



Vilka reser med kollektivtrafik i lands- och glesbygd?

Demografi och resmönster

Ivan Ridderstedt
Roger Pyddoke

VTI notat 13–2017

Vilka reser med kollektivtrafik i lands- och glesbygd?

Demografi och resmönster

Ivan Ridderstedt

Roger Pyddoke

Diarienummer: 2016/0029-7

Omslagsbilder: Mostphotos och Hejdlösa Bilder AB

Tryck: VTI, Linköping 2017

Förord

Denna rapport är en delstudie inom VTI:s regeringsuppdrag att genomföra en studie om hur innovativa lösningar kan öka medborgares vilja och möjlighet att utnyttja kollektivtrafik på landsbygden.

Delstudien "Vilka reser med kollektivtrafik i lands- och glesbygd? Demografi och resmönster" är en kartläggning av resande i landsbygd med särskilt fokus på kollektivtrafik.

Författarna vill särskilt tacka Ida Kristoffersson, VTI, och Chengxi Liu, VTI, som har lämnat värdefulla synpunkter på manuset i samband med vetenskaplig granskning. Även vid presentationen av studien i Centrum för Transportstudiers seminarieserie, den 31 januari 2017, mottogs tacksamt värdefulla kommentarer från så väl VTI-kollegor som externa gäster.

Linköping, mars 2017

Jessica Berg
Projektledare

Kvalitetsgranskning

Intern peer review har genomförts 13 mars 2017 av Ida Kristoffersson. Ivan Ridderstedt har genomfört justeringar av slutligt rapportmanus. Forskningschef Mattias Haraldsson har därefter granskat och godkänt publikationen för publicering 30 mars 2017. De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis myndigheten VTI:s uppfattning.

Quality review

Internal peer review was performed on 13 March 2017 by Ida Kristoffersson. Ivan Ridderstedt has made alterations to the final manuscript of the report. The research director Mattias Haraldsson examined and approved the report for publication on 30 March 2017. The conclusions and recommendations expressed are the authors' and do not necessarily reflect VTI's opinion as an authority.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	7
Summary	9
1. Introduktion.....	11
2. Beskrivning av metod.....	12
3. Skillnader i resvanor mellan tätort och lands- och glesbygd	16
4. Ärenden med kollektivtrafik i lands- och glesbygd.....	22
5. De reser kollektivt i lands- och glesbygd	24
6. Slutsatser	28
Referenser	29
Bilaga	31

Sammanfattning

Vilka reser med kollektivtrafik på lands- och glesbygd? Demografi och resmönster

av Ivan Ridderstedt (VTI) och Roger Pyddoke (VTI)

Mot bakgrund av VTI:s regeringsuppdrag *Innovativa och effektiva lösningar för kollektiva resor på landsbygd* identifierades ett behov av en kartläggning om hur Sveriges landsortsbefolkning reser. Särskilt behövs kunskap om vilka som reser kollektivt och i vilka ärenden. Denna kunskap bör även vara angelägen för beslutsfattare inom området. Bland annat miljö- och tillgänglighetsmål har föranlett en intensifierad diskussion om hur kollektivtrafiken i landsbygd kan förbättras samtidigt som resurserna alltjämt är begränsade. Ökad kunskap om nuvarande resmönster förbättrar möjligheten att finna åtgärder med önskvärd effekt.

Tidigare studier redogör för det generella resmönstret, fördelning mellan färdmedel med mera, men de går inte djupare in på hur kollektivtrafik används i landsbygd och av vilka. Dessutom tillämpas vanligen en kommunbaserad definition av landsbygd som i och med sin grovhet riskerar att ge betydande brus i statistiken. I vad som kallas landsbygdskommuner finns ofta områden av tätort och i mer tätbefolkade kommuner kan det finnas områden av lands- och glesbygd. Sammantaget bedöms det finnas ett behov av en ny kartläggning med:

- inriktning på kollektivtrafikresenärer i landsbygd
- större precision i hur statistiken i den nationella resevaneundersökningen kopplas till landsbygd.

Statistik från den nationala resevaneundersökningen har med ett geografiskt informationssystem (GIS) kopplats till det före detta Glesbygdsverkets definitioner av områdestyper. Landsbygd är då områden med mellan 5 till 45 minuters bilresa till närmaste tätort med mer än 3 000 invånare. Områden med mer än 45 minuters avstånd till en tätort är definierade som glesbygd. Träffsäkerheten gällande hur respondenterna i undersökningen kopplas till en områdestyp förväntas vara väsentligt högre än i den kommunbaserade ansatsen, då en betydligt mer högupplöst geografisk indelning av Sverige används.

Studien bygger på Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) nationella resevaneundersökning *RES 2005-2006*. Den bedöms vara mer tillförlitlig än de senare nationella resevaneundersökningarna. Svarsfrekvens var hela 68 procent och jämn över olika populationsgrupper. Vid efterföljande resevaneundersökningar har svarsfrekvensen blivit mer ojämn mellan olika grupper och sjunkit ner mot, och under, 40 procent. Detta är i linje med den generella trenden för enkätstudier. När svarsfrekvensen sjunker ökar risken för ett skevt urval i förhållande till populationen, vilket endast till viss del går att motverka med statistiska vikter. I en jämförelse av Trafikanalys mellan *RES 2005-2006* och senare resevaneundersökningar finner de att det inte har skett en signifikant förändring i användningen av kollektivtrafik i landsbygd. Därför anses en tillförlitlig studie av resandet under 2005-2006 vara av analytiskt värde även idag.

Kartläggningen visar att Sveriges befolkning i lands- och glesbygd endast i ringa utsträckning reste med kollektivtrafik 2005 till 2006. Bilen var det klart dominerande färdmedlet. I landsbygd var 76 procent av resorna till och från arbetet med bil och i glesbygd var motsvarande andel 80 procent. Endast sju respektive en procent av dessa resor var med kollektivtrafik i lands- och glesbygd. Resor till och från arbetet var ändå den klart vanligaste kollektivtrafikresan bland vuxna.

Unga utmärkte sig med en betydande andel kollektivtrafikresor, främst till och från skolan med buss och skolskjuts. Resor till och från skola var den klart vanligaste kollektivtrafikresan i lands- och glesbygd. Det finns en viss koppling mellan kollektivtrafik och inkomstnivå; en något större andel av

de med en årsinkomst under 300 000 kronor reste kollektivt. Det finns också en viss skillnad mellan könen; 60 procent av de som reste kollektivt i lands- och glesbygd var kvinnor. Majoriteten av de som uppger att de reste med kollektivtrafik minst en gång i veckan uppger också att de reste med bil minst en gång i veckan. Nära hälften av dessa uppgav att de åkte bil under de flesta av veckans dagar. Ungefär en fjärdedel av de vuxna kollektivtrafikresenärerna i landsbygd hade dock inte ett körkort. Dessa är troligen beroende av kollektivtrafik, eller motsvarande service, för självständiga resor bortom gång- och cykelavstånd. Resandet med kollektivtrafik för andra ärenden än arbete och skola, så som för inköp, service eller umgänge, var av en nästan obetydlig omfattning.

Summary

Who travels with public transport in rural areas? Demography and travel patterns

by Ivan Ridderstedt (VTI) and Roger Pyddoke (VTI)

The Swedish government has commissioned VTI to study and assess innovative and efficient solutions for public transport in rural areas. To be successful in this task, it is essential with comprehensive knowledge on how the Swedish rural population travels, especially on the demographics and traveling patterns of today's users of public transportation. This should also be of great interest for policy makers. Political goals linked to accessibility and environmental issues have contributed to an intensified discussion on how to improve public transport in rural areas whilst also considering the ever-present budget constraints. Arguably, improved knowledge on present traveling patterns enhances the possibilities of finding effective and economically sound solutions.

Previous Swedish studies have described the general travel patterns and the distribution between transport modes, but they have not gone into depth on how public transport is used in rural areas and by whom. Moreover, these studies have usually applied a municipality based definition of rural areas which is likely to cause significant noise in the statistics due to its roughness. There are often several towns and urban areas even within dominantly rural municipalities, and there may be areas of rural character in more densely populated municipalities. Altogether, there is a need for a new study of the national traveling statistics with:

- focus on public transport in rural areas
- greater precision in how statistics from the national travel habit survey is linked to the countryside.

Using a geographic information system (GIS), respondents of the national travel survey is linked to the Swedish Rural Development Agency's definitions of area types. Areas with between 5 to 45 minute drive to the nearest town with more than 3 000 inhabitants are defined as rural areas. Areas more than 45 minutes away from a town with more than 3 000 inhabitants are defined as sparsely populated areas. Comparing with the municipality-based approach of previous studies, this GIS-matching provides considerably improved precision in the identification of respondents living in rural and sparsely populated areas.

The study is based on the national travel survey *RES 2005-2006* by the Swedish Institute for Transport and Communications Analysis (SIKA). It is chosen over later surveys for its reliability. The response rate is 68 percent and rather even across population groups. In subsequent Swedish travel surveys, the response rate has become more uneven over the population and in total dropped down towards and under 40 percent, in line with the general trend for surveys. When the response rate drops the risk of a skewed sample in relation to the population increases, which is only partially possible to offset the statistical weights. According to a comparison by Trafikanalys between *RES 2005-2006* and later travel surveys, there has not been a significant change in the use of public transport in rural areas since the 2005-2006 survey. Thus, reliability has been prioritized and the traveling behavior in 2005-2006 is believed to be of value for understanding also today's travel patterns.

The survey shows that between autumn 2005 and autumn 2006, Sweden's population in rural and sparsely populated areas used public transport for only a small proportion of their travels. The car was the predominant means of transport. In rural areas, 76 percent of the journeys to and from work were by car and in more sparsely populated areas the corresponding proportion was 80 percent. Only seven percent of the trips to and from work were with public transport in rural areas and one percent in more

sparsely populated areas. Despite the low share of journeys to and from work by public transport, it was still by far the most common public transport trip for adults.

Young people excels with a significant proportion of public transport trips, mainly to and from school by bus and school bus. Trips to and from school was by far the most common public transport trip in rural and sparsely populated areas. There is a link between public transport and income; a slightly higher percentage of those with an annual income below 300 000 SEK traveled by public transport. There is also a difference between the sexes; 60 percent of those who use public transport in rural and sparsely populated areas were women. Most of those who stated that they were traveling by public transport at least once a week also stated that they traveled by car at least once a week, and nearly half of them that they traveled by car during most days of the week. However, one fourth of the adult rural public transport users did not have a driver's license. They were likely dependent on public transport, or similar services, for independent trips beyond walking or biking distance. For errands, other than work and school, such as purchasing groceries, services or socializing, public transport was barely used at all.

1. Introduktion

VTI har regeringsuppdraget *Innovativa och effektiva lösningar för kollektiva resor på landsbygd*. För ett sådant framåtblickande arbete krävs kunskap om i vilken omfattning kollektivtrafik används på landsbygd; av vilka och till vad. Detta bör vara angelägen kunskap även för beslutsfattare inom kollektivtrafikområdet. Inte minst miljö- och tillgänglighetsmål har motiverat en diskussion kring utökad kollektivtrafik på landsbygden. Huruvida insatser på utbudssidan, så som förändringar i turtäthet och linjedragningar, får önskvärd effekt beror dock på efterfrågan. Kunskap om landsortsbefolkningens resmönster minskar risken för effektlösa men kostsamma insatser, eller att alternativ som ger *större* effekt för samma kostnad förbises.

Tidigare rapporter av bland annat Trafikanalys har förmedlat en generell bild av resmönstret på landsbygd, så som fördelningen mellan färdmedel och ärende med resor. Det står redan klart att bilen är det dominerande färdmedlet och att få reser med kollektivtrafik. Vad som saknas är kunskap om demografin hos de landsbygdsbor som använder kollektivtrafiken och deras resmönster. Vi vet inte heller om det finns en systematik i vilka som *inte* använder kollektivtrafik eller vilka ärenden kollektivtrafik *inte* används till. Syftet med denna undersökning är att bidra till att fylla dessa kunskapsluckor.

2. Beskrivning av metod

Denna studie bygger på statistik från en nationell resvaneundersökning. Trafikanalys och tidigare SIKA har genomfört återkommande nationella resvaneundersökningar som ger detaljerad statistik om individers färdmedelsval. I undersökningen framgår det inte huruvida de bor i landsbygd. Om detta datamaterial ska analyseras ur ett landsbygdsperspektiv är det därför en central fråga hur landsbygdsrespondenter identifieras. Tidigare analyser av resvanor i landsbygd har stannat vid upplösningen kommun. Genom att använda Sveriges Kommuner och Landstings (SKL) klassifikation av kommuner i nio olika typer, däribland storstad, pendlingskommun, varuproducerande kommun och glesbygd, har skillnader i resvanor mellan kommuner beskrivits. VTI har valt att genomföra analysen med en högre geografisk upplösning.

För varje respondent i resvaneundersökningen framgår vilket SAMS-område respondentens folkbokföringsadress ligger i. Detta är en betydligt högre geografisk upplösning än kommuner. SAMS står för Small Areas for Market Statistics och är en rikstäckande indelning framtagen av Statistiska centralbyrån. Indelningen bygger på kommunernas nyckelkodsområden i större kommuner och valkretsar i mindre (SCB, 2013). De totalt 9 200 SAMS-områdena är till följd av sitt stora antal betydligt mer homogena än Sveriges 290 kommuner. På så vis förväntas SAMS-områden ge högre precision vid identifiering av lands- och glesbygdsbefolkning jämfört med en kommunbaserad ansats. Genom matchning av GIS-skikt har SAMS-områdena klassificerats med områdestyper framtagna av det före detta Glesbygdsverket. Utgångspunkten för områdestyperna är tätorter med 3 000 invånare eller fler och en omnejd motsvarande fem minuters bilresa till dessa tätorter. Dessa områden anses ha ett grundläggande utbud av service samt bredd på arbetsmarknaden, enligt Glesbygdsverket. Områden med mellan 5 till 45 minuters restid med bil från dessa tätorter benämns tätortsnära landsbygd, vilket här förenklat benämns landsbygd. Områden mer än 45 minuters bilresa till närmaste tätort benämns glesbygd (Glesbygdsverket, 2008).

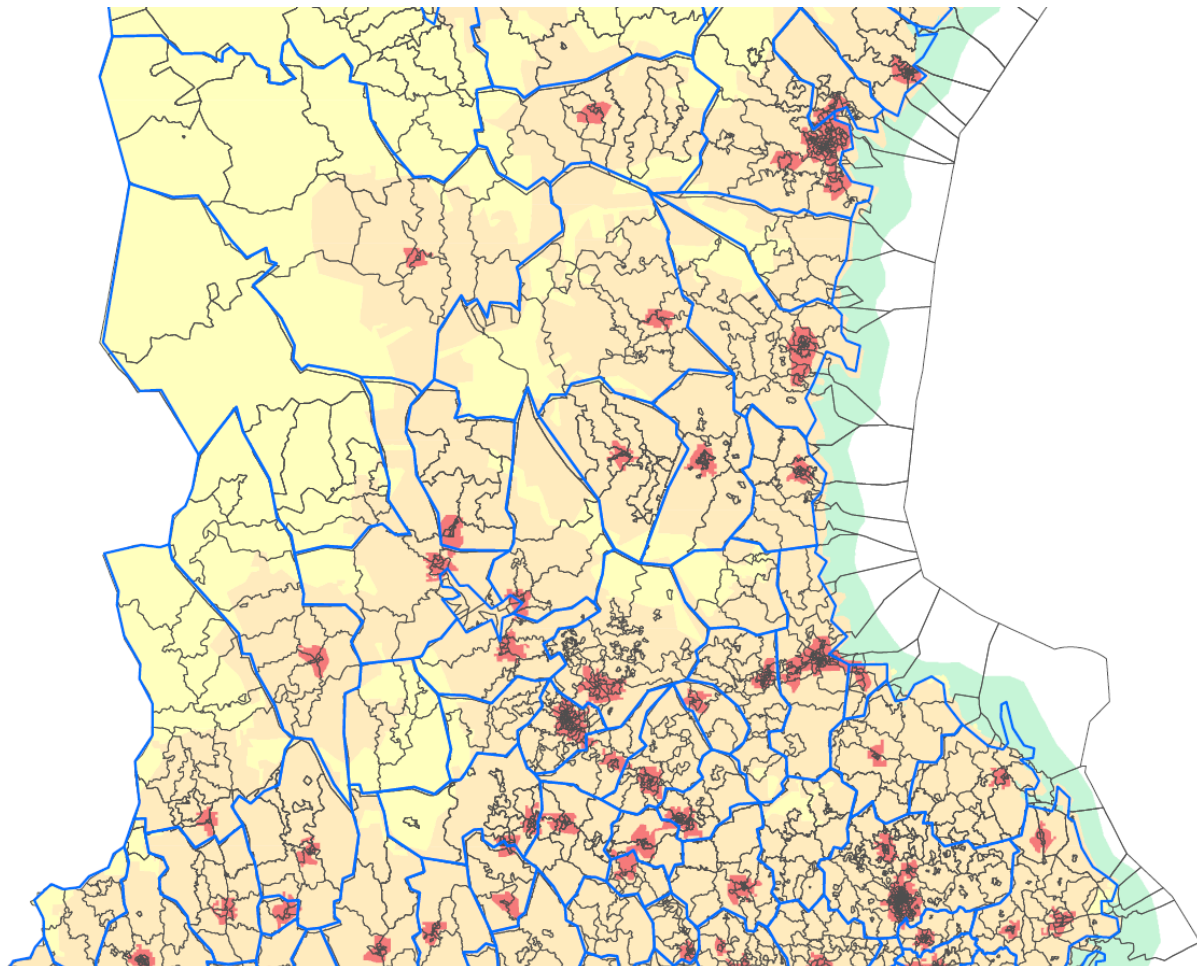
Följande kriterier har valts för matchning av SAMS-område med områdestyp: Ett SAMS-område kategoriseras som glesbygd om det förekommer glesbygd i området, oavsett hur stor andel av SAMS-området som är glesbygd. Om inte glesbygd förekommer kategoriseras SAMS-området som landsbygd om landsbygd förekommer. De resterande områdena kategoriseras som tätort om tätort förekommer. Kvar är 36 SAMS-områden som endast är skärgårdsglesbygd. Då endast ett fåtal respondenter bodde i denna områdestyp, och resmönstret antas vara skilt från annan glesbygd, har dessa uteslutits från undersökningen. SAMS-områdena är betydligt mindre i tätorter, vilket framgår av Figur 1 på nästa sida. Tätortsområdestypen breder dock ut sig en bit in på de större omkringliggande SAMS-områden. Detta förklaras till hög grad av att tätortsdefinitionen inbegriper ett område av 5 minuters bilresa från tätorten. Därför prioriteras den minst tätbefolkade områdestypen när flera områdestyper förekommer i ett SAMS-område.

Jämfört med en kommunbaserad indelning innebär ansatsen i denna studie förbättrade möjligheter att korrekt klassificera individer som lands- eller glesbygdsbor även om de bor i ett område som i stort har en annan karaktär. Omvänt undviks i högre grad att individer som bor i tätorter klassificeras som glesbygdsbor för att de bor i ett område av glesbygdskaraktär. Trafikanalys nämner problematiken i rapporten *Skilda landsbygders tillgänglighet och transportpolitiska utmaningar* (Trafikanalys, 2014):

I stor utsträckning har statistik på kommunal nivå använts. Det har nackdelen att information på mer detaljerad nivå går förlorad. Det kan exempelvis finnas fickor av landsbygd i storstadskommuner som försvinner ur analysen. Återigen är vår bedömning att en beskrivning som utgår från den kommunala nivån är tillräckligt detaljerad för att i grova drag beskriva utvecklingen på landsbygderna (Trafikanalys, 2014. s. 12).

Vi bedömer att den kommunala nivån inte är tillräckligt detaljerad för en djupare genomgång av vilka som använder kollektivtrafik på landsbygd, hur de reser och i vilka ärenden. Figur 1 illustrerar skillnaden mellan SKL:s klassificering av kommuner med den kombination av SAMS-områden och

Glesbygdsverkets indelning av områdestyper som tillämpas i denna redogörelse. De blå linjerna är kommungränser, det vill säga den upplösningen i SIKA:s och Trafikanalys ansats för kategorisering av lands- och glesbygd. SAMS-områdena framgår av de svarta linjerna och Glesbygdsverkets definition av områdestyper av kartans färger. Rött är en tätort med minst 3 000 invånare samt 5 minuters bilresa däromkring. Det rosa området är tätortsnära landsbygd med 5 till 45 minuters bilresa till närmaste tätort. Det gula området är mer än 45 minuters bilresa från tätort. Det framgår att det är vanligt förekommande med tre områdestyper inom en kommun. SAMS-områdena domineras främst av en områdestyp, även om det kan förekomma flera områdestyper.



Figur 1. SAMS-områden, kommuner och områdestyper i mellersta Sverige. Källa: Egen.

Denna undersökning av kollektivtrafik på lands- och glesbygd grundar sig på RES 2005-2006 Den nationella resvaneundersökningen som genomfördes av Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA, 2007). Fler motsvarande undersökningar har senare gjorts av Trafikanalys men svarsfrekvensen har sjunkit betydligt. Detta är i linje med den generella trenden för enkätundersökningar. I SIKA:s RES 2005-2006 var svarsfrekvensen 68 procent och jämn över de flesta populationsgrupperna. Detta kan jämföras med senare resvaneundersökningar av Trafikanalys med en svarsfrekvens omkring 40 procent och stora partiella bortfall (Trafikanalys, 2015; 2016). I resvaneundersökningarna för perioden 2011 till 2014 har endast 28 procent av urvalet i åldrarna 25 till 34 svarat (Trafikanalys, 2015). Det finns vikter att använda för att svaren från respondenterna i denna grupp ändå ska vara i proportion till gruppens andel av populationen. Sådana vikter fångar dock inte att det kan finnas fundamentala skillnader inom denna grupp mellan de som deltog och de som inte deltog. Detta blir problematiskt om deltagandet är korrelerat med hur de reste, exempelvis till följd av attitydskillnader. Den sammantagna bilden är att RES 2005-2006 i jämförelse med senare undersökningar ger ett mer omfattande och tillförlitligt datamaterial för den grupp av kollektivtrafikresenärer som studeras här.

Utifrån urvalet går det att göra tillförlitliga tolkningar om hur Sveriges befolkning i åldrarna 6 till 84 år reste mellan hösten 2005 och hösten 2006. Frågan är därefter om resandet för lite mer än tio år sedan är av analytiskt värde idag. Trafikanalys rapporter om kollektivtrafikens utveckling över tid och om senare resvaneundersökningar indikerar att det inte skett statistiskt signifikanta förändringar i användningen av kollektivtrafik på landsbygd sedan perioden 2005–2006 (Trafikanalys, 2015). Det har exempelvis inte skett en signifikant förändring i personkilometer regionala kollektivtrafikresor per invånare i landsbygdslän. Sett till antal resor nationellt har det skett en liten men statistiskt signifikant ökning av resor med kollektivtrafik. Personkilometer med kollektivtrafik bland män mellan 18 till 64 år har ökat något, men inte bland unga, äldre eller kvinnor 18 till 64 år. De små förändringarna i kollektivtrafikresande är något förvånande då antalet personkilometer med spårtrafik totalt har ökat med cirka 30 procent mellan 2006 till 2015 (Trafikanalys, 2017). Sett till regionala resor på järnväg är ökningen hela 57 procent (Trafikanalys, 2017). Detta får alltså inte genomslag i Trafikanalys jämförelse av resvanor mellan RES 2005-2006 och RVU 2011-2014 (Trafikanalys, 2015). Denna utveckling bör ändå hållas i åtanke vid läsning av denna kartläggning.

Fortsatt urbanisering och de senaste årens temporärt kraftigt ökade asylinvandring är två förändringar som skulle kunna förväntas minska aktualiteten i data från 2005–2006. Detta verkar dock inte vara fallet. Urbaniseringen har fortsatt och enligt data från Världsbanken har andelen befolkning i tätort ökat med 1,6 procent mellan 2006 till 2015 (Världsbanken, 2017). Eftersom denna studie i huvudsak avser landsbygd är det dock rimligt att detta inte bidragit till en betydande förändring i de resor som här studeras. Under ett antal år fram till och med 2015 kom betydligt fler asylsökande personer till Sverige än i genomsnitt. Som nyanlända i Sverige har de generellt begränsad möjlighet att köra bil och därför en högre efterfrågan på kollektivtrafik för tillgänglighet. Mellan 2014 till 2015 sökte hela 81 000 respektive 163 000 personer asyl jämfört med 24 000 personer 2006 (Migrationsverket, 2017a). År 2016 sökte 29 000 personer asyl, vilket är ungefär ett genomsnittligt antal, men till följd av administrativ fördröjning var antalet beviljade uppehållstillstånd med asyl som grund nära dubbelt så många år 2016 jämfört med 2015 (Migrationsverket, 2017a; 2017b). Denna rapporters aktualitet påverkas av i vilken utsträckning personer som nyligen invandrat till följd av asylskäl bor i de områden som här har kategoriserats som lands- och glesbygd. Detta har inte undersökts vidare i arbetet med denna rapport. Eftersom den kraftigt ökade asylinvandringen skedde så nyligen fångar troligen inte Trafikanalys jämförelse mellan RES 2005-2006 och RVU 2011-2014 denna utvecklings eventuella effekter på resandet (Trafikanalys, 2015).

SIKA har använt SCB:s register över totalbefolkning som urvalsram vilket gav ett urval om 41 225 personer i åldrarna 6 till 84 år. Av urvalet var 30 097 personer jämt fördelade över Sverige på samtliga dagar under tidsperioden 1 oktober 2005 till 30 september 2006. Resterande 11 128 personer är ett tilläggsurval för Stockholm, Gävleborg, Södermanland, Örebro, Uppsala och Västmanland län och var jämt över perioden 1 oktober 2005 till 31 maj 2006. Urvalet drogs kvartalsvis som ett stratifierat urval med obundet slumpmässigt urval inom de olika strata. Dessa strata är konstruerade utifrån en regionindelning i län, med undantag för Stockholm län som delades upp i kommuner, åldersgrupp, samt kön (SIKA, 2007).

Utav de 41 225 personerna i nettourvalet intervjuades 27 647 personer, vilket motsvarar 67,6 procent. Det partiella bortfallet, det vill säga att ett svar saknas på en viss fråga för en person som deltar i undersökningen, är generellt lägre än en procent. För hushålls- och individinkomst är dock det partiella bortfallet 22,4 respektive 14,3 procent. 17 procent av de intervjuade personerna reste inte under mät dagen. Vikter för uppräkningsobservationer till populationen har inte använts. Det finns vikter att tillgå med avseende på bland annat region, ålder och kön finns men bortfallet är mycket jämt fördelat sett till dessa aspekter. Det som är förknippat med ett utmärkande stort bortfall, individer med födelseland utanför Norden, särskilt utanför EU, med ett svarsbortfall om 45 respektive 48 procent, fångas inte av de tillgängliga vikterna (SIKA, 2007).

Vid matchningen av resvanedata och områdesindelning föll sju individer bort från urvalet. Detta bortfall bedöms inte ha någon betydande effekt på resultaten. Totalt består datamaterialet då av 22 881

respondenter. I Tabell 1 visas hur respondenter är fördelade över de olika områdestyperna. Totalt har dessa respondenter redogjort för cirka 47 500 huvudresor. En huvudresa är en resa som startar och slutar i respondentens bostad, fritidsbostad, arbetsplats, skola, praktikplats eller tillfällig övernattningsplats. Det kan dock vara en resa med ett annat ärende än att ta sig till dessa platser. Exempelvis kan en huvudresa från och tillbaka till bostaden varit med ärendet att handla matvaror. Studien avgränsas till resor under 100 km vilket gör att urvalet omfattar cirka 44 000 huvudresor.

Tabell 1. Respondenter och områdestyp.

Områdestyp	Kod	Antal	Procent
Tätort	TO	14 211	62,1
Tätortsnära landsbygd	LB	7 862	34,4
Glesbygd	GB	764	3,3
Skärgårdsglesbygd	SG	44	0,2
Totalt		22 881	100

I studien studeras särskilt lands- och glesbygdsbor som använder eller uppger att de använder kollektivtrafik. För detta används en mindre del av urvalet i RES 2005-2006. Antalet respondenter och resor är relativt få men tack vare undersökningens tillförlitlighet bedöms det gå att göra generaliserade tolkningar om hur Sveriges lands- och glesbygdsbefolkning använde kollektivtrafik under 2005–2006. I Tabell 2 framgår att 1 470 kollektivtrafikresor kortare än 10 mil genomfördes av sammanlagt 819 respondenter boende i lands- eller glesbygd under den undersökta perioden. Betydligt fler, 1 805 respondenter, uppgav att de reste med kollektiva färdmedel minst en gång per vecka. I denna studie definieras kollektivtrafik som lokal-, regional- och långfärdsbuss, tunnelbana, spårvagn och tåg.

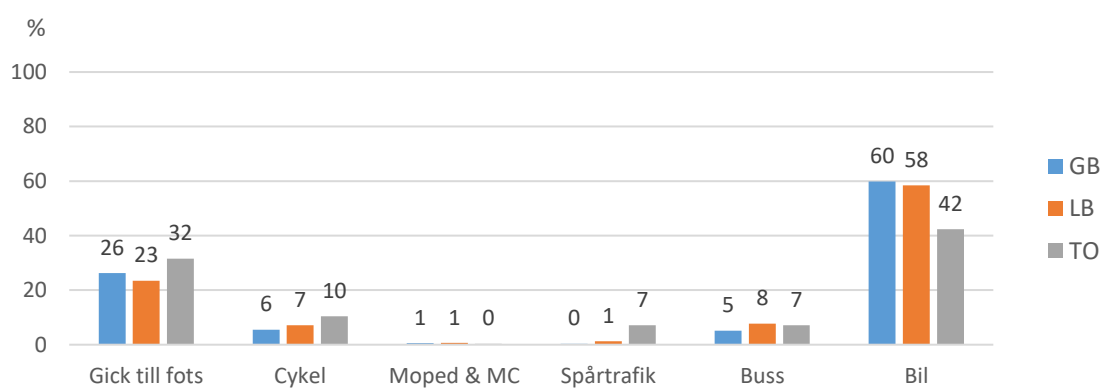
Tabell 2. Resor och respondenter i lands- och glesbygd.

Data	Antal	Procent
<i>Resor</i>		
Övriga färdmedel	16 436	92
Kollektivtrafik	1 470	8
Totalt	17 906	100
<i>Respondenter</i>		
Ingen kollektivtrafikresa under mättdag	7 710	89
Minst en kollektivtrafikresa under mättdag	916	11
Totalt	8 626	100
Uppfattning: <1 kollektivtrafikresa per vecka	6 821	79
Uppfattning: ≥1 kollektivtrafikresa per vecka	1 805	21
Totalt	8 626	100

3. Skillnader i resvanor mellan tätort och lands- och glesbygd

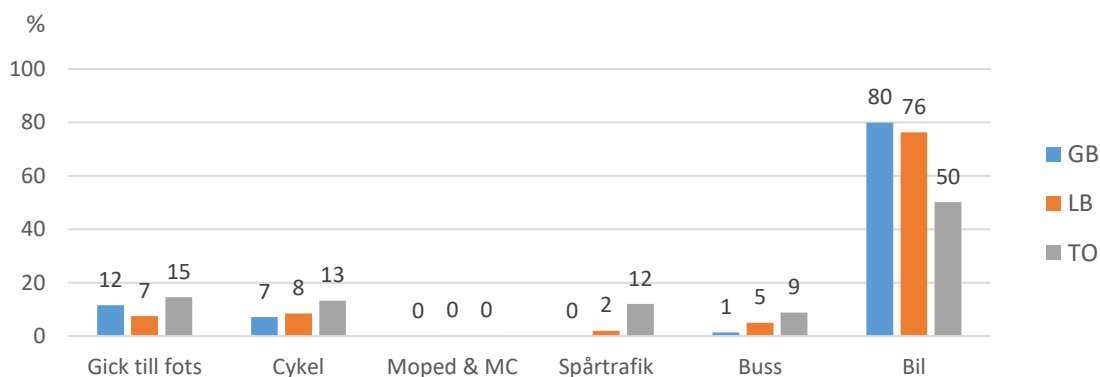
Som bakgrund till redogörelsen för vilka som reste kollektivt i lands- och glesbygd under den undersökta perioden, och i vilka ärenden, presenteras i detta avsnitt kollektivtrafikens omfattning i relation till andra färdmedel i såväl tätort som lands- och glesbygd. Här presenteras även i vilka ärenden Sveriges befolkning reste, totalt sett, och skillnader mellan områdestyper. För att se hur resultatet påverkas av att Glesbygdsverkets områdestyper används istället för kommuntyper presenteras några jämförbara kommunbaserade diagram från SIKAs rapport (2007) som också är baserad på data från RES 2005-2006.

I Figur 2 presenteras färdmedelsandelarna för resor på glesbygd, landsbygd och tätort mellan hösten 2005 och hösten 2006. Cirka 60 procent av resorna i lands- och glesbygd gjordes med bil jämfört med 42 procent i tätorter. I tätorter var ändå endast 14 procent av resorna med något av de kollektiva färdmedlen (buss, spårsvagn, t-bana eller tåg). I lands- och glesbygd var motsvarande andel 9 respektive 5 procent.



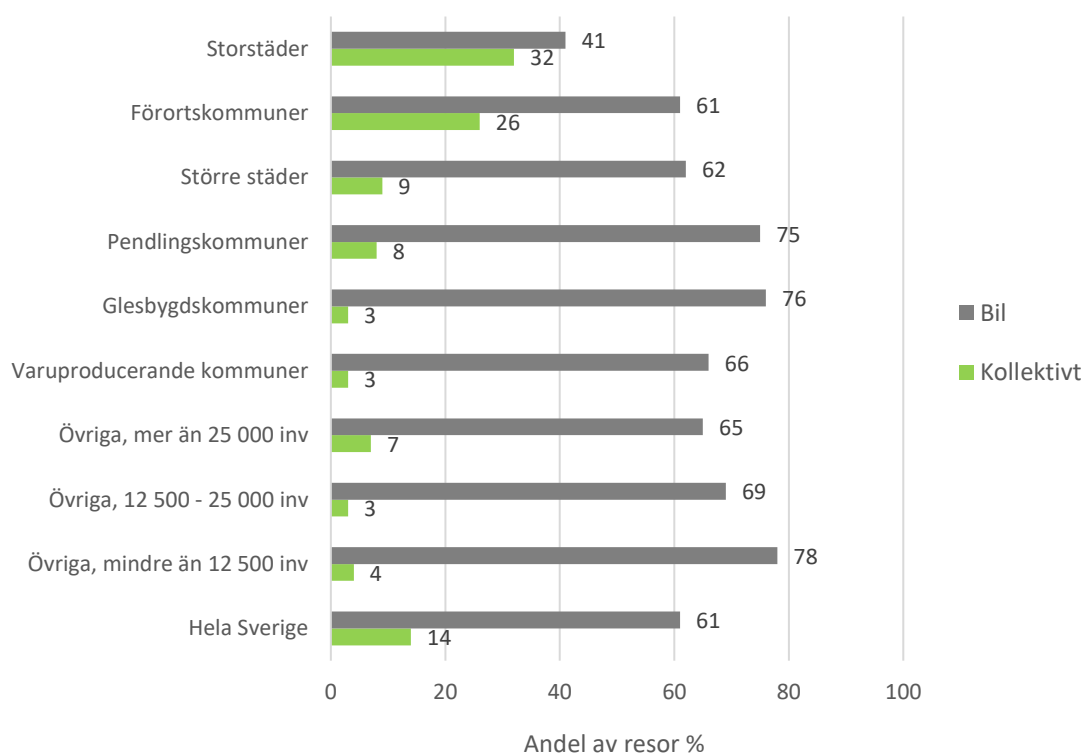
Figur 2. Val av färdmedel: Alla resor.

Skillnaderna mellan lands- och glesbygd accentueras om endast resor till och från arbete undersöks. Detta var den enskilt största kategorin av resor sett till antal och resorna var nästan uteslutande av personer över 18 år. I Figur 3 presenteras fördelningen mellan färdmedel för dessa resor. Andelen av befolkningens resor till fots var betydligt lägre än när samtliga resor räknas med. I lands- och glesbygd var även användningen av kollektiva färdmedel, totalt sett, lägre vid arbetsresor, vilket skiljer sig från resandet i tätort. I samtliga områdestyper var bil det klart dominerande färdmedlet. I lands- och glesbygd användes bil i 80 respektive 76 procent av arbetsresorna.



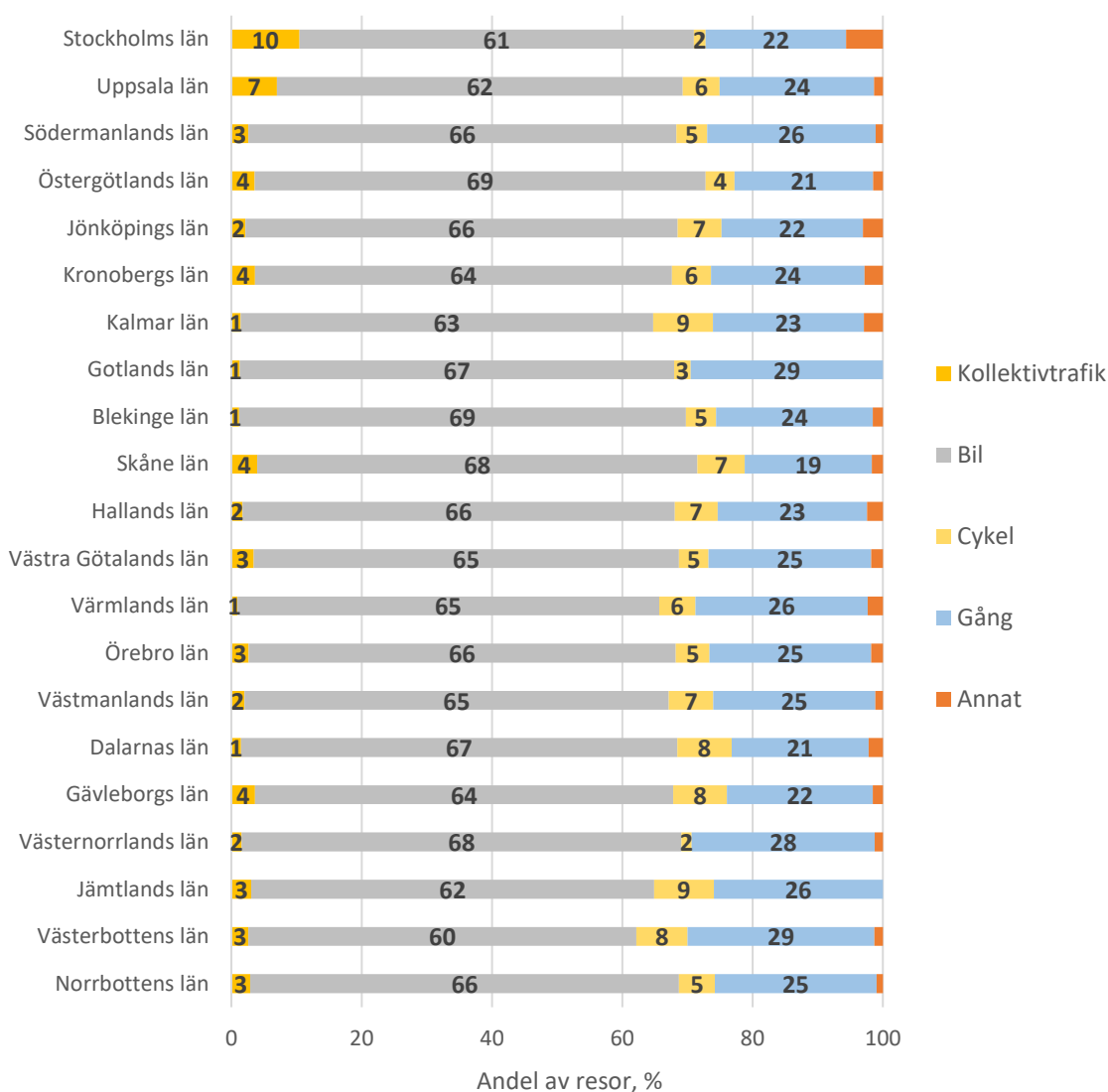
Figur 3. Val av färdmedel: Arbetsresor.

I Figur 4 återges fördelningen mellan bil och kollektiva färdmedel vid arbetsresor inom respektive kommuntyp enligt den SKL-indelning som SIKA och sedermera Trafikanalys tillämpar vid rapporteringen av de nationella resvaneundersökningarna. Det finns en glesbygdskategori men definitionen, kommuner med färre än sju invånare per kvadratkilometer och totalt mindre än 20 000 invånare, är klart skild från Glesbygdsverkets. Om arbetsresor i glesbygd enligt SAMS-områdesindelningen (Figur 3) jämförs med resor i SKL-kategorin *Glesbygdskommuner* ger SAMS-indelningen en lägre andel kollektivtrafik och större andel bilresor. Skillnaden är marginell; en procent kollektivtrafikresor istället för tre med SKL-klassificeringen. Det är dock noterbart att med den SAMS-baserade ansatsen, som avser att fånga glesbygdsbefolkning med större precision, framstår kollektivtrafik användningen vara ännu lägre än de redan tidigare knappa nivåerna. Landsbygd, definierat som 5 till 45 minuters bilresa till tätort över 3 000 invånare, går inte att rakt av koppla till SKL-indelningen utan återfinns troligen i samtliga kommunkategorier förutom storstäder.



Figur 4. Val av färdmedel: Arbetsresor. SKL-indelning av områden. Källa: SIKA Statistik 2007:19.

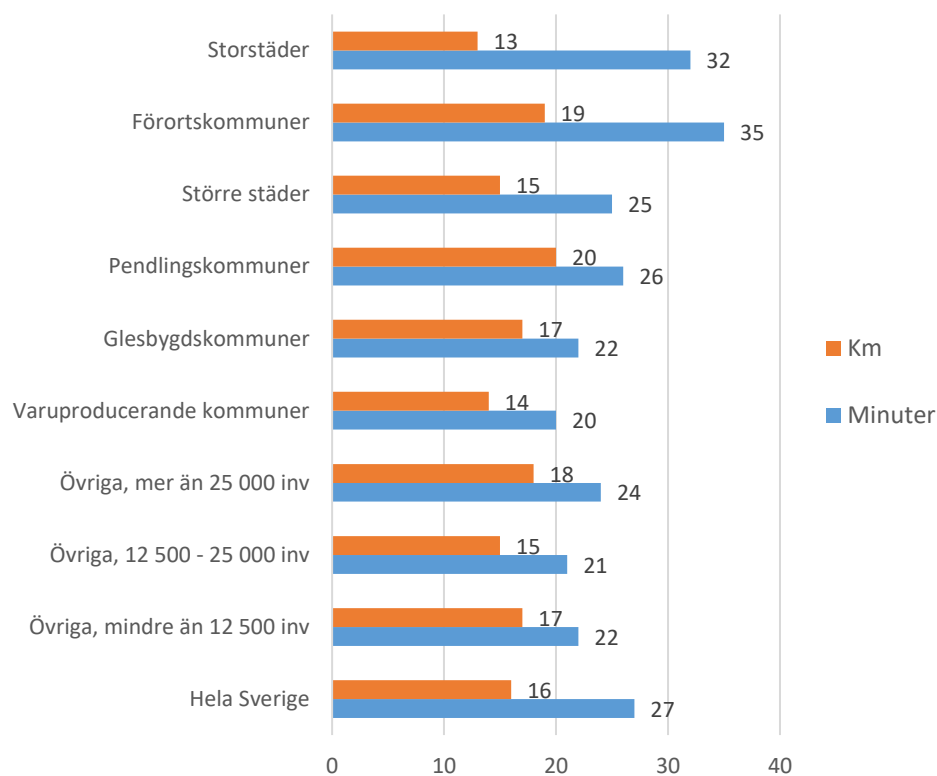
Glesbygdsverkets definitioner av lands- och glesbygd är helt baserade på avstånd till tätort. En hypotes är att resmönstret i dessa områdestyper därtill är betingat av vilken region de ligger i. I Figur 5 presenteras fördelningen mellan kollektivtrafik, bil och övriga färdmedel i landsbygd för respektive län. Jämförelsen är avgränsad till landsbygd, glesbygd är utelämnat, och resor av befolkningen mellan 19 och 84 år för att förbättra jämförbarheten mellan länen. Landsbygdsområden inom Stockholms län och Uppsala län utmärker sig med en relativt hög andel kollektivtrafikresor. I övriga län var kollektivtrafikens andel av den vuxna befolkningens resor mellan en till fem procent. Den sammantagna bilden är att fördelningen mellan bil och kollektivtrafik var likartad i landsbygd oavsett region, frånsett Stockholm och Uppsala.



Figur 5. Val av färdmedel: Resor av vuxna i landsbygd. Skillnader mellan län.

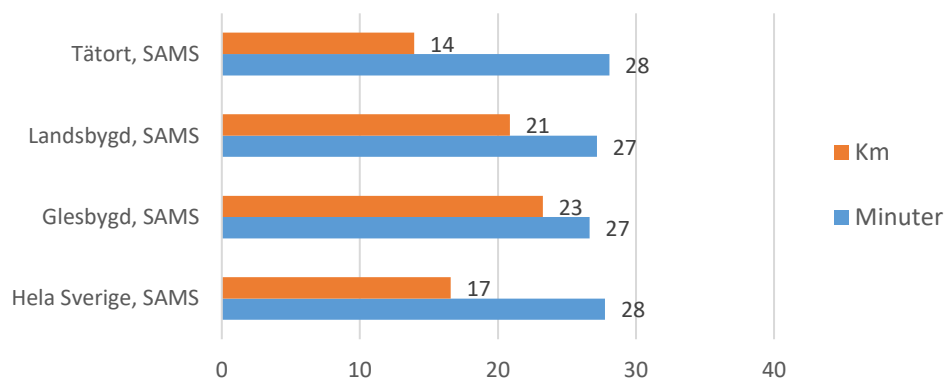
Som en referenspunkt till Figur 5 bifogas motsvarande diagram för resor av den vuxna befolkningen i tätorter (se Figur 19 i Bilaga). Där framgår att tätorterna var mer regionalt heterogena än landsbygden under den undersökta perioden. Detta kan ses som förväntat givet den vida definitionen av tätort. I flera län var andelen resor med kollektivtrafik ungefär lika, eller till och med lägre, i tätort än i landsbygd. Den stora skillnaden ligger i att tätorter hade en betydligt högre andel resor till fots eller med cykel och lägre andel bilresor.

I Figur 6 återges arbetsresornas restid och reslängd utifrån SKL:s kommunkategorisering i SIKAs rapport 2007:19. Det framgår att befolkningens avstånd till arbetsplatsen endast skilde sig åt med några enstaka kilometer, i genomsnitt, och att avstånden var längst i förorter och pendlingskommuner, inte i glesbygden. De små skillnaderna kan vara en signal om att kategoriindelningen är trubbig om avsikten är att fånga olikheter i förutsättningar och behov av resor kopplat till boendeområde.



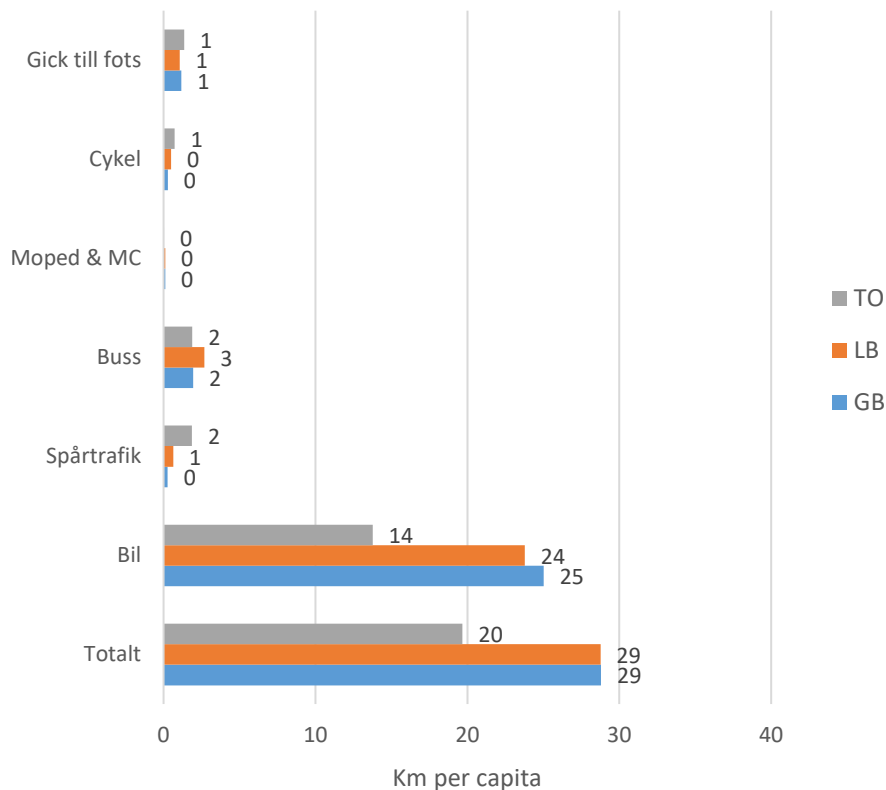
Figur 6. Arbetsresornas restid och reslängd efter boenderegion. SKL-klassificering. Medelvärden exklusive flyg. Källa: Sika Statistik 2007:19.

Med indelningen baserad på Glesbygdsvverkets områdestyper var arbetsresornas längd mer tydligt korrelerade med områdestyp. Befolkningen i lands- och glesbygd hade påtagligt längre arbetsresor än de i tätort, enligt denna områdesindelning. Restiden var dock ungefär densamma. Detta framgår av Figur 7. Mönstret indikerar att kombinationen av SAMS-områdesindelningen och Glesbygdsvverkets områdestyper mer precist fångar karaktären på respondenternas boendeområde än SKL-klassificeringen.



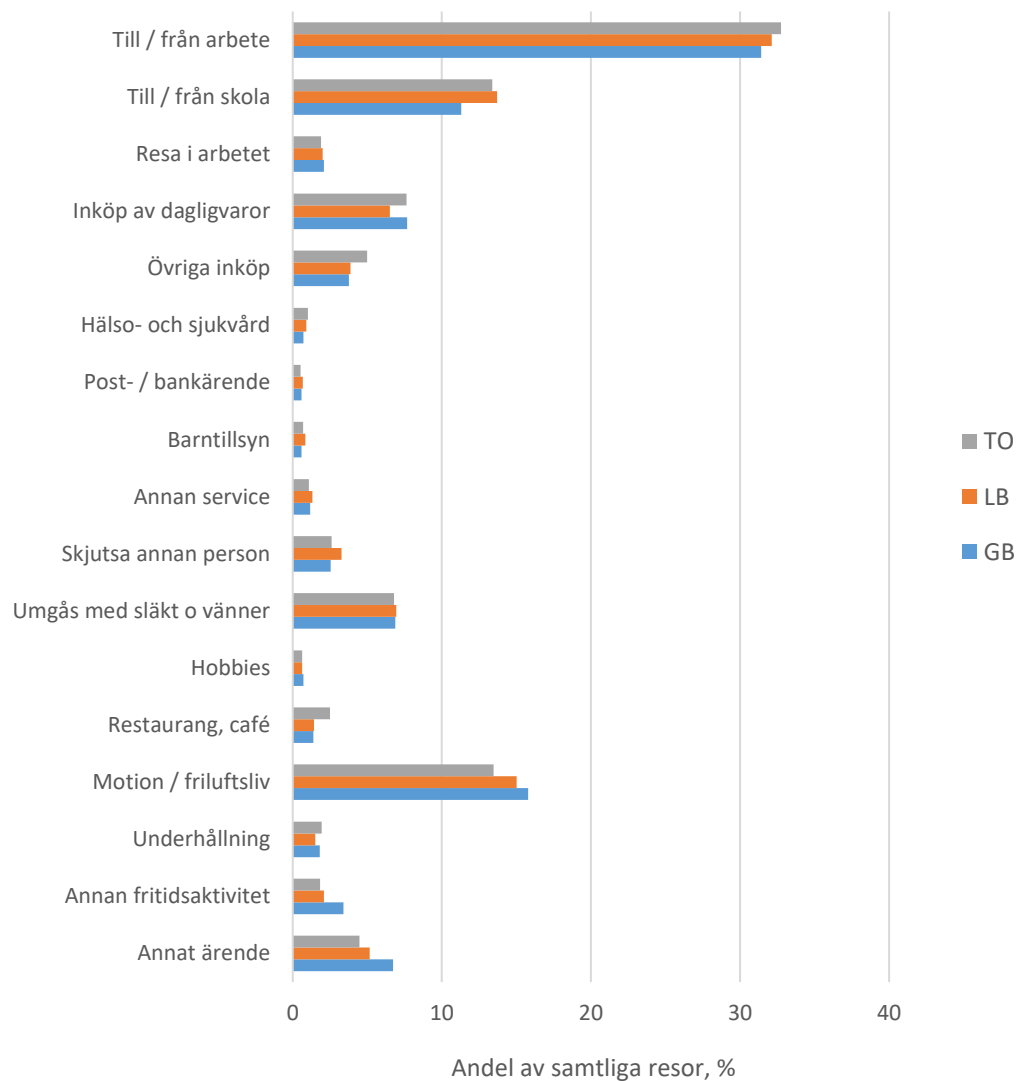
Figur 7. Arbetsresornas restid och reslängd efter områdestyp. Medelvärden exklusive flyg.

Figur 7 indikerar att det i en överblick om befolkningens val av färdmedel i tätort, landsbygd och glesbygd är relevant att komplettera statistik om antal resor med information om deras längd. I Figur 8 presenteras det genomsnittliga avståndet befolkningen åkte med de olika färdmedlen under en dag, sett till de som åkte minst en resa per dag. Befolkningen reste mångdubbelt längre avstånd med bil än övriga färdmedel fränsett flyg. Avgränsat till resor kortare än 10 mil åkte Sveriges lands- och glesbygdsbefolkning i genomsnitt 23,8 respektive 25 kilometer bil per dag och person.



Figur 8. Fordonskilometer per capita.

Under den undersökta perioden hade Sveriges befolkning ett mycket likartat resmönster, sett till hur resorna var fördelade över olika ärenden, oavsett om de lever i en tätort eller lands- eller glesbygd. Figur 9 visar på att resor till och från arbete var den klart vanligaste resan i samtliga områdestyper. Andra vanliga resor var de till och från skola, motionsaktivitet, friluftsliv och någon form av inköp. Det framgår tydligt att ett mindre antal ärenden stod för den stora volymen av resor, alternativt att efterfrågan på resor, oavsett färdmedel, var låg för övriga ärenden. Detta är central bakgrundsinformation inför nästa avsnitt där det bland annat undersöks hur kollektiva färdmedel användes till olika ärenden.



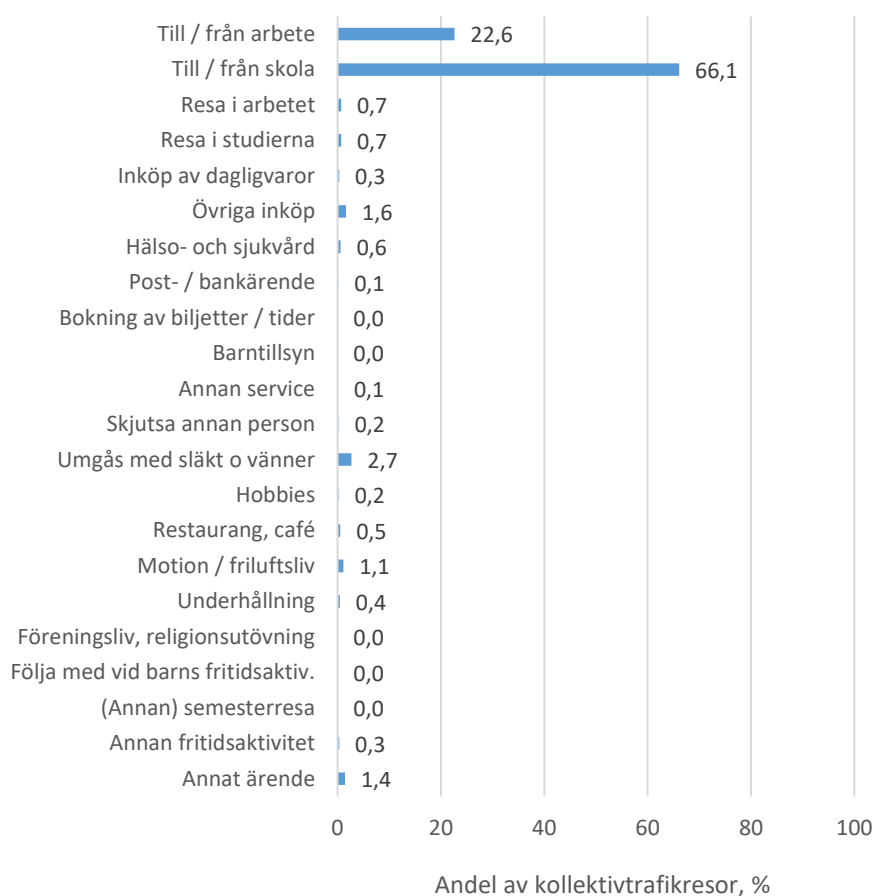
Figur 9. Ärende med resor.

Den sammantagna bilden är tydlig. Sveriges befolkning boende i landsbygd reste i ringa omfattning med kollektiva färdmedel. I glesbygd var andelen resor med kollektivtrafik ännu mindre, och knappt en procent av arbetsresorna gjordes med kollektivtrafik. Befolkningen i lands- och glesbygd reste främst till och från arbete, men även i stor utsträckning till och från skola, motion, friluftsliv och inköp. Detta resmönster är mycket likt hur befolkningen i tätorter reste. Befolkningen i lands- och glesbygd reste dock i betydligt större utsträckning med bil jämfört med tätortsbor.

4. Ärenden med kollektivtrafik i lands- och glesbygd

Redogörelsen i avsnitt 2 klargör att befolkningen i lands- och glesbygd utnyttjar kollektiva färdmedel i ytterst ringa omfattning. Detta mönster överensstämmer med resultaten i tidigare studier och rapporter, t.ex. SIKAs (2007) och Trafikanalys (2014) analyser av de nationella resvaneundersökningarna. Såvitt vi vet saknas det dock tidigare djupgående studier om de resor som görs med kollektivtrafik i lands- och glesbygd, vilket presenteras i detta avsnitt samt avsnitt 5.

I Figur 10 redogörs i vilka ärenden befolkningen i lands- och glesbygd reste om de åkte med kollektiva färdmedel under den undersökta perioden. Resor till och från skola var den, med vid marginal, vanligaste användningen av kollektivtrafik i lands- och glesbygd. Dessa resor stod för hela 66 procent av alla kollektivtrafikresor i lands- och glesbygd. Cirka 23 procent av kollektivtrafikresorna var resor till och från arbete, trots att antalet arbetsresor totalt var fler än dubbelt så många som antalet skolresor (Figur 9, avsnitt 3). Av de andra vanliga resorna, så som de till motion, friluftsliv och inköp, var en mycket liten andel med kollektiva färdmedel.

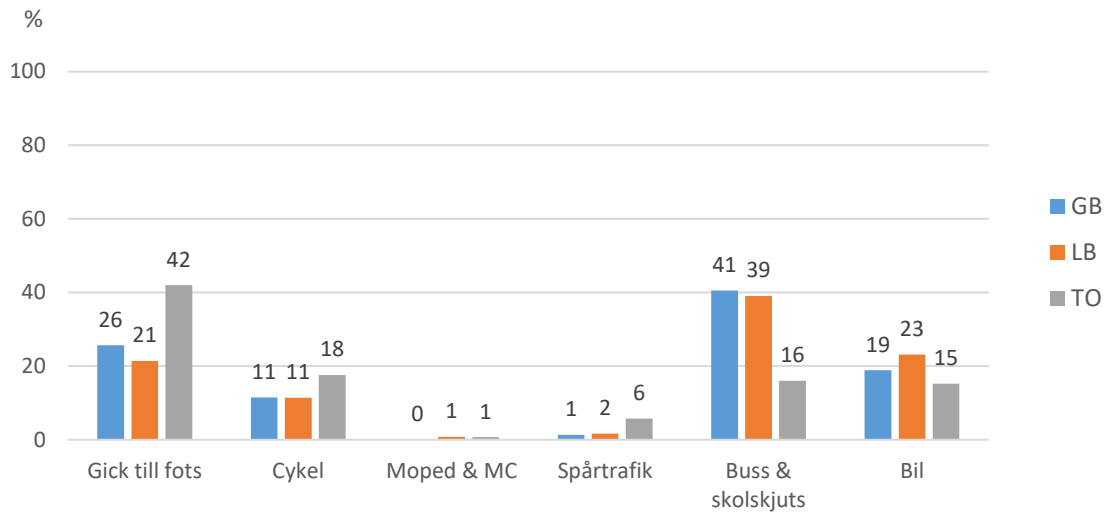


Figur 10. Kollektivtrafikresor och ärende i lands- och glesbygd.

I Figur 20 och 21 (se Bilaga) presenteras resornas ärende för vuxna och unga separat. I dessa framgår att hos individer mellan 6 och 18 år i lands- och glesbygd var 92 procent av kollektivtrafikresorna till och från skolan, det vill säga att denna befolkningsgrupp knappt använder kollektiva färdmedel för andra ärenden. Bland vuxna i lands- och glesbygd utgör resor till och från arbete, skola eller i arbetet nära 82 procent av resorna.

Vid en närmare anblick framgår att buss och skolskjuts var de vanligaste färdmedlen för ungas skolresor i lands- och glesbygd. I Figur 11 presenteras fördelningen mellan de olika färdmedlen med tätort inkluderat som referens. Omkring 40 procent av befolkningen upp till och med 18 år i lands- och glesbygd reste med buss eller skolskjuts till skolan. I kontrast till vuxna individers resande i dessa

områden åkte relativt få unga bil till skolan, 19 respektive 23 procent i lands- och glesbygd. 26 procent av unga i Sveriges glesbygd gick till skolan och 11 procent cyklade. I landsbygd var motsvarande andel 21 respektive 11 procent.

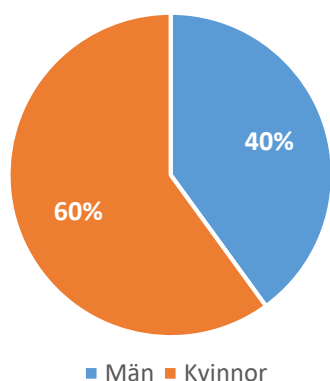


Figur 11. Färdmedel för resa till och från skola: Fördelning inom områdestyp.

Sammantaget utgörs resor med kollektivtrafik i lands- och glesbygd främst av resor till och från skola eller arbete, det vill säga resor som i huvudsak sker på vardagar under morgon och eftermiddag. Knappt några kollektivtrafikresor var i andra ärenden.

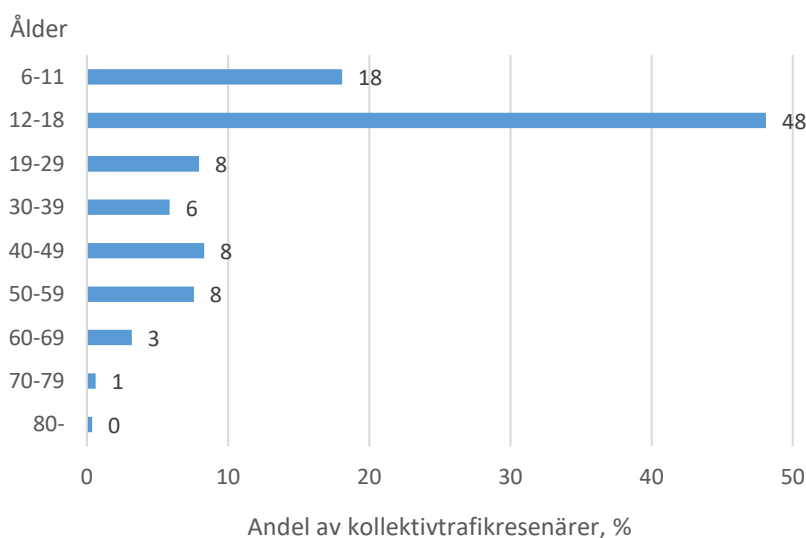
5. De reser kollektivt i lands- och glesbygd

Av föregående avsnitt framgår att i lands- och glesbygd användes kollektiva färdmedel i huvudsak för resor till och från arbete eller skola, men omfattningen var liten i relation till andra färdmedel. I detta avsnitt går vi vidare till att undersöka om det finns en systematik i vilka som reste kollektivt. Av Figur 12 framgår att 60 procent av de vuxna lands- eller glesbygdsbor som gjorde huvudresor kortare än 10 mil med kollektivt färdmedel under den undersökta perioden var kvinnor. Totalt utgjorde dock dessa kollektivtrafikresenärer, både männen och kvinnorna, endast 4 procent av den vuxna lands- och glesbygdsbefolkningen. Vuxna definieras som personer över 18 år.



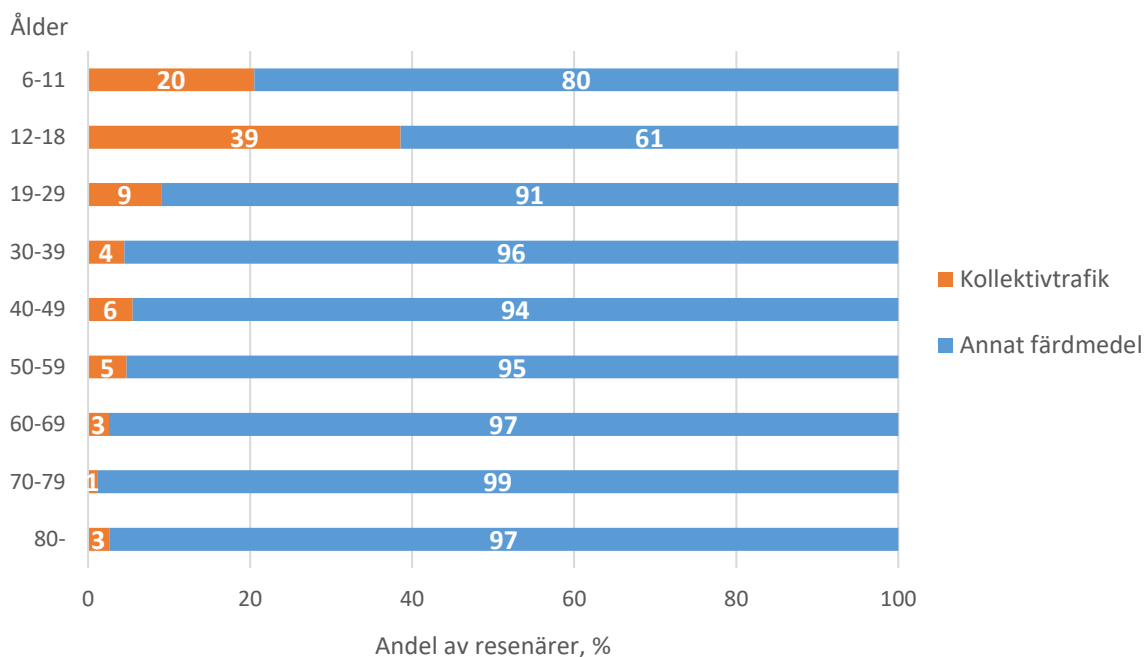
Figur 12. Vuxna kollektivtrafikresenärer i lands- och glesbygd: Fördelning mellan kön.

I Figur 13 framgår åldersstrukturen för de lands- och glesbygdsbor som reste med kollektivtrafik under den undersökta perioden. Befolkningen i åldersgrupperna upp till och med 18 år utgör 60 procent av kollektivtrafikresenärerna. Detta är i linje med att vi tidigare visat att skolresor var den vanligaste resan med kollektivtrafik i lands- och glesbygd.



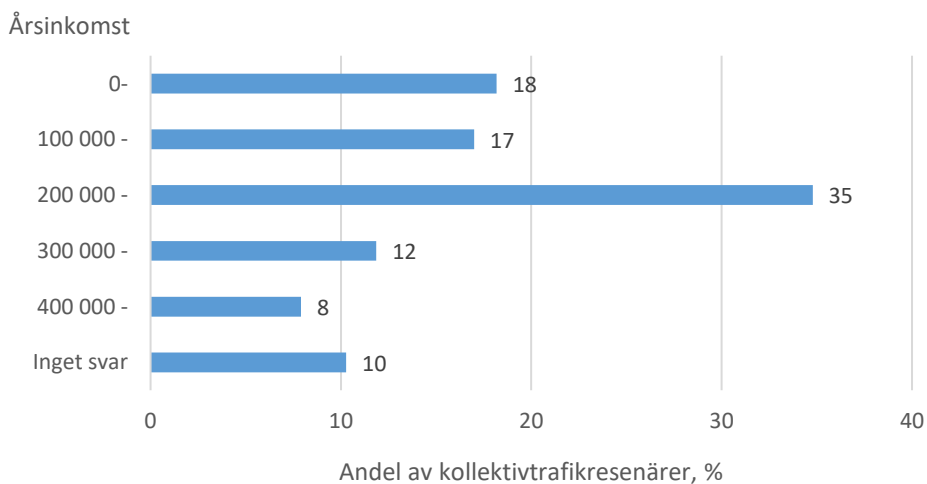
Figur 13. Ålder och kollektivtrafik i lands- och glesbygd: Andel per ålderskategori.

Ett annat sätt att studera kollektivtrafikresenärernas åldersstruktur är att undersöka andelen kollektivtrafikresenärer inom respektive åldersgrupp. Detta presenteras i Figur 14. Noterbart är att utav resenärerna i åldersgruppen 12 till 18 år reste hela 39 procent med kollektiva färdmedel. Andelen kollektivtrafikresenärer var ytterst marginell inom åldersgrupperna över 29 år. Att åldersgrupperna 40 till 49 år och 50 till 59 år ändå stod för mer än 8 procent av alla kollektivtrafikresor i lands- och glesbygd vardera förklaras av att dessa var de största befolkningsgrupperna.



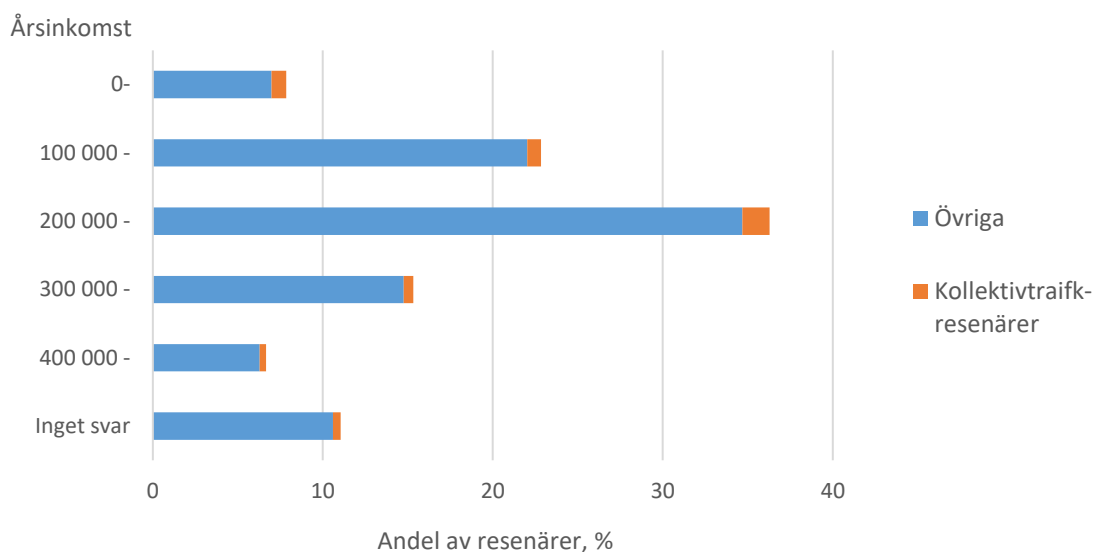
Figur 14. Ålder och kollektivtrafik i lands- och glesbygd: Andel inom ålderskategori.

Inom den vuxna befolkningen i lands- och glesbygd var den största gruppen kollektivtrafikresenärer individer med en årsinkomst mellan 200 till 300 tusen kronor, innan skatt, vilket framgår av Figur 15.



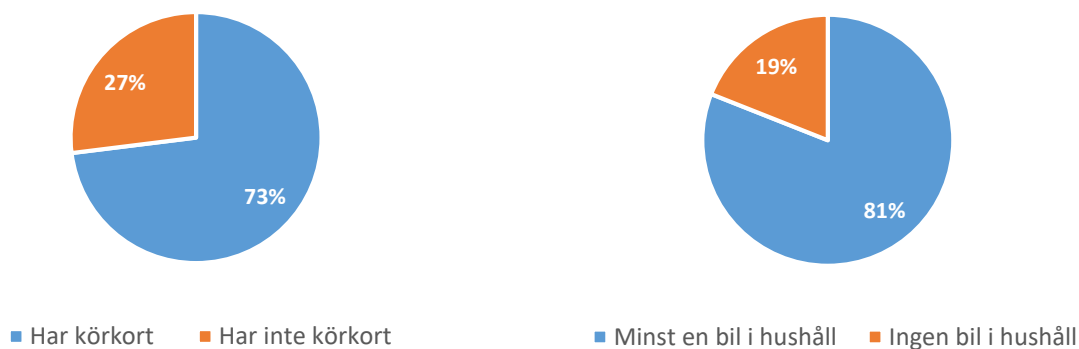
Figur 15. Årsinkomst och kollektivtrafikresor: Vuxna som reste kollektivt i lands- och glesbygd.

Givet att få vuxna i lands- och glesbygd reste kollektivt kan Figur 16 ge en mer rättvisande bild om fördelningen mellan inkomst kategorier. Där framgår inkomstfördelningen för samtliga vuxna resenärer, och det orangea området av stapeln visar andelen av dessa resenärer som rest kollektivt. I lands- och glesbygd hade cirka 35 procent av de vuxna resenärerna en årsinkomst mellan 200 000 till 300 000 kronor. Av dessa reste 5 procent kollektivt. Eftersom denna befolkningsgrupp är så stor utgör dessa 4 procent hela 35 procent av de vuxna kollektivtrafikresenärerna.



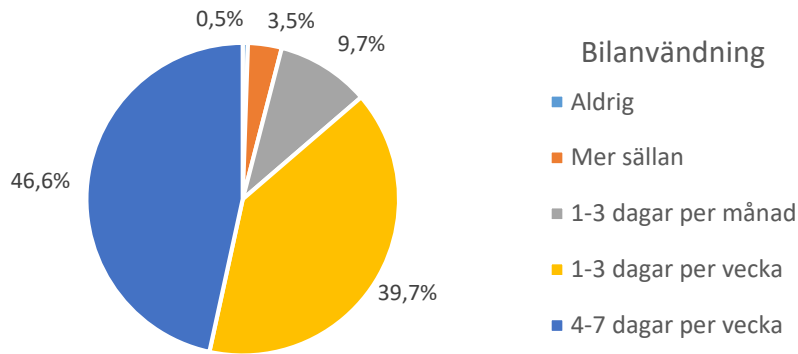
Figur 16. Årsinkomst och kollektivtrafikresor: Vuxna i lands- och glesbygd.

Hur bundna är kollektivtrafikresenärerna till kollektiva färdmedel? 73 procent av den vuxna befolkningen i lands- och glesbygd som reste kollektivt hade körkort och 81 procent hade tillgång till minst en bil i hushållet, vilket framgår i Figur 17. Även om en individ har ett körkort och en bil i hushållet kan ekonomiska begränsningar och andra hushållsmedlemmars nyttjande av bilen innebära att individen i praktiken är bunden till kollektiva färdmedel. Den generella bilden framstår ändå vara att bil var ett gångbart alternativ för en majoritet av de vuxna kollektivtrafikresenärerna i lands- och glesbygd.



Figur 17. Körkort och tillgång till bil: Vuxna som rest kollektivt i lands- och glesbygd.

Den stora majoriteten av den vuxna befolkningen i dessa områdestyper hade tillgång till körkort och bil, och i Figur 18 framgår att de flesta även åkte bil frekvent. Av de 12 procent av lands- och glesbygdsbefolkningen som uppgav att de åkte kollektivt minst en gång i veckan uppgav 87 procent att de även åkte bil minst en gång i veckan. 47 procent uppgav att de åkte bil fyra till sju gånger i veckan.



Figur 18. Bilresande hos vuxna frekventa kollektivtrafikresenärer i lands- och glesbygd.

Sammanlagt reste främst unga kollektivt i Sveriges lands- och glesbygd under den undersökta perioden. Av den mindre andel vuxna som reste kollektivt hade de flesta körkort, tillgång till bil och nära hälften åker bil de flesta av veckans dagar. En fjärdedel av kollektivtrafikresenärerna hade dock inte körkort. Även om en viss andel av denna grupp troligtvis hade tillgång till bil som medresenärer var de troligtvis i behov av kollektiva färdmedel, taxi eller liknande för att självständigt nå resmål bortom gång- och cykelavstånd.

6. Slutsatser

Med SCB:s SAMS-områdesindelning av Sverige och en högupplöst lands- och glesbygdsdefinition har vi med klart förbättrad precision kunnat klassificera vilken områdestyp individerna i den nationella resevaneundersökningen bor i. Den ökade precision har tillåtit oss att gå djupare in i det statistiska underlaget och kartlägga hur kollektivtrafiken användes i lands- och glesbygd och av vilka. RES 2005-2006 bedöms vara ett tillförlitligt statistiskt underlag för generaliseringar för hela Sveriges befolkning under den undersökta perioden. Jämförelser med senare resevaneundersökningar indikerar att resandet idag är mycket likt resandet 2005–2006, särskilt användningen av kollektivtrafik i lands- och glesbygd. På så vis är denna studie relevant även 2017.

I den mån denna studie överlappar tidigare studier av SIKA och Trafikanalys, vilket främst gäller fördelningen mellan färdmedel, är den generella bilden ungefär densamma. Generellt reste Sveriges befolkning i lands- och glesbygd endast i ringa utsträckning med kollektivtrafik. Bilen var det dominerande färdmedlet. Jämfört med tätorter var bilens dominans betydligt större och bilresorna betydligt längre i lands- och glesbygd. Det är noterbart att vi finner att bilens dominans var ännu större, och kollektivtrafiken än mer marginell, än tidigare studier av samma statistiska material.

Sett till den vuxna befolkningen var resor till och från arbetet den klart vanligaste resan med kollektiva färdmedel i lands- och glesbygd. Detta trots att endast sju procent av arbetsresorna i landsbygd, och en procent i glesbygd, var med kollektiva färdmedel. Förklaringen ligger i att arbetsresor också totalt sett, det vill säga oavsett färdmedel, var den med vid marginal vanligaste kategorin av resor. Det finns en viss koppling mellan kollektivtrafik och inkomstnivå; en något större andel av de med en årsinkomst under 300 000 kronor reste kollektivt jämfört med de med en högre årsinkomst. Kvinnor reste kollektivt i något större utsträckning än män i lands- och glesbygd. Unga utmärker sig med en stor andel kollektivtrafikresor, främst till och från skolan med buss och skolskjuts. Resor till och från skola var den klart vanligaste kollektivtrafikresan i lands- och glesbygd.

De flesta av de vuxna som reste kollektivt i lands- och glesbygd hade körkort och tillgång till bil. Majoriteten av dessa individer åker också med bil minst en gång i veckan och nära hälften åker bil under de flesta av veckans dagar. Så många som en fjärdedel av de vuxna kollektivtrafikresenärerna i lands- och glesbygd saknade dock körkort och var på så vis bundna till kollektivtrafik, taxi eller motsvarande för självständiga resor bortom gång- och cykelavstånd.

I lands- och glesbygd användes kollektivtrafik i ytterst liten omfattning till andra ärenden än för resor till och från arbete och skola. Knappt några resor med kollektivtrafik var kopplade till inköp, service, fritidsaktiviteter m.m. På så vis var skillnaden gentemot tätort ännu större än vad övergripande statistik visar på.

Denna studie är av en kartläggande och beskrivande karaktär. Det vore förtjänstfullt med framtida studier som djupare studerar och kvantifierar orsaker till de mönster som här iakttas. Inte minst för beslutsfattare vore det värdefullt med ökad kunskap om hur exempelvis avstånd till och mellan olika ärenden, restid, närhet till kollektivtrafik, drivmedelskostnader, väder och årstid med mera påverkar valet av färdmedel i lands- och glesbygd. Studier av detta slag finns i den akademiska litteraturen men är sällan avgränsade till lands- och glesbygdens unika förutsättningar.

Referenser

Glesbygdsverket (2008). *Landsbygdsdefinitioner i Sverige och andra länder*.

Migrationsverket (2017a). *Översikter och statistik från tidigare år*. Asylsökande till Sverige 2000–2016. Hämtad 2017-01-31 från <https://www.migrationsverket.se/Om-Migrationsverket/Statistik/Oversikter-och-statistik-fran-tidigare-ar.html>

Migrationsverket (2017b). *Översikter och statistik från tidigare år*. Beviljade uppehållstillstånd 2009–2016. Hämtad 2017-01-31 från <https://www.migrationsverket.se/Om-Migrationsverket/Statistik/Oversikter-och-statistik-fran-tidigare-ar.html>

SCB (2013). *SCB:s data för forskning*.

SIKA (2007). *2007:19 RES 2005-2006 Den nationella resvaneundersökningen*.

Trafikanalys (2014). *Skilda landsbygders tillgänglighet och transportpolitiska utmaningar*.

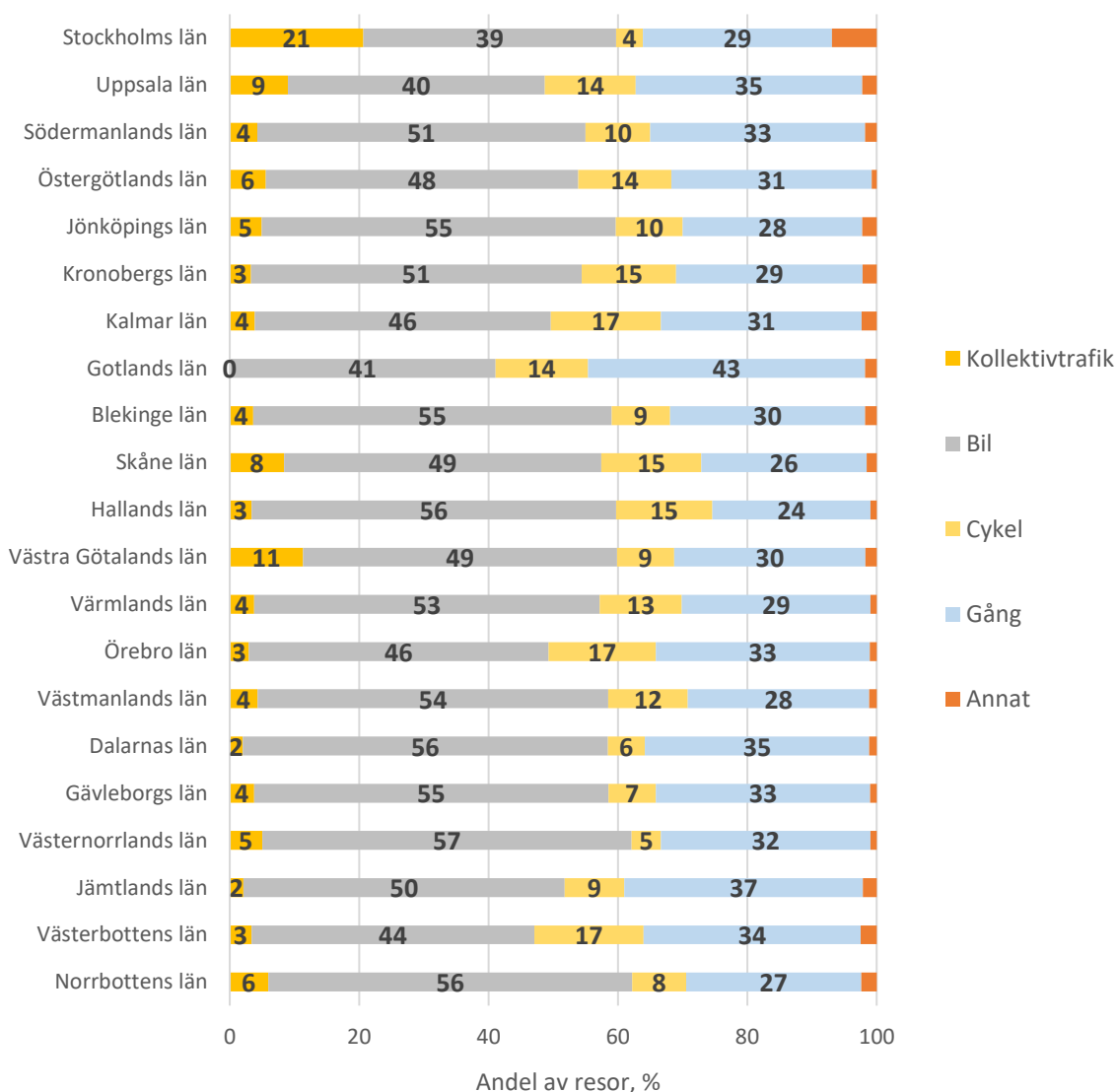
Trafikanalys (2015). *2015:10 RVU Sverige 2011–2014 Den nationella resvaneundersökningen*.

Trafikanalys (2016). *Den nationella resvaneundersökningen, RVU Sverige 2015. Beskrivning av statistiken*.

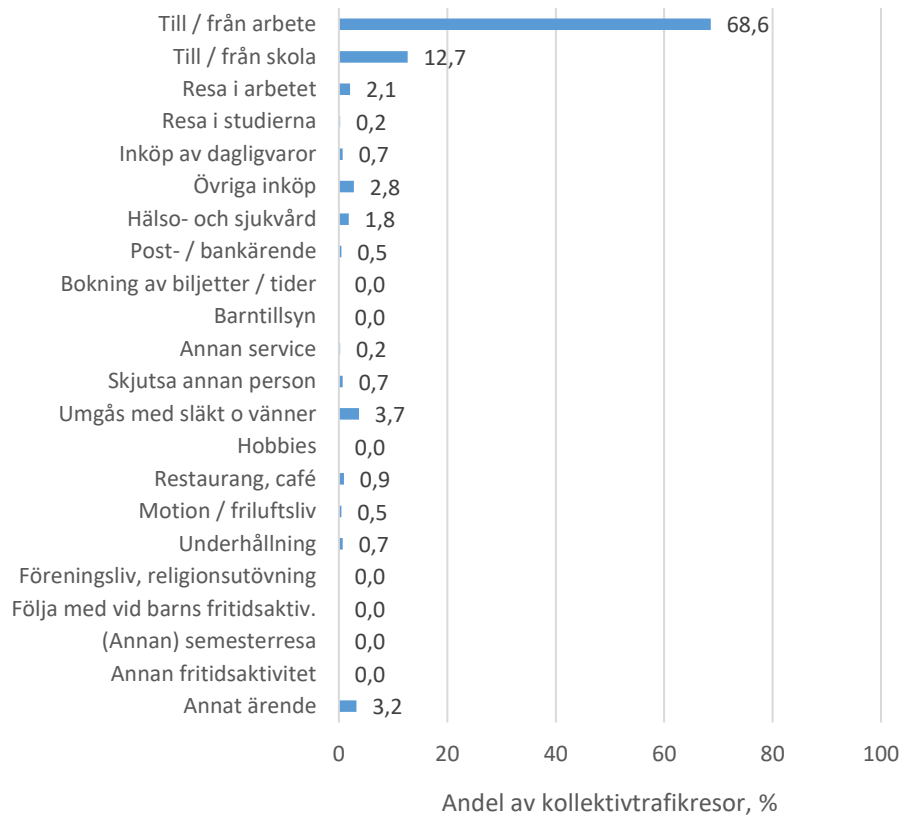
Trafikanalys (2017). *Transportarbete*. Transportarbete 2000-2015. Hämtad 2017-01-31 från <http://www.trafa.se/vagtrafik/transportarbete-4164/>

World bank (2017). *World DataBank World Development Indicators*. Urban population (%). Hämtad 2017-01-31 från <http://databank.worldbank.org/data/reports.aspx?source=2&series=SP.URB.TOTL.IN.ZS&country=SE>

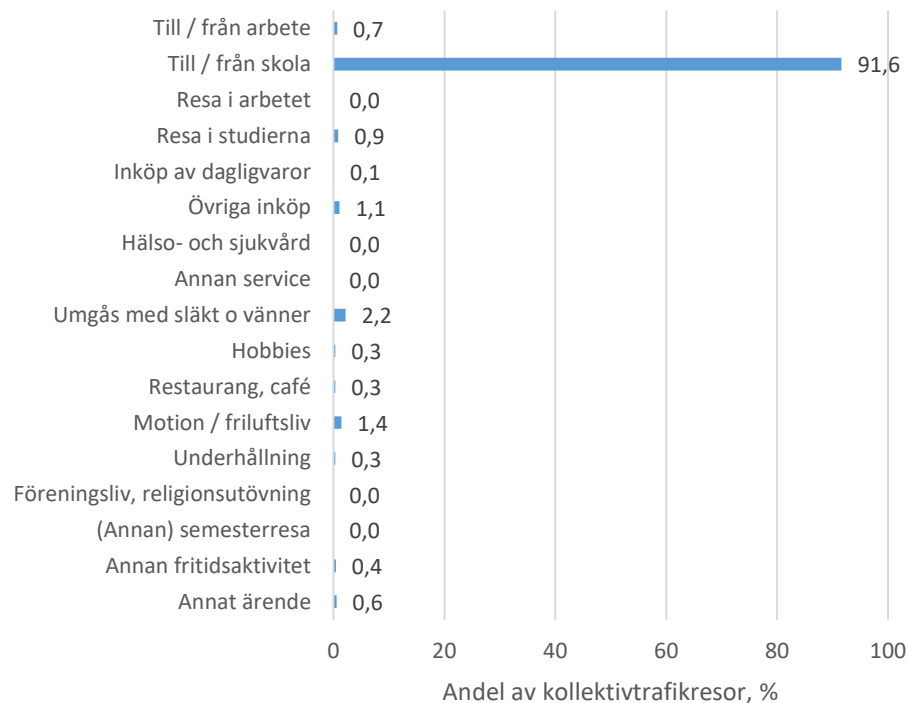
Bilaga



Figur 19. Val av färdmedel: Resor av vuxna i tätort. Skillnader mellan län.



Figur 20. Kollektivtrafikresor och ärende: Vuxna i lands- och glesbygd.



Figur 21. Kollektivtrafikresor och ärende: Unga i lands- och glesbygd.

VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut inom transportsektorn. Huvuduppgiften är att bedriva forskning och utveckling kring infrastruktur, trafik och transporter. Kvalitetssystemet och miljöledningssystemet är ISO-certifierat enligt ISO 9001 respektive 14001. Vissa provningsmetoder är dessutom ackrediterade av Swedac. VTI har omkring 200 medarbetare och finns i Linköping (huvudkontor), Stockholm, Göteborg, Borlänge och Lund.

The Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI), is an independent and internationally prominent research institute in the transport sector. Its principal task is to conduct research and development related to infrastructure, traffic and transport. The institute holds the quality management systems certificate ISO 9001 and the environmental management systems certificate ISO 14001. Some of its test methods are also certified by Swedac. VTI has about 200 employees and is located in Linköping (head office), Stockholm, Gothenburg, Borlänge and Lund.

HEAD OFFICE
LINKÖPING
SE-581 95 LINKÖPING
PHONE +46 (0)13-20 40 00

STOCKHOLM
Box 55685
SE-102 15 STOCKHOLM
PHONE +46 (0)8-555 770 20

GOTHENBURG
Box 8072
SE-402 78 GOTHENBURG
PHONE +46 (0)31-750 26 00

BORLÄNGE
Box 920
SE-781 29 BORLÄNGE
PHONE +46 (0)243-44 68 60

LUND
Medicon Village AB
SE-223 81 LUND
PHONE +46 (0)46-540 75 00

