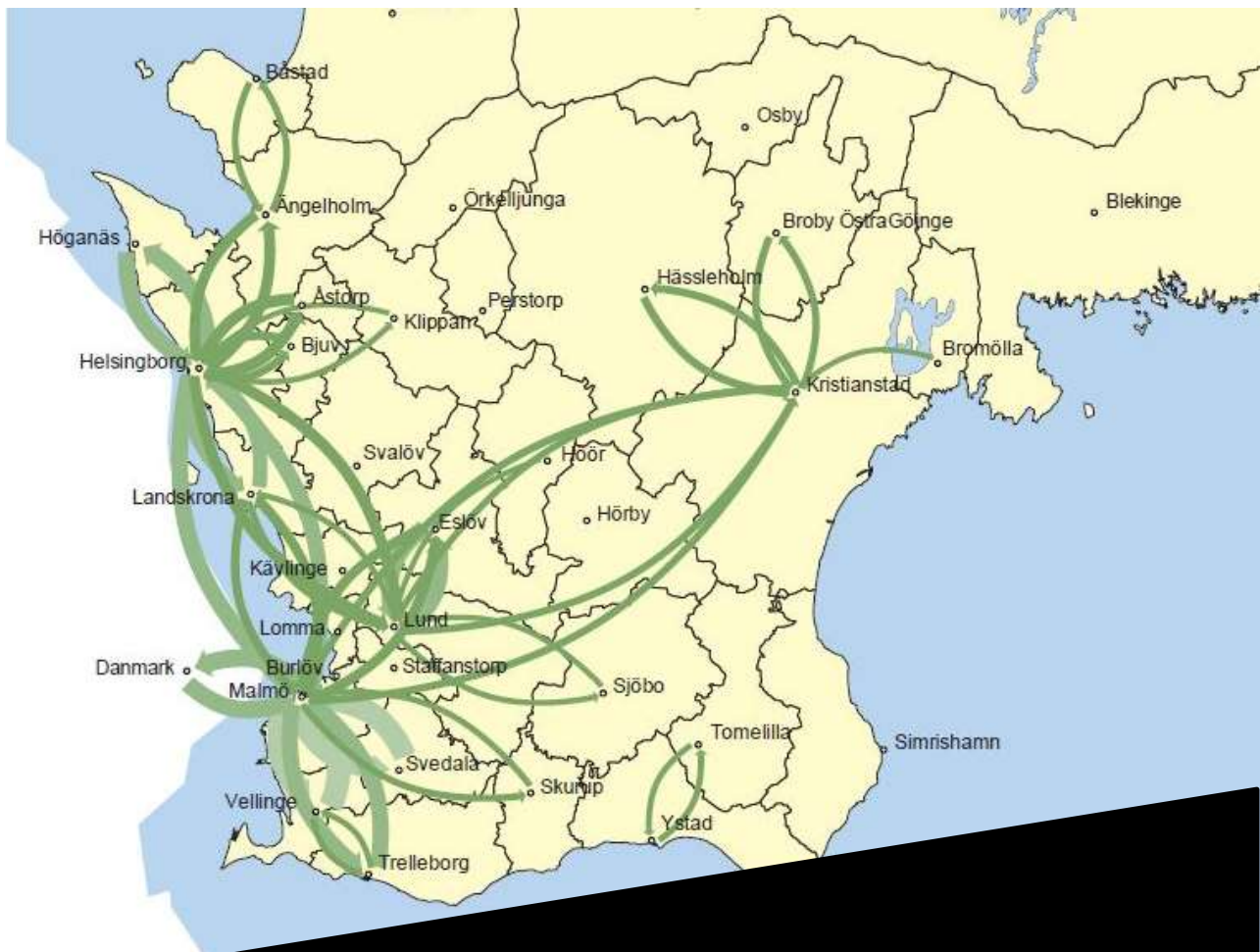


RESVANEUNDERSÖKNING I SKÅNE 2013



RAPPORT

2014-06-04

DOKUMENTINFORMATION

Titel: Resvaneundersökning 2013
Författare: Charlotte Wahl och Martin Ullberg Sweco
Statistiker Mats Nyfjäll och Per Wikman Statisticon
Kvalitetsgranskning: Helena Svensson
Beställare: Malmö stad

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Distribution
0.1	2014-04-23	Externt
0.2	2014-05-14	Externt
0.3	2014-06-02	Externt
1.0	2014-06-04	Externt

Förord

Hösten 2007 genomfördes en resvanundersökning i Skåne. Under hösten 2013 var det dags för en uppföljning. 2013 års undersökning har genomförts i samverkan mellan flera aktörer i Skåne samt flertalet skånska kommuner. Med Malmö stad som samordnare har utredningen drivits av en arbetsgrupp bestående av Trafikverket, Länsstyrelsen i Skåne, Region Skåne, Malmö stad, Lunds kommun och Helsingborgs stad. Följande kommuner har bidragit till finansieringen genom tillköp av utskick i den egna kommunen:

Burlövs kommun, Båstads kommun, Eslövs kommun, Helsingborgs stad, Höganäs kommun, Kävlinge kommun, Landskrona stad, Lomma kommun, Lunds kommun, Malmö stad, Sjöbo kommun, Staffanstorps kommun, Svedala kommun, Tomelilla kommun, Trelleborgs kommun, Vellinge kommun, Ystads kommun, Östra Göinge kommun.

Sweco har haft uppdraget att genomföra undersökningen och sammanställa resultaten i denna rapport. Uppdragsledare på Sweco har varit Martin Ullberg. Utredare med huvudansvar för databas och analys har varit Charlotte Wahl och granskare av uppdraget har varit Helena Svensson, båda på Sweco. Malmö stad har varit beställare med Frida Beijer som kontaktperson.

Förutom denna rapport så finns databaser tillgängliga med all data från resvaneundersökningen. Dessutom finns en teknisk rapport om hur undersökningen har genomförts och vilka parametrar som finns i databasen.

Malmö juni 2014

Sammanfattning

Syfte med studien

Resvaneundersökningen 2013 har som syfte att kartlägga hur man reser i Skåne och vilka möjligheter befolkningen har att använda olika färdmedel. Den senaste resvaneundersökningen genomfördes 2007 och uppföljning behöver göras kontinuerligt för att se om och i så fall vilka förändringar som skett med skåningarnas resor under de år som gått. Förutom denna övergripande rapport om resorna i Skåne har kortfattade rapporter för tillbetalande kommuner tagits fram.

En databas har sammanställts från vilken mer detaljerad data kan tas fram, t ex specifika gruppers resande eller resandet inom vissa områden.

Metoden som använts

Undersökningen genomfördes som en postenkät, men det fanns även möjlighet att lämna svar via webben. Urvalet bestod av boende i Skåne i åldern 15-84 år. Insamlingen av data pågick under en femveckorsperiod i oktober och november 2013. Undersökningen innehöll två delar, en resdagbok där alla genomförda förflyttningar under en specifik mättdag skulle beskrivas samt en enkät med frågor om bakgrund och tillgång till olika färdmedel. Det totala urvalet utgjordes av 70 000 personer indelade i olika stratum. Urvalsmetoden inom varje stratum var ett obundet slumpmässigt urval (OSU). Totalt gjordes tre utskick, ett huvudutskick och två påminnelser, varav det första bestod av ett vykort och det andra av en fullständig enkät/resdagbok. Svarsfrekvensen blev 37 %.

Majoriteten har körkort och tillgång till bil

Drygt 80 % har körkort för bil och majoriteten kan använda bil när de behöver det. Endast ett fåtal bor i hushåll där det inte finns något körkort alls. Körkortsinnehavet är något större bland män än bland kvinnor. Av naturliga skäl så är andelen som har körkort lågt i den yngsta åldersgruppen. Högst körkortsinnehav finns i åldersgrupper 40-64 år, följt av den äldsta åldersgruppen (65-84 år).

Majoriteten har tillgång till åtminstone en bil i hushållet och endast 16 % har inte tillgång till någon bil i hushållet. Det är betydligt vanligare att hushållet har två bilar bland de som bor i mindre tätorter och på landsbygd än bland de som bor i större tätorter. Att inte ha någon bil i hushållet är vanligast bland boende i större tätorter. Det är en större andel män än kvinnor som svarar att de alltid kan använda bil när de behöver.

Majoriteten har tillgång till cykel, färre har tillgång till kollektivtrafikkort

Majoriteten har alltid tillgång till en cykel. Det är inte några större skillnader mellan män och kvinnors tillgång till cykel. Däremot finns det skillnader mellan olika åldersgrupper, där framförallt personer i åldrarna 19-25 och 65-84 år i mindre utsträckning har tillgång till cykel.

Hälften av alla skåningar har alltid tillgång till kort som kan användas för resor med kollektivtrafiken eller färdtjänst. Det är betydligt fler än i förra mätningen. Ungefär en femtedel har aldrig tillgång till något kort. Kvinnor uppger i större utsträckning än män att de alltid har tillgång till ett kort, medan fler män än kvinnor aldrig har tillgång till ett sådant kort. Störst andel som alltid har tillgång till ett kort finns i den yngsta åldersgruppen och lägst andel finns i åldersgruppen 40-64 år. Andelen som alltid har tillgång till ett kort är högst bland boende i större tätorter och lägst bland boende på landsbygd. Ungefär 15 % bland både män och kvinnor använder oftast Jojo Period 30 dagar för sin resa i kollektivtrafiken.

Gratis parkering vid arbetsplats är ganska vanligt

Bland de som förvärvsarbetar eller studerar, så har över hälften tillgång till fri parkering vid sin arbets- eller studieplats. Ungefär en fjärdedel har tillgång till parkering mot avgift. Män har i större utsträckning tillgång till fri parkering och kvinnor har i större utsträckning tillgång till parkering med avgift. Andra förmåner via arbetsgivare är inte speciellt vanliga.

Det är främst äldre som inte gör någon resa

Totalt sett är det en fjärdedel av skåningarna som inte gör någon förflyttning under den aktuella mättdagen. Denna andel är något större än den var vid den tidigare mätningen då en femtedel inte gjorde någon förflyttning. Anledningen till att ingen förflyttning görs är främst att man inte har några speciella ärenden, vilket drygt hälften av de som inte reste svarade. Det är lika stora andelar bland män och kvinnor som inte gör någon förflyttning. Bland de som är 65 år och äldre finns den största andelen som inte gör någon förflyttning och bland de i åldern 26-39 år finns den minsta andelen.

I genomsnitt görs en och en halv tur och retur-resa per dag

Antal resor per dag och person är 2,3 resor (inkluderat de som inte gör någon resa under sin mättdag). Bland de som har rest så är genomsnittligt antal resor 3,1. Flest resor görs under vardagarna och färre under lördag och söndag. Kvinnor gör fler resor än män. Flest resor gör personer i åldersgruppen 26-39 år. Antalet resor 2013 är något lägre än antalet resor i förra mätningen under alla dagar. Flest resor görs bland boende i större tätorter, medan de i mindre tätorter och på landsbygd gör färre resor. De som förvärvsarbetar gör flest resor följt av de som studerar. Minst antal resor gör pensionärerna.

Under en dag reser varje skåning 60 km

Den totala reslängden per person och dag är ca 60 km. Reslängderna mellan de båda mätningarna är lika. Männen reser något längre än kvinnorna och de i åldern 40-64 år reser längst medan de yngsta reser kortast. Förvärvsarbetande är de som reser längst och föräldralediga de som reser kortast. Beträffande utbildning syns att ju högre utbildning en person har desto längre resor gör personen per dag. Reslängden per dag är längst bland boende på landsbygden, 81 km, och kortast bland boende i större tätorter, 48 km.

Reslängden per resa är 19 km. Resultatet är ungefär likvärdigt med förra mätningen.

Bilen är fortfarande det vanligaste transportmedlet

Majoriteten av resorna görs med bil. Näst vanligast är cykeln. Lika vanligt som cykeln är att resa med kollektivtrafik när andelarna för buss och tåg slås samman. Färdmedelsfördelningen ser likandan ut i denna mätning som i förra. Resor med bil utgör en större andel av männens resor än av kvinnornas. Bilen är vanligast i samtliga åldersgrupper utom den yngsta (15-18 år).

Bilresor är mycket vanligare bland boende på landsbygd och i mindre tätorter än i större tätorter. Bland boende i större tätorter görs en fjärdedel av alla resor med cykel. Det är något fler än vad som görs med kollektivtrafik (dvs med buss och tåg).

Bilen är vanligast för samtliga ärendetyper förutom för resor till skola/utbildning där både buss och cykel är betydligt vanligare än bilen. Förutom för resor till utbildning/studier används bilen minst för resor till motion och fritidsaktiviteter. Som mest används bilen till tjänsteresor samt till hämtning och lämning av barn. Flest cykelresor görs vid ärendena studier, motion och förening samt för resor till arbete.

Resor till arbete och inköp är de vanligaste

Störst andel av resorna utgör hemresorna och därefter arbetsresorna (17 %) och inköpsresorna (11 %) följt av resor för att besöka släkt och vänner samt resor för att motionera eller delta i föreningsaktivitet. Det är i princip inga förändringar sedan förra mätningen. På lördagar och söndagar är det främst inköpsresor och resor för att besöka släkt och vänner som görs. Resor till släkt och vänner samt resor för att hämta och lämna barn utgör en något större andel av kvinnornas resor jämfört med männens. I gengäld gör männen fler tjänstresor och fler resor till arbetet. Resor som görs i tjänsten är betydligt längre än övriga.

Flest reser på morgon och eftermiddag

Under vardagarna görs flest resor på morgonen mellan klockan sex och nio samt på eftermiddagen mellan tre och sex. Resorna görs mer utspritt i tid på lördagar och söndagar.

Flertalet resor görs inom kommunen eller mellan de största kommunerna

Flertalet resor görs inom respektive kommun. Den största resrelationen mellan kommuner är den mellan Malmö och Lund i båda riktningar. Stora resrelationer finns också mellan Malmö och Helsingborg i båda riktningar samt mellan Lund och Helsingborg i båda riktningar. Förutom i dessa relationer så görs många resor till och från kranskommunerna till de större städerna.

Innehållsförteckning

1	Inledning	1
1.1	Bakgrund	1
1.2	Medverkande aktörer och kommuner	1
1.3	Syfte	1
1.4	Rapportens upplägg	1
2	Metod.....	3
2.1	Enkätens uppbyggnad	3
2.2	Urval och geografisk indelning	3
2.3	Utskick.....	3
2.4	Svarsfrekvens	4
2.5	Bearbetning och analys	4
2.5.1	Bortfall och viktning av materialet	6
2.5.2	Osäkerhetskällor och konfidensintervall	7
2.5.3	Läsanvisning avseende konfidensintervall	8
2.6	Läsanvisningar	9
3	Bakgrundsfaktorer	10
3.1	Kön och ålder.....	10
3.2	Hushållssammansättning	11
3.3	Utbildning och sysselsättning.....	12
3.4	Inkomst.....	15
4	Beskrivning av gruppen – färdmedelstillgång	16
4.1	Körkortsinnehav, bilinnehav och biltillgång	16
4.2	Tillgång till cykel	19
4.3	Tillgång till kollektivtrafikkort	20
4.4	Tillgång till färdmedelsförmåner via arbets- eller studieplatsen	23
5	Genomförda resor – resdagboken	25
5.1	Ingen förflyttning under mät dagen	25
5.2	Antal resor per dag	26
5.3	Reslängd per dag.....	29
5.4	Reslängd per resa.....	31
5.5	Andel resor med olika färd sätt	33
5.6	Genomsnittlig reslängd för olika färdmedel.....	37
5.7	Andel resor för olika ärende	39
5.8	Genomsnittlig reslängd per ärende	42
5.9	Tidpunkt för resorna.....	44
6	Resor mellan olika kommuner	46
7	Referenser.....	48
8	Bilagor	49

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Skåne utvecklas, bland annat genom en ökning av invånare och genom utbyggnad av infrastruktur och kollektivtrafik, vilket har betydelse för hur invånarna i Skåne reser och förflyttar sig i sin vardag. Arbete har pågått med att försöka få fler att resa hållbart och minska bilkörningen.

Det är därför viktigt att få en bild av hur skåningarnas resor ser ut just nu. Den senaste resvaneundersökningen genomfördes 2007 och uppföljning behöver göras kontinuerligt för att se om och i så fall vilka förändringar som skett under de år som gått.

1.2 Medverkande aktörer och kommuner

Med Malmö stad som samordnare genomförs denna resvaneundersökning i samarbete med olika aktörer i Skåne samt flertalet skånska kommuner. Undersökningen har drivits av en arbetsgrupp bestående av Trafikverket, Länsstyrelsen i Skåne, Region Skåne, Malmö stad, Lunds kommun och Helsingborgs stad.

Följande kommuner har gjort tillköp av utskick i den egna kommunen; Burlövs kommun, Båstads kommun, Eslövs kommun, Helsingborgs stad, Höganäs kommun, Kävlinge kommun, Landskrona stad, Lomma kommun, Lunds kommun, Malmö stad, Sjöbo kommun, Staffanstorps kommun, Svedala kommun, Tomelilla kommun, Trelleborgs kommun, Vellinge kommun, Ystads kommun och Östra Göinge kommun.

1.3 Syfte

Resvaneundersökning 2013 har som syfte att kartlägga hur man reser i Skåne och vilka möjligheter befolkningen har att använda olika färdmedel. Undersökningen innehåller två delar, en resdagbok där alla genomförda resor under en specifik mättdag kartläggs samt en enkät del som beskriver bakgrundsvariabler för de som ingår i studien och deras tillgång till olika färdmedel.

Både en övergripande rapport om resorna i Skåne samt kortfattade rapporter för respektive medverkande kommun tas fram ur omfattande resvane databaser innehållande all insamlad data. I databaserna kan mer detaljerad data tas fram, så som t ex data kring specifika grupper eller områden.

1.4 Rapportens upplägg

Efter det inledande kapitlet följer en beskrivning av metod och genomförande av datainsamlingen, bl a urval, utskicksprocedur, svarsfrekvens och bortfall samt bearbetning och analys av data.

Därefter redovisas resultatet, först med en beskrivning av bakgrundsfaktorer för de som ingår i studien så som ålder, kön, bostadsort, hushållssammansättning mm i kapitel 3. Därefter följer en beskrivning av färdmedelstillgång så som körkorts-, bil- och cykelinnehav samt innehav av kort till kollektivtrafiken samt för förvärvsarbetande tillgång

till parkeringsplats mm vid arbetet i kapitel 4. I femte kapitlet redovisas resultatet från resdagboken (dvs de faktiskt genomförda resorna) i form av antal resor, reslängd, resor med olika färdmedel och resor med olika ärenden. Avslutningsvis visas övergripande resrelationer mellan olika kommuner.

Bilaggt till rapporten finns matriser över resandet mellan olika kommuner i Skåne totalt och uppdelat på bilresor samt resor med kollektivtrafik. Dessutom finns enkäten och resdagboken redovisad.

I rapporten redovisas ett sammanslaget resultat för hela Skåne. Resultat för resor redovisas för resor med start och/eller mål i Skåne. Kortfattade rapporter för respektive medverkande kommun tillhandahålls i en separat rapport.

2 Metod

Undersökningen genomfördes som en postenkät där det även fanns möjlighet att lämna svar via webben. Urvalet bestod av boende i Skåne. Insamlingen av data pågick under en femveckorsperiod i oktober och november 2013.

2.1 Enkätens uppbyggnad

Undersökningen omfattade en enkät del och en resdagboksdel. I enkät delen ombads respondenten besvara frågor om sig själv och om tillgång till olika färdmedel, tillgång till körkort och avstånd till arbete m.m. I resdagboken ombads respondenten fylla i hur denne förflyttat sig under en utvald dag. Med en "förflyttning"¹ avses en resa som har ett ärende. Enkäten redovisas i Bilaga 1.

2.2 Urval och geografisk indelning

Liksom 2007 omfattade undersökningen personer boende i Skåne i åldern 15-84 år.

Det totala urvalet utgjordes av 70 000 personer.

Huvudprincipen för stratifiering är att samtliga tätorter med fler än 4000 invånare utgör eget stratum. Flera tätorter i en kommun kan således utgöra egna stratum. Utöver tätorterna bildas stratum av "övriga delar" i respektive kommun. Stratumindelning framgår av Bilaga 2. I vissa kommuner är huvudtätorten mindre än 4000 invånare (Svalöv, Örkelljunga och Östra Göinge), men då har huvudtätorten ändå fått utgöra ett eget stratum. Huvudprincipen för allokering inom kommun är proportionell allokering. Om proportionell allokering inte bedöms lämplig så har vissa strata fått en ökad urvalsstorlek och andra en minskad. Man kan jämföra den procentuella fördelningen i populationen med den i urvalet. Principen för att öka eller minska urvalsstorlekarna i respektive stratum är att se till att varje stratum kan särredovisas efter förväntat bortfall. Urvalsmetoden inom varje stratum är obundet slumpmässigt urval (OSU).

Urvalet av respondenter och uttaget av adresser gjordes nära inpå utskicksdatum för att säkerställa att så många adresser som möjligt var aktuella.

2.3 Utskick

Totalt gjordes tre utskick, ett huvudutskick och två påminnelser varav en bestod av ett vykort och den andra av en fullständig enkät/resdagbok. I det fullständiga utskicket ingick förutom enkäten och resdagboken även missiv och portofritt svarskuvert.

I fyra kommuner (Helsingborg, Landskrona, Malmö och Staffanstorps) föregicks huvudutskicket av utskick av aviseringsvykort. Vykortet skickades ut några dagar innan det första enkätutskicket. Syftet var att informera om den kommande undersökningen.

Undersökningen omfattade följande mätveckor:

Huvudutskick: måndagen den 7 oktober – söndagen 20 oktober

Påminnelse enkät/resdagbok: måndagen den 4 november – söndagen 10 november

¹ I rapporten används "förflyttning" och "resa" synonymt.

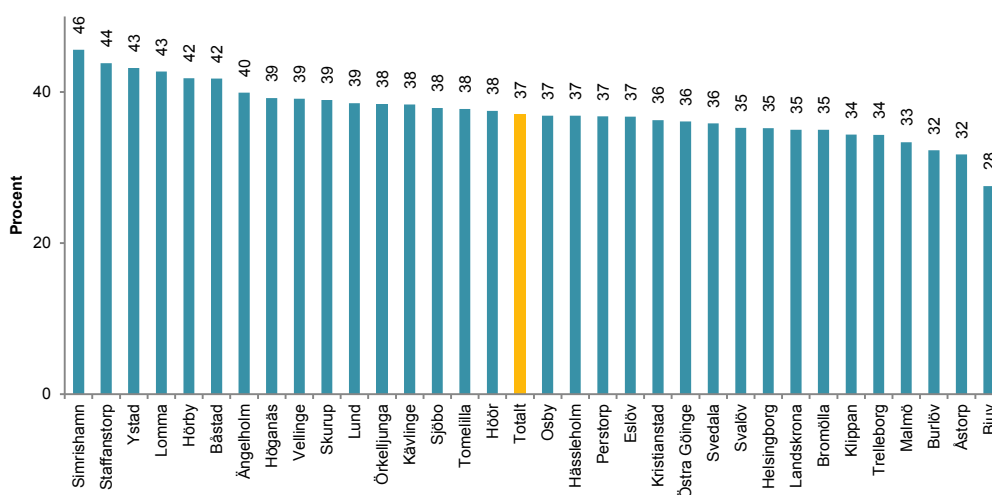
Utskicken gjordes i flera omgångar och var planerade så att adressaten fick sitt utskick någon dag före sin tilldelade mättdag.

Varje individ ombads fylla i resdagboken för en specifik dag (samma veckodag i huvudutskick och påminnelserna). Utskicket fördelades slumpmässigt jämnt över veckodagarna.

2.4 Svarsfrekvens

Huvudutskicket följdes av dels en vykortspåminnelse och dels en fullständig påminnelse (enkät, missiv och svarskuvert). Eftersom undersökningsperioden var mycket kort inträffade det i många fall att svar inte hann registreras innan nästa utskick gjordes. Det innebär att det inte finns någon uppgift på hur många svar de enskilda utskicken genererade.

Efter den 1 december 2013 registrerades inga fler inkomna enkäter. Det totala antalet enkäter som hade registrerats vid detta datum var 25 733 vilket motsvarar 37 % av urvalet. 1894 enkäter kom i retur pga att adressaten varit okänd, avflyttad eller avliden eller pga att adressaten avböjde deltagande². Svarsfrekvenserna för respektive Skånsk kommun framgår av Figur 2.1.



Figur 2.1 Svartsfrekvens för respektive kommun samt totalt.

2.5 Bearbetning och analys

Det insamlade materialet från resvaneundersökningen är sammanställt i två databaser. En som omfattar samtliga svarande oberoende om de rest eller inte under sin mättdag (individfil) och en som omfattar samtliga resor som respondenterna gjort (resfil). Databaserna finns i två versioner. I den mest detaljerade versionen är samtliga uppgivna platser och bostadsadresser koordinatsatta. Av integritetsskäl distribueras denna enbart

² Notera att svartsfrekvenserna 2007 redovisats som "nettosvartsfrekvenser" där svartsfrekvenserna beräknats efter att returnerade enkäter eller avböjt deltagande dragits bort från urvalet.

till ett fåtal individer inom beställargruppen. Den andra versionen har platsbestämning på SAMS-nivå och det är således omöjligt att härleda enskilda individer.

En mer detaljerad redogörelse för hur data bearbetats för iordningsställande av databaserna ges i en separat rapport (Resvaneundersökning i Skåne 2013 – Metodrapport). Nedan följer en kortfattad beskrivning av de huvudsakliga dragen.

Vanliga felkällor i en resvaneundersökning är att respondenten glömt resor (t.ex. korta förflyttningar till fots), att vederbörande struntat i vissa resor eller bedömt att de inte är viktiga (Vägverket, 2005). Ytterligare fel kan bero på att respondenten har svårt att göra rimliga bedömningar av resornas ingående delar. Till exempel har studier visat att det kan uppstå skillnader mellan uppskattad och verklig restid (Stangeby, 2000). Motsvarande fel kan uppstå i denna undersökning där respondenterna uppmanas skatta längden på sin resa.

Enkäterna kodades via optisk inläsning, dvs scanning. De adresser och platser respondenterna uppgivit koordinatsattes via en adressdatabas som tillhandahållits av Region Skåne. I många fall krävdes manuell bearbetning av indata innan koordinatsättning kunde göras. Det gällde t ex där respondenten uppgivit "soptippen" som destination. Då fick adressen för den lokala soptippen sökas upp varefter platsen koordinatsattes.

I Resvaneundersökning 2013 används SAMS-indelning istället för NYKO som användes 2007. SAMS-indelning används för transportmodeller och är nationellt och lättare att få tillgång till. NYKO ägs och uppdateras av varje kommun vilket gör att tillgången är lite mer osäker.

Kontroller och korrigeringar av orimliga svar har skett löpande. Se separat dokumentation för hur korrigeringar gjorts och vilka villkor och kriterier som ställts upp.

Till exempel uppmanades respondenterna att ange längden för varje resa i kilometer, men ett antal har i stället svarat i meter eller tiotals meter. I dessa fall har reslängdens rimlighet kontrollerats i förhållande till de områden resan gått mellan, och korrigerats därefter. Andra korrigeringar gäller t ex orimliga kombinationer av avstånd och färdmedel. I dessa fall har manuella bedömningar gjorts om den ena variabeln skulle korrigeras för att harmoniera med den andra. Ytterligare korrigeringar har gjorts i de fall det funnits ett öppet svarsalternativ ("Annat") i anslutning till frågor och där det skrivna svaret med enkelhet kunnat koda till ett av de fasta alternativen.

I de fall respondenten uppgett att förflyttningen både startat och slutat i bostaden har delning av förflyttningen gjorts. Om förflyttningen t ex gjorts mellan bostad och bostad med ärende "inköp" har förflyttningen delats i två; en från bostaden till affären och en från affären till bostaden.

I de fall då respondenten uppgett "byte av färdmedel" som ärende eller det tydligt framgått att respondenten angett resor på reselementnivå har de redovisade förflyttningarna slagits ihop.

I de fall då respondentens sista förflyttning slutat i t ex livsmedelsbutiken, vilket sannolikt är en orimlig slutdestination, har reskedjan kompletterats med en resa till bostaden.

2.5.1 Bortfall och viktning av materialet

Vid den här typen av undersökningar är det vanligt att vissa grupper faller bort. Detta kan bero på faktorer som problem med språket, ointresse, ovilja att svara på undersökningar mm. I denna undersökning har det inte gjorts någon särskild bortfallsundersökning för att ta reda på vilken anledning de som inte svarat på enkäten haft. Den främsta anledningen är att bortfallet i själva bortfallsundersökningen är stort varpå resultatet kan vara svårtolkat. Dock har anledningar till icke-deltagande som registrerats i samband med att utskicken kommit i retur eller adressaten aktivt avböjt deltagande sammanställts. Den största orsaken till icke deltagande har i den här undersökningen varit att adressaten varit avflyttad eller inte finns på adressen och vägran att svara.

Urvalsdesignen är stratifierat obundet slumpmässigt urval (OSU) omfattande 70 000 personer. Om inget bortfall hade inträffat hade uppräkningsvikten kopplad till varje individ k varit $d_k=N_h/n_h$ där N_h betecknar populationsstorleken inom varje stratum och n_h är urvalsstorleken inom varje stratum. Exempelvis är populationsstorleken i stratum 1 (tätorten Bjuv) 5 416 och urvalsstorleken 222 personer. Detta skulle ge uppräkningsvikten $d_k=5\ 416/222=24,4$. Summan av uppräkningsvikterna för alla 70 000 utvalda personer motsvarar populationsstorleken som uppgår till 1 013 926 personer. Eftersom denna uppräkningsvikt ges av designen av urvalet brukar den ibland kallas för designvikt.

Dock har ett bortfall inträffat och 24 497 personer har besvarat enkäten. Summan av uppräkningsvikten (det vill säga designvikten) för dessa personer är dock betydligt mindre än populationsstorleken. Eftersom svaren från dessa personer ska representera hela Skåne (populationen) behöver designvikten justeras så att uppräknningen görs till hela populationen. Det finns olika metoder att genomföra en sådan justering. En viktig aspekt att beakta vid justeringen är bortfallets struktur. Om olika kategorier av personer har svarat i olika utsträckning finns det risk att bortfallet kan ha en snedvridande effekt om detta inte beaktas. I en separat metodrapport visas en bortfallsanalys och där beskrivs även viktning- och skattningförfarandet mer i detalj. De variabler som fanns till förfogande för en bortfallsanalys var:

- kön
- ålder (åldersklasser)
- civilstånd (gift, ogift, änka/änkling)
- födelseland (Svenskfödd, utlandsfödd)

Bortfallsanalysen visar att det finns en snedvridning i hur bortfallet är sammansatt. Generellt kan följande sägas:

- kvinnor har svarat i större utsträckning än män
- äldre personer i större utsträckning än yngre
- gifta och änklingar i större utsträckning än ogifta
- svenskfödda i större utsträckning än utlandsfödda

Eftersom kvinnor har svarat i större utsträckning än män består svarsmängden som omfattar 24 497 personer³ av relativt sett för många kvinnor. Cirka 54 procent av de

³ Notera att denna siffra skiljer sig från 25 733 som redovisades för beräkning av svarsfrekvenser. Svar från 1 236 personer har raderats ur databasen pga anledningar som att enkäterna varit orimligt ifyllda eller att det inte gått att avgöra om respondenten gjort förflyttning eller ej under sin tilldelade mättdag.

svarande är kvinnor medan i urvalet är cirka 50 procent kvinnor. Om ingenting skulle göras åt denna snedvridning skulle kvinnorna få en för stor tyngd i resultatet. Motsvarande resonemang kan föras för de övriga variablerna i bortfallsanalysen. Den metod som används för att justera designvikten för att ta hänsyn till bortfallet kallas för kalibrering av vikter. I metodrapporten beskrivs i detalj hur detta går till. I detta sammanhang kan nämnas att justering för bortfallet görs med avseende på följande variabler som ingår i bortfallsanalysen:

- kön
- åldersklasser
- civilstånd
- födelseland

Dessutom ingår stratumindelningen, det vill säga den geografiska dimensionen, i kalibreringen. Via justeringen av designvikten erhålls nya (kalibrerade) vikter som räknar upp till populationen för svarandemängden. Detta betyder att summan av vikterna för de 24 497 svarande uppgår till 1 013 926 i åldrarna 15-84 år, det vill säga populationens storlek. Enkelt uttryckt kan man säga att de kalibrerade vikterna fungerar så att de svarande vägs på ett sådant sätt att den fördelning som finns i populationen uppnås. Exempelvis vägs de svarande så att 50 procent utgörs av kvinnor och 50 procent av män, eftersom det är fördelningen i Skåne, till skillnad från det ovägda materialet som består till 54 procent av kvinnor och 46 procent av män. På motsvarande sätt vägs materialet simultant för variablerna åldersklasser, civilstånd, födelseland och geografi (stratum). Notera att samma vikt används både för individdata och resedata. Se metodrapporten för en mer detaljerad beskrivning.

Förutom en uppräkningsvikt till populationsnivå (variabelnamn "individvikt") finns även en omskalad uppräkningsvikt som räknar upp till mängden av de svarande (variabelnamn "individvikt_svarandemängd"). Summan av "individvikt_svarandemängd" för de 24 497 svarande är alltså 24 497. Vid beräkning av procentandelar eller medelvärden ger de båda vikterna identiska resultat. Däremot om man vill skatta en total, till exempel totalt antal personer som har körkort för bil (fråga A8) ska viktvariabeln för uppräkningsvikt till populationsnivå ("individvikt") användas.

2.5.2 Osäkerhetskällor och konfidensintervall

I en undersökning finns flera olika osäkerhetskällor. En vanlig indelning är källorna mätning, urval, bortfall, ramosäkerhet och bearbetningsfel.

Mätosäkerhet är att en uppgiftslämnare kan missförstå eller missuppfatta frågor och på så sätt svara felaktigt. Resdagboken är en komplicerad enkät och trots instruktioner finns det uppgiftslämnare som uppenbarligen har missförstått hur enkäten ska fyllas i. I de fall dessa felaktigheter har upptäckts har de rättats, se vidare i metodrapporten om bearbetningar av databasen. Någon separat studie av mätosäkerheten har inte genomförts.

Ramosäkerhet har att göra med hur väl den urvalsram som används speglar målpopulationen. Ramen baseras på folkbokföringsregistret. Denna ram har mycket hög kvalitet vilket gör att denna osäkerhetskälla är negligerbar.

Bearbetsningsfel är fel som kan uppstå i bearbetningen av databasen. För att minimera förekomsten av sådana fel kontrolleras alla vidtagna bearbetsningssteg

Bortfallsosäkerhet innebär att bortfallet kan verka snedvridande på resultaten. För att kompensera för bortfallet har vägningsförfaranden använts.

Urvalsosäkerhet är den osäkerhet som uppstår i och med att ett urval av personer undersöks och inte hela populationen tillfrågas. Denna osäkerhetskälla kan kvantifieras via så kallade konfidensintervall. I rapporten redovisas ett visst antal konfidensintervall tillsammans med själva skattningen (punktskattningen). Ett konfidensintervall ska tolkas så att intervallet med en viss grad av säkerhet täcker det sanna värdet i populationen (om inga andra osäkerhetskällor påverkar skattningen). Samtliga konfidensintervall baseras på 95 procents konfidens. Endast konfidensintervall för 2013 års undersökning redovisas i denna rapport, alltså inga konfidensintervall från 2007 års undersökning.

Om två grupper jämförs, till exempel män och kvinnor, kan konfidensintervallen användas för att göra approximativa analyser om huruvida grupperna skiljer sig signifikant åt. Dessa analyser görs genom att studera huruvida konfidensintervallen överlappar varandra. Notera dock att denna metod, det vill säga att studera huruvida konfidensintervallen överlappar varandra, är en approximativ metod i förhållande till formell signifikansprövning. Den är dock tillräcklig för att kunna användas som en enkel och snabb metod för att avgöra huruvida signifikanta skillnader förekommer.

2.5.3 Läsanvisning avseende konfidensintervall

Ett konfidensintervall är ett slags osäkerhetsintervall som ger en indikation om hur säkert/osäkert ett skattat värde är. Ett konfidensintervall kan anges med olika grad av säkerhet men det vanligaste är att använda 95 procents säkerhet. Det är också på denna nivå konfidensintervall är angivna i rapporten. Det är viktigt att komma ihåg att det finns många olika osäkerhetskällor som påverkar en skattning. Konfidensintervallet avser den osäkerhetskälla som hänför sig till urvalet, det vill säga i och med att ett urval dras uppstår en osäkerhet. För en diskussion kring olika osäkerhetskällor hänvisas till metodbilagan.

För att beskriva hur ett konfidensintervall ska tolkas ges två exempel. Ett avseende skattning av ett medelvärde och ett avseende skattning av en procentandel. Den principiella tolkning är dock densamma oavsett parameter som skattas.

Exempel 1: I rapporten redovisas medelvärdet av antalet genomförda resor per person och lördag till 2,0. Felmarginalen redovisas till $\pm 0,1$. Detta ger intervallet 1,9 till 2,1. Tolkningen av detta intervall är att med 95 procents säkerhet återfinns det sanna medelvärdet i populationen för antalet genomförda resor per person och dag i intervallet 1,9 till 2,1. Ett antagande är dock att inga andra osäkerhetskällor än urvalsosäkerheten påverkar resultatet.

Exempel 2: I rapporten redovisas att 57 procent av kvinnorna har "alltid" tillgång till kort före resor med kollektivtrafik. Felmarginalen redovisas till $\pm 1,1$ procent. Detta ger intervallet 55,9 till 58,1 procent. Tolkningen av detta intervall är att med 95 procents säkerhet är det mellan 55,9 och 58,1 procent av alla kvinnor i populationen som alltid har tillgång till kort för resor med kollektivtrafik.

I vissa situationer är felmarginalen stor (och följaktligen blir konfidensintervallet brett). Detta speglar en större osäkerhet i skattningen. Detta kan inträffa om resultaten avser en redovisningsgrupp. Ju färre personer i redovisningsgruppen desto osäkrare resultat. I vissa enstaka fall kan felmarginalen för exempelvis procentandelar bli så stor den nedre gränsen för konfidensintervallet är mindre än 0 procent eller den övre gränsen är större än 100 procent. Detta ska inte tolkas bokstavigt eftersom en procentandel inte kan vara mindre än 0 procent eller större än 100 procent. Istället ska detta tolkas som att det är en mycket stor osäkerhet i skattningen.

2.6 Läsanvisningar

På grund av avrundningar förekommer i vissa fall att summan av andelarna inte blir 100 %.

I enlighet med 2007 redovisas resultat från resdagboken (dvs alla resultat som kommer från resdagboken) endast för de resor som har start och/eller mål i Skåne.

Motsvarande indelning som 2007 på "större tätort" (Helsingborg, Lund, Malmö), "mindre tätort" (tätorter med fler än 4000 invånare) och "landsbygd" har använts.

De resultat som redovisas i rapporten bygger på viktade värden. I anslutning till figurer redovisas hur många svarande/resor som resultaten bygger på (n)⁴. Dessa värden är oviktade och redovisar det faktiska antalet svarande/resor. Se även avsnitt 2.5.2 gällande läshänvisningar för konfidensintervall.

⁴ Notera att "n" i kapitel 2.5.1 åsyftar urvalsstorleken och att det i resultatrapporteringen åsyftar storleken på svarandegruppen.

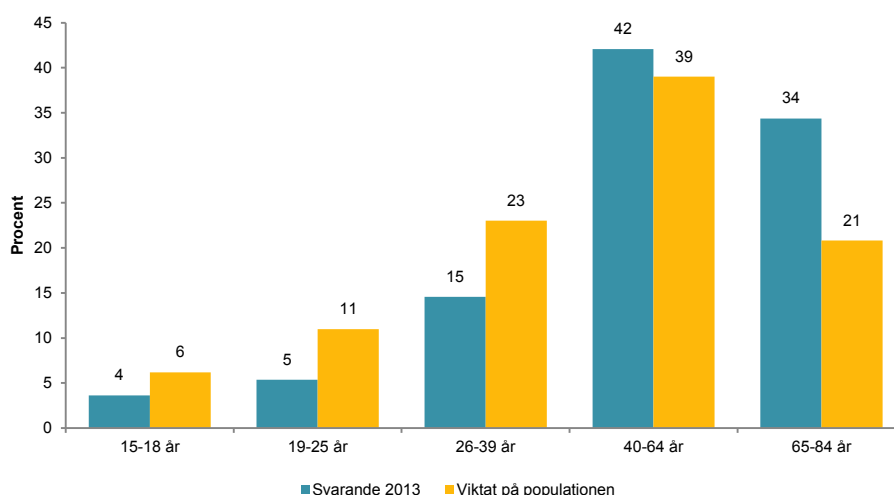
3 Bakgrundsfaktorer

I denna del av rapporten redovisas bakgrundsdata om de som ingår i studien. Genomgående i resultatkapitlen redovisas resultat från viktade data (bortsett från kapitel 3.1 Kön och ålder). Det antal svar (n) som redovisas i respektive figur i det delkapitlet är de faktiskt svarande i olika kategorier, dvs ej viktade siffror.

3.1 Kön och ålder

Bland de som besvarat enkäten är 54 % kvinnor och 46 % män. Det är ungefär som vid förra undersökningen 2007, där andelen kvinnor var 55 % och andelen män 45 %. I åldersgruppen 15-84 år är könsfördelningen mellan män och kvinnor i Skåne jämn, hälften män och hälften kvinnor.

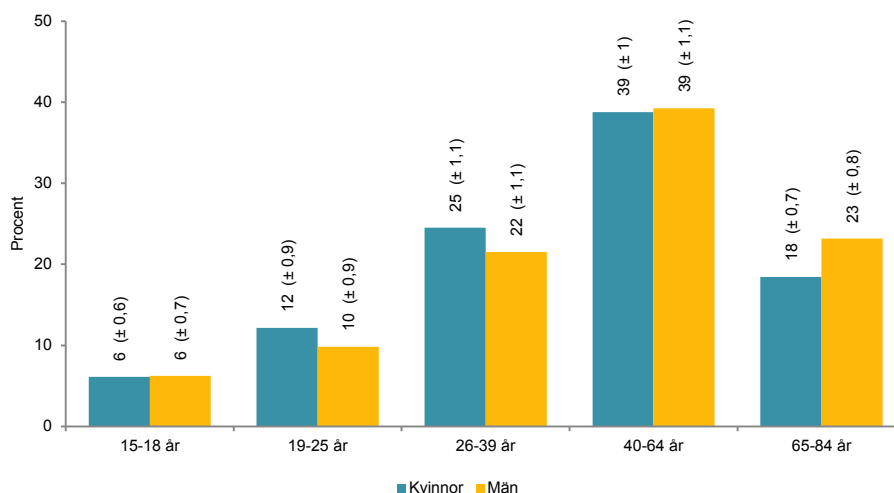
Som framgår i Figur 3.1 är de yngre åldersgrupperna underrepresenterade bland de som besvarat undersökningen medan de äldre åldersgrupperna är överrepresenterade. Bland skåningarna i åldrarna 15-84 år är 6 % mellan 15-18 år, 11 % mellan 19-25 år, 23 % mellan 26-39 år, 39 % mellan 40-64 år och 21 % mellan 65-84 år. Fördelningen på åldersgrupper är ungefär den samma i denna mätning och i den förra, men i denna mätning är andelen 65-84 år något större (2 %) och andelen mellan 40-64 år något mindre (2 %). Förändringen stämmer med utvecklingen i Skåne mellan åren 2007 och 2013⁵.



Figur 3.1 Åldersfördelning mellan de som besvarat undersökningen 2013 jämfört med viktad åldersfördelning för skåningarna.

I Figur 3.2 visas åldersfördelningen bland män respektive kvinnor. Fördelningen ser ungefär likadan ut bland män och kvinnor, men andelen 65-84 år är något större bland männen och andelen kvinnor något större i två av de yngre ålderskategorierna. Andelen kvinnor är störst i de större tätorterna (53 %) och minst i de mindre tätorterna (49 %).

⁵ SCB Statistikdatabasen



Figur 3.2 Åldersfördelning bland män respektive kvinnor ($n_{\text{män}} = 11\,246$, $n_{\text{kvinnor}} = 13\,251$).

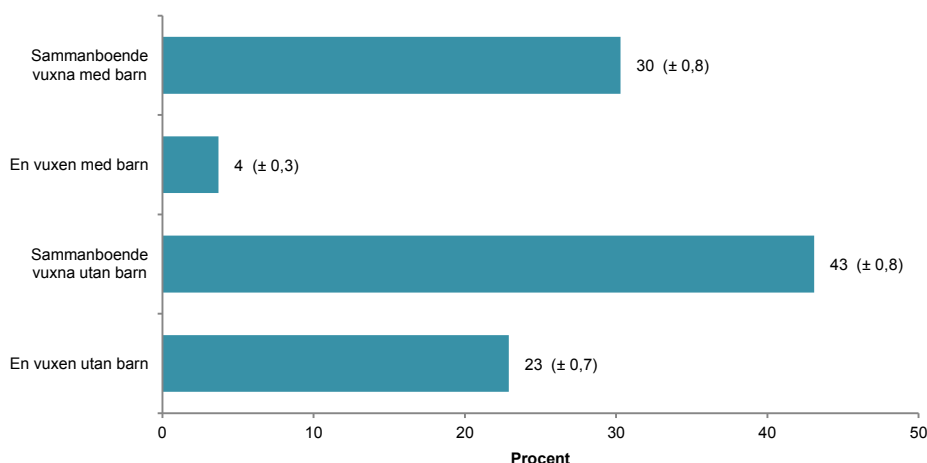
Åldersfördelningen skiljer något mellan boende i olika typer av orter, framför allt mellan boende i större tätorter och boende i mindre tätorter eller på landsbygd. Bland de som bor i mindre tätorter och på landsbygd är en större andel i åldern 40-64 år och 65-84 år jämfört med bland de som bor i större tätorter. Där är det i stället en större andel i åldergrupperna 19-25 år och 26-39 år.

Resultatet från de båda mätningarna 2007 och 2013 skiljer inte mycket gällande könsfördelning och åldersfördelning och bör därför inte ha någon större inverkan på övriga resultat från undersökningen.

3.2 Hushållssammansättning

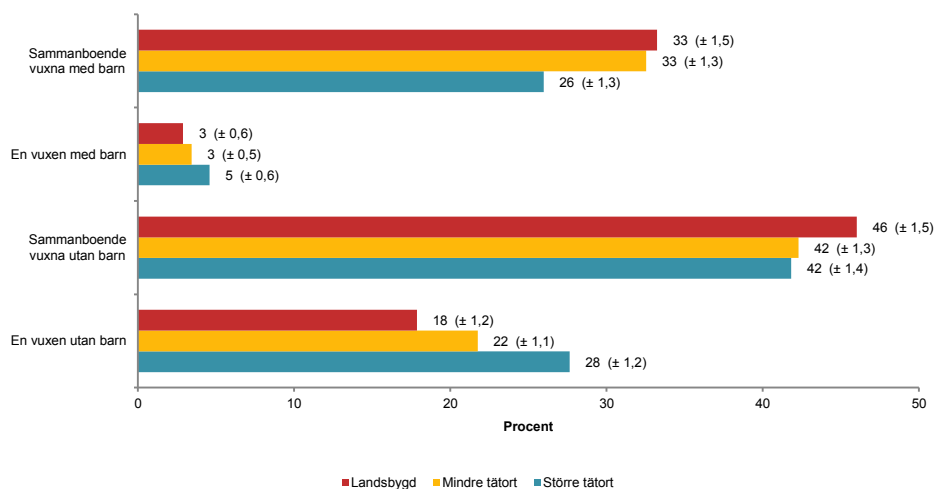
Som

Figur 3.3 nedan visar så bor den största delen av de som ingår i studien i ett hushåll med två eller flera vuxna och inga barn. Hushåll med bara en vuxen utgör en knapp fjärdedel av alla hushåll.



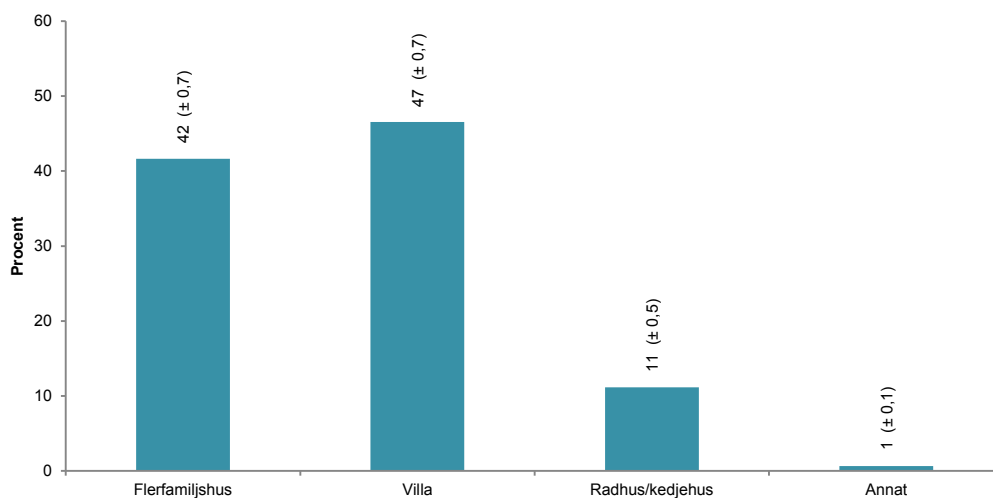
Figur 3.3 Fördelning över hushållstyper ($n = 24\,063$).

Hushållssammansättningen varierar beroende på i vilken typ av ort personerna bor. T ex är det vanligare med hushåll med bara en vuxen i större tätorter. I alla typer av orter är det allra vanligast med hushåll bestående av två eller flera vuxna och inga barn. Se Figur 3.4.



Figur 3.4 Fördelning över hushållstyper bland boende i olika ortstyper ($n_{\text{större tätort}} = 5\,951$, $n_{\text{mindre tätort}} = 14\,445$, $n_{\text{landsbygd}} = 3\,667$).

Den vanligaste bostadstypen är villa, vilket nästan hälften av de som ingår i studien bor i. En tiondel bor i radhus eller radhus/kedjehus, se Figur 3.5.



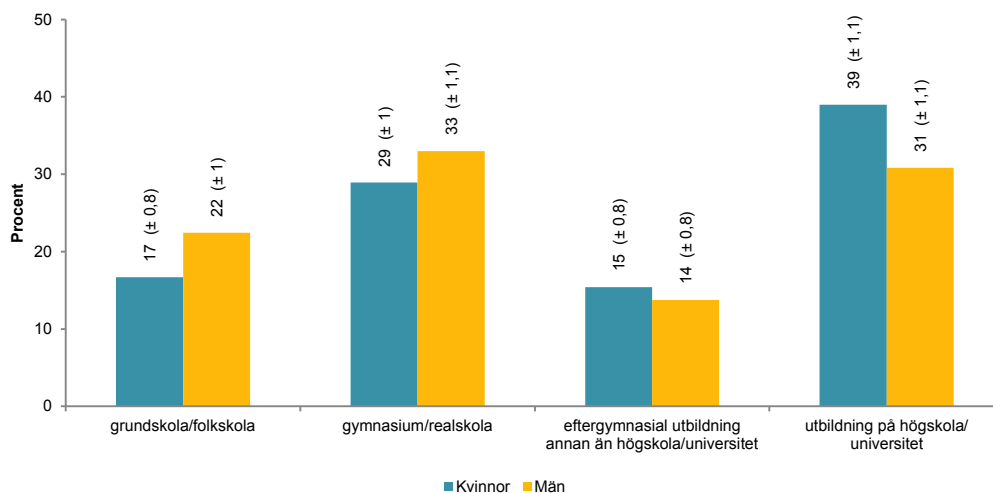
Figur 3.5 Fördelning över bostadstyper ($n = 24\,334$).

3.3 Utbildning och sysselsättning

Fördelningen på utbildningsnivå totalt sett ser ut på följande sätt, 20 % har grundskole- eller folkskoleutbildning, 31 % har gymnasie- eller realskoleutbildning, 15 % har

eftergymnasial utbildning (ej högskola/universitet) och 35 % har högskole- eller universitetsutbildning.

Utbildningsnivån bland män respektive kvinnor visas i Figur 3.6. Det är fler kvinnor än män som har den högsta utbildningsnivån.

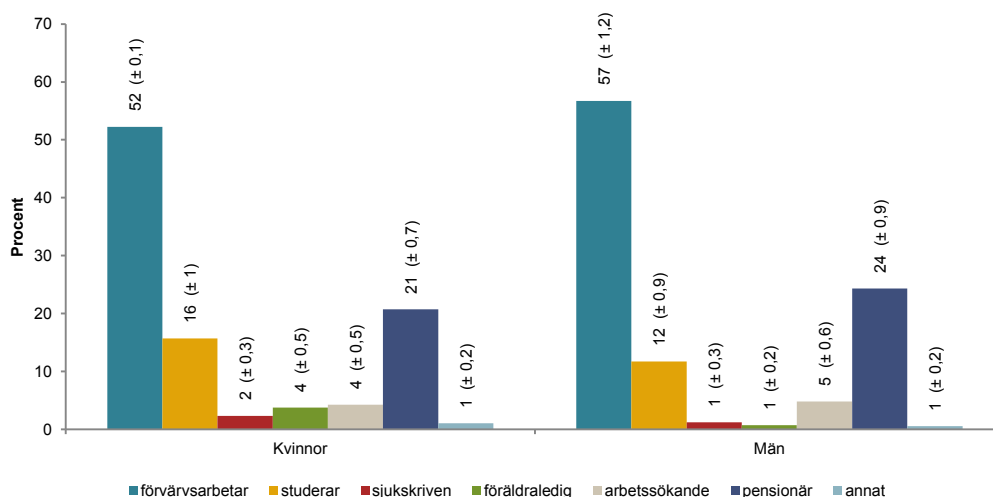


Figur 3.6 Utbildningsnivå bland män respektive kvinnor ($n_{\text{män}} = 11\ 108$, $n_{\text{kvinnor}} = 13\ 095$).

Jämfört med resultatet vid förra mätningen så finns det några små skillnader. Både för män och kvinnor så är det en något större andel i den senare mätningen som har högskole- eller universitetsutbildning.

Det är stora skillnader i utbildningsnivå mellan de som bor i större tätorter och övriga. T ex så har 45 % av dem som bor i större tätorter högskole- eller universitetsutbildning jämfört med ca 30 % bland de som bor i mindre tätorter eller på landsbygd. Jämfört med förra mätningen har andelen högskole- eller universitetsutbildade ökat i alla tre typer av orter.

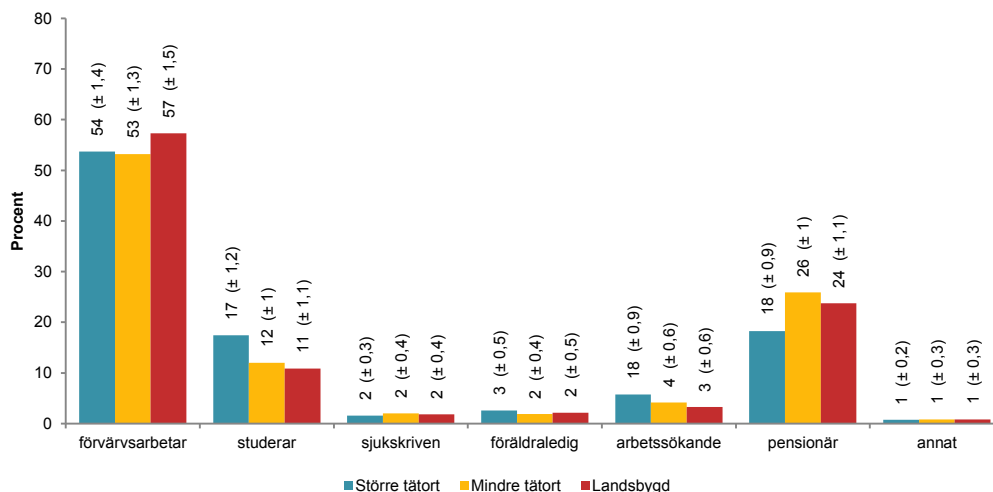
När det gäller sysselsättningen så förvärvsarbetar drygt hälften av alla (55 %). Den näst största gruppen är pensionärer, vilken utgör 23 %. Resterande är studerande (14 %), arbetssökande (5 %), föräldralediga (2 %) samt sjukskrivna (2 %). Knappt 1 % har angett något annat. Som Figur 3.7 visar finns det några mindre skillnader mellan mäns och kvinnors sysselsättning. En något större andel män förvärvsarbetar och är pensionärer, medan en något större andel kvinnor studerar eller är föräldralediga.



Figur 3.7 Sysselsättning bland män respektive kvinnor ($n_{män} = 11\ 109$, $n_{kvinnor} = 13\ 071$).

Andelen förvärvsarbetande skiljer inte mycket mellan de olika ortstyperna, se Figur 3.8. Den största skillnaden finns i andelen studerande, vilken är större (17 %) i de större tätorterna än i de mindre eller på landsbygden (11 %). Andelen pensionärer är större i de mindre tätorterna och på landsbygden än i de större tätorterna.

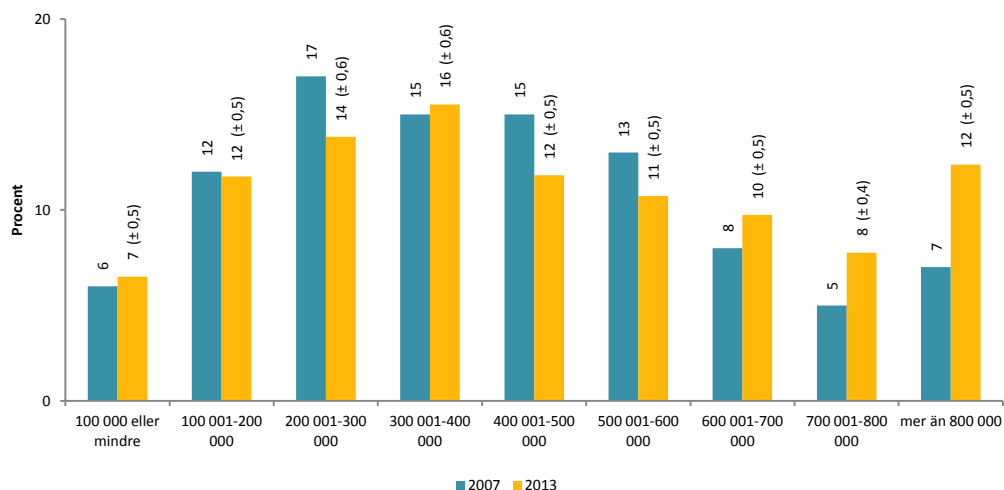
Jämfört med förra mätningen så finns några mindre skillnader. T ex är det något färre som förvärvsarbetar bland boende i samtliga ortstyper och något fler som studerar och är arbetssökande bland de boende i de större tätorterna.



Figur 3.8 Sysselsättning bland boende i olika ortstyper ($n_{större\ tätort} = 1\ 830$, $n_{mindre\ tätort} = 5\ 376$, $n_{landsbygd} = 1\ 307$).

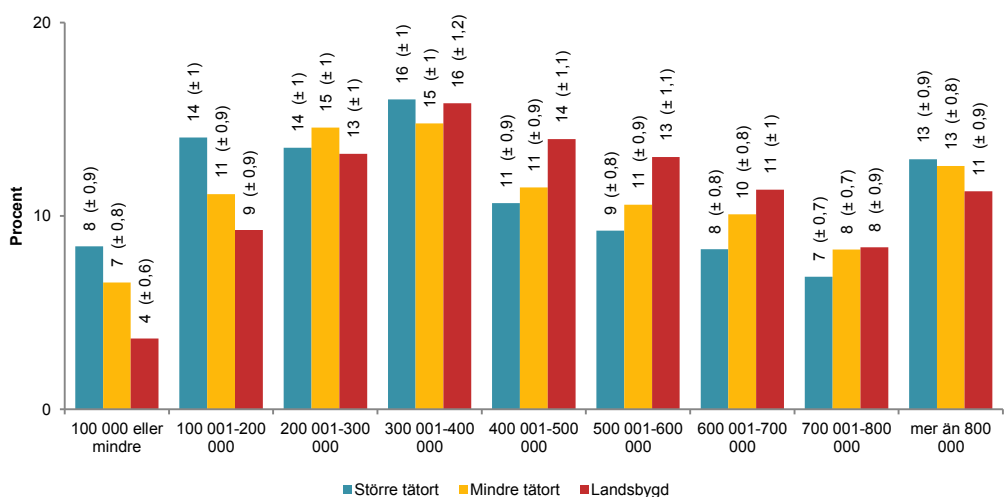
3.4 Inkomst

I figuren nedan redovisas fördelningen i olika inkomstklasser utifrån hushållets sammanlagda inkomst före skatt. Jämfört med förra mätningen så är det en betydligt större del av hushållen som i senaste studien hamnar i den högsta inkomstklassen, dvs mer än 800 000 kr om året.



Figur 3.9 Fördelning i inkomstklasser, hushållets totala årsinkomst före skatt, för mätningen 2013 och mätningen 2007 ($n_{2013} = 22\ 814$).

Liksom i förra mätningen finns det skillnader i inkomst mellan boende i olika ortstyper, framförallt i de större tätorterna finns en högre andel med lägre sammanlagd inkomst, se Figur 3.10. Liksom 2007 kan det delvis förklaras av att andelen hushåll med en vuxen är högre i de större tätorterna, se Figur 3.4.



Figur 3.10 Fördelning i inkomstklasser, hushållets totala årsinkomst före skatt, för olika ortstyper ($n_{\text{större tätort}} = 5\ 918$, $n_{\text{mindre tätort}} = 9\ 703$, $n_{\text{landsbygd}} = 7\ 193$).

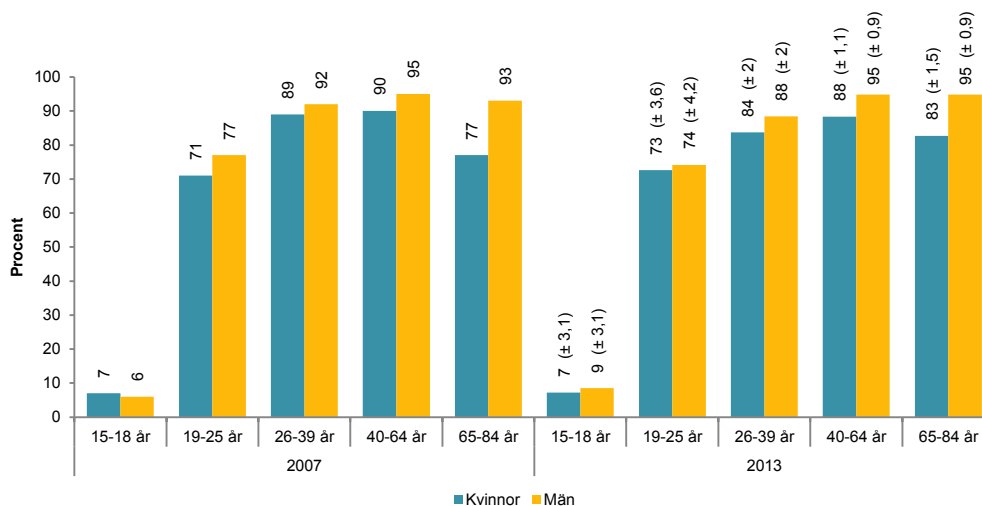
4 Beskrivning av gruppen – färdmedelstillgång

I denna del av rapporten redovisas färdmedelstillgång samt arbetsplatsens och studieplatsens förmåner gällande färdmedel. Resultatet grundar sig på delen om tillgång till färdmedel i enkäten.

4.1 Körkortsinnehav, bilinnehav och biltillgång

Totalt har 83 % körkort för bil och således har 17 % inte körkort. Andel som bor i hushåll där det inte finns något körkort alls är mindre, 6 %. Den största andelen, 55 %, bor i hushåll där det finns två körkort. 30 % bor i hushåll där det finns ett körkort och 9 % i hushåll där det finns tre eller fler personer med körkort.

Körkortsinnehavet är 86 % bland män och 79 % bland kvinnor. Körkortsinnehavet i de olika åldersgrupperna varierar. Av naturliga skäl så är andelen som har körkort lågt i den yngsta åldersgruppen. Högst körkortsinnehav finns i åldersgrupper 40-64 år, följt av den äldsta åldersgruppen, dvs de som är 65-84 år. I Figur 4.1 framgår körkortsinnehavet uppdelat på kön och ålder jämfört med motsvarande resultat från förra mätningen. Noterbart är att körkortsinnehavet ökat för kvinnor i den äldsta åldersgruppen.



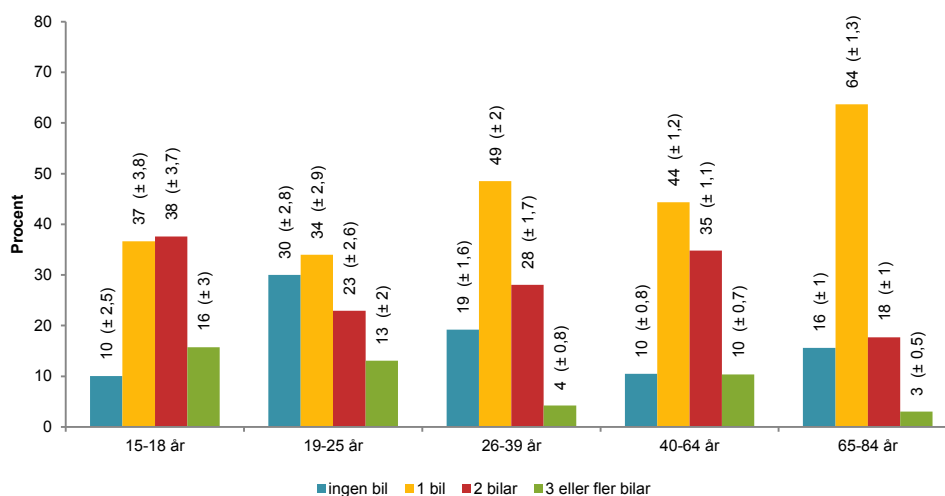
Figur 4.1 Körkortsinnehav 2007 och 2013 i olika åldersgrupper, uppdelat på kön (n₂₀₁₃ = 24 404).

Körkortsinnehavet skiljer mellan boende i olika ortstyper. Det är störst bland boende på landsbygd (88 %) och minst bland boende i större tätort (78 %). Körkortsinnehavet är störst bland de som är förvärvsarbetande (92 %) och bland pensionärer (88 %) och minst bland studerande (42 %) och arbetssökande (71 %). Körkortsinnehavet är större ju högre utbildningsnivå som studeras.

Antalet körkort i hushållet är ungefär det samma bland män och kvinnor, men skiljer en del mellan olika åldersgrupper. Det vanligaste är att man bor i ett hushåll där det finns två körkort, förutom i åldersgruppen 19-25 år där det är lika vanligt att man bor i ett hushåll med ett körkort. Störst andel som bor i hushåll utan något körkort återfinns i den åldersgruppen också, dvs bland de mellan 19-25 år.

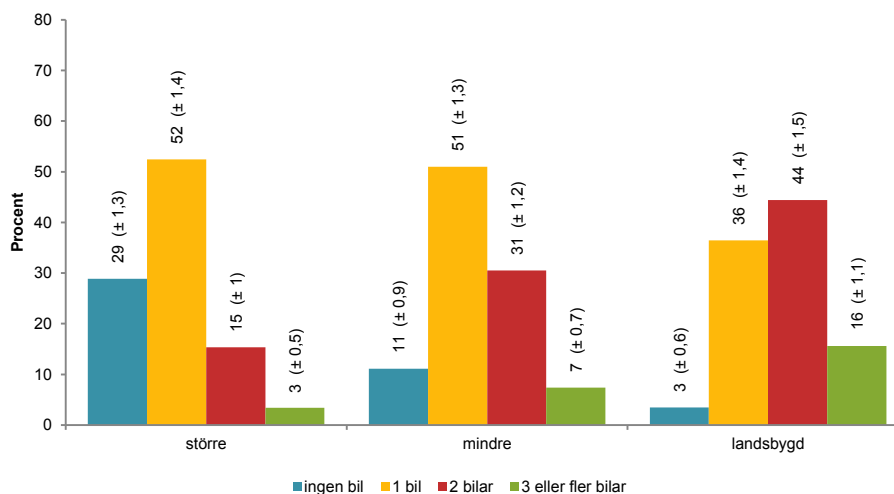
48 %, har tillgång till en bil i hushållet. 29 % har tillgång till två bilar i hushållet, 8 % har tillgång till tre eller fler bilar och 16 % har inte tillgång till någon bil i hushållet.

Bilnehavet varierar i de olika åldersgrupperna, se Figur 4.2. Den åldersgrupp där minst andel har tillgång till bil är de mellan 19-25 år, följt av gruppen 26-39 år.



Figur 4.2 Bilnehav i hushållet i olika åldersgrupper ($n_{15-18 \text{ år}} = 881$, $n_{19-25 \text{ år}} = 1\ 312$, $n_{26-39 \text{ år}} = 3\ 542$, $n_{40-64 \text{ år}} = 10\ 246$, $n_{65-84} = 8\ 315$).

Det är betydligt vanligare att hushållet har två bilar bland de som bor i mindre tätorter (31 %) och på landsbygd (44 %) än bland de som bor i större tätorter (15 %). Att inte ha någon bil i hushållet är vanligare bland boende i större tätorter, 29 %, jämfört med 11 % bland boende i mindre tätorter och 3 % bland boende på landsbygden, se figur 4.3.

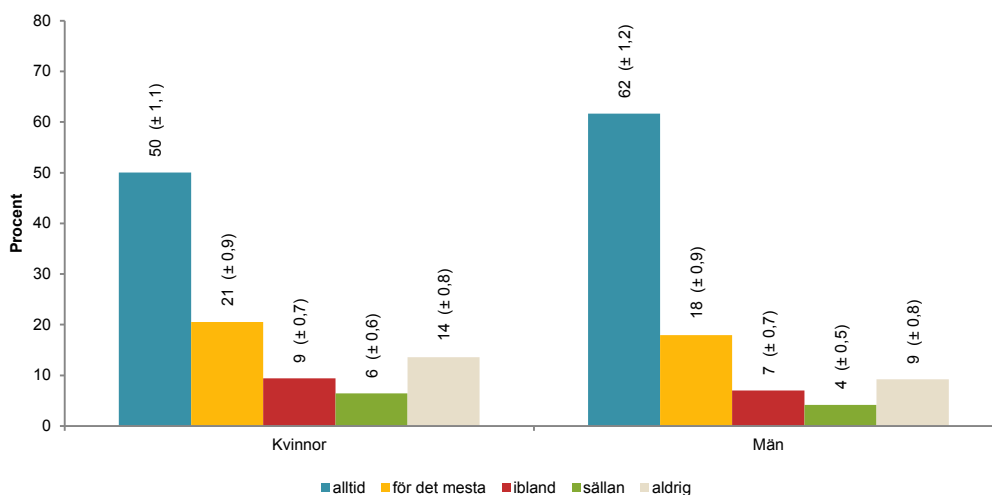


Figur 4.3 Bilnehav i hushållet i olika ortstyper ($n_{\text{större tätort}} = 5\ 918$, $n_{\text{mindre tätort}} = 9\ 703$, $n_{\text{landsbygd}} = 7\ 193$).

Bland de förvärvsarbetande och bland föräldralediga finns den största andelen med två bilar i hushållet (35 %) och bland sjukskrivna, studerande och arbetssökande finns störst andel som inte har bil i hushållet (ca 30 %).

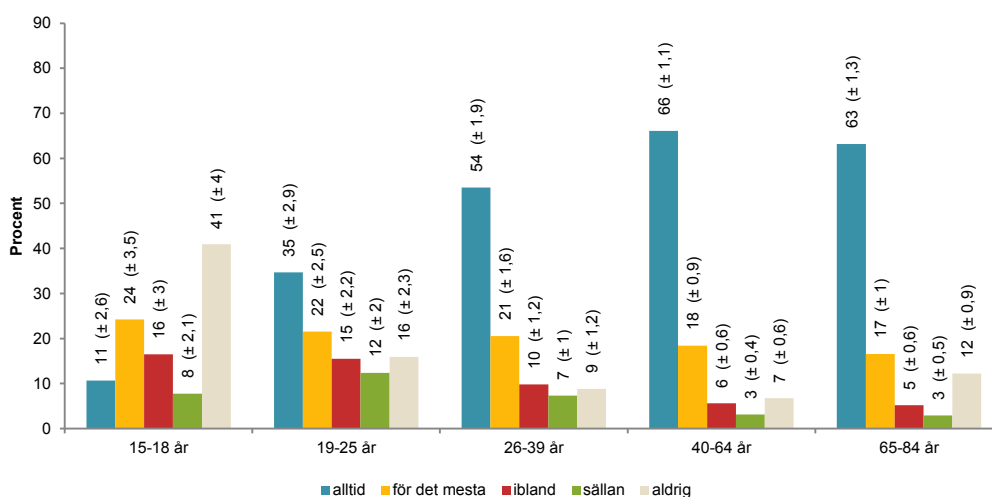
Majoriteten kan alltid använda bil när de behöver det, 56 %, och ytterligare 19 % kan för det mesta använda bil när de behöver. 8 % kan använda bil ibland när de behöver, 5 % kan sällan använda bil och 11 % kan aldrig använda bil. När det gäller tillgång till bil i hushållet har knappt hälften tillgång till en bil, medan ca 30 % har tillgång till två bilar. En större andel kvinnor än män har inte har tillgång till någon bil alls i hushållet.

Möjligheten att använda bil skiljer mellan män och kvinnor. Framför allt är det en större andel män än kvinnor som svarar att de alltid kan använda bil när de behöver.



Figur 4.4 Möjlighet att använda bil när man behöver bland män respektive bland kvinnor ($n_{män} = 11\ 176$, $n_{kvinnor} = 13\ 128$).

Också i de olika åldersgrupperna finns det skillnader i möjligheten att använda bil när man behöver. Möjligheten är lägst bland de i den yngsta åldersgruppen och högst bland de i åldersgruppen 40-64 år.

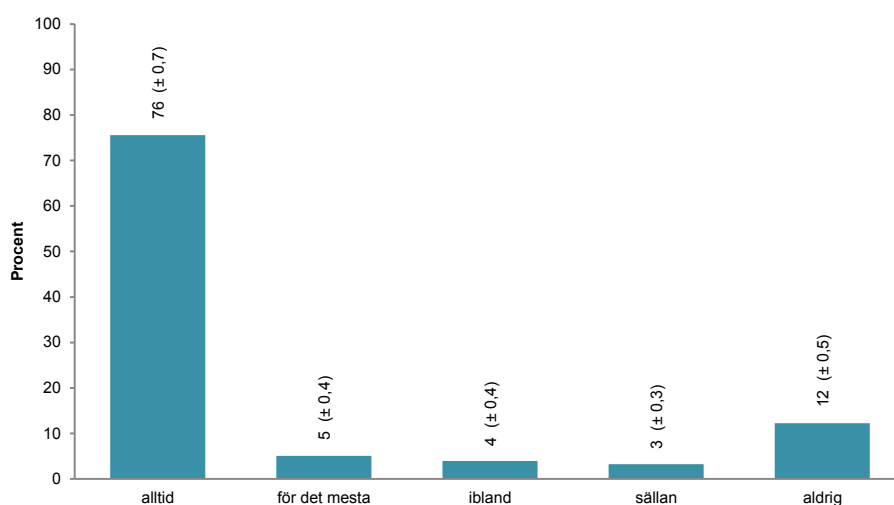


Figur 4.5 Möjlighet att använda bil när man behöver i olika åldersgrupper ($n_{15-18\text{ år}} = 842$, $n_{19-25\text{ år}} = 1\ 306$, $n_{26-39\text{ år}} = 3\ 559$, $n_{40-64\text{ år}} = 10\ 247$, $n_{65-84\text{ år}} = 8\ 350$).

Skillnader i möjlighet att använda bil finns också mellan boende i olika ortstyper. Boende på landsbygd svarar i högre utsträckning att de alltid har tillgång till bil när de behöver (70 %) jämfört med boende i större tätorter (43 %) och mindre tätorter (58 %).

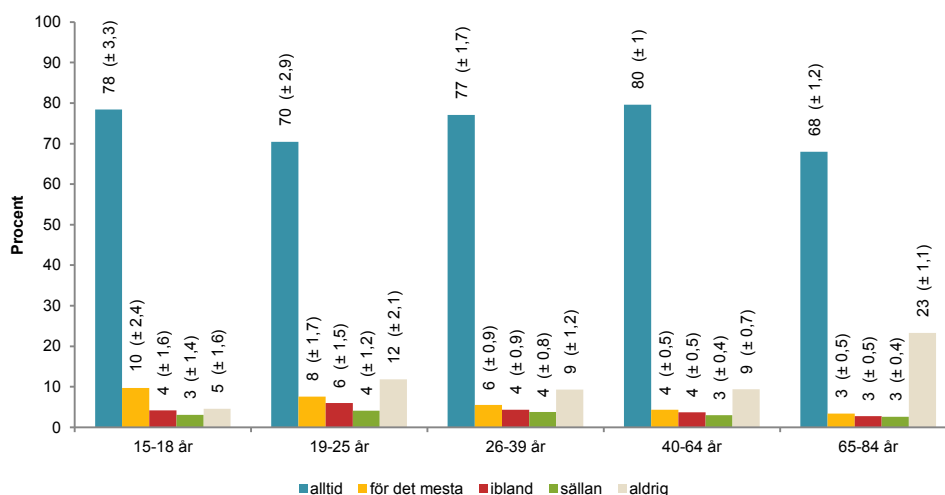
4.2 Tillgång till cykel

Majoriteten har alltid tillgång till en cykel och endast en mindre del har aldrig tillgång till någon cykel, se Figur 4.6. Tillgången till cykel ser nästan likadan ut i mätningen 2013 som i 2007. Det är inte heller några större skillnader mellan män och kvinnors tillgång till cykel. Ett enstaka undantag är att en något större andel kvinnor än män anger att de aldrig har tillgång till cykel.



Figur 4.6 Tillgång till cykel (n=24 403).

Däremot finns det skillnader mellan olika åldersgrupper, där framförallt den äldsta åldersgruppen i mindre utsträckning har tillgång till cykel, se Figur 4.7. I åldersgruppen 19-25 år är det också en något mindre andel som svarar att de alltid har tillgång till cykel.



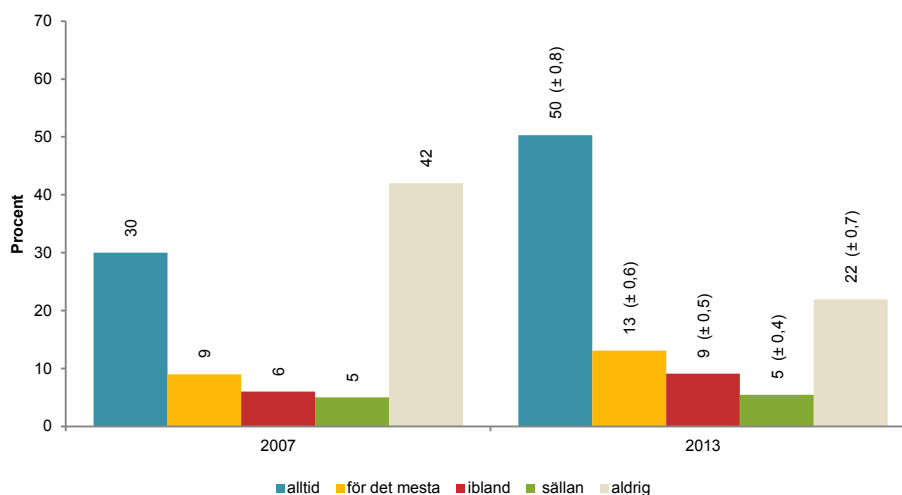
Figur 4.7 Tillgång till cykel i olika åldersgrupper ($n_{15-18 \text{ år}} = 881$, $n_{19-25 \text{ år}} = 1\,314$, $n_{26-39 \text{ år}} = 3\,567$, $n_{40-64 \text{ år}} = 10\,279$, $n_{65-84 \text{ år}} = 8\,362$).

För övrigt när det gäller tillgång till cykel så skiljer den något, men väldigt lite mellan ortstyper. Andelen som svarar att de alltid eller för det mesta har tillgång till cykel är 78 % i större tätorter, 82 % i mindre tätorter och på landsbygd. I förra mätningen var motsvarande värden 82, 84 respektive 82 %.

Cykelinnehavet skiljer ganska mycket mellan grupper med olika sysselsättning. Bland sjukskrivna, arbetssökande och pensionärer är det en mindre andel som alltid har tillgång till cykel jämfört med i de andra grupperna, förvärvsarbetande, föräldralediga och studerande.

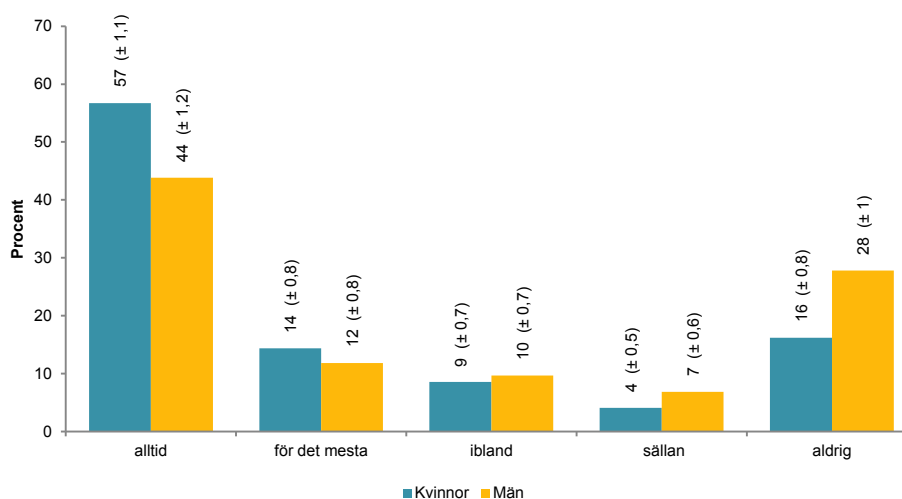
4.3 Tillgång till kollektivtrafikkort

Skåningarnas tillgång till kort som kan användas för resor med kollektivtrafiken eller färdtjänst framgår av Figur 4.8. Som synes är det en betydligt större andel som uppger att de har tillgång till kort 2013 än 2007.



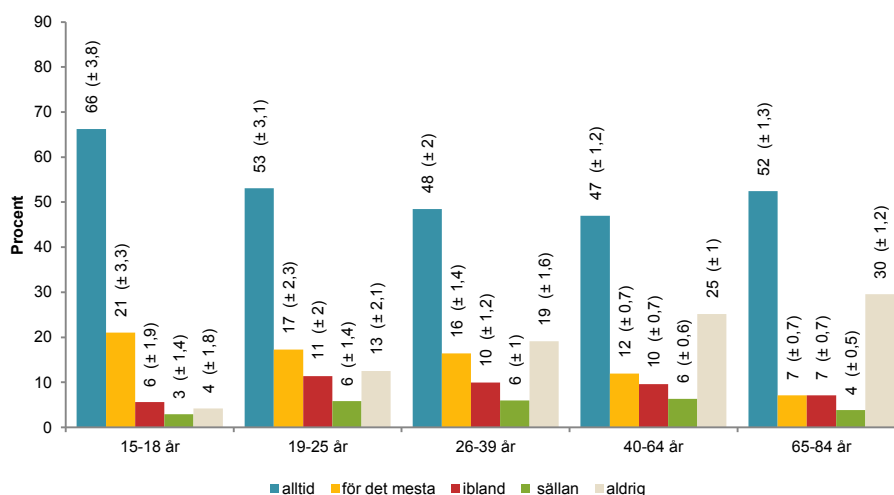
Figur 4.8 Tillgång till kort för resor med kollektivtrafiken eller färdtjänst 2007 och 2013 ($n_{2013}=24\ 152$).

Kvinnor uppger i större utsträckning än män att de alltid har tillgång till ett kort för resor med kollektivtrafik. Det är en större andel män än kvinnor som uppger att de aldrig har tillgång till ett sådant kort, se Figur 4.9.



Figur 4.9 Tillgång till kort för resor med kollektivtrafiken eller färdtjänst bland kvinnor och män ($n_{kvinnor} = 13\ 053$, $n_{män} = 11\ 099$).

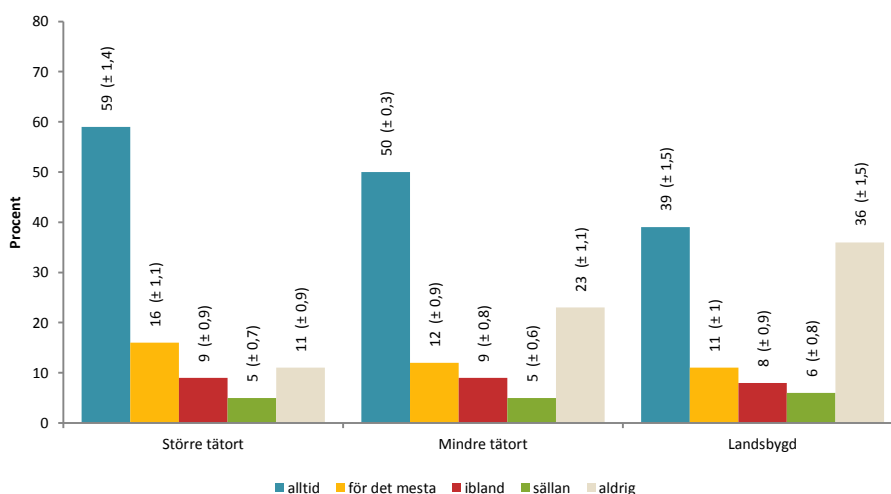
Det är stor skillnad på tillgång till kort för resor med kollektivtrafik i de olika åldersgrupperna. Störst andel som alltid har tillgång till ett kort finns i den yngsta åldersgruppen. Den största andelen som aldrig har tillgång till ett kort finns i den äldsta åldersgruppen, dvs bland de som är 65-84 år.



Figur 4.10 Tillgång till kort för resor med kollektivtrafiken eller färdtjänst i olika åldersgrupper ($n_{15-18 \text{ år}} = 879$, $n_{19-25 \text{ år}} = 1\ 310$, $n_{26-39 \text{ år}} = 3\ 549$, $n_{40-64 \text{ år}} = 10\ 207$, $n_{65-84 \text{ år}} = 8\ 207$).

Den grupp där störst andel svarar, att de alltid har tillgång till ett kort, är de yngsta kvinnorna (69 %). Lägst andel (39 %) finns bland männen i åldern 40-64 år. Bland de äldsta männen finns den största gruppen som svarar att de aldrig har tillgång till ett kort (34 %).

Tillgången på kort för resor med kollektivtrafik varierar också mellan boende i olika ortstyper. Andelen som alltid har tillgång till ett kort är högst bland boende i större tätorter och lägst bland boende på landsbygd. På landsbygd finns den största andelen som inte har tillgång till något kort för kollektivtrafik. Se Figur 4.11.

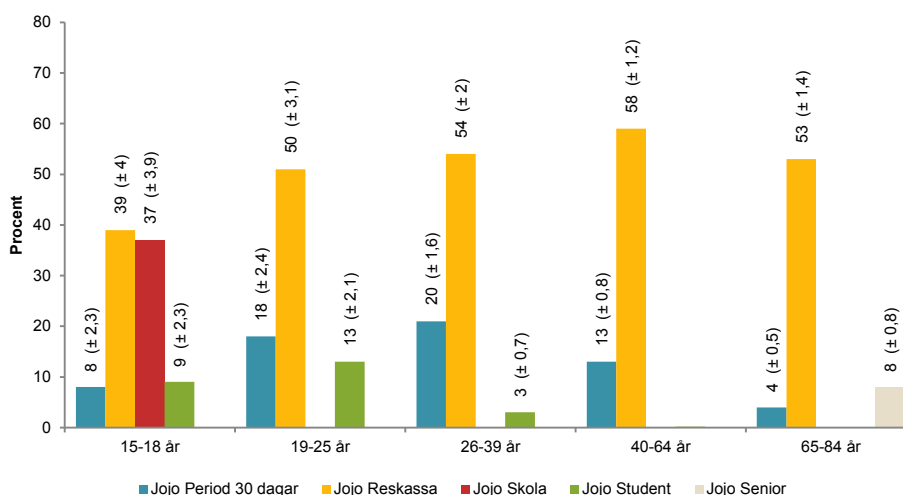


Figur 4.11 Tillgång till kort för resor med kollektivtrafiken eller färdtjänst bland boende i olika ortstyper ($n_{\text{större tätort}} = 6\ 180$, $n_{\text{mindre tätort}} = 10\ 322$, $n_{\text{landsbygd}} = 7\ 650$).

Utifrån sysselsättning så är det bland studenter och pensionärer som de största andelarna finns som alltid har tillgång till kort för resor med kollektivtrafiken, 64 % och 53 %. Största andelarna som aldrig har tillgång till något kort finns bland pensionärer och sjukskrivna, 30 % respektive 29 %.

14 % åker aldrig med kollektivtrafik i Skåne och har därför inte angett hur de oftast betalar vid resa. Bland de som någon gång reser med kollektivtrafiken i Skåne använder majoriteten (63 %) oftast kortet Jojo Reskassa. Den näst största gruppen (15 %) använder oftast Jojo Period 30 dagar och 7 % köper oftast biljett i automat på stationer. Ca 2 % köper oftast biljett via sms eller Skånetrafikens app och ca 2 % köper biljett med kreditkort ombord på regionbussarna. 6 % använder oftast Jojo skola eller student och 2 % Jojo Senior.

Ungefär 15 % bland både män och kvinnor använder oftast Jojo Period 30 dagar och majoriteten, 66 %, bland kvinnorna och 59 % bland männen använder oftast Jojo Reskassa när de ska betala för sin resa. De vanligaste sätten att betala för sin resa i olika åldersgrupper visas i Figur 4.12.

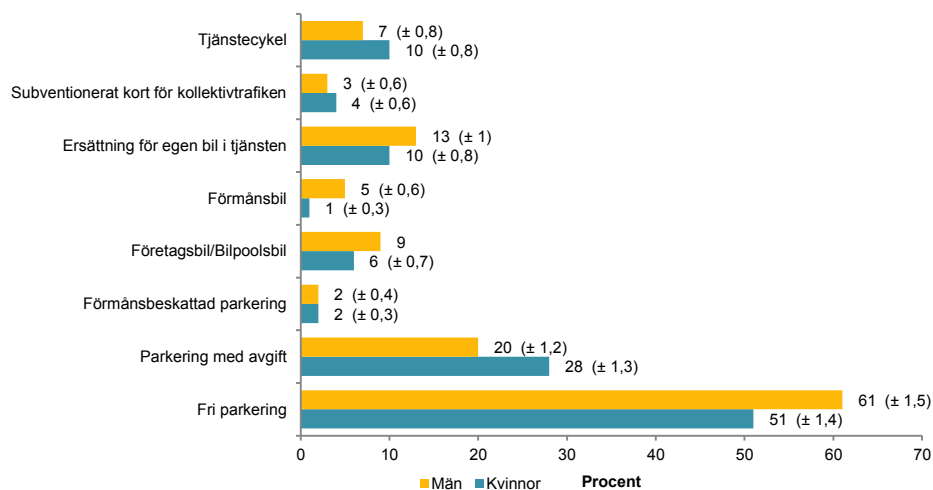


Figur 4.12 Typ av biljett som oftast används för resor med kollektivtrafiken eller färdtjänst i olika åldersgrupper (n_{15-18 år} = 578, n_{19-25 år} = 1 023, n_{26-39 år} = 2 652, n_{40-64 år} = 7 273, n_{65-84 år} = 5 129).

4.4 Tillgång till färdmedelsförmåner via arbets- eller studieplatsen

Bland de som förvärvsarbetar eller studerar som sin huvudsakliga sysselsättning, så har över hälften tillgång till fri parkering vid sin arbets- eller studieplats. Ungefär en fjärdedel har tillgång till parkering mot avgift. Övriga förmåner är inte så vanliga.

Några skillnader finns mellan män och kvinnor, främst gällande tillgång till fri eller avgiftslagd parkering vid arbetsplatsen eller studieplatsen, se Figur 4.13. Män har större tillgång till fri parkering och kvinnor har större tillgång till parkering med avgift.



Figur 4.13 Tillgång till förmåner via arbetsplatsen eller studieplatsen uppdelat på kvinnor och män ($n_{kvinnor} = 7\ 564$, $n_{män} = 6\ 485$).

Fri parkering vid arbetsplatsen är vanligast bland personer i 40-64 årsåldern. Bland dessa har 64 % tillgång till fri parkering. Avgiftsbelagd parkering är vanligast bland de som är 19-25 år (41 %). 10 % bland 26-39 åringarna har tillgång till företagsbil eller bilpoolsbil. Subventionerat kort till kollektivtrafiken är vanligast bland de yngsta (17 %). Tjänstecykel är vanligast bland 26-39 åringarna (12 %).

Fri parkering vid arbetsplatsen är vanligare bland boende i mindre tätorter och på landsbygd, där 43 % respektive 47 % har detta, gentemot 31 % i större tätorter. Avgiftsbelagd parkering är vanligast bland boende i större tätort (25 %).

Tillgång till företagsbil eller bilpoolsbil är vanligast bland de som har eftergymnasial och högskole- universitetsutbildning. Högst andel med tillgång till tjänstecykel (15 %) återfinns bland de som är högskole- eller universitetsutbildade.

5 Genomförda resor – resdagboken

I denna del av rapporten redovisas resultatet från resdagboken, dvs faktiskt genomförda resor bland de som ingår i studien. Uppvikttat resultat redovisas, men det antal svar (n) som redovisas i respektive figur är antalet för de faktiskt genomförda resorna, dvs ej uppvikttade siffror.

5.1 Ingen förflyttning under mät dagen

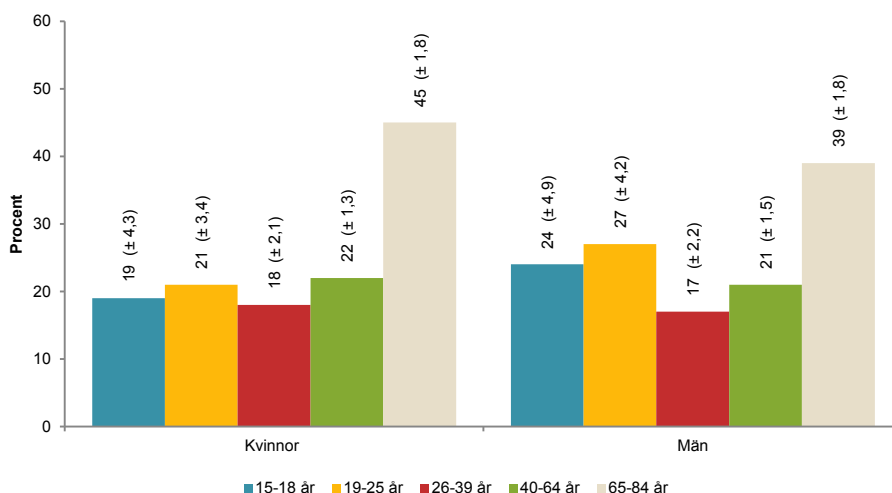
En fjärdedel av Skåningarna gör ingen förflyttning under den aktuella mät dagen. Denna andel är något större än den var vid den tidigare mätningen (2007) då en femtedel inte gjorde någon förflyttning.

Anledningen till att ingen förflyttning görs är främst att man inte har några speciella ärenden (58 %), eller att man arbetar hemma (9 %) eller är sjuk (9 %). Några är hemma för att vårda sjuka barn (2 %) och några är hemma för att de är funktionsnedsatta och har svårt att ta sig ut (1 %). En femtedel av de som inte gör någon förflyttning har en annan anledning än dem ovan nämnda. Anledningen att man inte har några speciella ärenden har ökat något sedan förra mätningen (ca 54 %) medan övriga anledningar är någon enstaka procentenhet lägre men med motsvarande fördelning.

Liksom vid förra mätningen är det lika stora andelar bland män och bland kvinnor som inte gör någon förflyttning.

Däremot finns det skillnader mellan olika åldersgrupper. Bland de som är 65 år och äldre finns den största andelen som inte gör någon förflyttning (42 %) och bland de i åldern 26-39 år finns den minsta andelen (17 %). I övriga åldersgrupper har drygt 20 % inte gjort någon förflyttning. Motsvarande siffror 2007 var 39 % för den äldsta åldersgruppen och 13-17 % för resterande åldersgrupper.

Vid en uppdelning både på kön och ålder så visar det sig att andelen kvinnor i den äldsta åldersgruppen som inte har rest är större än andelen män i motsvarande grupp, se Figur 5.1.



Figur 5.1 Andelen kvinnor och män i olika åldersgrupper, som inte gjort någon förflyttning under mät dagen ($n_{kvinnor} = 13\ 251$, $n_{män} = 11\ 246$).

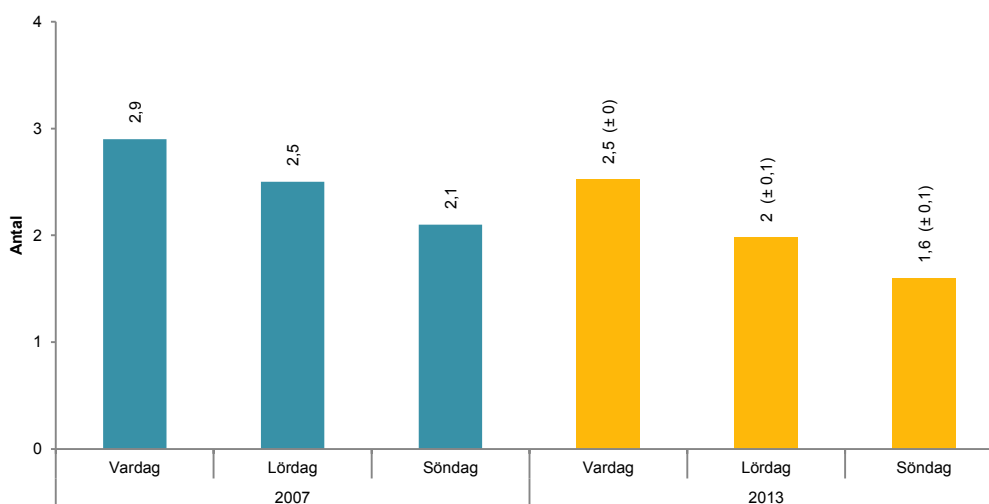
Andelen som inte gör någon förflyttning är större bland de som bor i mindre tätorter och de som bor på landsbygden (27 % respektive 29 %) jämfört med bland de som bor i större tätorter (20 %).

Andelen som inte gör någon förflyttning varierar mycket mellan grupper med olika sysselsättning. Bland de som är pensionärer är andelen störst (44 %) följt av de som är sjukskrivna (41 %) och minst är andelen bland de som förvärvsarbetar (16 %) och bland de som studerar (21 %).

Bland grupper med olika utbildningsnivå är det en allt mindre andel som inte gör någon förflyttning ju högre utbildningsnivå gruppen har.

5.2 Antal resor per dag

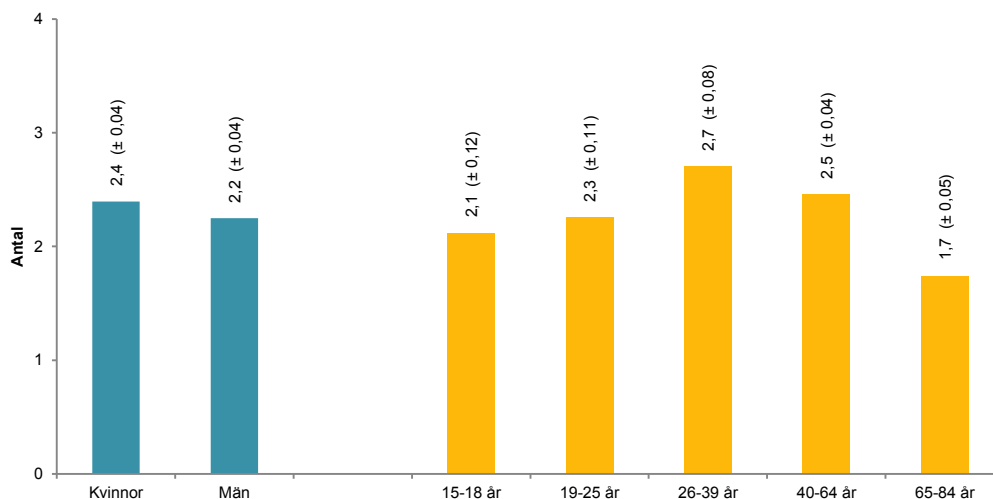
Det totala antalet resor per dag och person är 2,3 resor. Notera att värdet även omfattar de som inte gjort någon resa under sin mättdag. Antalet resor varierar lite över veckan med flest resor under vardagarna och färre under lördag och söndag, se Figur 5.2. Antalet resor i denna mätning är lägre än antalet resor i förra mätningen (2007) under alla dagar.



Figur 5.2 Antalet resor per person och dag samt uppdelat på olika veckodagar. För de olika veckodagarna redovisas även resultatet från 2007 års mätning ($n_{\text{vardag, 2013}}=17\ 673$, $n_{\text{lördag, 2013}}=3\ 390$, $n_{\text{söndag, 2013}}=3\ 434$).

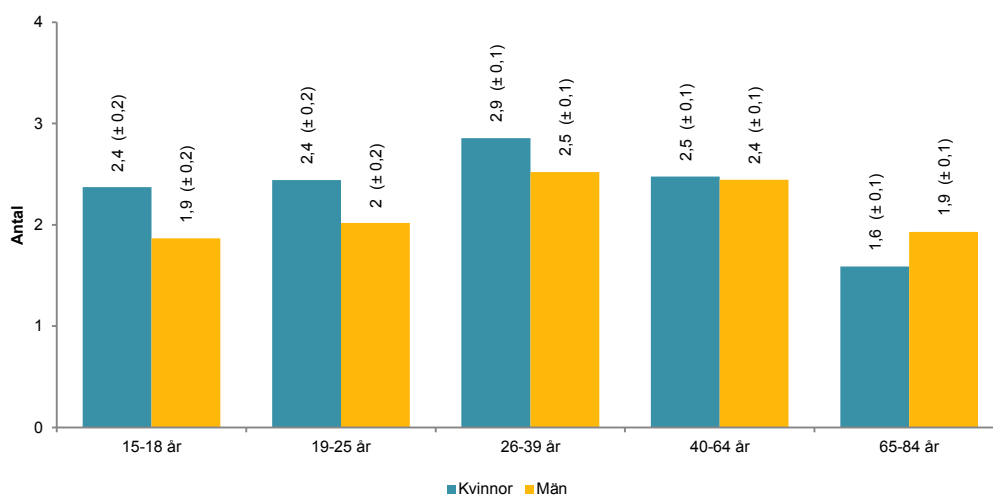
Resandet per person verkar alltså ha sjunkit något mellan 2007 och 2013. Den största anledningen till detta är förmodligen det är betydligt fler som har rapporterat att de inte rest under sin mättdag 2013 än 2007 (25 % i jämförelse med 20 %). Förklaringen motiveras av att antal resor per person beräknat på de som uppgett att de rest under sin mättdag visar på något lägre men betydligt mer likvärdiga siffror vid de olika mätningarna. I denna mätning är antalet resor för de som rest i genomsnitt 3,1 totalt, 3,2 på vardagar, 3,0 på lördagar och 2,7 på söndagar. Motsvarande värden vid förra mätningen är 3,5, 3,3 respektive 3,2 för vardagar, lördagar respektive söndagar.

Antal resor per dag och person skiljer mellan män och kvinnor och mellan olika åldersgrupper. Kvinnor gör fler resor än män. Flest resor gör åldersgruppen 26-39 år. Se Figur 5.3.



Figur 5.3 Antalet resor per person och dag bland män respektive kvinnor och i olika åldersgrupper ($n_{kvinnor}=13\ 251$, $n_{män}=11\ 246$, $n_{15-18\ \text{år}}=885$, $n_{19-25\ \text{år}}=1\ 318$, $n_{26-39\ \text{år}}=3\ 570$, $n_{40-64\ \text{år}}=10\ 306$, $n_{65-84\ \text{år}}=8\ 418$).

Vid en ytterligare uppdelning så visar det sig att kvinnor gör fler resor per person och dag i de tre yngsta åldersgrupperna, men bland de allra äldsta så gör män fler resor än kvinnor, se Figur 5.4. Förhållandet mellan män och kvinnor är relativt likvärdigt vid jämförelse med siffror från 2007, med undantaget att skillnaden mellan kvinnor och män i gruppen 15-18 år nu är något större och något mindre i gruppen 19-25 år.



Figur 5.4 Antalet resor per person och dag bland män och kvinnor i olika åldersgrupper ($n_{kvinnor}=13\ 251$, $n_{män}=11\ 246$).

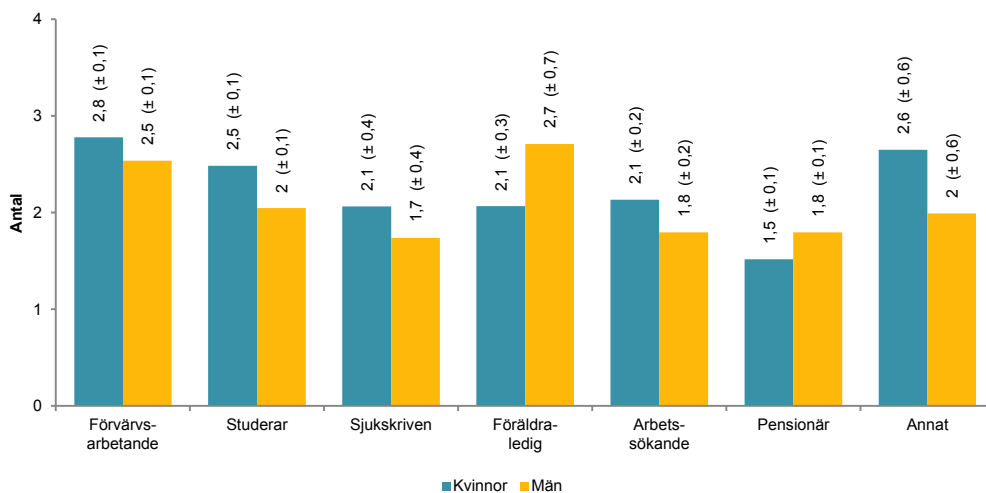
Flest resor görs bland boende i större tätorter, 2,5 resor per dag och person, medan man i mindre tätorter och på landsbygd gör färre resor, ca 2,2.

Antalet resor som görs varierar också med sysselsättning. De som förvärvsarbetar gör flest resor, 2,7, följt av de som studerar som gör 2,3 resor. Minst antal resor gör

pensionärerna som gör 1,8 resor och näst minst gör sjukskrivna och arbetsökande, som gör 2,0 resor.

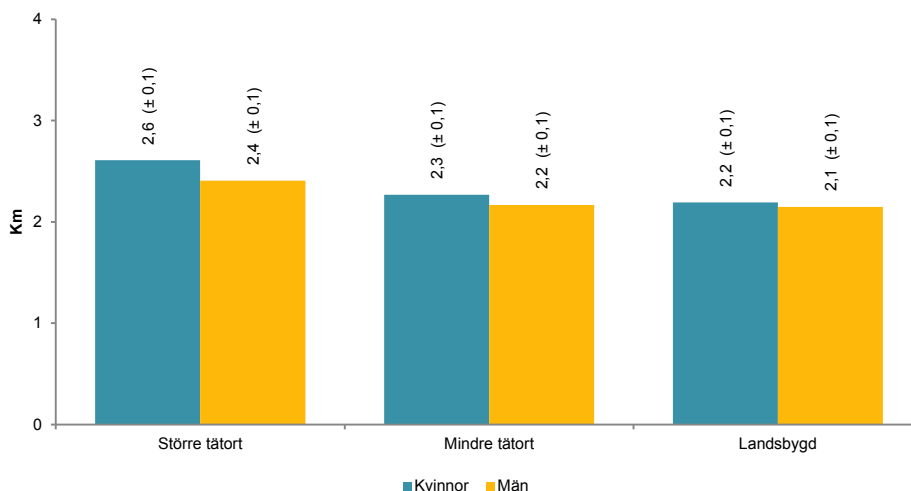
Antalet resor varierar också mellan grupper med olika utbildning. De med högre utbildning gör fler resor.

I Figur 5.5 visas antalet resor bland män respektive kvinnor med olika sysselsättning. Mönstret ser i princip likadant ut 2007.



Figur 5.5 Antalet resor per person och dag bland kvinnor respektive män med olika sysselsättning ($n_{kvinnor}=12\ 742$, $n_{män}=11\ 106$).

Boende i större tätorter gör fler resor (2,5) per person och dag än boende i mindre tätorter (2,2) och på landsbygden (2,2). Det är inga signifikanta skillnader mellan mäns och kvinnors antal resor i alla typer av orter, se Figur 5.6.

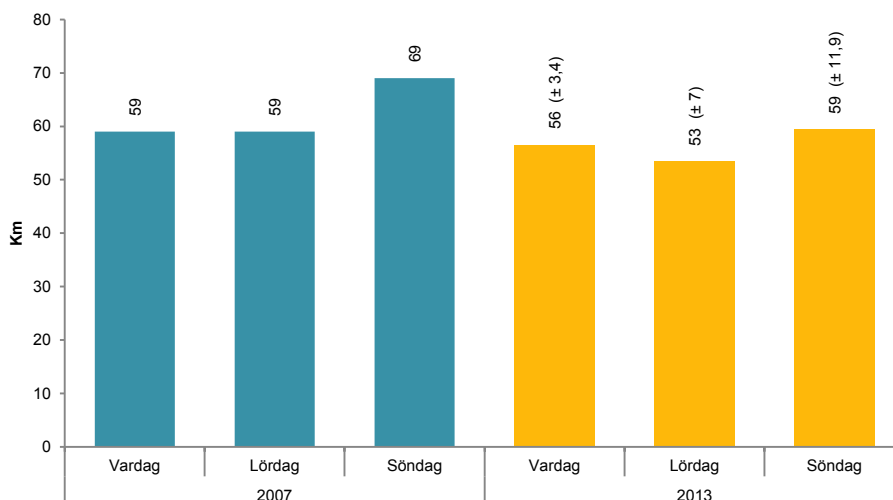


Figur 5.6 Antalet resor per person och dag bland kvinnor respektive män i olika ortstyper ($n_{kvinnor}=13\ 251$, $n_{män}=11\ 246$).

5.3 Reslängd per dag

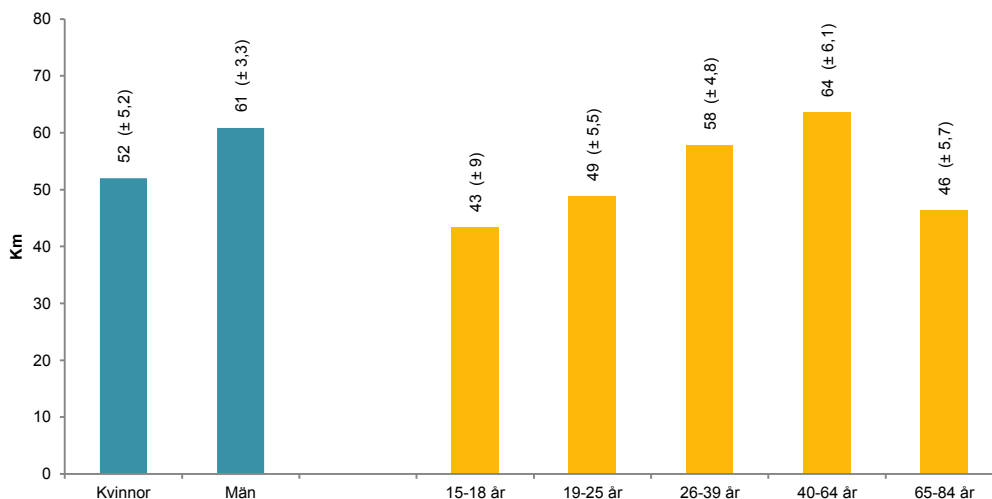
I detta delkapitel redovisas hur långa resor de personer som uppgett att de rest under sin mät dag gjort i genomsnitt.⁶

Den totala reslängden per person och dag är 60 km. Som synes är reslängderna mellan åren lika.



Figur 5.7 Reslängd per person och dag uppdelat på vardag, lördag och söndag för 2007 och 2013 ($n_{\text{vardag 2013}} = 11\,416$, $n_{\text{lördag 2013}} = 1\,771$, $n_{\text{söndag 2013}} = 1\,688$).

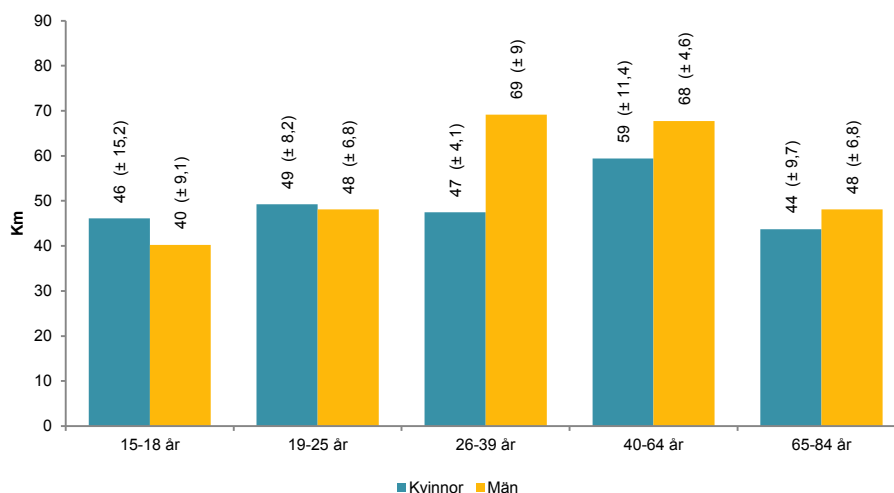
Det finns skillnader mellan män och kvinnor samt mellan olika åldersgrupper i reslängd per dag. Männen reser något längre än kvinnorna och bland de olika åldersgrupperna så reser de i åldern 40-64 år längst och de yngsta reser kortast avstånd. Se Figur 5.8.



Figur 5.8 Reslängd per person och dag uppdelat på män respektive kvinnor samt olika åldersgrupper ($n_{\text{kvinnor}} = 9\,134$, $n_{\text{män}} = 7\,974$, $n_{15-18 \text{ år}} = 659$, $n_{19-25 \text{ år}} = 958$, $n_{26-39 \text{ år}} = 2\,882$, $n_{40-64 \text{ år}} = 8\,011$, $n_{65-84 \text{ år}} = 4\,598$).

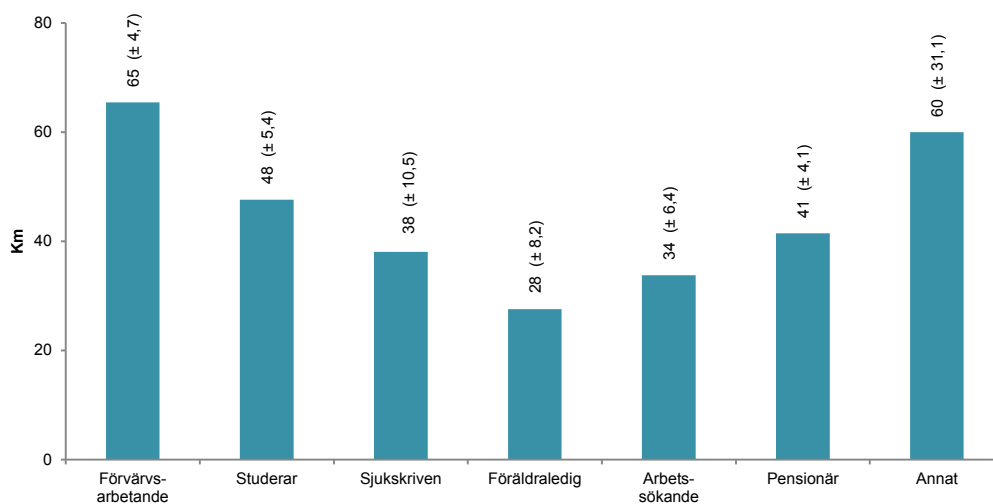
⁶ Om jämförelser med rapporterade värden för 2007 ska göras för Figur 5.9 och Figur 5.10 bör det noteras att årets värden omfattar samtliga resor och värdena från 2007 endast vardagsresor.

Män i åldersgrupperna 26-39 år samt 40-64 år reser längre än män i andra åldersgrupper, se Figur 5.9.



Figur 5.9 Reslängd per person och dag uppdelat på män respektive kvinnor samt olika åldersgrupper ($n_{kvinnor}=9134$, $n_{män}=1 595$).

Reslängden varierar beroende på sysselsättning, se Figur 5.10. Förvärsarbetande är de som reser längst och föräldralediga är de som reser kortast per person och dag.



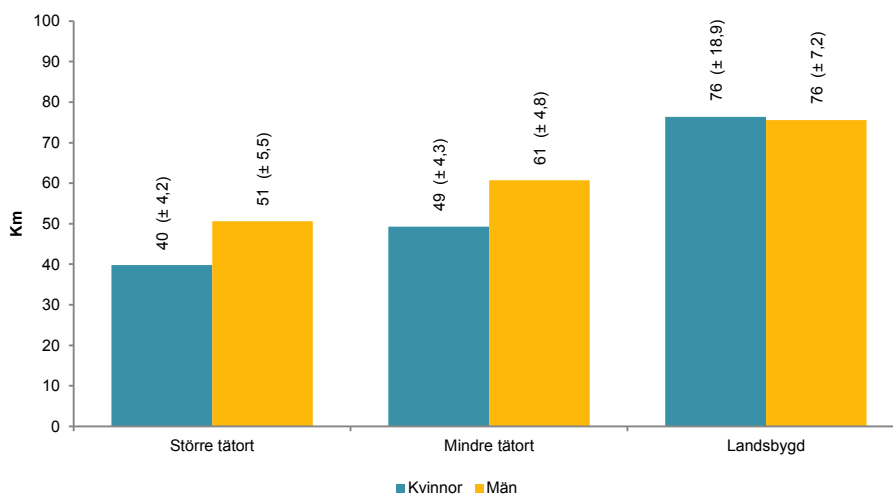
Figur 5.10 Reslängd per person och dag uppdelat på grupper med olika sysselsättning. ($n=103-10 071$).

Uppdelat på män och kvinnor med olika sysselsättning så följer det mönstret för hur det ser ut totalt för grupperna med olika sysselsättning. Män reser i de flesta fall lika eller längre än kvinnor, förutom bland studerande och sjukskrivna, där kvinnor har en längre reslängd.

Resultatet för grupper med olika utbildningsnivå visar att ju högre utbildning ju längre reslängd per dag och person (51 km bland grundskoleutbildade och 68 km bland högskole- och universitetsutbildade).

Reslängden per dag är längst bland boende på landsbygden, 81 km, och kortast bland boende i tätorter, 48 km. Boende i mindre tätorter har en genomsnittlig reslängd per dag och person som är 59 km.

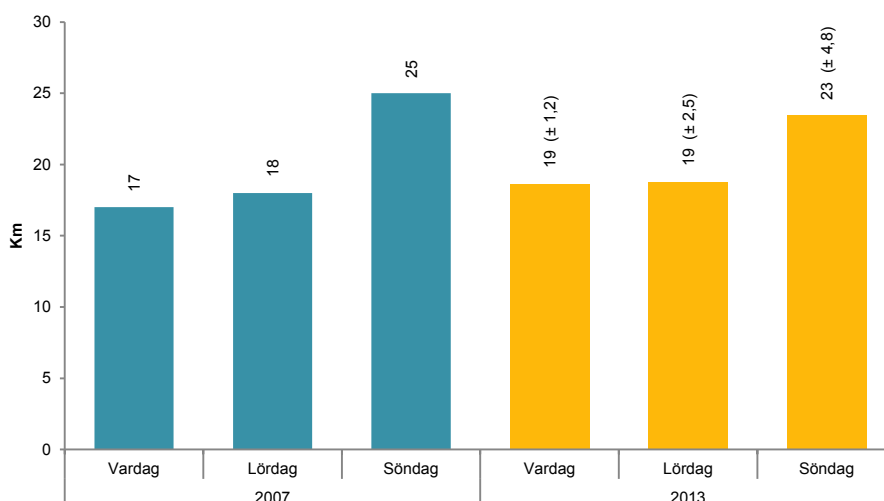
Reslängd per person uppdelat på kön och ortstyp framgår av Figur 5.11. Resandet för boende på landsbygden är relativt lika medan män boende i större eller mindre tätort reser längre än kvinnor boende i den typen av ort.



Figur 5.11 Reslängd per person och dag uppdelat på ortstyper och kön ($n_{kvinnor}=9\ 134$, $n_{män}=7\ 974$).

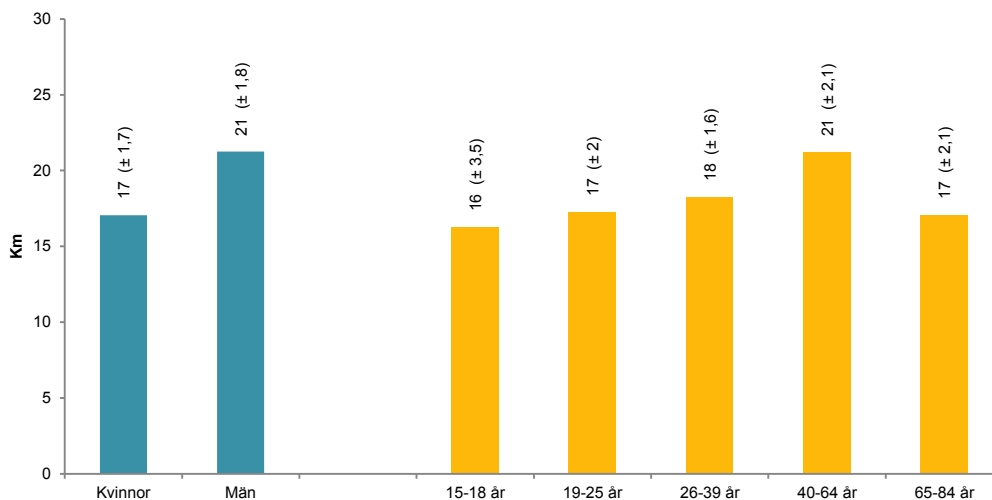
5.4 Reslängd per resa

Den genomsnittliga resan är 19 km. Variationen över veckodagar framgår av Figur 5.12. Resultatet är ungefär likvärdigt med förra mätningen.



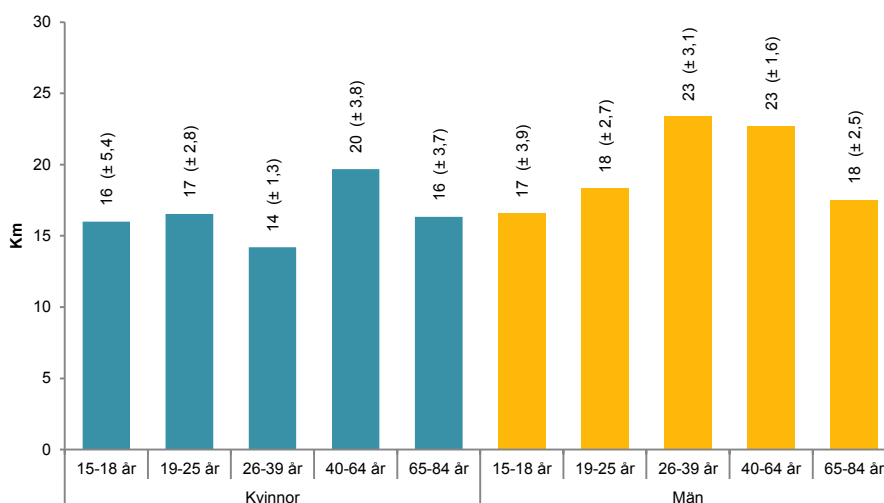
Figur 5.12 Reslängd per resa uppdelat på vardag, lördag och söndag för 2007 och 2013 ($n_{vardag\ 2013} = 40\ 007$, $n_{lördag\ 2013} = 5\ 870$, $n_{söndag\ 2013} = 4\ 832$).

Mäns genomsnittliga resa är längre än kvinnors genomsnittliga resa. De i gruppen 40-64 år gör de längsta genomsnittliga resorna, se Figur 5.13.



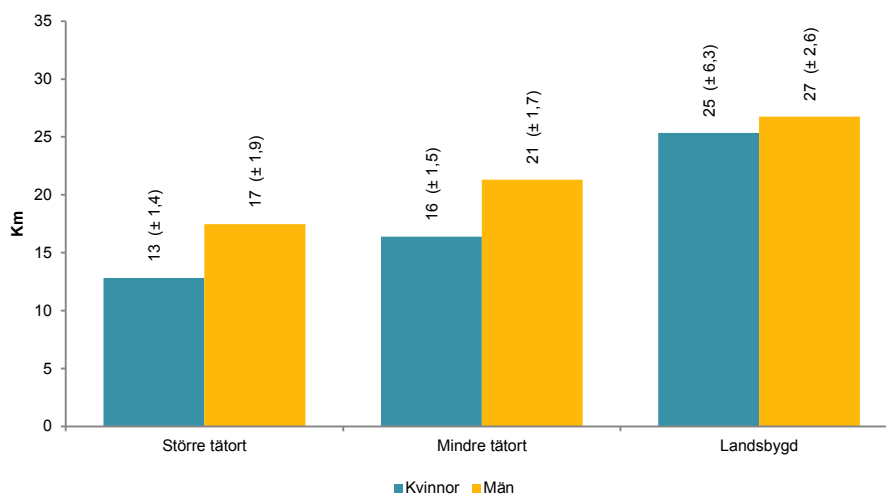
Figur 5.13 Reslängd per resa uppdelat på mäns respektive kvinnors resor samt resor som personer i olika åldersgrupper gör. ($n_{kvinnor} = 27\,518$, $n_{män} = 23\,191$, $n_{15-18\text{ år}} = 1\,782$, $n_{19-25\text{ år}} = 2\,744$, $n_{26-39\text{ år}} = 9\,305$, $n_{40-64\text{ år}} = 24\,397$, $n_{65-84\text{ år}} = 12\,481$).

Den största skillnaden mellan män och kvinnor i olika åldersgrupper finns i åldersgruppen 26-39 år, där männens genomsnittliga resa är betydligt längre än kvinnornas, 23 km jämfört med 14 km, Figur 5.14. För övriga åldersgrupper finns det i princip inga skillnader.



Figur 5.14 Reslängd per resa uppdelat på kön och ålder ($n_{kvinnor} = 27\,518$, $n_{män} = 23\,191$).

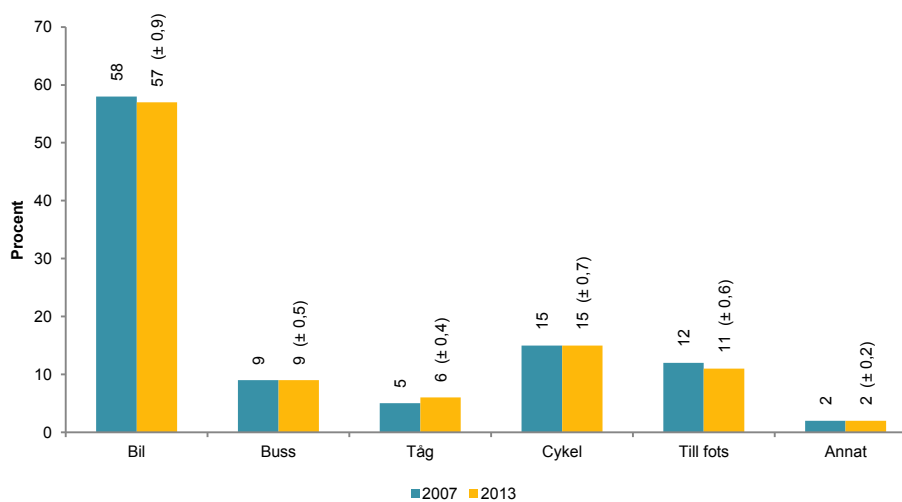
Den genomsnittliga längden på en resa är kortast bland boende i större tätorter, 15 km, och längst bland boende på landsbygden, 26 km. Den genomsnittliga längden på resan för boende i mindre tätorter är 19 km. I Figur 5.15 framgår reslängden per resa för kvinnor och män boende i olika ortstyper. I större och mindre tätorter är männens genomsnittliga reslängd längre än kvinnornas.



Figur 5.15 Reslängd per resa uppdelat på män respektive kvinnor och i vilken typ av ort de bor. ($n_{kvinnor}=27\ 518$, $n_{män}=23\ 191$).

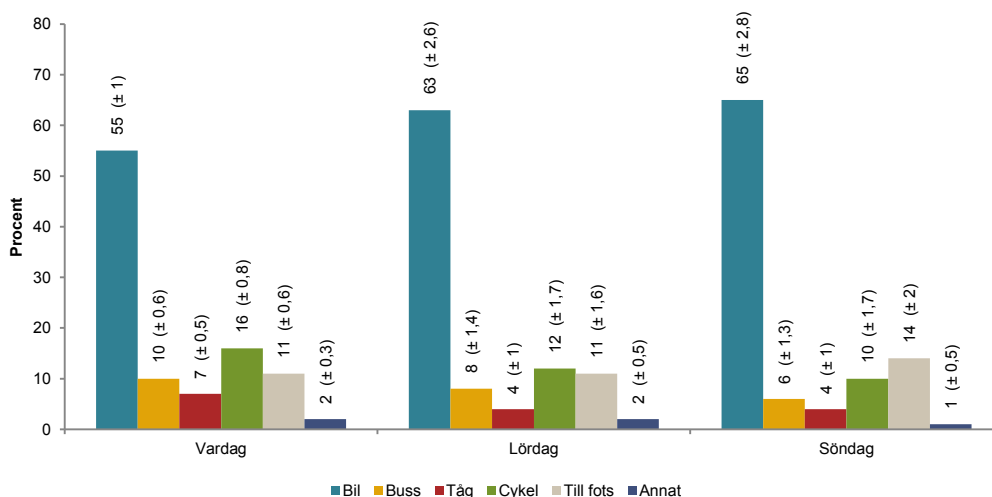
5.5 Andel resor med olika färdstätt

Som Figur 5.16 visar så görs majoriteten av resorna med bil. Näst vanligast är cykeln. Lika vanligt som cykeln är att resa med kollektivtrafik när andelarna för buss och tåg läggs samman. Färdmedelsfördelningen skiljer sig inte från förra mätningen (2007).



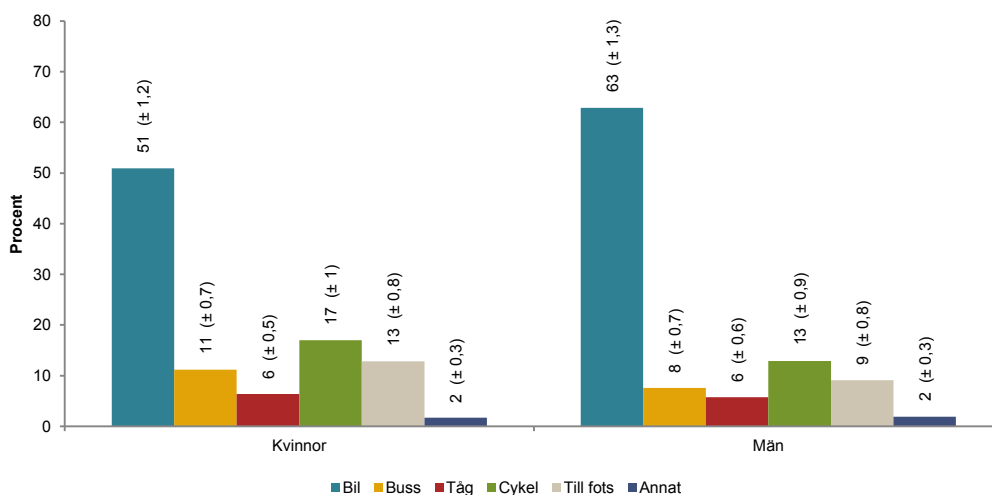
Figur 5.16 Andel resor med olika färdmedel för mätningen 2013 respektive mätningen 2007 ($n_{2013}=52\ 780$).

Andelen av resorna med de olika färdmedlen varierar mellan olika veckodagar. Resor med bil utgör en större andel av resorna under lördag och söndag än under vardagar, se Figur 5.17.



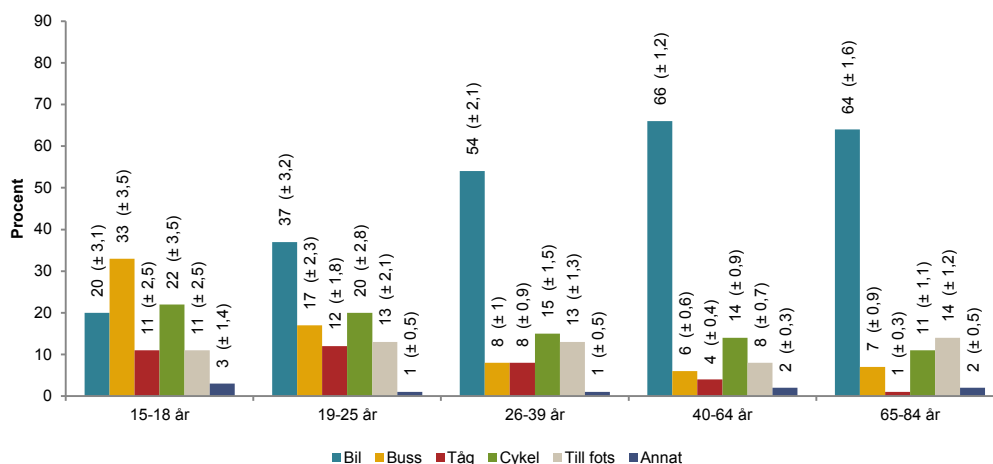
Figur 5.17 Andel resor med olika färdmedel uppdelat på olika veckodagar ($n_{\text{vardag}}=41\ 626$, $n_{\text{lördag}}=6\ 136$, $n_{\text{söndag}}=5\ 018$).

Resor med bil utgör en större andel av männens resor än av kvinnornas, se Figur 5.18. Kvinnor använder i stället i högre grad cykel, gång och buss.



Figur 5.18 Andel resor med olika färdmedel uppdelat på kvinnor och män ($n_{\text{kvinnor}}=28\ 851$, $n_{\text{män}}=23\ 929$).

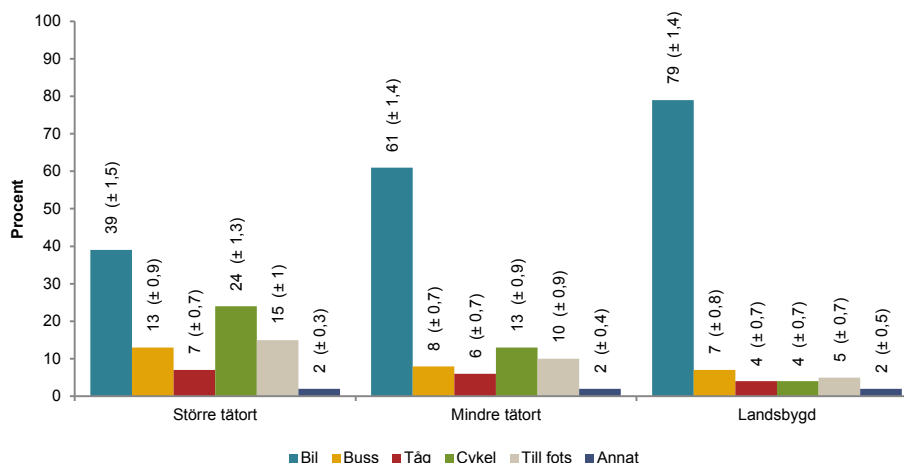
Bilen är vanligast i de två högre åldersgrupperna och betydligt lägre i de två yngsta åldersgrupperna, se Figur 5.19. Bilen är det vanligaste färdmedlet i alla grupper, utom i den yngsta där buss är det vanligaste.



Figur 5.19 Andel resor med olika färdmedel uppdelat på personer i olika åldersgrupper ($n_{15-18 \text{ år}} = 1\ 843$, $n_{19-25 \text{ år}} = 2\ 875$, $n_{26-39 \text{ år}} = 9\ 494$, $n_{40-64 \text{ år}} = 24\ 986$, $n_{65-84 \text{ år}} = 13\ 582$).

Delas resultatet upp på män och kvinnor i olika åldersgrupper så visar det sig att fler av männens resor görs med bil i alla åldersgrupper förutom bland de yngsta. Där utgör kvinnornas resor med bil en högre andel än de gör bland männen. Den största skillnaden mellan män och kvinnor i andelen av resor som görs med bil återfinns bland de som är 65 år och äldre. Bland de äldsta männens resor så görs 71 % av resorna med bil och bland kvinnorna är motsvarande andel 55 %. De grupper som har den största andelen bilresor är män 40-64 år samt 65 år och äldre (71 %). Minst andel bilresor återfinns i gruppen män under 18 år (17 %). Störst andel cykelresor finns bland de yngsta männen (23 %) och bland kvinnor 19-25 år (22 %).

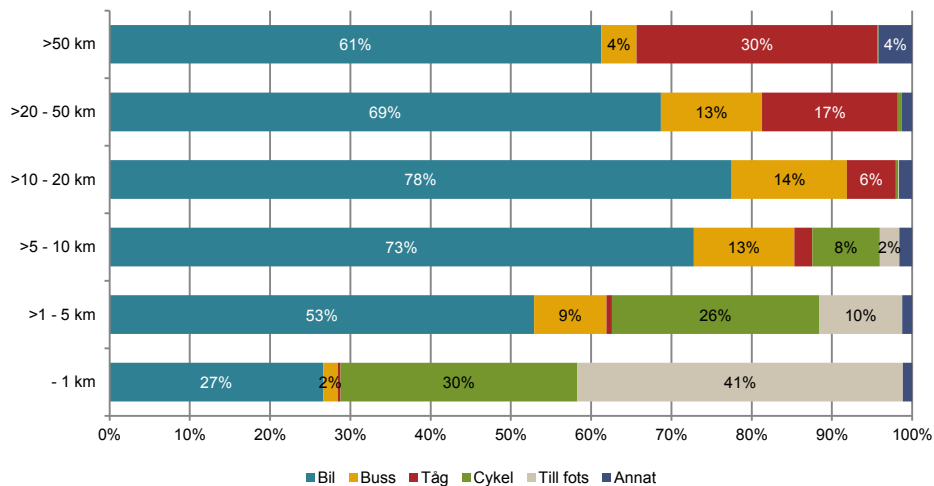
Fördelningen av färdmedel bland personer boende på olika typer av orter skiljer, se Figur 5.20. Bilresor är mycket vanligare bland boende på landsbygd och i mindre tätorter än i större tätorter. Bland boende i större tätorter görs en fjärdedel av alla resor med cykel. Andelen är betydligt lägre bland boende i andra typer av orter. Det är något fler än vad som görs med kollektivtrafik (dvs med buss och tåg). Fördelningarna är i princip identiska med resultaten från 2007.



Figur 5.20 Andel resor med olika färdmedel uppdelat på personer boende i olika ortstyper ($n_{\text{större tätort}} = 14\ 615$, $n_{\text{mindre tätort}} = 21\ 855$, $n_{\text{landsbygd}} = 16\ 310$).

För att ytterligare belysa färdmedelsfördelningen så visas fördelningen för resor med olika längd, se Figur 5.21. Det mönster som framkommer är inte så förvånande, dvs resor som görs med bil ökar med längden på resan (upp till 20 km) och samtidigt minskar andel av resorna som görs med gång och cykel i samma reslängdsintervall. Tågresorna utgör en stor del av resorna när avståndet på resan är 50 km eller längre.

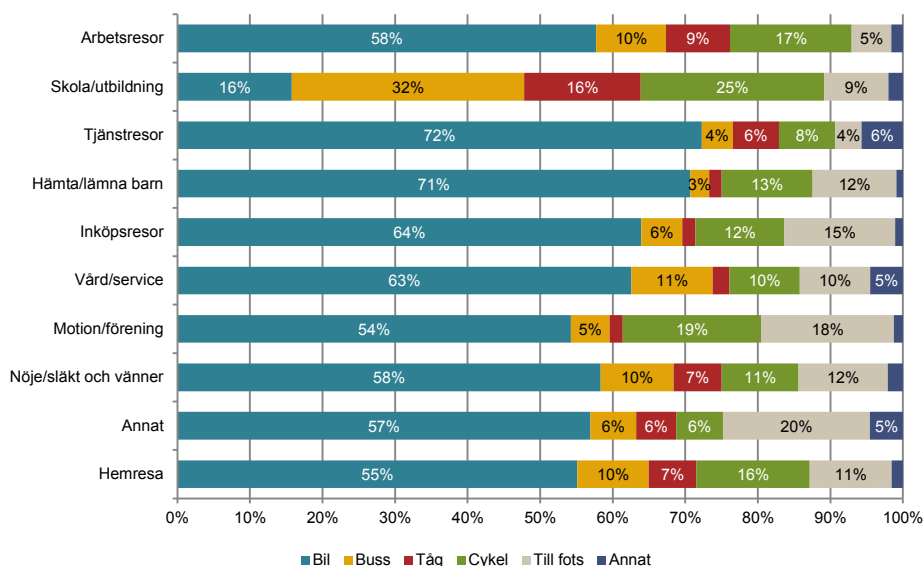
Vid jämförelse med förra mätningen är det framförallt ett antal förändringar som är påtagliga. För resor upp till 1 km har bilresorna minskat med drygt 3 procentenheter. För resorna mellan 5-10 km har bussresorna minskat med 4,5 procentenheter. För de längsta resorna (>50km) har bilresorna ökat med drygt 7 procentenheter medan tågresorna minskat med 4 procentenheter. I övrigt är resultaten ungefär desamma.



Figur 5.21 Andel resor med olika färdmedel uppdelat på resor i olika reslängdsintervall (n=3 260-16 133).

Hur färdmedelsfördelningen ser ut för resor med olika ärenden visas i Figur 5.22. Den ärendetyp som skiljer mest är resor till studier, för vilka bussen är betydligt vanligare och bilen betydligt mindre vanlig än för andra ärenden. Detta hänger samman med att det främst är yngre personer som har ärendet studier och att de i större utsträckning åker buss. Förutom för resor till utbildning/studier används bilen minst för resor till motion och fritidsaktiviteter. Som mest används bilen till tjänsteresor samt till hämtning och lämning av barn. Flest cykelresor görs vid ärendena studier, motion och förening samt till arbetsresor. Att ta sig till fots är vanligast för resor med annat ärende än de som var fördefinierade och till motion och föreningsliv.

Sedan 2007 har bussresorna till skola/utbildning ökat med 3 procentenheter, tjänsteresor till fots minskat med 7 procentenheter och inköpsresor med bil ökat med 5 procentenheter. För resor till vård/service har bilresorna ökat med 6 procentenheter och resorna med cykel och till fots minskat med 3 procentenheter. För resor till motion/förening är förhållandet det omvända, bilresorna har minskat med 9 procentenheter och resorna med cykel och till fots har ökat med 3 procentenheter. Bilresor till nöje eller för att besöka släkt och vänner har ökat med 4 procentenheter medan resorna till fots i samma ärende minskat med 4 procentenheter.

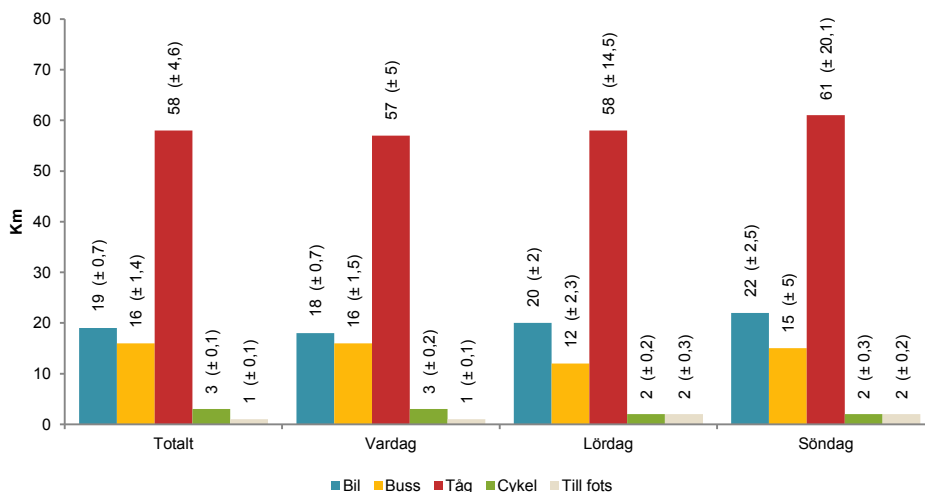


Figur 5.22 Andel resor med olika färdmedel uppdelat på resor med olika ärenden. (n=670-19 523)

5.6 Genomsnittlig reslängd för olika färdmedel

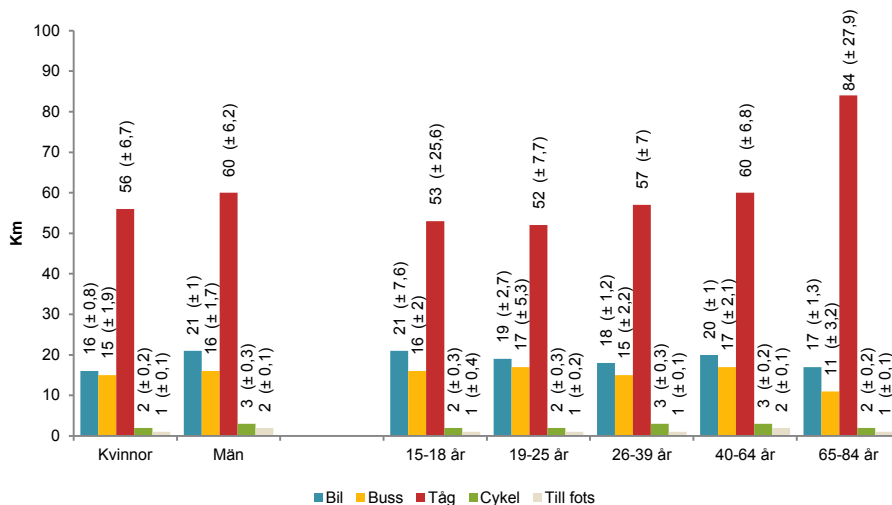
Av naturliga skäl varierar reslängden per resa mellan olika färdmedel. Tågresorna är de längsta följt av bilresor, se Figur 5.23. Skillnaden mellan längden på resor med bil och med buss är inte så stor och det är små skillnader mellan de olika veckodagarna.

Om jämförelse görs med mätningen 2007 är resultaten, med några undantag, lika. Skillnader finns gällande resor med tåg, där den genomsnittliga reslängden minskat med ca 9, 18 respektive 5 km för vardagar, lördagar och söndagar. En stor skillnad gentemot 2007 är att bussresorna på söndagarna minskat med 52 km. Skillnaden beror på att det finns några enstaka mycket långa resor (250-700 km) 2007, medan den längsta rapporterade bussresan på söndagar 2013 är 152 km. Om de långa resorna 2007 exkluderas är resorna med buss på söndagar betydligt kortare, om än längre än 2013 (ca 30 km istället för 67 km).



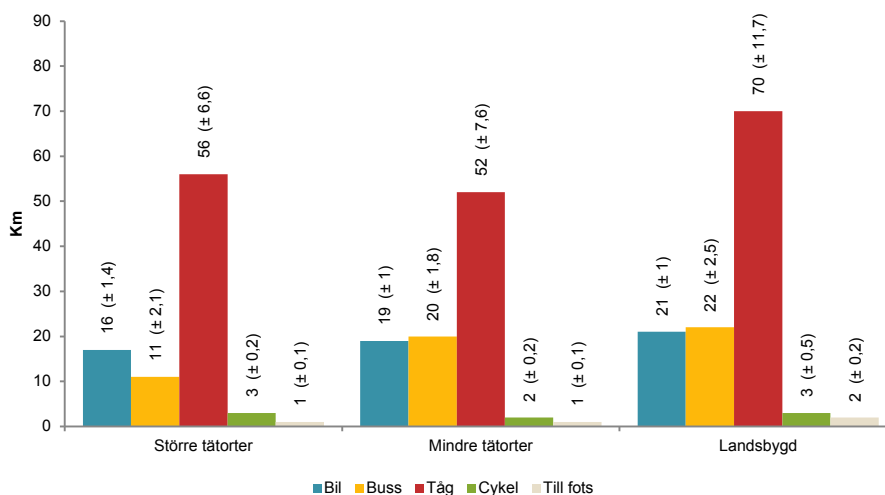
Figur 5.23 Genomsnittlig reslängd per resa för resor med olika färdmedel totalt och uppdelat på olika veckodagar ($n_{\text{totalt}}=48\ 443$, $n_{\text{vardag}}=38\ 268$, $n_{\text{lördag}}=5\ 591$, $n_{\text{söndag}}=4\ 584$).

Det finns skillnader mellan män och kvinnor i det här avseendet, mäns genomsnittliga resor är längre än kvinnornas, oavsett vilket färdmedel som används, se Figur 5.24. Jämförelser mellan olika åldersgrupper visar att det främst är de äldsta som skiljer sig från övriga.



Figur 5.24 Genomsnittlig reslängd per resa för resor med olika färdmedel uppdelat på kvinnor och män samt olika åldersgrupper ($n_{\text{kvinnor}}=26\ 397$, $n_{\text{män}}=22\ 046$, $n_{15-18\ \text{år}}=1\ 683$, $n_{19-25\ \text{år}}=2\ 711$, $n_{26-39\ \text{år}}=9\ 045$, $n_{40-64\ \text{år}}=24\ 031$, $n_{65-84\ \text{år}}=12\ 109$).

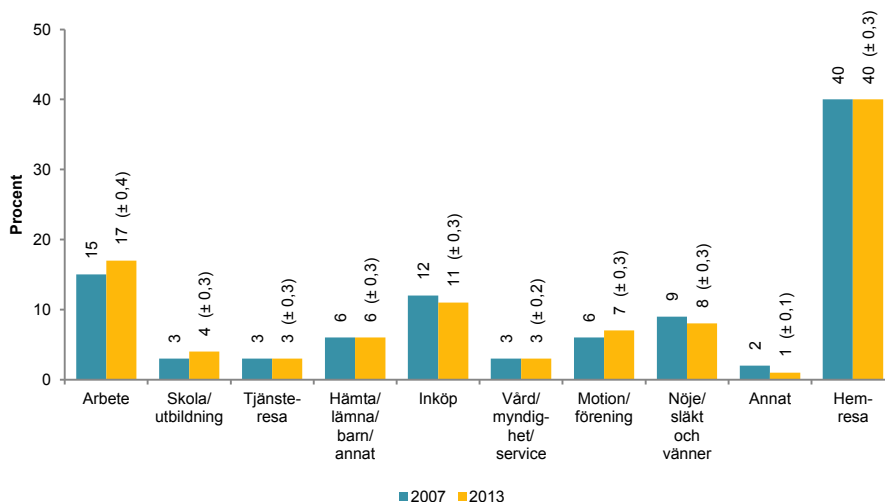
Reslängden per resa och färdmedel varierar mellan personer boende i olika ortstyper, se Figur 5.25.



Figur 5.25 Genomsnittlig reslängd per resa för resor med olika färdmedel uppdelat på resor som görs av personer boende i olika ortstyper ($n_{\text{större tätort}} = 13\,226$, $n_{\text{mindre tätort}} = 20\,083$, $n_{\text{landsbygd}} = 15\,134$).

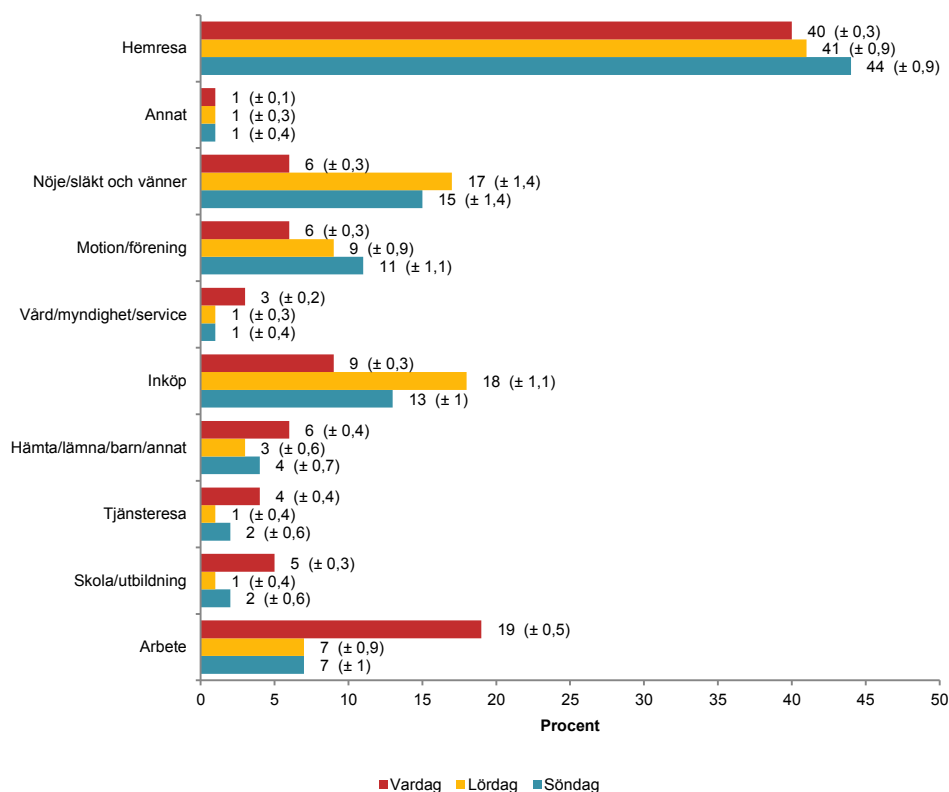
5.7 Andel resor för olika ärende

Fördelningen av ärende för de olika resorna som görs redovisas i Figur 5.26. Vid jämförelser med resultatet från förra mätningen (2007) så är det nästan inga förändringar. Störst andel utgör hemresorna och därefter arbetsresorna. Tredje vanligast är inköpsresorna tätt följt av resor för att besöka släkt och vänner samt resor för att motionera eller delta i föreningsaktivitet.



Figur 5.26 Ärendefördelning för de resor som genomförs ($n_{2013}=55\,041$).

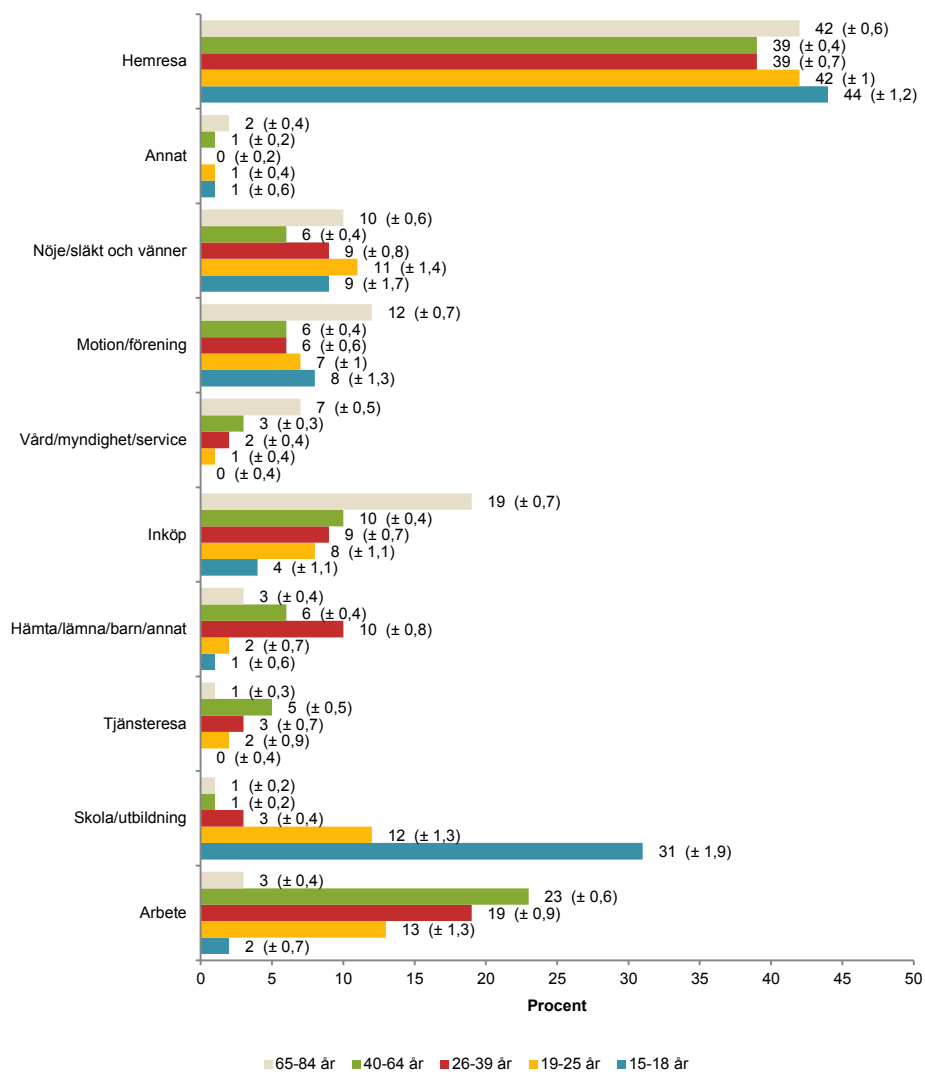
Fördelningen över ärenden för de resor som görs varierar med veckodag, se Figur 5.27. Arbetsresorna utgör förklarligt nog en mycket mindre andel av resorna på lördag och söndag. På lördagen är det främst inköpsresor och resor för att besöka släkt och vänner som görs (bortsett från andelen hemresor som är ungefär lika stor alla veckodagar). Ärendefördelningen på söndagar påminner om den på lördagar.



Figur 5.27 Ärendefördelning för de resor som genomförs uppdelat på olika veckodag ($n_{\text{vardag}}=43\,320$, $n_{\text{lördag}}=6\,443$, $n_{\text{söndag}}=5\,278$).

Några skillnader finns mellan män och kvinnor, men de är inte stora. Resor till släkt och vänner (9 %) samt resor för att hämta och lämna barn (7 %) tycks utgöra en något större andel av kvinnornas resor jämfört med männens (7 % respektive 5 %). I gengäld tycks männen göra fler tjänstresor (4 % jämfört med 2 %) och fler resor till arbetet (18 % jämfört med 15 %) än kvinnor.

Det finns skillnader i ärendefördelning mellan olika åldersgrupper, se Figur 5.28. Bland 15-18-åringar så utgör resor till utbildningen en stor andel och i de mellersta åldersgrupperna så utgör resorna till arbete en stor andel. Bland de som är mellan 65-84 år så utgör inköpsresorna en stor del. I alla grupper är hemresa det vanligaste ärendet för resorna.

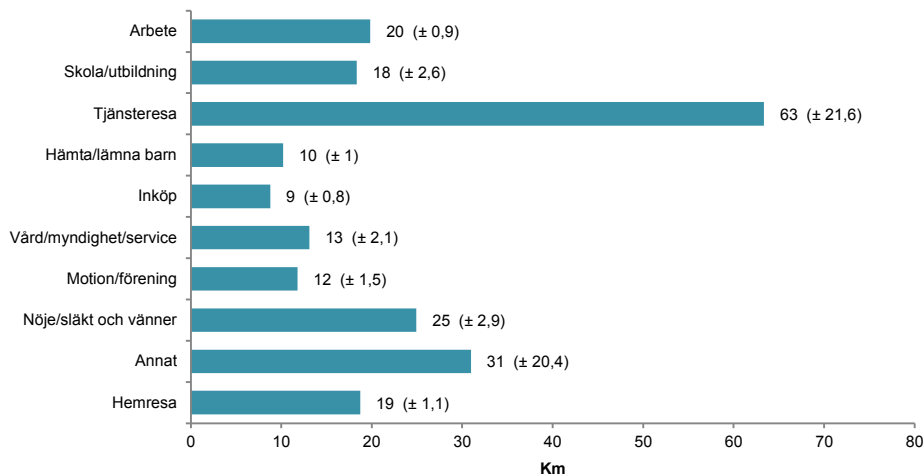


Figur 5.28 Ärendefördelning för de resor som genomförs uppdelat på olika åldersgrupper ($n_{15-18 \text{ år}} = 1\ 896$, $n_{19-25 \text{ år}} = 2\ 974$, $n_{26-39 \text{ år}} = 9\ 851$, $n_{40-64 \text{ år}} = 25\ 942$, $n_{65-84 \text{ år}} = 14\ 378$).

Det finns i princip ingen skillnad i ärendefördelning mellan boende i olika ortstyper.

5.8 Genomsnittlig reslängd per ärende

Den genomsnittliga resan är 19 km, men reslängd för olika ärenden varierar som Figur 5.29 visar. Resor som görs i tjänsten är betydligt längre än övriga. Allra kortast är resor för inköp följt av resor för att hämta och lämna barn.

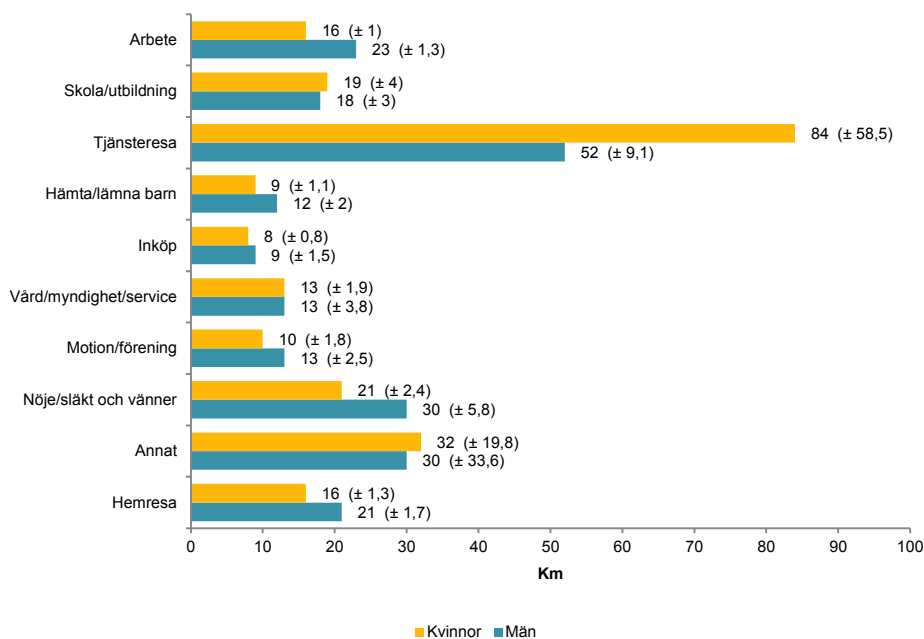


Figur 5.29 Genomsnittlig reslängd för resor med olika ärende (n=549-19 826).

Uppdelat på olika veckodagar så tycks det vara så att tjänsteresor på vardagar och söndagar är betydligt längre än tjänsteresor på lördagar (63 respektive 95 km jämfört med 23 km). Inköpsresorna på lördagar är något längre (ca 11 km) jämfört med inköpsresor på vardagar och söndagar (ca 8 respektive 9 km). Resor för nöjen och att besöka släkt och vänner är någon kilometer längre på söndagar (ca 28 km) jämfört med andra dagar (lördagar ca 26 km och vardagar ca 23 km). Resor till motion och föreningsaktiviteter är längst på söndagar (ca 18 km) följt av lördagar (ca 15 km) och kortast på vardagar (ca 10 km).

Totalt är männens genomsnittliga resa längre än kvinnornas, med det varierar en del mellan olika ärenden för resan, se Figur 5.30. Mäns genomsnittliga resa för nöje och att besöka släkt och vänner är betydligt längre än kvinnors. Stora skillnader i genomsnittlig reslängd finns också för arbetsresor mellan kvinnor och män. Minst skillnad i reslängd mellan kvinnor och män finns det för resor till vård och service och för resor till studier samt annat ärende.

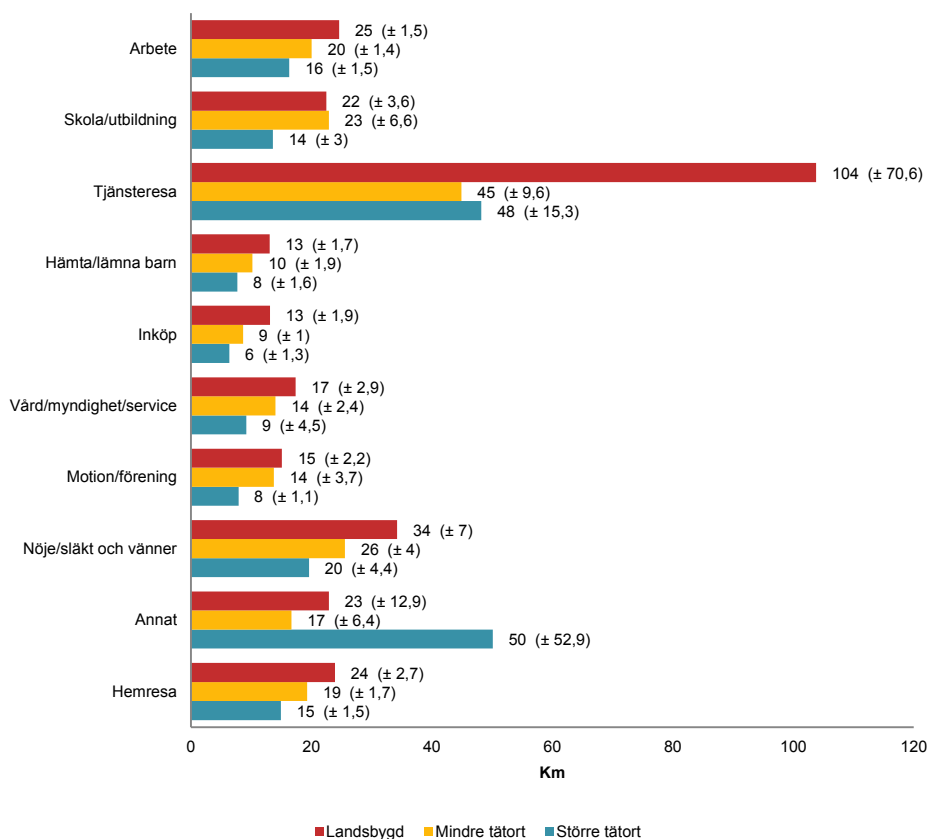
Vid jämförelser med förra mätningen, där resultat redovisas för arbetsresor, inköpsresor och resor till nöje och släkt och vänner, så finns det små skillnader, men dessa följer inget tydligt mönster.



Figur 5.30 Genomsnittlig reslängd för resor med olika ärende uppdelat på mäns respektive kvinnors resor. ($n_{\text{män}}=22\ 959$, $n_{\text{kvinnor}}=27\ 174$)

Den genomsnittliga arbetsresan är ungefär den samma i alla åldersgrupper, utom bland de äldsta där den är kortare. För studier reser gruppen 26-39 år något längre än andra åldersgrupper. Reslängden för motion och föreningsaktiviteter är nästan den samma i alla åldersgrupper.

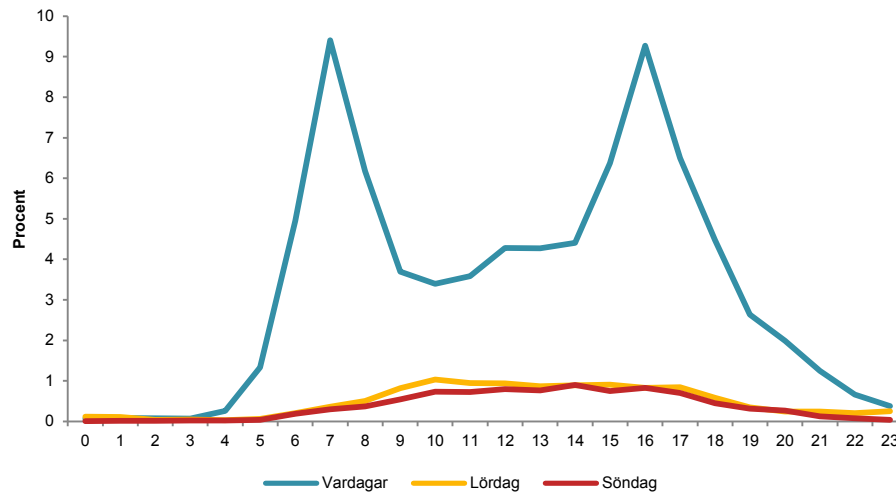
Som Figur 5.31 visar så finns det skillnader i reslängd för olika ärenden bland personer som bor i olika ortstyper. För de flesta ärenden är resorna för boende på landsbygden längst, följt av resor som görs av boende i mindre tätorter och större tätorter.



Figur 5.31 Genomsnittlig reslängd för resor med olika ärende bland boende i olika ortstyper ($n_{landsbygd}=15\ 866$, $n_{mindre\ tätorter}=20\ 949$, $n_{större\ tätorter}=13\ 799$).

5.9 Tidpunkt för resorna

I Figur 5.32 visas när på dygnet resorna genomförs uppdelat på vardagar och på lördagar och söndagar. Resorna görs mycket mer utspritt i tid på lördag och söndag jämfört med på vardagar, då resandet är koncentrerat mellan sex och nio på morgonen samt mellan tre till sex på eftermiddagen.

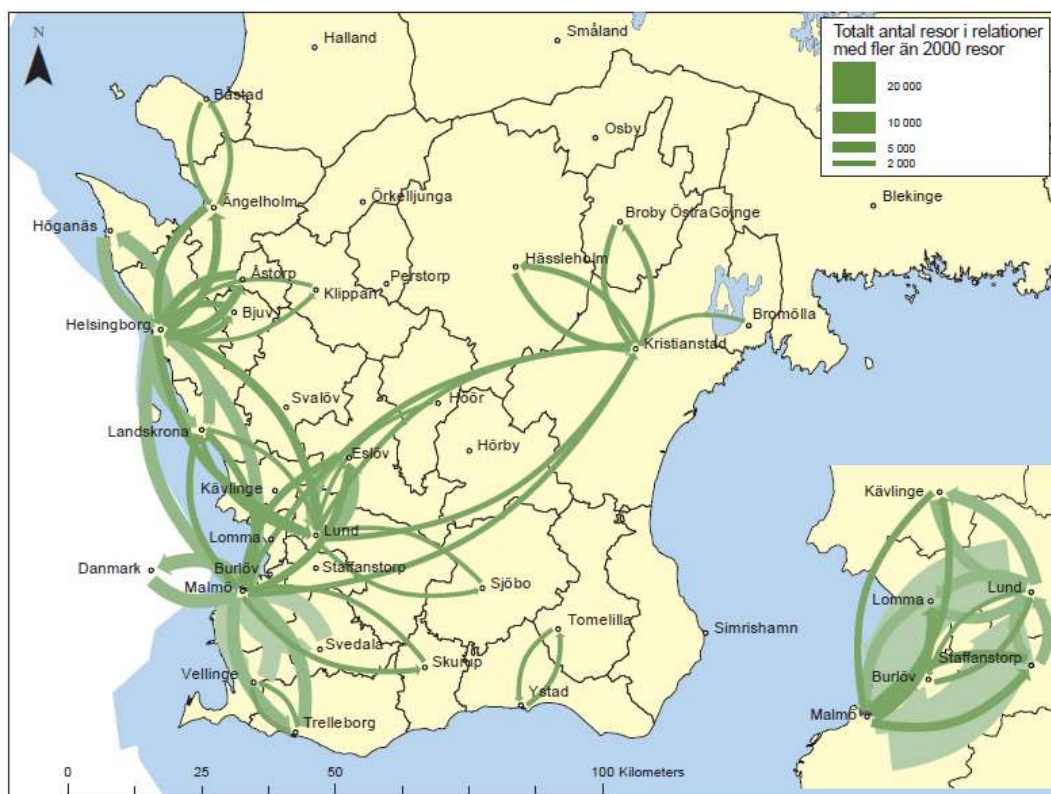


Figur 5.32 Timme för resans start på vardagar, lördagar och söndagar (andel av samtliga resor) ($n_{\text{vardag}}=38\,901$, $n_{\text{lördag}}=5\,455$, $n_{\text{söndag}}=4\,412$).

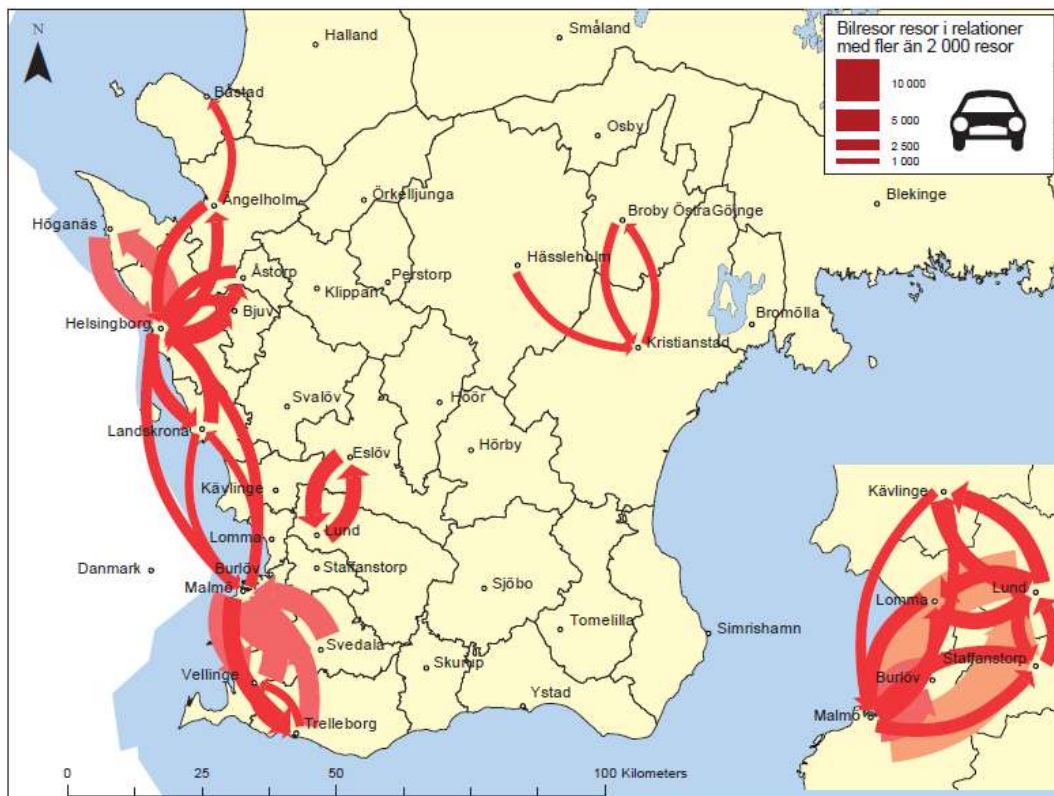
6 Resor mellan olika kommuner

Den största andelen resor i respektive kommun görs inom den egna kommunen, med något undantag. Den största resrelationen mellan kommuner är den mellan Malmö och Lund och i motsatt riktning. Stora resrelationer finns också mellan Malmö och Helsingborg i båda riktningar samt mellan Lund och Helsingborg i båda riktningar. Förutom i dessa relationer så görs många resor till och från kranskommunerna till de större städerna. T ex så görs många resor mellan Åstorp/ Landskrona/Höganäs och Helsingborg samt mellan Malmö och Staffanstorps/Burlövs/Vellinge/ Lomma/Svedala/Trelleborg. Många resor görs också mellan Lund och Staffanstorps/Kävlinge/ Lomma/Eslöv.

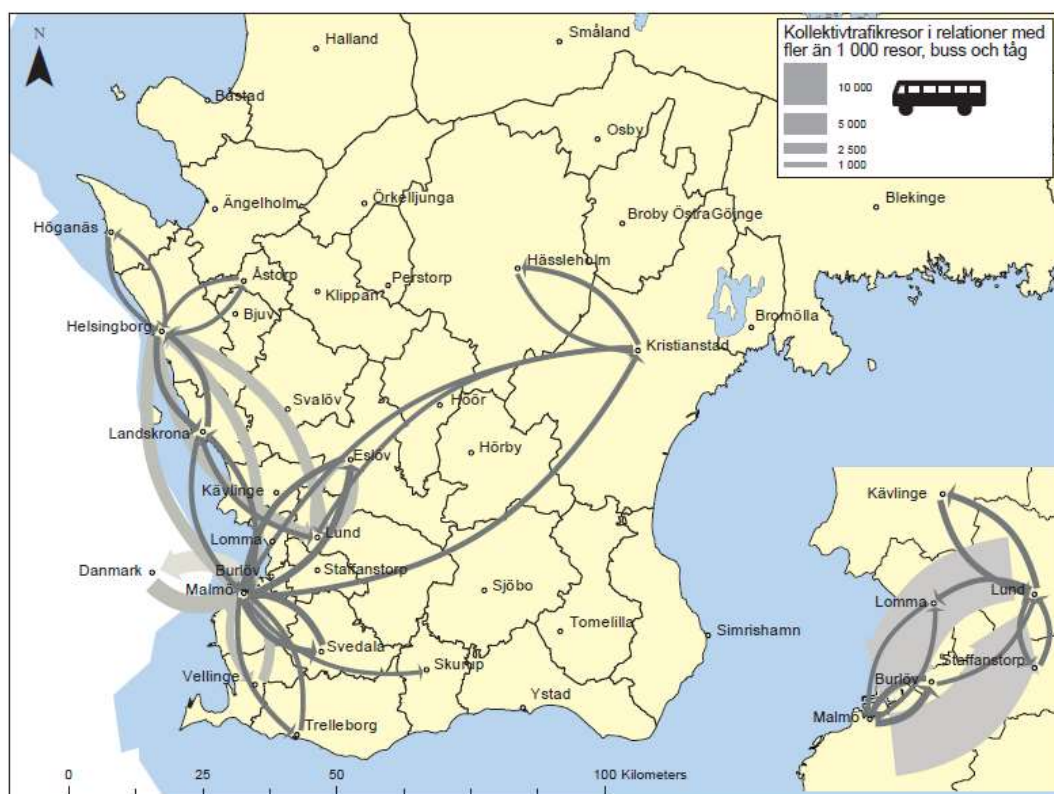
I följande kartbilder visas de största resrelationerna, först totalt sett och sedan uppdelat på resor som görs med bil och resor som görs med kollektivtrafik (tåg och buss).



Figur 6.1 De största resrelationerna med start och/eller mål i Skåne. Antal resor uppräknat på populationen.



Figur 6.2 De största resrelationerna, som görs med bil, med start och/eller mål i Skåne. Antal resor uppräknat på populationen.



Figur 6.3 De största resrelationerna, som görs med tåg eller buss, med start och/eller mål i Skåne. Antal resor uppräknat på populationen.

7 Referenser

Stangeby, I. (2000). Metoder i reisvaneforskningen. En diskusjon av metodiske problem knyttet till reisvane undersøkelser, TØI rapport 477/2000.

Vägverket (2005). Kostnadseffektiva resvaneundersökningar, Publikation 2005:91, Vägverket Samhälle och trafik, Sektion Utformning av vägar och gator, Borlänge.

8 Bilagor

Bilaga 1 Enkät och resdagbok

Bilaga 2 Stratumindelning

Bilaga 3 Resmatriser

Resdagbok för: Måndagen den 7 oktober

Från kl 04.00 på morgonen till kl 03.59 påföljande dag

A Först några frågor om dig...											
A1	Är du...? <input type="checkbox"/> kvinna <input type="checkbox"/> man										
A2	Hur gammal är du? <input type="text"/> år										
A3	Hur många personer är ni i ditt hushåll? (Räkna även med dig själv)										
	<input type="text"/> st <input type="text"/> st <input type="text"/> st <input type="text"/> st <input type="text"/> st <input type="text"/> st <input type="text"/> st 0-6 år 7-10 år 11-15 år 16-18 år 19-64 år 65-74 år 75- år										
A4	Vilken är din huvudsakliga sysselsättning? (Kryssa för ett alternativ) <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> förvärvsarbetar</td> <td><input type="checkbox"/> föräldraledig</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> studerar</td> <td><input type="checkbox"/> arbetssökande</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> sjukskriven</td> <td><input type="checkbox"/> pensionär</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> annat, nämligen</td> <td><input type="text"/></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> förvärvsarbetar	<input type="checkbox"/> föräldraledig	<input type="checkbox"/> studerar	<input type="checkbox"/> arbetssökande	<input type="checkbox"/> sjukskriven	<input type="checkbox"/> pensionär	<input type="checkbox"/> annat, nämligen	<input type="text"/>		
<input type="checkbox"/> förvärvsarbetar	<input type="checkbox"/> föräldraledig										
<input type="checkbox"/> studerar	<input type="checkbox"/> arbetssökande										
<input type="checkbox"/> sjukskriven	<input type="checkbox"/> pensionär										
<input type="checkbox"/> annat, nämligen	<input type="text"/>										
A5	Vilken är din högsta avslutade utbildning? (Kryssa för ett alternativ) <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> grundskola/folkskola</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> gymnasium/realskola</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> eftergymnasial utbildning, annan än högskola/universitet</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> utbildning på högskola/universitet</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> grundskola/folkskola	<input type="checkbox"/> gymnasium/realskola	<input type="checkbox"/> eftergymnasial utbildning, annan än högskola/universitet	<input type="checkbox"/> utbildning på högskola/universitet						
<input type="checkbox"/> grundskola/folkskola											
<input type="checkbox"/> gymnasium/realskola											
<input type="checkbox"/> eftergymnasial utbildning, annan än högskola/universitet											
<input type="checkbox"/> utbildning på högskola/universitet											
A6	Ange den sammanlagda årsinkomsten för samtliga personer i ditt hushåll före skatt. Pension och studiemedel ska räknas, men inte bidrag som t ex barn- och bostadsbidrag. Du kan multiplicera månadsinkomsten med 12. <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> 100 000 eller mindre</td> <td><input type="checkbox"/> 500 001 – 600 000</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 100 001 – 200 000</td> <td><input type="checkbox"/> 600 001 – 700 000</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 200 001 – 300 000</td> <td><input type="checkbox"/> 700 001 – 800 000</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 300 001 – 400 000</td> <td><input type="checkbox"/> mer än 800 000</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 400 001 – 500 000</td> <td></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> 100 000 eller mindre	<input type="checkbox"/> 500 001 – 600 000	<input type="checkbox"/> 100 001 – 200 000	<input type="checkbox"/> 600 001 – 700 000	<input type="checkbox"/> 200 001 – 300 000	<input type="checkbox"/> 700 001 – 800 000	<input type="checkbox"/> 300 001 – 400 000	<input type="checkbox"/> mer än 800 000	<input type="checkbox"/> 400 001 – 500 000	
<input type="checkbox"/> 100 000 eller mindre	<input type="checkbox"/> 500 001 – 600 000										
<input type="checkbox"/> 100 001 – 200 000	<input type="checkbox"/> 600 001 – 700 000										
<input type="checkbox"/> 200 001 – 300 000	<input type="checkbox"/> 700 001 – 800 000										
<input type="checkbox"/> 300 001 – 400 000	<input type="checkbox"/> mer än 800 000										
<input type="checkbox"/> 400 001 – 500 000											
A7	Bor du i enfamiljshus eller flerfamiljshus? <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> flerfamiljshus (lägenhet)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> fristående en- eller tvåfamiljshus (villa)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> radhus/kedjehus</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> annat, nämligen <input type="text"/></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> flerfamiljshus (lägenhet)	<input type="checkbox"/> fristående en- eller tvåfamiljshus (villa)	<input type="checkbox"/> radhus/kedjehus	<input type="checkbox"/> annat, nämligen <input type="text"/>						
<input type="checkbox"/> flerfamiljshus (lägenhet)											
<input type="checkbox"/> fristående en- eller tvåfamiljshus (villa)											
<input type="checkbox"/> radhus/kedjehus											
<input type="checkbox"/> annat, nämligen <input type="text"/>											
A8	Har du körkort för bil? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej										
A9	Hur många personer i hushållet har körkort? (Räkna även med dig själv) <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> 0 st</td> <td><input type="checkbox"/> 2 st</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 1 st</td> <td><input type="checkbox"/> 3 st eller fler</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> 0 st	<input type="checkbox"/> 2 st	<input type="checkbox"/> 1 st	<input type="checkbox"/> 3 st eller fler						
<input type="checkbox"/> 0 st	<input type="checkbox"/> 2 st										
<input type="checkbox"/> 1 st	<input type="checkbox"/> 3 st eller fler										
A10	Hur många bilar har hushållet tillgång till? Räkna även med eventuella leasing- och förmånsbilar. (Kryssa för ett alternativ) <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> 0 st</td> <td><input type="checkbox"/> 2 st</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 1 st</td> <td><input type="checkbox"/> 3 st eller fler</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> 0 st	<input type="checkbox"/> 2 st	<input type="checkbox"/> 1 st	<input type="checkbox"/> 3 st eller fler						
<input type="checkbox"/> 0 st	<input type="checkbox"/> 2 st										
<input type="checkbox"/> 1 st	<input type="checkbox"/> 3 st eller fler										
A11	Kan du i allmänhet använda dig av bil när du behöver? (Kryssa för ett alternativ) <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> ja, alltid</td> <td><input type="checkbox"/> ja, för det mesta</td> <td><input type="checkbox"/> ja, ibland</td> <td><input type="checkbox"/> nej, sällan</td> <td><input type="checkbox"/> nej, aldrig</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> ja, alltid	<input type="checkbox"/> ja, för det mesta	<input type="checkbox"/> ja, ibland	<input type="checkbox"/> nej, sällan	<input type="checkbox"/> nej, aldrig					
<input type="checkbox"/> ja, alltid	<input type="checkbox"/> ja, för det mesta	<input type="checkbox"/> ja, ibland	<input type="checkbox"/> nej, sällan	<input type="checkbox"/> nej, aldrig							
A12	Har du tillgång till cykel? (Kryssa för ett alternativ) <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> ja, alltid</td> <td><input type="checkbox"/> ja, för det mesta</td> <td><input type="checkbox"/> ja, ibland</td> <td><input type="checkbox"/> nej, sällan</td> <td><input type="checkbox"/> nej, aldrig</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> ja, alltid	<input type="checkbox"/> ja, för det mesta	<input type="checkbox"/> ja, ibland	<input type="checkbox"/> nej, sällan	<input type="checkbox"/> nej, aldrig					
<input type="checkbox"/> ja, alltid	<input type="checkbox"/> ja, för det mesta	<input type="checkbox"/> ja, ibland	<input type="checkbox"/> nej, sällan	<input type="checkbox"/> nej, aldrig							



1013721

+

<p>A13</p>	<p>Har du något kort du kan använda för resor med kollektivtrafiken eller färdtjänst? (Kryssa för ett alternativ)</p> <p><input type="checkbox"/> ja, alltid <input type="checkbox"/> ja, för det mesta <input type="checkbox"/> ja, ibland <input type="checkbox"/> nej, sällan <input type="checkbox"/> nej, aldrig</p>	<p>+</p>																
<p>A14</p>	<p>Vilken typ av biljett använder du oftast då du reser kollektivt i Skåne? (Kryssa för ett alternativ)</p> <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> Jojo Period (30 dagars periodkort)</td> <td><input type="checkbox"/> tillstånd för färdtjänst</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> abonnemangskort (Lund och Helsingborg)</td> <td><input type="checkbox"/> biljett köpt i Skånetrafikens app</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Jojo Reskassa (laddningsbart med minst 200kr)</td> <td><input type="checkbox"/> biljett köpt via sms (stad)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Jojo Skola</td> <td><input type="checkbox"/> biljett köpt i automat på stationen</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Jojo Student</td> <td><input type="checkbox"/> biljett köpt på kundcenter eller serviceombud</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Jojo Fritid</td> <td><input type="checkbox"/> biljett köpt med kreditkort (regionbuss)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Jojo Senior</td> <td><input type="checkbox"/> förköpt pappersbiljett/kupong</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Jojo Serviceresor</td> <td><input type="checkbox"/> jag reser aldrig kollektivt i Skåne</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> Jojo Period (30 dagars periodkort)	<input type="checkbox"/> tillstånd för färdtjänst	<input type="checkbox"/> abonnemangskort (Lund och Helsingborg)	<input type="checkbox"/> biljett köpt i Skånetrafikens app	<input type="checkbox"/> Jojo Reskassa (laddningsbart med minst 200kr)	<input type="checkbox"/> biljett köpt via sms (stad)	<input type="checkbox"/> Jojo Skola	<input type="checkbox"/> biljett köpt i automat på stationen	<input type="checkbox"/> Jojo Student	<input type="checkbox"/> biljett köpt på kundcenter eller serviceombud	<input type="checkbox"/> Jojo Fritid	<input type="checkbox"/> biljett köpt med kreditkort (regionbuss)	<input type="checkbox"/> Jojo Senior	<input type="checkbox"/> förköpt pappersbiljett/kupong	<input type="checkbox"/> Jojo Serviceresor	<input type="checkbox"/> jag reser aldrig kollektivt i Skåne	
<input type="checkbox"/> Jojo Period (30 dagars periodkort)	<input type="checkbox"/> tillstånd för färdtjänst																	
<input type="checkbox"/> abonnemangskort (Lund och Helsingborg)	<input type="checkbox"/> biljett köpt i Skånetrafikens app																	
<input type="checkbox"/> Jojo Reskassa (laddningsbart med minst 200kr)	<input type="checkbox"/> biljett köpt via sms (stad)																	
<input type="checkbox"/> Jojo Skola	<input type="checkbox"/> biljett köpt i automat på stationen																	
<input type="checkbox"/> Jojo Student	<input type="checkbox"/> biljett köpt på kundcenter eller serviceombud																	
<input type="checkbox"/> Jojo Fritid	<input type="checkbox"/> biljett köpt med kreditkort (regionbuss)																	
<input type="checkbox"/> Jojo Senior	<input type="checkbox"/> förköpt pappersbiljett/kupong																	
<input type="checkbox"/> Jojo Serviceresor	<input type="checkbox"/> jag reser aldrig kollektivt i Skåne																	
<p>A15</p>	<p>Hur långt har du från hemmet till närmsta busshållplats? <input type="text"/> meter</p> <p>Hur långt har du från hemmet till närmsta järnvägsstation? <input type="text"/> meter</p> <p>Hur långt har du från hemmet till närmsta bilparkering? <input type="text"/> meter</p>																	
<p>B Frågor till dig som förvärvsarbetar eller studerar <i>Du som <u>inte</u> förvärvsarbetar eller studerar kan gå vidare till del C, nedan</i></p>																		
<p>B1</p>	<p>Hur långt har du från <u>arbete/studieplats</u> till närmsta busshållplats? <input type="text"/> meter</p> <p>Hur långt har du från <u>arbete/studieplats</u> till närmsta järnvägsstation? <input type="text"/> meter</p> <p>Hur långt har du från <u>arbete/studieplats</u> till närmsta bilparkering? <input type="text"/> meter</p>																	
<p>B2</p>	<p>Har du tillgång till något av följande på arbetsplatsen/studieplatsen? (Kryssa för ett eller flera alternativ)</p> <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> fri parkering</td> <td><input type="checkbox"/> ersättning för egen bil i tjänsten</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> parkering med avgift</td> <td><input type="checkbox"/> subventionerat kort för kollektivtrafiken</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> förmånsbeskattad parkering</td> <td><input type="checkbox"/> tjänstecykel</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> företagsbil/bilpoolsbil</td> <td><input type="checkbox"/> inte något av ovanstående alternativ</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> förmånsbil</td> <td></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> fri parkering	<input type="checkbox"/> ersättning för egen bil i tjänsten	<input type="checkbox"/> parkering med avgift	<input type="checkbox"/> subventionerat kort för kollektivtrafiken	<input type="checkbox"/> förmånsbeskattad parkering	<input type="checkbox"/> tjänstecykel	<input type="checkbox"/> företagsbil/bilpoolsbil	<input type="checkbox"/> inte något av ovanstående alternativ	<input type="checkbox"/> förmånsbil								
<input type="checkbox"/> fri parkering	<input type="checkbox"/> ersättning för egen bil i tjänsten																	
<input type="checkbox"/> parkering med avgift	<input type="checkbox"/> subventionerat kort för kollektivtrafiken																	
<input type="checkbox"/> förmånsbeskattad parkering	<input type="checkbox"/> tjänstecykel																	
<input type="checkbox"/> företagsbil/bilpoolsbil	<input type="checkbox"/> inte något av ovanstående alternativ																	
<input type="checkbox"/> förmånsbil																		
<p>C Om din mättdag</p>																		
<p>C1</p>	<p>Gjorde du några förflyttningar under mättdagen? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej, jag var hemma hela dagen</p>																	
<p>C2</p>	<p>Om du inte gjorde några förflyttningar, vad var orsaken?</p> <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> jag hade inga speciella ärenden</td> <td><input type="checkbox"/> funktionshinder</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> sjukdom</td> <td><input type="checkbox"/> arbetade hemma</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> vård av sjukt barn/föräldraledig</td> <td><input type="checkbox"/> annat, nämligen <input type="text"/></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> jag hade inga speciella ärenden	<input type="checkbox"/> funktionshinder	<input type="checkbox"/> sjukdom	<input type="checkbox"/> arbetade hemma	<input type="checkbox"/> vård av sjukt barn/föräldraledig	<input type="checkbox"/> annat, nämligen <input type="text"/>											
<input type="checkbox"/> jag hade inga speciella ärenden	<input type="checkbox"/> funktionshinder																	
<input type="checkbox"/> sjukdom	<input type="checkbox"/> arbetade hemma																	
<input type="checkbox"/> vård av sjukt barn/föräldraledig	<input type="checkbox"/> annat, nämligen <input type="text"/>																	

+



1013721

+

+

D Dina förflyttningar

På nästa sida fyller du i hur du rest under din mät dag, d v s den dag som står angiven överst på första sidan. Du fyller i en kolumn för varje förflyttning du gör under mät dagen. Gör du exempelvis fem förflyttningar fyller du alltså i fem kolumner.

Vi ber dig att fylla i alla **förflyttningar** du gjort under din mät dag, även om du inte rest som du brukar.

EXEMPEL

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

Exempel: Har du på väg till arbetet lämnat barn på förskola blir "Förflyttning nr 1" resan mellan hemmet och förskolan, "Förflyttning nr 2" resan mellan förskolan och arbetet osv. **Glöm inte att fylla i hemresan också.**

Fyll i de olika färd sätt du använde vid din förflyttning.

Exempel: Om du promenerade till busshållplatsen för att sedan ta bussen kryssar du "till fots" som 1:a färd sätt och "buss" som 2:a färd sätt. Gick du sedan från bussen till din destination blir "till fots" 3:e färd sätt.

Observera att resor till fots räknas som förflyttningar om du utträttat något ärende. Promenader som du gjort för att få en nypa luft eller för att rasta hunden, d v s där promenaden är själva ärendet, ska du **inte** ta med.

Hela avståndet mellan start- och målpunkt ska anges. Det går bra med ett ungefärligt avstånd.

Förflyttning nr 1

Var startade du denna resa?
 Egna bostaden
 Annan plats, nämligen:
 gata & nr/ plats: _____
 ort/kommun: _____

Hur dags startade du? kl. 06 : 15
 h m

Vilket var ditt ärende?
 Till bostaden
 Till arbetsplatsen
 Resa/ärende i tjänsten
 Till skola/utbildning
 Hämta/lämna barn
 Inköp av livsmedel
 Annat inköp
 Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård
 Besöka post/bank/myndighet
 Motion/friluftsliv
 Föreningsaktivitet (t ex idrott, kultur)
 Nöje (t ex bio, dans, restaurang)
 Besöka släkt och vänner
 Annat, nämligen: _____

Var avslutade du denna resa?
 Egna bostaden
 Annan plats, nämligen:
 gata & nr/ plats: Förskolan Bollen
 ort/kommun: Västad

Ange färd sätt i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Bil som förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/MC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Till fots	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flyg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi (ej färdtjänst)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat, nämligen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hur dags kom du fram? kl. 06 : 35
 h m

Hur lång var denna förflyttning? 3 km

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?
 Nej Ja, fortsätt upptill på nästa kolumn

Förflyttning nr 2

(startar där förflyttning 1 slutade)

Hur dags startade du? kl. 06 : 45
 h m

Vilket var ditt ärende?
 Till bostaden
 Till arbetsplatsen
 Resa/ärende i tjänsten
 Till skola/utbildning
 Hämta/lämna barn
 Inköp av livsmedel
 Annat inköp
 Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård
 Besöka post/bank/myndighet
 Motion/friluftsliv
 Föreningsaktivitet (t ex idrott, kultur)
 Nöje (t ex bio, dans, restaurang)
 Besöka släkt och vänner
 Annat, nämligen: _____

Var avslutade du denna resa?
 Egna bostaden
 Annan plats, nämligen:
 gata & nr/ plats: Ringvägen 8
 ort/kommun: Malmö

Ange färd sätt i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Bil som förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/MC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Till fots	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flyg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi (ej färdtjänst)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat, nämligen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hur dags kom du fram? kl. 08 : 20
 h m

Hur lång var denna förflyttning? 65 km

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?
 Nej Ja, fortsätt upptill på nästa kolumn

+



1013721

+

Fyll i dina resor/förflyttningar för mättdagen

Din mättdag finns angiven överst på sidan 1.

Ange platsen så noga du kan. Rör det sig om en annan plats än din egen bostad, så anger du gata och nummer samt ort/kommun. Är platsen allmänt känd (som t ex LTH, Stortorget eller Center Syd) räcker det med att skriva platsens namn. Men glöm inte att ange ort/kommun.

Alla färdstätt räknas, även förflyttningar till fots och med cykel. Ange alltså samtliga färdstätt du använt för denna förflyttning, i den ordning du använde dem.

Har du gjort fler förflyttningar denna dag, så kryssar du i ja-rutan och fortsätter i nästa kolumn.

Förflyttning nr 1

Var startade du denna resa?

Egna bostaden

Annan plats, nämligen:

gata & nr/ plats

ort/kommun

Hur dags startade du?

kl. : h m

Vilket var ditt ärende?

Till bostaden

Till arbetsplatsen

Resa/ärende i tjänsten

Till skola/utbildning

Hämta/lämna barn

Inköp av livsmedel

Annat inköp

Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård

Besöka post/bank/myndighet

Motion/friluftsliv

Föreningsaktivitet (t ex idrott, kultur)

Nöje (t ex bio, dans, restaurang)

Besöka släkt och vänner

Annat, nämligen:

Var avslutade du denna resa?

Egna bostaden

Annan plats, nämligen:

gata & nr/ plats

ort/kommun

Ange färdstätt i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Bil som förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/MC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flyg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi (ej färdtjänst)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat, nämligen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hur dags kom du fram?

kl. : h m

Hur lång var denna förflyttning?

ca km

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

Nej Ja, fortsatt upptill på nästa kolumn

Förflyttning nr 2

(startar där förflyttning 1 slutade)

Hur dags startade du?

kl. : h m

Vilket var ditt ärende?

Till bostaden

Till arbetsplatsen

Resa/ärende i tjänsten

Till skola/utbildning

Hämta/lämna barn

Inköp av livsmedel

Annat inköp

Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård

Besöka post/bank/myndighet

Motion/friluftsliv

Föreningsaktivitet (t ex idrott, kultur)

Nöje (t ex bio, dans, restaurang)

Besöka släkt och vänner

Annat, nämligen:

Var avslutade du denna resa?

Egna bostaden

Annan plats, nämligen:

gata & nr/ plats

ort/kommun

Ange färdstätt i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Bil som förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/MC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flyg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi (ej färdtjänst)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat, nämligen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hur dags kom du fram?

kl. : h m

Hur lång var denna förflyttning?

ca km

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

Nej Ja, fortsatt upptill på nästa kolumn


 1013721

Förflyttning nr 3

(startar där förflyttning 2 slutade)

Hur dags startade du? kl. : h m

Vilket var ditt ärende?

Till bostaden
 Till arbetsplatsen
 Resa/ärende i tjänsten
 Till skola/utbildning
 Hämta/lämna barn
 Inköp av livsmedel
 Annat inköp
 Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård
 Besöka post/bank/myndighet
 Motion/friluftsliv
 Föreningsaktivitet (t ex idrott, kultur)
 Nöje (t ex bio, dans, restaurang)
 Besöka släkt och vänner
 Annat, nämligen:

Var avslutade du denna resa?
 Egna bostaden
 Annan plats, nämligen: gata & nr/ plats:
 ort/kommun:

Ange färdstätt i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Bil som förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/MC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flyg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi (ej färdtjänst)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat, nämligen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hur dags kom du fram? kl. : h m

Hur lång var denna förflyttning? ca km

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?
 Nej Ja, fortsätt upptill på nästa kolumn

Förflyttning nr 4

(startar där förflyttning 3 slutade)

Hur dags startade du? kl. : h m

Vilket var ditt ärende?

Till bostaden
 Till arbetsplatsen
 Resa/ärende i tjänsten
 Till skola/utbildning
 Hämta/lämna barn
 Inköp av livsmedel
 Annat inköp
 Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård
 Besöka post/bank/myndighet
 Motion/friluftsliv
 Föreningsaktivitet (t ex idrott, kultur)
 Nöje (t ex bio, dans, restaurang)
 Besöka släkt och vänner
 Annat, nämligen:

Var avslutade du denna resa?
 Egna bostaden
 Annan plats, nämligen: gata & nr/ plats:
 ort/kommun:

Ange färdstätt i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Bil som förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/MC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flyg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi (ej färdtjänst)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat, nämligen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hur dags kom du fram? kl. : h m

Hur lång var denna förflyttning? ca km

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?
 Nej Ja, fortsätt upptill på nästa kolumn

Förflyttning nr 5

(startar där förflyttning 4 slutade)

Hur dags startade du? kl. : h m

Vilket var ditt ärende?

Till bostaden
 Till arbetsplatsen
 Resa/ärende i tjänsten
 Till skola/utbildning
 Hämta/lämna barn
 Inköp av livsmedel
 Annat inköp
 Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård
 Besöka post/bank/myndighet
 Motion/friluftsliv
 Föreningsaktivitet (t ex idrott, kultur)
 Nöje (t ex bio, dans, restaurang)
 Besöka släkt och vänner
 Annat, nämligen:

Var avslutade du denna resa?
 Egna bostaden
 Annan plats, nämligen: gata & nr/ plats:
 ort/kommun:

Ange färdstätt i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Bil som förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/MC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flyg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi (ej färdtjänst)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat, nämligen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hur dags kom du fram? kl. : h m

Hur lång var denna förflyttning? ca km

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?
 Nej Ja, fortsätt upptill på nästa kolumn



Förflyttning nr 6

(startar där förflyttning 5 slutade)

Hur dags startade du? kl. : m

Vilket var ditt ärende?

- Till bostaden
- Till arbetsplatsen
- Resa/ärende i tjänsten
- Till skola/utbildning
- Hämta/lämna barn
- Inköp av livsmedel
- Annat inköp
- Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård
- Besöka post/bank/myndighet
- Motion/friluftsliv
- Föreningsaktivitet (t ex idrott, kultur)
- Nöje (t ex bio, dans, restaurang)
- Besöka släkt och vänner
- Annat, nämligen:

Var avslutade du denna resa?

- Egna bostaden
- Annan plats, nämligen:

gata & nr/
plats:

ort/kommun:

Ange färdstätt i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Bil som förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/MC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flyg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi (ej färdtjänst)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat, nämligen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hur dags kom du fram? kl. : m

Hur lång var denna förflyttning? ca km

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

Nej Ja, fortsätt upptill på nästa kolumn

Förflyttning nr 7

(startar där förflyttning 6 slutade)

Hur dags startade du? kl. : m

Vilket var ditt ärende?

- Till bostaden
- Till arbetsplatsen
- Resa/ärende i tjänsten
- Till skola/utbildning
- Hämta/lämna barn
- Inköp av livsmedel
- Annat inköp
- Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård
- Besöka post/bank/myndighet
- Motion/friluftsliv
- Föreningsaktivitet (t ex idrott, kultur)
- Nöje (t ex bio, dans, restaurang)
- Besöka släkt och vänner
- Annat, nämligen:

Var avslutade du denna resa?

- Egna bostaden
- Annan plats, nämligen:

gata & nr/
plats:

ort/kommun:

Ange färdstätt i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Bil som förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/MC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flyg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi (ej färdtjänst)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat, nämligen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hur dags kom du fram? kl. : m

Hur lång var denna förflyttning? ca km

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

Nej Ja, fortsätt upptill på nästa kolumn

Förflyttning nr 8

(startar där förflyttning 7 slutade)

Hur dags startade du? kl. : m

Vilket var ditt ärende?

- Till bostaden
- Till arbetsplatsen
- Resa/ärende i tjänsten
- Till skola/utbildning
- Hämta/lämna barn
- Inköp av livsmedel
- Annat inköp
- Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård
- Besöka post/bank/myndighet
- Motion/friluftsliv
- Föreningsaktivitet (t ex idrott, kultur)
- Nöje (t ex bio, dans, restaurang)
- Besöka släkt och vänner
- Annat, nämligen:

Var avslutade du denna resa?

- Egna bostaden
- Annan plats, nämligen:

gata & nr/
plats:

ort/kommun:

Ange färdstätt i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Bil som förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/MC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flyg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi (ej färdtjänst)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat, nämligen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hur dags kom du fram? kl. : m

Hur lång var denna förflyttning? ca km

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

Nej Ja, fortsätt på blankt papper



1013721

Bilaga 2 Stratumindelning

Kommun	Population	Urval	Stratum	Namn	Population		Urval	
					Antal	Andel	Antal	Andel
Bjuv	11805	483	1	Bjuv tätort	5416	0,46	222	0,46
			2	Bjuv övriga	6389	0,54	261	0,54
Bromölla	9863	403	3	Bromölla tätort	6095	0,62	241,8	0,60
			4	Bromölla övriga	3768	0,38	161,2	0,40
Burlöv	13436	995	5	Burlöv (Malmö)	8388	0,62	547	0,55
			6	Åkarp	4335	0,32	299	0,30
			7	Burlöv övriga	713	0,05	149	0,15
Båstad	11688	1145	8	Båstad tätort	4107	0,35	323	0,28
			9	Förslöv	1642	0,14	137	0,12
			10	Torekov	678	0,06	137	0,12
			11	Grevie	627	0,05	137	0,12
			12	Östra Karup	466	0,04	137	0,12
			13	Västra Karup	440	0,04	137	0,12
			14	Båstad övriga	3728	0,32	137	0,12
Eslöv	25169	1585	15	Eslöv tätort	14185	0,56	580	0,37
			16	Marieholm	1243	0,05	273	0,17
			17	Flyinge	776	0,03	188	0,12
			18	Gårdstånga	266	0,01	78	0,05
			19	Hurva	287	0,01	123	0,08
			20	Eslöv övriga	8412	0,33	343	0,22
Helsingborg	106446	12132	21	Helsingborg tätort	80946	0,76	6066	0,50
			22	Helsingborg övriga	25500	0,24	6066	0,50
Hässleholm	40457	1655	23	Hässleholm	18500	0,46	757	0,46
			24	Hässleholm övriga	21957	0,54	898	0,54
Höganäs	19677	5250	25	Höganäs (Lerberget)	1354	0,07	744	0,14
			26	Höganäs (Nyhamnsläge)	2144	0,11	777	0,15
			27	Höganäs (resterande tätort)	7785	0,40	1608	0,31
			28	Viken	3287	0,17	1023	0,19
			29	Jonstorp	1420	0,07	947	0,18
			30	Höganäs övriga	3687	0,19	151	0,03
Hörby	12095	495	31	Hässleholm tätort	5697	0,47	233	0,47
			32	Hässleholm övriga	6398	0,53	262	0,53
Höör	12316	504	33	Höör tätort	6137	0,50	251	0,50
			34	Höör övriga	6179	0,50	253	0,50
Klippan	13452	550	35	Klippan tätort	6609	0,49	270	0,49
			36	Klippan övriga	6843	0,51	280	0,51
Kristianstad	64554	2641	37	Kristianstad tätort	29176	0,45	1056	0,40
			38	Åhus	7720	0,12	529	0,20
			39	Kristianstad övriga	27658	0,43	1056	0,40
Kävlinge	22607	1814	40	Kävlinge tätort	7187	0,32	580	0,32
			41	Löddeköpinge	4892	0,22	454	0,25
			42	Kävlinge övriga	10528	0,47	780	0,43

Bilaga 2 Stratumindelning

Landskrona	33960	2500	43	Landskrona tätort	25075	0,74	1750	0,70
			44	Landskrona övriga	8885	0,26	750	0,30
Lomma	16981	1806	45	Lomma tätort	8731	0,51	722	0,40
			46	Bjärred	7299	0,43	722	0,40
			47	Lomma övriga	951	0,06	362	0,20
Lund	92372	7112	48	Lund tätort	70482	0,76	2846	0,40
			49	Södra Sandby	4729	0,05	711	0,10
			50	Dalby	4511	0,05	711	0,10
			51	Veberöd	3120	0,03	569	0,08
			52	Genarp	2192	0,02	569	0,08
			53	Stångby	1106	0,01	569	0,08
			54	Torna Hällestad	423	0,00	213	0,03
			55	Revingeby	435	0,00	213	0,03
			56	Lund övriga	5374	0,06	711	0,10
Malmö	247863	12444	57	Malmö (exkl Västra hamnen)	220399	0,89	10054	0,81
			58	Oxie	9123	0,04	630	0,05
			59	Bunkeflostrand	7985	0,03	630	0,05
			60	Västra hamnen	5241	0,02	500	0,04
			61	Malmö övriga	5115	0,02	630	0,05
Osby	10155	415	62	Osby tätort	5676	0,56	232	0,56
			63	Osby övriga	4479	0,44	183	0,44
Perstorp	5718	234	64	Perstorp	4561	0,80	117	0,50
			65	Perstorp övriga	1157	0,20	117	0,50
Simrishamn	15806	647	66	Simrishamn tätort	5337	0,34	259	0,40
			67	Simrishamn övriga	10469	0,66	388	0,60
Sjöbo	14804	1051	68	Sjöbo tätort	5408	0,37	420	0,40
			69	Sjöbo övriga	9396	0,63	631	0,60
Skurup	11935	488	70	Skurup tätort	5891	0,49	241	0,49
			71	Skurup övriga	6044	0,51	247	0,51
Staffanstorp	17433	1824	72	Staffanstorp tätort	11630	0,67	1031	0,57
			73	Hjärup	3265	0,19	689	0,38
			74	Staffanstorp övriga	2538	0,15	104	0,06
Svalöv	10599	434	75	Svalöv tätort	2798	0,26	152	0,35
			76	Svalöv övriga	7801	0,74	282	0,65
Svedala	15458	1521	77	Svedala tätort	8261	0,53	813	0,53
			78	Svedala övriga	7197	0,47	708	0,47
Tomelilla	10451	872	79	Tomelilla tätort	5169	0,49	431	0,49
			80	Tomelilla övriga	5282	0,51	441	0,51
Trelleborg	34278	2069	81	Trelleborg tätort	23114	0,67	1395	0,67
			82	Trelleborg övriga	11164	0,33	674	0,33
Vellinge	26463	2527	83	Höllviken	8470	0,32	809	0,32
			84	Skanör med Falsterbo	5565	0,21	531	0,21
			85	Vellinge tätort	5018	0,19	479	0,19
			86	Vellinge övriga	7410	0,28	708	0,28

Bilaga 2 Stratumindelning

Ystad	23399	1402	87	Ystad tätort	15312	0,65	917	0,65
			88	Ystad övriga	8087	0,35	485	0,35
Åstorp	11638	476	89	Åstorp tätort	7499	0,64	286	0,60
			90	Åstorp övriga	4139	0,36	190	0,40
Ängelholm	32058	1311	91	Ängelholm tätort	19044	0,59	779	0,59
			92	Ängelholm övriga	13014	0,41	532	0,41
Örkelljunga	7829	320	93	Örkelljunga tätort	3821	0,49	156	0,49
			94	Örkelljunga övriga	4008	0,51	164	0,51
Östra Göinge	11014	895	95	Knislinge	2482	0,23	299	0,33
			96	Broby	2390	0,22	295	0,33
			97	Immeln	226	0,02	100	0,11
			98	Östra Göinge övriga	5916	0,54	201	0,22

