

Resultat Resvaneundersökningen 2019 Sörmland

2021-03-22



REGION
SÖRMLAND

Resultat Resvaneundersökningen 2019 Sörmland

Beskrivning av undersökningen och data

Denna sammanställning baseras på en nationell undersökning om resvanor som Myndigheten för Trafikanalys utförde under 2019. Det nationella urvalet för 2019 omfattar drygt 42 000 personer i åldrarna 6-84 år. Uppgifterna har samlats in med brev eller via web men svarsbortfallet i undersökningen är högt, år 2019 var svarsbortfallet 71 procent. Tidigare år har undersökningen genomförts med hjälp av telefonintervjuer. Bytet av insamlingsmetod försvårar för jämförbarhet över tid.¹ Den låga svarsfrekvensen medför att framför allt en mer detaljerad redovisning är beskaffad med osäkerheter. Det innebär att delredovisningar på kön och kommun och färdmedel med mera redovisas med en större osäkerhet.

I datamaterialet har vi svar från 902 personer med bostadskommun i Sörmland. Dessa personer har sammanlagt under mät dagen gjort 1693 delresor.² Vid uppräknig mot befolkningsstorlek motsvarar detta ungefär 520 000 delresor per dag, eller 190 miljoner delresor på ett år.

På grund av svarsbortfallen redovisas resultaten genomgående efter uppräknig med avseende på svarsbortfall i olika befolkningsgrupper. Denna uppräknig syftar till att ge oss en mer representativ bild av befolkningens resor. Om exempelvis svarsbortfallet har varit extra stort bland unga kvinnor så har de unga kvinnor som har svarat räknats fler antal gånger för att varje befolkningsgrupp ska motsvara dess andel i befolkningen. Systematiska fel kan dock kvarstå om de som väljer att svara på enkäten (även inom en grupp) skiljer sig från de som inte har svarat, genom att de exempelvis har en mer positiv eller negativ inställning till resande. Detta kan vi inte justera för i analysen.

¹ Trafikanalys (2020). Resvanor i Sverige 2019.

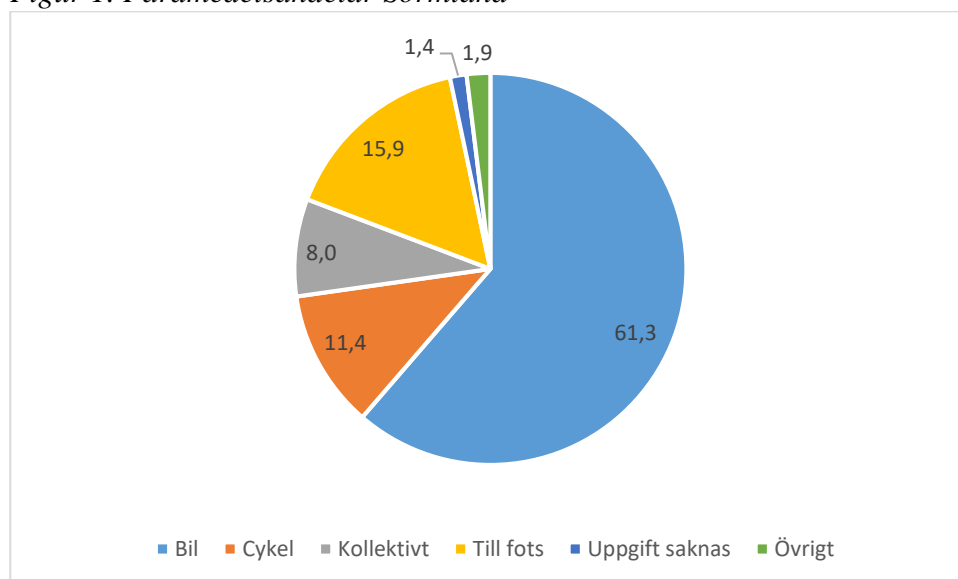
² I materialet tillfrågas en person om dess resande under en särskild mät dag. Dessa resor definieras sedan som en huvudresa eller en delresa. En huvudresa är i materialet en resa som utgår från en huvudresepunkt som bostad, arbete, skola eller annat övernattningsställe och som sedan avslutas vid en annan huvudresepunkt. Detta kan vara samma huvudresepunkt, till exempel en resa från hemmet till en matvarubutik och hem igen, eller en resa mellan två olika huvudresepunkter, till exempel en resa från hemmet till arbetsplatsen. Dessa huvudresor delas sedan in i delresor efter platser där respondenten genomför ärenden. Till exempel är resan från hemmet till matvarubutiken och hem igen en huvudresa men två delresor (en från hemmet till matvarubutiken och en från matvarubutiken och hem). I undersökningen anges också det huvudsakliga färd sättet och detta definieras som det färd sätt som har använts längst sträcka under delresan. Delresor där flera färd sätt har nyttjats definieras som kombinationsresor.

Vid uppräknning till populationsstorlek får vi mer representativa svar från enkäten, men vi kan däremot säga mindre om i vilken mån skillnader mellan grupper (exempelvis kvinnor och män eller mellan kommuner) är statistiskt säkerställda. Därför bör resultaten om skillnader mellan olika kommuner och mellan könen, åldersgrupper, inkomstgrupper m.m. tolkas försiktigt. På ett antal ställen i texten genomför jag dock statistiska tester av exempelvis skillnader mellan kvinnor och män och mellan kommuner. Dessa test och de figurer där jag presenterar konfidensintervall baseras på ett datamaterial där en omräkning har gjorts, vilket har lett till att vissa andelar avviker på decimalen från den ”korrekta” uppräknade andelen. Det är som sagt mycket små avvikelser och avvägningen har gjorts för att kunna presentera mer statistiska slutsatser.

Färdmedelsandelar

Färdsättens andel av det totala antalet delresor i procent för de individer som har bostadskommun i Sörmland (Figur 1) och för alla i Sverige (Figur 2).

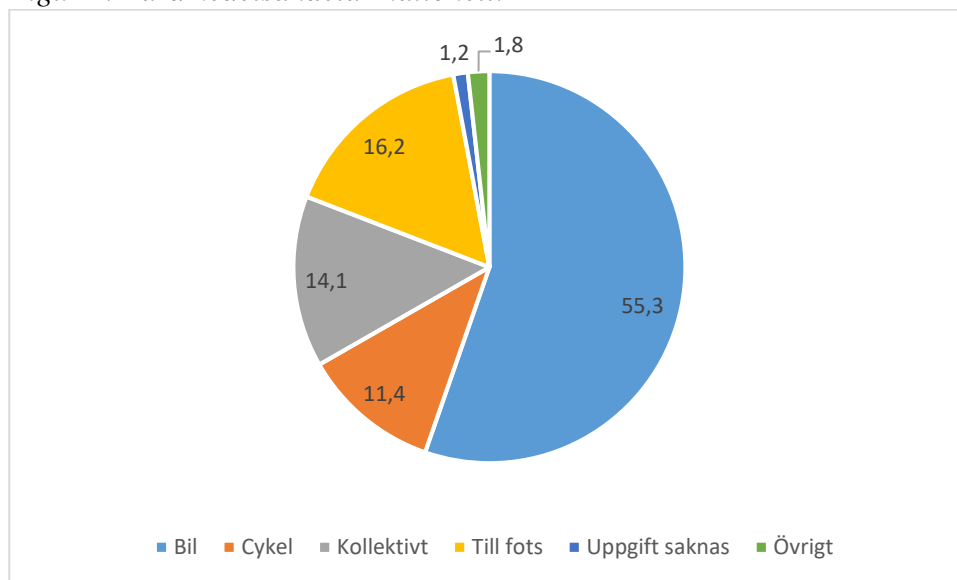
Figur 1. Färdmedelsandelar Sörmland



Källa: Resvaneundersökningen (2019).

Bilen sticker ut som det avsevärt mest använda färdmedlet i Sörmland. Nationellt utgör cykel och resande till fots ungefär lika stor del av resandet som i Sörmland, medan kollektivtrafiken utgör 14 procent nationellt mot 8 procent i Sörmland och bilen utgör 55 procent av alla delresor nationellt mot 61 procent i Sörmland.

Figur 2. Färdmedelsandelar nationellt



Källa: Resvaneundersökningen (2019).

Definition färdmedel

Cykel: Cykel och elcykel eller andra enkla elfordon

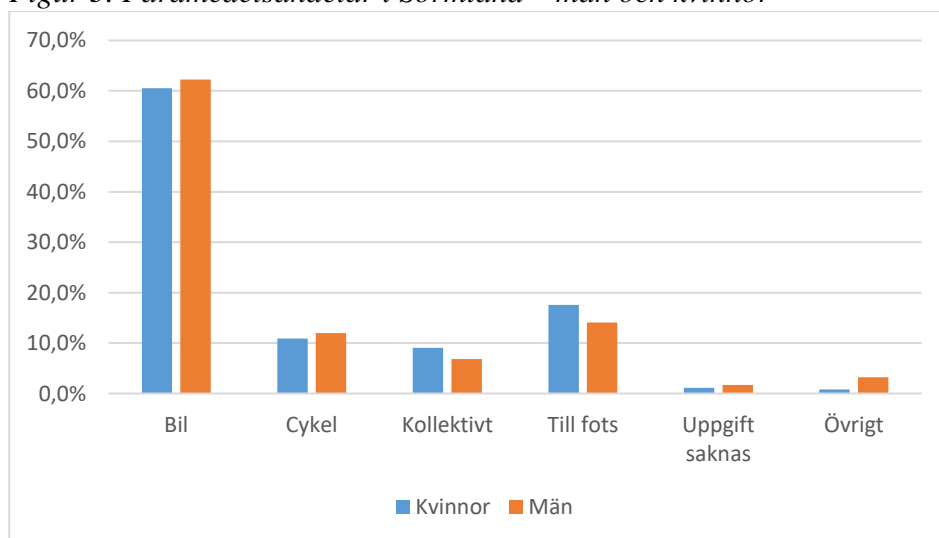
Kollektivt: Buss, Tåg, tunnelbana, spårvagn

Till fots: Till fots

Bil: Bil som förare; bil som passagerare

Övrigt: Flyg; fritidsbåt; moped/MC; passagerarbåt/färja; taxi(ej färdtjänst); färdtjänst

Figur 3. Färdmedelsandelar i Sörmland – män och kvinnor

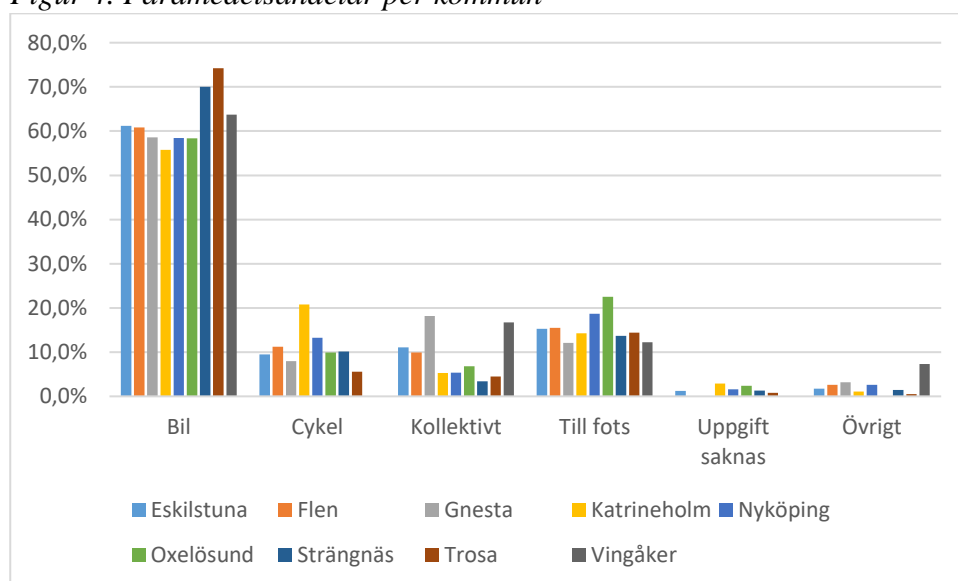


Källa: Resvaneundersökningen (2019).

Som figur 3 visar är det små skillnader mellan hur könen använder sig av de olika färdmedlen. Skillnaderna i andelen av resorna som är med ett visst färdmedel för män och kvinnor är statistiskt säkerställd. Däremot kan testet inte säga något om ett enskilda färdmedel, och om skillnaderna mellan könen i användning av just det färdmedlet är statistiskt signifikant.³

Färdmedelsandelar per kommun

Figur 4. Färdmedelsandelar per kommun



Källa: Resvaneundersökningen 2019.

I figur 4 redovisas hur färdmedelsandelarna ser ut per kommun. Det finns en statistisk säkerställd skillnad mellan fördelningen över olika färdmedel i kommunerna, men vi kan inte säga något om specifika skillnader mellan användandet av enskilda färdmedel mellan kommunerna.⁴

Andelen resta kilometer med cykel, till fots och med kollektivtrafik

Ett annat sätt att studera färdmedelsandelar är att titta på andelen av de resta kilometer som är med ett visst färdmedel. Här har cykel och gång slagits ihop med de kollektiva färdmedlen för att kunna följa upp målet om en

³ Test av den statistiska signifikansen är utfört på något omräknat data.

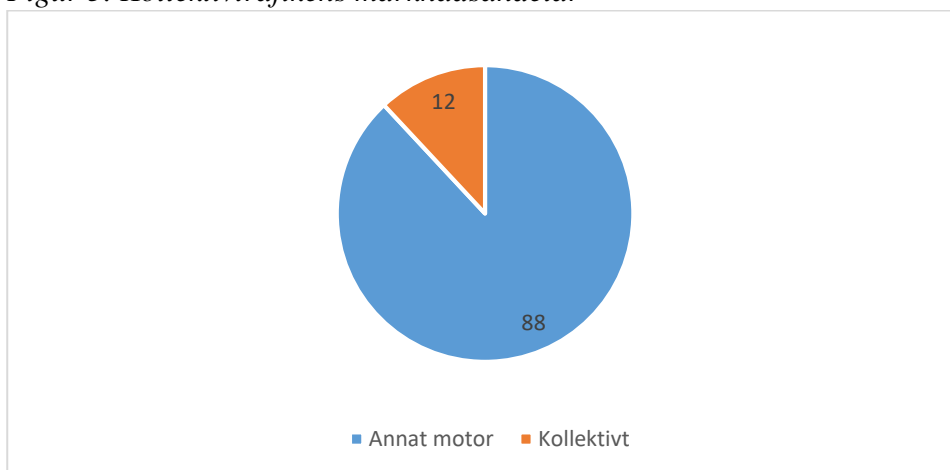
⁴ Testet för statistisk signifikans är utfört på ett data som är något omräknat. Andelarna i det datat kan avvika med upp till omkring en procentenhet jämfört med andelarna som syns i figuren ovan.

ökande andel resta kilometer till fots, med cykel eller med kollektivtrafik. För Sörmlands del är denna andel 17 procent. Detta är lägre än andelen nationellt, vilken är omkring 25 procent. Däremot ska man vara medveten om att siffrorna om antal resta kilometer kommer med än en större osäkerhet än siffrorna om antal resor. Detta därför att enstaka resor som exempelvis är mycket långa eller mycket korta kan, i ett litet datamaterial, kan få stor inverkan på summan eller medelvärdet av resta kilometer.

Marknadsandelar kollektivtrafik

Nedan belyses kollektivtrafikens andelar av alla motoriserade delresor, vilket här benämns kollektivtrafikens marknadsandelar. I den här beskrivningen räknas buss, tåg, tunnelbana och taxi som kollektiva färdmedel medan bil och Moped/MC räknas som andra motoriserade fordon.

Figur 5. Kollektivtrafikens marknadsandelar



Källa. Resvaneundersökningen (2019).

Definition kollektivt och annat motoriserat fordon

Kollektivt: Buss, Tåg, tunnelbana, spårvagn, taxi.

Annat motoriserat fordon: Bil som förare; bil som passagerare; Moped/MC

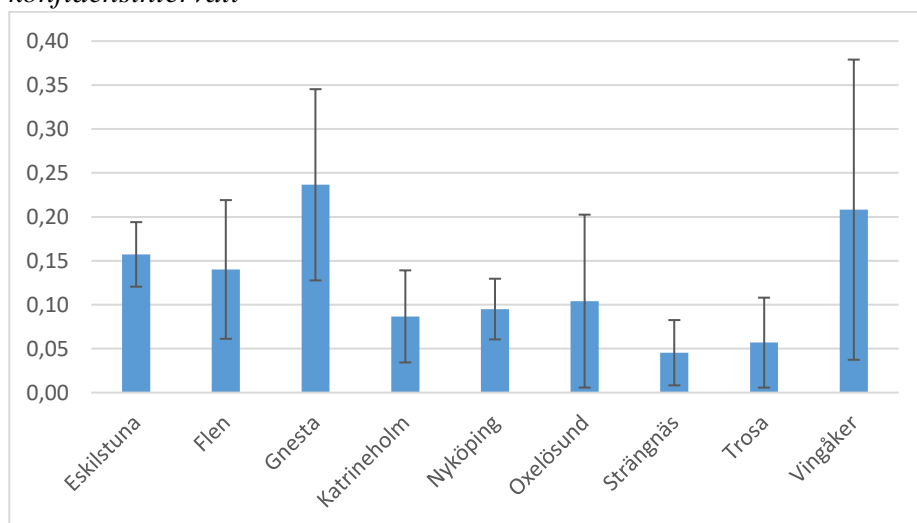
Totalt sett är kollektivtrafikens marknadsandel omkring 12 procent av alla motoriserade delresor i Sörmland. Andelen är något högre för kvinnor än för män, men skillnaderna är inte statistiskt säkerställda.⁵

⁵ Se tidigare not om statistiskt test.

Marknadsandelar per kommun

På kommunnivå skiljer sig kollektivtrafikens marknadsandelar delvis åt. Men vid dessa kommunjämförelser bör man vara medveten om att antalet svarande per kommun är lågt, vilket gör att osäkerheten kring dessa värden är stor. Detta symboliseras av de konfidensintervall man kan se i figuren. För de mindre kommunerna med färre svarande är konfidensintervallen väldigt stora, vilket alltså innebär att osäkerheten i skattningen är stor.

Figur 6. Kollektivtrafikens marknadsandelar per kommun, med 95 % konfidensintervall



Källa. Resvaneundersökningen (2019). För att kunna beräkna konfidensintervall här har vi använt en omräkning av vikterna i datamaterialet. Detta innebär att både andelar och konfidensintervall här kan avvika från de ”korrekta” uppräknade värdena. Detta handlar dock om mycket små avvikelser.

Hur utförs olika typer av ärenden?

I figur 7 studeras andelen resor som görs av en given anledning (ett ärende) som har gjorts med ett visst färdmedel. Bilen används i störst utsträckning för alla ärendetyper, den lägsta andelen bilresor görs dock inom arbete- och skolresor. Skillnader mellan könen beskrivs översiktligt då inga tester av den statistiska signifikansen av skillnaden har gjorts. Kvinnor går och åker kollektivt i större utsträckning för arbete- och skolresor, medan männen använder bil i större utsträckning för dessa resor. Generellt sett gäller att männen för alla ärendetyper använder bil i större utsträckning än kvinnor. Det omvända gäller dock för ärendetypen Övrigt där hämtning och lämning av barn och besök i sjukvård mm ingår.

Definition ärendetyper:

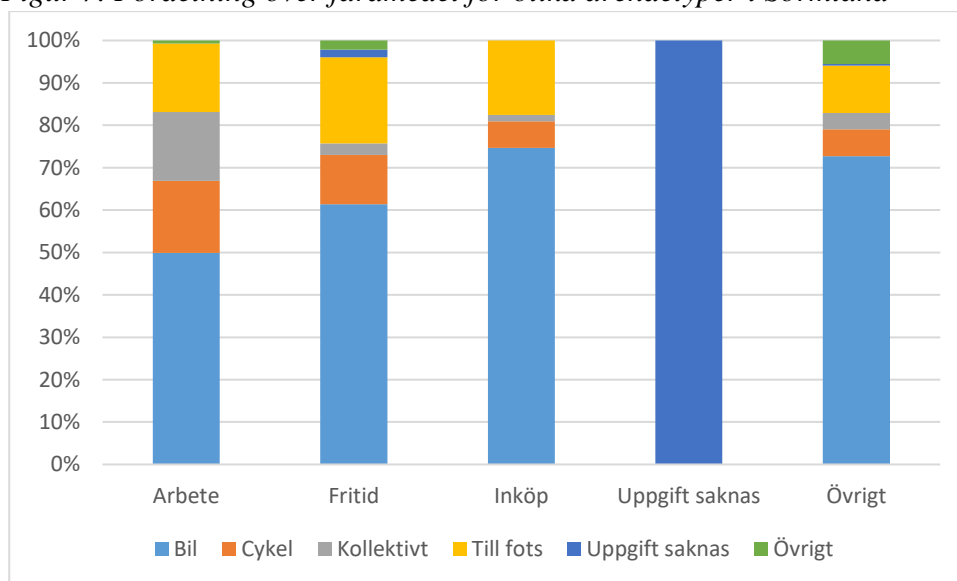
Fritid: Fritid/nöje/rekreation; motion

Arbete: Resa/ärende i tjänsten; till arbetet; utbildning/skola

Inköp: Inköp av dagligvaror; inköp, övrigt.

Övrigt: Till bostaden; Hälso- och sjukvård; Hälsa på släkt/vänner;
hämta/lämna annan person; hämta/lämna barn

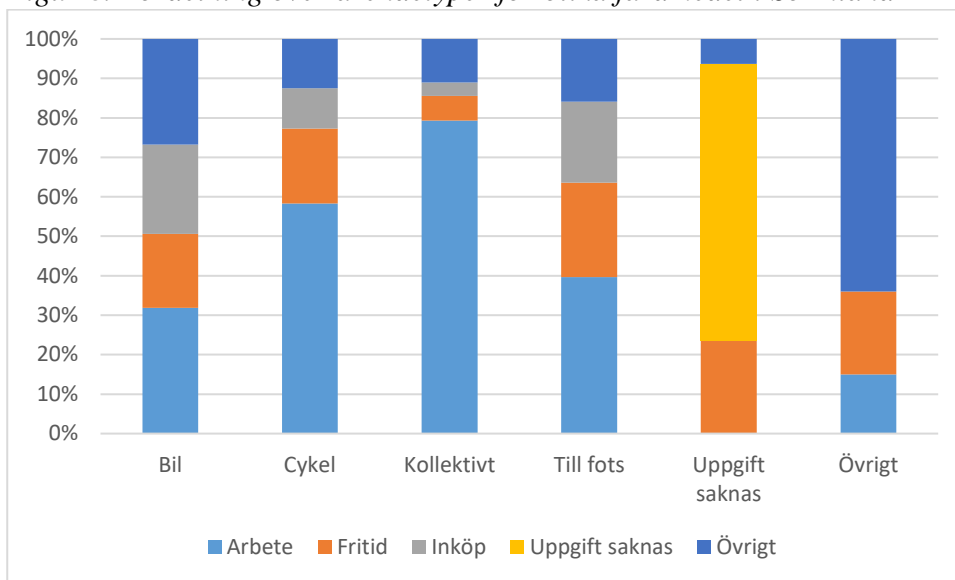
Figur 7. Fördelning över färdmedel för olika ärendetyper i Sörmland



Källa. Resvaneundersökningen (2019).

I figur 8 studeras hur andelen av resorna med ett visst färdmedel är fördelade över ärendetyp. Man kan här se att det kollektiva färdmedlet nästan uteslutande används till skol- och arbetsresor. En stor del av alla cykelresor är också i detta syfte. Precis som diskuterades ovan kan man vid studier av skillnader mellan män och kvinnor här se att en större andel av kvinnornas bilresande sker på grund av övriga ärenden än vad som är fallet för männen.

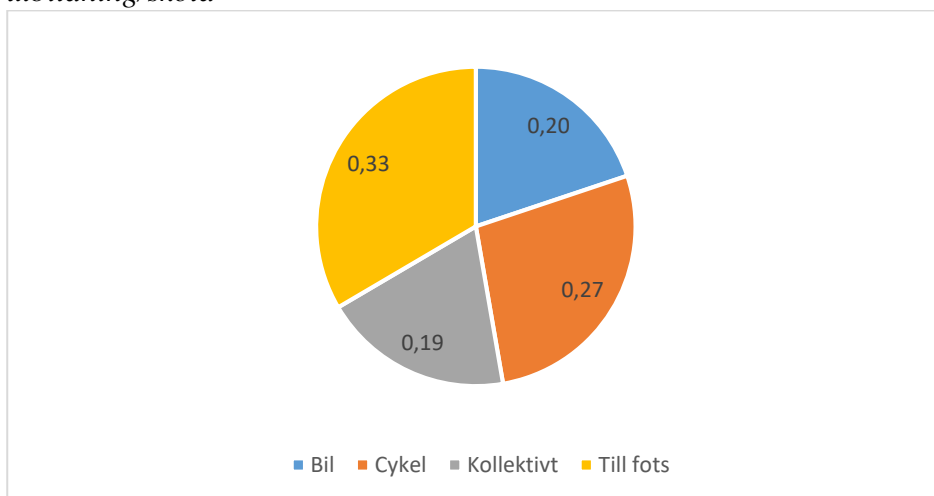
Figur 8. Fördelning över ärendetyper för olika färdmedel i Sörmland



Källa. Resvaneundersökningen (2019).

I figur 9 redovisas färdmedelsandelar för individer upp till och med 19 år som reser till eller från utbildning/skola. Här utgör bilen en mycket lägre andel än totalt sett, ungefär en lika stor andel som det kollektiva resandet. Både cykel och promenader utgör större del av resandet till och från skolan för den här gruppen.

Figur 9. Andel delresor för individer till och med 19 år i ärendetyp " utbildning/skola"



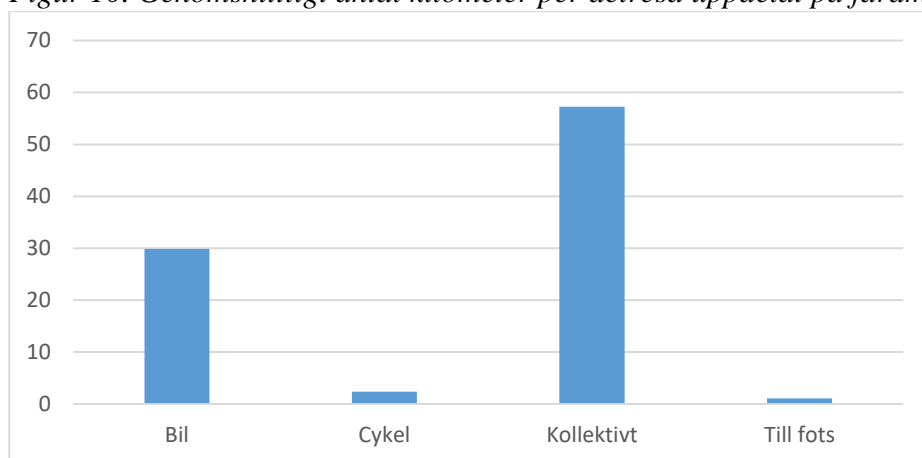
Källa. Resvaneundersökningen (2019).

Kombinationsresor

I Sörmland utgörs nio procent av alla genomförda delresor av kombinationsresor, vilket alltså innebär att mer än ett färdmedel har använts för resan. Av dessa kombinationsresor är det omkring 22 procent där cykeln är ett av dessa färdmedel.

Färdlängd

Figur 10. Genomsnittligt antal kilometer per delresa uppdelat på färdmedel



Källa: Resvaneundersökningen (2019).

I figur 10 redovisas genomsnittlig färdsträcka i kilometer uppdelat på färdmedel. Som har tagits upp tidigare är osäkerheten större för dessa skattningar eftersom enstaka mycket långa eller korta resor kan påverka dessa skattningar i ett litet underlag. Män reser i genomsnitt längre per delresa. 38 km jämfört med kvinnors genomsnitt på 23 km. Skillnaden är statistiskt signifikant.⁶

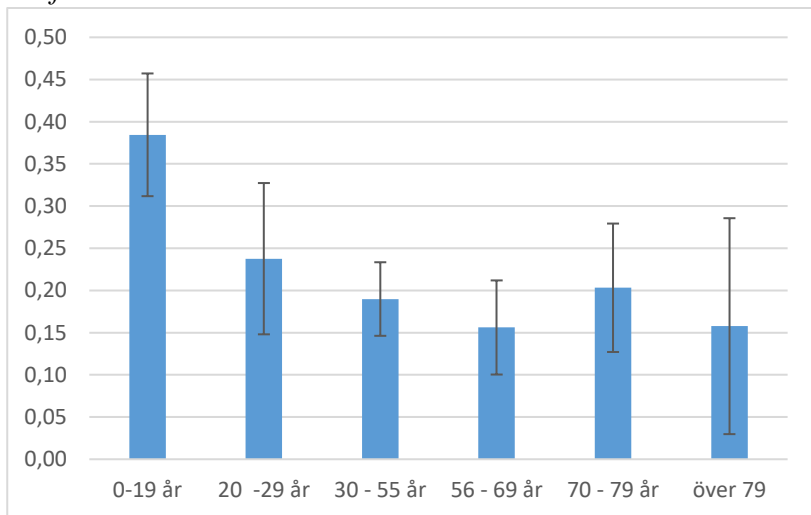
Tillgång till bil och kollektivtrafik

Ungefär 23 procent av alla i Sörmland har tillgång till ett periodkort i kollektivtrafiken, medan så mycket som 88 procent har tillgång till bil. Dessa tillgångar varierar dock mellan olika grupper i samhället.

Unga har i stor utsträckning tillgång till periodkort, medan skillnaderna mellan övriga åldersgrupper inte är särskilt stora. Det finns inget tydligt mönster kring hur tillgången till periodkort i kollektivtrafiken varierar med inkomst.

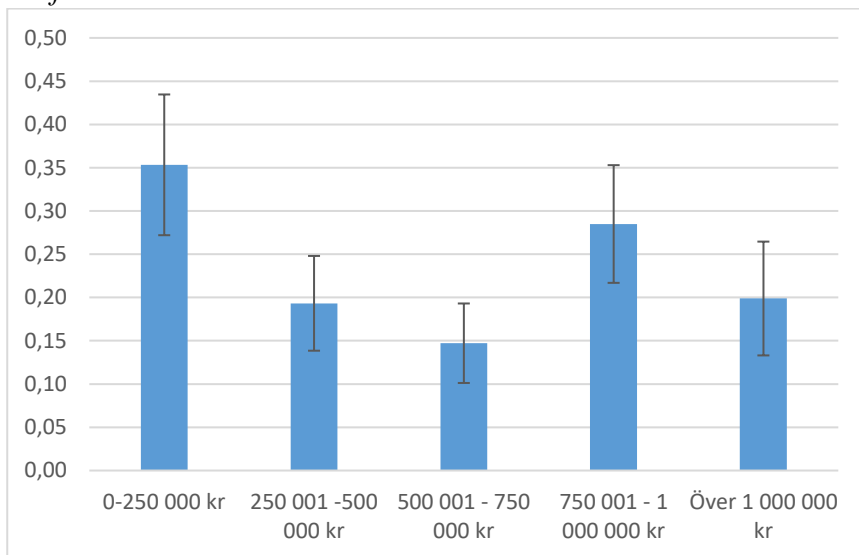
⁶ Se tidigare noter om detta.

Figur 11. Andel med periodkort uppdelat på ålder, med 95 % konfidensintervall



Källa: Resvaneundersökningen, 2019. För att kunna beräkna konfidensintervall här har vi använt en omräkning av vikterna i datamaterialet. Detta innebär att både andelar och konfidensintervall här kan avvika från de ”korrekta” uppräknade värdena. Detta handlar om mycket små avvikelser.

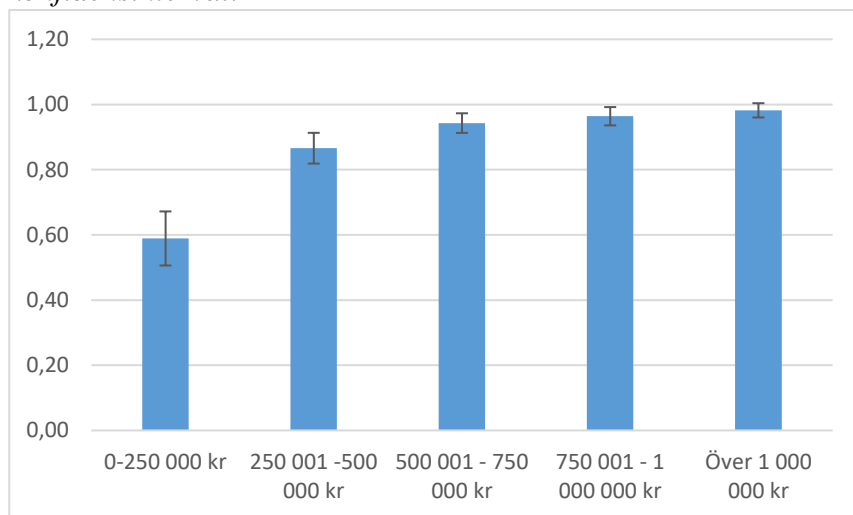
Figur 12. Andel med periodkort uppdelat på inkomstgrupper, med 95 % konfidensintervall



Källa: Resvaneundersökningen, 2019. För att kunna beräkna konfidensintervall här har vi använt en omräkning av vikterna i datamaterialet. Detta innebär att både andelar och konfidensintervall här kan avvika från de ”korrekta” uppräknade värdena. Detta handlar om små avvikelser.

Däremot kan man se i figur 13 att de två grupperna med lägst inkomst också i lägst utsträckning har tillgång till bil, medan det inte är några direkta skillnader mellan de grupperna med högst inkomst.

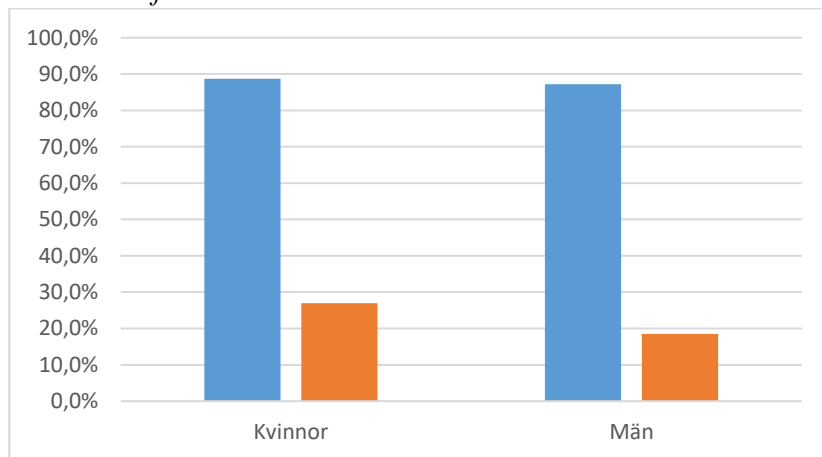
Figur 13. Andel med tillgång till bil per inkomstgrupp, med 95 % konfidensintervall



Källa: Resvaneundersökningen, 2019. För att kunna beräkna konfidensintervall här har vi använt en omräkning av vikterna i datamaterialet. Detta innebär att både andelar och konfidensintervall här kan avvika från de ”korrekta” uppräknade värdena. Detta handlar om små avvikelser.

Män och kvinnor har tillgång till bil i ungefär samma utsträckning, medan kvinnor i större utsträckning har tillgång till periodkort i kollektivtrafiken (denna skillnad är statistiskt signifikant).

Figur 14. Andelar kvinnor och män med tillgång till bil och periodkort i kollektivtrafiken



Källa: Resvaneundersökningen, 2019.