



RVU Sverige - den nationella resvaneundersökningen 2014–2015
The swedish national travel survey 2014–2015

Publiceringsdatum: 2016-05-24

Kontaktperson:
Trafikanalys

Andreas Holmström

tel: 010-414 42 13, e-post: andreas.holmstrom@trafa.se

Förord

Resvaneundersökningen, RVU Sverige, ingår i Sveriges Officiella Statistik och har pågått sedan 2011. Trafikanalys ansvarar för undersökningen och har ställt samman en databas med resultat från 2014–2015. Här redovisas ett urval tabeller från dessa år. Anledningen till att tabellerna publiceras som medelvärden för två år är en avvägning mellan uppgifternas precision och aktualitet. Ytterligare information om undersökningen presenteras under fliken "Teknisk beskrivning".

Tabellerna 1-4 redovisar det totala resandet för personer som bor i Sverige, antalet resor som vi har gjort och hur långt vi har rest. Tabellerna är indelade efter huvudsakligt ärende och huvudsakligt färdstätt.

Tabellerna 5-8 beskriver resornas längd i tid och i fysiskt avstånd. Tabellerna är indelade efter huvudsakligt ärende och färdstätt.

Tabellerna 9-24 beskriver hur vi reser under en genomsnittsdag i antal resor, restid och reslängd. Tabellerna är indelade efter huvudsakligt ärende och färdstätt. Vidare finns indelningar efter kön och ålder och i vilken kommuntyp vi bor.

Tabellerna 25-28 beskriver tillgången till i bil i hushållet och hur tillgången till bil samvarierar med resandet.

Databasen RVU Sverige innehåller en stor mängd information om resvanor i Sverige och kan användas bland annat av forskare. Trafikanalys kommer att publicera fler resultat ur databasen under de kommande åren.

Fakta om statistiken

I statistiken från RVU Sverige finns en statistisk osäkerhet i skattningarna som beror på att det är en urvalsundersökning. Denna osäkerhet går att skatta och redovisas med hjälp av konfidensintervall. Utöver det finns bortfallsfel och mätfel. Dessa fel är svårare att skatta, men för att få en uppfattning om hur stora de är går det att jämföra med annan statistik. Här har vi jämfört antal bilar i trafik och den resta sträckan i personbil som förare enligt RVU Sverige med den officiella fordonsstatistiken.

<http://www.trafa.se/vagtrafik/fordon/>

Viktigt att tänka på vid sådana här jämförelser är att även källan som jämförs mot har felkällor. Dessutom kan skillnader i definitioner göra att statistiken inte ska visa exakt samma sak. Bland annat ingår inte resor som gjorts helt i utlandet i RVU Sverige, medan de ingår i den officiella fordonsstatistiken. Antalet bilar i trafik skattas dessutom som ett genomsnitt över året i RVU Sverige, medan antalet bilar i trafik sista december redovisas för den officiella fordonsstatistiken.

Innan jämförelsen med den officiella fordonsstatistiken kommer dock först en redovisning av hur många som angett att de gjort minst en resa under mättdagen och hur många delresor per person av de som gjort minst en resa under mättdagen har gjort.

Tabell. Andel som gjort minst en resa under mättdagen

År	Andel
2011	84,0 ± 0,9
2012	79,7 ± 1,0
2013	76,1 ± 1,3
2014	78,8 ± 1,3
2015	72,3 ± 1,3

Tabell. Antal delresor per person som gjort minst en resa under mättdagen

År	Antal
2011	3,4 ± 0,1
2012	3,3 ± 0,1
2013	3,1 ± 0,1
2014	3,2 ± 0,1
2015	2,7 ± 0,1

Tabell. Rest sträcka (i miljontals kilometer) i personbil som förare enligt RVU Sverige och den officiella fordonsstatistiken

År	RVU Sverige	Officiell fordonsstatistik
2011	64 677 ± 4 618	63 226
2012	59 183 ± 4 811	62 806
2013	52 663 ± 4 571	62 780
2014	60 398 ± 6 277	63 813
2015	48 531 ± 5 212	65 311

Tabell. Antal personbilar (i tusental) i trafik enligt RVU Sverige och den officiella fordonsstatistiken (31 december)

År	RVU Sverige	Officiell fordonsstatistik
2011	4 565 ± 80	4 401
2012	4 570 ± 90	4 447
2013	4 845 ± 120	4 495
2014	4 960 ± 120	4 586
2015	4 760 ± 110	4 669

Undersökningen för år 2015 visar på en lägre andel som gjort minst en resa under mätdagen jämfört med övriga undersökningsår. De som gjort minst en resa visar också på färre resor per person.

I en jämförelse av personbilarnas resta sträcka enligt RVU Sverige och den officiella fordonsstatistiken visar framförallt 2015 års undersökning på betydligt kortare sträcka än den officiella statistiken. Även 2013 års undersökning visar på relativt korta sträckor enligt RVU Sverige. Detta trots att antalet bilar i trafik håller sig på ungefär samma nivå som den officiella fordonsstatistiken över åren.

Mot bakgrund av dessa skillnader vill vi uppmana användare till viss försiktighet vid tolkningar av statistiken. Trafikanalys kommer fortsätta arbetet med kvalitetssäkring.

Fotnoter

Footnotes

Tabell 1 Antal tusen huvudresor per år efter huvudsakligt ärende och huvudsakligt färd sätt år 2014–2015

Table 1 Number of thousands journeys a year by main purpose and main mode of travel year 2014–2015

Tabell 3 Färdlängd (miljoner kilometer) per år efter huvudresans huvudsakliga ärende och färd sätt år 2014–2015

Table 3 Total distance traveled (in millions of kilometers) a year by main purpose of the journey and mode of travel year 2014–2015

Tabell 5 Färdlängd (kilometer) per huvudresa efter huvudsakligt ärende och huvudsakligt färd sätt år 2014–2015

Table 5 Total distance traveled (in kilometers) per journey by main purpose and main mode of travel year 2014–2015

Tabell 7 Restid (minuter) per huvudresa efter huvudsakligt ärende och huvudsakligt färd sätt år 2014–2015

Table 7 Total time traveled (in minutes) per journey by main purpose and main mode of travel year 2014–2015

Tabell 9 Antal huvudresor per person och dag efter huvudsakligt ärende och huvudsakligt färd sätt år 2014–2015

Table 9 Number of journeys per person and day by main purpose and main mode of travel year 2014–2015

Tabell 11 Färdlängd (kilometer) per person och dag efter huvudresans huvudsakliga ärende och färd sätt år 2014–2015

Table 11 Total distance traveled (in kilometers) per person and day by main purpose of the journey and mode of travel year 2014–2015

Tabell 13 Antal huvudresor per person och dag efter kön, ålder och huvudsakligt ärende år 2014–2015

Table 13 Number of journeys per person and day by gender, age and main purpose year 2014–2015

Tabell 15 Restid (minuter) per person och dag efter kön, ålder och huvudsakligt ärende år 2014–2015

Table 15 Total time traveled (in minutes) per person and day by gender, age and main purpose year 2014–2015

[Tabell 17 Färdlängd \(kilometer\) per person och dag efter kön, ålder och färsätt år 2014–2015](#)
[Table 17 Total distance traveled \(in kilometers\) per person and day by gender, age and mode of travel year 2014–2015](#)

[Tabell 19 Antal huvudresor per person och dag efter kommungrupp och huvudsakligt ärende år 2014–2015](#)
[Table 19 Number of journeys per person and day by classification of municipality and main purpose year 2014–2015](#)

[Tabell 21 Restid \(minuter\) per person och dag efter kommungrupp och huvudsakligt ärende år 2014–2015](#)
[Table 21 Total time traveled \(in minutes\) per person and day by classification of municipality and main purpose year 2014–2015](#)

[Tabell 23 Färdlängd \(kilometer\) per person och dag efter kommungrupp och huvudsakligt ärende år 2014–2015](#)
[Table 23 Total distance traveled \(in kilometers\) per person and day by classification of municipality and mode of travel year 2014–2015](#)

[Tabell 25 Antal tusen personer efter hushållstyp och antal personbilar i hushållet](#)
[Table 25 Number of thousands persons by type of household and number of passenger cars in household](#)

[Tabell 27 Antal huvudresor per person och dag efter kön, ålder och antal personbilar i hushållet](#)
[Table 27 Number of journeys per person and day by gender, age and number of passenger cars in household](#)

[Teknisk beskrivning](#)

[Tabell 2](#) [95%-konfidensintervall \(\$\pm\$ \) för antal tusen huvudresor per år efter huvudsakligt ärende och huvudsakligt färd sätt år 2014–2015](#)
[Table 2](#) [95% confidence interval \(\$\pm\$ \) for number of thousands journeys a year by main purpose and main mode of travel year 2014–2015](#)

[Tabell 4](#) [95%-konfidensintervall \(\$\pm\$ \) för färdlängd \(miljoner kilometer\) per år efter huvudresans huvudsakliga ärende och färd sätt år 2014–2015](#)
[Table 4](#) [95% confidence interval \(\$\pm\$ \) for total distance traveled \(in millions of kilometers\) a year by main purpose of the journey and mode of travel year 2014–2015](#)

[Tabell 6](#) [95%-konfidensintervall \(\$\pm\$ \) för färdlängd \(kilometer\) per huvudresa efter huvudsakligt ärende och huvudsakligt färd sätt år 2014–2015](#)
[Table 6](#) [95% confidence interval \(\$\pm\$ \) for total distance traveled \(in kilometers\) per journey by main purpose and main mode of travel year 2014–2015](#)

[Tabell 8](#) [95%-konfidensintervall \(\$\pm\$ \) för restid \(minuter\) per huvudresa efter huvudsakligt ärende och huvudsakligt färd sätt år 2014–2015](#)
[Table 8](#) [95% confidence interval \(\$\pm\$ \) for total time traveled \(in minutes\) per journey by main purpose and main mode of travel year 2014–2015](#)

[Tabell 10](#) [95%-konfidensintervall \(\$\pm\$ \) för antal huvudresor per person och dag efter huvudsakligt ärende och huvudsakligt färd sätt år 2014–2015](#)
[Table 10](#) [95% confidence interval \(\$\pm\$ \) for number of journeys per person and day by main purpose and main mode of travel year 2014–2015](#)

[Tabell 12](#) [95%-konfidensintervall \(\$\pm\$ \) för färdlängd \(kilometer\) per person och dag efter huvudresans huvudsakliga ärende och färd sätt år 2014–2015](#)

[Table 12](#) [95% confidence interval \(\$\pm\$ \) for total distance traveled \(in kilometers\) per person and day by main purpose of the journey and mode of travel year 2014–2015](#)

[Tabell 14](#) [95%-konfidensintervall \(\$\pm\$ \) för antal huvudresor per person och dag efter kön, ålder och huvudsakligt ärende år 2014–2015](#)
[Table 14](#) [95% confidence interval \(\$\pm\$ \) for number of journeys per person and day by gender, age and main purpose year 2014–2015](#)

[Tabell 16](#) [95%-konfidensintervall \(\$\pm\$ \) för restid \(minuter\) per person och dag efter kön, ålder och huvudsakligt ärende år 2014–2015](#)
[Table 16](#) [95% confidence interval \(\$\pm\$ \) for total time traveled \(in minutes\) per person and day by gender, age and main purpose year 2014–2015](#)

[Tabell 18 95%-konfidensintervall \(\$\pm\$ \) för färdlängd \(kilometer\) per person och dag efter kön, ålder och färd sätt år 2014–2015](#)
[Table 18 95% confidence interval \(\$\pm\$ \) for total distance traveled \(in kilometers\) per person and day by gender, age and mode of travel year 2014–2015](#)

[Tabell 20 95%-konfidensintervall \(\$\pm\$ \) för antal huvudresor per person och dag efter kommungrupp och huvudsakligt ärende år 2014–2015](#)
[Table 20 95% confidence interval \(\$\pm\$ \) for number of journeys per person and day by classification of municipality and main purpose year 2014–2015](#)

[Tabell 22 95%-konfidensintervall \(\$\pm\$ \) för restid \(minuter\) per person och dag efter kommungrupp och huvudsakligt ärende år 2014–2015](#)
[Table 22 95% confidence interval \(\$\pm\$ \) for total time traveled \(in minutes\) per person and day by classification of municipality and main purpose year 2014–2015](#)

[Tabell 24 95%-konfidensintervall \(\$\pm\$ \) för färdlängd \(kilometer\) per person och dag efter kommungrupp och huvudsakligt ärende år 2014–2015](#)
[Table 24 95% confidence interval \(\$\pm\$ \) for total distance traveled \(in kilometers\) per person and day by classification of municipality and mode of travel year 2014–2015](#)

[Tabell 26 95%-konfidensintervall \(\$\pm\$ \) för antal tusen personer efter hushållstyp och antal personbilar i hushållet](#)
[Table 26 95% confidence interval \(\$\pm\$ \) for number of thousands persons by type of household and number of passenger cars in household](#)

[Tabell 28 95%-konfidensintervall \(\$\pm\$ \) för antal huvudresor per person och dag efter kön, ålder och antal personbilar i hushållet](#)
[Table 28 95% confidence interval \(\$\pm\$ \) for number of journeys per person and day by gender, age and number of passenger cars in household](#)

Fotnoter

Footnotes

- 1 En huvudresa startar och slutar i respondentens permanenta bostad, fritidsbostad, arbetsplats, skola, praktikplats eller tillfälliga övernattningsplats**

The origin and destination of a journey are the respondent's permanent residence, vacation home, workplace, school, trainee post or temporary sleeping accommodations.

- 2 Huvudsakligt färd sätt är det som används längst sträcka under huvudresan.**

Main mode of travel is the one used for longest distance covered.

- 3 Kollektiva färd sätt omfattar allmän kollektivtrafik med buss, tåg, spårvagn eller tunnelbana**

Public transport comprises bus, coach, railway, tram, light rail and subway.

- 4 Övriga färd sätt omfattar bland annat färd tjänst, taxi, flyg och sjöfart**

Other mode of travel comprises inter alia special transport, taxi, air, ship.

- 5 Enligt indelning av Sveriges Kommuner och Landsting, se**

http://www.skl.se/kommuner_och_landsting/om_kommuner/kommungruppsindelning

According to classification by the Swedish Association of Local Authorities and Regions, see

http://www.skl.se/BinaryLoader.axd?OwnerID=d8f514c0-9bad-4cb9-af5a-02914c53f9c0&OwnerType=0&PropertyName=EmbeddedFile_4371a85b-04c7-4941-a5d1-23c9296cdcab&FileName=Def+p%c3%a5+engelska.docx&Attachment=True
<http://english.skl.se/>

- 6 Till hybrider räknas här bilar som kan gå på fossila bränslen (bensin eller diesel) och förnybara bränslen (E85/etanol eller gas)**

Hybrid includes passenger cars runs on fossil fuels (petrol or diesel) and renewable fuels (E85/Ethanol or gas)

Tabell 1**Antal tusen huvudresor¹ per år efter huvudsakligt ärende och huvudsakligt färdstätt² år 2014–2015***Number of thousand journeys¹ a year by main purpose and main mode of travel² year 2014–2015*

Huvudsakligt ärende <i>Main purpose</i>	Huvudsakligt färdstätt ² <i>Main mode of travel²</i>					Samtliga <i>All</i>
	Till fots, cykel <i>By foot, bicycle</i>	Bil <i>Car</i>	Kollektiva färdstätt ³ <i>Public transport³</i>	Övriga färdstätt ⁴ <i>Other mode of travel⁴</i>	Uppgift saknas <i>Information not available</i>	
Arbets-, tjänste- och skolresor <i>Business, work and study-related</i>	510 792	1 111 493	486 013	51 226	35 010	2 194 532
Service och inköp <i>Service and shopping</i>	162 165	382 184	45 391	7 277	568	597 583
Fritid <i>Leisure</i>	545 485	679 843	97 840	35 519	14 627	1 373 313
Annat ärende <i>Other purpose</i>	21 451	109 700	11 705	2 535	1 927	147 317
Uppgift saknas <i>Information not available</i>	79	2 337	789	413	169	3 786
Samtliga <i>All</i>	1 239 970	2 285 555	641 737	96 969	52 300	4 316 530

Tabell 2**95%-konfidensintervall (\pm) för antal tusen huvudresor¹ per år efter huvudsakligt ärende och huvudsakligt färdstätt² år 2014–2015***95% confidence interval (\pm) for number of thousand journeys¹ a year by main purpose and main mode² of travel year 2014–2015*

Huvudsakligt ärende <i>Main purpose</i>	Huvudsakligt färdstätt ² <i>Main mode of travel²</i>					Samtliga <i>All</i>
	Till fots, cykel <i>By foot, bicycle</i>	Bil <i>Car</i>	Kollektiva färdstätt ³ <i>Public transport³</i>	Övriga färdstätt ⁴ <i>Other mode of travel⁴</i>	Uppgift saknas <i>Information not available</i>	
Arbets-, tjänste- och skolresor <i>Business, work and study-related</i>	40 537	56 219	37 706	13 336	10 454	70 941
Service och inköp <i>Service and shopping</i>	17 588	23 802	8 953	3 208	550	30 652
Fritid <i>Leisure</i>	33 330	34 792	13 699	8 334	5 078	48 573
Annat ärende <i>Other purpose</i>	5 741	16 754	4 808	2 239	1 992	18 806
Uppgift saknas <i>Information not available</i>	126	2 043	1 126	776	331	2 483
Samtliga <i>All</i>	57 436	69 569	40 793	17 232	11 794	83 657

Tabell 3**Färdlängd (miljoner kilometer) per år efter huvudresans¹ huvudsakliga ärende och färd sätt år 2014–2015***Total distance traveled (in millions of kilometers) a year by main purpose of the journey¹ and mode of travel year 2014–2015*

Huvudsakligt ärende <i>Main purpose</i>	Färd sätt <i>Mode of travel</i>					Samtliga <i>All</i>
	Till fots, cykel <i>By foot, bicycle</i>	Bil <i>Car</i>	Kollektiva färd sätt ³ <i>Public transport³</i>	Övriga färd sätt ⁴ <i>Other mode of travel⁴</i>	Uppgift saknas <i>Information not available</i>	
Arbets-, tjänste- och skolresor <i>Business, work and study-related</i>	1 232	28 222	12 697	2 487	301	44 938
Service och inköp <i>Service and shopping</i>	424	9 572	1 051	248	20	11 315
Fritid <i>Leisure</i>	2 265	35 103	5 313	17 521	505	60 707
Annat ärende <i>Other purpose</i>	68	6 183	808	140	366	7 564
Uppgift saknas <i>Information not available</i>	0	74	19	0	2	94
Samtliga <i>All</i>	3 989	79 153	19 887	20 396	1 194	124 617

Tabell 4**95%-konfidsintervall (\pm) för färdlängd (miljoner kilometer) per år efter huvudresans¹ huvudsakliga ärende och färd sätt år 2014–2015***95% confidence interval (\pm) for total distance traveled (in millions of kilometers) a year by main purpose of the journey¹ and mode of travel year 2014–2015*

Huvudsakligt ärende <i>Main purpose</i>	Färd sätt <i>Mode of travel</i>					Samtliga <i>All</i>
	Till fots, cykel <i>By foot, bicycle</i>	Bil <i>Car</i>	Kollektiva färd sätt ³ <i>Public transport³</i>	Övriga färd sätt ⁴ <i>Other mode of travel⁴</i>	Uppgift saknas <i>Information not available</i>	
Arbets-, tjänste- och skolresor <i>Business, work and study-related</i>	149	3 448	2 212	2 210	186	4 600
Service och inköp <i>Service and shopping</i>	74	1 314	570	175	24	1 439
Fritid <i>Leisure</i>	220	3 279	1 603	9 094	246	9 758
Annat ärende <i>Other purpose</i>	31	1 895	1 031	132	506	2 220
Uppgift saknas <i>Information not available</i>	0	112	26	0	3	115
Samtliga <i>All</i>	278	5 141	2 966	9 361	593	10 963

Tabell 5**Färdlängd (kilometer) per huvudresa¹ efter huvudsakligt ärende och huvudsakligt färd sätt² år 2014–2015***Total distance traveled (in kilometers) per journey¹ by main purpose and main mode of travel² year 2014–2015*

Huvudsakligt ärende <i>Main purpose</i>	Huvudsakligt färd sätt ² <i>Main mode of travel²</i>					Uppgift saknas <i>Information not available</i>	Samtliga <i>All</i>
	Till fots, cykel <i>By foot, bicycle</i>	Bil <i>Car</i>	Kollektiva färd sätt ³ <i>Public transport³</i>	Övriga färd sätt ⁴ <i>Other mode of travel⁴</i>			
Arbets-, tjänste- och skolresor <i>Business, work and study-related</i>	2,4	26	28	52	4	21	
Service och inköp <i>Service and shopping</i>	2,7	26	28	35	0	20	
Fritid <i>Leisure</i>	4,4	52	56	548	0	45	
Annat ärende <i>Other purpose</i>	3,2	57	79	92	194	51	
Uppgift saknas <i>Information not available</i>	0,0	34	24	1	0	31	
Samtliga <i>All</i>	3,3	35	33	231	176	30	

Tabell 6**95%-konfidsintervall (\pm) för färdlängd (kilometer) per huvudresa¹ efter huvudsakligt ärende och huvudsakligt färdstätt² år 2014–2015***95% confidence interval (\pm) for total distance traveled (in kilometers) per journey¹ by main purpose and main mode of travel² year 2012–2013*

Huvudsakligt ärende <i>Main purpose</i>	Huvudsakligt färdstätt ² <i>Main mode of travel²</i>					Samtliga <i>All</i>
	Till fots, cykel <i>By foot, bicycle</i>	Bil <i>Car</i>	Kollektiva färdstätt ³ <i>Public transport³</i>	Övriga färdstätt ⁴ <i>Other mode of travel⁴</i>	Uppgift saknas <i>Information not available</i>	
Arbets-, tjänste- och skolresor <i>Business, work and study-related</i>	0,2	3	4	47	0	2
Service och inköp <i>Service and shopping</i>	0,4	3	14	17	0	2
Fritid <i>Leisure</i>	0,4	4	15	269	0	7
Annat ärende <i>Other purpose</i>	1,2	16	100	106	0	14
Uppgift saknas <i>Information not available</i>	0,0	46	6	0	0	33
Samtliga <i>All</i>	0,2	2	5	107	44	3

Tabell 7**Restid (minuter) per huvudresa¹ efter huvudsakligt ärende och huvudsakligt färdssätt² år 2014–2015***Total time traveled (in minutes) per journey¹ by main purpose and main mode of travel² year 2014–2015*

Huvudsakligt ärende <i>Main purpose</i>	Huvudsakligt färdssätt ² <i>Main mode of travel²</i>					Samtliga <i>All</i>
	Till fots, cykel <i>By foot, bicycle</i>	Bil <i>Car</i>	Kollektiva färdssätt ³ <i>Public transport³</i>	Övriga färdssätt ⁴ <i>Other mode of travel⁴</i>	Uppgift saknas <i>Information not available</i>	
Arbets-, tjänste- och skolresor <i>Business, work and study-related</i>	16	31	53	37	76	33
Service och inköp <i>Service and shopping</i>	27	39	67	47	161	38
Fritid <i>Leisure</i>	47	64	101	160	160	63
Annat ärende <i>Other purpose</i>	32	61	88	80	275	62
Uppgift saknas <i>Information not available</i>	509	43	50	3	120	62
Samtliga <i>All</i>	31	44	61	83	104	44

Tabell 8**95%-konfidensintervall (\pm) för restid (minuter) per huvudresa¹ efter huvudsakligt ärende och huvudsakligt färdstätt² år 2014–2015***95% confidence interval (\pm) for total time traveled (in minutes) per journey¹ by main purpose and main mode of travel² year 2014–2015*

Huvudsakligt ärende <i>Main purpose</i>	Huvudsakligt färdstätt ² <i>Main mode of travel²</i>					Samtliga <i>All</i>
	Till fots, cykel <i>By foot, bicycle</i>	Bil <i>Car</i>	Kollektiva färdstätt ³ <i>Public transport³</i>	Övriga färdstätt ⁴ <i>Other mode of travel⁴</i>	Uppgift saknas <i>Information not available</i>	
Arbets-, tjänste- och skolresor <i>Business, work and study-related</i>	1	2	4	13	13	2
Service och inköp <i>Service and shopping</i>	3	3	10	16	70	2
Fritid <i>Leisure</i>	2	4	15	46	45	3
Annat ärende <i>Other purpose</i>	9	11	36	59	119	10
Uppgift saknas <i>Information not available</i>	229	38	0	0	0	45
Samtliga <i>All</i>	1	2	4	21	19	1

Tabell 9**Antal huvudresor¹ per person och dag efter huvudsakligt ärende och huvudsakligt färdssätt² år 2014–2015***Number of journeys¹ per person and day by main purpose and main mode of travel² year 2014–2015*

Huvudsakligt ärende <i>Main purpose</i>	Huvudsakligt färdssätt ² <i>Main mode of travel²</i>					Samtliga <i>All</i>
	Till fots, cykel <i>By foot, bicycle</i>	Bil <i>Car</i>	Kollektiva färdssätt ³ <i>Public transport³</i>	Övriga färdssätt ⁴ <i>Other mode of travel⁴</i>	Uppgift saknas <i>Information not available</i>	
Arbets-, tjänste- och skolresor <i>Business, work and study-related</i>	0,17	0,35	0,15	0,02	0,01	0,70
Service och inköp <i>Service and shopping</i>	0,06	0,12	0,01	0,00	0,00	0,19
Fritid <i>Leisure</i>	0,20	0,21	0,03	0,01	0,00	0,46
Annat ärende <i>Other purpose</i>	0,01	0,03	0,00	0,00	0,00	0,05
Uppgift saknas <i>Information not available</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Samtliga <i>All</i>	0,44	0,72	0,20	0,03	0,02	1,41

Tabell 10**95%-konfidensintervall (\pm) för antal huvudresor¹ per person och dag efter huvudsakligt ärende och huvudsakligt färd sätt² år 2014–2015***95% confidence interval (\pm) for number of journeys¹ per person and day by main purpose and main mode of travel² year 2014–2015*

Huvudsakligt ärende <i>Main purpose</i>	Huvudsakligt färd sätt ² <i>Main mode of travel²</i>					Samtliga <i>All</i>
	Till fots, cykel <i>By foot, bicycle</i>	Bil <i>Car</i>	Kollektiva färd sätt ³ <i>Public transport³</i>	Övriga färd sätt ⁴ <i>Other mode of travel⁴</i>	Uppgift saknas <i>Information not available</i>	
Arbets-, tjänste- och skolresor <i>Business, work and study-related</i>	0,01	0,02	0,01	0,00	0,00	0,02
Service och inköp <i>Service and shopping</i>	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,01
Fritid <i>Leisure</i>	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,02
Annat ärende <i>Other purpose</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
Uppgift saknas <i>Information not available</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Samtliga <i>All</i>	0,02	0,02	0,01	0,01	0,00	0,03

Tabell 11**Färdlängd (kilometer) per person och dag efter huvudresans¹ huvudsakliga ärende och färd sätt år 2014–2015***Total distance traveled (in kilometers) per person and day by main purpose of the journey¹ and mode of travel year 2014–2015*

Huvudsakligt ärende <i>Main purpose</i>	Färd sätt <i>Mode of travel</i>					Samtliga <i>All</i>
	Till fots, cykel <i>By foot, bicycle</i>	Bil <i>Car</i>	Kollektiva färd sätt ³ <i>Public transport³</i>	Övriga färd sätt ⁴ <i>Other mode of travel⁴</i>	Uppgift saknas <i>Information not available</i>	
Arbets-, tjänste- och skolresor <i>Business, work and study-related</i>	0,5	9	4	1	0	14
Service och inköp <i>Service and shopping</i>	0,2	3	0	0	0	4
Fritid <i>Leisure</i>	0,9	11	2	5	0	19
Annat ärende <i>Other purpose</i>	0,0	2	0	0	0	2
Uppgift saknas <i>Information not available</i>	0,0	0	0	0	0	0
Samtliga <i>All</i>	1,6	25	6	6	0	39

Tabell 12**95%-konfidsintervall (\pm) för färdlängd (kilometer) per person och dag efter huvudresans¹ huvudsakliga ärende och färd sätt år 2014–2015***95% confidence interval (\pm) for total distance traveled (in kilometers) per person and day by main purpose of the journey¹ and mode of travel year 2014–2015*

Huvudsakligt ärende <i>Main purpose</i>	Färd sätt <i>Mode of travel</i>					Samtliga <i>All</i>
	Till fots, cykel <i>By foot, bicycle</i>	Bil <i>Car</i>	Kollektiva färd sätt ³ <i>Public transport³</i>	Övriga färd sätt ⁴ <i>Other mode of travel⁴</i>	Uppgift saknas <i>Information not available</i>	
	Arbets-, tjänste- och skolresor <i>Business, work and study-related</i>	0,1	1	1	1	
Service och inköp <i>Service and shopping</i>	0,0	0	0	0	0	0
Fritid <i>Leisure</i>	0,1	1	0	3	0	3
Annat ärende <i>Other purpose</i>	0,0	1	0	0	0	1
Uppgift saknas <i>Information not available</i>	0,0	0	0	0	0	0
Samtliga <i>All</i>	0,1	1	1	3	0	3

Tabell 13

Antal huvudresor¹ per person och dag efter kön, ålder och huvudsakligt ärende år 2014–2015

Number of journeys¹ per person and day by gender, age and main purpose year 2014–2015

Kön Sex	Ålder Age	Huvudsakligt ärende Main purpose					Samtliga All
		Arbets-, tjänste- och skolresor <i>Business, work and study-related</i>	Service och inköp <i>Service and shopping</i>	Fritid <i>Leisure</i>	Annat ärende <i>Other purpose</i>	Uppgift saknas <i>Information not available</i>	
Man <i>Male</i>	6-14	0,88	0,07	0,52	0,04	0,00	1,51
	15-24	0,85	0,10	0,44	0,04	0,00	1,43
	25-34	0,92	0,16	0,37	0,05	0,00	1,50
	35-44	1,01	0,18	0,42	0,04	0,00	1,68
	45-54	0,88	0,18	0,43	0,04	0,00	1,53
	55-64	0,66	0,23	0,40	0,06	0,00	1,37
	65-74	0,11	0,35	0,61	0,08	0,00	1,16
	75-84	0,02	0,31	0,57	0,06	0,00	0,95
	Samtliga <i>All</i>	0,72	0,19	0,46	0,05	0,00	1,43
Kvinna <i>Female</i>	6-14	0,82	0,12	0,50	0,02	0,00	1,47
	15-24	0,85	0,14	0,46	0,04	0,00	1,48
	25-34	0,87	0,21	0,38	0,07	0,00	1,52
	35-44	0,91	0,19	0,48	0,05	0,00	1,65
	45-54	0,92	0,22	0,47	0,04	0,00	1,65
	55-64	0,70	0,19	0,44	0,04	0,00	1,37
	65-74	0,07	0,28	0,57	0,05	0,00	0,96
	75-84	0,01	0,27	0,39	0,06	0,00	0,72
	Samtliga <i>All</i>	0,68	0,20	0,46	0,04	0,00	1,39

Tabell 14

95%-konfidensintervall (\pm) för antal huvudresor¹ per person och dag efter kön, ålder och huvudsakligt ärende år 2014–2015

95% confidence interval (\pm) for number of journeys¹ per person and day by gender, age and main purpose year 2014–2015

Kön Sex	Ålder Age	Huvudsakligt ärende Main purpose					Uppgift saknas Information not available	Samtliga All
		Arbets-, tjänste- och skolresor Business, work and study-related	Service och inköp Service and shopping	Fritid Leisure	Annat ärende Other purpose			
Man Male	6-14	0,09	0,02	0,06	0,02	0,00	0,09	
	15-24	0,08	0,03	0,05	0,02	0,00	0,09	
	25-34	0,10	0,04	0,06	0,03	0,00	0,11	
	35-44	0,11	0,04	0,07	0,02	0,01	0,12	
	45-54	0,09	0,04	0,06	0,02	0,00	0,10	
	55-64	0,08	0,04	0,05	0,02	0,00	0,09	
	65-74	0,03	0,04	0,05	0,02	0,00	0,07	
	75-84	0,01	0,05	0,08	0,03	0,00	0,09	
	Samtliga All	0,03	0,01	0,02	0,01	0,00	0,04	
Kvinna Female	6-14	0,08	0,03	0,06	0,01	0,00	0,10	
	15-24	0,10	0,04	0,06	0,02	0,00	0,11	
	25-34	0,10	0,05	0,06	0,03	0,00	0,11	
	35-44	0,09	0,04	0,07	0,02	0,00	0,10	
	45-54	0,09	0,04	0,07	0,02	0,01	0,11	
	55-64	0,08	0,03	0,05	0,01	0,00	0,10	
	65-74	0,03	0,03	0,05	0,02	0,00	0,06	
	75-84	0,01	0,05	0,06	0,02	0,00	0,07	
	Samtliga All	0,03	0,01	0,02	0,01	0,00	0,04	

Tabell 15

Restid (minuter) per person och dag efter kön, ålder och huvudsakligt ärende år 2014–2015

Total time traveled (in minutes) per person and day by gender, age and main purpose year 2014–2015

Kön Sex	Ålder Age	Huvudsakligt ärende Main purpose					Uppgift saknas Information not available	Samtliga All
		Arbets-, tjänste- och skolresor Business, work and study-related	Service och inköp Service and shopping	Fritid Leisure	Annat ärende Other purpose			
Man <i>Male</i>	6-14	13	3	24	2	0	42	
	15-24	32	5	24	2	0	63	
	25-34	37	6	25	3	0	72	
	35-44	36	6	26	3	0	72	
	45-54	28	8	29	3	0	68	
	55-64	28	8	30	4	0	70	
	65-74	5	13	42	4	0	63	
	75-84	1	10	32	2	0	46	
	Samtliga <i>All</i>	25	7	29	3	0	64	
Kvinna <i>Female</i>	6-14	14	4	25	1	0	43	
	15-24	30	5	27	4	0	67	
	25-34	26	8	25	4	0	62	
	35-44	30	7	25	3	0	64	
	45-54	27	7	28	2	0	64	
	55-64	24	8	24	2	0	58	
	65-74	3	10	39	4	0	56	
	75-84	0	9	23	3	0	35	
	Samtliga <i>All</i>	21	7	27	3	0	58	

Tabell 16

95%-konfidensintervall (\pm) för restid (minuter) per person och dag efter kön, ålder och huvudsakligt ärende år 2014–2015

95% confidence interval (\pm) for total time traveled (in minutes) per person and day by gender, age and main purpose year 2014–2015

Kön Sex	Ålder Age	Huvudsakligt ärende Main purpose					Uppgift saknas Information not available	Samtliga All
		Arbets-, tjänste- och skolresor Business, work and study-related	Service och inköp Service and shopping	Fritid Leisure	Annat ärende Other purpose			
Man <i>Male</i>	6-14	2	2	5	2	0	5	
	15-24	6	1	4	1	0	7	
	25-34	7	2	6	2	0	9	
	35-44	7	2	6	2	0	8	
	45-54	4	4	5	2	0	7	
	55-64	7	2	6	2	0	8	
	65-74	2	2	6	1	0	6	
	75-84	1	2	5	1	0	6	
	Samtliga <i>All</i>	2	1	2	1	0	3	
Kvinna <i>Female</i>	6-14	2	2	5	1	0	5	
	15-24	4	2	5	4	0	7	
	25-34	4	2	6	2	0	7	
	35-44	4	2	5	2	0	6	
	45-54	4	2	6	1	0	6	
	55-64	5	2	4	1	0	6	
	65-74	1	2	5	2	0	6	
	75-84	0	2	4	2	0	4	
	Samtliga <i>All</i>	1	1	2	1	0	2	

Tabell 17

Färdlängd (kilometer) per person och dag efter kön, ålder och färd sätt år 2014–2015

Total distance traveled (in kilometers) per person and day by gender, age and mode of travel year 2014–2015

Kön Sex	Ålder Age	Färd sätt Mode of travel					Samtliga All
		Till fots, cykel <i>By foot, bicycle</i>	Bil <i>Car</i>	Kollektiva färd sätt ³ <i>Public transport³</i>	Övriga färd sätt ⁴ <i>Other mode of travel⁴</i>	Uppgift saknas <i>Information not available</i>	
Man <i>Male</i>	6-14	1,2	14	4	1	0	20
	15-24	1,7	14	16	16	0	48
	25-34	1,6	29	6	12	0	49
	35-44	1,6	39	4	1	0	47
	45-54	2,2	37	4	7	0	50
	55-64	1,9	40	5	4	0	51
	65-74	2,1	26	4	2	0	33
	75-84	1,2	17	2	8	0	28
Samtliga <i>All</i>		1,7	28	6	6	0	43
Kvinna <i>Female</i>	6-14	1,0	19	2	4	0	26
	15-24	1,7	17	13	1	0	32
	25-34	1,8	19	7	8	0	36
	35-44	1,7	26	6	6	0	40
	45-54	1,7	28	5	9	0	44
	55-64	1,5	24	8	2	0	35
	65-74	1,4	19	5	17	0	42
	75-84	0,8	10	2	1	0	15
Samtliga <i>All</i>		1,5	21	6	6	0	35

Tabell 18

95%-konfidensintervall (\pm) för färdlängd (kilometer) per person och dag efter kön, ålder och färd sätt år 2014–2015

95% confidence interval (\pm) for total distance traveled (in kilometers) per person and day by gender, age and mode of travel year 2014–2015

Kön Sex	Ålder Age	Färd sätt Mode of travel					Samtliga All
		Till fots, cykel <i>By foot, bicycle</i>	Bil <i>Car</i>	Kollektiva färd sätt ³ <i>Public transport³</i>	Övriga färd sätt ⁴ <i>Other mode of travel⁴</i>	Uppgift saknas <i>Information not available</i>	
Man <i>Male</i>	6-14	0,2	4	4	0	0	6
	15-24	0,3	3	5	17	0	18
	25-34	0,3	7	3	13	0	15
	35-44	0,4	8	2	1	0	8
	45-54	0,6	7	3	8	0	11
	55-64	0,4	10	3	5	0	11
	65-74	0,4	4	2	1	0	5
	75-84	0,3	4	2	12	0	13
Samtliga <i>All</i>		0,1	2	1	3	0	4
Kvinna <i>Female</i>	6-14	0,2	4	1	5	0	7
	15-24	0,3	7	4	0	0	8
	25-34	0,3	6	2	16	0	17
	35-44	0,3	5	3	11	0	12
	45-54	0,3	5	2	10	0	12
	55-64	0,2	4	5	2	0	7
	65-74	0,2	4	3	29	0	30
	75-84	0,2	3	1	2	0	4
Samtliga <i>All</i>		0,1	2	1	5	0	5

Tabell 19**Antal huvudresor¹ per person och dag efter kommungrupp⁵ och huvudsakligt ärende år 2014–2015***Number of journeys¹ per person and day by classification of municipality⁵ and main purpose year 2014–2015*

Kommungrupp ⁵ <i>Classification of municipalities⁵</i>	Huvudsakligt ärende <i>Main purpose</i>				Samtliga <i>All</i>
	Arbets-, tjänste- och skolresor <i>Business, work and study-related</i>	Service och inköp <i>Service and shopping</i>	Fritid <i>Leisure</i>	Annat ärende <i>Other purpose</i>	
Storstäder <i>Metropolitan municipalities</i>	0,8	0,2	0,4	0,1	1,4
Förortskommuner till storstäderna <i>Suburban municipalities</i>	0,7	0,2	0,5	0,1	1,4
Större städer <i>Large cities</i>	0,7	0,2	0,5	0,1	1,4
Förortskommuner till större städer <i>Suburban municipalities to large cities</i>	0,6	0,2	0,4	0,0	1,2
Pendlingskommuner <i>Commuter municipalities</i>	0,7	0,2	0,5	0,0	1,4
Turism- och besöksnäringkommuner <i>Tourism and travel industry municipalities</i>	0,7	0,2	0,5	0,0	1,4
Varuproducerande kommuner <i>Manufacturing municipalities</i>	0,7	0,2	0,4	0,0	1,4
Glesbygdskommuner <i>Sparse populated municipalities</i>	0,8	0,3	0,4	0,1	1,5
Kommuner i tätbefolkad region <i>Municipalities in densely populated regions</i>	0,7	0,2	0,4	0,1	1,4
Kommuner i glesbefolkad region <i>Municipalities in sparsely populated regions</i>	0,7	0,2	0,6	0,0	1,5
Samtliga <i>All</i>	0,7	0,2	0,5	0,1	1,4

Tabell 20**95%-konfidensintervall (\pm) för antal huvudresor¹ per person och dag efter kommungrupp⁵ och huvudsakligt ärende år 2014–2015***95% confidence interval (\pm) for number of journeys¹ per person and day by classification of municipality⁵ and main purpose year 2014–2015*

Kommungrupp ⁵ <i>Classification of municipalities⁵</i>	Huvudsakligt ärende <i>Main purpose</i>				Samtliga <i>All</i>
	Arbets-, tjänste- och skolresor <i>Business, work and study-related</i>	Service och inköp <i>Service and shopping</i>	Fritid <i>Leisure</i>	Annat ärende <i>Other purpose</i>	
Storstäder <i>Metropolitan municipalities</i>	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1
Förortskommuner till storstäderna <i>Suburban municipalities</i>	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1
Större städer <i>Large cities</i>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Förortskommuner till större städer <i>Suburban municipalities to large cities</i>	0,1	0,1	0,1	0,0	0,2
Pendlingskommuner <i>Commuter municipalities</i>	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1
Turism- och besöksnäringkommuner <i>Tourism and travel industry municipalities</i>	0,2	0,1	0,1	0,0	0,2
Varuproducerande kommuner <i>Manufacturing municipalities</i>	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1
Glesbygdskommuner <i>Sparse populated municipalities</i>	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2
Kommuner i tätbefolkad region <i>Municipalities in densely populated regions</i>	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1
Kommuner i glesbefolkad region <i>Municipalities in sparsely populated regions</i>	0,1	0,0	0,1	0,0	0,2
Samtliga <i>All</i>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Tabell 21**Restid (minuter) per person och dag efter kommungrupp⁵ och huvudsakligt ärende år 2014–2015***Total time traveled (in minutes) per person and day by classification of municipality⁵ and main purpose year 2014–2015*

Kommungrupp ⁵ <i>Classification of municipalities⁵</i>	Huvudsakligt ärende <i>Main purpose</i>				Samtliga <i>All</i>
	Arbets-, tjänste- och skolresor <i>Business, work and study-related</i>	Service och inköp <i>Service and shopping</i>	Fritid <i>Leisure</i>	Annat ärende <i>Other purpose</i>	
Storstäder <i>Metropolitan municipalities</i>	26	7	30	3	67
Förortskommuner till storstäderna <i>Suburban municipalities</i>	26	7	28	2	63
Större städer <i>Large cities</i>	20	7	29	3	58
Förortskommuner till större städer <i>Suburban municipalities to large cities</i>	20	9	23	3	54
Pendlingskommuner <i>Commuter municipalities</i>	29	7	26	3	65
Turism- och besöksnäringkommuner <i>Tourism and travel industry municipalities</i>	20	10	30	1	61
Varuproducerande kommuner <i>Manufacturing municipalities</i>	19	8	25	2	53
Glesbygdskommuner <i>Sparsely populated municipalities</i>	26	10	24	4	64
Kommuner i tätbefolkad region <i>Municipalities in densely populated regions</i>	22	7	25	3	58
Kommuner i glesbefolkad region <i>Municipalities in sparsely populated regions</i>	19	5	33	2	60
Samtliga <i>All</i>	23	7	28	3	61

Tabell 22**95%-konfidensintervall (\pm) för restid (minuter) per person och dag efter kommungrupp¹ och huvudsakligt ärende år 2014–2015***95% confidence interval (\pm) for total time traveled (in minutes) per person and day by classification of municipality² and main purpose year 2014–2015*

Kommungrupp ⁵ <i>Classification of municipalities⁵</i>	Huvudsakligt ärende <i>Main purpose</i>				Samtliga <i>All</i>
	Arbets-, tjänste- och skolresor <i>Business, work and study-related</i>	Service och inköp <i>Service and shopping</i>	Fritid <i>Leisure</i>	Annat ärende <i>Other purpose</i>	
Storstäder <i>Metropolitan municipalities</i>	3	2	4	2	5
Förortskommuner till storstäderna <i>Suburban municipalities</i>	4	1	3	1	4
Större städer <i>Large cities</i>	2	1	2	1	3
Förortskommuner till större städer <i>Suburban municipalities to large cities</i>	6	4	6	3	9
Pendlingskommuner <i>Commuter municipalities</i>	5	1	5	2	7
Turism- och besöksnäringkommuner <i>Tourism and travel industry municipalities</i>	5	4	7	1	9
Varuproducerande kommuner <i>Manufacturing municipalities</i>	3	2	5	1	6
Glesbygdskommuner <i>Sparsely populated municipalities</i>	5	4	9	5	10
Kommuner i tätbefolkad region <i>Municipalities in densely populated regions</i>	5	1	4	1	6
Kommuner i glesbefolkad region <i>Municipalities in sparsely populated regions</i>	8	2	8	2	11
Samtliga <i>All</i>	1	1	1	1	2

Tabell 23**Färdlängd (kilometer) per person och dag efter kommungrupp⁵ och färd sätt år 2014–2015***Total distance traveled (in kilometers) per person and day by classification of municipality⁵ and mode of travel year 2014–2015*

Kommungrupp ⁵ <i>Classification of municipalities⁵</i>	Färd sätt <i>Mode of travel</i>					Uppgift saknas <i>Information not available</i>	Samtliga <i>All</i>
	Till fots, cykel <i>By foot, bicycle</i>	Bil <i>Car</i>	Kollektiva färd sätt ³ <i>Public transport³</i>	Övriga färd sätt ⁴ <i>Other mode of travel⁴</i>			
Storstäder <i>Metropolitan municipalities</i>	2,0	17	8	4	0	31	
Förortskommuner till storstäderna <i>Suburban municipalities</i>	1,4	22	6	8	0	38	
Större städer <i>Large cities</i>	1,7	26	6	9	0	42	
Förortskommuner till större städer <i>Suburban municipalities to large cities</i>	1,4	24	6	2	0	34	
Pendlingskommuner <i>Commuter municipalities</i>	1,5	32	7	4	0	45	
Turism- och besöksnäringkommuner <i>Tourism and travel industry municipalities</i>	1,4	30	4	1	0	37	
Varuproducerande kommuner <i>Manufacturing municipalities</i>	1,5	26	6	1	0	34	
Glesbygdkommuner <i>Sparsely populated municipalities</i>	1,3	30	9	1	0	40	
Kommuner i tätbefolkad region <i>Municipalities in densely populated regions</i>	1,4	30	4	15	0	51	
Kommuner i glesbefolkad region <i>Municipalities in sparsely populated regions</i>	1,3	31	5	11	0	49	
Samtliga <i>All</i>	1,6	25	6	7	0	40	

Tabell 24**95%-konfidensintervall (\pm) för färdlängd (kilometer) per person och dag efter kommungrupp⁵ och huvudsakligt ärende år 2014–2015***95% confidence interval (\pm) for total distance traveled (in kilometers) per person and day by classification of municipality⁵ and mode of travel year 2014–2015*

Kommungrupp ⁵ <i>Classification of municipalities⁵</i>	Färdsätt <i>Mode of travel</i>					Uppgift saknas <i>Information not available</i>	Samtliga <i>All</i>
	Till fots, cykel <i>By foot, bicycle</i>	Bil <i>Car</i>	Kollektiva färdstätt ³ <i>Public transport³</i>	Övriga färdstätt ⁴ <i>Other mode of travel⁴</i>			
Storstäder <i>Metropolitan municipalities</i>	0,2	4	2	5	0	6	
Förortskommuner till storstäderna <i>Suburban municipalities</i>	0,2	3	1	6	0	7	
Större städer <i>Large cities</i>	0,2	3	2	6	0	6	
Förortskommuner till större städer <i>Suburban municipalities to large cities</i>	0,5	6	4	3	0	8	
Pendlingskommuner <i>Commuter municipalities</i>	0,4	6	4	4	0	8	
Turism- och besöksnäringkommuner <i>Tourism and travel industry municipalities</i>	0,3	7	2	1	0	8	
Varuproducerande kommuner <i>Manufacturing municipalities</i>	0,3	4	3	1	0	5	
Glesbygdkommuner <i>Sparsely populated municipalities</i>	0,4	11	3	1	0	11	
Kommuner i tätbefolkad region <i>Municipalities in densely populated regions</i>	0,2	7	2	22	0	24	
Kommuner i glesbefolkad region <i>Municipalities in sparsely populated regions</i>	0,3	12	6	14	0	19	
Samtliga <i>All</i>	0,1	2	1	3	0	3	

Tabell 25**Antal tusen personer efter hushållstyp och antal personbilar i hushållet***Number of thousands persons by type of household and number of passenger cars in household*

Hushållstyp <i>Type of household</i>	Antal personbilar i hushållet <i>Number of passenger cars in household</i>				Samtliga <i>All</i>
	Ingen <i>None</i>	En <i>One</i>	Minst två <i>At least two</i>	Uppgift saknas <i>Information not available</i>	
Ensamstående utan barn <i>Single persons without children</i>	826	907	104	2	1 838
Ensamstående med barn <i>Single persons with children</i>	106	281	48	2	436
Två sammanboende utan barn <i>Two cohabiting persons without children</i>	283	1 751	1 170	2	3 205
Två sammanboende med barn <i>Two cohabiting persons with children</i>	151	1 333	1 633	4	3 121
Uppgift saknas <i>Information not available</i>	31	59	41	13	143
Samtliga <i>All</i>	1 396	4 330	2 994	23	8 744

Tabell 26**95%-konfidensintervall (\pm) för antal tusen personer efter hushållstyp och antal personbilar i hushållet***95% confidence interval (\pm) for number of thousands persons by type of household and number of passenger cars in household*

Hushållstyp <i>Main purpose</i>	Antal personbilar i hushållet <i>Number of passenger cars in household</i>				Samtliga <i>All</i>
	Ingen <i>None</i>	En <i>One</i>	Minst två <i>At least two</i>	Uppgift saknas <i>Information not available</i>	
Ensamstående utan barn <i>Single persons without children</i>	56	57	22	3	76
Ensamstående med barn <i>Single persons with children</i>	22	34	14	3	42
Två sammanboende utan barn <i>Two cohabiting persons without children</i>	34	68	61	3	81
Två sammanboende med barn <i>Two cohabiting persons with children</i>	29	70	73	4	84
Uppgift saknas <i>Information not available</i>	12	15	13	8	25
Samtliga <i>All</i>	71	95	89	10	0

Tabell 27

Antal huvudresor¹ per person och dag efter kön, ålder och antal personbilar i hushållet

Number of journeys¹ per person and day by gender, age and number of passenger cars in household

Kön Sex	Ålder Age	Antal personbilar i hushållet <i>Number of passenger cars in household</i>				Samtliga All
		Ingen <i>None</i>	En <i>One</i>	Minst två <i>At least two</i>	Uppgift saknas <i>Information not available</i>	
Man <i>Male</i>	6-14	1,34	1,53	1,57	1,17	1,54
	15-24	1,19	1,49	1,59	0,38	1,46
	25-34	1,36	1,62	1,58	0,00	1,52
	35-44	1,19	1,63	1,94	1,20	1,71
	45-54	1,19	1,37	1,80	0,79	1,54
	55-64	1,14	1,38	1,41	0,00	1,38
	65-74	0,86	1,15	1,32	0,00	1,17
	75-84	0,49	0,98	1,39	0,00	0,96
	Samtliga <i>All</i>	1,18	1,40	1,62	0,75	1,44
Kvinna <i>Female</i>	6-14	1,38	1,44	1,55	1,00	1,49
	15-24	1,70	1,35	1,53	0,00	1,50
	25-34	1,47	1,55	1,60	0,00	1,53
	35-44	1,45	1,62	1,74	2,63	1,66
	45-54	1,34	1,53	1,86	0,55	1,65
	55-64	0,96	1,38	1,54	1,04	1,38
	65-74	0,71	0,99	1,11	2,00	0,97
	75-84	0,60	0,80	0,70	0,00	0,72
	Samtliga <i>All</i>	1,22	1,34	1,60	1,13	1,40

Tabell 28**95%-konfidsintervall (\pm) för antal huvudresor¹ per person och dag efter kön, ålder och antal personbilar i hushållet***95% confidence interval (\pm) for number of journeys¹ per person and day by gender, age and number of passenger cars in household*

Kön Sex	Ålder Age	Antal personbilar i hushållet <i>Number of passenger cars in household</i>				Samtliga All
		Ingen <i>None</i>	En <i>One</i>	Minst två <i>At least two</i>	Uppgift saknas <i>Information not available</i>	
Man <i>Male</i>	6-14	0,39	0,13	0,14	1,34	0,09
	15-24	0,18	0,16	0,14	0,56	0,09
	25-34	0,20	0,15	0,24	0,00	0,11
	35-44	0,30	0,16	0,20	1,18	0,12
	45-54	0,26	0,14	0,17	1,32	0,10
	55-64	0,30	0,13	0,15	0,00	0,09
	65-74	0,20	0,08	0,14	0,00	0,07
	75-84	0,15	0,10	0,34	0,00	0,09
	Samtliga <i>All</i>	0,09	0,05	0,06	0,55	0,04
Kvinna <i>Female</i>	6-14	0,39	0,15	0,14	0,00	0,10
	15-24	0,20	0,19	0,17	0,00	0,11
	25-34	0,16	0,15	0,27	0,00	0,11
	35-44	0,31	0,16	0,16	0,62	0,10
	45-54	0,38	0,14	0,18	0,68	0,11
	55-64	0,26	0,11	0,19	0,11	0,10
	65-74	0,15	0,07	0,17	0,00	0,06
	75-84	0,12	0,09	0,22	0,00	0,07
	Samtliga <i>All</i>	0,08	0,05	0,07	0,86	0,04

Teknisk beskrivning

RVU Sverige är nationell resvaneundersökning och är utformad på ungefär samma sätt som tidigare nationella resvaneundersökningar, (SIKA, 2000), (SIKA, 2001), (SIKA, 2002), (SIKA, 2007). Data samlas in genom telefonintervjuer med urval av personer som bor i Sverige. Vid dessa intervjuer svarar personerna på frågor om sådana bakgrundsförhållanden som kan påverka deras resande, om alla deras förflyttningar och resande under ett dygn samt om alla deras längre resor under en längre tidsperiod. Urvalet av de personer som intervjuas är statistiskt. Det gäller också urvalet av de tidsperioder för vilka data om resor och förflyttningar samlas in. En resultatrapport innehållande metodbeskrivning har publicerats (Trafikanalys, 2015).

1 Undersökningar

RVU Sverige är egentligen sex urvalsundersökningar med sammanflätade urvalsscheman. De sex undersökningarna är:

1. Individundersökningen
2. Mät dagens huvudresor
3. Mät dagens delresor
4. Mät dagens reselement
5. Långväga huvudresor
6. Långväga delresor

Undersökningarna har olika målpopulationer, olika undersökningsobjekt och därmed olika urval. Individundersökningen är en urvalsundersökning baserad på ett stratifierat urval från befolkningsregistret. Övriga undersökningar är baserade på klusterurval som görs med utgångspunkt från urvalet för individundersökningen.

2 Målpopulationer

Målpopulationen till individundersökningen bestod samtliga personer som är folkbokförda personer i Sverige. Resultaten från individundersökningen kan också räknas om, med hjälp av vikter, till en hushållsundersökning.

Målpopulationen till mätdagsundersökningarna 2-4 bestod av samtliga resor och förflyttningar genomförda av folkbokförda personer i Sverige.

Målpopulation för undersökningarna om långväga resor 5-6 bestod av alla resor om minst 100 kilometer (enkelresa) och alla gränspassageresor genomförda av folkbokförda personer i Sverige.

3 Urvalsram och täckningsfel

Erfarenhetsmässigt är det svårt att genomföra intervjuer med gamla människor. Det bedöms även vara svårt, även indirekt genom förälder, göra intervjuer med små barn.

Urvalsramen för individundersökningen utgörs därför av alla i åldrarna 6-84 som är folkbokförda i Sverige enligt SCB:s register över totalbefolkningen (RTB).

Åldersavgränsningarna i urvalsramen för individundersökningen medför motsvarande avgränsningar för övriga undersökningar. Notera dock att uppräkningsresultat från individundersökningen till hushåll täcker alla hushåll med minst en medlem i åldern 6-84 år som bor i Sverige. Vidare täcks resandet för barn under 6 år täcks ganska väl, eftersom små barn i allmänhet reser i sällskap med någon som äldre och att det ställs frågor om resesällskap vid intervjun.

4 Urval

4.1 2014

Från SCB:s register över totalbefolkningen (RTB) gjordes år 2014 urval för individundersökningen bland dem som var folkbokförda i Sverige i åldrarna 6-84 år. I praktiken var det flera urval som tillsammans bestod av 29 927 personer. Av dessa ingick 9 977 personer i ett rikstäckande urval fördelade över hela Sverige. Övriga 19 950 personer ingick i ett tilläggsurval bland personer 15-84 år i kommuner i Göteborgsområdet: Kungsbacka, Härryda, Partille, Öckerö, Stenungsund, Tjörn, Orust, Ale, Lerum, Vårgårda, Bollebygd, Lilla Edet, Mark, Göteborg, Mölndal och Borås.

När intervjuerna genomfördes visade det sig att ett antal personer i urvalet inte tillhörde målpopulationen. Det fanns alltså en övertäckning i urvalet, nettourvalet var därför högst 29 718 personer.

Urval drogs tre gånger avseende perioderna januari-maj, juni-september och oktober-december. Urvalen gjordes stratifierade. Inom de olika strata gällde obundet slumpmässigt urval. Den rikstäckande stratumindelningen utgjordes av län, kön och åldersgrupp, 6–14, 15–24, 25–44, 45–64 och 65–84 år. I Kronobergs, Blekinge, Västmanlands, Västernorrlands, Jämtlands och Norrbottens län gjordes ingen stratifiering på kön och inom Gotlands län gjordes ingen stratifiering på kön eller ålder. Urvalet för det rikstäckande fördelades proportionellt mot respektive stratums andel av hela populationen. Tilläggsurvalen stratifierades på kommun eller kommundelar, kön och ålder.

För mätdagsundersökningarna 2-4 tilldelades i nästa steg varje person i individurvalet en mätdag. Alla resor och förflyttningar som personen gör under den utvalda mätdagen utgör ett kluster. Således görs urvalet av resor och förflyttningar av ett urval i två steg, först ett stratifierat urval av individer och sedan ett klusterurval av resor och förflyttningar. För det rikstäckande urvalet tilldelades personerna mätdag bland hela årets dagar.

Processen för att göra urvalet av mätdag omfattar flera steg. Urval av personer för individundersökningen gjordes i tre omgångar. Ett för de som tilldelades mätdag under perioden 1/1-31/5, ett för de som tilldelades mätdag under 1/6-30/9 och ett för 1/10-31/12. Urvalen av personer som drogs vid det tre tillfällena var stratifierade enligt ovan. Antalet som drogs för det rikstäckande urvalet och för de urval som tilldelades mätdagar över hela året var sådant att varje dag utgjorde mätdag för lika många personer. Man gjorde på samma sätt för de tilläggsurval som enbart tilldelades mätdagar för del av året. Sedan tilldelades personerna i urvalet mätdagar systematiskt så att man uppnådde en jämn köns- och åldersmässig fördelning över perioderna. Det kan påpekas att det *inte* har tagits hänsyn den systematiska fördelningen vid beräkning av standardfel och konfidensintervall, vilket innebär att dessa har underskattats en aning.

Urvalet för undersökningarna av långväga resor 5-6 görs parallellt med urvalet för mätdagsresorna. I det här fallet är det alla resor (enkelresor) om minst 100 kilometer och alla gränspassageresor under den 30-dagarsperiod som föregår mätdagen, samt alla resor (enkelresor) om minst 300 kilometer under 30-dagarsperioden dessförinnan (dagarna 31-60) som ingår i klustret.

4.2 2015

Från SCB:s register över totalbefolkningen (RTB) gjordes urval år 2015 för individundersökningen bland dem som var folkbokförda i Sverige i åldrarna 6-84 år. Urvalet bestod av 13 033 personer.

När intervjuerna genomfördes visade det sig att ett antal personer i urvalet inte tillhörde målpopulationen. Det fanns alltså en övertäckning i urvalet, nettourvalet var därför högst 12 906 personer.

Urval drogs tre gånger avseende perioderna januari-april, maj-augusti och september-december. Urvalen gjordes stratifierade. Inom de olika strata gällde obundet slumpmässigt urval. Urvalets stratumindelningen utgjordes av län, kön och åldersgrupp, 6–14, 15–24, 25–44, 45–64 och 65–84 år. I Kronobergs, Blekinge, Västmanlands, Västernorrlands, Jämtlands och Norrbottens län gjordes ingen stratifiering på kön och inom Gotlands län gjordes ingen stratifiering på kön eller ålder. Urvalet fördelades proportionellt mot respektive stratums andel av hela populationen.

För mättdagsundersökningarna 2-4 tilldelades i nästa steg varje person i individurvalet en mättdag. Alla resor och förflyttningar som personen gör under den utvalda mättdagen utgör ett kluster. Således görs urvalet av resor och förflyttningar av ett urval i två steg, först ett stratifierat urval av individer och sedan ett klusterurval av resor och förflyttningar. Urvalets personer tilldelades en mättdag bland hela årets dagar.

Processen för att göra urvalet av mättdag omfattar flera steg. Urval av personer för individundersökningen gjordes i tre omgångar. Ett för de som tilldelades mättdag under perioden 1/1-30/4, ett för de som tilldelades mättdag under 1/5-31/8 och ett för 1/9-31/12. Urvalen av personer som drogs vid det tre tillfällena var stratifierade enligt ovan. Urvalets storlek var sådant att varje dag utgjorde mättdag för lika många personer. Sedan tilldelades personerna i urvalet mättdagar systematiskt så att man uppnådde en jämn köns- och åldersmässig fördelning över perioderna. Det kan påpekas att det *inte* har tagits hänsyn den systematiska fördelningen vid beräkning av standardfel och konfidensintervall, vilket innebär att dessa har underskattats en aning.

Urvalet för undersökningarna av långväga resor 5-6 görs parallellt med urvalet för mättdagsresorna. I det här fallet är det alla resor (enkelresor) om minst 100 kilometer och alla gränspassageresor under den 30-dagarsperiod som föregår mättdagen, samt alla resor (enkelresor) om minst 300 kilometer under 30-dagarsperioden dessförinnan (dagarna 31-60) som ingår i klustret.

5 Bortfall

5.1 2014

Totalt genomfördes drygt 11 000 intervjuer år 2014, se Tabell 1. Till följd av de olika tilläggsurvalen har urvalet en annan geografisk fördelning än populationen i sin helhet. För att bättre beskriva hur bortfallet påverkar skattningar på nationell nivå gjordes därför en viktning av nettourvalet med avseende på region och ålder när svars- och bortfallsandelar beräknades för Tabell 1 och Tabell 2. Det framgår då att knappt 37 procent har deltagit i intervju. Den vanligaste orsaken till svarsbortfall var att urvalspersonen inte var anträffbar, 45 procent. Vidare hade 3 procent förhinder och 15 procent vägrade att delta. De svarskoder som anges är de som gäller för det sista kontaktförsöket.

Det finns flera orsaker till att gruppen "Ej anträffad" blev stor, en var den korta intervjuperioden, bara en vecka. Samma effekt gav det faktum att undersökningen pågick årets alla dagar, d.v.s. även under semestertider och helger då många är bortresta. Dessutom är den övre åldersgränsen högre än i många andra undersökningar.

Tabell 1: Urvalet efter svarsbortfall.

<i>Svarskod</i>	<i>Antal</i>	<i>%</i>
<i>Ej anträffad</i>	13 200	45,2
Flyttat, Adress okänd	28	0,1
Tillfälligt bortrest	266	0,7
Hemligt telefonnummer	1	0,0
Ingen information om telefonnummer	3 578	12,0
Ej svar/telefonsvarare	9 258	32,2
Upptaget	69	0,2
<i>Förhinder</i>	1 003	3,3
Intagen på institution	18	0,1
Fysiskt eller psykiskt hinder	194	0,6
Språksvårigheter	446	1,5
Sjukdom (tillfällig)	83	0,4
Svar, men inte intervju nu	104	0,3
Förhindrad, övrigt	158	0,4
<i>Vägran</i>	4 282	14,8
Ej tid	720	2,6
Sekretess - integritet – register	64	0,3
Ställer aldrig upp i undersökningar	284	0,9
Frivilligheten	2 065	7,3
Undersökningens syfte	141	0,5
Varit med tidigare	19	0,1
Kräver ersättning	17	0,1
Ej kontakt vid överenskommen tid	8	0,0
Ej OK från förälder	58	0,2
Avböjd medverkan, övrigt	906	2,9
<i>Deltagit i intervju</i>	11 233	36,7
Avbruten intervju	26	0,1
Intervju	11 207	36,5
<i>Nettourval</i>	29 718	
Bosatt utomlands/emigrerat	150	
Avliden	32	
Okänt	27	
<i>Bruttourval</i>	29 927	

Tabell 2 visar svarande och bortfall efter bakgrundsvariabler. Det framgår där att andelen som deltagit i intervju bland unga personer 25-34 år. När det gäller länen hade Stockholms lägst svarsfrekvens, 30 procent. Låg svarsandel var kopplat till hög andel som inte anträffades, men inte till hög andel vägran. Kvinnor svarade i något större utsträckning än män.

Tabell 2: Svarande i intervjun efter olika bakgrundsvariabler.

Bakgrundsvariabel	Netto- urval	Ej an- träffad (%)	Förhinder (%)	Vägran (%)	Deltagit (%)
<i>Kön</i>					
Man	15 014	46	3	15	36
Kvinna	14 913	44	4	15	37
<i>Ålder</i>					
6–14 år	1 658	44	3	13	40
15–24 år	4 401	56	2	14	26
25–34 år	4 589	63	3	11	22
35–44 år	4 719	55	3	14	28
45–54 år	4 798	50	3	14	33
55–64 år	4 086	38	3	17	41
65–74 år	3 676	19	4	17	60
75–84 år	2 000	12	9	23	55
<i>Län</i>					
Stockholms län	2 224	52	3	14	30
Uppsala län	357	43	2	13	42
Södermanlands län	289	42	2	15	41
Östergötlands län	456	43	4	14	39
Jönköpings län	352	40	3	17	40
Kronobergs län	196	37	4	17	43
Kalmar län	246	37	4	14	44
Gotlands län	60	40	2	20	38
Blekinge län	161	40	2	15	42
Skåne län	1 327	48	3	15	33
Hallands län	1 595	40	2	16	41
Västra Götalands län	20 287	43	3	15	38
Värmlands län	289	44	5	15	36
Örebro län	298	43	4	17	35
Västmanlands län	267	48	6	13	32
Dalarnas län	291	39	2	15	43
Gävleborgs län	290	43	3	19	34
Västernorrlands län	255	39	3	16	42
Jämtlands län	136	34	3	15	44
Västerbottens län	271	42	4	14	40
Norrbottens län	261	42	4	14	39

5.2 2015

Totalt genomfördes knappt 5 000 intervjuer år 2015, se Tabell 3. Drygt 38 procent har deltagit i intervju. Den vanligaste orsaken till svarsbortfall var att urvalspersonen inte var anträffbar, 44 procent. Vidare hade 3 procent förhinder och 15 procent vägrade att delta. De svarskoder som anges är de som gäller för det sista kontaktförsöket.

Det finns flera orsaker till att gruppen "Ej anträffad" blev stor, en var den korta intervjuperioden, bara en vecka. Samma effekt gav det faktum att undersökningen pågick årets alla dagar, d.v.s. även under semestertider och helger då många är bortresta. Dessutom är den övre åldersgränsen högre än i många andra undersökningar.

Tabell 3: Urvalet efter svarsbortfall.

<i>Svarskod</i>	<i>Antal</i>	<i>%</i>
<i>Ej anträffad</i>	5 702	44,1
Flyttat, Adress okänd	5	0,0
Tillfälligt bortrest	81	0,6
Hemligt telefonnummer	1	0,0
Ingen information om telefonnummer	1 906	14,8
Ej svar/telefonsvarare	3 459	26,7
Upptaget	250	1,9
<i>Förhinder</i>	368	2,8
Intagen på institution	8	0,1
Fysiskt eller psykiskt hinder	50	0,4
Språksvårigheter	171	1,3
Sjukdom (tillfällig)	72	0,6
Svar, men inte intervju nu	58	0,4
Förhindrad, övrigt	9	0,1
<i>Vägran</i>	1 926	14,9
Ej tid	84	0,6
Sekretess - integritet – register	4	0,0
Ställer aldrig upp i undersökningar	73	0,6
Frivilligheten	1 372	10,6
Undersökningens syfte	205	1,6
Varit med tidigare	1	0,0
Kräver ersättning	13	0,1
Ej kontakt vid överenskommen tid	6	0,0
Ej OK från förälder	34	0,3
Avböjd medverkan, övrigt	134	1,0
<i>Deltagit i intervju</i>	4 964	38,2
Avbruten intervju	4	0,0
Intervju	4 960	38,2
<i>Nettourval</i>	12 960	
Bosatt utomlands/emigrerat	35	
Avliden	7	
Okänt	31	
<i>Bruttourval</i>	13 033	

Tabell 4 visar svarande och bortfall efter bakgrundsvariabler. Det framgår där att andelen som deltagit i intervju bland unga personer 25-34 år. När det gäller länen hade Stockholms lägst svarsfrekvens, 36 procent. Låg svarsandel var kopplat till hög andel som inte anträffades, men inte till hög andel vägran. Kvinnor svarade i något större utsträckning än män.

Tabell 4: Svarande i intervjun efter olika bakgrundsvariabler.

Bakgrundsvariabel	Netto- urval	Ej an- träffad (%)	Förhinder (%)	Vägran (%)	Deltagit (%)
<i>Kön</i>					
Man	6 579	45	3	15	37
Kvinna	6 454	43	3	14	39
<i>Ålder</i>					
6–14 år	1 493	46	3	13	38
15–24 år	1 741	49	2	14	33
25–34 år	1 901	59	3	13	24
35–44 år	1 809	55	3	14	27
45–54 år	1 893	50	2	16	32
55–64 år	1 717	38	2	16	43
65–74 år	1 588	19	3	16	61
75–84 år	891	15	6	15	63
<i>Län</i>					
Stockholms län	2 886	48	3	13	36
Uppsala län	472	40	2	13	45
Södermanlands län	382	43	3	17	35
Östergötlands län	592	41	3	15	41
Jönköpings län	457	43	3	13	40
Kronobergs län	245	36	3	13	47
Kalmar län	315	41	3	16	39
Gotlands län	78	37	3	10	49
Blekinge län	212	40	3	15	41
Skåne län	1 680	45	3	16	36
Hallands län	418	34	3	18	45
Västra Götalands län	2 148	44	3	13	38
Värmlands län	375	45	3	17	34
Örebro län	388	42	2	13	42
Västmanlands län	348	46	3	16	33
Dalarnas län	381	42	3	15	38
Gävleborgs län	382	44	3	14	37
Västernorrlands län	325	42	2	15	40
Jämtlands län	171	43	2	14	39
Västerbottens län	359	37	1	16	44
Norrbottens län	339	38	3	18	40

6 Slumpfel och konfidensintervall

När stickprovsundersökning görs istället för totalundersökning uppstår alltid urvalsfel. Om man gör ett statistiskt urval blir urvalsfelen slumpmässiga. De slumpmässiga felens sannolikhetsfördelning bestäms av urvalssannolikheterna, sannolikheten att en individ eller enhet i målpopulationen ingår i urvalet, och metoden för att göra urvalet. Urvalsstorleken avgör vilken precision det går att uppnå i skattningarna. Många observationer och homogena svar ger god precision, medan skattningar med få, heterogena observationer ger sämre precision.

Urvalsfelens sannolikhetsfördelning används för att skatta konfidensintervall som med viss angiven säkerhet, konfidensgrad, omfattar det sanna värdet. Beräkning av konfidensintervall sker med det vid SCB utvecklade programmet CLAN, vilket integrerats i det menysystem som hör till databasen för RVU Sverige.

7 Vikter

För att skattning av populationsparametrar beräknas vikter för de olika undersökningarna. Eftersom alla i nettourvalet inte deltar i intervjun beräknas vikterna med avseende på de som deltagit i intervjun. Vid beräkning av vikter för RVU Sverige har efterstratifiering gjorts med avseende på urvalsomgång, region, ålder och kön. De regionindelningar och åldersindelningar som använts är samma strata som för urvalet. Fyra olika typer av vikter används för uppräknings till populationen:

- i individundersökningen används individvikten, beräknad som kvoten mellan populations storlek och antal svarande i respektive stratum
- genom frågor om hushållsstorlek kan individundersökningen räknas om till en hushållsundersökning, vid uppräknings till hushåll i bakgrundsdatafilen används hushållsvikten, beräknad som kvoten mellan individvikten och antalet personer med positiv urvalssannolikhet i hushållet (det vill säga personer i åldern 6 – 84 år)
- vid uppräknings av mätdagens resor och förflyttningar används en justerad vikt, som kompenserar för att antalet svarande varierar mellan årets dagar, så att summan av vikterna per dag är lika för varje dag under den perioden som man räknar upp till.
- vid uppräknings av resultat om långväga resor och gränspassageresor används vikten för mätdag dividerad med referensperiodens längd, det vill säga 60 för resor om minst 300 kilometer och 30 för resor under 300 kilometer (och minst 100 kilometer) samt gränspassageresor.

8 Kvalitetshöjande åtgärder

Det stora bortfallet är ett allvarligt bekymmer. På sikt bör man se över om det finns metoder för att minska de negativa effekter som bortfallet medför. Vid bearbetningen av data görs, som nämnts ovan, efterstratifiering. Det innebär i det här fallet att de svar som lämnas i undersökningen ges vikter så att svaren per region-kön-åldersgrupp totalt får vikter som svarar mot hela populationen. På så sätt undviks de systematiska fel som ges av att det är olika svarsandelar i olika regioner, köns- och åldersgrupper.

9 Referenser

SIKA. (2000). *RES 1999 - Den nationella resvaneundersökningen, SIKA Statistik 2000:5*. Stockholm: Statens institut för kommunikationsanalys.

SIKA. (2001). *RES 2000 - Den nationella resvaneundersökningen, SIKA Statistik 2001*. Stockholm: Statens institut för kommunikationsanalys.

SIKA. (2002). *RES 2001 - Den nationella resvaneundersökningen, SIKA Statistik 2002:2*. Stockholm: Statens institut för kommunikationsanalys.

SIKA. (2007). *RES 2005-2006 - Den nationella resvaneundersökningen, SIKA Statistik 2007:10*. Östersund: Statens institut för kommunikationsanalys.

Trafikanalys. (2015). *RVU Sverige 2011-2014 - Den nationella resvaneundersökningen, Statistik 2015:10*. Stockholm: Trafikanalys.