

Resandestatistik i Västra Götaland

VGR Analys 2022:47
2022-10-20



Innehållsförteckning

- Inledning
- Resandets utveckling över tid
- Resor i kollektivtrafiken
- Icke-resan
- Kort om statistik och resvaneundersökningar

Syfte och användning

Materialet är huvudsakligen framtagit som ett kunskaps- och informationsmaterial med aktuell statistik kring resvanor, färdmedelsandelar, kollektivtrafik, bilinnehav och möjligheter med digital tillgänglighet och icke-resor.

Beskrivande texter inleder respektive del, följt av diagram och tabeller. Texterna kan användas som stöd för att förklara diagram och tabeller.

Syftet är att möjliggöra enstaka användning av bild och text samt lämna möjlighet för den som presenterar att korrigera och anpassa efter målgrupp och tillfälle.

Inledning

Den här rapporten är en sammanställning av statistik om resvanor över tid med fokus på Västra Götaland. Syftet är att vara ett kunskapsunderlag men också ett underlag för att kunna plocka valda delar till andra sammanhang.

Resvanor har förändrats över tid och är tätt sammankopplade med teknisk- och socioekonomisk utveckling samt ett förbättrat transportsystem. Det dagliga resandet ökar inte längre, även om det skiljer sig åt mellan olika grupper. Trenden för yngre är ett minskat resande medan det motsatta gäller för äldre. Ungefär 45 minuter per dag lägger varje person på att förflytta sig, oavsett färdmedel och ärende. Med ett utvecklat och snabbare transportsystem har reslängden ökat, från lokalt till regionalt resande. Det finns en ökad efterfrågan på mer hållbara transportmedel även om dessa under pandemin har minskat. Två slutsatser från K2:s forskningsöversikt är att:

- *Nutida förändringar i resvanor pekar på en ökad rättvisa, ett minskat beroende av bilen och en ökad efterfrågan på hållbara transportalternativ.*
- *Covid-19-pandemin har bidragit till att människor blivit mer positivt inställda till bilen och mycket mer negativt inställda till att resa med kollektivtrafik.*
- *Den störning av resvanor som pandemin inneburit kan vara ett tillfälle att skapa nya vanor. Utvecklingen är dock osäker där ökad individualisering, digitalisering och teknisk utveckling radikalt kan förändra framtida resvanor.*



Frekvens - Hur ofta

- Minskat dagligt resande.
- Ökad mobilitet bland äldre.
- Ökning av shopping- och fritidsaktiviteter.
- Kvinnor reser mer, men män reser fortfarande längre sträckor.



Tid - När och resans varaktighet

- Den tidsmässiga längden på resor är oförändrad.
- Val att resa under eller utanför peak-tid skiljer sig mellan åldersgrupper och inkomstnivå.
- Mindre än hälften av alla vardagsresor genomförs under peak-tid.
- De senaste åren syns en ökning i resans tidsmässiga längd, möjligen för att fler väljer långsammare transportslag.



Rumslig - Var och hur långt

- Ökning av reslängd, vilket inneburit ett skifte från lokalt till regionalt resande.
- Fritidsresor är de längsta resorna, sett till avstånd, och vardagsresor (ej inräknat till/från arbete) är de kortaste.
- Reslängd har ökat för kvinnor och har minskat för unga män.
- Ökningstakten av reslängd har dämpats då det pågår en social förändring bland de yngre generationerna kopplat till ökad digitalisering.



Transportslag

- Ökning av efterfrågan på mer hållbara transportslag.
- Preferens för multi-modalt resande.
- Preferens för långsammare transportslag.
- Minskat bilberoende.
- Färre unga äger en bil.
- Innan pandemin sågs en ökande preferens för cykel och gång.

[Förändrade resvanor och mobilitetstjänster – En kunskapsöversikt från K2](#)

Hur långt och mycket reser vi i Sverige?

En huvudresa är en följd av förflyttningar med ett eller flera färdstätt där ett eller flera ärenden utträttas och som slutar när vi når vår arbetsplats, skola, bostad eller annan övernattningsplats.

- Varje person lägger ungefär i genomsnitt 45 minuter på resor/dag.
- Fritidsresor har längst genomsnittlig restid av utförda huvudresor – cirka 70 minuter/resa.
- Arbets-/studieresor har kortast restid – cirka 35 minuter/ resa.
- Män gör fler resor än kvinnor men båda använder lika mycket tid för att resa.
- Män reser längre jämfört med kvinnor, 32 km respektive 24 km.
- Kvinnor lägger mer tid på serviceresor jämfört med män

Resvanor i Sverige 2021



619

Miljoner resor till fots



537

Miljoner resor med cykel



2 008

Miljoner resor med bil



424

Miljoner resor med kollektiva färdstätt

Källa: Nationella resvaneundersökningar Trafikanalys

Resandets utveckling över tid

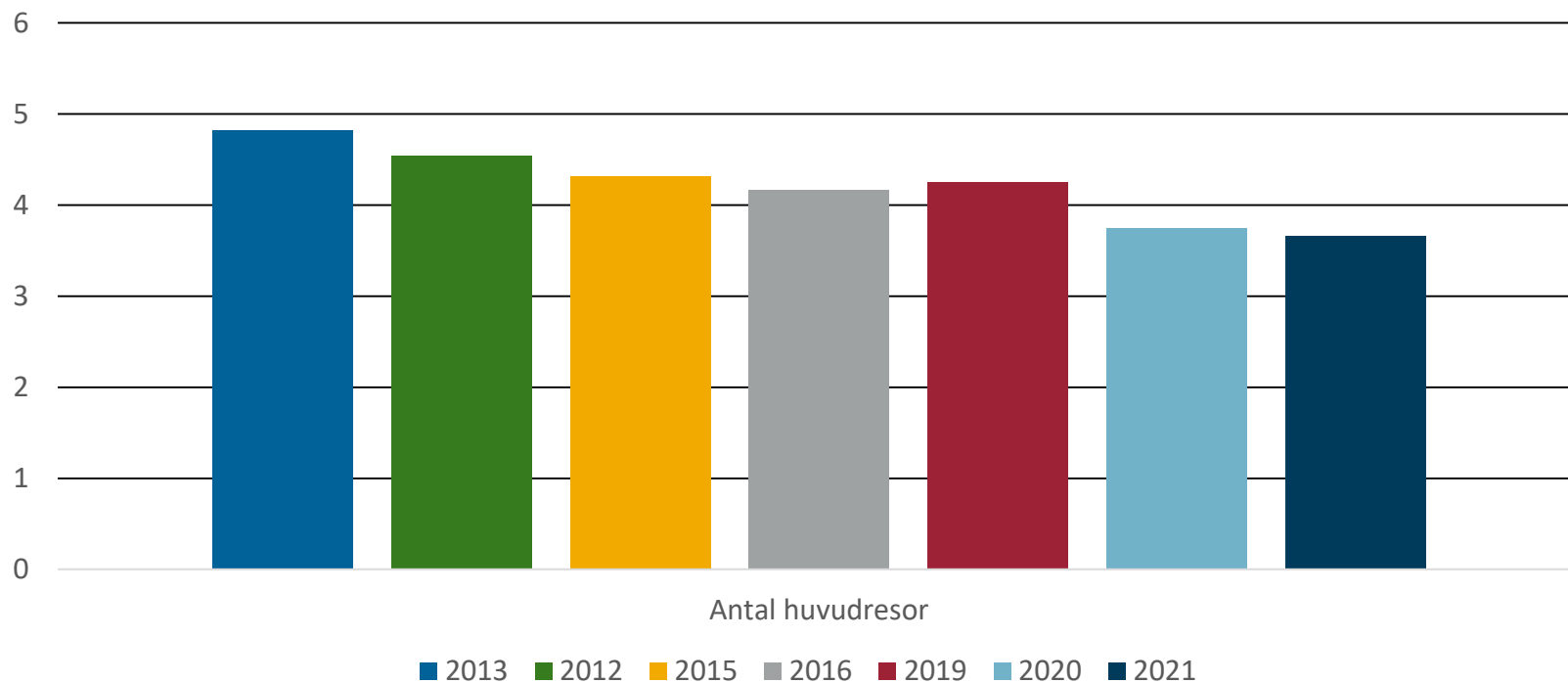
Trenden är att svenskarna gör färre resor,
på kortare tid och kortare avstånd.



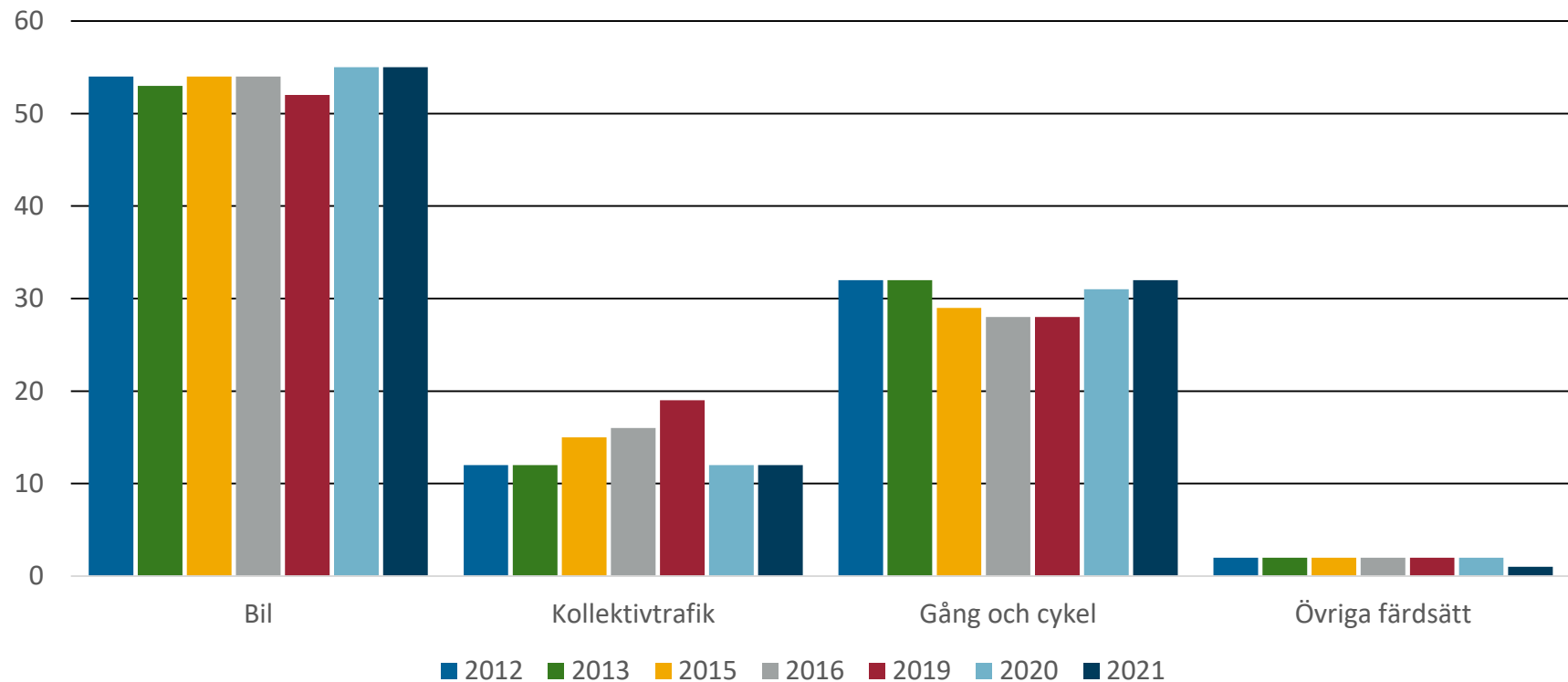
Hur reser svenskarna?

- Enligt den nationella resvaneundersökningen från Trafikanalys gjorde svenskarna 3,7 miljarder huvudresor på ett år under 2020 och 2021. Tidigare låg nivån på drygt 4 miljarder. Det har varit en nedåtgående trend under flera år. En huvudresa definieras som en följd av förflyttningar med ett eller flera färdsätt där ett eller flera ärenden uträttas och som slutar när vi når vår arbetsplats, skola, bostad eller annan övernattningsplats.
- Färdmedelsfördelningen mellan trafikslag visar att andelen som gör sin huvudresa med bil har varit stabil runt 54 procent i resvaneundersökningarna. Andelen som reser med kollektivtrafik har ökat fram till 2019 och därefter gått ner på grund av restriktionerna under pandemin. Andelen ligger nu på 12-13 procent men med stora variationer i landet.
- Gång och cykel minskade fram till 2019 men har ökat 2020 och 2021 och ligger nu på drygt 30 procent. Enligt resvaneundersökningarna har den tid som personer lägger på att resa sjunkit under en tioårsperiod från drygt 70 minuter till 45 min. Pandemieffekten verkar ha gett drygt tio minuter kortare restid.
- Under flera år låg reslängden omkring 4 mil per dag och person men under covid-19-pandemin sjönk längden till knappt 3 mil per dag.

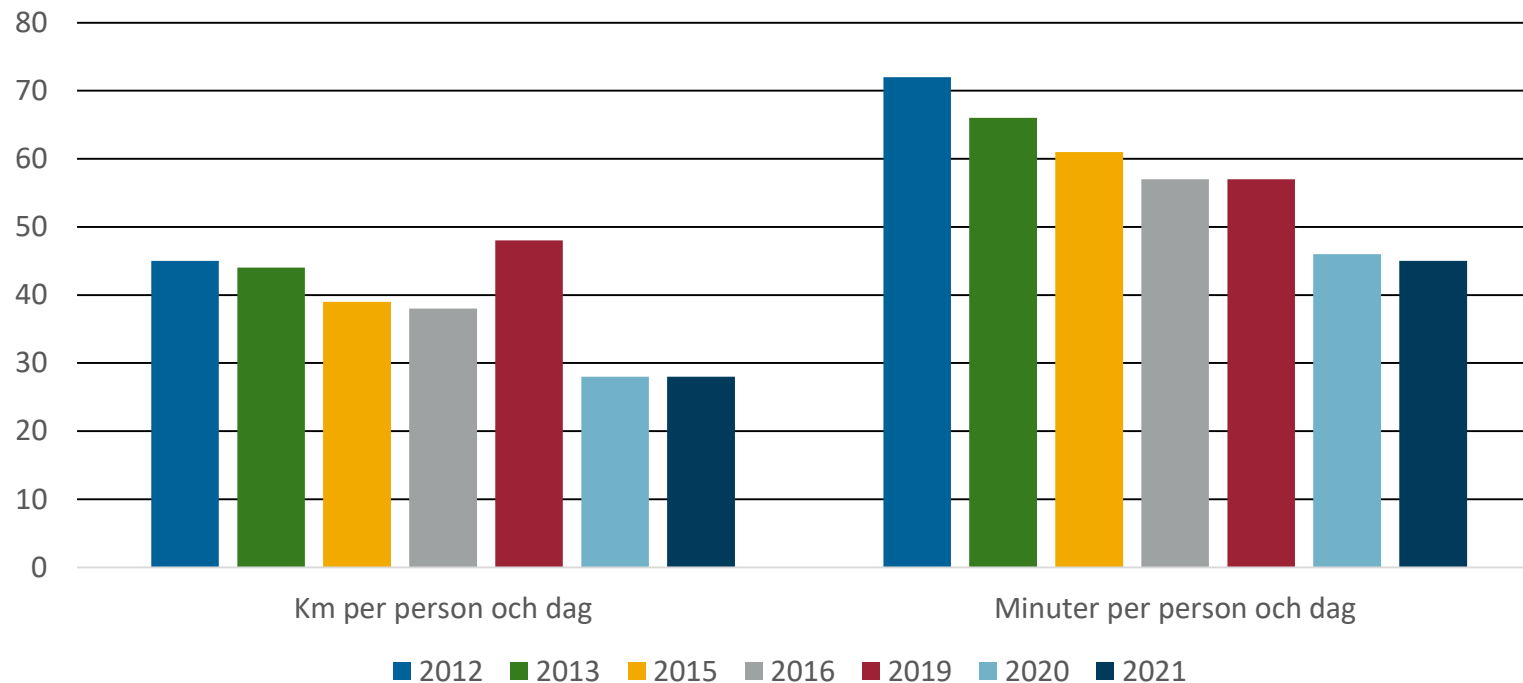
Antal miljarder huvudresor per år i Sverige



Färdmedelsfördelning i % av antal huvudresor i Sverige



Färdlängd och restid per person 6-84 år och dag i Sverige

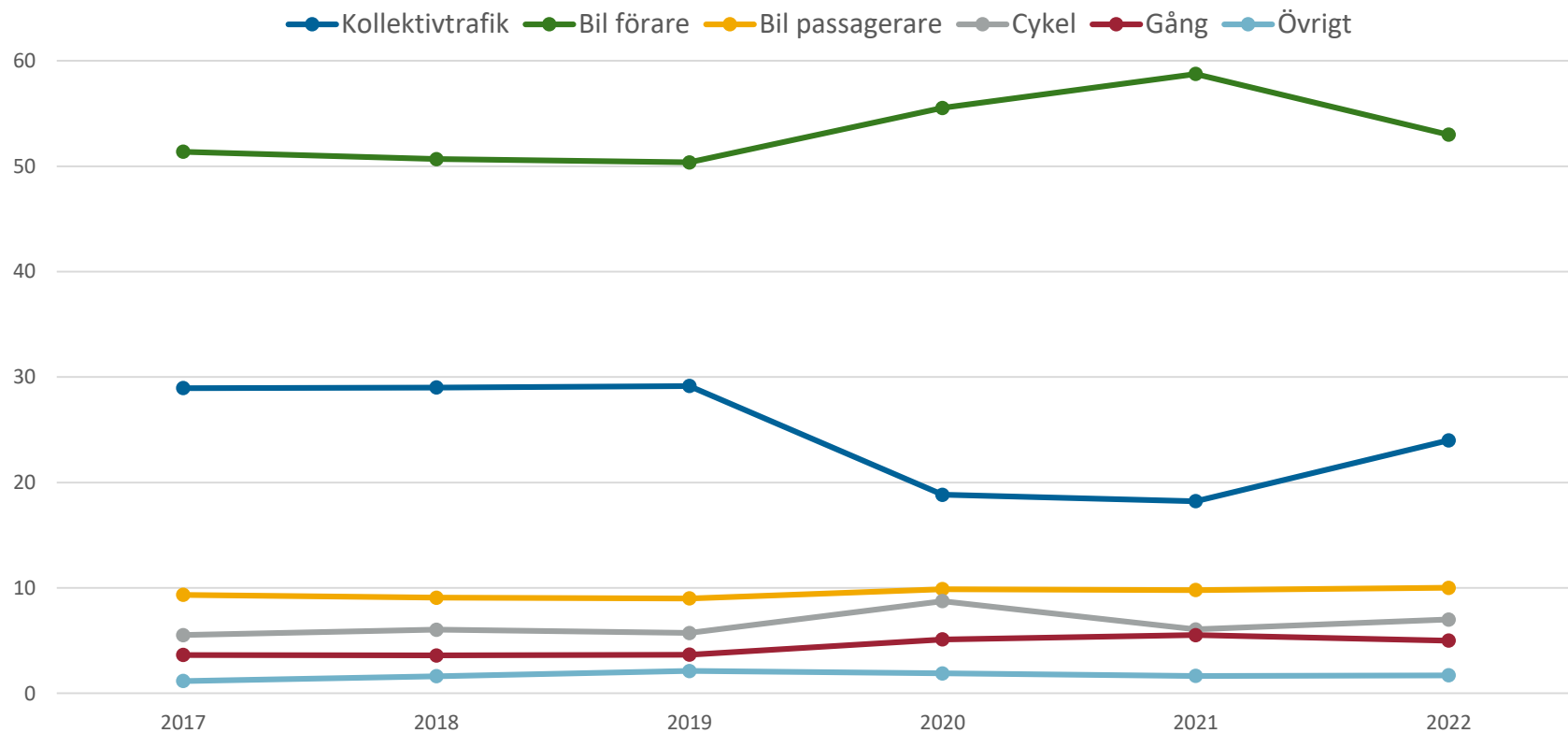


Färdmedelsandelar i Västra Götaland

Uppgifterna om färdmedelsandelar i Västra Götaland kommer från kollektivtrafikbarometern som är en annan undersökning än den nationella. Dessa är inte jämförbara på grund av vissa skillnader i metod mm.

- I Västra Götaland har andelen kollektivtrafik legat stabilt kring 30 procent i och med pandemin är nivån numera runt 25 procent. Andelen bilförare ökade tydligt under 2020 och 2021 och tillsammans med bilpassagerare är andelen numera omkring 65 procent. Andelen resor med cykel ökade 2020 men har gått tillbaka igen och ligger på 6 procent. Andelen som går är 5 procent. Sammantaget ligger andelen resor med bil på drygt 50 procent, kollektivtrafik på cirka 25 procent och gång och cykel på drygt 10 procent sammanslaget. Andelen bilpassagerare ligger stabilt runt 10 procent.
- Kollektivtrafikens marknadsandel gentemot bilen (ej gång och cykel) låg på 33 procent innan pandemin. Andelen har ökat sen lägsta nivå under pandemin men ligger fortfarande under 30 procent.
- I Göteborg finns statistik på antal passager i trängselskattens stationer. Det ger en indikation på biltrafikens utveckling. Över tid har antalet passager legat stabilt runt 600 000 per skattepliktig dag. Variationen under året är stor men antal passager toppar generellt i april-juni samt september-november. Antal passager och resenärer varierar också kraftigt över dygnet med toppar runt klockan 8 och 17.

Färdmedelsfördelning i procent i Västra Götaland

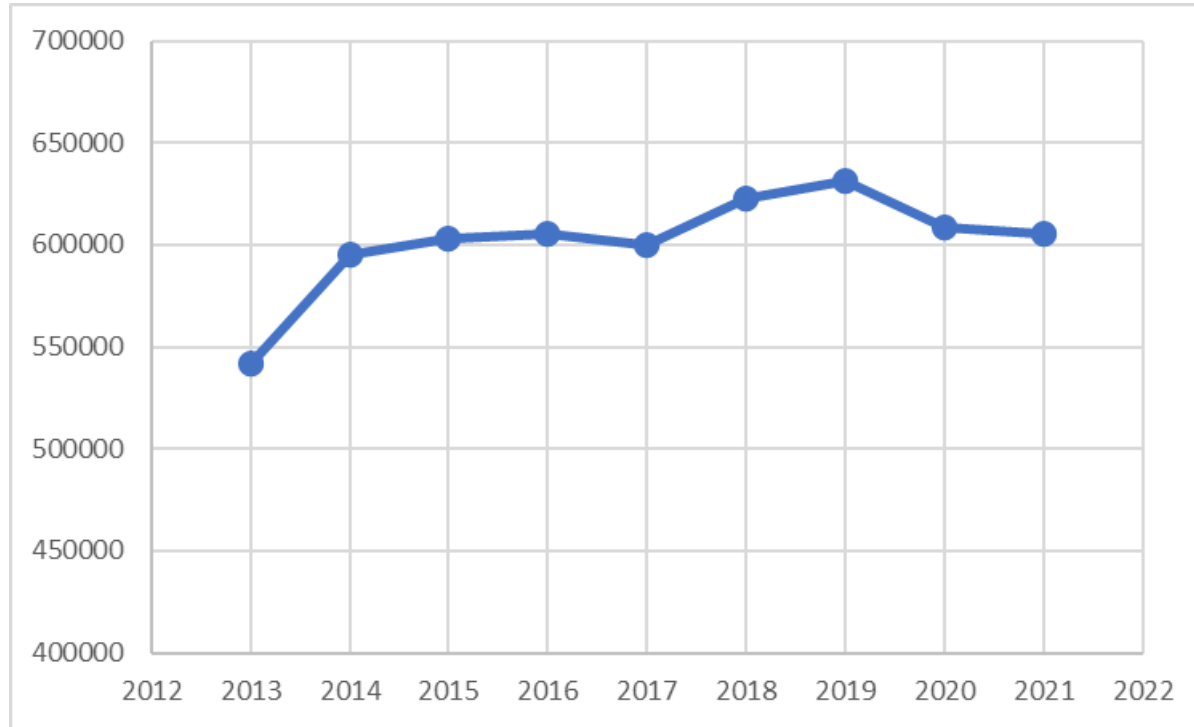


Kollektivtrafikens marknadsandel i procent gentemot bilen i Västra Götaland

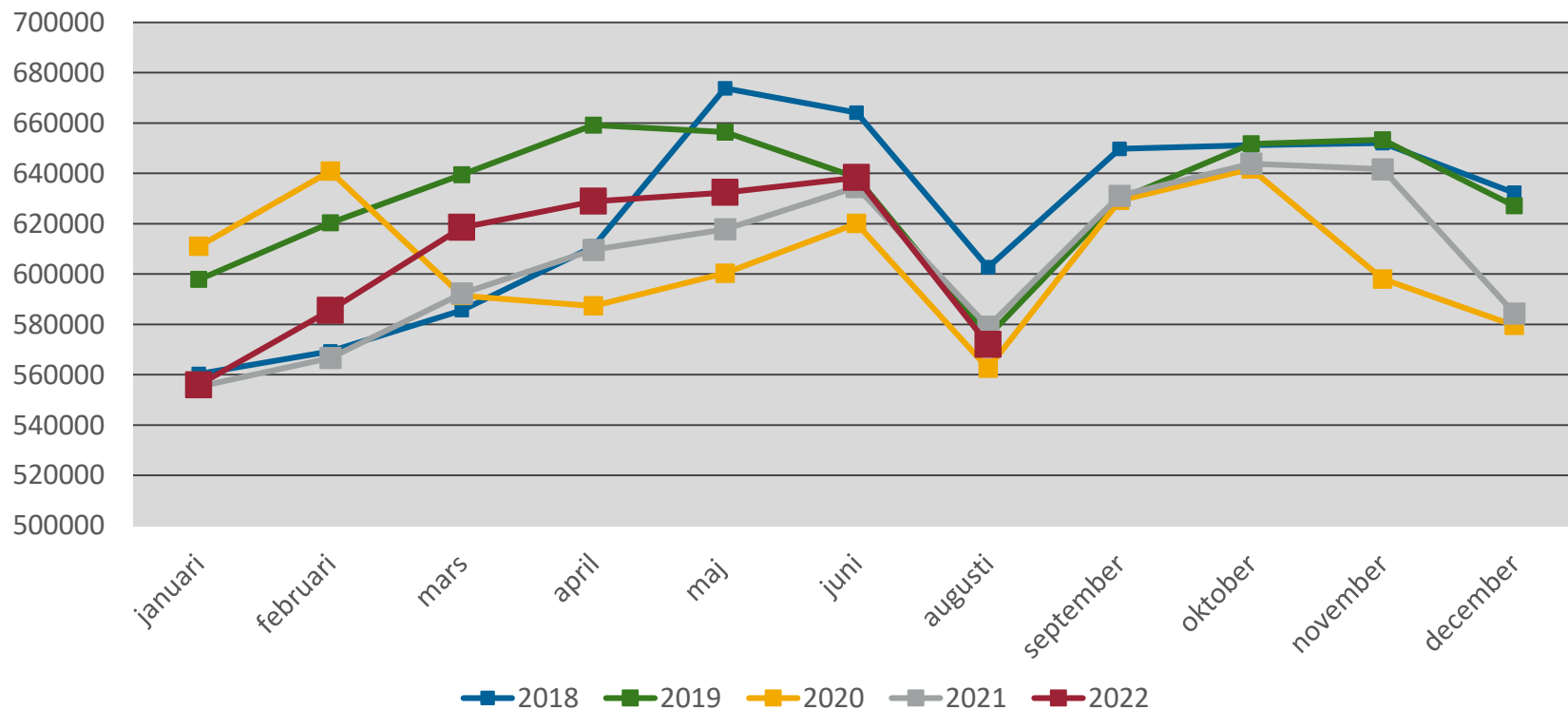


Källa: kollektivtrafikbarometern

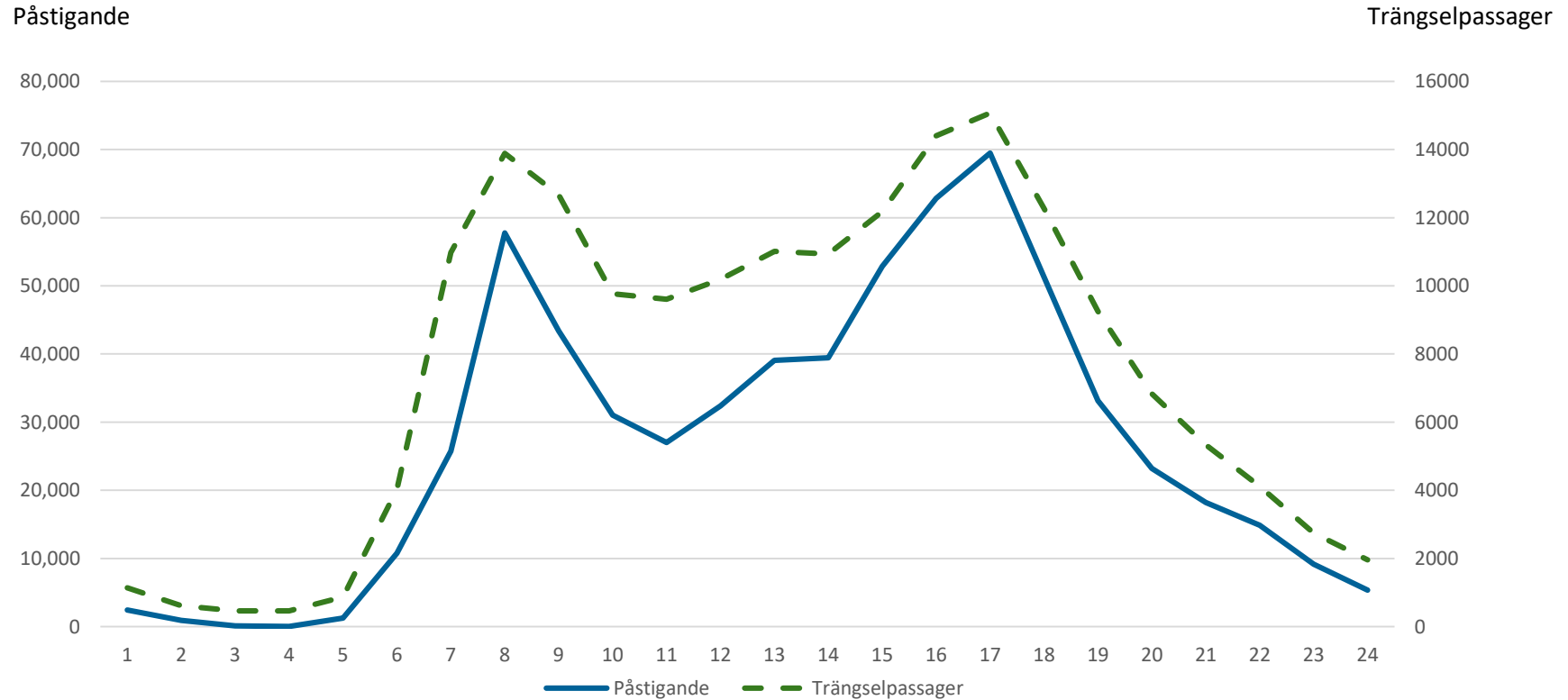
Antalet passager med trängselskatt per dag och år i genomsnitt i Göteborg



Antalet trängselskatt-passager i genomsnitt per vardag i Göteborg



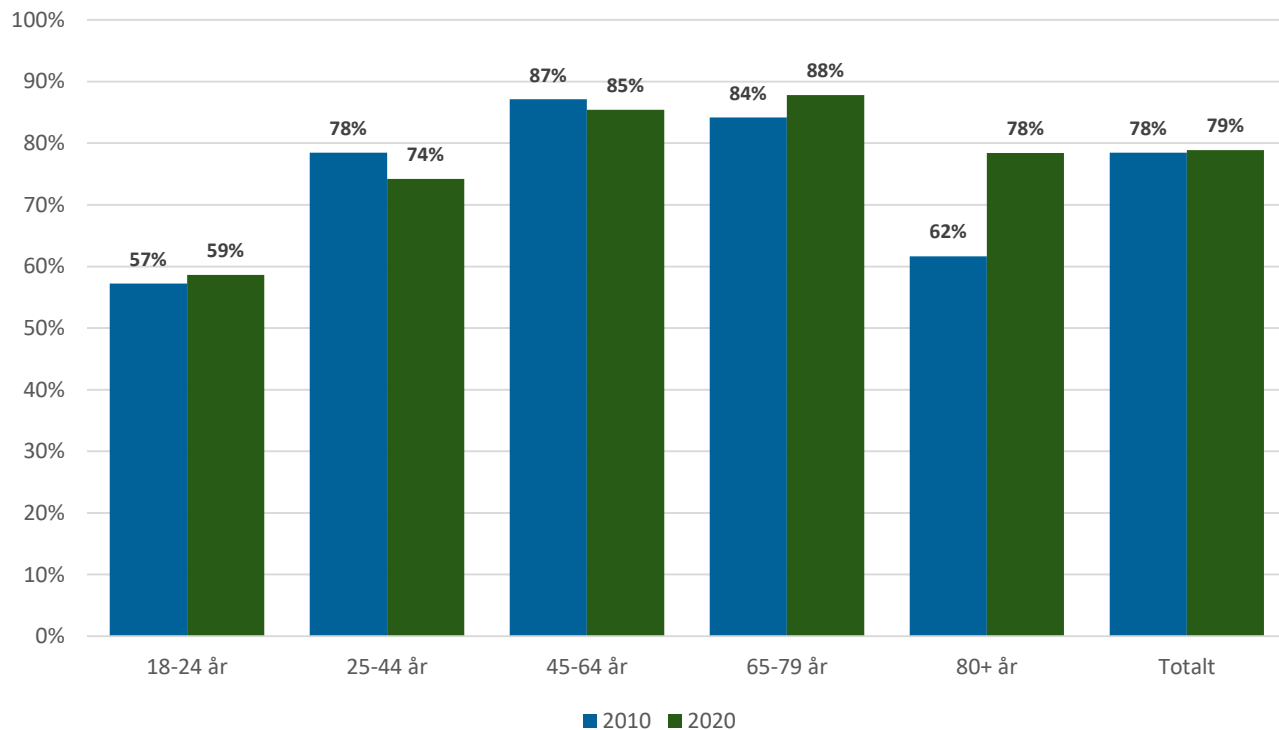
Antalet trängselskatt-passager per timme i jämfört med antal påstigande i kollektivtrafiken i Göteborg under första kvartalet 2022



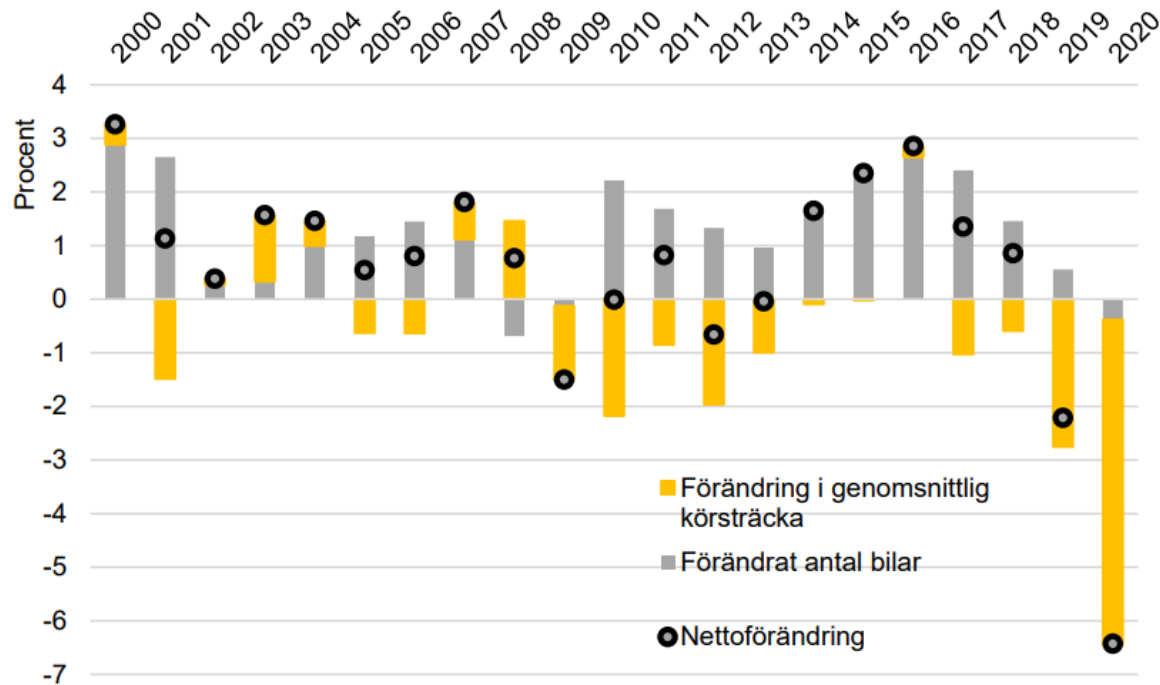
Bilnehav, körkort och körsträcka

- Andelen av befolkningen med körkort klass B som ger tillstånd att köra vanlig personbil har legat på en i princip konstant nivå i Västra Götaland under de senaste 10 åren med knappt 80 procent totalt .
- Det enda som möjligtvis sticker ut är att det är en ökande andel personer över 80 år som har körkort, 78 procent år 2020 mot 62 procent år 2010.
- Körsträckan per bil har minskat succesivt – under pandemin minskade även den totala körsträckan
- Bilnehavet de senaste fyra åren har hållit sig på samma nivå under hela perioden. Generellt sett äger män bil i högre grad än kvinnor.
- Detsamma gäller för bilnehavet i olika åldrar. Åldersintervallet där flest äger en personbil är 45-64 år samt 65-79 år där över hälften äger minst en bil.

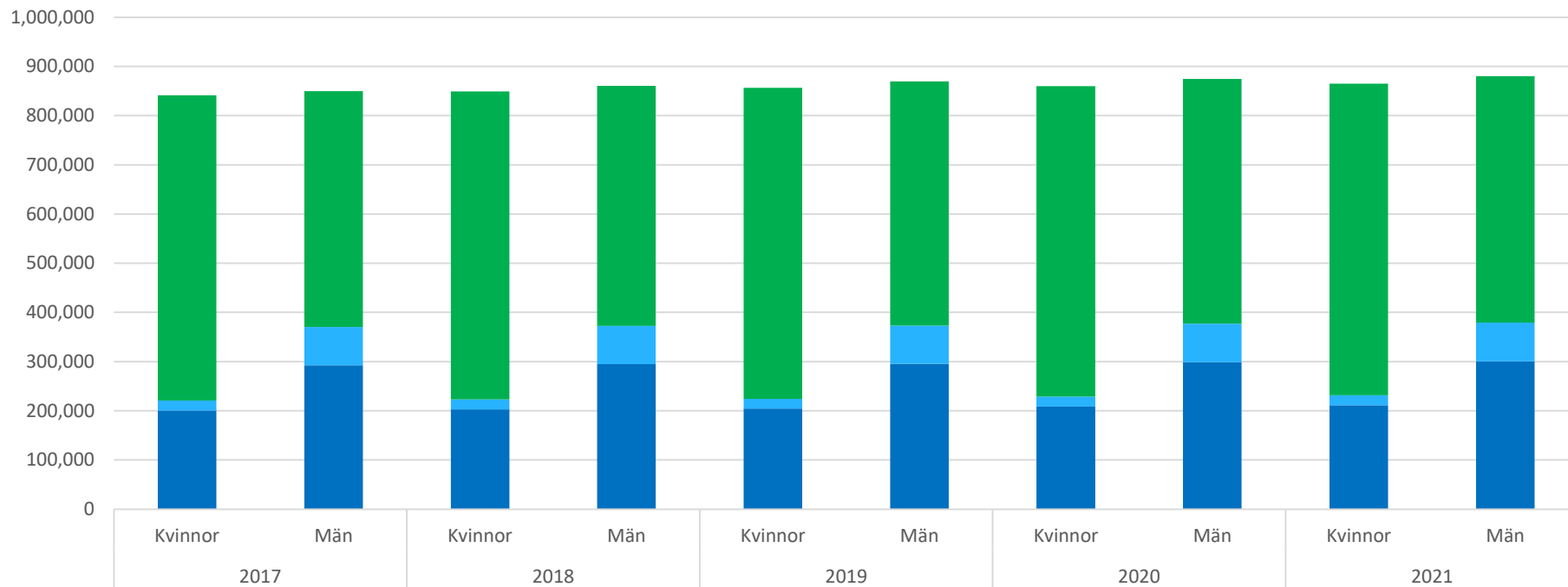
Innehav av körkort klass B andel av befolkningen i Västra Götaland



Nettoförändring total körsträcka för personbilar, uppdelat på förändring i genomsnittlig körsträcka respektive i förändrat antal bilar 2000-2022 (Sverige)



Bilnehav kvinnor & män 2017-2021 i Västra Götaland

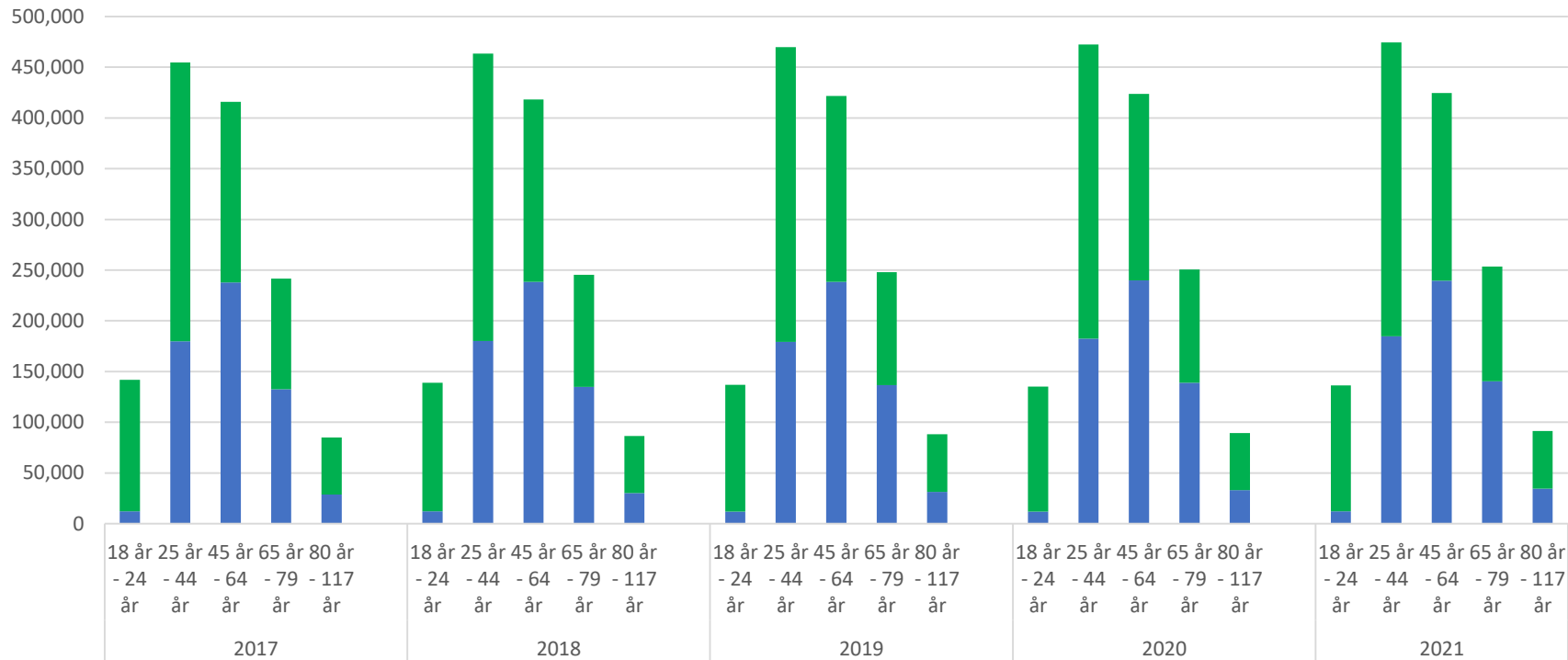


■ Har 1 personbil i trafik ■ Har 2 eller fler personbilar i trafik ■ Har ej personbil i trafik

Källa: SCB

Tjänstebil ingår ej

Bilnehav olika åldrar 2017-2021 i Västra Götaland



Källa: SCB

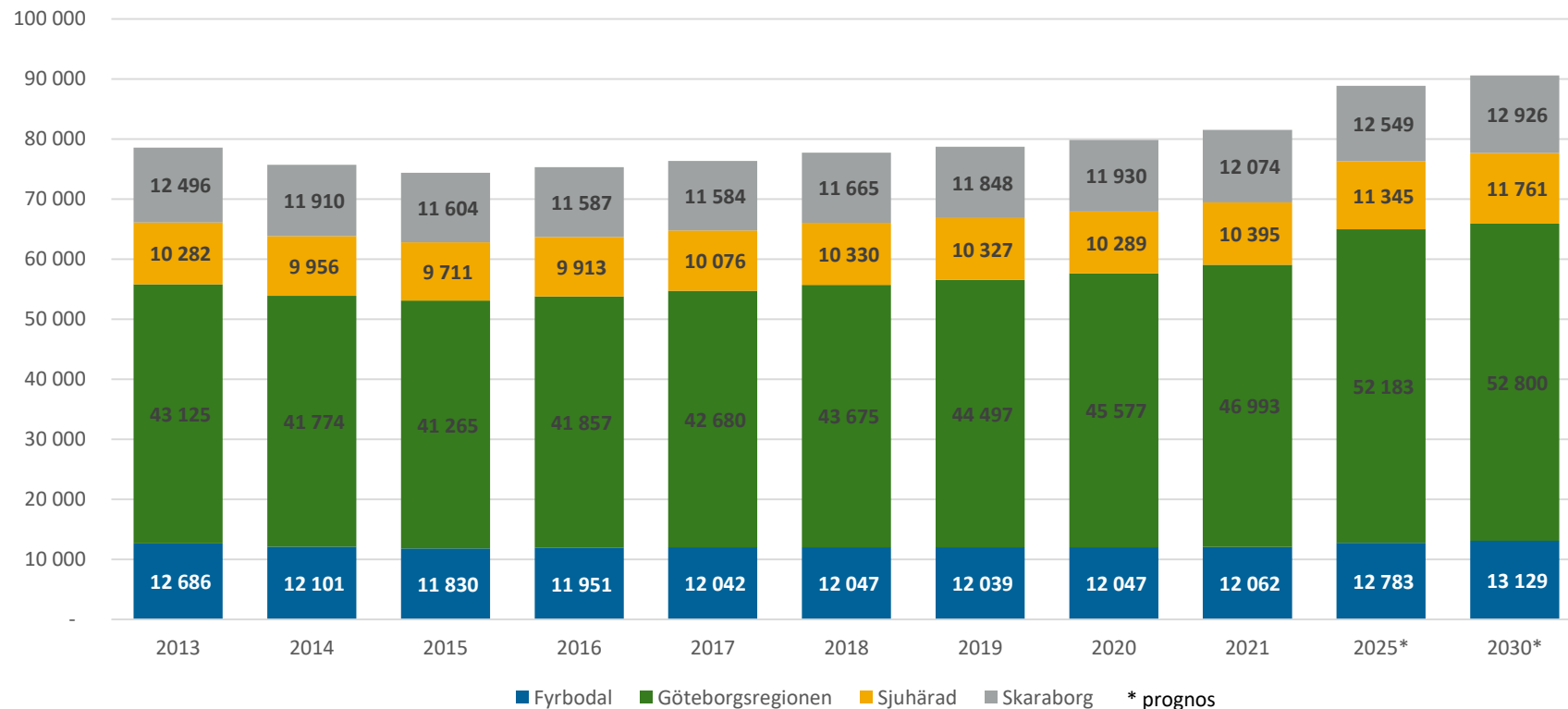
■ Har personbil i trafik ■ Har ej personbil i trafik

Skolresor i kollektivtrafiken

- Generellt sett har Skaraborg haft en högre andel skolungdomar som åkt med Västtrafik till sina skolor än övriga delregioner. Ungefär 50 procent av alla resor i Skaraborg har varit skolresor jämfört med mellan 30 och 40 procent i övriga delregioner.
- För övrigt ligger antal och andelar gymnasieungdomar per delregion relativt konstant genom åren och kommer så förbli åtminstone fram till år 2030.
- Många kommuner bedriver skolskjuts i egen regi för grundskoleelever.



Antal 16-19-åringar (gymnasieelever) 2013-2030



Källa: SCB

Resor i kollektivtrafiken

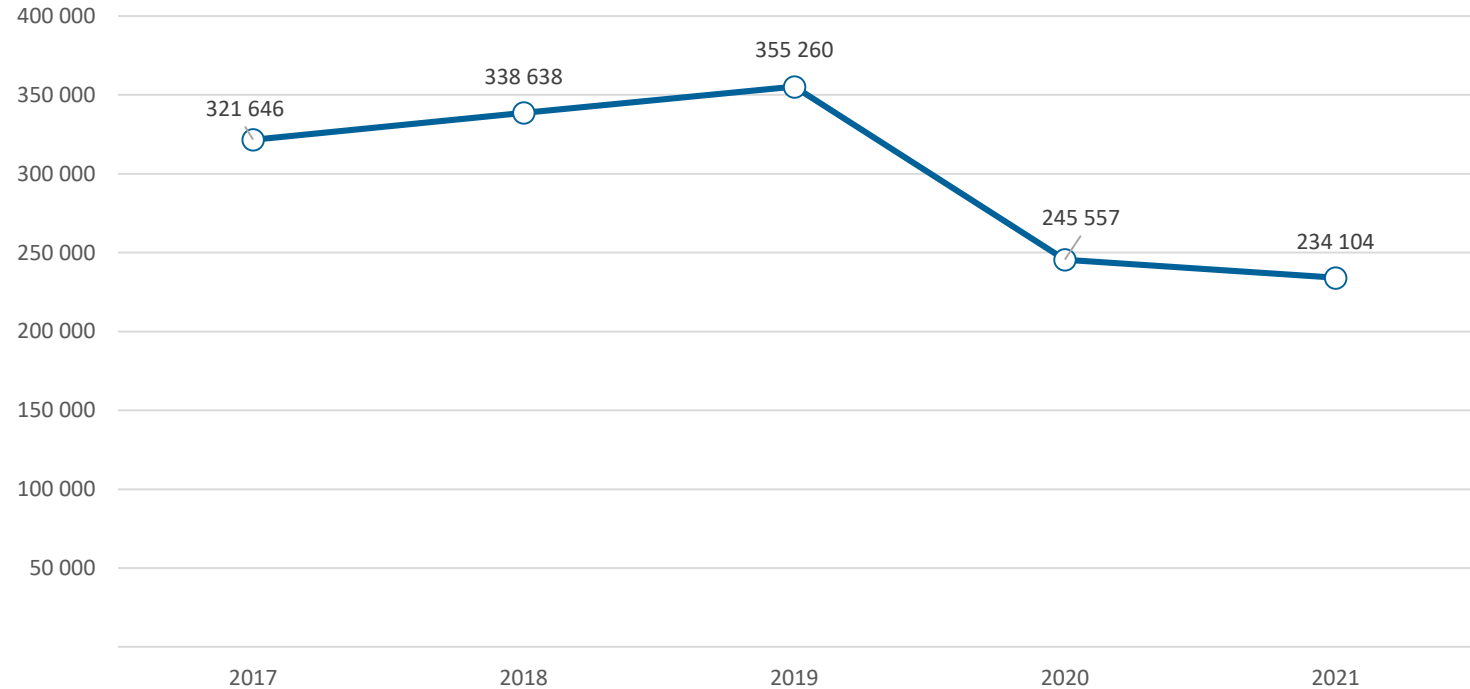
Trenden före pandemin var att kollektivtrafiken tog marknadsandelar framförallt från bil. Nu handlar det om att återta marknadsandelar.



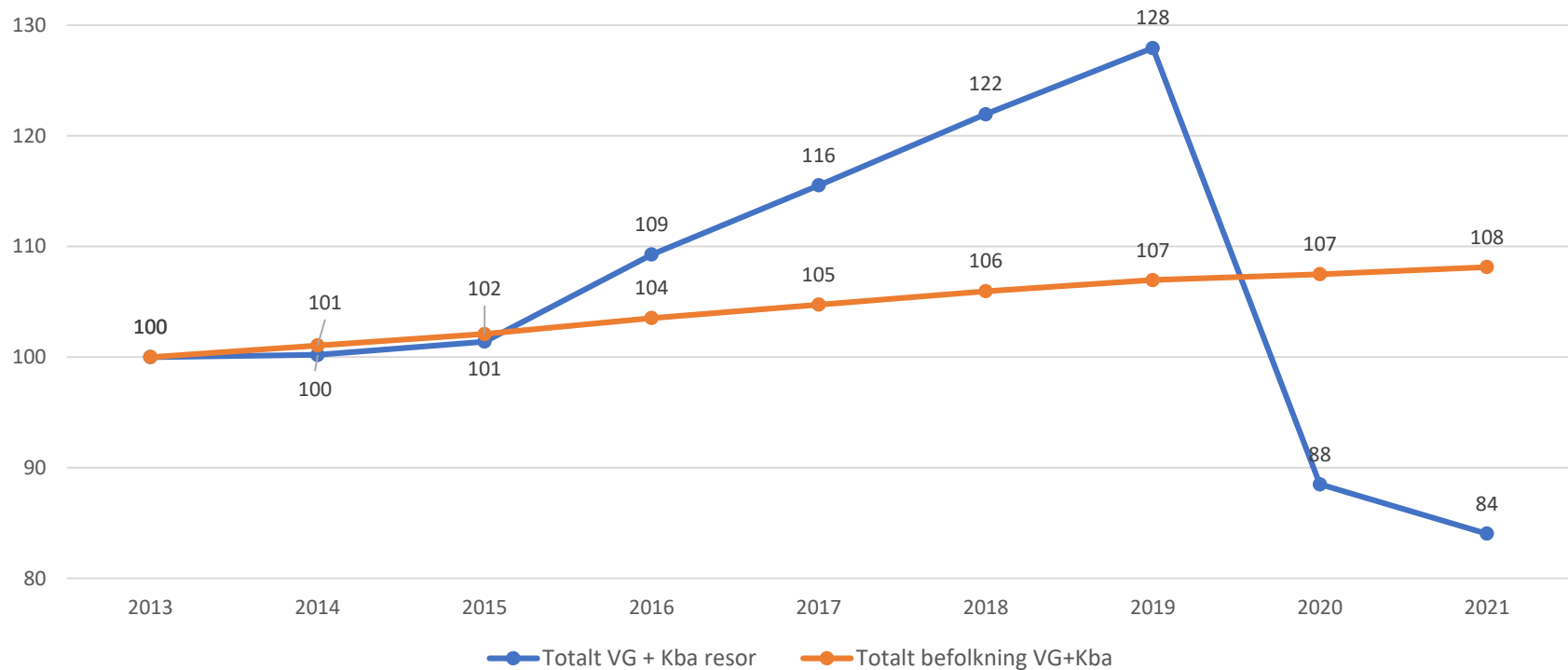
Resor med Västtrafik

- Västtrafik mäter antalet delresor och det innebär att varje byte en resenär gör blir en ny delresa. Det går alltså inte att sätta likhetstecken med antal resenärer.
- 2019 var resandet uppe på 355 miljoner delresor. Första pandemiåret sjönk resandet till 246 miljoner på helår och 2021 hamnade nivån på 234 miljoner. Under 2022 har resandet ökat igen men är inte uppe på 2019 års nivå.
- Under åren 2013-2021 ökade antalet resor i betydligt högre grad än vad befolkningen gjorde fram till mars år 2020 då covid-19-pandemin startade. Antalet resor ökade med 28 procent t o m 2019 för att under år 2020 falla till en nivå som var 12 procent lägre än vad den varit år 2013 och ytterligare 4 procent lägre under 2021.
- Befolkningen har under samma tid vuxit i betydligt långsammare takt och hade år 2021 ökat med 8 procent eller knappt 130 000 invånare jämfört med år 2013 till knappt 1,75 miljoner invånare.

Resandets utveckling över tid med kollektivtrafik (tusental delresor)



Resor och befolkning Västra Götaland + Kungsbacka 2013-2021 som ett index där 2013=100



Icke-resan

Trenden är generellt att fler resor ersätts med distansmöten, e-handel osv. Jämfört med underpandemin minskar dock icke-resan då krav ställs från tex arbetsgivare att återgå till arbetsplatsen i högre grad.



Tillgänglighet genom icke-resan

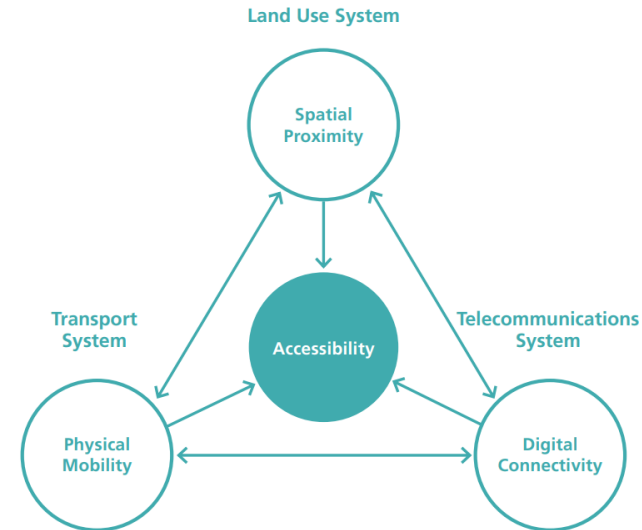
I de flesta fall är inte själva resan eller transporten målet i sig – snarare ett medel för tillgänglighet. Tillgänglighet i det här sammanhanget beskriver med vilken lätthet det går att nå eller ta del av och tillgodogöra sig något, exempelvis arbete, studier och service.

Traditionellt sätt har tillgänglighet uppnåtts genom nära lokalisering, dvs att människor bor och verkar i sitt närområde. Mobilitet möjliggör förflyttning av människor och gods, dvs resor och transporter. Det är först under senare tid som digitala lösningar visat sig vara rimliga alternativ till mobilitet i takt med den teknologiska utvecklingen. Bredband och digitala tjänster innebär en möjlighet att vara platsoberoende.

Digitala lösningar kan ersätta en befintlig resa, men den kan också komplettera och öka resandet. Det går också att dela upp de digitala tjänsterna och dess effekter på resandet i direkta och indirekta.

Under pandemin har det skett en snabbare utveckling av digitala lösningar och allt fler har provat på att beställa varor, utföra serviceärenden och arbeta på distans. Detta är exempel på direkta effekter där en stor del av ”måste-resor” ersatts av digitala lösningar.

Indirekta effekter av de digitala lösningarna kan vara att färd sätt förändras de dagar som resor utförs, eller att andra i hushållet använder bilen då den blir tillgänglig vid hemarbete.



Icke-resan

Digital tillgänglighet –
så påverkas vårt
resande
(k2centrum.se)

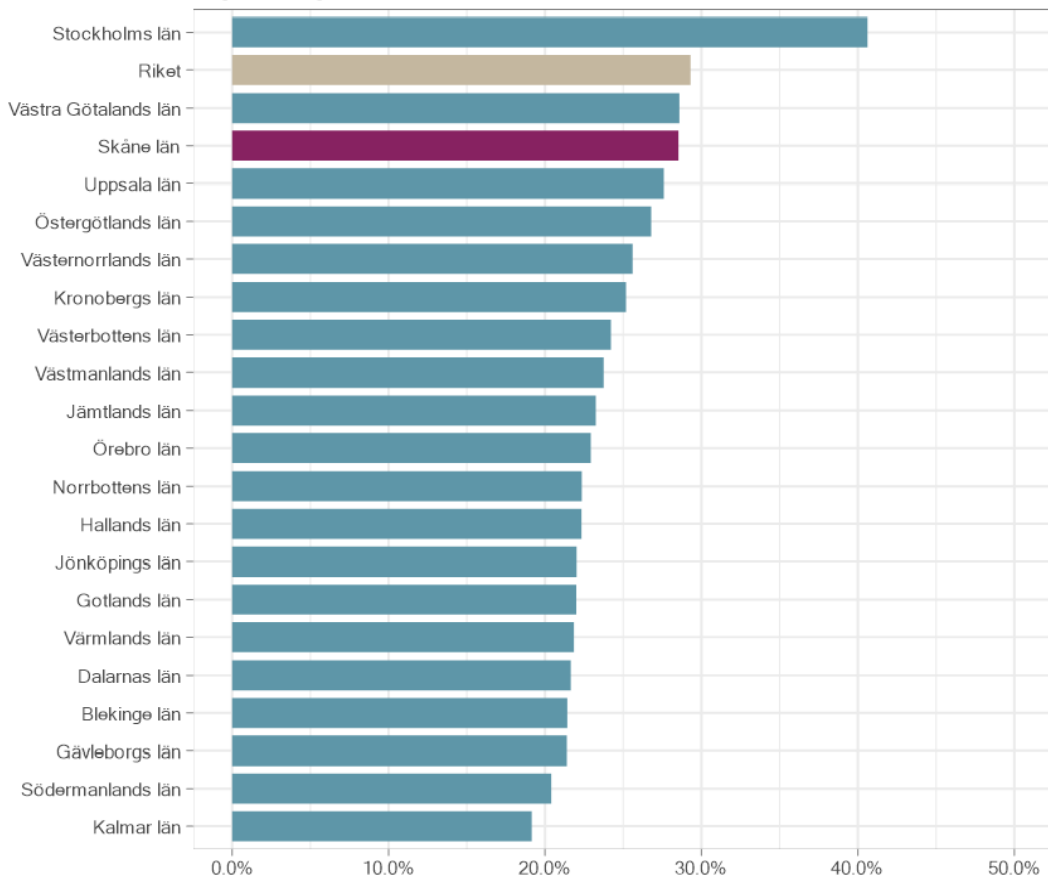
Tittar vi på de *direkta* effekterna kan vi konstatera att digital tillgänglighet har en stor och växande inverkan på flera av våra *'måsteresor'*: arbetspendling, tjänsteresor samt service och inköpsresor, vilka tillsammans utgör omkring hälften av vårt resande. Digitaliseringen transformerar snabbt och kraftfullt våra sätt att handla, arbeta och mötas:¹⁷

- ⇒ e-handeln förväntas utgöra upp till 40 procent av detaljhandeln och hälften av sällanköpshandeln år 2030;
- ⇒ de 30–40 procent av alla yrkesverksamma som har möjlighet att distansarbeta förväntas arbeta 2–3 dagar på annan plats än på kontoret, oftast hemifrån;
- ⇒ digitala möten, som redan innan COVID-19 bidragit till tjänsteresandets avtagande trend, förväntas ersätta 35–50 procent av de tjänsteresor som ansågs nödvändiga före pandemin.

Dessa tre tillämpningar av digital tillgänglighet kan därför potentiellt tillsammans komma att ersätta ca 15 procent av vårt direkta måste-resande. Av dessa är en stor del bilresor och för tjänsteresor ingår även flyg.

Andel förvärsarbetande med möjlighet att arbeta från distans

Dagbefolkning 20-64 år, år 2018



Källa: SCB: Stativ

I diagrammet listas länen utifrån andelen förvärsarbetande med möjlighet att arbeta från distans. Stockholms län har den högsta andelen på 40 procent. En förklaring är koncentrationen av huvudkontor och den finansiella marknaden där.

Västra Götaland och Skåne har en andel på 28 procent. Därefter följer länen i en fallande skala ner till Kalmar län som har en andel på 18 procent.

Enligt OECD uppskattas mellan 33 – 51 procent kunna jobba hemma i Sverige (2018).

Fördelat på delregioner i Västra Götaland är andelen 30 procent i Göteborgsregionen och 24 procent i Fyrbodalen, Sjuhärads och Skaraborg.

Kort om statistik och resvane- undersökningar

Trenden är resvaneundersökningar blir allt svårare att genomföra på grund av låg svarsfrekvens. Nya mer datadrivna undersökningar utvecklas och kommer troligen att öka i omfattning.



Olika källor

Ett vanligt sätt att undersöka resvanor är via en resvaneundersökning som baseras på ett urval av en befolkning. En resvaneundersökning är inte alltid det enda eller det bästa sättet att reda ut hur resvanorna ser ut i ett område, på en viss sträcka, för olika socioekonomiska grupper eller personer med funktionsnedsättning.

Ett alternativ är att analysera pendlingsstatistik från SCB. Den visar avståndet mellan personers bostad och arbetsplats. Ett annat att mäta antal fordon i ett gränssnitt som till exempel trängselskatten eller trafikflödesmätningar på vägar. Västtrafik mäter antalet resenärer via stämplingar och via sensorer i dörrarna.

I den här sammanställningen finns uppgifter från följande undersökningar:

- Nationella resvaneundersökningen som genomförs av Trafikanalys
- Kollektivtrafikbarometern, Svensk kollektivtrafik
- Trängselskatt, Transportstyrelsen

Resvaneundersökningar

Traditionella insamlingsmetoder för resvaneundersökningar som telefonintervjuer och post- och webbenkäter är vanligast förekommande. Nya insamlingsmetoder med resvaneappar och mobilnätdata kommer troligtvis att kunna användas mer på sikt. Mobilappar som samlar in data kan ge information om reslängder, restider, start- och målpunkter samt resvägar. Hittills har svarsfrekvensen varit låg i genomförda undersökningar. Insamlad data från mobilnät behöver ofta kompletteras med en aktiv insats från respondenten för att få individdata, färd sätt och uppgifter om resans ärende.

Alla metoder har sina för- och nackdelar. Telefonintervjuer har fördelen att de har större benäget att fånga in fler resor och ger mindre risk för ogiltiga svar. Nackdelen är att de oftast är dyrare och det finns risk för en "intervjuareffekt", där intervjuaren kan genom sitt sätt att prata och ställa frågor oavsiktligt påverka de svar som individen ger.

Post- och webbenkäter har fördelen att vara mera kostnadseffektiva och att inte riskera att få intervju effekter. En nackdel kan å andra sidan vara att den har högre risk att missa resor, speciellt till fots.



För frågor kontakta samhallsanalys@vgregion.se eller