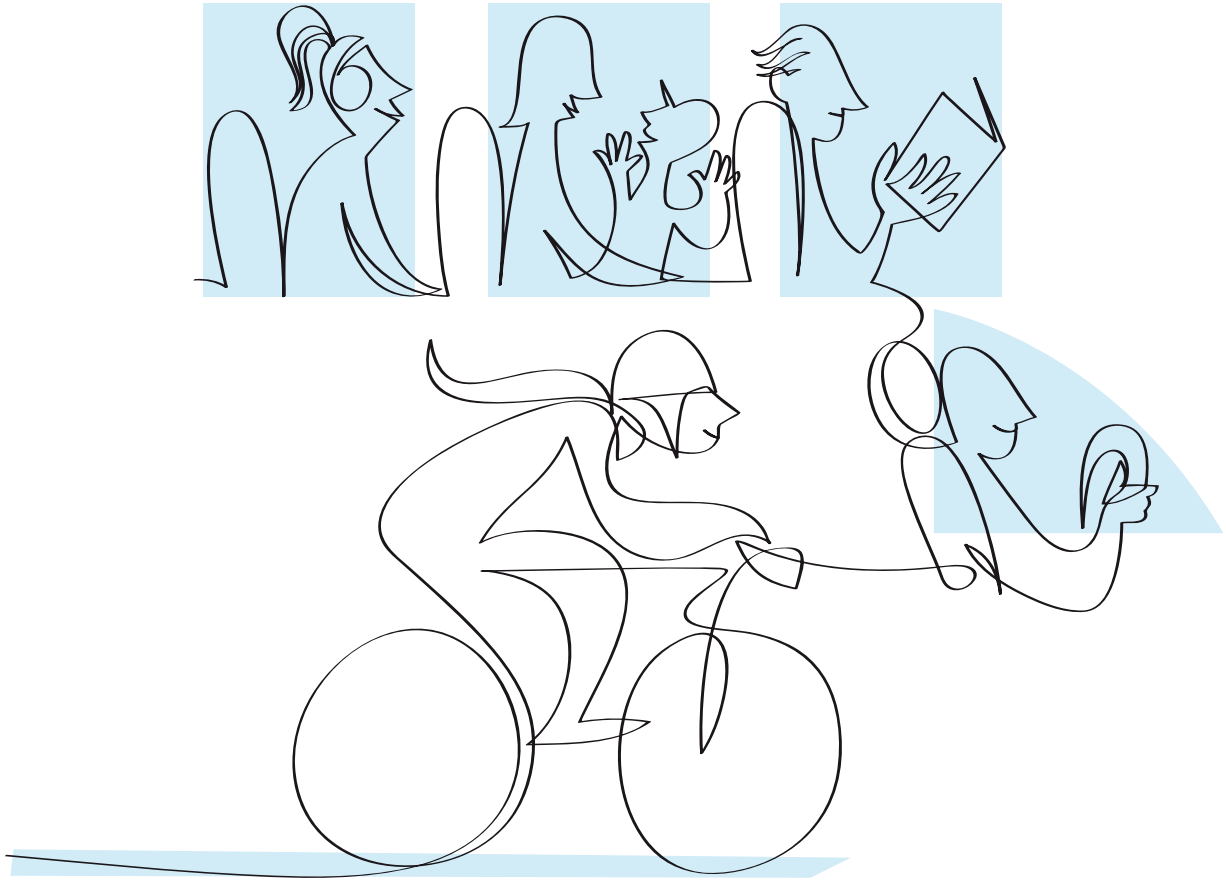


Resvane-undersökning 2014



Västsvenska paketet

Datum 2015-10-19

Göteborgsregionens kommunalförbund · Göteborgs Stad · Region Halland · TRAFIKVERKET · Västra Götalandsregionen · västtrafik

Dokumenttitel: Resvaneundersökning, 2014
Utförande part: Göteborgs Stad Trafikkontoret
Kontaktperson: Ingela Lundgren Sandberg

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 infrastruktur-projekt så som nya busskörfält, längre plattformar för pendeltåg, nya pendelparkeringar för cykel och bil, gång- och cykelbanor samt bättre trafikinformation. De största enskilda infrastruktursatsningarna är en ny biltunnel under Göta älv (Marieholmstunneln), en tågtunnel under Göteborg (Västlänken) och en ny Götaälvbro. 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.

En del av byggprojekten ligger långt fram i tiden, andra betydligt närmare. Några har helt eller delvis genomförts.

Trängselskatten infördes 1 januari 2013 och innan dess hade nya busskörfält och fler pendelparkeringar färdigställts och kollektivtrafikutbudet ökat. Kunskap om invånarnas resvanor tillsammans med kunskap om deras behov och attityder är viktiga pusselbitar för att kunna planera trafik- och resesystem som motsvarar invånarnas olika behov av att resa idag och i framtiden. Resvaneundersökningen är en av flera olika informationskällor som ligger till grund för planeringen så att målen med det Västsvenska paketet kan uppfyllas.

En konkret mätbar målsättning är att biltrafiken inte ska öka sin andel av resorna, det vill säga att den framtida resandeökningen främst ska ske med kollektivtrafik eller andra färdmedel såsom cykel eller till fots. Detta anses vara en nödvändighet om inte trängseln på gator och vägar liksom föroreningarna ska förvärras. Västsvenska paketet syftar till att möjliggöra en sådan omställning och att bidra till fortsatt tillväxt och en bättre fungerande arbetsmarknad i Västsverige.

Mer information

För mer information om Västsvenska Paketet och besök www.vastsvenskapaketet.se

Innehåll

Resvaneundersökning 2014 6
Geografiska uppdelningar 7
Vad är en resa? 9
Median- eller medelvärde 9
Osäkerhet 9

En växande region 11

Vad som hänt sedan 2011 13
Trängselskatt 13
Utökad kollektivtrafik 13
Busskörfält 14
Kollektivtrafikkampanjer 14
Längre perronger och nya pendeltåg 14
Pendelparkeringar 14
Nytt dubbelspår Göteborg - Trollhättan, Alependeln 14
Ny motorväg E45 Göteborg - Trollhättan 14
Satsning på cykling 14
Färre och dyrare P-platser i Göteborg 14

Samhällstrender 15
Ökad jämlikhet i trafiken 16
Körkortsinnehavet stabiliseras 17
Andelen hushåll med tillgång till bil har slutat öka 17
Fler har färdbevis för kollektivtrafik 18

Resmönster 20
Skillnader i resmönster 21

Färdsätt 24
Skillnader i färdsätt i Omgivningen 25
Skillnader i färdsätt inom Göteborg 26
Kollektivtrafiken ökar jämfört med bilen 27
Fler cykelresor under sommaren 28

Reslängd och restid 30
Resor under 5 km 32
Genomsnittlig reslängd 32
Skillnader i restid mellan färdmedlen 33
Lika restider mellan män och kvinnor 34
Skolresorna tar längst tid 34

Syftet med resan 35
Över hälften av alla ärenden uträttas med bil 37
Liten skillnad inom Göteborg 40

Arbetsresan 41
Många jobbar i den egna kommunen 42
Färdmedelsfördelning – arbetsresor 42
Andel göteborgare som bor och arbetar i samma stadsdelsområde 43
Arbetsresorna till och inom Göteborg 44
Göteborgs infartsstråk 47
Parkering vid arbetsplatsen 48
Generellt kortare avstånd till arbetet i Göteborg 49
Restid för arbetsresor 50
Arbetsresans starttider 50

Appendix 52
Alla diagram som tabeller



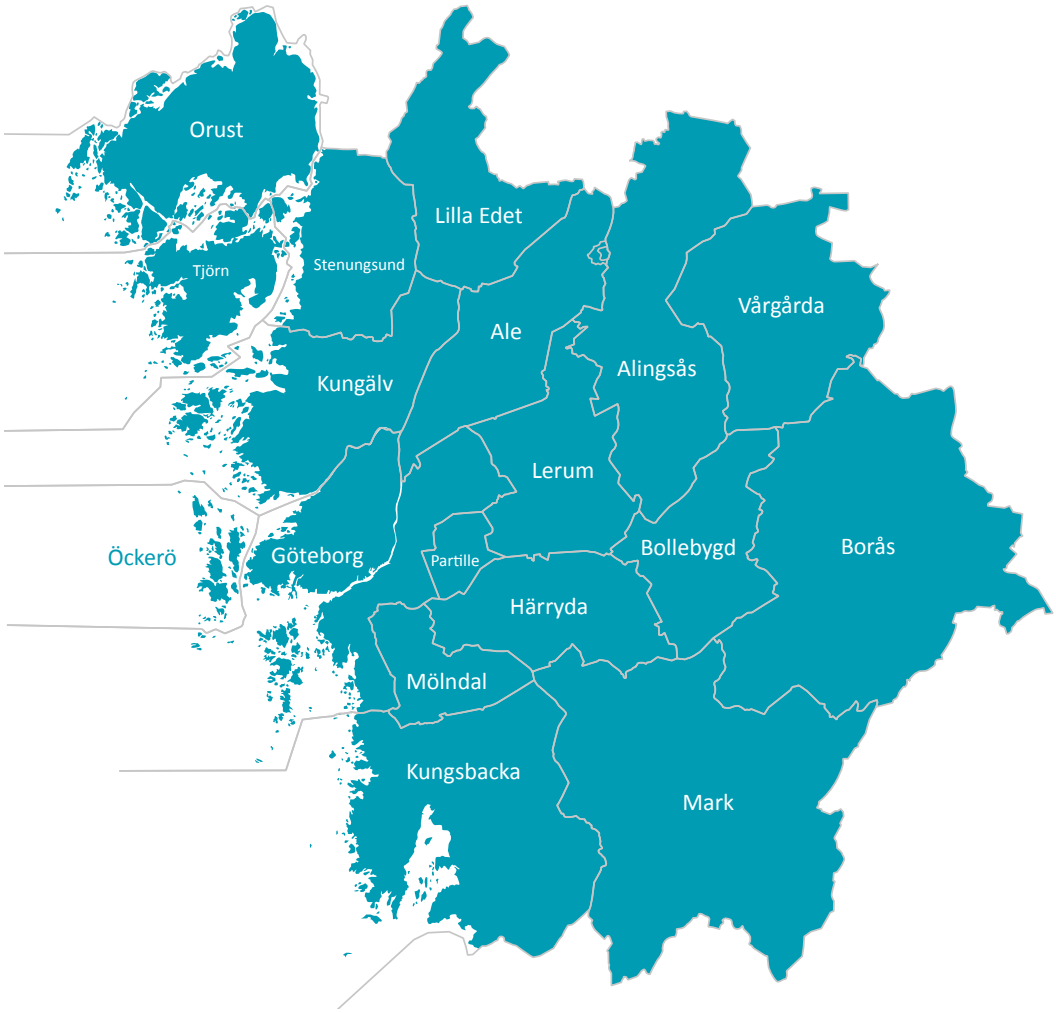
Resvane-undersökning 2014

Resvaneundersökningen 2014 (RVU 2014), är en nationell resvane-undersökning som genomförts av myndigheten Trafikanalys. Den här rapporten som Västsvenska paketet står bakom är baserad på ett förstärkt underlag om cirka 18 600 urvalspersoner i åldern 15 till 84 år boende i Göteborgsregionen. Av dessa svarade nästan 7000 personer, vilket motsvarar en svarsfrekvens på 37 procent.

Materialet omfattar 16 000 resor, varav 12 000 vardagsresor, där samtliga började eller slutade i Göteborgsregionen. För att fånga upp säsongsvariationer i resandet genomfördes intervjuerna löpande under hela 2014. Varje intervjuperson fick redogöra för de resor som han eller hon hade gjort under dygnet före intervjun.

I RVU 2014 ingår både vardagsresor och helgresor men i första hand redovisas vardagsresorna. I de fall där även helgresor redovisas nämns detta särskilt. Alla resultat är uppräknade för att motsvara befolkningen i Göteborgsregionen för åldrarna 15–84 år. Yrkesmässig trafik ingår inte i redovisningen.

I rapporten görs jämförelser med resultat från tidigare resvaneundersökningar i Göteborgsregionen gjorda 1989, 2005 och 2011. Eftersom resvaneundersökningarna 1989 och 2005 hade ett annat metodiskt upplägg än RVU 2011 och RVU 2014 är det vid jämförelse med dessa tendenser och inte exakta förändringar som går att påvisa. Tidigare resvaneundersökningar genomfördes antingen under hösten eller under våren medan de två senaste undersökningarna gjordes under hela året. I 2011 och 2014 års undersökning genomfördes intervjuerna per telefon medan informationen i de tidigare undersökningarna samlades in med hjälp av brevenkäter.

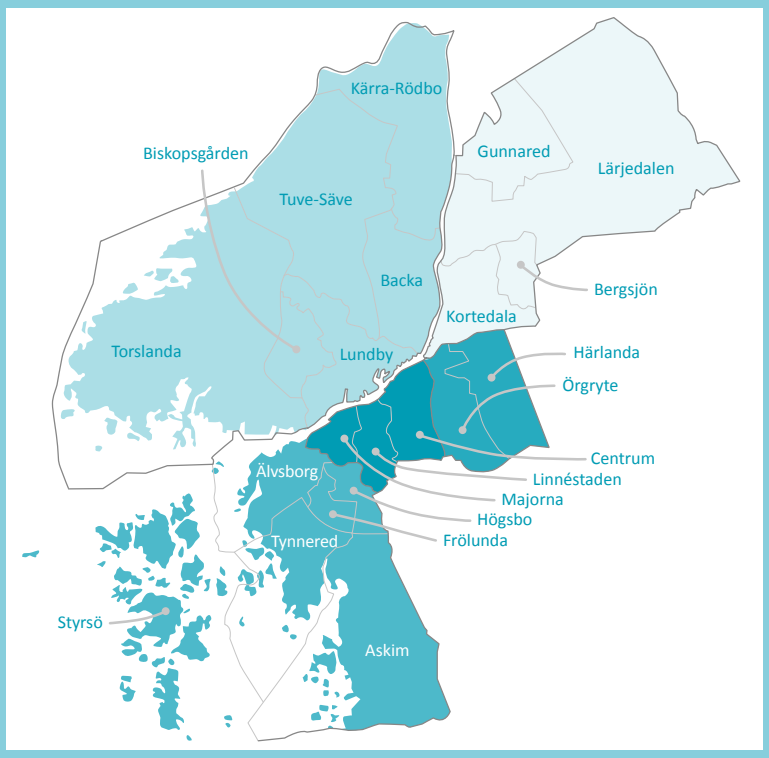


Geografiska uppdelningar

RVU 2014 omfattar, likt RVU 2011, 18 kommuner: Ale, Alingsås, Bollebygd, Borås, Göteborg, Härryda, Kungsbacka, Kungälv, Lerum, Lilla Edet, Mark, Mölndal, Orust, Partille, Stenungsund, Tjörn, Vårgårda och Öckerö. I RVU 2005 ingick inte Bollebygd och Borås. Vid jämförelser med tidigare år än 2011 beaktas denna förändring.

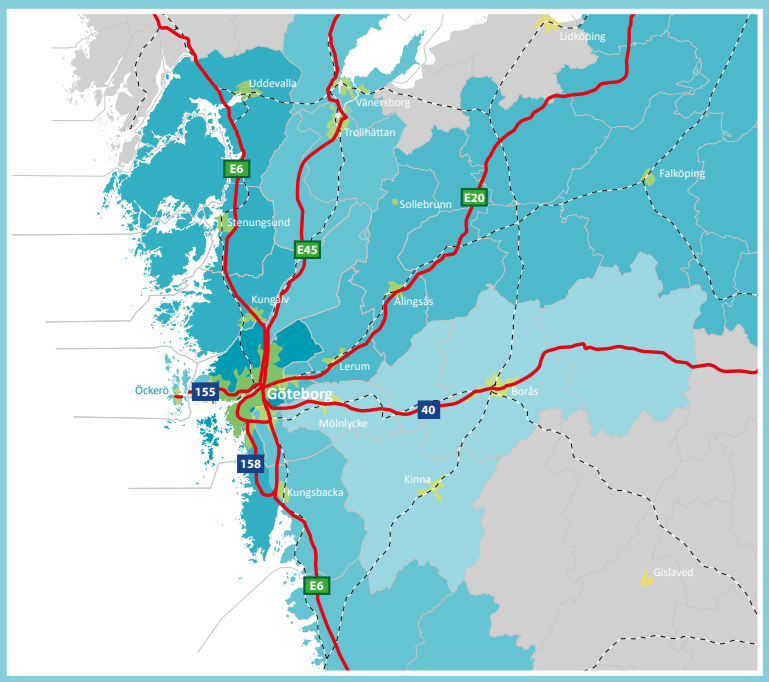
Varje vardag gjorde invånarna i Göteborgsregionen i snitt cirka 2,4 miljoner resor med start och/eller mål i Göteborgsregionen. Drygt 730 000 av dessa var resor till och från arbetet. En resa i det här sammanhanget är en förflyttning som görs för att uträtta ett ärende. Vissa tydliga variationer beror på säsong; fler resor gjordes under höst och vår än under sommar eller vinter.

Med ”Göteborgsregionen” avses de 18 kommuner som nämnts ovan. Göteborgs omgivning omfattar alla kommunerna exklusive Göteborg. I rapporten redovisas resultaten för dessa 17 kommuner under rubriken ”Omgivningen” och resultaten för Göteborg under ”Göteborg”. Göteborg delas dessutom upp i fem ”Stadsdelsområden”: Centrala Göteborg, Hisingen, Nordost, Sydost och Sydväst. Detta för att mer detaljerat kunna analysera resvanorna inom Göteborg och även resorna mellan stadsdelsområdena och andra delar av Göteborgsregionen. Analyser på stadsdelsnivå redovisas inte då grupperna blir för små och osäkerheten för stor.



Stadsdels-områden i Göteborg

- Centrala Gbg
- Hisingen
- Nordost
- Sydost
- Sydväst



Infartsstråk till Göteborg

Stråk	**Ingående kommuner**
E6N/Bohusbanan	Kungälv, Stenungsund, Tjörn
E45/Norge-Vänerbanan	Ale, Lilla Edet
E20 Västra Stambanan	Partille, Lerum, Alingsås, Vårgårda
Väg 40/Kust till Kustbanan	Härryda, Bollebygd
E6S/Västkustbanan	Mölndal, Kungsbacka (östra delarna)
Väg 158	Askim, nordvästra Kungsbacka
Väg 155	Torslanda, Öckerö

En annan geografisk indelning utgår från de sju större trafiklederna in och ut från Göteborg. I den stråkvisa indelningen betraktas kommunerna längs samma stråk som en geografisk enhet. Invånarna i dessa kommuner har en gemensam huvudväg till Göteborg och liknande förutsättningar att välja färdmedel för att ta sig till Göteborg.

Stråkindelningen är viktig för analysen av arbetsresorna till Göteborg. Som exempel är pendlingstrafiken på E20 in mot Göteborg ett resultat av hur de invånare i Partille, Lerum, Alingsås och Vårgårda vilka arbetar i Göteborg väljer färdmedel för sin arbetsresa.

Vad är en resa?

En resa i det här sammanhanget är en förflyttning som görs för att uträtta ett ärende. Det kan vara att ta bussen till skolan, gå till lunchrestaurangen, cykla till en kompis eller skjutsa barnen till träningen. Om en person uträttar två ärenden efter varandra, till exempel först lämnar barnen på dagis och sedan fortsätter till jobbet, räknas det som två resor. I de fall där en kombination av olika färdsätt används för att göra en resa blir huvudfärdmedlet det färdmedel som används längst sträcka.

Ett undantag från ovanstående är när rapporten enbart analyserar arbetsresor. En arbetsresa definieras då utifrån att huvudsyftet alltid är att ta sig från hemmet till arbetet eller vice versa. En arbetsresa i det här fallet kan därför bestå av en eller flera resor, det vill säga att på väg till eller från arbetet görs även andra ärenden och det räknas ändå som en arbetsresa. I de fall där en kombination av olika färdsätt används för att ta sig till arbetet blir huvudfärdmedlet det färdmedel som används längst sträcka.

Median- eller medelvärde

I rapporten används måtten medelvärde och medianvärde. Vad är det för skillnad på medelvärde och medianvärde? Medelvärdet är summan av alla värden delat på antalet värden. Medianvärdet är det värde som ligger i mitten när alla värden sorteras storleksmässigt. Medianvärdet påverkas inte på samma sätt som medelvärdet av enstaka extremt höga eller låga värden.

I rapporten förekommer avrundningar, vilket ibland kan leda till att summan i en tabell med andelar blir 99 eller 101 istället för 100.

Osäkerhet

I RVU 2014 har färre personer än tidigare svarat på de frågor som ställts i undersökningen. En låg svarsfrekvens ger en större osäkerhet i undersökningens resultat. Trafikanalys har efterstratifierat resultatet som en kvalitetshöjande åtgärd. Det innebär att de svar som finns, exempelvis från en viss åldersgrupp som bor på en viss plats, räknas upp i proportion till hur många i samma grupp som faktiskt bor på platsen. På så sätt undviks systematiska fel, till exempel ett särskilt stort bortfall i en viss åldersgrupp eller på en viss plats. Den låga svarsfrekvensen kan fortfarande ge upphov till slumpmässiga fel.

RVU 2014 bygger på ett förstärkt urval i de 18 kommuner som utgör Göteborgsregionen. Dock skiljer sig urvalet för hösten i RVU 2014 från motsvarande tidsperiod 2011. Hösturvalet 2014 gjordes för hela Västra Götaland istället för i de 18 utvalda kommunerna, vilket resulterar i ett mindre urval. På grund av detta kommer ingen närmare analys av säsongsvariationer att göras.

En växande region

Göteborgsregionen har haft en positiv befolkningsutveckling i bemärkelsen att vi blivit fler. Under perioden 2011 till 2014 ökade befolkningen i Omgivningen med 2,5 procent, vilket är något mindre än i övriga riket. I Göteborg skedde dock en större ökning; fyra procent under samma period. Totalt växer Göteborgsregionen något snabbare än övriga riket.

När regionens befolkning växer ökar även antalet resor. Invånarna gör inte fler resor per person och dag nu än vad de gjorde för tjugofem år sedan, men det är fler som reser.

Just pendlingsresorna är viktiga eftersom de står för en stor del av det totala resandet. I sin tur betyder detta att trafikutvecklingen i hög grad är beroende av regionens befolkningsstruktur, till exempel förhållandet mellan var människor bor och arbetar samt graden av sysselsättning. Samhällsekonomin i övrigt, så som kostnaden för att resa, påverkar också resandet.

En annan faktor som till viss del påverkar resorna i Göteborgsregionen är teknikutveckling kopplat till hur vi arbetar. I Göteborgsregionen arbetar 24 procent av de förvärvsarbetande ibland på annan plats än den vanliga ordinarie arbetsplatsen. Att inte vara fysiskt på plats men att ändå genomföra sitt jobb genererar ”icke-resor”. På frågan ”Tillåter din arbetsgivare distansarbete?”, svarar 32 procent av samtliga förvärvsarbetande ”ja”.

Tabell 1

Befolkningsökning i Göteborgsregionen

Befolkning	2011	2014	Ökning, %
Omgivningen	590 582	605 471	2,5
Göteborg	520 374	541 145	4,0
Totalt	1 110 956	1 146 616	3,2

(Källa SCB)

Observera att ovanstående tabell gäller totalbefolkningen och inte enbart personer mellan 15 och 84 år.

Tabell 2

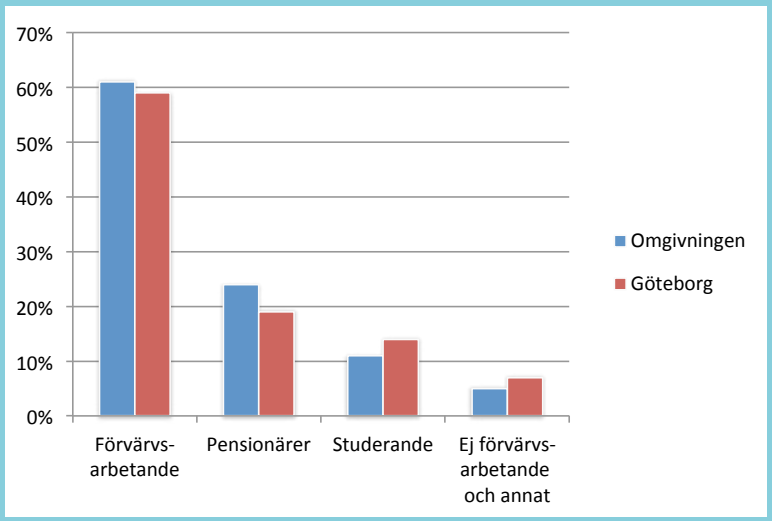
Kommun	%
Ale	2
Alingsås	3
Bollebygd	<1
Borås	9
Göteborg	49
Härryda	3
Kungsbacka	6
Kungälv	4
Lerum	3
Lilla Edet	1
Mark	3
Mölndal	5
Orust	1
Partille	3
Stenungsund	2
Tjörn	1
Vårgårda	<1
Öckerö	1
Totalt	100

Kommunerna i Göteborgsregionen och deras andel av befolkningen

(Källa RVU 2014)

Närmare hälften av regionens invånare bor i Göteborg.

Se tabell 3 i appendix



Andel sysselsatta i Göteborgs-regionen (15–84 år)

(Källa RVU 2014)

Vid sidan av befolkningsutvecklingen är befolkningsstrukturen, till exempel antal förvärvsarbetande, en viktig bakgrundsuppgift vid analyser av trafikutvecklingen.



Vad som hänt sedan 2011

Sedan 2011 då den förra västsvenska resvaneundersökningen genomfördes har det gjorts ett antal åtgärder som kan påverka resvanor. Nedan beskrivs några av de större förändringarna.

Trängselskatt

Den 1 januari 2013 infördes trängselskatt i Göteborg för att förbättra miljön, minska trängseln och delfinansiera Västsvenska paketet. Trängselskatten tas ut mellan 06:00 och 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.

Utökad kollektivtrafik

I samband med trängselskattens införande utökade 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.

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.

Kollektivtrafikkampanjer
Västtrafik har de senaste åren fortsatt sina kampanjer med provåkarkort för att locka de som idag pendlar med bil att ge kollektivtrafiken en chans. Västtrafik har genom kampanjen delat ut tiotusentals provåkarkort.

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 färdmedel.

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.

Satsning på cykling
Göteborgs stad har fortsatt satsa på förbättringar för cyklister och på att få fler att välja cykeln som transportmedel. I stadens arbete ryms såväl hårda som mjuka åtgärder. Till exempel förbättring och anpassning av infrastruktur så som anläggandet av cykelfartsgator i innerstaden kombinerat med förbättrad information och kampanjer som Cykelvänlig Arbetsplats.

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 färdmedel 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.



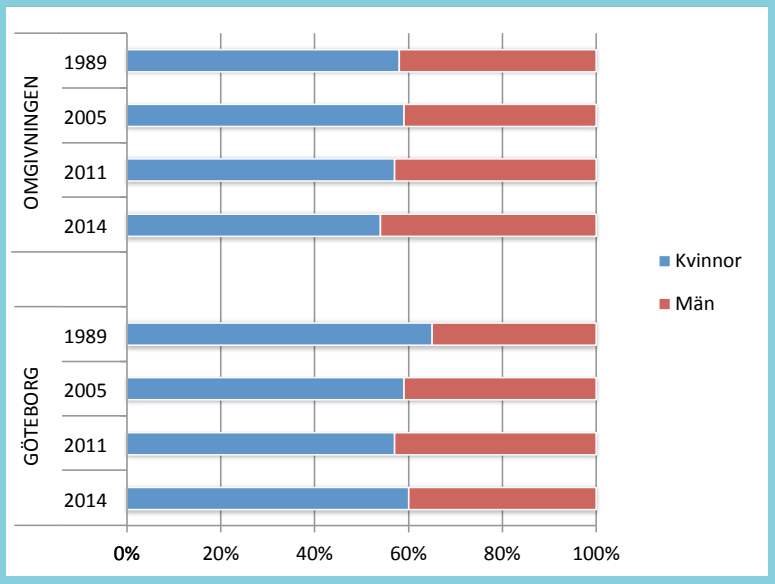
Samhällstrender

Trafikflödena vi upplever är ett resultat av individers resval. Dessa val påverkas av en mängd faktorer till exempel ekonomiska förutsättningar, färdsättens kvaliteter, trafikanternas attityder och väderlek. Andra förändringar i trafikmönstren är mer att se som trender vilka formas över längre tid och är resultatet av flera samverkande faktorer.

Ökad jämlikhet i trafiken

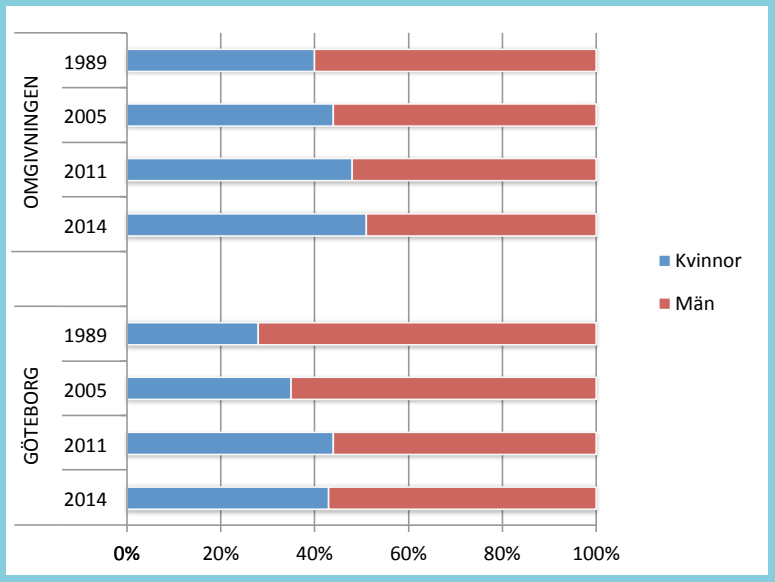
Både i biltrafiken och kollektivtrafiken är trenden en ökad jämlikhet mellan könen: fler kvinnor kör bil och fler män åker kollektivt jämfört med tidigare. Bland de svarande i RVU 2014 har fler kvinnor än män i åldern 18-24 år körkort. Även om det skett en utjämning mellan könen är det fortfarande fler kvinnor än män som åker kollektivt och det motsatta gäller bilresor.

Se tabell 4 och 5 i appendix



Kollektivtrafik-resor fördelade på kvinnor och män

(Källa RVU 2014, RVU 2011, RVU 2005 och RVU 1989)



Bilresor fördelade på kvinnor och män

(Källa RVU 2014, RVU 2011, RVU 2005 och RVU 1989)

Sedan 1989 har jämställdheten i kollektivtrafiken och biltrafiken ökat både bland boende i Omgivningen och bland boende i Göteborg.

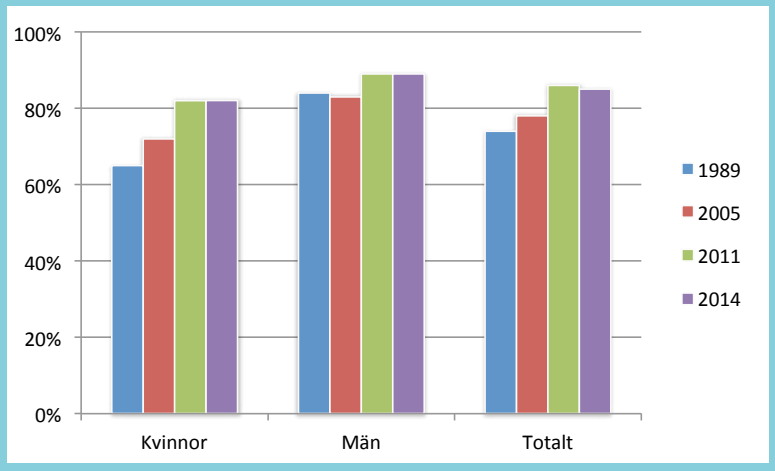
Körkortsinnehavet stabiliseras

Av befolkningen i åldern 18–84 år har 85 procent körkort. Detta är en tydlig ökning sedan 1989 och främst har andelen kvinnor med körkort ökat. Bland personer mellan 18 och 24 år har 65 procent körkort. I åldrarna 35 till 74 år har ungefär 90 procent av befolkningen körkort.

Sedan 2011 är körkortsinnehavet för befolkningen som helhet och män respektive kvinnor oförändrat. I gruppen 18 till 24 år har dock andelen körkortsinnehavare ökat sedan 2011.

Ökningen förklaras av att kvinnorna i åldersgruppen ökat sitt körkortsinnehav och de har nu en högre andel än männen, 68 mot 63 procent.

Se tabell 6 i appendix



Körkorts-innehav för kvinnor och män i Göteborgs-regionen

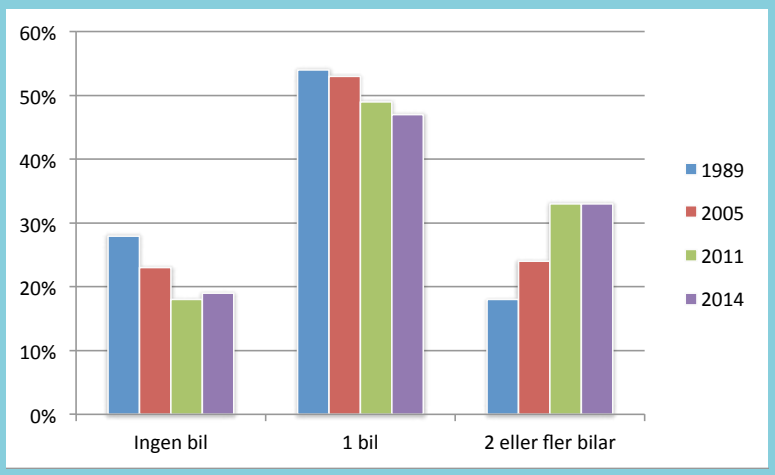
(Källa RVU 2014, RVU 2011, RVU 2005 och RVU 1989)

Andelen hushåll med tillgång till bil har slutat öka

Andelen hushåll i Göteborgsregionen med bil är oförändrad sedan 2011 vilket innebär ett trendbrott eftersom andelen tidigare ökat. Idag har 81 procent av hushållen i Göteborgsregionen bil. Hälften har tillgång till en bil och en tredjedel har tillgång till fler än en bil. I gruppen 45 till 54 år är bilinnehavet som störst. Det är också i denna grupp som störst andel har mer än en bil. Av de som inte har tillgång till bil i hushållet är hälften 18 till 34 år gamla.

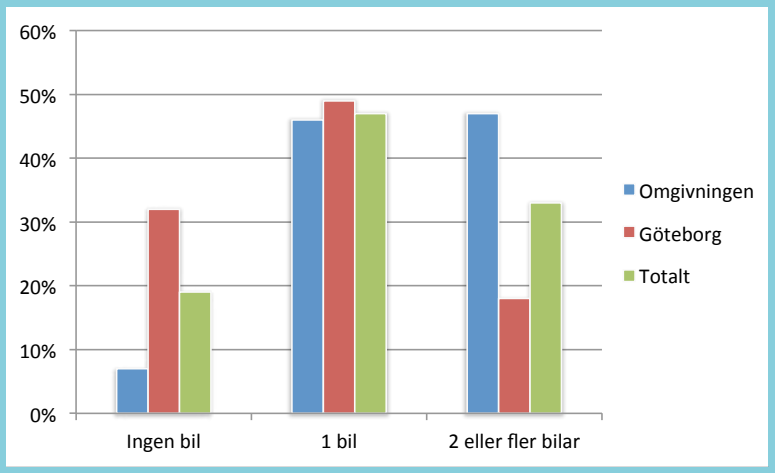
Bilinnehavet varierar mycket beroende på boendeort. I Omgivningen har drygt 90 procent av hushållen tillgång till bil. I Göteborg är andelen knappt 70 procent. Inom Göteborg är variationen stor: I de centrala delarna har hälften av hushållen bil. På Hisingen och i Sydväst är bilinnehavet betydligt högre, 76 respektive 82 procent.

Se tabell 7 och 8 i appendix



Antal bilar per hushåll i Göteborgs-regionen

(Källa RVU 2014, RVU 2011, RVU 2005 och RVU 1989)



Antal bilar per hushåll i Göteborg respektive Omgivningen

(Källa RVU 2014)

I Göteborg uppger 8 procent att hushållet har tillgång till en förmånsbil. För hushåll i Omgivningen är andelen 12 procent.

Fler har färdbevis för kollektivtrafik

68 procent av invånarna i Göteborgsregionen har 2014 något slags färdbevis för lokal eller regional kollektivtrafik. Variationen är dock stor beroende på boendeort, ålder och kön. I Omgivningen har 57 procent någon typ av färdbevis medan det i Göteborg är 80 procent.

Sedan 2011 har innehavet av färdbevis i Göteborgsregionen ökat från 60 procent till 68 procent och männen står för den största delen av ökningen – från 52 till 62 procent. Skillnaden mellan könen vad gäller innehav av färdbevis minskar därmed.

Innehavet av färdbevis har ökat mest utanför Göteborg, bland annat i Borås, Kungsbacka och Vårgårda. I andra kommuner som Stenungsund, Ale, Orust och Lerum är innehavet av färdbevis oförändrat sedan 2011.

I åldersgrupperna där färre åker bil är det en högre andel personer som har färdbevis. Högst andel färdbevis i Göteborgsregionen, 78 procent, finns i åldersgruppen 15–24 år och har inte förändrats sedan 2011. Andelen för 25 till 64-åringarna är 65 procent, vilket är en ökning från 2011 då 55 procent angav att de hade färdbevis.

Tabell 9

Andel innehavare av kollektivtrafikkort per kommun

Kommun	2011, %	2014, %
Ale	55	58
Alingsås	45	55
Bollebygd	27	32
Borås	40	56
Göteborg	75	80
Härryda	58	70
Kungsbacka	42	57
Kungälv	48	54
Lerum	57	58
Lilla Edet	28	41
Mark	30	41
Mölndal	61	71
Orust	38	38
Partille	62	70
Stenungsund	54	53
Tjörn	36	40
Vårgårda	17	34
Öckerö	53	66
Omgivningen	*47*	*57*
Totalt	60	68

(Källa RVU 2014)



Resmönster

Invånarna i Göteborgsregionen gör i snitt 3,4 resor per vardag och 2,8 resor på helgdagarna. Jämfört med 1989, 2005 och 2011 är det ungefär samma nivå för vardagsresor men något färre för helgresor. Detta innebär att det totala antalet resor per individ och dag varit ungefär detsamma i mer än 25 år.

En genomsnittlig vardag gör 83 procent av Göteborgsregionens invånare en eller flera resor. Bland de som inte gör någon resa återfinns proportionellt fler personer över 65 år. Det vanligaste skälet till att ingen resa gjordes under mätdagen är att det inte finns ett ärende att uträtta. För över hälften av de som stannar hemma är detta orsaken. Kvinnor är i större utsträckning än män hemma på grund av egen eller annans sjukdom. En fjärdedel av de kvinnor som inte gör någon resa anger detta svar. Pensionärer uppger i större omfattning att vädret är en anledning till att inte göra någon resa.

Tabell 10

	Kvinnor, %	Män, %
Hade inget ärende	51	53
Egen/annans sjukdom	27	24
Var utomlands	10	11
Vädret	5	3
Annan orsak	7	9

Orsak till utebliven resa på mätdagen

(Källa RVU 2014)

Skillnader i resmönster

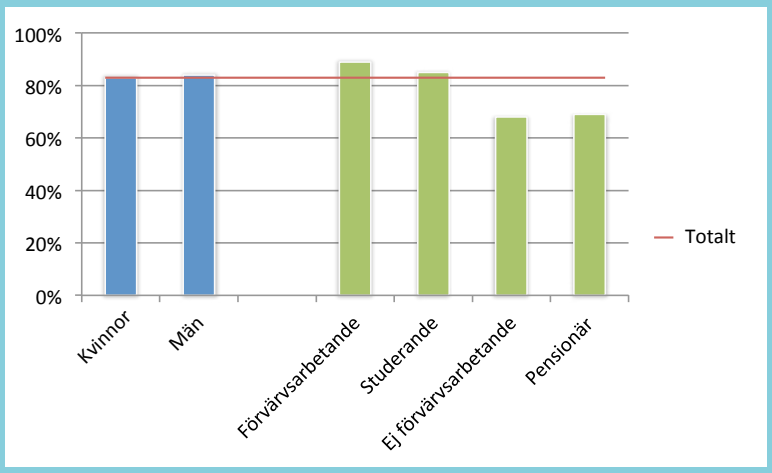
Även om antalet resor per person är relativt konstant så finns det tydliga variationer mellan kommunerna i Göteborgsregionen och likaså mellan olika stadsdelsområden i Göteborg.

Sydost är det stadsdelsområde i Göteborg där störst andel boende har rest under mätdagen, med en andel på 88 procent. Centrala Göteborg, Sydväst och Hisingen ligger på jämförbara resandeandelar (79-84 %) medan andelen i Nordost är lägst med 69 procent.

På kommunnivå så har de boende i Ale, Stenungsund och Mark rest i minst utsträckning, knappt 80 procent reste på mätdagen. Största andelen resande finns bland de boende i Mölndal med 85 procent.

Ålder och sysselsättning är betydelsefullt för resvanorna. Mitt i livet görs flest resor per dag. Förvärvsarbetande är mer benägna att resa än andra grupper och pensionär samt ej förvärvsarbetande reser i minst utsträckning.

Se tabell 11 i appendix



Andel som gjort minst en resa en genomsnittlig vardag

(Källa RVU 2014)

Tabell 12

	2014
15–24	3,5
25–34	3,3
35–44	3,7
45–54	3,6
55–64	3,1
65–74	3,1
75–84	2,7
Totalt	3,4

Genomsnittligt antal resor per åldersgrupp en genomsnittlig vardag

(Källa RVU 2014)

Tabell 13

	2014
Ale	3,3
Alingsås	3,2
Bollebygd	3,0
Borås	3,5
Göteborg	3,4
Härryda	3,3
Kungsbacka	3,4
Kungälv	3,7
Lerum	3,5
Lilla Edet	2,7
Mark	3,4
Mölndal	3,3
Orust	2,8
Partille	3,1
Stenungsund	2,6
Tjörn	3,6
Vårgårda	3,5
Öckerö	3,4

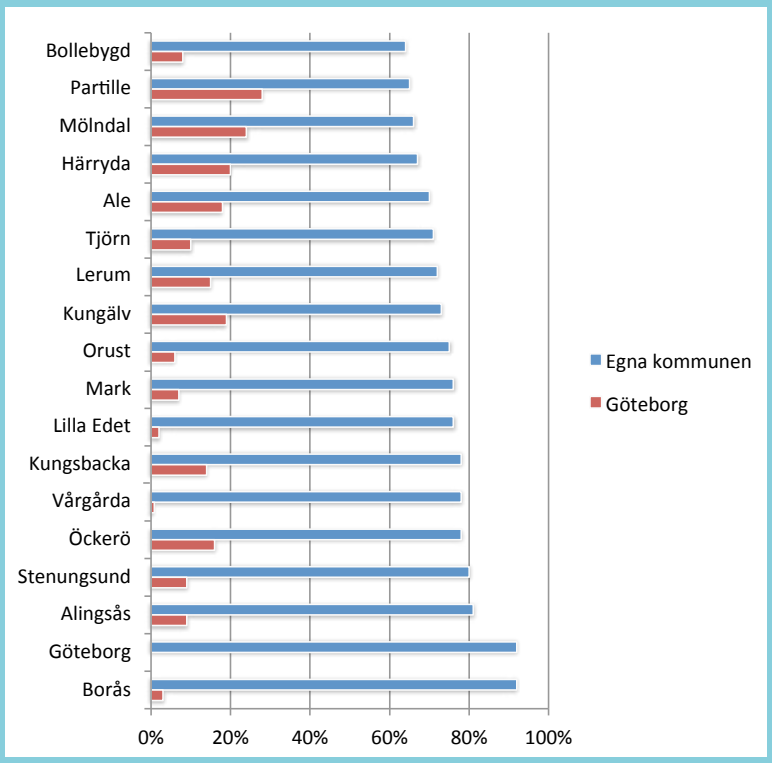
Genomsnittligt antal resor per resenär för boende i respektive kommun

(Källa RVU 2014)

Antalet resor per genomsnittlig vardag och person varierar mellan 3 och 3,7 i Göteborgsregionens kommuner. Flest resor görs av boende i Kungälv och på Tjörn medan invånarna i Bollebygd gör det lägsta antalet resor per dag.

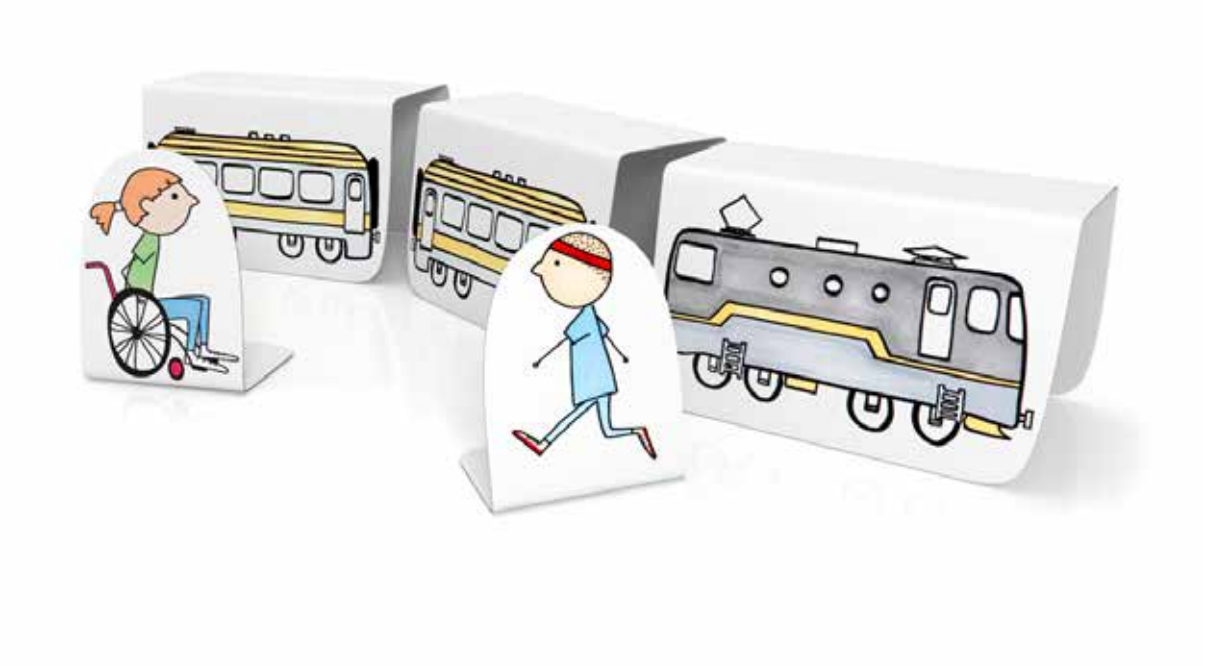
För alla invånare i Göteborgsregionen gäller att en majoritet av resorna sker till platser i den egna kommunen. Göteborg och Borås är de två kommuner som uppvisar störst andel resor till den egna kommunen. Bollebygd och Partille är de kommuner som har störst andel resor ut från den egna kommunen. De boende i Bollebygd gör de flesta av sina resor utanför kommunen till Borås (12 %) och Härryda (10 %). Göteborg kommer först på tredje plats med 8 procent av resorna. Partille- och Mölndalsbor reser i huvudsak till Göteborg, 28 respektive 24 procent av resorna. För de boende i Härryda och Ale går en femtedel av resorna till Göteborg.

Se tabell 14 i appendix



Andelen resor till den egna kommunen och resor till Göteborg

(Källa RVU 2014)





Färdsätt

Bilen är det vanligaste färdmedlet i Göteborgsregionen. Sett till hela populationen säger 43 procent av invånarna att de brukar åka bil dagligen eller nästan dagligen. Ytterligare 29 procent åker bil två till fyra dagar i veckan. Det är bara 1 procent av invånarna som säger att de aldrig åker bil. Sett över hela året görs 54 procent av alla resor i Göteborgsregionen med bil, 18 procent görs med kollektivtrafik, 7 procent med cykel och 19 procent till fots. Sedan 2011 har andelen bilresor minskat till förmån för cykel och kollektivtrafik.

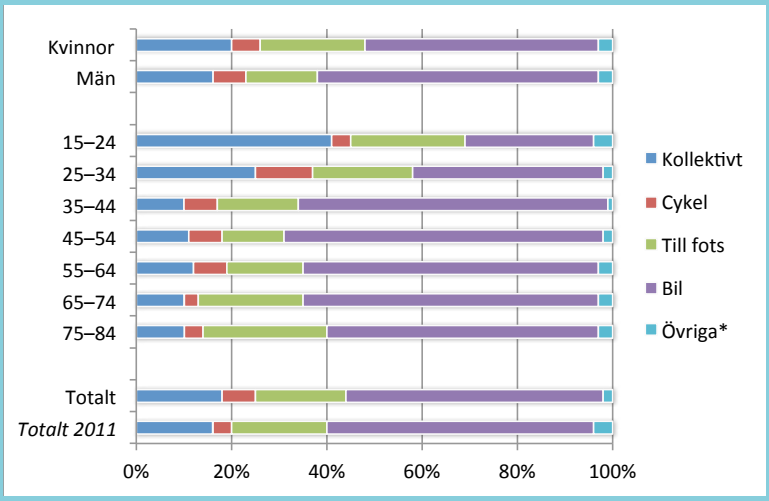
Män och kvinnor gör 59 respektive 49 procent av sina resor med bil. Kvinnor gör 20 procent av sina resor med kollektivtrafiken, en större andel än för män där andelen är 16 procent. Vad gäller ålder gör de äldre än 35 fler resor med bil jämfört med de yngre.

Kvinnor har till skillnad från män minskat sitt bilåkande något sedan 2011. Männen har ökat andelen kollektivtrafikresor från 14 till 16 procent. Män har även ökat sin andel cykelresor men gör färre resor till fots 2014 jämfört med 2011.

Totalt sett står nu cykelresorna för en större andel, en ökning från 4 procent 2011 till 7 procent 2014.

Andelen bilresor för de som är äldre än 35 år är sedan 2011 i stort sett oförändrad. För de yngre har andelen bilresor minskat, särskilt för gruppen 25-34 år. Samma grupp har sedan 2011 istället ökat sin andel kollektiv- och cykelresor.

Se tabell 15 i appendix



Färdmedels-fördelning för kvinnor och män i Göteborgs-regionen samt för olika åldersgrupper

*Övriga är bland annat MC, moped, båt, fjärrtåg och -buss. (Källa RVU 2014 och RVU 2011)

Fördelningen av färdmedel skiljer sig mellan kommunerna, inte minst på grund av avstånd och tillgång till kollektivtrafik. Färre resor görs med bil och fler med kollektivtrafik i Göteborg jämfört med Omgivningen. I Göteborg har andelen bilresor minskat något sedan 2011, i Omgivningen är den oförändrad.

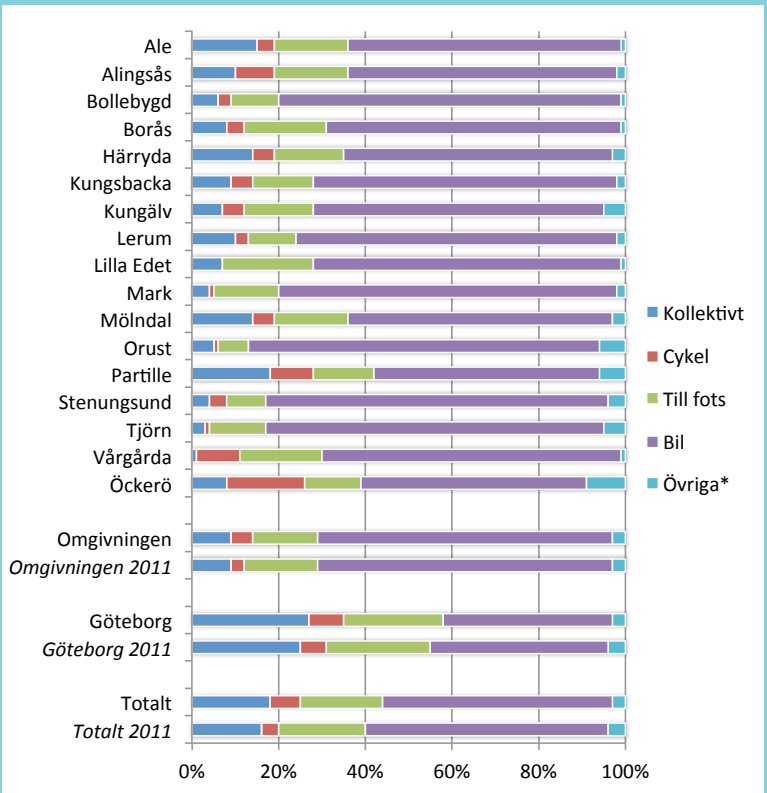
Skillnader i färdsätt i Omgivningen

Bland kommunerna i Omgivningen har Partille högst andel kollektivtrafikresor, 18 procent, och Vårgårda den lägsta, runt 1 procent. Förutom Partille är, likt 2011, Lerum, Ale, Mölndal och Härryda de kommuner i Omgivningen där kollektivtrafikandelarna överstiger 10 procent, resterande har en andel under 10 procent.

I Göteborgsregionen är Orust kommunen med högst andel bilresor. Där gjordes 82 procent av alla resor med bil under 2014. Stenungssund, Tjörn, Bollebygd och Mark har bilandelar strax under 80 procent. Förutom Göteborg har Öckerö kommun med sina 52 procent lägst andel bilresor i Göteborgsregionen.

Sedan 2011 har andelen bilresor minskat i 11 kommuner: Kungsbacka, Härryda, Partille, Öckerö, Ale, Lilla Edet, Mark, Göteborg, Mölndal, Kungälv och Borås. Kollektivtrafikandelen ökar i Göteborg, Kungälv, Öckerö, Kungsbacka, Härryda, Partille, Ale, Mölndal och Alingsås. I alla kommuner där kollektivtrafikandelen ökat sker överflyttning från bil. För de flesta av dessa kommuner ökar även andelen cykelresor.

Se tabell 16 i appendix



Färdmedels-fördelning för boende i respektive kommun

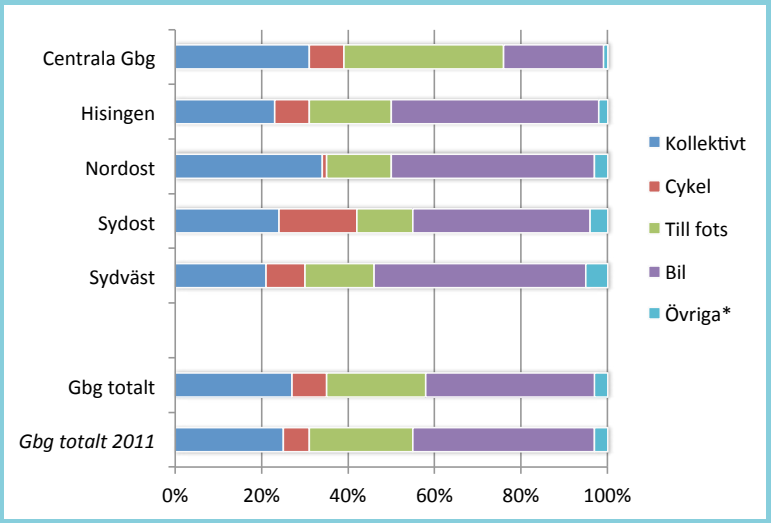
*Övriga är bland annat MC, moped, båt, fjärrtåg och -buss. (Källa RVU 2014 och RVU 2011)

Skillnader i färdsätt inom Göteborg

Färdsättens fördelning skiljer sig inte bara mellan kommunerna; även inom Göteborg finns en variation. Högst andel kollektivtrafikanvändning har boende i Nordost med 34 procent och lägst andel återfinns bland boende i Sydväst med 21 procent. Andelen cykelresor är störst för boende i Sydost, 18 procent. I Centrala Göteborg, på Hisingen och i Sydväst är andelen cykelresor kring 8 procent. I Nordost görs få resor med cykel. Bilanvändningen varierar från 50 procent för invånarna i Sydväst till 24 procent i de centrala delarna.

Jämfört med 2011 har andelen kollektivtrafikresor ökat i Centrala Göteborg, Nordost och Sydväst. I Sydost har kollektivtrafikresorna minskat något till förmån för bil och cykel. Andelen cykelresor i Göteborg har sedan 2011 ökat från 6 till 8 procent.

Se tabell 17 i appendix



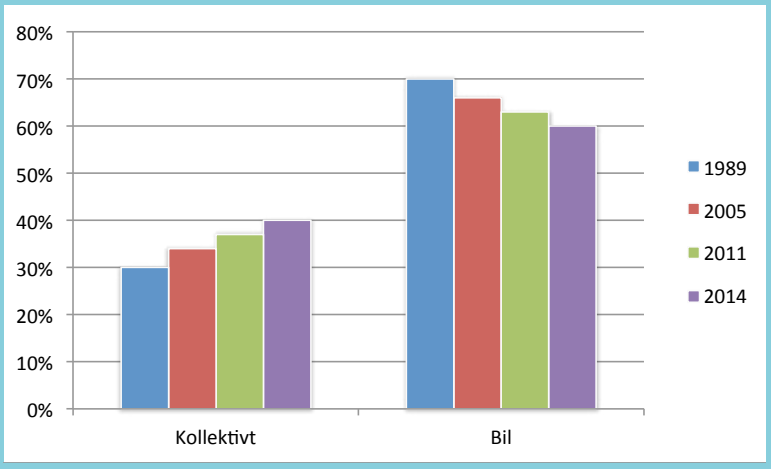
Färdmedels-fördelning för boende i respektive stadsdels-område i Göteborg

*Övriga är bland annat MC, moped, båt, fjärrtåg och -buss. (Källa RVU 2014 och RVU 2011)

Kollektivtrafiken ökar jämfört med bilen

En jämförelse med tidigare mätningar visar att för boende i Göteborg har bil-trafiken tappat mark mot kollektivtrafiken. Denna trend håller i sig även för 2014.

Se tabell 18 i appendix



Fördelning mellan kollek-tivtrafik och bil, annan trafik borträknad, för boende i Göteborg

(Källa RVU 2014, RVU 2011, RVU 2005 och RVU 1989)

Observera att resevaneundersökningarna är gjorda på olika sätt och att de redovisade siffrorna främst visas för att illustrera en trend för dessa två trafikslag.

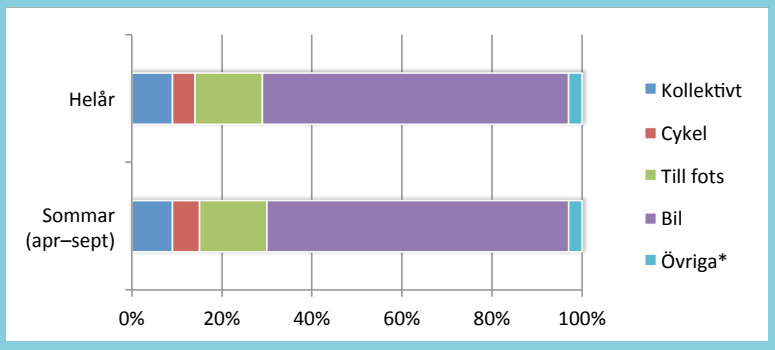
Fler cykelresor under sommaren

En jämförelse av färdsätt mellan sommarmånaderna (april till september) och hela året visar att något fler cyklar under sommarhalvåret, både i Omgivningen och i Göteborg. För vissa kommuner är skillnaderna små. I Partille är andelen cyklister på sommaren mindre än åretruntcyklisterna vilket visar att många cyklar både på sommaren och på vintern.

Andelen cykelresor har sedan 2011 ökat mer för helåret än sommartid. Skillnaden mellan årstiderna är alltså mindre nu än tidigare. Detta är genomgående både för invånarna i Omgivningen och för invånarna i Göteborg. Resultatet här kan påverkas av att SMHI beskriver vintern 2011 som kall[1] och vintern 2014 som mild[2].

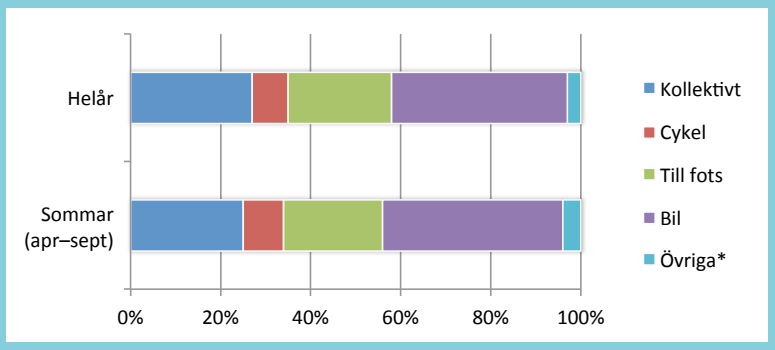
Omfördelningen till cykel under sommaren sker främst från kollektivtrafiken. Andelen bilresor eller resor till fots uppvisar ingen nämnvärd säsongsvariation.

Se tabell 19 och 20 i appendix



Färdmedels-fördelning för boende i Omgivningen per säsong

*Övriga är bland annat MC, moped, båt, fjärrtåg och -buss. (Källa RVU 2014)



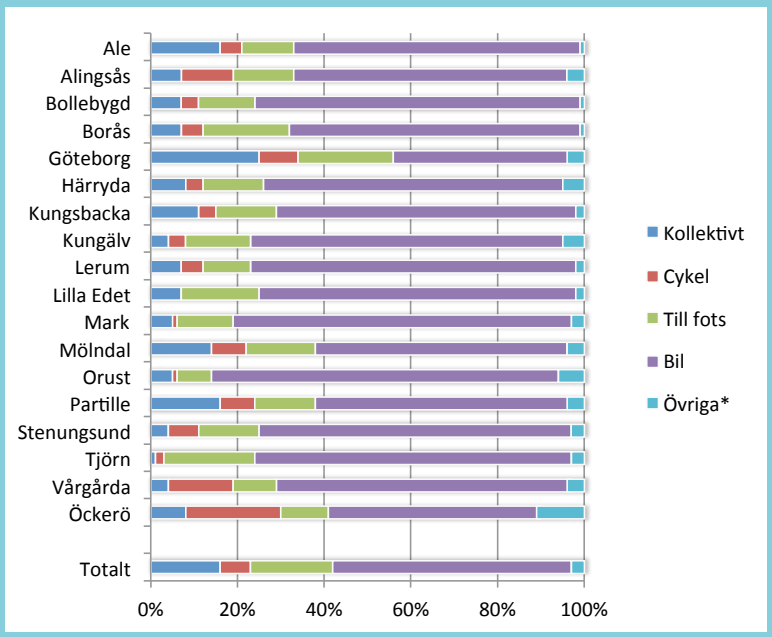
Färdmedels-fördelning för boende i Göteborg per säsong

*Övriga är bland annat MC, moped, båt, fjärrtåg och -buss. (Källa RVU 2014)

[1] *http://www.smhi.se/klimatdata/arssammanstallningar/vader/vintern-2011-den-andra-kalla-vintern-i-rad-1.18682*

[2] *http://www.smhi.se/klimatdata/arssammanstallningar/vader/vintern-2014-mild-med-stormig-start-1.36621*

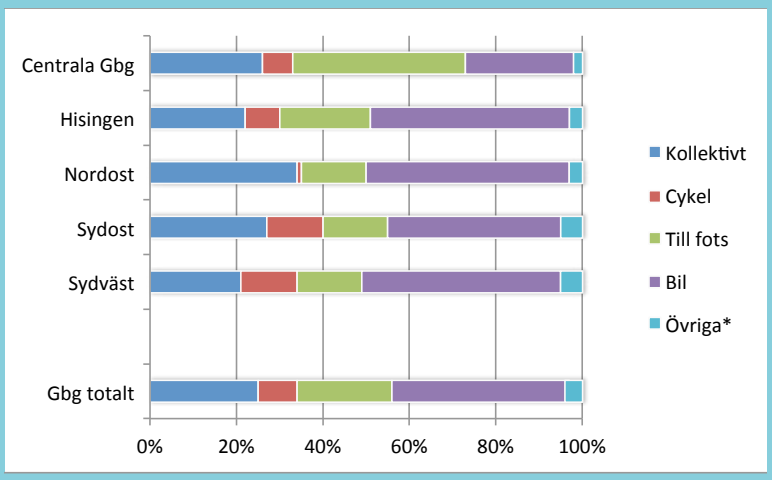
Se tabell 21 i appendix



Färdmedels-fördelning för boende i respektive kommun, sommar (april–september)

*Övriga är bland annat MC, moped, båt, fjärrtåg och -buss. (Källa RVU 2014)

Se tabell 22 i appendix



Färdmedels-fördelning för boende i respektive stadsdelsområde i Göteborg, sommar (april–september)

*Övriga är bland annat MC, moped, båt, fjärrtåg och -buss. (Källa RVU 2014)



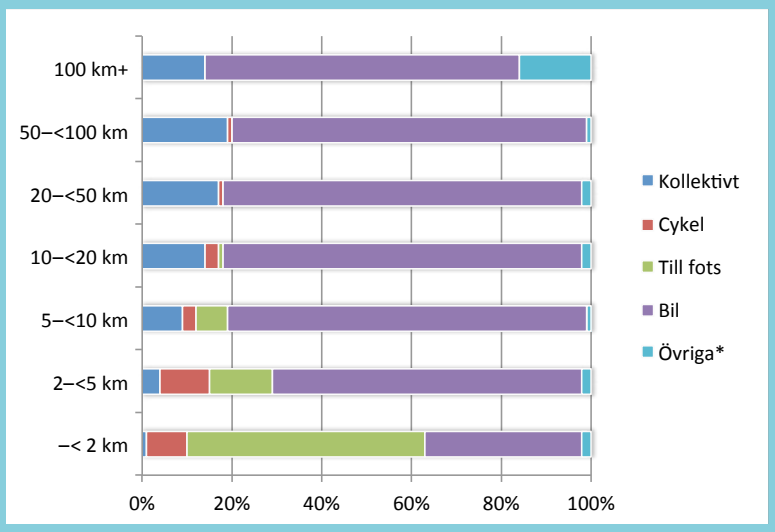
Reslängd och restid

En jämförelse med tidigare resvaneundersökningar visar att genomsnittslängden för kollektivtrafikresor och bilresor har ökat för boende i Göteborgsregionen, med reservation för att metoderna skiljer sig åt.

Generellt reser invånarna i Omgivningen längre än invånarna i Göteborg, framförallt vad gäller kollektivtrafikresor. Även bilresor är något längre i Omgivningen. Gång och cykelresor är lika långa i Göteborg som i Omgivningen. Av alla resor längre än 5 km som görs av de boende i Omgivningen är 80 procent bilresor. För resor 2-5 km är andelen bilresor i Omgivningen 70 procent medan den i Göteborg bara är 30 procent. För resor över 10 mil är bilens andel av resorna lägre än för resor mellan 5 km och 10 mil. Skillnaden är större i Göteborg än i Omgivningen, sannolikt tack vare bättre tillgång till långväga kollektiva färdmedel.

Kollektivtrafikresorna i Göteborg återfinns i stor utsträckning i ett intervall från 2 km till 20 km. I Omgivningen är kollektivtrafikresorna något längre och fördelade över ett bredare intervall, från 5 km och uppåt. 90 procent av cykelresorna är kortare än en mil.

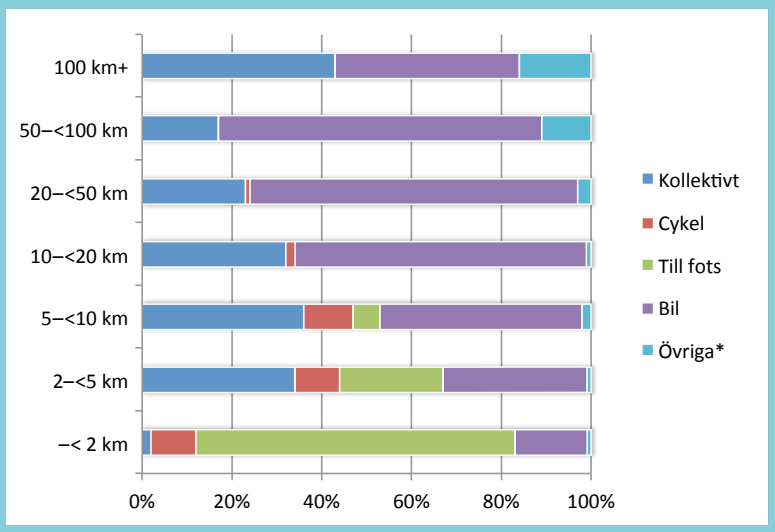
Se tabell 23 och 24 i appendix



Färdmedelsfördelning per reslängd för boende i Omgivningen

*Övriga är bland annat MC, moped, båt, fjärrtåg och -buss. (Källa RVU 2014)

Medelreslängd för de olika färdsätten: kollektivtrafikresor 30 km, bil 18 km, cykel 5 km, till fots 2 km.



Färdmedelsfördelning per reslängd för boende i Göteborg

*Övriga är bland annat MC, moped, båt, fjärrtåg och -buss. (Källa RVU 2014)

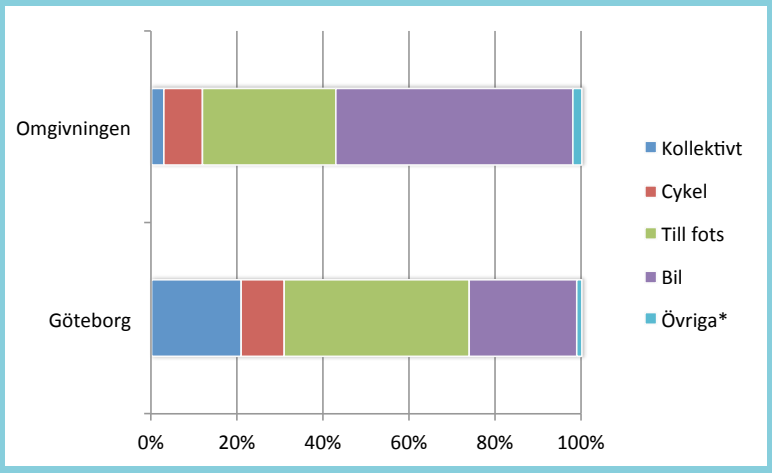
Medelreslängd för de olika färdsätten: kollektivtrafikresor 18 km, bil 16 km, cykel 4 km, till fots 2 km.

Resor under 5 km

Två tredjedelar av gångresorna är kortare än 2 km i såväl Göteborg som Omgivningen och ytterst få är längre än en mil. För resor under 5 km finns påtagliga skillnader mellan Göteborg och Omgivningen. För dessa resor är det betydligt fler i Göteborg än i Omgivningen som reser med kollektivtrafiken eller går till fots.

I Omgivningen är det 70 procent av resorna 2-5 km som görs med bil medan det i Göteborg är 32 procent. För resor mindre än 2 km är motsvarande andelar 36 respektive 17 procent. Andelen resor under 5 km som görs med cykel skiljer sig inte så mycket, 10 procent i Göteborg och 9 procent i Omgivningen.

Se tabell 25 i appendix



Färdmedels-fördelning för resor under 5 km

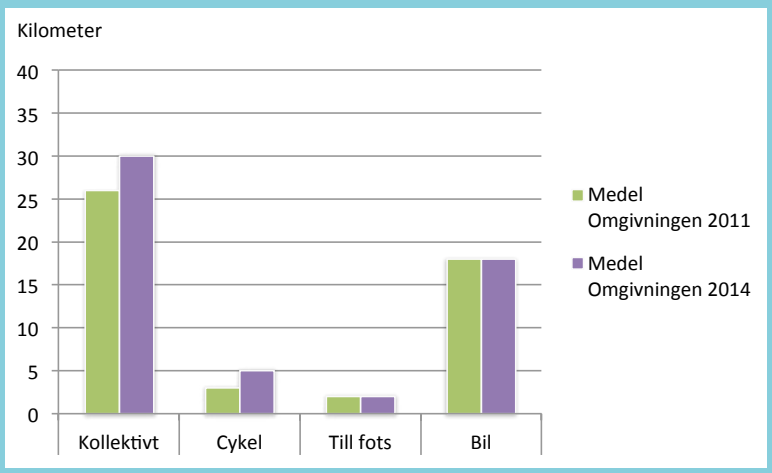
*Övriga är bland annat MC, moped, båt, fjärrtåg och -buss. (Källa RVU 2014)

För resor under 5 km skiljer sig valet av färdsätt för invånarna i Omgivningen jämfört med i de som bor i Göteborg.

Genomsnittlig reslängd

Den genomsnittliga resan i Omgivningen är något längre än motsvarande resa i Göteborg. Främst gäller det resor med kollektivtrafiken men även bilresor är något längre.

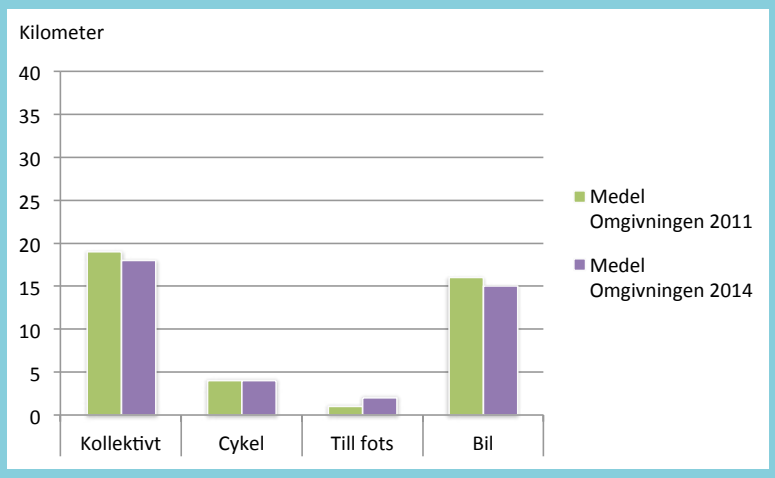
Se tabell 26 i appendix



Genomsnittlig reslängd i Omgivningen per färdsätt, kilometer

(Källa RVU 2014 och RVU 2011)

Se tabell 27 i appendix



Genomsnittlig reslängd i Göteborg per färdsätt, kilometer

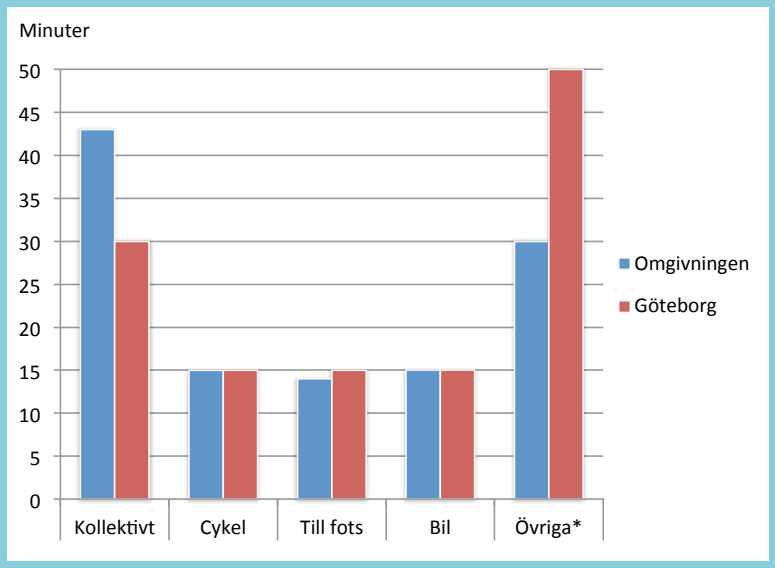
(Källa RVU 2014 och RVU 2011)

Skillnader i restid mellan färdmedlen

Kollektivtrafikresenärerna lägger ner mer tid på sina resor än de som åker bil. Medianresan i Göteborgsregionen är 15 minuter med bil och 30 minuter med kollektivtrafik.

För invånarna i Göteborg är de genomsnittliga restiderna för samtliga färdmedel de samma som 2011. För de boende i Omgivningen har restiden för kollektivtrafikresorna blivit 8 minuter längre sedan 2011.

Se tabell 28 i appendix



Medianrestider för boende i Omgivningen och boende i Göteborg, minuter

* Övriga är bland annat MC, moped, båt, fjärrtåg och -buss.
(Källa RVU 2014)

Lika restider mellan män och kvinnor

Den genomsnittliga restiden för olika färdmedel i Göteborgsregionen är i stort sett lika för män och kvinnor förutom att män reser något längre tid med bil och cykel. Bland boende i Omgivningen har männen längre restid än kvinnorna för samtliga färdsätt. I Göteborg är det kvinnor som har längre restid med kollektivtrafik och till fots. Restiderna med bil och cykel i Göteborg är lika långa för båda könen.

Skolresorna tar längst tid

Restiderna för olika ärenden skiljer sig inte nämnvärt inom Göteborgsregionen. Arbetsresan och tjänsteresan ligger likt 2011 på cirka 20 minuter. Resor för att lämna och hämta barn från barnomsorg är kortare, runt 10 minuter (medianvärden).

Resor för motion och friluftsliv samt privata inköpsresor tar längre tid i Göteborg, ett medianvärde på 15 minuter mot 10 minuter i Omgivningen.

De resor där skillnaden är störst är resor mellan hem och skola. Medianvärdet för dessa resor är 23 minuter i Göteborg och 30 minuter i Omgivningen. Här bör det dock poängteras att urvalet endast omfattar personer äldre än 14 år. Det vill säga elever som går på högstadium, gymnasium eller högskola och som jämfört med yngre elever kan antas gå i en skola längre hemifrån.



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 och från arbete, inköps-resor och övriga privata resor.

I åldern 25 till 64 år utgör arbetsresorna nästan fyra av tio resor. För personer under 25 år eller över 64 år är andelen arbetsresor naturligt nog lägre. Bland de yngre, 15 till 24 år, utgör skolresorna en fjärdedel av deras resor. Hämta-lämna resorna till barnomsorgen är mest frekventa i åldern 25 till 44 år. Det är även mer vanligt att kvinnor hämtar och lämnar barn; de står bakom 63 procent av dessa resor.

Kvinnor står totalt för en större andel av resorna än vad män gör. Männen har en något högre andel arbetsresor än kvinnor (53 mot 47 %) men kvinnorna gör fler inköps- och övriga privata resor.

Inköpsresor och resor för att utöva motion och friluftsliv är relativt jämt fördelade över alla åldrar med undantag för personer över 65 år. I åldersgrupperna som passerat 65 blir dessa resor en större andel av det totala resandet eftersom flertalet inte längre gör några arbetsresor. Totalt gör dessa äldre åldersgrupper färre resor än övriga åldersgrupper. Boende i Göteborg och i Omgivningen fördelar sina resor mellan olika ärenden på samma sätt.

Sedan 2011 har kvinnorna ökat sin andel av tjänsteresorna och gör nu 44 procent av dessa resor. Männens andel tjänsteresor är fortfarande större än kvinnornas men skillnaden mellan könen minskar.

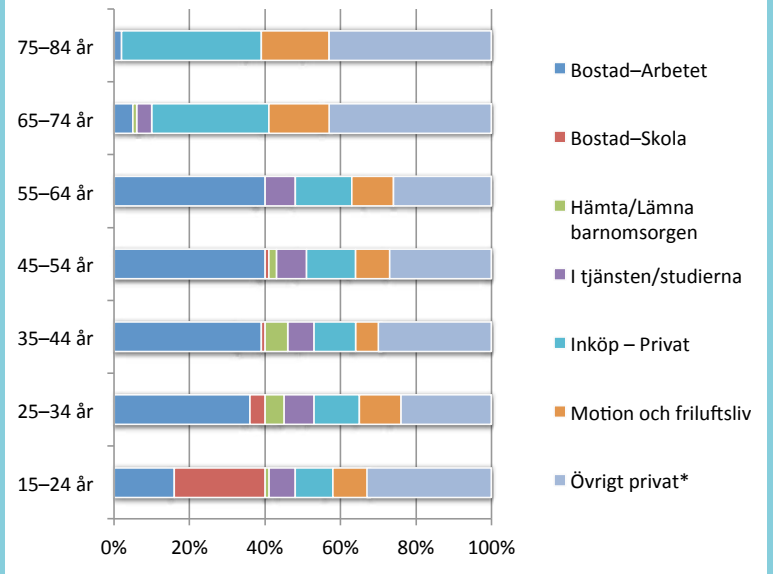
Tabell 29

	%
Bostad–Arbetet	30
Bostad–skola	5
Hämta/Lämna barnomsorgen	3
I tjänsten/studierna	7
Inköp – privat	15
Motion o friluftsliv – privat	10
Övrigt – privat	30

Andel resor per ärende för boende i Göteborgsregionen

(Källa RVU 2014)

Se tabell 30 i appendix

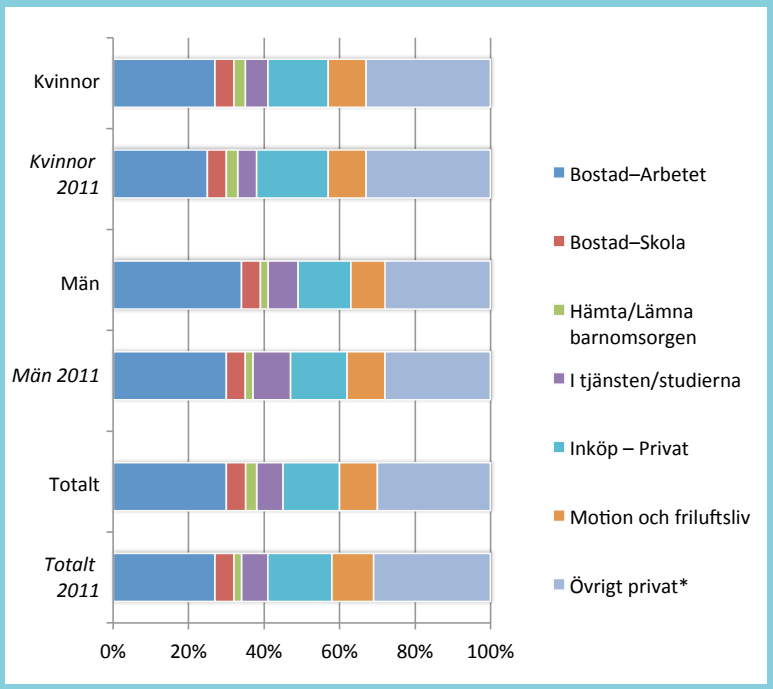


Fördelning av resor per ärende och åldersgrupp i Göteborgsregionen

*Övrigt privat: I ärendetypen övrigt privat ingår besök hos släkt och vänner, skjutsa eller hämta annan person, annat ärende, restaurang och cafébesök, underhållning, kultur, fest och bio, annan service, hälso- och sjukvård, annan fritidsaktivitet, hämta och lämna saker, föreningsliv, religionsutövning, studiecirkel, hobbies, kurs, gravvård mm

(Källa RVU 2014)

Se tabell 31 i appendix



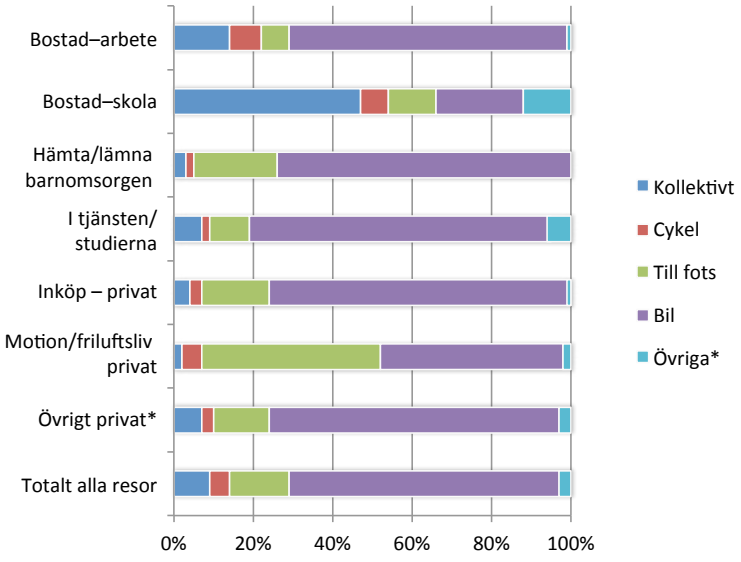
Fördelning av resor per ärende och kön i Göteborgs-regionen

*Övrigt privat: I ärendetypen övrigt privat ingår besök hos släkt och vänner, skjutsa eller hämta annan person, annat ärende, restaurang och cafébesök, underhållning, kultur, fest och bio, annan service, hälso- och sjukvård, annan fritidsaktivitet, hämta och lämna saker, föreningsliv, religionsutövning, studiecirkel, hobbies, kurs, gravvård mm (Källa RVU 2014)

Över hälften av alla ärenden uträttas med bil

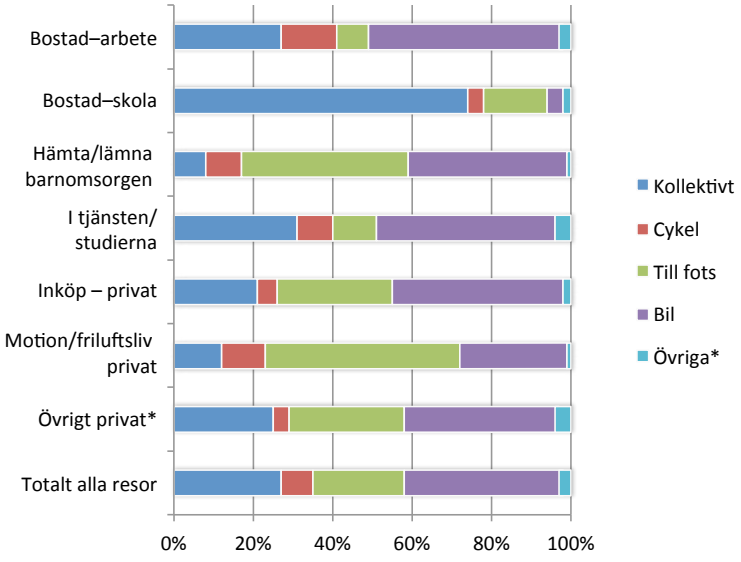
Oavsett syfte med resan är bilen det mest framträdande färdmedlet i Göteborgsregionen. Det som avviker i både Göteborg och Omgivningen är resor mellan bostad och studier där de flesta resor (63 %) sker med kollektivtrafiken. För de arbetsrelaterade resorna (till/från arbetet och resor i tjänsten) är bilen som mest dominerande. Av arbetsresorna i Göteborgsregionen görs 60 procent med bil och 20 procent kollektivt. Av inköpsresorna görs 59 procent med bil.

Se tabell 32 och 33 i appendix



Färdmedels-fördelning för boende i Omgivningen per ärende 2014

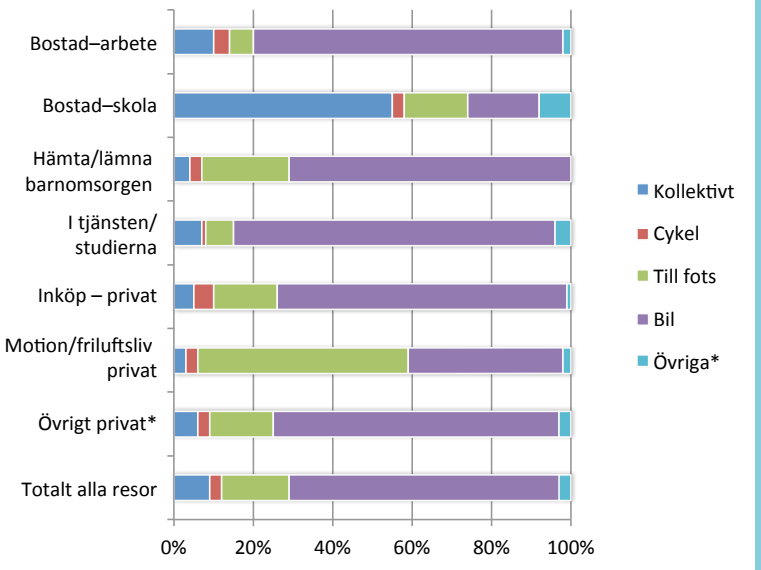
*Övrigt privat: I ärende-typen övrigt privat ingår besök hos släkt och vän-ner, skjutsa eller hämta annan person, annat ärende, restaurang och cafébesök, underhåll-ning, kultur, fest och bio, annan service, hälso- och sjukvård, annan fri-tidsaktivitet, hämta och lämna saker, förenings-liv, religionsutövning, studiecirkel, hobbies, kurs, gravvård mm
(Källa RVU 2014)



Färdmedels-fördelning för boende i Göteborg per ärende 2014

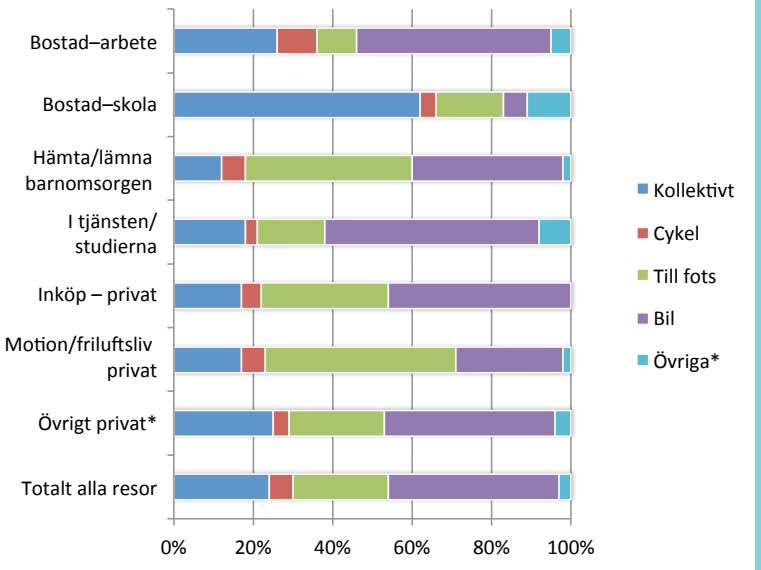
*Övrigt privat: I ärende-typen övrigt privat ingår besök hos släkt och vän-ner, skjutsa eller hämta annan person, annat ärende, restaurang och cafébesök, underhåll-ning, kultur, fest och bio, annan service, hälso- och sjukvård, annan fritids-aktivitet, hämta och lämna saker, föreningsliv, religionsutövning, stu-diecirkel, hobbies, kurs, gravvård mm
(Källa RVU 2014)

Se tabell 34 och 35 i appendix



Färdmedels-fördelning för boende i Omgivningen per ärende 2011

*Övrigt privat: I ärende-typen övrigt privat ingår besök hos släkt och vän-ner, skjutsa eller hämta annan person, annat ärende, restaurang och cafébesök, underhåll-ning, kultur, fest och bio, annan service, hälso- och sjukvård, annan fri-tidsaktivitet, hämta och lämna saker, förenings-liv, religionsutövning, studiecirkel, hobbies, kurs, gravvård mm
(Källa RVU 2011)



Färdmedels-fördelning för boende i Göteborg per ärende 2011

*Övrigt privat: I ärende-typen övrigt privat ingår besök hos släkt och vän-ner, skjutsa eller hämta annan person, annat ärende, restaurang och cafébesök, underhåll-ning, kultur, fest och bio, annan service, hälso- och sjukvård, annan fritids-aktivitet, hämta och lämna saker, föreningsliv, religionsutövning, stu-diecirkel, hobbies, kurs, gravvård mm
(Källa RVU 2011)

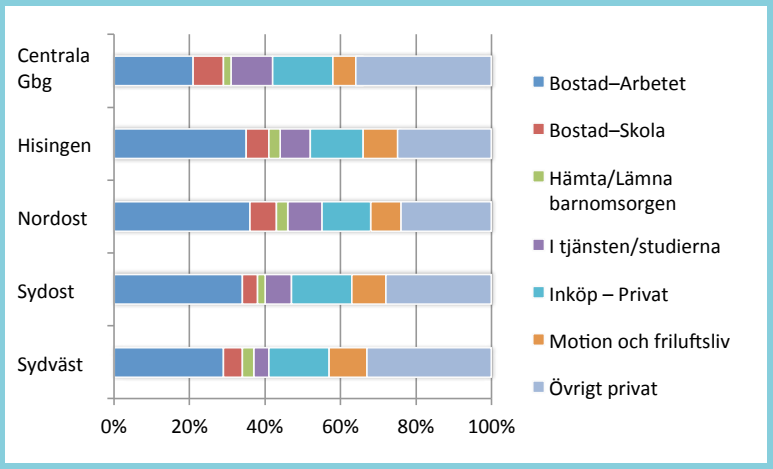
Bilen är Göteborgsregionens vanligaste färdmedel men bilanvändningen varierar mellan olika kommuner. Oberoende av syftet med resan används bilen i betydligt högre omfattning bland boende i Omgivningen än bland göteborgare. I Göteborg är andelen kollektivtrafik större än i övriga kommuner. Det är endast för skolresor som kollektivtrafiken används i stor omfattning även i Omgivningen. Hälften av skolresorna i Omgivningen och 74 procent av skolresorna i Göteborg görs med kollektiva färdmedel.

Även om bilen fortfarande dominerar arbetsresorna i Omgivningen så har andelen kollektivtrafikresor ökat till 14 procent 2014 från 7 procent 2011. Cykelresor till arbetet har ökat i så väl Omgivningen som Göteborg.

Liten skillnad inom Göteborg

Mellan de olika stadsdelarna i Göteborg är skillnaderna små vad gäller i vilken omfattning invånarna gör olika slag av ärenden. I Centrala Göteborg är andelen resor till arbetet lägre men det görs fler resor i kategorin Övrigt – privat. Detsamma gäller i Sydväst om än till lägre grad.

Se tabell 36 i appendix



Fördelning av resor per ärende i Göteborgs stadsdels-områden

(Källa RVU 2014)



Arbetsresan

En arbetsresa definieras utifrån att huvudsyftet alltid är att ta sig från hemmet till arbetet eller vice versa. En arbetsresa kan bestå av en eller flera resor, det vill säga om det på väg till eller från arbetet även görs andra ärenden räknas det ändå som en arbetsresa. I de fall där en kombination av olika färdsätt används för att ta sig till arbetet blir huvudfärdmedlet det färdmedel som används längst sträcka.

Under en genomsnittlig vardag 2014 görs ungefär 730 000 arbetsresor i Göteborgsregionen (både resan till jobbet och hemresan är inräknade). Drygt hälften av dessa resor börjar i Omgivningen och knappt hälften börjar i Göteborg.

De flesta arbetsresorna i Göteborgsregionen, 57 procent, har Göteborg som slutmål och en tredjedel av arbetsresorna från Omgivningen har Göteborg som slutmål. Det är samma andelar som 2011.

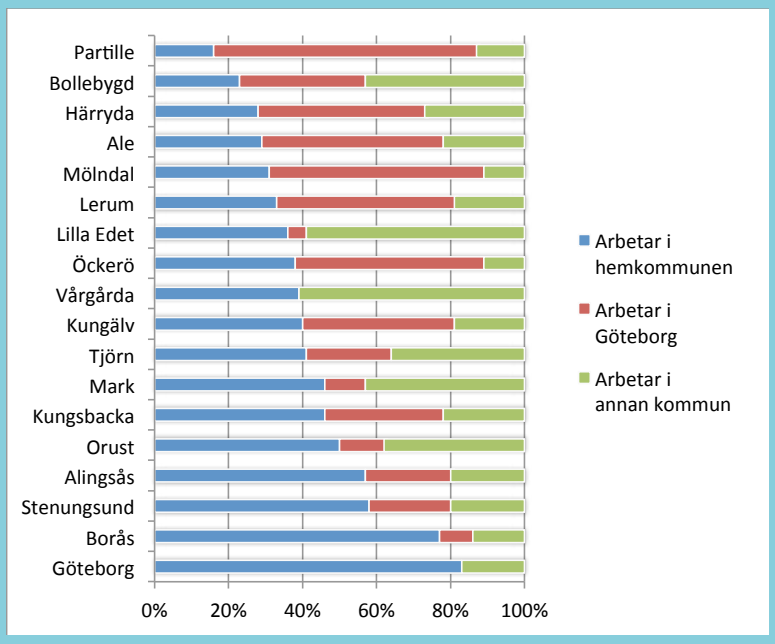
Många jobbar i den egna kommunen

Många arbetsresor sker inom den egna kommunen, det vill säga hemmet och arbetsplatsen ligger i samma kommun. Totalt i Göteborgsregionen görs 64 procent av arbetsresorna inom den egna kommunen.

Högst andel arbetsresor inom den egna kommunen har Göteborg med 83 procent och därefter kommer Borås med 77 procent, en minskning från 86 procent 2011. Partille är den kommun där lägst andel arbetar i den egna kommunen, endast 16 procent. Partille har även högst andel inpendling till Göteborg (71 %) följt av Mölndal (58 %). Enligt underökningen är Vårgårda den enda kommun där ingen förvärvsarbetar i Göteborg. 2011 var Borås den kommun med lägst andel förvärvsarbetande i Göteborg, endast 2 procent jämfört med 9 procent 2014.

Se tabell 37 i appendix

Andel förvärvsarbetande i hemkommunen, i Göteborg och i annan kommun



(Källa RVU 2014)

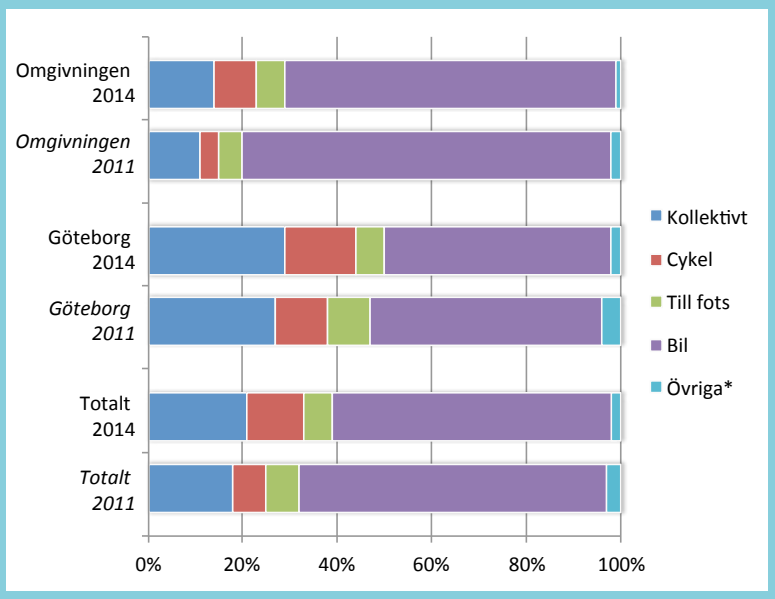
Mer än hälften av de förvärvsarbetande som bor i Göteborg, Partille, Mölndal och Öckerö har sina arbetsplatser i Göteborg. Av de förvärvsarbetande som bor i Ale, Härryda och Lerum är det knappt hälften som arbetar i Göteborg.

Färdmedelsfördelning – arbetsresor

I Göteborgsregionen gjordes 60 procent av resorna till arbetet med bil 2014. Av invånarna i Omgivningen tar drygt 70 procent bilen till arbetet och av göteborgarna är det knappt hälften.

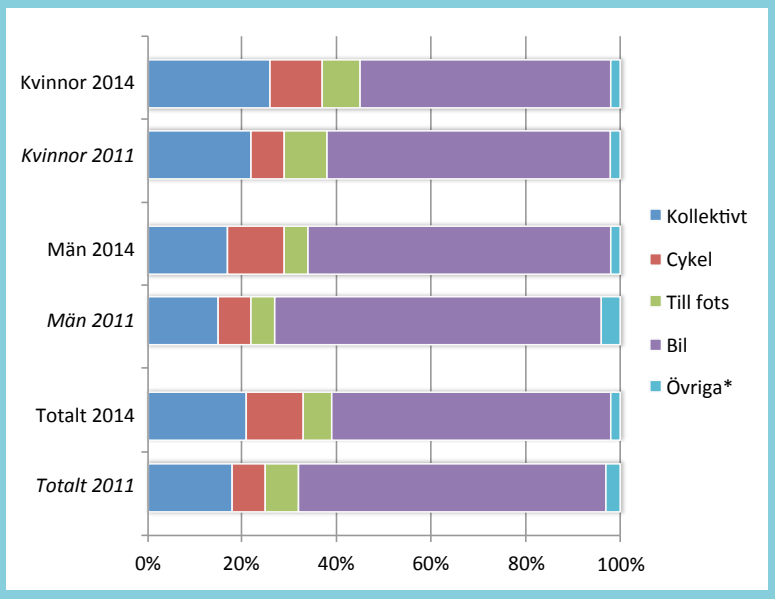
Det är färre som tar bilen till arbetet än 2011 då 65 procent av arbetsresorna var bilresor. Minskningen har skett främst i Omgivningen där 78 procent tog bilen 2011. Överflyttningen från bil i Omgivningen sker i första hand till kollektivtrafik (nu 14 % mot 8 % 2011) även om cykel också ökar till 9 procent av arbetsresorna. I Göteborg ökar arbetsresor med kollektivtrafik och cykel jämfört med 2011.

Se tabell 38 och 39 i appendix



Färdmedels-fördelning för arbetsresor i Göteborgs-regionen

* Övriga är bland annat MC, moped, båt, fjärrtåg och -buss. (Källa RVU 2014 och RVU 2011)



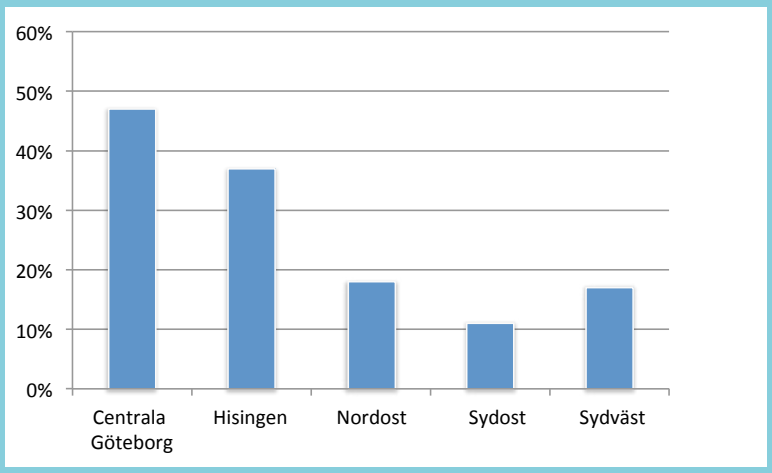
Färdmedels-fördelning för mäns och kvinnors arbetsresor i Göteborgs-regionen

* Övriga är bland annat MC, moped, båt, fjärrtåg och -buss. (Källa RVU 2014 och RVU 2011)

Andel göteborgare som bor och arbetar i samma stadsdelsområde

På samma sätt som det finns en spridning mellan kommunerna i Göteborgs-regionen finns det även en spridning i Göteborg vad det gäller andelen som bor och arbetar i samma stadsdelsområde. Av göteborgarna som arbetar i Göteborg har 34 procent sin arbetsplats i samma stadsdelsområde som de bor. Variationen är emellertid stor, bland de boende i de centrala delarna arbetar nästan hälften i sin egen stadsdel medan andelen i Sydost är 11 procent. I Centrala Göteborg, på Hisingen och i Sydväst arbetar färre i den egna stadsdelen jämfört med 2011, i Nordost och i Sydost något fler.

Se tabell 40 i appendix



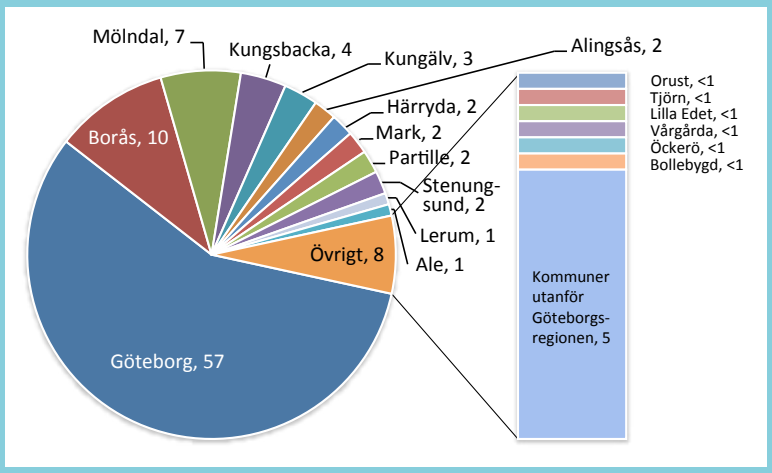
Andel förvärvsarbetande i det egna stadsdelsområdet

(Källa RVU 2014)

Arbetsresorna till och inom Göteborg

Göteborg är regionens stora mottagare av arbetsresor. 57 procent av alla arbetsresor i Göteborgsregionen har slutmål i Göteborg. Borås är näst störst med 10 procent.

Se tabell 41 i appendix



Andel av de totala arbetsresorna i Göteborgsregionen till respektive kommun

(Källa RVU 2014)

Inom Göteborg är centrala Göteborg och Hisingen de stadsdelsområden dit flest arbetsresor går. En genomsnittlig vardag 2014 görs nästan 88 000 resor till centrala Göteborg från olika delar av Göteborgsregionen. Av alla dessa arbetsresor med centrala Göteborg som mål, dvs. Centrala Göteborg, Linnéstaden och Majorna, kommer drygt två tredjedelar (71 %) från Göteborg. En knapp tredjedel (29 %) kommer från andra delar av Göteborgsregionen.

Det görs 12 000 fler arbetsresor till centrala Göteborg idag jämfört med 2011. Fördelningen av resornas startpunkter, från Göteborgsregionen respektive Göteborg, är dock densamma.

Detta betyder att det en genomsnittlig vardag reser cirka 45 000 göteborgare från andra delar av Göteborg till sina arbetsplatser i centrala Göteborg, 18 500 både bor och arbetar i Centrala Göteborg och från andra delar av Göteborgsregionen tar sig 25 500 arbetspendlare in till Göteborgs centrum.

2011 reste 34 000 göteborgare in till Centrala Göteborg och 23 500 pendlade in från Omgivningen. De som bor och arbetar i Centrala Göteborg är lika många 2014 som 2011. Det är alltså resor in till och inte inom Centrala Göteborg som ökat, i första hand från övriga Göteborg.

Arbetsresorna till Hisingen är fördelade på ett liknande sätt som de till centrala Göteborg. Två tredjedelar (66 %) av arbetsresorna till Hisingen görs av göteborgare, och en tredjedel (33 %) kommer från andra delar av Göteborgsregionen. De stadsdelar där störst andel av arbetsresorna med mål i stadsdelen också börjar i stadsdelen är Nordost och Sydväst (31 %). I Centrala Göteborg är denna andel 20 procent.

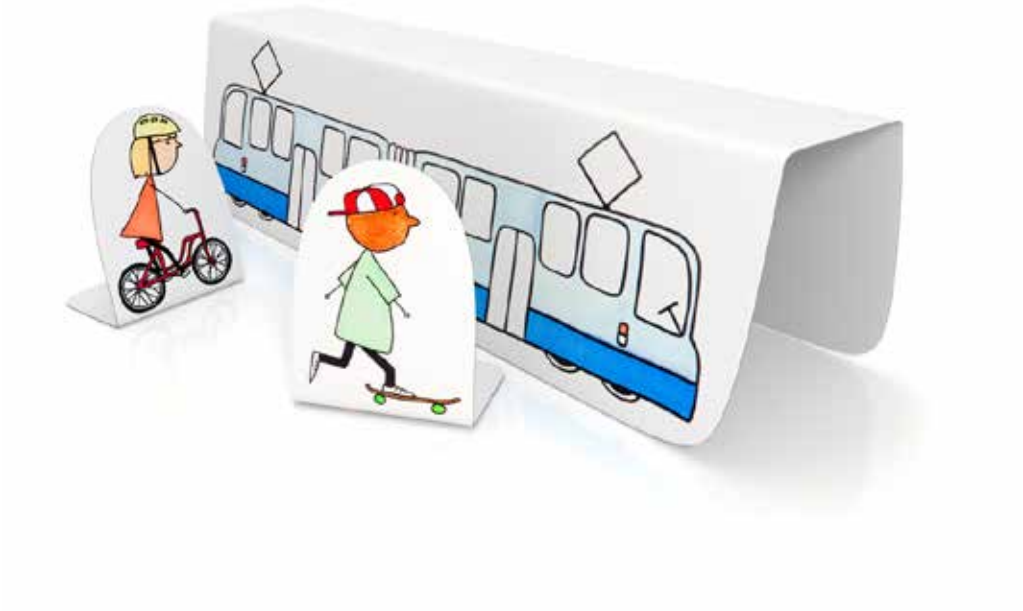
Tabell 42

Stadsdelsområde	Antal resor 2011	Antal resor 2014
Centrala Göteborg	76 000	88 000
Hisingen	53 000	62 000
Nordost	12 000	15 500
Sydost	12 500	16 000
Sydväst	22 500	18 500

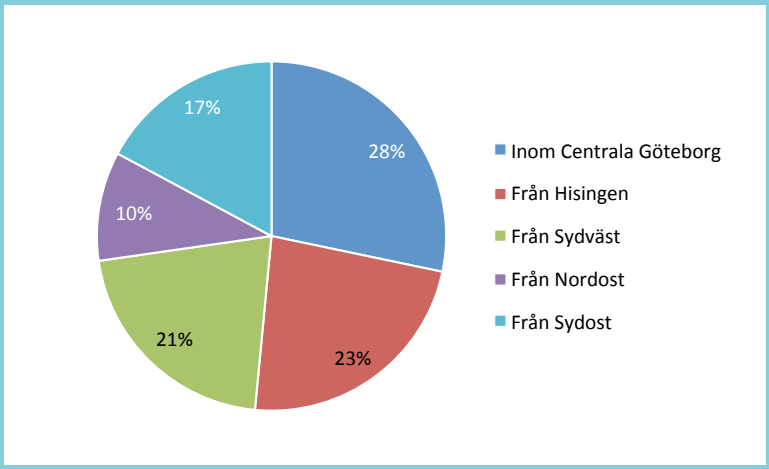
Antal arbetsresor till respektive Stadsdelsområde i Göteborg

(Källa RVU 2014 och RVU 2011)

De stadsdelsområden i Göteborg som tar emot flest arbetsresor är Centrala Göteborg och Hisingen.



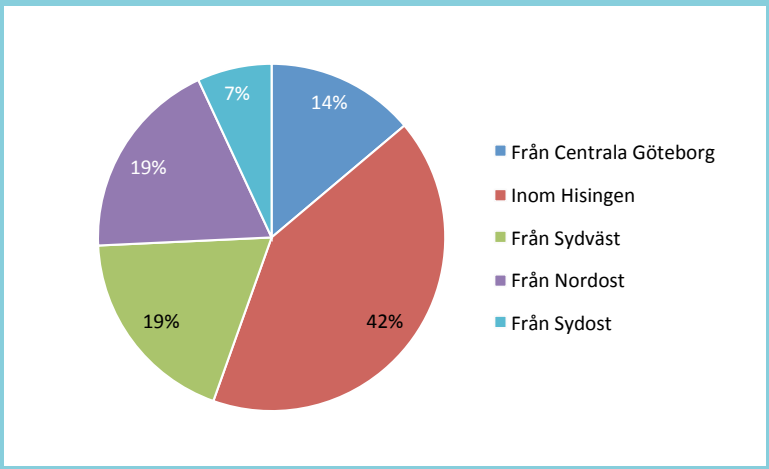
Se tabell 43 till 45 i appendix



Fördelning av arbetsresor från respektive stadsdelsområde till centrala Göteborg

(Källa RVU 2014)

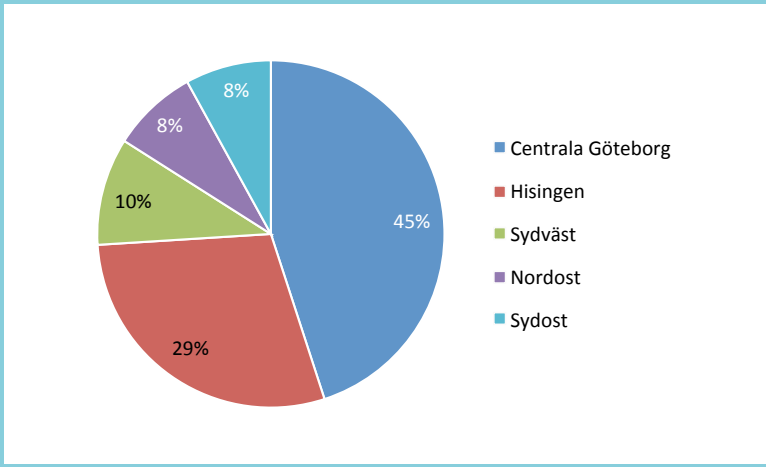
Fördelningen av arbetsresorna som börjar i olika stadsdelsområden i Göteborg och slutar i centrum, totalt cirka 62 000 resor.



Fördelning av arbetsresor från respektive stadsdelsområde till Hisingen

(Källa RVU 2014)

Fördelningen av arbetsresorna som börjar i olika stadsdelsområden i Göteborg och slutar på Hisingen, totalt cirka 41 000.



Fördelning av Göteborgarnas arbetsresor till respektive stadsdelsområde

(Källa RVU 2014)

Centrala Göteborg och Hisingen är de stadsdelsområden dit flest göteborgare tar sig för att arbeta.

Göteborgs infartsstråk

Analyser av arbetsresandet i Göteborgsregionen kan även göras utifrån en indelning av kommunerna baserat på de sju större trafiklederna som leder in till Göteborg. Kommuner kopplade till Göteborg via samma stråk kan betraktas som en enhet på så vis att de har liknande förutsättningar att välja färdmedel för sin arbetsresa till Göteborg. För två av infartsstråken – ”Väg 158” och ”Väg 155” – ger uppdelningen av ingående kommuner och stadsdelar ett mer osäkert resultat eftersom invånarna där har större möjlighet att välja olika infartsvägar till Göteborg.

Tabell 46

Stråkindelning av kommunerna

Infartsstråk	Ingående kommuner
E6Norr/Bohusbanan	Kungälv, Stenungsund, Tjörn
E45/Norge-Vänerbanan	Ale, Lilla Edet
E20/Västra Stambanan	Partille, Lerum, Alingsås, Vårgårda
Väg 40/Kust till Kustbanan	Härryda, Bollebygd
E6Söder/Västkustbanan	Mölndal, Kungsbacka (östra delarna)
Väg 158	Askim, Kungsbacka (nordvästra delarna)
Väg 155	Torslanda Öckerö

(Källa RVU 2014)

För arbetsresorna till Göteborg gäller att totalt 35 procent av inpendlingen kommer från kommunerna och stadsdelarna längs med infartsstråken. De allra flesta arbetsresorna till Göteborg (62 %) startar också i Göteborg och kommer alltså inte från kommunerna längs med infartsstråken. Observera att det i stråken längs väg 155 och väg 158 ingår områden som tillhör Göteborg, se tabell ovan. Resorna som utgår från dessa områden ingår i det här fallet inte i de 62 procent arbetsresor som startar i Göteborg. Störst andel av inpendlingen sker från kommunerna längs med E20/Västra Stambanan och därefter från kommunerna längs E6Söder/Västkustbanan.

Tabell 47

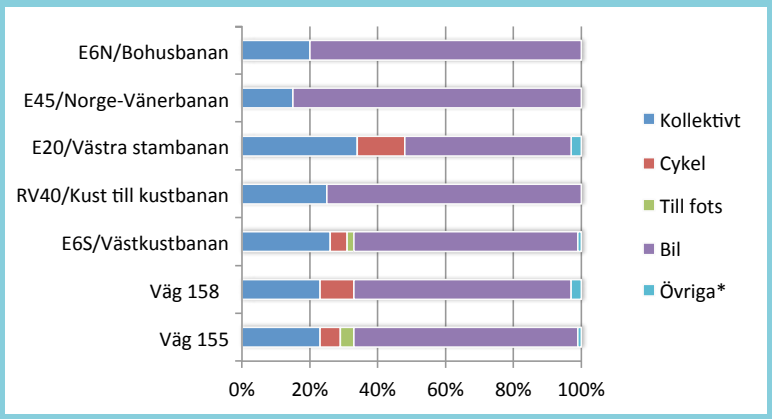
Fördelning av arbetsresor till Göteborg per infartsstråk

	%
E6Norr/Bohusbanan	4
E45/Norge-Vänerbanan	2
E20/Västra stambanan	9
RV40/Kust till kustbanan	3
E6Söder/Västkustbanan	8
Väg 158	4
Väg 155	5
Göteborg	62
Övriga kommuner	3

(Källa RVU 2014)

Färdmedelsfördelningen visar att kollektivtrafiken har starkast fäste bland kommunerna längs E20/Västra Stambanan med ungefär en tredjedel av resorna. Längs E6S/Västkustbanan, Väg 155, väg 158 och RV40/Kust till kustbanan görs ungefär en fjärdedel av resorna med kollektivtrafik. I kommunerna längs E45/Norge-Vänerbanan, E6N/Bohusbanan och Väg 40/Kust till Kust är biltrafiken som starkast med tre fjärdedelar av resorna eller mer.

Se tabell 48 i appendix



Färdmedels-fördelning för arbetsresor till Göteborg fördelat på infartsstråk

* Övriga är bland annat MC, moped, båt, fjärrtåg och -buss. (Källa RVU 2014)

Parkering vid arbetsplatsen

För 74 procent av de förvärvsarbetande i Göteborgsregionen håller arbetsgivaren med parkeringsplats vid arbetet. För 62 procent av dessa är P-platsen gratis; en minskning från 2011 då andelen var 74 procent. Av de som har P-plats betalar 18 procent under 250 kronor för parkeringen, 9 procent betalar mellan 250 och 500 kronor och 11 procent betalar 500 kronor eller mer i månaden för sin parkeringsplats.

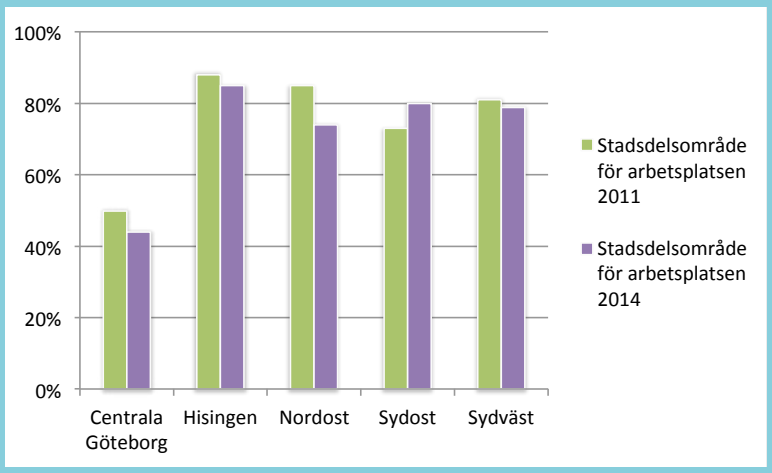
I Omgivningen håller 83 procent av arbetsgivarna med parkeringsplats vid arbetet och 68 procent av dessa parkeringsplatser är gratis.

I Göteborg är det 67 procent som har tillgång till parkering genom arbetsgivaren och för 57 procent av dessa är den gratis.

Sedan 2011 har andelen arbetsgivare i Göteborg som håller med parkeringsplats minskat från 70 till 67 procent. Minskningen ses i alla stadsdelsområden med undantag för stadsdelarna i Sydost där andelen arbetsgivare som tillhandahåller parkeringsplats istället har ökat. Motsvarande andel i Omgivningen är oförändrad sedan 2011.

I såväl Göteborg som Omgivningen har andelen gratisparkering minskat; i Göteborg från 71 till 57 procent och i Omgivningen från 78 till 68 procent. Det är också fler som betalar för sina parkeringsplatser idag än 2011. Den största ökningen har skett bland de som betalar upp till 250 kr i månaden.

Se tabell 49 i appendix



Andel förvärvsarbetande vars arbetsgivare håller med parkeringsplats

(Källa RVU 2014 och RVU 2011)

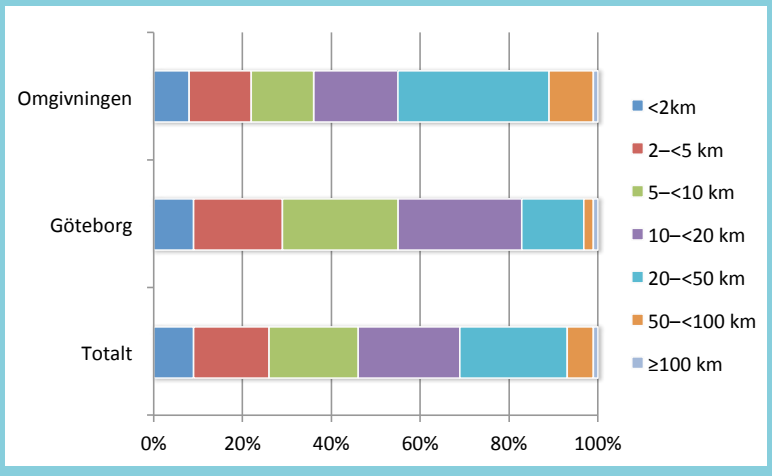
Generellt kortare avstånd till arbetet i Göteborg

Både i Omgivningen och i Göteborg har knappt 10 procent av de förvärvsarbetande mindre än två kilometer till arbetet.

Jämfört med boende i Omgivningen har färre Göteborgare långt till arbetsplatsen och endast 17 procent har 20 kilometer eller mer. Bland de boende i Omgivningen har 44 procent motsvarande längd på resorna.

Mer än 60 procent av arbetsresorna från Lerum, Bollebygd och Lilla Edet är två mil eller längre. På Tjörn är 28 procent fem mil eller längre. På Orust, i Vårgårda och i Alingsås är andelen 20 procent. För boende i Göteborg är det endast 4 procent av arbetsresorna som är så långa.

Se tabell 50 i appendix



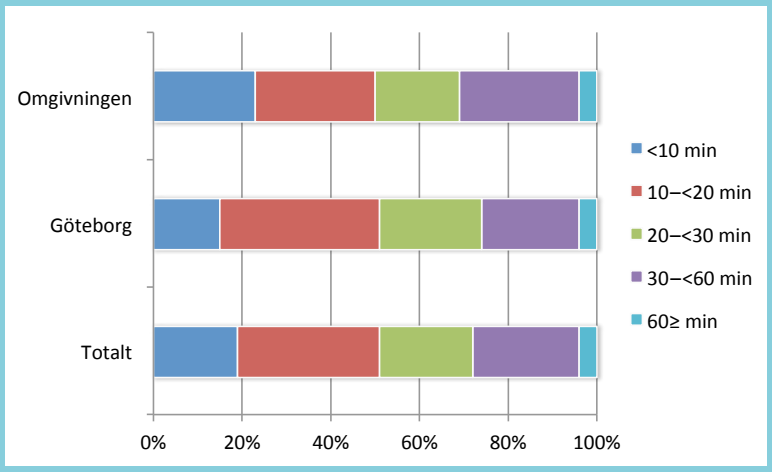
Avstånd till arbetet i Göteborgsregionen, Omgivningen och Göteborg

(Källa RVU 2014)

Restid för arbetsresor

Nästan tre fjärdedelar av invånarna i Göteborgsregionen har högst en halvtimmas resväg till arbetet. Något fler i Omgivningen har riktigt nära, mindre än 10 minuter, till arbetet än boende i Göteborg som istället i större utsträckning har mellan 10 och 20 minuters resa. 30 procent av invånarna i Omgivningen har en halvtimme eller mer i restid till arbetet att jämföra med 26 procent i Göteborg.

Se tabell 51 i appendix



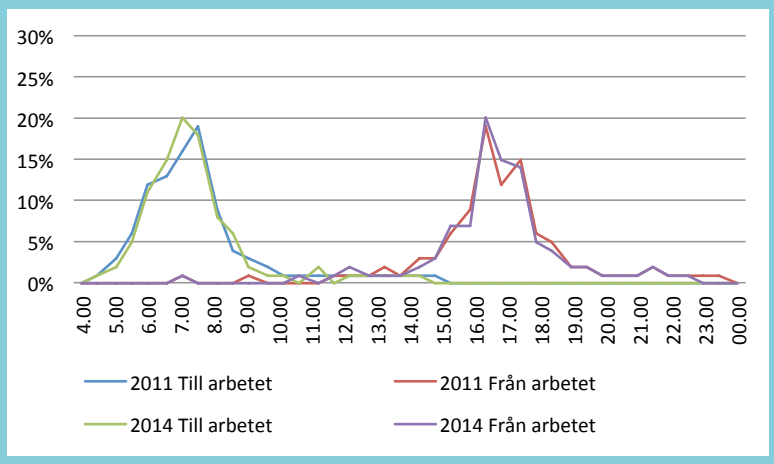
Restid till arbetet i Göteborgs-regionen, Omgivningen och Göteborg

(Källa RVU 2014)

Inom Göteborg har fler boende i Centrala Göteborg nära till sina arbetsplatser, 60 procent har mindre än 20 minuter till sitt arbete. I Sydost, Sydväst och på Hisingen är andelen kring hälften. I Nordost är andelen boende med mindre än 20 minuter till sitt arbete 42 procent.

Arbetsresans starttider

Hälften av samtliga resor till arbetet startar mellan klockan 6.30 och 8.00 på morgonen. En topp framträder klockan 7.00. Breddas startperioden till från klockan 6.00 till 8.30 fångas närmare 70 procent av alla resor till arbetet. Drygt 60 procent av hemresorna startar mellan klockan 15.30 och 18.00 med en maxpunkt klockan 16.00. Detta mönster har inte förändrats i någon större utsträckning sedan 2011 förutom att toppen på morgonen tidigarelagts något.



Starttidpunkt för arbetsresor i Göteborgs-regionen

(Källa RVU 2014 och RVU 2011)



Appendix

I rapporten presenteras undersökningens resultat i form av grafer eller tabeller. I appendix visas endast de tabeller som ligger till grund för rapportens grafer.

Tabell 3

	Förvärvs-arbetande, %	Pensionärer, %	Studerande, %	Ej förvärvs-arbetande och annat, %
Omgivningen	61	24	11	5
Göteborg	59	19	15	7

Andel sysselsatta i Göteborgsregionen (15–84 år)

(Källa RVU 2014)

Tabell 4

Omgivningen	Kvinnor, %	Män, %
1989	58	42
2005	59	41
2011	57	43
2014	54	46
Göteborg	**Kvinnor, %**	**Män, %**
1989	65	35
2005	59	41
2011	57	43
2014	60	40

Kollektivtrafikresor fördelade på kvinnor och män

(Källa RVU 2014, RVU 2011, RVU 2005 och RVU 1989)

Tabell 5

Omgivningen	Kvinnor, %	Män, %
1989	40	60
2005	44	56
2011	48	52
2014	51	49
Göteborg	**Kvinnor, %**	**Män, %**
1989	28	72
2005	35	65
2011	44	56
2014	43	57

Bilresor fördelade på kvinnor och män

(Källa RVU 2014, RVU 2011, RVU 2005 och RVU 1989)

Tabell 6

	Kvinnor, %	Män, %	Totalt, %
1989	65	84	74
2005	72	83	78
2011	82	89	86
2014	82	89	85

Körkortsinnehav för kvinnor och män i Göteborgsregionen

(Källa RVU 2014, RVU 2011, RVU 2005 och RVU 1989)

Tabell 7

	Ingen bil, %	1 bil, %	2 eller fler bilar, %
1989	28	54	18
2005	23	53	24
2011	18	49	33
2014	19	47	33

Antal bilar per hushåll i Göteborgsregionen

(Källa RVU 2014, RVU 2011, RVU 2005 och RVU 1989)

Tabell 8

	Ingen bil, %	1 bil, %	2 eller fler bilar, %
Omgivningen	7	46	47
Göteborg	32	49	19
Totalt	19	47	33

Antal bilar per hushåll i Göteborg respektive Omgivningen

(Källa RVU 2014)

Tabell 11

	2014, %
Kvinnor	83
Män	84
Förvärvsarbetande	89
Studerande	85
Ej förvärvsarbetande	68
Pensionär	69
Totalt	83

Andel som gjort minst en resa en genomsnittlig vardag

(Källa RVU 2014)

Tabell 14

	Egna kommunen, %	Göteborg, %
Bollebygd	64	8
Partille	65	28
Mölndal	66	24
Härryda	67	20
Ale	70	18
Tjörn	71	10
Lerum	72	15
Kungälv	73	19
Orust	75	6
Mark	76	7
Lilla Edet	76	2
Kungsbacka	78	14
Vårgårda	78	<1
Öckerö	78	16
Stenungsund	80	9
Alingsås	81	9
Göteborg	92	-
Borås	92	3

Andelen resor till den egna kommunen och resor till Göteborg

(Källa RVU 2014)

Tabell 15

	Kollektivt, %	Cykel, %	Till fots, %	Bil, %	Övriga*, %
Kvinnor	20	6	22	49	2
Män	16	7	15	59	3
15–24 år	41	4	24	27	4
25–34 år	25	12	21	40	3
35–44 år	10	7	17	65	2
45–54 år	11	7	13	67	2
55–64 år	12	7	16	62	2
65–74 år	10	3	22	62	4
75–84 år	10	4	26	57	2
Totalt	18	7	19	54	3
Totalt 2011	*16*	*4*	*20*	*56*	*3*

Färdmedelsfördelning för kvinnor och män i Göteborgsregionen samt färdmedelsfördelning för olika åldersgrupper

* Övriga är bland annat MC, moped, båt, fjärrtåg och -buss.

(Källa RVU 2014 och RVU 2011)

Tabell 16

	Kollektivt, %	Cykel, %	Till fots, %	Bil, %	Övriga*, %
Ale	15	4	17	64	1
Alingsås	10	9	17	62	2
Bollebygd	6	3	11	79	1
Borås	8	4	19	68	1
Härryda	14	5	16	63	3
Kungsbacka	9	5	14	70	2
Kungälv	7	5	16	67	4
Lerum	10	3	11	75	2
Lilla Edet	7	0	21	71	1
Mark	4	1	15	78	2
Mölndal	14	5	17	61	3
Orust	5	1	7	82	6
Partille	18	10	14	54	6
Stenungsund	4	4	9	78	4
Tjörn	3	1	13	78	5
Vårgårda	1	10	19	69	1
Öckerö	8	18	13	52	9
Omgivningen	9	5	15	68	3
Omgivningen 2011	*9*	*3*	*17*	*68*	*3*
Göteborg	27	8	23	40	3
Göteborg 2011	*25*	*6*	*24*	*42*	*4*
Totalt	18	7	19	54	3
Totalt 2011	*16*	*4*	*20*	*56*	*4*

Färdmedelsfördelning för boende i respektive kommun

* Övriga är bland annat MC, moped, båt, fjärrtåg och -buss.

(Källa RVU 2014 och RVU 2011)

Tabell 17

	Kollektivt, %	Cykel, %	Till fots, %	Bil, %	Övriga*, %
Centrala Göteborg	31	8	37	24	1
Hisingen	23	8	19	48	2
Nordost	34	1	15	47	3
Sydost	24	18	13	41	4
Sydväst	21	9	16	50	5
Göteborg totalt	27	8	23	40	3
Göteborg totalt 2011	*25*	*6*	*24*	*42*	*3*

Färdmedels-fördelning för boende i respektive stadsdelsområde i Göteborg

* Övriga är bland annat MC, moped, båt, fjärrtåg och -buss.

(Källa RVU 2014 och RVU 2011)

Tabell 18

	Kollektivt, %	Bil, %
2014	40	60
2011	37	63
2005	34	66
1989	30	70

Fördelning mellan kollektivtrafik och bil, annan trafik borträknad, för boende i Göteborg

(Källa RVU 2014, RVU 2011, RVU 2005 och RVU 1989)

Tabell 19

	Kollektivt, %	Cykel, %	Till fots, %	Bil, %	Övriga*, %
Helår	9	5	15	68	3
Sommar (apr–sept)	9	6	15	68	3

Färdmedelsfördelning för boende i Omgivningen per säsong

* Övriga är bland annat MC, moped, båt, fjärrtåg och -buss.

(Källa RVU 2014)

Tabell 20

	Kollektivt, %	Cykel, %	Till fots, %	Bil, %	Övriga*, %
Helår	27	8	23	40	3
Sommar (apr–sept)	25	9	22	40	4

Färdmedelsfördelning för boende i Göteborg per säsong

* Övriga är bland annat MC, moped, båt, fjärrtåg och -buss.

(Källa RVU 2014)

Tabell 21

	Kollektivt, %	Cykel, %	Till fots, %	Bil, %	Övriga*, %
Ale	16	5	12	66	1
Alingsås	7	12	14	62	4
Bollebygd	7	4	13	75	1
Borås	7	5	20	66	1
Göteborg	25	9	22	41	4
Härryda	8	4	14	69	5
Kungsbacka	11	4	14	69	2
Kungälv	4	4	15	72	5
Lerum	7	5	11	75	2
Lilla Edet	7	0	18	73	2
Mark	5	1	13	78	3
Mölndal	14	8	16	58	4
Orust	5	1	8	80	6
Partille	16	8	14	59	4
Stenungsund	4	7	14	72	3
Tjörn	1	2	21	73	3
Vårgårda	4	15	10	68	4
Öckerö	8	22	11	49	11
Totalt	16	7	19	55	3

Färdmedelsfördelning för boende i respektive kommun, sommar (april–september)

* Övriga är bland annat MC, moped, båt, fjärrtåg och -buss.

(Källa RVU 2014)

Tabell 22

	Kollektivt, %	Cykel, %	Till fots, %	Bil, %	Övriga*, %
Centrala Göteborg	26	7	40	25	2
Hisingen	22	8	21	45	3
Nordost	34	1	15	47	3
Sydost	27	13	15	40	5
Sydväst	21	13	15	46	5
Göteborg totalt	25	9	22	41	4

Färdmedelsfördelning för boende i respektive stadsdelsområde i Göteborg, sommar (april–september)

* Övriga är bland annat MC, moped, båt, fjärrtåg och -buss.

(Källa RVU 2014)

Tabell 23

	Kollektivt, %	Cykel, %	Till fots, %	Bil, %	Övriga*, %
100 km +	14	0	0	70	16
50–<100 km	19	1	0	79	1
20–<50 km	17	1	0	81	2
10–<20 km	14	3	1	80	2
5–<10 km	9	3	7	79	1
2–<5 km	4	9	14	71	2
–<2 km	1	9	53	36	2

Färdmedelsfördelning per reslängd för boende i Omgivningen

* Övriga är bland annat MC, moped, båt, fjärrtåg och -buss.

(Källa RVU 2014)

Tabell 24

	Kollektivt, %	Cykel, %	Till fots, %	Bil, %	Övriga*, %
100 km +	43	0	0	41	16
50–<100 km	17	0	0	72	11
20–<50 km	23	1	0	74	3
10–<20 km	32	3	1	64	1
5–<10 km	36	11	6	45	2
2–<5 km	34	10	23	32	1
–<2 km	2	10	71	17	1

Färdmedelsfördelning per reslängd för boende i Göteborg

* Övriga är bland annat MC, moped, båt, fjärrtåg och -buss.

(Källa RVU 2014)

Tabell 25

	Kollektivt, %	Cykel, %	Till fots, %	Bil, %	Övriga*, %
Omgivningen	3	9	31	55	2
Göteborg	21	10	43	26	1

Färdmedelsfördelning för resor under 5 km

* Övriga är bland annat MC, moped, båt, fjärrtåg och -buss.

(Källa RVU 2014)

Tabell 26

Medel Omgivningen	2011, %	2014, %
Kollektivt	26	30
Cykel	3	5
Till fots	2	2
Bil	18	18

Genomsnittlig reslängd i Omgivningen per färdsätt, kilometer

(Källa RVU 2014 och RVU 2011)

Tabell 27

Medel Göteborg	2011, %	2014, %
Kollektivt	19	18
Cykel	4	4
Till fots	1	2
Bil	16	15

Genomsnittlig reslängd i Göteborg per färdsätt, kilometer

(Källa RVU 2014 och RVU 2011)

Tabell 28

	Kollektivt, %	Cykel, %	Till fots, %	Bil, %	Övriga*, %
Omgivningen	43	15	14	15	30
Göteborg	30	15	15	15	50

Medianrestider för boende i Omgivningen och boende i Göteborg, minuter

* Övriga är bland annat MC, moped, båt, fjärrtåg och -buss.

(Källa RVU 2014)

Tabell 30

	Bostad–Arbetet, %	Bostad–Skola, %	Hämta/Lämna barnomsorgen, %	I tjänsten/studierna, %	Inköp–Privat, %	Motion och friluftsliv, %	Övrigt privat*, %
75–84 år	2	-	-	-	37	18	42
65–74 år	5	-	1	4	31	17	43
55–64 år	40	-	-	8	15	10	26
45–54 år	40	1	2	8	13	9	27
35–44 år	39	1	6	7	11	7	30
25–34 år	36	4	5	8	12	10	24
15–24 år	16	24	1	7	10	10	33

Fördelning av resor per ärende och åldersgrupp i Göteborgsregionen

(Källa RVU 2014)

**Övrigt privat: I ärendetypen övrigt privat ingår besök hos släkt och vänner, skjutsa eller hämta annan person, annat ärende, restaurang och cafébesök, underhållning, kultur, fest och bio, annan service, hälso- och sjukvård, annan fritidsaktivitet, hämta och lämna saker, föreningsliv, religionsutövning, studiecirkel, hobbies, kurs, gravvård mm*

Tabell 31

	Bostad–Arbetet, %	Bostad–Skola, %	Hämta/Lämna barnomsorgen, %	I tjänsten/studierna, %	Inköp–Privat, %	Motion och friluftsliv, %	Övrigt privat*, %
Kvinnor	27	5	3	6	16	11	33
Kvinnor 2011	*25*	*5*	*3*	*5*	*19*	*10*	*33*
Män	34	5	2	8	14	10	28
Män 2011	*30*	*5*	*2*	*10*	*15*	*10*	*28*
Totalt	30	5	3	7	15	10	30
Totalt 2011	*27*	*5*	*2*	*7*	*17*	*10*	*31*

Fördelning av resor per ärende och kön i Göteborgsregionen

(Källa RVU 2014 och RVU 2011)

**Övrigt privat: I ärendetypen övrigt privat ingår besök hos släkt och vänner, skjutsa eller hämta annan person, annat ärende, restaurang och cafébesök, underhållning, kultur, fest och bio, annan service, hälso- och sjukvård, annan fritidsaktivitet, hämta och lämna saker, föreningsliv, religionsutövning, studiecirkel, hobbies, kurs, gravvård mm.*

Tabell 32

	Kollektivt, %	Cykel, %	Till fots, %	Bil, %	Övriga*, %
Bostad–arbete	14	8	7	70	1
Bostad–skola	47	7	12	22	12
Hämta/lämna barnomsorgen	3	2	21	74	-
I tjänsten/studierna	7	2	10	76	6
Inköp – privat	4	3	17	76	1
Motion/friluftsliv privat	2	5	45	45	2
Övrigt privat*	7	3	14	73	3
Totalt alla resor	9	5	15	68	3

Färdmedelsfördelning för boende i Omgivningen per ärende 2014

(Källa RVU 2014)

**Övrigt privat: I ärendetypen övrigt privat ingår besök hos släkt och vänner, skjutsa eller hämta annan person, annat ärende, restaurang och cafébesök, underhållning, kultur, fest och bio, annan service, hälso- och sjukvård, annan fritidsaktivitet, hämta och lämna saker, föreningsliv, religionsutövning, studiecirkel, hobbies, kurs, gravvård mm.*

Tabell 33

	Kollektivt, %	Cykel, %	Till fots, %	Bil, %	Övriga*, %
Bostad–arbete	27	14	8	49	3
Bostad–skola	74	4	16	4	2
Hämta/lämna barnomsorgen	8	9	42	40	1
I tjänsten/studierna	31	9	11	45	4
Inköp – privat	21	5	29	43	2
Motion/friluftsliv privat	12	11	49	27	1
Övrigt privat*	25	4	29	39	4
Totalt alla resor	27	8	23	40	3

Färdmedelsfördelning för boende i Göteborg per ärende 2014

(Källa RVU 2014)

**Övrigt privat: I ärendetypen övrigt privat ingår besök hos släkt och vänner, skjutsa eller hämta annan person, annat ärende, restaurang och cafébesök, underhållning, kultur, fest och bio, annan service, hälso- och sjukvård, annan fritidsaktivitet, hämta och lämna saker, föreningsliv, religionsutövning, studiecirkel, hobbies, kurs, gravvård mm.*

Tabell 34

	Kollektivt, %	Cykel, %	Till fots, %	Bil, %	Övriga*, %
Bostad–arbete	10	4	6	78	2
Bostad–skola	56	3	16	17	8
Hämta/lämna barnomsorgen	4	3	22	71	-
I tjänsten/studierna	7	1	7	81	4
Inköp – privat	5	5	16	73	1
Motion/friluftsliv privat	3	3	53	39	2
Övrigt privat*	6	3	16	72	3
Totalt alla resor	9	3	17	69	3

Färdmedelsfördelning för boende i Omgivningen per ärende 2011

(Källa RVU 2011)

**Övrigt privat: I ärendetypen övrigt privat ingår besök hos släkt och vänner, skjutsa eller hämta annan person, annat ärende, restaurang och cafébesök, underhållning, kultur, fest och bio, annan service, hälso- och sjukvård, annan fritidsaktivitet, hämta och lämna saker, föreningsliv, religionsutövning, studiecirkel, hobbies, kurs, gravvård mm.*

Tabell 35

	Kollektivt, %	Cykel, %	Till fots, %	Bil, %	Övriga*, %
Bostad–arbete	26	10	10	49	5
Bostad–skola	62	4	17	6	11
Hämta/lämna barnomsorgen	12	6	42	38	2
I tjänsten/studierna	18	3	17	54	8
Inköp – privat	17	5	32	46	-
Motion/friluftsliv privat	17	6	48	27	2
Övrigt privat*	25	4	24	43	4
Totalt alla resor	24	6	24	42	4

Färdmedels-fördelning för boende i Göteborg per ärende 2011

(Källa RVU 2011)

**Övrigt privat: I ärendetypen övrigt privat ingår besök hos släkt och vänner, skjutsa eller hämta annan person, annat ärende, restaurang och cafébesök, underhållning, kultur, fest och bio, annan service, hälso- och sjukvård, annan fritidsaktivitet, hämta och lämna saker, föreningsliv, religionsutövning, studie-cirkel, hobbies, kurs, gravvård mm.*

Tabell 36

	Centrala Göteborg, %	Hisingen, %	Nordost, %	Sydost, %	Sydväst, %
Bostad–Arbetet	21	35	36	34	29
Bostad–skola	8	6	7	4	5
Hämta/Lämna barnomsorgen	2	3	3	2	3
I tjänsten/studierna	11	8	9	7	4
Inköp – privat	16	14	14	16	16
Motion o friluftsliv – privat	8	10	8	8	10
Övrigt – privat	36	25	24	28	33

Fördelning av resor per ärende i Göteborgs stadsdels-områden

(Källa RVU 2014)

Tabell 37

	Arbetar i hemkommunen, %	Arbetar i Göteborg, %	Arbetar i annan kommun, %
Partille	16	72	13
Bollebygd	23	34	43
Härryda	28	46	27
Ale	29	49	22
Mölndal	31	58	11
Lerum	33	49	19
Lilla Edet	36	5	59
Öckerö	38	51	11
Vårgårda	39	-	61
Kungälv	40	41	19
Tjörn	41	23	36
Mark	46	11	43
Kungsbacka	46	32	22
Orust	50	13	38
Alingsås	57	24	20
Stenungsund	58	22	20
Borås	77	9	14
Göteborg	83	-	17

Andel förvärvsarbetande i hemkommunen, i Göteborg och i annan kommun

(Källa RVU 2014)

Tabell 38

	Kollektivt, %	Cykel, %	Till fots, %	Bil, %	Övriga*, %
Omgivningen 2014	14	9	6	70	1
Omgivningen 2011	*11*	*4*	*5*	*78*	*2*
Göteborg 2014	29	15	6	48	2
Göteborg 2011	*27*	*11*	*9*	*49*	*4*
Totalt 2014	21	12	6	60	2
Totalt 2011	*18*	*7*	*7*	*65*	*3*

Färdmedelsfördelning för arbetsresor i Göteborgsregionen

* Övriga är bland annat MC, moped, båt, fjärrtåg och -buss.

(Källa RVU 2014 och RVU 2011)

Tabell 39

	Kollektivt, %	Cykel, %	Till fots, %	Bil, %	Övriga*, %
Kvinnor 2014	26	11	8	53	2
Kvinnor 2011	*22*	*7*	*9*	*60*	*2*
Män 2014	17	12	5	65	2
Män 2011	*15*	*7*	*5*	*69*	*4*
Totalt 2014	21	12	6	60	2
Totalt 2011	*18*	*7*	*7*	*65*	*3*

Färdmedels-fördelning för mäns och kvinnors arbets-resor i Göteborgs-regionen

* Övriga är bland annat MC, moped, båt, fjärrtåg och -buss.

(Källa RVU 2014 och RVU 2011)

Tabell 40

	Andel, %
Centrala Göteborg	47
Hisingen	37
Nordost	18
Sydost	11
Sydväst	17

Andel förvärvs-arbetande i det egna stadsdels-området

(Källa RVU 2014)

Tabell 41

	Andel, %
Göteborg	57
Borås	10
Mölndal	7
Kungsbacka	4
Kungälv	3
Alingsås	2
Härryda	2
Mark	2
Partille	2
Stenungsund	2
Lerum	1
Ale	1
Orust	<1
Tjörn	<1
Lilla Edet	<1
Vårgårda	<1
Öckerö	<1
Bollebygd	<1
Kommuner utanför Göteborgsregionen	5

Andel av de totala arbetsresorna i Göteborgsregionen till respektive kommun

(Källa RVU 2014)

Tabell 43

	Andel, %
Inom Centrala Göteborg	28
Från Hisingen	23
Från Sydväst	21
Från Nordost	10
Från Sydost	17

Fördelning av arbetsresor från respektive stadsdelsområde till centrala Göteborg

(Källa RVU 2014)

Tabell 44

	Andel, %
Från Centrala Göteborg	14
Inom Hisingen	42
Från Sydväst	19
Från Nordost	19
Från Sydost	7

Fördelning av arbetsresor från respektive stadsdelsområde till Hisingen

(Källa RVU 2014)

Tabell 45

	Andel, %
Centrala Göteborg	45
Hisingen	29
Sydväst	10
Nordost	8
Sydost	8

Fördelning av Göteborgarnas arbetsresor till respektive stadsdelsområde

(Källa RVU 2014)

Tabell 48

	Kollektivt, %	Cykel, %	Till fots, %	Bil, %	Övriga*, %
E6N/Bohusbanan	20	0	0	80	0
E45/Norge–Vänerbanan	15	0	0	85	0
E20/Västra stambanan	34	14	0	50	3
RV40/Kust till kustbanan	25	0	0	75	0
E6S/Västkustbanan	26	5	2	66	1
Väg 158	23	10	0	64	3
Väg 155	23	6	4	66	<1

Färdmedelsfördelning för arbetsresor till Göteborg fördelat på infartsstråk

* Övriga är bland annat MC, moped, båt, fjärrtåg och -buss.

(Källa RVU 2014)

Tabell 49

Stadsdelsområde för arbetsplatsen	2011, %	2014, %
Centrala Göteborg	50	44
Hisingen	88	85
Nordost	85	74
Sydost	73	80
Sydväst	81	79

Andel förvärvsarbetande vars arbetsgivare håller med parkeringsplats

(Källa RVU 2014 och RVU 2011)

Tabell 50

	<2 km, %	2–<5 km, %	5–<10 km, %	10–<20 km, %	20–<50 km, %	50–<100 km, %	≥ 100 km, %
Omgivningen	8	14	14	19	34	9	1
Göteborg	9	20	26	27	14	2	1
Totalt	9	17	20	23	24	6	1

Avstånd till arbetet i Göteborgs-regionen, Omgiv-ningen och Göteborg

(Källa RVU 2014)

Tabell 51

	<10 min	10–<20 min	20–<30 min	30–<60 min	60< min
Omgivningen	23	27	19	26	4
Göteborg	15	36	23	22	4
Totalt	19	32	21	24	4

Restid till arbetet i Göteborgsregionen, Omgivningen och Göteborg

(Källa RVU 2014)



Västsvenska paketet

Göteborgsregionens kommunalförbund
Göteborgs Stad
Region Halland
TRAFIKVERKET
VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN
västtrafik