa under sin mätdag. I genomsnitt görs ungefär 1.8 resor per person och dag. Antalet resor i genomsnitt per dag har minskat successivt med varje genomförd undersökning. Undersökningen 2007 visade på 2.8 resor i genomsnitt, 2013 års undersökning visade på 2.3 resor i genomsnitt och för 2018 var denna siffran 2.0.

Denna undersökning kan inte förklara orsakerna till varför det rapporterade resandet har minskat över tid. Rimliga orsaker härrör till aspekter kopplade till metod, själva datainsamlingen och det faktiska resandet i populationen. Exempel på metodeffekter kan vara en generell enkättrötthet men också att respondenterna för detta års undersökning ombads rapportera resande för en mätdag bakåt i tiden, med risk att man då glömt bort fler resor som man gjort. Anledningen till denna metodförändring var en omfattande trafikomläggning i Skåne som påbörjades 23 september 2023, vilket gjorde att respondenten ombads att svara för den senast tilldelade och passerade veckodagen före den 22 september 2023. Tidigare resvaneundersökningar ombad deltagarna att rapportera för en bestämd dag framåt i tiden. Vidare har postgången förändrats sedan tidigare undersökningar (till utdelning varannan dag), vilket gör det svårare att planera för när utskick faktiskt kommer att nå respondenten.

Antal resor per dag per kön och ålder

Figur 4.3 visar antalet resor per dag fördelat på kön och ålder. Den vertikala axeln visar det genomsnittliga antalet resor medan den horisontella axeln anger åldersgrupp. De mörkare staplarna anger resandet för kvinnor och de ljusare för männen. I samtliga åldersgrupper utom åldersgruppen 65-84 år gör kvinnorna i genomsnitt något fler resor än männen, även om det inte är någon större skillnad. I alla åldersgrupper under 65 år görs ungefär lika många resor per person och dag, medan man i gruppen 65-84 år däremot gör betydligt färre resor än övriga grupper. Det genomsnittliga antalet resor per dag och åldersgrupp är 1.82 (15-18 år), 1.86 (19-25 år), 1.91 (26-39 år), 1.92 (40-64 år) och 1.34 (65-84 år).

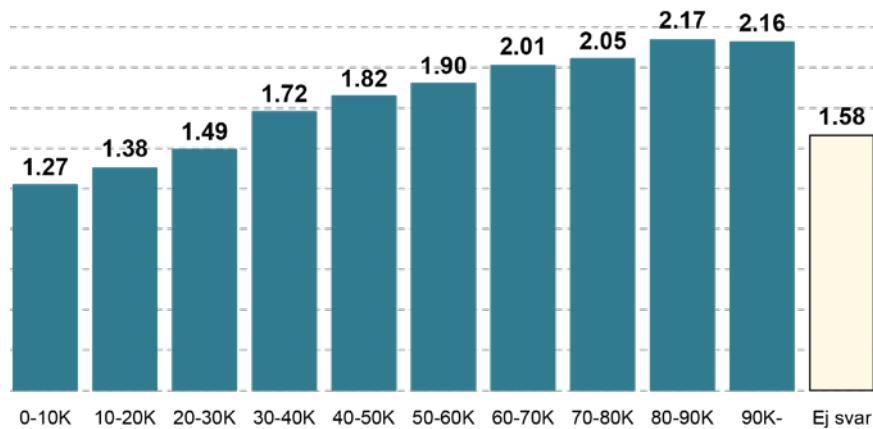
Figur 4.3. Antalet resor per dag och person fördelat på kön och ålder: n=33 794



Antal resor per inkomstgrupp och sysselsättning

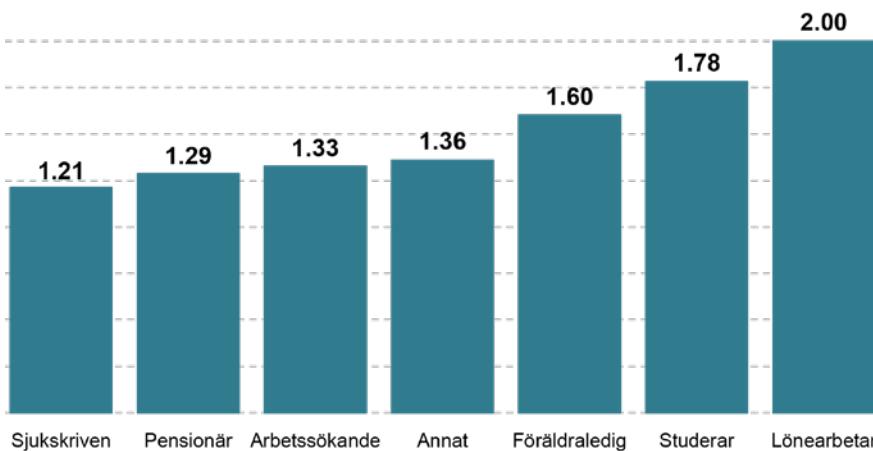
Vidare skiljer sig antalet resor åt mellan inkomstgrupper. Generellt gör de med högre inkomst något fler resor än de med lägre inkomst, vilket illustreras i **figur 4.4**. På den horisontella axeln presenteras inkomstgrupperna, och på den vertikala presenteras antalet resor per dag. Det genomsnittliga resandet är konsekvent ökande med högre inkomst. Notera att det ljusa fältet anger det genomsnittliga resandet för de respondenter som svarat att de inte vet sin hushållsinkomst eller valt att inte svara.

Figur 4.4. Antalet resor per dag och person fördelat på hushållens sammanlagda månadsinkomst före skatt: n=33 794. Symbolen K betyder tusental.



Bryter man ner antalet genomsnittliga resor över de olika sysselsättningsgrupperna syns vissa skillnader. I **figur 4.5** anges det genomsnittliga resandet på den vertikala axeln samt de olika sysselsättningsgrupperna på den horisontella. Staplarna är ordnade i stigande ordning på det genomsnittliga resandet. Löntagare kombinerat med egenföretagare reser mest, i genomsnitt två resor per dag, följt av studerande med runt 1.8 resor per dag. De sysselsättningsgrupper som reser minst är sjukskrivna och pensionärer, med i genomsnitt 1.2 respektive 1.3 resor.

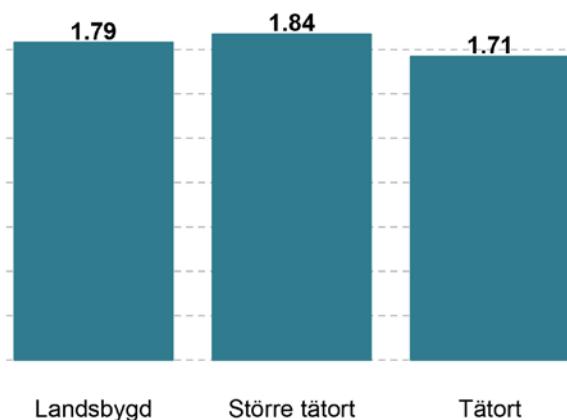
Figur 4.5. Antalet resor per dag och person fördelat på sysselsättning: n=33 794



Antal resor per typ av ort

Antalet resor per dag sett till typ av ort redovisas i figur 4.6 med antalet resor i genomsnitt på den vertikala axeln och typ av ort på den horisontella axeln. Det finns inga större skillnader i antal resor per typ av ort. Större tätort avser här Malmö, Lund och Helsingborg.

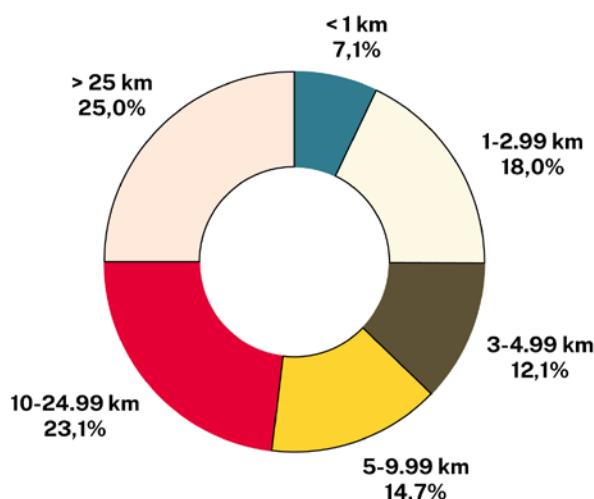
Figur 4.6. Antalet resor per dag och person fördelat på typ av ort: n=33 794



Andel resor per reslängd

Figur 4.7 visar andelen resor fördelat på olika reslängdsintervall, alltså hur långa enskilda resor är. Totalt finns sex olika reslängdsintervall med start från noll till en kilometer upp till 25 kilometer eller längre, där varje kategori representeras av en egen andel i cirkeldiagrammet. Figuren baseras på 41 880 observerade resor och andelarna kan utläsas från storleken på varje enskild del eller från etiketterna som har en procentsats kopplad till sig. Notera att figuren presenterar *andelen resor* i procent medan övriga figurer i detta kapitel främst fokuserar på *antal resor* per dag.

Figur 4.7. Andelen resor inom respektive reslängdsintervall: r=41 880

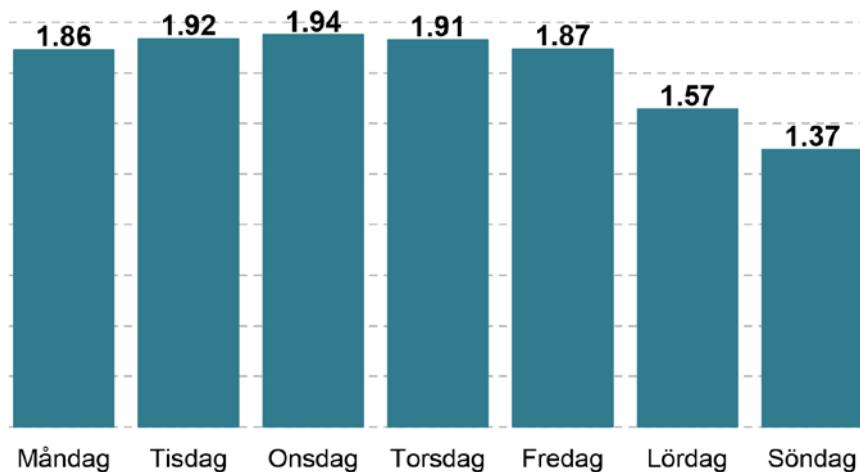


Resor kortare än en km utgör ungefär sju procent av alla resor och ungefär 37 procent av resorna är kortare än fem kilometer. Av samtliga resor som genomförs är ungefär en av fyra resor längre än 25 kilometer. Totalt är ungefär hälften av alla resor tio kilometer eller längre. Man bör notera att kortare resor i högre grad kan glömmas bort att redovisas av respondenterna.

Antal resor per veckodag

Figur 4.8 visar antalet resor per person och dag uppdelat på olika veckodagar. Totalt gjordes i genomsnitt 1.8 resor per person och dag i Skåne enligt undersökningen 2023. I likhet med exempelvis figur 4.6 presenteras antalet genomsnittliga resor per dag på den vertikala axeln men nu veckodag på den horisontella axeln. Invånarna i Skåne gör generellt något fler resor på vardagarna än på helgerna.

Figur 4.8. Antalet resor per dag och person fördelat på olika veckodagar: n=33 794



Tidpunkt för resorna

Figurerna 4.9, 4.10 och 4.11 på efterföljande sidor visar fördelningen av resornas starttider för olika ärenden, där varje ärende presenteras i en egen ”panel”. Notera att figurerna presenterar andelen resor i procent medan övriga figurer i detta kapitel främst fokuserar på antal resor per dag. Den vertikala axeln anger andelar av samtliga resor för typ av dag och den horisontella axeln är resans starttid. För att räkna andelar har starttider kategoriseras in i tidsintervall om en timme (00-01, 01-02, osv).

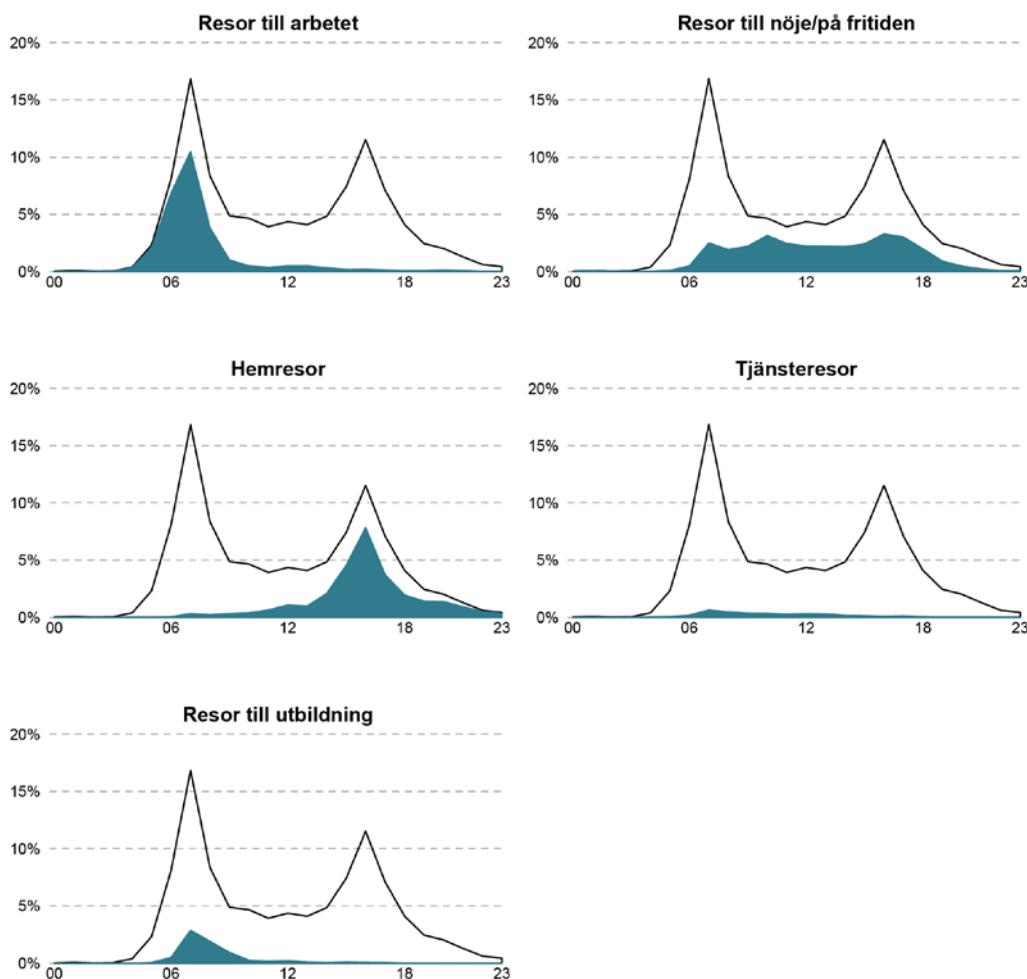
Figurerna består av fem mindre ”paneler” där respektive graf presenterar ett typ av ärende, närmare bestämt: resor till arbete, resor till nöje/på fritiden, hemresor, tjänsteresor samt resor till utbildning. I kategorin nöje/fritidsaktivitet är här följande ärendetyper sammanslagna:

- inköp,
- besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård/bank/myndighet/hämta eller lämna paket,
- nöje/fritidsaktivitet/släkt,
- hämta/lämna barn/skjutsa andra än barn, samt
- motion/friluftsliv/träning.

Den vita siluetten visar den totala andelen resor gjorda i befolkningen för vardagar, lördagar och söndagar medan den blå siluetten visar andelen resor för respektive ärendetyp. Genom att jämföra den blåa siluetten mot den ljusa kan man utvärdera ett ärendes relativa frekvens gentemot de andra ärendenas. Notera att figurerna bygger på de observationer där både ärende och starttid är observerade. För vissa observationer har vi inte information om dessa, vilket ger ett bortfall.

Under vardagar genomförs flest resor under morgonen och eftermiddagen, som kan ses i **figur 4.9**. Under morgonen är den största andelen resor till jobbet, medan det under eftermiddagen främst genomförs hemresor. Även andelen resor i utbildningssyfte är som störst under morgonen. Däremot är resor i fritidssyfte relativt jämnt fördelade under dygnet. En liten andel av resorna under vardagar är tjänsteresor.

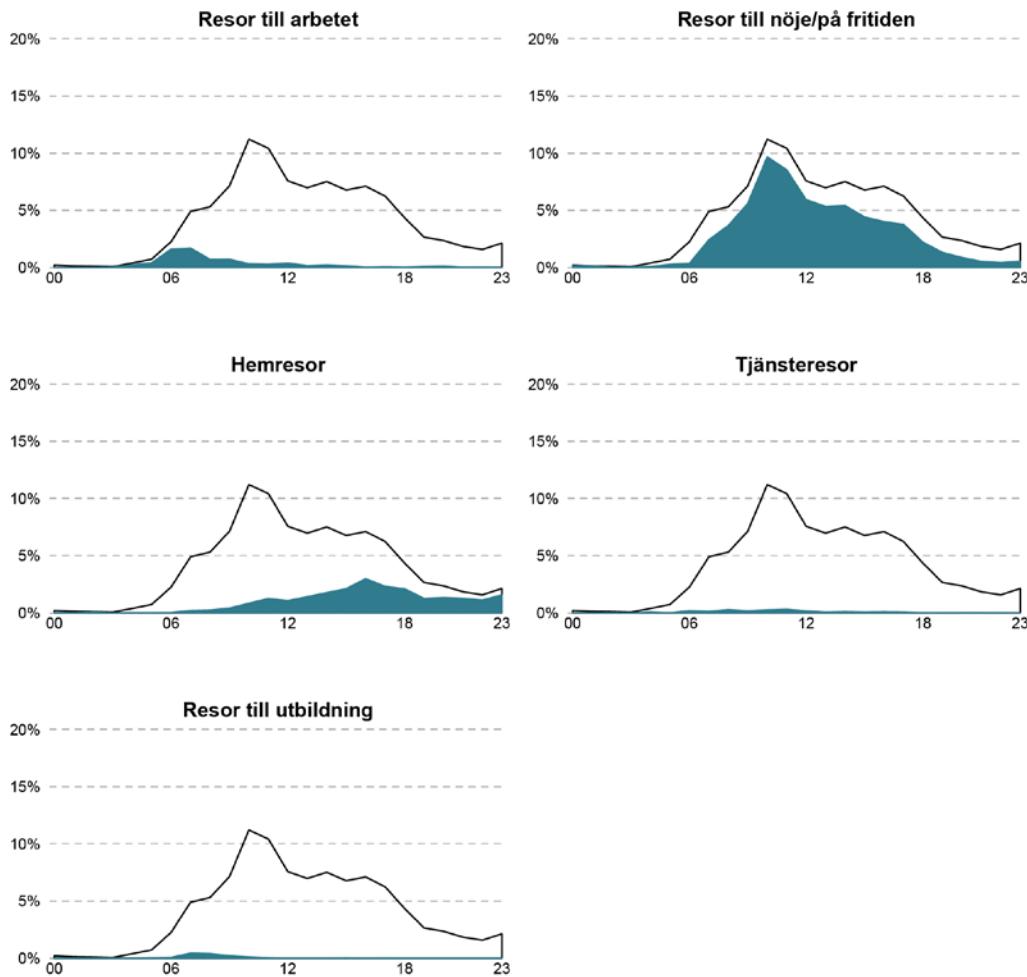
Figur 4.9. Starttidsfördelning för olika ärenden i procent under vardagar: r=41 208



Den vita siluetten visar totala andelen resor vid en viss tidpunkt. Den blå siluetten visar andelen resor för respektive ärendetyp vid en viss tidpunkt. Om de blå siluetterna summeras får man den vita siluetten.

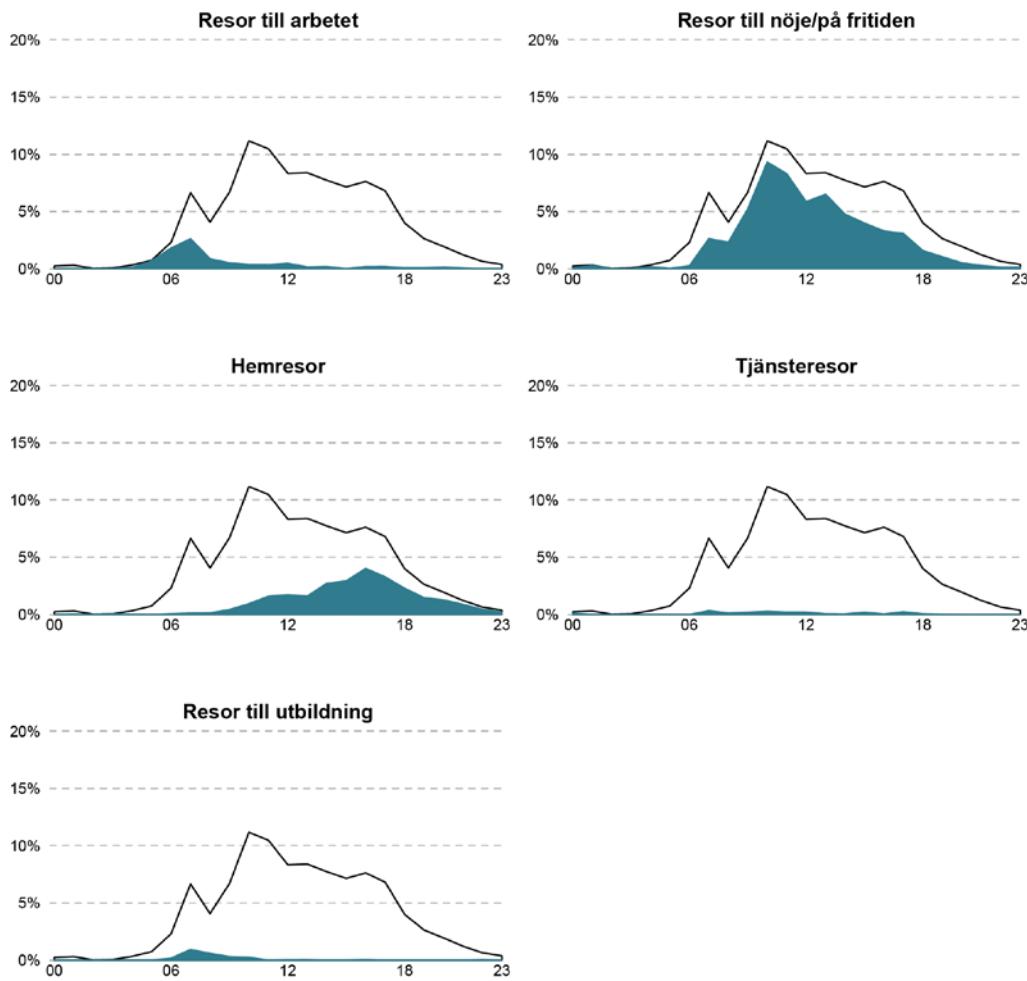
På helgerna är andelen resor jämnare fördelat över dygnet, vilket visas i **figur 4.10** respektive **4.11**. Under lördagar och söndagar görs framför allt resor i fritidssyfte, där resandet är som störst under förmiddagen. Under lördagar genomförs flest respondenter resor i fritids syfte med en starttid omkring klockan 7 till 10. Resor i utbildningssyfte som genomförs på lördag startar mestadels på eftermiddagen. Hemresorna sker i stort sett under hela eftermiddagen. Resultaten är liknande även under söndagar.

Figur 4.10. Starttidsfördelning för olika ärenden i procent under lördagar: r=6656



Den vita siluetten visar totala andelen resor vid en viss tidpunkt. Den blå siluetten visar andelen resor för respektive ärendetyp vid en viss tidpunkt. Om de blå siluetterna summeras får man den vita siluetten.

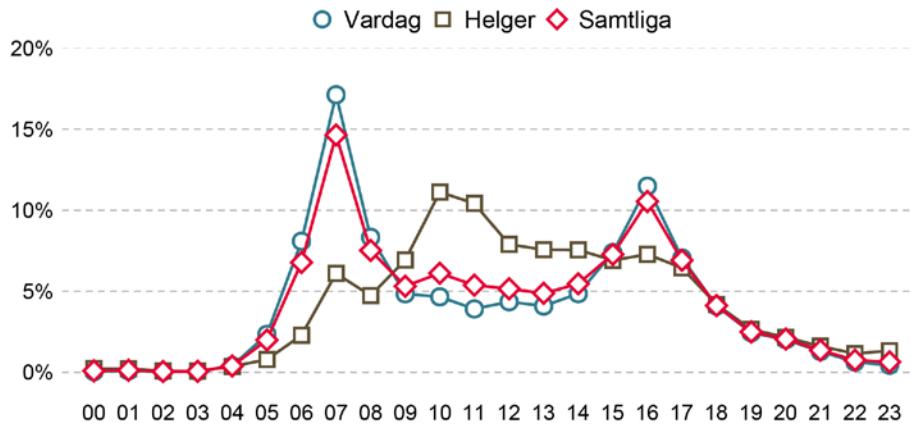
Figur 4.11. Starttidsfördelning för olika ärenden i procent under söndagar: r=5540



Den vita siluetten visar totala andelen resor vid en viss tidpunkt. Den blå siluetten visar andelen resor för respektive ärendetyp vid en viss tidpunkt. Om de blå siluetterna summeras får man den vita siluetten.

Figur 4.12 visar andelen resor över olika starttider för vardagar och helg enskilt samt för samtliga resor. Den horisontella axeln visar starttid och den vertikala axeln andelen resor. Andelarna inom varje typ av dag är normaliserad med summan av alla resor inom just den daggrupperingen. Som exempel, det högsta värdet är ungefär 17 procent för resor på vardagar mellan 07:00 och 08:00. Det innebär 17 procent av resor gjorda på vardagar och inte av samtliga resor.

Figur 4.12. Starttidsfördelning för olika dagtyper av andelar resor: $r(\text{vardag})=41\ 208$, $r(\text{helg})=12\ 196$, $r(\text{samtliga})=53\ 304$



Resultatet visar samma information som den sammanfattande siluetten från de tre föregående grafer, fast kombinerat för lördagar och söndagar. Man kan exempelvis notera att resandet på vardagar sker primärt under pendlingstider vid morgon och kväll medan på helger är den maxpunkten under tidig förmiddag till lunch.

5. Reslängd



Resultatet i detta kapitel utgår likt det förra kapitlet från resedagboken. De resultat som presenteras är viktade, där det ofta används en kombination av antals- och andelsvikterna. Reslängder per dag och person är uträknade genom att först beräkna det genomsnittliga antalet resor per dag (med analsvikten) som sedan multipliceras med den genomsnittliga längden på en resa som är viktad med andelsvikten (se metodrapporten för en utförligare beskrivning).

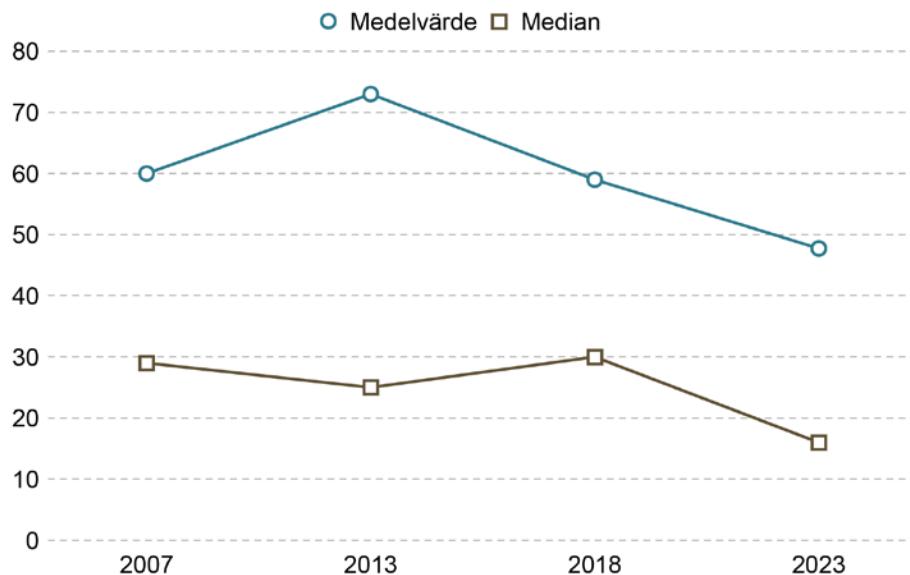


Siffrorna i sig är punktskattningar som oftast är avrundade till en eller två decimaler. I undersökningen ombads respondenterna att ange varifrån och var resan skedde genom att markera en position på en karta. Därmed blev det möjligt att räkna ut avståndet mellan start- och målkoordinaterna via förmodad väg alternativt fågelvägen. I redovisningen nedan har de avstånd som beräknats enligt förmodad resväg använts som princip. I enstaka fall har fågelvägsavståndet (en rak linje mellan två punkter) använts om den förmodade vägen saknades. I metodrapporten presenteras en utförligare beskrivning av hur reslängderna beräknades.

Förändring i reslängd

Genomsnittslängden på en resdag för varje person är beräknad till runt 48 kilometer i årets undersökning. Med reslängd per resdag menas här antalet kilometrar som en respondent har rest under en dag, både inom och utanför Skåne. Resultatet för 2023 års undersökning är en minskning i jämförelse med tidigare år. Den högsta genomsnittslängden uppmättes under 2013 på närmare 75 kilometer per person och dag. I 2023 års undersökning beräknas medianlängden för en resdag till 18 kilometer per person och dag, vilket även det är en minskning jämfört med tidigare undersökningar. Den högsta medianreslängden uppmättes 2018 med 30 kilometer per person och dag.

Figur 5.1 visar medianreslängd och genomsnittreslängd i kilometer per person och dag för årets undersökning jämfört med tidigare resvaneundersökningar. På den horisontella axeln visas året för undersökningen och på den vertikala axeln reslängd i kilometrar. Den övre linjen visar skillnader i reslängd sett till medelvärde medan den nedre linjen visar skillnader i reslängd sett till medianer.

Figur 5.1. Medianreslängd och genomsnittsreslängd i kilometer per dag: r=41 818, n=33 794

Reslängd per dag fördelat på ålder

I **figur 5.2** visas medianreslängden i kilometer per dag (vertikal axel) fördelat på åldersgrupperna (horisontell axel). Medianreslängden är längst bland invånarna 40–64 år och 26–39 år vars medianreslängd är omkring 20 kilometer. I linje med vad som tidigare har fastställts verkar de äldsta respondenterna resa mindre vilket bekräftas då dessa har den kortaste medianlängden (10 kilometer) i jämförelse med övriga åldersgrupper.

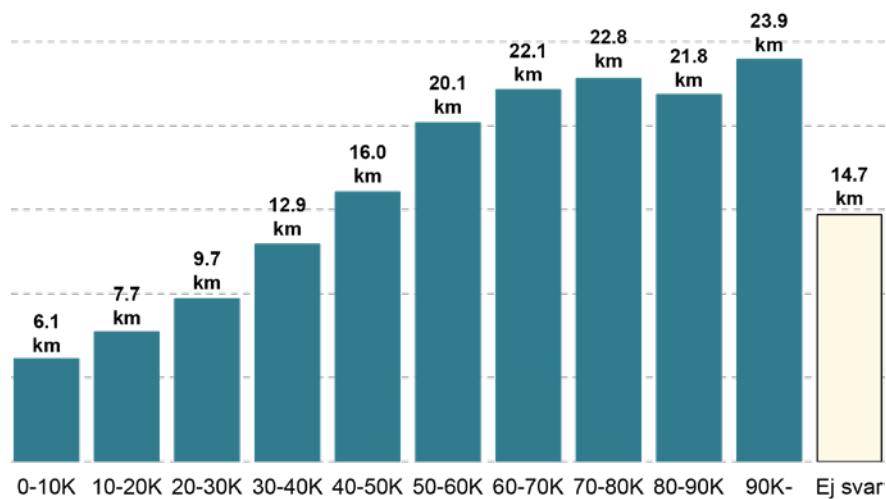
Figur 5.2. Medianreslängd i kilometer per dag fördelat på ålder: r=41 880, n=33 794

Reslängd per dag fördelat på inkomst och sysselsättning

Även sett till inkomst skiljer sig medianreslängderna i kilometer per person och dag något.

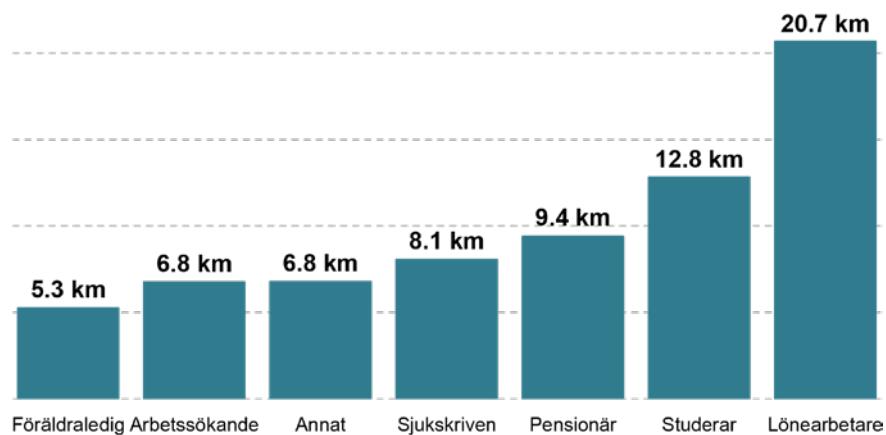
Figur 5.3 visar att medianlängden tenderar att öka med högre inkomst. Till exempel så är medianreslängden bland de som har en månadsinkomst över 90 000 kronor i hushållet omkring 24 kilometer jämfört med ungefär 6 kilometer i hushåll med en genomsnittlig inkomst under 10 000 kronor. Den ljusa stapeln längst till höger representerar de som svarat att de inte vet sin hushållsinkomst eller inte valt att svara.

Figur 5.3. Medianreslängd i kilometer per dag fördelat på hushållens sammanlagda månadsinkomst före skatt: r=41 880, n=33 794. Symbolen K betyder tusental.



När det gäller sysselsättning återfinns den högsta medianlängden (ungefär 21 kilometer) bland lönearbetare/egenföretagare. **Figur 5.4** visar sysselsättning på den horisontella axeln och medianreslängd i kilometer på den vertikala axeln. Staplarna är ordnade i storleksordning baserat på reslängden per dag i median. Som tidigare nämnt, var det även lönearbetare/egenföretagare som i genomsnitt genomförde flest resor per dag. Föräldralediga har den kortaste medianreslängden i kilometer (ungefär 5 kilometer).

Figur 5.4. Medianreslängd i kilometer per dag fördelat på sysselsättning: r=41 880, n=33 794

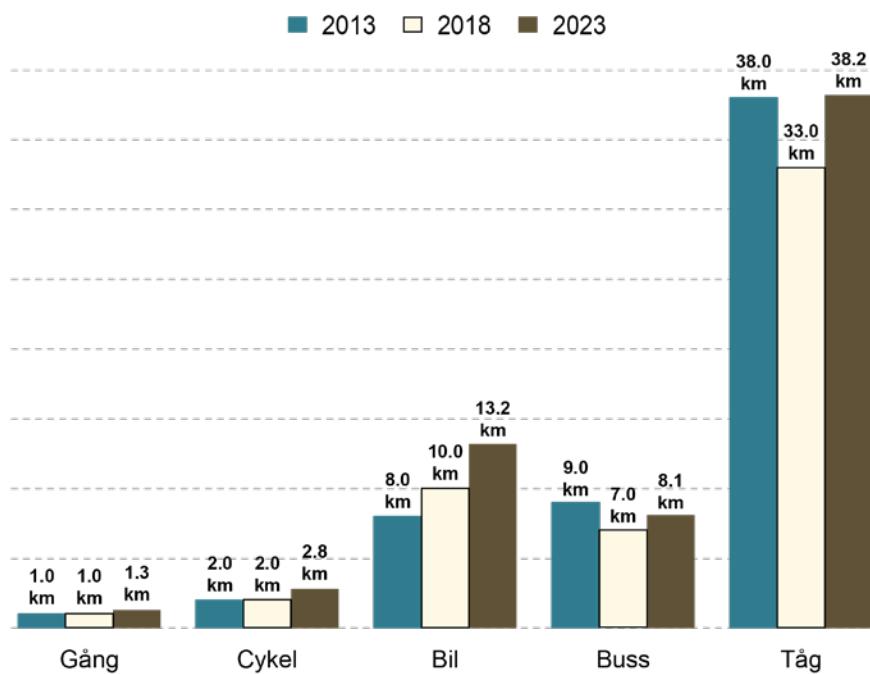


Reslängd per resa

Generellt återfinns den längsta medianreslängden per resa bland resor gjorda med flyg, följt av tåg och bil. **Figur 5.5** visar medianreslängden i kilometer per resa fördelat på samtliga färdmedel förutom flyg. Notera att figuren visar medianreslängden per resa, till skillnad från tidigare figurer i detta kapitel, exempelvis 5.1, vilka har redovisat medianreslängd per resdag. Anledningen till att flygresor inte redovisas i figuren är för att den genomsnittliga reslängden för flyg är betydligt längre jämfört med övriga färdmedel, vilket påverkar figurens läsbarhet. Medianreslängden för flygresor är 807 kilometer. Medianreslängden per resa generellt, oaktat färdmedel, är i 2023 års undersökning 28.85 kilometrar.

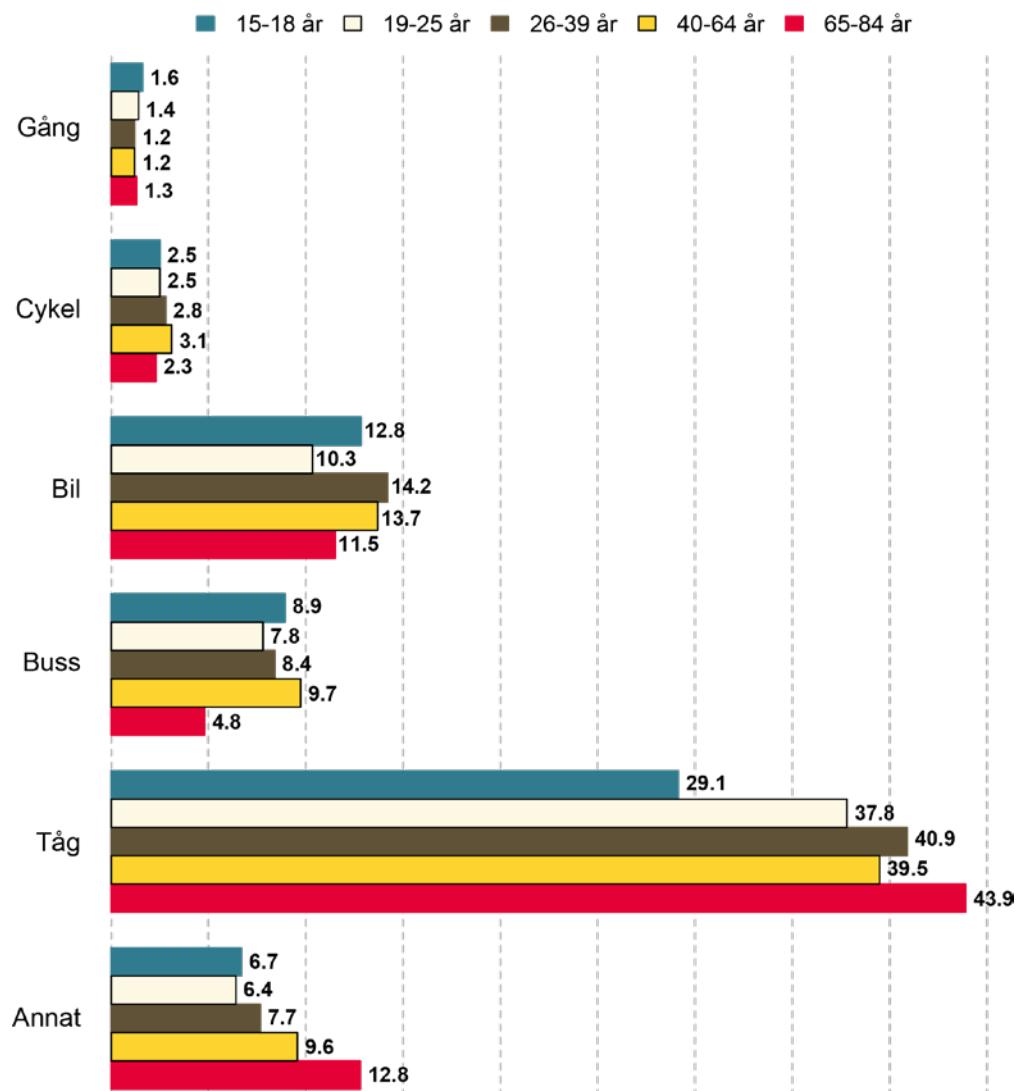
På den horisontella axeln visas det huvudsakliga färdmedlet och den vertikala visar medianreslängden i kilometer. Varje stapel inom ett färdmedel anger år för undersökningen. Reslängder visas för åren 2013, 2018 och 2023. Vad gäller gång, buss och cykel är medianreslängden ungefär samma i årets undersökning jämfört med resvaneundersökningarna 2013 och 2018. Medianreslängden för resor med bil har ökat något sedan 2013 och 2018. Samtidigt har medianreslängden för tåg också ökat något jämfört med 2018. Observera att bara för att till exempel medianen för längden på bilresorna blivit längre, så behöver det inte betyda att varje resa blivit längre, utan det kan vara så att antalet korta bilresor i stället minskat, vilket också skulle medföra att medianen ökar.

Figur 5.5. Medianreslängd i kilometer per resa fördelat på färdmedel: r=41 818



Vidare visar **figur 5.6** medianreslängden i kilometer per resa fördelat på ålder och färdmedel. Återigen visas inte färdmedlet flyg. Varje enskild färg i figuren representerar en viss åldersgrupp och på den vertikala axeln visas de olika färdmedlen, återigen grupperade. För varje färdmedel går således att observera fem staplar för de fem olika åldersgrupperna. När det gäller exempelvis cykel och gång är medianlängden liknande oavsett ålder. Däremot syns vissa skillnader i reslängd med hänsyn till exempelvis buss och tåg. Den äldsta åldersgruppen 65–84 år reser i stort något kortare sträckor med buss i jämförelse med övriga åldersgrupper. Samtidigt reser invånare 65–84 år generellt något längre sträckor med tåg i jämförelse med övriga åldersgrupper.

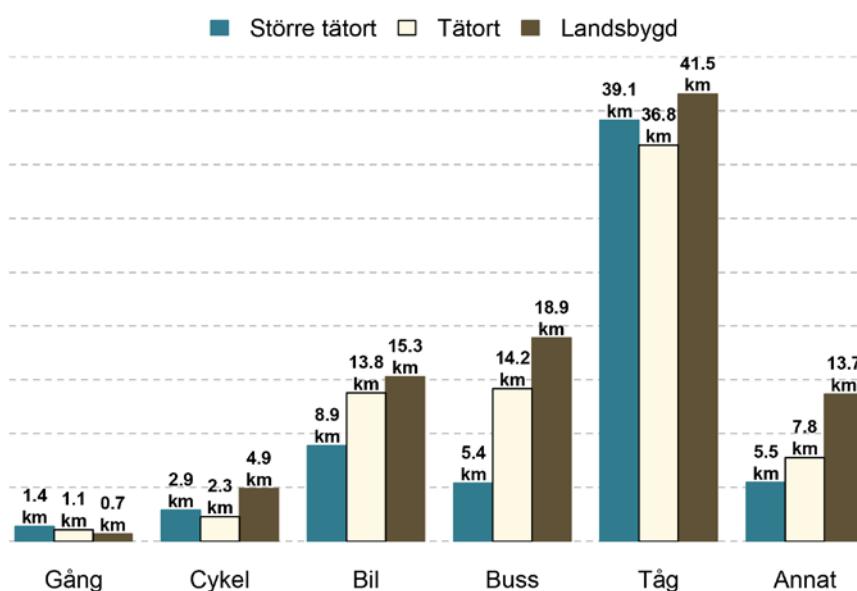
Figur 5.6. Medianreslängd i kilometer per resa fördelat på ålder och färdmedel: r=41 818



Reslängd per resa fördelat på typ av ort och färdmedel

Figur 5.7 visar medianreslängden i kilometer per resa fördelat på typ av ort och färdmedel. Resor gjorda med flyg visas inte. Varje enskild färg i figuren representerar en typ av ort och på den horisontella axeln visas olika färdmedel som grupper. För varje färdmedel går det att observera tre staplar för de tre olika ortstyperna. Medianreslängden skiljer sig något beroende på typ av ort för vissa färdmedel. Exempelvis, medianreslängden per resa är konsekvent längre för boende på landsbygden jämfört med de andra ortstyperna. Det är bara för resor där gång är huvudsakliga färdmedlet som båda typerna av tätorter har högre värden.

Figur 5.7. Medianreslängd i kilometer per resa fördelat på typ av ort och färdmedel: r=41 818



Reslängd per resa fördelat på typ av ärende

Reslängden skiljer sig för olika typer av ärenden. **Figur 5.8** redovisar medianreslängden i kilometer per resa på den horisontella axeln och olika ärenden på den vertikala axeln. ”Specifika ärenden” innefattar ärenden såsom att besöka vårdcentral, sjukhus, tandvård, bank, myndighet, samt hämta eller lämna paket, medan ”i tjänsten” innefattar möten och ärenden i tjänst. Resultatet liknar tidigare år, där de längsta resorna görs i tjänsten. De kortare resorna genomförs i samband med inköp och hämtning, lämning eller skjutsning.

Figur 5.8. Medianreslängd i kilometer fördelat på typ av ärende: r=41 797



6. Färdmedelsfördelning



I denna del presenteras färdmedelsfördelningen nedbrutet på olika kategorier, som utgår ifrån resedagboken. Resultaten är viktade med andelsvikten och är representerade av punktskattningar, oftast avrundade till en eller två decimaler alternativt närmsta heltal.



Färdmedelsfördelning är ett annat ord för andelen resor med olika färdsätt och är ett vanligt mått för att kontrollera hur omställningen till ett mer hållbart transportsystem går. I enkäten fanns det totalt 17 olika färdmedel att koppla till sin förflyttning. Resultat för färdmedel presenteras med antingen sex eller sju huvudkategorier. Bilderna nedan visar de sju huvudtyperna av färdmedel samt vilka exakta val som är kopplade till dem:

Gång	Cykel	Bil
Gång	Vanlig cykel, Elcykel, Elsparkcykel)	Bil som förare, Bil som passagerare
Buss	Tåg	Flyg
Regionbuss, Stadsbuss, Spårvagn	Tåg	Flyg
Annat		
MC/Moped, A-traktor/EPA, Taxi, Färdtjänst, Båt, Annat		

Resultatet i detta kapitel avser huvudsakligen färdsätt för en resa, där anslutningsresor med andra färdmedel kan ingå. Till exempel redovisas inte gång- eller cykelresor som anslutningsresor till kollektivtrafiken separat utan enbart kollektivtrafikresan presenteras eftersom det är resans huvudsakliga färdsätt. För bestämning av resornas huvudsakliga färdsätt, se undersökningens metodrapport.

Förändring i färdmedelsfördelning

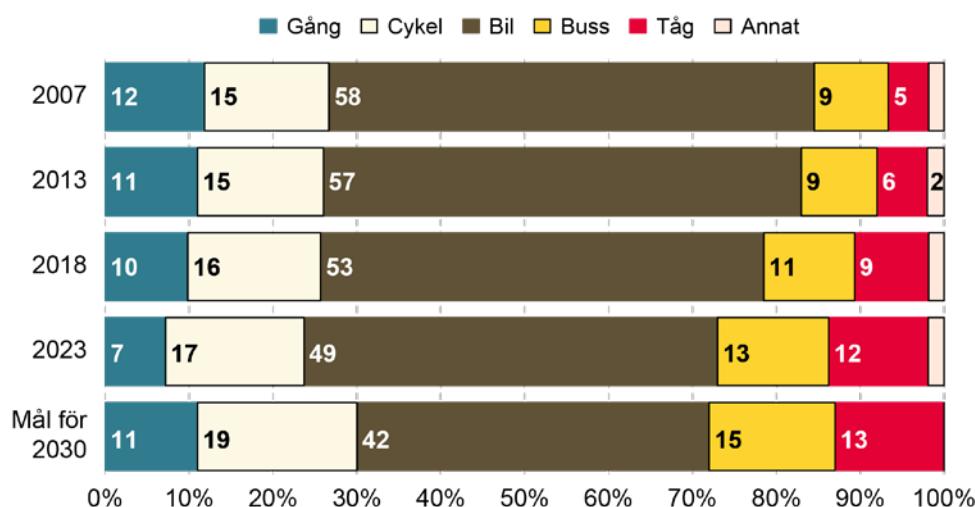
Andel resor per färdmedel, det vill säga färdmedelsfördelningen, för årets och tidigare resvaneundersökningar presenteras i **figur 6.1**. Andel resor i procent presenteras på den horisontella axeln och respektive år redovisas på den vertikala axeln, i ordning från 2007, 2013, 2018 samt 2023. Inom varje år summerar andelarna till 100 procent. En värdeetikett visas ifall kategorin utgör två eller fler procent. I likhet med tidigare undersökningar är bil fortsatt det vanligaste färdmedlet, även om resultaten tyder på att andelen resor med bil har minskat över åren. Närmare hälften av resorna som genomförts är med bil. Därefter är de vanligaste färdssättens cykel, buss och tåg i den ordningen.

Resultaten tyder på att resor med buss och tåg har ökat jämfört med 2018. Som tidigare nämnt finns mål om att öka kollektivtrafikens marknadsandel till 40 procent av de motoriserade resorna i Skåne till 2030. Enligt 2023 års undersökning skulle kollektivtrafikens andel (tåg och buss) av de motoriserade resorna vara 34 procent. I 2018 års rapport presenterades denna siffra som 28 procent.

Enligt Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 finns en önskad färdmedelsfördelning 2030, där 42 procent av samtliga resor i Skåne ska vara med bil, 15 procent med buss, 13 procent med tåg, 19 procent med cykel och 11 procent till fots. Enligt 2023 års undersökning är andelen som cyklar ungefär 17 procent, vilket skulle tyda på en positiv trend och att målet om att cykelns andel av det totala resandet 2030 ska vara 19 procent är inom räckhåll. Likaså visar resultatet att omkring 12 procent av skåningarnas resor är med tåg vilket liknar den önskade fördelningen på 13 procent till 2030. Även när det gäller resor med buss skulle resultaten tyda på en positiv trend, då ungefär 13 procent av samtliga resor är med buss. Andelen resor med buss behöver öka något för att målet ska uppnås 2030.

Vidare tyder resultaten på att andelen resor med bil skulle ha minskat jämfört med tidigare år och 2023 gjordes omkring 49 procent av alla resor med bil. Detta tyder på att utvecklingen går åt rätt håll för att uppnå målen till 2030, men bilresandet behöver minska ytterligare. Däremot tyder resultaten på att andelen av resor till fots minskat något jämfört med tidigare år. Andelen resor till fots behöver öka från 7 procent till 11 procent för att uppnå målen till 2030. Denna typ av jämförelser innefattar en ganska stor osäkerhet. Framför allt om respondenterna i större utsträckning glömt att redovisa kortare gång- och cykelresor (eftersom de gjorts flera dagar tidigare).

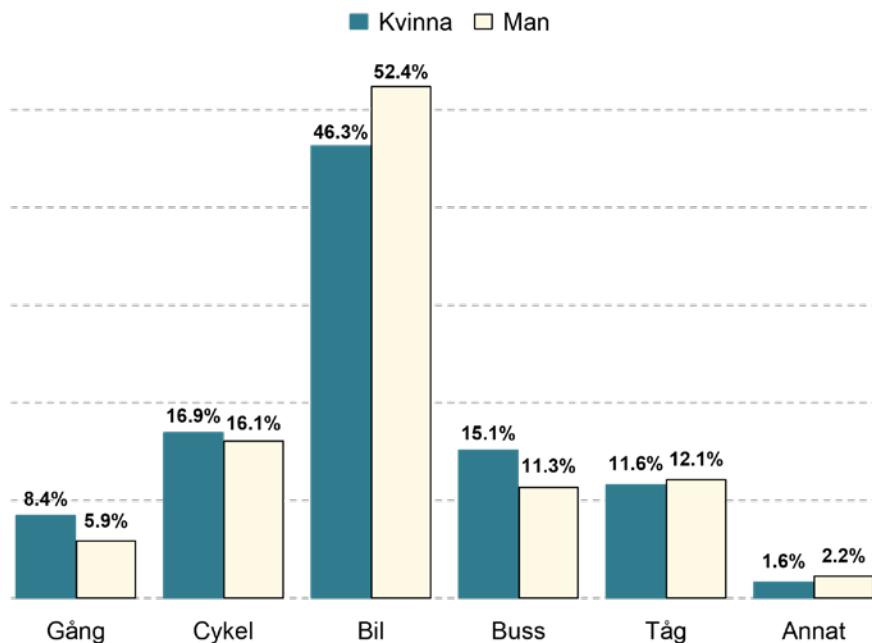
Figur 6.1. Färdmedelsfördelning i Skåne: r=43 486



Färdmedelsfördelning per kön och ålder

Figur 6.2 visar färdmedelsfördelning per kön, där huvudsakligt färdsätt är på den horisontella axeln och andelar på den vertikala axeln. De flesta resor görs med bil, följt av cykel, buss och tåg, där männen gör fler resor med bil medan kvinnor färdas mer med buss och till fots. För cykel- och tågresorna är andelen uppdelat på kön jämnt fördelade.

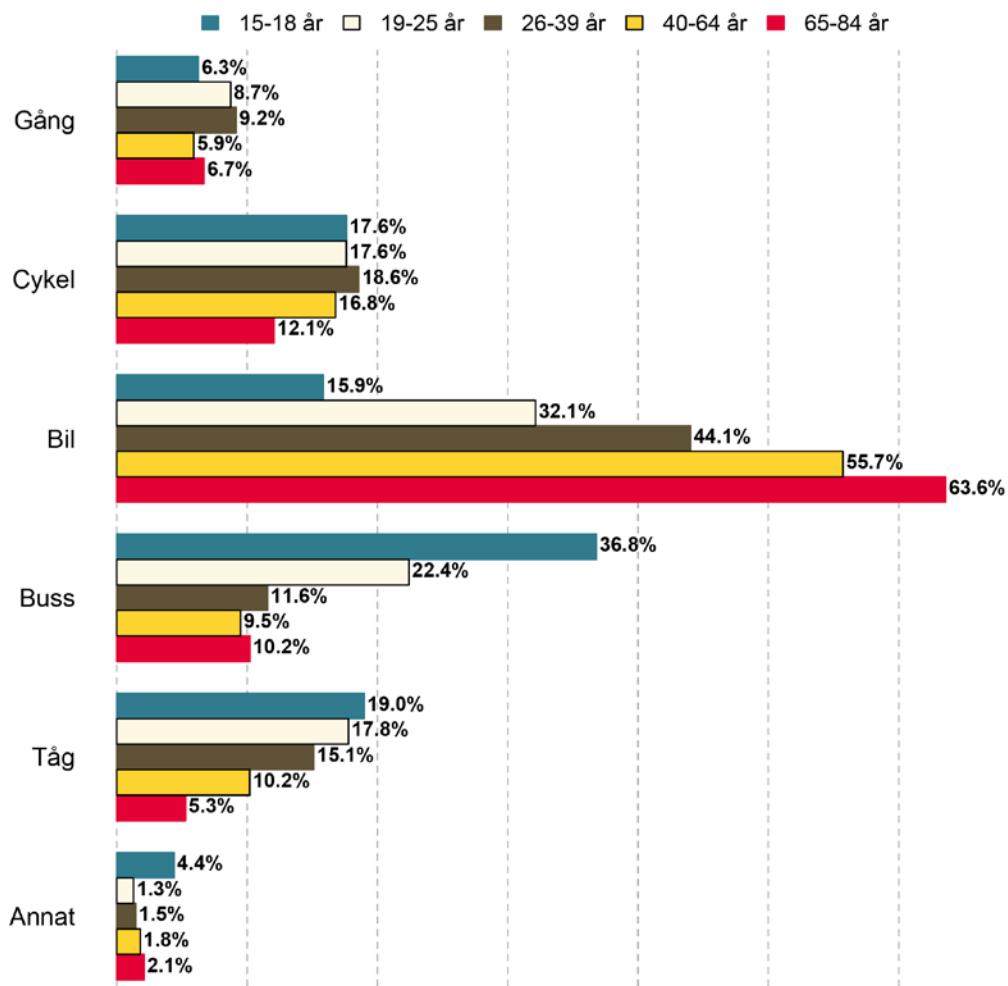
Figur 6.2. Färdmedelsfördelning fördelat på kön: r=43 486



Sett till ålder finns vissa skillnader vad gäller andel resor med olika färdmedel. **Figur 6.3** visar färdmedelsfördelningen fördelat på ålder. Varje stapel representerar ett färdsätt i en given åldersgrupp. Färdsätten är grupperade på den vertikala axeln, där flyg som färdsätt är inkluderat i kategorin "Annat". Den horisontella axeln anger procent och varje enskild färg i figuren representerar en viss åldersgrupp. Exempelvis görs ungefär sex procent av resorna i åldersgruppen 15–18 år till fots.

Andelen bilresor är betydligt högre bland äldre invånare jämfört med yngre. Samtidigt reser yngre invånare i högre grad med kollektivtrafik. Till exempel är andelen bussresor högst bland invånarna 15–18 år, följt av invånarna 19–24 år.

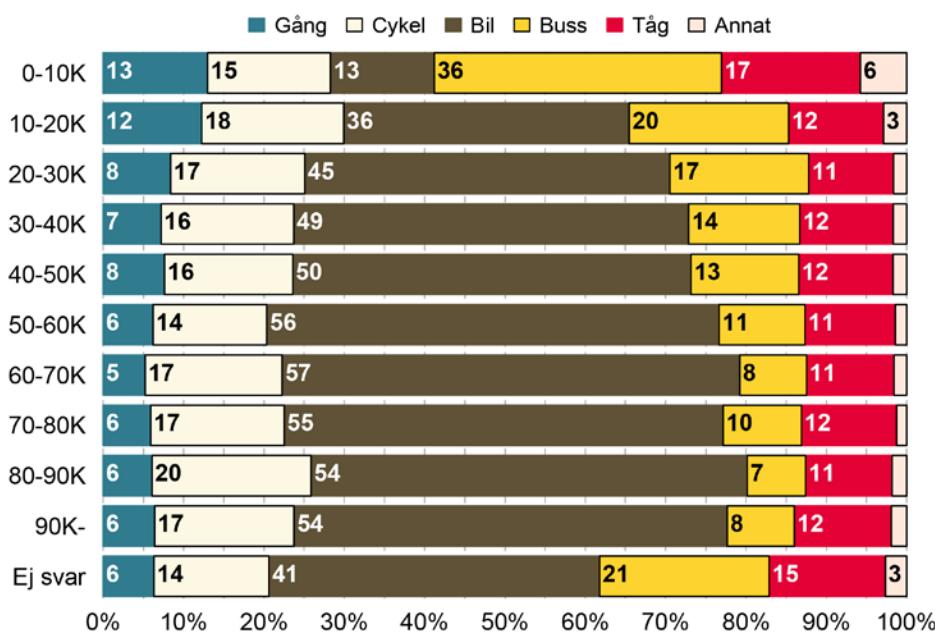
Figur 6.3. Färdmedelsfördelning fördelat på ålder: r=43 480



Färdmedelsfördelning per hushållsinkomst och sysselsättning

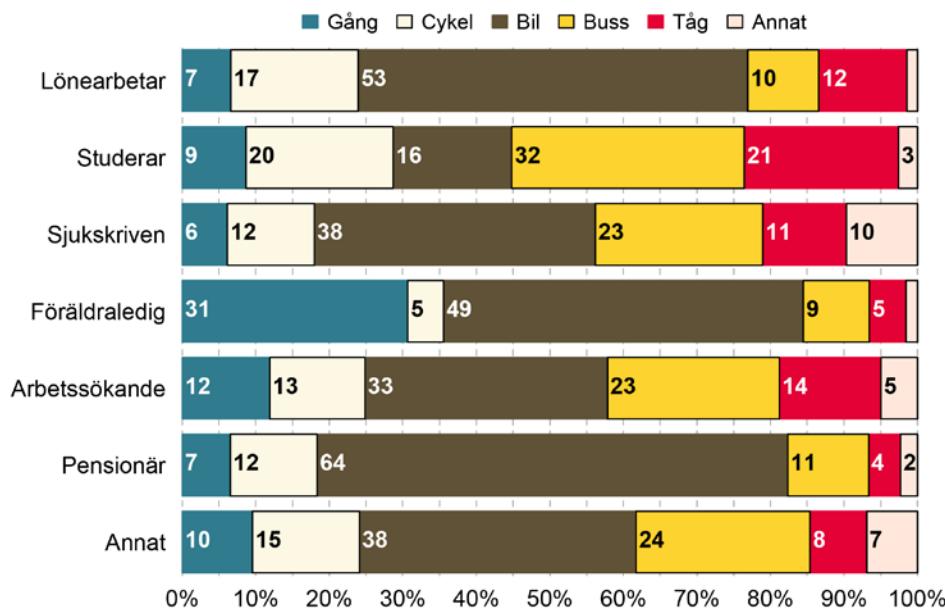
Vidare finns även vissa skillnader i färdmedelsfördelningen när det gäller hushållsinkomst och sysselsättning. **Figur 6.4** visar andelen resor per färdmedel i olika inkomstgrupper. De olika inkomstkategorierna presenteras längs den vertikala axeln och den horisontella axeln anger procent. Inom varje stapel summerar delarna till 100 procent. Notera att kategorin ”Ej svar” inkluderar de som angett att de inte vet eller har valt att inte uppge sin hushållsinkomst.

Figur 6.4. Färdmedelsfördelning fördelat på hushållens sammanlagda månadsinkomst före skatt: r=43 480. Symbolen K betyder tusental.



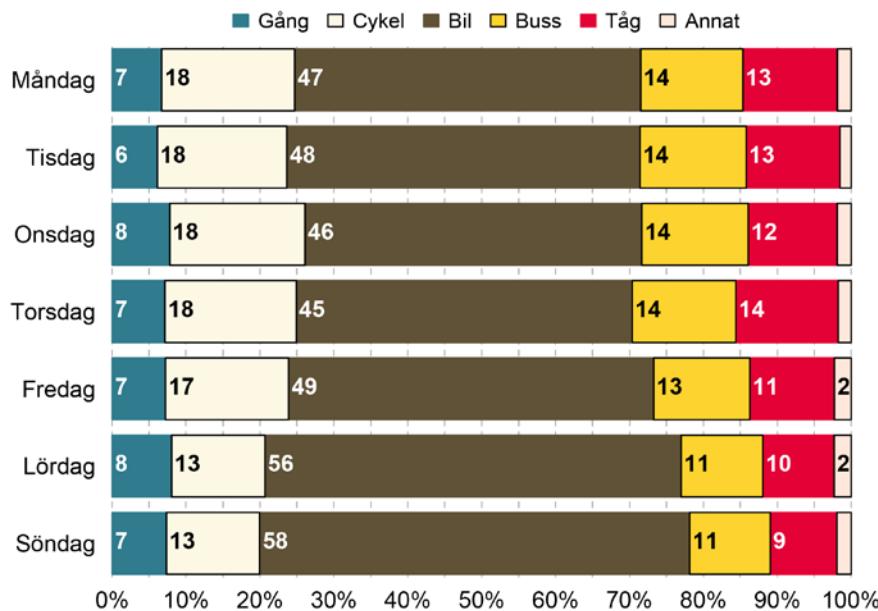
Bland de med en sammanlagd hushållsinkomst under 10 000 kronor per månad, är buss det vanligast färdmedlet med ungefär 36 procent av resorna. Andelen resor med bil ökar i takt med att inkomst stiger för de lägre inkomstklasserna men stabiliseras sedan. Samtidigt, andelen resor gjorda med buss minskar i stället med ökad inkomst för de lägre inkomstklasserna för att stabiliseras på en lägre nivå för de högre inkomstklasserna. Vad gäller övriga färdvägen är färdmedelsfördelningen relativt jämn sett till inkomst. Kollektiva färdmedel är mer vanliga i de lägre inkomstgrupperna.

Figur 6.5 visar att invånarna reser olika beroende på sin huvudsakliga sysselsättning. Figuren visar olika former av sysselsättning på den vertikala axeln och på den horisontella axeln anges färdmedelsprocenten kumulativt. Studenter väljer i högre utsträckning än lönearbetare/egenföretagare att resa med kollektivtrafik såsom buss och tåg. Studenter reser också i lägre grad än övriga sysselsättningsgrupper med bil.

Figur 6.5. Färdmedelsfördelning fördelat på sysselsättning: r=43 480

Färdmedelsfördelning per veckodag

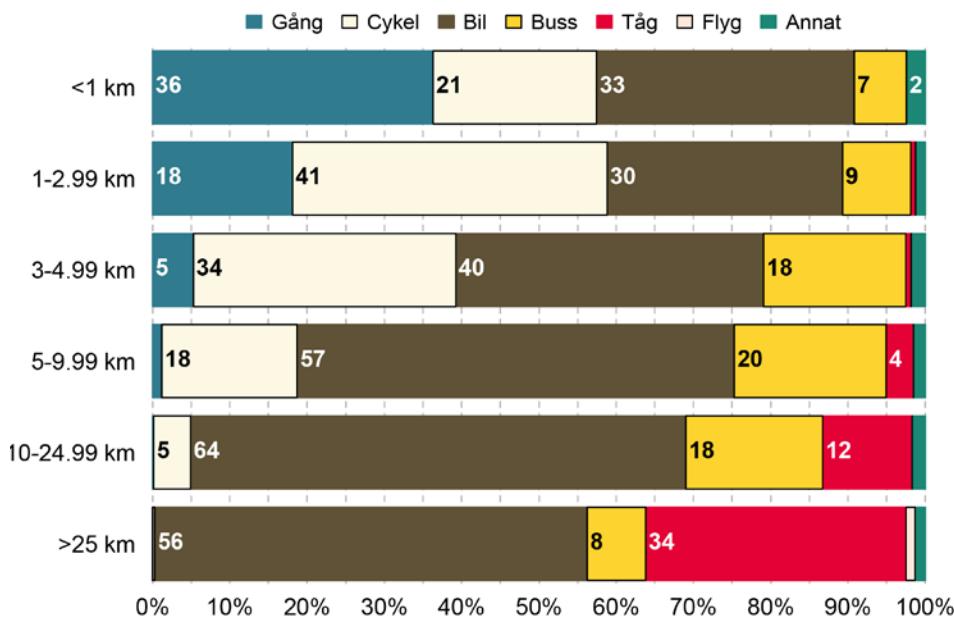
Figur 6.6 visar färdmedelsfördelningen fördelat över olika veckodagar. Figuren visar veckodag på den vertikala axeln och på den horisontella axeln anges färdmedelsprocenten kumulativt. Andelen resor med olika färdmedel är relativt jämnt fördelat över dagarna. Däremot ökar andelen resor med bil något på lördagar och söndagar jämfört med vardagar.

Figur 6.6. Färdmedelsfördelning fördelat på veckodag: r=43 480

Färdmedelsfördelning per reslängd

Det går även att urskilja skillnader i val av färdmedel beroende på reslängd, vilket visas i **figur 6.7**. Figuren visar olika reslängdsintervall på den vertikala axeln och på den horisontella axeln anges färdmedelsprocenten kumulativt. Många väljer att gå eller cykla vid kortare resor. Som exempel väljer närmare fyra av tio att gå när det är resor som är kortare än en kilometer. Även cykel är ett vanligt färdmedel för resor kortare än en kilometer. Drygt två av tio väljer att cykla för resor inom detta intervall. Det är också vanligt att ta bil på kortare distanser även om andelen resor med bil ökar med distansen.

Figur 6.7. Färdmedelsfördelning för resor i olika reslängdsintervall: r=41 818

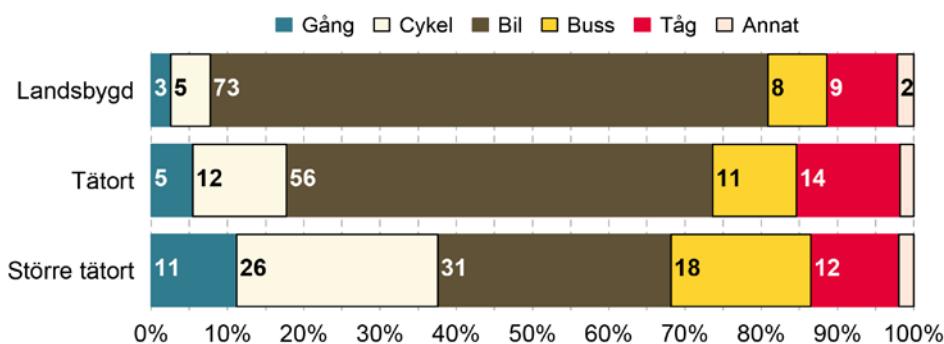


Längre resor genomförs främst med bil, följt av tåg och buss. Andelen resor med tåg ökar kraftigt med reslängden. Exempelvis är nästan inga resor med tåg för distanser kortare än fem kilometer. För resor längre än tio kilometer väljer fler än fyra av tio att resa med tåg. Den högsta andelen bussresor återfinns bland resor tre till fem kilometer, fem till tio kilometer och tio till 25 kilometer. Andelen bussresor inom dessa reslängdsintervall är omkring 20 procent. Under två procent av de allra längsta resorna görs med flyg, vilket syns i den nedersta raden (utan angiven siffra).

Färdmedelsfördelning per typ av ort

Figur 6.8 visar färdmedelsfördelningen per typ av ort. Figuren visar typ av ort på den vertikala axeln och på den horisontella axeln anges färdmedelsprocenten kumulativt. En tydlig skillnad är att bilen är ett mindre vanligare färdmedel i större tätorter kontra de andra två ortskategorierna. Mönstret är spegelvänt för gång, cykel och buss som färdmedel, där dessa är mer vanligt förekommande i större tätorter. Andelen resor med tåg som huvudfärdmedel är relativt lika varandra över de olika ortstyperna.

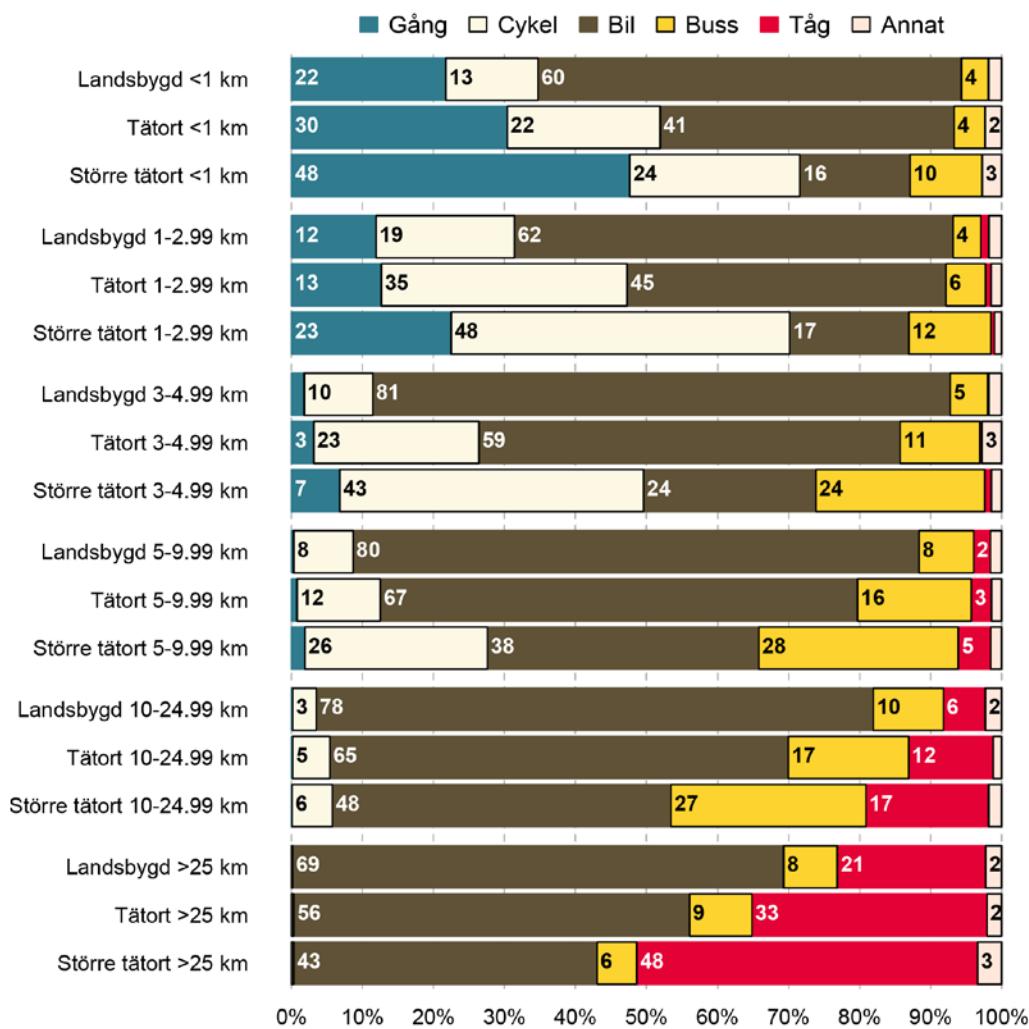
Figur 6.8. Färdmedelsfördelning fördelat på typ av ort: r=43 480



Färdmedelsfördelning per typ av ort och reslängd

I figur 6.9 presenteras färdmedelsfördelning nedbrutet på typ av ort samt reslängd, och visar typ av ort på den vertikala axeln och färdmedelsprocenten kumulativt på den horisontella axeln. Observera att för landsbygden kan några kombinationer innehålla väldigt få observationer. Det medför att dessa andelsprocentsatser kan fluktuera ganska mycket mellan olika undersökningar utan att det är någon egentlig förändring att tala om.

Figur 6.9. Färdmedelsfördelning per typ av ort och reslängd: r=41 818



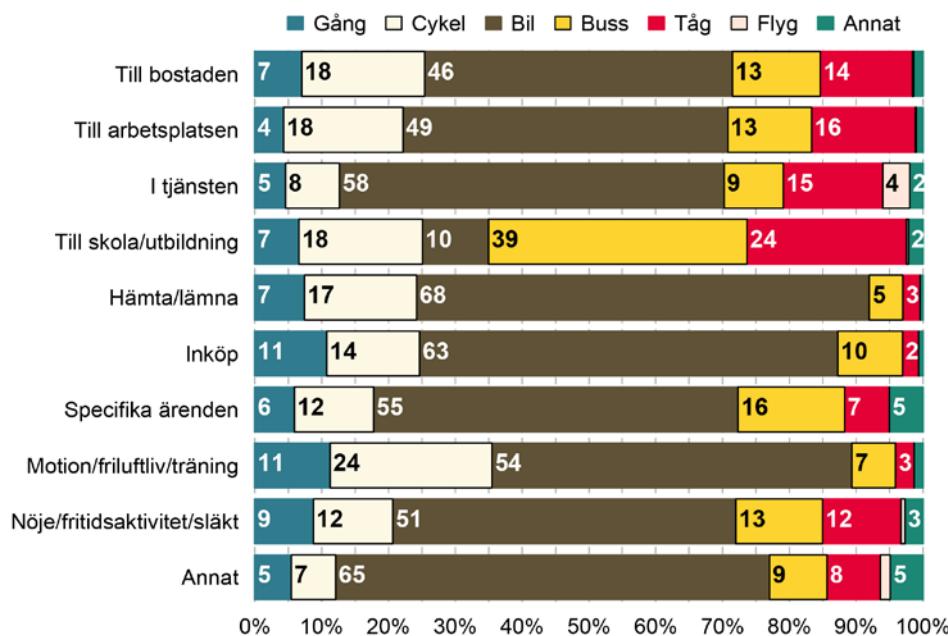
Bilen står för en stor andel av resorna över de olika ortstyperna, särskilt för de längre resorna. Man kan notera att vid kortare resor och för större tätorter blir bilen ett mindre vanligt färdmedel medan det för de andra orterna förblir det vanligaste färdmedlet. Vidare är gång och cykel relativt vanliga för de kortare resorna och som mest vanliga i större tätorter. Generellt sett kan man säga att cykeln står för större andelar i större tätorter. Buss och tåg står för större andelar ju längre resorna blir och har alltid högre värden i större tätorter än för de övriga ortstyperna.

Färdmedelsfördelning per typ av ärende

Valet av färdmedel påverkas även av resans ärende. Färdmedelsfördelningen per ärendetyp presenteras i **figur 6.10**. Figuren visar typ av ärende på den vertikala axeln och färdmedelsprocenten kumulativt på den horisontella axeln. Kategorin "I tjänst" anger resor, möten och ärenden som görs i tjänst medan "Specifika ärenden" refererar till att besöka myndigheter, sjukhus, vårdcentral, tandläkare samt hämta eller lämna postpaket.

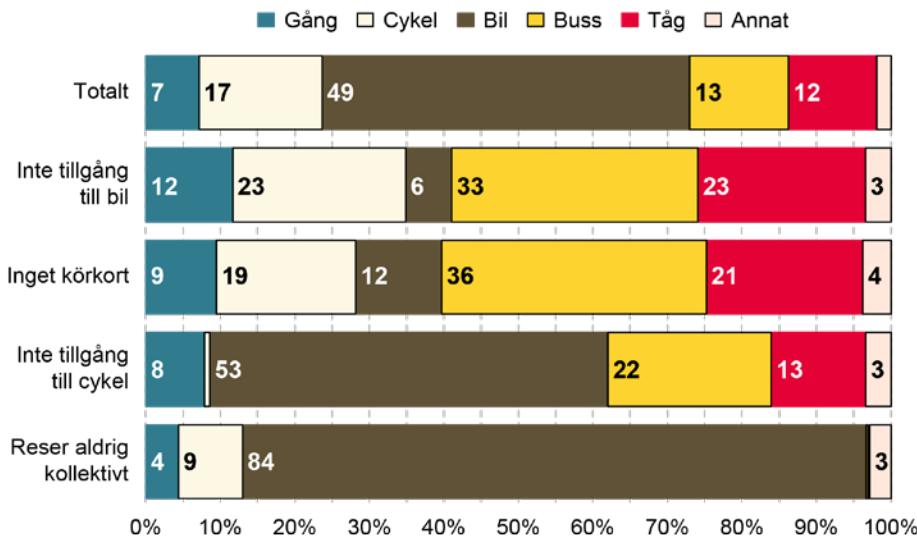
Resor till skola och utbildning genomförs främst via buss, följt av tåg. När det gäller resor till arbetsplatsen är i stället bil det vanligaste färdmedlet. Bil används även oftast i samband med hämtning/lämning/skjutsning. Flyg utgör ungefär fyra procent resor som görs i tjänsten.

Figur 6.10. Färdmedelsfördelning fördelat på typ av ärende: r=43 337



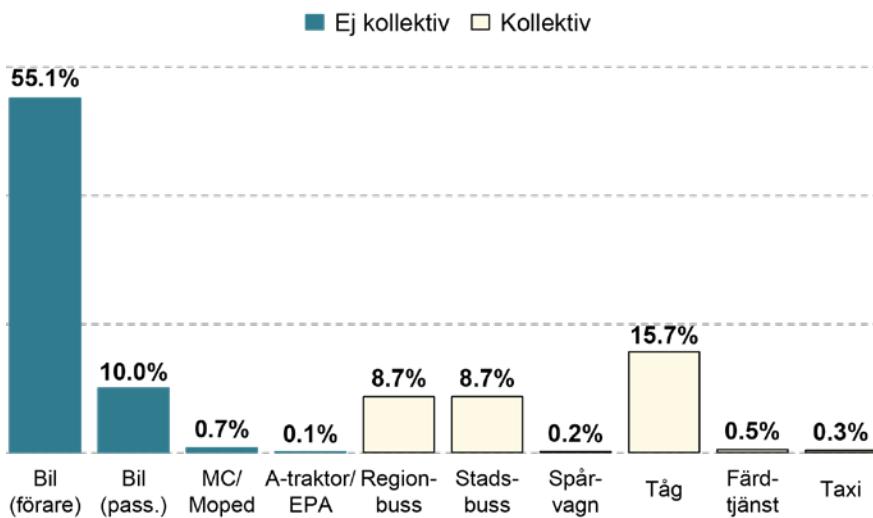
Färdmedelsfördelning per tillgång till färdmedel

Vidare påverkar tillgången till olika färdmedel också andelen resor med olika färdmedel. **Figur 6.11** visar färdmedelsfördelningen fördelat på tillgång till olika färdmedel i jämförelse med den övergripande färdmedelsfördelningen i Skåne. Figuren visar tillgång till olika företeelser (bil, körkort, cykel samt en redovisning för de som uppgott att de aldrig åker kollektivt) på den vertikala axeln och andelsprocenten kumulativt på den horisontella axeln. Resultaten tyder på att de som saknar tillgång till bil reser oftast med buss, cykel och tåg. Bland de som aldrig åker kollektivt reser ungefär åtta av tio med bil i stället. De som saknar tillgång till cykel reser i jämförelse med genomsnittet mer buss. Således kan man säga att så fort förutsättningarna för ett visst färdmedel inte finns, ökar nyttjandet av de kvarvarande färdmedlen i mixen av möjliga sätt att färdas på. Den översta raden ("Totalt") anger färdmedelsfördelningen för i 2023 års undersökning som presenterades i figur 6.1.

Figur 6.11. Färdmedelsfördelning fördelat på tillgång till färdmedel: r=43 486

Färdmedelsfördelning för resor gjorda med motoriserade färdmedel

Inom kategorin motoriserade färdmedel visas i **figur 6.12** andelarna som utgörs av kollektivtrafik. Som motoriserat färdmedel menas här bil, MC/Moped, A-traktor/EPA, taxi, tåg, färdtjänst, regionbuss, stadsbuss samt spårvagn. De sex sistnämnda färdmedlen utgör tillsammans kategorin kollektivtrafik. Den vertikala axeln visar andelar av den motoriserade trafiken och den horisontella anger färdmedel.

Figur 6.12. Färdmedelsfördelning av motoriserade färdmedel: r=28 335

Mer än tre av fyra resor med ett motoriserat färdsätt utgörs av bil, antingen som förare eller passagerare. Därefter är bussresor det vanligaste motoriserade färdmedlet med drygt 20 procent, inkluderat både regional och stadstrafik. De övriga kategorierna utgör väldigt små andelar av den motoriserade trafiken. Notera att elcykel har definierats som ett icke-motoriserat färdmedel och alltså inte är inkluderat. Staplarna summerar till 100 procent.

7. Transportarbete



I denna del presenteras viktade resultat om transportarbete.
 Resultaten är viktade med bakgrunds-, antals- och andelsvikterna.
 De siffror som visas är punktskattningar, oftast avrundade till ett
 heltal alternativt till en eller två decimaler.



För att beräkna transportarbetet som *antal kilometer gjorda per dag av boende i Skåne* har det totala antalet resor per dag samt den genomsnittliga reslängden per resa multiplicerats. Totalt beräknades antalet resor till 2 007 000 och den genomsnittliga reslängden per resa till 26.9 kilometer. Tillsammans ger detta att antalet personkilometer per dag för Skånes befolkning beräknades till 53 900 000 i 2023 års undersökning. I 2018 års resevaneundersökningen visade resultatet att Skånes befolkning reste omkring 45 000 000 kilometer.

Transportarbete

Transportarbete är ett mått för att redovisa den totala mängden av person- eller godstransporter som genomförs och beräknas genom att multiplicera antalet resor med längden på resorna. Som exempel har fem resor som är två kilometer samma transportarbete som två resor på fem kilometer, nämligen tio personkilometer. Detta betyder att långa resor ger mer utslag än korta.

Transportarbete är med andra ord ett mått för hur mycket personer förflyttar sig i transportsystemet och beräkningar av transportarbetet används ofta vid beräkningar av olika

utsläppsmängder. I likhet med kapitlet om reslängder används som princip de reslängder som genererats automatiskt utifrån de positioner på kartan som respondenten angivit.



Transportarbete per kön och ålder

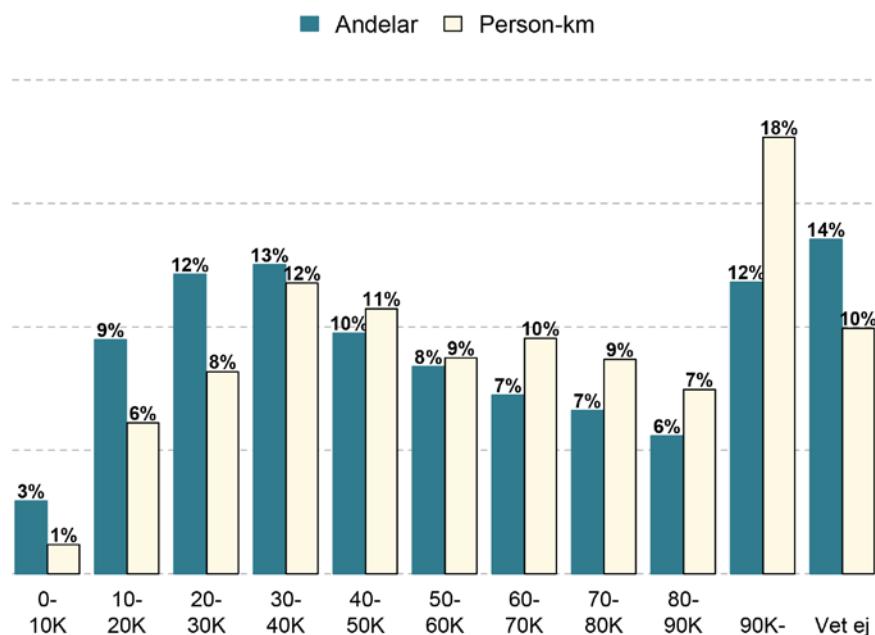
Fördelat på kön står männen för 54 procent av det totala transportarbetet medan kvinnorna står för 46 procent. Sett till ålder görs drygt 44 procent av gruppen 40–64 år, följt av 26–39 (25 procent), 65–84 (19 procent), 19–25 (sju procent) samt 15–18 (fem procent).

Transportarbete per inkomst

Figur 7.1 redovisar andel av befolkningen samt andel av transportarbete för olika inkomstgrupper. Den horisontella axeln visar inkomstgrupp och den vertikala axeln visar andelar i procent. De mörkare staplarna anger andel av befolkningen medan de ljusare visar andelar av det totala transportarbetet. Kategorin "vet ej" består av respondenter som inte angett eller valt att inte uppge sin hushållsinkomst.

Invånare i den lägsta inkomstgruppen utgör en liten andel av befolkningen och gör generellt sett färre resor och reser kortare än övriga inkomstgrupper. Invånare i den högsta inkomstgruppen, med en hushållsinkomst över 90 000 kronor i månaden före skatt, står för den största andelen av gjorda personkilometer samtidigt som de som grupp inte är större än andra inkomstgrupper.

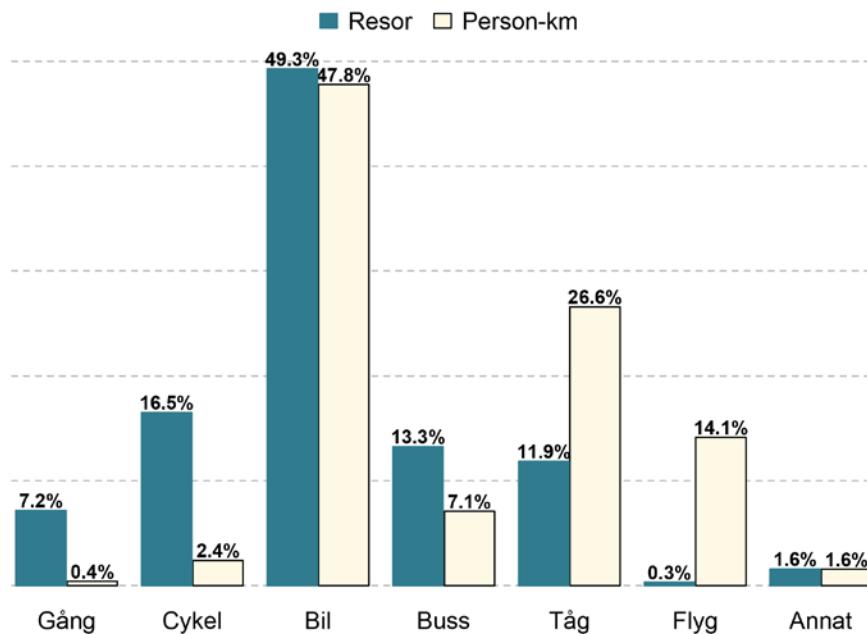
Figur 7.1. Andel av befolkningen och personkilometer fördelat på hushållens sammanlagda månadsinkomst före skatt: $r(\text{person-km})=41\ 880$, $n(\text{person-km})=33\ 794$, $n(\text{andel})=37\ 679$.
Symbolen K betyder tusental.



Transportarbete per färdmedel

Som tidigare nämnts ger långa resor mer utslag än korta vid användning av personkilometer som mått. Exempelvis står flygresor för omkring runt 14 procent av alla personkilometer även om mindre än en procent av alla resor gjordes med flyg. Användandet av personkilometer som mått leder till att korta resor utgör en lägre andel av det totala resandet. **Figur 7.2** visar färdmedlens andel av personkilometer jämfört med andelen av totala antalet resor. Den horisontella axeln visar typ av färdmedel och den vertikala axeln visar andelar i procent. Den mörkare stapeln visar andel av totala antalet resor medan den ljusare stapeln visar andel av personkilometer. För Skånes befolkning är andel av personkilometer sett till det totala resandet högre för tåg jämfört med andel av totala antalet resor som görs med tåg. Detsamma gäller för resor med flyg. Tvärtom är andelen av transportarbetet lägre än andelen av resor när det gäller gång, buss och cykel.

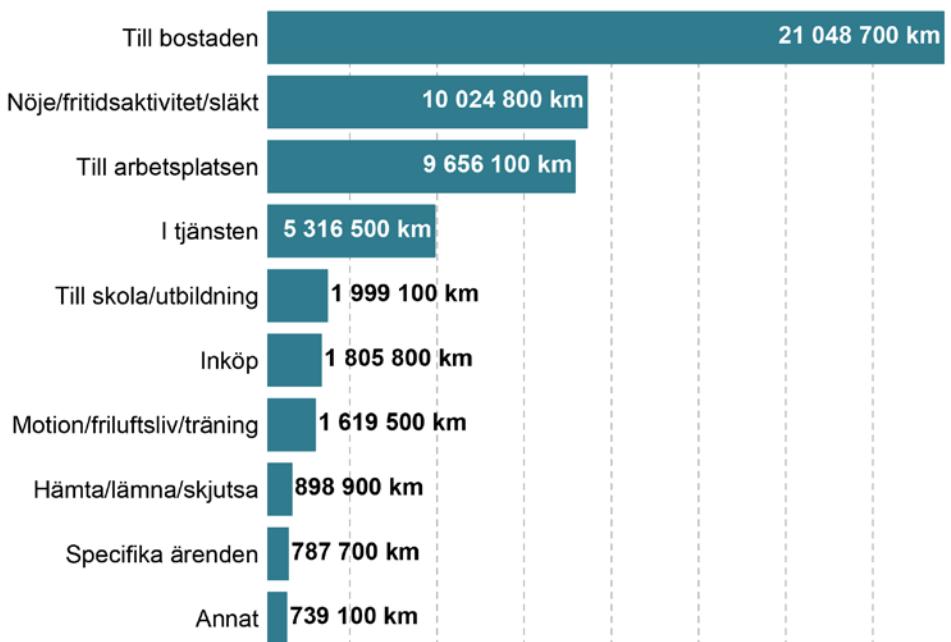
Figur 7.2. Färdmedlens andel av transportarbete jämfört med andelen av antalet resor:
 $r(\text{reslängd})=41\,818$, $r(\text{färdmedelsfördelning})=43\,480$, $n=33\,794$



Transportarbete per typ av ärende

Transportarbete mätt i personkilometrar per ärendetyp visas i **figur 7.3**. Den horisontella axeln visar antal personkilometrar och den vertikala axeln redovisar typ av ärende, där ordningen på kategorierna visas i storleksordning från störst till minst. ”Specifika ärenden” innehåller ärenden såsom att besöka vårdcentral, sjukhus, tandvård, bank, myndighet samt hämtaellerlämnapaketmedan ”Itjänst”innehållarresor,mötenochärendensomgörsitjänst. I kategorin Hämta/lämna/skjutsa ingår både barn och vuxna, men följdaktligen inte paket. I kategorin ”Inköp” ingår både livsmedels- och andra inköp. De högsta värdena för transportarbete återfinns för resor till bostaden, följt av nöjes- och fritidsresor och resor till arbetsplatsen.

Figur 7.3. Transportarbete per typ av ärende: r(reslängd)=41 797, r(ärendefördelning)=51 785, n=33 794



Transportarbete per typ av ort och färdmedel

Tabell 7.1 visar transportarbetet av Skånes befolkning i personkilometer efter typ av ort och färdmedel per dag. ”Större tätort” innehåller boende i orterna Malmö, Helsingborg eller Lund medan bostadsort med fler än 4000 invånare kategoriseras som ”Tätort” och övriga kategoriseras som ”Landsbygd”. Totalerna för färdmedel i helhet visas i kolumnen längst till höger medan totalerna för ortstyp visas på den sista raden. Cellen längst ner och till höger anger det totala antalet personkilometrar i undersökningen. Alla värden i tabellen är avrundade till hela hundratals.

Tabell 7.1. Transportarbete i personkilometer efter typ av ort och färdmedel.

Färdmedel	Landsbygd	Tätort	Större tätort	Total
Gång	18 200	58 100	153 900	230 200
Cykel	143 600	373 900	784 000	1 301 500
Bil	8 794 100	10 759 000	6 248 000	25 801 000
Buss	739 800	1 486 200	1 580 300	3 806 300
Tåg	2 854 500	5 518 600	5 944 500	14 317 600
Flyg	1 760 500	2 577 400	3 255 000	7 592 900
Annat	241 000	368 900	237 000	846 800
Totalt	14 551 700	21 142 100	18 202 500	53 896 300



8. Ärenden



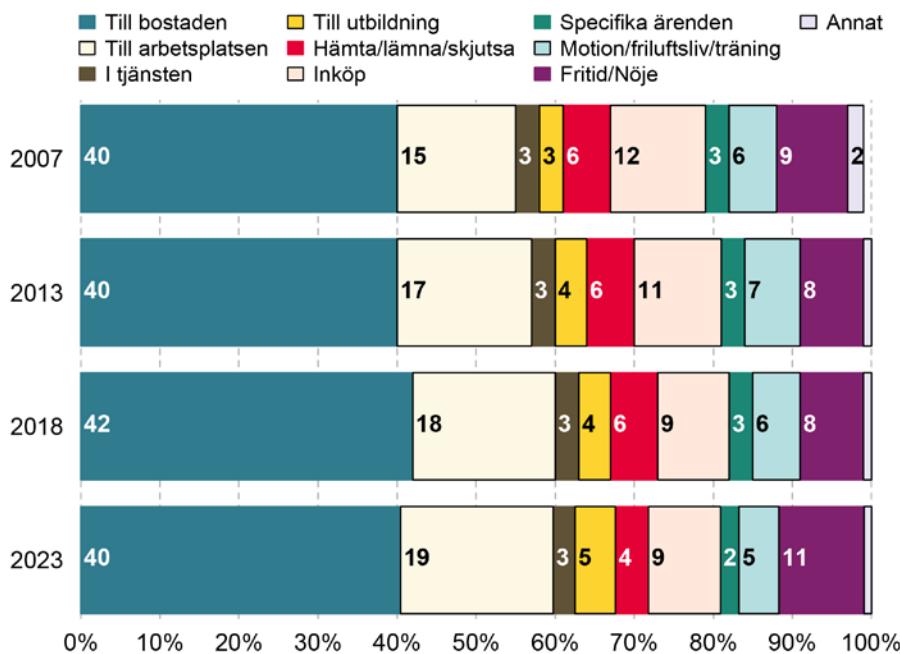
I detta kapitel redovisas ärendefördelningen för de resor som genomförts. Resedagboken har varit utgångspunkten för detta kapitel, där respondenterna ombads att ange i vilket ärende en resa har gjorts. Resultatet är punktskattningar som uteslutande är viktade med andelsvikten. Siffrorna är avrundade till närmsta heltal eller till en eller två decimaler.



Förändring i ärendefördelning

Figur 8.1 visar ärendefördelningen för de resor som genomförts i årets resvaneundersökning, samt tidigare undersökningar. Den horisontella axeln visar andelen resor i procent för respektive ärende och den vertikala axeln visar vilket år som redovisas. Andelarna i varje stapel ska summera till 100 procent. Ärendefördelningen är relativt oförändrad i jämförelse med tidigare undersökningar. Närmare en av fyra resor är till arbetet eller studier. Ungefär en av tio resor är med ärendet fritid/nöje (inklusive besöka släkt och vänner). Specifika ärenden, vilket innehåller ärenden såsom att besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård/bank/myndighet/hämpta eller lämna paket, fortsätter utgöra en relativt liten andel av samtliga resor.

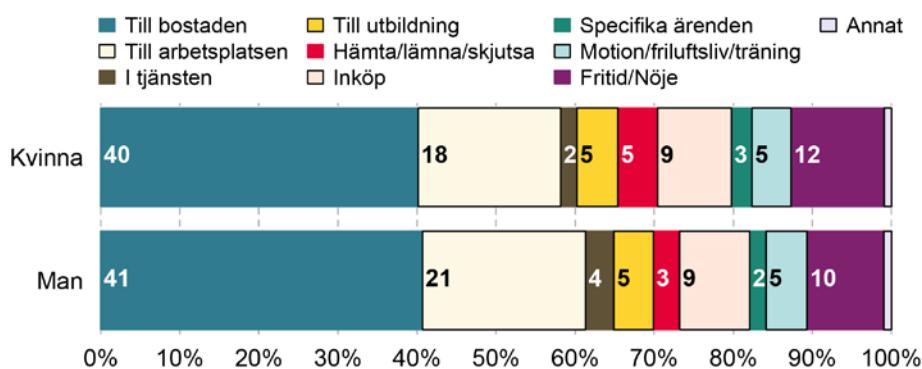
Figur 8.1. Ärendefördelning i procent för resvaneundersökningarna 2007, 2013, 2018 och 2023:
n=51 785 (2023)



Ärenden per kön och ålder

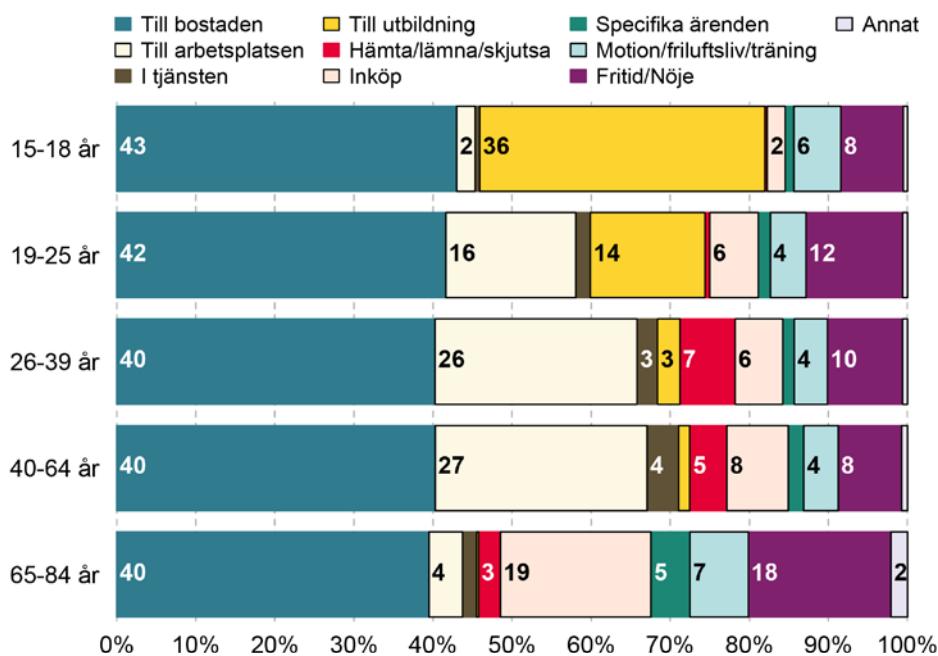
Vidare presenteras ärendefördelning sett till kön i **figur 8.2**. I likhet med tidigare räknas ärenden såsom att besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård/bank/myndighet/hämpta eller lämna paket som specifika ärenden. Kategorin hämta/lämna/skjutsa inkluderar både ifall ärendet inkluderar att köra barn eller andra. Den horisontella axeln visar andelen resor i procent för respektive ärende och den vertikala axeln redovisar vilket kön som avses. Det noteras inga större skillnader i ärendefördelning sett till kön.

Figur 8.2. Ärendefördelning fördelat på kön: r=51 785



Däremot framkommer olikheter vad gäller ärendefördelningen med avseende på ålder, vilket visas i **figur 8.3**. Den horisontella axeln visar andelen resor i procent för respektive ärende och den vertikala axeln redovisar vilken åldersgrupp som avses. Yngre reser, som förväntat, i högre grad än övriga till skola/utbildning. Invånare 65 år och äldre reser i högre utsträckning än övriga för inköp samt nöjen men i mindre utsträckning till arbetet.

Figur 8.3. Ärendefördelning fördelat på ålder: r=51 785

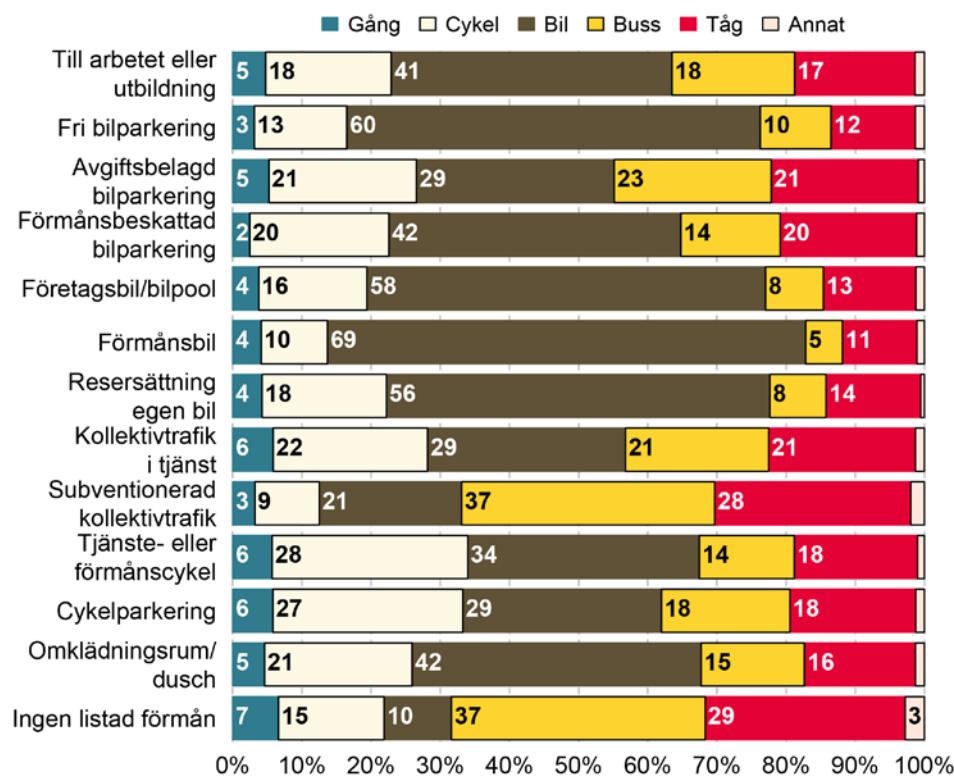


Resor till arbete eller utbildning och förhållandet till reserelaterade förmåner på arbets- eller utbildningsplatsen

När det gäller resor till arbets- eller utbildningsplatsen kan tillgången till olika reserelaterade förmåner, exempelvis fri bilparkering, företagsbil och ersättning för resor med egen bil i tjänsten, påverka benägenheten att välja färdsätt till just arbets- eller utbildningsplatsen. **Figur 8.4** visar färdmedelsfördelningen för resor till arbets- eller utbildningsplatsen uppdelat efter om respondenten har rapporterat en specifik reserelaterade förmån på arbets- eller utbildningsplatsen. Den horisontella axeln visar andelen resor till arbetsplatsen i procent för respektive färdmedel och den vertikala axeln redovisar vilken reserelaterad förmån som avses. Den övergripande färdmedelsfördelningen för resor till arbets- eller utbildningsplatsen presenteras högst upp som referens.

Bland de som har tillgång till fri bilparkering väljer närmare tre av fem att ta bilen. Den högsta andelen som väljer bil som färdmedel för resor till arbets- eller utbildningsplatsen är de som har tillgång till förmånsbil.

Figur 8.4. Färdmedelsfördelning enbart för resor till arbets- eller utbildningsplatsen uppdelat efter reserelaterade förmåner på arbets- eller utbildningsplatsen: r=12 226



9. Kommun- och ortsjämförelser



I detta kapitel presenteras resultatet som jämför resande mellan kommuner samt mellan olika typer av orter. Notera att det inte handlar om resandet inom kommuner eller orterna utan resor gjorda av respondenter boende i kommunerna eller ortstyperna. Alla resultat är viktade med antingen antals- eller andelsvikten. Siffrorna som visas är punktskattningar, antingen avrundade till ett heltal eller till en eller två decimaler.



De ortstyper som används för att jämföra är större tätort, tätort och landsbygd. Kategorin tätort är orter med mellan 4000 och 75 000 invånare medan kategorin större tätort är alla orter däröver. Övriga områden, det vill säga allting utanför tätorter och orter med färre än 4000 invånare, utgör kategorin landsbygd. I praktiken innebär detta att de större tätorterna utgörs av Malmö, Helsingborg och Lund. Det finns kommunrapporter för samtliga Skånes kommuner som beskriver kommuninvånarnas resor i mer detalj.

Färdmedelsfördelning per kommun

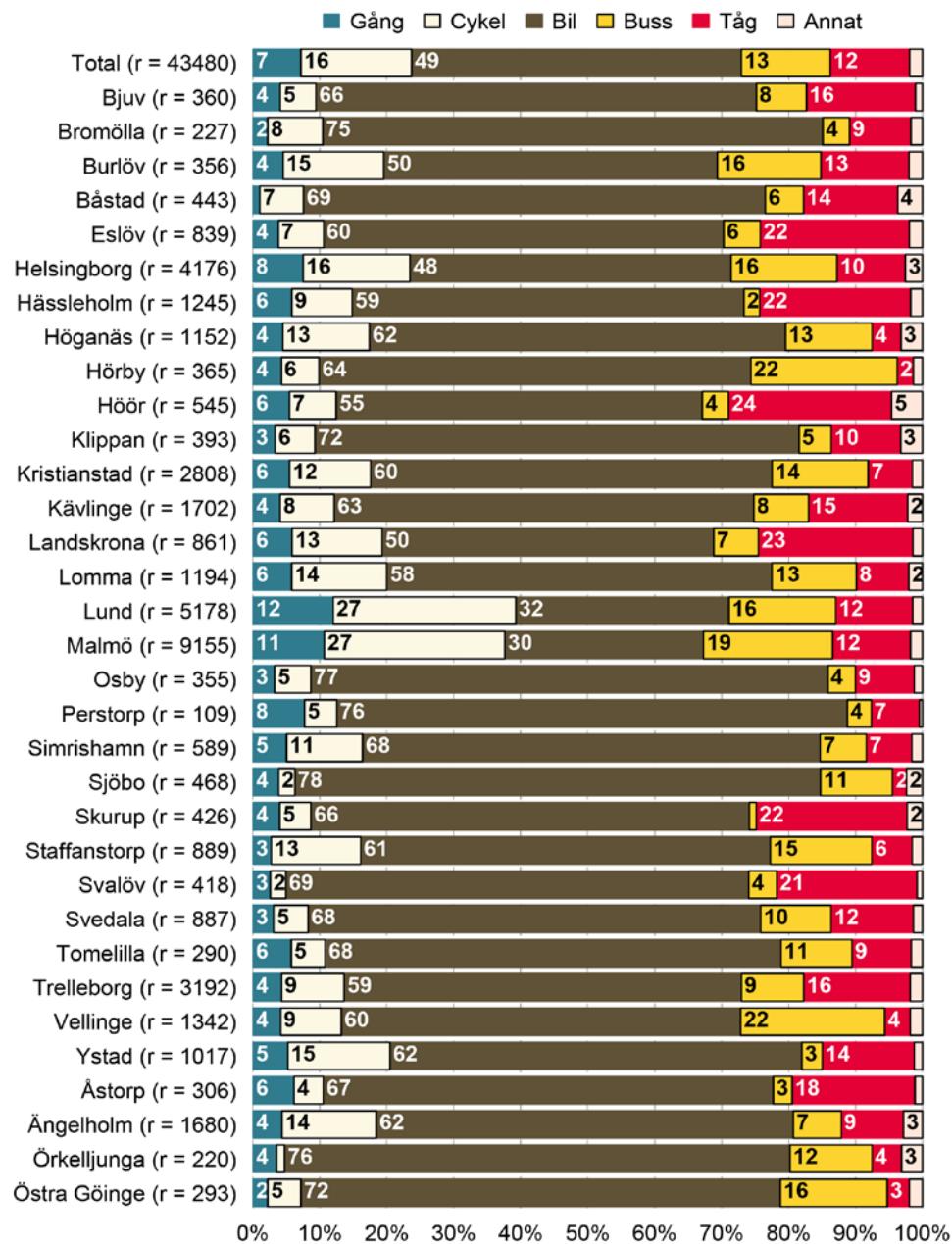
Figur 9.1 visar färdmedelsfördelning för de boende inom varje kommun i Skåne. Den horisontella axeln visar andelen resor i procent för respektive färdmedel och den vertikala axeln redovisar vilken kommun som avses. Varje kommun har ett r-tal kopplat till sig, vilket anger hur många observerade resor som varje uträkning bygger på.

Figuren tyder på vissa skillnader i färdmedelsfördelning mellan kommunerna. För de större kommuner såsom Malmö och Lund är andelen bilresor betydligt lägre samtidigt som andelen resor med cykel är högre jämfört med övriga kommuner. Till exempel gör de boende i Malmö och Lund omkring 30 procent av resorna med bil, vilket är minst bland alla kommuner. Samtidigt gör samma grupp ungefär 27 procent av resorna med cykel som färdmedel, vilket är högst i Skåne.

För de boende i kommunerna Sjöbo, Osby, Perstorp och Örkelljunga är bilen det mest använda färdmedlet. Nästan åtta av tio resor görs där med bil. Mer exakt är andelen resor med bil 78 procent i Sjöbo, 77 procent i Osby, 76 procent i Perstorp och Örkelljunga. Sett till buss, återfinns den högsta andelen (22 procent) i Hörby och Vellinge.

Av de boende i kommunerna Eslöv, Hässleholm, Höör, Landskrona och Skurup görs mellan 20 och 24 procent av resorna med tåg, vilket är de högsta noteringarna i 2023 års undersökning.

Figur 9.1. Färdmedelsfördelning per kommun. Talet r anger hur många observerade resor som använts i uträkningarna.



Färdmedelsfördelning per typ av ort

Det finns vissa skillnader i färdmedelsfördelningen beroende på var i kommunen respondenten bor. **Tabell 9.1** redovisar färdmedelsfördelningen i Malmö, Helsingborg och Lund. Resultatet visar att andelen resor till fots eller cykel är högre för större tätorter relativt till de andra kategorierna. Samtidigt är andelen resor gjorda med bil för tätorter och på landsbygden större jämfört med de större tätorterna.

Tabell 9.1. Färdmedelsfördelning i procent för Malmö, Helsingborg och Lund.

Kommun	Typ av ort	Gång	Cykel	Bil	Buss	Tåg	Annat
Malmö	Landsbygd	1	19	54	12	14	0
Malmö	Tätort	3	13	55	15	12	1
Malmö	Större tätort	11	28	27	20	12	2
Helsingborg	Landsbygd	3	7	69	6	13	2
Helsingborg	Tätort	4	9	61	14	9	2
Helsingborg	Större tätort	9	18	44	17	10	3
Lund	Landsbygd	3	9	60	18	8	2
Lund	Tätort	6	17	53	18	4	1
Lund	Större tätort	14	31	25	15	13	1

Tabell 9.2 presenterar färdmedelsfördelningen för de boende i kommunerna utöver Malmö, Lund och Helsingborg, i syfte att spegla olikheterna i fördelningen beroende på typ av ort. Notera att för vissa kommuner består resultatraden för större tätort bara av nollor, vilket innebär att kommunen inte har någon respondent boende i den typen av ort. Undantaget är Burlövs kommun och respondenterna boende i området Arlöv (som enligt SCBs definition ingår i tätorten Malmö).

Tabell 9.2. Färdmedelsfördelning i procent för respektive kommun i Skåne per typ av ort.

Kommun	Typ av ort	Gång	Cykel	Bil	Buss	Tåg	Annat
Bjuv	Landsbygd	2	8	80	6	3	2
Bjuv	Tätort	5	4	60	8	22	1
Bjuv	Större tätort	0	0	0	0	0	0
Bromölla	Landsbygd	3	8	79	2	5	4
Bromölla	Tätort	2	8	73	5	11	1
Bromölla	Större tätort	0	0	0	0	0	0
Burlöv	Landsbygd	10	22	30	0	23	15
Burlöv	Tätort	6	11	58	11	12	3
Burlöv	Större tätort	3	17	47	18	13	1
Båstad	Landsbygd	1	3	73	6	14	4
Båstad	Tätort	1	11	64	6	14	3
Båstad	Större tätort	0	0	0	0	0	0
Eslöv	Landsbygd	2	3	72	8	13	3
Eslöv	Tätort	5	10	51	4	29	1
Eslöv	Större tätort	0	0	0	0	0	0
Hässleholm	Landsbygd	5	4	67	3	19	2
Hässleholm	Tätort	7	13	52	2	25	2

Kommun	Typ av ort	Gång	Cykel	Bil	Buss	Tåg	Annat
Hässleholm	Större tätort	0	0	0	0	0	0
Höganäs	Landsbygd	4	8	77	9	1	2
Höganäs	Tätort	5	15	57	14	5	4
Höganäs	Större tätort	0	0	0	0	0	0
Hörby	Landsbygd	3	2	73	17	2	2
Hörby	Tätort	6	9	57	26	2	1
Hörby	Större tätort	0	0	0	0	0	0
Höör	Landsbygd	3	7	64	5	14	7
Höör	Tätort	6	7	50	4	30	3
Höör	Större tätort	0	0	0	0	0	0
Klippan	Landsbygd	2	1	78	7	8	5
Klippan	Tätort	5	11	67	3	13	2
Klippan	Större tätort	0	0	0	0	0	0
Kristianstad	Landsbygd	2	7	75	9	5	2
Kristianstad	Tätort	8	15	51	17	8	1
Kristianstad	Större tätort	0	0	0	0	0	0
Kävlinge	Landsbygd	3	5	72	9	10	2
Kävlinge	Tätort	5	10	58	8	18	2
Kävlinge	Större tätort	0	0	0	0	0	0
Landskrona	Landsbygd	3	7	76	2	12	1
Landskrona	Tätort	7	16	40	8	27	2
Landskrona	Större tätort	0	0	0	0	0	0

Kommun	Typ av ort	Gång	Cykel	Bil	Buss	Tåg	Annat
Lomma	Landsbygd	8	8	78	3	3	0
Lomma	Tätort	6	14	57	13	8	2
Lomma	Större tätort	0	0	0	0	0	0
Osby	Landsbygd	5	1	80	6	5	3
Osby	Tätort	2	8	76	3	11	0
Osby	Större tätort	0	0	0	0	0	0
Perstorp	Landsbygd	0	0	85	0	12	3
Perstorp	Tätort	9	6	74	4	6	0
Perstorp	Större tätort	0	0	0	0	0	0
Simrishamn	Landsbygd	3	4	80	7	5	1
Simrishamn	Tätort	8	25	46	7	11	3
Simrishamn	Större tätort	0	0	0	0	0	0
Sjöbo	Landsbygd	1	0	86	8	2	2
Sjöbo	Tätort	7	5	69	14	2	3
Sjöbo	Större tätort	0	0	0	0	0	0
Skurup	Landsbygd	1	1	76	1	18	3
Skurup	Tätort	7	8	57	1	26	2
Skurup	Större tätort	0	0	0	0	0	0
Staffanstorp	Landsbygd	3	22	59	13	2	1
Staffanstorp	Tätort	3	12	61	15	7	2
Staffanstorp	Större tätort	0	0	0	0	0	0
Svalöv	Landsbygd	1	1	77	2	18	1

Kommun	Typ av ort	Gång	Cykel	Bil	Buss	Tåg	Annat
Svalöv	Tätort	7	8	45	11	29	1
Svalöv	Större tätort	0	0	0	0	0	0
Svedala	Landsbygd	3	2	73	14	7	1
Svedala	Tätort	3	6	66	9	14	2
Svedala	Större tätort	0	0	0	0	0	0
Tomelilla	Landsbygd	5	2	79	6	5	3
Tomelilla	Tätort	6	8	57	15	12	1
Tomelilla	Större tätort	0	0	0	0	0	0
Trelleborg	Landsbygd	2	4	71	8	14	2
Trelleborg	Tätort	5	12	54	10	17	2
Trelleborg	Större tätort	0	0	0	0	0	0
Vellinge	Landsbygd	2	5	73	8	10	2
Vellinge	Tätort	5	10	56	25	2	2
Vellinge	Större tätort	0	0	0	0	0	0
Ystad	Landsbygd	1	7	77	3	11	2
Ystad	Tätort	7	20	53	3	15	1
Ystad	Större tätort	0	0	0	0	0	0
Åstorp	Landsbygd	4	5	72	1	18	1
Åstorp	Tätort	7	4	65	4	19	1
Åstorp	Större tätort	0	0	0	0	0	0
Ängelholm	Landsbygd	3	4	79	8	5	2
Ängelholm	Tätort	5	19	55	7	11	3

Kommun	Typ av ort	Gång	Cykel	Bil	Buss	Tåg	Annat
Ängelholm	Större tätort	0	0	0	0	0	0
Örkelljunga	Landsbygd	5	0	75	13	3	4
Örkelljunga	Tätort	2	2	76	12	6	2
Örkelljunga	Större tätort	0	0	0	0	0	0
Östra Göinge	Landsbygd	2	5	72	16	3	2
Östra Göinge	Tätort	0	0	0	0	0	0
Östra Göinge	Större tätort	0	0	0	0	0	0

Transportarbete per kommun och färdmedel

Tabell 9.3 presenterar transportarbete mätt i totalt antal personkilometer per dag och färdmedel för de boende i varje kommun. Siforna är avrundade på så sätt att ursprungliga värden mindre än 1000 avrundas till närmsta tiotal medan värden större än 1000 avrundas till närmsta hundratal. Kolumnen "Total" summerar de övriga kolumnerna och representerar antalet personkilometrar gjorda av boende i respektive kommun per dag.

Tabell 9.3. Transportarbete mätt i personkilometrar per kommun, dag och färdmedel.

Kommun	Gång	Cykel	Bil	Buss	Tåg	Annat	Total
Bjuv	630	5900	334 600	26 300	147 700	140 300	655 430
Bromölla	3500	7800	313 400	4400	62 700	22 700	414 500
Burlöv	2300	25 000	346 400	38 100	165 100	3200	580 100
Båstad	260	8200	413 100	12 600	222 900	8400	665 460
Eslöv	3100	15 000	847 700	42 900	414 500	69 700	1 392 900
Helsingborg	28 700	135 300	2 525 900	358 800	1 505 400	1 171 500	5 725 600
Hässleholm	6300	20 700	1 033 000	38 500	1 115 200	476 500	2 690 200
Höganäs	2000	19 100	870 200	108 900	154 400	52 500	1 207 100

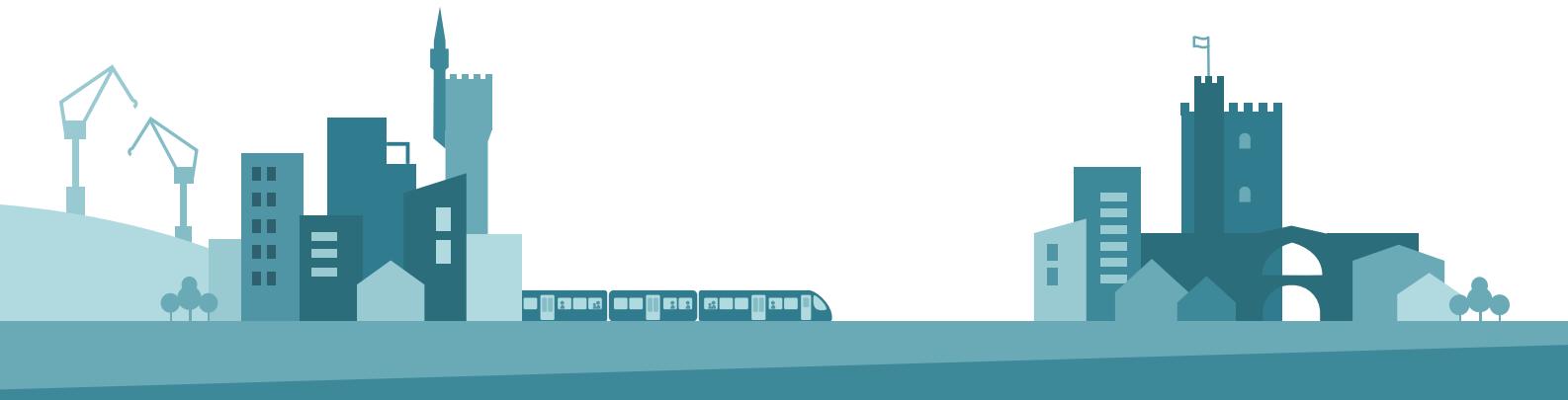
Kommun	Gång	Cykel	Bil	Buss	Tåg	Annat	Total
Hörby	1200	2700	354 100	181 700	26 500	60 300	626 500
Höör	1600	6200	340 100	17 900	308 000	398 500	1 072 300
Klippan	990	2700	483 700	39 500	126 500	71 900	725 290
Kristianstad	8500	59 400	1 923 800	308 000	716 100	189 700	3 205 500
Kävlinge	2700	17 700	685 500	62 700	233 100	318 800	1 320 500
Landskrona	3400	23 600	903 600	44 800	611 000	141 800	1 728 200
Lomma	3100	32 100	524 400	53 500	99 000	102 200	814 300
Lund	43 000	210 300	1 806 900	402 600	1 455 000	1 081 100	4 998 900
Malmö	93 100	557 500	3 740 000	1 105 000	3 736 200	1 512 700	10 744 500
Osby	290	2000	365 700	14 400	84 300	14 600	481 290
Perstorp	260	670	238 000	11 400	22 500	110	272 940
Simrishamn	1900	14 200	480 400	48 300	161 700	132 700	839 200
Sjöbo	1500	2500	707 500	105 300	60 600	19 500	896 900
Skurup	1600	2000	411 200	2900	407 500	138 200	963 400
Staffanstorp	2000	34 500	438 400	85 800	132 800	258 400	951 900
Svalöv	690	820	391 200	10 800	213 100	156 100	772 710
Svedala	1200	9200	541 300	66 900	165 700	13 300	797 600
Tomelilla	540	3400	391 800	54 400	159 900	66 800	676 840
Trelleborg	4100	22 100	1 029 900	105 900	617 500	234 500	2 014 000
Vellinge	4400	20 900	836 600	283 800	195 400	331 300	1 672 400
Ystad	2900	25 200	724 300	30 300	529 200	405 900	1 717 800
Åstorp	3700	1600	335 100	9900	144 400	2400	497 100

Kommun	Gång	Cykel	Bil	Buss	Tåg	Annat	Total
Ängelholm	5100	33 100	987 300	75 400	373 800	358 100	1 832 800
Örkelljunga	380	370	318 300	56 700	42 200	36 300	454 250
Östra Göinge	130	3600	322 700	58 800	95 300	7900	488 430

10. Reserelationer



I detta avsnitt presenteras resultat över det totala antalet resor per dag som görs av Skånes befolkning i olika relationer. En reserelation är "riktad" i meningen att antalet resor från A till B inte är samma som från B till A. De siffror som visas är punktskattningar, där både antals- och andelsvikterna har använts.



Matris över reserelationer

Matrisen i **figur 10.1** är en start-mål-matris av det totala antalet resor per dag gjorda av Skånes befolkning för samtliga färdmedel och ärenden. Startpunkten anger platsen där resan gick ifrån och anges på den vertikala axeln medan målpunkten anger där resan avslutades och anges på den horisontella. Exempelvis, där raden för Malmö möter kolumnen för Lund anges hur många resor som har gjorts från den förstnämnda till den sistnämnda. De värden som befinner sig längs diagonalen, där start- och målpunkten är samma, är antalet resor gjorda inom det området. Exempelvis, där raden för Trelleborg möter kolumnen för Trelleborg är antalet resor gjorda i Trelleborg. Notera att alla värden som är under 50 har satts till noll, värden lägre än 1000 har avrundats till närmsta tiotal och värden över 1000 till närmsta hundratal.

Figur 10.1. Matris över antalet resor gjorda av Skånes befolkning per dag och reserelation. ("Start" väljs som kolumn, medan "Mål" väljs som rad)

De största reserelationerna

Tabell 10.1. visar de tjugo största reserelationer. Antalet resor följer samma logik som resultatet för figur 10.1 med avrundning. Resultatet visar att det är resor inom eller emellan de större kommunerna i regionen som utgör de största reserelationerna.

Tabell 10.1. De tjugo största reserelationerna med start och/eller mål i Skåne.

Start	Slut	Antal resor
Malmö	Malmö	387 600
Helsingborg	Helsingborg	148 000
Lund	Lund	143 100
Kristianstad	Kristianstad	94 800
Malmö	Lund	40 700
Hässleholm	Hässleholm	40 400
Lund	Malmö	37 500
Ängelholm	Ängelholm	34 700
Trelleborg	Trelleborg	30 500
Landskrona	Landskrona	27 600
Ystad	Ystad	26 700
Vellinge	Vellinge	19 700
Höganäs	Höganäs	19 100
Eslöv	Eslöv	18 300
Simrishamn	Simrishamn	17 100
Kävlinge	Kävlinge	16 000
Vellinge	Malmö	15 200
Malmö	Danmark	13 800
Malmö	Vellinge	12 400
Båstad	Båstad	11 400

Tabell 10.2 visar de tjugo största reserelationerna för resor med start eller slut i Skåne som görs med bil som huvudsakligt färdmedel, antingen som förare eller passagerare.

Tabell 10.2. De största reserelationerna med start och/eller mål i Skåne där resorna görs med bil.

Start	Slut	Antal resor med bil
Malmö	Malmö	99 800
Helsingborg	Helsingborg	65 400
Kristianstad	Kristianstad	56 400
Lund	Lund	33 500
Hässleholm	Hässleholm	26 200
Ängelholm	Ängelholm	19 900
Trelleborg	Trelleborg	19 400
Ystad	Ystad	16 200
Vellinge	Vellinge	13 000
Eslöv	Eslöv	12 500
Malmö	Lund	12 400
Landskrona	Landskrona	12 300
Lund	Malmö	12 000
Simrishamn	Simrishamn	12 000
Kävlinge	Kävlinge	11 300
Höganäs	Höganäs	10 500
Båstad	Båstad	9100
Vellinge	Malmö	8400
Sjöbo	Sjöbo	7800
Östra Göinge	Östra Göinge	7400

Tabell 10.3 visar de tjugo största reserelationerna med start och/eller slut i Skåne där resor har gjorts med ett trafikmedel som kategoriseras som kollektivtrafik. Dessa färdmedel är tåg, regionbuss, stadsbuss, spårvagn, taxi och färdtjänst.

Tabell 10.3. De största reserelationerna med start och/eller mål i Skåne där resorna görs med kollektivtrafik.

Start	Slut	Antal resor med kollektivtrafik
Malmö	Malmö	90 100
Helsingborg	Helsingborg	32 600
Lund	Lund	27 100
Malmö	Lund	27 100
Lund	Malmö	24 100
Kristianstad	Kristianstad	16 800
Malmö	Danmark	9900
Danmark	Malmö	6700
Vellinge	Malmö	6200
Trelleborg	Malmö	5500
Malmö	Vellinge	5000
Helsingborg	Malmö	4900
Malmö	Trelleborg	4400
Hässleholm	Hässleholm	4300
Eslöv	Lund	4200
Helsingborg	Lund	3900
Malmö	Helsingborg	3900
Landskrona	Helsingborg	3600
Kävlinge	Lund	3300
Lund	Helsingborg	3300

Bilaga 1: Enkäten

En kopia av enkäten i sin helhet bifogas som bilaga.

SKANE

institutet
för kvalitetsindikatorer

Gör din resa hörd

Välkommen till Region Skånes resvaneundersökning. Dina svar är viktiga och kommer att hjälpa oss att planera för ett säkert, tillgängligt och smidigt resande i framtiden.
Undersöningen genomförs vart femte år. Dina svar är anonyma.

Tack för att du deltar!

Svenska	English	العربية
Somali	فارسی	

Har du körkort för bil?

Ja	Nej
----	-----

Hur många personer i ditt hushåll har körkort för bil?

Räkna även med dig själv.

Inga	1 person	2 personer	3 personer+
------	----------	------------	-------------

Har många bilar har ditt hushåll tillgång till?

Räkna även med eventuella leasing- och formånsbilar men inte bilpool.

Inga bilar	1 bil	2 bilar	3 bilar+
------------	-------	---------	----------

Kan du i allmänhet åka/köra bil när du behöver?

Räkna nu även med eventuell bilpool men inte taxiresor.

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

Har du tillgång till cykel?

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

Vilken typ av biljett använder du oftast när du reser kollektivt i Skåne?

- Periodbiljett - 30 dagar
- Periodbiljett - Flex 10/30
- 24-timmarsbiljett
- Enkelbiljett
- Biljett med platsbokning
- Skolbiljetten / Ungdomsbiljetten
- Seniorbiljetten / Serviceresebiljetten
- Annat (inkl. sommarbiljett)
- Reser aldrig kollektivt





Om dig och ditt hushåll

Hur många personer är ni i ditt hushåll?

Räkna både vuxna och barn som bor i hushållet

1 2 3 **4** 5 6 7 8 9+

< >



Om dig och ditt hushåll

Vilken ålder har personerna i ditt hushåll?

Person 1 (du själv)

0-6 år 7-10 år 11-15 år 16-18 år 19-64 år 65-74 år 75+ år

Person 2

0-6 år 7-10 år 11-15 år 16-18 år 19-64 år 65-74 år 75+ år

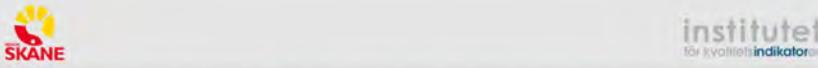
Person 3

0-6 år 7-10 år 11-15 år 16-18 år 19-64 år 65-74 år 75+ år

Person 4

0-6 år 7-10 år 11-15 år 16-18 år 19-64 år 65-74 år 75+ år

< >



Om dig och ditt hushåll

Vilken är din huvudsakliga sysselsättning?

Om du har två sysselsättningar på 50%, välj då två alternativ.

Lönearbetar / egen företagare
 Studerar
 Pensionär
 Föräldraledig
 Sjukskriven
 Arbetssökande
 Annat

Vilken är din högsta avslutade utbildning?

Grundskola / folkskola
 Gymnasium / realskola
 Eftergymnasial utbildning, annan än högskola / universitet
 Utbildning på högskola / universitet

Ange den summanlagda månadsinkomsten för samtliga personer i ditt hushåll före skatt.

Studiemedel (bidrag+lån) och pension ska räknas men inte bidrag som t.ex. barn- och bostadsbidrag.

10 000 eller mindre
 10 001 - 20 000
 20 001 - 30 000
 30 001 - 40 000
 40 001 - 50 000
 50 001 - 60 000
 60 001 - 70 000
 70 001 - 80 000
 80 001 - 90 000
 Mer än 90 000
 Vet ej / Vill ej upprega

Hur bor du?

Flerfamiljshus (lägenhet)

Fristående en- eller tvåfamiljshus (villa/gård)

Radhus/kedjehus

Annat

Om dig och ditt hushåll

Vilken är din bostadsadress?

Sök efter din adress i fältet "Bostadsadress, Ort" och välj i listan

Rensa adress

Bostadsadress, Ort

Kontaktkommandon | Kartdata ©2024 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google | Villkor | Rapportera ett kartfel

Om dig och ditt hushåll

Vilken är din bostadsadress?

Sök efter din adress i fältet "Bostadsadress, Ort" och välj i listan

Rensa adress

storgatan

- Storgatan Malmö, Sverige
- Storgatan Staffanstorp, Sverige
- Storgatan Lomma, Sverige
- Storgatan Svedala, Sverige
- Storgatan Arlöv, Sverige

powered by Google



Arbete / studier

Finns något av följande på din arbetsplats / studieplats som du har tillgång till?

Välj **alla** som stämmer:

- Fri bilparkering
- Bilparkering mot avgift
- Formänsbeskattad parkering
- Företagsbil
- Bilpoolsbil
- Förmånsbil
- Ersättning för resor med egen bil i tjänsten
- Biljett för tjänsteresor med kollektivtrafik
- Subventionerad biljett för privata resor med kollektivtrafik
- Tjänstecykel
- Förmånscykel
- Cykelparkering med möjlighet att låsa fast cykeln på betryggande sätt
- Duschrum och omklädningsmöjligheter
- Inte något av ovanstående alternativ
- Arbetar / studerar inte

Dina resor föregående onsdag

Gjorde du några förflyttningar / resor under den senaste passerade onsdagen (före 22 september)?

Med förflyttnings menas att du tagit dig från en plats till en annan för att göra ett ärende vid målet.

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

Var startade du din dag under den senaste passerade onsdagen (före 22 september)?

I min bostad (Storgatan 1, 211 41 Malmö, Sverige)
 Någon annanstans (fyll i nedan)

Inga förflyttningar

Vad var orsaken till att du inte gjorde några förflyttningar?

Jag hade inga speciella ärenden
 Sjukdom
 Vård av sjukt barn / föräldraledig
 Arbetade eller studerade hemma
 Annat

< >

Adressen / platsen där du påbörjade din dag:

Om du valt i min bostad hämtas adressen automatiskt från tidigare svar. Tryck på fältet annars på fältet "Adress, Ort (sök här)" för att söka.

Rensa adress

Adress, Ort (sök här)

Kortkommandon | Kartdata ©2024 GeoBasis-DE/BKG (©2009, Google) | Skärmar | Välkor... | Rapportera ett kartfel.

Dina resor föregående onsdag

Nu ska du fylla i alla förflyttningar du gjorde under den senaste passerade onsdagen (före 22 september), även om det skiljer sig från hur du normalt brukar resa.

(På grund av den pågående trafikomläggningen ber vi dig att fylla i resor som skett före 22 september 2023)

Känner du dig osäker, titta gärna hur du ska göra i filmen nedan. Klicka på bilden så startar filmen.

Instruktionsfilm

Vilket var ditt ärende?

Välj det ärende som stämmer bäst:

Välj ärende ->

Hur dags startade du?	...och när kom du fram?	Restid i minuter (automatisk)
07:00	07:00	0

Tänk tillbaka på din första förflyttning / resa den den senaste passerade onsdagen (före 22 september)

Med förflyttning menas att du tagit dig från en plats till en annan för att göra ett ärende vid målet.

Räkna inte med förflyttningar som en promenad, löptur eller att rasta hunden - d.v.s. där förflyttningen är själva ärendet.

Vilket var ditt ärende?

Välj det ärende som stämmer bäst:

Välj ärende ->

Välj ärende ->
 Till bostaden
 - Arbete / skola / skjuts -
 Till arbetsplatsen
 Resa / ärende / möte i tjänsten
 Till skola / utbildning
 Hämta / lämna barn
 Hämta / lämna / skjutsa (ej barn)
 - Inköp / vård / ärenden -
 Hämta / lämna paket
 Inköp av livsmedel
 Annat inköp
 Värdcentral / sjukhus / tandvård
 Bank / myndighet
 - Fritid, nöje & vänner -
 Motion / friluftsliv / träning
 Nöje / fritidsaktivitet (ex. restaurang / kultur)
 Besöka släkt och vänner
 Annat ärende

Välj ärende ->

Välj ärende ->
 Till bostaden
 - Arbete / skola / skjuts -
 Till arbetsplatsen
 Resa / ärende / möte i tjänsten
 Till skola / utbildning
 Hämta / lämna barn
 Hämta / lämna / skjutsa (ej barn)
 - Inköp / vård / ärenden -
 Hämta / lämna paket
 Inköp av livsmedel
 Annat inköp
 Värdcentral / sjukhus / tandvård
 Bank / myndighet
 - Fritid, nöje & vänner -
 Motion / friluftsliv / träning
 Nöje / fritidsaktivitet (ex. restaurang / kultur)
 Besöka släkt och vänner
 Annat ärende

Restid i minuter
(automatisk)

0

Hur dags startade du?

07:00

...och när kom du fram?

07:00

Restid i minuter
(automatisk)

0

Vilket var ditt ärende?

Välj det ärende som stämmer bäst:

Välj ärende ->

Välj ärende ->
 Till bostaden
 - Arbete / skola / skjuts -
 Till arbetsplatsen
 Resa / ärende / möte i tjänsten
 Till skola / utbildning
 Hämta / lämna barn
 Hämta / lämna / skjutsa (ej barn)
 - Inköp / vård / ärenden -
 Hämta / lämna paket
 Inköp av livsmedel
 Annat inköp
 Värdcentral / sjukhus / tandvård
 Bank / myndighet
 - Fritid, nöje & vänner -
 Motion / friluftsliv / träning
 Nöje / fritidsaktivitet (ex. restaurang / kultur)
 Besöka släkt och vänner
 Annat ärende

Välj ärende ->

Välj ärende ->
 Till bostaden
 - Arbete / skola / skjuts -
 Till arbetsplatsen
 Resa / ärende / möte i tjänsten
 Till skola / utbildning
 Hämta / lämna barn
 Hämta / lämna / skjutsa (ej barn)
 - Inköp / vård / ärenden -
 Hämta / lämna paket
 Inköp av livsmedel
 Annat inköp
 Värdcentral / sjukhus / tandvård
 Bank / myndighet
 - Fritid, nöje & vänner -
 Motion / friluftsliv / träning
 Nöje / fritidsaktivitet (ex. restaurang / kultur)
 Besöka släkt och vänner
 Annat ärende

Restid i minuter
(automatisk)

0

Vilket var ditt ärende?

Välj det ärende som stämmer bäst:

Välj ärende ->

Välj ärende ->
 Till bostaden
 - Arbete / skola / skjuts -
 Till arbetsplatsen
 Resa / ärende / möte i tjänsten
 Till skola / utbildning
 Hämta / lämna barn
 Hämta / lämna / skjutsa (ej barn)
 - Inköp / vård / ärenden -
 Hämta / lämna paket
 Inköp av livsmedel
 Annat inköp
 Värdcentral / sjukhus / tandvård
 Bank / myndighet
 - Fritid, nöje & vänner -
 Motion / friluftsliv / träning
 Nöje / fritidsaktivitet (ex. restaurang / kultur)
 Besöka släkt och vänner
 Annat ärende

Välj ärende ->

Välj ärende ->
 Till bostaden
 - Arbete / skola / skjuts -
 Till arbetsplatsen
 Resa / ärende / möte i tjänsten
 Till skola / utbildning
 Hämta / lämna barn
 Hämta / lämna / skjutsa (ej barn)
 - Inköp / vård / ärenden -
 Hämta / lämna paket
 Inköp av livsmedel
 Annat inköp
 Värdcentral / sjukhus / tandvård
 Bank / myndighet
 - Fritid, nöje & vänner -
 Motion / friluftsliv / träning
 Nöje / fritidsaktivitet (ex. restaurang / kultur)
 Besöka släkt och vänner
 Annat ärende

Restid i minuter
(automatisk)

0

Var avslutade du förflyttningen / resan?

Tryck på sökfältet "Adress, ort (sök här)" längst ner i kartan och sök efter en adress eller plats. Adressen högst upp är platsen där du påbörjade din dag.

Kortkommandon | Kartdata ©2024 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google | Villkor | Rapportera ett kartfel

powered by Google

Ange färdsätt i den ordning de användes vid din förflyttning / resa:

Exempel:
Om du promenerade till busshållplatsen för att sedan ta bussen kryssar du "Gång" som 1:a och "Buss" som 2:a färdsätt. Gick du sedan från bussen till din destination blir "Gång" 3:e färdsätt, och "Inget ytterligare" 4:e färdsätt.

1:a färdsätt	<input type="button" value="Välj färdmedel ->"/>
2:a färdsätt	<input type="button" value="Välj färdmedel ->"/>
3:e färdsätt	<input type="button" value="Välj färdmedel ->"/>
4:e färdsätt	<input type="button" value="Välj färdmedel ->"/>
5:e färdsätt	<input type="button" value="Välj färdmedel ->"/>

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

<input type="button" value="Ja"/>	<input type="button" value="Nej"/>
-----------------------------------	------------------------------------

Ange färdsätt i den ordning de användes vid din förflyttning / resa:

Exempel:
Om du promenerade till busshållplatsen för att sedan ta bussen kryssar du "Gång" som 1:a och "Buss" som 2:a färdsätt. Gick du sedan från bussen till din destination blir "Gång" 3:e färdsätt, och "Inget ytterligare" 4:e färdsätt.

1:a färdsätt	Välj färdmedel ->
2:a färdsätt	Inget ytterligare Gång - Cykel - Vanlig cykel Ecykel Elsparkcykel
3:e färdsätt	- Bil / Mc - Bil (förare) Bil (passagerare) MC / Moped A-traktor / EPA
4:e färdssätt	- Taxi / färdtjänst - Taxi Färdtjänst - Kollektivt - Regionbuss Stadsbuss Spårvagn Tåg
5:e färdssätt	

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

Ja	Nej
----	-----



Ange färdsätt i den ordning de användes vid din förflyttning / resa:

Exempel:
Om du promenerade till busshållplatsen för att sedan ta bussen kryssar du "Gång" som 1:a och "Buss" som 2:a färdsätt. Gick du sedan från bussen till din destination blir "Gång" 3:e färdsätt, och "Inget ytterligare" 4:e färdsätt.

1:a färdsätt	Välj färdmedel ->
2:a färdsätt	- Cykel - Vanlig cykel Ecykel Elsparkcykel
3:e färdssätt	- Bil / Mc - Bil (förare) Bil (passagerare) MC / Moped A-traktor / EPA
4:e färdssätt	- Taxi / färdtjänst - Taxi Färdtjänst - Kollektivt - Regionbuss Stadsbuss Spårvagn Tåg Flyg Båt Annat
5:e färdssätt	

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

Ja	Nej
----	-----

Du uppgav att du reste kollektivt under dagen.

Vilken sorts biljett reste du på?

Periodbiljett - 30 dagar
 Periodbiljett - Flex 10/30
 24-timmarsbiljett
 Enkelbiljett
 Biljett med platsbokning
 Skolbiljetten / Ungdomsbiljetten
 Seniorbiljetten / Serviceresebiljetten
 Annat

< >

Stort tack för din medverkan!

Detta var vår sista fråga. Gå vidare för att skicka in dina svar.

[Backa](#) [Avsluta](#)

Tack för din medverkan!
Alla dina svar har sparats.

Region Skånes uppdrag är att främja hälsa, hållbarhet och tillväxt i Skåne. Vår uppgift inom regional utveckling är att skapa förutsättningar för att lösa samhällsutmaningar som handlar om jobben, miljön och mänskors hälsa. Genom att arbeta med de sociala och fysiska faktorerna som påverkar såväl tillväxten, klimatet som den enskilde skåningens hälsa, skapar vi en attraktiv och innovativ region. På så sätt gör vi dagligen skillnad för Skåne och skåningarnas framtid.

Region Skåne
291 89 Kristianstad
Telefon: 044-309 30 00
utveckling.skane.se

