Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

INFORMATIONSÄRENDE
2021-09-22

Ärende
TN 2020-0070

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-123 31651
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2021-10-19, punkt 14

Information om Resvaneundersökning 2020

Ärendebeskrivning

Under 2020 har en resvaneundersökning genomförts i Stockholmsregionen. Föreliggande rapport beskriver resultat och metod från undersökningen.

Underlag

Detta informationsärende samt:

- Rapport: Resvaneundersökning 2020.

Bakgrund

Resvaneundersökningen ska ge regionens aktörer ett statistiskt säkert underlag för att få en överblick av resandet med kollektivtrafiken och kunna driva och utveckla densamma. Det är även ett underlag vad gäller beskrivning och analys av resande med övriga färdmedel. För att kunna genomföra en effektiv trafikplanering i länet är det av stor vikt att trafikförvaltningen har god kunskap om länsinvånarnas resvanor.

År 2020 drabbade Corona-pandemin alla världens länder och människors resande påverkades starkt av både myndigheters restriktioner och deras rädsla för att bli smittade av Covid-19. Rapporten innehåller därför utöver den

sedvanliga redovisningen av resvanor en jämförelse mellan resandet före pandemin 2019 och under pandemin 2020.

Undersökningen har genomförts som en webbenkätundersökning med möjlighet att också besvara enkäten postalt. Trafikanalys har varit beställare av undersökningen och Origo Group har stått för utskick och insamling av enkäter, scanning med överföring av svaren i enkäten till databas samt geografisk kodning av adresser och hållplatser.

Sammanfattning

Stockholmsregionen har ett utvecklat kollektivtrafiksystem med hög tillgänglighet, stora valmöjlighet mellan olika kollektiva färdmedel samt en spårtrafik som ger snabba resor i många radiella reserelationer.

Det generella resandet i Sverige har sedan pandemins start påverkats av myndigheternas rekommendationer att undvika trängsel, att undvika onödiga resor, att de som har möjlighet att arbeta och utbilda sig på distans ska göra det. Regeringen har även utarbetat restriktioner kring sociala aktiviteter vilket påverkat vissa sektorer av samhällslivet. Pandemin har även fört med sig en rädsla och oro bland människor att smittas av Covid-19 och att föra smittan vidare.

På en övergripande nivå visar resultaten från resvaneundersökningen 2020 en förändrad bild när det gäller resmönster, färdmedelsval och marknadsandel jämfört med resvaneundersökningen 2019. Skillnaderna som kan ses är en effekt av pandemin i och med ändrade förutsättningar för det övergripande resebehovet bland befolkningen och för efterfrågan på resor med olika färdmedel.

- Det generella resandet bland befolkningen är lägre med färre antal resor per person och dag.
- Färdmedelsfördelningen har förändrats. Andelen kollektivtrafikresor i Stockholmsregionen är den lägsta som uppmätts sedan 2005. Färdmedelsandelarna för bilresor och cykelresor är de högsta som uppmätts sedan 2005.

- Kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna i Stockholmsregionen har kraftigt minskat jämfört med 2019 från 47,5 procent till 29 procent.
- Reseärenden har ändrats från 2019 till 2020. Andelen resor till arbetet och skola/utbildning har minskat på grund av en ökad andel distansarbete bland befolkningen medan andelen av resorna som genomförts på fritiden har ökat.
- Starttiden för vardagsresor till arbete och skola/utbildning har förändrats något med lägre nivå av högtrafik på morgon och kväll jämfört med 2019. Minskning av morgonens högtrafik har varit något större än minskning av eftermiddagens högtrafik.
- Reslängden för motoriserade resor har blivit något kortare jämfört med den senaste undersökningen.

Flera av de övergripande mönster som identifierades i resvaneundersökningen 2019 kvarstår 2020.

- Andelen kollektivtrafikresor är klart högre ju närmare regioncentrum man kommer. Längre från regioncentrum har bilen den största färdmedelsandelen.
- Andelen kollektivtrafik är högst för vardagsresor till arbete och skola.
- Andelen biltrafik är högst på fritidsresor och på helger.
- Resultatet visar att kollektivtrafiken i huvudsak har kvar en stark ställning vid resor till och från innerstan som görs på vardagar samt för genomresor till den andra regionhalvan.
- För tvärresor och interregionala resor är bilen det dominerande färdmedlet.
- Nedbrutet på åldrar visar resultatet att den yngsta åldersgruppen reser i klart större utsträckning än övriga med kollektivtrafik, ungefär varannan resa görs med kollektivtrafik i åldrarna 16-24 år. Ju äldre åldersgrupp desto större andel av resorna genomförs med bil.
- Färdmedelsfördelningen skiljer sig mellan kvinnor och män. Män använder bil som färdmedel i högre utsträckning än kvinnor som reser i högre utsträckning med kollektivtrafik och till fots.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

INFORMATIONSÄRENDE
2021-09-22

Ärende
TN 2020-0070

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Fortsatt arbete

En större regional resvaneundersökning planeras 2024 för måluppföljning. Inför undersökningen planeras att genomföra en behovsanalys 2023 i samverkan med regionens aktörer och nationella myndigheter.

Löpande månadsvis uppföljning av resvanor och färdmedelsval görs på data från Kollektivtrafikbarometern. Där kan vi följa upp alla färdmedel inklusive kombinationsresor.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Analys

RAPPORT
2021-08-27
Version 1

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0070

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Mats Johansson
08-123363791
mats.k.johansson@sll.se

Resvaneundersökning 2020

TN 2020-0070



Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Analys

RAPPORT
2021-08-27
Version 1

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0070

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Vision
En attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion med frihet för invånarna att själva forma sina liv och fatta avgörande beslut.

© 2021 Trafikförvaltningen
2021-08-03
Strategisk Utveckling/Analys
Diarienummer: TN 2020-0070
Version: 1
Författare: Mats Johansson
Bild: https://www.sll.se/link/d8caf20b5f0448a38deec5a60ebc72bd.aspx?preset=690

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Analys

RAPPORT
2021-08-27
Version 1

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0070

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Förord

Under 2020 har trafikförvaltningen gjort en tilläggsbeställning till den nationella resvaneundersökningen för Stockholmsregionen. Föreliggande rapport beskriver resultat och metod från undersökningen.
Undersökningen ska ge regionens aktörer ett statistiskt säkert underlag för att få en överblick av kollektivtrafiken och kunna driva och utveckla densamma. Det är även ett underlag vad gäller beskrivning och analys av övriga färdmedel. Användningsområden för undersökningen är till exempel uppföljning av mål och allmänna beskrivningar till exempelvis trafikförvaltningens trafikförsörjningsprogram och den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen samt årsberättelser. Undersökningen ska även vara ett underlag för validering och kalibrering av olika trafikanalysmodeller.
År 2020 drabbade Corona-pandemin alla världens länder och människors resande påverkades starkt av både myndigheters restriktioner och deras rädsla för att bli smittade av Covid-19. Denna rapport kommer därför att utöver den sedvanliga redovisningen av resvanor att innehålla en jämförelse mellan resandet före pandemin 2019 och under pandemin 2020.
Undersökningen har genomförts som en webbenkätundersökning med möjlighet att också besvara enkäten postalt. Trafikanalys har varit beställare av undersökningen och Origo Group har stått för utskick och insamling av enkäter, scanning med överföring av svaren i enkäten till databas samt geografisk kodning av adresser och hållplatser.
Trafikanalys har ansvarat för utformningen av frågeformuläret.

Stockholm den 3 augusti 2021

Gabriella Nilsson
Sektionschef Analys, Strategisk utveckling

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Analys

RAPPORT
2021-08-27
Version 1

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0070

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Innehållsförteckning

1 Sammanfattning 5
2 Inledning 13
3 Beskrivning av respondenterna 14
4 Tillgång till olika färdmedel 16
5 Resor för invånarna i Region Stockholm 21
6 Resor i olika relationer 48
7 Metod 60
8 Definitioner 67

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Analys

RAPPORT
2021-08-27
Version 1

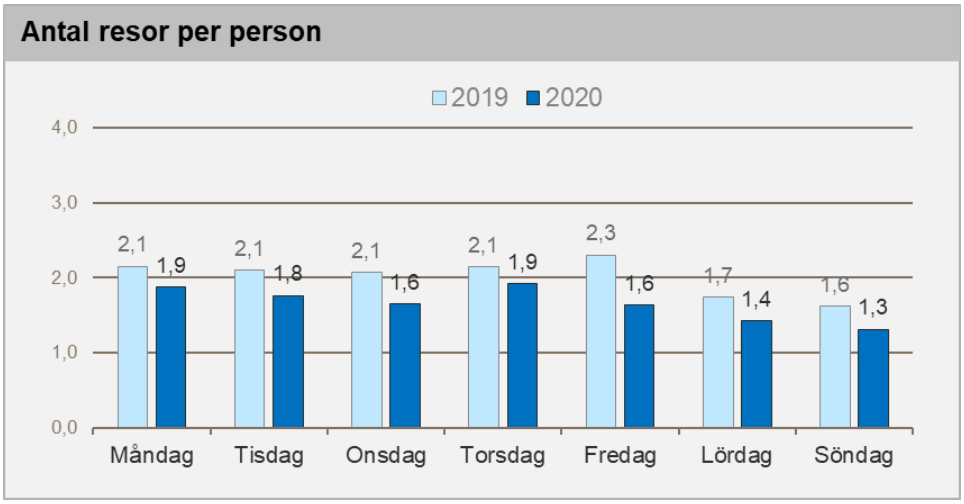
Ärende/Dok. id.
TN 2020-0070

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1 Sammanfattning

Resvaneundersökningen har genomförts som en enkätundersökning till drygt 20 000 invånare i åldern 16-84 år i Stockholms län under 2020. Ungefär 29 procent besvarade enkäten som innehöll ett fåtal bakgrundsfrågor om individen och hushållet samt en resedagbok med frågor om alla resor som gjorts under en fördefinierad resdag.
Trafikanalys som statistikansvarig myndighet för transportsektorn har inhämtat demografiska variabler från SCB.

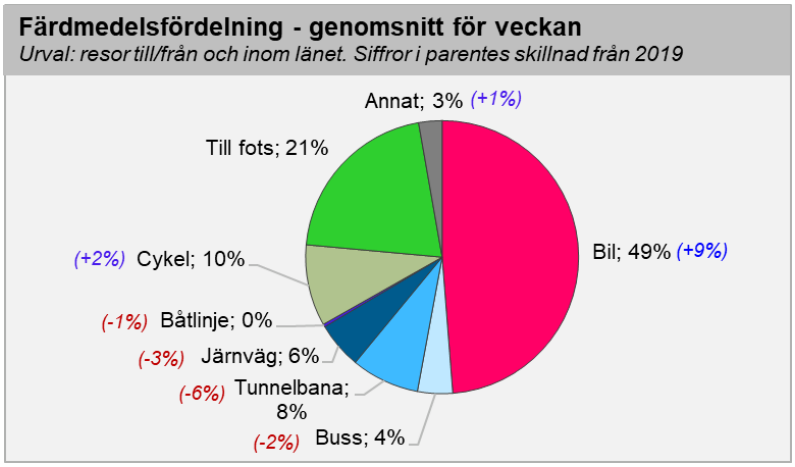
Antalet resor i snitt per person har minskat sedan 2019.



Figur s1

Antalet resor under året 2020 per dag och per person ligger i snitt på 1,7 st. Det är en minskning av snittet jämfört med mätningen 2019 då snittet låg på 2,0 resor per dag och person. I figur s1 visar data att minskning har skett för alla veckodagar. Den kraftiga minskningen av generellt resande kan förklaras av pandemieffekter. Antalet resor per person är fortfarande högre på vardagarna än under helgen.

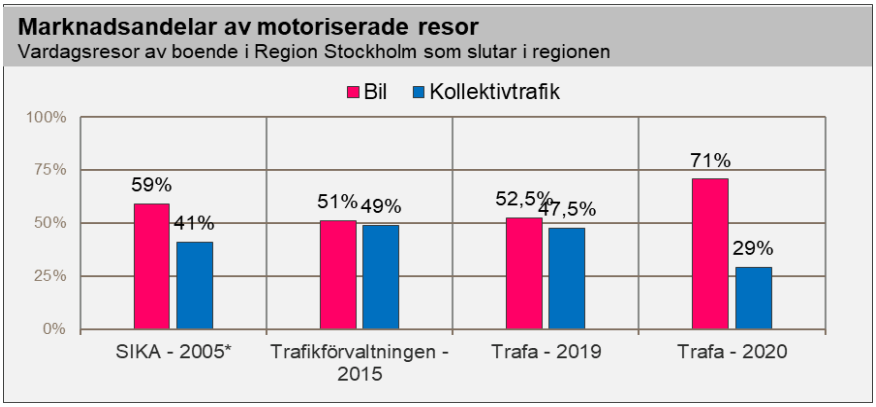
Fem av tio åker bil och knappt två av tio reser med kollektivtrafiken
I figur s2 visas färdmedelsfördelning totalt sett för invånarna i Stockholmsregionen för alla resor till/från och inom regionen räknat som genomsnitt för hela veckan. I järnväg ingår tåg, pendeltåg, spårvagn och lokaltåg.



Figur s2

Färdmedelsandelarna bland alla färdmedel visar i figur s2 flera förändringar sedan 2019 med en klart större andel resor med bil, en ökning av andelen cykelresor samt en stor minskning för resor med kollektivtrafiken. De stora förändringarna jämfört med 2019 kan förklaras av pandemieffekter.
Av den totala färdmedelsfördelningen för resor en genomsnittlig veckodag (måndag – söndag) är andelen som görs till fots oförändrad sedan resvaneundersökningen 2019.

Marknadsandelen av de motoriserade resorna, det vill säga resor med kollektivtrafik och bil som har målpunkt i regionen och som genomförs under vardagar (måndag – fredag), utgörs i resvaneundersökningen 2020 av 71 procent bilresor och 29 procent av kollektivtrafikresor. I figur s3 ses en tidserie av resultat mellan 2005 till 2020. Den stora nedgången för kollektivtrafiken marknadsandel mellan 2019 och 2020 kan förklaras av pandemieffekter.



Figur s3

Ju närmare regioncentrum man bor desto mindre reser man med bil

Som i tidigare resvaneundersökningar beror färdmedelsvalet till stor del på var i länet man bor. Det är fortfarande så att boende i regioncentrum har betydligt mindre andel bilresor än boende i andra delar av länet, mönstret går igen från mätningarna 2019 och 2015 även om andelarna bilresor har ökat i alla zoner 2020 jämfört med innan pandemin

Boende i inre förort har i sin tur mindre andel bilresor än boende i yttre förort, se tabell s1 nedan.

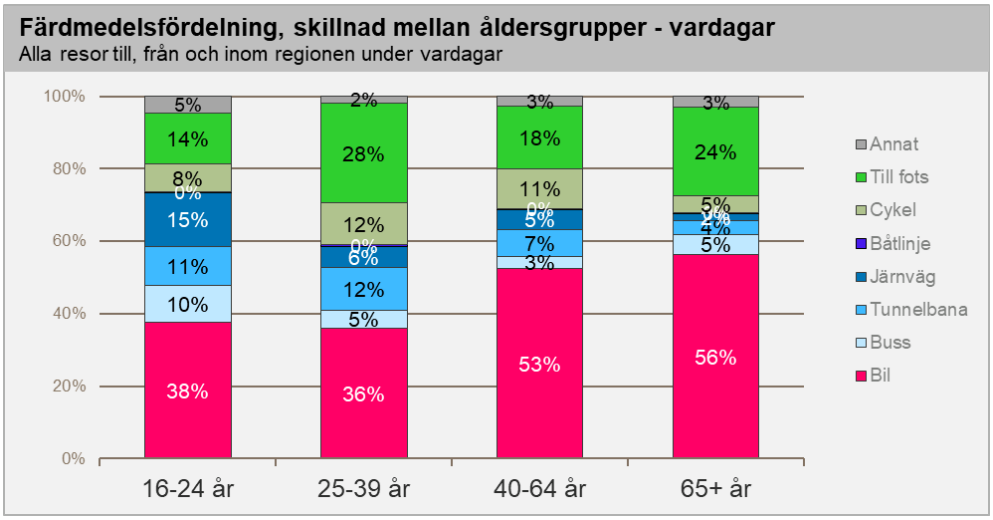
Med regioncentrum avses kommunerna: Stockholm stad, Solna och Sundbyberg. Med inre förort avses: Danderyd, Järfälla, Lidingö, Sollentuna, Täby, Huddinge, Nacka och Tyresö. Med yttre förort avses: Ekerö, Norrtälje, Sigtuna, Upplands-Bro, Upplands Väsby, Vallentuna, Vaxholm, Österåker, Botkyrka, Haninge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Värmdö.

Tabell s1

Färdmedelsfördelning (genomsnitt för veckan) för boende i olika kommuner och delar av regionen					
Zon	Bil	Kollektivt	Cykel	Till fots	Annat
Total Region Stockholm	**49%**	**18%**	**10%**	**21%**	**3%**
Regioncentrum	32%	22%	14%	29%	3%
Kommuner i inre förort	59%	16%	8%	16%	2%
Kommuner i yttre förort	68%	14%	4%	11%	3%

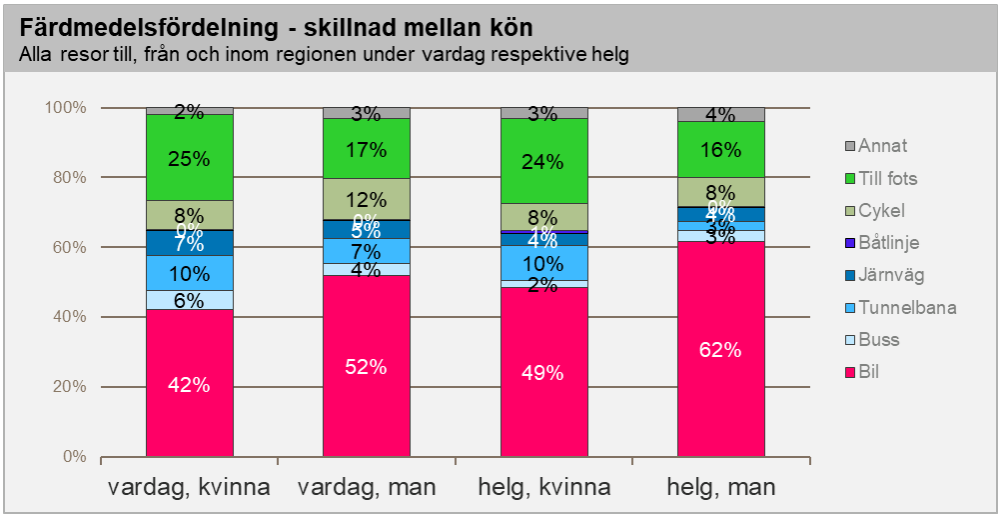
Skillnader i färdmedelsfördelning mellan yngsta åldersgruppen och övriga åldersgrupper är mindre 2020 än föregående år

Valet av färdmedel skiljer mellan olika åldersgrupper och mellan könen, se figurer s4 och s5 där färdmedelsfördelningen för olika åldersgrupper visas för resor under vardag. Den yngsta åldersgruppen reser fortfarande i högre utsträckning än övriga med kollektivtrafik, men det är en stor minskning av kollektivtrafikresandet i alla åldersgrupperna och allra mest i den yngsta gruppen. Andelen resor som görs med bil har ökat i alla åldersgrupper och mest markant bland de yngre där bilandelen nästan har fördubblats sedan 2019. Andelen bilresor är fortfarande högst i den äldsta åldersgruppen, 56 %.



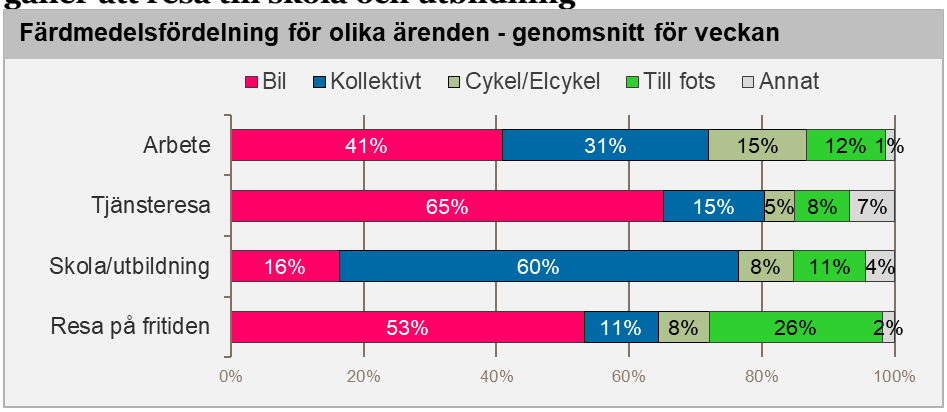
Figur s4

Färdmedelsfördelningen skiljer sig även mellan kvinnor och män. Männen använder bilen som färdmedel i högre utsträckning än kvinnorna och den andel av resorna som görs med kollektivtrafik är något högre hos kvinnor, det gäller både under vardagar och helger. Både bland män och kvinnor har andelen bilresor ökat kraftigt och andelen kollektivtrafikresor minskat, framför allt på vardagarna. Ökningen beror på pandemieffekter.
Se figuren nedan som visar färdmedelsfördelningen för kvinnor respektive män under vardag respektive under helg.



Figur s5

Kollektivtrafiken har en större andel av resorna än bilen när det gäller att resa till skola och utbildning



Figur s6

Färdmedelsfördelning för resor med olika ärenden har påverkats kraftigt 2020 jämfört med 2019. De stora förändringarna kan förklaras av pandemieffekter. Andelen kollektivtrafikresor har minskat för alla ärenden medan andelen bilresor och cykelresor har ökat. Kollektivtrafik dominerar endast på resor till skola/utbildning medan bilen under 2020 har större andel än kollektivtrafik för arbetsresor.

När det gäller resor på fritiden och tjänsteresor väljer en majoritet bilen som färdmedel, se figur s6. Andelen av fritidsresorna som genomförs med kollektivtrafik har minskat kraftigt jämfört med mätningen 2019.

Uppmätt reslängd minskar något

Snittlängd per ärende visas i figur s7. Resor i resvaneundersökning 2020 är på ett övergripande plan något kortare jämfört med 2019

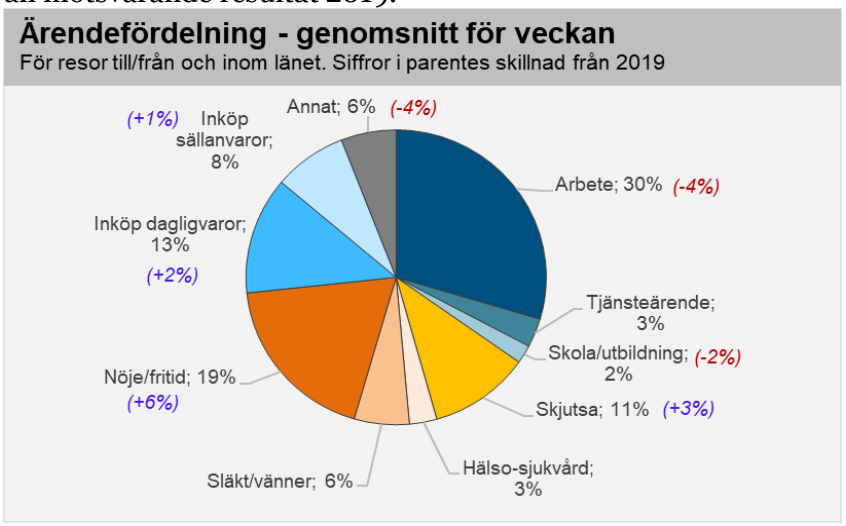


Figur s7

Ärendefördelningen förändrad sedan 2019

Reseärenden har ändrats från 2019 till 2020, se figur s8, där andelen resor till arbetet och skola/utbildning minskat, medan andelen av resorna som genomförts på fritiden har ökat.

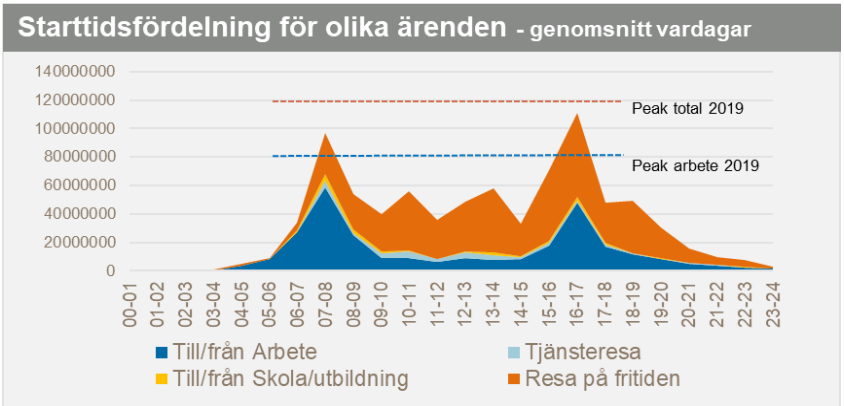
Sannolikt är detta en konsekvens av myndigheternas restriktioner kring resande, ökad distansundervisning för skolor samt rekommendationer till befolkningen att arbeta på distans om man har möjlighet. Resor till arbete, i tjänsten och till skola/utbildning utgjorde 35 % under 2020 vilket är klart lägre än motsvarande resultat 2019.



Figur s8

Arbets- och skolresor samlas i två toppar under dygnet

Starttiden för vardagsresor till arbete och skola/utbildning är i mätningen 2020 samlad i två toppar med högtrafik på morgonen och på eftermiddagen. För resor på fritiden är starttiden i mycket högre grad skiftande och jämn över dagen, se figur s9. Höjden på topparna är lägre 2020 jämfört med 2019 på grund av pandemieffekter.



Figur s9

Pandemins effekter på resvanor

Året 2020 präglades av en historisk pandemi. Coronavirusets globala spridning påverkade all aktivitet och antalet smittade, svårt sjuka och döda innebar en stor press på länders samhällen och inte minst drabbades sjukvården.
För att bemöta och bekämpa spridning av Covid-19 har folkhälsomyndigheten, regeringen och landets regioner haft centrala roller för att utarbeta och genomföra strategier för styrning och information till medborgarna.

Det generella resandet i Sverige har sedan pandemins start påverkats bland annat av myndigheternas rekommendationer att undvika trängsel, att undvika onödiga resor, att de som har möjlighet att arbeta och utbilda sig på distans ska göra det. Befolkningen har relativt sett varit mycket följsamma till rekommendationerna.
Regeringen har utarbetat restriktioner kring sociala aktiviteter vilket påverkat vissa sektorer av samhällslivet. I januari 2021 antogs en pandemilag vilken gav regeringen ökade möjligheter att agera och stänga ner delar av samhället för att minska risk för smittspridning.

Pandemin har även fört med sig en rädsla och oro bland människor att smittas av Covid-19 och att föra smittan vidare.
Pandemieffekter innebär en förändring av de grundläggande resebehoven: behovet hos stora delar av befolkningen att resa till/från arbete och utbildning har minskat. I Stockholmsregionen beräknas ca 45 procent av den arbetsföra befolkningen kunna utföra sitt arbete helt eller delvis på distans.1

1 18.-trn-2020-0148-en-framtidsanalys.pdf (sid 16)

Efterfrågan att resa till/från vissa typer av sociala aktiviteter har förändrats på grund av myndigheternas rekommendationer och restriktioner inom olika områden. Resebehovet och efterfrågan på resor har minskat till aktiviteter som exempelvis hotell/restaurang, nöjes-, kultur- och sportarrangemang.

Konkurrenssituationen för resor med olika färdmedel har förändrats i och med pandemin. De färdmedel som innebär relativt liten risk för trängsel med andra människor och därmed liten risk för smitta har fått en konkurrensfördel gentemot kollektiva färdmedel där sannolikhet att råka ut för trängsel är relativt sett större. Människors oro för smitta har påverkat färdmedelsvalet.

Trafikförvaltningen har under pandemin kört full trafik för att ge mobilitet för de som inte har resalternativ, men samtidigt informerat medborgarna att inte resa med kollektivtrafiken om man inte måste för att minska risk för smittspridning och bidra till mindre trängsel för de som behöver resa.

Resultaten i resvaneundersökningen 2020 jämfört med undersökningen 2019 visar att pandemieffekterna har påverkat resvanor genom att:

- Det generella resandet bland befolkningen är lägre med färre antal resor per person och dag.
- Färdmedelsfördelningen har förändrats. Andelen kollektivtrafikresor i Stockholmsregionen är den lägsta som uppmätts sedan 2005. Färdmedelsandelarna för bilresor och cykelresor är de högsta som uppmätts sedan 2005.
- Kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna i Stockholmsregionen har kraftigt minskat jämfört med 2019 från 47,5 procent till 29 procent.
- Reseärenden har ändrats från 2019 till 2020. Andelen resor till arbetet och skola/utbildning har minskat på grund av en ökad andel distansarbete bland befolkningen medan andelen av resorna som genomförts på fritiden har ökat.
- Starttiden för vardagsresor till arbete och skola/utbildning har förändrats något med lägre nivå av högtrafik på morgon och kväll jämfört med 2019. Minskning av morgonens högtrafik har varit något större än minskning av eftermiddagens högtrafik.
- De skillnader i resvanor man vanligtvis ser nedbrutet på sociodemografiska variabler som kön, åldersgrupper och inkomst återkommer i stort även i resvaneundersökningen 2020. En tendens till minskade skillnader mellan grupper kan ses när det gäller minskning av kollektivtrafikresande och ökning av bilresor.

2 Inledning

2.1 Bakgrund

Kunskap om resande är ett grundläggande behov hos många aktörer inom Stockholmsregionen. Kunskap kring exempelvis resvanorna hos regionens invånare och information om när man reser, hur man reser och vart man reser är viktigt för att få en förståelse för resandet i regionen. Insamlad resvanedata utgör underlag för att få insikter om nuläget och för att analysera och belysa utveckling kring resandet.
Region Stockholm har ansvar för att utforma framtida trafiksystem och arbetet inom planering och utveckling kräver tillförlitlig data kring hur olika resenärgrupper använder kollektivtrafiksystemet.

2.2 Syfte

Målet med resvaneundersökningen är att aktörer i regionen ska få ett statistiskt säkert underlag för att kunna följa, driva och utveckla kollektivtrafiken, men även få bra underlag vad gäller övriga färdmedel såsom bil, gång och cykel. Undersökningen ska i huvudsak generera uppgifter som kan användas för deskriptiv statistik om nuvarande resvanor och färdmedelsandelar. Det huvudsakliga användningsområdet för undersökningen är till exempel uppföljning av mål i trafikförsörjningsprogram och den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUFS) samt årsberättelser. Undersökningen ska även ge underlag som kan användas som stöd för att validera och kalibrera olika trafikanalysmodeller.

Syftet med en fortsatt tilläggsbeställning till mätning år 2020 var att utöka databasen från 2019 och stärka det statistiska underlaget, till exempel för delområden i regionen som har färre respondenter. Med det förändrade resande som följde på Corona-pandemin förändrades förutsättningarna för en sådan datahantering. Istället för att slå samman databaserna blev det mer intressant att göra jämförelser och identifiera mått på det förändrade resande som pandemin medförde. Under år 2021 genomförs den nationella resvaneundersökningen av Trafikanalys, men Region Stockholm har inte beställt något tillägg till mätningen. Föreliggande rapport fokuserar på att redovisa utfall på samma sätt som tidigare och notera de skillnader som bedöms bero på pandemin. Undersökningen bedöms ge värdefull kunskap även framöver för att jämföra utfall från nya mätningar mot de resvanor som har etablerats under pandemin.

2.3 Metod

Resvaneundersökningen har genomförts som en webbenkätundersökning till drygt 20 000 invånare i åldern 16-84 år i Stockholms län under året 2020. Ungefär 29 procent besvarade enkäten som innehöll några få bakgrundsfrågor om individen och hushållet angående tillgång till olika färdmedel och parkeringsmöjligheter, dels en resedagbok med frågor om alla resor som gjorts under en fördefinierad dag, den så kallade mätdagen. För mer information om metod, se kapitel 7.

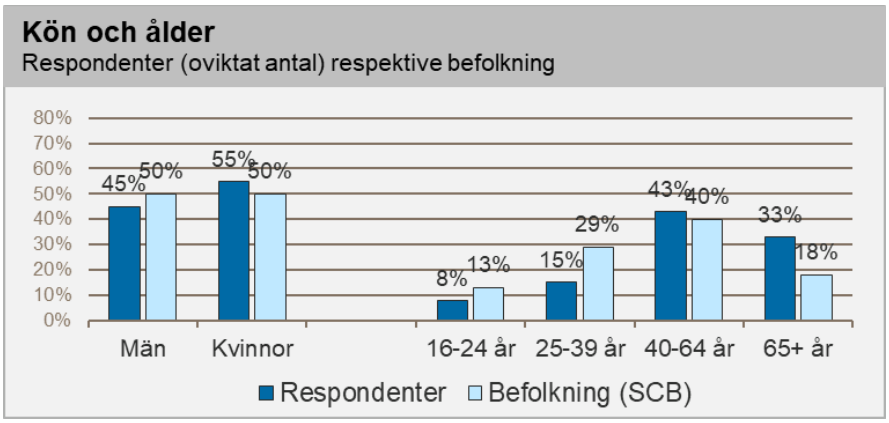
3 Beskrivning av respondenterna

I detta kapitel är alla svar viktade förutom redovisningen av svarsgruppens kön och ålder. Mer om viktning finns i kapitel 7.

3.1 Kön och ålder

Av de som besvarat enkäten är 55 procent kvinnor och 45 procent män (oviktade andelar). Detta kan jämföras med motsvarande andelar för alla boende i Stockholmsregionen i den studerade åldersgruppen; 50 procent kvinnor och 50 procent män. Åldersfördelningen för dem som besvarat enkäten framgår i figur 1. I figuren visas också motsvarande andelar för alla boende i regionen i den studerade åldersgruppen.

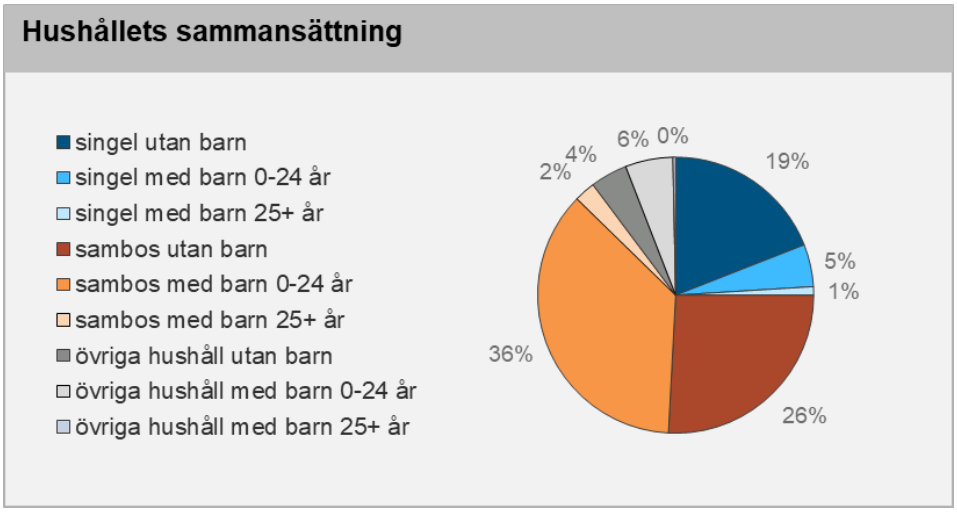
Fördelningen av respondenter när det gäller kön och åldersgrupper ligger på liknande nivåer som i trafikförvaltningens resvaneundersökning 2015 och Trafikanalys undersökning 2019. Det är en överrepresentation av kvinnor och av äldre bland de som besvarat enkäten, det följer det vanliga mönstret när det gäller enkäter riktade till befolkningen med ett oberoende slumpmässigt urval.



Figur 1

3.2 Hushållens sammansättning

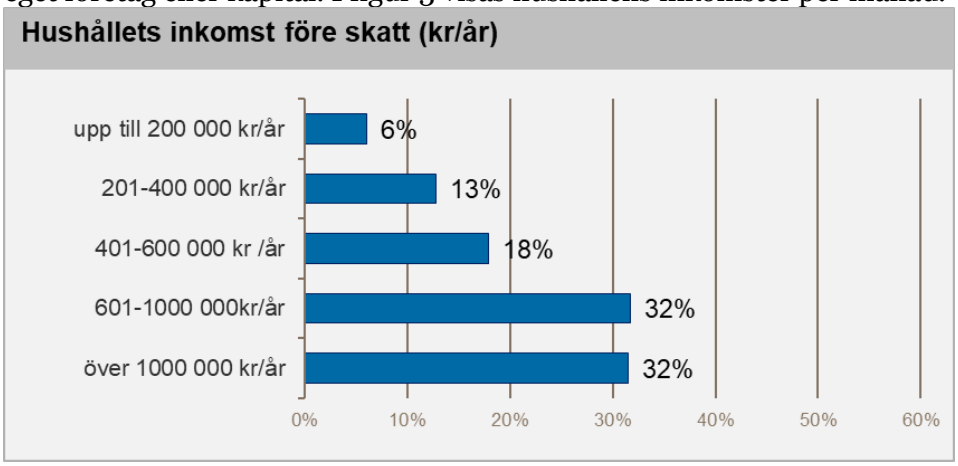
Hushållens sammansättning bland befolkningen i regionen visas i figur 2, respondenternas svar är viktade för att spegla alla invånarna i åldern 16-84 år. 25 procent är singelhushåll, en uppgång med 2 procentenheter från 2019. I drygt 45 procent av hushållen finns det hemmavarande barn mellan 0-24 år.



Figur 2

3.3 Inkomst

80 procent av hushållen har en bruttoinkomst per år som är högre än 400 000 kr. Med inkomst menas lön, pension, ersättning, bidrag, inkomst av eget företag eller kapital. I figur 3 visas hushållens inkomster per månad.

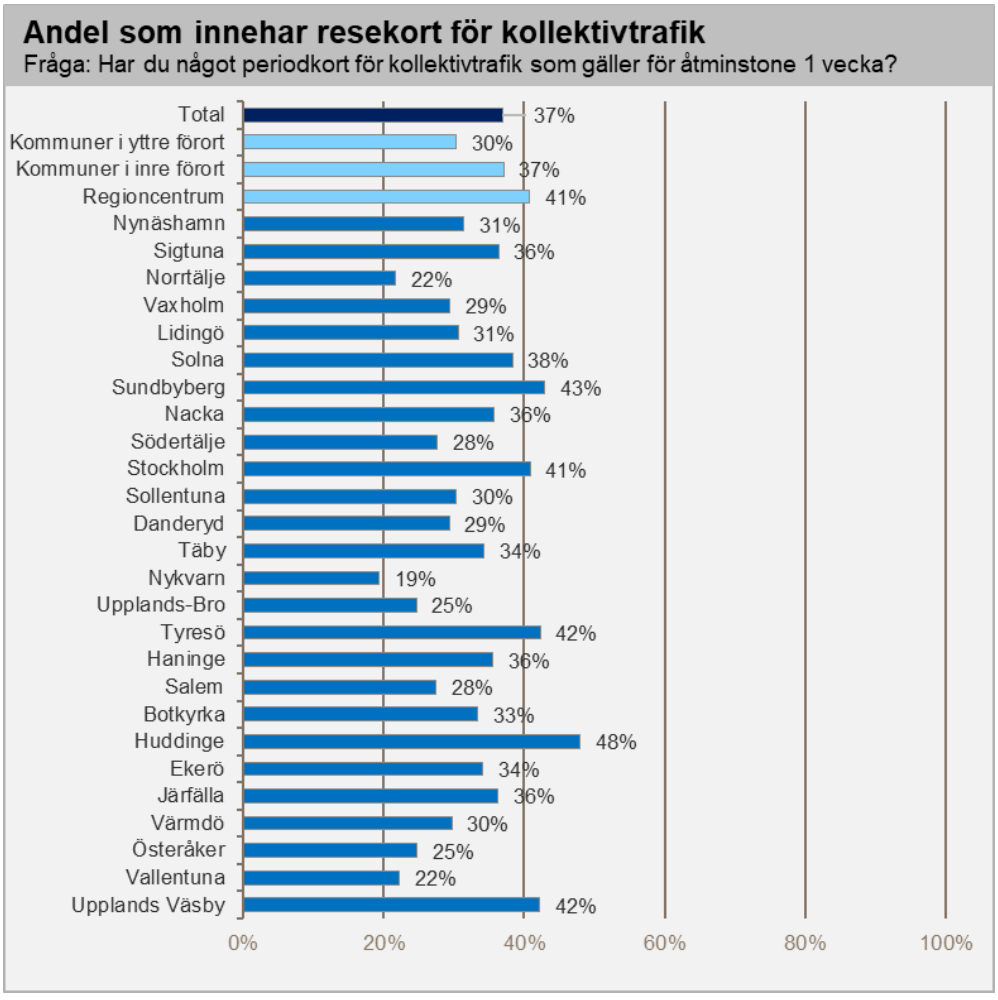


Figur 3

4 Tillgång till olika färdmedel

4.1 Tillgång till resekort för kollektivtrafik

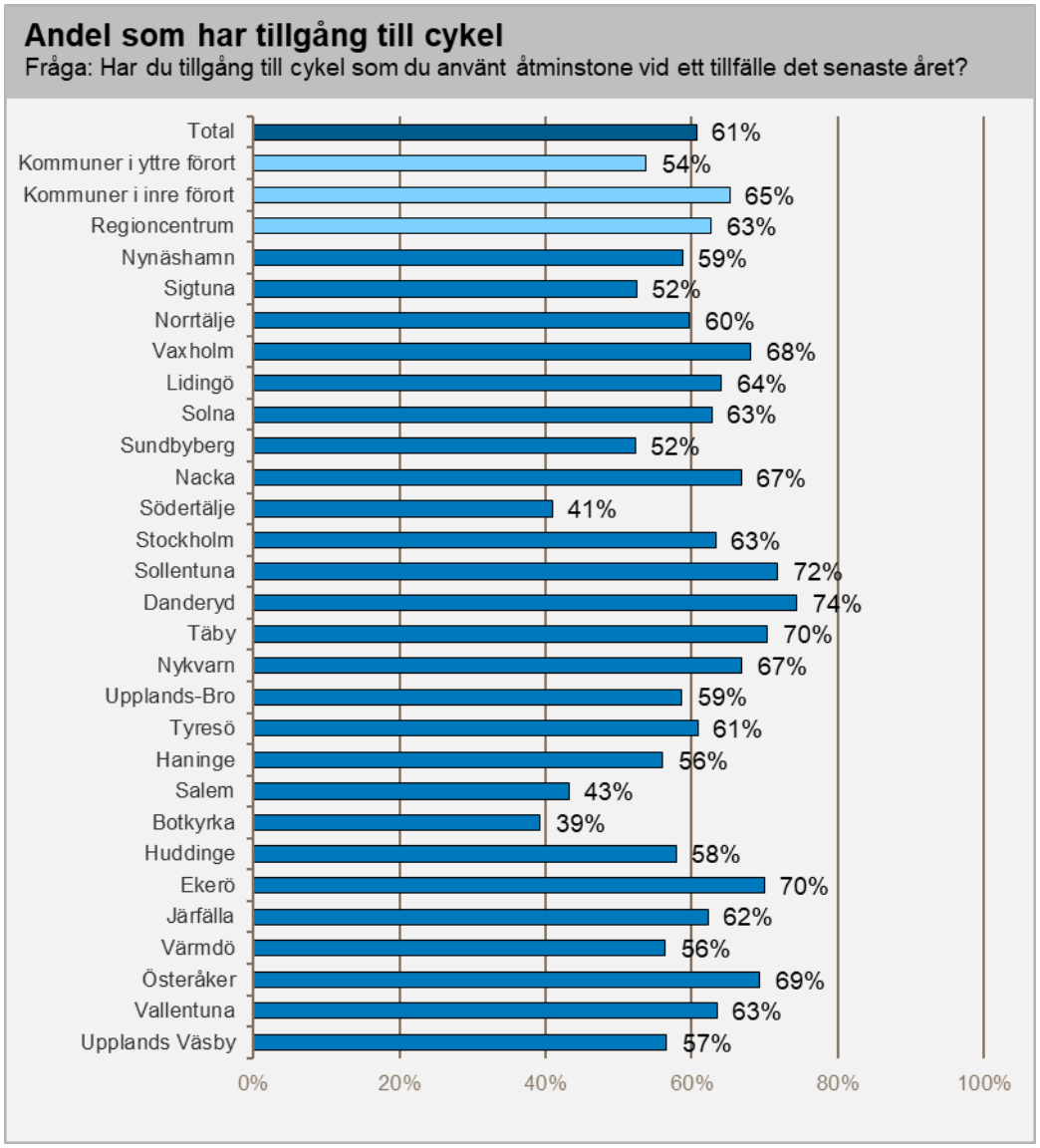
I figur 4 visas hur stor andel av invånarna som har något sorts resekort för kollektivtrafiken som man använder vid kollektivtrafikresor. Jämfört med 2019 är det en stor minskning av andelen bland totalen, -16 %, som har resekort. En sannolik förklaring är att många på olika sätt har påverkats av pandemin vilket resulterat i en minskad efterfrågan på kollektivtrafikresor. Det är fortfarande större andel i regioncentrum som har resekort jämfört med i förorterna. I en del kommuner långt från regioncentrum är det en relativt sett låg andel med resekort.



Figur 4

4.2 Tillgång till cykel

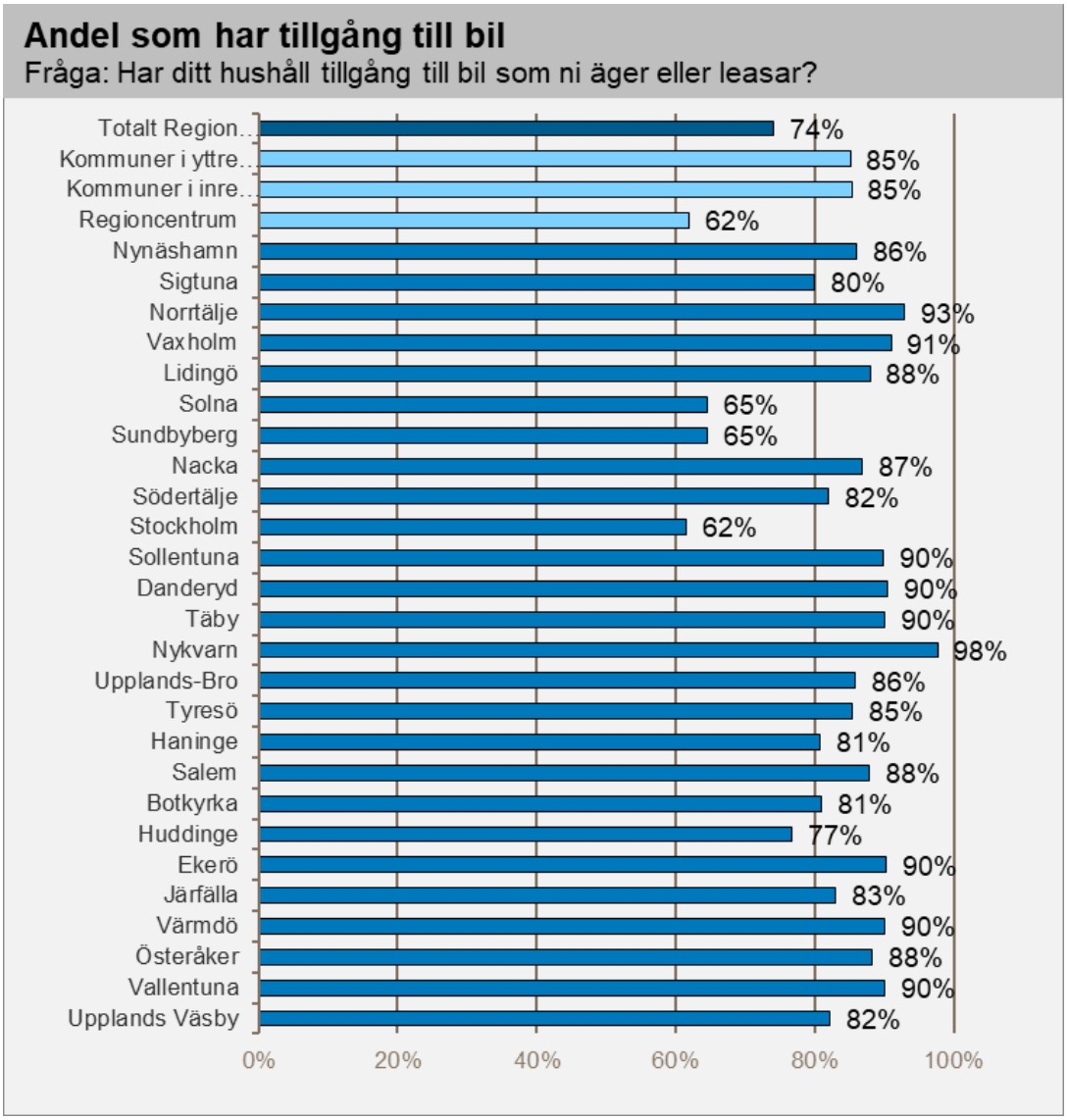
61 procent i åldersgruppen 16-84 år har tillgång till en fungerande cykel eller el-cykel, det är liten uppgång med en procentenhet jämfört med resultatet i undersökningen genomförd 2019. I figur 5 visas resultat nedbrutet på geografi.



Figur 5

4.3 Tillgång till bil

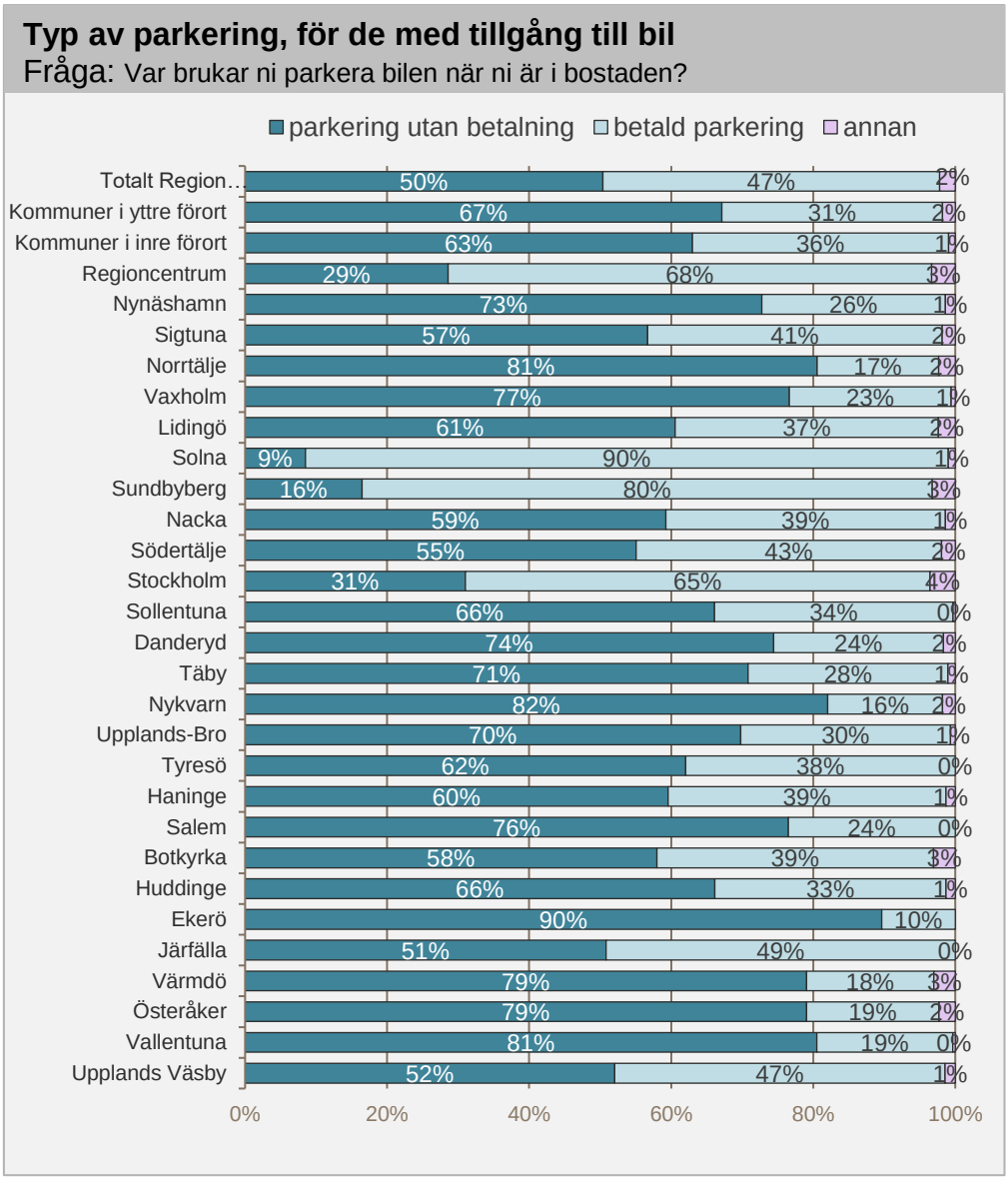
Andelen av respondenternas hushåll som äger eller har tillgång till bil är 74 procent, se figur 6. Det är en klart mindre andel av de som bor i regioncentrum som har tillgång till bil jämfört med de boende utanför regioncentrum. Resultatet sett på totalen i Stockholmsregionen är på samma nivå jämfört med undersökningen 2019.



Figur 6

4.4 Tillgång till parkeringsmöjligheter för de som reser med bil

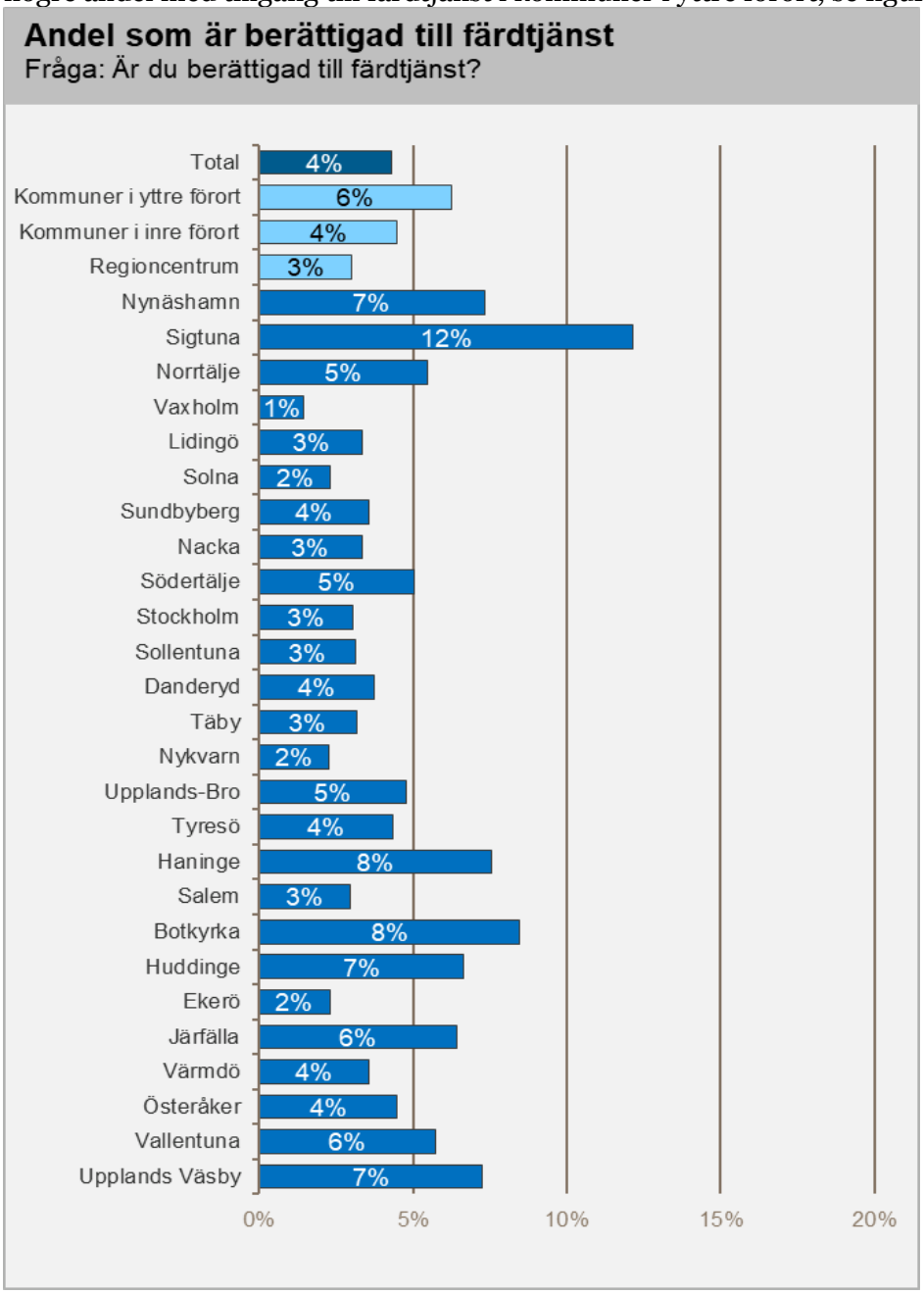
Varannan av de som reser med bil, 50 procent, har tillgång till avgiftsfri parkering. Det är en nedgång med en procentenhet sedan 2019.
Det är stor skillnad mellan olika zoner hur stor andel av de boende som har tillgång till parkering utan betalning. Figur 7 visar att det är en lägre andel i regioncentrum än i inre och yttre förorter.



Figur 7

4.5 Tillgång till färdtjänst

I genomsnitt har fyra procent av invånarna i Stockholmsregionen tillgång till färdtjänst, det är samma resultat som i undersökningen året innan. Det är en högre andel med tillgång till färdtjänst i kommuner i yttre förort, se figur 8.



Figur 8

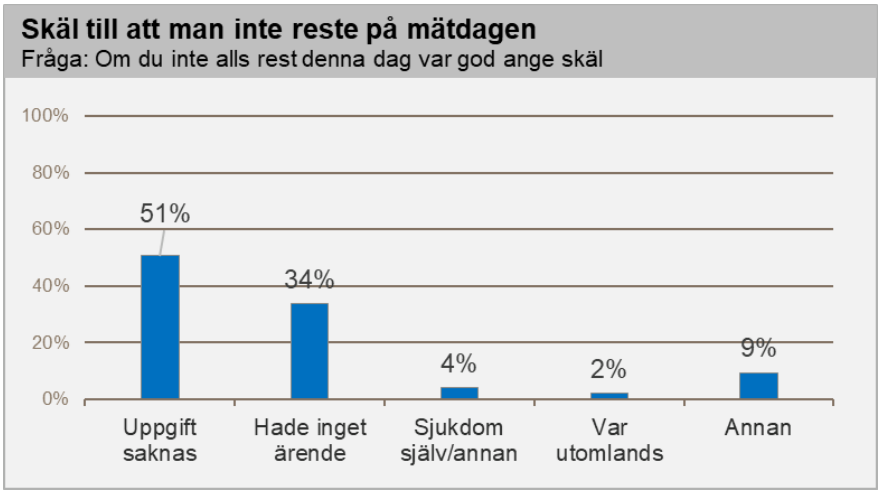
5 Resor för invånarna i Region Stockholm

Resultaten som presenteras i detta kapitel avser bara befolkning bosatt i Stockholmsregionen och de resor som har start och/eller har mål inom regionen. De resor som har gjorts helt utanför regionen är inte med i databasen för de värden som presenteras i detta kapitel. Urvalet för att beräkna resultat för resandet omfattar endast invånare i regionen i åldersgruppen 16-84 år. Vidare ingår inte de resor som boende i andra regioner gör till/från och inom Stockholmsregionen eftersom endast boende i Region Stockholm ingår i den målgrupp mätningen omfattar. *Det totala resandet i Stockholms-regionen, som geografisk enhet, är därför större än vad som framgår i presenterade resultat.* Resor av boende i regionen yngre än 16 år och äldre än 84 år samt resor av boende i andra regioner saknas.

Vid några av analyserna är resandet uppdelat på vardag respektive helg. Med vardag avses då måndag-fredag och helg avser lördag och söndag.

5.1 Resande på mätdagen

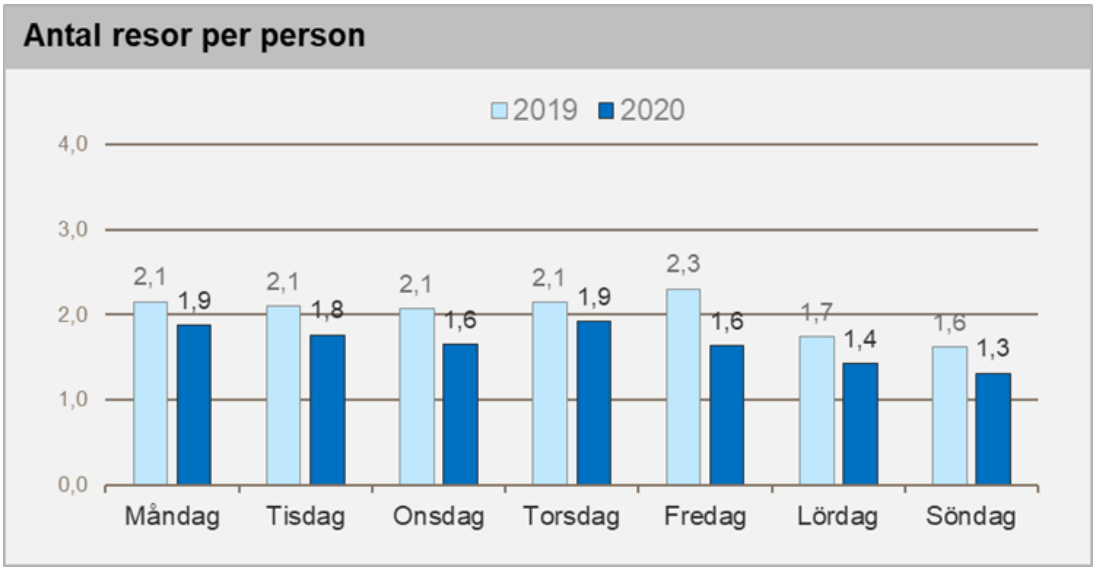
I resedagboken får respondenten ange om hen har rest under mätdagen. 61 procent av befolkningen angav att de reste på den dag som definieras i enkäten. Det är tio procentenheter lägre jämfört med undersökningen 2019 (71 procent). Skillnaden beror på pandemieffekten med minskad efterfrågan på resor. De som inte gjorde någon resa fick ange skäl till varför man inte reste. I figur 9 visar resultat att ungefär var tredje svarade att de inte hade något speciellt ärende.



Figur 9

5.2 Antal resor per person, totalt och med olika färdmedel

En genomsnittlig veckodag genomförs 1,7 resor per person och dag som har start och/eller har mål inom Stockholmsregionen. Det är en minskning av det genomsnittliga resande med 0,3 resor per dag och person jämfört med resvaneundersökningen 2019, och en minskning med 0,6 resor per dag jämfört med motsvarande undersökning 2015.



Figur 10

I figur 10 visar data att antalet resor per dag har minskat för alla veckodagar. Det är antalet resor per person har varit högre på vardagarna än under helgen. Den generellt nedåtgående trend som kan ses i data från resvane-undersökningar angående antal resor per person och dag ska tolkas med försiktighet. Resebeteenden ändras med tiden bland befolkningen men resultat i enkätundersökningar kan även påverkas av metodeffekter som exempelvis minskad lust bland befolkning att delta i enkäter och partiella bortfall i enkätsvar.

Den minskning av resandet som ses i resvaneundersökningen 2020 jämfört med 2019 kan till stor del förklaras av pandemieffekter och förändrade resebehov. Det är konsekvenser av bland annat myndigheternas rekommendation att undvika onödiga resor, att arbeta och studera på distans om det finns möjlighet, att restriktioner för olika aktiviteter har lett till minskade sociala aktiviteter inom vissa områden samt att befolkningens oro för att smittas av Covid-19 har minskat efterfrågan generellt på resor.

Antalet resor en genomsnittlig dag var 2020 ungefär 3,13 miljoner resor. Resultatet avser hela Stockholmsregionen och beräknas genom att ta snittet av antal resor per person och dag multiplicerat med antalet invånare. Det är en nedgång från 2019 med ca 0,67 miljoner resor en genomsnittlig veckodag. Det motsvarar en nedgång på 18 procentenheter jämfört med 2019. Av resorna sker ungefär 1,55 miljoner resor med bil, ungefär 0,55 miljon resor med kollektiva färdmedel, knappt 0,3 miljoner resor med cykel, 0,65 miljoner resor till fots och 0,09 miljoner resor med andra färdmedel.

För kollektivtrafiken innebär det en kraftig minskning av antalet resor medan antal bilresor och cykelresor ökat något och resor till fots minskat.
Notera att urvalet för att beräkna resultat för resandet inte omfattar alla resor i regionen och inte alla åldrar. Det totala resandet i Stockholmsregionen är större än vad som framgår av undersökningens resultat.

Snitt antal resor per person och dag med olika färdmedel samt totalt antal resor för boende i olika delar av regionen, totalt och med olika färdmedel.
I tabell 1 visas antal resor per person med olika huvudsakliga färdmedel för boende i olika kommuner och uppräknat totalt för hela regionen med olika färdmedel under en genomsnittlig vardag (måndag till fredag).

Jämfört med före pandemin är det färre antal resor per person och dag en genomsnittlig vardag samt färre antal resor totalt sett för alla områden och för alla kommuner. Pandemin har gett ett generellt minskat resebehov bland befolkningen och det finns en kraftigt minskad efterfrågan på exempelvis kollektivtrafikresor för alla geografiska nedbrytningar.

I tabell 1 visas antal resor per person med olika huvudsakliga färdmedel för boende i olika kommuner och uppräknat totalt för hela regionen med olika färdmedel under en genomsnittlig vardag (måndag till fredag).
Vid bedömning av vilket färdmedel som är huvudsakligt färdmedel bland de angivna färdmedlen för varje resa har en beprövad prioriteringslista använts. Mer detaljer kring detta visas i kapitel 8.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Analys

RAPPORT
2021-08-27
Version 1

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0070

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Tabell 1

Antal resor med olika färdmedel per invånare och dag (snitt vardag)							Totalt antal resor, alla invånare, per vardag (i 1000-tal)					
Kommun	Bil	Koll	Cykel	Till fots	Annat	Totalt	Bil	Koll	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Total Region Stockholm	**0,9**	**0,3**	**0,2**	**0,4**	**0,0**	**1,8**	**1 569**	**651**	**337**	**698**	**86**	**3 341**
Regioncentrum	0,6	0,4	0,3	0,5	0,0	1,8	500	368	228	468	39	1 602
Kommuner i inre förort	1,1	0,3	0,2	0,3	0,0	1,9	463	140	66	134	20	822
Kommuner i yttre förort	1,1	0,2	0,1	0,2	0,0	1,7	605	143	44	98	26	916
Innerstad	0,4	0,3	0,3	0,7	0,0	1,8	105	97	79	212	14	508
Söderort	0,6	0,5	0,3	0,4	0,0	1,8	159	147	88	0	11	530
Västerort	0,9	0,3	0,2	0,3	0,0	1,7	170	75	34	60	10	349
Stockholm	0,6	0,4	0,3	0,5	0,0	1,8	433	321	202	395	35	1 387
Solna	0,6	0,4	0,3	0,7	0,0	2,0	41	31	18	47	1	139
Sundbyberg	0,7	0,4	0,2	0,6	0,0	1,8	26	16	7	25	3	77
Danderyd	1,0	0,4	0,4	0,3	0,0	2,1	23	10	10	6	1	51
Huddinge	1,0	0,4	0,2	0,3	0,0	1,9	87	40	14	24	1	164
Järfälla	1,1	0,3	0,1	0,2	0,0	1,7	65	19	9	15	0	110
Lidingö	1,2	0,2	0,1	0,2	0,0	1,8	44	7	5	6	1	64
Nacka	1,1	0,3	0,1	0,4	0,1	1,9	85	24	9	31	7	156
Sollentuna	1,0	0,2	0,2	0,5	0,1	2,0	57	13	10	28	6	114
Tyresö	1,3	0,3	0,1	0,2	0,0	1,9	46	12	2	8	1	70
Täby	1,0	0,2	0,1	0,3	0,0	1,7	55	14	6	14	3	93
Botkyrka	0,9	0,2	0,0	0,3	0,0	1,4	62	19	2	18	2	102
Ekerö	1,0	0,2	0,1	0,1	0,0	1,6	22	5	3	3	1	33
Haninge	1,1	0,2	0,2	0,2	0,0	1,7	79	20	11	13	4	126
Norrtälje	1,1	0,2	0,1	0,2	0,0	1,6	57	8	7	9	2	84
Nykvarn	1,4	0,2	0,0	0,2	0,0	1,7	11	2	0	1	0	15
Nynäshamn	1,1	0,4	0,0	0,2	0,0	1,8	23	10	1	5	0	40
Salem	1,3	0,2	0,1	0,1	0,0	1,7	17	3	1	1	0	22
Sigtuna	1,2	0,2	0,1	0,3	0,0	1,8	46	7	3	11	1	68
Södertälje	1,3	0,1	0,0	0,2	0,0	1,6	94	20	2	10	2	128
Upplands-Bro	1,1	0,3	0,1	0,1	0,0	1,7	34	10	2	4	3	53
Upplands Väsby	1,0	0,3	0,1	0,2	0,0	1,6	35	13	4	5	2	58
Vallentuna	0,9	0,3	0,2	0,2	0,0	1,7	24	7	5	5	1	43
Vaxholm	1,2	0,3	0,0	0,2	0,1	1,9	11	4	0	2	1	18
Värmdö	1,6	0,2	0,0	0,1	0,1	2,1	55	9	1	5	5	75
Österåker	1,0	0,2	0,0	0,2	0,0	1,4	35	7	1	5	2	51

Antal resor per person per ålder och kön

Skillnad i antal resor per person totalt och med olika färdmedel mellan kvinnor och män respektive mellan olika åldersgrupper en genomsnittlig veckodag (måndag – söndag) visas i tabell 2.

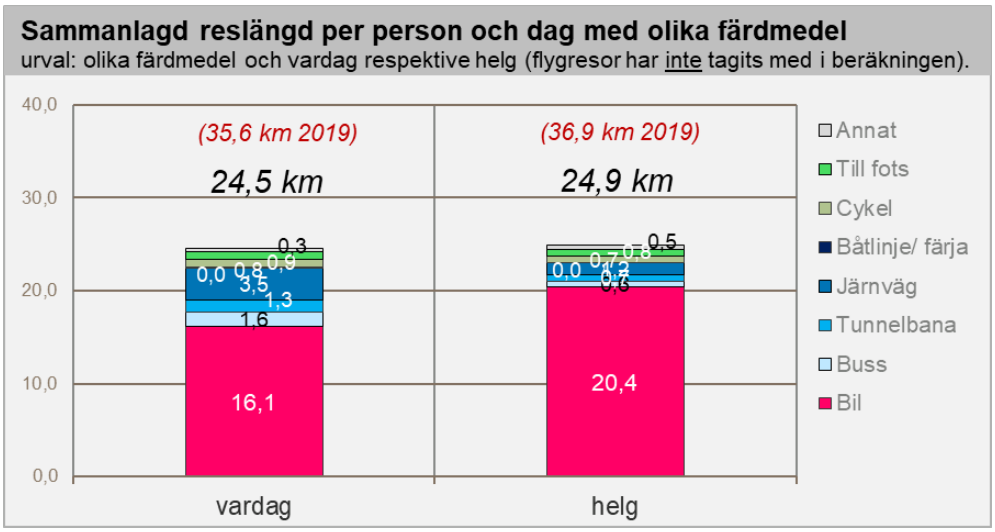
Tabell 2

Antal resor till/från och inom länet per person och dag med olika färdmedel							
	Grupp:	Bil	Kollektivt	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Kön	Män	0,9	0,2	0,2	0,3	0,0	1,7
	Kvinnor	0,8	0,3	0,1	0,4	0,0	1,7
Åldrar	Ålder 16-24 år	0,6	0,4	0,1	0,2	0,0	1,4
	Ålder 25-39 år	0,7	0,4	0,2	0,5	0,0	1,7
	Ålder 40-64 år	1,1	0,3	0,2	0,4	0,0	2,0
	Ålder 65+	0,6	0,1	0,0	0,2	0,0	1,0
	Total Region Stockholm	**0,8**	**0,3**	**0,2**	**0,4**	**0,0**	**1,7**

5.3 Reslängd

Sammanlagd reslängd per person och dag

I figur 11 visas sammanlagd reslängd för resor till/från och inom länet uppdelat på olika färdmedel för en genomsnittlig vardag och en genomsnittlig helgdag.
Det är en klart kortare reslängd för det genomsnittliga resandet per person och dag jämfört med resvaneundersökningen 2019.
Det är främst reslängder med kollektiva färdmedel som har minskat kraftigt.
Även när det gäller bil-, cykel- och gångresor har den genomsnittliga reslängden minskat från föregående år.

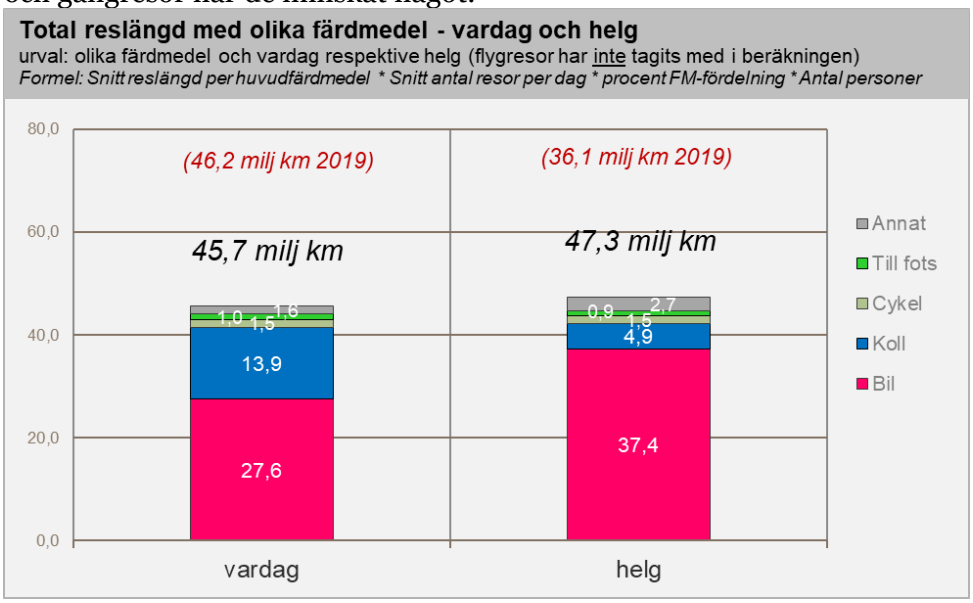


Figur 11

Total reslängd med olika färdmedel en genomsnittlig dag

Den sammantagna uppräknade reslängden för de resor som regioninvånarna i åldern 16-84 år gör till/från och inom länet är knappt 46 miljoner personkilometer en vardag och 47 miljoner personkilometer en helgdag. Jämfört med föregående år är det en minskad total reslängd när det gäller en genomsnittlig vardag medan det är en klar ökning av total reslängd för en genomsnittlig helgdag.

I figur 12 visas den totala reslängden fördelat på olika färdmedel per vardag respektive helg. Total reslängd för bilresor har ökat medan reslängd för kollektivtrafikresor har minskat sedan 2019. När det gäller reslängd för cykel- och gångresor har de minskat något.



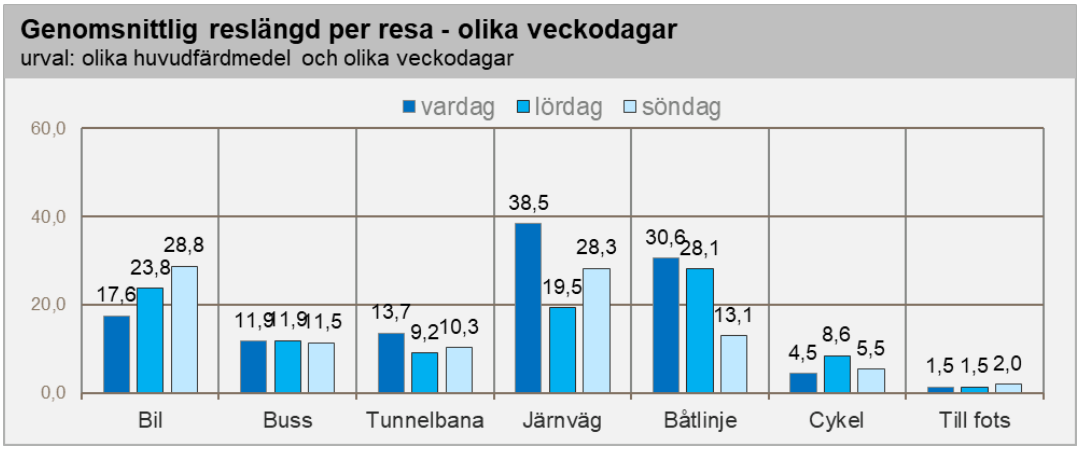
Figur 12

Reslängd per färdsätt och resa

Den genomsnittliga reslängden varierar med färdmedel och veckodag, se figur 13. I järnväg ingår resor med tåg, pendeltåg, spårvagn och lokaltåg.

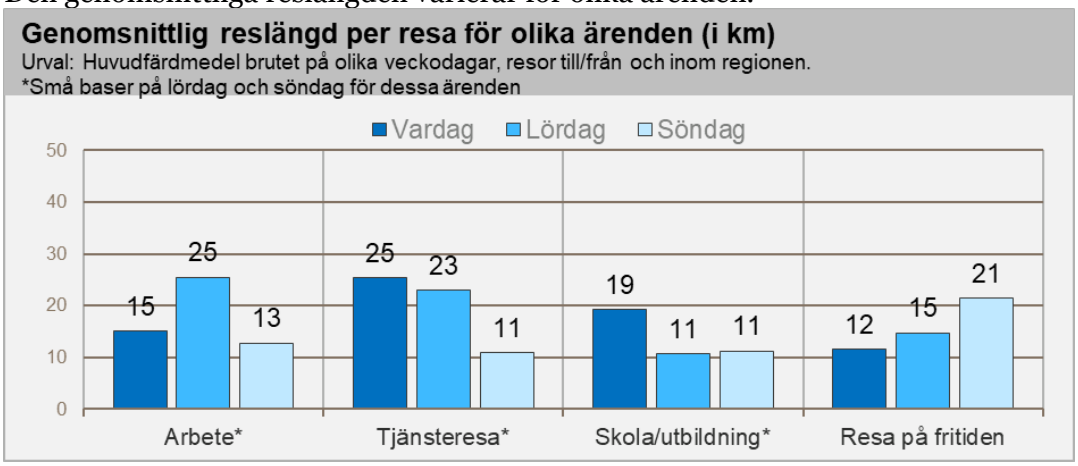
Notera att medelvärden som redovisas i figuren påverkas om det finns enstaka långa resor. Det gäller speciellt för de färdmedel där det ingår få observationer i databasen som exempelvis tåg, båt och cykel på helgdagar.

Det färdmedel som i snitt har de längsta resorna är järnväg och till fots är det färdmedel som har den kortaste snittlängden. Jämfört med 2019 har de genomsnittliga reslängderna per resa på en övergripande nivå minskat för de motoriserade resorna.



Figur 13

Reslängd per ärende
Den genomsnittliga reslängden varierar för olika ärenden.



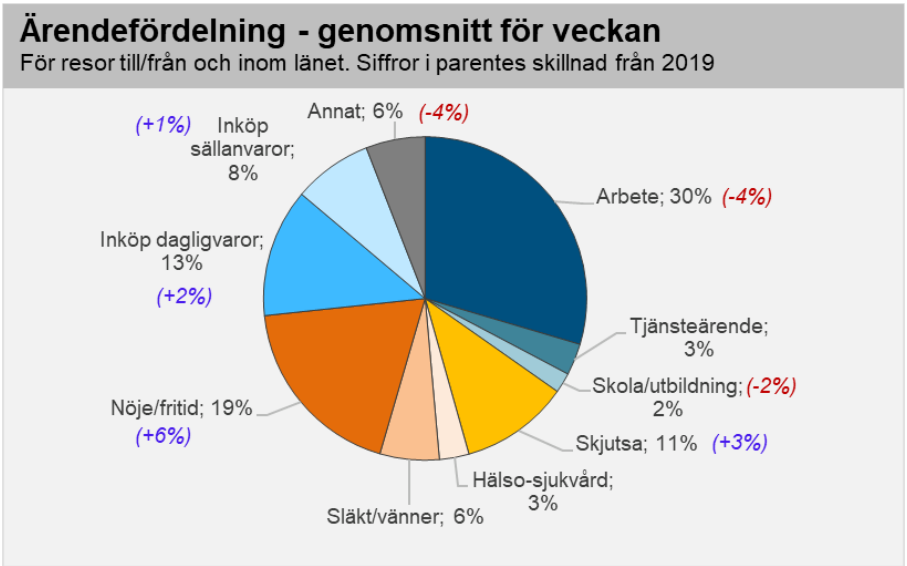
Figur 14 Antal tjänste- och skolresor är <100 under helgen och resultatet är därmed osäkert.

5.4 Ärendefördelning

I genomsnitt var 35 procent av resorna som regioninvånarna gjorde 2020 till/från och inom regionen arbetsresor, skol- eller tjänsteresor. Andelarna arbetsresor och skolresor är lägre än i resvaneundersökning 2019 medan andel tjänsteresor är oförändrad.

Totalt utgör fritidsresor ca 60 procent av resorna. Drygt 20 procent är inköpsresor och 25 procent av resorna är resor till nöje, fritid, släkt eller vänner. 14 procent är serviceresor eller skjutsresor.

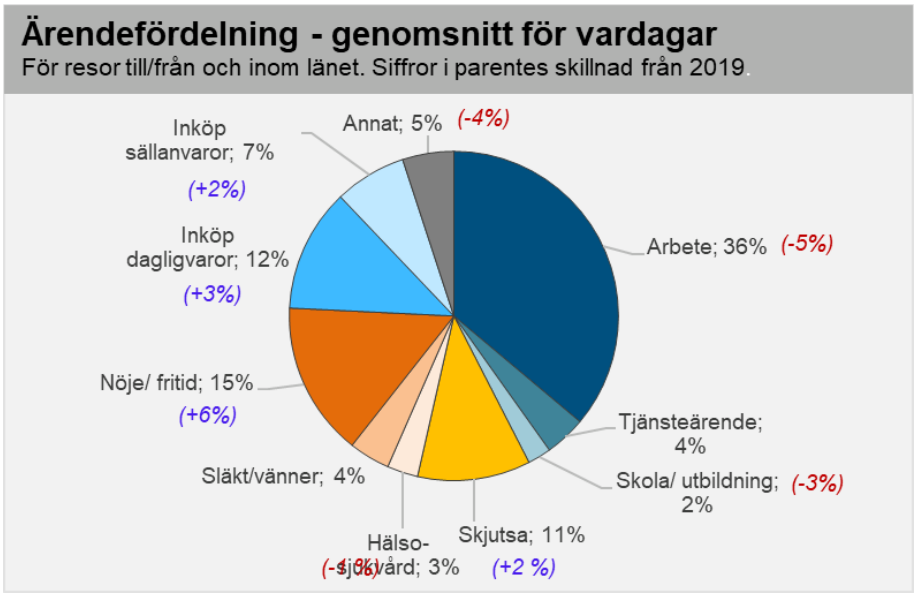
Ärenden för resor har ändrats kraftigt i resvaneundersökningen 2020 jämfört med motsvarade undersökning 2019. Skillnaderna kan förklaras av en pandemieffekt där resebehov för arbets- och skolresor har gått ned medan resandet på fritiden ökat. I figur 15 visas fördelning 2020 och förändring sedan den tidigare mätningen.



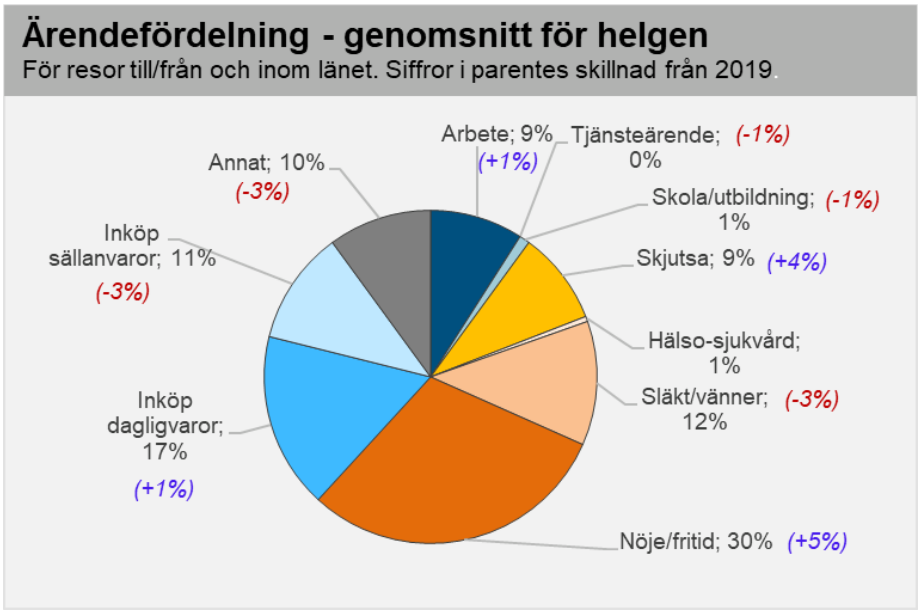
Figur 15

I figur 16 och 17 redovisas ärendefördelningen för resor som genomförs under vardagar respektive under helg.

I tabell 3 visas hur många resor det motsvarar i totalt antal resor med olika ärenden för alla invånarna i regionen som helhet. Beräkningen görs genom att multiplicera antal resor per person och snittdag med befolkningen och sedan multiplicera med procentandelen per ärendetyp. Notera att urvalet för att beräkna resultat för resandet inte omfattar alla resor i regionen och inte alla åldrar. Det totala resandet i Stockholmsregionen är större än vad som framgår av undersökningen resultat.



Figur 16



Figur 17

Andelen arbets- och skolresor är högre en vardag medan andelen fritidsresor och inköpsresor är högre på helgen.

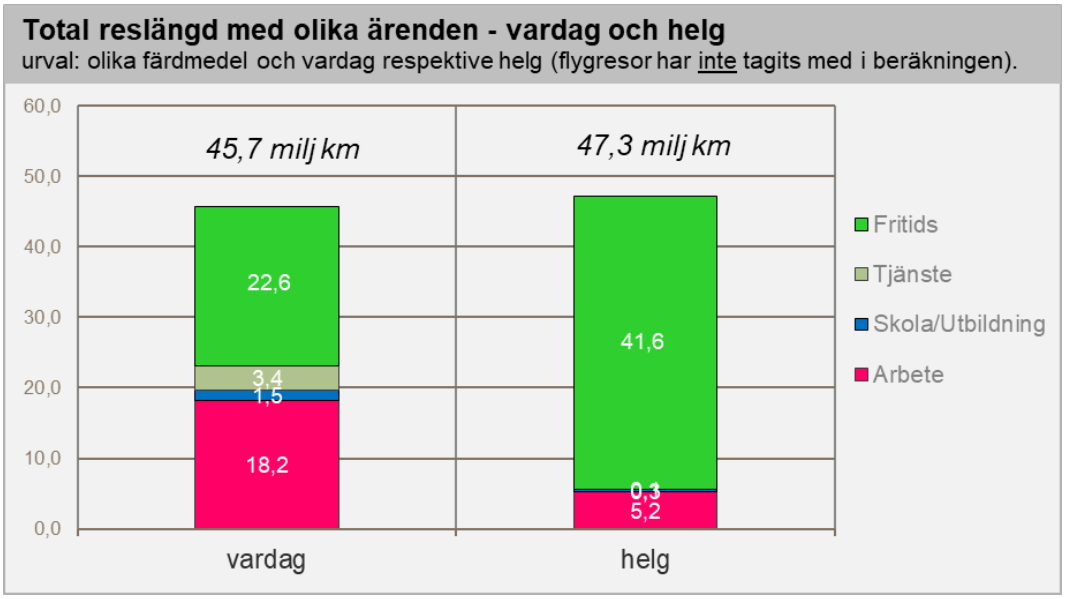
Tabell 2

Antal resor till/från och inom länet per person olika dagar med olika ärenden					
Ärende	**Totalt (snitt/dag)**	**Snitt vardag**	**Snitt helg**	**Snitt lördag**	**Snitt söndag**
Arbete	937 826	1 194 681	245 462	279 951	208 343
Tjänsteärende	100 302	134 100	9 110	2 174	16 475
Skola/utbildning	63 560	76 017	30 053	28 711	31 431
Resor på fritiden	2 033 057	1 936 105	2 303 636	2 377 791	2 220 814
Totalt alla ärenden	**3 134 745**	**3 340 903**	**2 588 261**	**2 688 627**	**2 477 064**

Andelen av resorna som är fritidsresor en genomsnittlig dag (måndag-söndag) har ökat jämfört med motsvarande beräkning resvaneundersökning 2019.

5.5 Reslängd för resor med olika ärenden

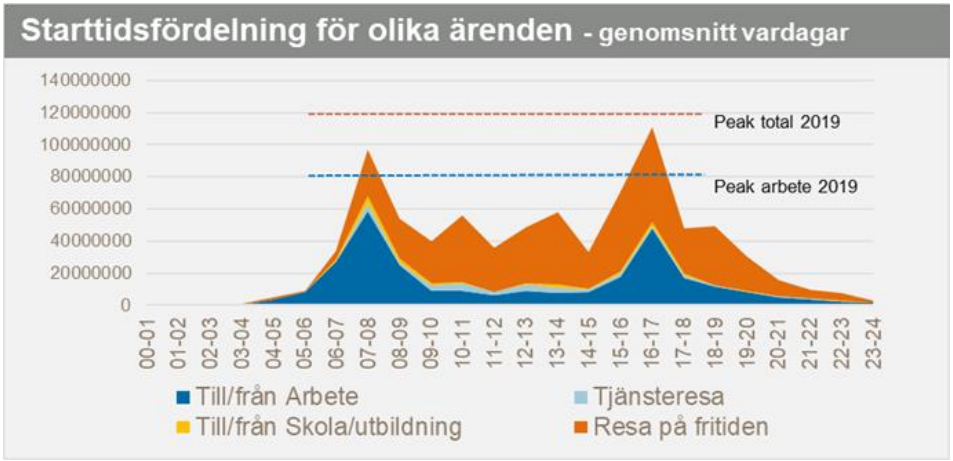
I figur 18 visas total reslängd för resor med olika ärenden med uppdelning på vardag och helg. Fritidsresor utgör störst andel av total reslängd både under vardagar och helger. Reslängd för arbetsresor på vardagar har gått ned kraftigt jämfört med undersökningen 2019. Resor till skola/utbildning och i tjänsten är färre än 100 under helgen och resultatet är därmed osäkert.



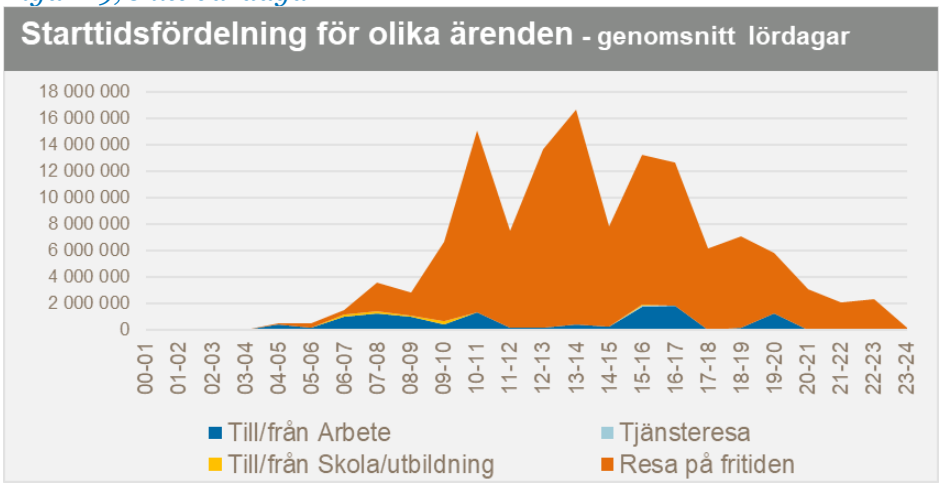
Figur 18 Resor till skola/utbildning och tjänsteresor är färre än 100 under helgen och resultatet är därmed osäkra.

5.6 Starttider för resor med olika ärenden

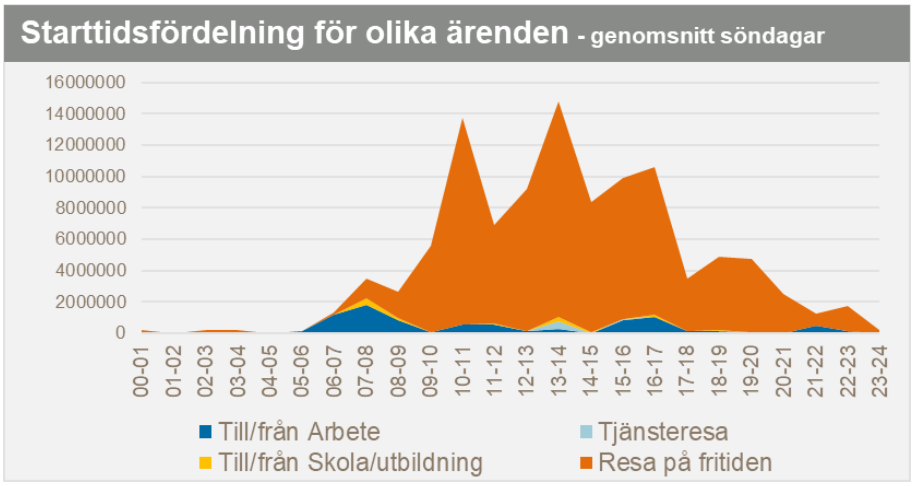
När det gäller starttiden för resor på olika veckodagar är det stora skillnader mellan vardagsresor och resor på lördag och söndag.
Historiskt sett har resandet två toppar med högtrafik, en topp/peak på morgonen och en på eftermiddagen. Resandet 2020 har i något mindre utsträckning en morgonpeak och nivåerna av antal arbetsresor som genomfördes i peak är lägre än i motsvarande mätning 2019, se figur 19.
I följande figurer, 19 till 22, visas starttider för resor med olika ärenden dels som snitt på vardagar dels för lördag och söndag. En bild med olika veckodagar visas i slutet. I kategorin ”resor på fritiden” ingår alla resor som inte är till arbete, skola/utbildning eller i tjänsten.



Figur 19, snitt vardagar



Figur 20, snitt lördagar



Figur 21, snitt söndagar



Figur 22, snitt måndag till fredag

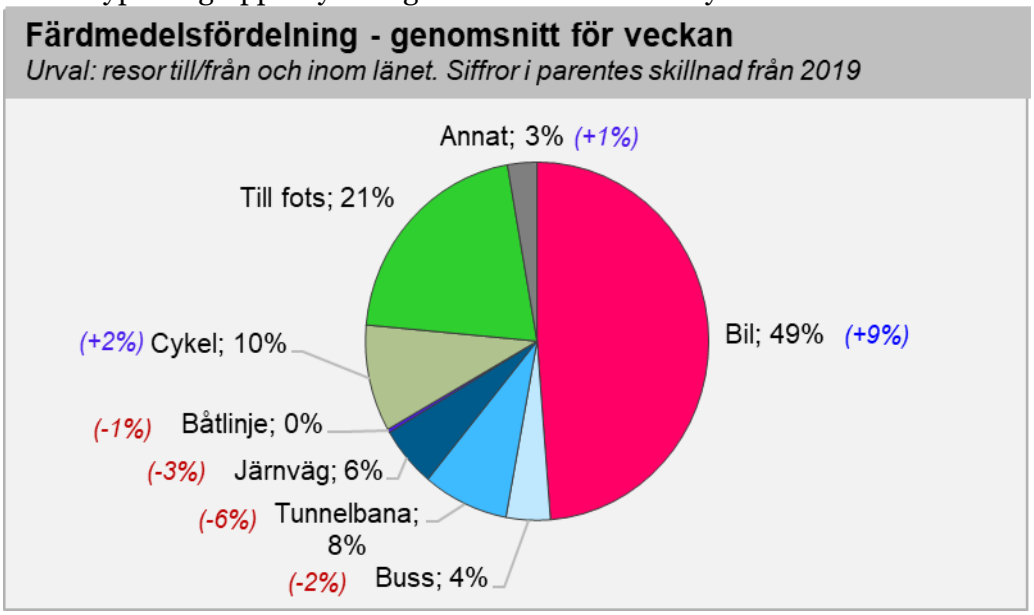
Starttider för olika vardagar följer i stort sett samma mönster med två toppar av högtrafik. Starttider för resor under lördagar och söndagar följer ett helt annat mönster än vardagarna.

5.7 Färdmedel

I figur 23 visas färdmedelsfördelning för huvudsakligt färdmedel en genomsnittlig veckodag (måndag till söndag). Det huvudsakliga färdmedlet för varje resa definieras utifrån en prioriteringslista mellan de färdmedel som använts vid varje resa, se mer om detta under kapitel 8.

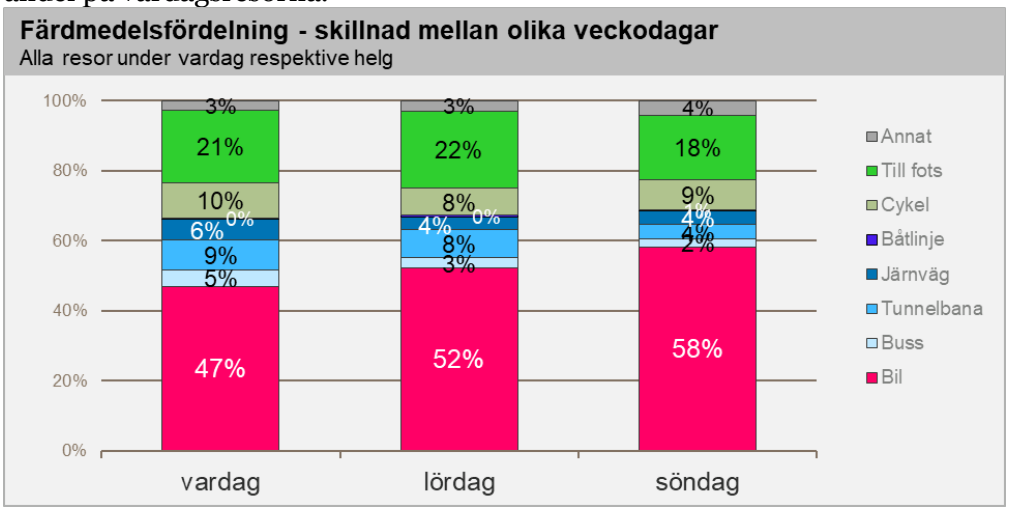
Bilresor är det färdmedel med störst andel av resorna, 49 procent. Det är en stor uppgång med nio procentenheter från 2019. Kollektivtrafik utgör sammantaget 18 procent av resorna, en mycket stor nedgång med 12 procentenheter. Andelen hållbara resor till fots är 21 procent och med cykel tio procent.
Jämfört med färdmedelsfördelningen i resvaneundersökningen 2019 är det kraftiga förändringar i hur befolkningen valt färdmedel för de resor man genomfört. Överflyttning från kollektivtrafikresor till bil och/eller cykelresor är en pandemieffekt. Myndigheternas rekommendationer var att undvika onödiga resor med kollektivtrafik och medborgarna har hörsammat det. Den relativa trängsel som kan finnas i kollektivtrafiken tillsammans med människors oro för risken att utsättas för smitta har påverkat att man väljer andra färdmedel än kollektivtrafik.

Data för färdmedelsfördelning från resvaneundersökningen 2020 redovisas här på totalen samt även nedbrutet per veckodag, per kön, per åldersgrupp och per ärendetyp. I begreppet cykel ingår även resor med el-cykel.

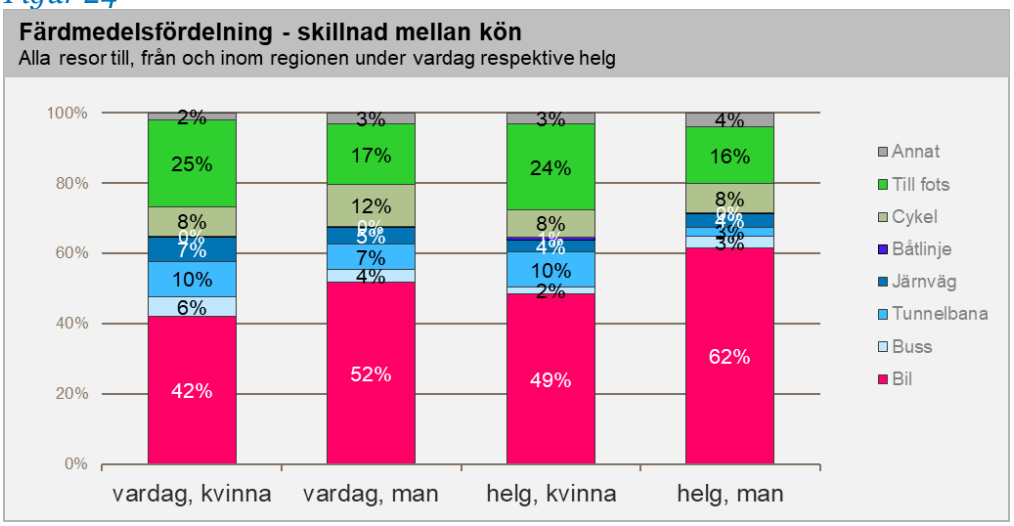


Figur 23

I figur 24 redovisas färdmedelsfördelning för olika veckodagar. Andelen bilresor är högre på helger än på vardagar. Kollektivtrafiken har sin högsta färdmedelsandel på vardagsresorna.

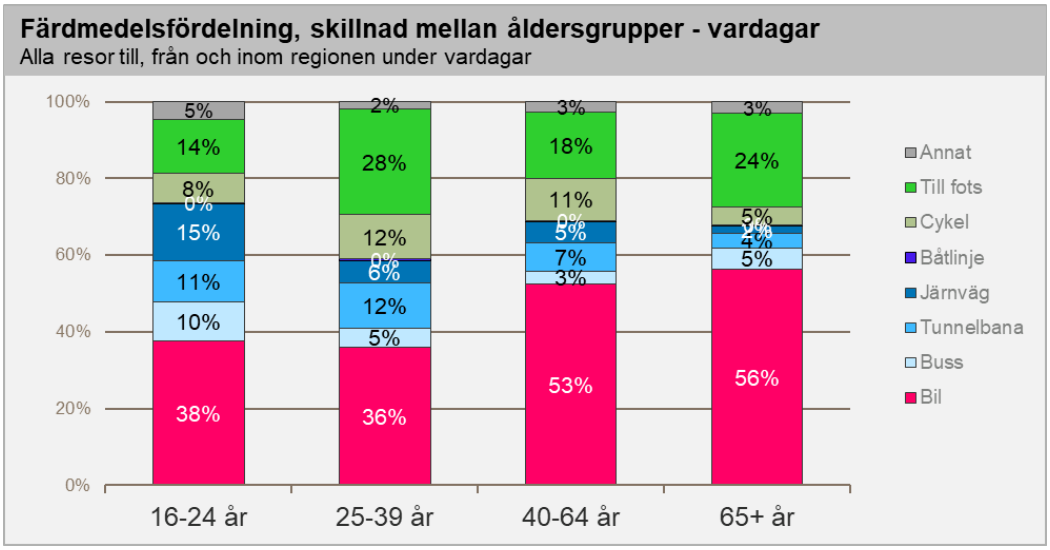


Figur 24

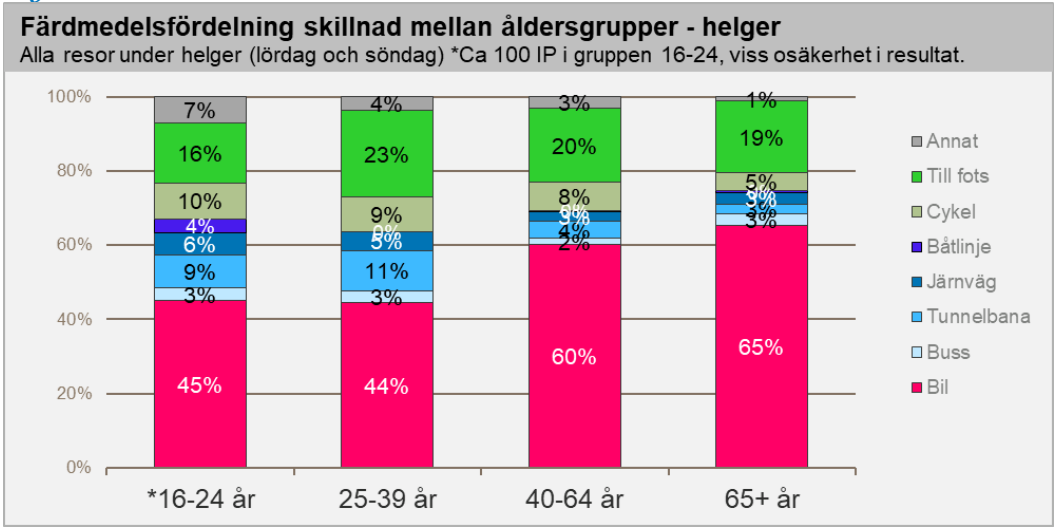


Figur 25

I figur 25 är resultat för färdmedelsfördelning nedbrutet på kvinnor och män samt för vardag respektive helg. Män reser i högre utsträckning med bil och cykel jämfört med kvinnor. Kvinnor reser något mer än män med kollektivtrafik. Jämfört med undersökningen 2019 är det högre andel bilresor och lägre andel kollektivtrafikresor i alla undergrupper i resvaneundersökningen 2020. Det är en pandemieffekt.



Figur 26



Figur 27

I figur 26 och 27 visas färdmedelsfördelning nedbrutet på åldersgrupper på vardagar och på helger. Den yngsta åldersgruppen använder kollektivtrafik i högre utsträckning än andra grupper främst både vardagar och på helger. Andelen som reser med kollektivtrafik är högre på vardagar än på helger i alla åldersgrupperna.

Jämfört med resultaten i undersökningen 2019 är andelen bilresor i resvaneundersökningen 2020 klart högre inom alla åldersgrupper, andelen cykelresor är högre och kollektivtrafikresorna klart lägre.

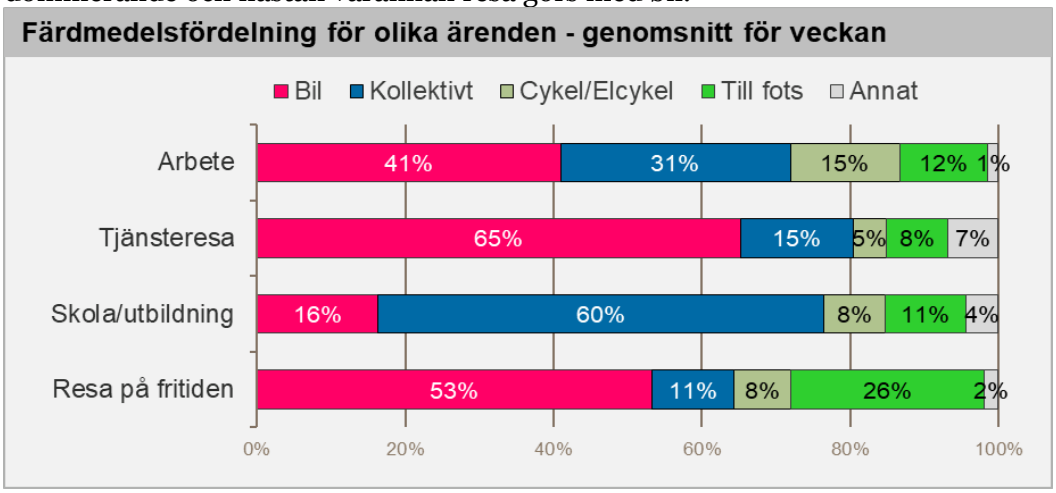
I tabell 4 visas färdmedelsfördelningen som ett genomsnitt för hela veckan för boende i olika kommuner och delar av regionen.

Tabell 3

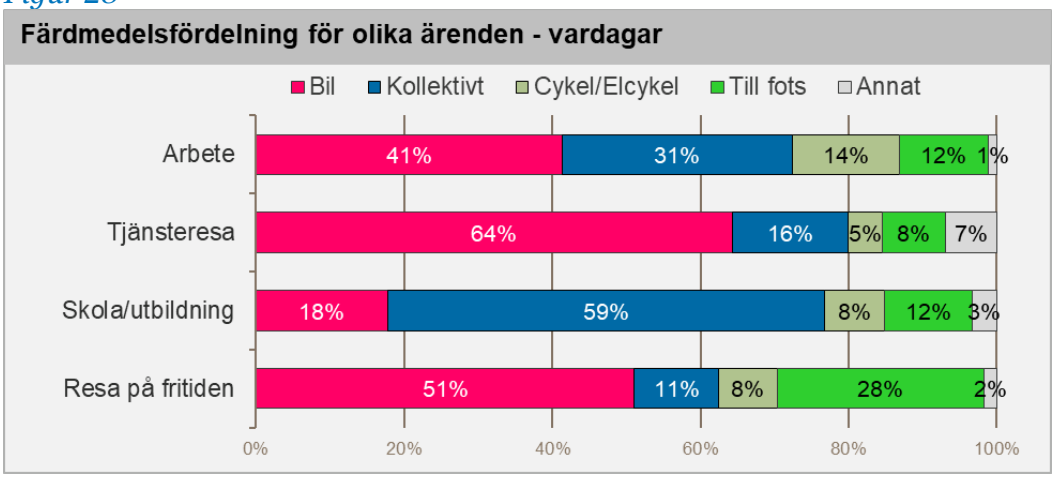
Färdmedelsfördelning (genomsnitt för veckan) för boende i olika kommuner och delar av regionen					
Kommun	Bil	Kollektivt	Cykel	Till fots	Annat
Total Region Stockholm	**49%**	**18%**	**10%**	**21%**	**3%**
Regioncentrum	32%	22%	14%	29%	3%
Kommuner i inre förort	59%	16%	8%	16%	2%
Kommuner i yttre förort	68%	14%	4%	11%	3%
Innerstad	21%	17%	14%	43%	5%
Söderort	33%	26%	16%	23%	2%
Västerort	48%	21%	10%	18%	2%
Stockholm	32%	22%	14%	29%	3%
Solna	33%	22%	13%	31%	1%
Sundbyberg	37%	21%	9%	30%	3%
Danderyd	50%	16%	16%	15%	3%
Huddinge	55%	22%	9%	13%	0%
Järfälla	63%	15%	9%	13%	0%
Lidingö	65%	10%	12%	10%	2%
Nacka	56%	14%	6%	19%	5%
Sollentuna	54%	11%	8%	22%	4%
Tyresö	64%	18%	3%	14%	2%
Täby	63%	14%	5%	15%	3%
Botkyrka	66%	14%	1%	17%	2%
Ekerö	70%	12%	7%	7%	4%
Haninge	64%	17%	7%	9%	3%
Norrtälje	72%	8%	7%	10%	2%
Nykvarn	81%	8%	0%	10%	1%
Nynäshamn	62%	21%	2%	12%	3%
Salem	76%	12%	4%	7%	1%
Sigtuna	70%	10%	4%	15%	1%
Södertälje	74%	12%	2%	11%	1%
Upplands-Bro	65%	21%	4%	6%	5%
Upplands Väsby	57%	24%	7%	9%	3%
Vallentuna	61%	15%	9%	14%	2%
Vaxholm	61%	21%	2%	12%	4%
Värmdö	71%	11%	4%	7%	6%
Österåker	70%	11%	3%	8%	8%

Andelen bilresor är högre ju längre ut från regioncentrum man bor. Färdmedelsandelen för kollektivtrafik är som störst i regioncentrum. Jämfört med resvaneundersökningen 2019 är andelen bilresor högre än andelen kollektivtrafikresor även i regioncentrum, det är en pandemieffekt.

När resultaten bryts ned på ärendetyper totalt, på vardagar och helger i figurer 28, 29 och 30 visar resultat att det är det stora skillnader i färdmedelsfördelning. Kollektivtrafik är det klart dominerande färdmedlet vid resor till skola och utbildning.
När det gäller arbetsresor, tjänsteresor och resor på fritiden är bilen dominerande och nästan varannan resa görs med bil.

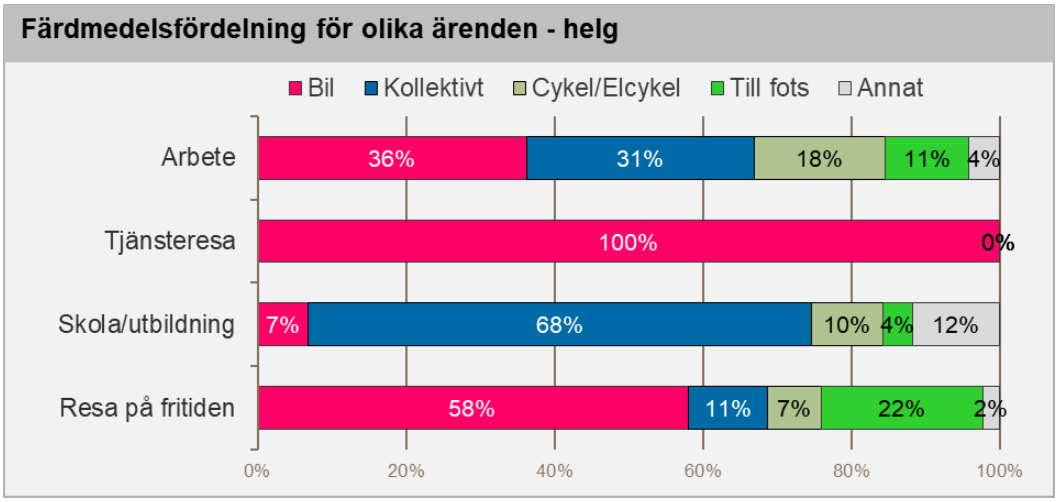


Figur 28

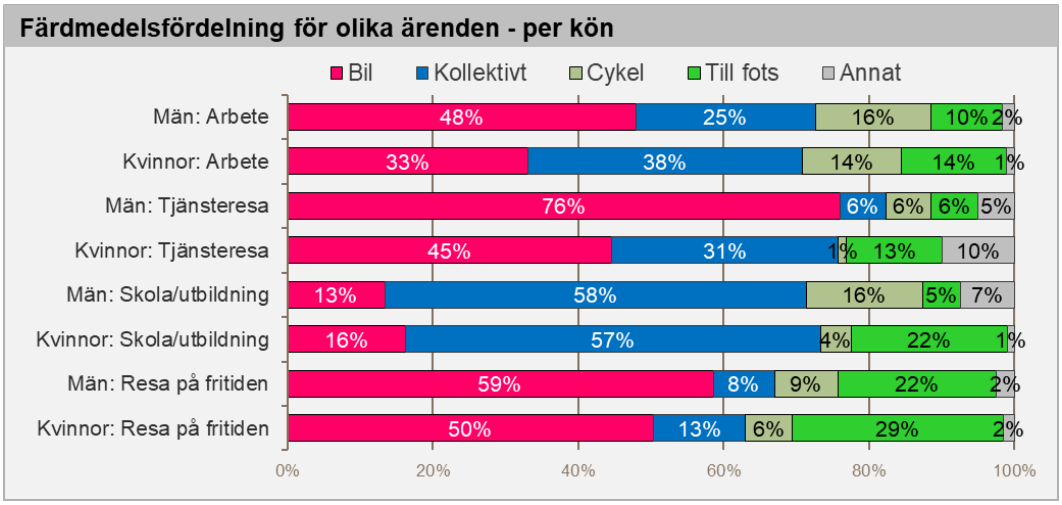


Figur 29

För fritidsresor på helger är bilen dominerande och fler än varannan resa görs med bil. Även för arbetsresor på helger är bilens andel större än kollektivtrafikens andel.



Figur 30, färre än 100 tjänsteresor resp. skolresor på helger och resultaten är därmed osäkra



Figur 31

Figur 31 visar färdmedelsfördelningen som ett genomsnitt över veckan vid olika ärenden uppdelat på män respektive kvinnor. Kvinnor använder kollektivtrafik i högre utsträckning än män för arbetsresor, tjänsteresor och för resor på fritiden. Jämfört med motsvarande undersökning 2019 har andelen bilresor och cykelresor ökat i alla undergrupper och andelen kollektivtrafik minskat, det är en pandemieffekt.

I tabell 5 visas färdmedelsfördelningen för olika reseärenden som ett genomsnitt för hela veckan uppdelat på olika åldersgrupper. Inom i stort sett alla nedbrytningar är bilen det dominerande färdmedlet inom samtliga åldersgrupper. Jämfört med 2019 har procentandelarna för kollektivtrafik minskat kraftigt.

Tabell 4

Färdmedelsfördelning (genomsnitt för veckan) för olika ärenden och olika åldersgrupper					
Ärende och åldersgrupp	Bil	Kollektivt	Cykel	Till fots	Annat
Arbete:					
16-24 år	29%	53%	8%	7%	4%
25-39 år	35%	32%	17%	14%	1%
40-64 år	45%	28%	14%	11%	1%
65+ år	64%	8%	12%	14%	1%
Skola/utbildning:					
16-24 år	0%	0%	0%	100%	0%
25-39 år	43%	39%	1%	10%	7%
40-64 år	72%	8%	6%	8%	7%
65+ år	93%	0%	0%	0%	7%
Tjänsteresa:					
16-24 år	11%	64%	9%	11%	5%
25-39 år	15%	53%	13%	19%	0%
40-64 år	39%	51%	0%	3%	8%
65+ år	0%	100%	0%	0%	0%
Resor på fritiden:					
16-24 år	53%	17%	8%	19%	2%
25-39 år	40%	15%	8%	36%	2%
40-64 år	59%	8%	8%	23%	2%
65+ år	58%	11%	4%	25%	2%
Totalt alla resor	**49%**	**18%**	**9%**	**21%**	**3%**

**Färdmedelsfördelningen är baserad på färre än 100 resor och är därmed osäker*

Arbetsresor

Den genomsnittliga restiden för en resa till arbetet som invånarna i länet gör är 33 minuter och den genomsnittliga reslängden är 16 kilometer. Jämfört med motsvarande resultat i resvaneundersökning 2019 är det en minskning med 2 minuter för genomsnittlig restid och oförändrat för genomsnittlig reslängd.
I tabell 6 visas genomsnittlig restid och reslängd för resor till arbetet som invånarna i olika kommuner gör.

Tabell 5

Genomsnittlig restid och reslängd för arbetsresor för boende i olika kommuner		
Kommun	Genomsnittlig restid (min)	Genomsnittlig reslängd (km)
Total Region Stockholm	**33**	**16**
Regioncentrum	32	11
Kommuner i inre förort	31	16
Kommuner i yttre förort	37	25
Innerstad	25	6
Söderort	34	10
Västerort	39	18
Stockholm	32	11
Solna	26	9
Sundbyberg	28	12
Danderyd	29	9
Huddinge	31	16
Järfälla	35	20
Lidingö	24	12
Nacka	32	13
Sollentuna	31	17
Tyresö	36	19
Täby	32	14
Botkyrka	45	40
Ekerö	36	16
Haninge	33	31
Norrtälje	28	20
Nykvarn	29	28
Nynäshamn	47	34
Salem	32	18
Sigtuna	32	21
Södertälje	29	23
Upplands-Bro	47	24
Upplands Väsby	53	17
Vallentuna	34	18
Vaxholm	49	29
Värmdö	32	17
Österåker	47	33

I tabell 7 redovisas genomsnittlig restid och reslängd för arbetsresor nedbrutet på kvinnor och män samt uppdelat på åldersgrupper. I tabell 8 är resultat på färdmedelsfördelning nedbrutet per kommun och geografisk zon.

Tabell 6

Genomsnittlig restid och reslängd för arbetsresor för olika kön och åldersgrupper			
	Kön respektive åldersgrupp	Genomsnittlig restid (min)	Genomsnittlig reslängd (km)
Kön	Män	34	19
	Kvinnor	32	13
Åldrar	16-24 år	29	15
	25-39 år	34	16
	40-64 år	33	16
	65+ år	27	14
	Total Region Stockholm	**33**	**16**

Tabell 7

Färdmedelsfördelning för resor till arbetet för boende i olika kommuner					
Kommun	Bil	Kollektivt	Cykel	Till fots	Annat
Total Region Stockholm	**41%**	**31%**	**15%**	**12%**	**1%**
Regioncentrum	24%	37%	22%	17%	1%
Kommuner i inre förort	49%	30%	10%	8%	2%
Kommuner i yttre förort	63%	22%	7%	7%	1%
Innerstad	14%	26%	24%	33%	3%
Söderort	21%	45%	23%	10%	1%
Västerort	40%	39%	16%	5%	1%
Stockholm	23%	37%	22%	16%	1%
Solna	24%	34%	26%	15%	0%
Sundbyberg	34%	33%	12%	21%	0%
Danderyd	25%	33%	33%	6%	4%
Huddinge	49%	30%	10%	10%	0%
Järfälla	51%	34%	9%	6%	0%
Lidingö	57%	28%	7%	7%	1%
Nacka	49%	29%	11%	9%	3%
Sollentuna	46%	25%	11%	12%	6%
Tyresö	51%	35%	4%	8%	1%
Täby	56%	30%	10%	3%	2%
Botkyrka	57%	29%	3%	11%	0%
Ekerö	70%	15%	13%	2%	0%
Haninge	61%	24%	7%	4%	4%
Norrtälje	52%	16%	17%	15%	0%
Nykvarn	89%	8%	0%	2%	1%
Nynäshamn	45%	40%	0%	14%	0%
Salem	71%	22%	4%	3%	0%
Sigtuna	67%	14%	6%	13%	1%
Södertälje	73%	19%	2%	4%	1%
Upplands-Bro	77%	12%	10%	1%	0%
Upplands Väsby	57%	30%	9%	4%	0%
Vallentuna	50%	27%	18%	4%	0%
Vaxholm	45%	36%	6%	9%	4%
Värmdö	60%	28%	3%	5%	4%
Österåker	65%	20%	2%	8%	4%

Tjänsteresor

I tabeller 9 och 10 visas den genomsnittliga restiden för regionens invånare för en resa i tjänsten. Snittet är 38 minuter och den genomsnittliga reslängden är 36 kilometer. Jämfört med motsvarande resultat i resvaneundersökning 2019 är det en minskning både i restid och reslängd. Tjänsteresor kan ha start eller målpunkt utanför regionen och enskilda fall av långa resor kan påverka de genomsnittliga värdena.

Tabell 8

Genomsnittlig restid och reslängd för resor i tjänsten för boende i olika kommuner		
Kommun	Genomsnittlig restid (min)	Genomsnittlig reslängd (km)
Hela Region Stockholm	**38**	**36**
Regioncentrum	42	29
Kommuner inre förort	38	59
Kommuner yttre förort	30	21

Tabell 9

	Genomsnittlig restid och reslängd vid resa i tjänsten för olika kön och åldersgrupper		
	Kön respektive åldersgrupp	Genomsnittlig restid (min	Genomsnittlig reslängd (km)
Kön	Män	39	33
	Kvinnor	34	40
Åldrar	16-24 år	41	1
	25-39 år	55	41
	40-64 år	31	35
	65+ år	32	18
	Total Region Stockholm	**38**	**36**

**Färdmedelsfördelningen är baserad på färre än 100 resor och är därmed osäker*

Tabell 10

Färdmedelsfördelning för resor i tjänsten för boende i olika delar av länet					
Kommun	Bil	Kollektivt	Cykel	Till fots	Annat
Total Region Stockholm	**65%**	**15%**	**5%**	**8%**	**7%**
Regioncentrum	43%	25%	9%	16%	8%
Kommuner i inre förort	86%	10%	2%	1%	2%
Kommuner i yttre förort	83%	4%	0%	3%	11%

I tabell 11 visas färdmedelsfördelning vid tjänsteresor totalt i regionen och för boende i olika delar av regionen. Antalet resor är för få för att redovisa per kommun.

Resor till skola och/eller utbildning

Den genomsnittliga restiden för resor till skola eller utbildning är 45 minuter och den genomsnittliga reslängden är 18 kilometer. Resultat visar i tabell 12 och 13 att det jämfört med motsvarande resultat i resvaneundersökning 2015 är en ökning med sex minuter i restid och två kilometer i reslängd. Kollektivtrafik är det dominerande färdmedlet på skol-/utbildningsresor men andelen har minskat sedan 2019.

Tabell 11

Genomsnittlig restid och reslängd för resor till skola/studier för boende i olika delar av länet		
Zon	Genomsnittlig restid (min)	Genomsnittlig reslängd (km)
Hela Region Stockholm	**45**	**18**
Regioncentrum	38	24
Kommuner inre förort	37	10
Kommuner yttre förort	56	18

Tabell 12

	Genomsnittlig restid och reslängd för resa till skola/studier för olika kön och åldersgrupper		
	Kön respektive åldersgrupp	Genomsnittlig restid (min)	Genomsnittlig reslängd (km)
Kön	Män	52	16
	Kvinnor	40	20
Åldrar	16-24 år	45	13
	25-39 år	31	19
	40-64 år	65	38
	65+ år	*38*	*22*
	Hela Region Stockholm	**45**	**18**

**Värdena är baserade på färre än 100 resor och därmed osäkra*

I tabell 14 visas färdmedelsfördelning vid resor till skola/utbildning totalt i regionen (längst ner) och för boende i olika delar av regionen. Antalet resor är för få för att redovisa per kommun.

Tabell 13

Färdmedelsfördelning för resa till skola/studier för boende i olika delar av länet					
Kommun	Bil	Kollektivt	Cykel	Till fots	Annat
Total Region Stockholm	**16%**	**60%**	**8%**	**11%**	**4%**
Regioncentrum	17%	61%	12%	6%	4%
Kommuner i inre förort	15%	41%	17%	21%	7%
Kommuner i yttre förort	17%	71%	0%	8%	4%

Resor på fritiden

Den genomsnittliga restiden för en resa på fritiden som görs av invånarna i regionen är 28 minuter och den genomsnittliga reslängden är 15 kilometer, se tabell 15. Jämfört med 2019 är restiden tre minuter kortare och reslängden 11 kilometer kortare.

Tabell 14

Genomsnittlig restid och reslängd för resor på fritiden för boende i olika kommuner		
Kommun	Genomsnittlig restid (min)	Genomsnittlig reslängd (km)
Total Region Stockholm	**28**	**15**
Regioncentrum	28	12
Kommuner i inre förort	26	15
Kommuner i yttre förort	28	18
Innerstad	32	14
Söderort	26	10
Västerort	28	14
Stockholm	29	12
Solna	25	10
Sundbyberg	29	11
Danderyd	27	15
Huddinge	29	13
Järfälla	29	18
Lidingö	22	11
Nacka	27	18
Sollentuna	23	19
Tyresö	24	11
Täby	24	11
Botkyrka	25	13
Ekerö	31	18
Haninge	24	11
Norrtälje	36	41
Nykvarn	26	15
Nynäshamn	30	23
Salem	30	21
Sigtuna	23	13
Södertälje	30	21
Upplands-Bro	31	20
Upplands Väsby	24	10
Vallentuna	28	21
Vaxholm	28	25
Värmdö	30	14
Österåker	29	20

I tabell 16 visas restid och reslängd för resor på fritiden uppdelat på könen och på olika åldersgrupper. I tabell 17 visas färdmedelsfördelningen uppdelat på kommuner och zoner i regionen.

Tabell 15

Genomsnittlig restid och reslängd för resor på fritiden för olika kön och åldersgrupper			
	Kön respektive åldersgrupp	Genomsnittlig restid (min)	Genomsnittlig reslängd (km)
Kön	Kvinnor	29	16
	Män	27	13
Åldrar	16-24 år	34	16
	25-39 år	28	13
	40-64 år	25	15
	65+ år	33	15
	Total Region Stockholm	**28**	**15**

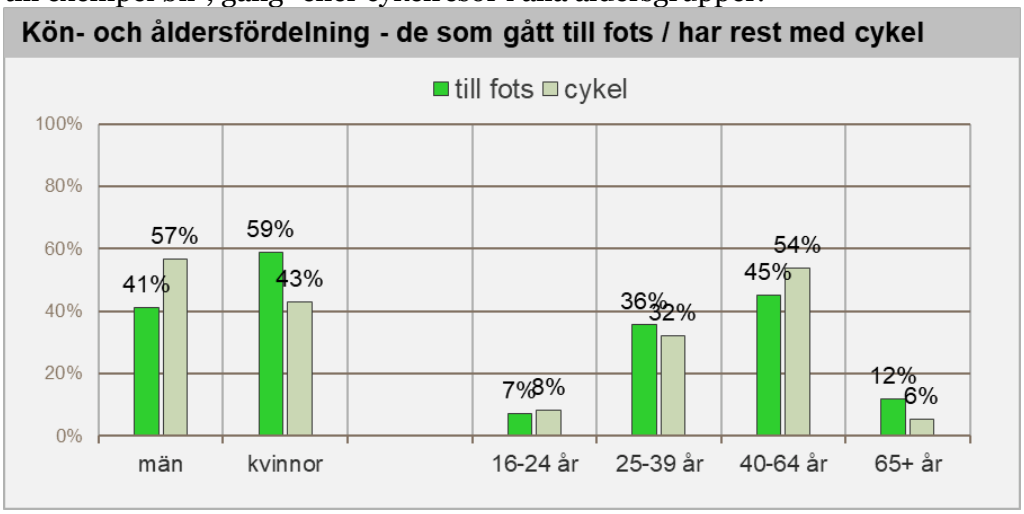
Tabell 16

Färdmedelsfördelning för resor på fritiden för boende i olika kommuner					
Kommun	Bil	Kollektivt	Cykel	Till fots	Annat
Total Region Stockholm	**53%**	**11%**	**8%**	**26%**	**2%**
Regioncentrum	37%	14%	10%	37%	2%
Kommuner i inre förort	63%	9%	7%	20%	2%
Kommuner i yttre förort	73%	8%	4%	13%	1%
Innerstad	23%	14%	10%	49%	4%
Söderort	39%	16%	14%	31%	1%
Västerort	53%	11%	8%	25%	3%
Stockholm	36%	14%	11%	36%	3%
Solna	38%	16%	7%	39%	0%
Sundbyberg	41%	11%	7%	39%	1%
Danderyd	62%	9%	9%	20%	0%
Huddinge	59%	14%	9%	17%	0%
Järfälla	73%	6%	8%	13%	0%
Lidingö	70%	3%	15%	12%	1%
Nacka	59%	9%	4%	24%	4%
Sollentuna	57%	7%	6%	28%	2%
Tyresö	66%	11%	2%	20%	1%
Täby	67%	8%	3%	20%	1%
Botkyrka	69%	10%	1%	21%	0%
Ekerö	74%	8%	5%	10%	3%
Haninge	67%	13%	7%	12%	1%
Norrtälje	84%	4%	4%	8%	1%
Nykvarn	79%	6%	0%	16%	0%
Nynäshamn	68%	14%	3%	13%	3%
Salem	80%	6%	4%	9%	1%
Sigtuna	73%	7%	3%	18%	0%
Södertälje	76%	6%	3%	14%	1%
Upplands-Bro	69%	16%	3%	9%	3%
Upplands Väsby	67%	12%	8%	12%	1%
Vallentuna	74%	2%	5%	18%	1%
Vaxholm	75%	5%	0%	16%	5%
Värmdö	74%	6%	5%	9%	5%
Österåker	80%	6%	4%	8%	3%

5.8 Köns- och åldersfördelning för olika färdmedel

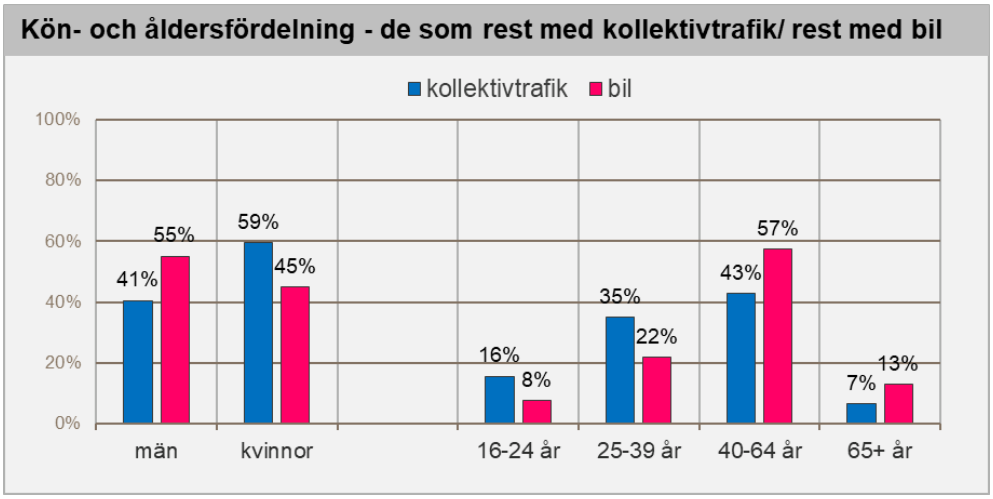
I figur 32 visas köns- och åldersfördelning för resorna med olika färdmedel. Notera att en person kan ha gjort flera resor med samma färdmedel och då räknas denna persons ålder och kön in flera gånger i uppgifterna nedan.

Köns- och åldersfördelning för resor till fots och på cykel
Det är en stor övervikt av kvinnor när det gäller resor som har genomförts till fots, 59 procent kvinnor jämfört med 41 procent män. För cykelresor är förhållandet omvänt där 57 procent av resorna gjorts av män och 43 procent av kvinnor.
Jämfört med 2019 är mönstret likartade när det gäller fördelningen av resor till fots och på cykel fördelat mellan kön och åldersgrupper. En tendens på skillnad är att den yngsta gruppen, 16-24 år, har en lägre andel av både gång- och cykelresorna jämfört med 2019. Det kan ha förklaring i att både antalet resor till arbete/skola har påverkats av pandemin samt en förändrad färdmedelsfördelning där många potentiella kollektivtrafikresor har ersatts med till exempel bil-, gång- eller cykelresor i alla åldersgrupper.



Figur 32

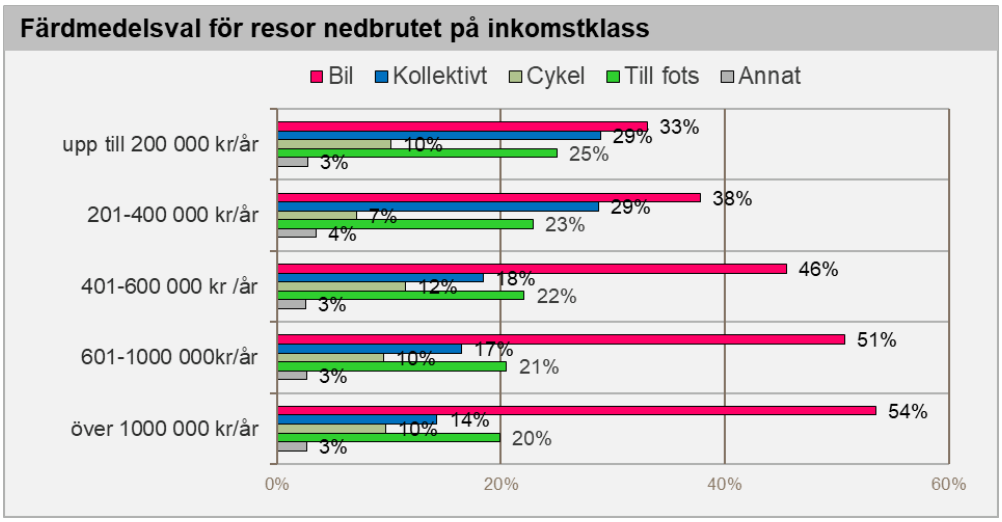
Köns- och åldersfördelning för kollektivtrafik- och bilresor
Det är en stor övervikt av kvinnor för resor som genomförts med kollektivtrafiken, 59 procent, jämfört med 41 procent av män. För bilresor är männen överrepresenterade. 55 procent av bilresorna har gjorts av män och 45 procent av kvinnor.
I figur 33 visas åldersfördelningen bland de som genomfört resor med kollektivtrafiken och bil.



Figur 33

5.9 Inkomstfördelning för olika färdmedel

I figur 34 visas färdmedelsfördelning uppdelat på bruttoinkomst per hushåll. Av figuren framgår att andelen bilresor ökar ju högre inkomst hushållet har och att andel kollektivtrafik och resor till fots är högre bland de med lägre inkomst.

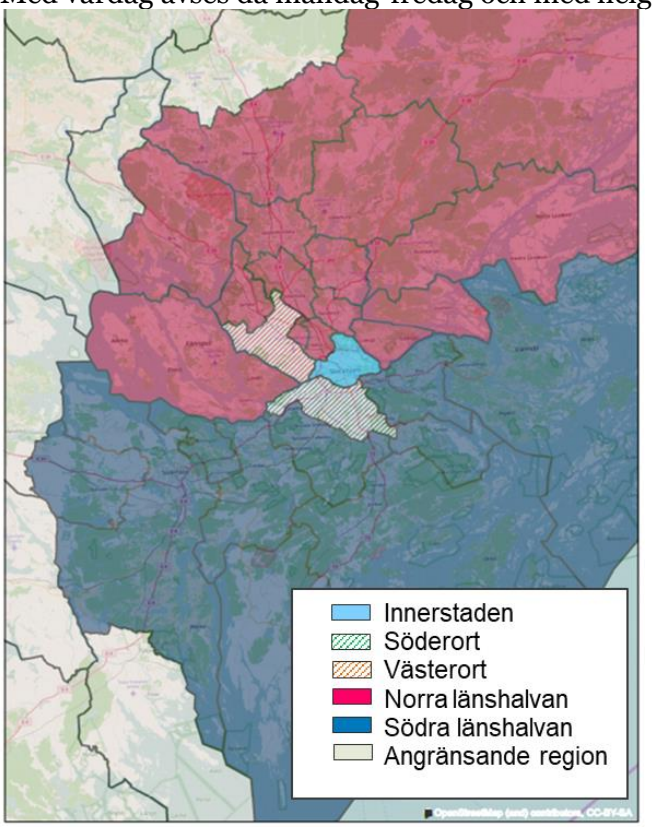


Figur 34

6 Resor i olika relationer

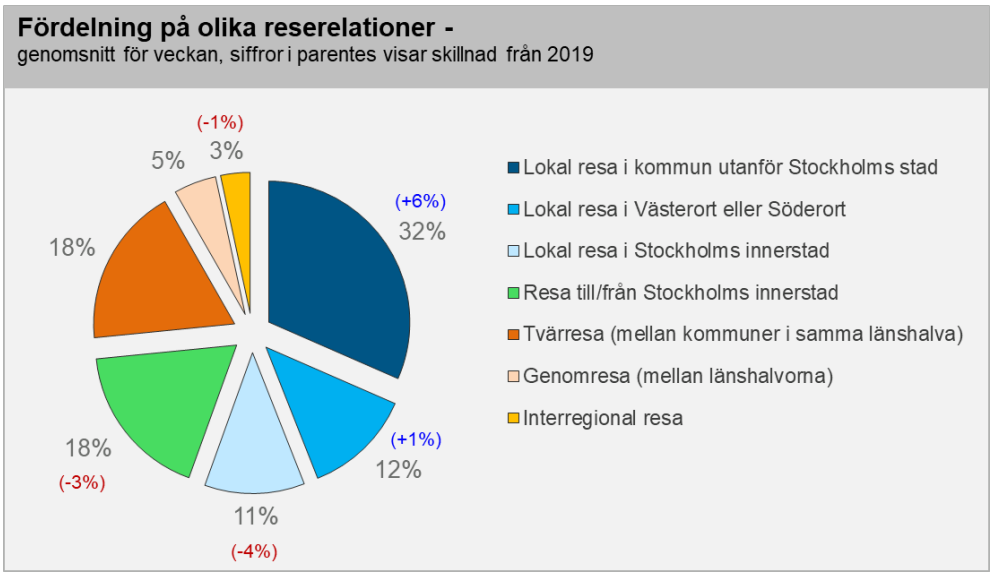
I detta kapitel redovisas resor i olika geografiska relationer.
Resorna i kommande delkapitel utgör sammantaget samtliga resor som regionens befolkning i åldersgruppen 16-84 år gör till/från och inom länet.
Några resor går både till/från Stockholms innerstad och över regiongränsen.
Dessa har då placerats i kategorin till/från Stockholms innerstad för att inte räknas med dubbelt.

I kartan i figur 35 visas uppdelningen av länet i regionhalvor, kommuner respektive Stockholms innerstad och övriga Stockholm, norra/västra Stockholm stad (Västerort) och södra Stockholms stad (Söderort).
Vid merparten av analyserna är resandet uppdelat på vardag respektive helg.
Med vardag avses då måndag-fredag och med helg avses lördag-söndag.



Figur 35

6.1 Övergripande fördelning av resor i olika reserelationer



Figur 36

I figur 36 visas hur resor till, från och inom regionen fördelas på olika kodade reserelationer. Drygt varannan resa, 56 procent, utgörs av lokala resor i den egna kommunen eller inom en del av Stockholm stad. Det är en ökning sedan 2019.

Knappt var femte resa, 18 procent, går till eller från Stockholms innerstad och knappt var femte resa, 18 procent är en tvärresa mellan olika kommuner på någon av den norra eller södra länshalvan. Fem procent av resorna är genomresa i nord-sydlig riktning mellan länshalvorna.

Jämfört med 2019 har andelen lokala resor utanför Stockholms innerstad ökat med ungefär 7 procentenheter medan resor till/från och inom Stockholms innerstad har minskat med 7 procentenheter.

Skillnader i reserelationer mellan 2019 och 2020 beror sannolikt på en pandemieffekt där resebehov av radiella resor till regioncentrum minskar tack vare myndigheternas rekommendationer att undvika onödiga resor generellt och påbud om distansarbete för de som har möjlighet.

6.2 Lokala resor, resor med både start och mål inom egna kommunen.

Färdmedelsfördelning

Färdmedelsfördelning för resor inom olika kommuner en genomsnittlig vardag respektive helgdag visas i tabell 18. Eftersom Stockholms stad utgör ett stort

geografiskt område har lokala resor inom Stockholms stad delats upp i resor inom innerstaden samt resor inom Västerort eller Söderort.
Jämfört med resvaneundersökningen 2019 är det en kraftig minskning av kollektivtrafikens andel av resorna inom alla kommuner 2020.

Tabell 17

	Färdmedelsfördelning inom kommunerna en vardag					Färdmedelsfördelning inom kommunerna en helgdag				
	Bil	Koll	Cykel	Till fots	Annat	Bil	Koll	Cykel	Till fots	Annat
Total Region Stockholm	**42%**	**9%**	**12%**	**35%**	**2%**	**52%**	**6%**	**10%**	**32%**	**0%**
Regioncentrum	22%	12%	16%	47%	2%	26%	9%	15%	51%	0%
Kommuner i inre förort	52%	7%	8%	31%	2%	67%	3%	8%	22%	0%
Kommuner i yttre förort	68%	6%	7%	18%	1%	73%	5%	5%	17%	1%
Innerstad	10%	14%	19%	55%	2%	10%	8%	11%	71%	0%
Söderort	26%	13%	18%	41%	2%	35%	6%	22%	37%	0%
Västerort	42%	12%	10%	33%	2%	30%	17%	12%	41%	0%
Stockholm	22%	13%	17%	46%	2%	24%	9%	15%	52%	0%
Solna	26%	6%	9%	59%	0%	46%	6%	13%	35%	0%
Sundbyberg	18%	5%	10%	67%	0%	49%	0%	0%	51%	0%
Danderyd	51%	5%	18%	25%	1%	44%	2%	0%	49%	6%
Huddinge	47%	16%	5%	33%	0%	50%	0%	33%	17%	0%
Järfälla	54%	7%	12%	27%	0%	88%	0%	0%	12%	0%
Lidingö	67%	9%	8%	16%	1%	58%	5%	21%	16%	0%
Nacka	48%	4%	8%	37%	3%	69%	2%	7%	22%	0%
Sollentuna	44%	5%	6%	40%	5%	68%	5%	4%	22%	0%
Tyresö	60%	2%	8%	30%	0%	48%	0%	0%	52%	0%
Täby	60%	5%	7%	25%	2%	75%	4%	2%	19%	0%
Botkyrka	55%	11%	2%	33%	0%	76%	0%	0%	24%	0%
Ekerö	69%	6%	13%	12%	0%	90%	3%	4%	2%	0%
Haninge	62%	10%	9%	18%	1%	79%	14%	0%	7%	0%
Norrtälje	71%	5%	12%	13%	0%	92%	0%	1%	7%	0%
Nykvarn	75%	2%	0%	23%	0%	75%	0%	0%	25%	0%
Nynäshamn	63%	9%	4%	24%	0%	77%	2%	2%	12%	7%
Salem	72%	0%	12%	15%	0%	66%	0%	10%	24%	0%
Sigtuna	62%	7%	6%	25%	0%	72%	11%	0%	18%	0%
Södertälje	83%	2%	2%	12%	1%	68%	0%	6%	26%	0%
Upplands-Bro	56%	12%	9%	17%	6%	58%	19%	18%	5%	0%
Upplands Väsby	72%	3%	9%	15%	0%	54%	15%	17%	13%	0%
Vallentuna	46%	6%	19%	26%	3%	65%	0%	0%	35%	0%
Vaxholm	61%	3%	3%	29%	3%	76%	0%	0%	18%	6%
Värmdö	74%	6%	3%	9%	8%	59%	9%	18%	14%	0%
Österåker	74%	5%	4%	17%	0%	75%	0%	11%	0%	14%

**Notera: flera kommuner har låg bas och värden för färdmedelsfördelning kan därmed vara osäkra*

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Analys

RAPPORT
2021-08-27
Version 1

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0070

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Antal resor

I tabell 19 visas antal resor totalt och med olika färdmedel inom de olika kommunerna en genomsnittlig vardag respektive helgdag.

Tabell 19

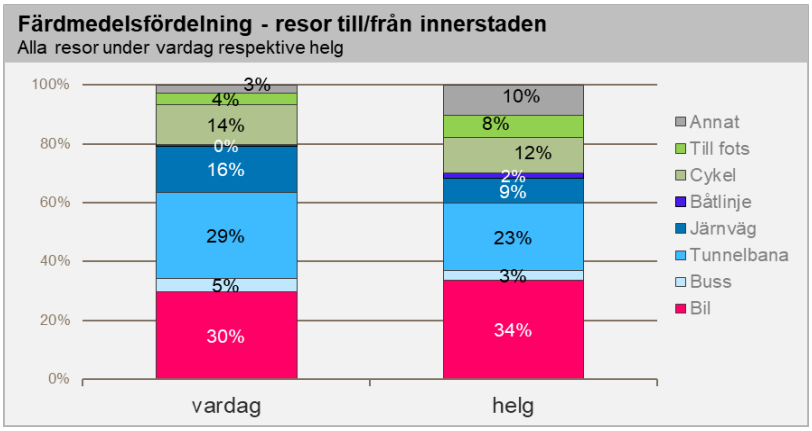
	Antal resor (i 1000-tal) inom kommunerna en vardag						Antal resor (i 1000-tal) inom kommunerna en helgdag					
Kommun	*Bil*	*Koll*	*Cykel*	*Till fots*	*Övrigt*	*Totalt*	*Bil*	*Koll*	*Cykel*	*Till fots*	*Övrigt*	*Totalt*
Total Region Stockholm	**779**	**172**	**214**	**643**	**29**	**1 837**	**768**	**89**	**144**	**474**	**7**	**1 482**
Regioncentrum	197	110	145	419	14	885	159	55	92	314	0	620
Kommuner i inre förort	220	30	33	131	8	422	194	8	24	62	1	289
Kommuner i yttre förort	360	33	36	94	7	529	420	27	27	98	6	578
Innerstad	37	51	69	200	6	363	21	18	24	153	0	215
Söderort	73	35	51	114	4	277	77	14	48	80	0	218
Västerort	65	19	16	50	4	154	39	22	16	53	0	131
Stockholm	175	105	136	362	14	792	135	52	87	292	0	566
Solna	17	4	6	39	0	66	16	2	4	12	0	35
Sundbyberg	5	1	3	19	0	28	8	0	0	9	0	17
Danderyd	12	1	4	6	0	24	8	0	0	9	1	18
Huddinge	34	11	3	24	0	72	14	0	9	5	0	29
Järfälla	30	4	6	15	0	56	40	0	0	5	0	46
Lidingö	27	4	3	6	0	40	19	2	7	5	0	34
Nacka	40	4	6	31	2	84	39	1	4	13	0	56
Sollentuna	30	3	4	27	4	68	29	2	2	9	0	42
Tyresö	16	0	2	8	0	27	4	0	0	5	0	9
Täby	31	3	4	13	1	51	42	2	1	11	0	57
Botkyrka	29	6	1	18	0	53	*97*	*0*	*0*	*31*	*0*	*128*
Ekerö	14	1	3	3	0	21	*19*	*1*	*1*	*1*	*0*	*21*
Haninge	43	7	7	13	1	69	59	10	0	5	0	75
Norrtälje	46	3	7	8	0	65	36	0	0	3	0	39
Nykvarn	4	0	0	1	0	6	*4*	*0*	*0*	*1*	*0*	*5*
Nynäshamn	14	2	1	5	0	23	17	1	0	3	2	22
Salem	4	0	1	1	0	6	5	0	1	2	0	7
Sigtuna	26	3	3	10	0	41	23	4	0	6	0	32
Södertälje	71	2	2	10	1	86	*75*	*0*	*7*	*29*	*0*	*111*
Upplands-Bro	11	2	2	3	1	20	10	3	3	1	0	18
Upplands Väsby	22	1	3	5	0	31	*19*	*5*	*6*	*5*	*0*	*35*
Vallentuna	9	1	4	5	1	19	11	0	0	6	0	17
Vaxholm	4	0	0	2	0	7	5	0	0	1	0	6
Värmdö	39	3	1	5	4	53	22	3	7	5	0	38
Österåker	19	1	1	4	0	26	9	4	1	6	0	22

6.3 Resor till/från Stockholms innerstad

Färdmedelsfördelning

I figur 37 visas färdmedelsfördelningen vid resor till/från Stockholms innerstad en genomsnittlig vardag respektive helgdag.

Kollektivtrafiken utgör en majoritet av resorna till/från innerstaden på vardagarna, ca 50 procent. Jämfört med 2019 är det en kraftig minskning av andelen kollektivtrafik med ca 20 procent. Resor med bil, gång eller cykel har 2020 ersatt kollektivtrafiken. På helgen ökar andelen som reser med andra färdmedel än kollektivtrafik och bilresor utgör då var tredje resa.



Figur 37

Antal resor

I tabell 20 visas antal resor till/från Stockholms innerstad som görs totalt och med olika färdmedel en genomsnittlig vardag respektive helgdag. Under en genomsnittlig vardag har antalet resor jämfört med 2019 minskat med nästan 0,3 miljoner resor.

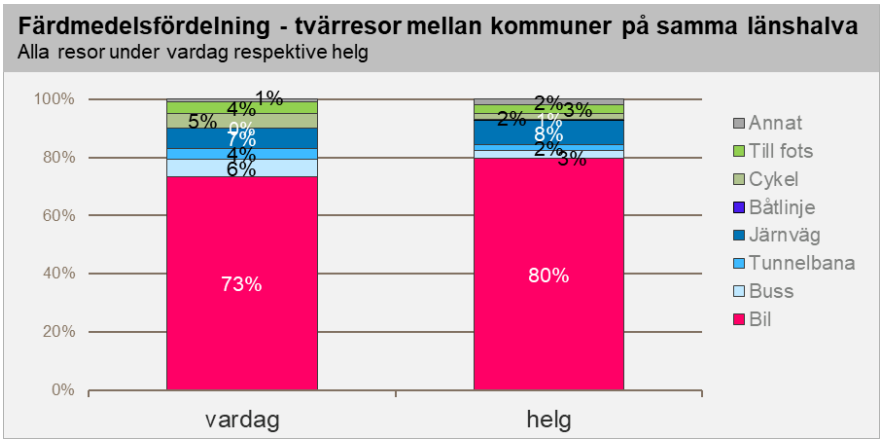
Tabell 18

Antal resor till/från Stockholms innerstad per dag med olika färdmedel		
Färdmedel	Vardag	Helg
Bil	179 875	148 776
Buss	27 478	14 391
Tunnelbana	178 060	100 777
Järnväg	95 275	38 276
Båtlinje	2 777	7 380
Cykel	83 684	53 716
Till fots	24 045	33 316
Annat/okänt	16 262	45 348
Totalt	607 455	441 980

6.4 Tvärresande, mellan kommuner inom samma regionhalva

Färdmedelsfördelning

I figur 38 visas färdmedelsfördelningen under vardag respektive helgdag för resor som görs mellan kommuner inom samma regionhalva.
Biltrafiken utgör en klar majoritet av tvärresorna både på vardagarna och på helgen på samma sätt som 2019. Ungefär 17 procent av tvärresorna genomförs med något kollektivt färdmedel. Det är en klar minskning jämfört med 2019.



Figur 38

Antal resor

I tabell 21 visas antal tvärresor som görs totalt och med olika färdmedel en genomsnittlig vardag respektive helgdag. Antalet har minskat från 2019.

Tabell 21

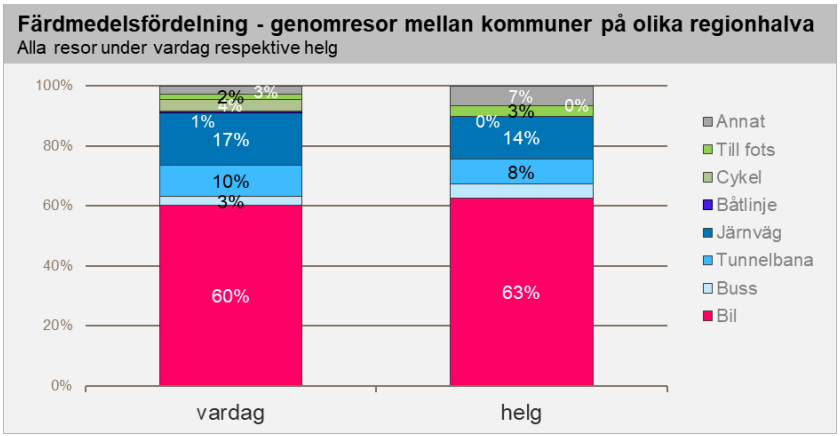
Antal tvärresor på samma regionhalva per dag med olika färdmedel

Färdmedel	Vardag	Helg
Bil	461 299	341 078
Buss	37 937	12 047
Tunnelbana	24 205	7 234
Järnväg	42 385	35 788
Båtlinje	1 220	2 626
Cykel	30 325	7 802
Till fots	25 287	13 398
Annat/okänt	6 721	7 934
Totalt	629 379	427 908

6.5 Genomresor, resor som sker mellan regionhalvorna men som inte har start eller mål Stockholms innerstad

I figur 39 visas färdmedelsfördelningen vid genomresor, dvs. resor som sker mellan regionhalvorna men som inte har start eller mål i Stockholms innerstad, under vardag respektive helg.

På vardagar genomförs ungefär var tredje genomresa med något kollektivt färdmedel, 30 procent. Biltrafiken utgör drygt häften av resorna med 60 procent. Även på helgen görs en klar majoritet av genomresorna med bil. Kollektivtrafikens andel har minskat kraftigt från 2019 på genomresor både för vardags- och helgresor.



Figur 39

Antal resor

I tabell 22 visas antal genomresor som görs totalt och med olika färdmedel en genomsnittlig vardag respektive helgdag. Antalet har minskat från 2019.

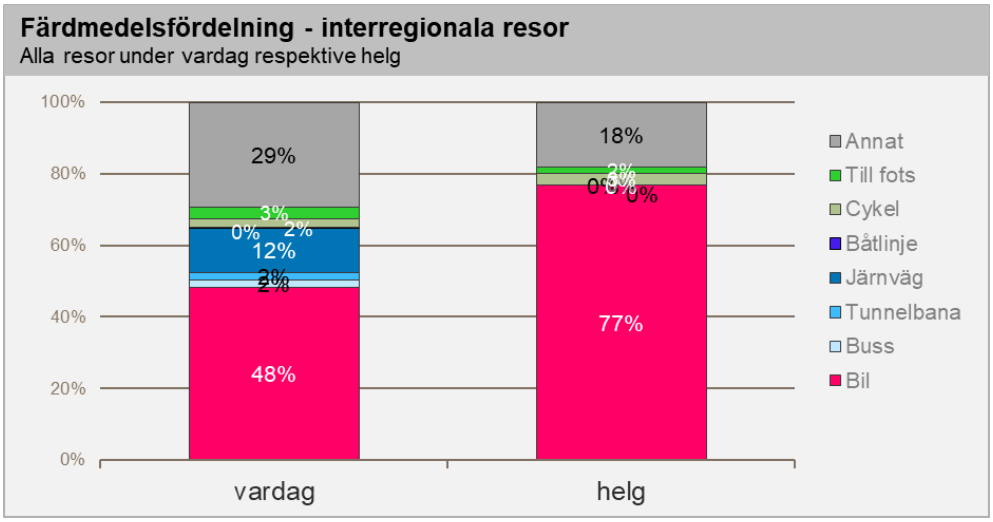
Tabell 22

Antal genomresor mellan regionhalvor per dag med olika färdmedel		
Färdmedel	Vardag	Helg
Bil	101 249	70 254
Buss	4 829	5 210
Tunnelbana	17 455	9 405
Järnväg	29 290	15 952
Båtlinje	969	0
Cykel	6 797	0
Till fots	2 715	3 916
Annat/okänt	4 692	7 410
Totalt	167 994	112 146

6.6 Interregionala resor över regiongränsen

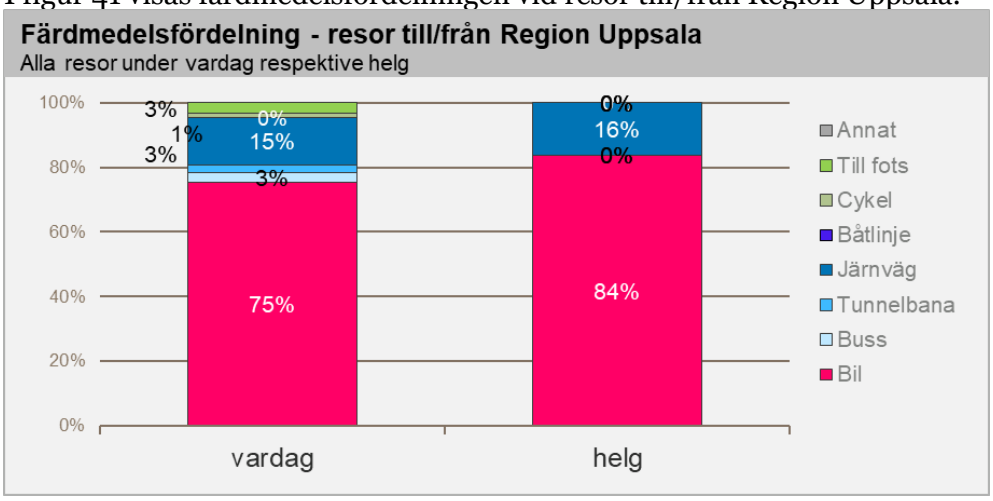
Färdmedelsfördelning

I figur 40 visas färdmedelsfördelningen vid interregionala resor, dvs. resor som går över regiongränsen, under vardag respektive helg. I figurerna är inte de resor som både görs över länsgränsen och till/från Stockholms innerstad med, utan dessa ingår i redovisningen av resor till/från Stockholms innerstad.



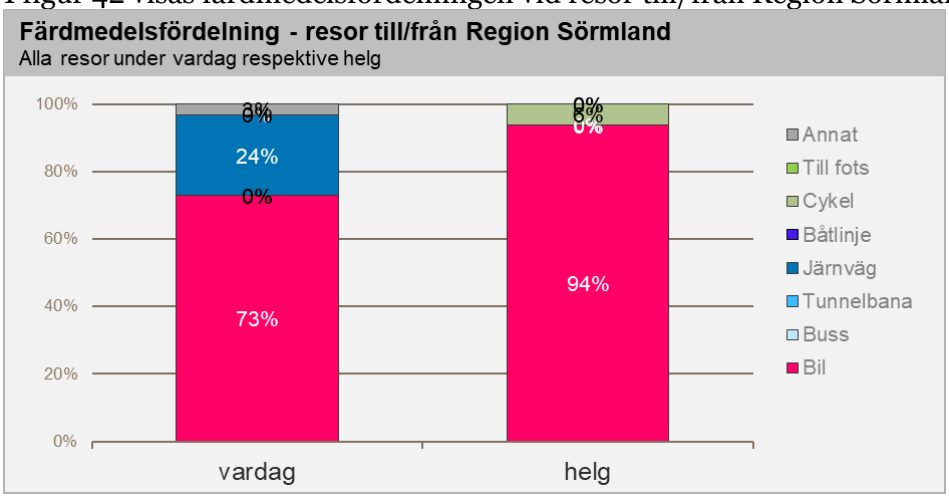
Figur 40

I figur 41 visas färdmedelsfördelningen vid resor till/från Region Uppsala.



Figur 41

I figur 42 visas färdmedelsfördelningen vid resor till/från Region Sörmland



Figur 42

Antal resor

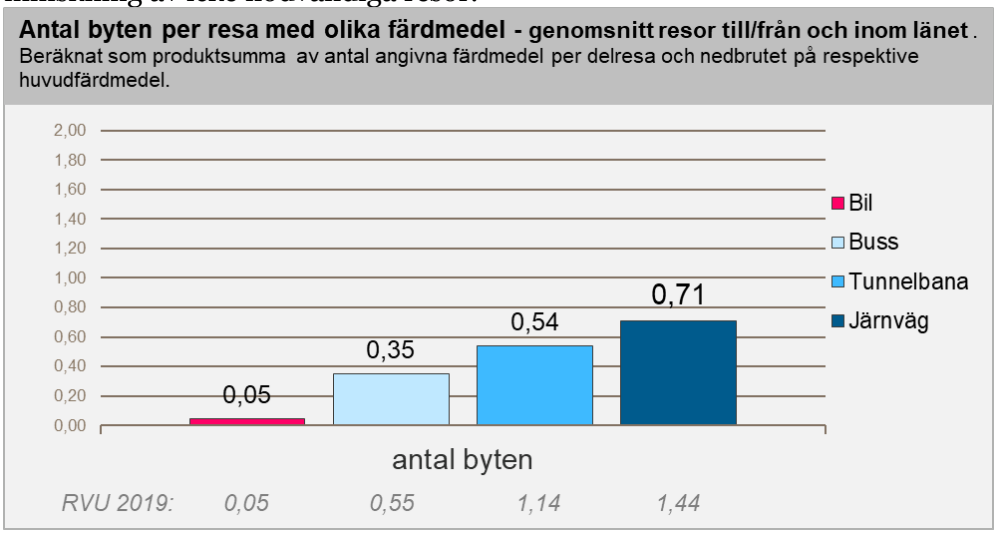
I tabell 23 visas antal resor totalt, med bil och med järnväg vid interregionala resor en genomsnittlig vardag respektive dag under helgen. Resultat för andra färdmedel än bil och tåg är mycket osäkra på grund av för liten bas.
Generellt har antalet interregionala resor minskat nästan med hälften jämfört med resvaneundersökning 2019.

Tabell 23

Antal interregionala resor per dag med olika färdmedel		
Färdmedel	Vardag	Helg
Bil	47 952	95 504
Buss	1 909	0
Tunnelbana	2 087	0
Järnväg	12 363	288
Båtlinje	253	0
Cykel	2 262	3 762
Till fots	3 275	2 349
Annat/okänt	28 981	22 490
Totalt	99 082	124 393

6.7 Antal byten på resor med olika färdmedel

I figur 43 visas det genomsnittliga antalet byten som görs på en resa med olika motoriserade huvudfärdmedel. Antalet byten är störst på de resor som genomförs huvudsakligen med tåg och tunnelbana. Resor med buss har färre byten och resor med bil väldigt få byten.
Antalet byten har nästan halverats 2020 jämfört med 2019. Sannolikt en pandemieffekt med färre antal kollektivtrafikresor generellt sett och en minskning av icke nödvändiga resor.



Figur 43

6.8 Resor med mål i regionen – marknadsandel för motoriserade resor

Vardagsresor som har målpunkt i Stockholmsregionen utgör basen för Region Stockholms mål om effektiva resor och indikator ”marknadsandel av motoriserade resor”. I detta kapitel visas resultat för färdmedelsfördelning, marknadsandel och genomsnittlig restid för olika färdmedel för resor som har mål i länet en vardag. Värdet på restidskvot som fanns med rapporten 2019 redovisas inte i denna rapport.

Av de motoriserade resorna som länsinvånarna gör en vardag och som har mål i länet sker 71 procent med bil och 29 procent med kollektivtrafiken. Det är en stor nedgång för kollektivtrafikens marknadsandel och en effekt av pandemin.
I tabell 24 visas färdmedelsfördelning för de resor som under en vardag har mål i regionen utifrån olika startkommuner respektive totalen. I tabellen visas också marknadsandel av motoriserade resor dvs. fördelningen mellan bil- och kollektiva resor.

Tabell 19

FM-fördelning för vardagsresor som slutar i regionen för boende i olika kommuner					Marknadsandel Koll vs Bil	
Kommun	Bil	Kollektivt	Cykel	Till fots	Bil	Kollektivt
Total Region Stockholm	**47%**	**20%**	**10%**	**21%**	**71%**	**29%**
Regioncentrum	31%	23%	14%	30%	57%	43%
Kommuner i inre förort	57%	17%	8%	17%	77%	23%
Kommuner i yttre förort	67%	16%	5%	11%	81%	19%
Innerstad	20%	19%	16%	42%	51%	49%
Söderort	31%	28%	17%	24%	52%	48%
Västerort	48%	22%	10%	17%	69%	31%
Stockholm	31%	23%	15%	29%	57%	43%
Solna	29%	23%	14%	34%	56%	44%
Sundbyberg	34%	22%	10%	34%	61%	39%
Danderyd	46%	20%	20%	12%	70%	30%
Huddinge	53%	24%	8%	14%	69%	31%
Järfälla	61%	16%	9%	14%	79%	21%
Lidingö	69%	12%	9%	10%	86%	14%
Nacka	55%	15%	6%	20%	78%	22%
Sollentuna	50%	12%	9%	25%	81%	19%
Tyresö	67%	18%	3%	11%	79%	21%
Täby	60%	16%	7%	15%	79%	21%
Botkyrka	62%	17%	2%	18%	78%	22%
Ekerö	66%	16%	9%	9%	81%	19%
Haninge	63%	16%	9%	10%	80%	20%
Norrtälje	70%	10%	9%	11%	87%	13%
Nykvarn	78%	11%	0%	10%	87%	13%
Nynäshamn	58%	26%	2%	14%	69%	31%
Salem	77%	13%	4%	6%	86%	14%
Sigtuna	69%	10%	5%	16%	88%	12%
Södertälje	73%	16%	2%	8%	82%	18%
Upplands-Bro	66%	21%	4%	7%	76%	24%
Upplands Väsby	62%	22%	6%	10%	74%	26%
Vallentuna	57%	17%	11%	13%	77%	23%
Vaxholm	58%	24%	2%	12%	71%	29%
Värmdö	74%	12%	2%	7%	86%	14%
Österåker	71%	15%	2%	11%	82%	18%

Antalet kollreseor, cykelresor och gångresor är i flera kommuner under 30 st. De är markerade med rött.

I tabell 25 visas genomsnittlig restid per färdmedel vid resor som genomförs under en vardag och har målpunkt i regionen. Restiden är från dörr till dörr. Notera att för cykel och resor till fots bygger de beräknade restiderna i tabellen i vissa fall på få resor. De beräknade restider som bygger på färre än 20 resor har inte skrivits ut i tabellen eftersom värdena är speciellt osäkra.

Tabell 20

Genomsnittlig restid för vardagsresor som slutar i regionen för boende i olika kommuner				
Kommun	Bil	Kollektivt	Cykel	Till fots
Total Region Stockholm	**24**	**45**	**21**	**19**
Regioncentrum	26	41	22	19
Kommuner i inre förort	23	43	21	17
Kommuner i yttre förort	24	60	14	21
Innerstad	34	35	19	19
Söderort	24	43	24	20
Västerort	26	44	27	18
Stockholm	27	41	23	19
Solna	20	36	20	17
Sundbyberg	27	39	19	17
Danderyd	22	37	22	16
Huddinge	22	44	21	33
Järfälla	28	43	20	10
Lidingö	17	22	22	19
Nacka	24	44	18	13
Sollentuna	19	37	24	17
Tyresö	22	48		16
Täby	25	51	26	11
Botkyrka	21	60		26
Ekerö	23	57		
Haninge	20	54		16
Norrtälje	28	84		18
Nykvarn	24			
Nynäshamn	24	73		13
Salem	25			
Sigtuna	27			19
Södertälje	21			16
Upplands-Bro	34	47		
Upplands Väsby	31	58		31
Vallentuna	22	67	10	19
Vaxholm	26	65		13
Värmdö	22	57		13
Österåker	25			26

*Restid för färre än 20 resor redovisas inte.

7 Metod

Resvaneundersökningen har genomförts som en enkätundersökning bland invånarna i Stockholmsregionen.

7.1 Frågeformulär

Den enkät som respondenten besvarade innehöll dels några frågor om tillgång till olika färdmedel och parkeringsmöjligheter, dels en resedagbok med frågor om alla resor som gjorts under en fördefinierad dag, den så kallade mätdagen. Enkät med resedagbok visas i bilaga 1.

7.2 Population, urval, geografisk indelning och svarsfrekvens

Region Stockholm har inför urvalet delats in i 26 kommuner, de utgör så kallade stratum. Urvalet gjordes med målet att det skulle bli tillräckligt många svar i varje kommun för att kunna bearbeta databasen och redovisa deskriptiv statistik med ett acceptabelt konfidensintervall på totalnivån. Med kännedom från tidigare resvaneundersökningar om svårighet att få en hög och jämn svarsfrekvens i olika strata och en generellt sjunkande svarsfrekvens för befolkningsstudier i Sverige sattes förhoppningen till att kunna nå en svarsfrekvens på samma nivå som resvaneundersökningen 2015 på ungefär 35 procent. I resvaneundersökningen 2019 var svarsfrekvens 28 procent.

Antalet utvalda personer för undersökningen i varje stratum har skett utifrån principen om att det inte ska bli för stor andel utvalda personer i kommuner med relativt få invånare samt att det inte ska bli alltför stort antal personer i de kommuner som har många invånare vilket främst gäller Stockholm.
I tabell 26 visas befolkningsmängd i de olika kommunerna i Region Stockholm, hur många invånare det finns i kommunen och andelen i respektive kommun som blev slumpvis utvalda att bjudas in till undersökningen samt svarsfrekvens i respektive kommun.

Tabellen visar att svarsfrekvens skiljer sig mellan olika kommuner och att det finns en spridning från 21 procent till 38 procent.
Totalt kom 6 125 svar in, (2019: 5 858), vilket ger en total svarsfrekvens på 29 procent. Konfidensintervallet på totalnivån är med 95-procentig säkerhet 1,3 procent. Det ger därmed en maximal felmarginal på +/- 1,3 procentenheter.

När det gäller beskrivning av specifika bortfallsorsaker i resvaneundersökning 2020 hänvisas till Trafikanalys officiella rapport om den nationella resvaneundersökningen 2020.2

Tabell 21

Befolkning (2020) urval och svarsfrekvens i de olika kommunerna i Region Stockholm					
Kommun	Befolkning 16-84 år	Urval (16-84)	Andel inbjudna	Antal svar	Andel svarande
Total Region Stockholm	1 888 944	20 921	1%	6 125	29%
Stockholm	784 437	4 277	1%	1 228	29%
Solna	68 193	836	1%	245	29%
Sundbyberg	42 259	790	2%	209	26%
Danderyd	24 566	586	2%	203	35%
Huddinge	86 716	870	1%	225	26%
Järfälla	62 761	822	1%	211	26%
Lidingö	36 601	605	2%	196	32%
Nacka	80 664	859	1%	284	33%
Sollentuna	56 579	817	1%	276	34%
Tyresö	37 307	607	2%	171	28%
Täby	55 537	817	1%	299	37%
Botkyrka	73 417	846	1%	183	22%
Ekerö	21 563	403	2%	155	38%
Haninge	72 250	839	1%	217	26%
Norrtälje	51 229	806	2%	265	33%
Nykvarn	8 527	378	4%	125	33%
Nynäshamn	22 756	580	3%	174	30%
Salem	12 675	383	3%	124	32%
Sigtuna	37 870	607	2%	178	29%
Södertälje	78 517	853	1%	177	21%
Upplands-Bro	31 481	605	2%	139	23%
Upplands Väsby	36 750	577	2%	162	28%
Vallentuna	25 910	583	2%	191	33%
Vaxholm	9 235	378	4%	123	33%
Värmdö	35 108	596	2%	178	30%
Österåker	36 036	601	2%	187	31%

2 https://www.trafa.se/kommunikationsvanor/RVU-Sverige/

7.3 Utskick och mätperiod

Enkäten och resedagbokens upplägg och utformning av frågor har utarbetats av Trafikanalys. Trafikanalys har också ansvarat för upplägg av urval, kodinstruktioner samt viktning av rådata.
Origo Group AB har ansvarat för den slutliga layouten av enkät och resedagbok samt utformat webbenkäten. De har också ansvarat för utskick, påminnelser, insamling och sammanställning av enkäter samt för grundläggande kodning, inklusive geokodning av enkätsvaren.

Mätperioden för enkäten sträckte sig från starten av januari 2020 till slutet av december 2020. Urvalet gjordes i tre urvalsdragningar, en per tertial, med slumpmässig fördelning på dagar under tertialet. Enkäter har skickats ut successivt under året. En till tre dagar innan mätdagen erhöll den utvalda personen enkäten. Möjlighet fanns också att besvara enkäten på svenska, engelska, finska och arabiska via webb och på enkäten fanns länkar med hänvisning till detta. I enkäten angavs också telefonnummer och e-postadress till Origo Group för de som önskade hjälp med hur man skulle fylla i enkäten. Påminnelsekort skickades ut till de personer som inte besvarat enkäten inom några dagar efter mätdagen.

7.4 Generella kommentarer om svarsfrekvens och bortfall

I enkätstudier finns risk för olika typer av bortfall.

Strategier för minskat bortfall
Flera strategier och åtgärder genomfördes för att minska bortfallet. I den förberedande behovsanalysen inför resvaneundersökning 2019 och resvaneundersökning 2020 var ett av kriterierna för valet av metod att Trafikanalys som statistikbärande myndighet kan knyta på SCB Mikrodata och därigenom möjliggöra en kort enkät utan många demografiska frågor. Vid utformningen av enkäten antogs det leda till minskad risk för bortfall. Möjlighet gavs att besvara enkäten på flera olika språk, telefonsupport vid behov av hjälp med att fylla i enkäten, möjlighet att besvara enkäten via webb, påminnelsevykort någon dag efter det att man fått enkäten samt ny enkät med ny mätvecka för de som inte besvarat den första enkäten.

Generellt bortfall med låg andel besvarade enkäter
Bortfallet med enkäter som inte besvarats alls var på liknande nivå 2020 som 2019 vilket är lägre än tidigare resvaneundersökningar. Det följer den fallande trenden för svarsfrekvens som finns för alla typer av enkätundersökningar i Sverige.

Partiellt bortfall
En del enkäter kan ha partiellt bortfall då respondenter inte besvarat enskilda frågor i enkäten. Andelen partiellt bortfall är lågt eftersom datainsamlaren har varit noga med att kvalitetssäkra data allt eftersom. Därutöver tillkommer ytterligare ett mindre bortfall som av trafikförvaltningen bedömts vara orimliga värdena på exempelvis restider och reslängd.

Om bortfall, låg svarsfrekvens och dess betydelse
Låg svarsfrekvens kan innebära problem om antalet inkomna svar inte räcker för att uppnå den statistiska noggrannhet som önskas i det svar man söker eller om individerna i bortfallsgruppen skulle ha ett annorlunda beteende än individerna i svarsgruppen.

En utmaning är att nå en god representativitet i befolkningsmätningar när det gäller fördelning av respondenter på demografiska bakgrundsvariabler. Vanligtvis är det en överrepresentation av kvinnor och äldre personer i sådana studier. Det gäller även i denna studie.
Att nå svarande i utsatta socioekonomiska grupper och de personer som inte har svenska som modersmål är ofta svårt. Skillnader i svarsfrekvens enligt tabell 26 antyder att det kan finnas en underrepresentation av svar från personer i vissa grupper.

7.5 Granskning och kodning

Inläsningen av postala frågeformulär och resedagbok gjordes genom scanning av Origo Group.

När det gäller beskrivning av geokodning i resvaneundersökning 2020 hänvisas till Trafikanalys officiella rapport om den nationella resvaneundersökningen 2020.
När det gäller kodning av färdmedel för resor har Trafikanalys kodat resefilerna utifrån en fastslagen hierarkisk definition som användes i resvaneundersökning 2015.

7.6 Viktning

Urvalet för undersökningen drogs ur 26 kommuner. Antal utskick till respektive kommun var inte lika stora men inte heller i direkt proportion till befolkningens storlek. Viktning av inkomna svar genomfördes av Origo Group/Trafikanalys.
När det gäller beskrivning av viktning i resvaneundersökning 2020 hänvisas till Trafikanalys officiella rapport om den nationella resvaneundersökningen 2020.

7.7 Statistisk analys

Statistiska analyser

Materialet har i huvudsak analyserats i statistikprogrammet SPSS. Trafikförvaltningen har kvalitetssäkrat data, genomfört kodning av datavariabler som finns sparat i SPSS-syntax och genomfört statistiska analyser och korstabuleringar som finns sparat i Excel-fil med hänvisning till numrerade figurer och tabeller.

Restidskodning
Sammanlagt har 8 231 (90 procent) av resedagbokens 9 159 resor en angiven restid efter kvalitetsgranskning. När det gäller uppgifter om restid har en utsortering skett av orimliga restider i förhållande till reslängd och färdmedel. Rimliga hastigheter har räknats ut för respektive färdmedel och restider som hamnar långt därutöver har sorterats ut vid analyser av restid för just den resan.

Avståndskodning
Sammanlagt har 9 018 (98 procent) av resedagbokens 9 159 resor en angiven reslängd efter kvalitetsgranskning.

När det gäller uppgifter om reslängd har en utsortering skett av orimliga reslängder i förhållande till övriga angivna variabler: starttid, sluttid, restid, reslängd, geografisk start- och slutpunkt och färdmedel. Rimliga hastigheter har räknats ut för respektive färdmedel och restider som hamnar långt därutöver har sorterats ut vid analyser av restid för just den resan.

De ursprungliga variablerna gällande restid och reslängd har kodats av Origo Group/Trafikanalys och när det gäller beskrivning av grundläggande beräkning av dem i resvaneundersökning 2020 hänvisas till Trafikanalys officiella rapport om den nationella resvaneundersökningen 2020.

7.8 Kommentarer kring skillnader mot andra undersökningar

Jämförelse mellan med RES 2005, RVU 2015, RVU 2019 och RVU 2020.

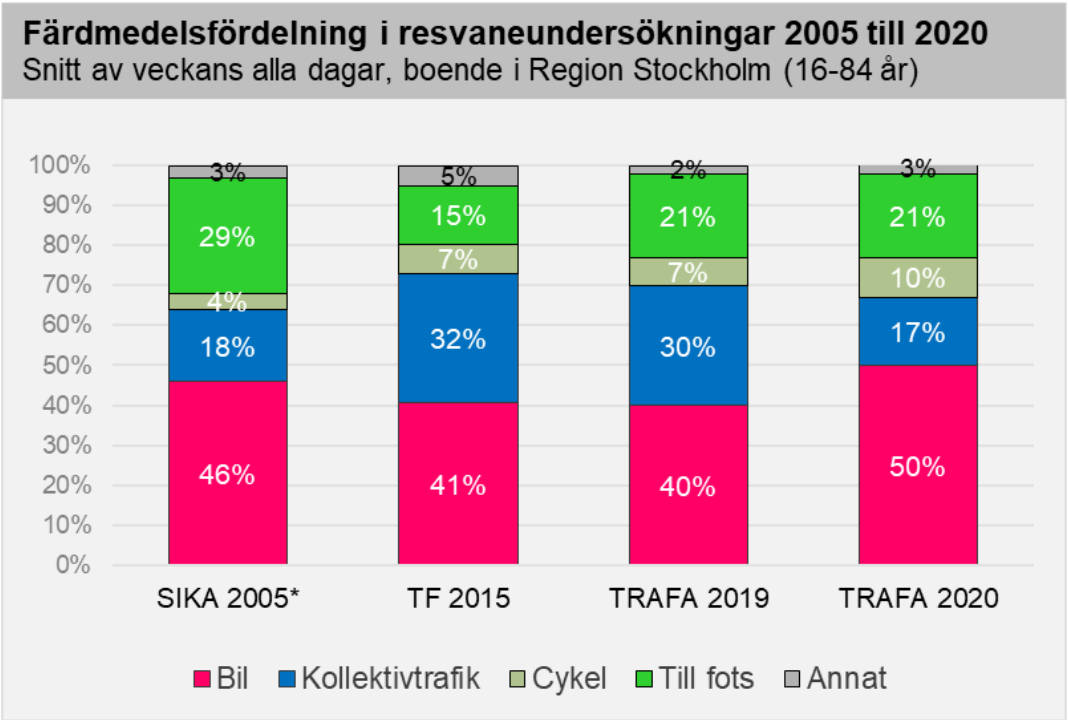
Den senaste resvaneundersökning med riktigt stort bruttourval som genomfördes i Stockholms län genomfördes under hösten 2015 av trafikförvaltningen. I den undersökningens metodkapitel gjordes en jämförelse av RES 2005-2006 som genomfördes mars 2006.

I figur 44 visas den genomsnittliga färdmedelsfördelningen för alla resor under veckan vid resvaneundersökningarna 2006 och 2015 samt i resvaneundersökningarna 2019 och 2020.
I RES 2005 användes inte samma hierarkiska kodning av huvudfärdmedel för de specifika delresorna som det gjordes 2015, 2019 och 2020 varför en direkt jämförelse inte är möjlig av värdena i figur 44. Jämfört med resvane-undersökningen för Stockholms län 2006 är andelen resor med bil lägre och till fots lägre 2015, 2019 och 2020. Färdmedelsandelarna för cykel är högre.
Vid jämförelse mellan resvaneundersökning 2015, 2019 och 2020 där kodningsstruktur varit likadan gällande hierarkisk kodning av huvudfärdmedel, är andelen resor till fots högre 2019 och 2020 och kollektivtrafik samt bil lägre jämfört med 2015.

Andelarna av resor till fots i resvaneundersökning 2015 var mycket låg jämfört med historiska resvaneundersökningar och andelen (15 procent) är möjligtvis ett värde som kan ha påverkats av enkätmetoden och frågeformulärets design.
Resvaneundersökning 2020 genomfördes under ett år präglat av en pandemi. Det generella resandet har sedan pandemins start påverkats bland annat av myndigheternas rekommendationer att undvika trängsel, att undvika onödiga resor, ett påbud att distansarbeta för de som har möjlighet, restriktioner kring vissa sociala aktiviteter samt av människors oro att smittas av Covid-19.

Pandemieffekten innebär en förändring av de grundläggande resebehoven där exempelvis behovet hos stora delar av befolkningen att resa till/från arbete och utbildning har minskat. Efterfrågan att resa till/från vissa typer av sociala aktiviteter har förändrats tack vare myndigheternas restriktioner med minskning av resebehov till aktiviteter som exempelvis hotell/restaurang, nöjesarrangemang, kultur- och sportarrangemang med flera.
Efterfrågan på resor med olika färdmedel har förändrats av pandemin, de färdmedel som innebär relativt liten risk för trängsel med andra människor och därmed liten risk för smitta har fått en konkurrensfördel gentemot kollektiva färdmedel där sannolikhet att råka ut för trängsel är relativt sett större.
Trafikförvaltningen har under pandemin kört full trafik men informerat medborgarna att inte resa med kollektivtrafiken om man inte måste.

Andelen kollektivtrafik av resorna i Stockholmsregionen i resvaneundersökningen 2020 är den lägsta som uppmätts sedan 2005. Färdmedelsandelarna för bilresor och cykelresor är de högsta som uppmätts sedan 2005. Denna stora förändring i färdmedelsfördelning mellan 2019 och 2020 är ett resultat av pandemieffekter.



Figur 44

Vid jämförelser över tid ska man vara vaksam på att det finns en säsongsvariation av val av färdmedel i Sverige på grund av väder och vind. RES 2006 genomfördes i mars, resvaneundersökning 2015 genomfördes under september/ oktober medan resvaneundersökning 2019 och resvaneundersökning 2020 samlade in data kontinuerligt under hela året. Valet av färdsätt beror mycket av årstiden och av vädret. Cykelresor är betydligt mer känsliga för årstid och väder än vad bilresor är.

Utifrån att mätningarna 2015, 2019 och 2020 har använt likadan metod för datainsamling och har använt likadan kodningsstruktur av huvudfärdmedel är det möjligt att jämföra färdmedelsfördelning och marknadsandel av motoriserade resor från dessa resvaneundersökningar.

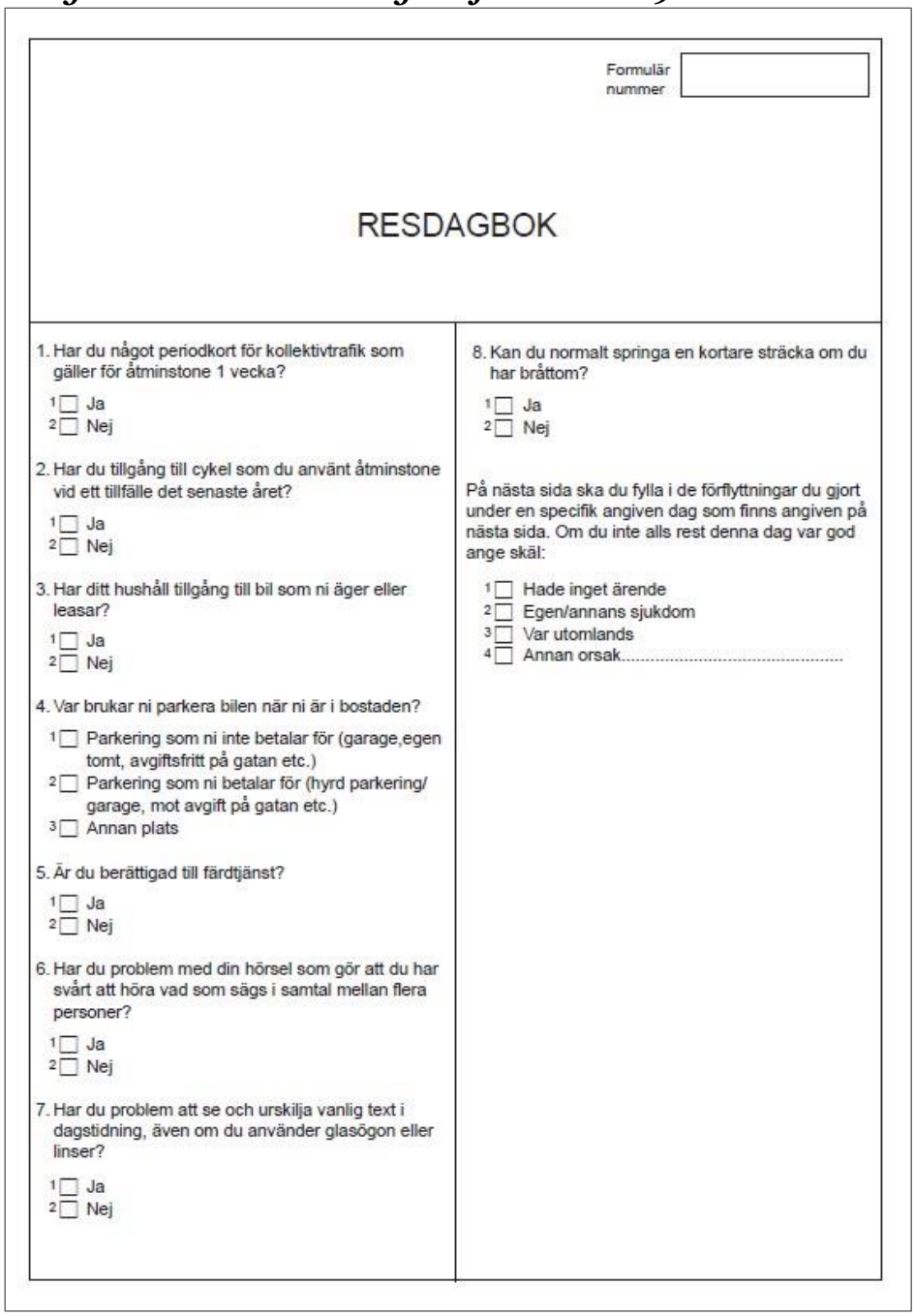
8 Definitioner

Definitioner av uttryck som används i rapporten visas i tabell 27.

Tabell 27

Definitioner av uttryck	
RVU2019	Den resvaneundersökning vars resultat presenteras i denna rapport.
Population	Personer folkbokförda i Stockholms län i åldern 16-84 år. Om inget annat anges gäller de redovisade resultaten denna åldersgrupp och hela länet.
Respondenter	De som svarat på enkätundersökningen och vars svar utgör underlag för uppräkning till hela populationen Respondenten har fyllt i en resdagbok med uppgifter om sitt faktiska resande under en bestämd dag (denna dag kallas mätdag), som kan vara någon av veckans alla sju dagar.
Resa	Med resa menas alla förflyttningar som görs för att uträtta ett ärende vid målet. Även sådant som normalt inte kallas för resor, som t ex en promenad till en lunchrestaurang eller en cykeltur till kiosken för att köpa en tidning, räknas här som resor. Motionsrundor eller promenader för att till exempel rasta hunden ingår däremot inte. Yrkesmässig trafik, som till exempel taxiförare eller polis gör i tjänsten, omfattas inte heller av undersökningen.
Resa per person	Antal resor per samtliga personer (inklusive de som inte gjort någon resa alls).
Resrelation	Kombination av startpunkt och målpunkt.
Restid	Beräknas utifrån av respondenten angiven starttid och sluttid för resan. Orimliga restider, orimligt korta respektive långa i förhållande till avståndet, har sorterats bort.
Huvudfärdmedel	Det huvudsakliga färdmedlet för varje resa. I en resa där man gått till bussen, åkt buss och sedan gått från bussen är t ex buss huvudfärdmedel. För att identifieras ett huvudfärdmedel bland de angivna färdmedlen för varje resa används en beprövad prioriteringslista enligt följande (fallande ordning): • Båt • Annat (de som angivit Flyg under Annat har fått detta kodat som ett eget huvudfärdmedel) • Färdtjänst • Järnväg (Tåg/pendeltåg och Spårvagn/lokaltåg) • Tunnelbana • Buss • Taxi • Bil (Bil som förare, Bil som passagerare) • Moped/mc • Cykel • Till fots
Färdmedelsgrupper	Vid presentation av resultat har de olika huvudfärdmedlen slagits samman i grupperna bil, kollektivt, cykel, till fots och annat. Nedan visas vilka huvudfärdmedel som ingår i dessa grupper: • Bil: Bil • Kollektivt: Järnväg (tåg, pendeltåg, spårvagn och lokaltåg), Tunnelbana, Båtlinje, Buss • Cykel: Cykel • Till Fots: Till fots • Annat: Färdtjänst, Taxi, Moped/MC, Annat (som t ex flyg)
Färdmedelsgrupper för kollektivtrafik	Vid presentation av resultat har i vissa fall de kollektiva huvudfärdmedlen inte helt slagits samman till en enda grupp utan uppdelats på Järnväg, Buss, Tunnelbana, Båtlinje och Buss. I Järnväg ingår då tåg, pendeltåg, spårvagn och lokaltåg.
Hushåll	Personer som bor på samma adress.
Hushållsinkomst	Den samlade inkomsten för hela hushållet (per månad, före skatt). Observera att respondenternas svar är angivna i intervall.
Mätdag	Den dag då respondenten ska beskriva sitt resande. En mätdag sträcker sig från kl.04.00 på mätdagens morgon till kl.03.59 påföljande dag.
Vardagsdygn respektive helgdygn	Vardagsdygn motsvarar ett genomsnittligt vardagsdygn (mån-fre) under mätperioden (21 september-25 oktober). Helgdygn motsvarar ett genomsnittligt dygn under helgen (lör-sön) under samma mätperiod.
Lokala resor	Resor som har både har start och mål inom den egna kommunen. Eftersom Stockholm stad är mycket stor så har lokala resor inom Stockholms stad delats upp i resor inom innerstaden och övriga lokala resor inom Stockholms stad (inom Västerort respektive Söderort)..
Resor till/från Stockholms innerstad	Alla resor som har start eller mål i innerstaden. Här ingår resor till omgivande län.
Tvärresande	Resor mellan kommuner inom samma länshalva.
Genomresor	Resor som sker mellan länshalvorna men som inte har start eller mål Stockholms innerstad.
Interregionala resor	Resor till och från omgivande län, dock ej resor med start eller mål i innerstaden.

Bilaga 1 Enkät med resedagbok för RVU 2019 och 2020



Formulär nummer

RESDAGBOK

1. Har du något periodkort för kollektivtrafik som gäller för åtminstone 1 vecka?
   1 ☐ Ja
   2 ☐ Nej

2. Har du tillgång till cykel som du använt åtminstone vid ett tillfälle det senaste året?
   1 ☐ Ja
   2 ☐ Nej

3. Har ditt hushåll tillgång till bil som ni äger eller leasar?
   1 ☐ Ja
   2 ☐ Nej

4. Var brukar ni parkera bilen när ni är i bostaden?
   1 ☐ Parkering som ni inte betalar för (garage,egen tomt, avgiftsfritt på gatan etc.)
   2 ☐ Parkering som ni betalar för (hyrd parkering/ garage, mot avgift på gatan etc.)
   3 ☐ Annan plats

5. Är du berättigad till färdtjänst?
   1 ☐ Ja
   2 ☐ Nej

6. Har du problem med din hörsel som gör att du har svårt att höra vad som sägs i samtal mellan flera personer?
   1 ☐ Ja
   2 ☐ Nej

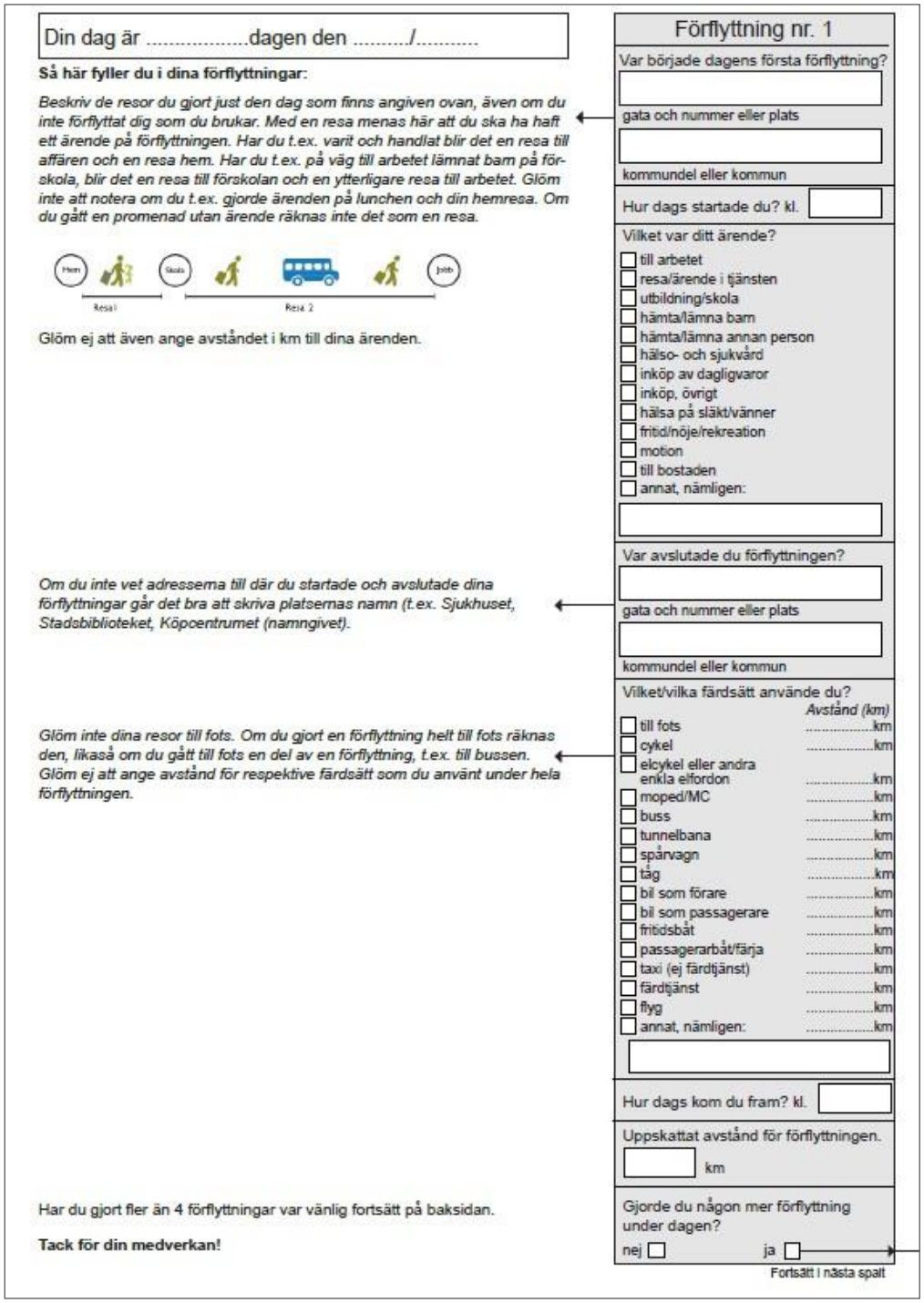
7. Har du problem att se och urskilja vanlig text i dagstidning, även om du använder glasögon eller linser?
   1 ☐ Ja
   2 ☐ Nej

8. Kan du normalt springa en kortare sträcka om du har bråttom?
   1 ☐ Ja
   2 ☐ Nej

På nästa sida ska du fylla i de förflyttningar du gjort under en specifik angiven dag som finns angiven på nästa sida. Om du inte alls rest denna dag var god ange skäl:

1 ☐ Hade inget ärende
2 ☐ Egen/annans sjukdom
3 ☐ Var utomlands
4 ☐ Annan orsak.....

Sida 1, enkät med resedagbok



Din dag är .....dagen den ...../.....

Så här fyller du i dina förflyttningar:

Beskriv de resor du gjort just den dag som finns angiven ovan, även om du inte förflyttat dig som du brukar. Med en resa menas här att du ska ha haft ett ärende på förflyttningen. Har du t.ex. varit och handlat blir det en resa till affären och en resa hem. Har du t.ex. på väg till arbetet lämnat barn på förskola, blir det en resa till förskolan och en ytterligare resa till arbetet. Glöm inte att notera om du t.ex. gjorde ärenden på lunchen och din hemresa. Om du gått en promenad utan ärende räknas inte det som en resa.

Hem Skola Jobb

Resa 1 Resa 2

Glöm ej att även ange avståndet i km till dina ärenden.

Om du inte vet adressema till där du startade och avslutade dina förflyttningar går det bra att skriva platsernas namn (t.ex. Sjukhuset, Stadsbiblioteket, Köpcentrumet (namngivet).

Glöm inte dina resor till fots. Om du gjort en förflyttning helt till fots räknas den, likaså om du gått till fots en del av en förflyttning, t.ex. till bussen. Glöm ej att ange avstånd för respektive färdsätt som du använt under hela förflyttningen.

Har du gjort fler än 4 förflyttningar var vänlig fortsätt på baksidan.

Tack för din medverkan!

Förflyttning nr. 1

Var började dagens första förflyttning?

gata och nummer eller plats

kommundel eller kommun

Hur dags startade du? kl.

Vilket var ditt ärende?

- ☐ till arbetet
- ☐ resa/ärende i tjänsten
- ☐ utbildning/skola
- ☐ hämta/lämna barn
- ☐ hämta/lämna annan person
- ☐ hälso- och sjukvård
- ☐ inköp av dagligvaror
- ☐ inköp, övrigt
- ☐ hälsa på släkt/vänner
- ☐ fritid/nöje/rekreation
- ☐ motion
- ☐ till bostaden
- ☐ annat, nämligen:

Var avslutade du förflyttningen?

gata och nummer eller plats

kommundel eller kommun

Vilket/vilka färdsätt använde du?

Avstånd (km)

- ☐ till fots .....km
- ☐ cykel .....km
- ☐ elcykel eller andra enkla elfordon .....km
- ☐ moped/MC .....km
- ☐ buss .....km
- ☐ tunnelbana .....km
- ☐ spårvagn .....km
- ☐ tåg .....km
- ☐ bil som förare .....km
- ☐ bil som passagerare .....km
- ☐ fritidsbåt .....km
- ☐ passagerarbåt/färja .....km
- ☐ taxi (ej färdtjänst) .....km
- ☐ färdtjänst .....km
- ☐ flyg .....km
- ☐ annat, nämligen: .....km

Hur dags kom du fram? kl.

Uppskattat avstånd för förflyttningen.

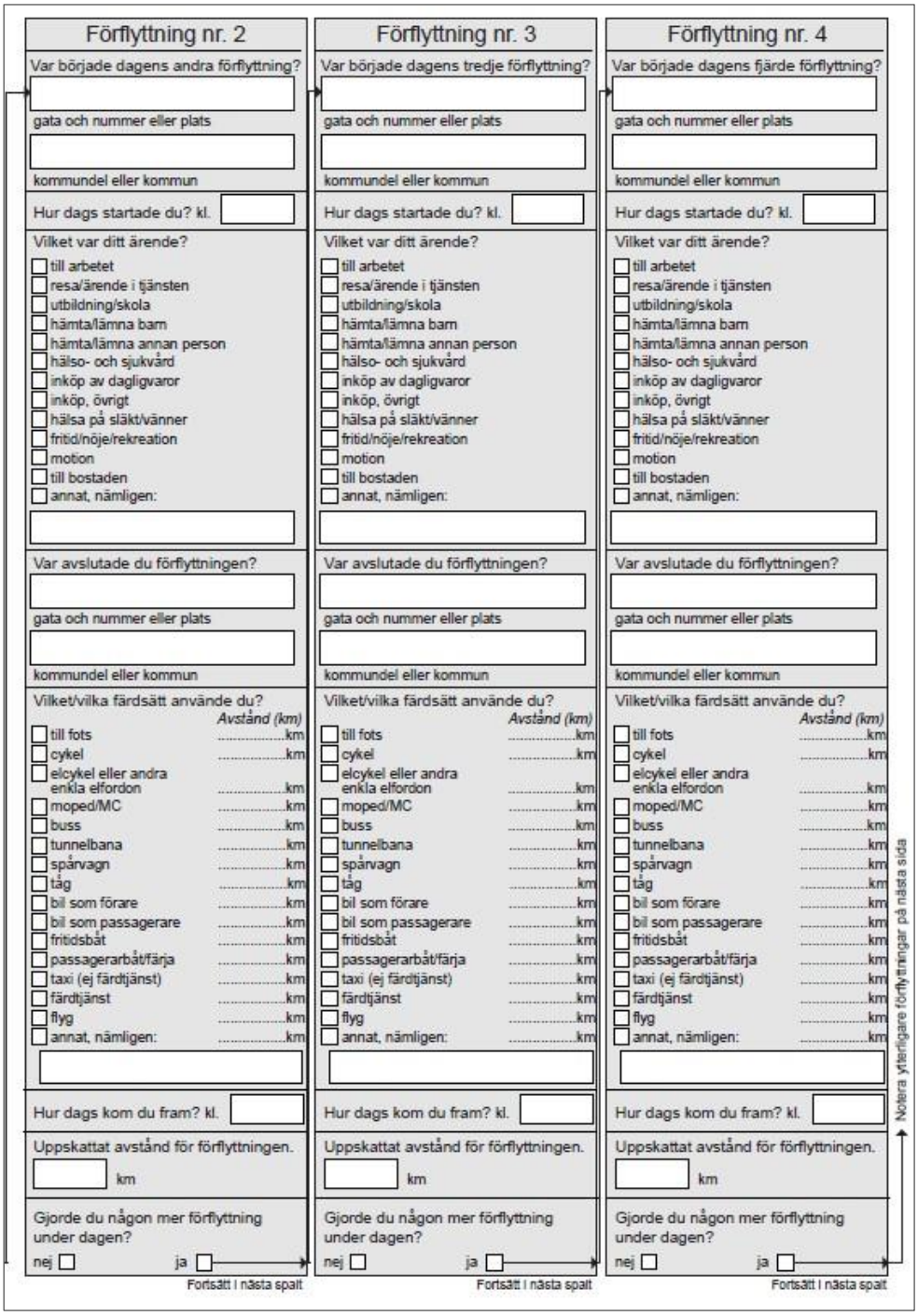
km

Gjorde du någon mer förflyttning under dagen?

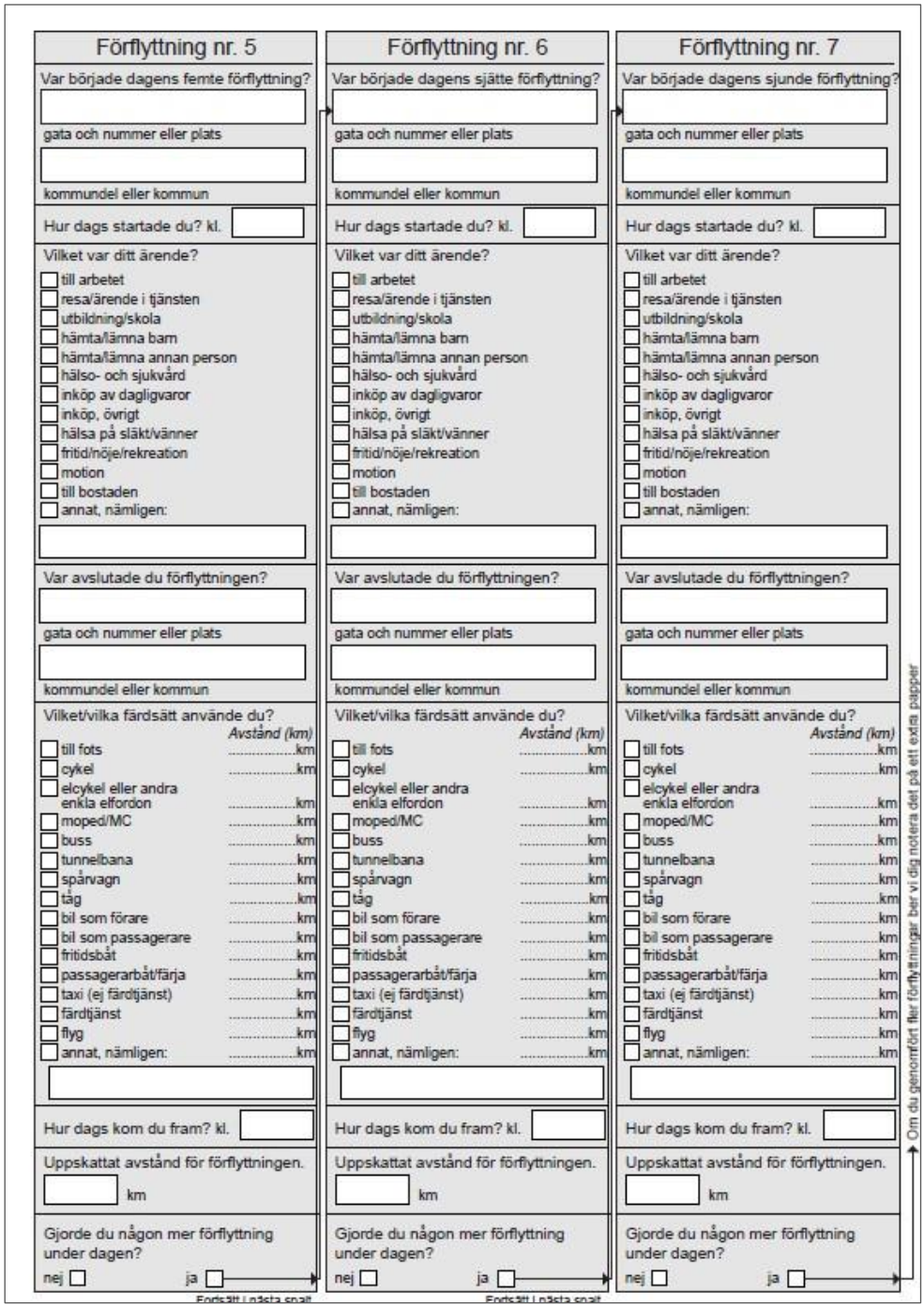
nej ☐ ja ☐

Fortsätt i nästa spalt

Sida 2, enkät med resedagbok



Sida 3, enkät med resedagbok



Förflyttning nr. 5

Var började dagens femte förflyttning?
gata och nummer eller plats
kommundel eller kommun
Hur dags startade du? kl.
Vilket var ditt ärende?
☐ till arbetet
☐ resa/ärende i tjänsten
☐ utbildning/skola
☐ hämta/lämna barn
☐ hämta/lämna annan person
☐ hälso- och sjukvård
☐ inköp av dagligvaror
☐ inköp, övrigt
☐ hälsa på släkt/vänner
☐ fritid/nöje/rekreation
☐ motion
☐ till bostaden
☐ annat, nämligen:
Var avslutade du förflyttningen?
gata och nummer eller plats
kommundel eller kommun
Vilket/vilka färdsätt använde du?
Avstånd (km)
☐ till fots ..... km
☐ cykel ..... km
☐ elcykel eller andra enkla elfordon ..... km
☐ moped/MC ..... km
☐ buss ..... km
☐ tunnelbana ..... km
☐ spårvagn ..... km
☐ tåg ..... km
☐ bil som förare ..... km
☐ bil som passagerare ..... km
☐ fritidsbåt ..... km
☐ passagerarbåt/färja ..... km
☐ taxi (ej färdtjänst) ..... km
☐ färdtjänst ..... km
☐ flyg ..... km
☐ annat, nämligen: ..... km
Hur dags kom du fram? kl.
Uppskattat avstånd för förflyttningen.
km
Gjorde du någon mer förflyttning under dagen?
nej ☐ ja ☐ → Fortsätt i nästa spalt

Förflyttning nr. 6

Var började dagens sjätte förflyttning?
gata och nummer eller plats
kommundel eller kommun
Hur dags startade du? kl.
Vilket var ditt ärende?
☐ till arbetet
☐ resa/ärende i tjänsten
☐ utbildning/skola
☐ hämta/lämna barn
☐ hämta/lämna annan person
☐ hälso- och sjukvård
☐ inköp av dagligvaror
☐ inköp, övrigt
☐ hälsa på släkt/vänner
☐ fritid/nöje/rekreation
☐ motion
☐ till bostaden
☐ annat, nämligen:
Var avslutade du förflyttningen?
gata och nummer eller plats
kommundel eller kommun
Vilket/vilka färdsätt använde du?
Avstånd (km)
☐ till fots ..... km
☐ cykel ..... km
☐ elcykel eller andra enkla elfordon ..... km
☐ moped/MC ..... km
☐ buss ..... km
☐ tunnelbana ..... km
☐ spårvagn ..... km
☐ tåg ..... km
☐ bil som förare ..... km
☐ bil som passagerare ..... km
☐ fritidsbåt ..... km
☐ passagerarbåt/färja ..... km
☐ taxi (ej färdtjänst) ..... km
☐ färdtjänst ..... km
☐ flyg ..... km
☐ annat, nämligen: ..... km
Hur dags kom du fram? kl.
Uppskattat avstånd för förflyttningen.
km
Gjorde du någon mer förflyttning under dagen?
nej ☐ ja ☐ → Fortsätt i nästa spalt

Förflyttning nr. 7

Var började dagens sjunde förflyttning?
gata och nummer eller plats
kommundel eller kommun
Hur dags startade du? kl.
Vilket var ditt ärende?
☐ till arbetet
☐ resa/ärende i tjänsten
☐ utbildning/skola
☐ hämta/lämna barn
☐ hämta/lämna annan person
☐ hälso- och sjukvård
☐ inköp av dagligvaror
☐ inköp, övrigt
☐ hälsa på släkt/vänner
☐ fritid/nöje/rekreation
☐ motion
☐ till bostaden
☐ annat, nämligen:
Var avslutade du förflyttningen?
gata och nummer eller plats
kommundel eller kommun
Vilket/vilka färdsätt använde du?
Avstånd (km)
☐ till fots ..... km
☐ cykel ..... km
☐ elcykel eller andra enkla elfordon ..... km
☐ moped/MC ..... km
☐ buss ..... km
☐ tunnelbana ..... km
☐ spårvagn ..... km
☐ tåg ..... km
☐ bil som förare ..... km
☐ bil som passagerare ..... km
☐ fritidsbåt ..... km
☐ passagerarbåt/färja ..... km
☐ taxi (ej färdtjänst) ..... km
☐ färdtjänst ..... km
☐ flyg ..... km
☐ annat, nämligen: ..... km
Hur dags kom du fram? kl.
Uppskattat avstånd för förflyttningen.
km
Gjorde du någon mer förflyttning under dagen?
nej ☐ ja ☐

Om du genomfört fler förflyttningar ber vi dig notera det på ett extra papper

Sida 4, enkät med resedagbok