

Fritidsresandet i Sverige

Analys & åtgärdsförslag för ett mer hållbart fritidsresande

Rikard Fogelholm

Trafik och väg

Institutionen för teknik och samhälle

Lunds Tekniska Högskola, Lunds universitet



Thesis 254

Fritidsresandet i Sverige

Analys & åtgärdsförslag för ett mer hållbart fritidsresande

Rikard Fogelholm

Trafik och Väg
Institutionen för Teknik och Samhälle
Lunds Tekniska Högskola
Lunds Universitet

CLIMATE
COMPENSATED
PAPER



Copyright © Rikard Fogelholm

LTH, Institutionen för Teknik och samhälle
CODEN: LUTVDG/(TVTT-5220)/1-74/2014
ISSN 1653-1922

Tryckt i Sverige av Media-Tryck, Lunds universitet
Lund 2014

Examensarbete

CODEN: LUTVDG/(TVTT-5220)/1-74/2014

Thesis / Lunds Tekniska Högskola,
Institutionen för Teknik och samhälle,
Trafik och väg, 254

ISSN 1653-1922

Author(s): Rikard Fogelholm
Title: Fritidsresandet i Sverige- analys & åtgärdsförslag för ett mer hållbart fritidsresande
English title: Leisure travel in Sweden- analysis & proposed measures for a more sustainable leisure travel
Language Svenska
Year: 2014
Keywords: Trafikanalys; Fritidsresande; Hållbarhet; Färdmedelsfördelning; Resvanor; Åtgärdsförslag
Citation: Rikard Fogelholm, Fritidsresandet i Sverige- analys & åtgärdsförslag för ett mer hållbart fritidsresande. Lund, Lunds universitet, LTH, Institutionen för Teknik och samhälle. Trafik och väg 2014. Thesis. 254

Abstract:

This thesis is about the leisure travel in Sweden. There is a lack of knowledge about this kind of travel in general and it is often overlooked in transport policies. The aim of this thesis is to analyze the travel habits with respect to trip frequency, modal split, trip length, trip distribution during the week and during the day and also habitual differences in travel between different age groups and gender. The different aspects are measured in number of trips and in mileage for different kinds of leisure trips and for leisure travel as a whole respectively.

The purpose of this analysis is to characterize the leisure travel in order to identify what needs to be done to make it more sustainable from an environmental point of view. With this in hand, measures that can be implemented on a municipal level have been discussed. For this analysis, data from the Swedish national survey of travel habits from years 2011/2012 has been used. A study of relevant literature from the field of leisure travel was done prior to the analysis. This explains the historical development of leisure travel and shows some measures directed to leisure travel that have been implemented.

Trafik och väg
Institutionen för Teknik och samhälle
Lunds Tekniska Högskola, LTH
Lunds Universitet
Box 118, 221 00 LUND

Transport and Roads
Department of Technology and Society
Faculty of Engineering, LTH
Lund University
Box 118, SE-221 00 Lund, Sweden

Förord

Detta examensarbete har genomförts under våren 2014 som det sista momentet på civilingenjörsutbildningen inom väg- och vattenbyggnad vid Lunds tekniska högskola. Examensarbetet har genomförts för institutionen för Teknik och Samhälle, för avdelningen Trafik och Väg, och i samarbete med Trivector Traffic AB.

Till att börja med vill jag rikta ett stort tack till mina handledare; Anders Wretstrand och Lena Hiselius från LTH samt Lena Smidfelt Rosqvist och Lovisa Indebetou från Trivector Traffic AB. Tack för alla råd och synpunkter och all övrig hjälp som jag har fått av er under arbetets gång! Särskilt den hjälp jag har fått med att leta litteratur, bearbeta data i SPSS och att strukturera arbetet hade jag inte klarat mig utan.

Ett stort tack även till övrig personal på Trivector som har hjälpt mig och för de kunskaper ni har delat med er av. Inte minst har det varit en mycket trevlig vår på kontoret med intressanta fikadiskussioner och härliga duster vid pingisbordet under luncherna!

Rikard Fogelholm

Lund, juni 2014

Sammanfattning

Fritidsresandet i Sverige utgör en stor del av de totala persontransporterna. Enligt den nationella resvaneundersökningen från år 2005/2006 kan så många som 30 % av alla resor betraktas som fritidsresor. Samhällets transporter står för en stor andel av de totala utsläppen av växthusgaser i Sverige, hela 47 % enligt Trafikverket. Sveriges arbete med att skapa ett mer hållbart samhälle omfattar bl.a. målet att utsläppen av växthusgaser ska minska med 40 % till år 2020 jämfört med utsläppens storlek 1990. Med anledning av detta mål är det viktigt att jobba med transporternas hållbarhet, och därmed fritidsresandet med tanke på dess omfattning.

Syftet med detta examensarbete är att kartlägga det svenska fritidsresandet och peka ut vad som kan göras för att åstadkomma ett mer hållbart resande ur miljöperspektiv. Med denna kunskap i åtanke diskuteras ett par åtgärder som skulle kunna implementeras på kommunal nivå för att uppnå detta. Denna nivå väljs för att det bedöms som att det finns störst möjlighet att åstadkomma förändring här. Samtidigt verkar fritidsresande vara en typ av resande som inte prioriteras av kommuner i arbetet med att göra transporterna mer hållbara. Transportstrategier från Lunds, Karlstads och Halmstads kommun har studerats och i dessa nämns inte fritidsresande specifikt medan verksamheters transporter och arbetspendling nämns.

Den statistiska undersökningen är en tvärsnittsundersökning som har baserats på den senaste nationella resvaneundersökningen som genomfördes under åren 2011/2012. Med dessa data har resvanorna undersökts med avseende på resfrekvens, färdmedelsfördelning, färdlängder, resandets tidsmässiga fördelning samt skillnader i resvanor mellan män och kvinnor och mellan olika åldersgrupper. Fritidsresandet har undersökts utifrån dessa aspekter dels för resandet totalt sett men också med resandet uppdelat på fyra kategorier. De kategorier som fritidsresandet har delats in i är sociala fritidsresor, rekreationsresor, restaurang- och cafébesök samt semesterresor. Kategoriseringen har utarbetats så att varje kategori består av resor vars ärenden har snarlika syften. Den statistiska undersökningen har föregåtts av en litteraturstudie. Denna syftar till att ge en definition av vad som är en fritidsresa samt att ge en historisk bakgrund till fritidsresandets framväxt och nämna några viktiga egenskaper för fritidsresandet. Litteraturstudien redovisar slutligen några åtgärder som har nämnts eller implementerats med avseendet att göra fritidsresandet mer hållbart. Dessa är sådana åtgärder som kan vara aktuella för den kommunala nivån och som därmed kan vara lämpliga för åtgärdsdiskussionen som följer efter analysen.

Litteraturstudien visar bl.a. på att vi under 1900-talet har ökat vårt sammanlagda dagliga resande markant. Till en början berodde det ökade resandet på att industrialiseringen av samhället har medfört att vi har börjat pendla till arbetsplatser. Under den senare halvan av 1900-talet har Sverige utvecklats från ett industrisamhälle till ett tjänstesamhälle och parallellt med denna utveckling har fritidsresandet växt fram. Arbetspendlingsresor är inte längre den vanligaste typen av resor men detta avspeglar sig än så länge inte i transportstrategier där större fokus läggs på arbetspendling än på fritidsresor generellt.

Resultaten av den statistiska analysen visar att fritidsresorna utgör det största enskilda bidraget till de totala persontransporterna, med andelar på ca 30 % både om det är antalet resor eller transportarbetet som mäts. Ur miljöperspektiv visar undersökningen att det främst är det utbredda bilresandet i samband med fritidsresor som är ett problem. Sett till

transportarbetet som uträttas i samband med fritidsresor står bilresor för ca 60 %. Flygresorna utgör 20 % av transportarbetet. Det internationella flygresandet visar en tillväxt som på sikt kan komma att öka denna andel. Fördelningen innebär alltså att 80 % av transportarbetet i fritidsärende uträttas med färdmedel med höga utsläpp av växthusgaser. Denna fördelning bekräftar att det är nödvändigt att jobba med hållbarheten inom fritidsresandet. Studien visar också att det är de långväga resorna som främst är avgörande för transportarbetets storlek. Mätt i färdlängd står resorna som är över 50 kilometer långa för 60 % av transportarbetet. Sett till ärende fördelar sig transportarbetet i stort sett jämnt över sociala fritidsresor, rekreationsresor och semesterresor med ca 30 % av transportarbetet per kategori. Restaurang- och cafébesöken utgör ett ganska litet bidrag till det totala transportarbetet.

Med anledning av denna fördelning av transportarbetet så har eventuella åtgärder som kan implementeras på kommunal nivå diskuterats för kategorierna sociala fritidsresor, rekreationsresor och semesterresor. Restaurang- och cafébesöken bortses från i åtgärdsdelen. För de sociala fritidsresorna har ingen specifik åtgärd identifierats. Denna kategori utgörs till allra störst del av besöksresor och förtätning rekommenderas som generell åtgärd för att möjliggöra att fler resor görs med kollektiva färdmedel eller som gång- eller cykelresor. En möjlig åtgärd som har identifierats för rekreationsresorna är natur- och kulturbussen som prövades i olika kommuner i Skåne som ett sätt att göra natur- och kulturplatser tillgängliga med kollektivtrafik. En annan åtgärd är fritidsbussar som anpassas efter barns fritidsaktiviteter och möjliggör att de åker kollektivt till dessa. Detta var en åtgärd som Lunds kommun prövade under åren 2010-2011. För semesterresandet kan kommuner som utgör vanliga målpunkter för turism jobba med att erbjuda transportlösningar som minskar behovet att besöka dem med bil. Ett exempel på en sådan lösning är de skidbussar som finns på olika skidorter som går mellan de olika liftsystemen. Kommuner kan även jobba med de utgående semesterresorna genom att se över möjligheten att kollektivt ta sig till närliggande knutpunkter som många semesterresor utgår från. En sådan knutpunkt är t.ex. Arlanda som alstrar 18000 flygresor dagligen.

Även om åtgärdsdiskussionen i denna rapport riktar sig till den kommunala nivån så bör fritidsresandet även behandlas på högre nivåer. Detta eftersom de långväga resorna i fritidsärende, som troligtvis sträcker sig mellan flera kommuner, står för en betydande del av det transportarbete som uträttas. En stor del av dessa resor sträcker sig troligtvis över flera kommuner och därför finns det anledning för aktörer även på högre nivåer att jobba med hållbarheten för fritidsresandet. Det internationella flygresandet visar en snabb ökning som om den fortsätter kan leda till att flygets andel av utsläppen av växthusgaser växer kraftigt. För att bryta denna trend krävs troligen insatser på nationell och internationell nivå och detta är ett område som bör studeras vidare.

Slutligen konstateras att det innebär en stor utmaning att göra fritidsresandet mer hållbart. Det visar sig t.ex. att människor med miljömedvetna attityder i regel inte påverkas av dessa attityder när det är dags att resa i fritidssyfte. För att det långväga resandet ska kunna fortgå, och Sverige ska kunna infria de uppsatta klimatmålen, krävs att resor flyttas från bil och flyg till mer energieffektiva färdmedel. Samtidigt bör det inses att vi kanske också måste ändra våra resvanor till att resa mer lokalt i fritidssyften eller till att resa färre gånger men stanna längre för att få ekvationen att gå ihop.

Summary

The leisure travel in Sweden accounts for a large share of the total passenger transports. According to the national travel survey from years 2005/2006, as many as 30% of all trips can be considered as leisure trips. Society's transports account for a large share of the total emissions of greenhouse gases in Sweden, as much as 47% according to the Swedish Transport Administration. Sweden's effort to create a more sustainable society covers among others the target to cut greenhouse gas emissions with 40% by year 2020 compared to the size of the emissions in 1990. Due to this goal, it is important to work with the sustainability in transports and hence leisure travel, given its size.

The purpose of this thesis is to map the Swedish leisure travel and point out what can be done in order to achieve a more sustainable travel from an environmental point of view. With this knowledge in mind, a few measures that could be implemented on a municipal level to achieve this are discussed. This level is selected because it is deemed that this is the level where there is the biggest possibility to achieve change. At the same time, leisure travel does not seem to be a type of travel that is prioritized by municipalities in the work with improving the sustainability of the transports. Transport strategies from the municipalities of Lund, Karlstad and Halmstad have been studied and these do not mention leisure travel specifically while business related transports and commuting is mentioned.

The statistical survey is a cross-sectional survey based on the latest national travel survey, which was conducted in the years 2011/2012. With these data, the travel habits have been examined with respect to trip frequency, modal split, trip lengths, temporal distribution of the travel and also differences in travel habits between men and women and between different age groups. The leisure travel has been examined in these aspects for the travel in total but also with the travel divided into four subject categories. The categorization has been made so that each category consists of trips with similar purposes. The categories that the travel has been divided into are social leisure trips, recreational trips, restaurant and café visits and vacation trips. The survey has been preceded by a literature review. This aims to provide a definition of what a leisure trip is as well as to provide a historical background to the emergence of leisure traveling and mention some important features for the leisure travel. The literature review finally presents some measures that have been mentioned or implemented in order to make the leisure travel more sustainable. These measures can be relevant on the municipal level and therefore they might be suitable for the discussion that follows the analysis.

The literature review shows among other that during the 20th century, we have increased our daily travel significantly. Initially this was due to the fact that we have begun to commute to work as a consequence of the industrialization of society. During the latter half of the 20th century, Sweden has evolved from an industrial society to a service society and in parallel with this, the leisure travel has emerged. Commuting travel is no longer the most common type of travel but this is so far not reflected in transport strategies where commuting is more focused on than leisure travel in general.

The results of the statistical analysis shows that leisure travel is the largest single contribution to the total passenger transports, with shares of about 30 % of the total number of trips and also of the total mileage. From an environmental perspective, the survey shows that it is mainly the extensive car travel during leisure trips that is a problem. In terms of

mileage produced during leisure travel, car trips account for about 60 % of the total mileage. Air travel represents 20 % of the total mileage and international air travel shows a growth that ultimately may increase this share. This result shows that 80 % of the total mileage of leisure travel is being produced by modes of transport with high emissions of greenhouse gases. This confirms that it is necessary to work with the sustainability in leisure travel. The study also shows that it is the long-distance travel that is primarily crucial for the size of the mileage. Measured in trip length, the trips over 50 kilometers in length account for about 60 % of the mileage. Considering the purpose of the trips, the mileage is distributed rather even between social leisure trips, recreational trips and vacation trips with about 30 % of the total mileage per category. Restaurant and café visits constitute a rather small contribution to the total mileage.

Due to this distribution of the mileage, possible measures that can be implemented at the municipal level have been discussed for the categories of social leisure trips, recreational trips and vacation trips. For the social leisure trips, no specific measure has been identified. This category comprises mostly of social visits and densification is recommended as a general measure to enable that more trips can be made by public transport or by walking or biking. One possible measure that has been identified for the recreational trips is the “nature and leisure bus” that was tested in different municipalities in Skåne as a way of making nature and cultural places accessible with public transport. Another measure is leisure time buses that are adjusted after childrens leisure activities and which make it possible for them to access their activities with public transportation. This was a measure that the municipality of Lund tested during years 2010-2011. For vacation trips, the municipalities that attract a lot of tourists may work on providing transportation solutions that reduce the need to visit them by car. An example of such a solution is the ski buses in ski resorts that run between the different systems of ski lifts. Municipalities can also work with the outbound vacation trips by reviewing the possibility to use public transportation to reach the nearby travel hubs through which many trips passes. Such a hub is for example Arlanda airport which generates 18,000 flight trips daily.

Although the discussion of measures in this report is directed towards the municipal level, the leisure travel should also be addressed on higher levels. The reason for this is because of the long-distance trips that account for a crucial share of the resulting mileage. A big part of these trips probably span over several municipalities and hence actors on a higher level should also work with the sustainability in leisure travel. The international air travel shows a rapid increase, which if it continues could lead to a rapid growth of aviation's share of greenhouse gas emissions. To break this trend it is probably necessary with actions at national and international level and this is an area that should be studied further.

Lastly it is noted that it means a great challenge to make the leisure travel more sustainable. It is discovered for example that people with environmentally conscious attitudes are in general not affected by these attitudes when it comes to travel for leisure purposes. For the long-distance travel to be able to continue and Sweden to be able to meet the climate related goals, a shift of trips from car and airplane to more energy efficient modes of transport is required. Meanwhile it should be realized that we may also have to change our travel habits into travel more locally in leisure purposes or to travel less often but stay longer.

Innehåll

Förord

Sammanfattning

Summary

1 Inledning	1
1.1 Bakgrund	1
1.2 Syfte & målsättning	2
1.3 Definition & avgränsning	2
1.3.1 Fritidsresa	2
1.3.2 Avgränsning	2
1.4 Metod	3
1.4.1 Litteraturstudie	3
1.4.2 Analys av resvanor baserat på den nationella resvaneundersökningen	3
1.5 Rapportens disposition	4
2 Litteraturstudie	5
2.1 Vad är en fritidsresa?	5
2.1.1 Semester & Turism	5
2.1.2 Klassificering av aktiviteter	6
2.2 Fritidsresandet idag	7
2.3 Resandets historiska utveckling och fritidsresorna	7
2.3.1 Från industrisamhälle till tjänstesamhälle	7
2.3.2 Fritidsresandet växer fram	7
2.3.3 Resmönster till följd av geografin	8
2.4 Fritidsresandets karaktär	9
2.4.1 Fritidsresandets särdrag jämfört med arbetspendlandet	9
2.5 Förutsättningar & attityder	10
2.5.1 Informations- och kommunikationsteknologi och fritidsresande	10
2.5.2 Gröna attityder och fritidsresande	12
2.5.3 Täta städer- kortare fritidsresande?	13
2.5.4 Framtiden för fritidsresande	15
2.6 Åtgärder riktade mot fritidsresandet	15
2.6.1 Tydligt fokus på arbetsresor	15

2.6.2 Fritidsbussen i Lund	16
2.6.3 Natur- och kulturbussen i Skåne	16
2.6.4 Kombinerade inträdes- och resbiljetter	17
2.6.5 Åtgärder kopplade till semesterresor	18
3 Analys av det svenska fritidsresandet	21
3.1 Definitioner & förklaringar	21
3.1.1 Allmänt om den nationella resvaneundersökningen	21
3.1.2 Vikter	21
3.1.3 Huvudresa, delresa och reselement	22
3.1.4 Transportarbete	22
3.1.5 Fritidsresor i den nationella resvaneundersökningen	23
3.2 Fritidsresandet i Sverige	25
3.2.1 Antal resor och transportarbete	26
3.2.2 Färdmedelsfördelning	32
3.2.3 Reslängdsintervall	37
3.2.4 Var finns potential att göra resandet mer hållbart?	39
3.3 Sammanfattning av resultat och slutsatser	42
3.3.1 Fritidsresandets totala omfattning	42
3.3.2 Skillnader mellan män och kvinnors resvanor samt olika åldersgruppers resvanor	42
3.3.3 Fritidsresandets tidsfördelning	42
3.3.4 Kommentarer till litteraturstudien	42
3.3.5 Slutsatser	43
4 Åtgärder som kan implementeras på kommunal nivå	45
4.1 Sociala fritidsresor	45
4.2 Rekreativresor	45
4.3 Semesterresor	47
5 Slutsatser & vidare rekommendationer	49
5.1 Slutsatser	49
5.2 Det regionala fritidsresandet	50
5.3 Det internationella flygresandet	50
Referenser	52
Bilaga	57

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Sveriges målsättning med en minskad klimatpåverkan innehåller bland annat målet att utsläppen ska minska med 40 % till år 2020 jämfört med utsläppsnivån år 1990. På längre sikt är visionen att Sverige inte ska producera några nettoutsläpp av växthusgaser år 2050 (Regeringen 2014). Med detta ambitiösa mål och denna vision som bakgrund är det av yttersta vikt att minska utsläppen från transportsektorn som står för en mycket stor del av de totala utsläppen. År 2012 var denna andel 47 % av de totala utsläppen av växthusgaser om även utrikesflyg och sjöfart beaktas (Trafikverket 2014).

Fritidsresor står för en mycket stor del av det totala resandet, den nationella resvaneundersökningen från 2005/2006 pekar på att ungefär 30 % av alla resor är fritidsresor (SIKA 2007). Trots den stora omfattningen är kunskapen om denna typ av resor låg. Intresset för dessa resor har ökat under det senaste årtiondet (Ettema & Zwartbol 2013) men traditionellt sett så har åtgärder för att åstadkomma ett mer hållbart transportsystem varit riktade mot arbetsresor. Ett exempel är Lunds kommuns strategi för att skapa ett mer hållbart transportsystem, LundaMaTs¹. I denna nämns sex områden som bör fokuseras på, bland dessa nämns arbetspendling och verksamheters transporter men fritidsresandet lyser med sin frånvaro (Lunds kommun 2014, a). I Halmstads transportstrategi nämns att arbetsresandet med bil till city behöver minska men fritidsresandet nämns inte (Halmstads kommun 2012). Som äldre exempel kan Karlstads transportstrategi från år 2006 nämnas. I denna strategi pekas t.ex. verksamheters transporter ut som ett insatsområde som är behäftat med hållbarhetsrelaterade mål (Zimmerman, Hammarström och Ljungberg 2006). En viktig orsak till att arbetspendling traditionellt har fokuserats mer på är att arbetsresors homogena fördelning i tid och rum jämfört med fritidsresor hotar att orsaka stora trängselproblem om de inte hanteras. En mer homogen fördelning gör det även enklare att hantera arbetspendlingsresor med kollektivtrafiksåtgärder. Faktum kvarstår dock att med ambitionen att minska utsläppen från trafiken så behöver åtgärder mot fritidsresandet vidtas med tanke på dess stora andel av det totala transportarbetet.

¹ När denna rapport skrivs finns LundaMaTs III, den tredje versionen, som en remissversion.

1.2 Syfte & målsättning

Syftet med detta examensarbete är att kartlägga det svenska fritidsresandet för att identifiera hur det kan göras mer hållbart ur ett miljöperspektiv. Utifrån kartläggningen diskuteras möjliga åtgärder som kan implementeras på kommunal nivå för att uppnå detta.

Målsättningen med detta examensarbete är sammanfattningsvis att framställa följande:

- En kartläggning över hur det svenska fritidsresandet ser ut idag.
- Ett resultat av kartläggningen som pekar på vilka resor som är viktigast att åtgärda för att åstadkomma ett mer hållbart fritidsresande ur miljöperspektiv.
- En diskussion av resultatet som föreslår åtgärder som kan tillämpas på kommunal nivå för att göra fritidsresandet mer hållbart.

1.3 Definition & avgränsning

1.3.1 Fritidsresa

Denna rapport behandlar de resor som baserat på dess ärende är att betrakta som fritidsresor. En entydig definition för vad som är en fritidsresa finns inte att tillgå och därför har en egen bedömning av vilka resor som ska omfattas av rapporten varit nödvändig. Med stöd av litteratur inom ämnet diskuteras det mer utförligt i avsnitt 2.1 vilka resor som är fritidsresor. Slutsatsen av denna diskussion är att inkludera de resor som görs i samband med fritidsaktiviteter; aktiviteter som görs efter individuella preferenser av sociala och rekreativa skäl och av kulturella eller psykologiska orsaker. Denna definition av fritidsaktiviteter fastslogs av transportforskaren Reichman år 1976 (Bhat & Koppelman 1993).

1.3.2 Avgränsning

Fritidsresorna i den nationella resvaneundersökningen har undersökts huvudsakligen efter resfrekvens och utträttat transportarbete, färdmedelsfördelning, färdlängder samt tidsfördelning för resorna under veckan och under ett dygn. Även ålders- och könsfördelningen hos resenärerna har undersökts. Undersökningen är en tvärsnittsundersökning som har baserats på data från den nationella resvaneundersökningen från år 2011/2012, inga tidigare resvaneundersökningar har analyserats. Jämförelser av resultat från undersökningen och resultat från litteraturstudien har gjorts där det har varit möjligt.

Kartläggningen har gjorts på nationell nivå. I den efterföljande diskussionen kring eventuella åtgärder som kan tillämpas för att göra fritidsresandet mer hållbart har dock utgångspunkten varit det kommunala perspektivet. Anledningen till denna avgränsning är att det har bedömts som att det är på det kommunala planet som det finns störst möjligheter att åstadkomma förändring. Som nämnt i avsnitt 1.1 ingår inte fritidsresande som ett område som fokuseras på i de olika kommunala transportstrategier som har studerats, vilket tyder på att fritidsresande inte är en typ av resande som kommuner prioriterar i arbetet med att göra transporterna mer hållbara.

1.4 Metod

Detta avsnitt beskriver kort metoden för hur examensarbetet har utförts.

1.4.1 Litteraturstudie

Litteraturstudien som har genomförts kan grovt delas in i tre delar. Inledningsvis gjordes studien med syftet att identifiera vilka resor som skulle behandlas i arbetet genom att studera tidigare definitioner av begreppet ”fritidsresa”. Detta är nämligen ett begrepp som saknar en entydig definition och därför har en avvägning av vilka resor som ska inbegripas varit nödvändig.

Därefter genomfördes en omfattande studie av fritidsresandet med syftet att ge förklaringen till hur det har utvecklats under det senaste århundradet, vad som särskiljer det från övrigt resande och vilka utmaningar som det innebär att åstadkomma mer hållbara resvanor.

Som en sista del i litteraturstudien har tidigare genomförda åtgärder riktade mot fritidsresandet studerats. De åtgärder som har studerats är sådana som kan tänkas implementeras på kommunal nivå och därmed vara aktuella för den diskussion av tänkbara åtgärder som finns längre fram i rapporten.

Litteraturen har samlats in främst genom sökningar i databaser med ämnesområdet transport samt genom personliga rekommendationer. Den litteratur som finns tillgänglig specifikt om fritidsresande är begränsad, i den litteratur som har använts nämns ofta att fritidsresande är ett eftersatt område som det finns anledning att studera i större utsträckning. Den begränsade litteraturen har inneburit en svårighet under litteraturstudien. Även det faktum att fritidsresor inte är entydigt definierade har försvårat litteraturstudien då olika litteratur kan betrakta fritidsresor olika.

1.4.2 Analys av resvanor baserat på den nationella resvaneundersökningen

För att analysera och kartlägga det svenska fritidsresandet som det ser ut idag har data från den senaste nationella resvaneundersökningen använts. Denna är från år 2011/2012. Baserat på den definition av fritidsresor som fastslogs i litteraturstudien har de resor med relevant ärende plockats ut och analyserats med programmet SPSS.

Resorna har analyserats med avseende på deras omfattning, vilka färdmedel som har använts, resornas färdlängder samt när de har skett under veckan och under ett dygn. Även skillnader i resvanor mellan män och kvinnor samt mellan olika åldersgrupper har studerats. Dessa aspekter har mätts i antal resor och transportarbete. De statistiska rapporter som har tagits ut med SPSS har därefter bearbetats med Microsoft Excel för grafiska presentationer av resultaten.

Med resultaten från analysen har de resor som är mest omfattande sett till transportarbete, och vars transportarbete till stor del uträttas med mindre hållbara färdmedel, valts ut som mest angelägna att åtgärda. Åtgärder som kan införas på en kommunal nivå har diskuterats för dessa resor.

En mer utförlig beskrivning av hur denna del har genomförts ges i avsnitt 3.1 som introduktion till analysen.

1.5 Rapportens disposition

I rapportens första kapitel beskrivs först bakgrunden för examensarbetet samt syftet och målsättningen med detta. Avslutningsvis redogör denna del för arbetets avgränsning och metodiken för hur arbetet har genomförts.

I kapitel 2 presenteras litteraturstudien och de viktigaste slutsatserna från denna redovisas. I denna del presenteras vilka resor som har räknats som fritidsresor i arbetet, hur fritidsresandet har växt fram, några karaktärsdrag för fritidsresandet och vilka problem och utmaningar som är sammankopplade med fritidsresandet. Till sist beskrivs exempel på åtgärder som tidigare har genomförts för att göra fritidsresandet mer hållbart.

I kapitel 3 redovisas de analyser av det svenska fritidsresandet som har gjorts med SPSS. Resultaten redovisas grafiskt och i text. De slutsatser om fritidsresandet som drogs i litteraturstudien och som har varit möjliga att kontrollera i analysen diskuteras här. I denna del pekas det slutligen ut vilka fritidsresor som står för mest transportarbete och som därför bedöms vara mest angelägna att åtgärda för att åstadkomma ett mer hållbart fritidsresande.

I kapitel 4 förs diskussion kring möjliga åtgärder som kan implementeras på kommunal nivå för att öka hållbarheten för de resor som har identifierats som önskvärda att åtgärda.

I kapitel 5 ges slutligen en sammanfattning av arbetet med slutsatser. Eventuella felkällor eller brister med analysen diskuteras och rekommendationer för vidare studier ges.

2 Litteraturstudie

Litteraturstudien har genomförts med syftet att kunna identifiera vilka resor som är att betrakta som fritidsresor och ge arbetet en historisk bakgrund till resandet i Sverige och framförallt fritidsresandets utveckling. Vidare ska litteraturstudien ge en fingervisning om fritidsresornas karaktär med avseende på dess andel av det totala transportarbetet, resornas tids- och rumsfördelning samt fördelningen med avseende på kön. Detta besvaras sedan mer genomgående i samband med databasundersökningen. Del tre tar upp några problematiska aspekter av fritidsresandet som har identifierats. Till sist i del fyra så beskrivs några exempel på genomförda åtgärder för att åstadkomma ett mer hållbart fritidsresande. Dessa kan komma att bli aktuella för den diskussion av lämpliga åtgärder som kan implementeras på kommunal nivå. Denna diskussion följer efter att analysen av fritidsresorna har utförts i databasen.

2.1 Vad är en fritidsresa?

Det finns i dagsläget inte någon vedertagen definition för begreppet fritidsresa (Holden 2007) (Nawijn & Peeters 2013). Detta är ett problem som är orsaken till, och konsekvensen av, dagens situation där fritidsresandet inte utgör en roll i transportpolicys som speglar dess frekvens och storlek (Anable 2002).

2.1.1 Semester & Turism

Det förefaller naturligt att fritidsresor sker på fritiden och att de bland annat innefattar semesterresor. Turism kan enligt FN definieras som människors aktiviteter när de reser till och vistas på platser utanför sin naturliga omgivning för en kortare tid än ett år men med minst en övernattningsnatt. Dessa resor kan göras för fritid, affärer eller andra syften (Robertsson et al. 2013). Denna definition tillåter alltså även andra syften för turistresor än enbart fritidssyften. Utifrån denna definition har WTO² delat in turistresor i följande kategorier baserat på dess syfte (Turistdelegationen 1995).

- *Fritid, rekreation och semester*- denna typ av resor omfattar semesterrelaterade aktiviteter som shopping, sightseeing, vandringar i skog och mark och strandaktiviteter samt rekreativitet som kan ske utan att det rör sig om en semesterresa. Dessa kan vara sport- och kulturevenemang t.ex.
- *Besök hos släkt och vänner*- Innebär vanliga besök hos släkt och vänner samt resor som sker vid speciella tillfällen som högtider eller besök som sker av omvårdnadsskäl.

² World Tourism Organization.

- *Affärer och uppdrag*- Innebär resor som sker i affärssammanhang eller i samband med speciella uppdrag. Det kan röra sig om deltagande i möten, framträdanden på konferenser, eller resor i samband med kurser.
- *Hälso- och friskvård*- Hälso- och friskvårdsrelaterade resor.
- *Religionsutövning*- resor för deltagande i religiösa evenemang och pilgrimsresor.
- *Övrigt*- resor vid transit eller andra okända aktiviteter.

Det är dock viktigt att inse att dessa långväga resor som typiskt görs under semestern inte ensamt är orsaken till att fritidsresandet är så pass omfattande. En analys av fritidsresandet bör även inkludera de fritidsresor som görs inom ett kortare tidsintervall och utan övernattnig. Syftena ovan har angetts som skäl till varför turistresor sker men vissa av syftena bör även orsaka den typen av kortare fritidsresor som denna rapport inkluderar.

Fritidsresorna som studeras i denna rapport definieras alltså inte utifrån ett tidsintervall utan de väljs ut enbart baserat på syftet som orsakar dem. Svårigheten består då i att avgöra vilka aktiviteter som kan klassas som "fritidsaktiviteter" och därmed föranleder fritidsresor.

2.1.2 Klassificering av aktiviteter

En forskningsrapport (Bhat & Koppelman 1993) som behandlar resor utifrån de ärenden som orsakar dem, utgår ifrån den uppdelning av aktiviteter som Reichman definierade år 1976. I denna uppdelning delas aktiviteter in i hushålls-, omsorgs- och fritidsaktiviteter³.

Hushållsaktiviteter är de aktiviteter som görs för att upprätthålla hushållets ekonomi, t.ex. arbete eller studier. Dessa aktiviteter möjliggör omsorgs- och fritidsaktiviteter. Hushållsaktiviteter orsakar därmed arbetsresor.

Omsorgsaktiviteter är de aktiviteter som är nödvändiga för att tillfredsställa en persons eller ett hushålls fysiologiska och biologiska behov. Dessa aktiviteter orsakar serviceresor som bankärenden, resor till sjukhus men även inköp av mat- och dagligvaror.

Till sist återstår fritidsaktiviteterna, aktiviteter som görs efter individuella preferenser av sociala och rekreativa skäl och av kulturella eller psykologiska orsaker.

Dessa fritidsaktiviteter är de som ska studeras i denna rapport och utifrån denna definition väljs vilka resor som ska räknas som fritidsresor. Typiska resor som därmed klassas som fritidsresor blir semesterresor, besök hos släkt och vänner, besök i naturen osv.

Även Vilhelmsson (1990) beskriver en liknande indelning av aktiviteter i produktion (arbete), reproduktion (hem, vård och omsorg) samt "fri tid". Bland ärendena som kopplas till den fria tiden nämns besök hos släkt och vänner, sportaktiviteter, möten, nöjen och semester. I Vilhelmssons undersökningar av resvaneundersökningarna från åren 1978-85 stod denna kategori för drygt hälften av det totala antalet resor och ökade något under samma period. Det omfattande resandet under den "fria tiden", som dessutom verkar ha ökat, bör motivera en fortsatt studie av denna typ av resor.

³ Egen översättning av "subsistence", "maintenance" och "leisure".

2.2 Fritidsresandet idag

Då det inte finns en tydlig definition vad en fritidsresa egentligen är kan en procentuell siffra på fritidsresandets storlek alltid ifrågasättas och diskuteras; vilka resor har tagits med och vilka har bortsetts från? En del av den studerade litteraturen behandlar resemönster i andra västeuropeiska länder eller hela EU men då Sveriges samhällsstrukturella omvandling de senaste 150 åren knappast är unik så är dessa uppgifter också intressanta.

Med detta i åtanke blir slutsatsen av den studerade litteraturen att fritidsresorna står för en mycket stor del av det totala transportarbetet.

Andelen av de totalt antal dagliga resorna som utgörs av fritidsresor uppskattas vara från cirka 30-40 % (Sturm & Breser 2011) till cirka 50 % (Holden 2007).

Vad det gäller det dagliga resandet så finns det en tydlig skillnad i reslängd mellan män och kvinnor mätt i det totala resandet. Sedan 2000-talets början reser män i snitt uppemot 50 km per dag medan kvinnor endast reser ca 30 km per dag (Andersson-Skog 2006). Inom fritidsresandet finns trenden att män reser längre sträckor än kvinnor inom semesterresandet och för resor kopplat till rekreationsaktiviteter.

2.3 Resandets historiska utveckling och fritidsresorna

Att resande i alla former påverkas av ekonomiska faktorer och samhällets uppbyggnad och struktur råder det inget tvivel om. Detta avsnitt redogör kort hur Sverige har förändrats under de senaste 150 åren och vilka konsekvenser det har inneburit för resandet.

2.3.1 Från industrisamhälle till tjänstesamhälle

Sverige industrialiserades senare än många andra västeuropeiska länder men å andra sidan skedde industrialiseringen mycket snabbt (Peterson 2006). BNP per capita fördubblades på 37 år, från år 1876-1913, jämfört med den föregående fördubblingen som skedde från 1800-talets början till år 1876 (Ekonomifakta 2012). Utvecklingen skedde främst under den senare delen av 1800-talet. Kring början av 1900-talet hade industrin övertagit jordbrukets plats som den största näringen vilket kan ses som att den grundläggande industrialiseringsprocessen vid denna tidpunkt var genomförd (Peterson 2006). Från mitten av 1970-talet och fram till idag har det pågått ytterligare en omvandling av samhällets produktionsstruktur. Det brukar pratas om den tredje industriella revolutionen, informationsteknologins tidsålder. I och med detta har Sverige succesivt utvecklats från ett industrisamhälle till ett tjänstesamhälle (ibid.). För landets BNP har industrier som textil-, livsmedels- och verkstadsindustrierna minskat i betydelse och samtidigt har tjänsteproduktionen tagit dess plats. Tjänstesamhället har bland annat banat väg för yrken inom naturvetenskap, humaniora, service och samhällsvetenskap samt yrken som baseras på informationsteknologin.

2.3.2 Fritidsresandet växer fram

I takt med att Sverige har gått från att vara ett jordbruksland under begynnande industrialisering till dagens post-industriella tjänstesamhälle så har befolkningens rese-mönster ändrats markant. Vid 1900-talets början var de genomsnittliga dagliga resorna endast cirka 500 meter långa per person och dag (Wahl och Jonsson 2010). Detta dagliga resande utökades till ungefär 4 kilometer till år 1930 och idag reser vi så mycket som 43 kilometer per person och dag (Frändberg, Thulin och Vilhelmsson 2005).

Denna drastiska ökning i dagligt resande beror delvis på arbetspendlingsresor men en särskilt viktig detalj, för detta examensarbete, i denna process är att fritidsresandet har växt fram. Tjänstesamhället har medfört en större betydelse för fritidsaktiviteter, vilket bland annat har yttrat sig som en växande turism och övrigt fritidsresande (Peterson 2006). Det första charterade planet från Sverige avgick i början av 1950-talet och turistresor växte snabbt, år 1978 reste hela 1,2 miljoner svenskar med charterade flyg. (Jonsson & Runefelt 2006). 1900-talet har samtidigt lett till ett utbrett ägande av fritidshus, idag äger ungefär 1 av 6 hushåll ett fritidshus, vilket har skapat denna form av fritidsresande. Under åren 1930-1960 femdubblades det totala resandet och har fortsatt öka sedan dess, vilket det finns anledning att återkomma till. Hela denna ökning kan inte tillskrivas fritidsresandet men det är rimligt att tro att de utgör en stor del av denna ökning.

Onekligen är det personbilen med dess påverkan på infrastrukturen som är den största orsaken till ökningen av dagliga reslängder och det geografiska område inom vilket människor rör sig i (Frändberg, Thulin och Vilhelmsson 2005).

2.3.3 Resmönster till följd av geografin

Vilhelmsson (1990) nämner tre olika förhållningssätt till de geografiska förutsättningar som präglar vardagen. Dessa kan till stor del hänföras till de olika samhällsstrukturer som har varit rådande från det att Sverige började industrialiseras.

I jordbrukssamhället var den rådande principen geografisk stabilitet. Det dagliga "resandet" utgjordes av korta förflyttningar och människor levde och arbetade i deras direkta närmiljö. När samhället industrialiserades minskade självförsörjningen med jordbruk och människor började arbeta inom industrin i större utsträckning. Följden blev längre dagliga resor kopplade till arbetet, en geografisk pendling började växa fram. Dessa längre dagliga resor möjliggjordes av att snabbare transportsätt började växa fram och då framförallt bilen. I takt med att samhällets industrialisering har fortgått och allt fler har börjat arbeta inom tjänstesektorn, har ett tredje förhållningssätt till vardagen växt fram. Detta förhållningssätt karakteriseras av geografisk flexibilitet, det dagliga resandet har ökat kraftigt i och med detta förhållningssätt och resorna görs nu av fler anledningar än för att pendla till arbetet. Den geografiska flexibiliteten har lett till en växande andel fritidsresor.

Vilhelmsson (ibid.) nämner tre viktiga orsaker till denna utveckling mot en livsstil präglad av en hög rörlighet; dels så har vissa uppgifter som tidigare sköttes i hemmet, såsom barntillsyn och omsorg, flyttats över till andra ställen i samhället. Tjänstesamhället som har vuxit fram har medfört att många arbeten har fått mer flexibla arbetstider och fler tjänstresor som följd. Till sist så har en ökad fritid med påföljande fritidsaktiviteter spelat en stor roll för framväxten av detta utbredda dagliga rörelsemönster.

Längre semestrar och kortare arbetsdagar har tillsammans med befolkningens ökade ekonomiska resurser banat väg för fritidsresorna. Arbetsdagarna i Sverige har gått från i genomsnitt 10 timmar per dag kring år 1870 till dagens 7,5 timmar i snitt (Ekonomifakta

2012). Samtidigt har semesterdagarna mer än tredubblats. Under samma tidsperiod har Sverige blivit betydligt rikare, en jämförelse av BNP visar på en nästan 10 gånger så hög BNP per capita⁴ idag som för 100 år sedan (ibid.).

2.4 Fritidsresandets karaktär

Detta avsnitt sammanfattar några viktiga fakta om fritidsresandet som har identifierats under litteraturstudien. Dessa fakta blir intressanta att sedan jämföra med resultatet från databasundersökningen.

2.4.1 Fritidsresandets särdrag jämfört med arbetspendlandet

Anable (2002) har listat några särdrag för fritidsresandet, eller omständigheterna under vilket fritidsresandet ofta sker, som skiljer det från t.ex. arbetspendlande. Dessa särdrag förklarar till viss del val av färdmedel och rutt. Listan nedan har skapats med fokus på resor till fritidsaktiviteter belägna på lantliga platser men de bör vara relevanta även för andra fritidsresor.

- *Psykologin bakom fritid:* Inom forskningen kring psykologin relaterat till fritid är de flesta överens om att fritidsaktiviteter är ett sätt att uttrycka sin identitet och personliga värderingar. Detta är närbesläktat med begrepp som valfrihet, frihet från tvång, njutning, avslappning och fritt deltagande. Dessa är begrepp som historiskt sett har förknippats med bilen och utmaningen ligger därmed i att kunna marknadsföra andra transportsätt som går ihop med dessa begrepp.
- *Bekanthet:* Fritidsresandet sker i större utsträckning till mindre bekanta platser och följer inte samma rutinmässiga beteende som arbetsresandet.
- *Har resan ett självändamål?* Arbetsresor sker med syftet att ta sig till arbetet, de har inget primärt egenvärde. Detta stämmer förvisso in även på många fritidsresor som görs, syftet med resan är att ta sig till fritidsaktiviteten ifråga. För en del fritidsresor blir dock resan en del av upplevelsen vilket medför högre krav på resans komfort och bekvämlighet. För en del fritidsresor är till och med resan i sig fritidsaktiviteten, som t.ex. pilgrimsvandringar, cykelutflykter i naturen eller vissa bilutflykter.
- *Tidsaspekten:* Det är rimligt att tro att det vid fritidsresor finns en högre acceptans för längre restid än vid arbetspendling.
- *Impulsbeslut:* Fritidsresandet är förknippat med en viss spontanitet och sena beslut över vart resan ska gå, var stopp ska göras osv. Här har bilen en stor konkurrensfördel jämfört med kollektivtrafiken då den tillåter mindre planering innan resan och gör det smidigare att ändra destination och ruttval under resan. Kollektivtrafiken begränsar denna möjlighet med biljetter som endast gäller för vissa områden och tider t.ex. och en tidtabell som, särskilt om resan sker på helgen, inte tillåter samma flexibilitet för resenären.

⁴ BNP per capita har inflationsjusterats för att ta hänsyn till inflationen under perioden. Produktionsvärdet är baserat på 2010 års prisnivå.

- *Resor med flera destinationer:* Dagsutflykter kan typiskt innebära en resa till ett större område med flera mindre destinationer. Likt punkten ovan så innebär en resa med flera delstopp att kollektivtrafik blir ett oflexibelt färd sätt jämfört med bilen.
- *Gruppresor:* Fritidsresor innefattar ofta hela familjer och även äldre människor och i dessa fall är bilen ofta enklast att använda såväl som mest ekonomisk.
- *Kostnad:* kostnaden för själva resan kan för fritidsresor uppskattas annorlunda än för arbetsresor, den kan generellt sägas ”bakas in” i hela aktiviteten.
- *Bagage:* Många fritidsutflykter kan innefatta aktiviteter som kräver speciell utrustning och då blir bilens förvaringsutrymmen en fördel för detta färdslag.
- *Kollektivtrafiksförsörjning:* Om fritidsresor sker på helgen sammanfaller de med perioder då kollektivtrafiken har en lägre turtäthet.

Första punkten nämner att de begrepp som förknippas med fritid är närbesläktade med de begrepp som traditionellt har förknippats med bilen. Intressant är att synen på bilen dock håller på att ändras, den är inte längre den självklara symbol för frihet som den en gång var. Enligt en global undersökning utförd av konsultbolaget TNS är unga personers inställning till bilen allt mer att den är ett redskap, inte en symbol för status och frihet (Fröberg 2012).

I övrigt nämner många av punkterna faktorer som gör bilen till ett attraktivt färdmedel vid denna typ av resor och det är svårt att se hur något kollektivt färdmedel skulle vara ett lika attraktivt alternativ till att göra en längre resa till en avlägsen plats i naturen. Även om trenden skulle gå mot att färre personer äger sin egen bil kan det tänkas att dessa resor ändå görs med bil i form av en hyrd sådan t.ex.

Dock ska det kommas ihåg att även om särdragen ovan säkerligen är relevanta för många fritidsresor som görs finns det även de fritidsresor som på många sätt påminner om pendlingsresor. Resor till ett gym, idrottsplats eller till någon föreningslokal sker på mer eller mindre regelbunden basis och är hänvisade till en viss plats på grund av medlemskap. Sådana resor blir mer en del av den vardagliga pendlingen även om de räknas som fritidsresor och då saknar många av punkterna ovan relevans. Däremot kan det vara så att de sker uteslutande under helger, t.ex. en idrottsaktivitet med fast träningsstid som är under helgen, och då kan en del av de fördelar som bilen har gentemot kollektivtrafiken som listats ovan vara viktiga vid valet av färdmedel. Bilen begränsas inte heller på samma sätt under helgen av den rusningstrafik som uppstår under vardagar. Ekonomiska styrmedel som är riktade mot bilen kan vara begränsade till vardagar, som parkering med avgift endast under vardagar eller som i Stockholm där trängselavgiften inte tas ut under helger.

2.5 Förutsättningar & attityder

2.5.1 Informations- och kommunikationsteknologi och fritidsresande

Sedan 1990-talet har tillgången till datorer med internetuppkoppling och mobiltelefoner ökat snabbt i de svenska hemmen (Frändberg, Thulin och Vilhelmsson 2005) och på senare år har mobilt internet till mobiltelefoner blivit utbrett. Med informations- och kommunikationsteknologi, hädanefter benämnt som IKT, och informationssamhället finns en potential inom många områden att överbrygga avstånd med teknik istället för med resor. Förhoppningarna har varit att IKT kan användas för att dra ner på persontransporterna.

Frågan är om detta kan tillämpas på fritidsresandet eller hur fritidsresandet påverkas av IKT.

IKT har potential att ersätta många olika resor. Redan idag har fysiska brev till stor del ersatts av elektroniska brev, bankärenden kan till stor del utföras via internet och olika biljettinköp kan utföras helt via internet. Det diskuteras kring möjligheten att ersätta flera typer av resor med IKT, till exempel skulle tjänsteresor kunna ersättas med videokonferenser till viss del.

Serviceresor upplever de flesta troligen som något nödvändigt ont och att dessa till stor del ersätts av IKT välkomnar nog många, även om det är viktigt att komma ihåg att alla fortfarande inte har tillgång till en dator och att vissa, mestadels äldre personer, inte har intresse av datorer och internet (ibid.). För dessa personer kan det tänkas att ersättningen av fysiska resor och möten med IKT inte upplevs som enbart positivt.

Att ersätta fritidsresor med IKT är rimligen inte ett alternativ i de allra flesta fall. Ett område som är intressant är sociala fritidsresor, resor som görs för att träffa vänner och bekanta. Hur påverkas dessa av sociala medier och möjligheten att kommunicera över internet? En studie av ungdomars användning av internet (ibid.) visar på att kommunikationen via internet främst används för att befästa och förstärka befintliga kontakter snarare än att skapa nya. Ungdomar är en relevant grupp att studera med tanke på den utbredda internetanvändningen hos denna grupp, redan år 2001 hade 90 % av ungdomarna i åldersgruppen 15-19 år datortillgång och 80 % hade internet hemma. Studien pekar på att den virtuella kontakten som upprätthålls med internet inte är ett substitut för att träffas i person, istället innebär den virtuella kontakten en utökning av den sociala kontakten.

Konsekvenser av platsberoende?

En annan intressant frågeställning kring IKT och fritidsresande är om den reseminskning som IKT möjliggör inom andra områden omsätts i ett ökat fritidsresande?

Enligt Skåmedal, som återgivs i en rapport om IKT:s roll för minskade persontransporter (Neergaard, Ekman & Ljungberg 2002), går det inte att urskilja ett ökat fritidsresande hos personer som började distansarbete. Tvärtom så kunde minskningar i fritidsresande noteras. Personerna som distansarbetade började utföra fritidsaktiviteter närmare sitt hem och fritidsresandet för familjemedlemmar minskade även det. Detta förklaras med att de valde att spendera mer tid hemma då personen som distansarbetade var hemma i större utsträckning.

Det finns ett par hypoteser om hur livet påverkas av det platsberoende som IKT delvis möjliggör (Frändberg, Thulin och Vilhelmsson 2005). Hypoteserna pekar mot olika riktningar vad det gäller resandets påverkan av IKT. Dessa hypoteser grundar sig nämligen främst i slutsatsen att IKT möjliggör en platsberoende livsstil som konsekvens av att fysiska möten kan ersättas av virtuella dito. Med denna premiss att vikten av den geografiska platsen minskar uppstår två möjliga scenarier för hur människor förhåller sig till denna situation. Antingen kan detta leda till en mer stationär livsstil. Mer sysslor kan utföras från hemmet och med TV och datorer har det växt fram nöjesindustrier vars produkter möjliggör fritidsintressen som kan utföras från hemmet, till exempel datorspel. Å andra sidan kan platsberoendet utnyttjas till att leva ett rörligare liv. Här möjliggörs ett ökat fritidsresande som kan göras i samband med andra resor. Till exempel kan vissa arbeten som kräver en dator med internetuppkoppling utföras i princip vart som helst, till exempel i fritidsstugan.

Det har skett ett skifte i hur nyttan av IKT-baserade produkter har marknadsförts genom åren (ibid.). Med detta skifte så har den rörliga livsstilen kommit att framhävas som

eftersträvansvärd snarare än den stationära livsstilen, som tidigare framhölls. Detta går väl ihop med den teknikutveckling som har skett under senare år då mobila teknikprodukter utvecklats kraftigt och framförallt då internet har blivit något som människor har tillgång till överallt med sina mobiltelefoner.

Sammanfattningsvis är IKT ett mycket komplext område som har medfört stora förändringar av samhället, att direkt avgöra IKT:s roll för fritidsresandet går inte att göra med de få empiriska fall som har studerats i detta avsnitt. Med stöd av de slutsatserna som Frändberg, Thulin och Vilhelmsson framför, att IKT driver vidare omvandlingen av samhället till ett tjänstesamhälle och att informationssamhället framställs som något som underlättar en rörlig livsstil, så bör ändå IKT i slutändan leda till ett ökat fritidsresande.

2.5.2 Gröna attityder och fritidsresande

Holden refererar till en norsk studie som han tidigare utfört tillsammans med Norland (Holden 2007). Denna pekar på att även om människor är miljömedvetna och väljer transportsätt därefter under den större delen av året så bortses detta förhållningssätt från någon gång under året då en längre fritidsresa görs, exempelvis en lång flygresor.

I en tidningsartikel (Svärd 2011) nämns forskaren Jonas Åkerman som jämför utsläppen vid långa flygresor med bilresor. Han nämner att en flygresor till Thailand ger ett utsläpp av 2,5 ton koldioxidekvivalenter⁵ per person. Detta motsvaras ungefär av 1500 mils bilkörning med en normalstor bensinbil. Alltså skulle en thailandsresa motsvaras av 4,1 mils bilkörning per dag under ett år. Just thailandsresor står för 2,3 miljarder passagerarkilometer årligen i Sverige (Svärd 2011). Vidare varnar Åkerman för flygets utvecklingskurva, globalt sett står flyget för 4-5 % av den totala klimatpåverkan från transporter medan denna siffra i Sverige är ca 12 % (dessa siffror grundas på resvaneundersökningen från år 2006) (Åkerman 2011). Flyget kan komma att gå om bilresandet i utsläpp om 10 år om inget görs åt denna utveckling.

Holden har i en kvantitativ respektive kvalitativ analys undersökt hur stor påverkan ”gröna”, d.v.s. miljövänliga, attityder har gällande att åstadkomma mer hållbara transporter (Holden 2007). Studien omfattar den bredare frågeställningen hur hushållens konsumtion påverkas av gröna attityder och i denna ingår två kategorier som är intressanta för detta examensarbete; hushållens vardagsresande med godtyckligt färdmedel samt långväga fritidsresande med bil eller flyg.

Den kvantitativa studien bestod av en enkätundersökning i Oslo-regionen där 2500 enkäter skickades ut fördelat på åtta olika områden. Personerna för studien valdes slumpmässigt med ålderskravet att de var minst 17 år gamla. Områdena valdes så att faktorer som boendestruktur, hushållssammansättning, socioekonomiska egenskaper och tillgänglighet till kollektivtrafik skiljde sig åt och vars effekter därför kunde studeras.

För att avgöra huruvida respondenterna hade gröna attityder eller ej användes en skala i fyra steg. För att tilldela respondenterna ett steg på denna skala användes vissa ledande frågor i formuläret. De två första stegen som betecknade de mest miljömedvetna individerna tillhörde de som var medlemmar i NEHG eller liknande organisation. För att

⁵ Med koldioxidekvivalenter kan utsläpp av flera olika växthusgaser jämföras med en enhet (Naturvårdsverket 2013). Flygutsläppen till exempel består förutom av koldioxid även av vattenånga och kvävedioxid som bidrar till klimatpåverkan när utsläppen sker på så pass hög höjd (Transportstyrelsen 2013).

sortera in respondenter i steg tre eller fyra användes svar av typen ”håller med” eller ”håller ej med” på vissa frågor.

Resultatet av den kvantitativa analysen visar på att inga större skillnader i energianvändning kan påvisas utifrån personers attityder till miljön. Dessutom pekar studien på att även om miljövänliga respondenter förbrukar mindre energi i sitt vardagliga liv så avspeglar sig inte detta i deras långväga fritidsresande. En kvalitativ analys genomfördes sedan för att reda ut anledningarna till detta resultat. Denna grundades på några intervjuer som genomfördes med hushåll i Oslo år 1999

Sammanfattningsvis presenterar Holden tre teser om varför gröna attityder har begränsad påverkan på valen av transportmedel vid vardagsresandet samt vid det långväga fritidsresandet:

- Känslan av maktlöshet leder till att miljömedvetna åsikter inte omsätts i praktiken när det kommer till vardagsresande. Detta gällde framförallt bilåkare, både för arbetsresor och vardagligt fritidsresande. Respondenterna som i stor utsträckning åkte bil trots att detta stod i konflikt med deras åsikter försvarade detta med att de helt enkelt inte har något val.
- Viljan att unna sig själv något är orsaken att de miljömedvetna ändå gör energikrävande långväga fritidsresor. Detta var något som respondenterna i allmänhet erkände att det var en last de hade och att det inte var något de var stolta över.
- Viljan att framställa sig som miljömedveten kan bidra till miljömedvetna val inom vissa områden men det påverkar inte det vardagliga resandet, hemmets energiförbrukning eller det långväga fritidsresandet i stor utsträckning.

Holden medger själv att uppdelningen av respondenterna i olika klasser av miljömedvetenhet gjordes enligt en ganska enkel princip men menar att den ändå bör ge ett relativt korrekt resultat.

Även Stefan Gössling, professor i humanekologi, har nämnt fenomenet att en miljömedvetenhet inte tycks avspegla sig i semestervanorna (Cosnier 2013). Tvärtom verkar miljömedvetna personer i högre grad välja mer miljöbelastande semestermål. Detta kan visserligen snarare vara en konsekvens av en hög inkomst men det pekar också på att miljömedvetandet begränsas till vardagen.

Rent intuitivt känns slutsatserna ovan logiska och framförallt tesen om att det är viljan av att unna sig själv något kan förklara det frekventa flygresandet. Medan bilresande faktiskt kan ersättas med andra trafikslag, även om detta kan inverka på kostnaden, komforten och restiden, så kan en flygresor till Thailand till exempel inte göras på annat rimligt sätt. Det skulle helt enkelt vara tvunget att avstå från detta vilket är en större uppoffring än att börja åka kollektivt till jobbet.

2.5.3 Täta städer- kortare fritidsresande?

Boverket nämner i sin vision för hur Sverige ser ut år 2025 ett samhälle med täta, funktionsblandade städer som binds samman med tät kollektivtrafik (Boverket 2012). Den täta staden medför många positiva effekter. Bilen blir inte lika nödvändig då avstånden minskar och fler målpunkter kan nås med cykel eller genom att promenera, en tät stad är också enklare att försörja med effektiv kollektivtrafik. En tät stad bör medföra kortare persontransporter till följd av den ökade tillgängligheten.

Frågan är hur fritidsresandet påverkas av den fysiska miljön, medför förtätning samma positiva effekter för fritidsresor som för arbets- service- och inköpsresor? Det finns ett par tendenser som pekar på att det inte är så enkelt. Skulle det kunna vara så att minskningen av arbets-, inköps-, och serviceresor, till följd av tätare städer med högre tillgänglighet, leder till ett ökat fritidsresande?

Holden (2007) hänvisar till en studie gjord av Tillberg år 2002 som gjordes i syfte att undersöka huruvida boendeplatsen fortfarande är avgörande för hur långa resor som görs. Analysen gjordes med särskilt fokus på fritidsresor och efter en jämförelse av det totala resandet med bil hos människor som bodde i städer respektive på landsorten blev hennes slutsats att stadsbor reser betydligt mer av rekreationsskäl.

Holden (2007) tar upp hypotesen om en ”kompensations-mekanism” som skulle innebära att stadsbor som bor i täta stadsmiljöer, med ett litet resbehov för arbets- och service resor, gör längre fritidsresor för att kompensera bristen på egen trädgård. Detta skulle innebära att förtätning av städer som strategi för att minska persontransporterna kan ifrågasättas med tanke på fritidsresandets höga andel av det totala transportarbetet.

Denna hypotes utreder han i en undersökning i Oslo-regionen där människors resvanor i åtta olika bostadsområden, med olika bebyggelsestäthet, undersöktes. Resultatet indikerar att boende i täta stadsmiljöer gör fler flygresor samtidigt som de använder mindre energi för det vardagliga resandet, jämfört med de som bor i mindre tätbebyggda områden. Studien pekar också på att personer som har en egen trädgård gör färre fritidsresor än de som inte har det. Detta gäller även för personer som bor i lägenhet och på något sätt har tillgång till en trädgård.

Även om täta städer är en bebyggelseform som visar upp många fördelar är det viktigt att det inte råder konsensus kring att detta är den form som leder till hållbara städer menar Karin Bradley, forskare i hållbar stadsutveckling (Andersson 2009). Hon efterfrågar en bredare diskussion om hållbar planering och nämner att vid just hållbar stadsplanering så diskuteras det inte var befolkningen spenderar sin fritid.

Det är svårt att dra några direkta slutsatser om bebyggelsestäthetens påverkan på fritidsresandet baserat på denna studie enbart. Olika bebyggelse typer tilltalar olika målgrupper med olika värderingar och det är svårt att avgöra till vilken grad skillnaderna i fritidsresandet påverkas av den byggda miljön respektive värderingarna hos de boende i miljön i fråga. Det förefaller naturligt att personer som bor i villor spenderar mer tid hemma då de lagt en större summa pengar på sitt boende som också kräver mer underhåll. Att tillgången till en trädgård verkar minska fritidsresandet talar för detta.

Studien nämner att det ”vardagliga resandet” minskar i täta miljöer och detta breda begrepp inrymmer troligtvis många olika resor som, enligt denna rapport, är att betrakta som fritidsresor. Av de resor som denna rapport fokuserar på bör många kunna göras kortare i tätare miljöer med hög tillgänglighet, såsom resor till gym m.m. Återigen innebär det odefinierade begreppet fritidsresa en svårighet för att dra slutsatser av andra undersökningar. Sedan är inte ”tät stad” ett entydigt begrepp utan städer med samma täthet kan naturligtvis visa upp väldigt olika karaktär. Det är fullt möjligt att förtäta städer men ändå behålla kvalitativa grönområden och detta är troligtvis viktigt för att minska fritidsresandet till områden utanför staden som görs för att uppleva grönska.

Sammanfattningsvis medför stadsförtätning många positiva effekter, bl.a. möjliggör det kortare persontransporter men ett minskat behov behöver inte betyda att det faktiska resandet minskar (Frändberg, Thulin & Vilhelmsson 2005). Stadsförtätning bör leda till kortare reslängder för en del fritidsresor men inte för semesterresor eller andra fritidsresor vars destination ligger utanför staden.

2.5.4 Framtiden för fritidsresande

Fritidsresandet har succesivt ökat under 1900-talet för att idag utgöra nästan hälften av det totala resta avståndet med motoriserade fordon i västvärlden (Holden 2007). Det finns ett par tendenser som pekar på att det kommer att öka ytterligare och därmed fordrar en större uppmärksamhet än tidigare.

Bland annat så förväntas fritiden att öka. Sverige har en förhållandevis gammal befolkning och den förväntas bli allt äldre (Ekonomifakta 2013) med cirka 30 % som inte kommer att vara i arbetsför ålder år 2060 jämfört med 25 % idag. Med en befolkning där allt större andel är pensionärer så kan deras ökade fritid förväntas leda till ett ökat fritidsresande. Denna resform avtar inte direkt efter pensionen liksom arbetsresor gör utan minskar först vid väldigt hög ålder (Frändberg & Vilhelmsson 2013).

2.6 Åtgärder riktade mot fritidsresandet

Detta avsnitt nämner några exempel på genomförda åtgärder för att göra fritidsresandet mer hållbart samt transportrelaterade åtgärder generellt som bör vara relevanta för fritidsresandet. Dessa exempel har valts ut med det kommunala perspektivet i åtanke eftersom att kapitel 4 ska diskutera några exempel på åtgärder som kan implementeras på kommunal nivå för att göra fritidsresandet mer hållbart. Med hänsyn till resultaten från den statistiska analysen av fritidsresandet väljs de åtgärder som bedöms som mest lämpliga från detta avsnitt till diskussionen i kapitel 4.

2.6.1 Tydligt fokus på arbetsresor

Med den stora andel fritidsresor som görs bör det vara angeläget att rikta åtgärder mot fritidsresandet för att minska de transportrelaterade koldioxidutsläppen och gå i en riktning som överensstämmer med klimatmålen. Traditionellt sett fokuseras det dock inte på fritidsresor, utan en tydlig fokus på arbetspendlingsresor kan urskönjas (Holden 2007). Fritidsresande är ett område som studeras klart mindre jämfört med arbets- och affärsresor (Sturm & Breser 2011). Det verkar som att den generella uppfattningen är att arbetspendlingen fortfarande är den klart dominerande resformen (Vilhelmsson 1990) trots att vi i och med omvandlingen till ett tjänstesamhälle har gått mot ett annorlunda resemonster.

En logisk förklaring till arbetsresornas dominans i olika transportpolicys, förutom den kvardröjande föreställningen att denna restyp är dominerande, är att de ofta sker koncentrerat i tid med tydliga rusningstider på morgonen och eftermiddagen, samt i rummet med viktiga länkar och knutpunkter i transportsystemet som lätt blir överbelastade under rusningstimmarna. Att effektivisera arbetsresandet är viktigt för att det inte ska uppstå stora trängselproblem med negativa samhällsekonomiska effekter som följd eller för höga bullernivåer. Att rikta åtgärder mot fritidsresandet försvåras av det faktum att fritidsresandet till skillnad mot arbetsresandet visar en mycket större variation i tid och rum (Schlich et al. 2004). Kollektivtrafiksåtgärder blir naturligtvis inte lika effektfulla som under de rusningstimmar då de flesta arbetspendlingsresor sker.

Det bör också vara så att trängselproblem som uppstår till följd av arbetspendling befäster uppfattningen hos befolkningen att arbetsresor är den vanligaste resformen, arbetsresorna blir i och med detta väldigt tydligt åskådliggjorda för gemene man.

En studie i England (Anable & Gatersleben 2005) som gjordes för att undersöka vilka faktorer som är betydande för valet av färdmedel vid arbetspendling respektive fritidsresande⁶ visar på skillnader i hur färdmedlet värdesätts vid de olika restyperna. Studien visar på att för arbetspendling så värdesätts faktorer som bekvämlighet, kostnad och flexibilitet högt medan vid valet av färdmedel för fritidsresandet så är aspekter som frihetskänsla, avslappning och spänning nästan lika viktiga.

Att denna typ av diskreta faktorer, som är svårare att mäta, spelar en större roll för fritidsresandet kan tänkas bidra till det bristande intresset för fritidsresor. Det faller sig mer naturligt att vidta åtgärder som förbättrar konkreta faktorer som restiden till exempel snarare än att förbättra mer subjektiva upplevelse-faktorer.

2.6.2 Fritidsbussen i Lund

Fritidsbussen var ett försök i Lund att införa en buss som var mer anpassad för barns fritidsaktiviteter och erbjöd ett alternativ till att bli skjutsad av en förälder. Försöket hölls under två skolterminer, höstterminen 2010 och vårterminen 2011, och busstrafikens tidtabell var utformad för att passa ett par utvalda fritidsaktiviteter som ridning, fotboll och scoutverksamhet. Bussen var avgiftsfri och finansierades av trafikverket och VINNOVA (Johansson 2012).

Utvärderingen av försöket visar på att denna typ av kollektivtrafiklösningar är något som efterfrågas av både barn och vuxna. Resandet var litet i början men ökade och framförallt barnen visade ett väldigt stort intresse för bussen. Mot slutet av försöksperioden drevs bussen med delfinansiering från föräldrarna som stod för 16 % av den totala kostnadstäckningen. Såväl barnen som föräldrarna tyckte att det viktigaste med fritidsbussen var att dess tidtabell stämde väl överens med fritidsaktiviteterna samt att den stannade i nära anslutning till dem. Bussen var ett mindre fordon med en stark betoning på tryggheten, detta med tanke på att barn är en grupp som har liten vana av att åka kollektivt, men trygghetsfaktorn upplevdes som mindre viktigt.

Denna typ av åtgärd skulle kunna ersätta många hämta- och lämna-resor kopplade till fritidsaktiviteter men den har också de positiva effekterna att barnen blir mer självständiga och mindre beroende av de vuxna och att transportsystemet därmed blir mer tillgängligt för denna åldersgrupp.

2.6.3 Natur- och kulturbussen i Skåne

Likt projektet fritidsbussen hölls en busslinje, natur- och kulturbussen, under åren 2009-2012. Denna busslinje var anpassad för att täcka in speciella natur- och kulturplatser i Skåne. Projektet var ett samarbete mellan Region Skåne och de skånska kommunerna Lund, Malmö, Lomma, Höör och Kristianstad (Region Skåne 2012). Efter att försöksperioden hade löpt ut upptogs linjen i Skånetrafikens vanliga utbud från hösten 2013 där den idag är buss 159 som går mellan Lund och Dalby och passerar Skrylleskogen (Lunds kommun 2014, b).

⁶ Fritidsresandet i denna undersökning utgörs av dagsresor till icke-urbana områden.

2.6.4 Kombinerade inträdes- och resbiljetter

Ett sätt att göra det mer attraktivt att åka med kollektiva färdmedel till fritidsaktiviteter som kräver ett inträde är att erbjuda en kombinerad biljett som täcker in både resan till evenemanget och inträdet. Det kan t.ex. röra sig om aktiviteter som konserter och sportevenemang. Sedan år 2001 finns t.ex. företaget Festivalbussen som anordnar resor till konserter och festivaler och även erbjuder möjligheten att köpa inträdesbiljetter i samband med resan (Festivalbussen 2014). Ur kapacitetssynpunkt är det önskvärt att öka kollektivtrafikens andel av dessa resor då dessa evenemang ofta sker vid tider och dagar då kollektivtrafiken har en låg nyttjandegrad (Nordlund, Ceric & Bösch 2012).

I Skåne har kollektivtrafiksnämnden fattat beslut om att införa erbjudande till evenemangsarrangörer om samarbete kring biljettförsäljning (Region Skåne 2013). Detta samarbete innebär att kombinerade färd- och inträdesbiljetter kan säljas enligt tre olika principer; solidaritetsprincipen, paketprincipen och fastprisprincipen.

Solidaritetsprincipen innebär att kollektivtrafikbolaget och arrangören förhandlar fram ett kostnadspåslag som appliceras på alla sålda biljetter och står för kostnaden för kollektivtrafiken. Baserat på arrangörens besökssiffror betalas sedan en ersättning ut till kollektivtrafikbolaget (ibid.). Tanken är att kostnadspåslaget ska kunna hållas lågt eftersom alla besökare är med och betalar oavsett färd sätt till evenemanget. Denna princip lämpar sig för evenemang som är besöksintensiva under en given tidsperiod som en fotbollsmatch eller konsert t.ex.

Med paketreseprincipen säljs biljetter enligt en frivillig kombinerad av färd- och inträdesbiljetter. Detta innebär ofta ett något rabatterat pris för kunden. Enligt denna princip säljer t.ex. SJ resor till olika evenemang och turistmål och denna princip används flitigt i Schweiz. Som en variant på denna princip innebär fastprisprincipen att en större fast summa betalas av arrangören till kollektivtrafikbolaget.

Som fördelar med dessa kombinerade biljetter nämns förutom kapacitetsutrymmet att det innebär en bekvämlighet för kunden att resan och inträdet ingår i samma biljett och detta kan vara ett sätt att få människor att få upp ögonen för kollektivtrafik som färd sätt i allmänhet (Region Skåne 2013).

Som nackdelar nämns att det kräver extra administration från kollektivtrafikbolaget och de många olika biljetterna kan vara svårt för personalen att hålla reda på.

Sedan kollektivtrafiksnämndens beslut i maj 2013 har försök gjorts med att skapa ett avtal med Malmö Opera enligt solidaritetsprincipen⁷. Malmö Operas besökare består till 50 % av personer som bor i Malmö och övriga bor på annan ort i Skåne eller i Danmark. Andelen besökare som tar sig till operan med kollektiva färdmedel är lågt, endast ett par procent gör detta. Totalt besöker 200 000 personer Malmö Opera varje år och med läget nära stationen Triangeln finns det för Skånetrafiken här en stor potential att locka nya resenärer. Ett schablonmässigt kostnadspåslag om 15 kr föreslogs för inträdesbiljetterna vilket skulle täcka resan till och från Malmö Opera med kollektiva färdmedel. Till sist drog sig dock Malmö Opera ur detta tilltänkta samarbete då många av dess besökare kommer med chartrade bussar och bussbolagen skulle eventuellt se negativt på att Malmö Opera ingår i ett annat samarbetsavtal.

I övrigt har avtal skapats för enskilda evenemang så som Eurovision Song Contest som hölls i Malmö 2013 men även mindre mässor m.m. Vid Eurovision Song Contest gällde att

⁷ Bunke, Camilla; försäljningschef Skånetrafiken. 2014. Telefonintervju 2 april.

funktionärerna fick åka med Skånetrafiken mot uppvisande av deras ”funktionärsbatchar”. Julius biljettservice som säljer biljetter till olika evenemang i södra Sverige har uttryckt sitt intresse för att samarbeta med Skånetrafiken i samband med evenemang och ett par kombinerade färd- och inträdesbiljetter har skapats mellan dessa parter. Ett exempel är uppsättningen av West Side Story på Nöjesteatern i Malmö i september 2013. I detta fall och för de övriga avtal som har funnits har det rört sig om avtal enligt paket- eller fastprisprincipen.

Sammanfattningsvis verkar det finnas intresse både från Skånetrafiken och från evenemangsarrangörer för dessa kombinerade färd- och inträdesbiljetter. Än så länge finns det inte något exempel i Sverige på när solidaritetsprincipen har använts men goda resultat har uppnåtts med denna metod utomlands, bl. a. i Tyskland (Nordlund, Ceric & Bösch 2012), så med tiden bör denna metod kunna användas i Sverige.

2.6.5 Åtgärder kopplade till semesterresor

En studie genomfördes mellan åren 2010-2012 av VTI i samarbete med Trivector Traffic AB och RTS (Rese- och turistnäringen i Sverige) i syfte att analysera förutsättningarna för att flytta över resor till de kollektiva färdmedlen i samband med semesterresor (Robertsson et al 2013). Rapporten innehåller en åtgärds katalog med åtgärder som har implementerats och kan vara relevanta i samband med semesterresor. Nedan presenteras några exempel från denna katalog:

För resor till och från en turistort kan paketresor erbjudas som innebär resan till turistmålet kombinerat med boendet och/eller biljetter till evenemang och sevärdheter på plats. Detta är alltså samma princip som nämndes i föregående exempel med kombinerade färd- och inträdesbiljetter fast för mer långväga resor.

Vidare nämner studien hur resandet mellan olika platser inom resmålet kan göras mer anpassat för resenärer utan bil. Detta kan åstadkommas genom att erbjuda skyttelservice mellan olika målpunkter inom resmålet, ett svenskt exempel på skyttelservice är skidbussarna i Åre som går mellan de olika liftsystemen. En möjlighet är att även inkludera upphämtning från den buss- eller tågstation eller flygplats som resenärerna anländer till i biljetten. Denna service finns på ett par utländska skidorter.

För cyklandet i samband med semesterresor kan låncykelsystem erbjuda ett smidigt sätt att ta sig runt inom turistmålet. I Sverige finns det för närvarande låncykelsystem i Stockholm, Göteborg och Örebro och under sommaren 2014 kommer det att införas ett system i Lund (Lunds kommun 2014, c).

I Lund är systemet tänkt att erbjuda dels ett sätt för besökare att ta sig runt i staden men även ett sätt att arbetspendla. Stationernas exakta placering är inte fastställd men de 17 stationerna kommer förutom stadskärnan att täcka in flera av de arbetsplatser som finns i stadens nordöstra del. Systemet i Stockholm har utformats så att cyklarna placerats vid kollektivtrafiksknutpunkter, bostäder, arbetsplatser och mötespunkter. Den stora ökningen i användning som skett mellan åren 2006-2011 tillskrivs dock främst turister, denna grupp utgör två tredjedelar av alla de som hyr cyklar i Stockholm idag (ÖSCR 2012).

Låncyklar har potential att vara ett attraktivt färdmedel för turister, åtminstone verkar fallet vara så i Stockholm, men det bör vara ett lämpligt färdmedel även för fritidsresandet i städer som görs av lokalbefolkningen. En låncykel kan lämnas när den inte behövs längre och om flera målpunkter ska besökas under en dag behöver cyklisten inte fundera över om cykeln är lämplig hela dagen. Den kan på ett smidigt sätt kombineras med resor med andra färdmedel.

Systemet har dock en begränsad kapacitet, i Lund kommer 250 cyklar att finnas fördelade över 17 stationer. Denna begränsning kan medföra ett underskott på cyklar under de timmar då flest arbetspendlingsresor sker medan fritidsresandet, som sker under andra timmar, inte bör påverkas lika mycket av detta. Ur denna synvinkel kanske låncyklar är lämpligare för fritidsresor än arbetspendlingsresor.

3 Analys av det svenska fritidsresandet

Trafikanalys genomför regelbundet undersökningar av svenskarnas resvanor (Trafikanalys 2012) och den senaste av dessa, den nationella resvaneundersökningen från 2011/2012, ligger till grund för den analys som har genomförts i detta avsnitt med hjälp av programmet SPSS. Detta program är speciellt utvecklat för att genomföra statistiska analyser.

3.1 Definitioner & förklaringar

Detta avsnitt ger en kort förklaring till hur arbetet med SPSS har gått till.

3.1.1 Allmänt om den nationella resvaneundersökningen

Data till den senaste resvaneundersökningen samlades in från och med januari år 2011 till och med december år 2013. Insamlingen gjordes med hjälp av skriftligt material i form av bl.a. anteckningsblad som sändes ut till slumpvis utvalda personer. Personerna ifrågasattes att anteckna alla de resor som de gjorde under en dag och dessa utgör det underlag som analyserna i detta avsnitt grundas på. För resor som sker mer sällan, t.ex. mer långväga resor, användes en längre referensperiod under vilken resorna antecknades. Detta gällde för resor som var minst 100 km långa, resor under 100 km som innefattade en gränspassage samt resor längre än 300 km. I de två första fallen användes den 30-dagars period som föregick mät dagen som mätperiod, och för resor längre än 300 km användes som referensperiod den 30-dagars period som i sin tur föregick referensperioden för 100 km långa resor och gränspassager. Som komplement till det skriftliga materialet intervjuades personerna per telefon dagen efter den dag som var mät dag.

Resvaneundersökningen omfattade ungefär 40 000 personer år 2011 och ungefär 15 000 personer år 2012 (ibid.). År 2011 ställde ungefär 17 000 personer upp på en intervju dagen efter, motsvarande siffra år 2012 var ca 7000 personer. Under båda åren var alltså bortfallet betydande. Totalt under de två åren har ungefär 65 000 resor registrerats i undersökningen. För vissa av de registrerade resorna finns ett partiellt bortfall, vilket innebär att alla frågorna kopplade till en viss resa inte har besvarats i det skriftliga materialet. Bortfallet var som störst för frågan om färdlängd för resan. I figur 11 och 16 har det totala fritidsresandet indelats efter färdmedelsfördelning respektive färdlängd för resorna. Det totala transportarbetet skiljer sig ganska mycket mellan dessa två indelningar som en konsekvens av att det inte har antecknats färdlängd för vissa av resorna. Viktningen förstärker denna skillnad.

3.1.2 Vikter

De resor som insamlats under undersökningen kan räknas upp för att ge motsvarande mängd resor på populationsnivå genom att applicera olika vikter på

undersökningsmaterialet. Vikterna, som är framtagna av Trafikanalys, har beräknats så att de tar hänsyn till uppgifter om kön och ålder hos urvalspersonen, kvartal då resan sker samt den region där urvalspersonen bor.

Den vikt som har använts för beräkningarna i detta avsnitt summerar det totala resandet på befolkningsnivå under ett år. Till varje diagram redovisas det oviktade antalet svar (N) som har registrerats och som statistiken i diagrammen baseras på.

3.1.3 Huvudresa, delresa och reselement

I den nationella resvaneundersökningen har begreppet ”resa” delats upp i huvudresa, delresa och reselement (SIKA 2006).

För att definiera en huvudresa har det införts ett antal huvudresepunkter, som är olika fysiska platser, och en huvudresa startar och slutar i en av dessa platser. Dessa huvudresepunkter är:

- Respondentens folkbokförda bostad, eller annan permanent bostad (för värnpliktiga även regemente).
- Respondentens fritidsbostad, även hyrd.
- Respondentens arbetsplats.
- Respondentens skola eller praktikplats.
- Tillfällig övernattningsplats.

Huvudresorna har i sin tur delats upp i en eller flera delresor (om huvudresan består av endast en delresa sammanfaller delresan med huvudresan). Delresorna har definierats utifrån ärendet som utträts med resan.

Till sist har begreppet reselement införts som betecknar byte av färdmedel.

Följande exempel illustrerar hur huvudresor, delresor och reselement förhåller sig till varandra:

Respondenten åker till jobbet från bostaden. På vägen till jobbet stannar respondenten vid en mataffär för att köpa frukost. Resan sker med buss hemifrån som stannar en halv kilometer ifrån mataffären och denna sträcka promenerar respondenten, från mataffären tas en annan buss som går hela vägen till arbetsplatsen.

I detta exempel utgörs huvudresan av resan från hemmet till arbetsplatsen. Denna delas in i de två delresorna som sker från hemmet till mataffären respektive från mataffären till arbetsplatsen. Den första delresan består av två reselement, bussresa samt promenad.

Eftersom detta examensarbete har undersökt resor utifrån ärendet med resan så är det delresorna som har undersökts i SPSS. I fortsättningen benämns dessa enbart som ”resor”.

3.1.4 Transportarbete

Att endast mäta fritidsresandet i antal resor skulle ge en ofullständig bild av dess storlek och karaktär eftersom det inte säger något om hur långa resorna är, och därmed hur mycket utsläpp de orsakar om de genomförs med t.ex. bil. Därför har resorna i detta avsnitt genomgående behandlats utifrån antalet resor men även utifrån transportarbetet som de orsakar. Transportarbete definieras som produkten av antalet resor och reslängden. Transportarbetet mäts följaktligen i personkilometer per år.

3.1.5 Fritidsresor i den nationella resvaneundersökningen

Att särskilja arbetsresor från fritidsresor är enkelt men vad det gäller service- och omsorgsresor kan det uppstå gränsfall som är svåra att avgöra. Hur ska shopping bedömas? Nog kan vissa typer av shopping vara ett fritidsintresse för vissa men med svarsalternativen i resvaneundersökningar kan denna typ av shopping inte särskiljas från inköpsresor för inhandlande av mat och dylik, vilket knappast kan klassas som fritidsresande. Med anledning av svårigheten att särskilja olika inköpsresor har inte shoppingresor inkluderats i undersökningen.

Med stöd av den klassificering av vilka aktiviteter som klassas som fritidsresor som har fastställts i avsnitt 2.1, har nedanstående ärenden klassats som fritidsresor. Ärendena är de svar som har angetts som orsaken för resan i fråga av respondenterna.

- Släkt och vänner.
- Hobbies, musikutövning, studiecirkel, kurs.
- Restaurang, café.
- Motion och friluftsliv, t ex idrott, promenad etc.
- Underhållning och kultur, fest, koncert, bio etc.
- Föreningsliv, religionsutövning.
- Delta i eller följa med vid barns fritidsaktivitet.
- Semesterresa.
- Annan fritidsaktivitet.

Analysen i detta avsnitt har gjorts baserat på de resor som har skett med ärende enligt något av alternativen ovan. Ett par andra svarsalternativ övervägdes att tas med i analysen, dessa var:

- Hämta/lämna saker.
- Skjutsa(följa)/hämta annan person.
- Övriga inköp.
- Inköp av dagligvaror.

Alternativen ”hämta/lämna saker” och ” skjutsa(följa)/hämta annan person” har bedömts som serviceresor. Problematiken med att särskilja olika inköpsresor har nämnts och slutsatsen var att utesluta inköpsresor om det inte går att urskilja shoppingresor som mer påminner om en fritidsaktivitet och utövas som ett nöje. Denna typ av shoppingresor bör finnas inom ärendet ”Övriga inköp” men om detta ärende hade inkluderats i undersökningen hade det troligen även medfört inköpsresor som inte är av fritidskaraktär. Det konstateras att undersökningen kanske missar en del fritidsresor i och med att detta ärende inte har räknats med och att fritidsresandet hade blivit ännu mer omfattande om detta ärende hade inkluderats.

Kategorier av fritidsresor

För att kunna analysera fritidsresande av olika karaktär har svarsalternativen delats in i fyra delkategorier. Även här har indelningen gjorts baserat på ärendet med resan.

Tabell 1- Indelning av fritidsresandet i kategorier.

<p>Totalt fritidsresande- 21 374 resor:</p> <p>Sociala fritidsresor- 6247 resor: Släkt och vänner Delta i eller följa med vid barns fritidsaktivitet</p> <p>Rekreationsresor- 12709 resor: Hobbies, musikutövning, studiecirkel, kurs Motion och friluftsliv, t ex idrott, promenad etc Underhållning och kultur, fest, koncert, bio etc Föreningsliv, religionsutövning Annan fritidsaktivitet</p> <p>Restaurang- och cafébesök- 2057 resor: Restaurang, café</p> <p>Semesterresor- 361 resor: Semesterresa</p>

Med sociala fritidsresor åsyftas fritidsresor som görs främst i socialt syfte. Veldig många fritidsresor som görs rymmer troligen en social aspekt, ett cafébesök t.ex. kan vara ett sätt att umgås med vänner och de flesta ser nog föreningsliv som en social aktivitet. Utifrån svarsalternativen har dock endast ”släkt och vänner” och ”delta i eller följa med vid barns fritidsaktivitet” klassats som renodlade sociala fritidsresor. De andra svarsalternativen ansågs orsaka resor som inte huvudsakligen görs av sociala skäl, även om det sociala inslaget kan vara ett starkt skäl för resan.

Att placera restaurang- och cafébesök i någon annan huvudgrupp var svårt och de kunde eventuellt inkluderas i rekreationsresorna men med ett förhållandevis högt antal resor så gavs dessa en egen kategori.

Semesterresorna fick utgöra en egen kategori då de bör visa ganska särskiljande egenskaper med avseende på reslängd t.ex. Ett problem var dock att det finns ett ganska litet antal semesterresor registrerade i undersökningen. Ett lågt antal semesterresor är logiskt med tanke på att semesterresor ändå görs förhållandevis sällan. Med ett litet underlag var det dock svårare att dra korrekta statistiska slutsatser om dessa resor jämfört med andra fritidsresor och detta är viktigt att ha i beaktande i analysen.

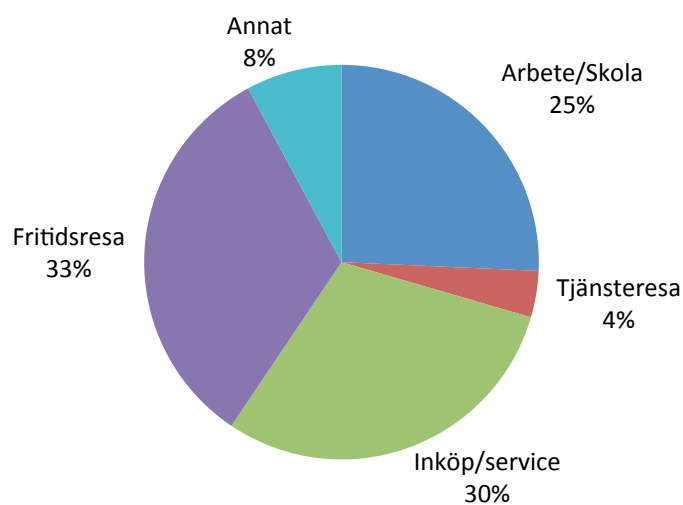
3.2 Fritidsresandet i Sverige

Analysen av fritidsresandet har gjorts för fritidsresandet totalt sett och uppdelat på de fyra kategorier som definierades i tabell 1. Tre huvudsakliga aspekter har analyserats, resornas antal och det transportarbete som de har utträttat, med vilka färdmedel som resorna har gjorts samt resornas färdlängder. Inom dessa aspekter har skillnader i resvanor mellan män och kvinnor samt mellan olika åldersgrupper undersökts. Även resornas fördelning under dygnet och under veckan har studerats. Den statistik som presenteras i detta avsnitt bygger på egen bearbetning av data från den nationella resvaneundersökningen.

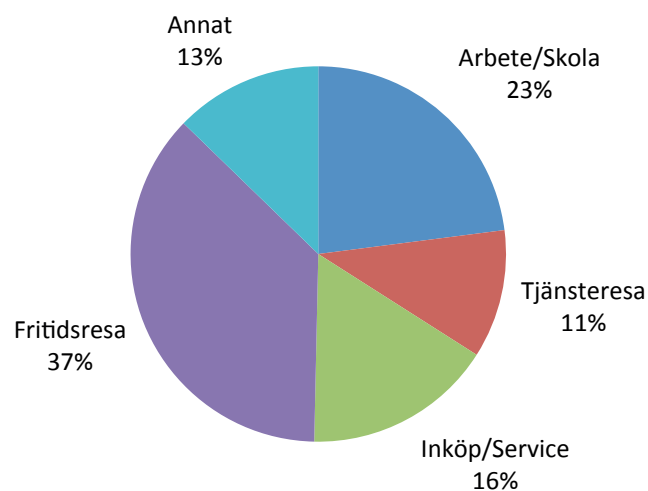
3.2.1 Antal resor och transportarbete

Fritidsresandets storlek i Sverige redovisas i figur 1 och 2 som andelen av de totala persontransporterna, med avseende på både antal resor och transportarbete. Resultatet visar att fritidsresor utgör det största enskilda bidraget till de totala persontransporterna, oavsett om jämförelsen görs baserat på antalet resor eller transportarbete, vilket bekräftar det som nämndes i litteraturstudien om fritidsresandets omfattning.

Noterbara skillnader mellan de olika sätten att mäta resandets storlek går att identifiera för inköps- och serviceresor samt för tjänsteresorna. Inköps- och serviceresorna är relativt många till antalet och står för nästan en tredjedel av resorna men eftersom de i genomsnitt är korta leder det till att dess bidrag till det totala transportarbetet blir mindre och de utgör bara en sjättedel av persontransportarbetet. Det omvända förhållandet gäller för tjänsteresorna som är relativt få men blir mer betydande när persontransportarbetet mäts.

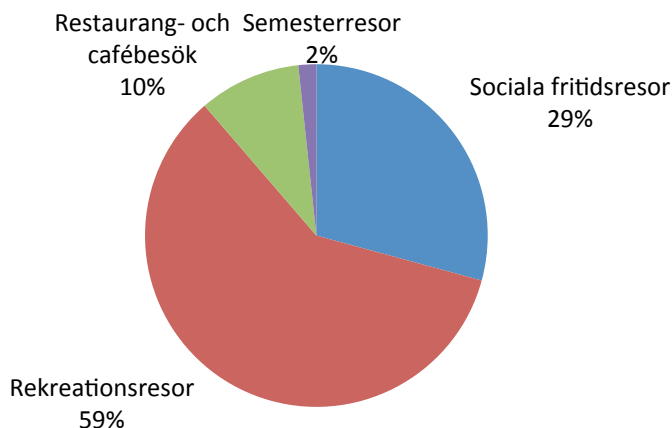


Figur 1- Persontransporternas ärendesfördelning baserat på antal resor. N=65321.

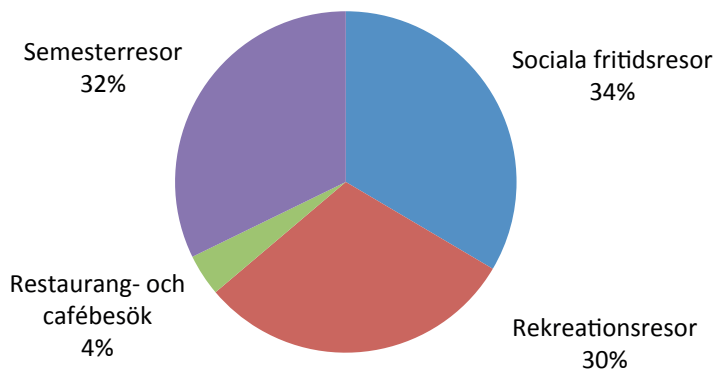


Figur 2- Persontransporternas ärendesfördelning baserat på transportarbete. N=65321.

Med fritidsresandets totala storlek känd har fritidsresorna analyserats mer detaljerat, uppdelat i de kategorier som fastställdes i tabell 1. I figur 3 och 4 redovisas motsvarande beräkningar som i figur 1 och 2 men istället med fördelning mellan de olika delkategorierna av fritidsresor. Den mest iögonfallande skillnaden mellan de bägge måtten är att de få semesterresorna nästan utgör en tredjedel av fritidsresandets totala transportarbete. Resorna i den breda kategorin ”rekreationsresor” utgör å andra sidan ett förhållandevis litet bidrag till det totala transportarbetet trots dess höga resfrekvens. Sett till det totala transportarbetet bidrar alltså semesterresorna, de sociala fritidsresorna och rekreationsresorna i princip lika mycket medan restaurang- och cafébesöken är betydligt mindre omfattande.



Figur 3- Fritidsresornas ärendesfördelning baserat på antal resor. N=21374.

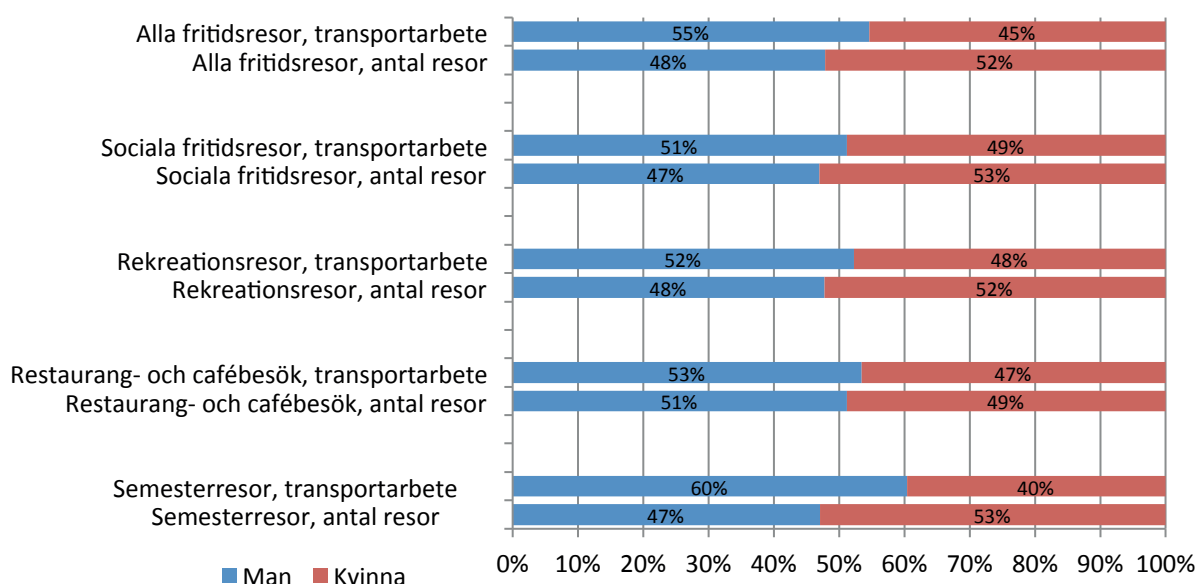


Figur 4- Fritidsresornas ärendesfördelning baserat på transportarbete. N=21374.

Skillnader mellan män och kvinnors resvanor

Generellt gör män och kvinnor ungefär lika många resor. Ett undantag utgör tjänsteresorna som till 66 % görs av män. En viktig skillnad är också att räknat på de totala persontransporterna reser män i snitt ca fem kilometer längre än kvinnor per resa, männens genomsnittsresa är 19,8 kilometer lång jämfört med 14,7 km för kvinnor.

Om skillnaderna i resvanor för fritidsresandet undersöks mer detaljerat visar det sig att kvinnor gör något fler resor än män medan männens resor i genomsnitt är längre. En längre genomsnittlig färdlängd leder till att män står för en något större del av det totala transportarbetet för fritidsresorna. Figur 5 åskådliggör detta förhållande som visar sig gälla inom varje delkategori och för fritidsresandet i stort. Den största skillnaden finns i semesterresandet vars transportarbete till 60 % utträttas av män.



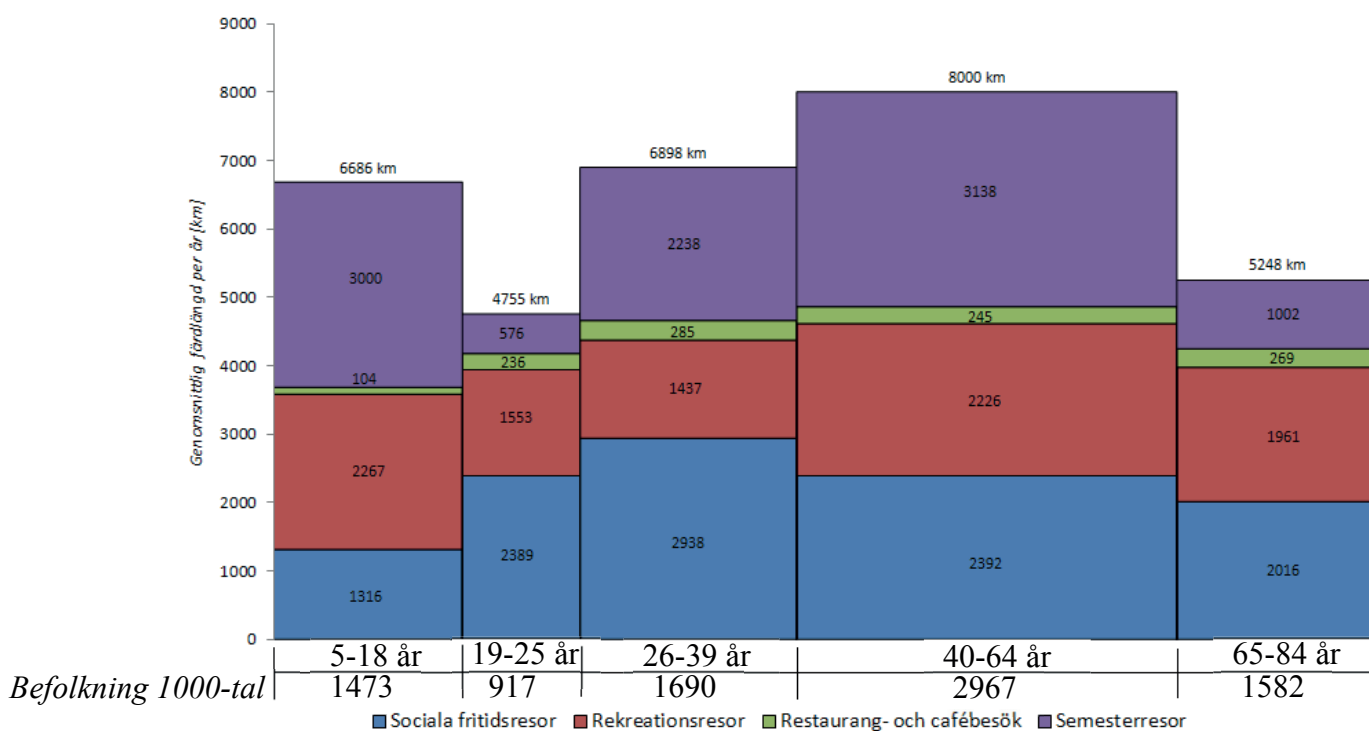
Figur 5- Skillnader i resvanor mellan män och kvinnor. N=361–21374.

Skillnader mellan olika åldersgruppers resvanor

Figur 6 illustrerar skillnader i det genomsnittliga fritidsresandet, uppdelat på kategorier, för olika åldersgrupper. Diagrammet visar genomsnittlig reslängd per år för de olika åldersgrupperna. Bredden på staplarna motsvarar de olika åldersgruppernas relativa storlek och staplarnas yta blir därmed deras relativa persontransportarbete.

Mellan åldrarna 40-64 år görs det mesta fritidsresandet med avseende på total reslängd per person och år. Denna grupp gör längst semesterresor av alla grupper tätt följd av gruppen 5-18 år. Intressant är att grupperna 19-25 år och 65-84 år visar upp relativt snarlika resvanor. Bägge dessa grupper visar upp ett betydligt mindre semesterresande än övriga grupper, detta beror troligtvis på att bägge grupper är relativt inkomstsvaga och för den förstnämnda gruppen som rymmer många studenter bör tidbrist leda till kortare semesterresor. För pensionärer bör den höga åldern bidra till färre/kortare semesterresor.

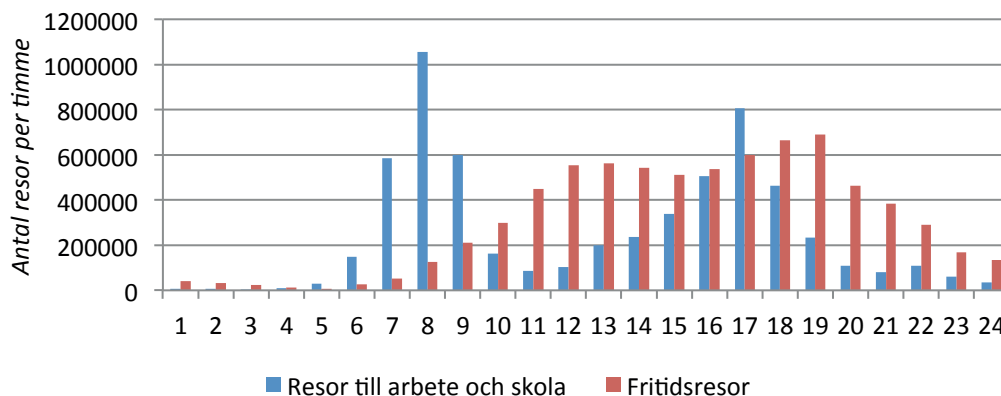
Då gruppen 40-64 år i genomsnitt gör långa fritidsresor och dessutom står för en stor del av befolkningen står de för en stor del av persontransportarbetet som utträttas vid fritidsresandet. Grupperna 19-25 år och 65-84 år reser minst i fritidssyften men då antalet personer i dessa grupper är färre ger detta en mindre inverkan på det totala persontransportarbetet.



Figur 6- Genomsnittlig färdlängd per person och år för olika fritidsresor, uppdelat på åldersgrupper. N=361-12709. Befolkning enligt uppgifter från år 2012 (SCB 2013).

Resandets tidsfördelning

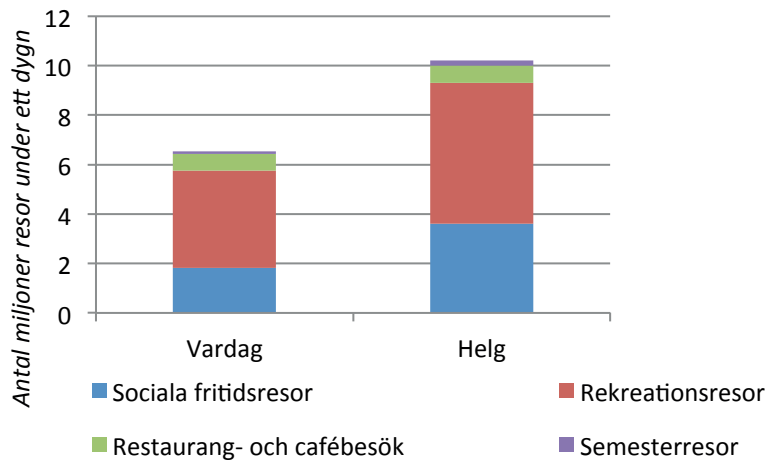
Fritidsresandets fördelning under ett genomsnittligt årsdygn redovisas i figur 7, tillsammans med resor till arbete och skola som jämförelse. Timmarna längs x-axeln anger när resorna startar. Diagrammet visar att resorna ökar kontinuerligt under dagen fram till klockan 13 varefter det minskar något. Därefter ökar resorna igen fram till klockan 19 då flest resor startar under dygnet. Detta skiljer sig från resorna till arbete och skola som visar upp de karakteristiska rusningstiderna tidigt på morgonen och kring klockan 17 på eftermiddagen.



Figur 7- Fritidsresors fördelning under ett dygn jämfört med pendlingsresor. N=9-2956.

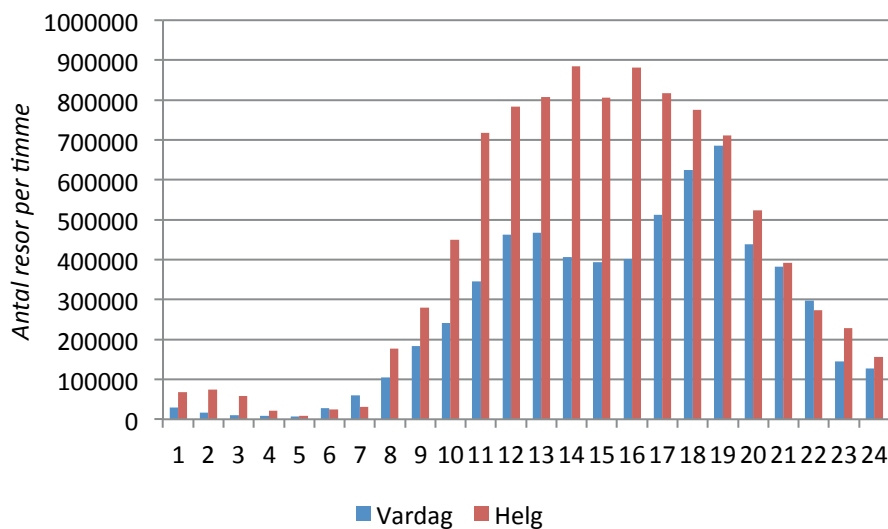
En analys av dygnsfördelningen för fritidsresorna uppdelat på kategorier visar på ungefär samma mönster. Ett undantag är dock restaurang- och cafébesök där nästan hälften av alla resor startar vid lunchtid, inom klockan 12-14. Det är alltså troligtvis luncher under arbetsdagar som står för de flesta restaurang- och cafébesöken. Semesterresorna avviker också i viss mån med en topp i antal resor klockan 10 och ett i övrigt mer oregelbundet beteende. Med deras ringa antal är det dock svårt att dra några slutsatser om denna fördelning.

Tidfördelningen ovan är gjord för ett genomsnittligt årsdygn men det är relevant att också studera hur resmönstret för fritidsresorna skiljer sig under ett genomsnittligt årsvardagsdygn jämfört med ett årshelgdygn. Figur 8 visar, föga förvånande, att det sker nästan dubbelt så många fritidsresor under ett helgdygn jämfört med ett vardagsdygn. Däremot görs fler fritidsresor sammanlagt under vardagar jämfört med helgdagar eftersom vardagarna är fler till antalet. Då underlagsmaterialet endast innehåller information om vilken veckodag som resorna skedde på menas med helg här endast lördagar och söndagar, röda dagar har inte kunnat beaktas.



Figur 8- Antal resor under ett genomsnittligt årsvardags- och helgdygn. N=361-12709.

I figur 9 visas istället, likt figur 7, hur resorna fördelas per timme. I detta fall jämförs timmesfördelningen för fritidsresor under ett helgdygn jämfört med ett vardagsdygn. Ett liknande mönster kan urskönjas men skillnaden är att under helgen sker betydligt fler resor mellan klockan 10-18 jämfört med under en vardag och maxtimmen infinner sig tidigare på dagen. Under de tidiga och sena timmarna på dygnet påbörjas ungefär lika många fritidsresor både under vardagar och helg.



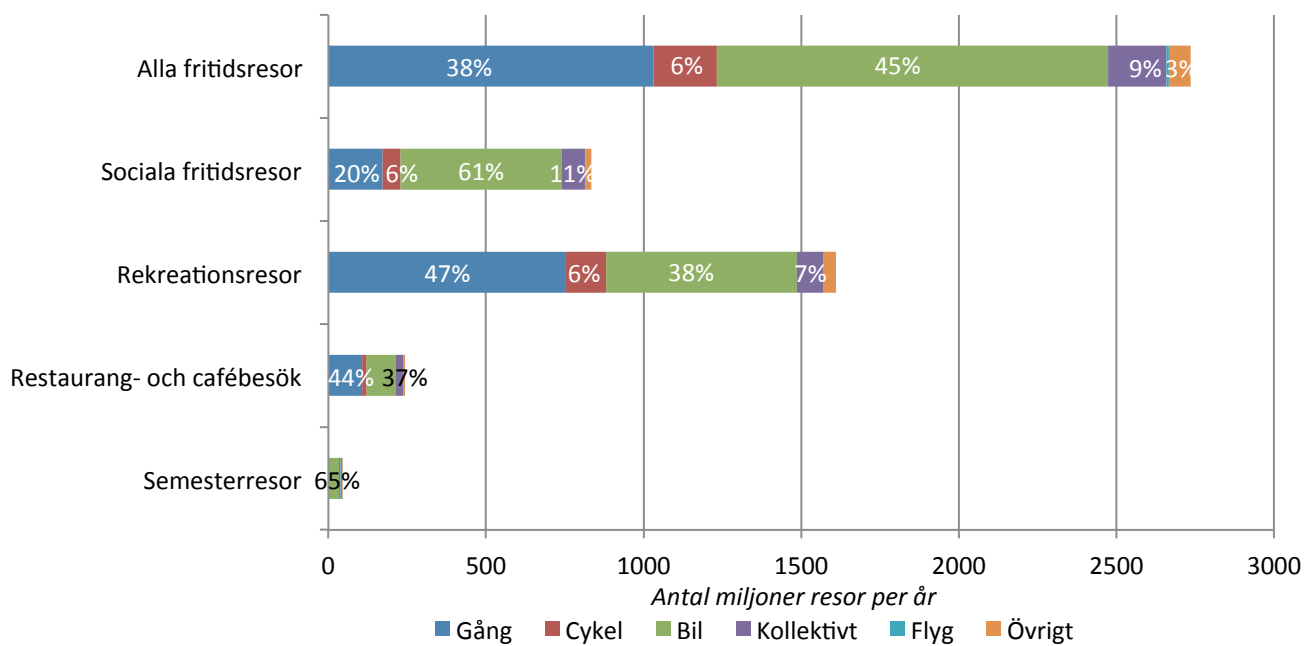
Figur 9- Fritidsresornas timmesfördelning under ett genomsnittligt vardags- och helgdygn. N=12-703.

3.2.2 Färdmedelsfördelning

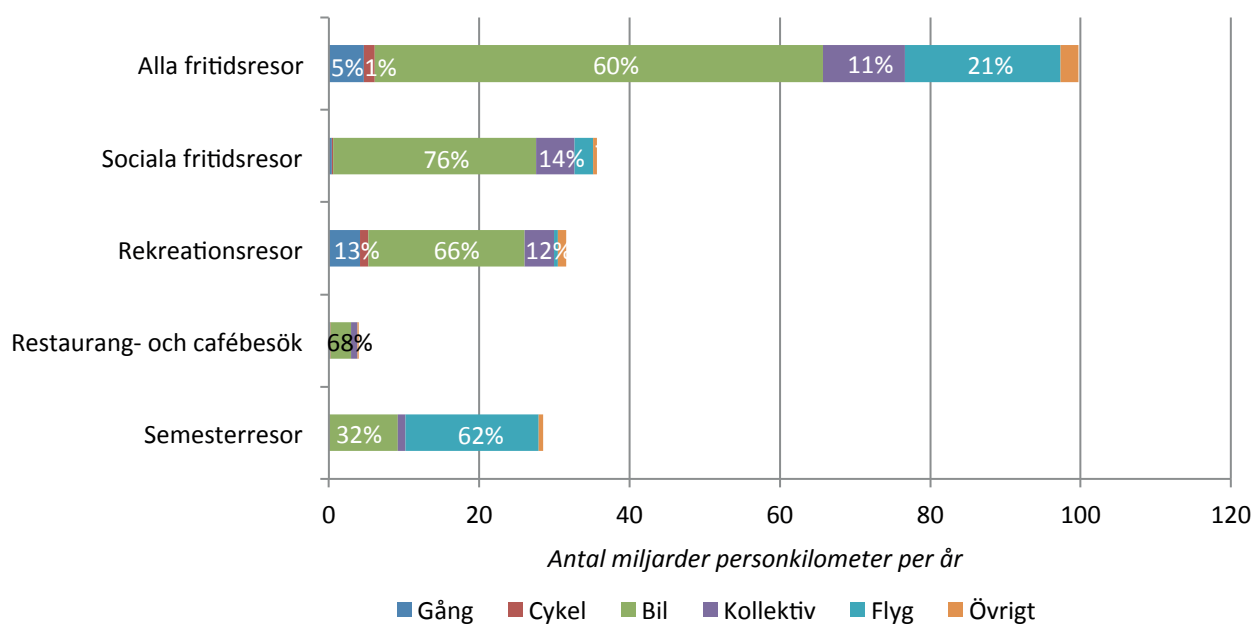
I figurerna 10 och 11 visas med vilka färdmedel som fritidsresandet sker. I kategorin ”Övrigt” ingår bl.a. motorcykel, moped och snöskoter. Resultatet visar tydligt bilens dominans där bilresorna utgör det största enskilda bidraget till det totala antalet resor såväl som transportarbetet. Flygresorna är få till antalet och utgör bara en betydande del av antalet semesterresor som görs. Dess långa genomsnittslängder medför dock att flyget utgör en dryg femtedel av det totala transportarbetet för fritidsresandet. Cykeln verkar vara ett ganska lågt utnyttjat färdmedel vid fritidsresor, istället sker många fritidsresor till fots men dessa utgör en liten del av det totala transportarbetet.

Gångresorna är många till antalet i kategorierna ”Rekreativresor” och ”Restaurang- och cafébesök” och därför är det intressant att studera dessa närmre. För gångresorna i samband med restaurang- och cafébesöken gäller att drygt hälften av dem (54 %) startar mellan klockan 12-14 (N=875). Gångresorna i denna kategori bör till stor del vara promenader till luncher under arbetsdagar.

En detaljerad undersökning av gång som färd sätt vid rekreativresor visar att en stor majoritet av gångresorna (88 %) sker med ärendet ”Motion och friluftsliv, t ex promenad idrott etc” (N=5879). Dessa resor bör främst röra sig om promenader som har ett egensyfte snarare än syftet att transportera sig från punkt A till punkt B.



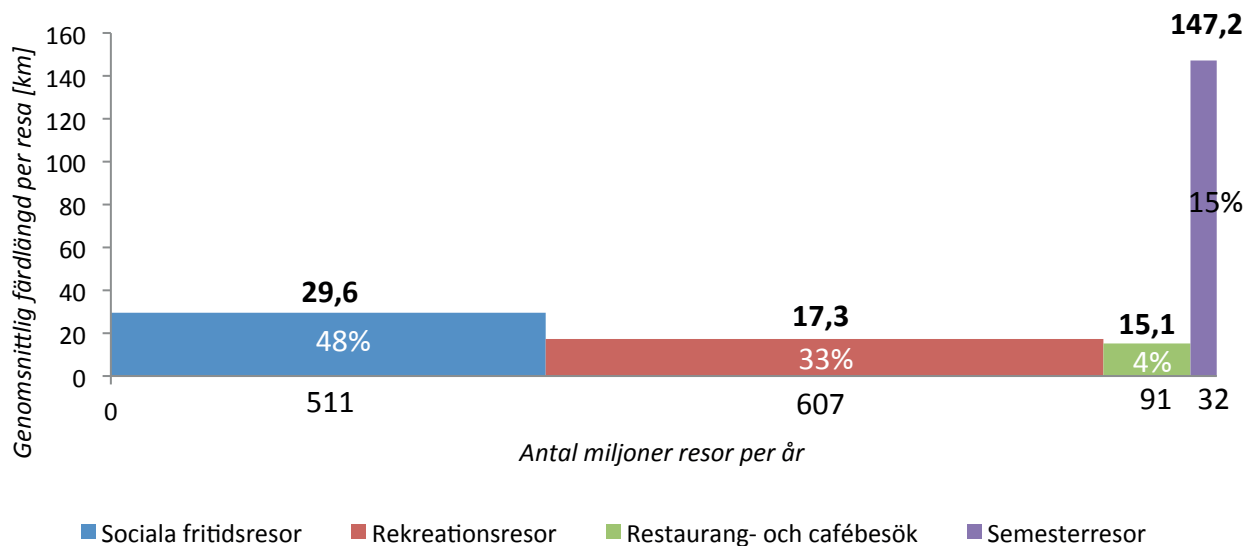
Figur 10- Färdmedelsfördelning baserat på antal resor. N=344–12627.



Figur 11- Färdmedelsfördelning baserat på transportarbete. N=344–12627.

I figur 12 undersöks bilresorna enskilt. Den lodräta axeln motsvarar genomsnittliga färdlängder inom respektive kategori och staplarnas bredd anger antalet resor. Denna grafiska framställning av transportarbetet, som motsvaras av staplarnas areor, visar att det är de sociala fritidsresorna följt av rekreationsresorna som utgör det största transportarbetet. Därefter kommer semesterresorna och sist restaurang- och cafébesöken.

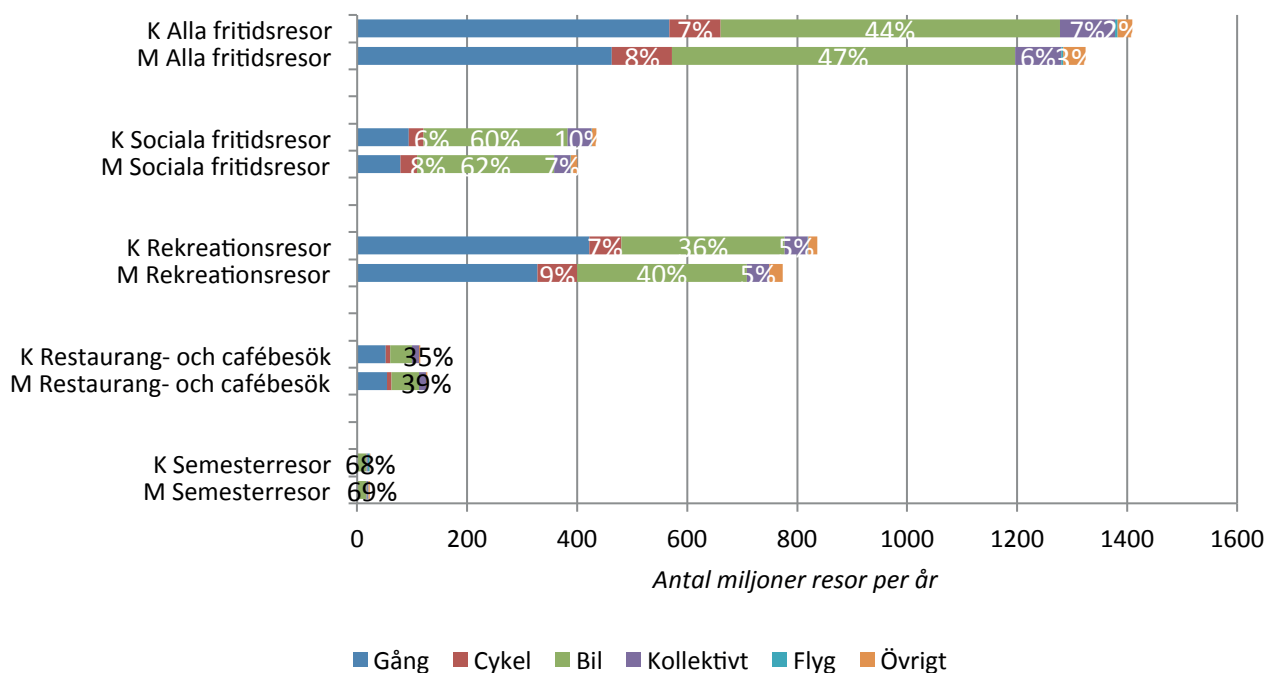
Denna framställning visar vad som är avgörande för storleken på transportarbetet i respektive kategori. Även om det sker relativt få semesterresor är det fortfarande ett problem från en utsläppssynpunkt eftersom den genomsnittliga reslängden är så pass lång. Det stora antalet bilresor som görs i samband med sociala fritidsresor och rekreationsresor medför att de utgör en ännu större del av bilens transportarbete trots en betydligt kortare färdlängd i genomsnitt. Det är anmärkningsvärt att restaurang- och cafébesöken har en så pass lång genomsnittlig färdlängd som 15 kilometer. Den långa genomsnittliga färdlängden beror på ett fåtal mycket långa resor som görs med bil i detta syfte som därmed förskjuter medelfärdlängden.



Figur 12- Antal bilresor och genomsnittlig färdlängd per kategori under ett år. N=223-4772.

Skillnader mellan män och kvinnors val av färdmedel

Figur 13 visar hur män och kvinnors val av färdmedel och färd sätt skiljer sig åt inom respektive kategori av fritidsresa. Fördelningen är baserad på antalet resor som görs. Den mest tydliga skillnaden är att män i något större utsträckning åker bil och kvinnor går mer.



Figur 13- Skillnader i färdmedelsfördelning mellan män och kvinnors fritidsresor. N=164–10995.

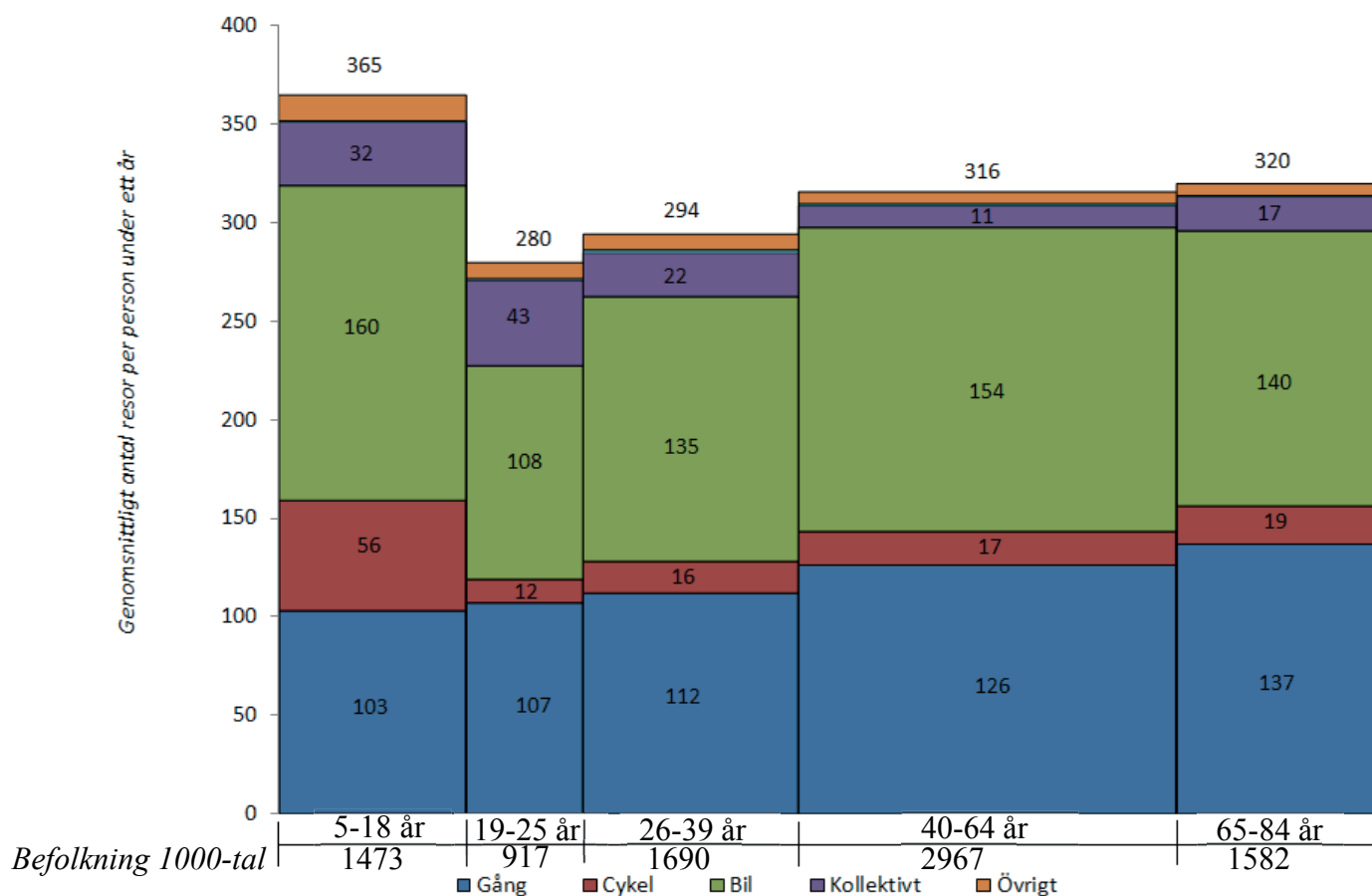
För reslängderna med respektive färdmedel gäller att mäns resor med cykel och bil är längre i genomsnitt, 4,6 och 28 km jämfört med 2,8 och 22 km för kvinnor, medan kvinnor gör längre resor med kollektivtrafik än män i genomsnitt, 31 jämfört med 27 km. För gångresorna finns ingen nämnvärd skillnad i reslängd.

Flygresorna är endast noterbara inom semesterresorna där de utgör en större andel av kvinnors semesterresor än mäns, 12 % jämfört med 8 %. Samtidigt gör männen betydligt längre resor i genomsnitt, 3800 km jämfört med 2000 km. Det statistiska underlaget är dock väldigt litet med endast 30 registrerade resor så det är svårt att dra några långtgående slutsatser om detta resultat.

Skillnader mellan olika åldersgrupper

Figur 14 visar genomsnittligt antal fritidsresor under ett år per person, uppdelat på åldersgrupper. Det kanske mest intressanta är att antalet bilresor per person är flest i gruppen 5-18 år. Bortsett från 18-åringar som precis tagit körkort kräver ju denna grupp att en äldre person skjutsas. Detta resultat bör peka på att barn skjutsas och hämtas med bil i stor utsträckning i fritidssyfte och att många bilresor i fritidssyfte görs med större sällskap.

Andra trender är att gång som färd sätt ökar med åldern och cyklandet minskar först drastiskt för gruppen 19-25 år jämfört med den yngsta gruppen för att sedan öka igen.



Figur 14- Antal fritidsresor per person och år med olika färdmedel, uppdelat på ålder. N=1846-7460. Befolkning enligt uppgifter från år 2012 (SCB 2013).

Resandets tidsfördelning

För fritidsresornas tidsfördelning under ett dygn uppdelade på färdslag gäller att gångresorna uppvisar ett maximum mitt på dagen vid klockan 12-13. Denna fördelning står i kontrast till fördelningen för cykel, bil, och kollektivtrafikresorna vars maxtimmar infinner sig ca 17-19 (N=1857-9310).

Under ett helgdygn används bilen vid större andel av fritidsresorna (50 %) än under ett vardagsdygn (41 %). Under ett vardagsdygn står istället resor till fots för en större del av resorna (40 %) än under ett helgdygn (34 %). Även kollektivtrafiksresor samt cykelresor står för något större andelar av det totala resandet under ett vardagsdygn (10 % respektive 6 %) jämfört med under ett helgdygn (8 % respektive 5 %).

Den mindre andelen bilresor under en vardag omsätts främst i en högre andel gångresor och även en högre andel cykel- och kollektivtrafikresor (N=8110-13026). Samma trend gäller inom respektive delkategori.

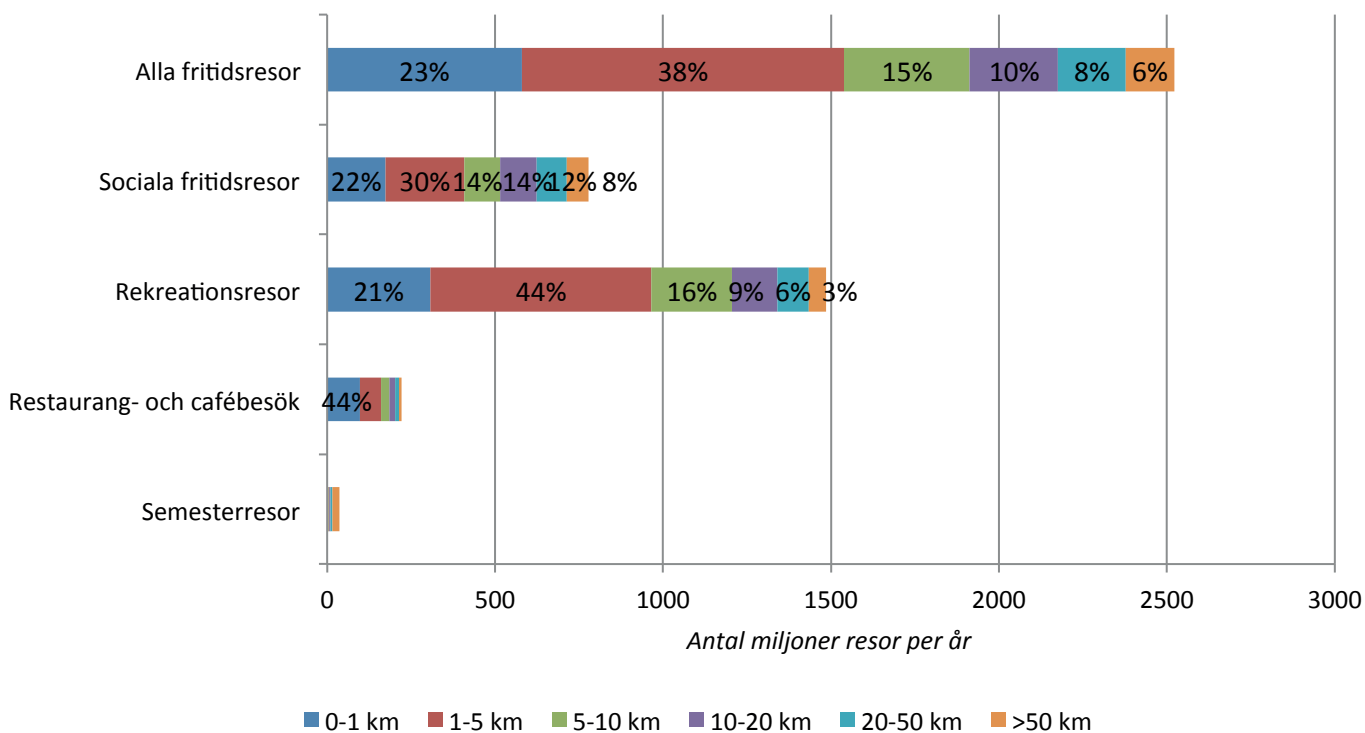
Att färdmedelsfördelningen skiljer sig åt kan bero på att människor väljer att göra fritidsresor till andra målpunkter under helger jämfört med under vardagar eftersom resandet inte behöver anpassas i samma utsträckning efter arbete eller utbildning. Det kan också vara så att samma resa görs med olika färdmedel under en helg jämfört med en vardag p.g.a. orsaker som sämre turtäthet hos kollektivtrafiken under helger eller billigare bilparkering under helgen.

3.2.3 Reslängdsintervall

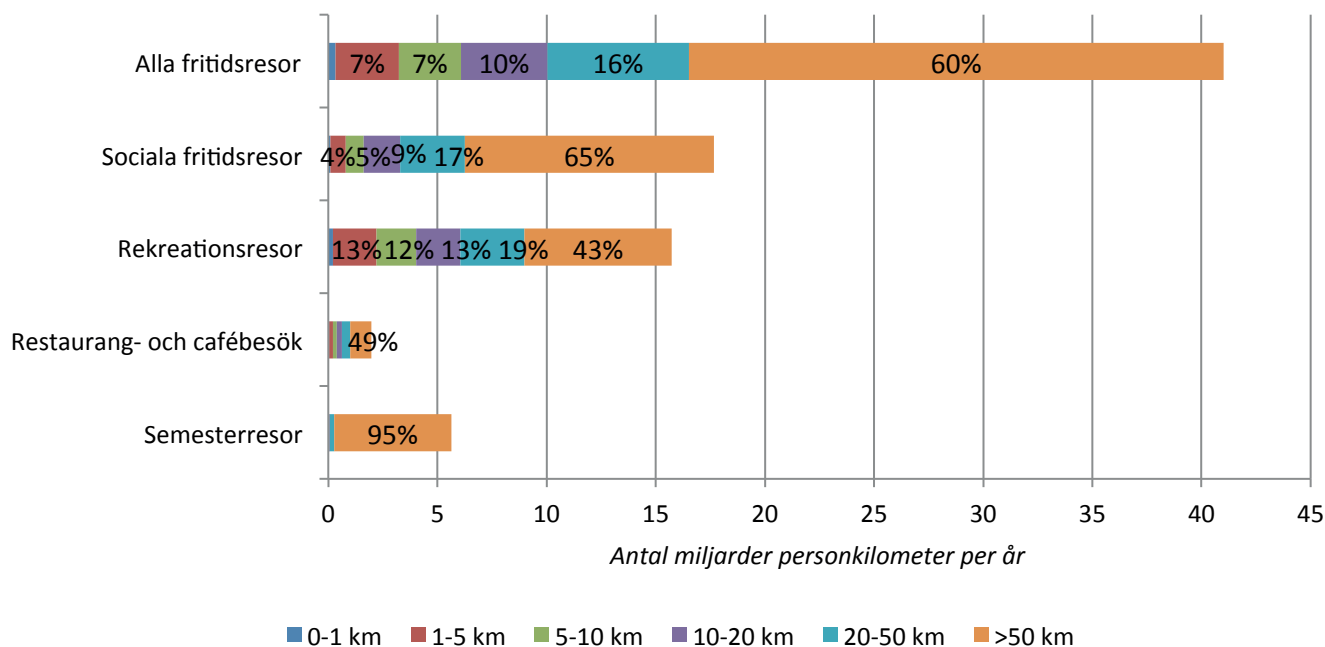
Fördelning baserat på antal resor och transportarbete

En indelning av fritidsresorna efter deras reslängdsintervall visar att en majoritet av de resor som görs är kortare än 5 km, men det är de långväga resorna som är 50 km eller längre som står för majoriteten av transportarbetet totalt sett. Inom varje delkategori utgör de långväga resorna det enskilt största bidraget till det totala transportarbetet. Med avseende på den genomsnittliga färdlängden så är restaurang- och cafébesöken och rekreationsresorna likartade med ungefär samma genomsnittslängder (8,9 respektive 11 km). De sociala fritidsresorna är längre i genomsnitt, 22 km, och semesterresorna är som väntat betydligt längre med en genomsnittlig längd på 365 km. N=361–12709.

För de långväga resorna är bilen det dominerande färdmedlet, hela 81 % av resorna görs med bil och räknat på transportarbete orsakar bilresorna 53 % av det totala (N=1085). Flyget står också för en stor del, 34 %, av det uträttade transportarbetet och därför är de långväga resorna problematiska ur hållbarhetssynpunkt.



Figur 15- Fritidsresornas färdlängdsfördelning, baserat på antal resor. N=295–11686



Figur 16- Fritidsresornas färdlängdsfördelning, baserat på transportarbete. N= 295–11686.

Fritidsresandets tidsfördelning

En jämförelse av de genomsnittliga färdlängderna under ett vardagsdygn jämfört med ett helgdygn visar att de sociala resorna inte påverkas av vilken veckodag de sker medan resorna i övriga kategorier i genomsnitt är betydligt längre under helgen. Framförallt restaurang- och cafébesök samt semesterresor är mer än dubbelt så långa under helger, 14 och 580 km jämfört med 6 och 260 km under en vardag. Rekreativresorna är ca 30 % längre under helger med genomsnittslängder på 13 km jämfört med 9 km under vardagar.

Att vi generellt reser längre sträckor i fritidssyfte under helger är knappast förvånande med den längre tiden vi har att förfoga över i genomsnitt. Restaurang- och cafébesöken som totalt sett bör bestå av mestadels arbetsluncher enligt tidigare resonemang, bör under helgen vara av annan karaktär. Restaurang eller café kan då väljas mer fritt och resan kan ta längre tid eftersom den inte måste inrymmas under en arbetslunch och resultatet blir att resan blir längre. Om tiden för när resorna startar under helgen undersöks visar det sig mycket riktigt att resorna är jämnt spridda utan några distinkta toppar som i fallet när alla restaurang- och cafébesök oavsett veckodag undersöks (N=580). Sedan är många troligtvis hänvisade till längre resor inom denna kategori under helger för att de inte har restauranger eller caféer tillgängliga på nära avstånd, jämfört med när de är på jobbet.

Att semesterresandet visar en sådan stor skillnad beror rimligen på att de flesta långväga semesterresorna som görs sker under ledighet som tas ut enligt veckomönstret. Sista arbetsdagen blir då en fredag och resan görs under lördagen eller söndagen.

3.2.4 Var finns potential att göra resandet mer hållbart?

Problematiken med fritidsresandet från en miljösynpunkt framträder när färdmedelsfördelningen kartläggs. Räknat på transportarbete utgör bilen det största bidraget inom samtliga kategorier av fritidsresor förutom vid semesterresorna där flyget utgör störst del. Detta leder till att för fritidsresandet i stort står bilen för 60 % av transportarbetet och flyget står för 21 % (se figur 11, avsnitt 3.2.2). Dessa färdmedel som är problematiska från en miljösynpunkt står alltså för hela 80 % av personkilometrarna vid fritidsresandet. Bilen är väldigt betydande även sett till antalet resor där 45 % (figur 10) av de totala fritidsresorna görs med bil. Även om fritidsresandet indelas på reslängdsintervall, där de långväga resorna bidrar mest till det totala transportarbetet, så är bilen det färdmedel som dominerar dessa resor, både sett till antalet resor och transportarbetet som uträttas.

Den kategori av fritidsresor som är mest problematisk ur hållbarhetssynpunkt är semesterresorna där hela 93 % av transportarbetet orsakas av bil och flyg samtidigt som semesterresandet utgör nästan en tredjedel av det totala fritidsresandet räknat på transportarbete. Det som särskiljer semesterresorna är, som förväntat, reslängden där de långväga resorna står för en majoritet av det totala transportarbetet.

Det konstateras att det är de sociala fritidsresorna, rekreativresorna och semesterresorna som i ungefär lika stor grad bidrar till transportarbetet som uträttas i samband med fritidsresandet. Kategorierna ”sociala fritidsresor” och ”rekreativresor”, som består av flera olika ärenden⁸, undersöks i tabell 2 mer detaljerat. Undersökningen görs för att identifiera var merparten av bilresorna sker för att därmed kunna föreslå lämpliga åtgärder.

Tabell 2 visar hur resandet inom de bägge kategorierna fördelar sig mellan olika ärenden samt hur stor del av resorna som sker med bil. Även dessa aspekter mäts i både antal resor

⁸ Se tabell 1, avsnitt 3.1.5

och transportarbete. Flygresorna som görs inom dessa typer av resor görs uteslutande med ärendena ”Släkt och vänner” samt ” Underhållning och kultur, fest, koncert, bio etc”. Som figur 11 visar sker dock de allra flesta flygresorna inom semesterresorna varför de inte redovisas i denna tabell.

Tabell 2- Uppdelning av de sociala fritidsresorna och rekreationsresorna på ärendenivå.
N = 3717 – 12709.

Ärenden	Andel resor	Transport-arbete	Andel bilresor	Transport-arbete bil
Sociala fritidsresor- 846 miljoner resor per år				
Släkt och vänner	96%	97%	60%	75%
Delta i eller följa med vid barns fritidsaktivitet	4%	3%	80%	91%
Rekreatiionsresor- 1618 miljoner resor per år				
Hobbies,musikutövning,studiecirkel,kurs	5%	7%	62%	67%
Motion och friluftsliv, t ex idrott, promenad etc	68%	47%	28%	54%
Underhållning och kultur, fest, koncert, bio etc	14%	27%	54%	62%
Föreningsliv, religionsutövning	5%	6%	60%	76%
Annan fritidsaktivitet	7%	13%	62%	81%

Generellt kan sägas att denna uppdelning visar en omfattande användning av bilen för samtliga dessa ärenden. Sett till antalet resor sker majoriteten med bil, ärendet ” Motion och friluftsliv, t ex idrott, promenad etc” är det enda undantaget där bilen används till 28 % av resorna. I detta fall finns dock en avsevärd skillnad mellan transportarbetet som uträttas och antalet bilresor som görs.

Fördelningen av antalet resor och transportarbetet inom de bägge kategorierna i tabell 2 visar stor spridning. Potentialen att med åtgärder kunna göra en viss typ av resor mer hållbara beror delvis på hur vanligt förekommande resan ifråga är men också på hur vanligt det är med bilresor. Vissa ärenden sker i sådan ringa omfattning att det trots en hög andel bilresor skulle leda till relativt små minskningar i utsläpp om de flyttades över till mer hållbara färdmedel. Omvänt kan vissa resor vara vanligt förekommande men ha en relativt låg andel bilresor som begränsar möjligheten att minska utsläppen. Med detta resonemang bör potentialen att göra dessa kategorier av resor mer hållbara vara störst för ärendena ”Släkt och vänner”, ” Motion och friluftsliv, t ex idrott, promenad etc”, samt ” Underhållning och kultur, fest, koncert, bio etc”.

Tabell 3 visar slutligen hur stora sällskapen är i genomsnitt för resor inom de olika ärendena. Detta kan vara en aspekt som påverkar bl.a. valet av färdmedel och är viktigt att beakta vid diskussionen av lämpliga åtgärder.

Tabell 3- Genomsnittligt antal personer per resa. N = 223 – 8662.

Ärenden	Antal personer per resa	Antal personer per bilresa
Sociala fritidsresor		
Släkt och vänner	2,14	2,27
Delta i eller följa med vid barns fritidsaktivitet	2,72	2,62
Rekreationsresor		
Hobbies,musikutövning,studiecirkel,kurs	1,92	1,88
Motion och friluftsliv, t ex idrott, promenad etc	1,94	2,22
Underhållning och kultur, fest, koncert, bio etc	3,19	2,79
Föreningsliv, religionsutövning	2,3	2,29
Annan fritidsaktivitet	2,33	2,27
Semesterresor		
(Annan) semesterresa	2,92	2,83

I genomsnitt sker dessa resor alltså i sällskap med andra personer. Detta är något som bör innebära en konkurrensfördel för bilen, då resan blir billigare att genomföra i grupp med bil jämfört med kollektivtrafik. Dock så finns det inga stora skillnader i antalet personer per resa om bilresor jämförs med övriga färdslag tillsammans. Att ärendet ”Underhållning och kultur, fest, koncert, bio etc” visar ett så högt antal personer per resa i genomsnitt bör orsakas av organiserade gruppresor inom detta ärende. Då kan det röra sig om relativt få resor som arrangeras och genomförs i större grupper vilket förskjuter medelvärdet.

3.3 Sammanfattning av resultat och slutsatser

Nedan följer en sammanfattning av de viktigaste resultaten som har presenterats i detta avsnitt.

3.3.1 Fritidsresandets totala omfattning

Fritidsresandet i Sverige är den ärendekategori som utgör det enskilt största bidraget till de totala persontransporterna. Detta gäller både om det är antalet resor eller transportarbetet som jämförs. Av fritidsresorna är en stor del av resorna av typen rekreativresor och sociala fritidsresor medan semesterresorna endast är av betydande omfattning då transportarbetet mäts. Sett till transportarbetet utgör semesterresorna, de sociala resorna och rekreativresorna ungefär en tredjedel var medan restaurang- och cafébesöken är betydligt mindre omfattande. En majoritet av alla resor som sker är under 5 km långa men de långväga resorna är mycket betydande för det totala transportarbetet då det står för ca 60 %.

3.3.2 Skillnader mellan män och kvinnors resvanor samt olika åldersgruppers resvanor

Kvinnor gör något fler fritidsresor men män gör i genomsnitt något längre resor varför de står för ett större transportarbete. Detta förhållande gäller särskilt för semesterresorna där män står för 60 % av persontransportarbetet. Det finns även skillnader i val av färdmedel, män gör fler fritidsresor med bil än kvinnor i genomsnitt och även längre resor. Kvinnor å andra sidan gör fler resor till fots i genomsnitt och åker längre sträckor kollektivt. En indelning av befolkningen i olika åldersgrupper visar att det är gruppen 40-64 år som står för det mesta fritidsresandet med ca 8000 km resande totalt per person och år. Allra minst fritidsresor per person görs av unga personer i åldrarna 19-25 år. För färdmedelsfördelningen gäller att unga personer, 19-25 år, åker minst bil och mest kollektivt av alla grupper. Gångresorna ökar succesivt med stigande ålder medan cykelresorna minskar markant för de vuxna över 18 år och ökar endast väldigt lite med stigande ålder.

3.3.3 Fritidsresandets tidsfördelning

Under ett dygn visar fritidsresorna en annorlunda tidsfördelning än arbets- och skolresorna på så sätt att de saknar lika tydliga toppar utan ligger på en relativt hög nivå från förmiddagen till kvällen. För resornas fördelning under vardagar respektive helgdagar gäller att under ett genomsnittligt helgdygn sker det betydligt fler fritidsresor, nära dubbelt så många, som under ett vardagsdygn.

3.3.4 Kommentarer till litteraturstudien

Med resultatet av analysen i SPSS till hands finns det ett par hypoteser och fakta som framfördes under litteraturstudien som är värda att kommentera.

Vad det gäller fritidsresandets omfattning så visar den senaste resvaneundersökningen liknande siffror som framfördes under litteraturstudien. I denna nämndes 30-40 % som fritidsresandets andel av det totala resandet. Holden (2007) pekade visserligen på så

mycket som 50 % men det odefinierade begreppet ”fritidsresa” gör det återigen svårt att jämföra dessa siffror rakt av. Det konstateras i alla fall att fritidsresor är den enskilt största bidragande restypen till både det totala antalet resor och transportarbetet.

Angående kvinnor och mäns resvanor inom fritidsresandet nämndes att män reser i högre utsträckning i rekreations- och semestersyfte än kvinnor (Andersson-Skog 2006). Rekreations- och semestersyfte ska inte förväxlas med de kategorier som har använts i analysen men de kategorier som har använts visar inte på detta förhållande. Kvinnor gör något fler resor inom varje kategori och männen reser längre.

Om stadsförtätning nämndes en studie gjord av Holden (2007) som pekade på att personer i tätastadsdelar i högre utsträckning gör långväga fritidsresor till grönområden. Detta påstående har inte undersökts i analysen av fritidsresandet men det kan konstateras att ärendet ”Motion och friluftsliv, t ex idrott, promenad etc” är en ganska vanlig resa inom rekreationsresorna med en andel på 68 % av alla resor. Dessa kan vara intressanta att studera vidare för att se om det går att påvisa skillnader till följd av boendeformen.

3.3.5 Slutsatser

Slutsatsen av denna kartläggning är att det främst är bilresandet som behöver minskas för att åstadkomma ett mer hållbart fritidsresande. Sett per resa är en flygresa värre än en bilresa från en utsläppssynpunkt men summeras resandet är bilresandet mer problematiskt. Om fritidsresandets transportarbetsfördelning analyseras med avseende på ärende eller reslängd så är det semesterresor samt långväga fritidsresor som är mest problematiska. Dessa står för stora andelar av transportarbetet i respektive jämförelse och dess transportarbete produceras främst av bil- och flygresor.

För att fritidsresandet ska bli mer hållbart måste de långväga resorna göras med kollektiva färdmedel i högre utsträckning än idag, eller så måste resmålen bli mer närbelägna så att fler resor kan göras till fots eller med cykel. Tabell 3 visar att fritidsresor i genomsnitt sker i grupp vilket kan vara en viktig aspekt att ha i åtanke när åtgärder diskuteras.

4 Åtgärder som kan implementeras på kommunal nivå

I detta avsnitt diskuteras hur de olika kategorierna av fritidsresor kan göras mer hållbara och för vilka resor, inom respektive kategori, som åtgärder är viktigast att tillämpa. Utgångspunkten i detta avsnitt är hur det från kommunernas sida går att arbeta för ett mer hållbart fritidsresande. Åtgärder diskuteras för de kategorier av fritidsresor som bedöms som viktiga att åtgärda baserat på resultaten från kapitel 3.

4.1 Sociala fritidsresor

Tabell 2 (avsnitt 3.2.4) visar att de resor som är vanligast förekommande i denna kategori är resor av typen ”Släkt och vänner”. Dessa resor, framförallt de långväga, är viktigast att åtgärda för att göra denna typ av resor mer hållbara.

Tidfördelningen för de sociala fritidsresorna kunde inte påvisa några större skillnader i genomsnittliga färdlängder för resorna under helger jämfört med resorna under vardagar. Däremot sker det nära dubbelt så många sociala fritidsresor under ett helgdygn jämfört med under ett vardagsdygn. Av detta dras slutsatsen att resmålet för dessa resor i regel är förbestämt och att resorna inte sker alls om det är brist på tid. Troligen rör det sig i stor utsträckning om besök hemma i bostäder, där ju resmålet är bestämt.

För resor som görs med syftet att träffa släkt och vänner är det svårt att tänka sig en konkret åtgärd för just detta ärende. För resorna som sker inom kommunen bör den bästa åtgärden vara att förtäta bebyggelsen för att minska behovet av att färdas med bil. Med en utglesad bebyggelsestruktur blir bilen i många fall det snabbaste sättet att ta sig mellan två platser. När resmålet är en bostad är det också i många fall möjligt att parkera gratis i anslutning till bostaden så det är svårt att arbeta med parkeringspriset som styrmedel. Om målpunkterna med dessa resor är bostadshus, vilket det bör vara i de flesta fall, är det svårt att jobba med kollektivtrafiksåtgärder då det är svårt att identifiera någon målpunkt som alstrar extra många resor. Med tätare bebyggelse är det lättare att nå målpunkter med kollektivtrafik och promenader samt cykelresor blir ett alternativ i många fall.

4.2 Rekreationsresor

Den här kategorin täcker in väldigt många olika fritidsaktiviteter och bör därmed orsaka ett resande som är spritt över många målpunkter. Det sker betydligt fler resor i denna kategori under ett helgdygn jämfört med under ett vardagsdygn och reslängderna för rekreationsresorna är längre under helgerna.

Med antagande om ett utspritt resmönster är förtätning som åtgärd även viktigt för resorna i denna kategori. Med förtätning är det även viktigt att skapa funktionsblandade områden som integrerar fritidsaktiviteter med service och bostäder. Funktionsblandning bedöms

som effektivt i medeltäta regioner och storstadsområden och påverkar främst serviceresandet men därefter fritidsresandet (Hammarqvist et al. 2011). Förtätning minskar bilresandet dels p.g.a. ett kortare avstånd till målpunkter samt att det kortare avståndet möjliggör överflyttning av resor från bil till gång och cykelresor.

Förutom målpunkterna för resorna kan det vara så att fritidsaktiviteten kräver någon speciell utrustning eller dylikt som påverkar valet av färdmedel. Dessa två aspekter innebär en fördel för bilen med sin flexibilitet och sitt förvaringsutrymme. Det är svårt att tänka sig att alla tänkbara resor inom denna kategori kan flyttas över till kollektiva färdmedel eller till gång- eller cykelresor. För att flytta över resor från bilen till andra färdmedel bör kommuner identifiera målpunkter som alstrar många resor och se över tillgängligheten till dessa. Om resorna har en realistisk möjlighet att göras attraktiva att genomföras med kollektivtrafik kan det vara aktuellt att köpa in extra kollektivtrafikstjänster. Ett exempel där detta skedde var i Lund med natur- och kulturbussen (se avsnitt 2.6.3). Denna busslinje infördes för att täcka in viktiga natur- och kulturplatser i Skåne med kollektivtrafik och togs upp i Skånetrafikens reguljära utbud efter att projektet löpte ut.

En annan åtgärd som togs upp i litteraturstudien och som är relevant för denna typ av resor är kombinerade färd- och inträdesbiljetter till olika evenemang. Tabell 2 visar att ärendet "Underhållning och kultur, fest, koncert, bio etc" omfattar nästan en tredjedel av transportarbetet som uträttas i samband med rekreationsresorna. Med en utbredd bilanvändning inom detta ärende finns här en relativt stor potential att minska utsläppen från bilen. Erfarenheter utomlands, främst från Tyskland och Schweiz, visar på goda resultat med solidaritetsprincipen. Denna modell som bygger på att inträdesbiljetter till kulturevenemang påläggs en avgift som står för kollektivtrafiktaxan har införts utomlands både för mindre evenemang som museum och större sportevenemang. Denna typ av åtgärd implementeras visserligen av kollektivtrafikhuvudmän som sluter avtal med eventarrangörer, men kommunen kan spela en viktig roll genom att marknadsföra dessa åtgärder samt att efterfråga att sådana avtal sluts. Att som kommun kunna peka på en god tillgänglighet till kulturaktiviteter kan stärka kommunens attraktivitet generellt sett.

I avsnitt 2.6.2 presenterades åtgärden "fritidsbussen" som Lunds kommun prövade under åren 2010-2011. Resultaten från detta försök var goda, efterfrågan för denna buss som möjliggjorde att barnen åkte kollektivt till sina fritidsaktiviteter fanns både hos barn och hos föräldrar. Förutom att denna åtgärd kan minska antalet bilresor som görs för att skjutsa barn så kan den medföra flera andra positiva effekter. Att erbjuda barn ett sätt att ta sig till sina fritidsaktiviteter kollektivt ligger i linje med de transportpolitiska målen som talar om ett transportsystem som är tillgängligt för alla medborgare i landet. Ett av huvudargumenten för fritidsbussen var just att de ordinarie busslinjerna inte är anpassade efter de tider som barns fritidsaktiviteter följer (Johansson 2012). En annan tänkbar positiv sekundär effekt av denna åtgärd är att barn i tidig ålder vänjer sig vid att åka kollektivt och därför åker kollektivt i högre utsträckning senare i livet.

Figur 10 (avsnitt 3.2.2) visar att cykling i samband med fritidsresor är som vanligast förekommande i samband med rekreationsresor. Sett till transportarbetet som uträttas i samband med rekreationsresor står dock cykelresor endast för ca 3 %. Rekreationsresorna är till sin natur kortare än de sociala fritidsresorna och semesterresorna vilket delvis kan förklara varför cykeln är mer förekommande här. Då relativt många cykelresor sker i denna kategori bör kommuner ha detta i åtanke vid cykelplaneringen och se till att målpunkter i denna kategori görs tillgängliga med cykel.

4.3 Semesterresor

Semesterresorna är relativt få till antalet men i genomsnitt mycket långa och dess transportarbete utträttas i stort sett bara i samband med bil och flyg.

En del kommuner i Sverige utgör attraktiva målpunkter för turister, inhemska såväl som internationella. För dessa kommuner är det viktigt att integrera turistfrågorna i planeringsprocessen. Ett exempel där turistfrågorna tas hänsyn till är i Västra Härjedalen där samarbetet mellan kommunens planerare, politiker, den lokala turistorganisationen samt relevanta intresseorganisationer har lett till att turistfrågorna lyfts fram i planeringen. (Turistdelegationen 2006). Vad som lockar turister till området och hur området bör profileras har b.l.a. fastslagits.

Från en miljösynpunkt är det sedan viktigt att omsätta denna kunskap om inkommande turister i en planering som tillåter turister att resa till kommunen, och inom den, på ett mer hållbart sätt. I litteraturstudien nämndes som åtgärder kopplat till semesterresor bl.a. de låncykelsystem som för närvarande finns i Stockholm, Göteborg och Örebro. I Stockholm skedde en stor ökning i antalet användare vilket förklarades med att turister började använda systemet i stor utsträckning. Att turister använder systemet i stor utsträckning tyder på att denna åtgärd har potential att göra semesterresorna mer hållbara. En annan typ av åtgärd som nämndes var skidbussarna i Åre som är ett annat exempel på hur resandet inom ett område kan göras smidigare för de som inte har bil.

Att jobba med tillgängligheten med cykel eller kollektiva färdmedel till olika platser inom turistmålet kan leda till stora utsläppsbesparingar om det påverkar turisternas val av färdmedel till turistmålet. Ett scenario där människor väljer att åka tåg till det långväga turistmålet då bilen inte behövs för att besöka olika platser inom turistmålet är ytterst önskvärt då det framförallt är de långa resorna som är avgörande för transportarbetet som utträttas. Nu är det inte så enkelt att bilen väljs som färdmedel endast för att smidigt kunna transportera sig inom området. Den ekonomiska fördel som det ofta innebär att ta bilen om denna innehåller flera passagerare är naturligtvis ett viktigt incitament för att ta bilen vid semesterresor.

Omvänt kan kommuner också jobba med att göra de utgående semesterresorna mer hållbara, eller åtminstone den första delen av resorna. Detta gäller framförallt för resor som sker via en knutpunkt som t.ex. en flygplats, i dessa fall alstrar knutpunkten många resor och då är det önskvärt att inte för många av dessa är bilresor. I fallet Arlanda t.ex. sker 54 % av resorna dit med bil och med nästan 11 miljoner resor dit per år innebär detta en ansevärd mängd bilresor (SATSA 2011). En stor del av dessa resor är naturligtvis arbetspendlingsresor då Arlanda är en stor arbetsplats, enligt rapporten rör det sig om 18000 flygresenärer och 6000 arbetspendlare per dag. Åtgärder som föreslogs för Arlanda var bl.a. höjda parkeringsavgifter, införandet av fler direktbusslinjer samt skapandet av ett gemensamt biljett- och informationssystem (ibid.).

5 Slutsatser & vidare rekommendationer

Detta sista avsnitt summerar arbetet och de resultat som har presenterats. Till sist diskuteras även regionalt fritidsresande och internationellt flygresande kort. Dessa fritidsresor har det inte föreslagits åtgärder för samtidigt som resultaten av analysen pekar på att de utgör omfattande bidrag till det totala transportarbetet.

5.1 Slutsatser

Denna studie av fritidsresandet visar att fritidsresor utgör det enskilt största bidraget till de totala persontransporterna i Sverige, både mätt i antal resor och transportarbete. En analys av färdmedelsfördelningen för fritidsresandet visar att bilen är det dominerande färdmedlet. Även flygets andel blir betydelsefull om transportarbetet mäts och denna andel väntas öka. Av dessa anledningar bör fritidsresandet lyftas fram tydligare i hållbarhetsstrategier som avser transporter och bemötas med lämpliga åtgärder.

Några exempel på hur det på kommunal nivå går att arbeta med fritidsresandet har lyfts fram i åtgärdsdelen för sociala fritidsresor, rekreationsresor och semesterresor.

Åtgärdsdiskussionen i denna rapport begränsades till åtgärder som kan implementeras på kommunal nivå men resultaten från analysen kan vara intressanta att beakta för eventuella åtgärder även på högre nivåer. Det som kan göras på kommunal nivå ska ses en del av det som behöver göras för att åstadkomma ett mer hållbart fritidsresande. Fritidsresandets långväga karaktär fordrar att det behandlas även på regional och nationell nivå, och rimligtvis även på internationell nivå med tanke på flygresandets utvecklingskurva.

Ett problem vid analysen var att semesterresorna i den använda databasen var så pass få till antalet vilket gör det svårare att uttala sig om resvanorna för dessa resor. Metodiken för hur resor registreras i den nationella resvaneundersökningen kanske inte är den optimala för att fånga upp dessa resor som sker relativt sällan. För att få bättre information om semesterresorna kanske det är nödvändigt med en undersökning som speciellt riktar sig mot de resorna och ger ett större underlag.

Litteraturstudien visar att fritidsresandet har växt fram parallellt med bilens tillkomst och spridning samt den generella ökningen av vår dagliga rörlighet. För att upprätthålla detta rörelsemönster och infria de hållbarhetsmål som Sverige har åtagit sig är det nödvändigt att vi börjar resa mer energieffektivt, förslagsvis i högre utsträckning med kollektiva färdmedel. Samtidigt är det viktigt att ifrågasätta detta utsträckta rörelsemönster och vara öppen för möjligheten att vi kanske inte kan resa på samma sätt i framtiden till följd av klimatförändringar och högre bränslepriser. Litteraturstudien visar på att gröna attityder hos människor inte verkar leda till mer hållbara resvanor när det gäller fritidsresande vilket tyder på att fritidsresande i den nuvarande formen är något vi prioriterar högt. Det innebär helt klart en uppoffring på ett annat sätt att avstå från en flygresa till utlandet än att sluta åka bil till jobbet. Det är viktigt att komma ihåg att även om det går att åstadkomma mycket med åtgärder så är fortfarande individens val och handlingar viktiga. I fallet internationella flygresor kan individen t.ex. välja att inte flyga utomlands varje år utan att istället flyga mer sällan och stanna längre på platsen.

5.2 Det regionala fritidsresandet

Den statistiska undersökningen visar att de långväga fritidsresorna, med färdlängder över 50 kilometer, utgör en stor del av det transportarbete som utträttas. Dessa resor sker troligtvis i många fall mellan olika kommuner och kanske även mellan olika regioner. Av denna anledning är det viktigt att planera för ett mer hållbart fritidsresande och jobba med åtgärder även på högre nivåer än den kommunala nivån. Vidare studier om hur det går att göra fritidsresandet mer hållbart på nivåer över den kommunala nivån rekommenderas.

5.3 Det internationella flygresandet

Det har fastslagits (se figur 11, avsnitt 3.2.2) att det är bilresor som främst bidrar till dagens situation med höga utsläpp av växthusgaser i samband med fritidsresande. Sett till transportarbetet utträttat av resor för fritidsändamål står bilen för ca 60 % av totalen medan motsvarande siffra för flyget är ca 20 %. Däremot visar flyget en utveckling som på sikt kan ändra detta förhållande. Inrikesflyget har minskat, både i antal passagerare och landningar, under perioden 1991-2007 och minskningen förväntas fortgå fram till år 2025 (Luftfartstyrelsen 2008). Däremot har utrikesresandet med flyg ökat. Åkerman (2011) menar att även om flyget redan idag producerar mycket utsläpp av växthusgaser så är det framförallt den snabba ökningen som är oroväckande. Om inga åtgärder vidtas för att bryta denna utveckling kan situationen om 25 år vara att flygets utsläpp av växthusgaser har fördubblats (ibid.). Detta trots utvecklingen av mer energisnåla flygbränslen.

Åtgärder för att bryta trenden med långväga internationella flygresor har inte diskuterats i denna rapport då det anses ligga utanför kommuners makt att inverka på denna form av fritidsresande. Att bryta denna trend kräver troligtvis insatser både på nationell nivå och internationell nivå. Vidare studier inom detta område rekommenderas.

Referenser

- Anable, J. (2002). *Picnics, Pets and Pleasant Places: The Distinguishing Characteristics of Leisure Travel Demand*. I Social Change and Sustainable Transport. Black, W.R. och Nijkamp, P. (red.). 181-190. Indiana University Press.
- Anable, J. och Gatersleben, B. (2005). *All work and no play? The role of instrumental and affective factors in work and leisure journeys by different travel modes*. I Transportation research part A: Policy and Practice. Volume 39. 163-181. Elsevier. E-bok.
- Anderson, E. (2009). *Tät stad inte alltid bäst*. SvD. 5 juni. Tillgänglig: http://www.svd.se/kultur/tat-stad-inte-alltid-bast_3013627.svd. Hämtad 2014-02-22.
- Andersson-Skoog, L. (2006). *Kommunikationer i ekonomisk-historisk belysning*. I *Sverige- en social och ekonomisk historia*. Hedenborg, S. och Morell, M. (red.). 345-370. Lund: Studentlitteratur.
- Bhat, C. R. och Koppelman, F. S. (1993). *A conceptual framework of individual activity program generation*. I Transportation research part A: Policy and Practice. Volume 27 (6). 433-446. Elsevier.
- Boverket (2012). *Skapa en hållbar livsmiljö i och kring staden*. Tillgänglig: <http://sverige2025.boverket.se/skapa-en-hallbar-livsmiljo-i-och-kring-staden.html>. Hämtad 2014-02-20.
- Cosnier, M. *Turister tar semester från miljöfrågorna*. Tillgänglig: <http://www.extrakt.se/livsstil-och-konsumtion/turister-tar-semester-fran-miljofragorna/>. Hämtad 2014-04-24.
- Ekonomifakta (2012). *Det har blivit bättre*. Tillgänglig: <http://www.ekonomifakta.se/upload/pdf/DetHarBlivitB%C3%A4ttre.pdf>. Hämtad 2014-01-27.
- Ekonomifakta (2013). *Befolkningsstruktur*. Tillgänglig: <http://www.ekonomifakta.se/sv/Fakta/Arbetsmarknad/Befolkning/Befolkningsstruktur/>. Hämtad 2014-02-04.
- Ettema, D. och Zwartbol, D. (2013). *The structure of joint leisure trips: analyzing two-person leisure trips of Dutch students*. I Journal of Transport Geography 31. 216-225. Elsevier.
- Festivalbussen (2014). Tillgänglig: <https://www.festivalbussen.com/about>. Hämtad 2014-06-14.
- Frändberg, L. och Vilhelmsson, B. (2013). *Spatial, Generational and Gendered Trends and Trend-Breaks in Mobility*. I Handbook of Sustainable Travel. Gärling, T. Ettema, D. och Friman, M. (red.). 15-32. Springer. E-bok.
- Frändberg, L. Thulin, E. och Vilhelmsson, B. (2005). *Rörlighetens omvandling*. Lund: Studentlitteratur.

- Fröberg, J. (2012). *Statusen lämnade bilen*. SvD. 3 december. Tillgänglig: http://www.svd.se/naringsliv/motor/bilbranschens-kris-gar-inte-att-stoppa_7720186.svd. Hämtad 2014-03-26.
- Halmstads kommun (2012). *Handlingsprogram för hållbara transporter*. Tillgänglig: <http://www.halmstad.se/download/18.51348072134655d5221800024323/1367926497731/dell-transportstrategi.pdf>. Hämtad: 2014-05-28.
- Hammarqvist, J. Ericsson, E. Brundell Freij, K. Berglund, A-K. och Kristo, K. (2011). *Underlag för klimatscenario*. Tillgänglig: file:///C:/Documents%20and%20Settings/rifa/Mina%20dokument/Downloads/Rapport_Klimatscenario_final.pdf. Hämtad: 2014-04-28.
- Holden, E. (2007). *Achieving sustainable mobility: Everyday and Leisure-time Travel in the EU*. England: Ashgate Publishing Limited. E-bok.
- IBM SPSS Statistics 19.
- Johansson, S. (2012). *Fritidsbussen- erfarenheter från en busstrafik på barns villkor*. LTH.
- Jonsson, P. Runefelt, L. (2006). *Konsumtion: identitet, makt och livets nödort*. I *Sverige- en social och ekonomisk historia*. Hedenborg, S. och Morell, M. (red.). 319-343. Lund: Studentlitteratur.
- Luftfartsstyrelsen (2008). *Flygtendenser*. Tillgänglig: <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Publikationer/Luftfart/Flygtendenser/Flygtendenser-nr-1-2008-Tema-Inrikesflygets-framtid8/>. Hämtad 2014-05-06.
- Lunds kommun (2014 a). *LundaMaTs III- Strategi för ett hållbart transportsystem i Lunds kommun*. Tillgänglig: <http://www.lund.se/Global/F%C3%B6rvaltningar/Tekniska%20f%C3%B6rvaltningen/Gatu-och%20trafikkontoret/LundaMats/LundaMats%20III%20remiss/LundaMats%20III%20Remissversion.pdf>. Hämtad 2014-05-08.
- Lunds kommun (2014 b). *Naturbussen linje 159*. Tillgänglig: <http://www.visitlund.se/inspiration/naturen-i-lund/natur-och-kulturbussen>. Hämtad 2014-03-26.
- Lunds kommun (2014 c). *Lånecyklar i Lund*. Tillgänglig: <http://www.lund.se/sv/Medborgare/Kommun--politik/Press--och-informationsmaterial/Pressmeddelanden/Detaljsida/?itemid=951813&typeofmedia=pressrelease>. Hämtad 2014-03-31.
- Naturvårdsverket (2013). *Begränsad klimatpåverkan*. Tillgänglig: <http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Sveriges-miljomal/Miljokvalitetsmalen/Begransad-klimatpaverkan/>. Hämtad 2014-03-25.
- Nawijn, J. och Peeters, P. (2013). *Rose Tinted Memories as a Cause of Unsustainable Leisure Travel*. I *Handbook of Sustainable Travel*. Gärling, T. Ettema, D. och Friman, M. (red.). 185-199. Springer. E-bok.
- Neergaard, K. Ekman, J. och Ljungberg, C. (2002). *IT för minskade persontransporter*. Tillgänglig: http://publikationswebbutik.vv.se/upload/1903/2002_32_it_for_minskade_persontransporter.pdf. Hämtad 2014-02-06.
- Nordlund, J. Ceric, N. och Bösch, S. (2012). *Tillgänglighet med kollektivtrafik till kulturinstitutioner*. Tillgänglig: <http://www.skane.se/Upload/Webbplatser/Skaneportalen-extern/PolitikPaverkan/Sammantraden/Kollektivtrafikn%C3%A4mnden/Dagordning/2013->

05-

28/7_2_rapport_2012_78_kultur_skane_tillganglighet_till_kulturinstitutioner_med_kollektivtrafik_inkl%20bilagor.pdf. Hämtad 2014-03-31.

Peterson, G. (2006). *Från bondeland till industriland och tjänstesamhälle*. I *Sverige- en social och ekonomisk historia*. Hedenborg, S. och Morell, M. (red.). 65-115. Lund: Studentlitteratur.

Regeringen (2014). *Nationellt klimatarbete*. Tillgänglig: <http://www.regeringen.se/sb/d/8756>. Hämtad 2014-04-22.

Region Skåne (2012). *Natur- och kulturbussen*. Tillgänglig: <http://www.skane.se/sv/Skanes-utveckling/Ansvarsomraden/Kollektivtrafikmyndigheten/Projekt/Natur-och-Kulturbussen/>. Hämtad 2014-05-28.

Region Skåne (2013). *Erbjudande om biljettsamarbete vid evenemang*. Tillgänglig: http://www.skane.se/Upload/Webbplatser/Skaneportalen-extern/PolitikPaverkan/Sammantraden/Kollektivtrafikn%C3%A4mnden/Dagordning/2013-05-28/7_1_biljettsamarbete_med_skanetraffiken.pdf. Hämtad 2014-03-31.

Robertsson, K. Antonson, H. Arvidsson, B. Evanth, K. Genell, A. Hvitlock, N. Jägerstrand, A. Lundin, J. Niska, A. Sörensen, G. och Wennberg, H. (2013). *Hållbara turistresor inom Sverige*. Tillgänglig: <http://www.vti.se/sv/publikationer/pdf/hallbara-turistresor-inom-sverige--hinder-och-mojligheter-for-resor-med-tag-och-buss.pdf>. Hämtad 2014-01-20.

SATSA (2011). *Åtgärdsval- Arlanda*. Tillgänglig: http://www.trafikverket.se/PageFiles/14933/atgardsvall_arlanda.pdf. Hämtad: 2014-05-05.

SCB (2013). *Tabell- Folkmängden i riket den 1 november efter ålder och kön. År 2002-2013*. Tillgänglig: <http://www.ssd.scb.se/databaser/makro/MainTable.asp?yp=fsixyg&xu=B1901001&omrad ekod=BE&omradetext=Befolkning&lang=1&langdb=1>. Hämtad 2014-03-14.

Schlich, R. Schönfelder, S. och Hanson, S. Axhausen. Kay W (2004). *Structures of Leisure Travel: Temporal and Spatial Variability*. I *Transport Reviews. Volume 24 (2)*. 219-237. Taylor and Francis Group.

SIKA (2006). *KOM- Den nationella kommunikationsvaneundersökningen*. SIKA rapport 2006:32.

SIKA (2007). RES 2005-2006 Den nationella resvaneundersökningen. 2007:19. Tillgänglig: http://trafa.se/PageDocuments/ss_2007_19_1.pdf. Hämtad: 2014-05-07.

Sturm, P. och Breser, C. (2011). *Recreation and leisure time related mobility in the future*. Tillgänglig: <http://abstracts.aetransport.org/paper/index/id/3679/confid/17>. Hämtad 2014-01-22.

Swärd, L. (2011). *Svenskarnas flygresor på väg bli största miljöboven*. DN. 14 februari. Tillgänglig: <http://www.dn.se/resor/svenskarnas-flygresor-pa-vag-bli-storsta-miljoboven/>. Hämtad 2014-02-06.

Trafikanalys (2012). *Metodrapport RVU Sverige 2011*. Tillgänglig: http://www.trafa.se/PageDocuments/PM_2012_8_Metodrapport_RVU_Sverige_2011.pdf. Hämtad 2014-03-17.

Trafikverket (2014). *Transportsektorns utsläpp*. Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/Privat/Miljo-och-halsa/Klimat/Transportsektorns-utslapp/>. Hämtad: 2014-04-22.

- Transportstyrelsen (2013). *Flygets utsläpp*. Tillgänglig: <http://www.transportstyrelsen.se/Luftfart/Miljo-och-halsa/Klimat/Flygets-klimatpaverkan/Flygets-utslapp/>. Hämtad 2014-03-12.
- Turistdelegationen (1995). *Turismens begreppsnyckel*. Tillgänglig: <http://www.tillvaxtverket.se/huvudmeny/insatserfortillvaxt/flerochvaxandeforettag/besoksnaring/vadarturism.4.74f57d0f1283a4f88ff800015329.html>. Hämtad 2014-02-23.
- Turistdelegationen (2006). *Planera för turism- varför hör turism och samhällsplanering ihop?* Tillgänglig: <http://publikationer.tillvaxtverket.se/ProductView.aspx?ID=868>. Hämtad: 2014-05-05.
- Vilhelmsson, B. (1990). *Vår dagliga rörlighet*. Stockholm: Allmänna förlaget.
- Wahl, C. och Jonsson, L. (2010). *Trafikens uppkomst och drivkrafter*. I *Trafiken i den hållbara staden*. Hydén, C. (red.). 11-42. Upplaga 1:3. Lund: Studentlitteratur AB.
- Wilson, A. *Flygskatt- en dum idé*. Sydsvenskan. 11 maj. Tillgänglig: <http://www.sydsvenskan.se/opinion/aktuella-fragor/flygskatt---en-dum-ide/>. Hämtad 2014-05-06.
- Zimmerman, H. Hamarström, J. och Ljungberg, C. *Transportstrategi för Karlstads kommun*. Tillgänglig: http://www.exempelbanken.se/system/documents/980191547/original/3232_transportstrategi_dell.pdf. Hämtad: 2014-05-28.
- Åkerman, J. (2011). *Transport systems meeting climate targets- a backcasting approach including international aviation*. Tillgänglig: <http://kth.diva-portal.org/smash/get/diva2:396982/FULLTEXT01>. Hämtad 2014-02-06.
- ÖSCR (2012). *Förutsättningar för ett låne-cykelsystem i Skåne, Malmö, Lund och Helsingborg*. Tillgänglig: http://www.oresundsomcykelregion.nu/wp-content/uploads/2012/10/oscr_lanecyklar_20121025.pdf. Hämtad: 2014-03-31.

Bilaga

Bilagan visar de ärendesalternativ som fanns i resvaneundersökningen.

Tabell 4- Ärende med delresan ur den nationella resvaneundersökningen.

DR: Ärende (svar på intervjufråga H1D129)	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Bostad-arbete	12558	19,1	19,2	19,2
Bostad-skola	3820	5,8	5,8	25,1
Tjänsteresa/resa i arbetet	2482	3,8	3,8	28,9
Studieresa/resa i studierna	184	0,3	0,3	29,2
Inköp av dagligvaror	6849	10,4	10,5	39,6
Övriga inköp	4869	7,4	7,5	47,1
Hälso- och sjukvård	1046	1,6	1,6	48,7
Post- eller bankärende	341	0,5	0,5	49,2
Bokning av biljetter/tider	16	0	0	49,2
Barntillsyn (hämta/lämna)	1098	1,7	1,7	50,9
Annan service	1313	2	2	52,9
Skjutsa(följa)/hämta annan person	3793	5,8	5,8	58,7
Släkt och vänner	5981	9,1	9,2	67,9
Hobbies,musikutövning,studiecirkel,kurs	673	1	1	68,9
Restaurang,cafe	2057	3,1	3,1	72,1
Motion och friluftsliv, t ex idrott, promenad etc	8684	13,2	13,3	85,4
Underhållning och kultur, fest, koncert, bio etc	1720	2,6	2,6	88
Föreningsliv, religionsutövning	679	1	1	89
Delta i eller följa med vid barns fritidsaktivitet	266	0,4	0,4	89,4
(Annan) semesterresa	361	0,6	0,6	90
Annan fritidsaktivitet	953	1,5	1,5	91,5
Hämta / Lämna saker	985	1,5	1,5	93
Begravning / Gravvård	218	0,3	0,3	93,3
Annat ärende	4144	6,3	6,3	99,6
Yrkesmässig trafik på väg	224	0,3	0,3	100
Besättningsresa	7	0	0	100
Total	65321	99,6	100	
Missing	265	0,4		
System	65586	100		



LUNDS UNIVERSITET