

# HÅLLBART RESANDE PÅ FRITIDEN

FÖRSTUDIE AV TRIVECTOR

FOTO: JONAS LÖVENDAHL



**Dokumentinformation**

**Titel:** Hållbart resande på fritiden

**Serie nr:** 2018:71

**Projektnr:** 18123

**Författare:** Anna-Klara Ahlmér  
Caroline Ljungberg Toulson

**Medverkande:**

**Kvalitetsgranskning:** Lena Smidfelt Rosqvist

**Beställare:** Region Skåne  
Kontaktperson: Tobias Moberg, tel. +46 (0)40 675 34 74

**Dokumenthistorik:**

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.2	2018-09-28		Beställare
1.0	2018-10-05	Färdigställd rapport	Beställare
1.1	2018-10-12	Uppdaterad rapport	Beställare
1.2	2018-10-17	Uppdaterad rapport	Beställare

# Innehållsförteckning

---

<b>1.</b>	<b>Inledning</b>	<b>1</b>
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte	1
1.3	Metod	2
1.4	Avgränsningar	2
<b>2.</b>	<b>Fritidsresandet idag</b>	<b>4</b>
2.1	Fritidsresandets karaktär	4
2.2	Nuläge	7
<b>3.</b>	<b>Statistik fritids- och serviceresor</b>	<b>8</b>
3.1	Antal fritids- och serviceresor	8
3.2	Färdmedelsfördelning	10
3.3	Reslängd	11
3.4	Fördelningen av fritids- och serviceresor över dygnet	15
<b>4.</b>	<b>Fortsatt arbete</b>	<b>16</b>
4.1	Förutsättningar, hinder och möjligheter	16
4.2	Fokusområden	18



# 1. Inledning

---

## 1.1 Bakgrund

Sett till volym är resorna som inte är arbets- eller studieanknytna flest. Resor som görs på fritiden utgör drygt hälften av det totala antalet resor som görs. Det handlar om en spretig grupp där inköp, service och rena fritidsresor ingår. Dessa resor är enligt RVU 2013 för Skåne i hög grad bilberoende. Sett över tid ökar antalet resor till följd av befolkningsökningen. För en mer hållbar utveckling för transportsektorn är detta därför ett viktigt område att arbeta med.

Detta projekt är finansierat av medel från Energimyndigheten.

## 1.2 Syfte

Syftet med projektet är att öka kunskapen om problematiken, hindren och möjligheterna kring hållbart resande på fritiden. Syftet är också att identifiera ett antal fokusområden som det offentliga har rådighet över och som är relevanta att studera vidare utifrån färdsmålen för fritidsresor och serviceresor i *Mobilitetsplan för Skåne*. Inom ramen för detta uppdrag har följande gjorts:

- ▶ Samtal inom *Nätverket för hållbart resande* om hållbart resande på fritiden.
- ▶ Rapport innehållande analys av problematiken, hindren och möjligheterna kring hållbart resande på fritiden. Rapporten ska innehålla:
  - ▶ Nulägesbild och kunskapsunderlag över relevanta aspekter för hur fritids- och serviceresorna fungerar och vilka effekter dessa ger.
  - ▶ Identifiering av ett antal fokusområden inom fritidsresor och serviceresor som är lämpligast att arbeta med för att få ut mest effekt. Fokusområden ska vara det som offentliga aktörer har rådighet över, samt som är relevanta att studera vidare utifrån att kunna nå färdsmålen 2030 enligt *Mobilitetsplan för Skåne* avseende serviceresor och fritidsresor.
  - ▶ Presentation av arbetssätt utifrån olika ortsstorlekar som de offentliga aktörerna kan arbeta med för att minska antalet korta bilresor och istället öka de hållbara resorna på fritiden.
- ▶ Slutseminarium där resultatet presenteras.

## 1.3 Metod

Arbetet är baserat på den resvaneundersökning som genomfördes i Skåne år 2013 och den aktuella RVU Sverige undersökningen för år 2011–2014. Från resvaneundersökningen har fritids- och serviceresor valts ut i statistikprogrammet SPSS tillsammans med ett antal faktorer som analyserats. Statistikunderlaget har sedan bearbetats i excel för framställning av diagram och analyser.

En litteraturstudie har genomförts med fokus på fritidsresornas karaktär i jämförelse med arbetsresande samt en undersökning av generella trender.

### Indelning av resor

Databasen har analyserats med hjälp av dataprogrammet SPSS (Statistical Package of Social Science).

Vissa grupper är underrepresenterade bland de svarande i undersökningen. Exempelvis skiljer sig fördelningen mellan könen i svaren från hur det ser ut i populationen. Även fördelningen över åldersgrupper skiljer sig åt. I vissa geografiska områden har dessutom en större andel av befolkningen ingått i undersökningen än i andra områden. För att kunna göra korrekta analyser viktades därför de inkomna svaren med hjälp av viktningskoefficienter. Viktningen har gjordes med avseende på tre variabler: åldersklass, kön och undersökningsområde. Alla siffror och analyser som redovisas i resterande del av rapporten bygger på viktade värden.

En resa i databasen för Skåne-RVUn definieras som en resa med ett ärende vid målet. Dvs stannar man för att handla på vägen till arbetet blir det två resor; en mellan hemmet och affären och en mellan affären och arbetet. Hemresan blir ytterligare en resa. Resor som inte har ett ärende vid målet, tex en motionsrunda eller promenad med hunden betraktas här därmed inte som resor och ingår inte i databasen.

## 1.4 Avgränsningar

En svaghet i forskningen kring fritidsresor är att det inte finns någon gemensam typologi hur olika typer av fritidsresor definieras då olika studier tenderar att använda olika definitioner och indelningar. Tidigare arbete konstaterar att vardagliga fritidsresor utgör cirka 70 % av transportarbetet som utförs inrikes och att nästan allt detta transportarbete görs med bil<sup>1</sup>. Det vardagliga fritidsresandet berör dessutom så gott som hela populationen och alla samhällsgrupper. Projektet har ett fokus på de vardagliga fritids- och serviceresorna som till största delen utförs i en lokal och regional kontext. Projektet kommer inte att behandla flygresor och rena semesterresor.

<sup>1</sup> Fogelholm, R. (2014) Fritidsresandet i Sverige- analys & åtgärdsförslag för ett mer hållbart fritidsresande. Lund, Lunds universitet, LTH, Institutionen för Teknik och samhälle. Trafik och väg 2014. Thesis. 254



I projektet används följande indelning av resorna:

### **Sociala resor**

Berör resor som genomförs på fritiden med syfte att:

- ▶ Besöka släkt och vänner
- ▶ Delta i eller följa med vid barns fritidsaktiviteter

### **Rekreationsresor**

Rekreationsresor som ingår i utredningen:

- ▶ Hobbies, musikutövning, studiecirkel, kurs
- ▶ Motion och friluftsliv tex. Idrott, promenad etc.
- ▶ Underhållning och kultur, fest, konsert, bio etc
- ▶ Föreningsliv, religionsutövning
- ▶ Annan fritidsaktivitet

### **Serviceresor**

Omsorgsaktiviteter är de aktiviteter som är nödvändiga för att tillfredsställa en persons eller ett hushålls fysiologiska och biologiska behov. Dessa aktiviteter orsakar serviceresor som bankärenden, resor till sjukhus men även inköp av mat- och dagligvaror.

- ▶ Vårdbesök
- ▶ Hämta och lämna barn
- ▶ Inköp av mat- och dagligvaror
- ▶ Shopping

Resor som görs på fritiden innefattar två kategorier; fritidsresor och serviceresor, med olika aktiviteter av olika karaktär, där fritidsresor innehåller rekreations- och sociala resor. I kapitel 3, som inkluderar statistik om resandet på fritiden talar vi därför om fritids- och serviceresor.

## 2. Fritidsresandet idag

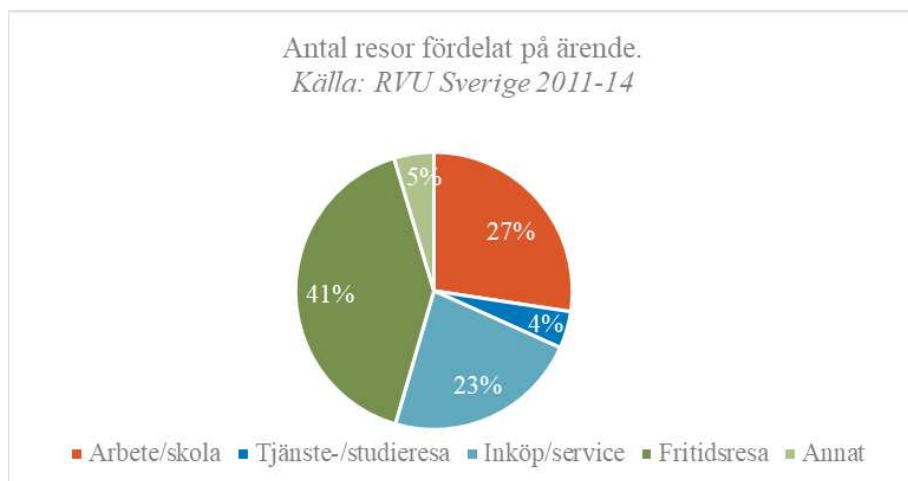
---

I följande kapitel redogörs för fritidsresandets karaktär, resultat från den nationella resvaneundersökningen år 2011–2014 samt ett nuläge för Region Skåne utifrån resvaneundersökningen som genomfördes 2013.

### 2.1 Fritidsresandets karaktär

#### Fritidsresandet i den nationella resvaneundersökningen

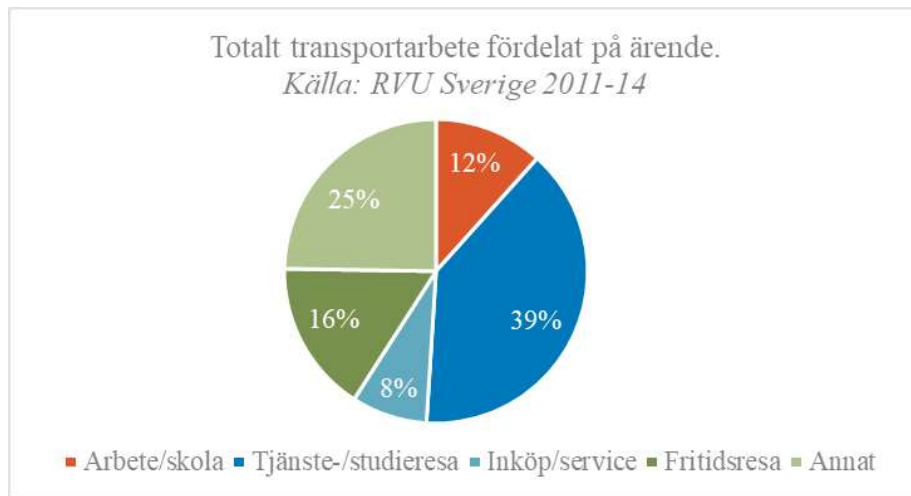
Den nationella resvaneundersökningen från 2011–2014 visar på att cirka 41 % av alla resor är fritidsresor och cirka 23% är serviceresor, vilket är en stor del av det totala resandet (Figur 2-1). I andra litteraturstudier uppskattas fritidsresorna utgöra cirka 30–40% (Sturm & Breser 2011) till cirka 50 % (Holden 2007).



Figur 2-1 Andel av antal resor fördelat på ärende. Källa: RVU Sverige 2011–2014

När transportarbetet istället analyseras utgör fritidsresorna 16 % och inköp/serviceresor 8 % av reslängden (Figur 2-2). Vilket innebär att fritids- och serviceresorna är många till antalet, men är förhållandevis korta.





Figur 2-2 Andel av totalt transportarbete fördelat på ärende. Källa: RVU Sverige 2011–2014

Trots den stora omfattningen är kunskapen om fritidsresor låg, då åtgärder för ett mer hållbart transportsystem traditionellt varit riktade mot arbetsresor. Som exempel är Lunds strategi för ett mer hållbart transportsystem, LundaMaTs, fokuserad på 6 olika områden som innefattar bland annat arbetspendling och verksamhetens transporter, men inte alls fritidsresande. Det konstateras dock att fritidsresandet förväntas öka då både antalet semester- och vardagsresor för rekreation, inköp och aktiviteter ökar samt att resorna blir längre. Framtidens äldre människor förväntas ha både en förbättrad hälsa och större körkortstillgång, vilket leder till mer resande än idag, inte minst gällande fritidsresor<sup>2</sup>.

### Fritidsresandets karaktär jämfört med arbetspendlande

Några anledningar till att arbetsresorna varit mer prioriterade är att arbetsresorna är mer homogena i sin fördelning i tid och rum jämfört med fritidsresorna som sker mer utspritt och vid olika tidpunkter. Den homogena fördelningen av arbetsresorna hotar att orsaka trängselproblem samt att det är enklare att hantera arbetspendlingsresor med kollektivtrafikåtgärder just eftersom de sker mer homogent. Dock gör fritidsresornas stora totala andel av resandet att det är viktigt att hitta åtgärder för dessa.

Anable & Gatersleben<sup>3</sup> genomförde år 2005 en studie över vilka faktorer som är betydande för färdmedelsvalet vid fritidsresande respektive arbetspendling. Resultatet visar att vid arbetspendling värdesätts kostnad, flexibilitet och bekvämlighet högt medan för fritidsresor är frihetskänsla, spänning och avslappning nästan lika viktiga.

Det finns ett antal särdrag för fritidsresandet som skiljer det från arbetsresandet, vilket kan förklara val av rutt och färdmedel<sup>4</sup>:

<sup>2</sup> LundaMats III – Strategi för ett mer hållbart transportsystem (2017)

<sup>3</sup> Anable, J. och Gatersleben, B. (2005). All work and no play? The role of instrumental and affective factors in work and leisure journeys by different travel modes. I Transportation research part A: Policy and Practice. Volume 39. 163-181. Elsevier. E-bok

<sup>4</sup> Anable, J (2002). *Picnics, Pets and Pleasant Places: The Distinguishing Characteristics of Leisure Travel Demand*. I Social Change and Sustainable Transport. Black, W.R. och Nijkamp, P. (red.). 181-190. Indiana University Press.

- ▶ *Psykologin bakom fritid:* Fritidsaktiviteter kan vara ett sätt att uttrycka sin identitet och värderingar, och kan kopplas ihop med valfrihet, avslappning och fritt deltagande. Dessa begrepp förknippas ofta med bilen och det finns en utmaning i att andra transportsätt som går ihop med dessa begrepp marknadsförs.
- ▶ *Bekanthet:* Fritidsresor sker i större utsträckning till platser som inte följer ett rutinmässigt beteende och till mindre bekanta platser.
- ▶ *Har resan ett självändamål?* Målet med arbetsresor är att ta sig till arbetet och har inget värde i sig. Många fritidsresor kan också ha syftet att ta sig till fritidsaktiviteten ifråga. Men för en del fritidsresor är själva resan en del av upplevelsen, vilket gör att högre krav på bekvämlighet ställs. En del fritidsresor utgörs också av själva fritidsaktiviteten, tex cykelutflykter, vandringar eller vissa bilutflykter.
- ▶ *Tidsaspekten:* En rimlig bedömning är att vid fritidsresor accepteras en längre restid än vid arbetspendling.
- ▶ *Impulsbeslut:* Fritidsresandet utgörs till en större del av spontanitet och ej planerade beslut över resans rutt och var stopp ska göras. Detta ger bilen en stor konkurrensfördel jämfört med kollektivtrafik då mindre planering krävs samt att ruttval med enkelhet kan ändras under resans gång. Kollektivtrafiken begränsar i och med biljetter för olika områden och tider, samt en tidtabell som begränsar flexibiliteten för resenären.
- ▶ *Resor med flera destinationer:* På samma sätt som ovan så kan exempelvis dagsutflykter utgöras av en resa till ett område med flera mindre destinationer. Flera delstopp gör att kollektivtrafiken inte har tillräcklig flexibilitet jämfört med bilen.
- ▶ *Gruppresor:* Fritidsresor innefattar ofta flera medresenärer, exempelvis familjer och även äldre personer, vilket innebär att bilen oftast är det enklaste färdmedlet och det mest ekonomiska.
- ▶ *Kostnad:* Kostnaden för en fritidsresa uppskattas ofta annorlunda än för arbetsresor, då själva resan ofta inkluderas i hela aktiviteten.
- ▶ *Bagage:* Många fritidsutflykter innefattar behov av bagage och utrustning, vilket ger fördel till bilens förvaringsutrymmen.
- ▶ *Kollektivtrafiksförsörjning:* Speciellt på helger sammanfaller fritidsresandet med perioder av lägre turtäthet, vilket försvårar människors resande.

Ovan särdrag utgörs i första hand av fritidsresor till lantliga platser, medan det även genomförs resor som liknar pendlingsresor. Det kan vara resor till idrotts-hallar eller föreningslokaler som sker på relativt regelbunden basis och är kopplade till en specifik plats genom till exempel ett medlemskap. Dessa resor är en del av den vardagliga pendlingen, även fast de klassificeras som fritidsresor, vilket gör att några av ovan punkter inte gäller för dessa. Fritidsresandet kan även påverkas av tidpunkten då det ofta sker under helger när flera faktorer gör att bilen kan ha en fördel gentemot kollektivtrafiken. Bilen begränsas till exempel inte på samma sätt av rusningstrafik, ekonomiska styrmedel så som parkeringsavgifter och trängselskatter, på helger jämfört med på vardagar.

Andra studier visar på att miljömedvetenhet inte avspeglar sig i semesterrelaterade resor då även miljömedvetna människor som väljer hållbara transportsätt i

vardagen bortser från det vid exempelvis en längre semesterresa<sup>5,6</sup>. Men gröna attityder anses också ha begränsad påverkan på val av transportmedel vid vardagsresor visar en undersökning där främst bilister uppger att de trots att det går emot deras miljömässiga åsikter valde att ta bilen för att de inte hade något val. När det gäller långväga semesterresor var orsaken för miljömedvetna att det handlade om att unna sig, men att de inte var stolta över det. Sammanfattningsvis kan viljan att framställa sig som miljömedveten leda till miljömässiga val i vissa fall, men det vardagliga resandet och långväga semesterresor påverkas inte.

## 2.2 Nuläge

### Resvaneundersökning Skåne 2013

Resvaneundersökningen från 2013 för Skånes län visar att det totala resandet uppgår till 2,3 resor per person och dag. Flest resor görs på vardagar med i snitt 2,5 resor per person och dag samt minst antal resor på söndagar med i snitt 1,6 resor. Kvinnor gör något fler resor än män, 2,4 resor per dag jämfört med männens 2,2. Det är enbart i den äldsta ålderskategorin 65–84 år som män gör fler resor än kvinnor. Dock är männens resor längre än kvinnornas med i snitt 61 km per person och dag, medan kvinnorna har i snitt 52 km per person och dag.

Flest resor görs i åldern 26–39 år där i snitt 2,7 resor genomförs per dag, med en snittlängd på 58 km per person och dag. Längst avstånd reser ålderskategorin 40–64 år, med 64 km per dag. De yngsta ålderskategorierna reser kortast avstånd. Längst reser män i åldern 26–39 år (69 km per dag) och män i åldern 40–64 år (68 km per dag). Kvinnor i samma ålderskategorier reser 47 respektive 59 km per person och dag.

Flest samt längst resor görs av förvärvsarbetare samt de med universitetsutbildning. I de större tätorterna genomförs fler antal resor än på landsbygden, men längden på resorna är kortare. I tätorterna är reslängden 48 km medan den på landsbygden är 81 km.

Per resa är den genomsnittliga reslängden 19 km. Längst resor görs av män i åldern 26–39 år med ett genomsnitt på 23 km per resa, jämfört med kvinnornas genomsnitt på 14 km per resa i samma ålderskategori. I övriga ålderskategorier är skillnaden inte lika stor, men män reser generellt längre än kvinnor.

Män reser i större utsträckning med bil, 63 % av resorna, medan kvinnorna reser med bil i 51 % av fallen, och har istället en högre andel cykel, gång och buss. På landsbygden är bilresor vanligast (79 %), jämfört med i mindre tätorter (61 %) och i större tätorter 39 %. I de större städerna genomförs en fjärdedel av samtliga resor med cykel.

<sup>5</sup> Cosnier, M. (2013) *Turister tar semester från miljöfrågorna*. Tillgänglig: <http://www.extrakt.se/livsstil-och-konsumtion/turister-tar-semester-fran-miljofragorna/>

<sup>6</sup> Holden, E. (2007). *Achieving sustainable mobility: Everyday and Leisure-time Travel in the EU*. England: Ashgate Publishing Limited. E-bok.

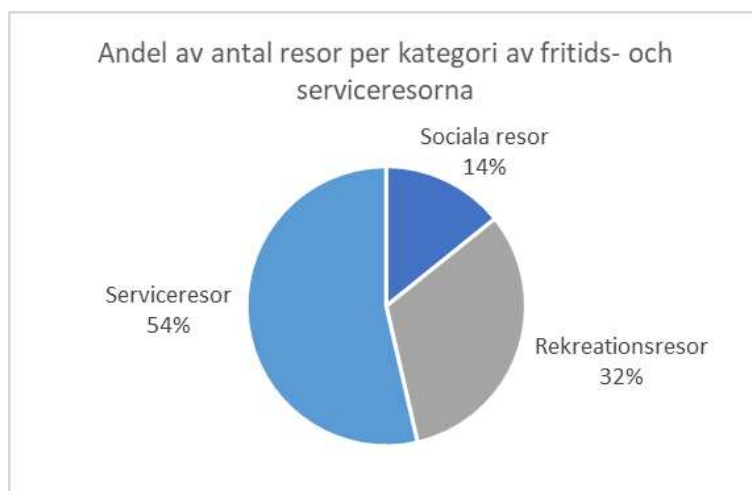
### 3. Statistik fritids- och serviceresor

---

Resor som görs på fritiden innefattar två kategorier; fritidsresor och serviceresor, med olika aktiviteter av olika karaktär, där fritidsresor innehåller rekreations- och sociala resor. Fritidsresorna i stort, utgörs därför av tre olika delar; sociala-, rekreations- och serviceresor. I följande kapitel talar vi därför om fritids- och serviceresor.

#### 3.1 Antal fritids- och serviceresor

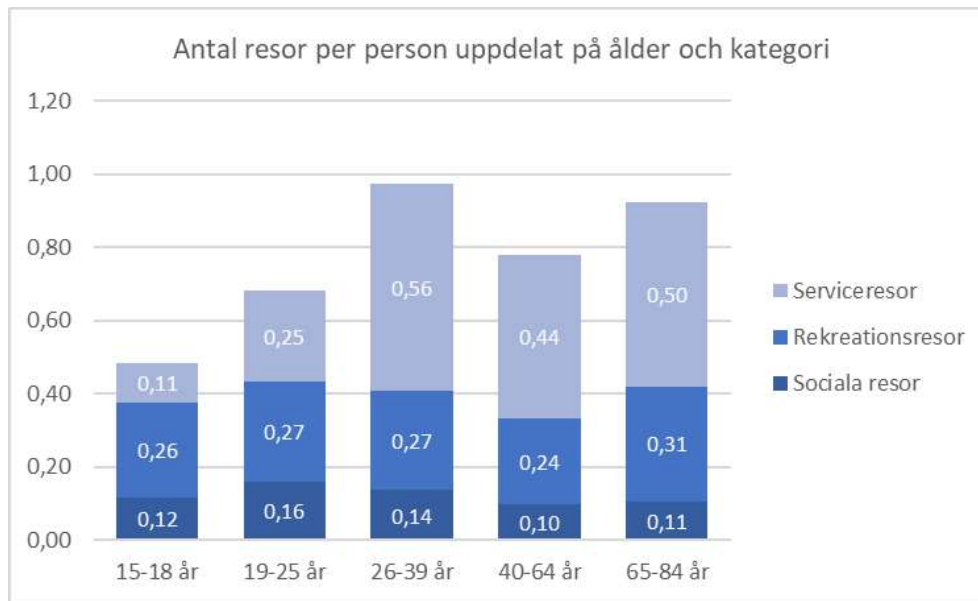
I Figur 3-1 delas fritidsresorna upp i antal resor per kategori, vilket visar att av de resor som klassificeras som fritids- och serviceresor utgörs störst del av serviceresor (54%) följt av rekreationsresor (32%). Sociala resor utgör endast 14% av den totala andelen av resorna.



Figur 3-1 Andel av antal resor per kategori av fritids- och serviceresorna. Källa: RVU Skåne 2013

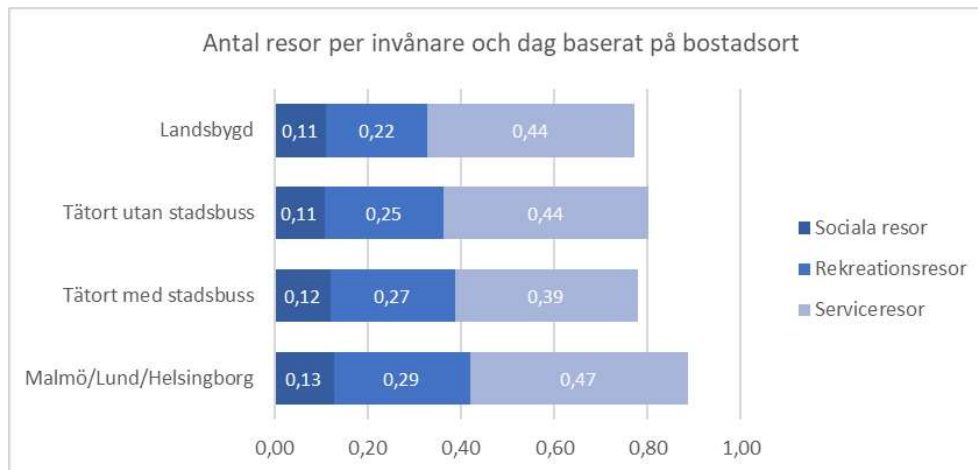
För samtliga fritids- och serviceresor är antalet resor per dag i snitt 0,83 resor per person. Dessa fördelar sig mellan i snitt 0,44 serviceresor, 0,27 rekreationsresor och 0,12 sociala resor per dag och person.

Vid en fördelning på ålder och kategori visar resultatet att personer i åldern 26–39 år gör flest resor med närmare 1 resa per dag som avhandlar någon typ av fritids- och serviceresor (Figur 3-2). Näst mest fritidsresor gör personer i åldern 65–84 år som i snitt gör 0,92 resor per dag, med en högre andel rekreationsresor än övriga ålderskategorier. I åldern 19–25 år görs flest sociala resor. Generellt genomförs fler serviceresor ju äldre ålder, med en peak i åldern 26–39 år.



Figur 3-2 Antal resor per person och dag uppdelat på ålder och kategori av fritidsresa. Källa: RVU Skåne 2013

Invånarna i de större städerna (Malmö, Lund och Helsingborg) gör flest fritids- och serviceresor per dag med i snitt 0,89 resor per dag (Figur 3-3). Detta kan bero på att folk i större städer tenderar att göra fler olika resor för olika ärenden, medan personer på landsbygden hellre samlar fler ärenden i samma resa.



Figur 3-3 Antal resor per invånare och dag baserat på bostadsort. Källa: RVU Skåne 2013

Kvinnor gör fler antal resor för fritids- och serviceärenden än vad män gör (Figur 3-4). Skillnader i reslängd mellan män och kvinnor kan ses i Figur 3-10 i avsnitt 3.3.

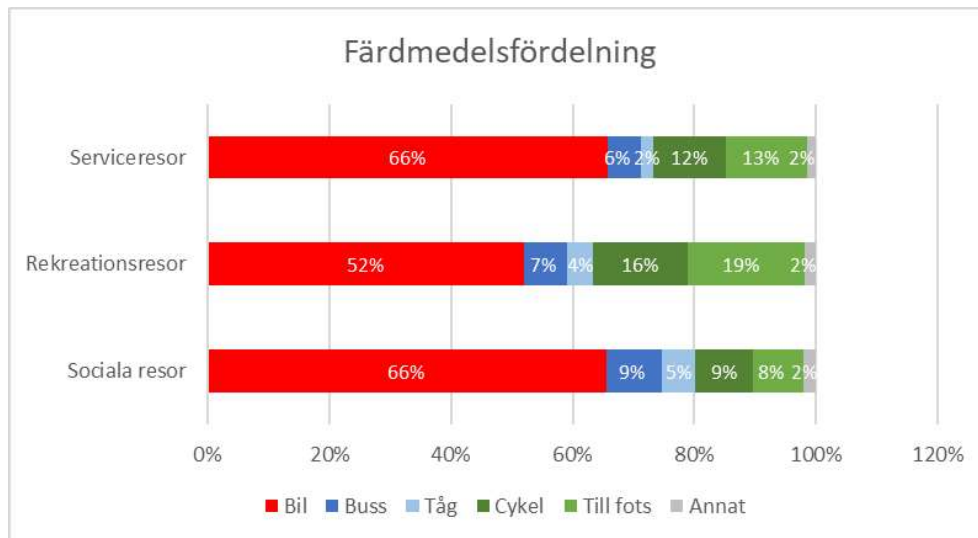


Figur 3-4 Andel av antal resor för män respektive kvinnor. Källa: RVU Skåne 2013

## 3.2 Färdmedelsfördelning

I Figur 3-5 kan färdmedelsfördelningen per kategori av fritids- och serviceresor ses. Bilen utgör majoriteten för samtliga kategorier (i snitt 61%) följt av till fots (15%) och cykel (13%). Anmärkningsvärt är att endast 3% i snitt av resorna utförs med tåg och 7% med buss, vilket är en väldigt liten kollektivtrafikandel.

Sett per typ av fritidsresa utförs två tredjedelar av alla sociala och serviceresor med bil som färdmedel. Strax över hälften av rekreationsresorna genomförs med bil som färdmedel, medan resor till fots står för drygt en femtedel (19%) och cykel för en något mindre andel (16%). Sociala resor sker i minst utsträckning med cykel eller gång som färdmedel. De sociala resorna utförs i något högre utsträckning med buss och tåg, vilket kan baseras på att de resorna ofta inte är lika tidspressade och inte tidsfasta. Det öppnar för mer flexibilitet där exempelvis turtätheten i kollektivtrafiken har mindre betydelse. Möjligheten att ta ett glas till en middag kan också påverka valet av färdmedel när det gäller sociala resor, till fördel för kollektivtrafiken.

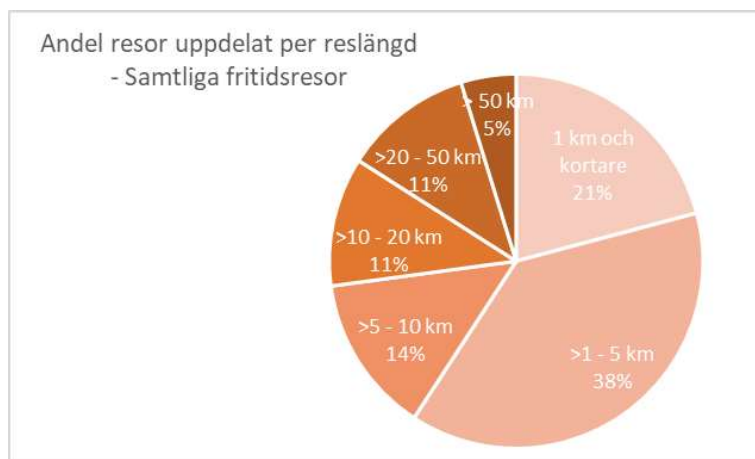


Figur 3-5 Färdmedelsfördelning för samtliga fritids- och serviceresor. Källa: RVU Skåne 2013

### 3.3 Reslängd

#### Reslängd per kategori av fritidsresa

När det gäller reslängder för samtliga fritidsresor är flest resor, 38%, mellan 1-5 km långa och 21% kortare än 1 km (Figur 3-6). Detta innebär att 59% av alla fritidsresor är kortare än 5 km, och med en majoritet av bil som färdmedel innebär detta många kortare bilresor.

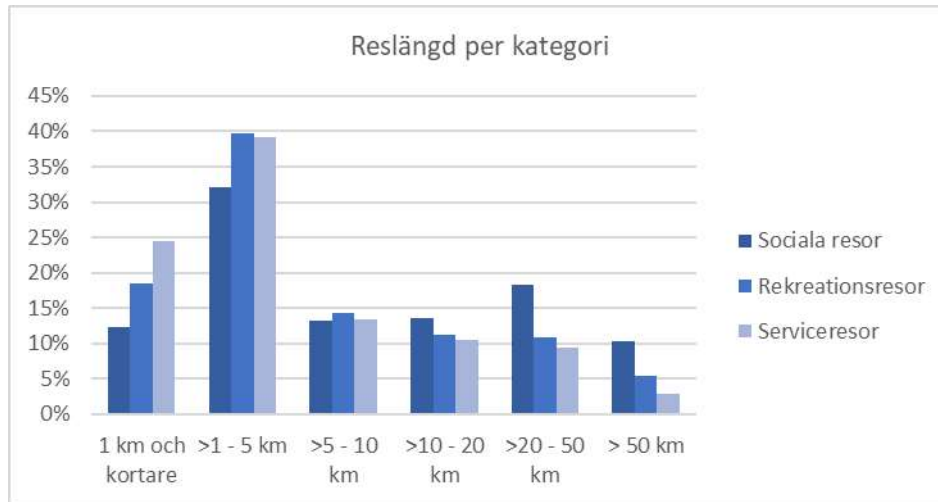


Figur 3-6 Andel av antal resor uppdelat per reslängd för samtliga fritids- och serviceresor. Källa: RVU Skåne 2013

Vid en uppdelning per kategori går det att se att närmare 25% av serviceresorna är kortare än 1 km samt att närmare 40% är mellan 1–5 km långa, vilket innebär att närmare 65% av alla serviceresor är kortare än 5 km (Figur 3-7). Även rekreationsresorna är till cirka 40% resor mellan 1–5 km, samt att cirka en femtedel av resorna är 1 km eller kortare, vilket innebär att närmare 60% av rekreationsresorna är kortare än 5 km. De sociala resornas reslängd utgörs till störst andel av resor mellan 1–5 km (32%). I övrigt är andelen resor i de olika



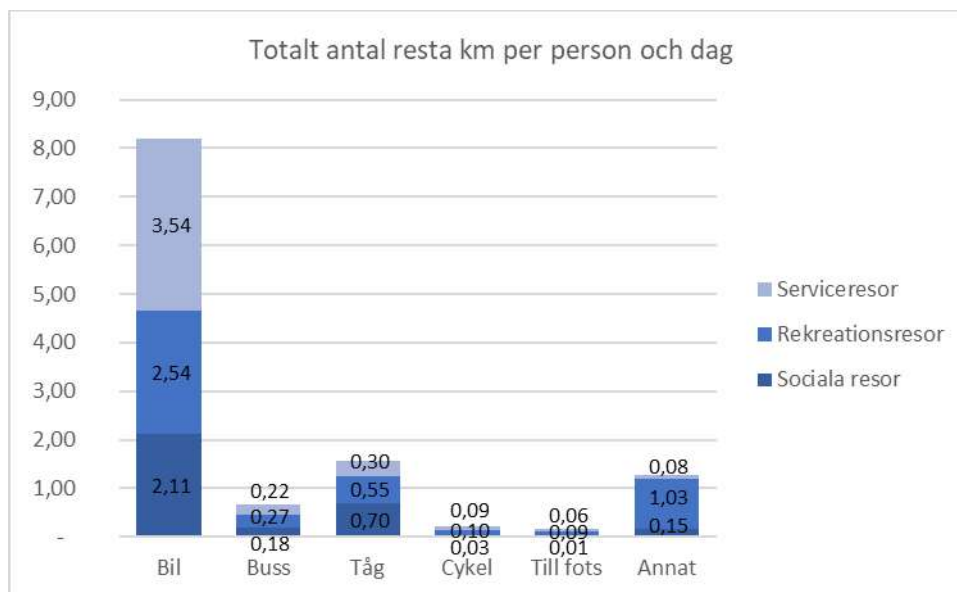
kilometerintervallerna relativt jämnt utspridda. Men anmärkningsvärt är att näst flest sociala resor (18%) görs på ett avstånd på 20-50 km. Totalt sett är 42% av de sociala resorna över 10 km långa.



Figur 3-7 Andel av antal resor uppdelat per reslängd och per kategori av fritids- och serviceresor. Källa: RVU Skåne 2013

### Antal resta kilometer

En uppdelning av antal resta kilometer per person och dag indelat per färdmedel visar att med bil färdas man längst avstånd, i snitt totalt 8,19 km per person och dag för samtliga fritidsresor. Med bil reser vi längst för serviceresor (i snitt 3,54 km med bil per person och dag). Totalt för alla fritidsresor med samtliga färdmedel reser vi 11,97 km per person och dag. Längst reser vi för rekreationsresor med i snitt 4,52 km per person och dag.



Figur 3-8 Totalt antal resta kilometer per person och dag indelat per kategori av fritids- och serviceresa och per färdmedel. Källa: RVU Skåne 2013

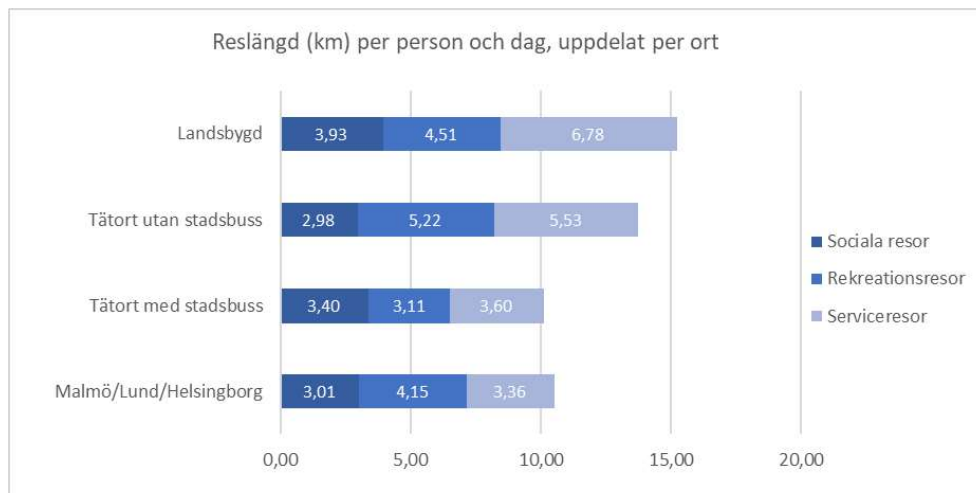
De sociala resorna utgörs till störst del av bil, men här har tåg en högre andel än för övriga fritidsresor, vilket tyder på en större flexibilitet i tid och således andra färdmedelsval än bilen.

Totalt för alla färd-sätt reser folk i snitt 3,14 km per dag för sociala resor. För rekreationsresorna reser folk i snitt 4,52 km per person och dag för samtliga färd-sätt. Längst reser man med bil följt av ”annat”, som innefattar till exempel flyg-resor. För serviceresor reser folk i snitt 4,31 km per person och dag för samtliga färd-sätt. Bil dominerar stort och står för 3,54 av de resta kilometrarna.

### Reslängd per bostadsort

Som kan ses i Figur 3-3 i kapitel ”3.1 Antal fritids- och serviceresor” gör boende i de större städerna Malmö, Lund och Helsingborg flest antal resor, men reslängden är kortare (Figur 3-9). I snitt reser boende i de större städerna 10,5 km per person och dag för fritids- och serviceärenden, varav rekreationsresor står för flest kilometer. Boende på landsbygden reser flest kilometer per person och dag (strax över 15 km), följt av boende i tätort utan stadsbuss (13,7 km). Flest antal kilometer reser boende på landsbygden för serviceärenden.

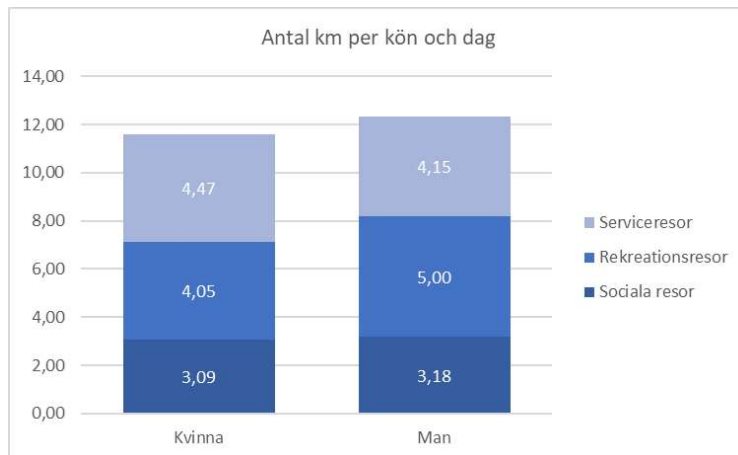
Med längre avstånd är det logiskt att boende i mindre tätorter och på landsbygden reser längre, och att de i högre grad samlar flertalet ärenden i samma resa jämfört med boende i de större städerna. Störst skillnad är det för serviceresor, medan det är minst skillnad för sociala resor.



Figur 3-9 Antal kilometer per person och dag, uppdelat per bostadsort. Källa: RVU Skåne 2013

### Reslängd för kvinnor/män

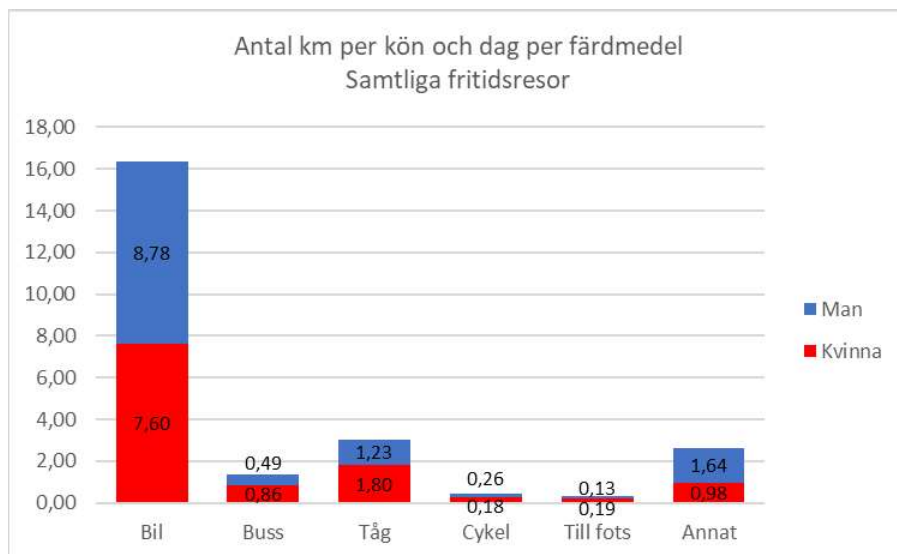
Vid en uppdelning av antalet resta kilometer per kön går det att utläsa att män totalt sett reser något längre avstånd, i snitt 12,3 km per man och dag, jämfört med kvinnornas 11,6 km. Detta kan jämföras med att kvinnor i snitt gör fler antal resor, 0,90 resor per dag och män 0,73 resor, men kvinnornas resor är således kortare. Figur 3-10 visar att män reser längre än kvinnor för rekreationsresor, medan kvinnor reser längre för serviceresor. Sociala resor utgör kortast reslängd totalt och där reser män och kvinnor ungefär lika långt.



Figur 3-10 Antal resta kilometer per kön och dag per kategori av fritids- och serviceresor. Källa: RVU Skåne 2013

Vid en jämförelse av respektive kategori av fritids- och serviceresor går det att utläsa att för sociala resor är bilen det färdmedel som utgör flest kilometer, men till skillnad från rekreativ- och serviceresor görs längre resor med tåg vid sociala resor. Rekreativresor görs i stor utsträckning med bil som färdmedel, samt för män är det näst vanligaste färdmedlet ”Annat”, vilket kan vara exempelvis flyg. Medan det näst vanligaste för kvinnor är tåg. Rekreativresor med cykel och till fots är lika för både män och kvinnor. Både män och kvinnor reser längst avstånd med bil för serviceärenden.

Vid en uppdelning av antalet resta kilometer per kön och dag samt per färdmedel går det att utläsa att män reser längre med bil och kvinnor reser längre med buss och tåg totalt sett för alla fritids- och serviceresor (Figur 3-11). Det går även att utläsa att män reser längre sträckor med cykel, medan kvinnor reser längre till fots.



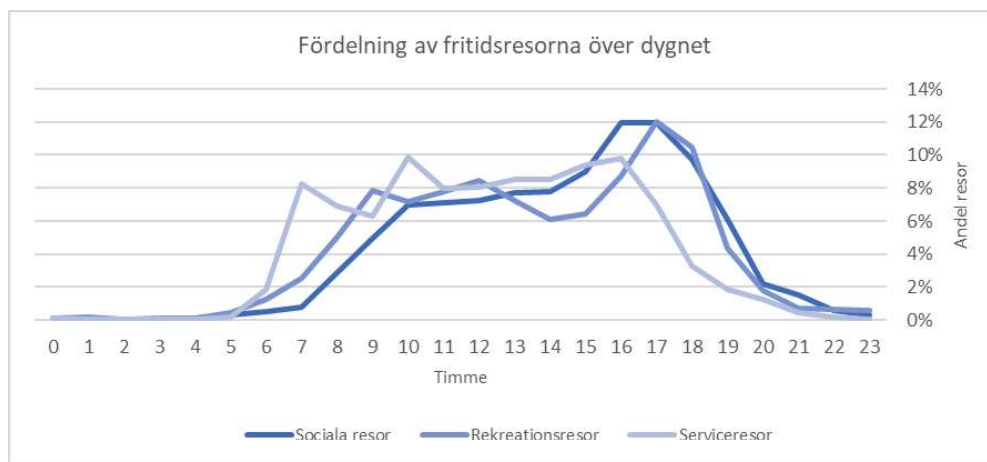
Figur 3-11 Antal resta kilometer per kön och dag uppdelat per färdmedel för samtliga fritids- och serviceresor. Källa: RVU Skåne 2013

### 3.4 Fördelningen av fritids- och serviceresor över dygnet

För att få ett tidsmässigt perspektiv på när fritids- och serviceresorna sker har fördelningen av resornas utförande över dygnet analyserats. Totalt sett genomförs flest fritids- och serviceresor mellan klockan 16 och 18. Före klockan 6 på morgonen och efter klockan 20 på kvällen sker en väldigt liten andel av resorna.

Serviceresornas peaktider är mer utspridda än rekreations- och sociala resornas, och sker dels på morgonen, vid klockan 10 och sedan vid klockan 16. Efter klockan 16 sjunker andelen serviceresor, medan de sociala och rekreationsresorna är på sina högsta nivåer. Detta tyder på att man ofta genomför serviceresor direkt efter arbetet eller på förmiddagen, för att på kvällen snarare resa i sociala eller rekreationsssyften.

Vid en jämförelse med arbetsresandet, som också står för en stor andel av resandet som påverkar trafikmängderna, görs de resorna oftast mellan kl 07-09 och klockan 16–18. Före klockan 9 på morgonen sker en liten del av fritids- och serviceresorna vilket gör att de inte belastar trafikmängderna avsevärt. På eftermiddagen sker däremot en stor andel av både arbets- och fritidsresandet samtidigt, vilket generar högt tryck i exempelvis bil- och kollektivtrafiksystemen. Till skillnad från arbetsresandet sker även stor del av fritidsresandet på helger, när trafiksystemet inte är lika belastat. Däremot kan exempelvis kollektivtrafiken ha sämre turtäthet under helger, vilket påverkar valet av färdmedel för resorna.



Figur 3-12 Fördelning av fritids- och serviceresorna över dygnet. Mätperiod måndag-söndag. Källa: RVU Skåne 2013

## 4. Fortsatt arbete

---

Utifrån den statistik som redovisats i föregående kapitel, finns en hel del slutsatser och mycket underlag för fortsatt arbete.

Korta slutsatser att ta med sig är t.ex:

- ▶ Fritids- och serviceresorna är många – de spelar roll!
- ▶ Ålderskategorierna 26–39 år och 65–84 år gör flest fritids- och serviceresor.
- ▶ Flest resor görs i Malmö, Lund och Helsingborg.
- ▶ Kvinnor gör fler fritids- och serviceresor än vad män gör.
- ▶ De flesta reser med bil och det är väldigt låg kollektivtrafikandel.
- ▶ 59 % av alla fritids- och serviceresor är kortare än 5 km.
- ▶ Totalt reser vi 11,97 km för fritids- och serviceresor per person och dag.
- ▶ Boende på landsbygden reser längst för fritids- och serviceresor per person och dag.

Nedan beskrivs de förutsättningar, hinder och möjligheter som finns för arbetet med fritidsresande, samt ges rekommendationer för lämpliga fokusområden där arbetet kan fortsätta.

### 4.1 Förutsättningar, hinder och möjligheter

#### Fritidsresandet ökar

Fritidsresandet har under 1900-talet ökat succesivt, för att på 2000-talet utgöra närmare hälften av det totalt resta avståndet med motoriserade fordon i västvärlden<sup>7</sup>. Trender visar på att det kommer att öka ytterligare, bland annat genom en åldrande befolkning där färre är i arbetsför ålder. Med en större andel pensionärer förändras resandestrukturen då pensionärer ökar fritids- och serviceresandet. Resstrukturen för fritids- och serviceresor avtar inte direkt vid pensionen som arbetsresor gör, utan resandet minskar först vid väldigt hög ålder. Resvaneundersökningen visar att äldre personer gör näst flest fritids- och serviceresor med i snitt 0,92 resor per person och dag (Figur 3-2).

#### Ökad täthet och funktionsblandning

Ytterligare en faktor är hur Sverige kommer att se ut 2025, där Boverket i sin vision nämner ett samhälle med täta, funktionsblandade städer som är sammankopplade med tät kollektivtrafik<sup>8</sup>. En tät stad medför flera positiva effekter då bilen inte blir lika nödvändig om fler målpunkter kan nås med exempelvis cykel

<sup>7</sup> Holden, E. (2007). *Achieving sustainable mobility: Everyday and Leisure-time Travel in the EU*. England: Ashgate Publishing Limited. E-bok.

<sup>8</sup> Boverket (2012). Skapa en hållbar livsmiljö i och kring staden. Tillgänglig: <http://sverige2025.boverket.se/skapa-en-hallbar-livsmiljo-i-och-kring-staden.html>.

eller gång. Den täta staden bör även medföra kortare persontransporter som resultat av en ökad tillgänglighet, samt bidra till bättre underlag för service.

## **Digitalisering och automation**

Transportsystemet står för en stor andel av energiförbrukningen i Sverige och det finns en ökande trend som kommande teknikutveckling (t.ex. automation och digitalisering) riskerar att ytterligare spä på.

## **E-handel och e-tjänster**

Trenden med allt mer handel via internet och hemleveranser kommer också att påverka fritids- och serviceresandet. Handeln anpassar sig allt mer efter ett minskat bilinnehav hos kunderna och erbjuder nya lösningar med hemleveranser och visningslokaler. Även när det gäller serviceärenden så ändras strukturen med exempelvis färre bankärenden på det lokala kontoret och istället sköts allt mer via internet. Nya lösningar med sjukvård via internet och att mediciner kan levereras hem gör att behovet för serviceresor förändras.

## **Mer spontant resande – och mindre känt**

Fritidsresor är mindre regelbundna än vad till exempel arbetspendling är, vilket ställer andra krav på färdmedel och tidsuppskattning. En annan faktor är att fritidsaktiviteter ofta kan bedrivas på platser som inte ligger centralt och lättillgängligt. Det blir en längre sträcka att transportera sig och det saknas ofta smidiga resesätt om målpunkten ligger utanför de mest trafikerade stråken för exempelvis arbetspendling.

Tidsmässigt går det att se att serviceresorna i högre utsträckningen sammanfaller med arbetsresorna, och dessa sker således när flest människor förflyttar sig. Medan rekreations- och sociala resor sker senare under eftermiddagen/kvällen. En åtgärd kan vara att anpassa exempelvis kollektivtrafiksystemet med rabatterade priser under vissa timmar.

Vi behöver veta mer kring vem och varför olika typer av fritidsresor med bil görs för att kunna hitta en fungerade hållbar tillgänglighet för dessa aktiviteter.

## **Svårfångad men stor potential**

I Skåne finns stor potential att överflytta många resor till gång och cykel eftersom det i många fall är korta resor det rör sig om. Den låga andelen kollektivtrafik har också utrymme att utvecklas för att förändra fördelningen av färdmedelsval. Men problematiken ligger i att det upplevs av många som ett icke attraktivt alternativ. Med bilen följer en bekvämlighetsfaktor som är svårlöst. Det kan handla om att bilen behövs vid inköp för att kunna förvara varor, och en frihet i att kunna handla hur mycket som helst utan att behöva tänka på tyngd eller om varan är skrymmande och svåröflyttad. Träningsväskan kan som exempel förvaras i bilen under arbetsdagen, för att sedan användas vid en fritidsaktivitet på kvällen. Bilen som lagringsplats är ett hinder i vårt mindset, och det krävs fortsatt arbete med att ett mindset som möjlighet.

Transportsektorn och inte minst välfärdsrelaterat resande för fritidsärenden är djupt förknippat med livsstil och status vilket gör att omställningen kräver lösningar som inkluderar sociala faktorer och förståelse för människors beteende<sup>9</sup>.

### Helhetsperspektiv väsentligt

Åtgärder som införs för att minska bilresandet har ofta effekt då vi gärna reser mindre med bil som pendling till arbete, men det kan få rekyleffekter på fritidsresandet istället. Pendlingen är accepterad som något nödvändigt och den är väldigt fixerad. Medan fritidsresandet är till större del förknippat med livsstil och image. Som ett exempel väljer inte folk att publicera sina arbetspendlingsresor på sociala medier, men sina sociala resor visas gärna upp. Åtgärder för ett minskat bilresande kan till och med leda till mer ohållbara fritidsresor. Den generella önskan hos människor är snarare att öka dessa än att minska dem, till skillnad mot annat resande. Det finns till och med farhågor om att styrmedel för att minska arbetsresor eller inköpsresor har motsatt effekt på fritidsresor. Allt pekar på att vi måste använda ett helt annat tänk vad gäller åtgärder för att påverka dessa resor.

### Kontextberoende lösningar

En viktig parameter är att förstå förutsättningarna på olika platser. Det kan vara skillnader i parkeringsavgifter, turtäthet för bussen eller inga cykelbanor. Det fungerar således inte med samma lösning för Malmö som för Sjöbo.

Beteendefrågan när det gäller fritids- och serviceresorna är också av stor vikt där mycket kan göras. Det kan vara inställningen att ”jag ska ju ändå träna så då tar jag bilen dit”.

En nyckelfaktor för att kunna föreslå effektiva och accepterade åtgärder är att det finns kunskap om olika åtgärders effekter och fördelning mellan olika grupper. För den som utvecklar förslag på åtgärder/styrmedel är det viktigt att ha ett intersektionellt perspektiv och analysera hur dessa kan tänkas påverka olika grupper både för att skatta effekter, men också för att föreslå på accepterade åtgärder/styrmedel med hög genomförandepotential. I det intersektionella perspektivet ingår även att titta på fördelning av effekter för framtida generationer.

## 4.2 Fokusområden

Eftersom så lite hittills gjorts för att hitta sätt att göra fritidsresande mer hållbart finns mycket att välja bland. Bäst förutsättningar att hitta konkreta åtgärder med potential att bidra till färdmedelsmålen finns i att börja med specifika kontexter.

Förutsättningarna till överflyttningar ser olika ut för dels olika grupper och dels olika geografiska områden. Vi föreslår därför att utgå ifrån och börja arbetet med de två grupperna *äldre* respektive *barn och unga*. Naturligtvis behövs arbete göras även mot andra grupper, t.ex. den arbetsföra befolkningen, i det längre

<sup>9</sup> Anable, J (2002). *Picnics, Pets and Pleasant Places: The Distinguishing Characteristics of Leisure Travel Demand*. I Social Change and Sustainable Transport. Black, W.R. och Nijkamp, P. (red.). 181-190. Indiana University Press.



perspektivet. Vi tror dock att dessa två specifika grupper kan vara en bra start och där arbete som ger effekt kan genomföras och kan startas upp mer eller mindre direkt.

Vi föreslår därför att utgå ifrån en matris bestående av på ena sidan äldre respektive barn och unga och på andra olika ortsstrukturer så som definierade i Region Skånes arbete.

	Landsbygd	Tätort utan stadsbuss	Tätort med stadsbuss	Malmö/Lund/Helsingborg	
Äldre					Äldres fritids- och serviceresor
Barn och unga					Barn och ungas fritidsresor

Att hitta praktiskt genomförda åtgärder med potential är det avgörande vilket tillvägagångssätt som väljs för detta. Ett förslag är att arbeta med någon form av Mobility labs<sup>10</sup>, där fokus delas upp för såväl olika grupper (äldre, barn/unga) som ortsstrukturer (landsbygd, tätort utan stadsbuss, tätort med stadsbuss, Malmö/Lund/Helsingborg).

Det finns många potentiella åtgärder inom sedvanliga åtgärds-kategorier (lokalisering, infrastruktur, utbud m.m.) men dessa har betydligt större förutsättningar att bli effektiva om de utformas i samverkan, med de grupper de riktas mot och deras erfarenheter, problembeskrivningar och alternativförslag.

<sup>10</sup> Urbana labbar (mobility labs, urban labs etc.) har sina teoretiska rötter i Transition Management utifrån behovet av samskapande för en lärandeprocess som leder till nya innovationer och på sikt förändrade normer och handlingar. De utgår från ett geografiskt område, innebär en innovations- och lärandeprocess genom samskapande av kunskap och idéer och involverar användare i innovations- och lärandeprocesser. Senaste exemplet finns från Sallerupsskolan i Eslöv, där School mobility labs genomfördes.