

# Resvane-undersökning 2011



Västsvenska paketet

Dokumenttitel: Resvaneundersökning, 2011  
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 nya busskör-fält, längre plattformar för pendeltåg, nya pendelparkeringar för cykel och bil, gång och cykelbanor och bättre trafikinformation. De största enskilda infrastruktursatsningarna är en ny biltunnel under Göta älv (Marieholms-tunneln), en tågtunnel under Göteborg (Västlänken) och en ny Götaälv-bro. Trängselskatt är också en del av Västsvenska paketet. Syftet med trängselskatten är att ge bättre framkomlighet på våra vägar, bättre miljö samt delfinansiera Västsvenska paketet.

En del av byggprojekten ligger långt fram i tiden, andra betydligt närmare. Trängselskatten införs 1 januari 2013 och innan dess har nya busskör-fält färdig-ställts, fler pendelparkeringar har byggts, och kollektivtrafikutbudet har 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. Resvaneunder-sökningen är en av flera olika informationskällor som ligger till grund för myndig-heternas planering för att säkerställa att målen med det Västsvenska paketet uppfylls.

En konkret mätbar målsättning är att biltrafiken inte skall öka sin andel av resorna, det vill säga att den framtida resandeökningen främst skall ske med kollektivtrafik eller andra färdmedel så som cykel. Detta anses vara en nödvän-dighet 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](http://www.vastsvenskapaketet.se)

# Innehåll

<b>Resvaneundersökning 2011</b>	<b>5</b>
Geografiska uppdelningar	6
Vad är en resa?	8
Median- eller medelvärde	8
<b>En växande region</b>	<b>9</b>
<b>Samhällstrender</b>	<b>11</b>
Ökad jämlikhet i trafiken	11
Körkortsinnehavet ökar	13
Fler hushåll än tidigare har tillgång till bil idag	13
Många har färdbevis för kollektivtrafik	14
<b>Resmönster</b>	<b>15</b>
Skillnader i resmönster	16
<b>Färdsätt</b>	<b>19</b>
Skillnader i färdsätt i Omgivningen	20
Skillnader i färdsätt inom Göteborg	20
Kollektivtrafiken ökar sin andel av resorna i Göteborg	21
Fler cykelresor under sommaren	22
<b>Reslängd och restid</b>	<b>24</b>
Resor under 5 km	25
Skillnader i restid mellan färdmedlen	26
Lika restider mellan män och kvinnor	27
Skolresorna tar längst tid	27
<b>Syftet med resan</b>	<b>28</b>
Över hälften av alla ärenden utträttas med bil	29
Liten skillnad inom Göteborg	31
<b>Arbetsresan</b>	<b>32</b>
Många jobbar i den egna kommunen	33
Färdmedelsfördelning – arbetsresor	33
Andel göteborgare som bor och arbetar i samma stadsdelsområde	34
Arbetsresorna till och inom Göteborg	35
Göteborgs infartsstråk	38
Parkering vid arbetsplatsen	39
Generellt kortare avstånd till arbetet i Göteborg	40
Restid för arbetsresor	40
Arbetsresans starttider	41

# Resvaneundersökning 2011

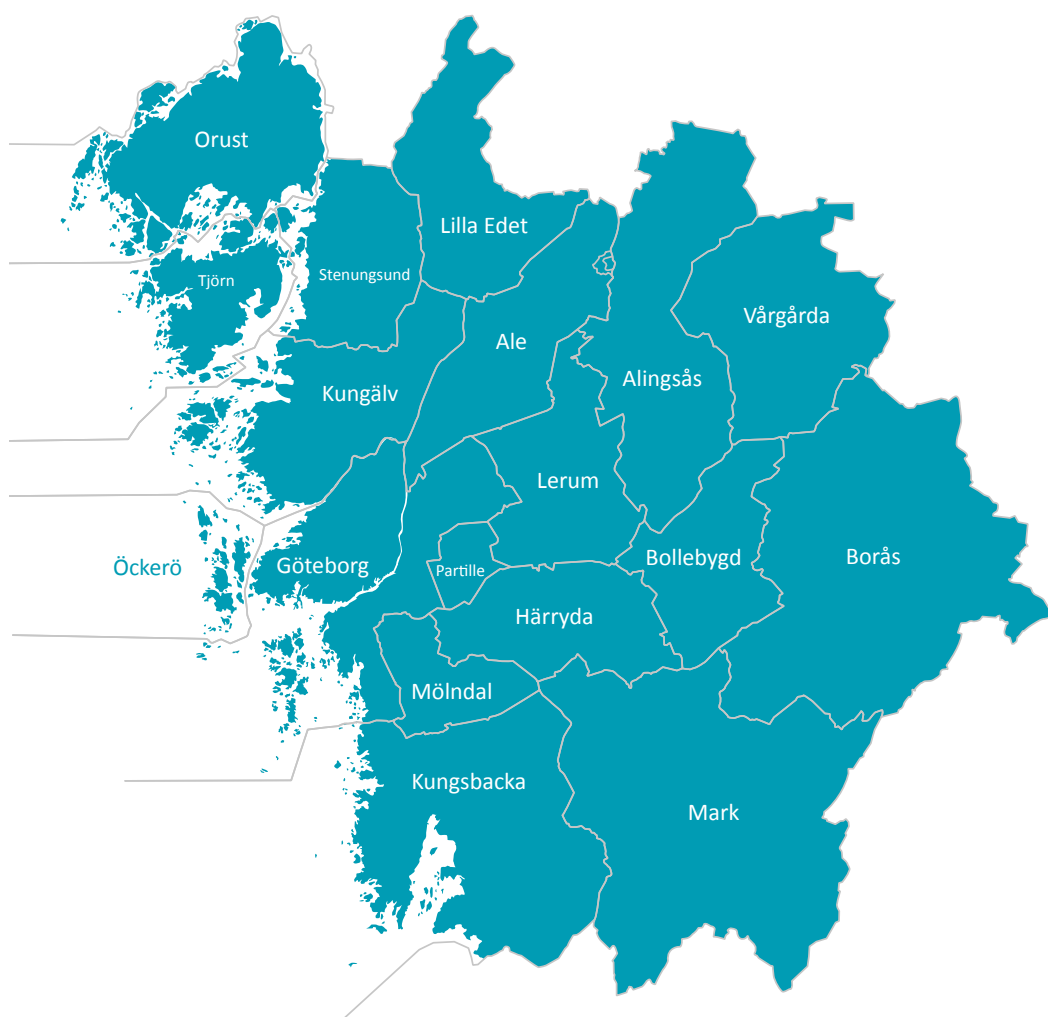


Resvaneundersökningen 2011, RVU 2011, är en nationell resvaneundersökning. Den här rapporten som Västsvenska paketet, Göteborgs Stad Trafikkontoret, Trafikverket och Västtrafik står bakom är baserad på ett förstärkt underlag om cirka 21 000 intervjuer med personer boende i Göteborgsregionen, samtliga i åldern 15 till 84 år. Av dessa svarade cirka 9 200 personer, vilket motsvarar en svarsfrekvens på 44 procent.

Materialiet omfattar 24 000 resor, varav 18 000 vardagsresor, där samtliga började eller slutade i regionen. För att fånga upp säsongvariationer i resandet genomfördes intervjuerna löpande under hela 2011. Varje intervjuperson fick redogöra för de resor som han eller hon hade gjort under dygnet före intervjun.

I RVU 2011 ingår både vardagsresor och helgresor men i första hand redovisas vardagsresorna. I de fall där även helgresor redovisas är detta tydligt markerat. Alla resultat är uppräknade för att motsvara befolkningen i regionen i åldern 15–84 år. Yrkesmässig trafik ingår inte i undersökningen.

I rapporten jämförs resultaten vid några tillfällen med resultat från tidigare genomförda resvaneundersökningar i Göteborgsregionen (gjorda 1989 och 2005). Eftersom dessa resvaneundersökningar hade ett annat metodiskt upplägg än RVU 2011 är det tendenser och inte exakta förändringar som går att påvisa. Tidigare resvaneundersökningar genomfördes antingen under hösten eller under våren och denna undersökning gjordes under hela året. I 2011 års undersökning genomfördes intervjuerna per telefon, i de tidigare användes brevenkäter. Dessutom är formuläret mycket längre än i tidigare resvaneundersökningar vilket också kan påverka jämförbarheten.

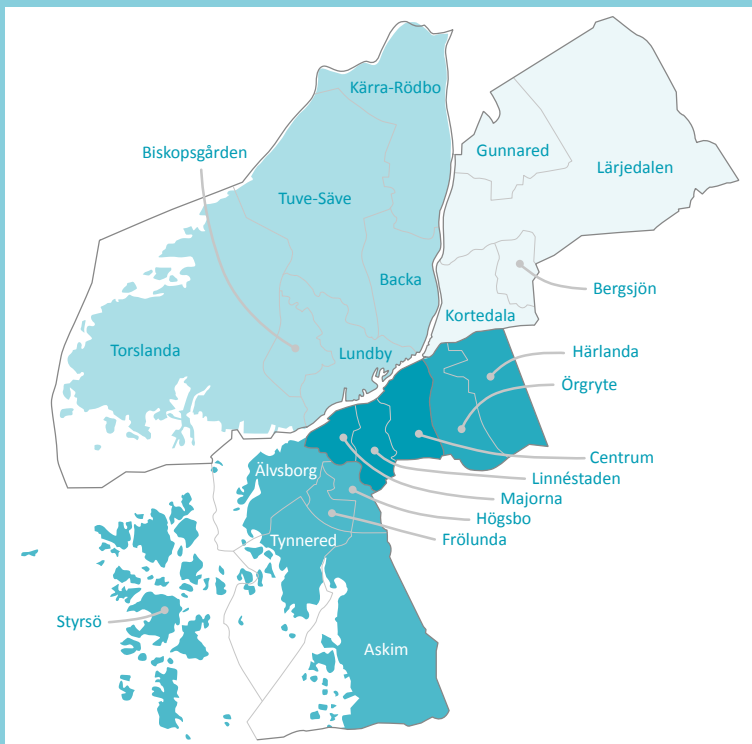


## Geografiska uppdelningar

RVU 2011 omfattar 18 kommuner. Av dessa ingick 16 stycken i RVU 2005; Ale, Alingsås, Göteborg, Härryda, Kungsbacka, Kungälv, Lerum, Lilla Edet, Mark, Mölndal, Orust, Partille, Stenungsund, Tjörn, Vårgårda och Öckerö. Utöver dessa ingår även Borås och Bollebygd i RVU 2011. Vid jämförelser med tidigare år beaktas denna förändring.

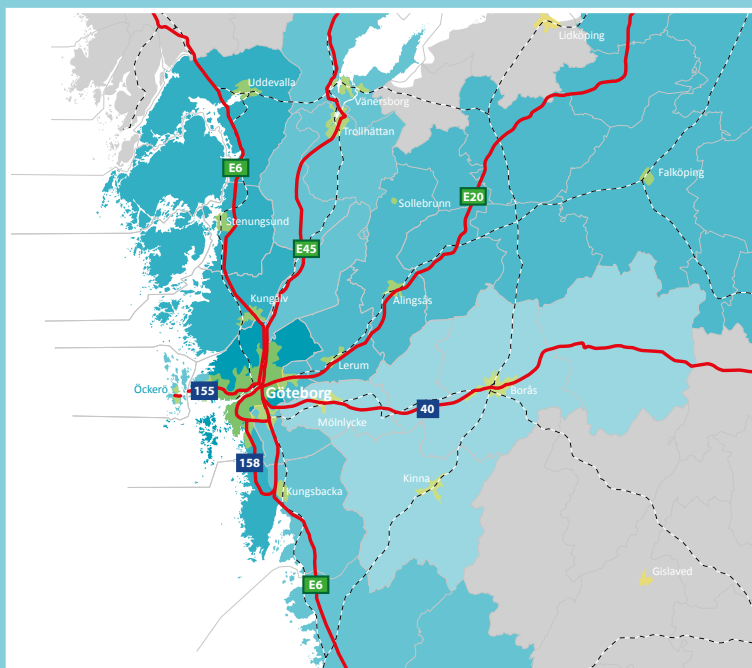
Varje vardag gör invånarna i Göteborgsregionen i snitt cirka 1,8 miljoner resor med start och/eller mål i regionen. En resa i det här sammanhanget är en förflyttning som görs för att uträtta ett ärende. Vissa tydliga variationer sker dock beroende på säsong. Fler resor görs under höst och vår än under sommar eller vinter. Knappt en halv miljon av dessa resor är arbetsresor. Rapporten redovisar aspekter av dessa flöden på olika geografiska nivåer.

Med "Göteborgsregionen" avses de 18 kommuner som nämnts ovan. Göteborgs omgivning eller bara "Omgivningen", 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 ytterligare fem geografiska områden (stadsdelsområden). Detta för att mer detaljerat kunna analysera resvanorna inom Göteborg och även resorna mellan stadsdelsområdena och andra delar av regionen.



### Stadsdelsområden i Göteborg

- Centrala Gbg
- Hisingen
- Nordost
- Sydost
- Sydväst



### Infartsstråk till Göteborg

#### Stråk

E6N/Bohusbanan  
 E45/Norge-Vänerbanan  
 E20 Västra Stambanan  
 Väg 40/Kust till Kustbanan  
 E6S/Västskustbanan  
 Väg 158  
 Väg 155

#### Ingående kommuner

Kungälv, Stenungsund, Tjörn  
 Ale, Lilla Edet  
 Partille, Lerum, Alingsås, Vårgårda  
 Härryda, Bollebygd  
 Mölndal, Kungsbacka (östra delarna)  
 Askim, nordvästra Kungsbacka  
 Torslanda, Öckerö

Ytterligare en geografisk indelning utgår från de sju större trafiklederna in och ut från Göteborg. I rapporten benämns dessa som infartsstråken eller bara som stråken. I den stråkvisa indelningen betraktas kommunerna längs samma stråk som en geografisk enhet. Detta för att invånarna i dessa kommuner har en gemensam huvudväg till Göteborg och har i övrigt liknande förutsättningar att välja färdmedel för att ta sig till Göteborg. Inte minst är den här indelningen 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 som 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 man uträttar två ärenden på en resa, t.ex. först lämnar barnen på dagis och sedan fortsätter till jobbet, räknas det som två resor. I de fall där en kombination av olika färdmedel används för att göra en resa blir huvudfärdmedlet det färdmedel som används längst sträcka.

En skillnad jämfört med ovanstående är när rapporten enbart analyserar arbetsresor skiljt från övriga typer av resor. 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 delresor, 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 färdmedel används för att ta sig till arbetet blir huvudfärdmedlet det färdmedel som används längst sträcka.

### Median- eller medelvärde

I redovisningen användes normalt måttet medelvärde men även medianvärdet används vid några tillfällen. 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 minskar effekterna av extrema värden.



# En växande region

Göteborgsregionen har en positiv befolkningsutveckling i bemärkelsen att vi blir fler. Under perioden 2005 till 2011 ökade befolkningen i Omgivning med drygt fem procent, vilket är samma nivå som i övriga riket. I Göteborg skedde dock en snabbare ökning, drygt sju procent under samma period.

När regionen växer i antal människor ökar även antalet resor. Men invånarna gör inte fler resor per person och dag än vad de gjorde för tjugo år sedan. Däremot är det fler som reser längre. Trenden är att fler bosätter sig längre bort från sina arbetsplatser vilka främst är koncentrerade till Göteborg.

Just pendlingsresorna är viktiga eftersom de genererar flest antal resor. I sin tur betyder detta att trafikutvecklingen i hög grad är beroende av regionens befolkningsstruktur - inte minst förhållandet mellan var människor bor och arbetar, men även graden av sysselsättning och samhällsekonomin i övrigt.

En annan faktor som till viss del påverkar resorna i regionen är teknikutveckling kopplat till sätten vi arbetar. Både i Omgivningen och i Göteborg arbetar 19 procent av de förvärvsarbetande ibland på annan plats än den vanliga ordinarie arbetsplatsen. Störst andel distansarbetande finns i åldersgruppen 35 till 44 år, där en av fyra har möjlighet att arbeta på distans. Att inte vara fysiskt på plats men att ändå genomföra sitt jobb genererar så att säga "icke-resor". På frågan "Tillåter din arbetsgivare distansarbete?", svarade 27 procent "ja" av samtliga förvärvsarbetande.

Befolkning	2005	2011	%
Göteborg	484 942	520 374	+ 7,3
Omgivningen	561 205	590 582	+ 5,2
Totalt	1 046 147	1 110 956	+ 6,1

## Befolkningsökning i Göteborgsregionen

(Källa SCB)

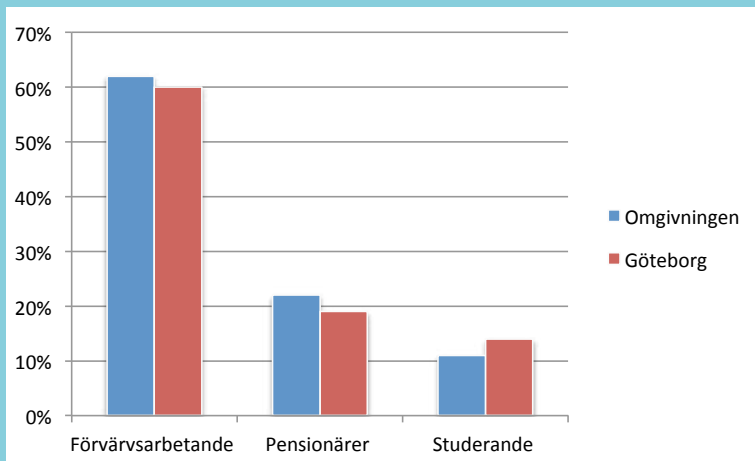
Observera att ovanstående tabell gäller totalbefolkningen och inte enbart personer mellan 15 och 84 år.

Kommun	%
Ale	2
Alingsås	3
Bollebygd	1
Borås	9
Göteborg	47
Härryda	3
Kungsbacka	7
Kungälv	4
Lerum	3
Lilla Edet	1
Mark	3
Mölnadal	6
Orust	1
Partille	3
Stenungsund	2
Tjörn	1
Vårgårda	1
Öckerö	1
Totalt	100

### Kommunerna i Göteborgs-regionen och deras andel av befolkningen

(Källa RVU 2011)

Närmare hälften av regionens invånare bor i Göteborg.



### Sysselsättning i Göteborgs-regionen (15–84 år)

(Källa RVU 2011)

Vid sidan av befolkningsutvecklingen är befolkningsstrukturen i form av sysselsättning en viktig bakgrundsuppgift vid analyser av trafikutvecklingen.



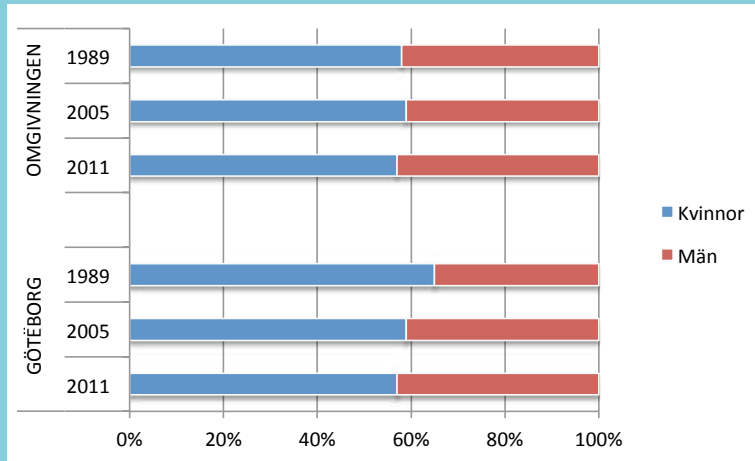
## Samhällstrender

Trafikflödena vi upplever är ett resultat av individers resval. En mängd faktorer påverkar dessa val; t.ex. ekonomiska förutsättningar, färdvägarnas kvaliteter och trafikanternas attityder. Bara en sådan sak som vädret kan kortsiktigt ha stor effekt vid ett givet tillfälle. Andra förändringar i trafikmönstren är mer att se som trender som formas över längre tid och är resultatet av flera samverkande faktorer.

### Ökad jämlikhet i trafiken

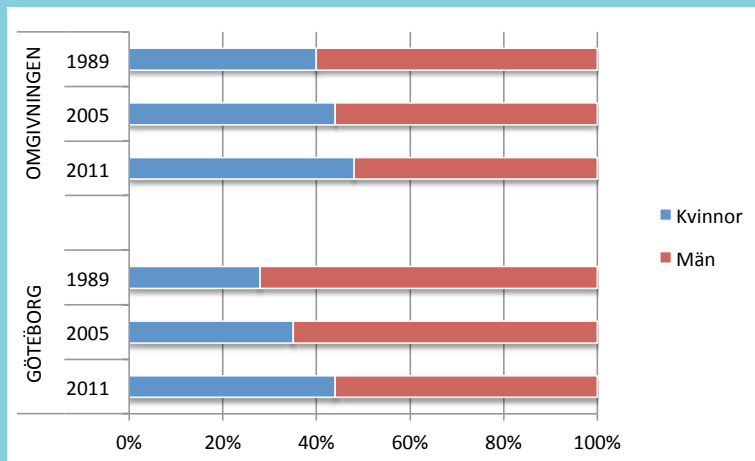
Både i biltrafiken och kollektivtrafiken är trenden en ökad jämlikheten mellan könen: fler kvinnor kör bil och fler män åker kollektivt jämfört med tidigare. Jämlikheten i biltrafiken förstärks ytterligare av att det idag är lika många unga

kvinnor som unga män som tar körkort. Men även om det skett en utjämning mellan könen är det fortfarande fler kvinnor än män som åker kollektivt, och vice versa vad det gäller bilresor.



Kollektivresor fördelade på kvinnor och män

(Källa RVU 1989, 2005, 2011)



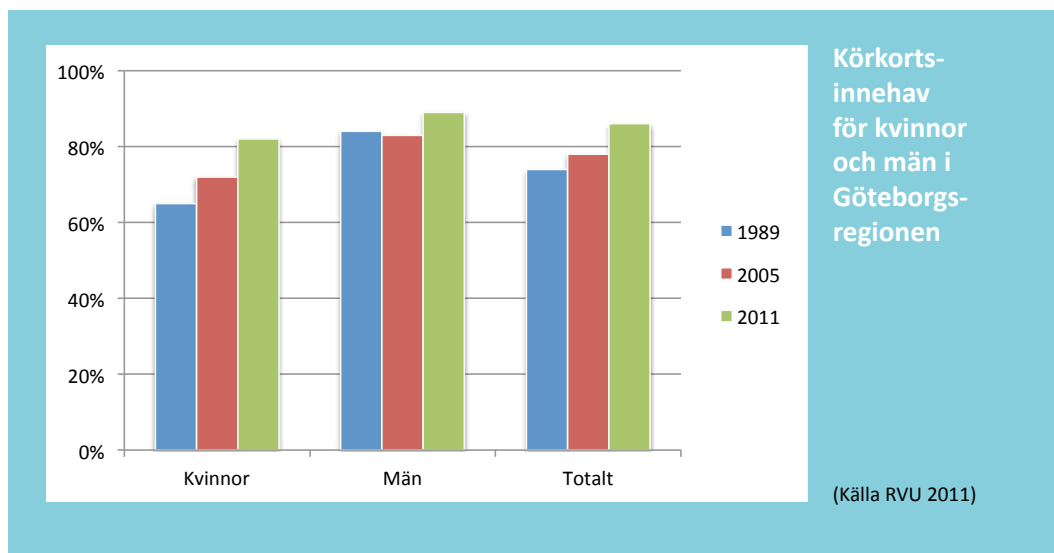
Bilresor fördelade på kvinnor och män

(Källa RVU 1989, 2005, 2011)

*Sedan 1989 har jämställdheten i kollektivtrafiken och biltrafiken ökat både bland boende i Omgivningen och bland boende i Göteborg. Undantaget är fördelningen av kollektivtrafiken i Omgivningen där det inte skett någon förändring.*

## Körkortsinnehavet ökar

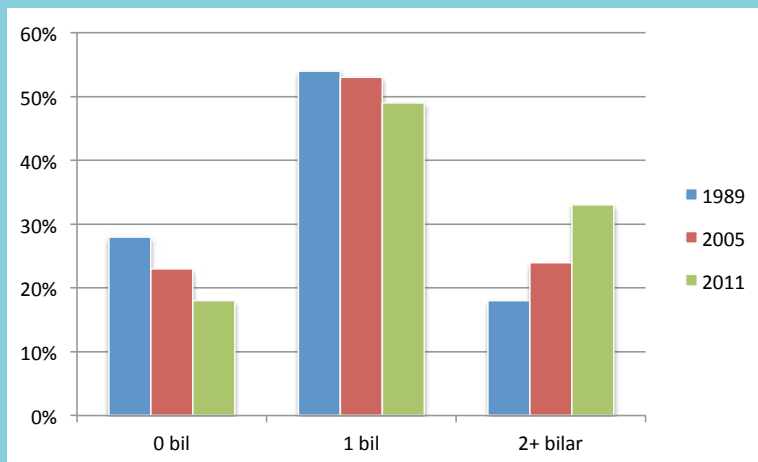
Av befolkningen i åldern 18–84 år har 86 procent körkort. Detta är en tydlig ökning sedan 1989 och främst har andelen kvinnor med körkort ökat. Bland personer mellan 18 och 24 år har 62 procent körkort och andelen män och kvinnor är densamma. I åldersgruppen 35 till 74 år har drygt 90 procent körkort.



## Fler hushåll än tidigare har tillgång till bil idag

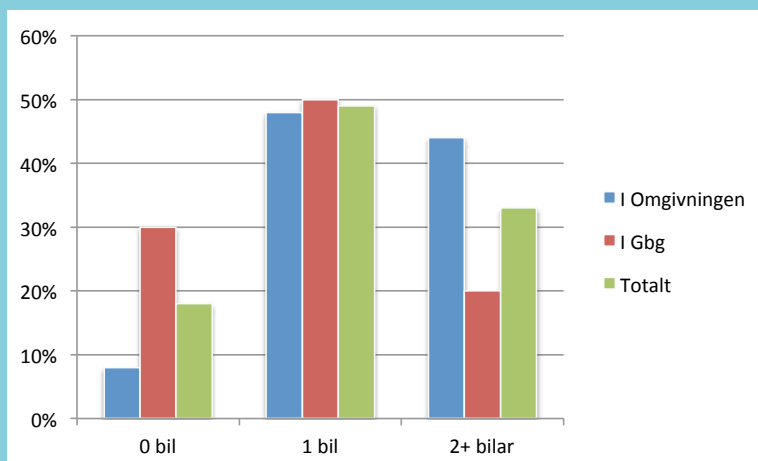
Andelen hushåll med bil har ökat med runt 5 procent sedan 2005. Idag har 82 procent av hushållen i Göteborgsregionen bil. Hälften har en bil och en tredjedel har två eller fler bilar. I gruppen 35 till 54 år är bilinnehavet som störst.

Bilinnehavet varierar mycket beroende på boendeort. I Omgivningen har drygt 90 procent av hushållen tillgång till bil medan motsvarande siffra för Göteborg är 70 procent. Men även inom Göteborg är variationen stor. I de centrala delarna har 56 procent av hushållen bil medan bilinnehavet är betydligt högre, närmare 75 procent, på Hisingen och i Sydost.



Antal bilar per hushåll i Göteborgsregionen

(Källa RVU 1989, 2005, 2011)



Antal bilar per hushåll i Göteborg respektive Omgivningen

(Källa RVU 2011)

11 procent av hushållen i Omgivningen och 9 procent av hushållen i Göteborg har tillgång till en förmånsbil (förmånsbilarna är inräknade i det totala bilinnehavet ovan).

## Många har färdbevis för kollektivtrafik

Fler än hälften i regionen har något slags färdbevis för lokal eller regional kollektivtrafik, 60 procent av invånarna säger sig ha det. Variationen är dock stor beroende på boendeort samt ålder och kön. I Omgivningen har knappt hälften (47%) någon typ av färdbevis medan motsvarande siffra i Göteborg är 75 procent.

En högre andel personer har färdbevis i åldersgrupperna där färre åker bil. Högst andel färdbevis, med 79 procent, har de i åldersgruppen 15–24 år. Motsvarande siffra för gruppen 35–54 år är 51 procent. Likaså är kvinnor, som kör bil i lägre utsträckning än män, en grupp med högre andel färdbevis. 68 procent av alla kvinnor i regionen har färdbevis medan 52 procent av männen har något slag av färdbevis för kollektivtrafik.



# Resmönster

Invånarna i Göteborgsregionen gör i snitt 3,5 resor per vardag och 3,1 resor på helgdagarna. Det är på samma nivå som 1989 och 2005. Detta innebär att det totala antalet resor per individ och dag varit ungefär detsamma i över 20 år.

En genomsnittlig vardag gör 87 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 mät dagen var att det inte fanns ett ärende att utträta. För över hälften av de som stannade hemma var detta orsaken. Kvinnorna var i högre utsträckning än männen hemma på grund av egen eller annans sjukdom. En fjärdedel av de kvinnor som inte gjorde någon resa angav detta svar. Vädret påverkade de äldre betydligt mer än övriga grupper till att stanna hemma.

Orsak	Kvinna %	Man %
Hade inget ärende	53	56
Egen/annans sjukdom	25	17
Var utomlands	8	15
Vädret	6	4

Orsak till att inte göra någon resa

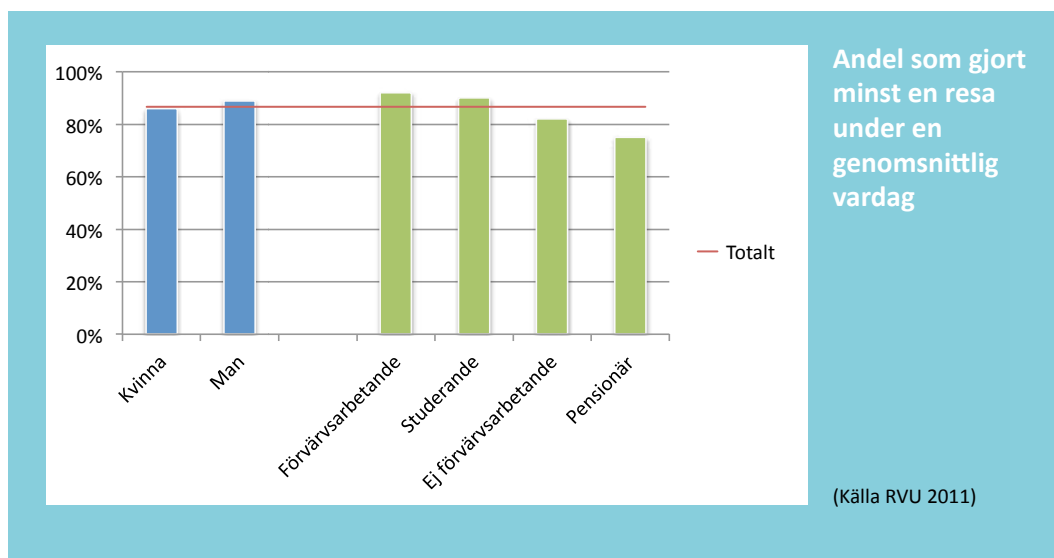
(Källa RVU 2011)

## Skillnader i resmönster

Även om antalet resor per person är relativt konstant så finns det tydliga variationer mellan kommunerna i regionen och likaså mellan olika stadsdelar i Göteborg. De områden som uppvisar högst andel resande är de centrala och sydöstra delarna av Göteborg samt Stenungsund och Borås. De områden där andelen icke resande är högst är Lilla Edet, Orust, Mark, Lärjedalen, Bergsjön och Biskopsgården.

Ålder och sysselsättning är också betydelsefullt för resvanorna. Mitt i livet görs flest resor per dag. Förvärsarbetande reser mer än andra grupper och pensionärerna reser minst.

För alla invånare i regionen gäller att de flesta resorna sker i den egna kommunen. Göteborg och Borås är de två kommuner som uppvisar högst andel resor inom den egna kommunen. Bollebygd och Partille är de kommuner som har störst andel resor ut från den egna kommunen.



Åldersgrupp	Antal resor
15–24 år	3,4
25–34 år	3,3
35–44 år	3,8
45–54 år	3,6
55–64 år	3,3
65–74 år	3,5
75–84 år	2,8
Genomsnitt alla åldrar	3,5

### Genomsnittligt antal resor per åldersgrupp

(Källa RVU 2011)

Mitt i livet görs flest resor per dag. Det kan vara dagliga arbetsresor, inköpsresor, barn som skall skjutas eller fritidsaktiviteter. Gruppen 35–54 år gör således flest resor.

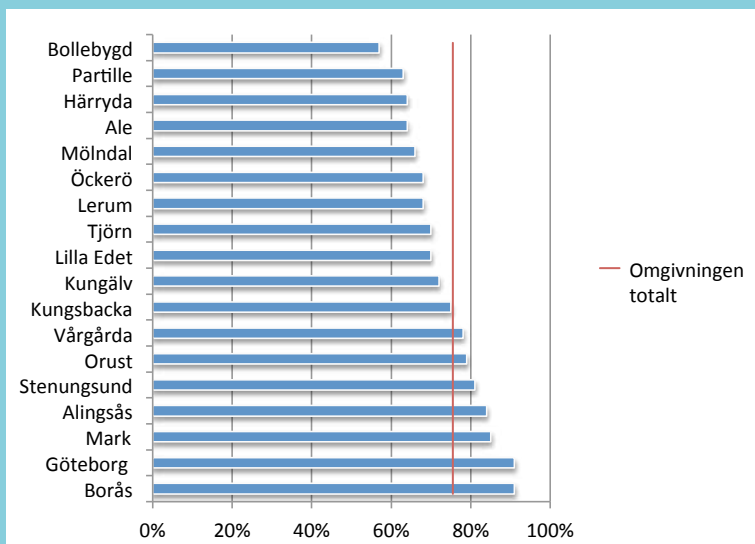


Kommun	Antal resor
Ale	3,4
Alingsås	3,6
Bollebygd	3,4
Borås	3,4
Göteborg	3,5
Härryda	3,5
Kungsbacka	3,4
Kungälv	3,3
Lerum	3,5
Lilla Edet	3,1
Mark	3,3
Mölnadal	3,6
Orust	3,3
Partille	3,4
Stenungsund	3,5
Tjörn	3,9
Vårgårda	3,3
Öckerö	3,7

### Genomsnittligt antal resor per resenär i respektive kommun

(Källa RVU 2011)

Antalet resor per genomsnittlig vardag och person varierar mellan 3,1 och 3,9 i de ingående kommunerna. Det vanligaste är att göra mellan 3,3 till 3,5 resor per dag. Flest resor görs av boende på Tjörn och på Öckerö och minst antal resor gör invånarna i Lilla Edet.

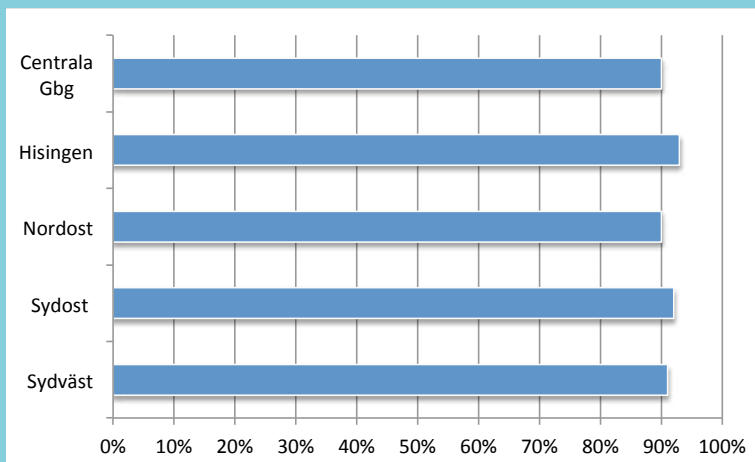


### Andelen resor i den egna kommunen

— Omgivningen totalt

(Källa RVU 2011)

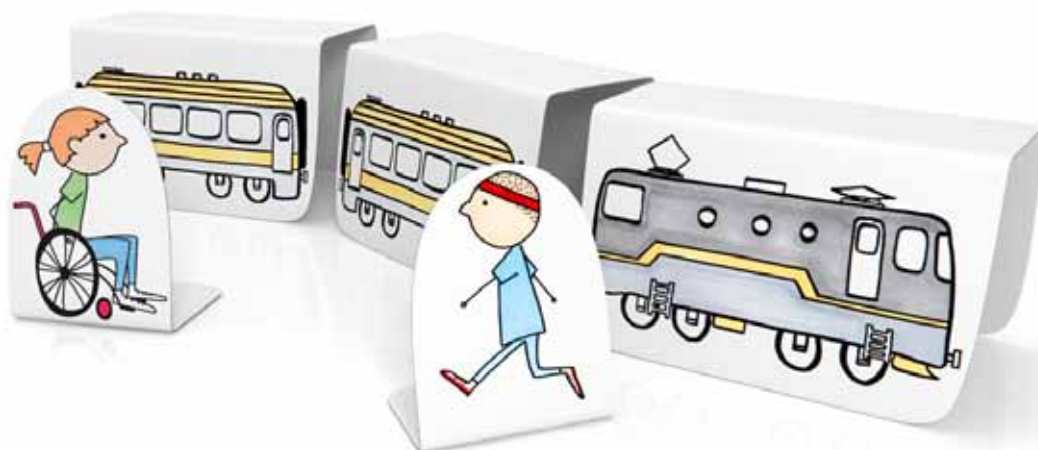
Av samtliga resor som görs varje dag med start eller mål inom Göteborgs-regionen görs i snitt 83 procent inom den egna kommunen, dvs. inom den kommun där man är bosatt. Göteborgare och Boråsare stannar i störst utsträckning kvar inom hemkommunen (91% i vardera kommun). Var man arbetar och var man gör sina inköp är två exempel på orsaker till att stanna kvar inom, alternativt passera, kommungränsen.



Andelen resor i det egna stadsdelsområdet i Göteborg

(Källa RVU 2011)

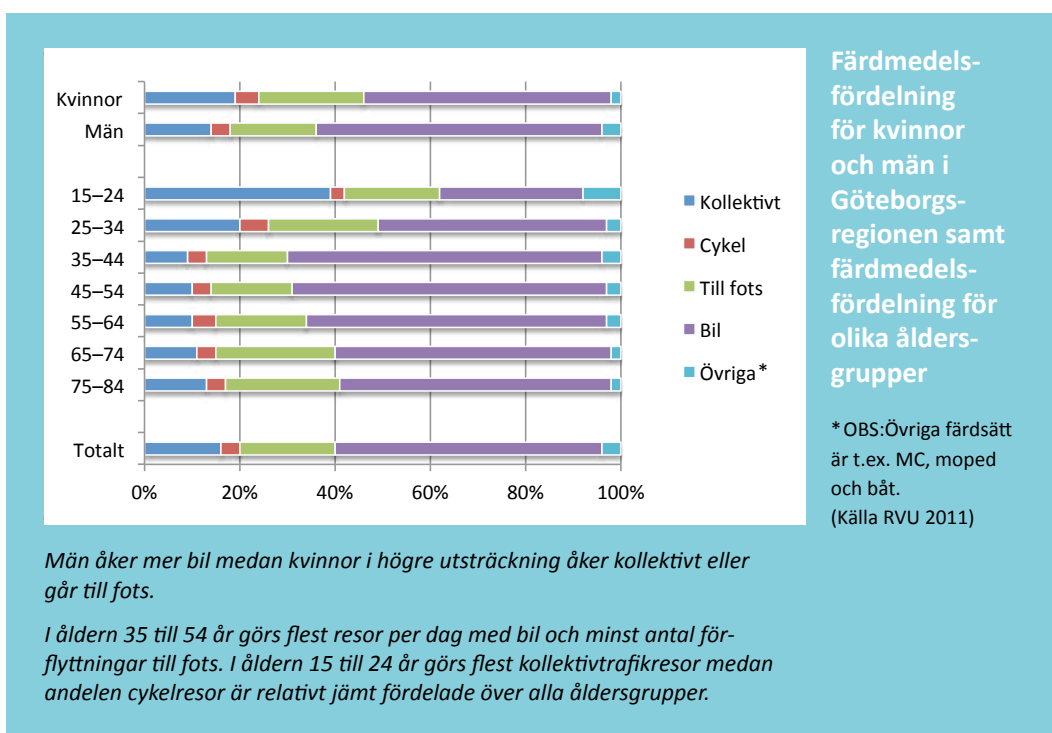
*Skillnaderna inom Göteborg är små vad det gäller andelen av resorna som sker i det egna stadsdelsområdet. Alla ligger nära Göteborg-snittet på 91 procent.*



# Färdsätt

Bilen är det vanligaste färdmedlet i regionen. Sett till hela populationen säger närmare hälften av invånarna att de brukar åka bil dagligen eller nästan dagligen. Ytterligare en fjärdedel åker bil 2 till 4 dagar i veckan. Det är bara 1 procent av invånarna som säger att de aldrig åker bil. Sett över hela året görs drygt hälften (56 %) av alla resor i regionen med bil, 16 procent görs med kollektivtrafik, 4 procent med cykel och 20 procent till fots.

Fördelningen av färdmedel skiljer sig mellan kommunerna, inte minst på grund av avstånd och tillgång till kollektivtrafik. Framförallt skiljer Göteborg ut sig jämfört med övriga kommuner på så vis att bilanvändningen är lägre och kollektivtrafiken är högre.



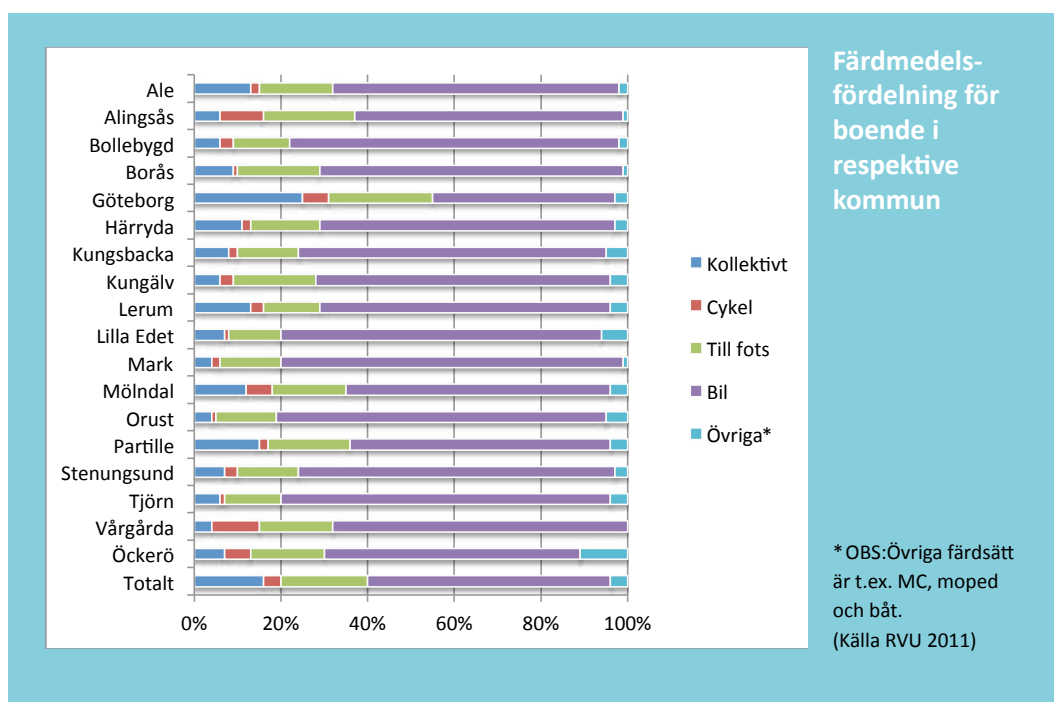
Män åker mer bil medan kvinnor i högre utsträckning åker kollektivt eller går till fots.

I åldern 35 till 54 år görs flest resor per dag med bil och minst antal förflyttningar till fots. I åldern 15 till 24 år görs flest kollektivtrafikresor medan andelen cykelresor är relativt jämt fördelade över alla åldersgrupper.

## Skillnader i färd sätt i Omgivningen

Bland kommunerna i Omgivningen har Partille högst andel kollektivtrafik i jämförelse med andra färdmedel och Vårgårda den lägsta. Däremot har Vårgårda högst andel cykelresor. Förutom Partille är Lerum, Ale, Mölndal och Härryda de kommuner i Omgivningen där kollektivtrafikandelarna överstiger 10 procent, resterande har en andel under 10 procent.

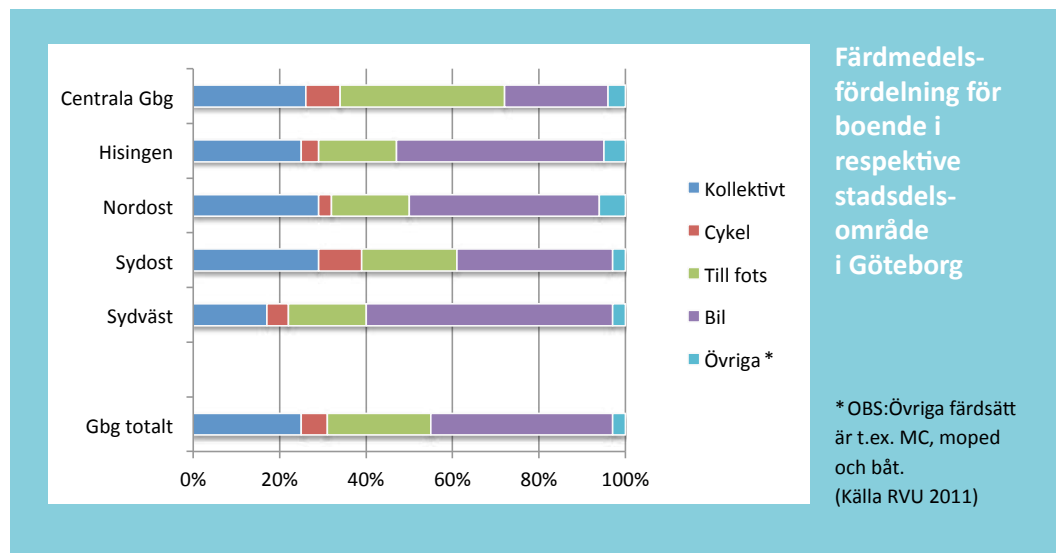
I Göteborgsregionen är Mark den kommunen med högst andel biltrafik. Där gjordes 79 procent av alla resor med bil under 2011. Förutom Göteborg har Öckerö kommun med sina 59 procent lägst andel biltrafik i regionen.



## Skillnader i färd sätt inom Göteborg

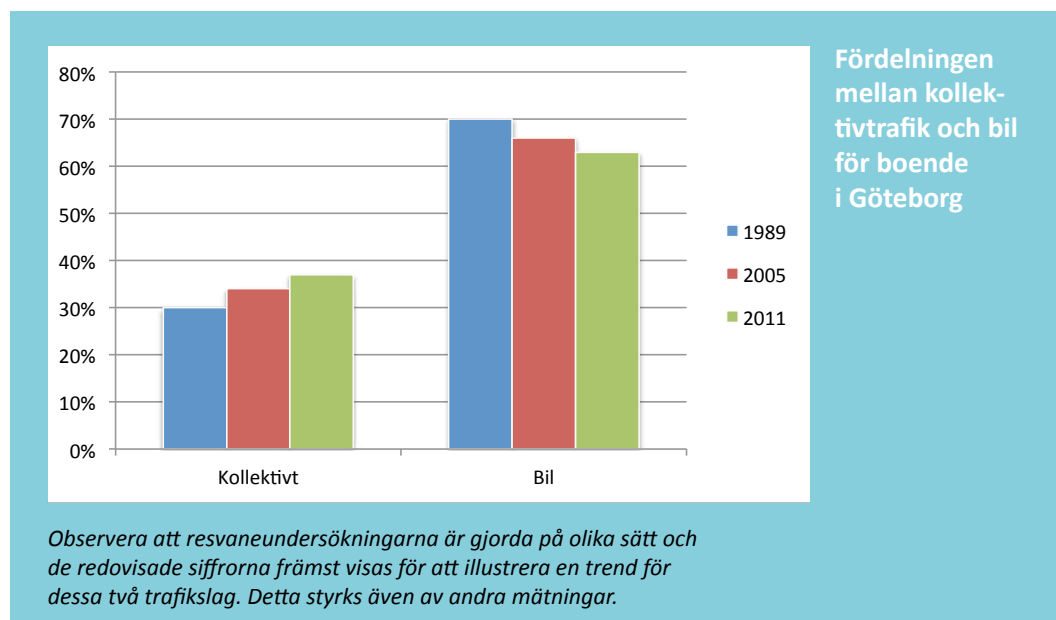
Färd sättens fördelning skiljer sig inte bara mellan kommunerna, även inom Göteborg finns en variation. Högst andel kollektivtrafikanvändning har boende i Nordost med 29 procent och lägst andel återfinns bland boende i Sydväst med

17 procent. Cykelresorna är flest för boende i de centrala delarna, Sydväst och Sydost. Bilanvändningen varierar från 57 procent för invånarna i Sydväst till 24 procent i de centrala delarna.



## Kollektivtrafiken ökar sin andel av resorna i Göteborg

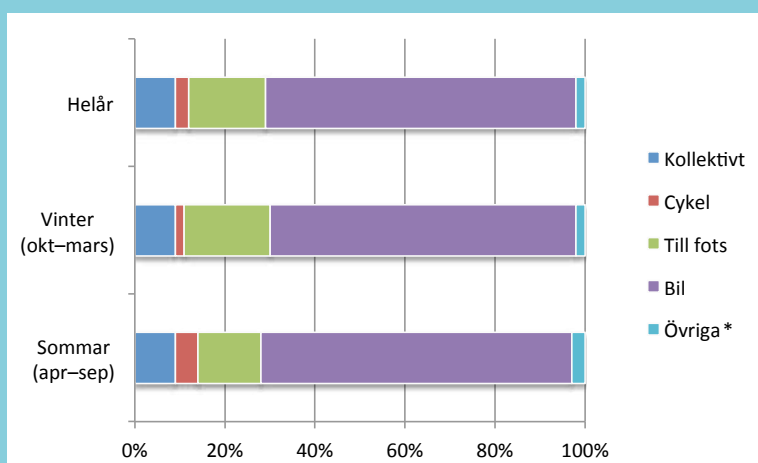
En jämförelse med tidigare mätningar visar att för boende i Göteborg har biltrafiken tappat mark mot kollektivtrafiken. För boende i Omgivningen går det inte med säkerhet att säga om det skett några förändringar i förhållandet kollektivtrafik kontra biltrafik.



## Fler cykelresor under sommaren

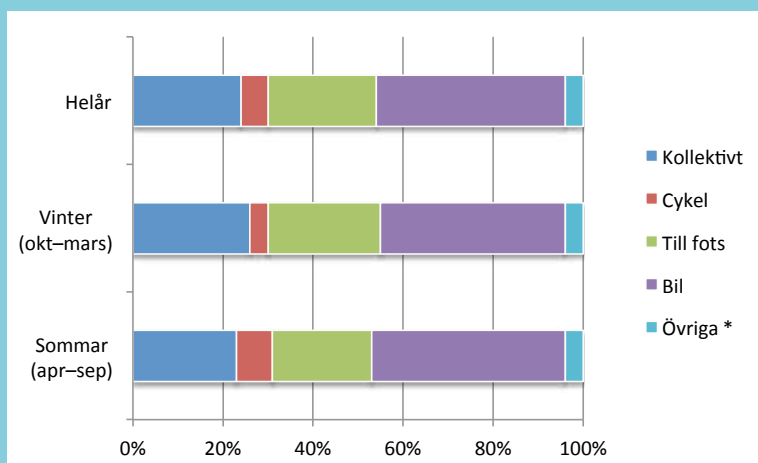
En jämförelse av färd sätt under sommar- och vinterhalvåret visar att fler cyklar under sommarhalvåret. Detta är genomgående både för invånarna i Omgivningen och för invånarna i Göteborg. I Göteborg är säsongsskillnaden störst i de sydöstra och sydvästra delarna.

Omfördelningen till cykel under sommaren sker främst från resor till fots och även kollektivtrafikresorna. Det är främst dessa resor som minskar under sommaren. Bilresorna förblir relativt konstanta oberoende av säsong på året.



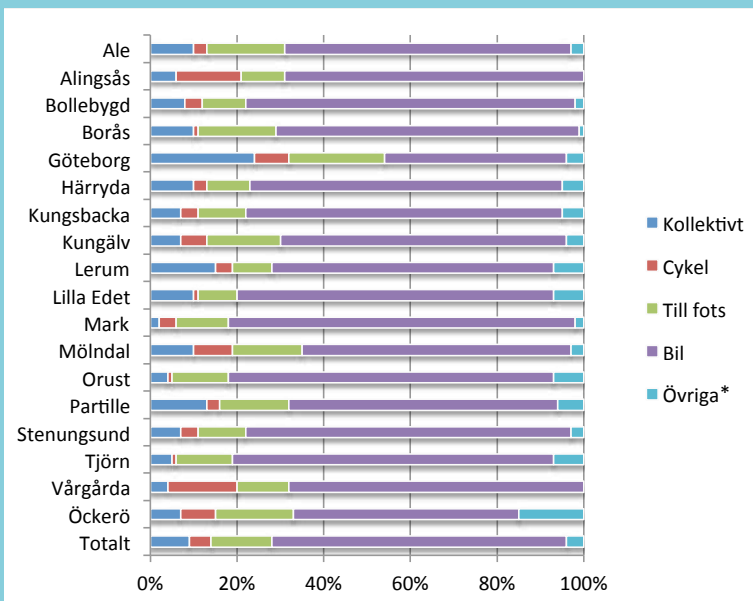
Färdmedelsfördelning för boende i Omgivningen per säsong

\* OBS: Övriga färd sätt är t.ex. MC, moped och båt.  
(Källa RVU 2011)



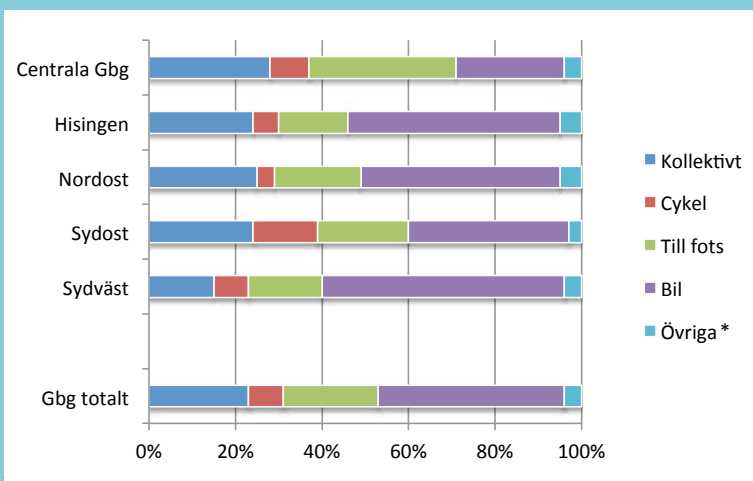
Färdmedelsfördelning för boende i Göteborg per säsong

\* OBS: Övriga färd sätt är t.ex. MC, moped och båt.  
(Källa RVU 2011)



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

\* OBS: Övriga färdssätt är t.ex. MC, moped och båt.  
(Källa RVU 2011)



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

\* OBS: Övriga färdssätt är t.ex. MC, moped och båt.  
(Källa RVU 2011)

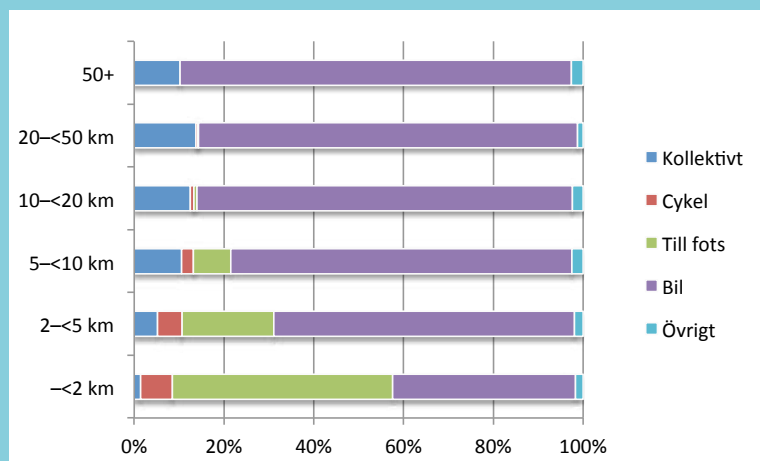


## Reslängd och restid

En jämförelse med tidigare resvaneundersökningar visar att genomsnittslängden för kollektivtrafikresor och bilresor har blivit längre för boende i Göteborgsregionen. Resultaten från tidigare undersökningar är inte helt jämförbara med nuvarande undersökning eftersom metoderna skiljer sig åt, men trenden visar på en ökning.



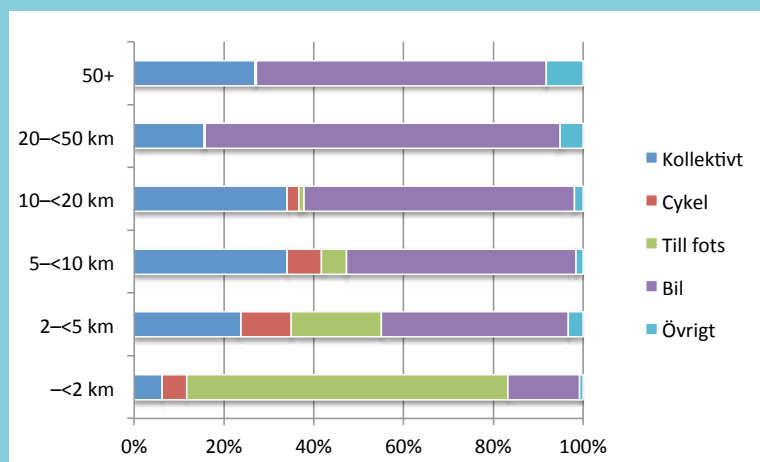
Generellt reser invånarna i Omgivningen längre än invånarna i Göteborg. Det är endast cykelresor som i genomsnitt är längre för de som bor i Göteborg än för de som bor i Omgivningen. Flertalet bilresor är längdmässigt relativt jämt spridda i ett intervall från 2 km till 50 km. Kollektivresorna återfinns i stor utsträckning i ett intervall från 2 km till 20 km. För cykelresor gäller att över 90 procent är under en mil.



Reslängd för respektive färdmedel för boende i Omgivningen

(Källa RVU 2011)

Medellängd för de olika resätten: kollektivresor 26 km, bil 18 km, cykel 3 km, till fots 2 km.



Reslängd för respektive färdmedel för boende i Göteborg

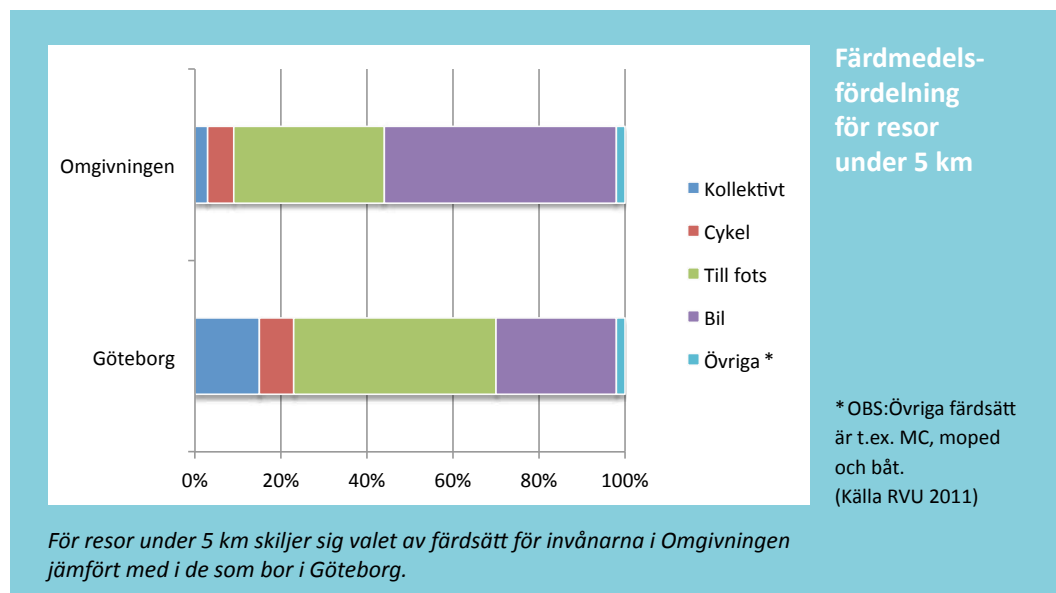
(Källa RVU 2011)

Medellängd för de olika resätten: kollektivresor 19 km, bil 16 km, cykel 4 km, till fots 1 km.

## Resor under 5 km

Upp till tre fjärdedelar av gångresorna är under 2 km och endast några procent är över en halvmil. Just för kortare resor under 5 km finns påtagliga skillnader mellan

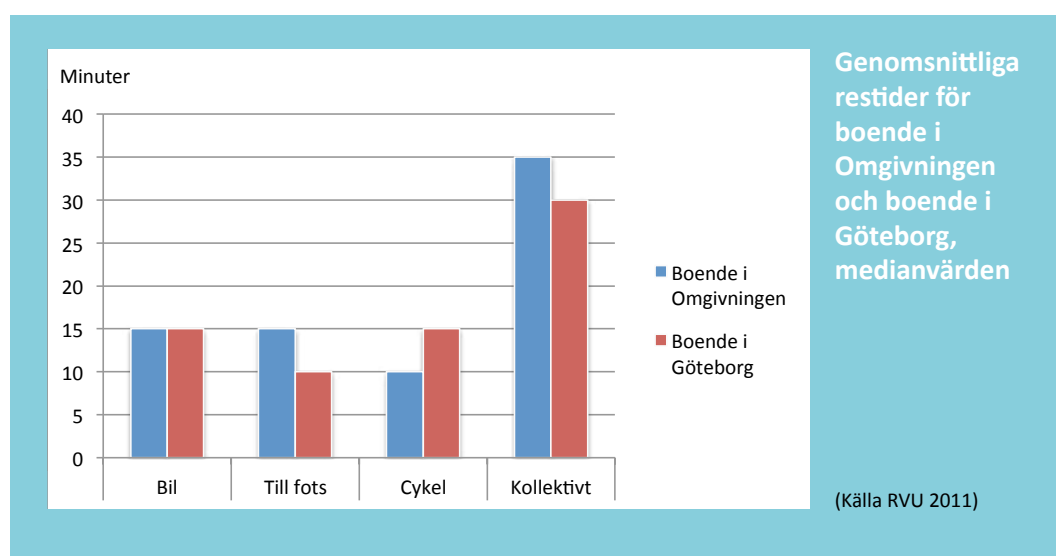
Göteborg och Omgivningen. För dessa resor är det betydligt fler i Göteborg än i Omgivningen som reser med kollektivtrafiken eller går till fots. I Omgivningen används bilen i större utsträckning även för korta resor.



## Skillnader i restid mellan färdmedlen

Kollektivtrafikresenärerna lägger ner mer tid på sina resor än de som åker bil. I genomsnitt är kollektivtrafikresan dubbelt så lång tidsmässigt som en bilresa, 30 till 35 minuter jämfört med 15 minuter. Observera att restiden inte är relaterat till hur långa sträckor resorna är.

För invånarna i Göteborg är de genomsnittliga restiderna för samtliga färdmedel på samma nivå som för 6 år sedan. I Omgivningen kan den genomsnittliga restiden med kollektivtrafik blivit något kortare än tidigare.



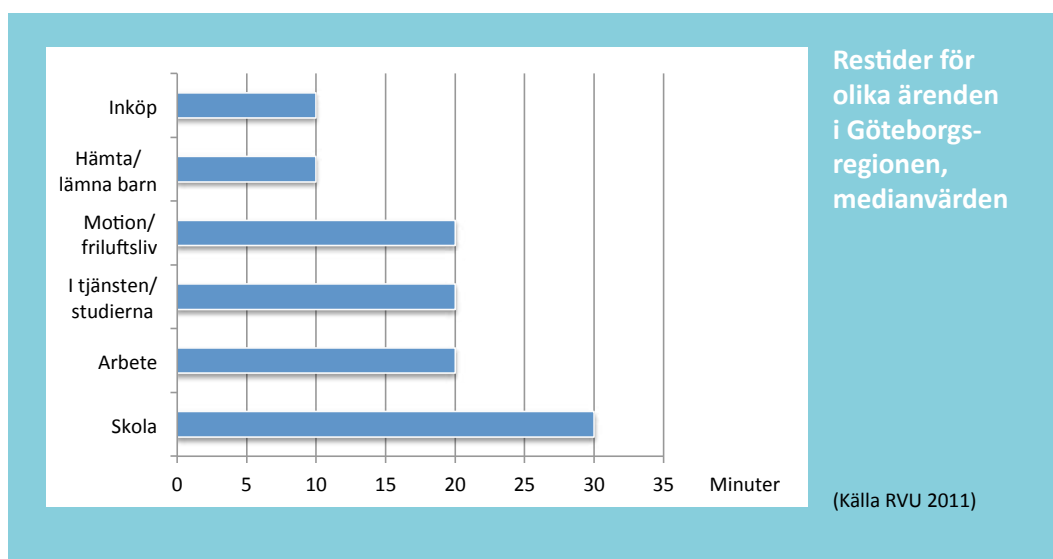
## Lika restider mellan män och kvinnor

Den genomsnittliga restiden för olika färdmedel är i stort sett lika för män och kvinnor. Bland boende i Omgivningen har männen emellertid något längre restid än kvinnorna. Skillnaden kan sannolikt förklaras av att männen i Omgivningen reser något längre sträckor med kollektivtrafik.

## Skolresorna tar längst tid

Restiderna för olika ärenden skiljer sig inte nämnvärt inom Göteborgsregionen. Arbetsresan, tjänsteresan och resan för motion/friluftsliv ligger på cirka 20 minuter, medan inköpsresor är kortare, runt 10 minuter (räknat som medianvärden).

Skolresan är den enda resa där restiden skiljer sig mellan boende i Omgivningen och boende i Göteborg. Skolresorna ligger i Omgivningen på cirka 26 minuter (medianvärde), och i Göteborg tar det lite längre tid, 30 minuter (medianvärde). Att skolresorna i den här studien är så långa beror på att urvalet fångar individer 15 år och uppåt. Detta betyder att främst gymnasieelever har deltagit och troligtvis gör dessa i snitt längre resor än elever i grundskolan.



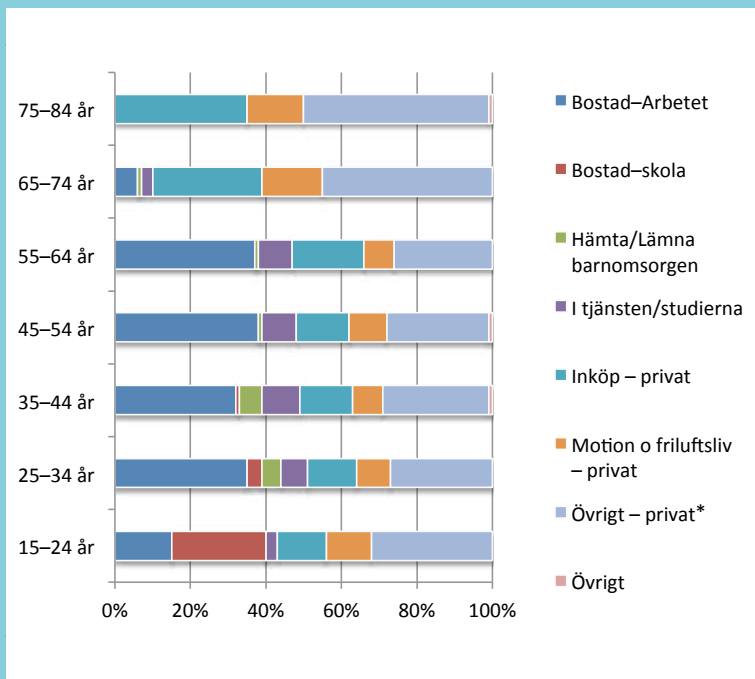


## Syftet med resan

Det är individens eller hushållets aktiviteter som bestämmer resbehovet. Vi reser för att de aktiviteter vi vill eller behöver göra finns på annan plats än där vi befinner oss. De vanligaste resorna är till och från arbete eller skola, inköpsresor och fritidsaktiviteter.

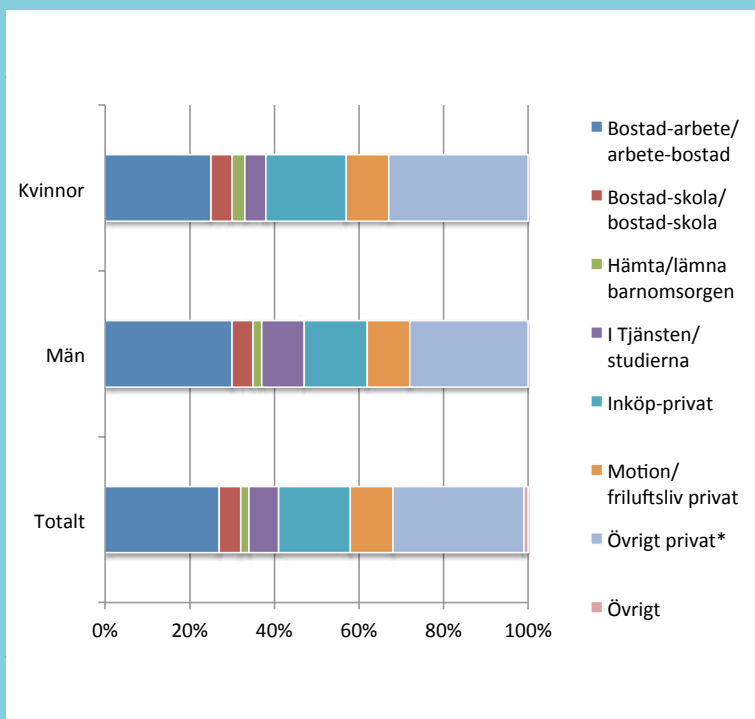
I åldern 25 till 64 år utgör arbetsresorna runt en tredjedel av alla resor, störst är andelen bland personer mellan 45 och 64 år. För personer under 25 år eller över 64 år är andelen arbetsresor naturligt nog lägre. Bland de yngre, 15 till 24 år, utgör skolresorna en fjärdedel av deras resor. Hämta-lämna 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 59 procent av dessa resor.

Inköpsresor och resor för att utöva motion och fritidsliv är relativt jämt fördelade över alla åldrar med undantag för personer över 65 år. I åldersgrupperna som passerat pensionsåldern 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. Omfattningen av olika ärenden skiljer sig inte nämnvärt mellan de som bor i Omgivningen och de som bor i Göteborg.



### Fördelning av resor per ärende och åldersgrupp i Göteborgs-regionen

\* Övrigt privat: I ärendetypen övrigt privat ingår besök hos släkt o vänner, skjutsa/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 2011)



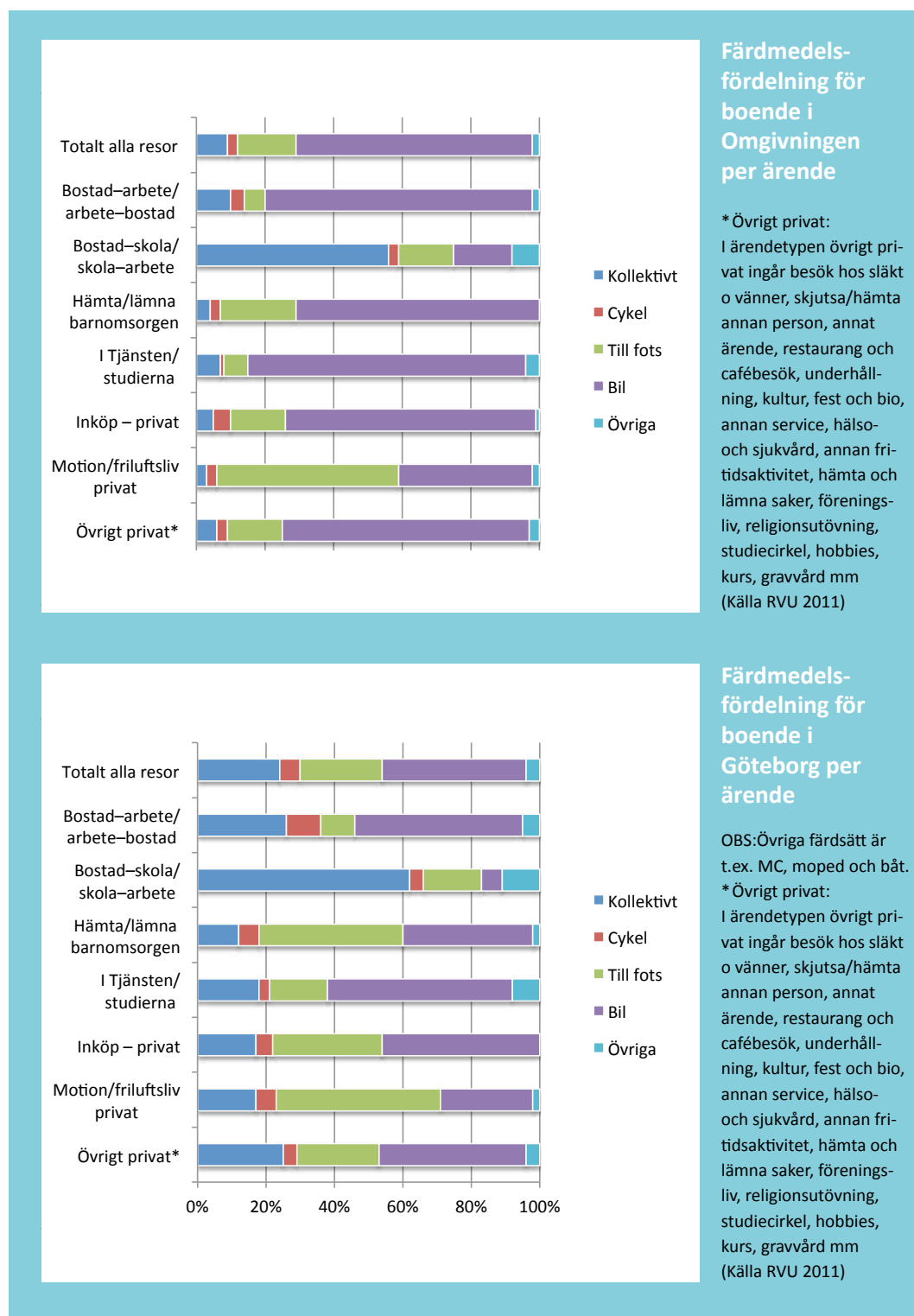
### Fördelning av resor per ärende för kvinnor och män i Göteborgs-regionen

\* Övrigt privat: I ärendetypen övrigt privat ingår besök hos släkt o vänner, skjutsa/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 2011)

## Över hälften av alla ärenden utträts med bil

Oavsett syfte med resan är bilen det mest framträdande färdmedlet i Göteborgs-regionen. Det som avviker är resor mellan bostaden och studier där de flesta resor

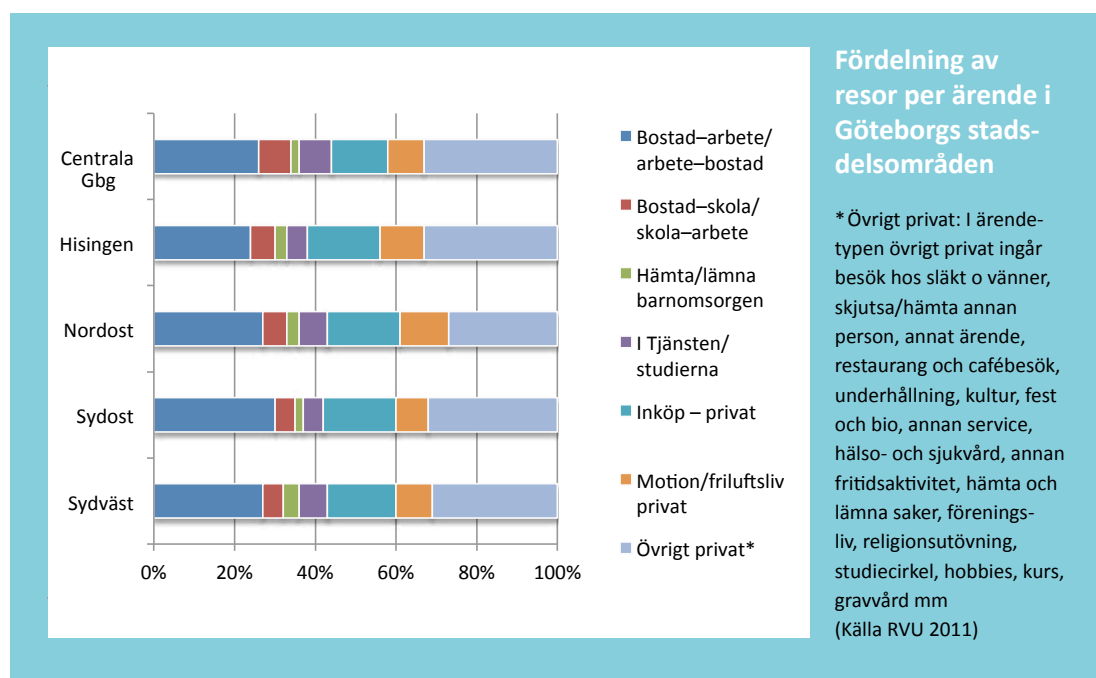
sker med kollektivtrafik, och även för motion/friluftsliv vilka främst sker till fots. För de arbetsrelaterade resorna (till/från arbetet och resor i tjänsten) är bilen som mest dominerande. Av arbetsresorna i regionen görs 65 procent med bil och 17 procent kollektivt. Av inköpsresorna görs 60 procent med bil.



Även om bilen är regionens vanligaste färdmedel varierar ändå bilanvändningen mellan olika platser. 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. Över hälften av skolresorna görs med kollektiva färdmedel både i Omgivningen och i Göteborg. Jämfört med Göteborg tar sig fler i Omgivningen fram till fots när syftet är motion eller friluftaktiviteter.

## Liten skillnad inom Göteborg

Mellan de olika stadsdelarna i Göteborg är skillnaderna små vad det gäller i vilken omfattning invånarna gör olika slag av ärenden. För de som bor i sydost är andelen arbetsresor något högre än i andra delar och i de centrala delarna är andelen skolresor något högre. För de som bor i nordost är andelen "övrigt privat" lägre än i andra stadsdelsområden.





## 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 delresor, 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 färdmedel används för att ta sig till arbetet blir huvudfärdmedlet det färdmedel som används längst sträcka.

Under en genomsnittlig vardag 2011 gjordes drygt 460 000 arbetsresor i regionen (både resan till jobbet och hemresan är inräknade). Drygt hälften av dessa resor utgick från Omgivningen och knappt hälften utgick från Göteborg.

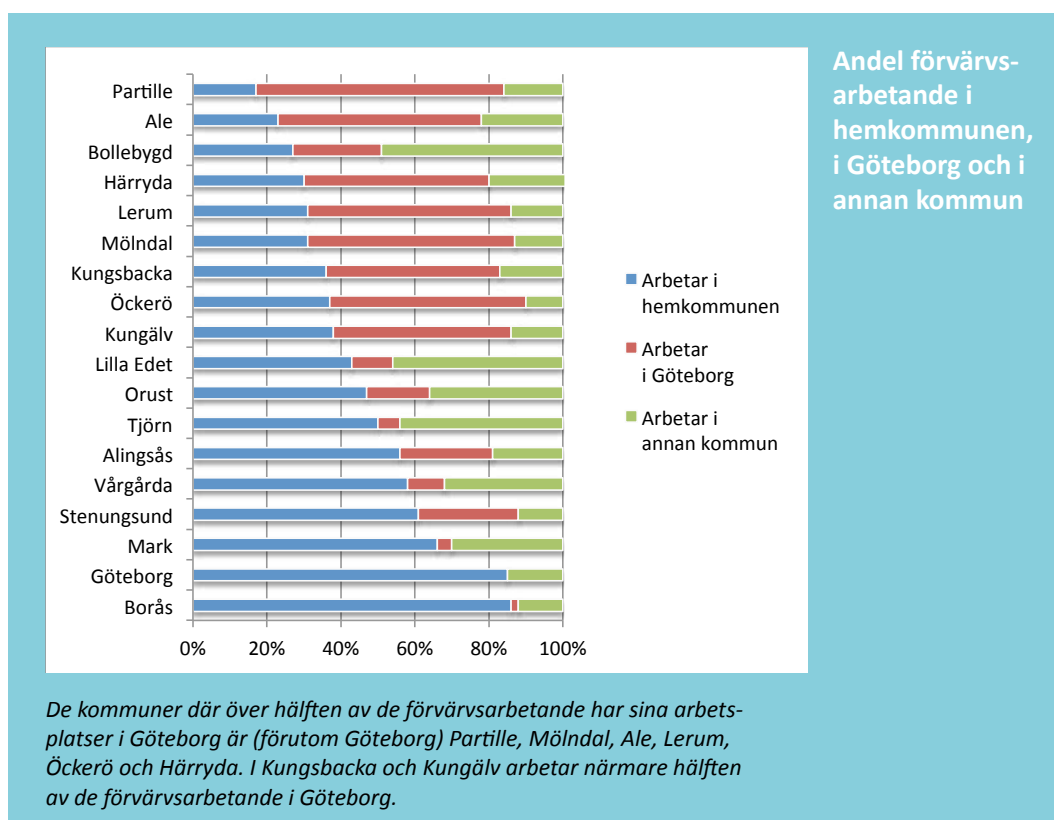
De flesta arbetsresorna i regionen, 57 procent, har Göteborg som slutmål och en tredjedel av arbetsresorna från Omgivningen har Göteborg som slutmål.



## Många jobbar i den egna kommunen

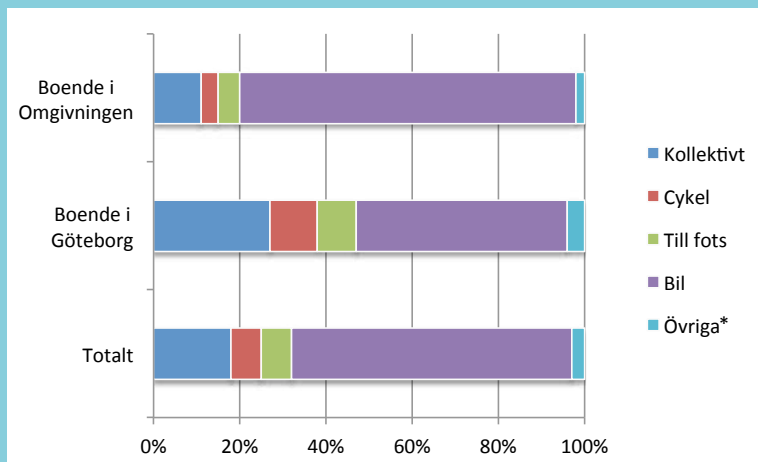
Många arbetsresor sker inom den egna kommunen, dvs. hemmet och arbetsplatsen ligger i samma kommun. Totalt i regionen görs 63 procent av arbetsresorna inom den egna kommunen.

Högst andel arbetsresor inom den egna kommunen har Borås med 86 procent och därefter kommer Göteborg med 85 procent. Partille är den kommun där högst andel arbetar utanför kommunen (17 %) och de har även högst andel inpendling till Göteborg (67 %). Borås är kommunen med lägst andel förvärvsarbetande i Göteborg. Endast två procent av boråsarna jobbar i Göteborg.



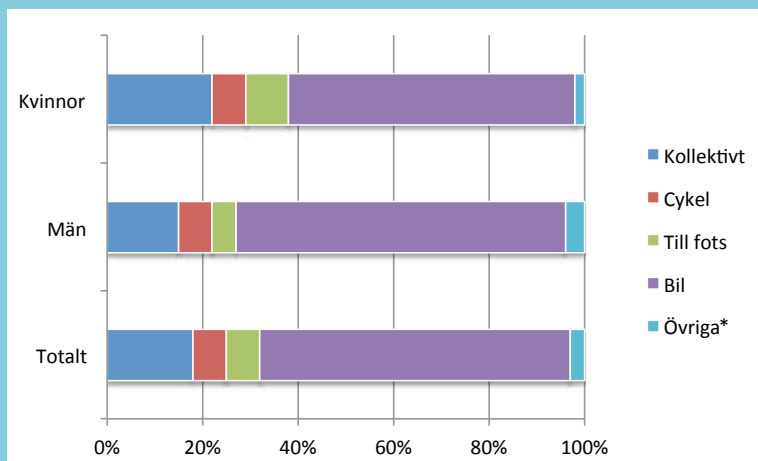
## Färdmedelsfördelning – arbetsresor

I Göteborgsregionen tog 65 procent av invånarna bil till arbetet på måtdagen. Men andelen skiljde sig mellan de som bor i Omgivningen och de som bor i Göteborg. Av invånarna i Omgivningen tog drygt tre fjärdedelar bilen till arbetet och av göteborgarna var det cirka hälften.



Fördelning av transportmedel för arbetsresan

\* OBS: Övriga färdmedel är t.ex. MC, moped och båt.  
(Källa RVU 2011)

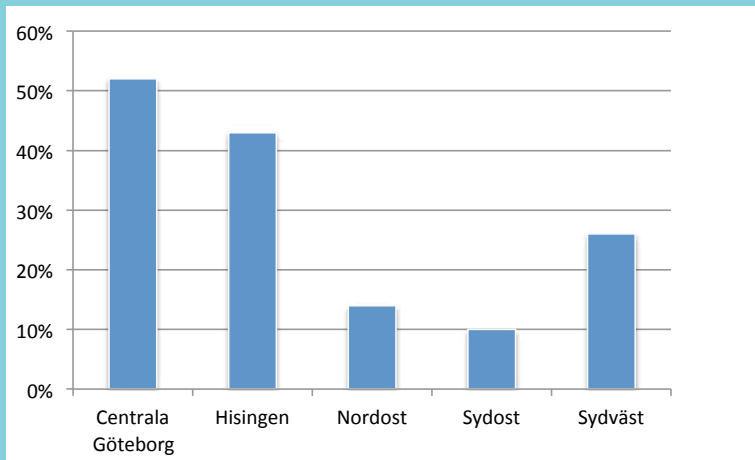


Fördelning av transportmedel för arbetsresan för män och kvinnor i Göteborgsregionen

\* OBS: Övriga färdmedel är t.ex. MC, moped och båt.  
(Källa RVU 2011)

## Andel göteborgare som bor och arbetar i samma stadsdelsområde

På samma sätt som det finns en spridning mellan kommunerna i 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 39 procent sin arbetsplats i samma område som de bor. Variationen är emellertid stor, bland de boende i de centrala delarna arbetar över hälften i sin egen stadsdel medan motsvarande siffra i Sydost är 10 procent.

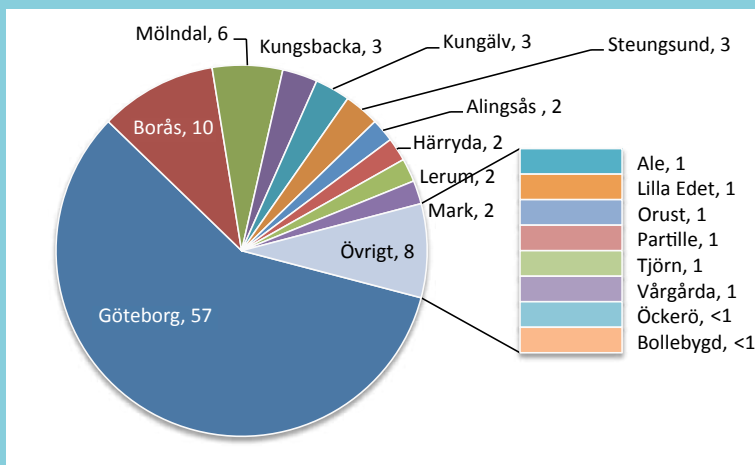


Andel förvärvsarbetande i det egna stadsdelsområdet

(Källa RVU 2011)

## Arbetsresorna till och inom Göteborg

Göteborg är regionens stora mottagare av arbetsresor. 57 procent av alla arbetsresor i regionen har slutmål i Göteborg, vilket kan jämföras med Borås som är näst störst med 10 procent.



Andel arbetsresor till respektive kommun (i procent)

(Källa RVU 2011)

Inom Göteborg är centrala Göteborg och Hisingen de stadsdelsområden dit flest arbetsresor går. En genomsnittlig vardag 2011 gick drygt 53 000 resor till centrala Göteborg från olika delar av Göteborgsregionen. Av alla dessa arbetsresor med centrala Göteborg som mål, dvs. Centrum, Linnéstaden och Majorna, kommer drygt två tredjedelar från Göteborg. En knapp tredjedel kommer från andra delar av Göteborgsregionen.

Detta betyder att det en genomsnittlig vardag reser cirka 24 000 göteborgare från andra delar av Göteborg till sina arbetsplatser i centrala Göteborg, 13 000 både bor och arbetar i centrum och från andra delar av Göteborgsregionen tar sig 16 000 arbetspendlare in till Göteborgs centrum.

Arbetsresorna till Hisingen är fördelade på ett liknande sätt som de till centrala Göteborg. Två tredjedelar (68 %) av arbetsresorna till Hisingen görs av göteborgare, och en tredjedel (32 %) kommer från andra delar av regionen. Det är en större andel göteborgare som arbetar på Hisingen som också bor där jämfört med motsvarande siffra för Centrum.

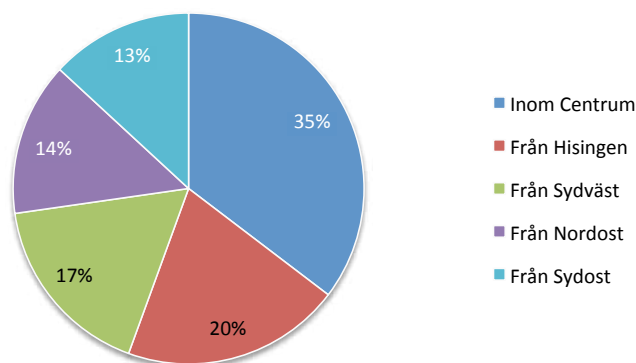
Stadsdelsområde	Antal resor
Centrala Göteborg	53 000
Hisingen	37 000
Nordost	8 200
Sydost	8 800
Sydväst	15 700

**Antal arbetsresor till respektive stadsdelsområde från Göteborgsregionen**

(Källa RVU 2011)

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

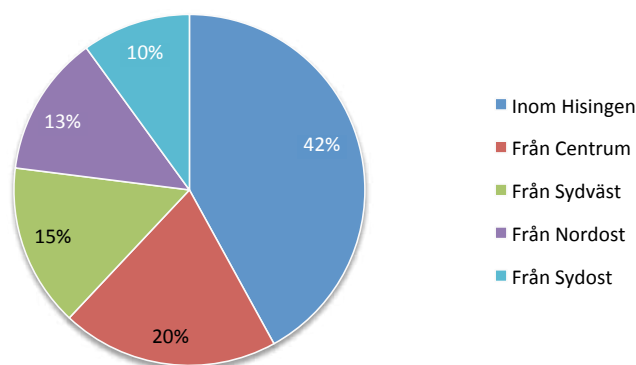




Fördelning av arbetsresorna från respektive stadsdelsområde till centrala Göteborg

(Källa RVU 2011)

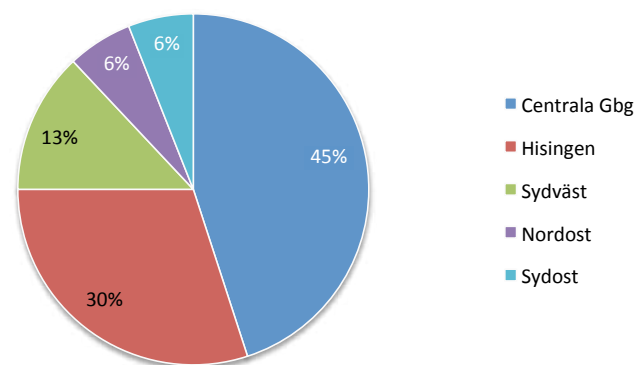
Fördelningen av arbetsresorna som börjar i olika stadsdelsområden i Göteborg och slutar i centrum, totalt cirka 37 000 resor.



Fördelning av arbetsresorna från respektive stadsdelsområde till Hisingen

(Källa RVU 2011)

Fördelningen av arbetsresorna som börjar i olika stadsdelsområden i Göteborg och slutar på Hisingen, totalt cirka 25 000.



Fördelning av göteborgarnas arbetsresor till respektive stadsdelsområde

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

## Göteborgs infartsstråk

Analys av arbetsresandet i regionen kan även göras utifrån en indelning av kommunerna baserat på de sju större trafiklederna som leder in till Göteborg. Här i kallas dessa leder infartsstråken eller endast stråken. 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.

Infartsstråk	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/Väst kustbanan	Möln dal, Kungsbacka (östra delarna)
Väg 158	Askim, nordvästra Kungsbacka
Väg 155	Torslanda, Öckerö

### Stråkindelningen av kommunerna

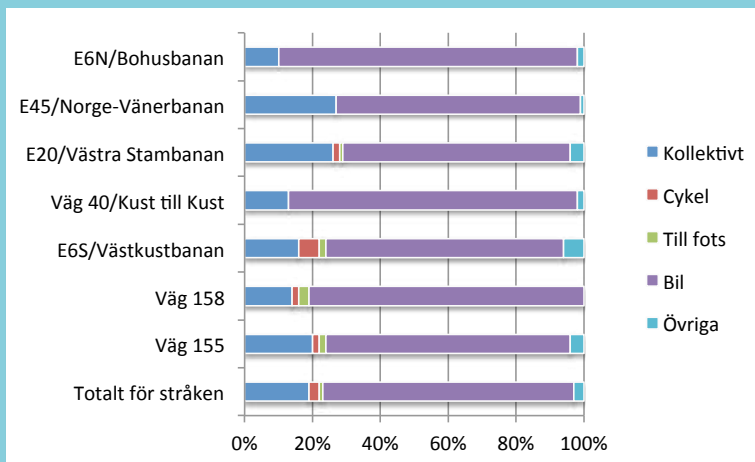
För arbetsresorna till Göteborg gäller att totalt 38 procent av inpendlingen kommer från kommunerna och stadsdelarna längs med stråken. De allra flest arbetsresorna till Göteborg (61 %) startar också i Göteborg och kommer alltså inte från kommunerna längs med stråken. Observera att det i stråken längs väg 155 och väg 158 ingår områden som tillhör Göteborg. Resorna som utgår från dessa områden ingår i det här fallet inte i de 61 procent arbetsresor som startar i Göteborg. Högst inpendling sker från kommunerna längs med E6S/Väst kustbanan och därefter från kommunerna längs E20/Västra Stambanan.

Infartsstråk	Andel
E6N/Bohusbanan	5 %
E45/Norge-Vänerbanan	3 %
E20/Västra Stambanan	8 %
Väg 40/Kust till Kustbanan	3 %
E6S/Väst kustbanan	11 %
Väg 158	4 %
Väg 155	4 %
Göteborg	61 %
Totalt	100 %

### Fördelning av arbetsresor till Göteborg per infartsstråk

(Källa RVU 2011)

Färdmedelsfördelningen visar att kollektivtrafiken har starkast fäste bland kommunerna längs E45/Norge-Vänerbanan och E20/Västra Stambanan. I kommunerna längs E6N/Bohusbanan och Väg 40/Kust till Kust är biltrafiken som starkast.



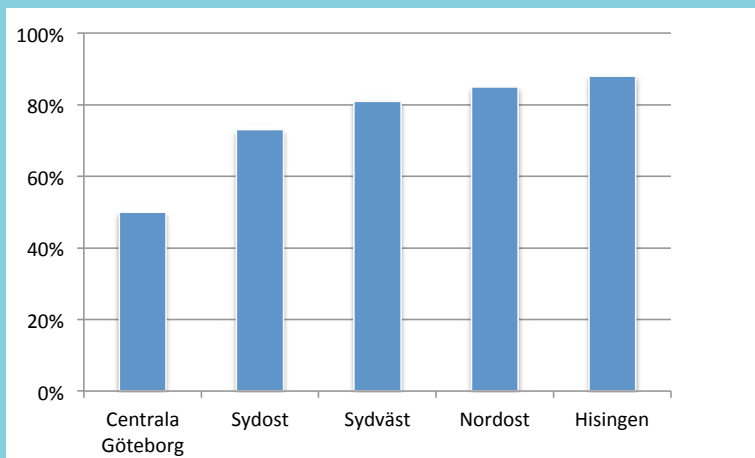
Färdmedelsfördelning för arbetsresorna till Göteborg fördelat på infartsstråk

OBS: Övriga färsätt är t.ex. MC, moped och båt.  
(Källa RVU 2011)

## Parkering vid arbetsplatsen

För 76 procent av de förvärvsarbetande som har bil och körkort håller arbetsgivaren med parkeringsplats vid arbetet. För tre av fyra är P-platsen gratis. Av de som har P-plats betalar 11 procent under 250 kronor för parkeringen, 4 procent betalar mellan 250 och 500 kronor och 10 procent betalar 1000 kronor eller mer i månaden för sin parkeringsplats.

Förhållandena skiljer sig dock mellan Omgivningen och Göteborg och även inom Göteborg finns skillnader. I Omgivningen håller 83 procent av arbetsgivarna med parkeringsplats vid arbetet och 78 procent av dessa parkeringsplatser är gratis. I Göteborg är motsvarande siffror 70 procent som har tillgång till parkering genom arbetsgivaren och för 71 procent av dessa är den gratis.



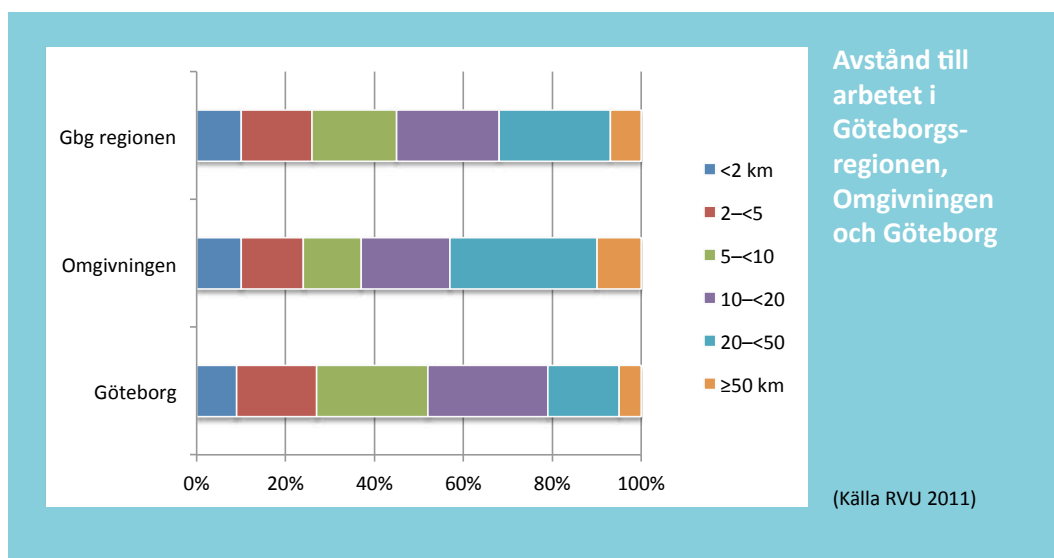
Andel av anställda där arbetsgivaren håller med P-plats

(Källa RVU 2011)

## Generellt kortare avstånd till arbetet i Göteborg

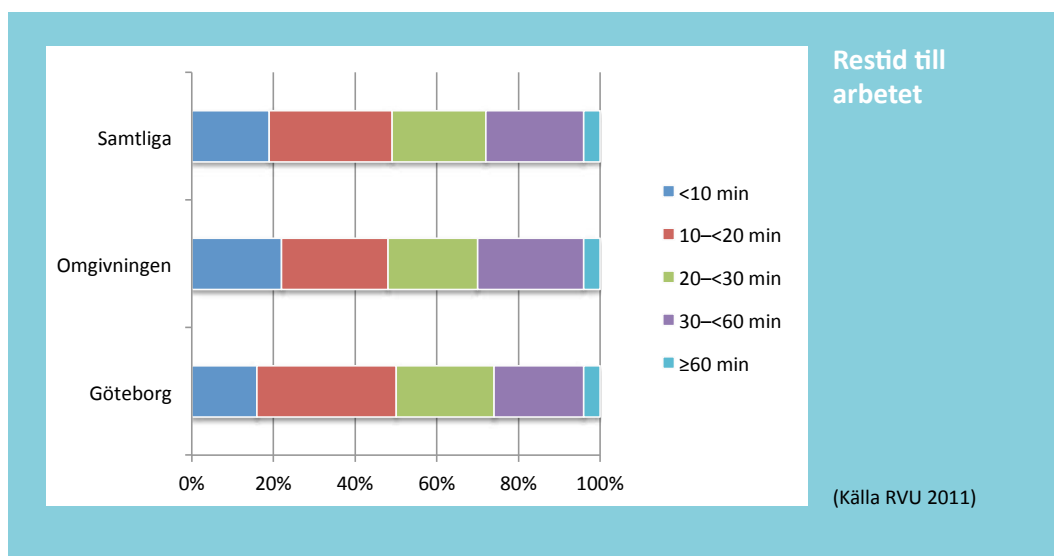
Både i Omgivningen och i Göteborg har cirka 10 procent av de förvärvsarbetande under två kilometer till arbetet. Däremot för längre sträckor har vanligtvis Göteborgarna närmare till sina arbetsplatser än övriga invånare i regionen. Exempelvis, i intervallet 2 till 5 mil finns en stor skillnad. I Omgivningen görs dubbelt så många resor i det här intervallet jämfört med Göteborg.

I Ale, Lerum och Kungsbacka har mer än 60 procent av de som gör arbetsresor två mil eller längre till arbetet. I Stenungsund, på Orust och på Tjörn samt i Lilla Edet har drygt 20 procent fem mil eller längre till sina arbetsplatser.



## Restid för arbetsresor

Tre fjärdedelar av invånarna i regionen har högst en halvtimmas resväg till arbetet. Tiden för att ta sig till arbetet är ungefär densamma oavsett om man bor i Omgivningen eller i Göteborg. 29 procent av invånarna i Omgivningen har mer än en halvtimmes restid till arbetet. Motsvarande siffra för Göteborg är 24 procent.



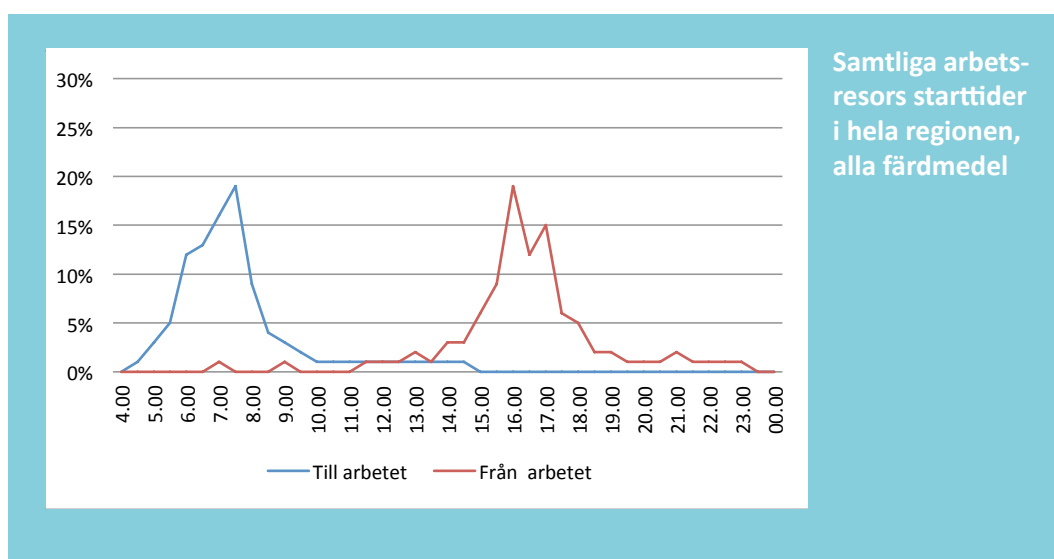


Restiderna skiljer sig dock mycket mellan de olika kommunerna i regionen. Stenungsund, Öckerö och Ale har en högre andel personer som åker en timma eller mer till sin arbetsplats. Inom Göteborg har proportionellt fler boende på Hisingen och i Nordost en längre restid än vad övriga göteborgare har.

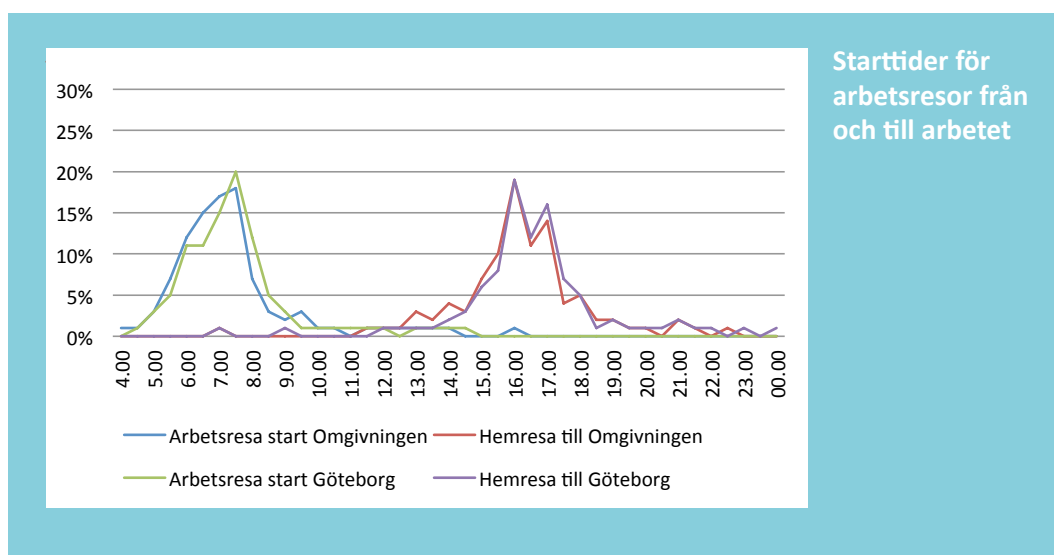
## Arbetsresans starttider

Hälften av samtliga resor till arbetet startar mellan klockan 6.30 och 8.00 på morgonen. En topp framträder klockan 7.30. Breddas startperioden till från klockan 6.00 till 8.30 fångas närmare 70 procent av alla resor till arbetet.

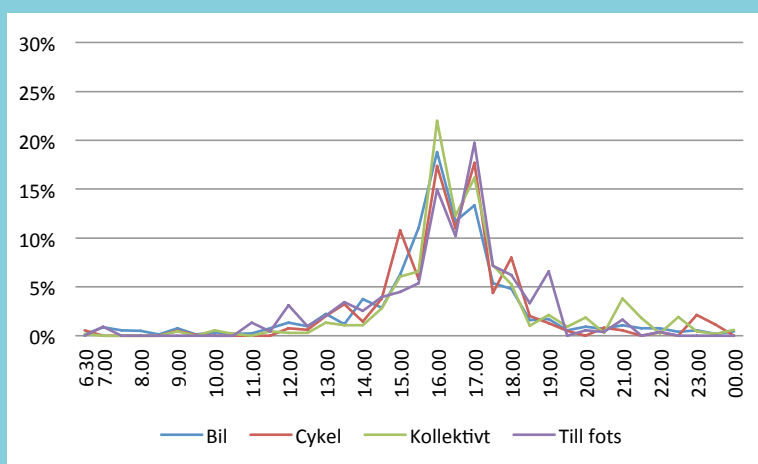
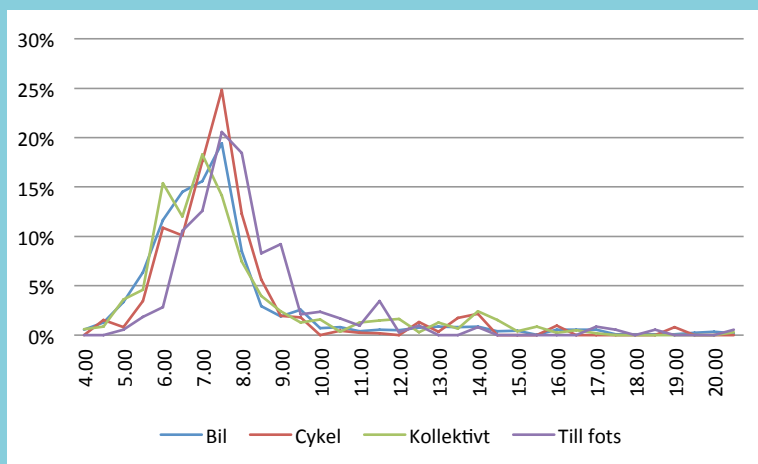
Drygt 60 procent av hemresorna startar mellan klockan 15.30 och 18.00. En topp finns klockan 16.00 på eftermiddagen.



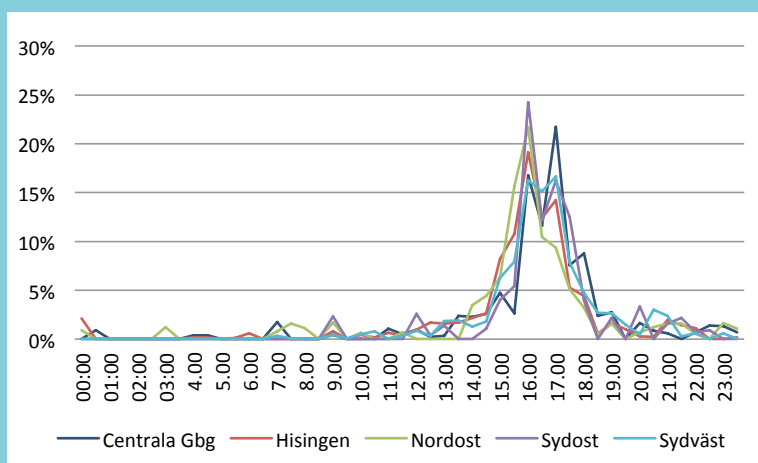
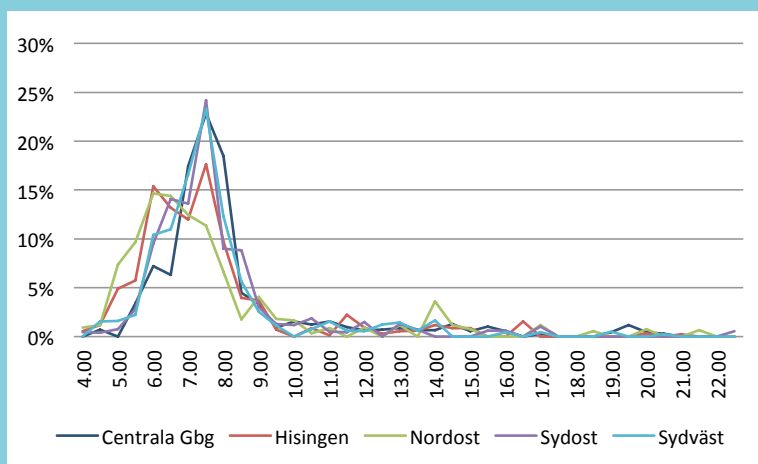
En jämförelse av arbetsresornas starttider för personer som bor i Omgivningen och arbetsresor som utgår från Göteborg visar att arbetsresorna i Omgivningen är något mer spridda över tiden och fler personer som bor i Omgivningen börjar sina arbetsresor något tidigare än de som bor i Göteborg.



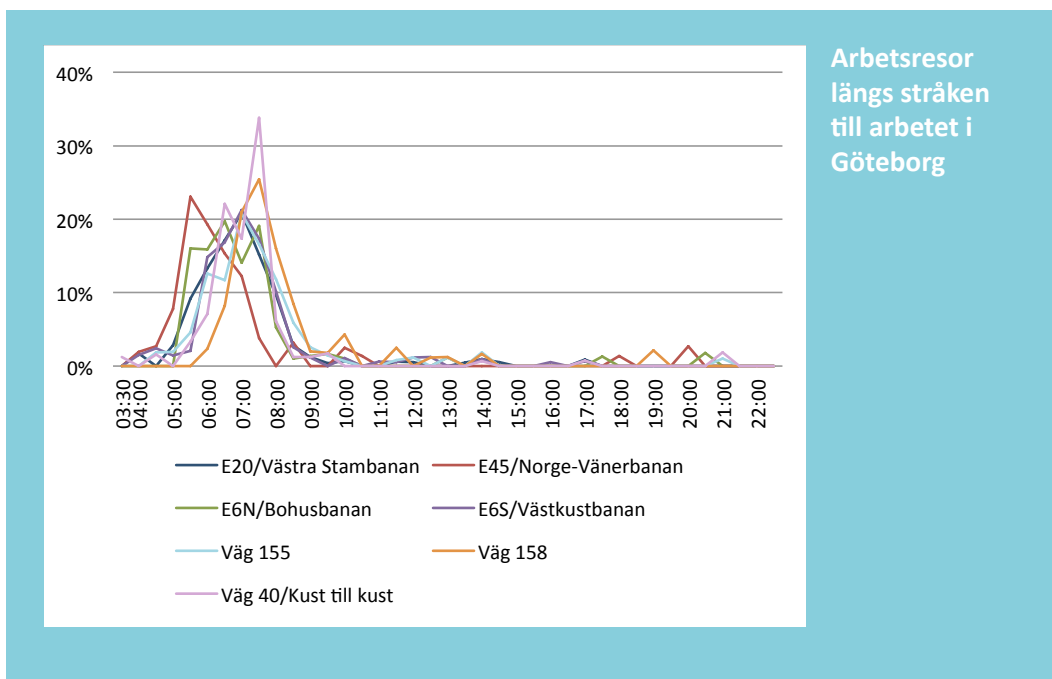
Oavsett vilket färdstätt som väljs är mönstren ganska lika vid en jämförelse av arbetsresans starttid. En skillnad är att en större andel kollektivresenärer börjar sin resa något tidigare än andra. Ett annat mönster är att framförallt fotgängarna börjar sina resor mer utspritt.



Bland personer boende på Hisingen och i Nordost startar en större andel sin arbetsresa tidigt. I centrala Göteborg, Sydväst och Sydost startar närmare 25 procent sin arbetsresa först vid 8.



I kommunerna längs infartstråken mot Göteborg varierar starttiderna något. Invånarna längs E45/Norge-Vänerbanan börjar något tidigare än andra stråk och starttiderna för boende längs väg 158, och även 40/Kust till kust, ligger något senare än genomsnittet.







## Västsvenska paketet