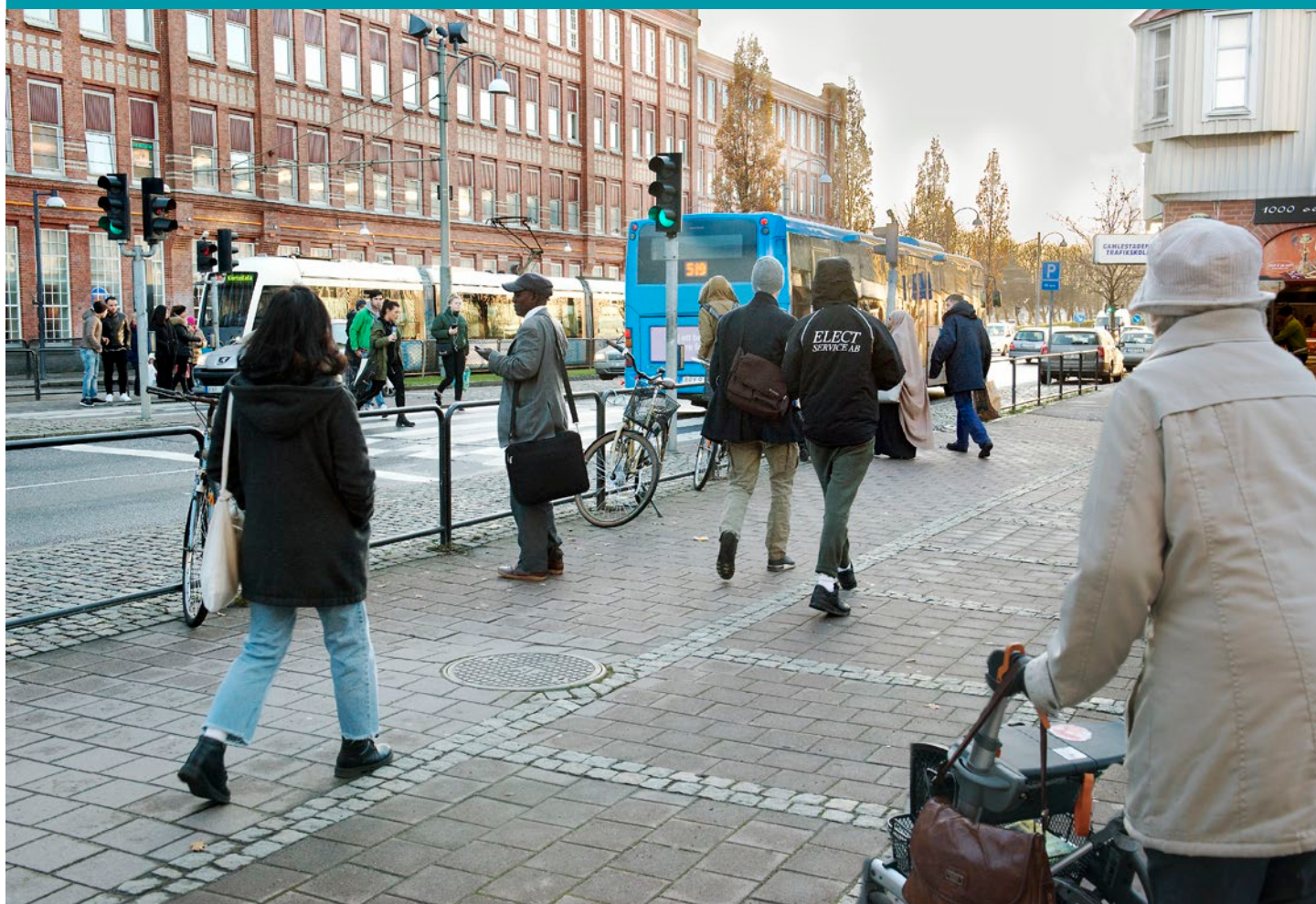


Resvane-undersökning 2017



Västsvenska paketet

vastsvenskapaketet.se

Dokumenttitel: Resvaneundersökning 2017
Västsvenska paketets rapport: 2018:1
Utförande part: Göteborgs stad trafikkontoret
Kontaktperson: Fredrik Larsson

Västsvenska paketet – en väg mot nya resvanor

Syftet med Västsvenska paketet är att skapa en attraktiv, hållbar och växande region. I Västsvenska paketet ingår bland annat infrastrukturprojekt så som nya busskörfält, längre plattformar för pendeltåg, nya pendelparkeringar för cykel och bil, gång- och cykelbanor samt bättre trafikinformation.

De största enskilda infrastrukturensatsningarna är en ny vägtunnel under Göta älv (Marieholmstunneln), en tågtunnel under Göteborg (Västlänken) och en ny Götaälvsbro (Hisingsbron). Trängselskatt är också en del av Västsvenska paketet. Syftet med trängselskatten är att ge bättre framkomlighet på våra vägar, bättre miljö samt att delfinansiera Västsvenska paketet.

Flera av byggprojekten har startat, bland annat byggandet av Marieholmstunneln och Hisingsbron, medan Västlänken ligger i startgroparna.

Kunskap om invånarnas resvanor tillsammans med kunskap om deras behov och attityder är viktiga pusselbitar för att kunna planera trafik- och transportsystem som motsvarar invånarnas olika behov av att resa idag och i framtiden.

Den här rapporten fokuserar på det regionala resandet och hur resmönster skiljer sig mellan olika kommuner och mellan exempelvis kvinnor och män och olika åldersgrupper. Västsvenska paketet, liksom flera kommuner, kommer även att separat nyttja resultaten för uppföljning av mål och för planering. Vidare används resvaneundersökningar som underlag för att validera och kalibrera trafikanalysmodeller och för forskning om resvanor.

Mer information

För mer information om Västsvenska paketet besök www.vastsvenskapaketet.se

Innehåll

Västsvenska paketet		
– en väg mot nya resvanor	3	
Mer information	3	
Resvaneundersökning 2017	6	
Demografiska och geografiska uppdelningar	6	
Möjligheter att bryta ner resultat inom kommuner	7	
Vad är en resa?	9	
Resans färdstätt	9	
Median- eller medelvärde	9	
Osäkerheter	9	
Resmönster	10	
Genomsnittliga antalet resor	11	
Resor inom den egna kommunen	13	
Färdstätt	14	
Skillnader i färdstätt i regionen	14	
Reslängd och restid	18	
Reslängd påverkar färdstätt	18	
Resor under 5 kilometer	20	
Genomsnittlig reslängd och restid	21	
Resor till utbildning tar längst tid	22	
Syftet med resan	24	
Kön och ålder påverkar ärendefördelning	25	
Bilen vanligaste färdstätt – förutom till skolan	25	
Arbetsresan	28	
Färdstätt för arbetsresor	28	
Restid för arbetsresor	29	
Reslängd för arbetsresor	30	
Arbetsresans starttid	31	
Vem gör resorna med olika färdstätt?	32	
Resor vardag och helg	32	
Boenderegion	32	
Kvinnor och män	34	
Åldersgrupper	35	
Hushållstyp	35	
Boendeform	36	
Begränsad jämförelse bakåt i tiden	37	
Vad som skiljer RVU 2017 mot RVU 2014 och 2011	37	
Nationell studie om resvaneundersökningar	41	
En växande region	42	
Förutsättningar i kommunerna	42	
Vad har hänt sedan 2011?	45	
Åtgärder och satsningar	45	
Appendix	50	
Resmönster	50	
Färdstätt	50	
Reslängd och restid	51	
Syftet med resan	53	
Arbetsresan	54	
Vem gör resorna?	56	



Resvaneundersökning 2017



Resvaneundersökningen 2017 (RVU 2017) har genomförts som en enkätundersökning till drygt 46 600 invånare i åldern 16–84 år i Västsverige. Cirka 12 200 personer besvarade enkäten vilket motsvarar en svarsfrekvens på 27 procent. Denna rapport visar på likheter och skillnader i resandet för kvinnor och män, olika åldersgrupper och kommuner som ingått i undersökningen.

Enkäten bestod dels av en bakgrundsdel med frågor om hushållet och individen, dels av en resedagbok med frågor om alla resor som individen gjort under en speciell mättag. Mätperioden sträckte sig över tre månader från mitten av augusti till mitten av november.

I RVU 2017 ingår både vardagsresor (måndag–fredag) och helgresor (lördag–söndag). I första hand redovisas vardagsresor i denna rapport. I de fall hela veckans resor eller helgresor redovisas nämns det särskilt.

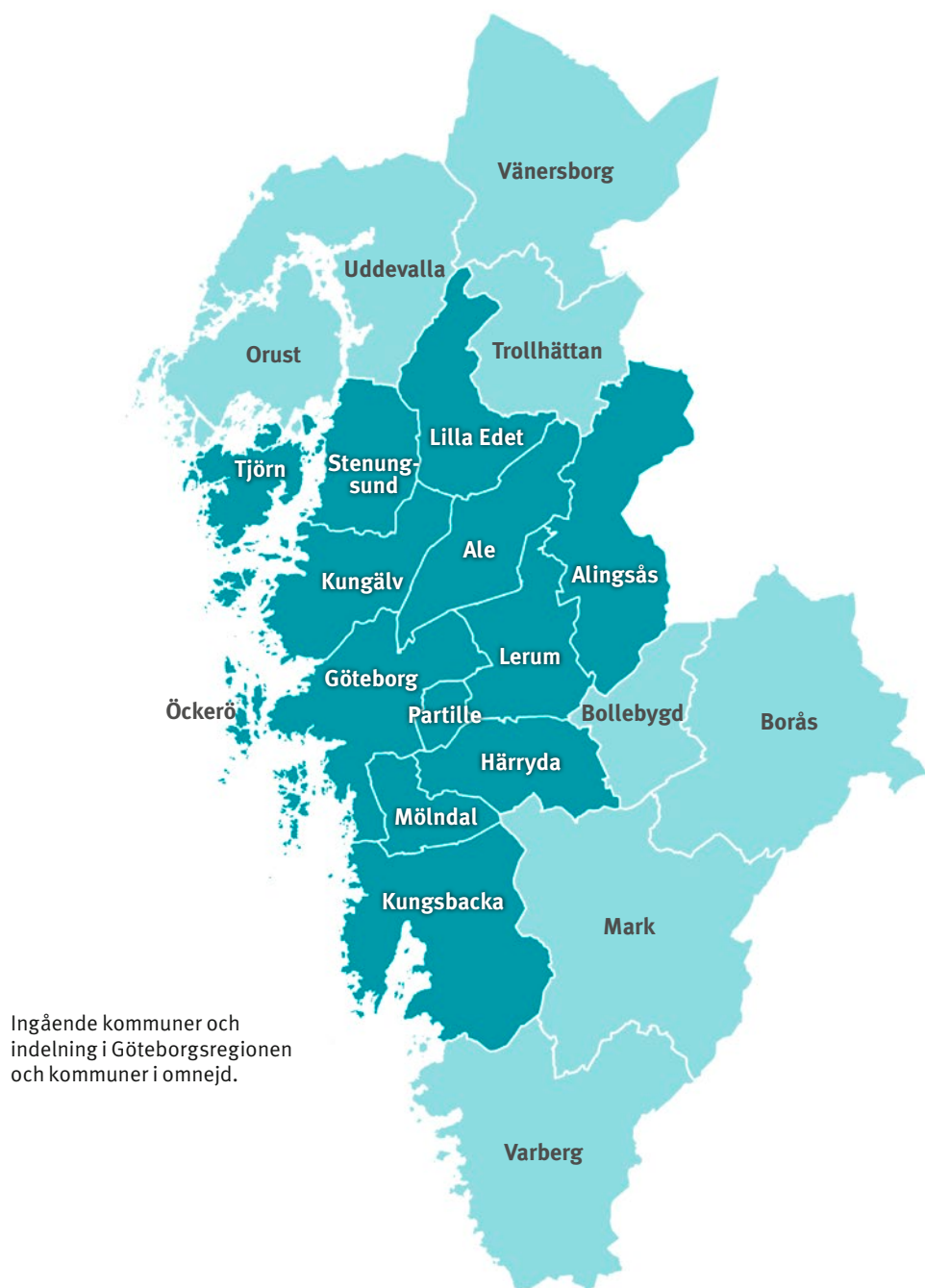
Materialet omfattar ca 27 000 resor, varav 21 000 på vardagar. Alla svar respektive resor är uppräknade för att motsvara befolkningen i de 21 kommuner som ingår. Resorna är justerade för att spegla resandet över hela året, läs mer under kapitel *Begränsad jämförelse bakåt i tiden*.

Demografiska och geografiska uppdelningar

Resvaneundersökningen omfattar invånare i åldern 16–84 år. I rapporten redovisas resultat för kvinnor respektive män samt för olika åldersgrupper. Att barn under 16 år inte ingår i undersökningen påverkar resultaten, särskilt de resor som berör skola.

Resvaneundersökningen omfattar invånare i 21 kommuner: Ale, Alingsås, Bollebygd, Borås, Göteborg, Härryda, Kungsbacka, Kungälv, Lerum, Lilla Edet, Mark, Mölndal, Orust, Partille, Stenungsund, Tjörn, Trollhättan, Uddevalla, Varberg, Vänersborg och Öckerö. Den geografiska avgränsningen har valts med hänsyn till pendlingsmängden in till Göteborg och omfattar kommuner i regionkärnan och längs pendlingsstråk.

I rapporten redovisas resultat för samtliga kommuner och för två geografiska områden, invånare som bor i Göteborgsregionen respektive invånare i kommuner i omnejd. Till Göteborgsregionen räknas kommunerna: Ale, Alingsås, Göteborg, Härryda, Kungsbacka, Kungälv, Lerum, Lilla Edet,



Mölndal, Partille, Stenungsund, Tjörn, och Öckerö. De kommuner som går under samlingsbeteckningen kommuner i omnejd är Bollebygd, Borås, Mark, Orust, Trollhättan, Uddevalla, Varberg och Vänersborg.

Möjligheter att bryta ner resultat inom kommuner

Ett stort urval gjordes för att få in tillräckligt med underlag för att göra analyser ned på kommun-nivå och för resor på vardagar. Göteborg, Mölndal och Kungsbacka har gjort tilläggsurval för att möjliggöra nedbrytningar i finare geografiska områden och demografiska grupper inom deras respektive kommuner, vilket dock inte ryms inom denna rapport.

I tabellen nedan visas hur många personer som deltagit i undersökningen i olika kommuner samt hur många resor de redogjort för. Merparten analyser i rapporten görs av resor på vardagar (måndag–fredag).

Tabell 1.

GRUPP	ANTAL DELTAGANDE PERSONER	ANTAL RESOR SOM DE REDOGJORT FÖR	VARDAGSRESOR (MÅNDAG–FREDAG)	HELGRESOR (LÖRDAG–SÖNDAG)
Totalt	12 239	26 829	21 050	5 779
Kvinna	6 581	14 975	11 805	3 170
Man	5 564	11 720	9 146	2 574
16–24 år	779	1 678	1 323	355
25–34 år	1 261	3 334	2 613	721
35–44 år	1 617	4 704	3 683	1 021
45–54 år	2 096	5 370	4 228	1 142
55–64 år	2 245	5 035	4 039	996
65–74 år	2 644	4 532	3 513	1 019
75+ år	1 499	2 062	1 572	490
Göteborgsregionen	9 777	21 962	17 219	4743
Kommuner i omnejd	2 462	4 867	3 831	1036
Ale	176	332	265	67
Alingsås	173	426	314	112
Bollebygd	164	319	242	77
Borås	313	609	484	125
Göteborg	4 752	10 657	8 310	2 347
Härryda	203	507	423	84
Kungsbacka	2 282	4 962	3 963	999
Kungälv	295	692	560	132
Lerum	205	555	452	103
Lilla Edet	170	294	236	58
Mark	166	311	254	57
Mölnadal	718	1 747	1 297	450
Orust	171	324	256	68
Partille	267	634	483	151
Stenungsund	168	390	330	60
Tjörn	189	411	307	104
Trollhättan	471	984	756	228
Uddevalla	336	639	520	119
Varberg	388	771	608	163
Vänersborg	453	910	711	199
Öckerö	179	355	279	76

Vad är en resa?

Med resor i denna undersökning menas alla förflyttningar som görs för att uträtta ett ärende vid målet. Även sådant som normalt inte kallas för resor, som t ex en promenad till en lunchrestaurang eller en cykeltur till kiosken för att köpa en tidning, räknas här som resor. Motionsrundor eller promenader för att till exempel rasta hunden ingår däremot inte. Yrkesmässig trafik, som till exempel taxiförare eller polis gör i tjänsten, omfattas inte heller av undersökningen.

Om en person uträttar två ärenden efter varandra, t ex lämnar barn på förskola innan man reser vidare till jobbet räknas det som två resor. Hemresan räknas som ytterligare en resa.

Resans färdssätt

I de fall man vid en och samma resa använt flera färdssätt har ett av färdssätten blivit huvudfärdssätt och det är det färdssättet som sedan visas i rapporten. För att avgöra vilket som är huvudfärdssätt har en rangordning mellan färdssätten gjorts¹. På detta sätt blir det färdssätt som använts längst sträcka oftast huvudfärdssätt.

I denna rapport presenteras huvudfärdssätten Till fots, Cykel, Kollektivt, Bil respektive Övriga. I kollektivt ingår järnväg (tåg, pendeltåg, spårvagn och lokaltåg), båtlinje och buss. Övriga färdssätt omfattar färdtjänst, taxi, moped/mc, flyg och annat.

Median- eller medelvärde

I rapporten används måtten medelvärde och medianvärde för att beskriva reslängder och restider. Medelvärde är summan av alla värden delat med antalet värden, medan medianvärdet är det värde som ligger i mitten när alla värden sorterats storleksmässigt. Extremt höga eller låga värden påverkar medelvärdet medan medianen visar tyngdpunkten av värden utan att påverkas av ovanligt höga eller låga observationer.

Osäkerheter

Det finns flera osäkerhetsfaktorer i denna, liksom i andra, resvaneundersökningar. Sjunkande svarsfrekvenser är ett generellt problem för urvalsundersökningar och därför genomfördes flera åtgärder för att motverka en låg svarsfrekvens i RVU 2017. Enkäten var kort och flera påminnelser användes, både per brev och telefon.

Svarsfrekvensen blev trots detta endast 27 procent vilket är lägre än i tidigare RVU:er som gjorts inom Västsvenska paketet, se även kapitel *Begränsad jämförelse bakåt i tiden*. Den låga svarsfrekvensen är den enskilt största osäkerhetsfaktorn i RVU 2017. Med en låg svarsfrekvens finns det en risk att resultaten blir skeva om de som svarar har ett annorlunda resbeteende än de som inte svarar. För att hantera att alla inte svarat har individerna och resorna viktats för att motsvara befolkningen i de kommuner som ingår. Hänsyn har tagits till personernas kön, ålder och bostadskommun. Genom viktningen minskar betydelsen av att det är olika svarsfrekvenser i olika grupper. Samtidigt kan viktningen medföra risker när en liten grupp personer får representera många personer. Viktningen innebär t ex att en resa som gjorts av personer i en grupp som svarar i lägre grad, exempelvis unga killar/män i en viss kommun, får en högre vikt och får representera många.

En annan osäkerhet är att vi inte vet om det rapporterade resbeteendet är det sanna. De som svarat kan ha glömt bort att redovisa alla resor, särskilt korta resor till fots glöms lätt bort i en pappersenkät. Denna osäkerhet gäller alla enkätundersökningar och är inte unikt för denna resvaneundersökning.

¹ Enligt prioritering med fallande prioritet nedåt i listan: 1/ Båt, 2/ Flyg, 3/ Annat, 4/ Färdtjänst, 5/ Järnväg (Tåg/pendeltåg och Spårvagn/loktåg), 6/ Buss, 7/ Taxi, 8/ Bil (Bil som förare, Bil som passagerare), 9/ Moped, mc, 10/ Cykel/elcykel, 11/ Till fots

Resmönster

En genomsnittlig vardag gör 80 procent av regionens invånare minst en resa. I RVU 2017 beräknas att det i snitt görs 2,5 resor på en vardag och 1,8 resor på en helgdag. Personer i de yrkesverksamma åldersgrupperna gör flest resor per person och dag och antalet är också högre för de boende i Göteborgsregionen jämfört med boende i kommuner i omnejd.

En genomsnittlig vardag gör 80 procent av regionens invånare minst en resa. Det är inte någon skillnad i andel som rest mellan män och kvinnor, men däremot mellan olika åldersgrupper. Andelen som rest under en vardag är högst i åldrarna 25–44 år. För personer över 65 år är andelen som gjort en resa lägre: 63 procent i åldern 65–74 år och 55 procent i åldern 75 år eller äldre. Det genomsnittliga antalet resor per person följer ungefär samma mönster, med flest resor i åldern 25–44 år och lägst i åldern 65 år eller äldre.

Tabell 2.

	ANDEL SOM REST UNDER VARDAGAR	GENOMSnittligt ANTAL RESOR PER PERSON UNDER VARDAGAR
Totalt	80 %	2,5
Kvinna	80 %	2,6
Man	80 %	2,4
16–24 år	85 %	2,3
25–34 år	88 %	2,9
35–44 år	89 %	3,1
45–54 år	86 %	2,7
55–64 år	81 %	2,4
65–74 år	63 %	1,8
75+ år	55 %	1,5



Genomsnittliga antalet resor

Det genomsnittliga antalet resor per person och dag kan beräknas på flera sätt.

I RVU 2011 och RVU 2014 baserades det genomsnittliga antalet resor per person på de personer som gjort minst en resa under mät dagen.

I RVU 2017 baseras det på alla personer, dvs. även de som inte gjort någon resa under mät dagen ingår i medelvärdesbildningen. Vi väljer att byta beräkning då metoden i RVU 2017 är mer relevant vid jämförelser mellan grupper.

Exempel: Personer 75 år eller äldre har i RVU 2017 ett beräknat genomsnittligt antal resor om 1,5 resor vardag. Om vi endast beräknar det utifrån de som rest (55 procent) så skulle genomsnittet istället bli 2,8 resor vardag, vilket är i nivå med de andra åldersgrupperna (2,7–3,5). Man kan då få uppfattningen att de äldre reser lika mycket som andra, vilket inte stämmer.

Andelen som gjort minst en resa skiljer också beroende på var man bor. Andelen som rest en genomsnittlig vardag är 82 procent bland de boende i Göteborgsregionen, medan den är 74 procent bland boende i kommuner i omnejd. Skillnaderna kan troligtvis till stor del förklaras av ålderssammansättningen i de båda geografiska områdena. I Göteborgsregionen är andelen över 64 år, dvs de som reser mindre, 20 procent, men i kommuner i omnejd 30 procent. Antalet resor per person är också högre i Göteborgsregionen än i kommuner i omnejd, 2,6 resor per vardag jämfört med 2,3.

Det finns också skillnader i andel som rest mellan kommunerna. Boende i Lerum, Härryda, Göteborg och Mölndal har i högre utsträckning genomfört minst en resa jämfört med invånarna i Bollebygd och Lilla Edet som har lägst andel som rest. Antalet resor per person följer delvis samma mönster med lägre antal resor i Bollebygd och Lilla Edet. Högst antal resor återfinns i Lerum.

Tabell 3.

	ANDEL SOM REST UNDER VARDAGAR	GENOMSNIITTLIGT ANTAL RESOR PER PERSON UNDER VARDAGAR
Totalt	80 %	2,5
Göteborgsregionen	82 %	2,6
Kommuner i omnejd	74 %	2,3
Ale	78 %	2,4
Alingsås	80 %	2,6
Bollebygd	67 %	1,9
Borås	79 %	2,4
Göteborg	83 %	2,5
Härryda	84 %	2,8
Kungsbacka	79 %	2,4
Kungälv	82 %	2,7
Lerum	87 %	3,2
Lilla Edet	69 %	2,0
Mark	75 %	2,2
Mölndal	83 %	2,6
Orust	78 %	2,2
Partille	78 %	2,6
Stenungsund	78 %	2,7
Tjörn	80 %	2,4
Trollhättan	74 %	2,3
Uddevalla	73 %	2,2
Varberg	71 %	2,2
Vänersborg	72 %	2,2
Öckerö	75 %	2,2

Det vanligaste skälet till att man inte reste alls under en vardag var att det inte fanns något ärende att uträtta. För sex av tio som stannade hemma var detta orsaken. Detta gäller både män och kvinnor.

Kvinnor är i större utsträckning än män hemma på grund av egen eller annans sjukdom. Män anger istället i högre utsträckning att man inte registrerat någon resa för att man varit utomlands. Boende i Göteborgsregionen angav i lägre omfattning att anledningen var att de inte hade något ärende. De hade däremot högre andel som stannat hemma pga egen/annans sjukdom eller för att de var utomlands än boende i kommuner i omnejd.

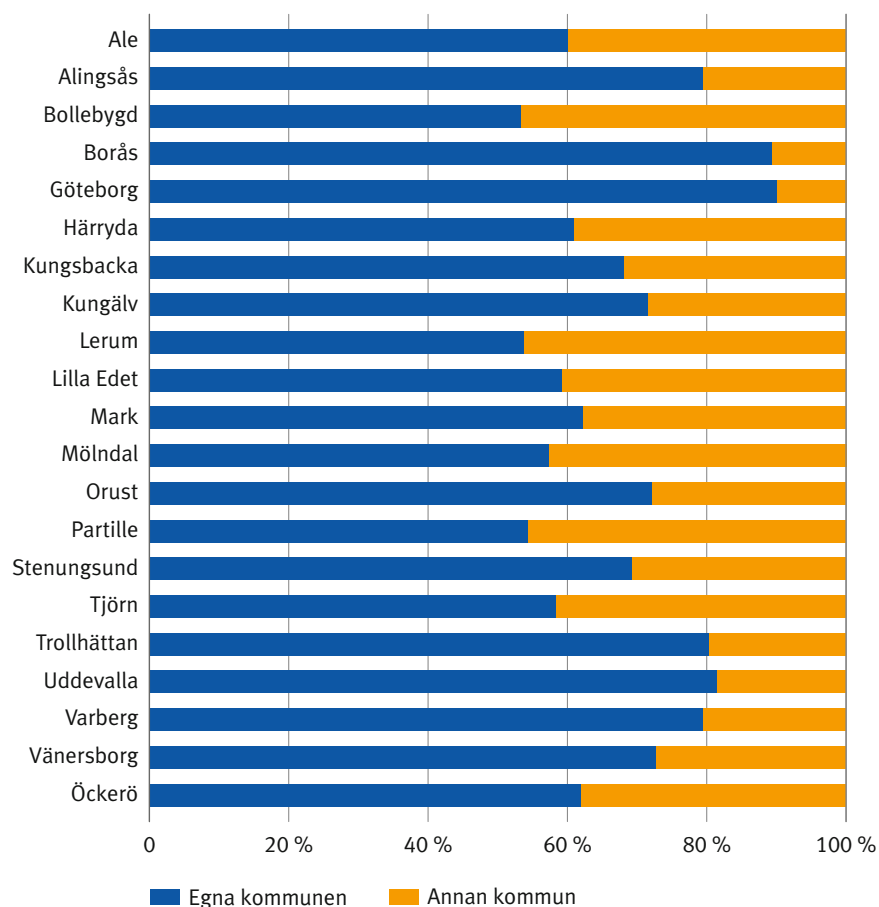
Tabell 4.
Skäl till att inte ha rest på vardagar.

	KVINNA	MAN	GÖTEBORGS- REGIONEN	KOMMUNER I OMNEJD	TOTALT
Hade inget ärende	59 %	60 %	55 %	66 %	59 %
Egen/annans sjukdom	15 %	11 %	14 %	10 %	13 %
Var utomlands	10 %	15 %	13 %	9 %	12 %
Annan orsak	16 %	14 %	17 %	15 %	16 %

Resor inom den egna kommunen

För invånare i Göteborgsregionen gäller att en majoritet av resorna sker till platser i den egna kommunen. Borås och Göteborg är de kommuner som har störst andel resor med mål inom den egna kommunen. Bollebygd, Lerum och Partille är de kommuner som har störst andel resor med mål i annan kommun.

Se tabell 5 i appendix.
Fördelning av resor på vardagar som slutar i egna kommunen respektive i annan kommun.



Färdsätt

Bilen är det vanligaste färdssättet i regionen och används vid mer än hälften av resorna. Män reser mer med bil än kvinnor, medan de yngre åldersgrupperna reser mer kollektivt än de äldre. Boende i Göteborg utmärker sig med betydligt lägre andel resor med bil än boende i övriga regionen.

53 procent av alla resor görs med bil som färdssätt i RVU 2017. Kollektivresorna står för knappt en fjärdedel av alla resor, 23 procent. Resor till fots står för 15 procent och cykelresorna för 8 procent av resorna.

Det är stora skillnader mellan könen när det gäller val av färdssätt under vardagar. Män reser i bil vid större andel av sina resor än kvinnor. Män använder bil vid 57 procent av resorna och kvinnor bil vid 49 procent av resorna. Kvinnor reser istället i högre utsträckning kollektivt, vid 25 procent av resorna jämfört med 21 procent för män. Kvinnor går också till fots i högre utsträckning än män, kvinnor går till fots i 17 procent av resorna och män vid 13 procent av resorna. Däremot cyklar män och kvinnor vid lika stor andel av sina resor.

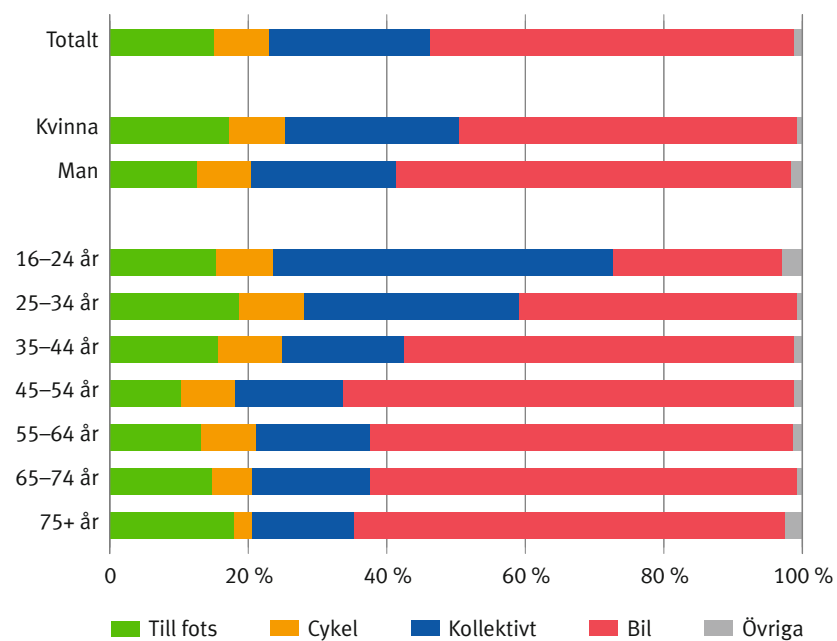
Det skiljer även i val av färdssätt mellan olika åldersgrupper. Andelen bilresor är lägst i åldersgruppen 16–24 år och stiger sedan till åldersgruppen 45–54 år som har högst andel bilresor. Därefter sjunker bilandelen något lite till de högre åldersgrupperna. För kollektivresorna är förhållandet det motsatta. Andelen cykelresor är ungefär densamma i alla åldersgrupper utom bland de allra äldsta där andelen sjunker.

Skillnader i färdssätt i regionen

Det skiljer mycket i val av färdssätt beroende på i vilken region man bor, vilket troligtvis till stor del beror på avstånd och tillgång till kollektivtrafik. I Göteborgsregionen är andelen bilresor bland de boende betydligt lägre, 49 procent, än bland de som bor i kommuner i omnejd där 65 procent av resorna görs med bil. Istället är framför allt andelen resor med kollektivtrafiken betydligt högre bland de boende i Göteborgsregionen med 27 procent av resorna jämfört med 13 procent i kommuner i omnejd.



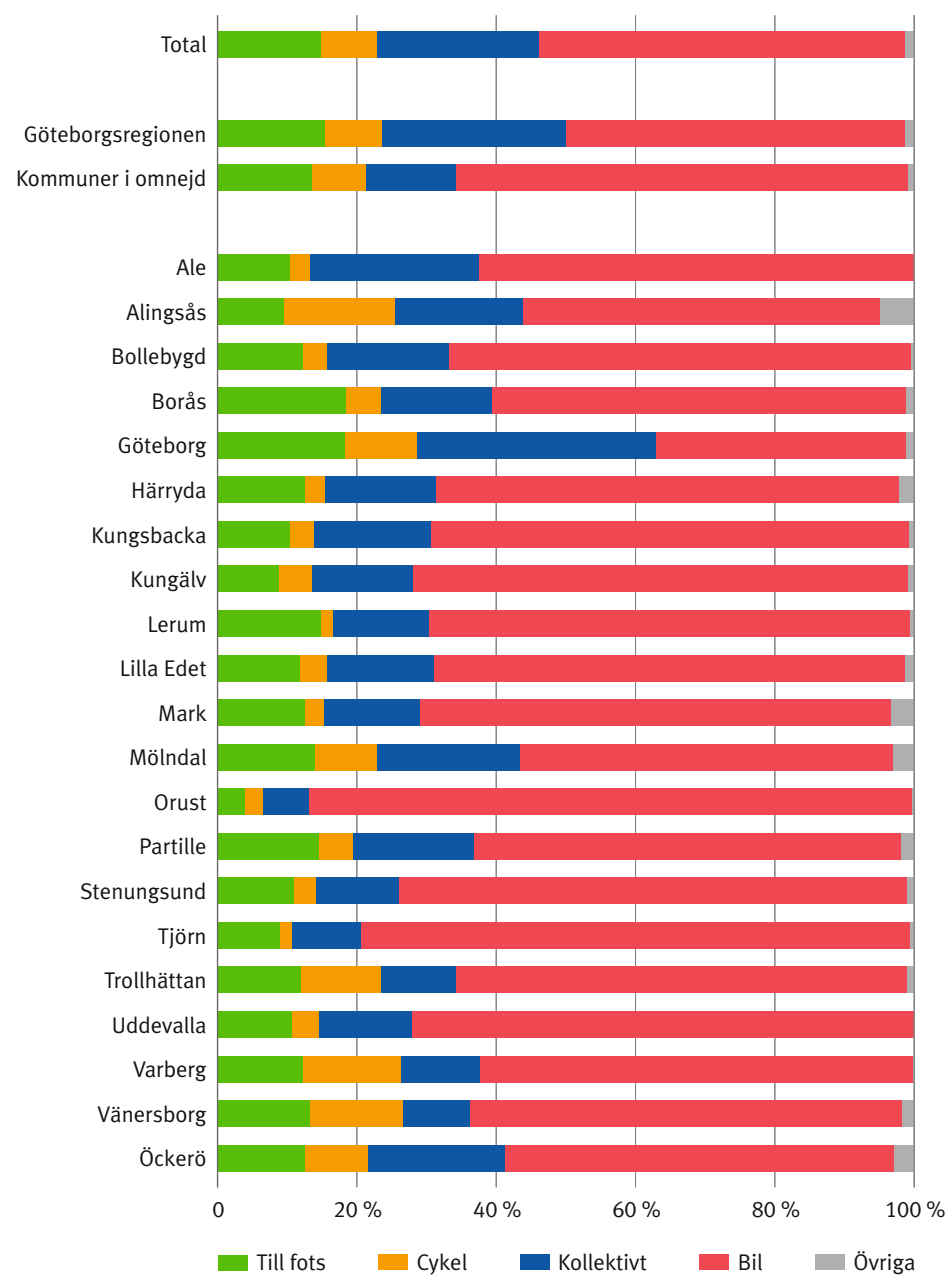
Se tabell 6 i appendix.
Färdsättsfördelning för resor på vardagar för demografiska grupper.



Övriga färdssätt är bland annat färdtjänst, taxi, moped/mc och flyg.

Se tabell 7 i appendix.

Färdsättsfördelning för resor på vardagar för geografiska grupper.

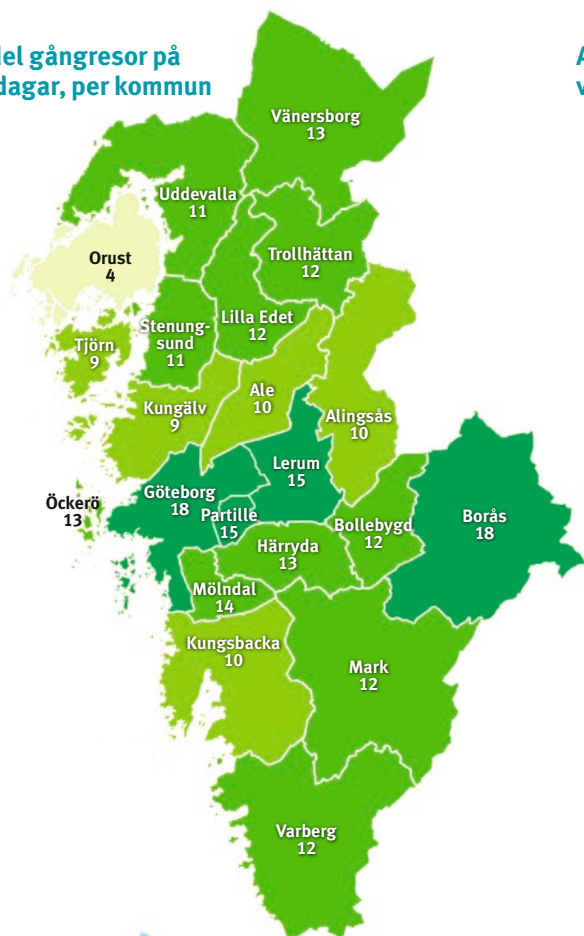


Övriga färdssätt är bland annat färdtjänst, taxi, moped/mc och flyg.

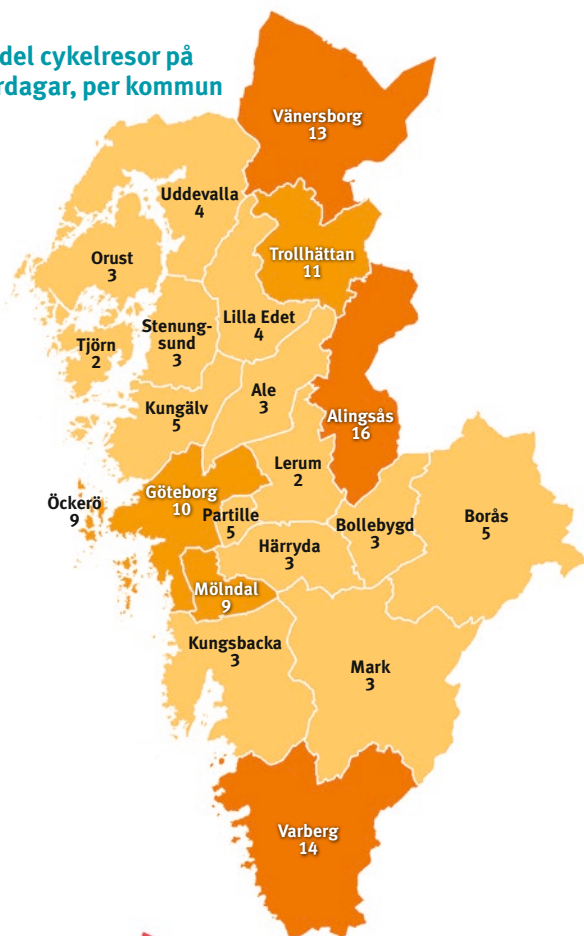
Det skiljer mycket i färdssätt mellan kommunerna. Framför allt särskiljer sig resvanorna bland de boende i Göteborg där andelen resor med bil är lägre och andelen resor med kollektivtrafiken är högre än i andra kommuner. RVU 2017 visar också att invånarna i Göteborg gör störst andel resor till fots. På motsatt sätt särskiljer sig de boende på Orust med högre andel bilresor och lägre andel av både kollektivtrafikresor respektive resor till fots. Ser man på andel resor som görs med cykel utmärker sig invånarna i Alingsås med högst andel cykelresor.

På nästa sida visas kartor med andelen resor på vardagar med olika färdssätt i de 21 kommunerna.

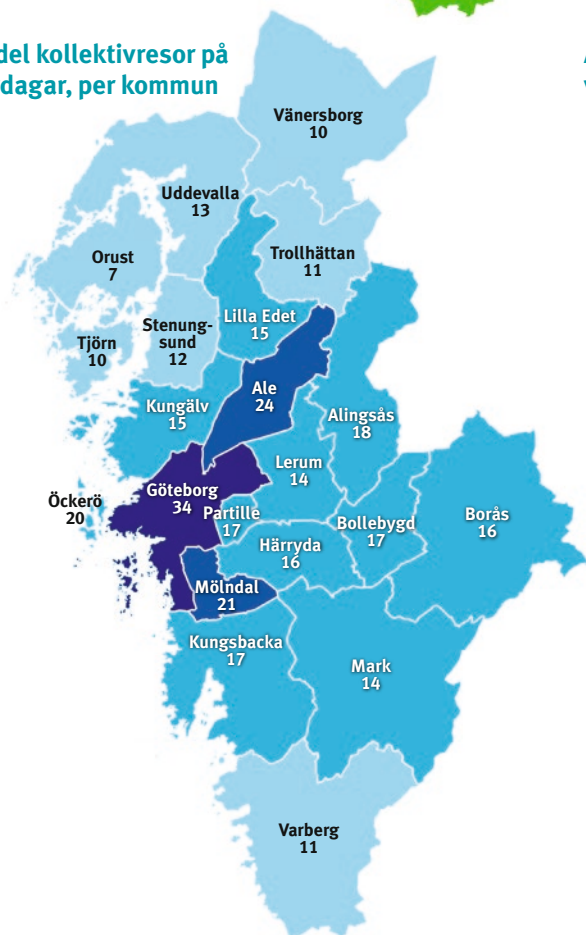
Andel gångresor på vardagar, per kommun



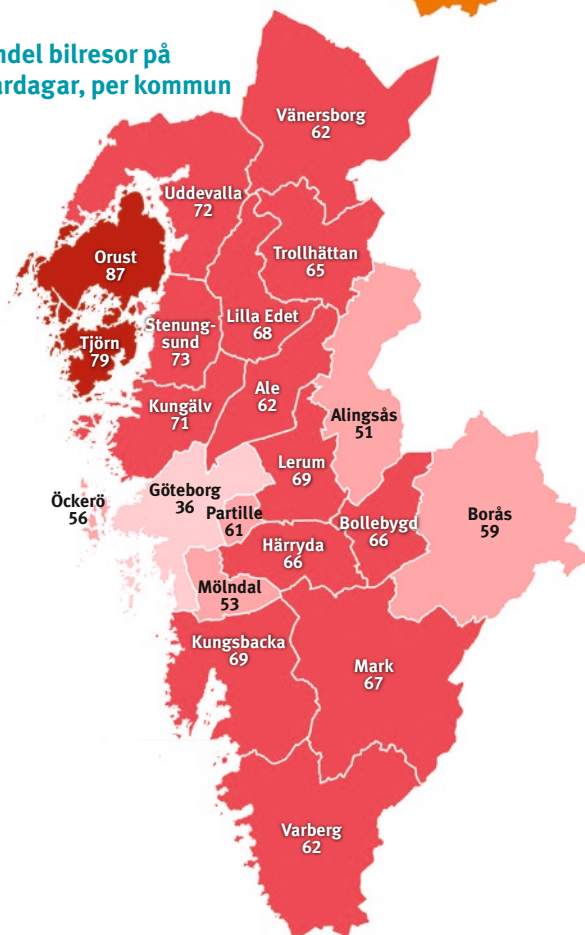
Andel cykelresor på vardagar, per kommun



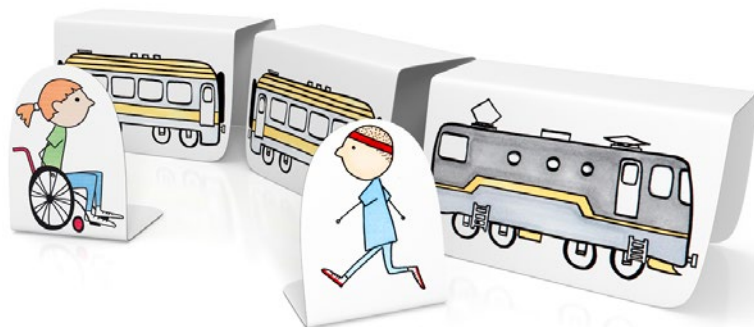
Andel kollektivresor på vardagar, per kommun



Andel bilresor på vardagar, per kommun



Reslängd och restid



En stor del av resorna på vardagar är relativt korta.

Resans längd påverkar val av färdssätt i hög grad. Vid längre resor används kollektivtrafik i större utsträckning bland invånare i Göteborgsregionen än i kommuner i omnejd som istället använder bil i högre grad.

Många av resorna som görs under vardagar är relativt korta. 20 procent av resorna är under 2 kilometer, 23 procent mellan 2–5 kilometer, 18 procent mellan 5–10 kilometer, 17 procent 10–20 kilometer och resterande 22 procent över 20 kilometer.

Kvinnor har en större andel korta resor än vad män har, 47 procent av deras resor är högst 5 kilometer att jämföra med 39 procent för män. För boende i Göteborgsregionen är andelen resor på minst 20 kilometer lägre jämfört med invånare i kommuner i omnejd.

Tabell 8.

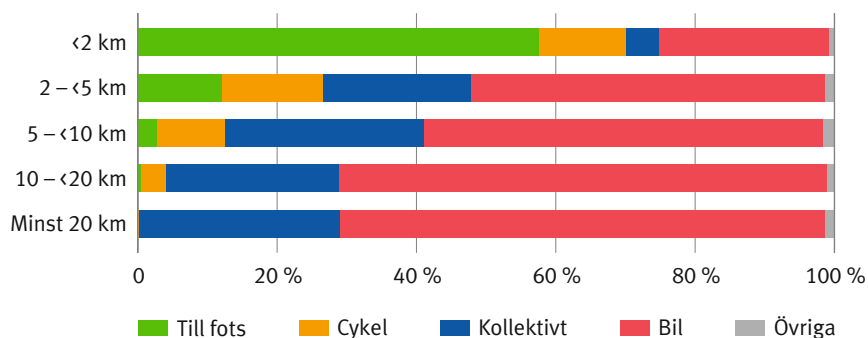
RESLÄNGDSINTERVALL	KVINNA	MAN	GÖTEBORGS- REGIONEN	KOMMUNER I OMNEJD
< 2 km	22 %	17 %	20 %	19 %
2 – < 5 km	25 %	22 %	22 %	25 %
5 – < 10 km	18 %	18 %	19 %	16 %
10 – < 20 km	15 %	19 %	18 %	14 %
minst 20 km	20 %	25 %	21 %	25 %

Reslängd påverkar färdssätt

Val av färdssätt beror till stor del på resans längd. Vid resor som är kortare än 2 kilometer och utförs under vardagar går man till fots vid 58 procent av resorna. Men även vid dessa korta resor används bilen vid 24 procent av resorna. Vid dessa korta resor utgör cykelresorna 12 procent och kollektivresorna 5 procent. När reslängden ökar till minst 2 kilometer minskar andelen resor till fots kraftigt och istället ökar andelen bilresor och resor med kollektivtrafiken. Andelen resor med cykel ligger relativt konstant upp till 10 kilometer.

Se tabell 9 i appendix.

Färdsättsfördelning per reslängd på vardagar, totalt.

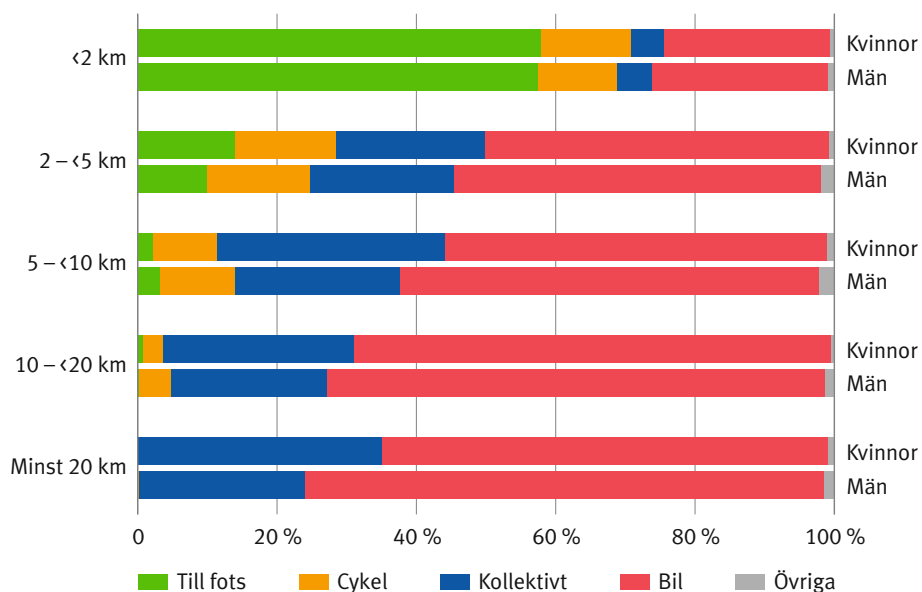


Övriga färdssätt är bland annat färdtjänst, taxi, moped/mc och flyg.

Vid resor kortare än 2 kilometer väljer kvinnor och män ungefär samma färdssätt. Vid längre resor blir skillnaderna större med högre andel resor med bil för män jämfört med kvinnor. Vid resor som är 2–4,9 kilometer har kvinnor istället högre andel gångresor och vid resor som är 5 kilometer och mer högre andel kollektivresor.

Se tabell 10 och 11 i appendix.

Färdsättsfördelning per reslängd på vardagar, kvinnor och män.

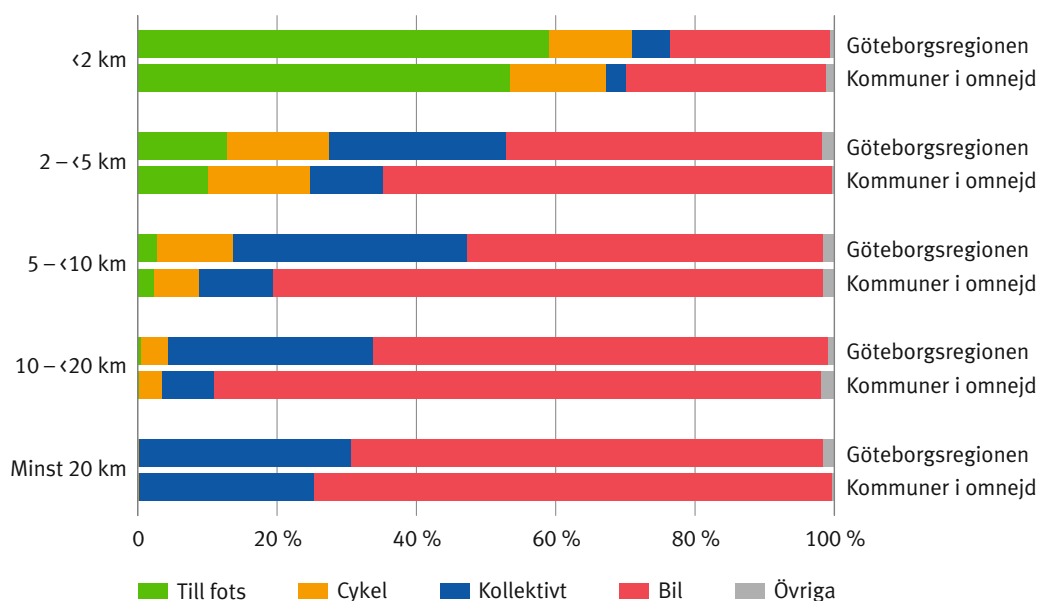


Övriga färdssätt är bland annat färdtjänst, taxi, moped/mc och flyg.

Vid resor som är kortare än 2 kilometer eller minst 20 kilometer är det inte så stora skillnader i fördelningen mellan olika färdssätt mellan Göteborgsregionen och kommuner i omnejd. Men vid resor som är 2–19,9 kilometer är skillnaderna i val av färdssätt stora. Vid dessa avstånd har boende i Göteborgsregionen betydligt högre andel resor med kollektivtrafiken och betydligt lägre andel resor med bil jämfört med kommuner i omnejd.

Se tabell 12 och 13 i appendix.

Färdsättsfördelning per reslängd på vardagar, Göteborgsregionen och kommuner i omnejd.



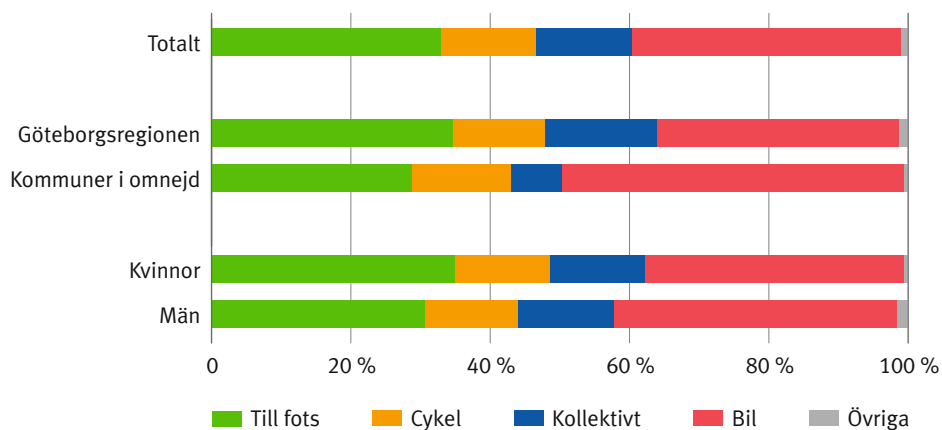
Resor under 5 kilometer

Vid resor under vardagar som är kortare än 5 kilometer sker 33 procent av resorna till fots, 14 procent vardera med cykel respektive kollektivt och 39 procent med bil. Vid resor under 5 kilometer använder män i högre utsträckning bil än kvinnor. Kvinnor går i stället till fots vid större andel av sina resor.

Invånare i Göteborgsregionen använder bilen vid 35 procent av dessa resor jämfört med 49 procent bland invånarna i kommuner i omnejd. Istället använder invånarna i Göteborgsregionen kollektivtrafiken vid dubbelt så stor andel av resorna, vid 16 procent av resorna jämfört med 7 procent i kommuner i omnejd. Invånarna i Göteborgsregionen går också till fots vid större andel av resorna, vid 35 procent jämfört med 29 procent i kommuner i omnejd.

Se tabell 14 i appendix.

Färdsättsfördelning på vardagar för resor under 5 kilometer.



Övriga färdssätt är bland annat färdtjänst, taxi, moped/mc och flyg.

Genomsnittlig reslängd och restid

Medelreslängden för en resa under vardagar till fots är 1,3 kilometer, för resor med cykel 3,9 kilometer, för resor med kollektivtrafiken 20 kilometer och för resor med bil 17 kilometer.

Mäns resor med cykel och med bil är längre än kvinnors resor med dessa färdssätt. Mäns cykelresor är i genomsnitt 4,5 kilometer långa jämfört med kvinnors cykelresor som är 3,4 kilometer långa. Männens bilresor är i genomsnitt 19 kilometer medan kvinnornas är 15 kilometer. Eftersom män i genomsnitt också utför fler resor med bil än kvinnor innebär det att resta kilometer med bil är väsentligt längre för män än kvinnor.

För de som bor i Göteborgsregionen är medelreslängden för en cykelresa 4,1 kilometer men för boende i kommuner i omnejd kortare, 3,2 kilometer. Bilresorna för boende i kommuner i omnejd är istället något längre med 18 kilometer i genomsnitt jämfört med 17 kilometer för de boende i Göteborgsregionen. Men den stora skillnaden i reslängd per resa gäller resorna med kollektivtrafiken där resorna som invånarna i kommuner i omnejd gör är 36 kilometer i genomsnitt men resorna för boende i Göteborgsregionen är 17 kilometer. Som tidigare har redogjorts för har invånarna i kommuner i omnejd ungefär hälften så stor andel resor med kollektivtrafiken som de boende i Göteborgsregionen men resorna är istället dubbelt så långa.

I tabellen nedan redovisas medelvärdet men även median (i parantes). För reslängd finns ett antal registrerade resor som är högre än de flesta andra resor. Dessa resor påverkar medelvärdet något (summan av all värden dividerat med antalet observationer) men inte medianen (mittpunkten, hälften av värdena ligger under respektive över).

Tabell 15.

MEDELRESLÄNGD (KM) PER HUVUDFÄRDSÄTT	TILL FOTS	CYKEL	KOLLEKTIVT	BIL
Totalt	1,3 (1,0)	3,9 (3,0)	20 (9,0)	17 (10)
Kvinna	1,3 (1,0)	3,4 (2,5)	20 (8,5)	15 (8,0)
Man	1,3 (1,0)	4,5 (3,0)	20 (10)	19 (10)
Göteborgsregionen	1,3 (1,0)	4,1 (3,0)	17 (8,1)	17 (10)
Övriga kommuner	1,3 (1,0)	3,2 (2,0)	36 (25)	18 (8,0)

Värdet inom parentes anger medianvärdet, dvs det värde som hälften av resorna ligger under.

Den genomsnittliga restiden till fots är 17 minuter, 18 minuter för cykelresorna, 25 minuter för bilresorna och 45 minuter för kollektivtrafikresorna.

Kvinnor och män har i genomsnitt ungefär lika lång restid för resor till fots och med kollektivtrafiken. För resorna med cykel och bil är den genomsnittliga restiden dock längre för män, vilket bör hänga samman med att deras cykel- och bilresor i genomsnitt också är längre i kilometer räknat.

För boende i kommuner i omnejd tar resorna med kollektivtrafiken i genomsnitt längre tid än i Göteborgsregionen, medan cykelresorna och bilresorna går snabbare.

Tabell 16.

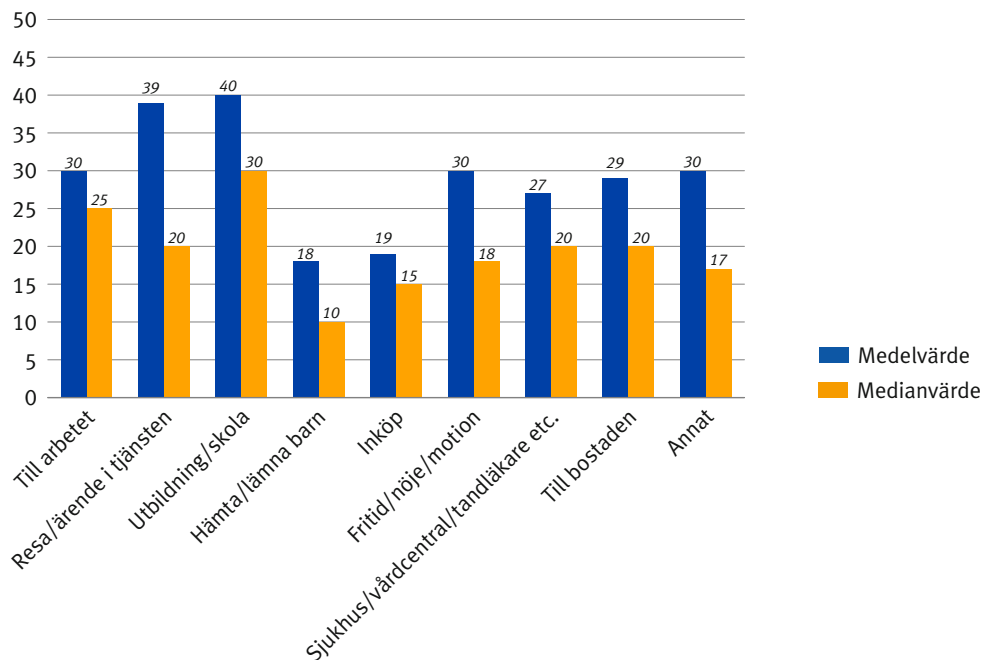
MEDELRESTID (MIN) PER HUVUDFÄRDSÄTT	TILL FOTS	CYKEL	KOLLEKTIVT	BIL
Totalt	17 (10)	18 (15)	45 (35)	25 (17)
Kvinna	16 (10)	17 (15)	45 (35)	23 (15)
Man	17 (10)	20 (15)	45 (35)	27 (20)
Göteborgsregionen	16 (10)	19 (15)	42 (35)	25 (20)
Övriga kommuner	17 (10)	16 (11)	60 (45)	26 (15)

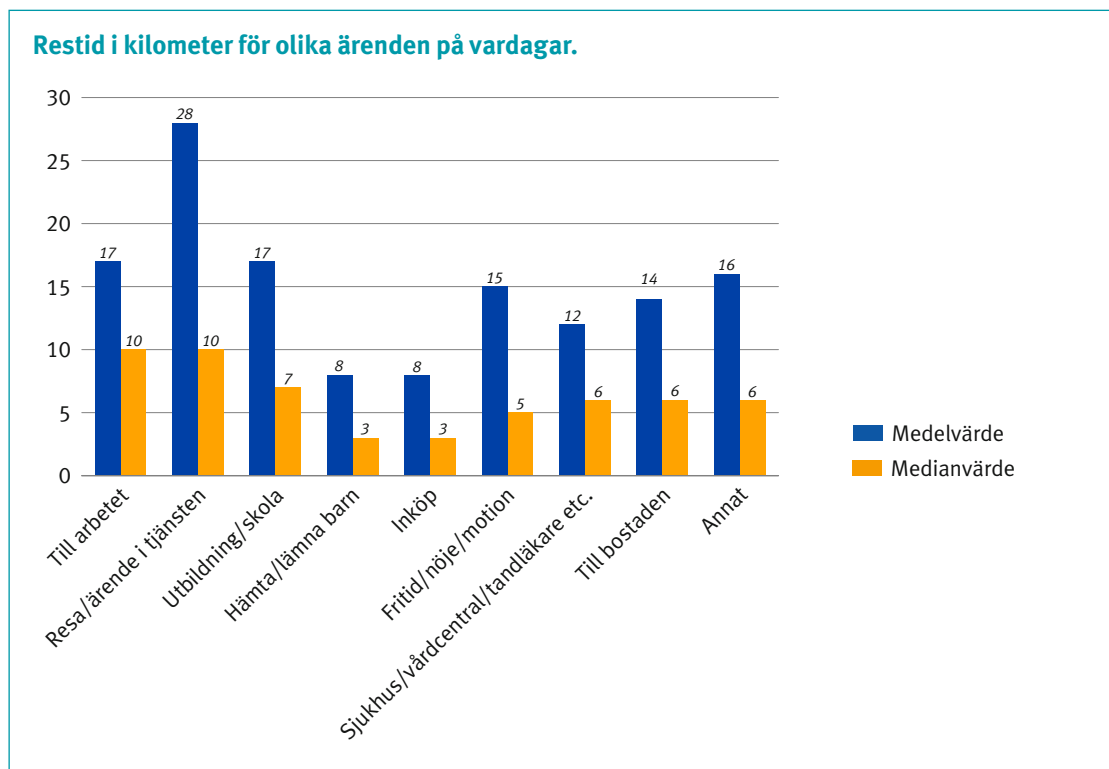
Värdet inom parantes anger medianvärdet, dvs det värde som hälften av resorna ligger under.

Resor till utbildning tar längst tid

Restiden beror på syftet med resan. Resor till utbildning/skola är längst med i genomsnitt 40 minuter följt av tjänsteresor med 39 minuter. Minst tid tar resor för att hämta/lämna barn samt resor till inköp. Tjänsteresor och resor till utbildning/skola är också de ärenden som har bland de längsta reslängderna. Undersökningen vänder sig bara till de som är minst 16 år, hade yngre personer ingått i undersökningen hade restiderna till skola troligtvis varit lägre. Enstaka långa resor drar upp den genomsnittliga restiden (medelvärde), vilket är särskilt tydligt för tjänsteresorna.

Restid i minuter för olika ärenden på vardagar.





Syftet med resan

Det är individens eller hushållets aktiviteter som bestämmer resbehovet. Vi reser för att de aktiviteter vi vill eller behöver göra finns på en annan plats än där vi befinner oss. De vanligaste resorna är till arbete, fritid/nöje/motion, inköp och hemresor.

Under vardagar är det vanligaste ärendet att ta sig tillbaka till bostaden. 35 procent av resorna har detta syfte. Bortser man från hemresorna är var tredje resa (33 procent) en resa till arbete. Därefter är resorna till fritid/nöje/motion vanligast med 20 procent av resorna och inköpsresorna utgör en nästan lika stor andel, 17 procent. Resor för att hämta/lämna barn är också omfattande med 9 procent av resorna. Resor med ärende i tjänsten utgör 7 procent av resorna och resor till skola/utbildning står för 6 procent av resorna. Undersökningen vänder sig dock bara till de som är minst 16 år, hade yngre personer ingått i undersökningen hade andelen resor till skola troligtvis varit högre.

Tabell 17.

FÖRDELNING AV ANTAL RESOR PÅ OLIKA SYFTEN OM MAN BORTSER FRÅN HEMRESORNA	TOTALT
Till arbetet	33 %
Resor/ärenden i tjänsten	7 %
Utbildning/skola	6 %
Hämta/lämna barn	9 %
Inköp	17 %
Fritid/nöje/motion	20 %
Sjukhus/vårdcentral/tandläkare etc.	2 %
Annat	7 %

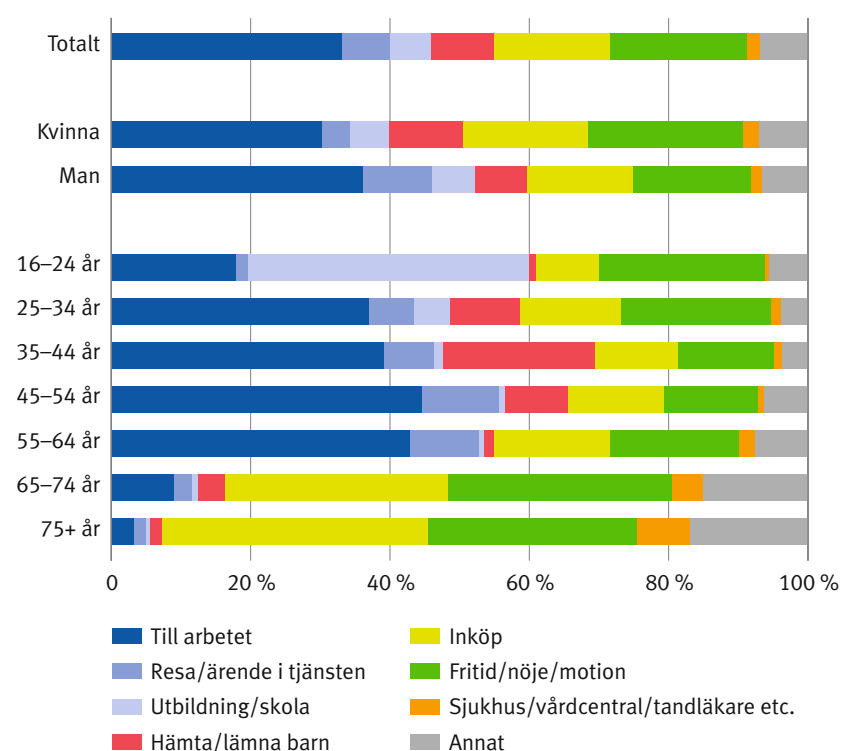
Kön och ålder påverkar ärendefördelning

Ärendefördelningen skiljer sig mellan könen. Män har större andel resor till arbete och resor i tjänsten medan kvinnor har större andel resor för att hämta/lämna barn, göra inköp och resor till fritid/nöje/motion.

Det skiljer också i ärendefördelning mellan åldersgrupperna. Detta beror delvis på att de äldre åldersgrupperna, liksom de allra yngsta, av naturliga skäl inte gör så många resor till arbete och denna andel blir därför lägre för dem. På samma sätt har åldersgruppen 35–44 år stor andel resor för att hämta/lämna barn och de yngsta stor andel resor till utbildning/skola.

Se tabell 18 i appendix.

Fördelning av antal resor på olika syften om man bortser från hemresorna, vardagar.

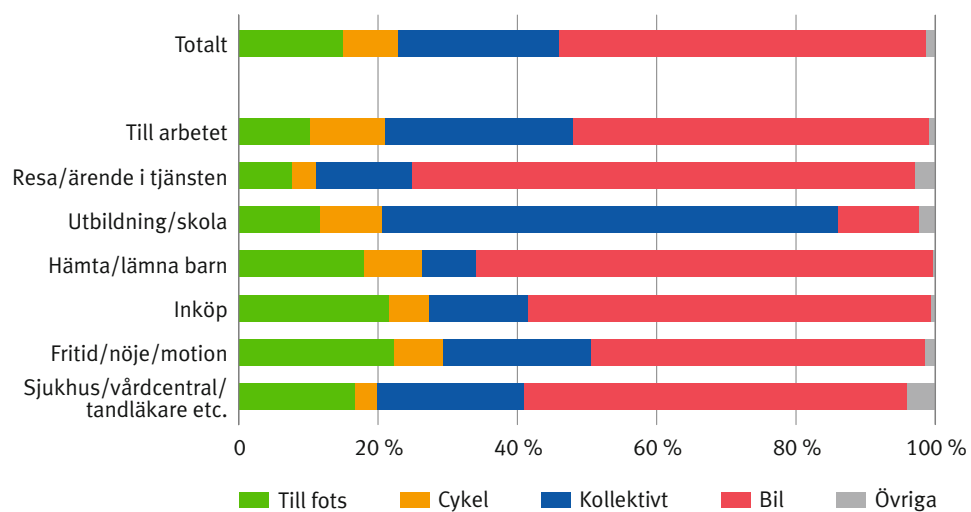


Bilen vanligaste färdssättet – förutom till skolan

Vid resor till utbildning/skola används kollektivtrafiken i mycket stor utsträckning, vid 66 procent av resorna, och andelen bilresor är liten, endast 12 procent. Detta kan förklaras av åldersgruppen som gör resor för utbildning/skola (huvudsakligen 16–24 år) inte är så bilburna. Vid resor i tjänsten är förhållandet det motsatta, bilresorna står för 72 procent och de kollektiva resorna för 14 procent. Minst andel kollektivresor har man då man hämtar/lämnar barn, endast 8 procent av dessa resor görs med kollektivtrafiken. Istället används bilen vid 66 procent av resorna.

Se tabell 19 i appendix.

Färdsättsfördelning för resor på vardagar med olika syften, totalt.

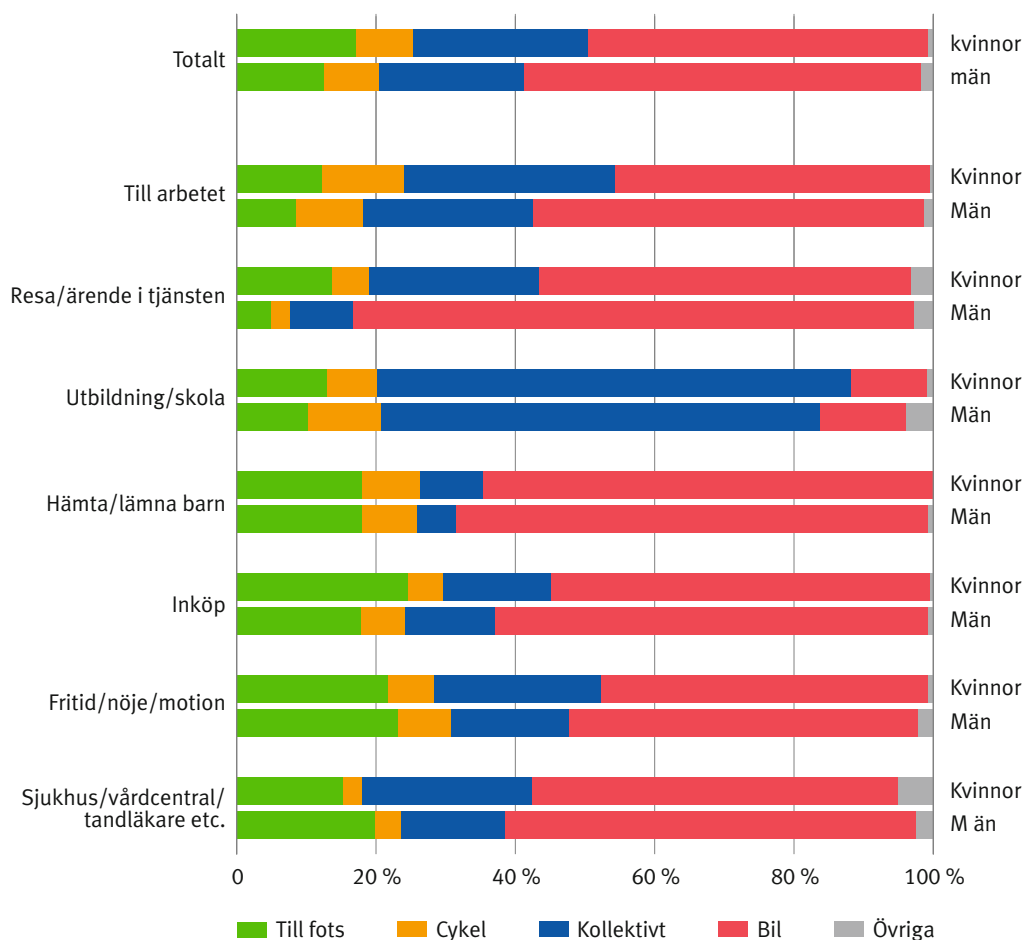


Jämför man fördelningen på färdssätt vid olika typer av ärenden för kvinnor och män, uträttar män 81 procent av sina resor/ärenden i tjänsten med bil, medan motsvarande andel för kvinnor är 53 procent. Män har genomgående en högre andel resor med bil och en lägre andel resor med kollektivtrafiken och till fots jämfört med kvinnor. Detta gäller samtliga ärenden.



Se tabell 20 och 21 i appendix.

Färdsättsfördelning för resor på vardagar med olika syften, kvinnor och män.



Jämför man fördelningen på färdssätt vid olika typer av ärenden för invånare i Göteborgsregionen med kommuner i omnejd är mönstret mycket likartat men med den skillnaden att man i kommuner i omnejd genomgående har en högre andel resor med bil och en lägre andel resor med kollektivtrafiken. Detta gäller samtliga ärenden.

Arbetsresan



En arbetsresa definieras som en förflyttning som görs för att ta sig till arbetet. På vägen från hemmet till arbetsplatsen kan det ha skett ytterligare ärenden, exempelvis kan barn ha lämnats på förskola. Då motsvarar arbetsresan förflyttningen mellan förskolan och arbetsplatsen.

Färdsätt för arbetsresor

Hälften (51 procent) av invånarna reser till arbetet i bil och 27 procent använder kollektiva färdsätt. Resor med cykel och till fots står för 10 procent av resorna vardera.

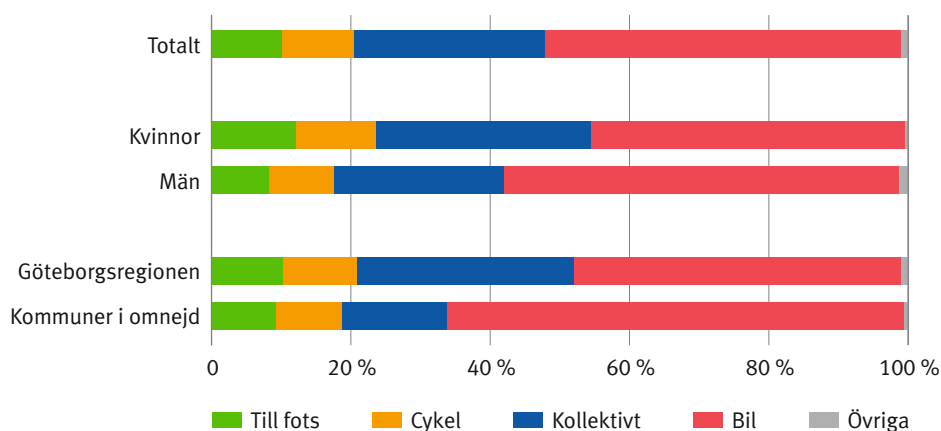
Det är stora skillnader mellan könen när man väljer färdsätt till arbete. 57 procent av män reser i bil mot 45 procent bland kvinnor. Kvinnor reser istället i högre grad till fots (12 procent), med cykel (11 procent) och framför allt kollektivt (31 procent). Detta kan jämföras med mäns andelar på 8 procent till fots, 9 procent med cykel och 24 procent med kollektivtrafiken.

Invånarna i Göteborgsregionen har vid arbetsresor vardagar i genomsnitt ungefär samma fördelning på färdsätt som kvinnor har totalt sett. Invånarna i kommuner i omnejd har en fördelning på färdsätt som påminner om totalen för männen, men de har ännu högre andel bilresor (66 procent) och ännu lägre andel resor med kollektivtrafiken (15 procent).

Jämförelse i fördelning på färdsätt mellan kommuner bör göras med försiktighet eftersom antalet registrerade arbetsresor är relativt få i vissa kommuner. Klart är dock att Göteborg skiljer sig från övriga kommuner med högre andel resor med kollektivtrafik och lägre andel resor med bil.

Se tabell 22 i appendix.

Färdsättsfördelning för resor på vardagar till arbetet.



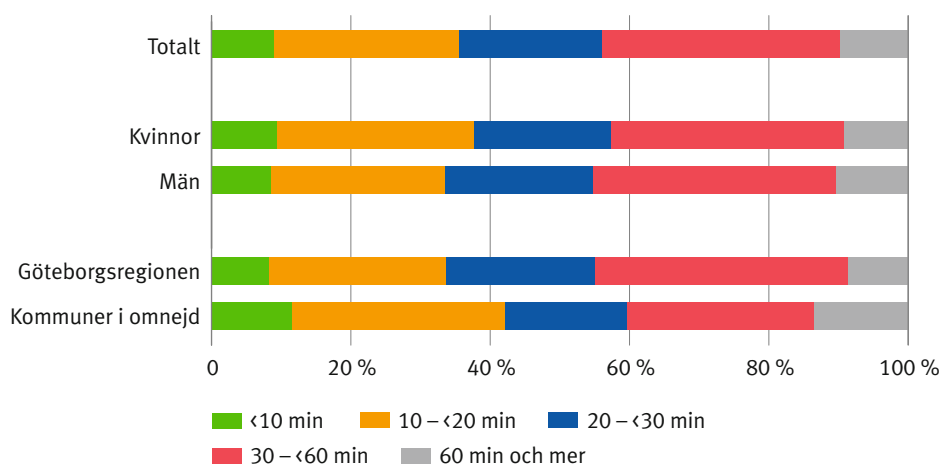
Övriga färdssätt är bland annat färdtjänst, taxi, moped/mc och flyg.

Restid för arbetsresor

Boende i kommuner i omnejd har längre arbetsresor än boende i Göteborgsregionen. Likaså har män något längre restid än kvinnor. I Göteborgsregionen är 34 procent av arbetsresorna som boende gör kortare än 20 minuter mot 42 procent av arbetsresorna som boende i kommuner i omnejd gör. Det är dock en större andel i kommuner i omnejd som har en riktigt lång restid, över 60 minuter. 14 procent av arbetsresorna som invånarna i kommuner i omnejd gör tar minst 60 minuter mot 9 procent av resorna som invånare Göteborgsregionen gör.

Se tabell 23 i appendix.

Fördelning av arbetsresor per restid på vardagar.

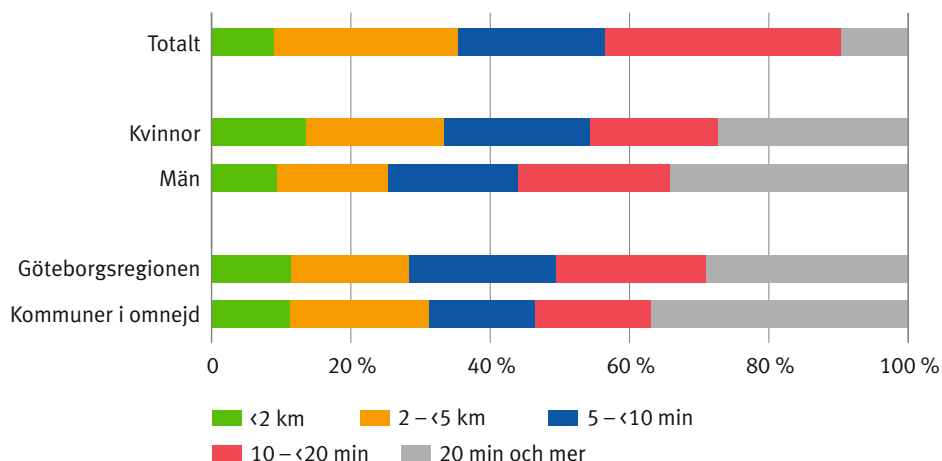


Om vi istället ser till den genomsnittliga restiden för arbetsresor som sker på vardagar är genomsnittet 30 minuter för både boende i Göteborgsregionen och boende i kommuner i omnejd. Skillnaden mellan könen är liten med 29 minuter i genomsnitt för kvinnor och 31 minuter för män.

Reslängd för arbetsresor

Kvinnor har högre andel arbetsresor med kort resväg än män. 33 procent av kvinnors arbetsresor är kortare än 5 kilometer jämfört med 25 procent av mäns arbetsresor. Invånarna i Göteborgsregionen har en lägre andel arbetsresor med reslängder som är 20 kilometer eller längre jämfört med boende i kommuner i omnejd.

Se tabell 24 i appendix.
Fördelning av arbetsresor per reslängd på vardagar.



Sett till den genomsnittliga reslängden är arbetsresor som sker vardagar i genomsnitt 17 kilometer långa. Kvinnors arbetsresor är i genomsnitt kortare än mäns, 15 kilometer jämfört med 19 kilometer. Arbetsresor som boende i Göteborgsregionen genomför är i genomsnitt 16 kilometer vilket kan jämföras med 22 kilometer för de arbetsresor som boende i kommuner i omnejd genomför.



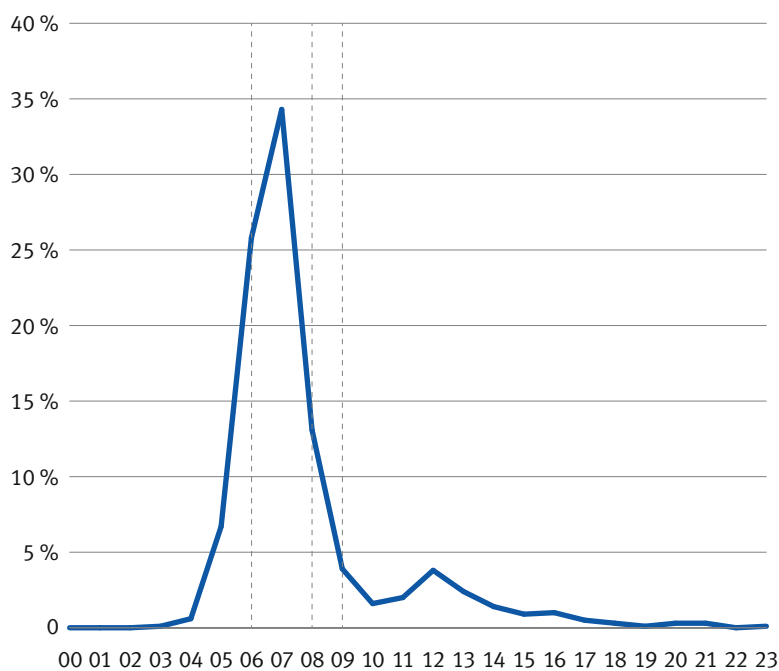
Arbetsresans starttid

60 procent av arbetsresorna startar mellan klockan 6 och klockan 8.

Mellan klockan 8 och klockan 9 startar ytterligare 13 procent av arbetsresorna.

Se tabell 25 i appendix.

Fördelning av starttid för resan till arbetet på vardagar.



Vem gör resorna med olika färdssätt?

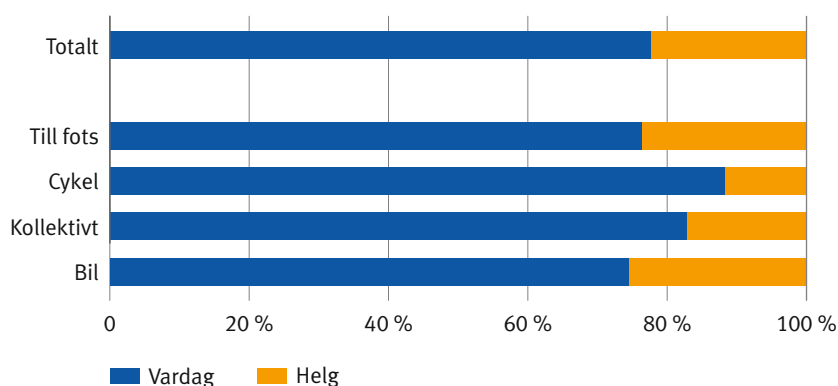


I rapporten så här långt har främst likheter och skillnader mellan olika demografiska och geografiska grupper redovisats. I detta kapitel redovisas istället vem som gör resor med olika färdssätt. Det kan vara en viktig utgångspunkt i planeringen för olika färdssätt. Inledningsvis visas också resorna fördelat på vardag och helg.

Resor vardag och helg

Rapporten beskriver i stort resor på vardagar. Dessa utgör ca 78 procent av resorna. Resor med cykel och kollektivtrafik sker i större grad än så på vardagar. Resor till fots och med bil görs däremot i större utsträckning på helgen.

Se tabell 26 i appendix.
Fördelning av resor med olika färdssätt på vardag och helg.



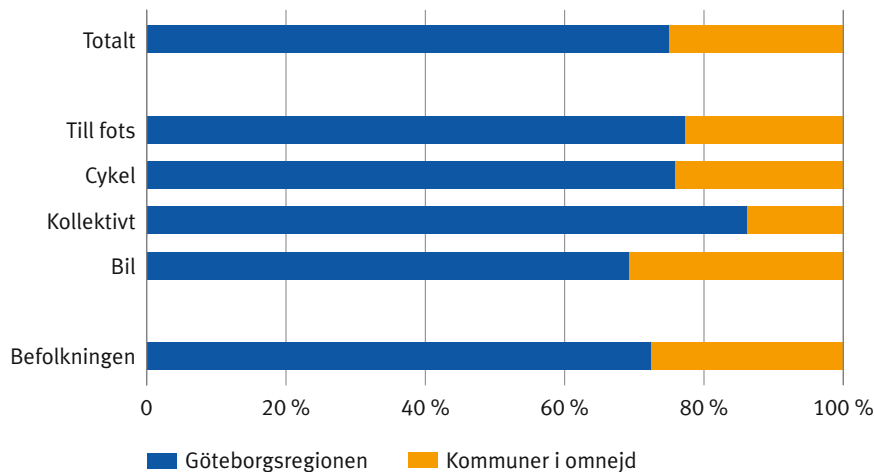
Boenderegion

De boende i Göteborgsregionen utgör 72 procent av befolkningen men står för 75 procent av resorna. De gör de flesta resorna med kollektivtrafik. 86 procent av kollektivtrafikresorna på

vardagar görs av boende i Göteborgsregionen. Uppgifter om befolkningen är hämtade från officiell statistik från SCB och avser åldersgruppen i RVU 2017, dvs 16–84 år.

Se tabell 27 i appendix.

Fördelning av resor med olika färdssätt på personer i olika delar av regionen, vardagar.



Uppgifter om befolkningen är hämtade från officiell statistik från SCB och avser åldersgruppen i RVU 2017, dvs 16–84 år.

Tabell 28.

Andel av befolkningen (16–84 år) i respektive kommun samt deras andel av resor som genomförs vardagar med kollektivtrafiken respektive med bil.

	ANDEL AV BEFOLKNING	ANDEL AV KOLLEKTIVTRAFIKRESOR	ANDEL AV BILRESOR
Ale	2 %	2 %	2 %
Alingsås	3 %	2 %	3 %
Bollebygd	1 %	0 %	1 %
Borås	8 %	5 %	8 %
Göteborg	41 %	62 %	28 %
Härryda	3 %	2 %	4 %
Kungsbacka	6 %	4 %	7 %
Kungälv	3 %	2 %	5 %
Lerum	3 %	2 %	5 %
Lilla Edet	1 %	1 %	1 %
Mark	2 %	1 %	3 %
Mölnadal	5 %	4 %	5 %
Orust	1 %	0 %	2 %
Partille	3 %	2 %	3 %
Stenungsund	2 %	1 %	3 %
Tjörn	1 %	0 %	2 %
Trollhättan	4 %	2 %	5 %
Uddevalla	4 %	2 %	5 %
Varberg	4 %	2 %	5 %
Vänersborg	3 %	1 %	3 %
Öckerö	1 %	1 %	1 %

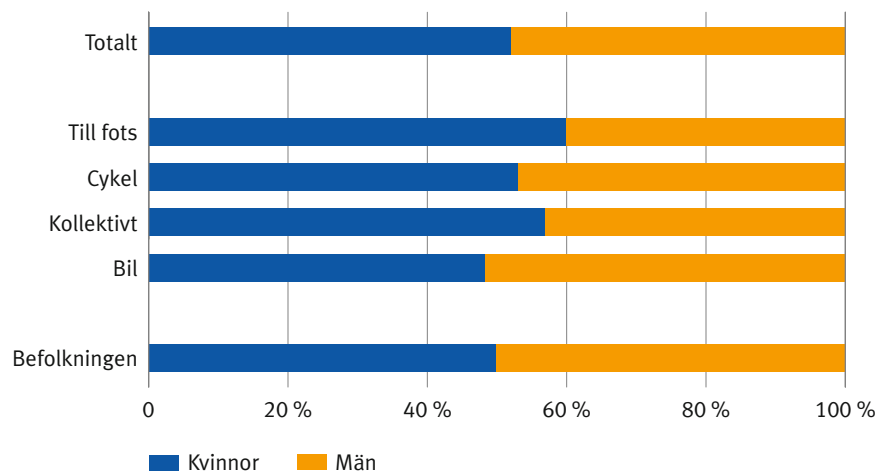
Avrundat till närmaste heltal.

Kvinnor och män

Det är en jämn fördelning mellan kvinnor och män i den undersökta åldersgruppen. Av resorna på vardagar gör kvinnorna 52 procent av resorna. De står för 60 procent av resorna till fots och 57 procent av de kollektiva resorna. Resorna med cykel och bil fördelar sig relativt jämnt mellan kvinnor och män.

Se tabell 29 i appendix.

Fördelning av resor med olika färdssätt på kvinnor och män, vardagar.



Uppgifter om befolkningen är hämtade från officiell statistik från SCB och avser åldersgruppen i RVU 2017, dvs 16–84 år.

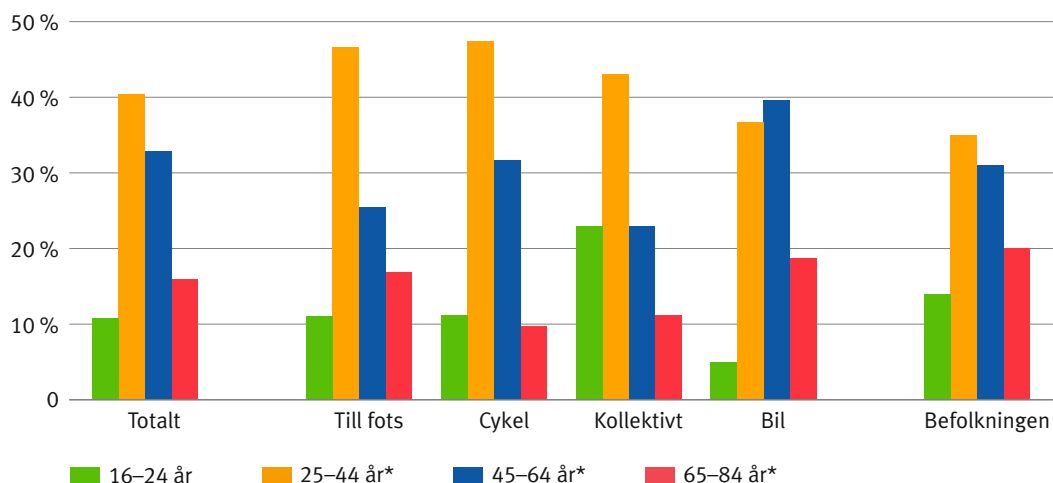


Åldersgrupper

Personer i åldersgruppen 25–44 år står för nästan hälften av resorna som görs till fots eller med cykel, men utgör enbart 35 procent av befolkningen. De i åldersgruppen 45–64 år gör 40 procent av bilresorna, medan de utgör 33 procent av befolkningen.

Se tabell 30 i appendix.

Fördelning av resor med olika färdssätt på olika åldersgrupper, vardagar.



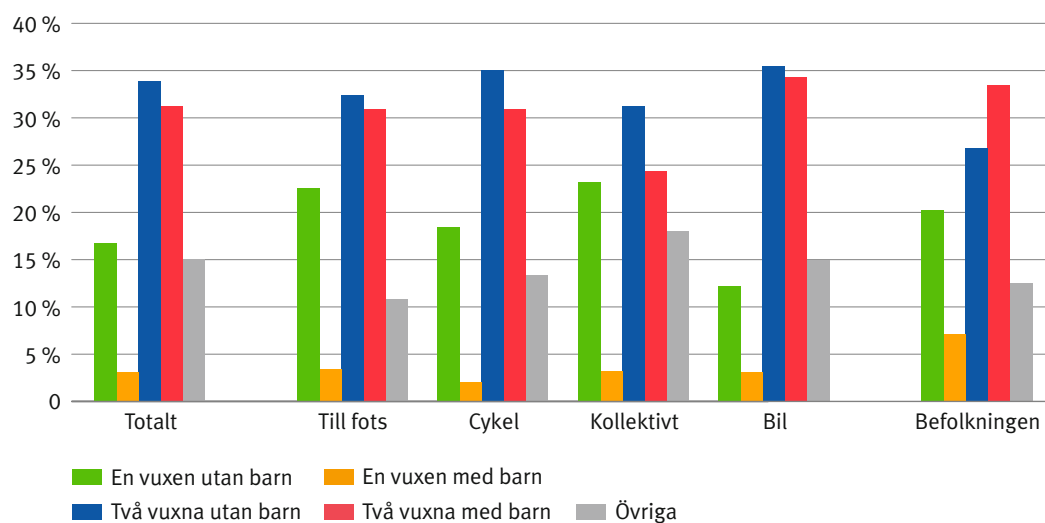
Uppgifter om befolkningen är hämtade från officiell statistik från scb och avser åldersgruppen i RVU 2017, dvs 16–84 år.

*Ackumulerade åldersgrupper jämfört med övriga kapitel.

Hushållstyp

Hur resorna fördelas på åldersgrupper hör delvis samman med hushållstypen. Den största gruppen i befolkningen är personer som bor i hushåll med två vuxna med barn. Denna grupp står för en tredjedel av befolkningen, men något mindre andel av resorna (31 procent). Personer som bor i hushåll med två vuxna utan barn är den näst största gruppen i befolkningen (27 procent) och den grupp som gör störst andel av resorna (33 procent). Dessa två hushållstyper utgör tillsammans 60 procent av befolkningen men står för en högre andel av bilresorna (70 procent).

Personer i hushåll med en vuxen utan barn utgör en femtedel av personerna, men gör en större andel av resorna till fots och med kollektivtrafiken. Personer i hushåll med en vuxen med barn gör färre resor än deras andel av befolkningen.

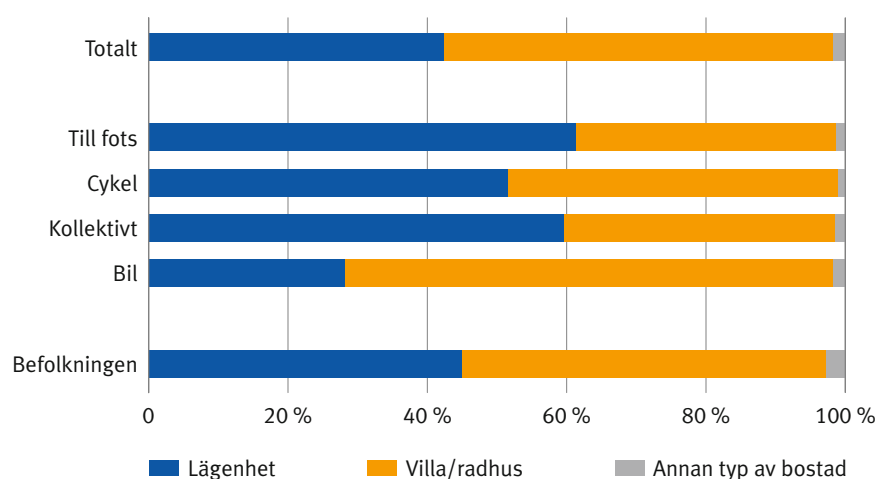
Se tabell 31 i appendix.**Fördelning av resor med olika färdssätt på personer i olika hushållstyper, vardagar.**

Uppgifter om befolkningen är hämtade från officiell statistik från SCB och avser åldersgruppen i RVU 2017, dvs 16–84 år.

Övriga hushåll är till exempel hushåll med fler än 2 vuxna personer (18 år och äldre) och personer under 18 år som bor i eget hushåll.

Boendeform

Drygt hälften av befolkningen bor i villa/radhus. De boende i villa/radhus gör 70 procent av bilresorna. De boende i lägenhet gör 60 procent av resorna till fots och med kollektivtrafik.

Se tabell 32 i appendix.**Fördelning av resor med olika färdssätt på personer i olika boendeformer, vardagar.**

Uppgifter om befolkningen är hämtade från officiell statistik från SCB och avser åldersgruppen i RVU 2017, dvs 16–84 år.

Begränsad jämförelse bakåt i tiden

Resmönstren i RVU 2017 visar på en del skillnader mot RVU 2014 och 2011 som inte kan förklaras av förändrat resande utan som troligtvis beror på ny metod. På grund av detta kommer RVU 2017 inte att användas för att följa trafikutvecklingen i regionen. Men en RVU handlar om mycket mer än att mäta trafikutveckling. I denna rapport är ett fokus att studera skillnader och likheter i resvanor – mellan olika kommuner i regionen, män och kvinnor och olika åldrar. Utöver demografiska och geografiska analyser studeras exempelvis resrelationer på en övergripande nivå

RVU 2017 var postal, medan de två tidigare RVU:erna i Västsvenska paketets regi utfördes med telefon. Att detta metodbyte valdes beror i huvudsak på kostnadsbilden där det är betydligt dyrare med telefon än postalt. Med ett stort urval (som postal medger till rimlig kostnad) kan fler analyser genomföras, och dessutom på en finare geografisk nivå. Telefonundersökningar är dessutom en metod som är allt svårare att använda och är mer kapacitetskrävande inom en fältperiod på tre månader, vilket var den tidsrymd som fanns för denna RVU.

Metodbytet påverkar resultaten till viss del. Det vi framför allt ser är att det i RVU 2017 redogörs för något färre resor, med tapp på främst resor till fots och med bil. Att metod påverkar har även andra städers analyser av resmönster visat, exempelvis sågs samma mönster i Stockholm när de bytte från telefon till postal metod. Resultaten från deras senaste postala undersökning ligger i linje med RVU 2017. En nationell studie 2017 med ytterligare andra rekryterings- och insamlingsmetoder visar att metod har en relativt stor inverkan på resultat. En kort sammanfattning av den studien går att läsa under *Nationell studie om resvaneundersökningar*.

En ytterligare aspekt som gör att jämförelser bakåt i tiden ska göras med försiktighet är att svarsfrekvensen i RVU 2017 är relativt låg, med ökade osäkerheter som följd. I RVU 2017 var svarsfrekvensen 27 procent, att jämföra med RVU 2014 och 2011 då den var 37 respektive 44 procent. Sjunkande svarsfrekvens är en allmänt förekommande trend för urvalsundersökningar, se även avsnitt *Osäkerheter*.



Vad som skiljer RVU 2017 mot RVU 2014 och 2011

Nedan visas en kortfattad jämförelse av metod mellan RVU 2017 jämfört mot RVU 2014 och 2011.

	2017	2011 OCH 2014
Svarsfrekvens	27 procent	RVU 2011: 44 procent RVU 2014: 37 procent
Insamlingsmetod	Brevenkät med möjlighet att besvara frågorna på webben	Telefonintervjuer
Population – ålder	16–84 år	15–84 år
Population – kommuner	21 kommuner i Västsverige, se kapitel <i>En växande region</i>	18 gemensamma kommuner med RVU 2017. Vårgårda ingick men inte Trollhättan, Uddevalla, Varberg och Vänersborg.
Tidsperiod	Mitten på augusti–mitten på november. Säsongsviktning används på resor för att bättre spegla hela året: en resa med cykel räknas som 0,8 resor, en resa med kollektivtrafik respektive bil räknas som 0,96 respektive 0,97 resor. Ingen korrigering för gång.	Hela året

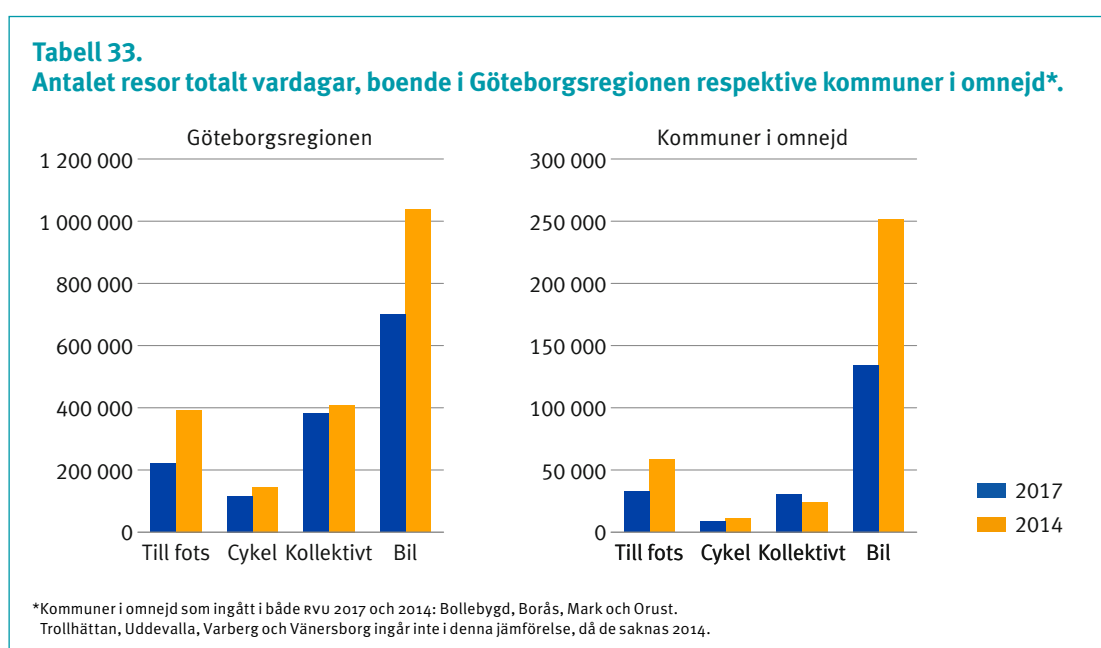
Förutom att själva metoden skiljer sig så finns vissa skillnader i vilka frågor som ställts och hur de ställts, exempelvis skiljer det sig hur man redogjort för ärendet för resan.

Nedan följer en kort sammanfattning av hur olika delresultat skiljer sig från RVU 2017 jämfört mot RVU 2014 (RVU 2011 är i nivå med 2014 års resultat), uppdelat efter resultat från kapitelindelningen i rapporten: *Resmönster, Färdsätt, Reslängd och restid, Syftet med resan* samt *Arbetsresan*.

RESMÖNSTER

I RVU 2017 beräknas invånarna i regionen i snitt göra 2,5 resor per vardag och 1,8 resor per helgdag. Motsvarande analyser i RVU 2014 visade på 2,8 och 2,0 resor på vardagar respektive helgdagar.

RVU 2017 registrerar alltså något färre antal resor jämfört med de tidigare RVU:erna, framför allt har den fångat färre till fots och färre resor till bil.



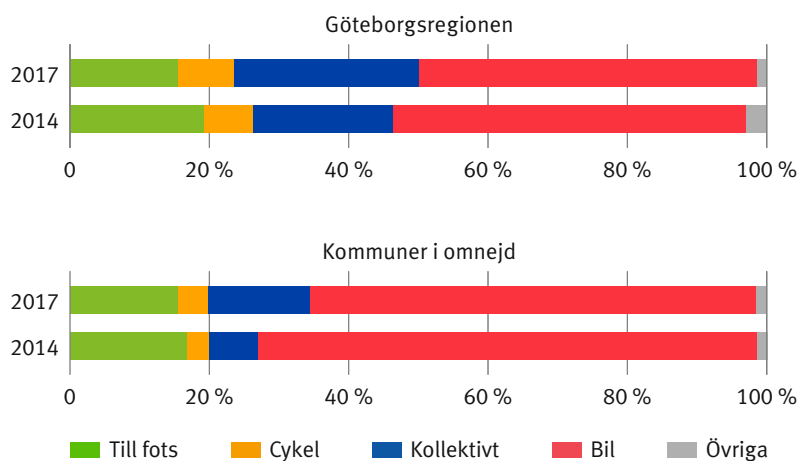
Exakt varför vi tappar dessa resor vet vi inte men man kan resonera kring olika anledningar. Resor till fots – exempelvis lunchpromenaden för att köpa en sallad kan lätt glömmas bort i en postal enkät, medan chansen är större att fånga den i en telefonintervju med en intervjuare som stöder och påminner respondenten hur resor ska loggas. Den promenaden är faktiskt två resor enligt det sätt vi studerar – en dit och en tillbaka till arbetet, vilket visar att det är lätt att tappa resor.

Att bil tappar med postal metod kan ha en liknande orsak. En resa från jobbet till hemmet görs ibland utan stopp men relativt ofta görs resor på vägen, som stopp vid affären, förskola etc. För en respondent kan återigen detta vara svårt att tänka på i en postal enkät medan man i en telefonintervju får guidning av en intervjuare.

FÄRDSÄTT

Till följd av att RVU 2017 tappar resor till fots och med bil så påverkar det naturligtvis även det vi kallar för färdssättsfördelning, som visar hur resor fördelar sig mellan olika färdssätt.

Tabell 34.
Färdssättsfördelning vardagar, boende i Göteborgsregionen och kommuner i omnejd*.



*Kommuner i omnejd med som ingått i både RVU 2017 och 2014: Bollebygd, Borås, Mark och Orust. Trollhättan, Uddevalla, Varberg och Vänersborg ingår inte i denna jämförelse, då de saknas 2014.

RESLÄNGD OCH RESTID

Många av de likheter och skillnader som kommenterades i resvaneundersökningen 2014 kvarstår. Vid korta resor (mindre än 2 kilometer) sker många resor till fots och vid längre fler kollektivt. Det är exempelvis fortsatt många korta resor som sker med bil.

SYFTET MED RESAN

I resvanundersökningarna 2011 och 2014 ställdes frågan om resans syfte på ett annat sätt än i RVU 2017, vilket är en konsekvens av metodbytet. Det gör det svårt att jämföra fördelning av antal resor med olika syften. De syften som är mest lika varandra mellan de olika RVU:erna (resor till arbete, resor i tjänsten, utbildning/skola och inköp) är på en jämförbar nivå i RVU 2017 som i RVU 2014. Skillnader i ärendefördelning mellan kvinnor och män respektive olika åldersgrupper kvarstår.

ARBETSRESA

I resvaneundersökningen 2011 och 2014 ställdes frågan om arbetsresan på ett annat sätt än i RVU 2017. Då studerades både resor till och från arbetet och hela vägen mellan bostad och arbetet analyserades. 2017 studeras endast resan till arbetet. Det gör det svårt att jämföra fördelning i val av färdssätt.

Nationell studie om resvaneundersökningar

Parallellt med RVU 2017 genomfördes en demonstrationsstudie som använde två andra data-insamlingsmetoder, insamling via mobilapp och insamling via webbenkät med karta. Resultaten från de olika insamlingsmetoderna har jämförts med varandra och med RVU 2017 (postal/web) samt RVU Sverige (telefon).

Jämförelsen visar att antalet resor per person var dubbelt så stort för dem som använde mobilappen jämfört med dem som svarade på webbenkäten. Antalet resor för RVU 2017 och RVU Sverige låg något högre än för webbenkäten, men betydligt lägre än mobilappen. Den stora skillnaden låg i att det var fler resor till fots och med bil i mobilappen. RVU 2017 och RVU Sverige låg båda närmare webbenkätens resultat än mobilappens.

De som använde mobilapp hade också i genomsnitt fler resor med ärendena fritid och inköp än de som svarat via webbenkät. Även i RVU Sverige var det fler fritidsresor per person som rapporterades än i webbenkäten, men antalet var lägre än i mobilappen. Skillnaderna i antal resor var särskilt markanta för just ärendena inköp och fritidsresor, medan exempelvis arbetsresor var på en mera jämförbar nivå.

Tabell 35.

Antalet resor per person och dag, alla veckans dagar för personer som rest, alla 21 kommuner.

ANTALET RESOR PER PERSON OCH DAG	MOBILAPP	WEBBENKÄT*	RVU 2017**	RVU SVERIGE***
Totalt	5,1	2,4–2,5	3,1	3,2
Till fots	1,5	0,3	0,4	0,4
Cykel	0,5	0,1–0,2	0,3	0,2
Kollektivtrafik	0,6	0,5–0,6	0,6	0,6
Med bil	2,4	1,3–1,5	1,7	1,9

*Intervallet beror på att det var två grupper som fick webbenkät, ett slumpmässigt urval som fick incitament och ett slumpmässigt urval som inte fick incitament.

**Resultaten är utan säsongsvikt för att bli jämförbara med resultat från demonstrationsstudien. Det innebär att de inte är helt jämförbara med övriga resultat i denna rapport.

***Personer 16–84 år som bor i de 21 kommunerna som har mättag 15 oktober–15 november för perioden 2013–2016 (källa: VTIPM. Nya sätt att samla in individuell resvaneinformation)

Det verkar alltså som att de som besvarat webbenkäten missar/väljer att inte rapportera alla förflyttningar till fots eller med bil. Dessa icke registrerade resor tycks till stor del vara resor i samband med inköp och fritidsresor. En förklaring kan vara att respondenterna inte rapporterar alla inköpsresor när de uträttar inköp på flera ställen eller att de inte tänker på att dela upp arbetsresan i två resor när de tar sig direkt till fritidsaktivitet efter jobbet. Samma kan antas gälla för RVU 2017 och RVU Sverige, men i mindre grad.

Antalet rapporterade resor påverkar i sin tur fördelningen på färdssätt med lägre andel bil och en högre andel resor till fots för mobilappen.

Ser man däremot på reslängden per dag och person är den ungefär lika lång oavsett insamlings-sätten, vilket styrker antagandet om att de som svarar på webbenkät inte rapporterar alla korta gångresor och ärenden på vägen när de färdas med bil.

En växande region

Regionen har haft en positiv befolkningsutveckling. Mellan 2011 och 2017 har befolkningen i Göteborgsregionen växt med 7,9 procent. Kommunerna i omnejd har under samma tid ökat i befolkning med totalt 5,8 procent.

I de 21 västsvenska kommunerna i RVU 2017 bor det totalt närmare 1,4 miljoner invånare (alla åldrar inräknat). Så gott som alla kommuner har haft en positiv befolkningsutveckling mellan åren 2011 och 2017.

I den åldersgrupp som undersökts i RVU 2017, 16–84 år, ingår närmare 1,1 miljoner personer (statistik från 2016). Merparten (72 procent) bor i Göteborgsregionen.

Förutsättningar i kommunerna

Resandet i regionen är i hög grad beroende av regionens befolkningsstruktur, till exempel förhållandet mellan var människor bor och var de arbetar eller studerar samt graden av sysselsättning.

Totalt sett i regionen är andelen sysselsatta (förvärvsarbetare) i åldern 16–84 år knappt 64 procent. I Göteborgsregionen är motsvarande andel drygt 64 procent, medan andelen är något lägre i kommuner i omnejd, knappt 62 procent. De som inte är sysselsatta är exempelvis arbetslösa, studerande eller pensionärer.

Av de sysselsatta (alla åldrar inräknat) är det 65 procent som arbetar i den egna kommunen visar statistik från 2016. Andelen är något högre i kommuner i omnejd (70 procent) än i Göteborgsregionen (63 procent). Enskilda kommuner såsom Ale, Bollebygd, Härryda, Lerum, Mölndal och Partille har lägre andelar (under 35 procent), medan Borås, Göteborg och Varberg har högre andelar (över 75 procent) som arbetar i den egna kommunen.

Tabell 36.
Kommunerna i RVU 2017 och deras befolkning.

KOMMUN	INVÅNARE 2011	INVÅNARE 2017	ÖKNING 2011–2017
Totalt	1 303 155	1 398 356	7,3 %
Göteborgsregionen	938 580	1 012 569	7,9 %
Kommuner i omnejd	364 575	385 787	5,8 %
Ale	27 577	30 223	9,6 %
Alingsås	38 053	40 390	6,1 %
Bollebygd	8 356	9 262	10,8 %
Borås	104 106	111 026	6,6 %
Göteborg	520 374	564 039	8,4 %
Härryda	34 854	37 412	7,3 %
Kungsbacka	75 954	81 986	7,9 %
Kungälv	41 538	44 110	6,2 %
Lerum	38 788	41 510	7,0 %
Lilla Edet	12 540	13 961	11,3 %
Mark	33 791	34 484	2,1 %
Mölnadal	61 337	66 121	7,8 %
Orust	15 129	15 108	–0,1 %
Partille	35 518	37 880	6,7 %
Stenungsund	24 601	26 224	6,6 %
Tjörn	14 959	15 790	5,6 %
Trollhättan	55 499	58 238	4,9 %
Uddevalla	52 156	55 763	6,9 %
Varberg	58 576	62 755	7,1 %
Vänersborg	36 962	39 151	5,9 %
Öckerö	12 487	12 923	3,5 %

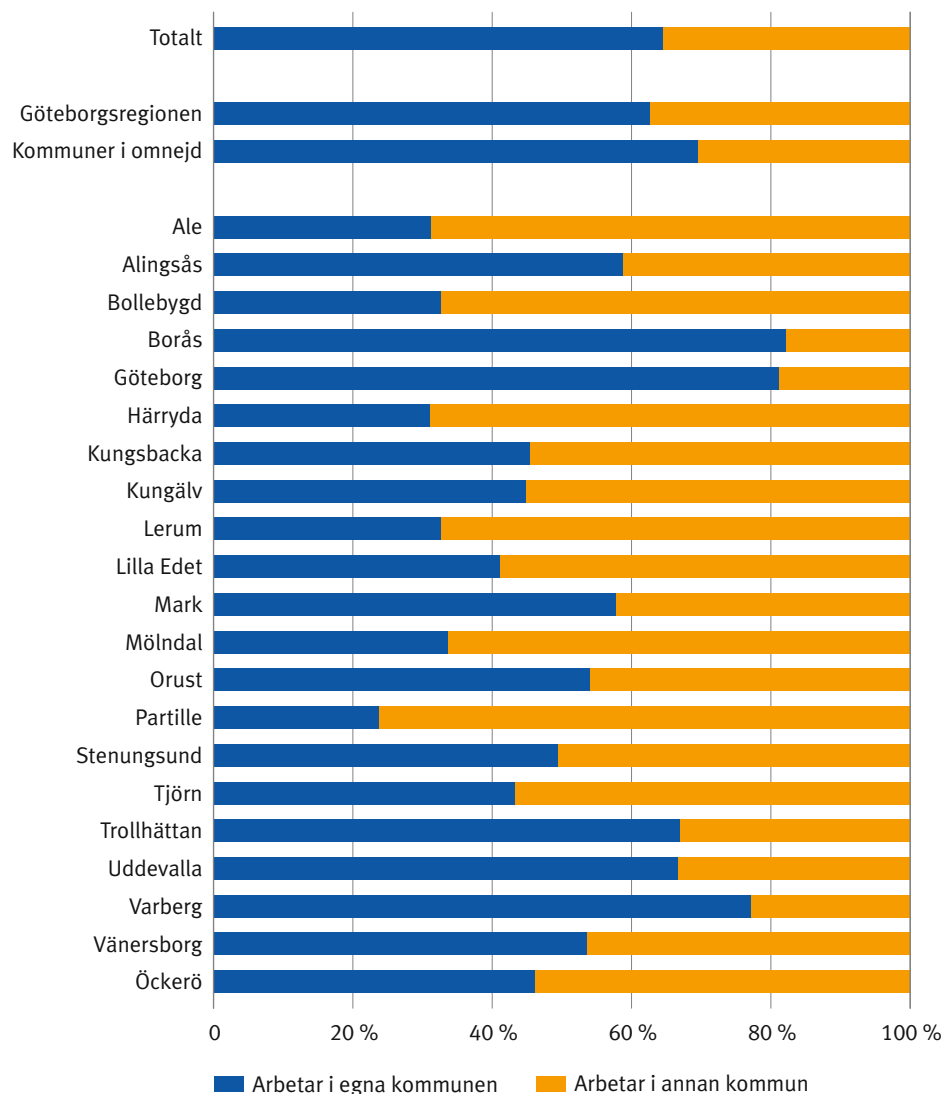
Antalet invånare baseras på officiell statistik från scb.

Tabell 37.
Antalet invånare i åldern 16–84 år
samt andel av befolkningen (16–84 år)
i respektive kommun.

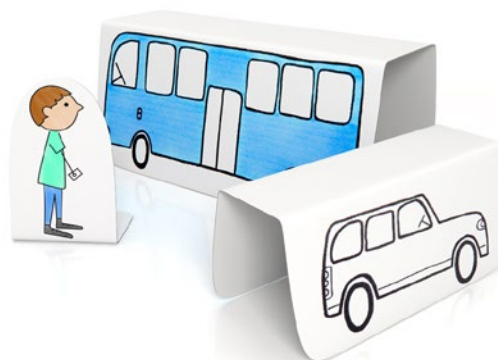
GEOGRAFISKT OMRÅDE	ANTAL INVÅNARE (16–84 ÅR)	ANDEL AV BEFOLK- NINGEN (16–84 ÅR)
Totalt	1 083 291	100 %
Göteborgsregionen	784 141	72 %
Kommuner i omnejd	299 150	28 %
Ale	22 920	2 %
Alingsås	31 139	3 %
Bollebygd	6 985	1 %
Borås	86 007	8 %
Göteborg	445 883	41 %
Härryda	27 651	3 %
Kungsbacka	61 129	6 %
Kungälv	33 480	3 %
Lerum	30 402	3 %
Lilla Edet	10 866	1 %
Mark	26 739	2 %
Mölnadal	49 846	5 %
Orust	12 310	1 %
Partille	28 306	3 %
Stenungsund	19 973	2 %
Tjörn	12 530	1 %
Trollhättan	45 078	4 %
Uddevalla	43 114	4 %
Varberg	48 533	4 %
Vänersborg	30 384	3 %
Öckerö	10 016	1 %

Antalet invånare baseras på officiell statistik som avser år 2016 för den aktuella åldersgruppen.

Tabell 38.
Andel pendlare per kommun enligt RAMS
(registerbaserad arbetsmarknadsstatistik från 2016).



Vad har hänt sedan 2011?



Två tidigare resvaneundersökningar har genomförts inom ramen för Västsvenska paketet, år 2011 och år 2014. Sedan 2011 har ett antal åtgärder genomförts, vilka kan ha påverkat bland annat val av färdstätt. Nedan beskrivs några av de större åtgärder som genomförts sedan år 2011. Åtgärderna är både inom och utom ramen för det Västsvenska paketet.

Åtgärder och satsningar

TRÄNGSELSKATT

Den 1 januari 2013 infördes trängselskatt i Göteborg för att förbättra miljön, minska trängseln och delfinansiera Västsvenska paketet. Trängselskatten tas ut mellan klockan 06:00 och klockan 18:29 helgfri vardag, utom dag före helgdag, för fordon som passerar de betalstationer som placerats kring centrala Göteborg inklusive på de stora genomfartslederna E6, E20 och E45. 1 januari 2015 höjdes trängselskatten. Höjningen var som störst under högtrafik.

UTÖKAD KOLLEKTIVTRAFIK

I samband med trängselskattens införande ökade Västtrafik sin trafik med nya express- och stombusslinjer. Spårvagnstrafiken har också utökats även om förstärkningen begränsats något av att ett flertal av de nya spårvagnarna periodvis varit ur trafik. Badhuslänken invigdes hösten 2015, vilket innebar kortare restider för flera spårvagnslinjer.

BUSSKÖRFÄLT

En del av Västsvenska paketet är anläggandet av nya busskörfält såväl inne i Göteborg som på infartsleder. Det ger kortare restider och bättre punktlighet eftersom busstrafiken inte påverkas av trängsel i samma omfattning som tidigare. Sammantaget bidrar det till att stärka kollektivtrafikens attraktivitet gentemot bilen.

LÄNGRE PERRONGER OCH NYA PENDELTÅG

Som en del av Västsvenska paketet har perronger längs pendeltågslinjer in mot Göteborg förlängts. Västtrafik fick sommaren 2012 det första av 22 nya längre pendeltåg som utnyttjar de ombyggda perrongerna för att leverera ökad kapacitet.

PENDELPARKERINGAR

I anslutning till pendeltågsstationer och expressbusslinjer längs infartsstråken till Göteborg har antalet pendelparkeringsplatser utökats för såväl bilar som cyklar. Tillskottet består både av nyetablerade parkeringar och fler platser på befintliga parkeringar. Kvaliteten på parkeringsytorna har också förbättrats. Syftet med pendelparkering är att göra det lättare att göra resor där bil eller cykel används för att ta sig till ett kollektivt färdssätt.

NYTT DUBBELSPÅR GÖTEBORG–TROLLHÄTTAN, ALEPENDELN

Göteborgs första nya pendeltågslinje sedan 1992 öppnades för trafik 2012 när det nya dubbelspåret Göteborg–Trollhättan stod färdigt. Alependeln trafikerar nu sträckan Göteborg–Älvängen med kvartstrafik och en restid på 27 minuter.

NY MOTORVÄG E45 GÖTEBORG–TROLLHÄTTAN

I december 2012 invigdes E45 som motorväg mellan Göteborg och Trollhättan. Sträckan som tidigare till stor del varit landsväg hade vid öppnandet i olika omfattning varit en byggarbetsplats sedan 2006.

VÄG 155 SYRHÅLA–VÄDERMOTET

Väg 155 mellan Syrhålamotet och Vädermotet på Hisingen i Göteborg byggdes år 2013 ut till tre körfält, varav ett busskörfält, i varje riktning. Utbyggnaden innebar förstärkt kapacitet och kortare restider för kollektivtrafiken mellan centrala Hisingen och Torslanda/Öckerö.

VÄG- OCH GATUOMBYGGNADER I GÖTEBORG

Under framförallt 2017 har omfattande byggprojekt påverkat trafikens framkomlighet i centrala Göteborg. Byggprojekt som påverkat framförallt kapaciteten i vägsystemet är till exempel Marieholmstunneln och de projekt som pågår i anslutning till centralstationen (överdäckningen av E45 samt bygget av nya Hisingbron). Sammantaget medför byggprojekten att bilresor får längre restider i centrala Göteborg, vilket kan medföra att efterfrågan på bilresor minskar.

SATSNING PÅ CYKLING

Kommuner i regionen har fortsatt satsat på förbättringar för cyklister och på att få fler att välja cykeln som färdssätt. Till exempel förbättring och utbyggnad av infrastruktur för att erbjuda god och säker framkomlighet för cyklister samt utbyggnad av säkra cykelparkeringar vid hållplatser. Dessa åtgärder har kombinerats med regionalt samordnade kampanjer och projekt i flera kommuner som Cykelvänlig Arbetsplats, Vintercyklister och skolreseplaner.

FÄRRE OCH DYRARE P-PLATSER I GÖTEBORG

Göteborg har sedan 2009 en ny parkeringspolicy. Det innebär att stadens tillgänglighet till större del än tidigare ska tillgodoses med andra färdssätt än bil. I praktiken innebär det att antalet parkeringsplatser i centrala Göteborg inte ska bli fler och att dygns- och dagsparkering prioriteras ned till förmån för korttidsparkering. Parkering har blivit och ska bli dyrare. De skall i större omfattning finnas i gemensamhetslösningar som parkeringshus snarare än mark- eller gatuparkering i direkt anslutning till målpunkter. 2011 antogs nya parkeringstal vilket innebar att stadens krav på antal parkeringsplatser i detaljplaner och bygglov generellt minskat jämfört med tidigare.



Appendix

Resmönster

Tabell 5.

Fördelning av resor på vardagar som slutar i egna kommunen respektive i annan kommun.

	EGNA KOMMUNEN	ANNAN KOMMUN
Ale	60 %	40 %
Alingsås	80 %	20 %
Bollebygd	53 %	47 %
Borås	89 %	11 %
Göteborg	90 %	10 %
Härryda	61 %	39 %
Kungsbacka	68 %	32 %
Kungälv	72 %	28 %
Lerum	54 %	46 %
Lilla Edet	59 %	41 %
Mark	62 %	38 %
Mölnadal	57 %	43 %
Orust	72 %	28 %
Partille	54 %	46 %
Stenungsund	69 %	31 %
Tjörn	58 %	42 %
Trollhättan	80 %	20 %
Uddevalla	82 %	18 %
Varberg	79 %	21 %
Vänersborg	73 %	27 %
Öckerö	62 %	38 %

Färdsätt

Tabell 6.

Färdsättsfördelning för resor på vardagar för demografiska grupper.

	TILL FOTS	CYKEL	KOLLEKTIVT	BIL	ÖVRIGA
Totalt	15 %	8 %	23 %	53 %	1 %
Kvinna	17 %	8 %	25 %	49 %	1 %
Man	13 %	8 %	21 %	57 %	2 %
16–24 år	15 %	8 %	49 %	24 %	3 %
25–34 år	19 %	9 %	31 %	40 %	1 %
35–44 år	16 %	9 %	18 %	56 %	1 %
45–54 år	10 %	8 %	16 %	65 %	1 %
55–64 år	13 %	8 %	17 %	61 %	1 %
65–74 år	15 %	6 %	17 %	62 %	1 %
75+ år	18 %	3 %	15 %	62 %	2 %

Tabell 7.
Färdsättsfördelning för resor på vardagar för geografiska grupper.

	TILL FOTS	CYKEL	KOLLEKTIVT	BIL	ÖVRIGA
Totalt	15 %	8 %	23 %	53 %	1 %
Kvinna	17 %	8 %	25 %	49 %	1 %
Man	13 %	8 %	21 %	57 %	2 %
Ale	10 %	3 %	24 %	62 %	0 %
Alingsås	10 %	16 %	18 %	51 %	5 %
Bollebygd	12 %	3 %	17 %	66 %	0 %
Borås	18 %	5 %	16 %	59 %	1 %
Göteborg	18 %	10 %	34 %	36 %	1 %
Härryda	13 %	3 %	16 %	66 %	2 %
Kungsbacka	10 %	3 %	17 %	69 %	1 %
Kungälv	9 %	5 %	15 %	71 %	1 %
Lerum	15 %	2 %	14 %	69 %	1 %
Lilla Edet	12 %	4 %	15 %	68 %	1 %
Mark	12 %	3 %	14 %	67 %	3 %
Mölnadal	14 %	9 %	21 %	53 %	3 %
Orust	4 %	3 %	7 %	87 %	0 %
Partille	15 %	5 %	17 %	61 %	2 %
Stenungsund	11 %	3 %	12 %	73 %	1 %
Tjörn	9 %	2 %	10 %	79 %	1 %
Trollhättan	12 %	11 %	11 %	65 %	1 %
Uddevalla	11 %	4 %	13 %	72 %	0 %
Varberg	12 %	14 %	11 %	62 %	0 %
Vänersborg	13 %	13 %	10 %	62 %	2 %
Öckerö	13 %	9 %	20 %	56 %	3 %

Reslängd och restid

Tabell 9.
Färdsättsfördelning per reslängd på vardagar, totalt.

	TILL FOTS	CYKEL	KOLLEKTIVT	BIL	ÖVRIGA
<2 km	58 %	12 %	5 %	24 %	1 %
2 – <5 km	12 %	15 %	21 %	51 %	1 %
5 – <10 km	3 %	10 %	29 %	57 %	2 %
10 – <20 km	0 %	4 %	25 %	70 %	1 %
minst 20 km	0 %	0 %	29 %	70 %	1 %

Tabell 10.
Färdsättsfördelning per reslängd på vardagar, kvinnor.

KVINNOR	TILL FOTS	CYKEL	KOLLEKTIVT	BIL	ÖVRIGA
<2 km	58 %	13 %	5 %	24 %	1 %
2 – <5 km	14 %	15 %	21 %	49 %	1 %
5 – <10 km	2 %	9 %	33 %	55 %	1 %
10 – <20 km	1 %	3 %	27 %	68 %	1 %
minst 20 km	0 %	0 %	35 %	64 %	1 %

Tabell 11.
Färdsättsfördelning per reslängd på vardagar, män.

MÄN	TILL FOTS	CYKEL	KOLLEKTIVT	BIL	ÖVRIGA
<2 km	57 %	11 %	5 %	25 %	1 %
2 – <5 km	10 %	15 %	21 %	53 %	2 %
5 – <10 km	3 %	11 %	24 %	60 %	2 %
10 – <20 km	0 %	4 %	22 %	71 %	2 %
minst 20 km	0 %	0 %	24 %	74 %	1 %

Tabell 12.
Färdsättsfördelning per reslängd på vardagar, Göteborgsregionen.

GÖTEBORGSREGIONEN	TILL FOTS	CYKEL	KOLLEKTIVT	BIL	ÖVRIGA
<2 km	59 %	12 %	5 %	23 %	1 %
2 – <5 km	13 %	15 %	25 %	45 %	2 %
5 – <10 km	3 %	11 %	34 %	51 %	2 %
10 – <20 km	0 %	4 %	29 %	65 %	1 %
minst 20 km	0 %	0 %	30 %	68 %	2 %

Tabell 13.
Färdsättsfördelning per reslängd på vardagar, kommuner i omnejd.

KOMMUNER I OMNEJD	TILL FOTS	CYKEL	KOLLEKTIVT	BIL	ÖVRIGA
<2 km	53 %	14 %	3 %	29 %	1 %
2 – <5 km	10 %	15 %	11 %	64 %	0 %
5 – <10 km	2 %	7 %	10 %	79 %	2 %
10 – <20 km	0 %	3 %	8 %	87 %	2 %
minst 20 km	0 %	0 %	25 %	74 %	0 %

Tabell 14.
Färdsättsfördelning på vardagar för resor under 5 kilometer.

RESOR UNDER 5 KM	TILL FOTS	CYKEL	KOLLEKTIVT	BIL	ÖVRIGA
Totalt	33 %	14 %	14 %	39 %	1 %
Göteborgsregionen	35 %	13 %	16 %	35 %	1 %
Kommuner i omnejd	29 %	14 %	7 %	49 %	1 %
Kvinnor	35 %	14 %	14 %	37 %	1 %
Män	31 %	13 %	14 %	41 %	2 %

Syftet med resan

Tabell 18.

Fördelning av antal resor på olika syften om man bortser från hemresorna, vardagar.

	TILL ARBETET	RESA/ ÄRENDEN I TJÄNSTEN	UTBILDNING, SKOLA	HÄMTA & LÄMNA BARN	INKÖP	FRITID, NÖJE, MOTION	SJUKHUS, VÅRD- CENTRAL, TANDLÄKARE ETC	ANNAT
Totalt	33 %	7 %	6 %	9 %	17 %	20 %	2 %	7 %
Kvinna	30 %	4 %	6 %	11 %	18 %	22 %	2 %	7 %
Man	36 %	10 %	6 %	7 %	15 %	17 %	1 %	7 %
16–24 år	18 %	2 %	40 %	1 %	9 %	24 %	1 %	6 %
25–34 år	37 %	6 %	5 %	10 %	14 %	22 %	1 %	4 %
35–44 år	39 %	7 %	1 %	22 %	12 %	14 %	1 %	4 %
45–54 år	45 %	11 %	1 %	9 %	14 %	14 %	1 %	6 %
55–64 år	43 %	10 %	1 %	1 %	17 %	18 %	2 %	8 %
65–74 år	9 %	2 %	1 %	4 %	32 %	32 %	5 %	15 %
75+ år	3 %	2 %	1 %	2 %	38 %	30 %	8 %	17 %

Tabell 19.

Färdsättsfördelning för resor på vardagar med olika syften, totalt.

TOTALT	TILL FOTS	CYKEL	KOLLEKTIVT	BIL	ÖVRIGA
Totalt	15 %	8 %	23 %	53 %	1 %
Till arbetet	10 %	11 %	27 %	51 %	1 %
Resa/ärenden i tjänsten	8 %	3 %	14 %	72 %	3 %
Utbildning/skola	12 %	9 %	66 %	12 %	2 %
Hämta/lämna barn	18 %	8 %	8 %	66 %	0 %
Inköp	22 %	6 %	14 %	58 %	1 %
Fritid/nöje/motion	22 %	7 %	21 %	48 %	2 %
Sjukhus/vårdcentral/tandläkare etc	17 %	3 %	21 %	55 %	4 %

Tabell 20.

Färdsättsfördelning för resor på vardagar med olika syften, kvinnor.

KVINNOR	TILL FOTS	CYKEL	KOLLEKTIVT	BIL	ÖVRIGA
Totalt	17 %	8 %	25 %	49 %	1 %
Till arbetet	12 %	12 %	30 %	45 %	1 %
Resa/ärenden i tjänsten	14 %	5 %	25 %	53 %	3 %
Utbildning/skola	13 %	7 %	68 %	11 %	1 %
Hämta/lämna barn	18 %	8 %	9 %	65 %	0 %
Inköp	25 %	5 %	15 %	54 %	1 %
Fritid/nöje/motion	22 %	7 %	24 %	47 %	1 %
Sjukhus/vårdcentral/tandläkare etc	15 %	3 %	24 %	52 %	5 %

Tabell 21.
Färdsättsfördelning för resor på vardagar med olika syften, män.

MÄN	TILL FOTS	CYKEL	KOLLEKTIVT	BIL	ÖVRIGA
Totalt	13 %	8 %	21 %	57 %	2 %
Till arbetet	8 %	10 %	24 %	56 %	1 %
Resa/ärenden i tjänsten	5 %	3 %	9 %	81 %	3 %
Utbildning/skola	10 %	10 %	63 %	12 %	4 %
Hämta/lämna barn	18 %	8 %	6 %	68 %	1 %
Inköp	18 %	6 %	13 %	62 %	1 %
Fritid/nöje/motion	23 %	8 %	17 %	50 %	2 %
Sjukhus/vårdcentral/tandläkare etc	20 %	4 %	15 %	59 %	3 %

Arbetsresan

Tabell 22.
Färdsättsfördelning för resor på vardagar till arbetet.

	TILL FOTS	CYKEL	KOLLEKTIVT	BIL	ÖVRIGA
Totalt	10 %	10 %	27 %	51 %	1 %
Kvinna	12 %	11 %	31 %	45 %	0 %
Man	8 %	9 %	24 %	57 %	1 %
Göteborgsregionen	10 %	11 %	31 %	47 %	1 %
Kommuner i omnejd	9 %	9 %	15 %	66 %	1 %

Tabell 23.
Fördelning av arbetsresor per restid på vardagar.

FÖRDELNING PER RESTID	<10 MIN	10 – <20 MIN	20 – <30 MIN	30 – <60 MIN	60 MIN OCH MER
Totalt	9 %	26 %	20 %	34 %	10 %
Kvinna	9 %	28 %	20 %	33 %	9 %
Man	9 %	25 %	21 %	35 %	10 %
Göteborgsregionen	8 %	25 %	21 %	36 %	9 %
Kommuner i omnejd	11 %	31 %	17 %	27 %	14 %

Tabell 24.
Fördelning av arbetsresor per reslängd på vardagar.

FÖRDELNING PER RESLÄNGD	< 2 KM	2 – < 5 KM	5 – < 10 KM	10 – < 20 KM	20 KM OCH MER
Totalt	9 %	26 %	21 %	34 %	10 %
Kvinna	14 %	20 %	21 %	18 %	27 %
Man	9 %	16 %	19 %	22 %	34 %
Göteborgsregionen	11 %	17 %	21 %	22 %	29 %
Kommuner i omnejd	11 %	20 %	15 %	17 %	37 %

Tabell 25.
Fördelning av starttid för resan till arbetet på vardagar.

00:00	0 %
01:00	0 %
02:00	0 %
03:00	0 %
04:00	1 %
05:00	7 %
06:00	26 %
07:00	34 %
08:00	13 %
09:00	4 %
10:00	2 %
11:00	2 %
12:00	4 %
13:00	2 %
14:00	1 %
15:00	1 %
16:00	1 %
17:00	0 %
18:00	0 %
19:00	0 %
20:00	0 %
21:00	0 %
22:00	0 %
23:00	0 %

Vem gör resorna med olika färdssätt?

Tabell 26.
Fördelning av resor med olika färdssätt på vardag och helg.

	VARDAG	HELG
Totalt	78 %	22 %
Till fots	76 %	24 %
Cykel	88 %	12 %
Kollektivt	83 %	17 %
Bil	74 %	26 %

Tabell 27.
Fördelning av resor med olika färdssätt på personer i olika delar av regionen, vardagar.

	GÖTEBORGSREGIONEN	KOMMUNER I OMNEJD
Totalt	75 %	25 %
Till fots	77 %	23 %
Cykel	76 %	24 %
Kollektivt	86 %	14 %
Bil	69 %	31 %
Befolkningen	72 %	28 %

Tabell 29.
Fördelning av resor med olika färdssätt på kvinnor och män, vardagar.

	KVINNA	MAN
Totalt	52 %	48 %
Till fots	60 %	40 %
Cykel	53 %	47 %
Kollektivt	57 %	43 %
Bil	48 %	52 %
Befolkningen	50 %	50 %

Tabell 30.
Fördelning av resor med olika färdssätt på olika åldersgrupper, vardagar.

	16–24 ÅR	25–44 ÅR*	45–64 ÅR*	65–84 ÅR*
Totalt	11 %	40 %	33 %	16 %
Till fots	11 %	47 %	25 %	17 %
Cykel	11 %	47 %	32 %	10 %
Kollektivt	23 %	43 %	23 %	11 %
Bil	5 %	37 %	40 %	19 %
Befolkningen	14 %	35 %	31 %	20 %

*Ackumulerade åldersgrupper jämfört med övriga kapitel.

Tabell 31.**Fördelning av resor med olika färdssätt på personer i olika hushållstyper, vardagar.**

	EN VUXEN UTAN BARN	EN VUXEN MED BARN	TVÅ VUXNA UTAN BARN	TVÅ VUXNA MED BARN	ÖVRIGA
Totalt	17 %	3 %	34 %	31 %	15 %
Till fots	23 %	3 %	32 %	31 %	11 %
Cykel	19 %	2 %	35 %	31 %	13 %
Kollektivt	23 %	3 %	31 %	24 %	18 %
Bil	12 %	3 %	35 %	34 %	15 %
Befolkningen	20 %	7 %	27 %	33 %	12 %

Tabell 32.**Fördelning av resor med olika färdssätt på personer i olika boendeformer, vardagar.**

	LÄGENHET	VILLA/ RADHUS	ANNAN TYP AV BOSTAD
Totalt	42 %	56 %	2 %
Till fots	61 %	37 %	1 %
Cykel	51 %	48 %	1 %
Kollektivt	60 %	39 %	2 %
Bil	28 %	70 %	2 %
Befolkningen	45 %	52 %	3 %



Västsvenska paketet