Resvanor i Göteborgs-regionen 2005

MAJ 2007

Resvaneundersökningen 2005

Resvaneundersökningen 2005, RVU 2005 har genomförts i samverkan mellan Göteborgs Stad Trafikkontoret, Vägverket och Västtrafik. Det är en undersökning som bygger på ett statistiskt representativt urval av cirka 19 000 personer i åldern 13 till 84 år i Göteborgsregionen. Av dessa svarade cirka 12 000 personer, vilket motsvarar en svarsfrekvens på 65 procent.

Materialet omfattar 29 000 vardagsresor som gjordes hösten 2005 och började eller slutade i Göteborgsregionen. I RVU 2005 ingår också helgresor, men de redovisas inte i denna rapport. Yrkesmässig trafik ingår inte i undersökningen.

Resultaten i RVU 2005 jämförs med den resvaneundersökning som gjordes i Göteborgsregionen 1989, RVU 1989. Båda resvaneundersökningarna gjordes efter en lång ekonomisk uppgång och är ur samhällsekonomisk synvinkel i princip jämförbara. Däremot skiljer sig undersökningsmetoderna: I RVU 1989 blev undersökningspersonerna uppringda och intervjuade. I RVU 2005 skickades ett frågeformulär, en resdagbok, till de utvalda personerna där de redogjorde för hur de rest en viss, förutbestämd dag.

Göteborgsregionen och omgivningen

RVU1989 omfattade de tretton kommunerna: Ale, Alingsås, Göteborg, Härryda, Kungsbacka, Kungälv, Lerum, Mölndal, Orust, Partille, Stenungsund, Tjörn och Öckerö.

RVU 2005 omfattar sexton kommuner: utöver de ovan nämnda ingår Mark, Lilla Edet och Vårgårda. När vi jämför RVU 2005 med RVU1989 jämför vi data för samma områden.

När vi anger 'Göteborgsregionen' menar vi de sexton kommunerna nämnda ovan. Göteborgs omgivning, eller bara 'omgivningen', omfattar dessa sexton kommuner exklusive Göteborg.

De redovisade resultaten gäller åldersgruppen 13–84 år om inget annat sägs.

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 att skjutsa barnen till träningen. Om man uträttar två ärenden på en resa, t ex först lämna barn på dagis och sedan fortsätter till jobbet, räknas det som två resor.

Hur definieras resenärerna?

En person använder vanligtvis en kombination av färdmedel för sin resa. i RVU 2005 är resenärerna indelade efter huvudfärdsätt. Kollektivresenären har buss, tåg, båt eller spårvagn i sin kombination av färdmedel, kategorin bilist har inte buss eller spårvagn i sin kombination. Cyklisten kan, utöver att cykla, även gå och fotgängaren använder inga andra färdmedel.

Median- eller medelvärde?

I redovisningen använder vi oftast måttet medelvärde men ibland anger vi i stället medianvärdet. Vad är det för skillnad mellan medelvärde och medianvärde? Medelvärdet är summan av alla värden delat med antalet värden. Medianvärdet är det värde som ligger i mitten när alla värden sorteras storleksmässigt. Medianvärdet minskar effekterna av extrema värden.

Mer information

I denna rapport redovisar vi ett urval av resultaten i RVU 2005. Ytterligare resultat kommer att läggas upp på *www.trafikkontoret.goteborg.se/*
Vill du ställa frågor om RVU 2005 sänd ett mejl med "RVU 2005" i ärenderaden till *trafikkontoret@trafikkontoret.goteborg.se*

Behovet av att resa

Samhället måste kunna erbjuda medborgarna möjlighet att förflytta sig på ett effektivt, säkert och hållbart sätt. Kunskap om invånarnas resvanor är en viktig pusselbit för att kunna planera trafik- och ressystem som motsvarar människans olika behov av att resa – idag och i framtiden.

Politiker och planerare i Göteborgsregionen är överens om att andelen kollektivresor måste öka kraftigare än bilresorna eftersom bilen, även om den ger frihet för användaren, inverkar negativt på miljön och kräver stora investeringar i infrastrukturen.

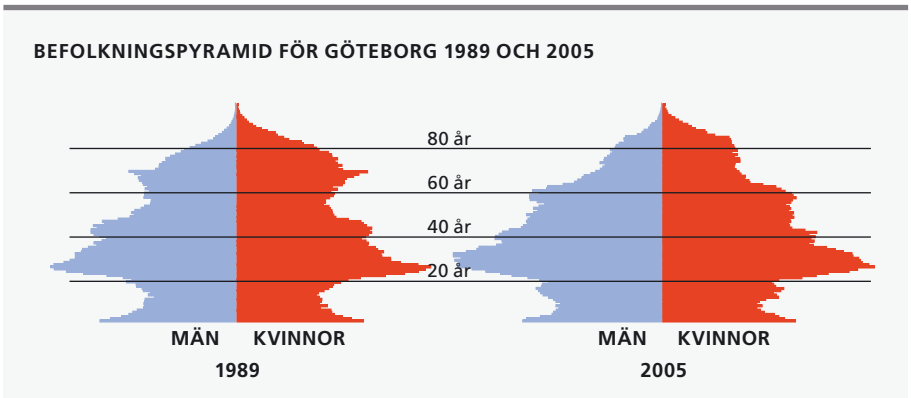
För att kunna säga något om framtiden behöver vi också titta bakåt. Resultaten av RVU 2005 jämförs därför med den resvaneundersökning som gjordes för femton år sedan, RVU 1989. På ytan kan det se ut som om mycket är sig likt. Men när man tränger in i statistiken och analyserar resvanorna för till exempel män och kvinnor, unga och medelålders eller Göteborg och omgivningen kan vi spåra trender och tendenser till ett förändrat resande.

Vissa resultat i RVU 2005 går stick i stäv med rådande uppfattningar medan andra resultat bekräftar det vi redan vet. Genom att också jämföra resandet med befolkningsutvecklingen och den ekonomiska utvecklingen får vi underlag till att uttala oss om framtiden.

Välkommen till en spännande resa.

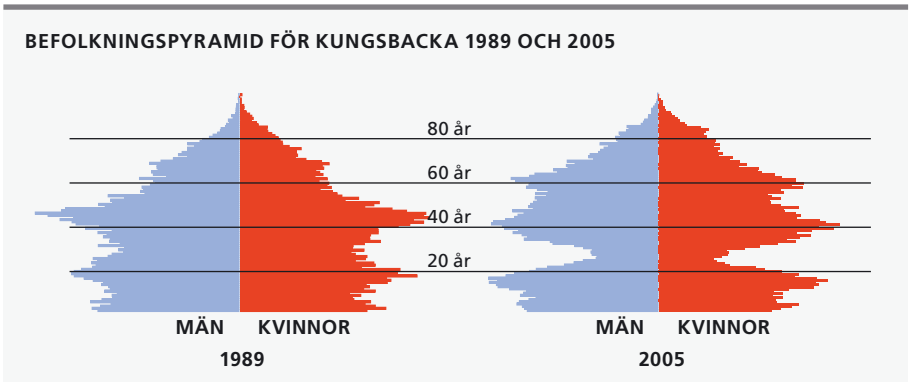
Varje vardag gör invånarna i Göteborgsregionen 2,1 miljoner resor.

FIGUR 1



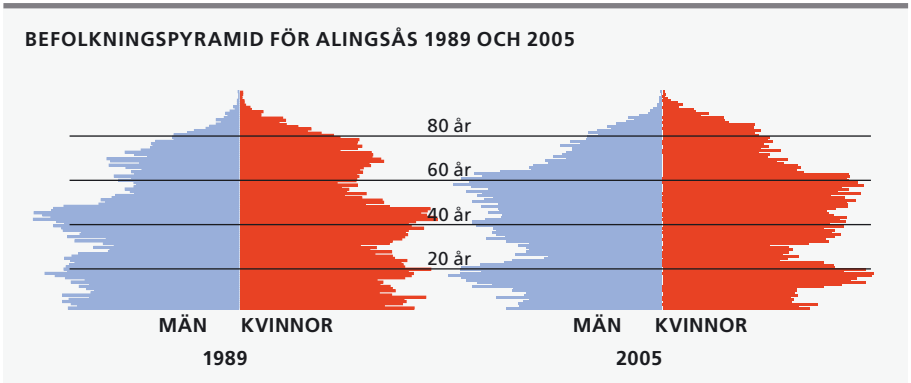
GÖTEBORGS BEFOLKNING FÖRYNGRAS
Befolkningspyramiden för Göteborg speglar en bild av ett arbets- och utbildningscentrum som drar till sig unga människor för studier och arbete. Befolkningen mellan 20–40 har ökat mest relativt resten av pyramiden. Andelen barn och pensionärer är ganska små jämfört med många andra kommuner i Göteborgsregionen. Går vi ner på stadsdelsnivå får vi befolkningsstrukturer som kan skilja sig mycket från Göteborg som helhet.
Källa: Statistiska Centralbyrån.

FIGUR 2



GRUPPEN UNGA VUXNA MINSKAR I KUNGSBACKA
Kungsbackas befolkningspyramid visar ett mönster som är typiskt för Göteborgs omgivning: äldre och barnfamiljer ökar medan gruppen 20–30 minskar mycket i jämförelse med övriga grupper.
Källa: Statistiska Centralbyrån.

FIGUR 3



DEN ÄLDRE BEFOLKNINGEN ÖKAR SIN ANDEL I ALINGSÅS
Befolkningspyramiden för Alingsås visar en struktur som är typisk för de kommuner i Göteborgsregionen som ligger lite längre bort från Göteborg. Såväl barn som vuxna i åldern 20–30 minskar mycket i jämförelse med andra åldersgrupper.
Källa: Statistiska Centralbyrån.

Vi blir allt fler

Under perioden 1989–2005 ökade Sveriges befolkning med sex procent och befolkningen i Göteborgsregionen med 13 procent. Vid sidan av befolkningsutvecklingen är befolkningsstrukturen, graden av sysselsättning samt samhällsekonomin viktiga bakgrundsuppgifter när man ska analysera trafikutvecklingen.

Invånarna reser inte oftare idag än för femton år sedan. Skillnaden är att vi är fler som reser och att vi bosätter oss allt längre bort från våra arbetsplatser som finns koncentrerade till Göteborg.

Biltrafiken ökade i proportion till befolkningen mellan 1989 och 2005. De viktigaste faktorerna som påverkar och förklarar biltrafikutvecklingen är bostadsetableringen och ekonomin. När man jämför trafikutvecklingen med dessa variabler ser man att de följs åt. Under perioden har infrastrukturen inte byggts ut nämnvärt.

Göteborgarna har blivit yngre

Under perioden 1989 till 2005 ökade befolkningen i Göteborg med tolv procent (53 000 invånare). Men ökningen är inte jämnt fördelad över alla åldrar. Befolkningen över 50 år ökade med endast fyra procent, medan gruppen under 50 år ökade med 15 procent. Sysselsättningen ökade med sex procent och antalet studerande ökade med 18 procent.

Kungsbacka som står för den största befolkningstillväxten i Göteborgsregionen under perioden, drygt 30 procent, har en helt annan ålderssammansättning. Andelen unga vuxna (20–30 år) har minskat markant medan andelen barnfamiljer samt 40-talister har ökat. En förklaring kan vara att unga vuxna inte kan bo kvar i Kungsbacka när de flyttar hemifrån på grund av brist på lämpliga bostäder eller att man lämnar kommunen för att studera på annan ort.

TABELL 1

BEFOLKNING, ANTAL SYSSELSATTA, PENSIONÄRER OCH STUDERANDE I GÖTEBORG OCH I OMGIVNINGEN 1989 OCH 2005

Befolkning	1989	2005	±%
Göteborg	433 000	485 000	+12%
Omgivningen	396 000	454 000	+14%
Sysselsatta			
Göteborg	220 000	234 000	+6%
Omgivningen	180 000	175 000	–3%
Pensionärer			
Göteborg	71 000	75 000	+6%
Omgivningen	36 000	80 000	+122%
Studerande			
Göteborg	62 000	73 000	+18%
Omgivningen	50 000	44 000	–12%

Källa: RVU 1989 och 2005.

TABELL 2

TRE TYPER AV FÖRÄNDRINGAR I BEFOLKNINGSSTRUKTUREN

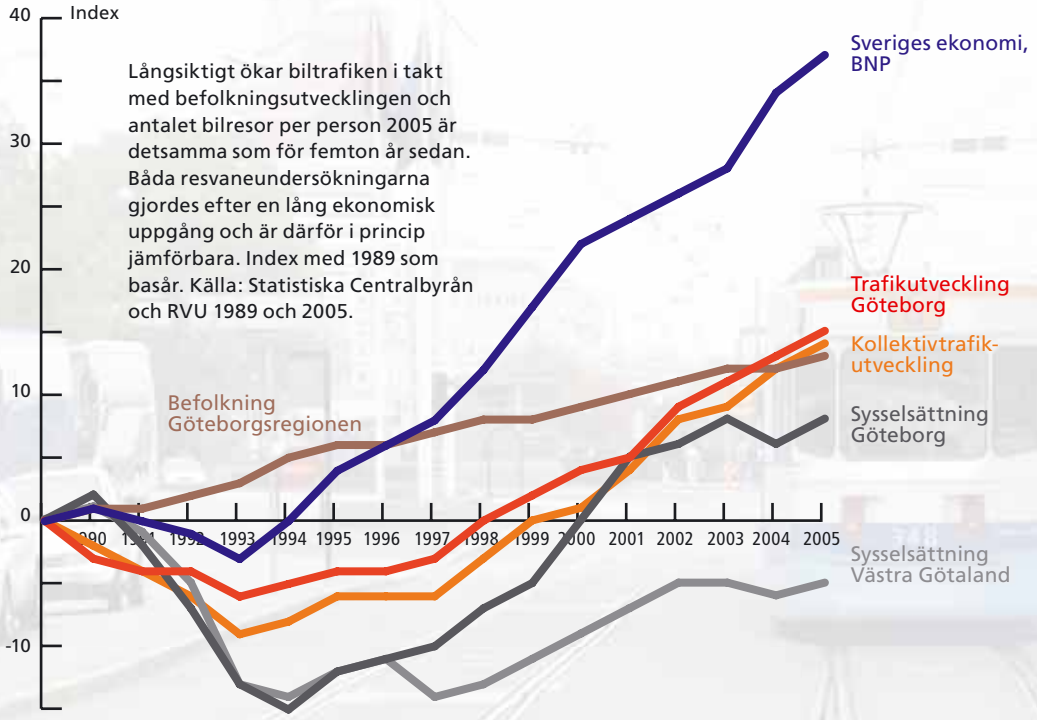
1. Befolkningen föryngras
Göteborg: gruppen 20–35 år ökade med 17 procent medan gruppen 50–84 år ökade med 4 procent. Stora skillnader mellan Göteborgs stadsdelar.

2. Andelen unga vuxna minskar
Härryda, Kungsbacka, Kungälv, Mölndal, Stenungsund, Ale, Lerum, Partille, Öckerö. Andelen barnfamiljer och andelen pensionärer ökar, medan gruppen 20–30 minskar. Detta mönster återfinns även i Göteborgs stadsdelar Askim, Älvsborg, Torslanda och Kärra-Rödbo.

4. Befolkningen föråldras
Alingsås, Lilla Edet, Mark, Orust, Tjörn, Vårgårda. Nästan bara de över 50 ökar sin andel. Såväl barn under 12 som vuxna under 50 minskar sin andel med undantag för Vårgårda där båda grupperna ökade något.

TRAFIKUTVECKLINGENS SAMSPEL MED EKONOMI, SYSSELSÄTTNING OCH BEFOLKNINGSUTVECKLING 1989–2005

FIGUR 4



Reser vi mer?

Genom att jämföra resvaneundersökningar kan vi se hur resmönster och resvanor förändras över tiden men vi kan också dra slutsatser om *hur* man reser utifrån parametrar som kön, ålder, resans längd eller syftet med resan.

En vanlig vardag gör 83 procent av Göteborgsregionens invånare en eller flera resor. Samtidigt är det sjutton procent av alla invånare som inte gör någon resa alls, kanske för att man är sjuk, arbetar deltid eller helt enkelt inte haft något ärende att uträtta. Om man räknar bort dem som inte reser gör invånaren i Göteborgsregionen i snitt 3,3 resor per vardag. Det är ungefär samma siffra som 1989, då den var 3,4.

När man befinner sig mitt i livet gör man många resor; dagliga arbetsresor, inköpsresor och barn som ska skjutsas till förskola och fritidsaktiviteter. Gruppen 30 till 50 år gör således flest resor.

I RVU 2005 ser vi att bilisten gör 3,6 bilresor per dag, medan kollektivresenären gör 2,5 kollektivresor per dag. Vi kan också konstatera att män fortfarande gör fler bilresor än kvinnor, men att obalansen minskar: kvinnorna har ökat sin andel av bilresorna och männen har ökat sin andel av kollektivresorna under perioden 1989–2005.

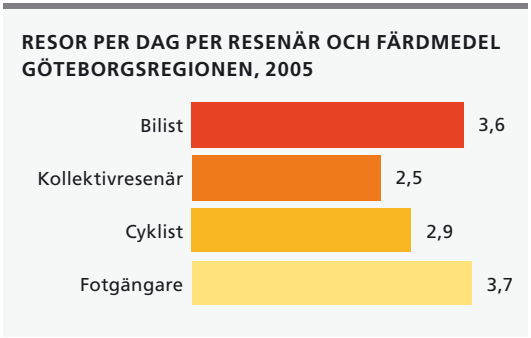
Resandet ökar i takt med befolkningen

Biltrafiken till Göteborg har ökat med femton procent sedan 1989. Antalet delresor med kollektivtrafiken har också ökat med femton procent sedan 1989. Befolkningsökningen i Göteborgsregionen 1989–2005 är tretton procent. Långsiktigt följer trafikutvecklingen befolkningsutvecklingen. På kort sikt avviker resandet från trenden med ± tio procent, i huvudsak beroende på grad av sysselsättning och ekonomisk aktivitet.

FIGUR 5

Män och kvinnor gör lika många resor. Åldersgruppen 30–49 reser mest. Siffrorna avser dem som rest i Göteborgsregionen men siffrorna är likartade för Göteborg eller för omgivningen. 1989 var antalet resor per invånare 3,4 (framräknat med en annan metod jämfört med 2005). Källa: RVU 2005.

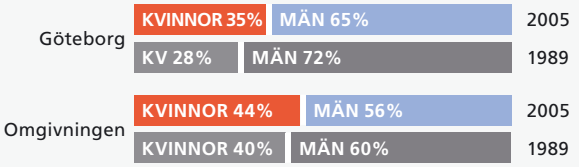
FIGUR 6



Under en dag åker bilisten mer bil än kollektivresenären åker kollektivt. Källa: RVU 2005.

FIGUR 7

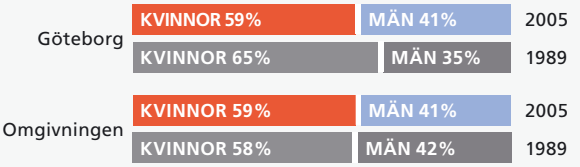
BILRESOR FÖRDELADE PÅ KÖN, 2005 OCH 1989



Jämställdheten i biltrafiken ökar. Källa: RVU 1989 och 2005.

FIGUR 8

KOLLEKTIVRESOR FÖRDELADE PÅ KÖN, 2005 OCH 1989



Jämställdheten i kollektivtrafiken ökar också.
Källa: RVU 1989 och 2005.

TABELL 3

MEDELRESLÄNGD I GÖTEBORG OCH I OMGIVNINGEN 1989 OCH 2005

	1989	2005
BILRESOR		
Göteborg	8,0	9,6
Omgivningen	9,5	12,9
KOLLKTIVRESOR		
Göteborg	6,8	8,4
Omgivningen	12,7	17,9
ALLA RESOR		
Göteborg	5,8	7,7
Omgivningen	7,9	11,4

Källa: RVU 1989 och RVU 2005.

I Göteborg har kollektivtrafiken ökat sin marknadsandel från 24 till 26 procent jämfört med 1989 – troligen en konsekvens av att stadens befolkning föryngrats. Bilens marknadsandel har minskat från 55 till 50 procent.

Variationen mellan stadsdelarna är stor. Bilanvändningen varierar från 66 procent i Sydväst till 38 procent i Centrum. Kollektivtrafiken har den högsta andelen i Nordost med 35 procent och den lägsta i Sydväst, 17 procent. Cykel och till fots är störst i Centrum, där till fots har nästan lika hög andel som kollektivresan.

Sett över tiden har cykelresan ökat mest i Centrum och kollektivtrafiken mest i Nordost.

I omgivningen är de olika färdsättens marknadsandelar nästan helt oförändrade sedan 1989. Där ser man dessutom helt andra siffror än i Göteborg: I omgivningen väljer man bilen för 70 procent av alla resor och kollektivtrafiken för tio procent av resorna.

Ställer vi kollektivtrafiken mot bilen och jämför enbart resor med bil och kollektivtrafik har bilen tappat mark till kollektivtrafiken: I Göteborg minskade bilens marknadsandel med fyra procentenheter medan kollektivresan ökade med fyra procentenheter.

Tittar vi på marknadsandelarna för olika färdsätt på kommunnivå 2005 har Partille den högsta siffran för kollektivtrafiken, 17 procent. I Kungsbacka, som är den största kommunen i omgivningen, har bilen en marknadsandel på 75 procent och kollektivresan nio procent.

Resorna har blivit längre

Vi gör alltså inte fler resor per person idag jämfört med för femton år sedan men resans medellängd har blivit märkbart längre. 1989 var bilresan i Göteborg i genomsnitt åtta kilometer. 2005 är den närmare tio kilometer. Den stora ökningen skedde hos invånarna i omgivningen. Medelreslängden för deras bilresor är idag tretton kilometer. 1989 var den 9,5 kilometer.

Göteborgarnas kollektivresor var i genomsnitt sju kilometer 1989. 2005 är de drygt åtta kilometer. I omgivningen har kollektivresornas medellängd ökat från 13 till 18 kilometer.

Mäns resor är något längre än kvinnors.

TABELL 4

FÄRDSÄTTENS MARKNADSANDELAR I GÖTEBORG, 2005 OCH 1989, VARDAGAR

	Bil	Cykel	Kollektivt	Till fots
2005	50%	9%	26%	15%
1989	55%	7%	24%	14%

I Göteborg har bilens marknadsandel minskat med 5 procentenheter jämfört med 1989. Variationen mellan stadsdelarna är stor. Källa: RVU 1989 och 2005.

TABELL 5

FÄRDSÄTTENS MARKNADSANDELAR I DELAR AV GÖTEBORG, VARDAGAR 2005*

	Bil	Cykel	Kollektivt	Till fots
Nordost	49%	4%	35%	12%
Hisingen	59%	6%	24%	10%
Centrum	38%	13%	26%	22%
Sydväst	66%	8%	17%	7%

*Exklusive övriga färdmedel som MC, moped, båt etc.

Göteborg indelat i fyra delar. Källa: RVU 2005.

TABELL 6

FÄRDSÄTTENS MARKNADSANDELAR I KOMMUNER MED FLER ÄN 70 000 RESENÄRER, VARDAGAR 2005*

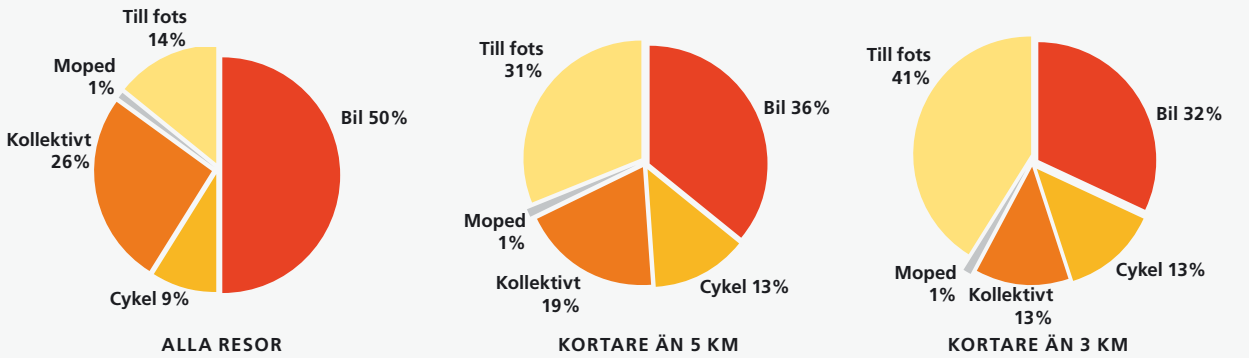
	Bil	Cykel	Kollektivt	Till fots
Alingsås	70%	12%	9%	9%
Göteborg	50%	9%	26%	14%
Kungsbacka	75%	6%	9%	7%
Kungälv	69%	9%	10%	10%
Mölndal	68%	9%	11%	10%
Partille	65%	5%	17%	12%

*Exklusive övriga färdmedel som MC, moped, båt etc.

Källa: RVU 2005.

FIGUR 9

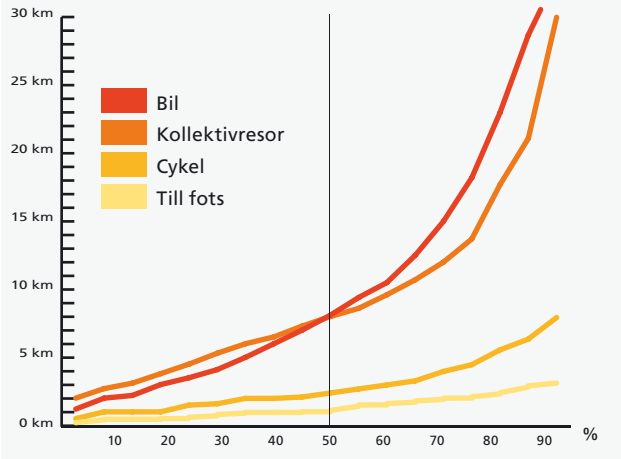
RESOR AV OLIKA LÄNGD FÖRDELADE PÅ FÄRDMEDEL, GÖTEBORG 2005



Hälften av alla resor i Göteborg görs med bil. Ju kortare resan är desto mer ökar andelen 'till fots'. Källa: RVU 2005.

FIGUR 10

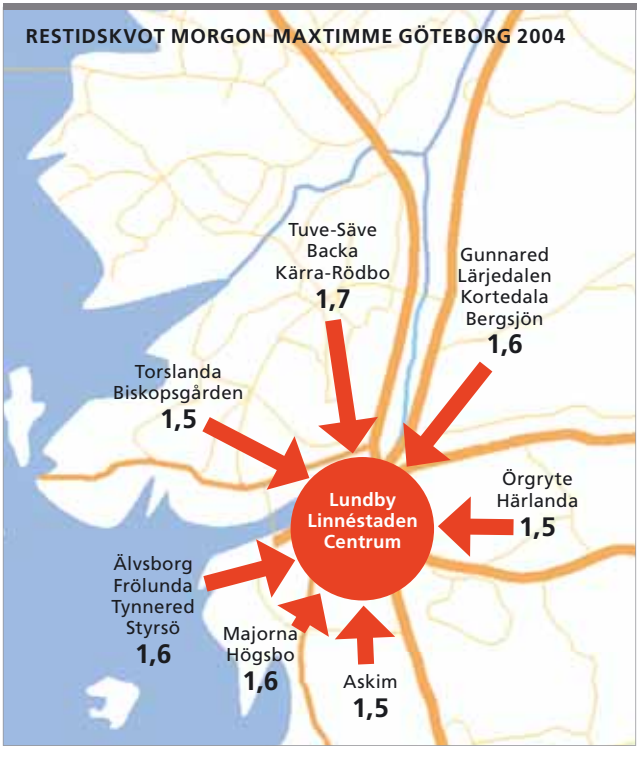
MEDIANVÄRDET FÖR RESOR KORTARE ÄN 30 KM FÖR OLIKA FÄRDSÄTT. GÖTEBORGSREGIONEN 2005



I Göteborgsregionen 2005 är hälften av alla resor kortare än sex km. 50 procent av bilresorna och 50 procent av kollektivresorna är kortare än 8 km. 50 procent av cykelresorna är kortare än 2,5 km och 50 procent av förflyttningarna till fots är kortare än en dryg kilometer. När man använder medianvärdet minskar effekten av ett fåtal mycket långa resor. Källa: RVU 2005.

FIGUR 11

RESTIDSKVOT MORGON MAXTIMME GÖTEBORG 2004



Restidskvoter från olika delar av Göteborg till centrala Göteborg. I samtliga exempel tar det minst 1,5 gånger så lång tid att resa med kollektivtrafiken som att köra bil.
Källa: Trafikkontorets restidskvotsberäkningar hösten 2004.

För långa resor gäller bilen

De flesta resor är kortare än sex kilometer och hälften av dessa resor görs med bil. Medianlängden för en kollektivresa med buss eller spårvagn för dem som bor i Göteborg är åtta kilometer. För bilresor är medianlängden strax över åtta kilometer och för cykelresor under tre kilometer.

Andelen bilresor ökar med resavståndet; för resor längre än femton kilometer görs 81 procent i omgivningen med bil och sjutton procent med kollektivtrafiken.

Vid korta resor ökar andelen 'till fots'

Nästan hälften av alla resor med start eller mål i Göteborg är kortare än fem kilometer. I jämförelse med alla resor minskar andelen bilresor vid resor under tre kilometer från 50 till 32 procent och andelen resor till fots och med cykel ökar så att de tillsammans står för över hälften av förflyttningarna. Vid resor under tre kilometer är resor till fots det vanligaste färdsättet, 41 procent.

För resor under tre kilometer är andelen resor med cykel tretton procent. Inkluderas resor upp till fem kilometer ligger andelen cykelresor fortfarande på tretton procent.

För en liten grupp är det bilen som gäller även när resan är riktigt kort: Av resor i Göteborg som är kortare än en kilometer görs fjorton procent med bil.

Stora skillnader i restid mellan färdsätten

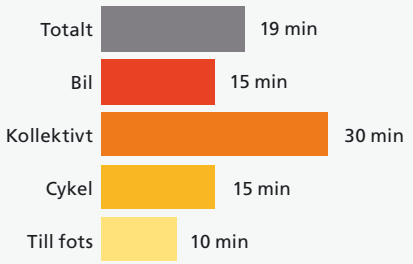
Att åka bil går snabbare än att åka kollektivt för de flesta distanser. En resa på 20 kilometer tar 29 minuter för bilisten och 53 minuter för kollektivresenären, när man inkluderar gångtid, väntetid, tid för parkering etc. Det ger en restidskvot på 1,8 (53 genom 29).

På sträckor som trafikeras med pendeltåg har bilen dock svårare att tidsmässigt konkurrera med kollektivtrafiken.

Medelvärdet för restiden i Göteborg ligger på nitton minuter. Den som reser kollektivt lägger i genomsnitt 30 minuter på resan medan den som kör bil reser i femton minuter. För omgivningen är medelvärdet för restiden med kollektivtrafiken 40 minuter.

FIGUR 12

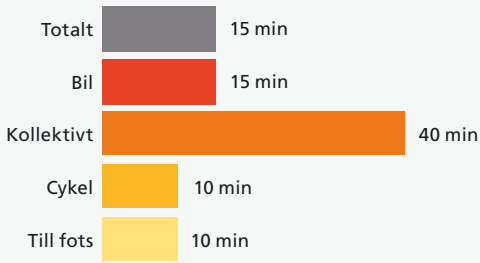
MEDIANVÄRDEN FÖR RESTID VARDAGAR I GÖTEBORG 2005



Källa: RVU 2005.

FIGUR 13

MEDIANVÄRDEN FÖR RESTID VARDAGAR I OMGIVNINGEN 2005



Källa: RVU 2005.

TABELL 7

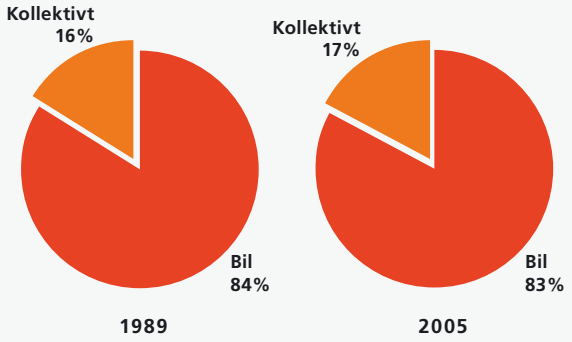
EXEMPEL PÅ TIDSFÖRDELNING FÖR EN RESA PÅ 20 KILOMETER MED KOLLEKTIVTRAFIKEN OCH MED BIL, GÖTEBORGSREGIONEN 2005

	Med kollektivtrafiken	Med bil
Gångtid	8 min	2 min
Väntetid	6 min	–
Åktid	21 min	13 min
Bytestid	7 min	–
Åktid	7 min	–
Parkeringstid	–	5 min
Gångtid	4 min	9 min
Totalt	**53 min**	**29 min**

Källa: Trafikkontorets restidskvotsberäkningar hösten 2004.

FIGUR 14

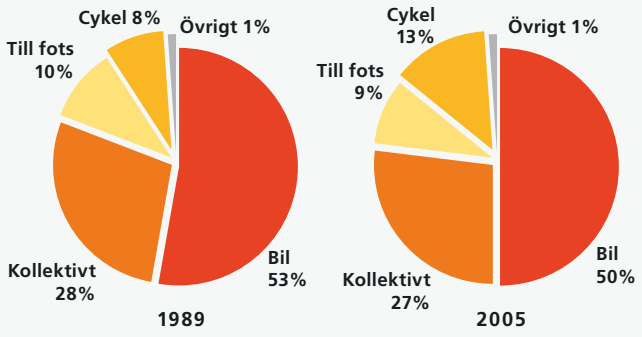
ARBETSPENDLING FRÅN OMGIVNINGEN MED MÅL I GÖTEBORG. MARKNADSANDELAR 1989 OCH 2005



Både bilresor och kollektivresor från omgivningen med mål i Göteborg ökar i antal men marknadsandelarna är i stort sett oförändrade. Andelarna för övriga färdmedel är försumbara. Källa: RVU 1989 och 2005.

FIGUR 15

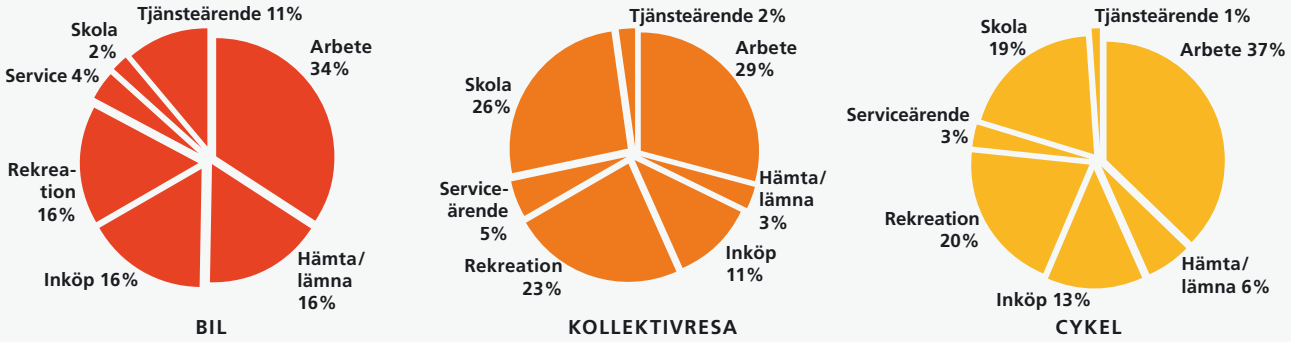
ARBETSPENDLING FRÅN GÖTEBORG MED MÅL I GÖTEBORG. MARKNADSANDELAR 1989 OCH 2005



Arbetspendlingen med bil från Göteborg med mål i Göteborg har minskat med 3 procentenheter. Cykel är det enda färdmedel som ökat sin marknadsandel jämfört med 1989. Källa: RVU 1989 och 2005.

FIGUR 16

ÄRENDEFÖRDELNING (EXKLUSIVE RESOR TILL BOSTADEN) FÖR OLIKA FÄRDMEDEL, GÖTEBORGSREGIONEN 2005



Kollektivtrafiken och cykel används för resor till arbete, skola och rekreation, bilen för resor till arbete, rekreation och inköp. Även hämta/lämna-resorna görs företrädesvis med bil. En tredjedel av alla resor, oavsett färdmedel, går till bostaden. Här är dessa resor inte medräknade. Källa: RVU 2005.

Arbetsresan

En tredjedel av alla resor har arbetet som mål. Det färdmedel man väljer för dagens första resa påverkar valet av färdmedel resten av dagen eftersom arbetsresan oftast kombineras med andra ärenden. I Göteborgsregionen görs 64 procent av alla arbetsresor med bil. I nio av tio bilar som går till arbetet sitter föraren ensam i bilen. Tittar vi på *alla resor* är föraren ensam i sju av tio bilar.

Mätt i *antal* ökar arbetsresorna både med bil och med kollektivtrafik, även om kollektivresorna ökar lite snabbare. Marknadsandelarna för bil och kollektivtrafik från omgivningen till Göteborg är dock i stort sett oförändrade när man jämför 1989 och 2005.

I Göteborg ökade cykel sin marknadsandel med fem procentenheter vilket till viss del kan förklaras av att det var ovanligt gynnsamt cykelväder vid mätningstillfället 2005.

Hälften av arbetsresorna går till fyra stadsdelar

Cirka 28 procent av alla arbetsresor från Göteborgsregionen till Göteborg har SDN Centrum som mål. SDN Centrum, Torslanda, Lundby och Linnéstaden utgör mål för mer än hälften av alla resor.

Arbetet främsta skälet att resa

Vilket färdmedel resenären väljer beror på ålder samt i vilken fas i livet man befinner sig i, men också på syftet med resan och hur lång den är. Bilen används mest när man ska åka till jobbet, uträtta ett tjänsteärende eller handla, medan kollektivtrafiken är det självklara valet för att ta sig till skolan.

Oavsett färdmedel är arbetsresan det främsta skälet att resa. Av cykelresorna går 37 procent till arbetet och av bilresorna 34 procent. Motsvarande siffra för kollektivresorna är 29 procent. Resor till skola och utbildning görs till största delen med kollektivtrafiken eller med cykel.

TABELL 8

ANDEL RESOR AV ARBETSPENDLINGEN MED MÅL I GÖTEBORG 2005 SOM GÖRS MED BIL OCH MED KOLLEKTIVTRAFIK*

MED BIL		MED KOLLEKTIVTRAFIK	
Kungsbacka	88 %	Alingsås	38 %
Härryda	85 %	Partille	30 %
Lerum	83 %	Ale	21 %
Öckerö	81 %	Kungälv	19 %
Ale	79 %	Lerum	15 %
Kungälv	79 %	Härryda	14 %
Mölndal	74 %	Mölndal	14 %
Partille	63 %	Öckerö	13%
Alingsås	62 %	Kungsbacka	9 %

*Övriga resor görs med cykel eller till fots.

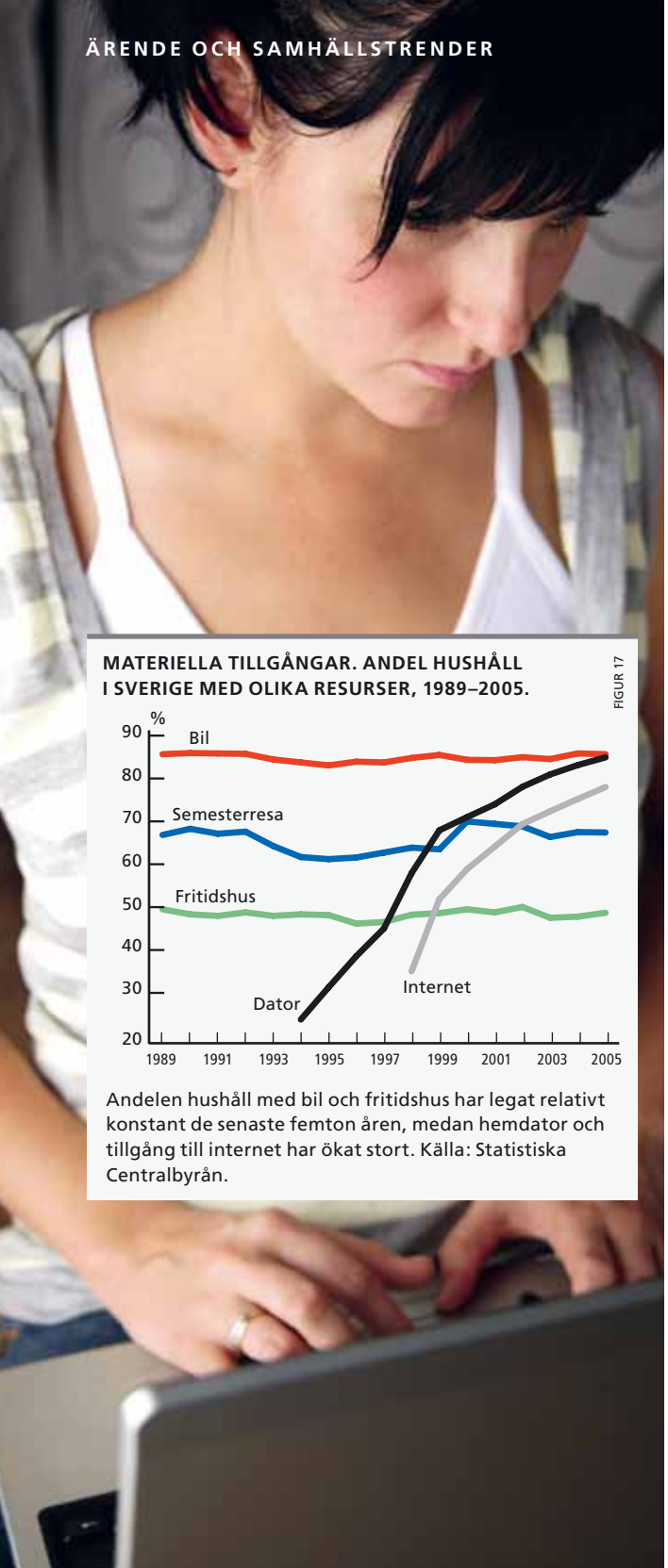
Källa: RVU 2005.

TABELL 9

ARBETSRESOR FRÅN GÖTEBORG OCH OMGIVNINGEN TILL OLIKA DELAR AV GÖTEBORG MED BIL OCH KOLLEKTIVTRAFIK KL 06–09

Till	SDN Centrum	SDN Linné	SDN Lundby	SDN Torslanda
Med bil	20 100	7 200	10 200	18 100
Kollektivt	16 100	4 600	4 900	1 400
Totalt	36 200	11 800	15 100	19 500

Källa: RVU 2005.



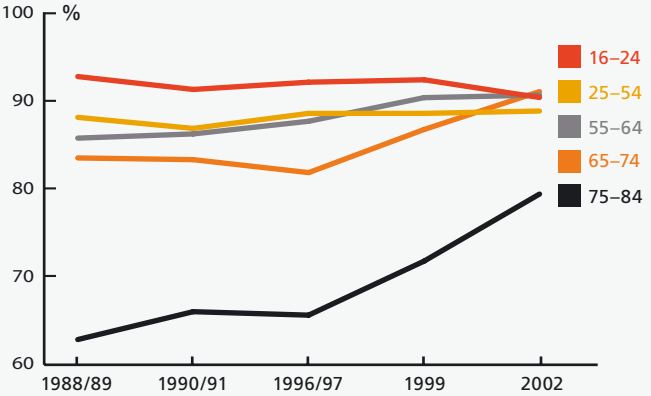
FIGUR 17

MATERIELLA TILLGÅNGAR. ANDEL HUSHÅLL I SVERIGE MED OLIKA RESURSER, 1989–2005.

Andelen hushåll med bil och fritidshus har legat relativt konstant de senaste femton åren, medan hemdator och tillgång till internet har ökat stort. Källa: Statistiska Centralbyrån.

FIGUR 18

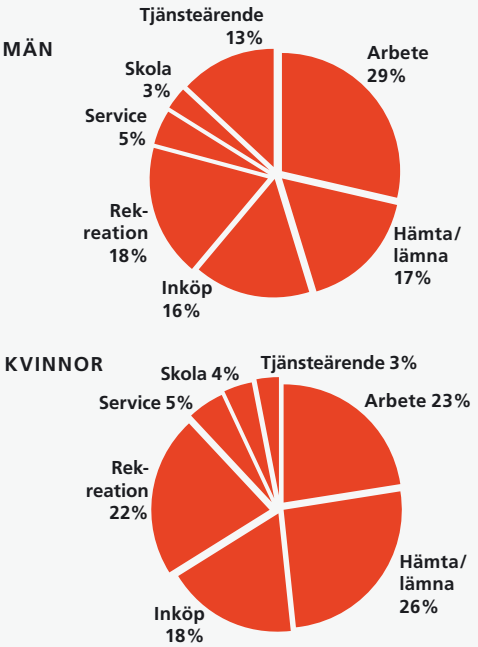
ANDEL I OLIKA ÅLDERSGRUPPER SOM MOTIONERAR PÅ FRITIDEN, RIKET 1988–2002



Äldre har ökat sin motion medan gruppen 16–24, från att ha legat i topp, motionerar mindre än åldrarna 65–74 år. Källa: Statistiska Centralbyrån.

FIGUR 19

ÄRENDE VID KORTA RESOR (<5 KM) MED BIL. MÄN OCH KVINNOR 30–49 ÅR, GÖTEBORG 2005



I relation till övriga bilresor gör män fler arbets- och tjänsteresor än kvinnor. Jämfört med övriga bilresor gör kvinnor fler 'hämta/lämna'-resor än män. En tredjedel av alla resor, oavsett färdmedel, går till bostaden. Här är dessa resor inte medräknade. Källa: RVU 2005.

Samhällstrender

Med internet reser yngre mindre

Rekreation är ett viktigt skäl att förflytta sig. I figur 18 ser vi att alla åldersgrupper motionerar mer på fritiden utom åldersgruppen 16–24 som 2002 motionerade mindre än gruppen 65–74. Trenden anger att 85 procent av befolkningen kommer att motionera på fritiden i framtiden.

Enligt RVU 2005 har gruppen under 25 år minskat antalet resor för rekreation med 24 procent jämfört med 1989. En teori är att tillgången till internet gör att unga människor umgås mer och mer hemifrån utan att behöva förflytta sig fysiskt. Den teorin styrks av hur hushållens tillgång till dator och internet har utvecklats.

Äldre ökar sin andel av hämta/lämna-resor

Män har högre andel arbets- och tjänsteresor än kvinnor. Kvinnor i åldersgruppen 25–29 har högre andel hämta/lämna-resor än män, medan för 50+ är det männen som har den större andelen hämta/lämna. Totalt sett har gruppen 50+ ökat antalet hämta/lämna-resor med 67 procent.

I Göteborg har antalet 50+ inte ökat i samma takt som befolkningen men antalet hämta/lämna-resor gjorda av gruppen 50+ har ändå ökat med 64 procent.

TABELL 10

MINSKNING AV ANTALET REKREATIONSRESOR I ÅLDERSGRUPPEN YNGRE ÄN 30 ÅR. 2005 JÄMFÖRT MED 1989.

Yngre än 30 år	Differens 1989/2005
Omgivningen	–21%
Göteborg	–32%
Totalt	–24%

Trots att antalet invånare under 30 år har ökat mer än andra åldersgrupper från 1989 till 2005 har antalet rekreationsresor minskat i åldersgruppen. Källa: RVU 1989 och 2005.

TABELL 11

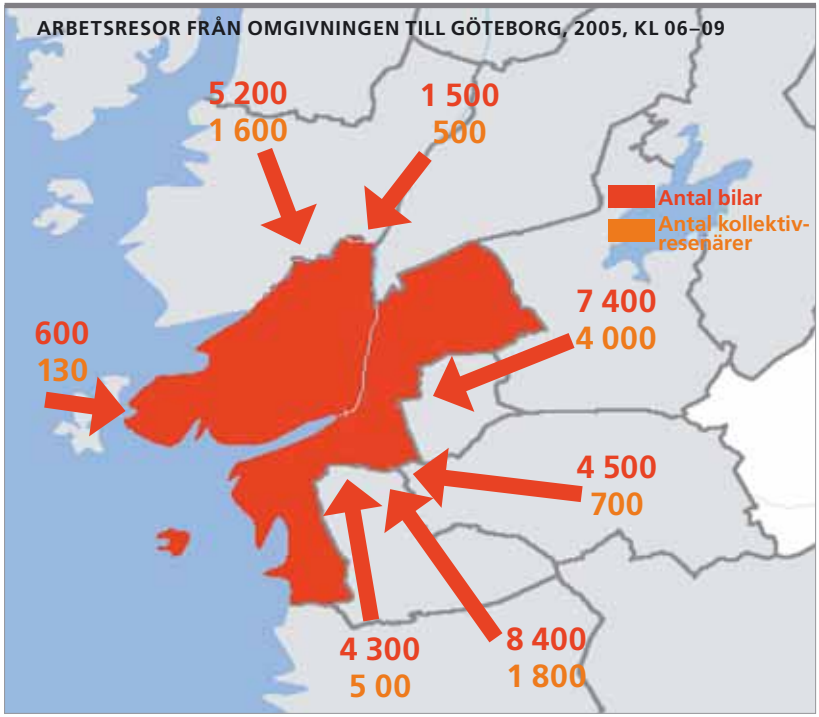
ÖKNING AV ANTALET HÄMTA/LÄMNA-RESOR I ÅLDERSGRUPPEN 50 ÅR OCH ÄLDRE. 2005 JÄMFÖRT MED 1989.

50 år och äldre	Differens 1989/2005
Omgivningen	70%
Göteborg	64%
Totalt	67%

Totalt sett har gruppen 50+ ökat antalet hämta/lämna-resor med 75 procent trots att åldersgruppen inte har ökat markant.

FIGUR 20

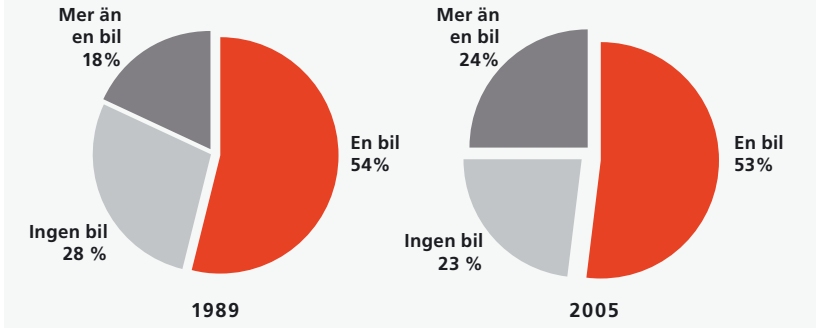
ARBETSRESOR FRÅN OMGIVNINGEN TILL GÖTEBORG, 2005, KL 06–09



Arbetsresan mellan kl 06–09 från omgivningen till Göteborg. Antal bilar och antal kollektivresenärer. I varje bil sitter det i genomsnitt 1,1 personer.

FIGUR 21

ANTAL BILAR PER HUSHÅLL. GÖTEBORGSREGIONEN 1989 OCH 2005



2005 har 77 procent av hushållen i Göteborgsregionen bil jämfört med 72 procent 1989. Hushåll utan bil köpte sin första bil i ungefär samma omfattning som hushåll med en bil köpte sin andra bil. Källa: RVU 1989 och 2005

Resenärerna

BILISTEN: Flerbilshushållen ökar

77 procent av hushållen i Göteborgsregionen har bil. Motsvarande siffra var 72 procent 1989. Samtidigt ökade andelen hushåll som har mer än en bil från arton procent 1989 till 24 procent 2005. Bakomliggande orsaker kan vara att hushållsekonomin förbättrats, att ungdomar väntar med att flytta hemifrån och att allt fler, särskilt bland kvinnorna, har jobb, egen ekonomi och körkort.

Antalet körkort i hela Göteborgsregionen har jämfört med 1989 ökat mer än befolkningen i körkortsålder. Tydligast märks skillnaden i Göteborg där antalet körkortsinnehavare ökade med tjugo procent medan befolkningen över arton år ökade med tio procent. Den största förändringen ser vi hos kvinnor över 50.

I åldern 18–29 år har däremot andelen med körkort minskat något både bland män och bland kvinnor jämfört med 1989. *Antalet* körkort i denna åldersgrupp har dock ökat.

Kvinnornas bilresor ökar

Ännu så länge är det männen som gör de flesta bilresorna, men kvinnornas andel ökar. I Göteborg har kvinnornas bilresor ökat i takt med befolkningsökningen. I omgivningen ökade kvinnornas bilresor fyra gånger mer än männens i antal.

KOLLEKTIVRESENÄREN: Fler män i kollektivtrafiken

Antalet kollektivresenärer har ökat i takt med befolkningsökningen de senaste femton åren. Göteborgaren gör idag cirka 290 000 kollektivresor varje dag – en ökning med fjorton procent jämfört med 1989.

I Göteborg ökar andelen kollektivresenärer som är män i jämförelse med kvinnorna. 1989 gjordes 36 procent av kollektivresorna av män och idag är det 41 procent. Även i omgivningen gjorde männen 41 procent av kollektivresorna 2005, vilket är samma andel som 1989.

TABELL 12

ANDEL AV BEFOLKNINGEN I GÖTEBORGSREGIONEN I ÅLDERN 18–84 MED KÖRKORT 2005 OCH 1989

KVINNOR	18–29	30–49	50–84	Totalt
2005	52%	85%	74%	72%
1989	55%	85%	52%	65%

MÄN	18–29	30–49	50–84	Totalt
2005	58%	93%	93%	83%
1989	64%	95%	87%	84%

1989 hade 74 procent av befolkningen i Göteborgsregionen i åldern 18–84 körkort, 2005 var siffran 78 procent. Andel med körkort i åldern 18–29 har minskat och mer bland män än bland kvinnor. I Göteborg minskade andelen män med körkort i åldern 18–29 från 69 till 60 procent. Motsvarande siffra för kvinnorna var 56/53. Åldersgruppen 50–84 i Göteborgsregionen har ökat sin körkortsandel, kvinnor med hela 22 procentenheter. Källa: RVU 1989 och 2005.

TABELL 13

ANTAL MED KÖRKORT I GÖTEBORGSREGIONEN 2005 OCH 1989

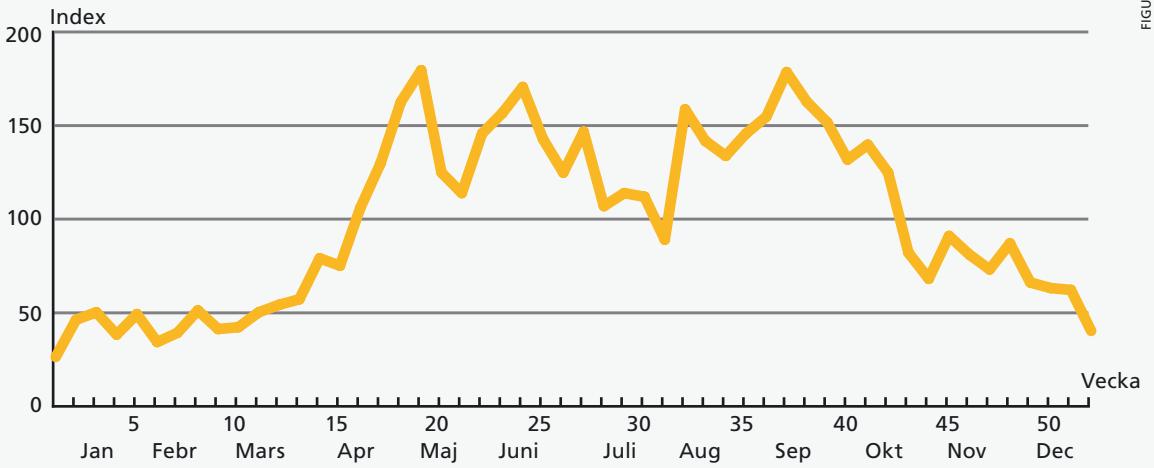
KVINNOR	18–29	30–49	50–84	Totalt
2005	49 000	105 800	103 300	258 100
1989	49 400	96 900	58 400	204 600

MÄN	18–29	30–49	50–84	Totalt
2005	57 500	119 400	120 700	297 700
1989	54 700	103 300	94 500	252 500

1989 hade 457 100 personer körkort i Göteborgsregionen, jämfört med 555 800 personer 2005. Det är en ökning med drygt 20 procent. Källa: RVU 1989 och 2005.

CYKELTRAFIKENS MEDELVECKOVARIATION I FYRA FASTA MÄTPUNKTER 2006. KÄLLA: TRAFIKKONTORET.

FIGUR 22



Skolresorna ökar mest

Nästan hälften av alla skolresor i Göteborgsregionen görs med kollektivtrafiken. Antalet skolresor med kollektivtrafiken i Göteborgsregionen med mål i Göteborg har ökat med 15 000 resor eller 60 procent jämfört med 1989. Klockan 06–09 är antalet skolresor med kollektivtrafiken i Göteborgsregionen med mål i Göteborg nästan lika många som antalet arbetsresor (7 000).

Under perioden 1989–2005 infördes fria skolresor med skolkort i Göteborg för elever i grund- och gymnasieskola samtidigt som skolverket införde möjligheten för eleverna att välja fritt bland friskolorna, oavsett om de ligger inom kommunen eller inte. Detta kan förklara en del av ökningen av antalet skolresor med kollektivtrafiken samt den större geografiska spridningen.

CYKLISTEN: Cykelturen går oftast till jobbet

1989 var det cirka 26 000 personer i Göteborgsregionen som cyklade till arbetet. 2005 var det 35 000, varav 12 000 angav att de vanligtvis inte cyklar till arbetet. Det motsvarar två gånger fler 'flexibla' pendlare än 1989. En förklaring kan vara det gynnsammare vädret hösten 2005 jämfört med vid intervjutillfällena 1989. När vi justerat för detta räknar vi med att cykelpendlingen till arbetet ökat med tolv procent under perioden. Det är intressant att väderleken kan påverka cykelpendlingen med nästan 50 procent av antalet resor.

Cirka 60 procent av cykelresorna till arbetet görs av göteborgare. Dessutom görs det cirka 20 000 cykelresor i Göteborgsregionen till skolor och lärosäten. Drygt hälften av dessa görs av göteborgare.

Cykelresor är relativt korta; 80 procent är under fem kilometer. Vardagar är det resorna till och från arbetsplatsen som dominerar. Även denna utveckling kan förklaras med att Göteborgs befolkning föryngrats. 80 procent av cykelresorna görs av personer som är under 50 år; 40 procent är under 30 år.

Andelen kvinnor som cyklar är något större än andelen män, men utvecklingen går mot lika stora andelar. För femton år sedan gjordes 57 procent av cykelresorna av kvinnor och 43 procent av män. Idag ser vi att fördelningen mellan kvinnor och män blir allt mer lika (53/47).

I Göteborg finns de flitigaste cyklisterna i de centrala stadsdelarna Majorna, Linnéstaden och Centrum.

TABELL 14

ANTAL KOLLEKTIVRESOR TILL SKOLA OCH ARBETE MELLAN KL 06–09, 2005

	Till skola	Till arbetet	Totalt
I Göteborg	26 000	33 000	70 000
I omgivningen	16 000	9 000	25 000

ANTAL KOLLEKTIVRESOR TILL SKOLAN MED MÅL I GÖTEBORG, 1989 OCH 2005

	1989	2005
Inom Göteborg	20 000	33 000
Från omgivningen	5 000	7 000

ANTAL KOLLEKTIVRESOR MELLAN KL 06–09 MED MÅL I GÖTEBORG, 2005

	Till skola	Till arbetet	Totalt
Från Göteborg	23 000	27 000	58 000
Från omgivningen	7 000	7 000	14 000

Källa: RVU 1989 och 2005.

TABELL 15

CYKELRESOR PER ÄRENDE, 1989 OCH 2005

	1989	2005
Till arbetet		
Göteborg	13 900	22 200
Omgivningen	12 200	12 700
Till skola/utbildning		
Göteborg	5 700	10 100
Omgivningen	7 900	8 300
Inköp		
Göteborg	7 000	6 600
Omgivningen	6 900	6 600
Rekreation		
Göteborg	13 300	10 700
Omgivningen	10 000	8 600

1989 var andelen som cyklade till arbetet men som angav att de brukar åka på annat sätt 29 procent. 2005 var motsvarande andel 40 procent. Källa: RVU 1989 och 2005.

Befolkningen i Göteborgsregionen reser inte oftare idag än för femton år sedan. Då som nu gör befolkningen drygt tre resor per person och vardag. Men vi är fler som reser och vi bosätter oss allt längre bort från våra arbetsplatser som finns koncentrerade till Göteborg. Vilket färdmedel resenären väljer beror på ålder och var i livet man befinner sig.

Sedan 1989 har Göteborgs befolkning föryngrats. Detta påverkar resmönstren. Antalet körkort i befolkningen har ökat men andelen med körkort i åldern 18–29 har minskat.

Bilanvändningen varierar stort i Göteborgsregionen och ligger på femtio procent i Göteborg och sjuttio procent i omgivningen. Kollektivtrafikens andel av alla resor varierar också mycket, från tjugosex procent i Göteborg till tio procent i omgivningen.

Trafiken blir allt mer jämställd: kvinnorna tar marknadsandelar från männen när det gäller bilresor och männen från kvinnorna i kollektivtrafiken.

Detta och mycket mer erfar vi när vi jämför resvaneundersökningarna från 1989 och 2005.

PRODUKTION APPELLERA/L BULUKIN MAJ 2007. FOTO STINA OLSSON, THOMAS HARRYSSON, PETER SVENSON MFL. TRYCK TYPOPRINT GÖTEBORG.

Göteborgs Stad

Vägverket

västtrafik