



RVU Västra Götaland
2023-11-03
VGR Analys 2023:56

Resvaneundersökning i Västra Götaland

2022–2023

Datum: 2023-10-25

Dokumentnamn: Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023

Diarienummer: IKN 2023–00423

Sammanfattning

Inledning och metod

Resvaneundersökningen (RVU) 2022–2023 ger viktiga insikter i arbetet med kommande trafikförsörjningsprogram, infrastrukturplaner, planering av kollektivtrafiken och detaljerad trafikplanering i kommuner. Det övergripande resultatet presenteras i den här rapporten samt i en interaktiv rapport för den som vill titta mer detaljerat på siffrorna.

Resvaneundersökningen är framtagen på uppdrag av Västra Götalandsregionens tidigare kollektivtrafiknämnd (numera Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden).

Kollektivtrafikbarometern är en resenärs- och invånarundersökning av Svensk kollektivtrafik. Resvaneundersökningen i Västra Götaland 2022–2023 har Västra Götalandsregionen valt att göra som ett tillägg till ordinarie undersökning via en beställning av minst 11 200 respondenter.

Hur reser invånarna i Västra Götaland?

Andel respondenter som uppger att de gjort en resa är 73 procent. Viss skillnad kan ses i jämförelsen mellan olika åldersgrupper, då personer i arbetsför ålder reser mer än personer över 65 år, med tydlig koncentration till pendlingsstider måndag till fredag. De flesta resor understiger tio kilometer och bil är det vanligaste huvudsakliga färdmedlet (58 procent). Kollektivtrafik, taxi, cykel och gång utgör sammanlagt 41 procent av resandet. Jämförelsevis reser kvinnor och personer i de yngre åldersgrupperna i högre grad med kollektivtrafik, så även personer vars inkomst understiger 30 000 kronor i månaden. Vid en geografisk jämförelse är det hållbara resandet högre i och omkring Göteborg. Merparten av resorna har som syfte att ta sig till och från arbetet, dock visar undersökningen att distansarbete fortfarande är relativt vanligt.

Vanor kring olika transportmedel

Bilen används ofta, totalt sett är det 63 procent som åker bil minst två gånger i veckan. Män och personer i åldrarna 45–64 år reser jämförelsevis mer frekvent med bil. Bilpool och samåkning nyttjas i begränsad omfattning, endast tre procent anger att de deltagit i en bilpool och nio procent att de samåkt under sin bilresa. En viktig faktor vid valet av transportmedel är tillgången till avgiftsfri parkering – hemma och vid arbetsplatsen/skolan.

Invånarnas prioriteringar och tro på framtida vanor

Kollektivtrafik är det färdmedel som högst andel respondenter anser borde prioriteras högre än idag. Detta gäller även bland dem som har bilen som

dominerande färdssätt, boende såväl i kommuner med väl utbyggd kollektivtrafik som kommuner med ett begränsat utbud. Med andra ord verkar det finnas en vilja att i större utsträckning välja hållbara resor. Det finns en tydligare ambition att öka sitt resande med cykel och kollektivtrafik än med bil, men ett lågt intresse av att delta i en bilpool. När det gäller att kombinera bil och kollektivtrafik är intresset lägre i större städer och högre i landsbygds- och pendlingskommuner.

Invånarnas attityder kring trafikmiljön

Överlag känns trafikmiljön säker för 65 procent av respondenterna. Mest säkert upplevs trafikmiljön vara när man åker bil och kollektivtrafik, minst säkert anses trafikmiljön vara när man cyklar. Över hälften anser att det är god framkomlighet och sällan köer när de åker bil. Bäst framkomlighet upplevs i Dalslandskommunerna samt i Essunga och Gullspång, medan det anses vara en sämre i Alingsås, Göteborg och på Tjörn. Drygt hälften svarar att det finns goda möjligheter att parkera med bil i sin kommun, men det skiljer sig stort mellan större och mindre kommuner. I Göteborg är det endast 17 procent som instämmer i påståendet om goda parkeringsmöjligheter, medan motsvarande andel är över 80 procent i exempelvis Essunga, Gullspång, Grästorp och Munkedal.

Fördjupning i olika geografier

I de större kommunerna med stadstrafik¹ är enkätresultatet möjligt att dela upp i stadsområde respektive omkringliggande område, i rapporten benämnt omland. I stadsområdena är det något färre som gjort en resa på undersökningdagen, jämfört med i omlanden. Det är jämförelsevis betydligt fler som i omlanden valt bilen som färdssätt, medan skillnaderna inte är lika stora när det gäller kollektivtrafik. I stadsområdena är det vanligare än i omlanden att välja cykel eller gång som färdssätt. Det hållbara resandet är alltså betydligt högre i stadsområdena än i omlanden. Det speglar också vilka typer av färdssätt man har tillgång till och skulle vilja få en högre prioritet. Boende i stadsområdena känner sig överlag mer trygga än boende i omlanden när de går, cyklar eller åker kollektivt. I omlanden anser man att det är mer trafiksäkert att färdas med bil.

¹ Alingsås, Borås, Kungsbacka, Lidköping, Mölndal, Skövde, Trollhättan, Uddevalla och Vänersborg. Hela Göteborg är stadsområde.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	2
Innehållsförteckning	4
Figurförteckning.....	6
Tabellförteckning	7
Inledning	8
Metod.....	9
Hur reser invånarna i Västra Götaland?	10
Resor under en dag.....	10
Hur långt reser invånarna?	11
Färdmedelsfördelning	12
Färdmedelsfördelning kommungrupper.....	13
Färdmedelsfördelning per kön.....	15
Färdmedelsfördelning per ålder.....	15
Färdmedelsfördelning per inkomst.....	17
Marknadsandelar	18
Olika definitioner av marknadsandel.....	18
Marknadsandel hållbara resor	19
Marknadsandel kollektivtrafik/ bil	20
Ärende och syfte med resan	21
Förvärsarbete, avstånd till arbete och distansarbete	23
Vanor kring olika transportmedel	25
Bilen används ofta	25
Bilpool används av ett fåtal	26
Samåkning.....	26
Parkeringsavgift påverkar valet av färd sätt.....	26
Hur ofta invånarna går, cyklar eller åker moped/MC.....	27
Invånarnas prioriteringar och tro på framtida vanor	29
Prioriteringsfrågor.....	29
Invånarnas tro på ett mer hållbart framtida resande	33
Lågt intresse av att delta i bilpool	35
Det finns ett visst intresse av att kombinera färd sätt	36
Invånarnas attityder kring trafikmiljön	37

Upplevd säkerhet i olika trafikmiljöer	37
Framkomlighet	40
Parkeringsmöjligheter	41
Fördjupning i olika geografier	43
Jämförelse resandet stadsområde och omlanden	44
Jämförelse färdmedelsfördelning stadsområde och omlanden.....	44
Tillgång till transportmedel.....	45
Parkering	46
Prioriteringar och attityder	46
Bilagor	48
Bilaga 1: Bakgrundsfakta om respondenterna	48
Bilaga 2: Kommuntabell nyckeltal	52
Bilaga 3: Frågorna i resvane-undersökningen	54
Bilaga 4: Kartor över de nio kommunernas uppdelning.....	59
Bilaga 5: SKR:s kommungrupper	63

Figurförteckning

Figur 1: Fördelning av andel resor per starttimme	11
Figur 2: Huvudsakligt färdmedel samt alla färdmedel per resa i Västra Götaland	13
Figur 3: Huvudsakligt färdmedel i procent fördelat på SKR:s kommungrupper.....	14
Figur 4: Alla färdmedel i procent fördelat på SKR:s kommungrupper.....	14
Figur 5: Resor med och färdmedel i procent fördelat på kön	15
Figur 6: Resor med olika färdmedel i procent fördelat på ålder	16
Figur 7: Resor med olika färdmedel i procent fördelat på hushållets totala inkomster per månad	17
Figur 8: Förklaring av olika marknadsandelar	18
Figur 9: Karta över hållbara resor fördelat per kommun.....	19
Figur 10: Karta över kollektivtrafikens marknadsandel gentemot bil fördelat per kommun	20
Figur 11: Ärendefördelning per resa i procent (hemresa exkluderad)	21
Figur 12: Ärendefördelning för enbart kollektivtrafikresor i procent.....	22
Figur 13: Detaljerad ärendefördelning för samtliga resor i procent	22
Figur 14: Ärendefördelning fördelat på ålder i procent	23
Figur 15: Distansarbete per vecka i procent.	24
Figur 16: Andel som har tillgång till avgiftsfri parkering hemma eller hos arbetsgivare/ skolan	27
Figur 17: Prioritering av gång i olika kommuner	30
Figur 18: Prioritering av cykel i olika kommuner	31
Figur 19: Prioritering av kollektivtrafik i olika kommuner	32
Figur 20: Prioritering av bil i olika kommuner	33
Figur 21: Invånarnas syn på hur en bilpool skulle påverka deras bilresande?	35
Figur 22: Säker trafikmiljö vid olika färdmedel	37
Figur 23: Andel som instämmer respektive tar avstånd i kring framkomlighet och skyltning i trafiken	40
Figur 24: Andel som instämmer i påstående att det är god framkomlighet och sällan köer när jag kör bil i min kommun (kommuner med högst andel respektive med lägst andel).....	41
Figur 25: Andel som instämmer respektive tar avstånd från påståendet: Det finns goda möjligheter att parkera bil i min kommun	42
Figur 26: Karta över de kommuner som går att dela upp i stadsområden och omlanden.....	43
Figur 27: Färdmedelsandelar i stadsområdena och omlanden.....	44
Figur 28: Marknadsandelarna i stadsområdena och omlanden	45
Figur 29: Andel av respondenterna som har körkort.....	50

Tabellförteckning

Tabell 1: Fakta om resor fördelat på kön och ålder	10
Tabell 2: Andel resor per reslängd	12
Tabell 3: Avstånd till arbete/skola	24
Tabell 4: Andelen som åker bil olika ofta fördelat på ägande eller tillgång till bil.....	25
Tabell 5: Hur ofta personer går, cyklar eller åker moped/ MC	28
Tabell 6: Invånarnas syn på vilka färdmedel som borde prioriteras högre än idag	29
Tabell 7: Invånarnas syn på förändring av deras framtida resande.....	33
Tabell 8: Respondenternas tro på ett ökat resande inom olika färdmedel..	47
Tabell 9: Antal respondenter fördelat på kön och ålder.....	48
Tabell 10: Andel respondenter fördelat på typ av bostad	49
Tabell 11: Andel respondenter fördelat på hushållets storlek	49
Tabell 12: Andel respondenter fördelat på sysselsättning.....	49
Tabell 13: Andel respondenter fördelat på hushållets samlade inkomst	50

Inledning

Resvaneundersökningen (RVU) 2022–2023 ger viktiga insikter och kunskap om färdmedel, resvanor, prioriteringar och behov inom mobilitet. Resultatet är viktigt i arbetet med kommande trafikförsörjningsprogram, infrastrukturplaner, planering av kollektivtrafiken och detaljerad trafikplanering i kommuner.

Målgruppen är i huvudsak kommunerna i Västra Götaland, Västtrafik och Västra Götalandsregionen även om det finns flera aktörer som kan ha nytta av en RVU på olika sätt. Det övergripande resultatet presenteras i den här rapporten samt i en Power BI-rapport ([länk](#)) för den som vill titta mer detaljerat på siffrorna.

I Västra Götaland har inte heltäckande större resvaneundersökning genomförts på många år. Däremot har resvaneundersökningar genomförts i samband med Västsvenska paketet för Göteborgsregionen samt i enskilda kommuner. Kollektivtrafikbarometern innehåller en resvaneundersökning som genomförs löpande, men med betydligt färre respondenter än denna. Underlaget är tillräckligt för att säga något om hela geografin men går inte att bryta ner på enskilda kommuner vilket är möjligt i RVU 2022–2023. I rapporten finns olika geografier redovisade – helheten som är Västra Götaland + Kungsbacka (benämns Västra Götaland), SKR:s kommungrupper, enskilda kommuner samt en fördjupning med nio kommuner uppdelade i stads- och omlandsområden.

Resultat från olika resvaneundersökningar är generellt sett inte jämförbara. Metoderna skiljer sig ofta åt vad gäller definitionen av resan, urvalskriterier, ålder och geografi, insamlingsmetod och undersökningsperiod.

Resvaneundersökningen är framtagen på uppdrag av Västra Götalandsregionen tidigare kollektivtrafiknämnd (numera Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden).

Projektgrupp för resvaneundersökningen:

- Maria Larsson, Samhällsanalys, VGR
- Jonas Hägglund, Analys, Västtrafik
- Martin Elofsson, Regional samhällsplanering, VGR
- Åsa Rydin Svenberg, Samhällsanalys, VGR
- Cecilia Olbin Gard, Samhällsanalys, VGR (t om juli 2023)

Metod

Kollektivtrafikbarometern är en resenärs- och invånarundersökning av Svensk kollektivtrafik. Den sker över hela landet och svar samlas in löpande under året. Resvaneundersökningen i Västra Götaland 2022–2023 har Västra Götalandsregionen valt att göra som ett tillägg till ordinarie undersökning. Under sex månader gjordes tillägget för samtliga kommuner i Västra Götaland och i Kungsbacka.

- september, oktober, november år 2022
- mars, april, maj år 2023

Respondenterna i RVU tillfrågades om att delta i undersökningen på samma sätt som inom Kollektivtrafikbarometerens ordinarie undersökning. Insamlingen skedde med en postal inbjudan med möjlighet att besvara enkäten via webben eller med telefonintervjuer. Det är en beprövad metod som är lämplig för en bred målgrupp och ger en god representation gentemot befolkningen. Urval av respondenter skedde utifrån befolkningsregistret och förutsättningarna kring fördelning mellan postnummerområden. Urvalet gjordes också med målet att uppnå hög representativitet mot befolkningens sammansättning. Det innebär ett kvoturval, vilket gör att svarsfrekvensmättet är en mindre viktig kontrollparameter jämfört med mått på representativitet vad avser till exempel ålder och kön. Svarsfrekvensmättet är däremot viktigt vid en undersökning med obundet slumpmässigt urval. När kvoter för ålder och kön uppnås sänds inga ytterligare påminnelser till urval inom den gruppen som ännu inte besvarat enkäten.

I resvaneundersökningen beställdes minst 11 200 respondenter utöver ordinarie undersökning. Dessutom har Mölndal, Borås och Kungsbacka kommuner köpt till extra svar. Sammantaget gav det 20 800 svar under perioden. Antal svar beställdes enligt per kommun enligt nedan, totalt 49 kommuner i Västra Götaland samt Kungsbacka i Halland:

- Göteborg: 500 respondenter.
- Borås, Mölndal, Trollhättan, Uddevalla, Vänersborg, Skövde, Lidköping, Alingsås och Kungsbacka: 300 respondenter, varav 75–100 av dessa ska vara boende utanför stadsområdet, kallat omland i rapporten.
- Övriga 40 kommuner: 200 respondenter per kommun.

Hur reser invånarna i Västra Götaland?

Resor under en dag

En resa definieras i undersökningen som en förflyttning med ett specifikt ärende, till exempel för inköp, arbete, skola, fritidsaktivitet eller liknande. Respondenterna fick frågan om de gjort någon förflyttning/resa under gårdagen.

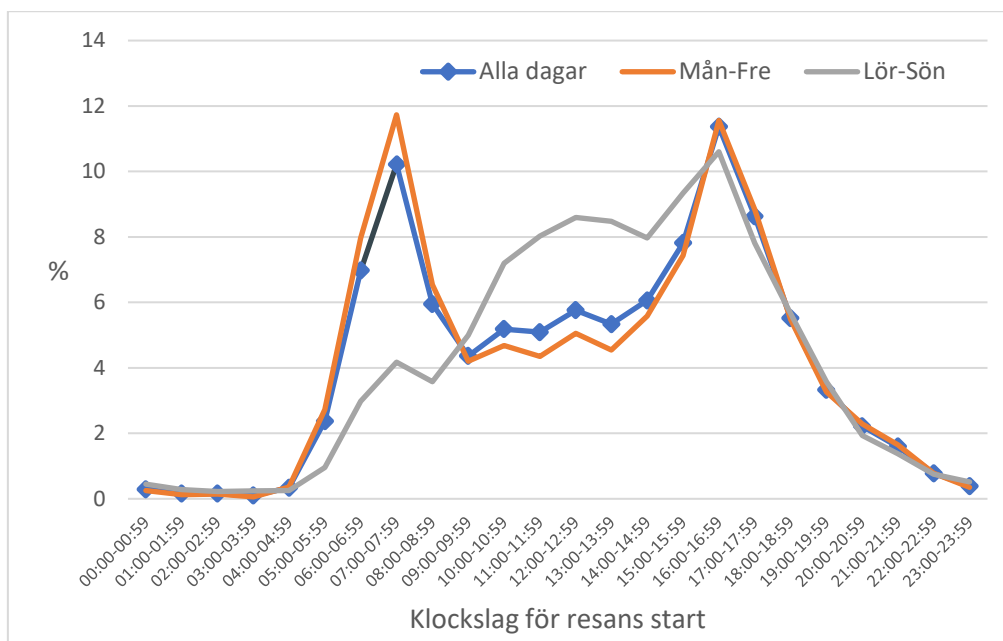
Andelen respondenter som uppger att de gjort en resa är 73 procent. Det är ingen nämnbar skillnad mellan könen, däremot finns skillnader mellan olika åldersgrupper. I gruppen 65–85 år uppger 61 procent att de gjort en resa, medan andelen är betydligt högre, 79 procent, i åldersgruppen 26–44 år. I de kommuner där högst andel har genomfört en resa ligger nivån på drygt 77 procent. Det är exempelvis i Grästorp, Svenljunga, Herrljunga, Skara och Kungsbacka. Lägst andel finns i Tidaholm på 62 procent och Karlsborg med 66 procent.

I genomsnitt gör invånarna i Västra Götaland 1,6 resor per dag. Bland de personer som gör minst en resa så är genomsnittet 2,1 resor per dag. Det är ingen skillnad mellan kvinnor och män. Åldersmässigt gör gruppen 26 till 44 år något fler resor än övriga åldersgrupper. Bland de äldsta är andelen som gör en resa lägre än övriga grupper, men däremot är antalet resor per dag ungefär lika bland de 65–85 åringar som gjort minst en resa som för övriga åldersgrupper.

Tabell 1: Fakta om resor fördelat på kön och ålder

	Andel som genomfört en resa	Antal resor per person	Antal resor per person av de som gjort en resa	Resdag mån till fre.	Resdag lör. och sön.
Samtliga	73 %	1,6	2,1	76 %	24 %
Kvinnor	73 %	1,6	2,1	76 %	24 %
Män	72 %	1,6	2,1	76 %	24 %
15–19 år	78 %	1,6	2,0	75 %	25 %
20–25 år	74 %	1,5	2,0	73 %	27 %
26–44 år	79 %	1,7	2,2	75 %	25 %
45–64 år	77 %	1,7	2,1	76 %	24 %
65–85 år	61 %	1,3	2,0	79 %	21 %

Mellan kl. 6 och 9 påbörjas 23 procent av resorna, med en tydlig topp kl. 7 till 8. Det är en tidpunkt då de flesta åker till skolan och arbetet. Mellan kl. 9 och 15 är det färre resor som startar och sen runt kl. 16 börjar resandet öka igen. Högst andel är det mellan kl. 16 och 17 då elva procent av resorna görs. Efter kl. 21 sker endast tre procent av resorna. I figur 1 syns skillnaderna mellan resor måndag till fredag respektive lördag och söndag då en majoritet är lediga från skola och arbetet. Det är tydligt att man börjar sitt resande senare på helgen med en topp runt kl. 16.



Figur 1: Fördelning av andel resor per starttimme

Hur långt reser invånarna?

I undersökningen framkommer det att 40 procent av resorna är upp till fem kilometer långa. Ungefär lika stor andel, 41 procent, är längre än 10 km. Generellt blir resorna kortare ju fler resor man gör under en dag, över 50 procent av den tredje resan är kortare än fem kilometer.

Det finns en viss könsskillnad vad gäller reslängd där kvinnor gör något fler kortare resor och män gör något fler längre resor. Åldersmässigt är det små skillnader, men gruppen 26 till 44 år har högst andel resor kortare än fem kilometer. Längst reser 20 till 25 åringar och 65 till 85 åringar men det är små skillnader.

Tabell 2: Andel resor per reslängd

Avstånd	Andel
0–1 km	9 %
1,1–5 km	31 %
5,1–10 km	19 %
10.1-km	41 %

Färdmedelsfördelning

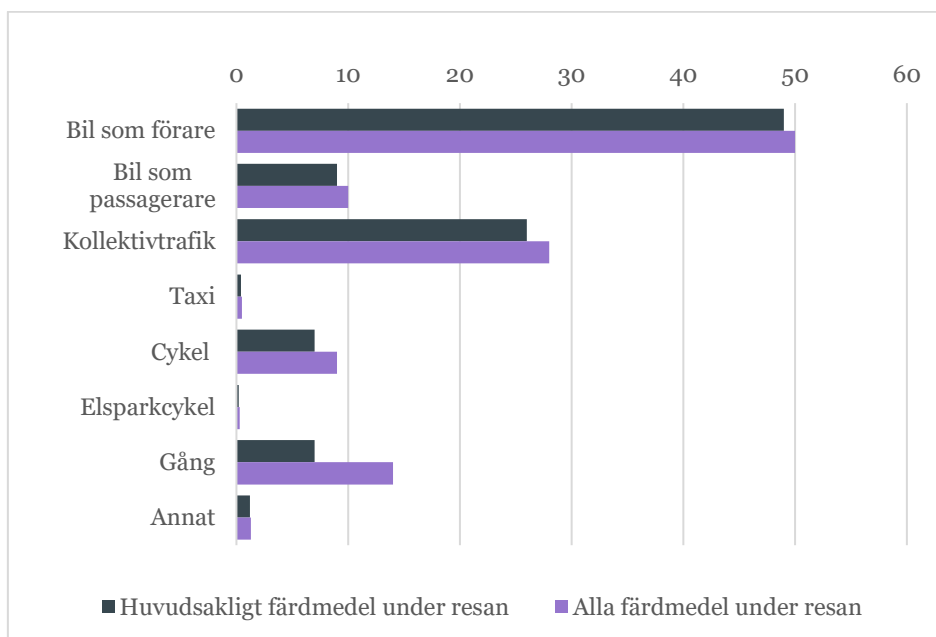
I resvaneundersökningen får respondenterna ange *alla färdmedel* de använt under varje resa och de får också ange vilket som är det *huvudsakliga färdmedlet* för respektive resa. *Huvudsakligt färdmedel* summerar upp till 100 procent och en resa har bara ett huvudsakligt färdmedel. Däremot blir summan högre än 100 procent för *alla färdmedel* eftersom flera färsätt ibland används på en resa.

Genomgående i rapporten redovisas *huvudsakligt färdmedel* men här redovisas även *alla färdmedel* på grund av att gång ofta är en delmängd av resorna. Framförallt kollektivtrafikresor innehåller gångresor men det gäller även bil eftersom parkering kan ligga en bit ifrån målpunkten. Gång får därför en betydligt högre andel i *alla färdmedel* än i *huvudsakligt färdmedel*.

I diagrammet är bilresan uppdelad på förare och passagerare och dessa tillsammans ger en andel på 58 procent. Bilen sammantaget är det vanligaste färdmedlet oavsett om det är alla eller huvudsakligt.

Kollektivtrafiken står för 26 procent av resorna utifrån huvudsakligt färdmedel, cykel och gång har båda sju procent. Den samlade andelen kollektivtrafik, cykel och gång är 40 procent och läggs taxi och elsparkcykel till så blir andelen marginellt högre, 41 procent.

Gällande *alla färdmedel* så är det tydligt i figur 2 att andelen gång ökar mer än övriga färdmedel och ligger då på 14 procent.

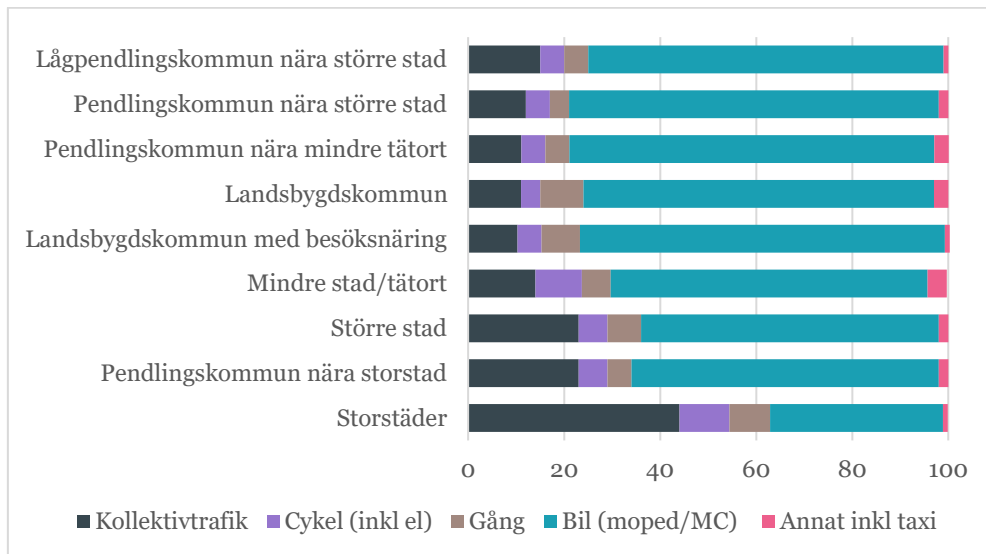


Figur 2: Huvudsakligt färdmedel samt alla färdmedel per resa i Västra Götaland

Färdmedelsfördelning kommungrupper

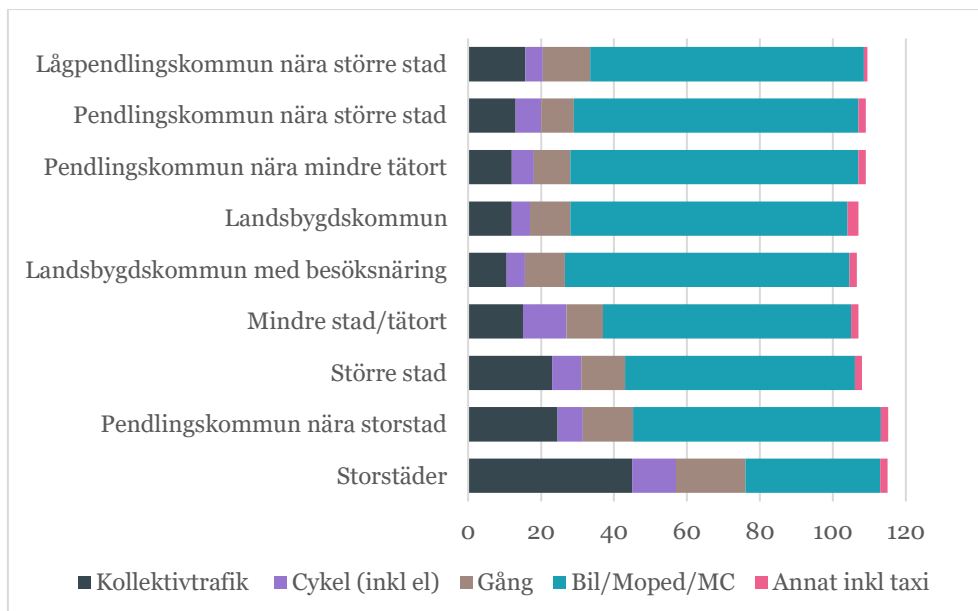
De stora skillnaderna i färdmedelsfördelning mellan kommunerna i Västra Götaland beror bland annat på kommunernas befolkningsstorlek, geografisk struktur och utbud av kollektivtrafik.

I kommuner där en större andel av befolkningen bor i kommunhuvudorten eller andra tätorter är förutsättningarna för att gå, cykla och åka kollektivtrafik bättre jämfört med kommuner där befolkningen är mer utspridd. Det är tydligt i figur 3 som visar färdmedelsfördelningen mellan SKR:s kommungrupper (se bilaga 4). Andelen hållbart resande är högst i *storstäder* (Göteborg), *större städer* och i *pendlingskommun nära storstad*. Bilen står dock fortfarande för en majoritet av resorna i alla kommungrupperna utom i *storstäder* (Göteborg). Störst andel bilresande är det i *pendlingskommun nära större stad* och *pendlingskommun nära mindre tätort* där bilresandets andel som huvudsakligt färdmedel är nära 80 procent.



Figur 3: Huvudsakligt färdmedel i procent fördelat på SKR:s kommungrupper

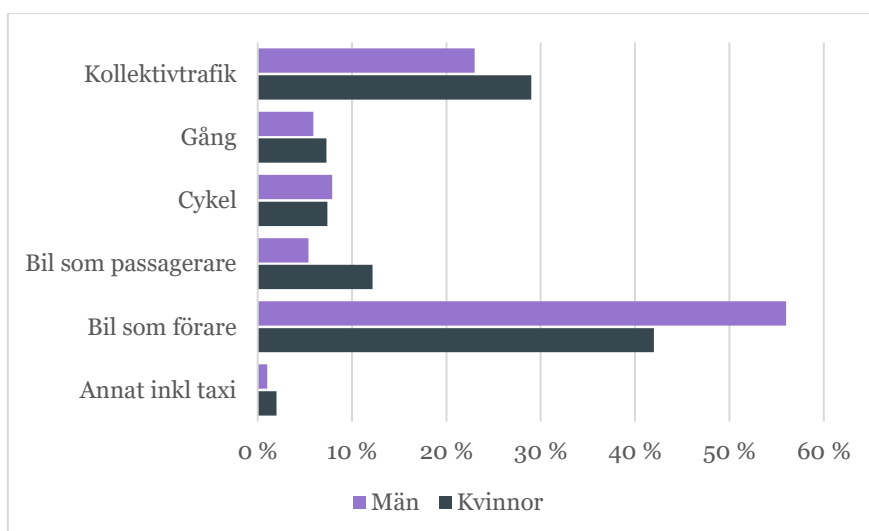
Fördelat på alla färdmedel per resa framträder liknande mönster men med skillnaden att gång ökar sin andel, framförallt i de större städerna. Cykel utgör även en högre andel i mindre stad/tätort.



Figur 4: Alla färdmedel i procent fördelat på SKR:s kommungrupper

Färdmedelsfördelning per kön

Bilen är det vanligaste färdmedlet för både kvinnor och män även om det är vanligare bland männen. Bilresor står för 61 procent av männens resor jämfört med 54 procent för kvinnor. Kvinnor är i högre utsträckning passagerare och använder i högre utsträckning kollektivtrafik än män. Kollektivtrafiken står för 29 procent av kvinnors resor jämfört med 23 procent av männens. Män cyklar i något högre utsträckning medan andelen kvinnor som går är något högre.



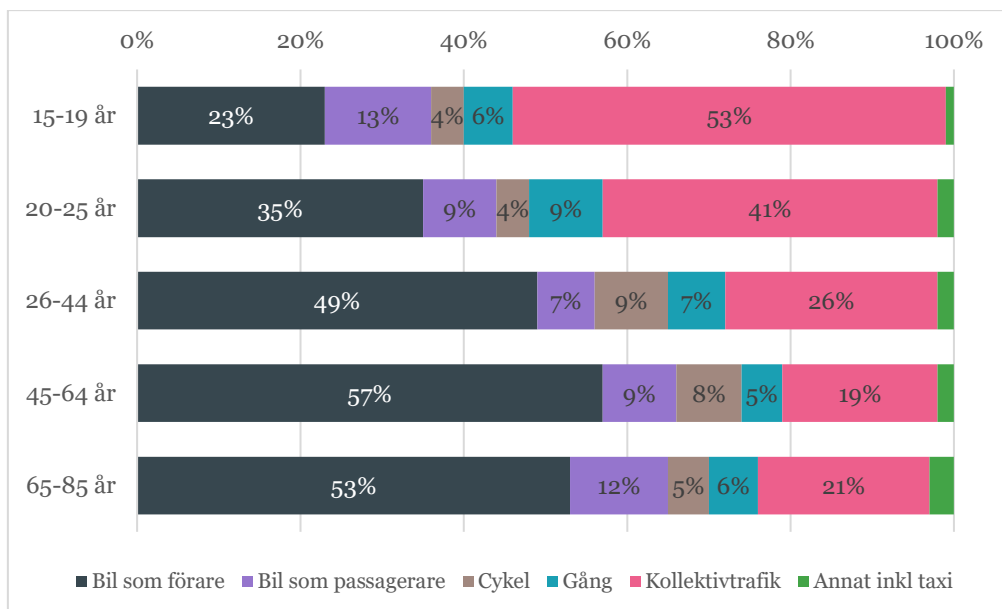
Figur 5: Resor med och färdmedel i procent fördelat på kön

Färdmedelsfördelning per ålder

Figur 6 visar att kollektivtrafiken är det viktigaste färdmedlet för de unga. Bilen är det vanligaste färdmedlet från 26 år och uppåt medan kollektivtrafiken är vanligast mellan 15 och 25 år. Högst andel som cyklar är i åldern 26–44 år. 20–25-åringarna är den grupp som har högst andel gående.

I åldersgrupperna 15–19 och 20–25 ligger det hållbara resandet med kollektivtrafik, gång och cykel högt, i båda grupperna är det över 50 procent. I åldern 26–44 år är det drygt hälften som reser med bil, medan bilresandet står för 66 procent i åldersgruppen 45–64 år. I samma åldersgrupp står kollektivtrafikresorna för 19 procent av alla resor, vilket är lägst andel bland samtliga åldersgrupper.

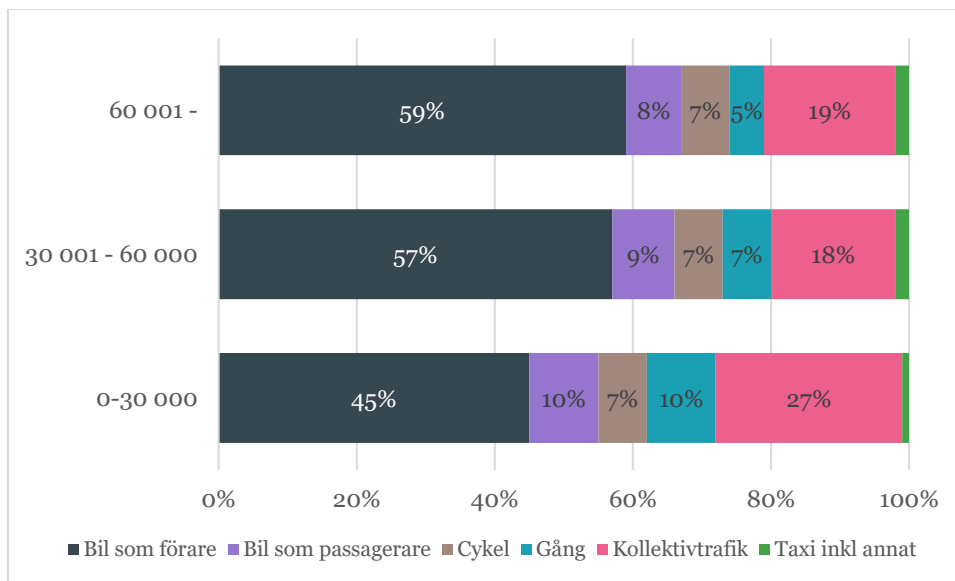
För den äldre delen av befolkningen, 65–85 år är andelen bilresor 65 procent. Kollektivtrafikresorna står för 21 procent, och andelen gång och cykel ligger på elva procent.



Figur 6: Resor med olika färdmedel i procent fördelat på ålder

Färdmedelsfördelning per inkomst

Färdmedelsfördelningen skiljer sig framförallt åt mellan inkomstnivåer² över och under 30 000 kronor i månaden. Kollektivtrafikens andel är betydligt högre i hushållen med lägst inkomst (0–30 000 kronor i månaden), jämfört med de två grupperna som tjänar mer. Den gruppen går också i högre utsträckning, men när det kommer till cykel så är andelen högst i den gruppen med en hushållsinkomst över 60 000 kronor i månaden.



Figur 7: Resor med olika färdmedel i procent fördelat på hushållets totala inkomster per månad

² Det som efterfrågades var hushållets totala inkomst per månad innan skatt.

Marknadsandelar

Olika definitioner av marknadsandel

Marknadsandelar beskriver en andel av ett eller flera färdmedel av antingen alla färdmedel eller en delmängd av färdmedel. Marknadsandelen beräknas genom att dividera det färdmedlet som man vill räkna ut andelen för med det totala. I den här rapporten redovisas två typer av marknadsandelar:

- Hållbara resors marknadsandel
- Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel

Hållbara resors marknadsandel	Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel
$\frac{\textit{kollektivtrafik} + \textit{taxi} + \textit{gång} + \textit{cykel}}{\textit{kollektivtrafik} + \textit{gång} + \textit{cykel} + \textit{bil} + \textit{taxi}}$	$\frac{\textit{kollektivtrafik} + \textit{taxi}}{\textit{kollektivtrafik} + \textit{taxi} + \textit{bil}}$

Figur 8: Förklaring av olika marknadsandelar

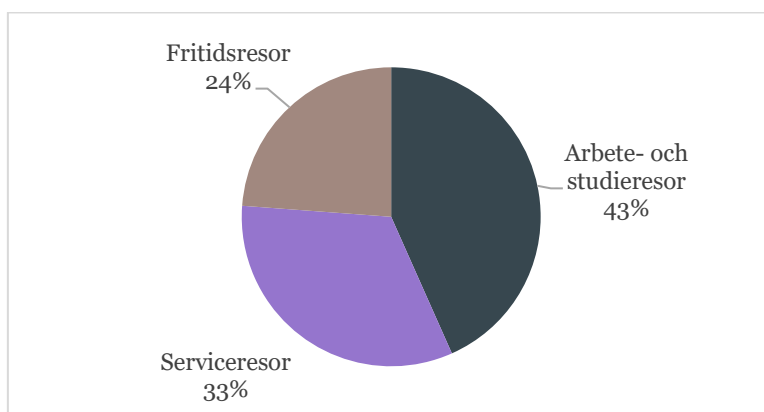
Hållbara resors marknadsandel är ett mål i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Syftet är att sätta fokus på det hållbara resandet och att det inte ska vara en konkurrenssituation mellan kollektivtrafik, gång och cykel.

Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel är en andel som mätts under många år och har bäring på att få en överflyttning från bil till kollektivtrafik. Syftet är att minska trafikens miljöpåverkan och att minska trängsel i trafiken.

Ärende och syfte med resan

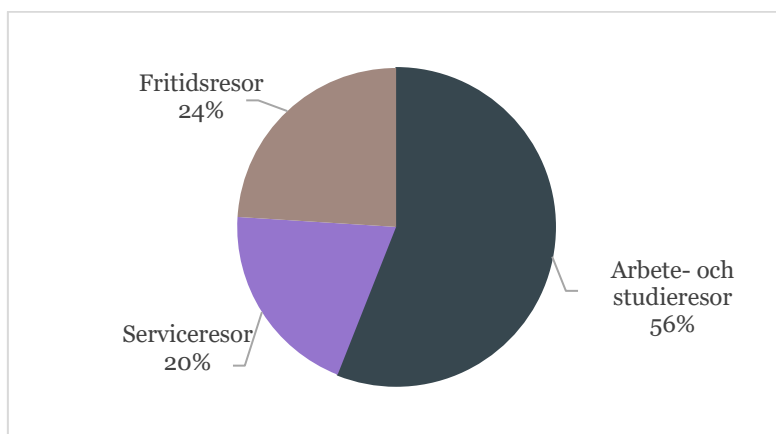
I figur 11 redovisas syftet med resan i tre kategorier. I arbete- och studieresor ingår resor till och från dessa samt tjänsteresor. I serviceresor ingår inköp av dagligvaror, skjutsa annan person, övriga inköp, serviceärenden som sjukvård, bank, post, hämta/lämna inom barnomsorgen och annat ärende. I fritidsresor ingår egen fritidsaktivitet eller nöje samt besöka släkt och vänner.

I resvaneundersökningen hade 43 procent av resorna som syfte att ta sig till arbetet eller skola. Fritidsresorna stod för 24 procent och serviceresor för 33 procent. I den här fördelningen är hemresan exkluderad. En begränsning i undersökningen är att den gäller från 15 till 85 år. En hög andel av 7- till 15-åringarna gör resor till skolan. Hade dessa varit med så hade andelen arbete- och studieresor varit högre.



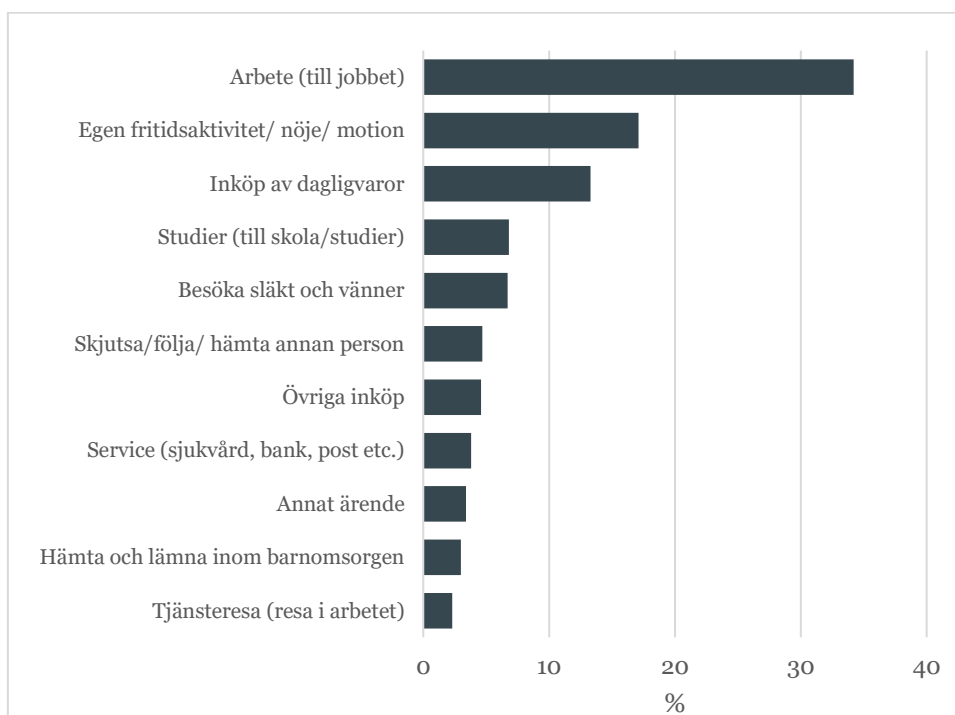
Figur 11: Ärendefördelning per resa i procent (hemresa exkluderad)

Fördelningen mellan ärenden skiljer sig åt mellan färdstätt. I kollektivtrafiken är andelen arbete- och studieresor hög medan andelen serviceresor är betydligt lägre än genomsnittet för samtliga färdmedel.



Figur 12: Ärendefördelning för enbart kollektivtrafikresor i procent

En mer detaljerad fördelning på ärende visar att en tredjedel av alla resor är arbetsresor medan resor till skola/studier står för 7 procent. Näst vanligast är resor till egna fritidsaktiviteter, nöjen eller motion, vilket står för 17 procent av resorna. Inköpsresor står för 13 procent av alla resor.

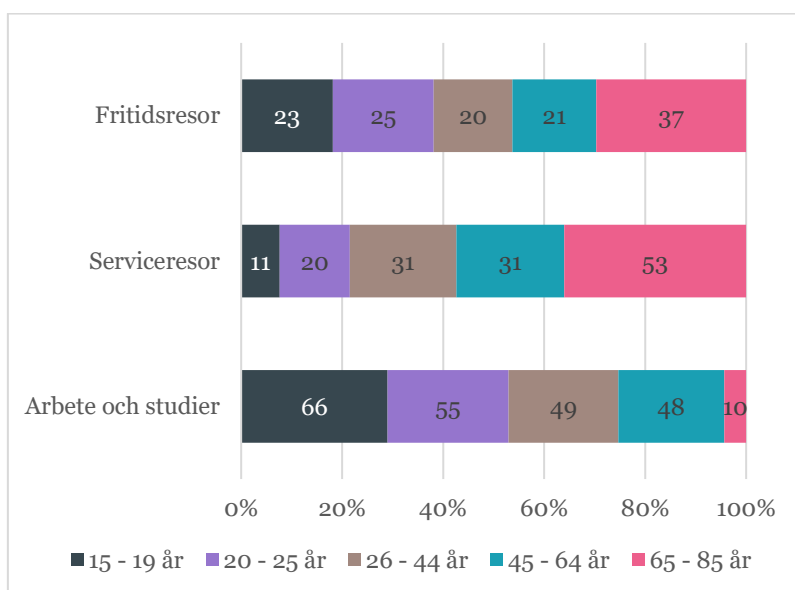


Figur 13: Detaljerad ärendefördelning för samtliga resor i procent

Kvinnor och män har i huvudsak liknande ärenden när de reser på en övergripande nivå fördelat på arbets- och studieresor, serviceresor samt fritidsresor. Däremot finns det skillnader i den mer detaljerade nivån. Exempelvis hämta/ lämna inom barnomsorgen där kvinnor står för 63

procent och männen för 35 procent. Liknande skillnad finns vad gäller besöka släkt och vänner samt service i form av sjukvård, bank, post mm. Däremot är andelen män högre som reser för övriga inköp samt specifikt tjänsteresor i arbetet. Inköp av dagligvaror är fördelat lika mellan kvinnor och män.

Ärenden varierar i högre utsträckning utifrån ålder än kön. I figur 14 framträder hur gruppen 15–19 år gör få serviceresor medan gruppen 65–85 år står för en hög andel.



Figur 14: Ärendefördelning fördelat på ålder i procent

Förvärvsarbetande, avstånd till arbete och distansarbete

Drygt hälften av respondenterna förvärvsarbetar och 80 procent av dem gjorde minst en resa på undersökningsdagen. De jobbar i huvudsak dagtid på vardagar (82 procent) och resten fördelar sig på 13 procent skiftarbete, 1,7 procent kvällsarbete, 1,5 procent natt och 0,7 procent helg.

Den motoriserade marknadsandelen är 27 procent bland de förvärvsarbetande. Främsta anledningarna till att resa med kollektivtrafik för den här gruppen är att slippa parkering samt att det är miljövänligt. Främsta anledningarna till att inte resa med kollektivtrafiken är att avgångstiderna inte passar samt att restiden är för lång. Drygt hälften av de förvärvsarbetande reser med Västtrafik minst en gång i månanden.

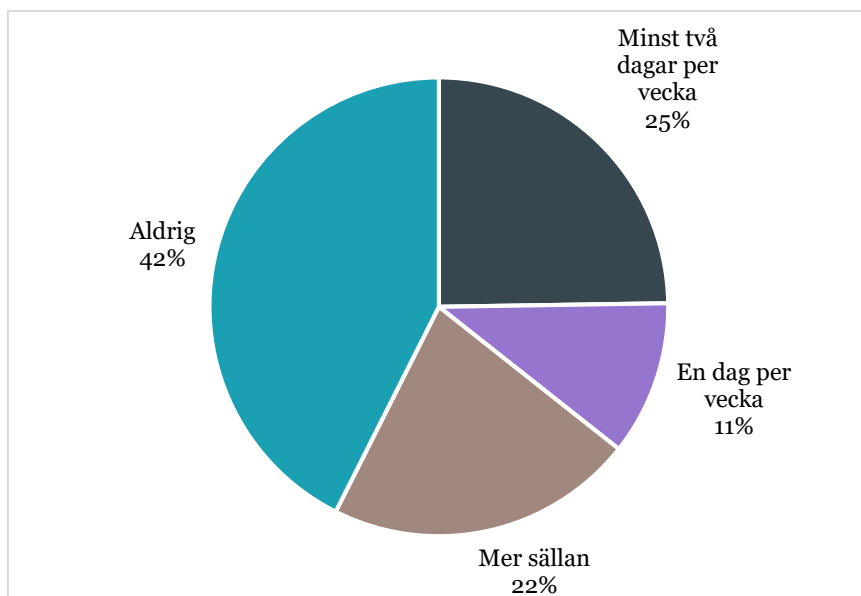
En femtedel av förvärvsarbetande och studerande har max tre kilometer till sitt arbete eller skola. Drygt hälften har upp till tio kilometer och resten har längre. Det skiljer sig något mellan förvärvsarbetande och studerande, där något högre andel av de som jobbar har längre till arbetet.

Tabell 3: Avstånd till arbete/skola

Avstånd	Förvärvsarbetande	Studerande
0–3 km	19 %	22 %
3,1–5 km	14 %	13 %
5,1–10 km	19 %	16 %
mer än 10 km	46 %	43 %
Vet ej	2 %	6 %

I rapporten *Resandeutveckling efter pandemin*³ beräknas utifrån bransch och yrke, att uppskattningsvis 28 procent av den arbetande befolkningen skulle teoretiskt ha möjlighet att arbeta på distans på heltid. OECD uppskattade 2018 att möjligheterna i Sverige till distansarbete varierade mellan 33 och 51 procent.

Resvaneundersökningen visar att distansarbete håller delvis i sig efter pandemin och 25 procent arbetar på distans minst två dagar i veckan. Andelen som aldrig jobbar på distans ligger på 42 procent.



Figur 15: Distansarbete per vecka i procent.

³ [Resandeutveckling efter pandemin](#)

Vanor kring olika transportmedel

Bilen används ofta

Totalt sett åker 64 procent av invånarna bil minst två gånger i veckan. Andelen som använder bilen minst en dag i månaden är 84 procent. De som åker bil ofta gör också fler resor per dag än de som åker bil mer sällan.

Bland personer som äger bil eller har tjänstebil/ leasingbil åker 77 procent bil flera gånger i veckan. För personer som har tillgång till bil på annat sätt är andelen 28 procent som åker bil minst två gånger i veckan. I den gruppen åker däremot 69 procent minst en gång i månaden.

Tabell 4: Tillgång till bil fördelat på hur ofta man åker bil

	Åker bil 2-7 dagar/ vecka	Åker bil 1-4 ggr/ månad	Åker bil mer sällan	Åker aldrig bil
Samtliga	64 %	20 %	9 %	7 %
Äger bil, tjänstebil/ leasingbil	77 %	18 %	4 %	2 %
Tillgång till bil på annat sätt	28 %	41 %	24 %	7 %
Har inte tillgång till bil	6 %	24 %	34 %	37 %

Män resor oftare med bil än kvinnor. 40 procent av männen reser med bil 5-7 dagar per vecka, jämfört med 30 procent av kvinnorna. Åldersgruppen 45 till 64 år reser mest frekvent med bil, 44 procent reser med bil 5-7 dagar per vecka.

Bland de yngsta och de äldsta är det mer vanligt att resa med bil två till fyra dagar i veckan. Åldersgruppen 20 till 25 år har den högsta andelen som aldrig reser med bil, tio procent. De yngre blir förmodligen i högre utsträckning skjutsade av sina föräldrar.

Bilpool används av ett fåtal

När det gäller frågan om man har deltagit i en bilpool eller annan bildelningstjänst under det senaste året svarar 3 procent ja och 97 procent nej. Högst andel svarande som deltagit i bilpool finns i Göteborg med sju procent. I de flesta kommunerna är andelen som deltagit i bilpool en eller två procent. Några kommuner har en högre andel runt fyra–fem procent exempelvis Uddevalla, Mölndal, Borås, Lilla Edet, Töreboda, Tranemo, Svenljunga och Strömstad. Av de personer som svarat att de deltagit i en bilpool eller annan bildelningstjänst är det 60 procent som svarar att de har använt den senaste året.

Samåkning

Totalt sett i Västra Götaland samåkte nio procent under sin bilresa med någon annan. Till största delen är det troligtvis personer i samma hushåll som samåker. Det är mer vanligt att kvinnor samåker än män, tolv respektive fem procent. Bland yngre och äldre är det också mer vanligt att samåka. I åldersgruppen 30–44 år är andelen som samåker lägst.

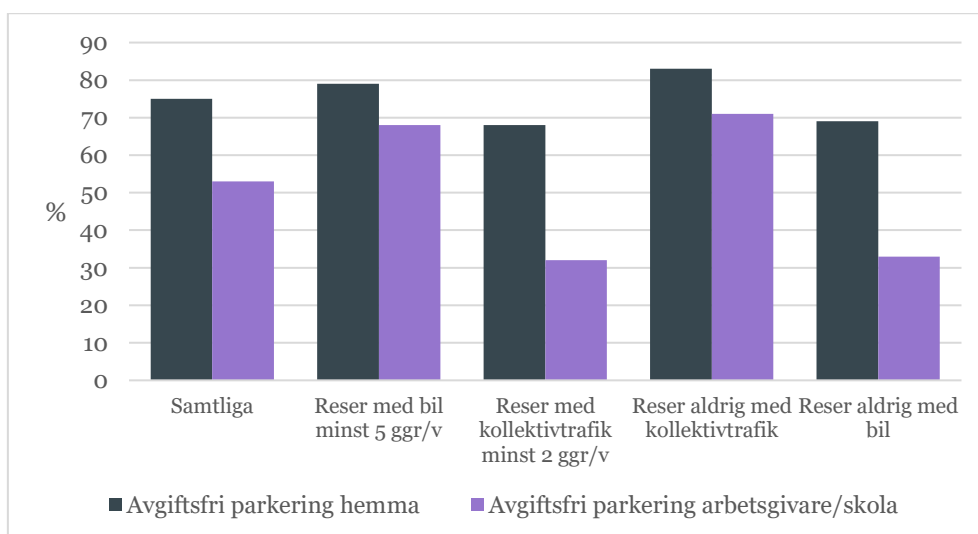
Parkeringsavgift påverkar valet av färdstätt

Tillgång till avgiftsfri parkering verkar vara en viktig faktor vid valet av transportmedel. Resultatet i resvaneundersökningen visar att det finns ett samband mellan hur ofta man använder bil och tillgången till avgiftsfri parkering både hemma och på arbetsplatsen/skolan.

Totalt svarar 75 procent att de har tillgång till gratis parkering hemma, det kan vara på egen tomt eller avgiftsfritt i närområdet. 23 procent svarar att de betalar för parkeringsplats vid bostaden. Högst andel svarande med gratis parkering finns i Mellerud och Essunga med 99 respektive 98 procent och lägst andel finns i Göteborg med 36 procent. I Göteborg svarar 58 procent att de har tillgång till betald parkering.

Det finns ett samband mellan gratis parkering hemma och hur ofta man reser med bil. Av de invånare som reser med bil minst fem dagar i veckan har 79 procent gratis parkering hemma. Andelen är ännu högre, 83 procent, i den grupp som uppgett att de aldrig reser med kollektivtrafiken. Bland personer som reser minst fem dagar i veckan med kollektivtrafik är andelen 66 procent som har tillgång till gratis parkering hemma.

På arbetsplatsen eller skolan har 53 procent tillgång till kostnadsfri parkering, och 20 procent har tillgång till parkering med avgift. Bland de personer som använder bilen minst fem dagar i veckan har 68 procent avgiftsfri parkering hos arbetsgivare eller skolan. I samma grupp är det endast 16 procent som behöver betala för parkeringen. Det är stor skillnad mot den gruppen som använder bil 1–3 dagar i veckan, där 37 procent har tillgång till avgiftsfri parkering hos arbetsgivare eller skola. Bland de som reser ofta med Västtrafik, minst två gånger i veckan så är det 32 procent som kan parkera gratis på jobbet/skolan medan det bland de som aldrig reser med kollektivtrafiken ligger andelen på 71 procent.



Figur 16: Andel som har tillgång till avgiftsfri parkering hemma eller hos arbetsgivare/ skolan

Hur ofta invånarna går, cyklar eller åker moped/MC

Respondenterna fick frågan hur ofta man använder gång, cykel eller moped/MC som färdssätt. Svaren visar att andelen som går minst två gånger i veckan är 63 procent och att andelen som aldrig går är tio procent. Det är betydligt lägre andelar som använder cykel eller elcykel. 21 procent säger att de cyklar två gånger eller mer i veckan och 38 procent säger att de aldrig cyklar. Totalt har 59 procent svarat att de har tillgång till cykel och tolv procent har svarat att de har tillgång till elcykel. Vad gäller el-sparkcyklar och moped/MC så är det få som använder det över huvud taget. Båda dessa används av fem procent någon gång då och då.

Det är inga större skillnader mellan kvinnor och män vad gäller gång som färdmedel. Det är marginell högre andel bland kvinnor som använder cykel medan det är högre andel män som använder el-sparcykel och moped/MC.

De yngsta och de äldsta går i högre utsträckning och det är vanligare att cykla mellan 26 och 64 år. Åldersgruppen 45–64 år använder gång mer sällan som färdmedel än övriga åldersgrupper. Det är första hand 15–19 år som använder moped/MC (troligen mest moped), i den åldern använder nio procent det som färdmedel minst två gånger i veckan. 45 till 64 år står för en andel på två procent och det är sannolikt mer MC än moped i den gruppen. El-sparcykel är vanligast i åldern 20–25 år, där tre procent använder det som färdmedel minst två gånger i veckan.

I större kommuner är det generellt högre andelar som oftare använder gång, cykel och el-sparcykel som färdmedel medan det i mindre kommuner är något vanligare med moped/MC. De flesta kommunerna i Skaraborg har en generellt hög andel som cyklar.

Tabell 5: Hur ofta personer går, cyklar eller åker moped/ MC

Användning	Andel gång	Andel cykel/ elcykel	Andel el- sparkcykel	Moped/ MC
2–7 dagar per vecka	63 %	21 %	1 %	2 %
1–4 dagar per månad	14 %	16 %	2 %	2 %
Mer sällan	12 %	25 %	6 %	5 %
Aldrig	10 %	38 %	91 %	90 %

Invånarnas prioriteringar och tro på framtida vanor

Prioriteringsfrågor

Kollektivtrafik är det färdmedel som högst andel invånare (67 procent) anser borde prioriteras högre än idag. Det är också få som tycker motsatsen, enbart fem procent anser inte att kollektivtrafiken borde prioriteras högre än idag. Däremot är det endast 20 procent som anser att bil borde prioriteras högre än idag och det är 35 procent som tar avstånd från påståendet. Endast 12 procent av personer som inte har tillgång till bil instämmer med det påståendet att bil ska prioritera högre. Andelen som instämmer i att cykel borde prioriteras högre än 55 procent och vad gäller gång är andelen 48 procent.

Resultatet tyder på att även om invånarna har bilen som det dominerande färdmedlet så önskar man att kollektivtrafik, gång och cykel ska prioriteras högre än idag. Med andra ord verkar det som att det finns en vilja att i högre utsträckning välja gång, cykel eller kollektivtrafik än idag om dessa var högre prioriterade.

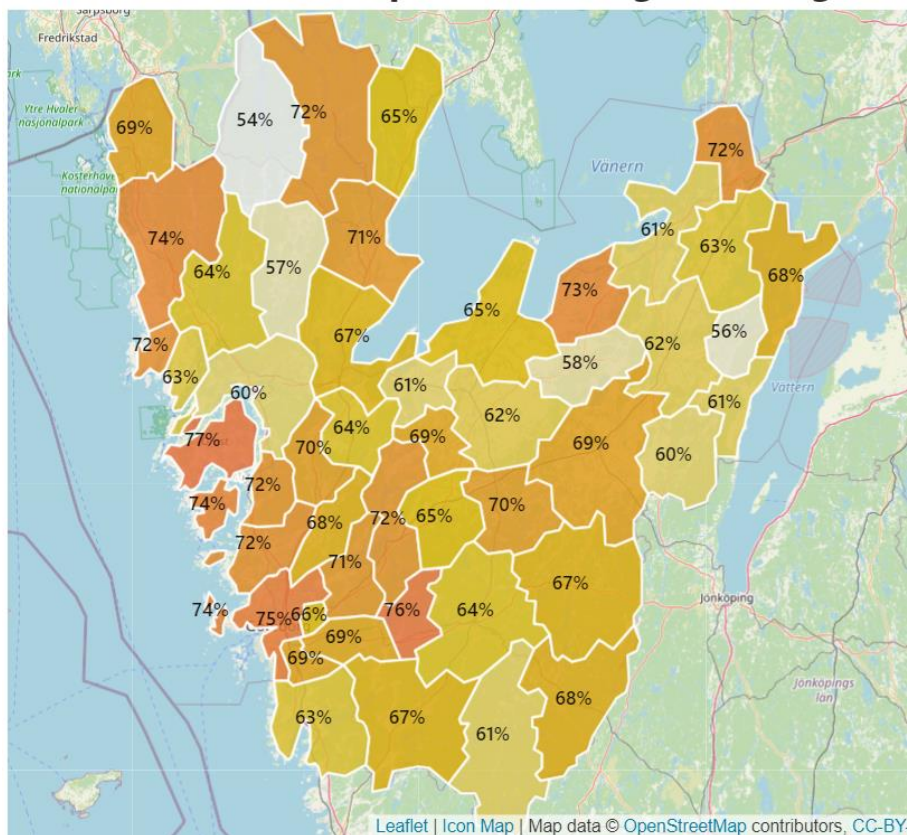
Tabell 6: Invånarnas syn på vilka färdmedel som borde prioriteras högre än idag

	Andel i Västra Götaland som instämmer i påståendet	Andel i Västra Götaland som tar avstånd från påståendet
Gång borde prioriteras högre än idag	48 %	11 %
Cykel borde prioriteras högre än idag	55 %	12 %
Kollektivtrafik borde prioriteras högre än idag	67 %	5 %
Bil borde prioriteras högre än idag	20 %	35 %

Gång

Fördelat på kommuner är det boende i Sotenäs som har högst andel som anser att gång borde prioriteras högre än idag. Även Göteborg, Lysekil, Tjörn och Tanum har en hög andel som vill prioritera gång. I fem kommuner är andelen under 40 procent som vill att gång prioriteras högre än idag och det är Ulricehamn, Grästorp, Herrljunga, Essunga och Färgelanda.

Kollektivtrafik borde prioriteras högre än idag



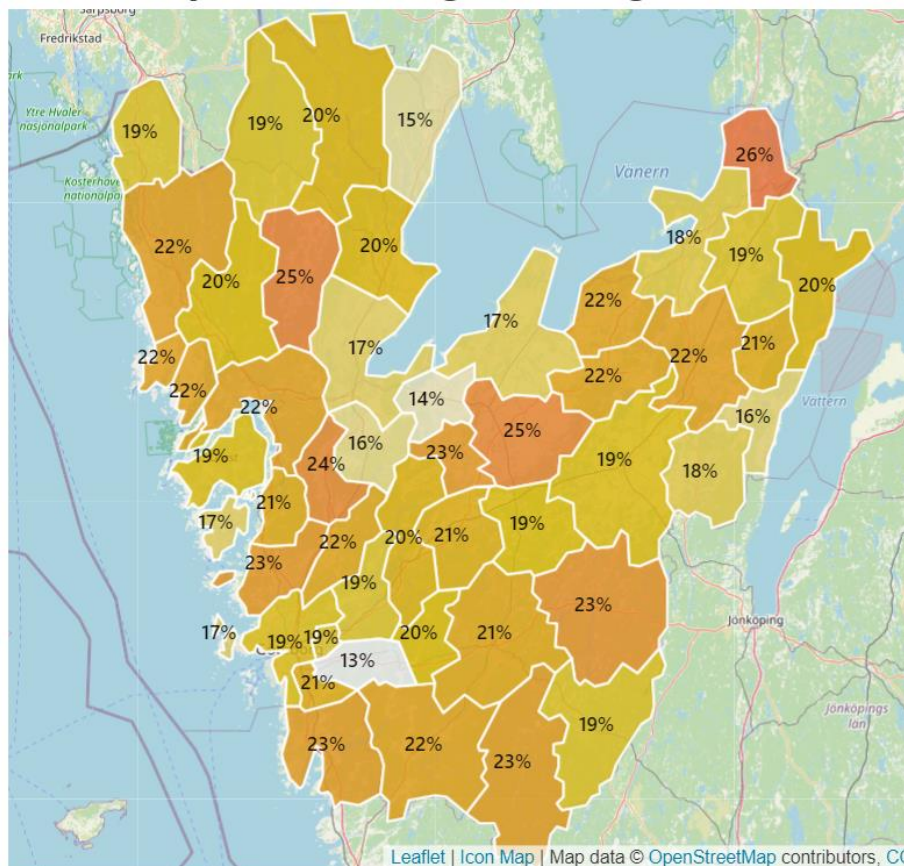
Figur 19: Prioritering av kollektivtrafik i olika kommuner

Bil

Enbart 20 procent av invånare i Västra Götaland tycker att bil borde prioriteras högre än idag. Dessutom tar 35 procent aktivt avstånd från att bil borde prioriteras högre. Personer som inte har tillgång till bil vill i ännu lägre utsträckning prioritera bil, endast 12 procent instämmer med det påståendet. I Gullspång, Färgelanda, Vara och Lilla Edet anser högst andel invånare att bil borde prioriteras högre än idag. Det är också kommuner där många har tillgång till bil. Men samtidigt är det inget generellt samband. Till exempel är andelen lägst i Härryda, Grästorps och Åmål.

En jämförelse mellan de större kommunerna visar att andelen som vill att bil prioriteras högre finns högre i Skövde, Uddevalla och Borås medan andelen är lägre i Göteborg, Trollhättan, Vänersborg och Lidköping.

Bil borde prioriteras högre än idag



Figur 20: Prioritering av bil i olika kommuner

Invånarnas tro på ett mer hållbart framtida resande

Respondenterna fick frågan om de tror att deras resande med bil, kollektivtrafik och cykel kommer förändras framöver. Tabell 7 visar att det finns en mer tydlig ambition att öka sitt resande med cykel och kollektivtrafik än med bil.

Tabell 7: Invånarnas syn på förändring av deras framtida resande

	oförändrat	minskat	ökat
med bil	71 %	17 %	12 %
med cykel	68 %	7 %	25 %
med kollektivtrafik	71 %	7 %	22 %

Fördelat på kommungrupperna är det högst andel som tror att de kommer öka bilresandet i lågpendlingskommun nära större stad. I storstad och större städer och även i landsbygdskommuner ligger andelen lite lägre. Högst andel som tror att de kommer minska sitt bilresande finns i mindre städer/tätorter. I kommunerna är andelen högst som tror att de kommer öka sitt bilresande i Ale, Lerum, Skara, Essunga, Alingsås, Mellerud, Karlsborg och Ulricehamns kommuner. Det är framförallt arbetssökande, studerande och föräldralediga som tror på ett ökat bilresande. Kommuner där högst andel tror att de kommer minska sitt bilresande är Lidköping, Skövde, Vänersborg, Åmål och Trollhättan.

Generellt är det högre andelar som tror på ökat cyklande i större kommuner. Lägst andel är det i lågpendlingskommuner och pendlingskommuner nära mindre tätorter samt större stad. Mest tror man i Mariestad och Öckerö på ett ökat cyklande (36 procent). Höga andelar finns också Skövde, Tranemo, Lidköping, Karlsborg, Dals-Ed, Vänersborg, Trollhättan och Alingsås. Ett minskat cykelresande är det högst andel som tror på i Falköping, Munkedal, Mellerud och Uddevalla. Högst ambition att cykla mer har personer i åldrarna 26 till 44 år.

Ett ökat kollektivtrafikresande tror man mest på i större städer, mindre städer/tätorter och i pendlingskommuner nära större städer. Ett minskat resande med kollektivtrafiken däremot förväntas i högst utsträckning i storstad som är samma som Göteborg. I samtliga kommuner är det över hälften som tror på ett oförändrat resande med kollektivtrafiken och i en tredjedel av kommunerna är det över 70 procent. Trollhättan och Vänersborg har högsta andelarna på 28 procent som bedömer att deras resande med kollektivtrafik kommer att öka framgent. Andra kommuner med andelar på 25–27 procent som tror på ett ökat kollektivtrafikresande är Lidköping, Partille, Skövde, Mark, Skara, Falköping och Bengtsfors. Kommuner där invånarna säger att de tror på ett minskat resande med kollektivtrafiken är Karlsborg, Färgelanda, Göteborg och Bollebygd.

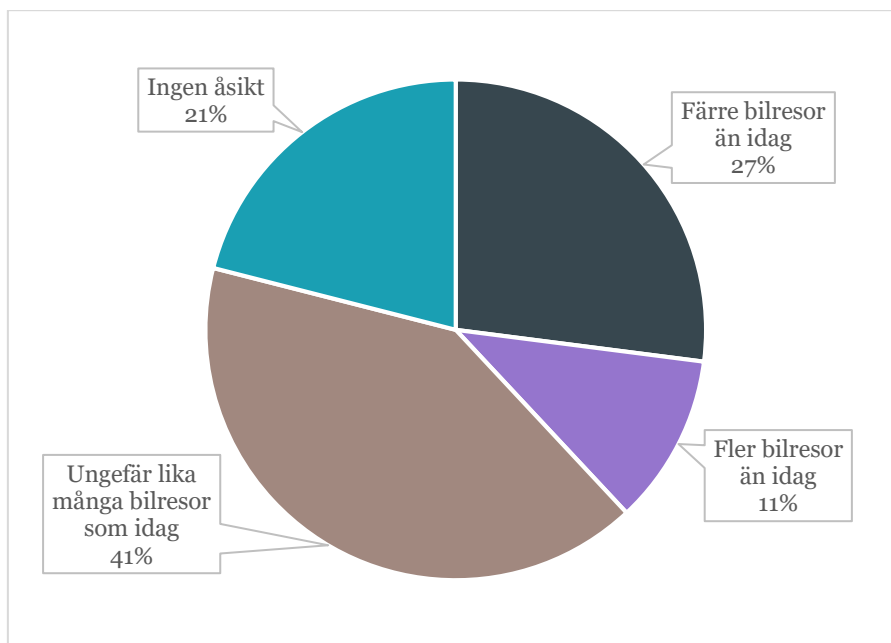
Lågt intresse av att delta i bilpool

På frågan om man är intresserad av att delta i bilpool svarar endast tolv procent av respondenterna att de är ganska eller mycket intresserade av att delta i bilpool. Andelen som inte alls är intresserade är 58 procent.

De viktigaste faktorerna för att man skulle välja att delta i en bilpool är ett lågt pris och den geografiska närheten till bilarna. I andra hand är det ett enkelt bokningsförfarande och tillgängligheten på bilar.

Flest intresserade av bilpool finns i Lysekil, Öckerö och Göteborg med 18 procent samt i Strömstad och Trollhättan med 14 procent vardera. Kommunerna med högst andel, runt 70 procent, som svarat att de inte alls är intresserade är Färgelanda, Grästorp och Karlsborg.

På frågan om hur en bilpool skulle påverka respondenternas bilresande svarar 27 procent att de skulle göra färre bilresor än idag. Elva procent svarar att de skulle göra fler bilresor än idag och 41 procent svarar att de skulle göra ungefär lika många bilresor som idag. Hela 21 procent saknar åsikt i frågan.



Figur 21: Invånarnas syn på hur en bilpool skulle påverka deras bilresande?

Det finns ett visst intresse av att kombinera färd sätt

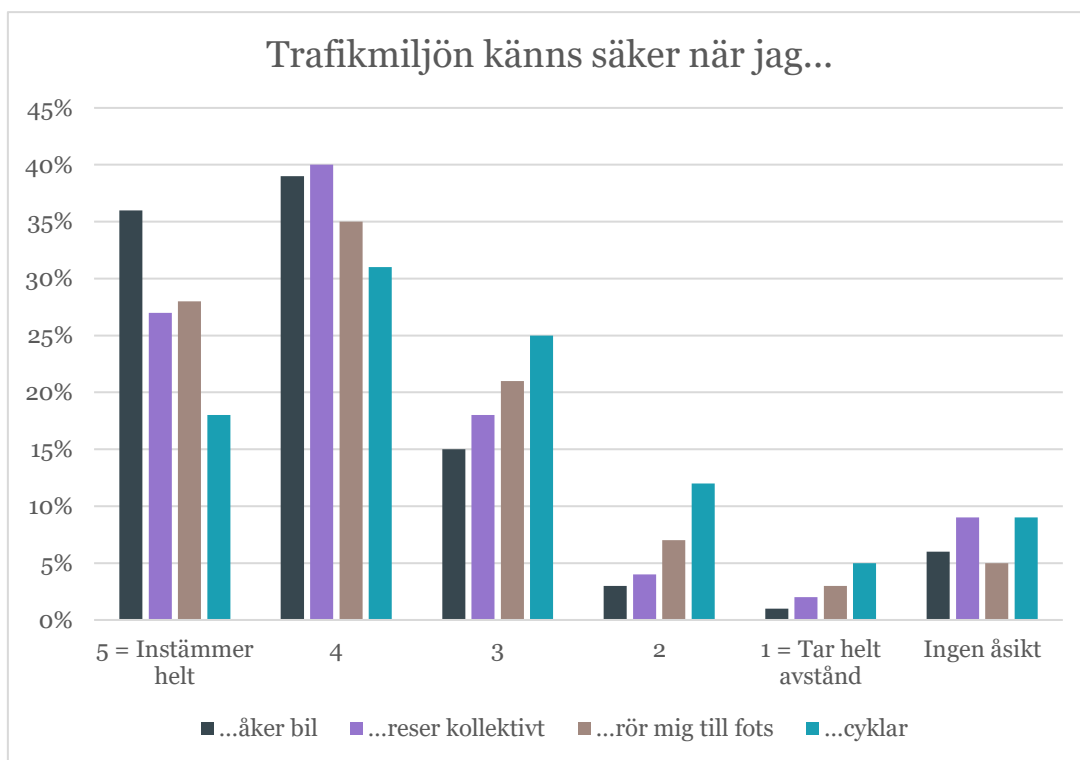
När det kommer till att kombinera bil och kollektivtrafik i samma resa visar undersökningen att 23 procent är intresserade medan 37 procent inte är intresserade alls av det. Intresset att kombinera bil och kollektivtrafik är lågt i storstad och större städer, runt 20 procent. Högst intresse finns i landsbygdskommuner och i pendlingskommuner nära större stad och storstad. Bland kommunerna visar det sig att Kungälv, Öckerö och Lilla Edet har den högsta andelen intresserade av att kombinera bil och kollektivtrafik, med 35–36 procent. Minst intresse finns i Göteborg och Hjo på 14–15 procent.

När det gäller att kombinera cykel och kollektivtrafik svarar 37 procent att de inte alls är intresserade medan 29 procent är intresserade av detta. Pendlingskommuner nära storstad har högst andel intresserade av att kombinera cykel och kollektivtrafik. Lågst andel är det i lågpendlingskommun nära storstad och pendlingskommun nära mindre tätort samt storstad. I Alingsås och Öckerö är det högst andel, 41 procent, som är intresserade av att kombinera cykel och kollektivtrafik. Däremot i Ulricehamn, Dals-Ed, Färgelanda, Munkedal, Svenljunga och Borås är det höga andelar 45–51 procent som svarar att man inte alls är intresserad av att kombinera cykel och kollektivtrafik.

Invånarnas attityder kring trafikmiljön

Upplevd säkerhet i olika trafikmiljöer

Överlag känns trafikmiljön säker för 65 procent av invånarna (avseende bil, kollektivtrafik, cykel och gång). Mest säker känns trafikmiljön när man åker bil och kollektivtrafik. När man går tycker 63 procent av invånarna att trafikmiljön känns säker medan knappt hälften, 49 procent, anser den är säker när man cyklar. Cykel är också det färdmedel som har högst andel som tycker trafikmiljön är osäker.



Figur 22: Säker trafikmiljö vid olika färdmedel

I jämförelsen mellan enskilda kommuner är det Orust som har den lägsta andelen, 52 procent, som anser att trafikmiljön känns säker. Därefter kommer kommunerna Tanum, Mark, Lilla Edet och Färgelanda på 57 procent. Göteborg har 60 procent. Högst andel finns framförallt i kranskommunerna runt Göteborg (Härryda, Ale och Lerum i topp på 72–74 procent) samt i Hjo, Lidköping och Karlsborg.

Hög upplevd säkerhet vid resor med bil

En hög andel, 75 procent, upplever trafikmiljön som säker när de åker bil. Det är ingen större skillnad vad gäller ålder eller kön. Bland de som kör bil mer sällan och inte har tillgång till bil är andelen något lägre som upplever trafikmiljön kring bilen som säker. Bland kommunerna har Härryda, Ale, Lerum, Essunga, Karlsborg och Bollebygd högsta andelarna på 83–85 procent som upplever trafikmiljön kring bilen som säker. Lägst andel har Göteborg med 65 procent, följt av Vårgårda och Vara på 71 procent.

Resvanor påverkar upplevelsen av trygghet i och runt kollektivtrafiken

Resvaneundersökningen visar att 68 procent upplever att trafikmiljön känns säker när de reser med kollektivtrafiken. Endast sex procent avvisar detta påstående medan 27 procent varken instämmer eller har någon åsikt i frågan. I mindre städer samt i kommunerna runt Göteborg är det en hög andel som upplever trafikmiljön kring kollektivtrafiken som säker. Däremot finns det en lägre känsla av säkerhet kopplat till kollektivtrafiken i *landsbygdskommuner med besöksnäring, pendlingskommuner nära mindre tätort* samt i *lågpendlingskommun nära större stad*. Bland kommunerna visar resultatet att Skövde, Ale, Stenungsund och Trollhättan har högst andelar, runt 74–76 procent. Lägst andel har Dals-Ed, Essunga och Lilla Edet, där runt 50 procent upplever trafikmiljön som säker.

För en majoritet av kommunerna finns det ett samband mellan kollektivtrafikens marknadsandel och om man upplever trafikmiljön kring den som säker. En rimlig förklaring skulle kunna vara att det man är van vid blir man mindre osäker för.

Enligt resvaneundersökningen känner sig 60 procent trygga att resa med kollektivtrafiken. Tryggast är invånarna på Tjörn och Öckerö samt i Trollhättan, Skövde, Hjo och Lidköping. Lägst trygghet känner invånarna i Färgelanda, Tanum, Gullspång, Svenljunga och Essunga.

Den främsta anledning till att många känner sig otrygga är risken för förseningar, vilket 62 procent har rapporterat. Ungefär en tredjedel av respondenterna nämnde även oron för att bli utsatta för brott, störande och bråkiga personer samt bristande trafiksäkerhet som andra betydande faktorer.

Skillnader i uppfattning mellan kommunerna om säkerhet för gående och cyklister

Generellt upplevs det säkrare att förflytta sig till fots än med cykel.

Trafikmiljön upplevs som säker för 64 procent när man går jämfört med 49 procent när man cyklar.

Bland kommunerna är Dals-Ed den kommun där högst andel, 78 procent, instämmer i att de upplever trafikmiljön som säker när de går. Hjo har näst högst andel med 75 procent, därefter Lerum med 74 procent. Höga andelar har också Lidköping, Härryda, Alingsås, Mölndal, Mariestad och Partille. Orust har den lägsta andelen med endast 41 procent som instämmer, följt av Mark på 47 procent och Tanum på 49 procent.

Ungefär hälften av respondenterna upplever trafikmiljön som säker vid resor med cykel. Den högsta andelen som anser att det är tryggt att cykla, mellan 61 och 64 procent, finns i Lidköping, Dals-Ed, Hjo, Lerum och Tidaholm. Flera kommuner i Skaraborg har också höga andelar som anser att trafikmiljön är säker för cyklister. Orust däremot har den lägsta andelen, med endast 24 procent som känner sig trygga, följt av Sotenäs med 26 procent och Tanum med 30 procent. I Göteborg är andelen 35 procent som upplever trafikmiljön som säker när de cyklar.

Framkomlighet

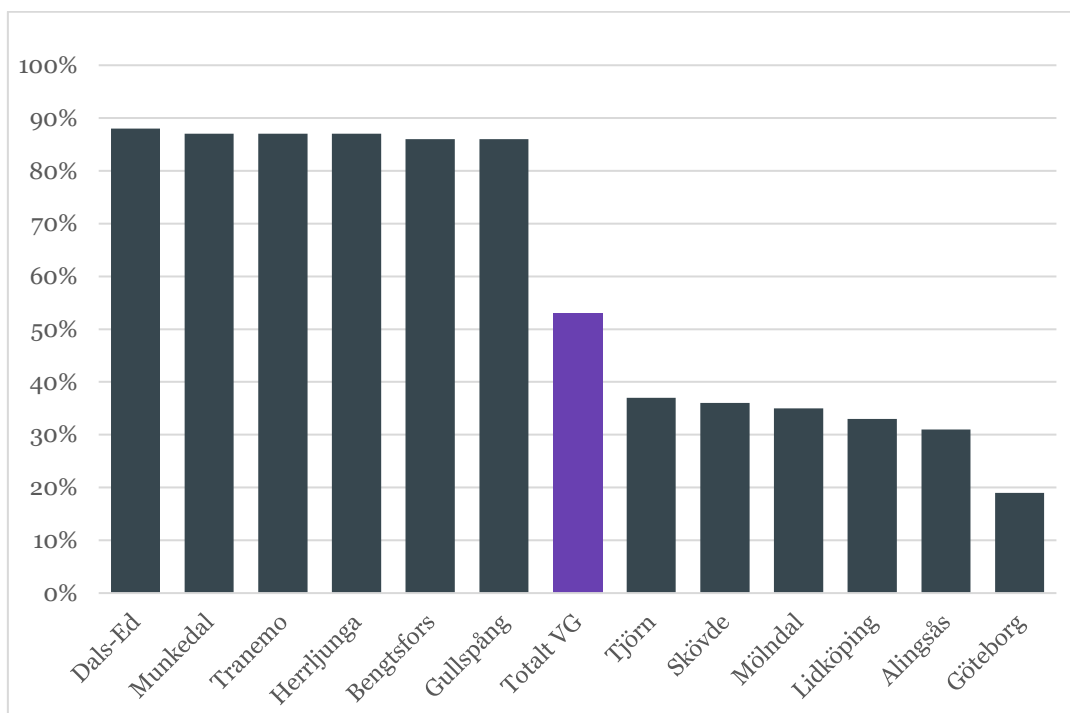
Över hälften anser att det är god framkomlighet och sällan köer när de åker bil. En tredjedel har ingen åsikt i frågan eller har svarat varken eller. Det är 16 procent som tar avstånd och anser att det är begränsad framkomlighet och köer när de kör bil. På frågan om det är bra skyltat i trafiken är det 65 procent som instämmer och sju procent som tar avstånd.

Figur 23: Andel som instämmer respektive tar avstånd i kring framkomlighet och skyltning i trafiken

	Andel i Västra Götaland som instämmer i påståendet	Andel i Västra Götaland som tar avstånd från påståendet
Det är god framkomlighet och sällan köer när jag åker bil	53 %	16 %
Det är bra skyltat i trafiken	65 %	7 %

Bland de kommungrupper som instämmer mest i att det är god framkomlighet och sällan köer så överensstämmer det i hög grad med befolkningsstorlek i kommunerna. Till exempel är det 79 procent i *landsbygdskommunerna* som instämmer, 76 procent i *pendlingskommuner nära större städer* (till exempel Herrljunga och Svenljunga) samt 75 procent i *pendlingskommuner nära mindre tätorter* där bland annat Tidaholm, Essunga och Dals-Ed finns.

De kommuner med högst andel som inte instämmer i påståendet att det är god framkomlighet och sällan köer är Alingsås, Tjörn och Göteborg. Även Lidköping och Skövde har höga andelar som inte instämmer. Bäst framkomlighet och inga köer verkar det vara i kommunerna i Dalsland, Essunga, Gullspång, Herrljunga, Munkedal, Tidaholm, Svenljunga, Tranemo och Tanum.

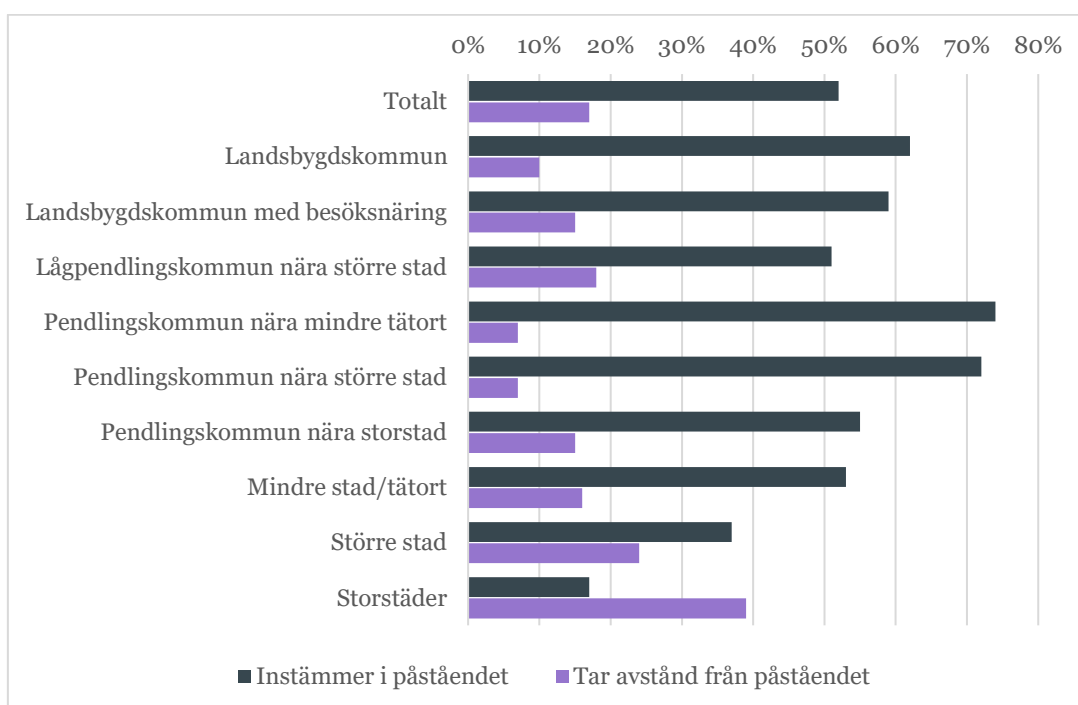


Figur 24: Andel som instämmer i påstående att det är god framkomlighet och sällan köer när jag kör bil i min kommun (kommuner med högst andel respektive med lägst andel).

Parkeringsmöjligheter

I Västra Götaland anser 52 procent att det finns goda möjligheter att parkera med bil i sin kommun. Andelen ökar till 58 procent bland dem som åker bil minst en gång i veckan och är följaktligen lägre bland dem som mer sällan åker bil. Det skiljer sig stort mellan större och mindre kommuner i andelen som anser att det finns goda parkeringsmöjligheter. I Göteborg är andelen enbart 17 procent. Därefter följer Alingsås med 35 procent, Uddevalla med 37 procent, Borås och Trollhättan med 38 procent och Skövde på 39 procent.

I pendlingskommuner nära mindre tätorter samt pendlingskommuner nära större stad är andelen som tycker parkeringsmöjligheterna är goda som högst. Där finns kommuner som Essunga, Gullspång, Grästorp, Munkedal, Dals-Ed, Mellerud, Herrljunga och Tidaholm. Även i Bengtsfors och Tranemo är andelen hög.



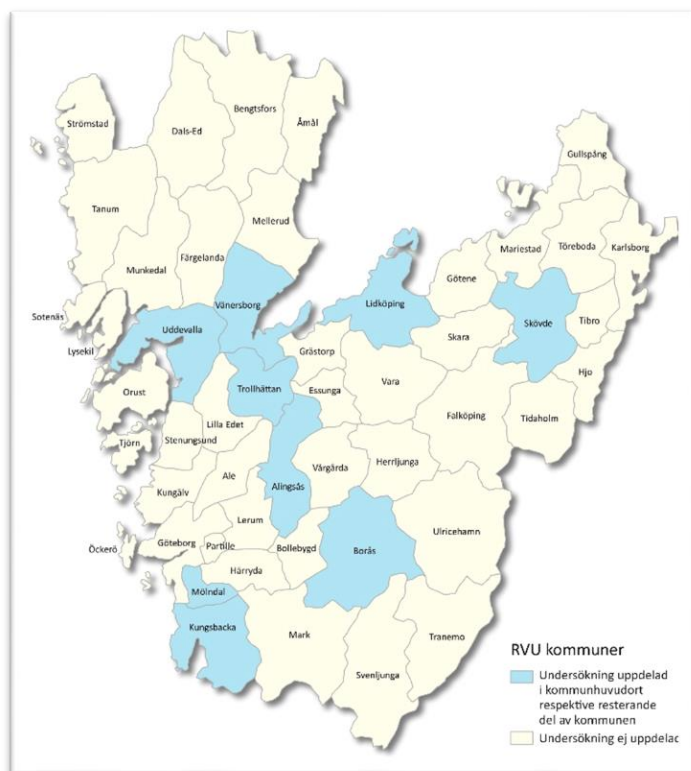
Figur 25: Andel som instämmer respektive tar avstånd från påståendet: Det finns goda möjligheter att parkera bil i min kommun

Fördjupning i olika geografier

I nio kommuner är resultatet möjligt att dela upp i tätort eller omkringliggande område, kallat omland, för att kunna undersöka eventuella likheter och skillnader. De nio kommunerna är Alingsås, Borås, Kungsbacka, Lidköping, Mölndal, Skövde, Trollhättan, Uddevalla och Vänersborg. Dessa är valda utifrån att det finns en större stadstrafik i kollektivtrafiken.

Antal respondenter är 4 600 i stadsområden och 2 250 i omlanden totalt för de nio kommunerna. Göteborg har 1 520 respondenter. I det här avsnittet redovisas svaren i stadsområdena och i omlanden i de nio kommunerna samt i Göteborg i sin helhet. Omlanden kan bestå av allt ifrån landsbygd till kommunernas näst största tätort (samtliga kartor finns i bilaga 4).

- Omlanden i de nio kommunerna
- Stadsområdena i de nio kommunerna
- Göteborg



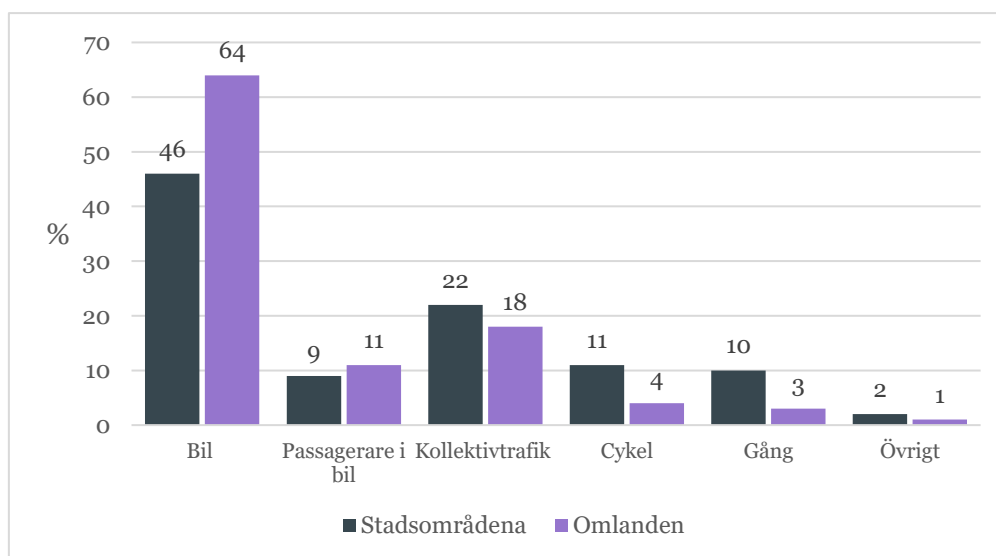
Figur 26: Karta över de kommuner som går att dela upp i stadsområden och omlanden.

Jämförelse resandet stadsområde och omlanden

I omlanden är det 78 procent som gjort minst en resa. I genomsnitt per person genomförs 1,7 resor per dag. Antal resor bland dem som angett att de har gjort minst en resa landar på 2,2. I omlanden gör kvinnor något fler resor än män. I stadsområdena är andelen 72 procent som gjort en resa, något lägre än i omlanden. I snitt blir det 1,6 resor per dag, men antalet per dag för de som rest är lika högt som för de i omlanden, 2,2 resor per dag. I stadsområdena gör männen något fler resor än kvinnorna, tvärtom mot förhållandena i omlanden.

Jämförelse färdmedelsfördelning stadsområde och omlanden

Skillnaden i val av färdmedel mellan stadsområdena och omlanden när det gäller bil, gång och cykel är stor. Däremot är skillnaden i andelen kollektivtrafik inte lika stor.

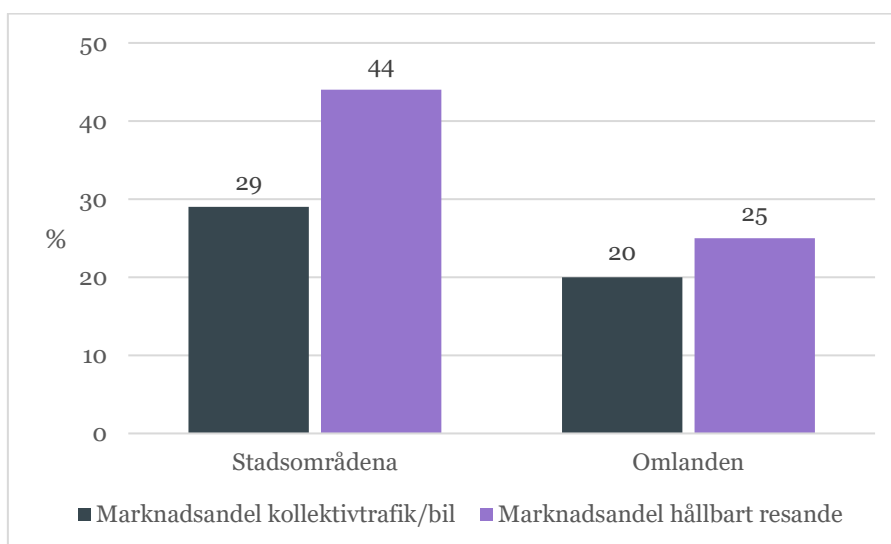


Figur 27: Färdmedelsandelar i stadsområdena och omlanden

Det är även stor skillnad på den **motoriserade marknadsandelen**, kollektivtrafik mot bil, där det skiljer tio procentenheter mellan stadsområden och omlanden. Kollektivtrafikens marknadsandel är 29 procent i stadsområdet i de nio kommunerna. I Göteborg är den 57 procent. Mölndal har 56 procent och ligger i stort sett på samma nivå som Göteborg. Trollhättan ligger på 48 procent och lägst av stadsområdena har Vänersborg och Uddevalla på 37 respektive 38 procent. I omlanden ligger

kollektivtrafikens marknadsandel gentemot bilen på 20 procent. Även här har Mölndal högst, följt av Alingsås med 26 procent. Lägst andel har Vänersborgs omland med elva procent och Uddevalla med tolv procent.

Det hållbara resandets marknadsandel skiljer sig stort mellan stadsområdena och omlanden, hela 20 procentenheter. Det hållbara resandet har en andel på 44 procent i stadsområdena i de nio kommunerna, betydligt högre än i omlanden där andelen är 25 procent. I Göteborg ligger den på 65 procent. Det varierar en del mellan kommunerna där Mölndal har den högsta andelen hållbara resandet i omlanden med 36 procent. I omlanden har även Alingsås och Trollhättan högre andelar medan Uddevalla och Vänersborg ligger lägst.



Figur 28: Marknadsandelarna i stadsområdena och omlanden

Tillgång till transportmedel

Tillgången till cykel är 59 procent i stadsområdena och där anger tolv procent att de har tillgång till elcykel, fyra procent elsparkcykel samt sju procent moped/MC. I omlandet är det däremot 17 procent som har tillgång till moped/MC medan övriga är ungefär på samma nivå.

I stadsområdena är det 16 procent som inte har tillgång till bil medan motsvarande andel i omlanden endast är fem procent. I Göteborg är det 36 procent som inte har tillgång till bil.

Parkering

I omlanden har 90 procent av invånarna gratis parkering hemma och 52 procent som har gratis parkering på arbetet eller skolan. I stadsområdena är gratis parkering hemma inte lika vanligt som i omlanden, nivån ligger på 55 procent.

Skillnaden är betydligt mindre när det gäller gratis parkering vid arbete eller skola där 47 procent i stadsområden har det. I Göteborg är siffran 29 procent vid sin arbetsplats/ skola och hemma är det 36 procent som har gratis parkering.

Prioriteringar och attityder

Generellt prioriterar boende i stadsområden cykel och gång högre jämfört med boende i omlanden. Omvänt så prioriterar boende i omlanden bil och kollektivtrafik högre än boende i stadsområdena.

I omlanden anser en fjärdedel att bil borde prioriteras högre än idag medan 59 procent anser att cykel borde prioriteras högre. Gång borde prioriteras högre anser 44 procent i omlanden och 67 procent vill prioritera kollektivtrafik högre än idag.

I stadsområdena anser en femtedel att bil borde prioriteras högre än idag medan 55 procent tycker att cykel borde prioriteras högre. Gång vill 51 procent prioritera. Andelen som vill prioritera kollektivtrafik högre är 64 procent i stadsområdena.

Boende i stadsområdena känner sig generellt mer trygga när de går, cyklar och åker kollektivt än boende i omlanden. I omlanden anser man att det är mer trafiksäkert när man åker bil. I stadsområdena känner sig 54 procent trygga när de cyklar, 73 procent när de åker bil, 69 procent kollektivt, 66 procent när de rör sig till fots. I omlanden känner sig 45 procent trygga när de cyklar, 77 procent när de åker bil, 66 procent kollektivt, 61 procent när de rör sig till fots.

Angående frågan om man tror att sitt eget resande kommer öka så är boende i stadsområden mer benägna att tro på ett ökat resande med cykel och kollektivtrafik jämfört med omlanden. I omlanden tror 14 procent att de kommer öka sitt bilresande jämfört med 10 procent i stadsområdena.

Tabell 8: Respondenternas tro på ett ökat resande inom olika färdmedel

	Stadsområdena	Omlanden
Andel som tror att deras bilresande kommer öka	10 %	14 %
Andel som tror att deras cykelresande kommer öka	26 %	21 %
Andel som tror att deras kollektivtrafikresande kommer öka	23 %	20 %

Bilagor

- Bilaga 1: Bakgrundsfakta om respondenterna
- Bilaga 2: Kommuntabell med viktiga nyckeltal
- Bilaga 3: Frågor RVU
- Bilaga 4: Kartor över de nio kommunernas uppdelning
- Bilaga 5: SKR:s kommungrupper

Bilaga 1: Bakgrundsfakta om respondenterna

Kön och ålder

Resvaneundersökningen riktar sig till personer mellan 15 och 85 år, vilket är 80 procent av befolkningen. En begränsning i resvaneundersökningen är framförallt att barn under 15 år inte ingår. Det gör att andelen studieresor underskattas då hälften av den gruppen studerar. Respondenterna är fördelade på 47 procent män, 52 procent kvinnor och en procent okänt.

Respondenternas åldersfördelning är 15 procent mellan 15 till 25 år, 29 procent är 26–44 år, 31 procent är 45–64 år och 25 procent äldre 65–85 procent. Andelarna ligger ungefär som fördelningen i befolkningen, dock med något högre andel äldre i resvaneundersökningen.

Tabell 9: Antal respondenter fördelat på kön och ålder

Antal respondenter	Summa	Andel
Samtliga	20 823	100 %
Kvinnor	10 858	52 %
Män	9 737	47 %
Okänt	228	1 %
15–19 år	1 570	8 %
20–25 år	1 542	7 %
26–44 år	6 116	29 %
45–64 år	6 360	31 %
65–85 år	5 235	25 %

Boende och hushållets storlek

En majoritet av respondenterna bor i villa eller radhus. Fördelningen motsvarar i stort den fördelning som råder i Västra Götaland där 54 procent bor i småhus och 17 procent i bostadsrättslägenhet och 31 procent i hyresrätt.

Tabell 10: Andel respondenter fördelat på typ av bostad

Typ av bostad	Andel
Lägenhet hyresrätt	25 %
Lägenhet bostadsrätt	16 %
Villa/radhus	56 %
Annat / vill ej svara	3 %

En tredjedel av respondenterna bor i hushåll med en vuxen och hälften bor i hushåll med två vuxna. Jämfört med befolkningen så är det färre ensamstående i undersökningen. Knappt en tredjedel i resvaneundersökningen bor i hushåll med barn. Jämfört med befolkningen är det ungefär lika.

Tabell 11: Andel respondenter fördelat på hushållets storlek

Hushållets storlek	Andel
En vuxen (>18 år)	31 %
Två vuxna	51 %
Tre eller fler vuxna	16 %
Ej svar	2 %
Antal hushåll med barn 0–17 år	31 %
Antal hushåll utan barn	69 %

Sysselsättning och inkomst

I resvaneundersökningen är det 53 procent som är förvärvsarbetande, vilket är något högre än i befolkningen i stort. Pensionärerna utgör 25 procent av respondenterna, något högre än befolkningen i stort. De studerande är elva procent och arbetsökande/föräldralediga ungefär fyra procent.

Könsfördelningen är relativt jämn bland förvärvsarbetande och pensionärer medan i grupperna studerande och föräldralediga är andelen kvinnor något högre.

Tabell 12: Andel respondenter fördelat på sysselsättning

Sysselsättning	Andel
Förvärvsarbetande/ egen företagare	53 %
Pensionär	25 %
Studerande	11 %
Arbetsökande/ föräldralediga	4 %
Annat/ vill ej svara	7 %

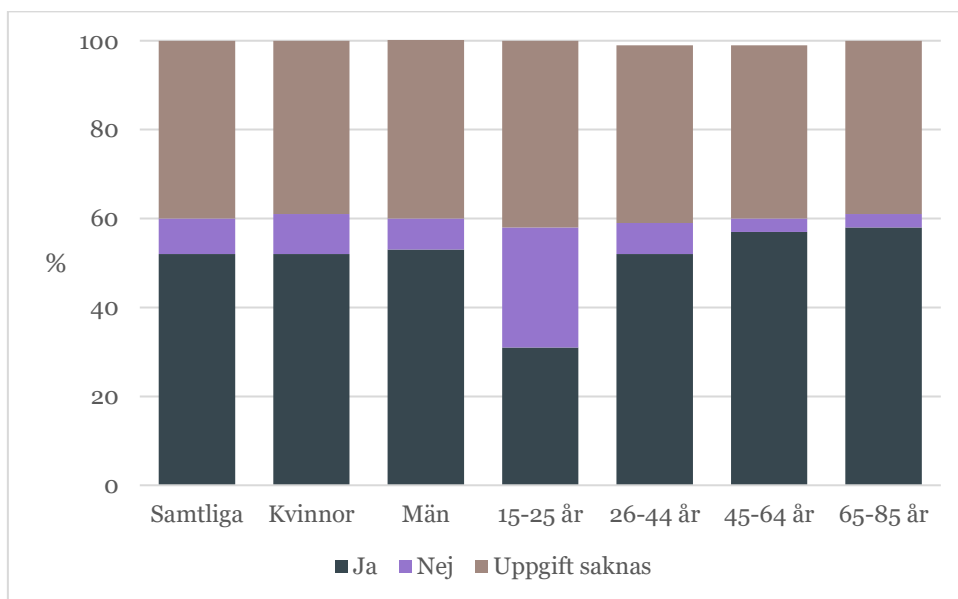
Respondenterna har fått uppge hushållets samlade inkomst. En svaghet i att ange hushållet istället för den individuella inkomsten är att varje grupp innehåller stora individuella skillnader beroende på om man är ensam eller fler i hushållet. Det är ungefär 30 procent av respondenterna som bor i ensamhushåll. Medianinkomsten i Västra Götaland ligger runt 27 000 i månaden.

Tabell 13: Andel respondenter fördelat på hushållets samlade inkomst

Hushållets samlade inkomst före skatt	Andel
0 – 30 000 kr	21 %
30 000 – 60 000 kr	32 %
60 000 – 80 000 kr	14 %
80 000 - kr	13 %
Vill ej svara/vet ej	20 %

Körkort

Totalt har 52 procent av respondenterna körkort. En något högre andel män än kvinnor har körkort. Andelen med körkort ökar med ålder och åldersgruppen 15-25 år har inte helt förvånande en låg andel med körkort.



Figur 29: Andel av respondenterna som har körkort

Tillgång till olika transportmedel

Tillgången till olika transportmedel är generellt god i Västra Götaland och 78 procent av respondenterna svarar att deras hushåll äger minst en bil och sex procent har tjänstebil eller leasingbil. Knappt en procent är med i bilpool och fyra procent svarar att de lånar av vänner vid behov. Det är tio procent som inte har tillgång till bil och resterande en procent har inte svarat på frågan.

Cykel har 59 procent tillgång till och tolv procent har svarat att de har tillgång till elcykel. Tre procent har elsparkcykel och elva procent moped eller MC. Det är 18 procent som svarar att de varken har tillgång till cykel (inklusive el), moped eller moped/MC.

Totalt sett är det tre procent av respondenterna som uppger att deras hushåll inte har tillgång till något transportmedel alls, varken till bil, (el-) cykel, elsparkcykel eller moped/MC.

Bilaga 2: Kommuntabell nyckeltal

Kommun	Andel kollektiv trafik	Andel Bil	Andel Cykel	Andel Gång	Marknadsandel kollektiv trafik gentemot bil	Andel som gjort en resa
Ale	25 %	68 %	1 %	3 %	27 %	72 %
Alingsås	23 %	59 %	10 %	7 %	28 %	73 %
Bengtstors	11 %	78 %	5 %	4 %	13 %	68 %
Bollebygd	20 %	71 %	2 %	4 %	23 %	77 %
Borås	23 %	63 %	4 %	8 %	27 %	75 %
Dals-Ed	4 %	81 %	4 %	9 %	5 %	67 %
Essunga	6 %	85 %	4 %	2 %	7 %	76 %
Falköping	17 %	70 %	4 %	7 %	20 %	72 %
Färgelanda	13 %	82 %	1 %	3 %	14 %	73 %
Grästorp	9 %	84 %	3 %	3 %	10 %	77 %
Gullspång	12 %	78 %	3 %	7 %	13 %	73 %
Göteborg	44 %	36 %	10 %	8 %	56 %	76 %
Götene	17 %	70 %	5 %	7 %	20 %	70 %
Herrljunga	13 %	81 %	2 %	3 %	14 %	77 %
Hjo	12 %	74 %	5 %	8 %	14 %	72 %
Härryda	26 %	63 %	4 %	5 %	30 %	75 %
Karlsborg	14 %	74 %	6 %	5 %	17 %	66 %
Kungsbacka	18 %	71 %	5 %	5 %	21 %	76 %
Kungälv	21 %	70 %	4 %	4 %	23 %	71 %
Lerum	21 %	71 %	2 %	4 %	23 %	73 %
Lidköping	12 %	65 %	14 %	5 %	17 %	71 %
Lilla Edet	15 %	77 %	1 %	6 %	16 %	70 %
Lysekil	11 %	69 %	4 %	12 %	15 %	70 %
Mariestad	13 %	71 %	7 %	6 %	16 %	72 %
Mark	13 %	80 %	1 %	4 %	15 %	69 %
Mellerud	13 %	75 %	4 %	5 %	15 %	73 %
Munkedal	11 %	82 %	0 %	5 %	12 %	69 %
Mölnadal	29 %	53 %	9 %	7 %	36 %	74 %
Orust	11 %	83 %	2 %	3 %	11 %	73 %
Partille	32 %	52 %	9 %	4 %	39 %	71 %
Skara	7 %	77 %	8 %	6 %	9 %	77 %
Skövde	15 %	64 %	13 %	7 %	19 %	72 %
Sotenäs	12 %	73 %	7 %	7 %	14 %	69 %

Kommun	Andel Kollektivtrafik	Andel Bil	Andel Cykel	Andel Gång	Marknadsandel kollektivtrafik gentemot bil	Andel som gjort en resa
Stenungsund	16 %	74 %	3 %	4 %	18 %	75 %
Strömstad	10 %	71 %	6 %	12 %	13 %	72 %
Svenljunga	8 %	81 %	2 %	5 %	10 %	78 %
Tanum	9 %	81 %	2 %	4 %	11 %	74 %
Tibro	10 %	76 %	7 %	6 %	11 %	74 %
Tidaholm	10 %	75 %	6 %	8 %	11 %	62 %
Tjörn	15 %	79 %	3 %	2 %	16 %	69 %
Tranemo	9 %	76 %	9 %	4 %	10 %	72 %
Trollhättan	23 %	59 %	11 %	5 %	28 %	71 %
Töreboda	14 %	73 %	5 %	3 %	17 %	71 %
Uddevalla	19 %	70 %	4 %	5 %	22 %	72 %
Ulricehamn	11 %	79 %	5 %	4 %	12 %	66 %
Vara	10 %	78 %	4 %	6 %	12 %	69 %
Vårgårda	12 %	74 %	5 %	6 %	15 %	69 %
Vänersborg	12 %	71 %	9 %	5 %	15 %	72 %
Åmål	12 %	71 %	5 %	10 %	15 %	66 %
Öckerö	22 %	59 %	16 %	4 %	27 %	71 %
Totalt	26 %	58 %	7 %	7 %	31 %	73 %

Bilaga 3: Frågorna i resvaneundersökningen

Hur gammal är du?

Vilket är ditt kön?

Vilken är din huvudsakliga sysselsättning för närvarande?

- Förvärvsarbetande/egen företagare
- Pensionär
- Studerande
- Arbetsökande
- Föräldraledig
- Annat
- Vet ej/Vill ej svara

Vilken är hushållets sammanlagda månadsinkomst före skatt inklusive eventuella bidrag och pension?

- Olika inkomstintervall
- Vet ej/ vill ej svara

I vilken typ av bostad bor du?

- Lägenhet – hyresrätt
- Lägenhet – bostadsrätt
- Radhus/kedjehus
- Villa/fristående småhus
- Annat
- Vill ej svara

Hur många personer bor i ditt hushåll?

- Antal vuxna 18 år och uppåt inklusive dig själv
- Antal barn 0–12 år
- Antal barn/ ungdomar 13–17 år
- Vill ej svara

Har du körkort för bil?

- Ja
- Nej
- Vill ej svara

Har ditt hushåll tillgång till någon bil?

- Ja, vi äger bil
- Ja, vi är med i en bilpool
- Ja, vi lånar av vänner/bekanta
- Ja, tjänstebil/leasingbil
- Nej
- Vill ej svara

Om du tänker på gårdagen, gjorde du någon förflyttning/resa? Med resa avses en förflyttning med ett specifikt ärende t.ex. för inköp, arbete/skola, fritidsaktivitet eller liknande.

- Ja
- Nej
- Vet ej/vill ej svara

Vilket var ditt ärende när du gjorde den första resan igår?

- Arbete (till jobbet)
- Studier (till skola/studier)
- Tjänsteresa (resa i arbetet)
- Inköp av dagligvaror
- Övriga inköp
- Service (sjukvård, bank, post etc.)
- Hämta och lämna inom barnomsorgen
- Skjutsa/följa/hämta annan person
- Besöka släkt och vänner
- Egen fritidsaktivitet/nöje/motion
- Hemresa/till bostaden
- Annat ärende

Din första resa igår, var började den?

Var slutade resan för detta ärende?

När startade du?

Frågan upprepas upp till fem resor. Kontrollfråga om man uppgav att den sista resa inte slutade i bostaden. Åkte du inte hem till bostaden under gårdagen?

Vilka färdmedel använde du under denna resa igår? Uppge samtliga färdmedel, till exempel gång till hållplats och sedan kollektivtrafik. Uppge även huvudsakligt färdmedel.

- Kollektivtrafik (buss/spårvagn/t-bana/pendeltåg/tåg/båt)
- Bil/Moped/MC – som förare
- Bil/Moped/MC – som passagerare
- Cykel/Elcykel
- Elsparkcykel
- Gång
- Taxi (även färdtjänst och skolskjuts)
- Annat

Hur ofta använder du följande färdmedel? (5–7 dagar, 2–4 dagar, 1 dag per vecka, 1–3 dagar per månad, någon dag per kvartal, mer sällan, aldrig, vet ej/vill ej svara)

- Kollektivtrafik
- Bil
- Gång
- Cykel/Elcykel
- Elsparkcykel
- Moped/MC

Trafikmiljön i min kommun känns säker när jag...

- ...rör mig till fots
- ...cyklar
- ...reser med kollektivtrafiken
- ...åker bil

Frågan har skala 1–5 (1=Tar helt avstånd, 5=Instämmer helt), Ingen åsikt

Hur uppfattar du trafikmiljön i din kommun?

- Det är god framkomlighet/sällan köer när jag åker bil
- Det finns goda möjligheter att parkera bil
- Det är bra skyltat i trafiken

Det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken

Frågan har skala 1–5 (1=Tar helt avstånd, 5=Instämmer helt), Ingen åsikt

Ta ställning till följande påståenden om trafikplaneringen i din kommun

- Gång borde prioriteras högre än idag
- Cykel borde prioriteras högre än idag
- Kollektivtrafik borde prioriteras högre än idag
- Bil borde prioriteras högre än idag

Samåkta du med någon under din bilresa?

- Ja
- Nej

Nedanstående frågor har skala 1–5 (1=Inte alls intresserad, 5=Mycket intresserad), Ingen åsikt

Hur intresserad är du av att...

- ...delta i bilpool eller andra bildelningstjänster?
- ...kombinera cykel och kollektivtrafiken i din resa?
- ...kombinera bil och kollektivtrafik i din resa?

Har du deltagit i en bilpool eller andra bildelningstjänster under det senaste året?

- Ja
- Nej

Hur skulle en bilpool eller andra bildelningstjänster påverka ditt bilresande som helhet?

- Färre bilresor än idag
- Ungefär lika många bilresor som idag
- Fler bilresor än idag
- Ingen åsikt

Vad skulle vara det viktigaste för dig med en bilpool/bildelningstjänst?

- Närhet till bilar
- Gott om tillgängliga bilar

- Enkelt bokningsförfarande
- Lågt pris
- Moderna bilar
- Ingen åsikt

Hur tror du att ditt resande kommer förändras under det närmaste halvåret? Minska, ingen förändring, öka eller ingen åsikt. Ta ställning till följande färdssätt:

- Cykel
- Kollektivtrafik
- Bil

I vilken utsträckning har du möjlighet att använda bilen till och från arbete/studier?

- 5–7 dagar per vecka
- 2–4 dagar per vecka
- 1 dag per vecka
- 1–3 dagar per månad
- Någon dag per kvartal
- Mer sällan
- Aldrig
- Vet ej/vill ej svara

Vilka övriga transportmedel har du tillgång till?

- Cykel
- Elcykel
- Elsparkcykel
- Moped/MC
- Inget av ovanstående
- Vill ej svara

Var parkerar du din bil hemma?

- Gratis parkering
- Betald parkering
- Annan parkering
- Vill ej svara

Tillhandahåller din arbetsgivare/skola följande?

- Säker cykelparkering
- Bilparkering avgiftsfritt
- Bilparkering mot avgift
- Inget av ovanstående
- Vill ej svara

Hur arbetade du främst denna vecka?

- Vardagar dagtid (måndag-fredag kl. 06.00-18.00)
- Vardagar kvällar (kl. 18.00-22.00)
- Vardagar nätter (kl. 22.00-06.00)
- Helger (lördag-söndag)

- Skift/varierande schema

Hur ofta arbetar du på distans?

- 5–7 dagar per vecka
- 2–4 dagar per vecka
- 1 dag per vecka
- 1–3 dagar per månad
- Någon dag per kvartal
- Mer sällan
- Min arbetsplats tillåter inte det trots att jag skulle kunna utföra mitt arbete hemifrån
- Jag kan inte utföra mitt arbete hemifrån
- Jag kan och får arbeta hemifrån men väljer att inte göra det
- Vet ej/vill ej svara

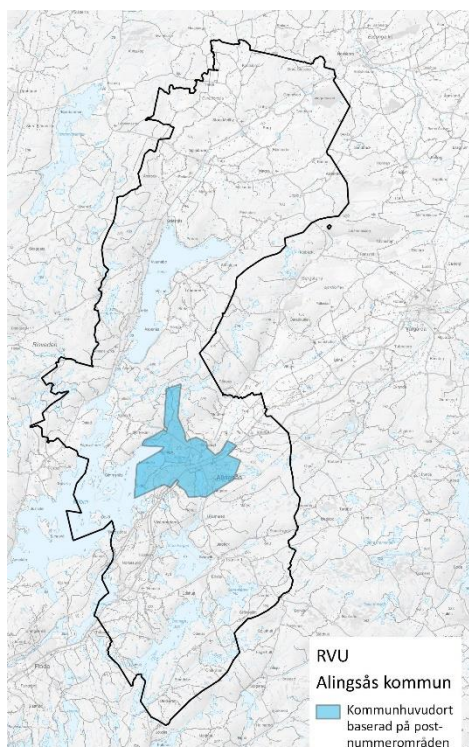
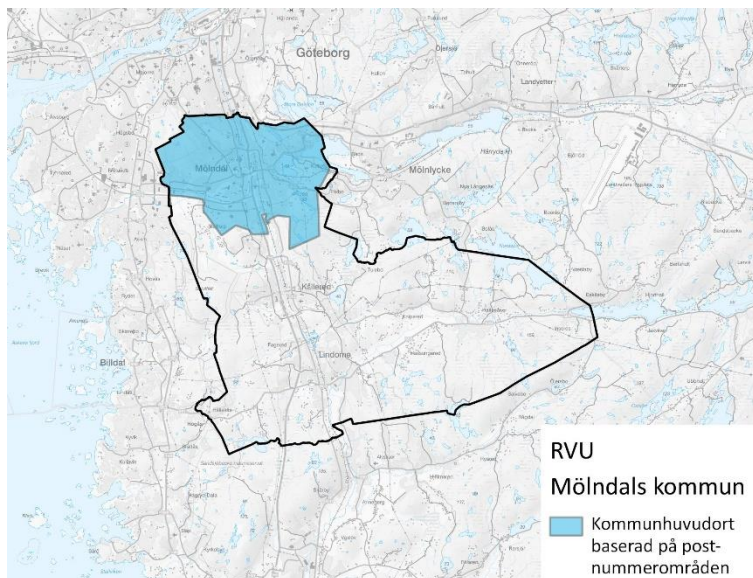
Vilka veckodagar var du de senaste sju dagarna på arbetsplatsen (dvs inte distansarbetade) Måndag till söndag.**Hur långt har du till arbetet/skolan?**

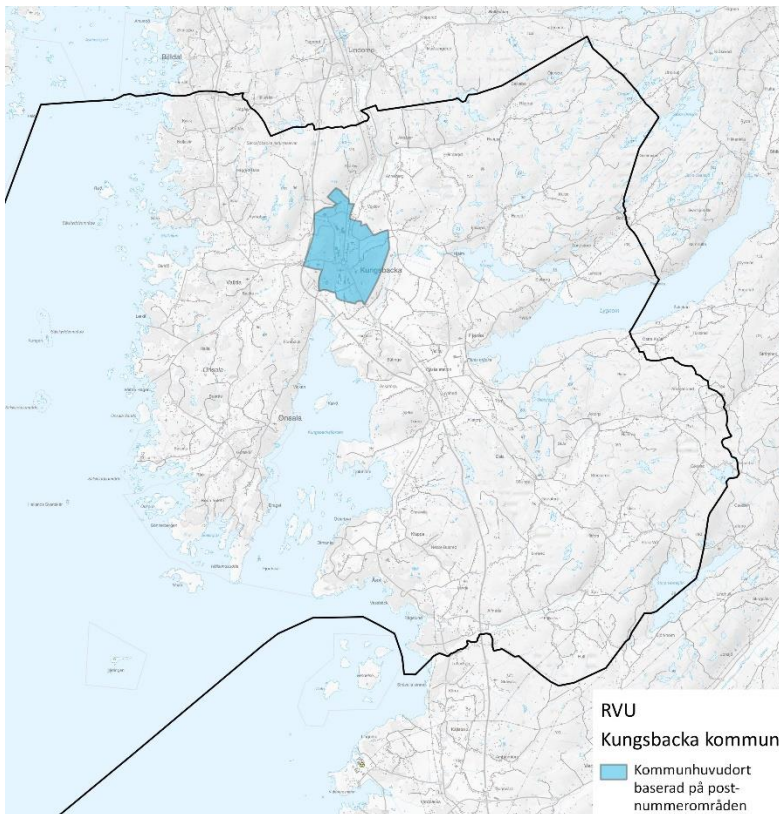
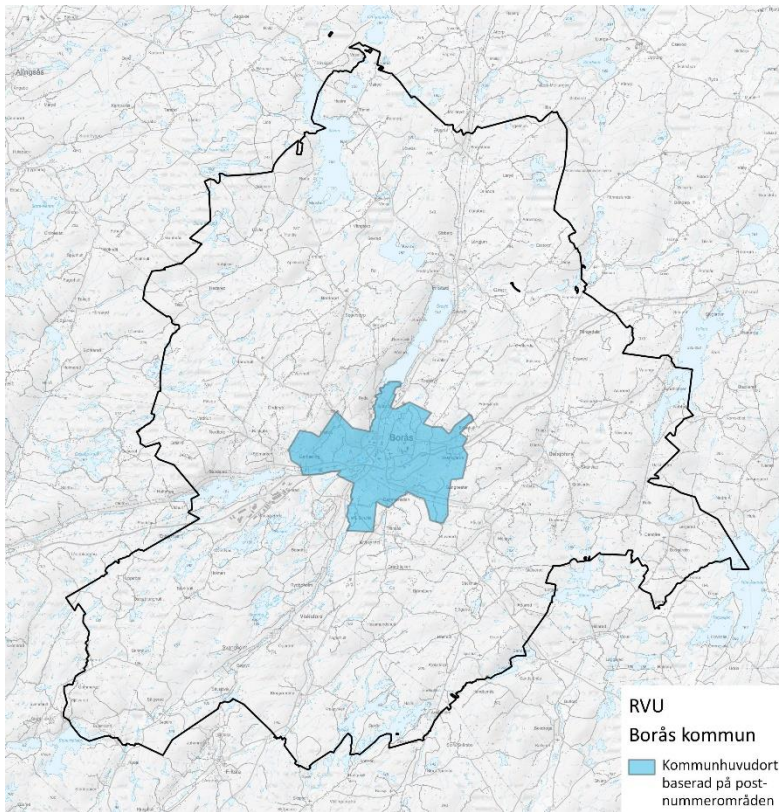
- Mindre än 1 km
- 1,0 - 3,0 km
- 3,1 - 5,0 km
- 5,1 - 10,0 km
- 10,1 – 20,0 km
- 20,1 - 50,0 km
- Mer än 50 km
- Vet ej/Vill ej svara

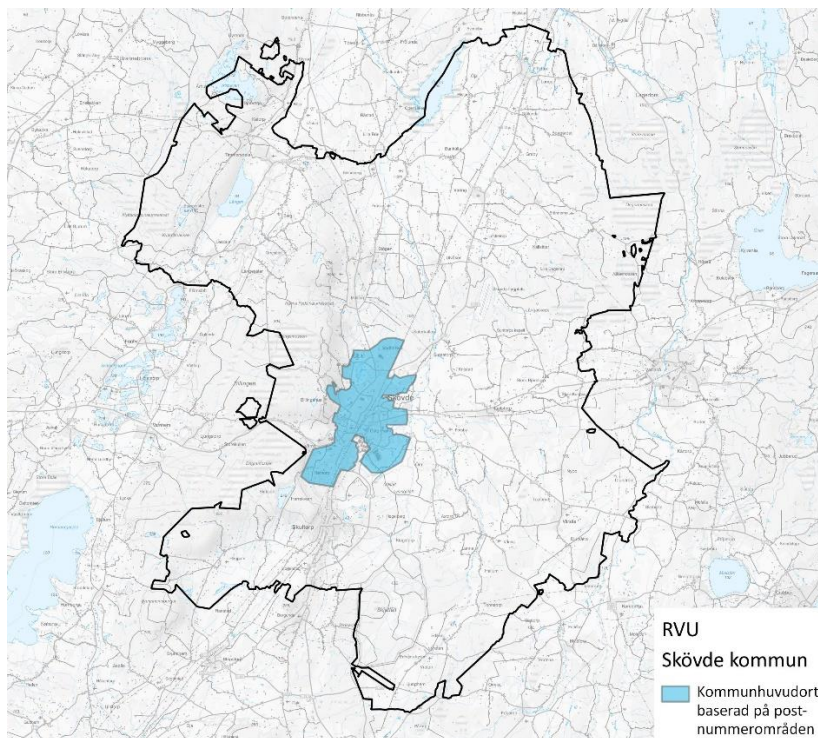
I kollektivtrafikbarometern finns fler frågor framförallt kopplat till kollektivtrafiken och upplevelsen kring att resa med den. Dessa frågor redovisas inte i rapporten och finns därför inte heller med här.

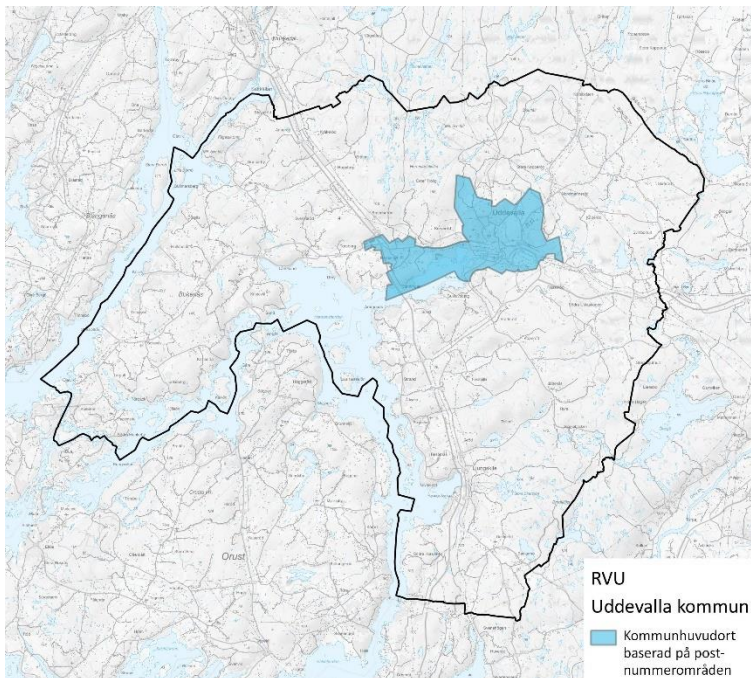
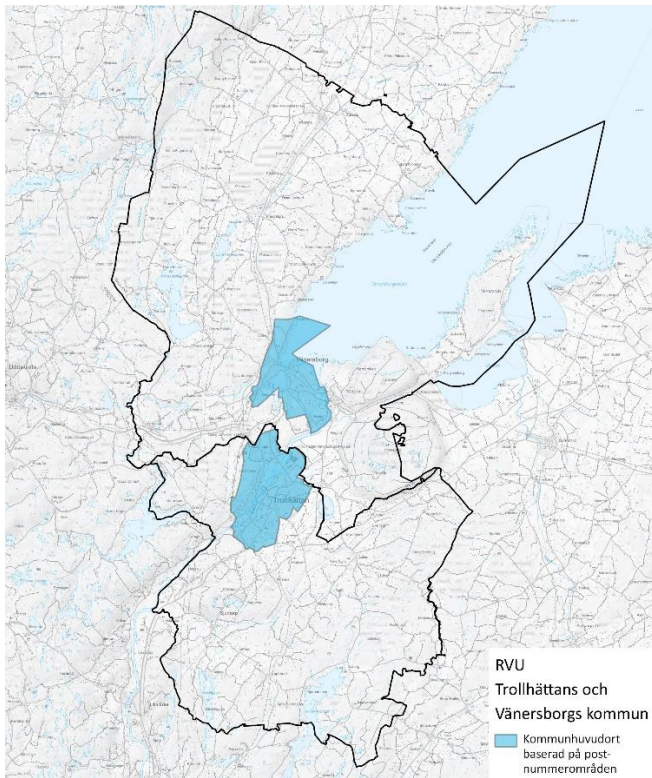
Bilaga 4: Kartor över de nio kommunernas uppdelning

Den blå markeringen avser stadsområden och omkringliggande område i kommunerna är omlanden.









Bilaga 5: SKR:s kommungrupper

Gruppkod	Kommunkod	Kommunnamn	Kommungrupp 2023
C8	1460	Bengtsfors	Landsbygdskommun
C8	1484	Lysekil	Landsbygdskommun
C9	1427	Sotenäs	Landsbygdskommun med besöksnäring
C9	1435	Tanum	Landsbygdskommun med besöksnäring
C9	1486	Strömstad	Landsbygdskommun med besöksnäring
B5	1452	Tranemo	Lågpendlingskommun nära större stad
B5	1485	Uddevalla	Lågpendlingskommun nära större stad
B5	1491	Ulricehamn	Lågpendlingskommun nära större stad
C6	1493	Mariestad	Mindre stad/tätort
C6	1494	Lidköping	Mindre stad/tätort
C6	1496	Skövde	Mindre stad/tätort
C6	1499	Falköping	Mindre stad/tätort
C7	1419	Tjörn	Pendlingskommun nära mindre tätort
C7	1421	Orust	Pendlingskommun nära mindre tätort
C7	1430	Munkedal	Pendlingskommun nära mindre tätort
C7	1438	Dals-Ed	Pendlingskommun nära mindre tätort
C7	1439	Färgelanda	Pendlingskommun nära mindre tätort
C7	1442	Vårgårda	Pendlingskommun nära mindre tätort
C7	1445	Essunga	Pendlingskommun nära mindre tätort
C7	1446	Karlsborg	Pendlingskommun nära mindre tätort
C7	1447	Gullspång	Pendlingskommun nära mindre tätort
C7	1461	Mellerud	Pendlingskommun nära mindre tätort
C7	1470	Vara	Pendlingskommun nära mindre tätort
C7	1471	Götene	Pendlingskommun nära mindre tätort
C7	1472	Tibro	Pendlingskommun nära mindre tätort
C7	1473	Töreboda	Pendlingskommun nära mindre tätort

C7	1492	Åmål	Pendlingskommun nära mindre tätort
C7	1495	Skara	Pendlingskommun nära mindre tätort
C7	1497	Hjo	Pendlingskommun nära mindre tätort
C7	1498	Tidaholm	Pendlingskommun nära mindre tätort
A2	1384	Kungsbacka	Pendlingskommun nära storstad
A2	1401	Härryda	Pendlingskommun nära storstad
A2	1402	Partille	Pendlingskommun nära storstad
A2	1407	Öckerö	Pendlingskommun nära storstad
A2	1415	Stenungsund	Pendlingskommun nära storstad
A2	1440	Ale	Pendlingskommun nära storstad
A2	1441	Lerum	Pendlingskommun nära storstad
A2	1443	Bollebygd	Pendlingskommun nära storstad
A2	1462	Lilla Edet	Pendlingskommun nära storstad
A2	1481	Mölndal	Pendlingskommun nära storstad
A2	1482	Kungälv	Pendlingskommun nära storstad
A2	1489	Alingsås	Pendlingskommun nära storstad
B4	1444	Grästorp	Pendlingskommun nära större stad
B4	1463	Mark	Pendlingskommun nära större stad
B4	1465	Svenljunga	Pendlingskommun nära större stad
B4	1466	Herrljunga	Pendlingskommun nära större stad
B4	1487	Vänersborg	Pendlingskommun nära större stad
A1	1480	Göteborg	Storstäder
B3	1488	Trollhättan	Större stad
B3	1490	Borås	Större stad