



Kungsbacka

# Resvaneundersökning



Kungsbacka kommun 2017



# Resvaneundersökning 2017

– En kartläggning av kommuninvånarnas resmönster hösten 2017

Karolina Oxfall, Trafikplanerare, Teknik

Kvalitetsgranskare Lovisa Indebetou, Trivector

Resvaneundersökningen genomfördes av Origo Group AB (tidigare Markör Marknad & Kommunikation AB) på uppdrag av Kungälv kommun och Göteborgs stad.



## Innehåll

<b>1</b>	<b>Inledning</b> .....	<b>4</b>
1.1	Syfte .....	4
1.2	Metod och områdesindelning .....	4
1.3	Urval och population .....	5
1.4	Definitioner .....	6
<b>2</b>	<b>Resultat</b> .....	<b>7</b>
2.1	Körkort och biltillgång.....	7
2.2	Antal resor.....	7
2.3	Resornas fördelning på färdmedel .....	10
2.4	Reslängd och trafikarbete.....	13
2.5	De viktigaste reserelationerna .....	14
2.6	Jämförelser med förra resvaneundersökningen 2012.....	15



## 1 Inledning

Kungsbacka kommun är en del av Göteborgsregionen och delar av kommunen tillhör Göteborgs tätort rent statistiskt. Framöver kommer befolkningen i kommunen och regionen att öka vilket kräver omfattande insatser i infrastrukturen både lokalt och regionalt.

Kunskap om hur medborgarna reser, med avseende på färdmedelsval, frekvens, ärenden och målpunkter, utgör ovärderligt underlag för planering av trafik- och bebyggelsestrukturen i en kommun. Underlaget är många gånger en förutsättning för att kunna planera för en hållbar utveckling, ur både ett ekologiskt, ekonomisk och ett socialt perspektiv. Kunskap om medborgarnas resor är en förutsättning för att kunna bedöma effekter såsom trafikgenerering till följd av planerad bebyggelse och infrastruktur samt ett viktigt stöd i arbetet med att prioritera mellan olika åtgärder.

Den vanligaste vägen till kunskap om medborgarnas resvanor går via en resvaneundersökning, där allmänheten ombeds besvara en rad frågor om var, vart, hur (med vilka färdmedel), när och hur ofta man reser. Detta utgör grundläggande kunskap för att kunna ta fram effektiva åtgärder för en önskad förändring.

### 1.1 Syfte

Resvaneundersökningen för Kungsbacka kommun syftar i första hand till att:

- Öka den allmänna kunskapen om resandet i kommunen.
- Möjliggöra uppföljning av prioriterade mål, såsom hälsosam kommun.



Figur 1. Göteborgsregionen. Det geografiska området som ingick i Göteborgsregionens resvaneundersökning var Göteborg och därtill 20 angränsande kommuner i Västsverige.

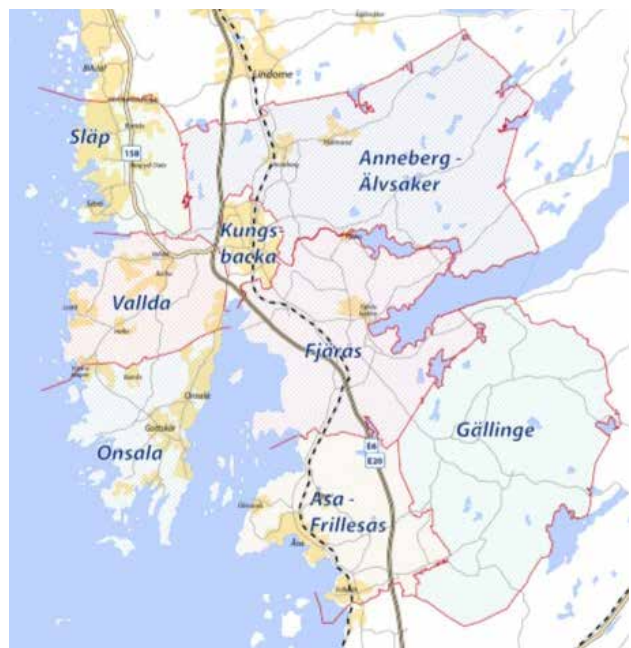
- Möjliggöra före-efterstudier, som kan användas för att beskriva om resmönster förändras över tiden och som indikation på om åtgärder har haft önskvärd effekt. Bland annat kan man jämföra vissa parametrar före- respektive efter trängselskattens införande i Göteborg i januari 2013.
- Ta fram underlag för att kunna prioritera rätt i det strategiska arbetet mot ett hållbart resande.

### 1.2 Metod och områdesindelning

Kartläggningen av Kungsbackabornas resvanor genomfördes under oktober månad 2017. Som hjälpmedel hade man postala enkäter och resedagböcker med möjlighet att svara via webben samt med uppföljning på telefon. Undersökningen hade en inledande del med bakgrundsfrågor gällande kön, ålder, boendeform, hushållets sammansättning, körkort och tillgång till bil. Respondenterna fick i resedagboken fylla i samtliga resor/förflyttningar som de gjort på en bestämd datumsatt veckodag. Både vardagar och helger ingick i undersökningen och mätperioden varade från augusti till november v.33-45. Brev och resedagboken som skickades ut finns i sin helhet i Bilaga 1.

Totalt tillfrågades 8400 respondenter, i åldern 16-84 år bosatta i Kungsbacka kommun. Denna undersökning var en del av en större undersökning som genomfördes i hela Göteborgsregionen av Göteborgs stad på uppdrag av Västsvenska paketet. I hela regionen ingick 46 620 invånare i urvalet och svarsfrekvensen i regionen var 27% vilket var den samma som i Kungsbacka.

Kungsbacka kommun har gjort ytterligare tillval så att urvalet är det samma som den resvaneundersökning som genomfördes i kommunen 2012 och därmed kan resultaten i de båda undersökningarna jämföras. Områdenas indelning kan ses i figur 2 och 3.



Figur 2. Delområden i Kungsbacka kommun. Kungsbacka är i sin tur uppdelat i 5 olika stadsdelar, se figur 3. Områdena är baserade på nyckelkodområden.

### 1.3 Urval och population

Att genomföra resvaneundersökningen i form av en totalundersökning, det vill säga att tillfråga samtliga kommuninvånare om deras resvanor, är varken ekonomiskt genomförbart eller nödvändigt för att skaffa sig kunskaper om hur medborgarna reser. Vid denna typ av kartläggningar använder man istället ett slumpmässigt urval av kommuninvånarna och med hjälp av statistiska modeller låter man sedan detta urval representera samtliga invånare i kommunen.

Från varje område har 700 individer i åldern 16-84 år slumpats fram och totalt har 8400 individer ingått i undersökningen. Nettourvalet, rensat för avlidna och utflyttade, uppgår till 8312. Undersökningen besvarades av 2282 personer. Den totala svarsprocenten blev därmed 27 procent. Nedan i **tabell 1** visas utfallet för respektive urvalsområde.

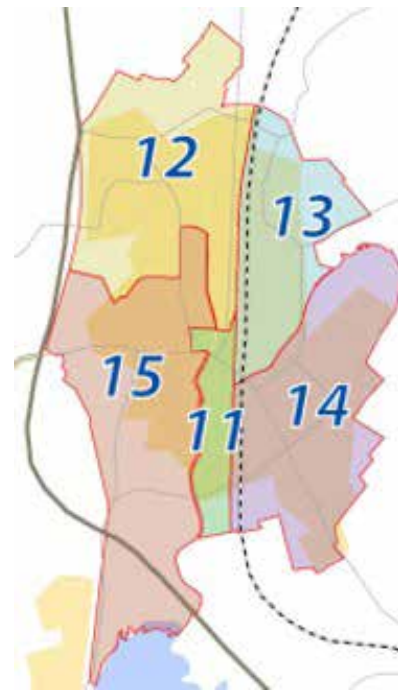
Svarsbenägenheten varierar mellan de olika geografiska områden och är som lägst i Kungsbacka centrum och som högst i Släp (Särö-Kullavik)

Urvalet har stratifierats på område och resultaten är viktade på urvalsområde, kön och ålder och en säsongviktning på alla trafikslag utom gång, för att motsvara befolkningen i den undersökta målgruppen. Säsongviktning på alla trafikslag har gjorts enligt följande.

Föreliggande undersökning följer vedertagna principer för metod och genomförande av resvaneundersökningar.

Som vid alla urvalsundersökningar är de angivna fördelningarna omgivna av osäkerhetsintervall (konfidensintervall) som beror på antalet svarande och vilken andel som skattas. Osäkerheten är störst när den skattade andelen ligger runt 50 procent och avtar vid högre eller lägre andelar. I **tabell 3** visas konfidensintervall för de olika områdena då den skattade andelen är 50.

Resvaneundersökningen genomfördes av Origo Group AB (tidigare Markör Marknad & Kommunikation AB) på uppdrag av Kungsbacka kommun och Göteborgs stad.



Figur 3. Delområden i Kungsbacka. 11. Kungsbacka centrum, 12. Kungsbacka Varla, 13. Kungsbacka Tölö, 14. Kungsbacka Hammerö och 15. Kungsbacka Kolla. Områdena är baserade på nyckelkodområden.

Tabell 2. Säsongviktning på alla trafikslag utom gång.

Trafikslag	Differens	Korrigerig
Cykel	25%	0,8000
Kollektivtrafik	4%	0,9615
Bil	2,50%	0,9756

Tabell 1. Sammanställning av svarsfrekvensen för de olika områdena i Kungsbacka

Område	Invånare	Svar	Bruttourval	Nettourval	Svar %
Kungsbacka Centrum	1211	134	700	681	20
Kungsbacka Hammerö	5007	189	700	691	27
Kungsbacka Kolla	4576	180	700	692	26
Kungsbacka Tölö	3290	203	700	693	29
Kungsbacka Varla	3460	167	700	694	24
Släp	9118	222	700	696	32
Vallda	6500	214	700	698	31
Onsala	10845	209	700	697	30
Fjärås	4643	194	700	689	28
Åsa-Frillesås	7707	190	700	694	27
Gällinge	1735	177	700	693	26
Anneberg-Älvsåker	4435	203	700	694	29
Totalt	62527	2282	8400	8312	27



Figur 4. Illustration av definition på förflyttning/resa

Tabell 3. Konfidensintervall för varje område

Område	Skattad andel	Antal svar	95%-ig konfidensintervall
Kungsbacka Centrum	50	134	8
Kungsbacka Hammerö	50	189	7
Kungsbacka Kolla	50	180	7,2
Kungsbacka Tölö	50	203	6,7
Kungsbacka Varla	50	167	7,4
Släp	50	222	6,5
Vallda	50	214	6,6
Onsala	50	209	6,7
Fjärås	50	194	6,9
Åsa-Frillesås	50	190	7
Gällinge	50	177	7,1
Anneberg-Älvsåker	50	203	6,8

## 1.4 Definitioner

### Förflyttning och resa

En resa beskrivs som en förflyttning. En förflyttning är när man tar sig från en punkt till en annan för att utföra ett ärende som exempelvis att jobba, handla eller lämna/hämta barn. Om man gör ett ärende på vägen till jobbet räknas detta som två förflyttningar, alltså två resor. Se illustrationen i **figur 4**.

### Huvudsakligt färdstätt

I resdagboken är det tillåtet att registrera flera färdstätt. Utifrån de registrerade färdstättarna skapas en ny variabel Huvudsakligt färdstätt enligt regeltabell 4. Notera att när det i rapporten står uppgifter om färdmedel är det huvudsakligt färdstätt som avses.

### Median- eller medelvärde

I rapporten används måtten medelvärde och medianvärde. Medelvärdet är summan av alla värden delat på antalet värden. Medianvärdet är det värde som ligger i mitten när alla värden sorteras storleksmässigt. Medianvärdet påverkas inte på samma sätt som medelvärdet av enstaka extremt höga eller låga värden. I rapporten förekommer avrundningar, vilket ibland kan leda till att summan i en tabell med andelar blir 99 eller 101 istället för 100.

Tabell 4. Regeltabell för val av huvudsakligt färdstätt

Registrerade färdstätt														
Prioriteringslista	Till fots	Cykel	Elcykel	Moped/MC	Bil som förare	Bil sompassagerare	Taxi (ej färdtjänst)	Buss	Tåg	Spårvagn	Färdtjänst	Annat	Flyg	Båt
Båt	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	X
Flyg	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	X	
Annat	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	X		
Färdtjänst	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	X			
Tåg/Spårvagn	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	X(X)	X(X)				
Buss	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	X						
Taxi (ej färdtjänst)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	X							
Bil som förare/passagerare	(X)	(X)	(X)	(X)	X(X)	X(X)								
Moped/MC	(X)	(X)	(X)	X										
Cykel/elcykel	(X)	X(X)	X(X)											
Till fots	X													

X=färdstättet skall ha använts (X)=färdstättet kan ha använts  
X(X)=någon av dessa skall ha använts



## 2 Resultat

Vilket färdmedel man väljer för sin resa är beroende på en mängd olika faktorer så som resans längd, transportsystemets utbud och standard, attityder och kunskap, restriktioner och vanor. Avgörande för färdmedelsvalet är också tillgången på exempelvis färdbevis till kollektivtrafiken och tillgång till fordon som cykel eller bil.

I detta avsnitt kommer resultat från resvaneundersökningen presenteras. Inledningsvis kommer statistiskt om körkorts- och bilinnehav följt av statistik om antal resor presenteras. Sedan fortsätter statistik om orsakerna till att inte ha rest följt av statistik om färdmedelsfördelningen. Sist presenteras statistik om trafikarbete och de viktigaste reserelationerna.

### 2.1 Körkort och biltillgång

Körkortsinnehav och biltillgång är direkt avgörande för färdmedelsvalet.

I kommunen är det 89 procent av personerna i åldern 16-84 som har körkort för bil. Högst är körkortsinnehavet i Gällinge

och lägst är det i Älvsåker. Det är en högre andel kvinnor än män som har körkort, 90 procent respektive 88 procent. Körkortsinnehavet i åldersgruppen 16-29 år är 53 procent medan det för resterande åldersgrupper är 97 procent.

Det är 4 procent av personerna i åldern 16-84 år som inte har tillgång till bil alls. 2 procent har tillgång till bil via släktingar eller vänner. Resterande del bor i ett hushåll som äger bil, leasar bil eller som nyttjar arbetsgivarens bil. Det är fler män som nyttjar arbetsgivarens bil och fler kvinnor som har tillgång till bil via släkt och vänner. Det är fortfarande ytterst ovanligt att ha medlemskap i bilpool.

### 2.2 Antal resor

En genomsnittlig vardag gör invånarna i kommunen 2,2 resor. Cirka 25 procent av kommuninvånarna har angivit att de inte genomfört någon resa under mättdagen. Antalet förflyttningar varierar mellan kommundelarna och det sker betydligt färre förflyttningar på helgen än under vardagarna.

Tabell 5. Körkortsinnehav och tillgång till bil efter kön och ålder (andelar i procent)

Kategori	Delkategori	Har körkort	Ej tillgång till bil	Hushållet äger/leasar bil	Arbetsgivare äger/leasar bil	Medlemskap i bilpool	Tillgång till bil via släkt/vänner
Kön	Man	88	3	90	6	0	1
	Kvinna	90	4	90	4	0	2
Åldersgrupp	16-29 år	53	6	83	7	0	3
	30-49 år	97	3	89	8	0	1
	50-65 år	97	2	93	4	0	1
	66+ år	97	4	93	1	0	1

Tabell 6. Körkortsinnehav och tillgång till bil efter område (andelar i procent)

Kategori	Delkategori	Har körkort	Ej tillgång till bil	Hushållet äger/leasar bil	Arbetsgivare äger/leasar bil	Medlemskap i bilpool	Tillgång till bil via släkt/vänner	
Område	Kungsbacka Centrum	85	12	79	5	0	5	
	Kungsbacka Hammerö	88	6	89	4	0	1	
	Kungsbacka Kolla	92	9	89	2	0	1	
	Kungsbacka Tölö	89	8	85	6	0	1	
	Kungsbacka Varla	90	6	85	7	0	2	
	Släp	88	1	90	7	0	2	
	Vallda	90	2	92	6	0	0	
	Onsala	87	2	90	8	0	1	
	Fjärås	90	2	93	3	0	2	
	Åsa Frillesås	90	3	92	4	0	1	
	Gällinge	94	4	93	2	0	1	
	Älvsåker	84	3	93	1	0	3	
	Kommunen		89	4	90	5	0	2



Tabell 7. Antal resor fördelat på veckodag uppdelat efter kön och åldersgrupp

Kategori	Delkategori	Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag	Medel
Kön	Man	2,3	2,4	2,1	2,1	2,3	1,9	1,6	2,1
	Kvinna	2,7	2,7	2,9	2,6	2,5	1,9	1,5	2,4
Ålders-grupp	16-29 år	2,8	1,9	2,2	2,2	2,2	2,3	2,1	2,3
	30-49 år	3,1	3,2	3,2	3,1	3,5	2,3	1,8	2,9
	50-65 år	2,5	2,5	2,8	2,0	2,2	1,5	1,3	2,1
	66+ år	1,6	2,0	1,4	1,9	1,4	1,4	1,0	1,5

Kvinnor genomför fler resor än män förutom på helgen då männen reser något mer. Personer i åldrarna 30-49 år reser mer än både yngre och äldre. De som är äldre än 66 år reser minst.

Allra flest resor görs av personer i åldersgruppen 30-49 år på fredagar, 3,5 resor per person. Minst antal resor görs av personer i åldersgruppen 66+ år på söndagar, 1 resa per dag.

Tabell 8. Antal resor fördelat på veckodag uppdelat efter kommunindel

Område	Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag	Medel
Kungsbacka Centrum	2,0	2,6	2,8	1,7	2,8	2,5	1,9	2,3
Kungsbacka Hammerö	2,3	2,0	2,5	2,9	2,3	1,7	2,5	2,3
Kungsbacka Kolla	1,9	2,5	2,8	1,6	2,7	1,7	1,3	2,1
Kungsbacka Tölö	2,1	2,9	2,7	2,6	2,4	2,0	1,7	2,3
Kungsbacka Varla	2,6	3,4	2,1	2,4	1,7	1,4	1,7	2,2
Släp	2,6	2,4	2,5	2,4	2,6	2,1	1,2	2,2
Vallda	2,4	2,6	2,5	2,5	2,4	1,9	2,0	2,3
Onsala	2,3	2,5	2,2	2,0	2,6	2,7	1,2	2,2
Fjärås	2,9	2,4	2,2	2,6	2,1	1,6	1,5	2,2
Åsa Frillesås	3,2	2,8	2,7	2,6	2,2	1,4	1,4	2,3
Gällinge	2,3	2,1	2,6	2,2	2,1	1,8	0,7	2,0
Älvsåker	2,9	1,9	3,2	2,3	2,4	1,5	1,3	2,2
Kommunen	2,5	2,5	2,5	2,4	2,4	1,9	1,5	2,2

I kommunen som helhet görs flest resor per person på måndagar sedan görs det färre och färre resor var dag som går i veckan. På söndagar görs nästan en (1 st) resa färre än på måndagar.

Personer bosatta i Kungsbacka Tölö gör flest resor och personer bosatta i Gällinge gör minst.

Antalet resor för de som rest uppgår till 3,0 resor per dag i kommunen som helhet.

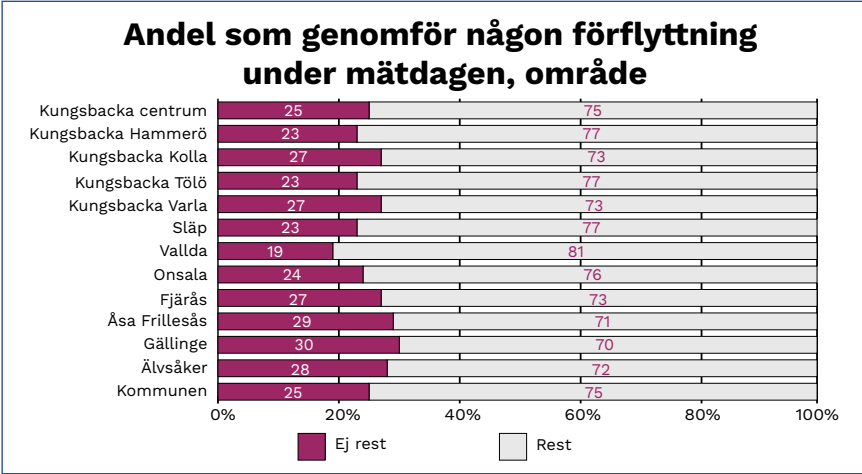
### 2.2.1 Orsaker till att inte ha rest

Cirka 25 procent av de tillfrågade har angivit att de inte genomfört någon resa under mättdagen.

Tabell 9. Andel i procent som genomfört någon förflyttning under mättdagen, kön och ålder

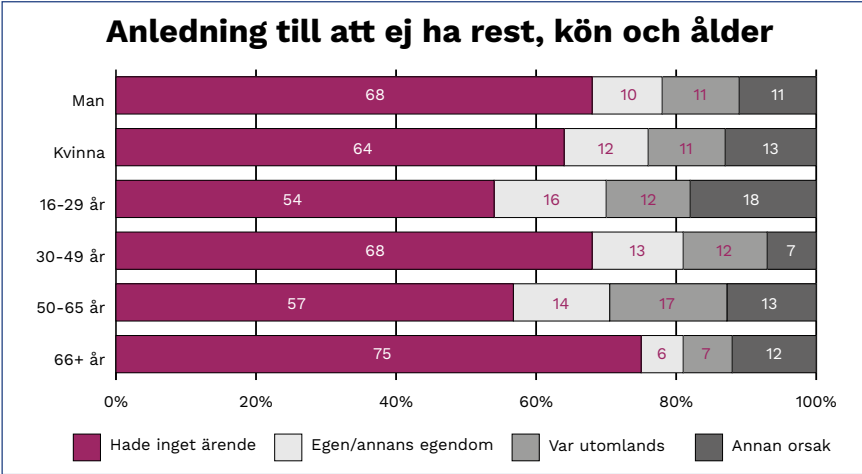
Kategori	Delkategori	Ej rest	Rest
Kön	Man	25	75
	Kvinna	25	75
Åldersgrupp	16-29 år	19	81
	30-49 år	15	85
	50-65 år	24	76
	66+ år	44	56





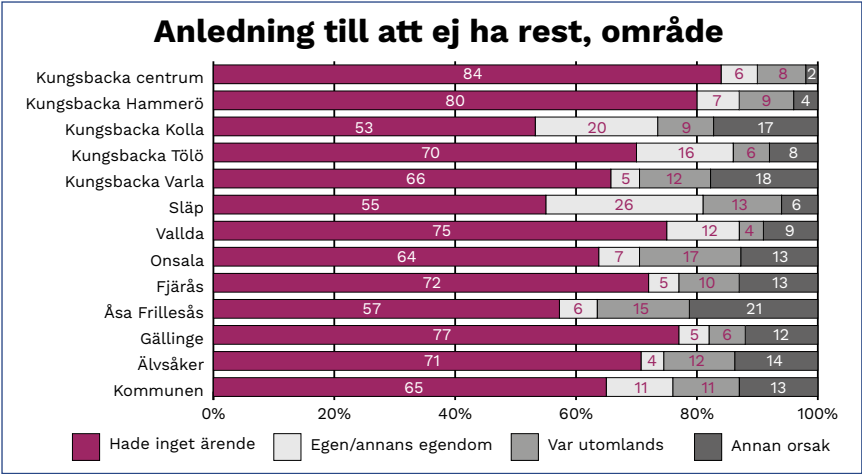
Figur 5. Andel som genomfört någon förflyttning under mättdagen per boendeområde.

I ålderskategorin 30-49 år är det flest som angett att de rest och minst är andel i åldersgruppen 66 år+. Män och kvinnor har lika stor andel men i kategorin annat sticker ut och reser i mindre utsträckning.



Figur 6. Anledning till att inte ha rest per åldersgrupp och kön.

Den största anledningen till att inte ha rest är för samtliga kommundelar, kön och åldersgrupper att man helt enkelt inte haft något ärende.



Figur 7. Anledning till att inte ha rest per område



### 2.3 Resornas fördelning på färdmedel

Färdmedelsfördelningen (fördelning på huvudsakligt färdmedel) visar på hur varje person boende i de respektive kommundelarna reser. I färdmedelsgruppen ”bil” ingår både resor som både förare och passagerare. I vissa tabeller redovisas kollektivtrafik i klump och då ingår, järnväg, spårvagn, buss och båt.

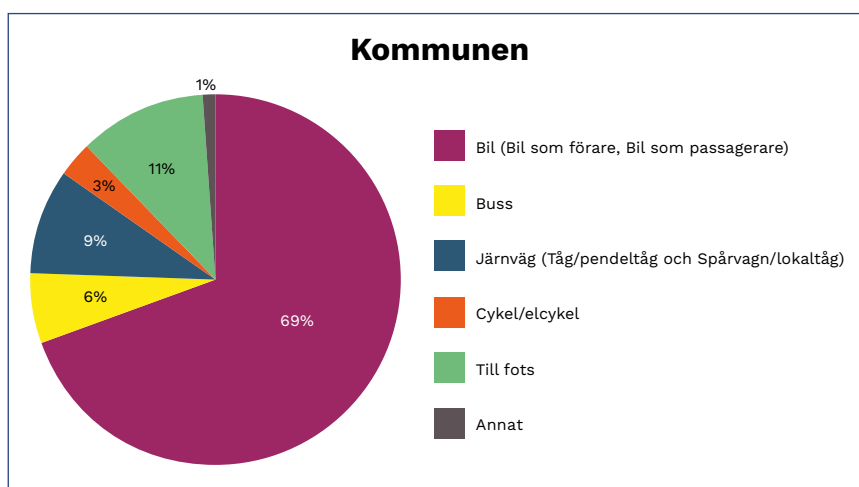
Färdmedelsfördelningen visar att bil är det vanligaste färdmedlet och står för 69 procent av resorna. Kollektivt resande är näst vanligast med en bussandel på 6 procent och en tågandel på 9 procent. 11 procent av resorna är rena gångresor och 3 procent består av förflyttningar med cykel.

I Kungsbacka och i Onsala sker mindre andel av förflyttningarna med bil än för kommunen som helhet. Andelen cykelresor är störst i Kungsbacka men i centrum är den lägre än

för kommunen i helhet, andelen resor till fots är dock väsentligt större än i alla andra kommundelar. Fjärås är den kommundel som har störst andel bilresor. Den kommundel där man har högst andel kollektivresor är Kungsbacka Kolla.

Jämfört med resvaneundersökningen som gjordes i Göteborgsregionen har Kungsbacka relativt hög andel bilresor. Snittet i regionen var 55 procent bilresor, 22 procent kollektivtrafikresor, 7 procent cykel, 15 procent till fots och 1 procent annat.

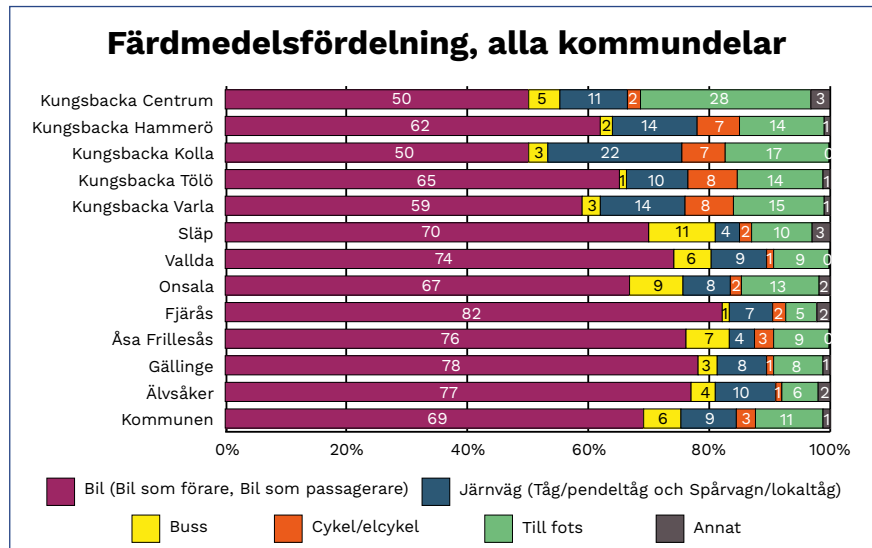
Om man bara ser på kranskommunerna inom GR är snittet 66 procent bilresor, 15 procent kollektivtrafikresor, 5 procent cykel, 12 procent till fots och 1 procent annat. I Kungsbacka åker man något mer bil och cyklar något mindre än genomsnittet. I **figur 10** på nästa sida redovisas GR-kommunernas resultat.



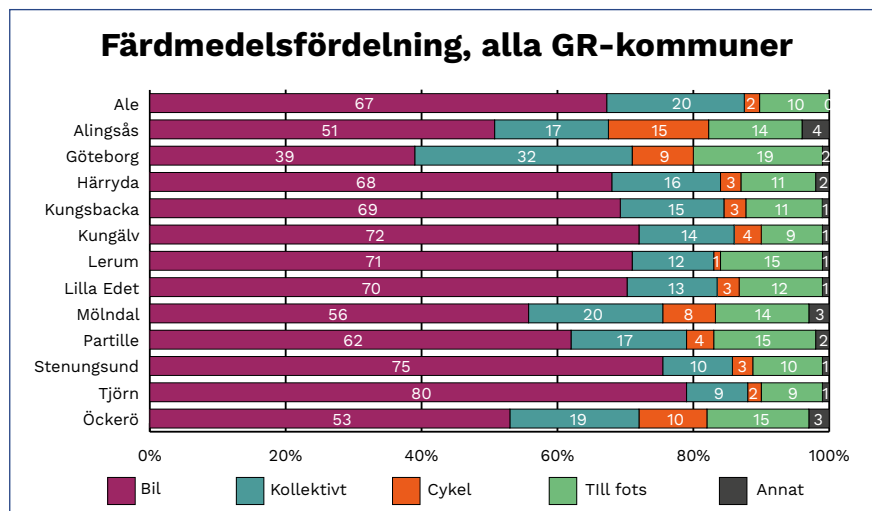
Figur 8. Färdmedelsfördelning, hela kommunen

Tabell 10. Färdmedelsfördelning per kommundel

Huvudsakligt färdmedel	Bil (Bil som förare, Bil som passagerare)	Buss	Järnväg (Tåg/pendeltåg och Spårvagn/lokaltåg)	Färdtjänst	Taxi	Båt	Flyg	Moped, MC	Cykel/elcykel	Till fots	Annat
Kungsbacka Centrum	50	5	11	0	0	3	0	0	2	28	0
Kungsbacka Hammerö	62	2	14	0	0	0	0	0	7	14	0
Kungsbacka Kolla	50	3	22	0	0	0	0	0	7	17	0
Kungsbacka Tölö	65	1	10	0	0	0	0	1	8	14	0
Kungsbacka Varla	59	3	14	0	0	0	0	0	8	15	0
Släp	70	11	4	0	0	2	0	0	2	10	0
Vallda	74	6	9	0	0	0	0	0	1	9	0
Onsala	67	9	8	0	1	0	0	1	2	13	0
Fjärås	82	1	7	1	0	1	1	0	2	5	0
Åsa Frillesås	76	7	4	0	0	0	0	0	3	9	0
Gällinge	78	3	8	1	0	0	0	0	1	8	0
Älvsåker	77	4	10	0	0	0	0	1	1	6	0
Kommunen	69	6	9	0	0	0	0	0	3	11	0



Figur 9. Färdmedelsfördelning, alla kommunelar



Figur 10. Färdmedelsfördelning, alla GR-kommuner

Tjörn är den kommun som har störst bilandel med 80 procent. Högst andel kollektivresor har man i Göteborg (32 procent) följt av Mölndal och Härryda med 20 procent. Cykelandelen är störst i Alingsås med 15 procent. Andelen resor till fots är störst i Göteborg (19 procent) följt av Lerum, Partille och Öckerö med 15 procent.

Kungsbackas färdmedelsfördelning är väldigt lik Härrydas.

### 2.3.1 Färdsätt efter körkortsinnehav

För de som saknar körkort är buss det färdmedel som har störst andel med 37 procent. För de som har körkort är andelen avsevärt lägre och ligger på 3 procent. De som saknar körkort går, och åker tåg vid dubbelt så stor andel av sina resor som en person med körkort. Cykelandelen för de två grupper är dock precis den samma.

Tabell 11. Färdmedelsval beroende på körkortsinnehav

Huvudsakligt färdmedel/ Har du körkort för bil?	Ja	Nej
Bil	75	17
Tåg	8	15
Buss	3	37
Cykel	3	3
Till fots	10	24
Annat	1	5

### 2.3.2 Färdmedel efter kön

Resmönstret mellan könen skiljer sig åt, män åker bil vid större andel av sina resor, vid 72 procent av resorna jämfört med 67 procent för kvinnorna. Män har något mindre andel förflyttningar med kollektiva färdmedel, 14 jämfört med 15 procent. Cykelandelen för män och kvinnor skiljer sig också, 2 respektive 4 procent. Andelen resor till fots är högre för kvinnor, 12 mot 10 procent

Tabell 12. Färdmedelsfördelning efter kön

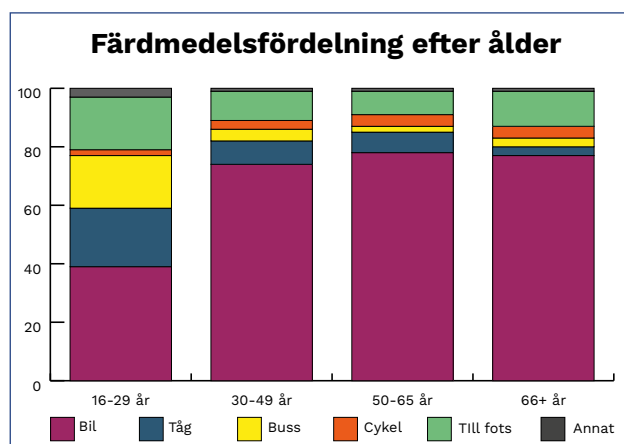
Huvudsakligt färdmedel	Man	Kvinna
Bil	72	67
Tåg	8	10
Buss	6	5
Cykel	2	4
Till fots	10	12
Annat	2	1



### 2.3.3 Färdmedel efter ålder

Tabell 13. Färdmedelsfördelning efter ålder

Huvudsakligt färdmedel	16-29 år	30-49 år	50-65 år	66+ år
Bil	39	74	78	78
Tåg	20	8	7	3
Buss	18	4	2	3
Cykel	2	3	4	4
Till fots	18	10	8	12
Annat	3	1	1	1



Figur 11. Färdmedelsfördelning efter ålder

Yngre personer reser kollektivt vid mycket större andel av sina resor medan äldre har större andel bilresor. Anmärkningsvärt är att andelen cykelresor ökar med åldern.

### 2.3.4 Färdmedel efter ärendetyp

Den vanligaste förflyttningen är att ta sig hem vilket utgör 34 procent av alla resor som görs. Den näst vanligaste är att ta sig till arbete och studier, totalt 23 procent.

Den ärendetyp då man i största utsträckning använder bil är för att hämta/lämna barn. Resor till utbildning/skola har högst andel kollektiva resor. 25 procent av alla inköpsresor av dagligvaror görs med cykel eller som fotgängare.

Tabell 14. Färdmedelsfördelning efter ärendetyp

Huvudsakligt färdmedel	Till arbetet	Resor/ärenden i tjänsten	Utbildning/skola	Hämta/lämna barn	Inköp av dagligvaror	Inköp, övrigt	Fritid/nöje/motion	Sjukhus/vårdcentral/tandläkare etc	Till bostaden	Annat
Bil	69	71	19	82	71	81	68	74	70	75
Tåg	15	9	25	3	2	5	7	1	9	3
Buss	5	4	30	2	2	2	5	3	7	4
Cykel	3	1	2	2	5	2	4	0	4	1
Till fots	7	9	24	12	20	10	14	18	9	16
Annat	1	4	1	0	1	0	2	3	2	1

### 2.3.5 Färdmedel efter bostadstyp

Tabell 15. Färdmedelsfördelning efter bostadstyp

Huvudsakligt färdmedel	Lägenhet	Villa/Radhus	Annat typ av bostad
Bil	39	74	78
Tåg	20	8	7
Buss	18	4	2
Cykel	2	3	4
Till fots	18	10	8
Annat	3	1	1

Personer som bor i villa/radhus åker bil vid större andel av sina resor än de som bor i lägenhet. De åker också buss vid lite större andel av sina resor medan de som bor i lägenhet åker tåg vid mer än dubbelt så stor andel av sina resor. Denna grupp cyklar och går även vid större andel av sina resor jämfört med de som bor i villa/radhus.

### 2.3.6 Färdmedel efter hushållssammansättning

47 procent av personerna som ingår i undersökningen utgörs av sammanboende vuxna med barn, 42 procent av sammanboende vuxna utan barn, 3 procent av en vuxen utan barn och 8 procent av en vuxen med barn.

Tabell 16. Färdmedelsfördelning efter hushållssammansättning

Huvudsakligt färdmedel	En vuxen utan barn	En vuxen med barn	Sammanboende vuxna utan barn	Sammanboende vuxna med barn
Bil	62	68	72	68
Tåg	12	4	9	9
Buss	4	16	3	8
Cykel	5	1	4	3
Till fots	15	10	11	11
Annat	2	1	2	1

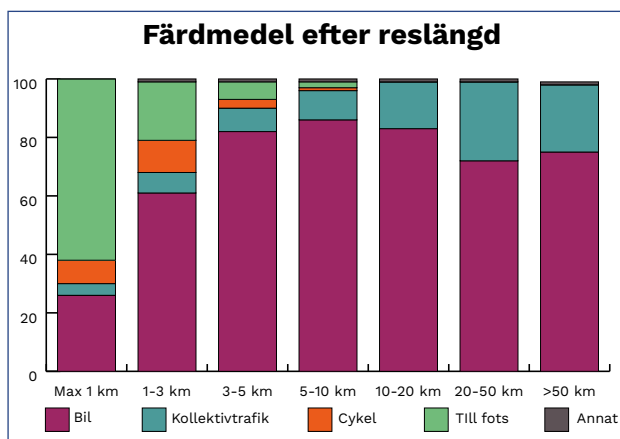


Hushåll med sammanboende vuxna utan barn är de som använder bilen vid störst andel av sina resor. Minst andel bil åker hushåll med en vuxen utan barn och samma kategori har istället störst andelar resor med tåg, till fots och med cykel. Störst andel bussresor har ensamstående med barn.

## 2.4 Reslängd och trafikarbete

Tabell 17. Färdmedel efter reslängd

Reslängd (km)	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat
Reslängd max 1 km	26	4	8	62	0
Reslängd >1-3 km	61	7	11	20	1
Reslängd >3-5 km	82	8	3	6	1
Reslängd >5-10 km	86	10	1	2	1
Reslängd >10-20 km	83	16	0	0	1
Reslängd >20-50 km	72	27	0	0	1
Reslängd över 50 km	75	23	0	0	1

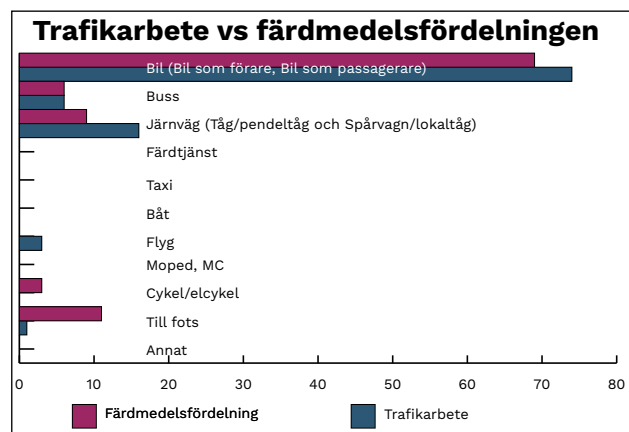


Figur 12. Färdmedel efter reslängd

Diagrammet i **figur 12** visar hur färdmedelfördelningen förändras i förhållande till reslängden. Det är tydligt att både resor med bil och kollektiva färdmedel ökar ju längre resan är. Även vid korta resor med ett avstånd på upp till 1 km görs en hel del bilresor, fler än vad som görs med cykel. För resor som är 1 km eller kortare är gång det vanligaste sättet att transportera sig på men därefter minskar gångandelen stadigt ju längre resan är.

Tabell 18. Trafikarbete jämfört med färdmedelsfördelningen

Huvudsakligt färdmedel	Färdmedelsfördelning	Trafikarbete
Bil (Bil som förare, Bil som passagerare)	69	74
Buss	6	6
Järnväg (Tåg/pendeltåg och Spårvagn/lokaltåg)	9	16
Färdtjänst	0	0
Taxi	0	0
Båt	0	0
Flyg	0	3
Moped, MC	0	0
Cykel/elcykel	3	0
Till fots	11	1
Annat	0	0



Figur 13. Trafikarbete jämfört med färdmedelsfördelningen

I resdagboken har respondenterna fått uppskatta reslängd för sina resor. I **figur 13** visas färdmedelsfördelningen samt fördelningen av trafikarbetet. Trafikarbete är ett mått på den totala omfattningen av trafik som genomförts under respondenterna under undersökningstiden.

Resultatet visar att bil, järnväg och flyg är färdmedel som man i större utsträckning använder för långa resor. Fram för allt flyg sticker ut med 3 procent av trafikarbetet och 0 procent av den totala färdmedelsfördelningen. Cykel och gång är på andra sidan av skalan och där är färdmedelsfördelningen större än andelen av det totala trafikarbetet. Detta beror på att dessa resor är av kortare slag.



Tabell 19. Fördelning av kommuninvånarnas resor på målområden utifrån startområde. (andel av det totala resandet från det startområdet). Det största målområdet för respektive startområde har markerats med fet stil.

Startområde	Kungsbacka	Släp	Vallda	Onsala	Fjärås	Åsa Frillesås	Gällinge	Anneberg Älvsåker	Göteborg nordost	Göteborg sydost	Göteborg centrala	Göteborg sydväst	Göteborg Hisingen	Mölndal	Varberg	Övriga kommuner alla
1 Kungsbacka	<b>50</b>	2	4	8	5	5	1	5	1	1	8	1	2	3	1	3
2 Släp	10	<b>40</b>	2	0	2	1	0	1	0	2	16	11	4	6	1	4
3 Vallda	21	2	<b>36</b>	4	1	3	1	2	1	1	9	3	6	5	1	4
4 Onsala	25	1	2	<b>37</b>	1	1	0	1	1	1	10	5	5	5	1	5
5 Fjärås	28	2	2	3	<b>31</b>	4	2	4	2	0	6	1	4	3	2	4
6 Åsa Frillesås	17	1	2	1	2	<b>51</b>	3	0	0	1	7	2	3	3	6	2
7 Gällinge	20	1	3	2	6	10	<b>28</b>	2	2	0	10	0	1	2	7	5
8 Anneberg Älvsåker	<b>35</b>	2	1	2	5	1	0	21	2	1	6	3	4	7	2	6
Göteborg centrala	24	10	5	7	2	3	1	3	1	1	<b>30</b>	5	2	3	0	3
Göteborg Hisingen	<b>16</b>	9	11	9	2	5	0	5	1	0	14	10	12	4	0	2
Göteborg sydväst	13	<b>22</b>	6	9	2	2	0	2	1	0	10	<b>22</b>	1	6	0	4
Mölndal	<b>30</b>	14	7	7	4	4	1	5	0	1	4	5	1	15	0	1

## 2.5 De viktigaste reserelationerna

I tabellen ovan visas kommuninvånarnas resors fördelat på målområden för de startområden som har minst 100 ovtikade registrerade resor i undersökningen.

För alla kommuner utom Anneberg Älvsåker, Göteborg Hisingen och Mölndal är den största reserelationen resor inom den egna kommunen. Från Anneberg Älvsåker, Hisingen och Mölndal åker man istället mest till Kungsbacka. Alla kommuner i Kungsbacka har resor till centrala Göteborg som en av de fyra vanligaste målområdena.

När det gäller arbetsresor är det bara resor som startar i Kungsbacka som har minst 100 ovtikade resor. Nedan visas hur dessa resor fördelar sig på olika målområden.

Var fjärde arbetsresa som startar i Kungsbacka har också Kungsbacka som mål. Nästan lika stor andel har mål i centrala Göteborg. Därefter är Mölndal tredje största målområdet. 42% av arbetsresorna som startar i Kungsbacka har mål i något av Göteborgs fem delområden.

Tabell 20. Målområden för resor som startar i Kungsbacka där ärendet är "till arbetet". De tre största relationerna har markerats med fet stil.

Startområde	Kungsbacka	Släp	Vallda	Onsala	Fjärås	Åsa-Frilesås	Gällinge	Anneberg-Älvsåker	Göteborg nordost	Göteborg sydost	Göteborg centrala	Göteborg sydväst	Göteborg Hisingen	Härryda	Mölndal	Varberg	Vänersborg	Övriga kommuner
Kungsbacka	<b>26</b>	1	0	2	1	2	0	4	2	1	<b>23</b>	7	9	2	<b>13</b>	2	2	3



## 2.6 Jämförelser med förra resvaneundersökningen 2012

Jämförelser mellan resultat i olika undersökningar ska göras med stor försiktighet, speciellt om metod, undersökningsperiod, väder eller andra yttre omständigheter inte varit desamma vid de båda undersökningarna. Vid jämförelser mellan resultat från undersökningen 2012 och undersökningen 2017 bör man vara medveten om nedanstående skillnader som kan spela roll för resultaten:

Tabell 21. Sammanställning av skillnader mellan de båda undersökningarna

Undersökningsår	2017	2012
Svarsfrekvens	27 %	46 %
Tidsperiod	Mitten av augusti – mitten av november.	I huvudsak första veckan i oktober. Påminnelsevecka något senare.
Säsongsviktning	Säsongsviktning används för resor för att bättre spegla hela året: en resa med cykel räknas om 0,8 resor, en resa med kollektivtrafik respektive bil räknas som 0,96 respektive 0,97 resor. Ingen korrigering för gång.	Ingen säsongsviktning.
Väder	Det framgår inte av de båda undersökningarna hur vädret varit under undersökningsperioderna men med hänsyn till att undersökningsperioderna varit olika bör vädret också ha varit olika.	

Av tabellen framgår att det är skillnader i förutsättningar mellan de båda undersökningarna. De har olika undersökningsperiod och man har dessutom väldigt olika svarsfrekvens.

I undersökningen 2017 har man försökt att justera resandet så att det ska motsvara ett genomsnitt för året med en säsongsviktning. I undersökningen 2012 gjordes ingen sådan viktning utan man förlitar sig istället på att den valda undersökningsperioden ska motsvara resandet sett som ett genomsnitt över året.

I undersökningen 2012 var svarsfrekvensen 46 % medan den 2017 bara var 27 %. Det finns en risk att åtminstone delar av skillnaderna beror på en skevhet i bortfallet samt mätperioden. I Västsvenska paketets huvudrapport till undersökningen 2017 anger man också att ”Den låga svarsfrekvensen är den enskilt största osäkerhetsfaktorn i RVU 2017. Med en låg svarsfrekvens finns det en risk att resultaten blir skeva om de som svarar har ett annorlunda resbeteende än de som inte svarar ...” ”Samtidigt kan viktningen medföra risker när en liten grupp personer får representera många personer”.

I undersökningen 2017 har de boende i Kungsbacka kommun getts en vikt för uppräknig till totalbefolkningen som varierar mellan 4 och 190. De personer som har fått vikten 190 ska alltså representera 190 andra, och är dessa personer (med väldigt höga vikter) då inte representativa för gruppen uppstår skevheter.

### 2.6.1 Antal resor per dag

I tabellen nedan visas antal resor per dag de olika veckodagarna vid undersökningen 2017 jämfört med den tidigare undersökningen 2012.

Tabell 22. Genomsnittligt antal förflyttningar under en resdag. Jämförelse mellan RVU 2012 och RVU 2017

	Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag	Medel
RVU 2017	2,5	2,5	2,5	2,4	2,4	1,9	1,5	2,2
RVU 2012	2,5	2,5	2,3	2,2	2,4	1,7	1,3	2,1

Jämfört med RVU 2012 är antalet resor som genomsnitt en veckodag ungefär detsamma och har endast ökat marginellt med 0,1 resor per dag. Ser man på de enskilda veckodagarna ser antalet resor på söndagar ut att procentuellt sett ha ökat mest. Notera dock att skillnaderna är små och kan bero på att undersökningsperioderna varit olika eller att urvalet till följd av lägre svarsfrekvenser år 2017 varit mer skevt än år 2012.

### 2.6.2 Färdmedelsandelar

I Tabellen nedan visas färdmedelsfördelningen som ett genomsnitt över veckan för undersökningen 2017 jämfört med den tidigare undersökningen 2012.

Tabell 23. Färdmedelsfördelning under en vecka. Jämförelse mellan RVU 2012 och RVU 2017

	Bil	Järnväg	Buss	Cykel/elcykel	Till fots	Annat
RVU 2017	69 %	6 %	9 %	3 %	11 %	1 %
RVU 2012	77 %	6%	7 %	3 %	5 %	2%

Jämför man färdmedelsandelarna i tabellen ovan ser det ut som att andelen bilresor sjunkit kraftigt och att resorna till fots och med buss istället skulle ha ökat. Men med hänsyn till de stora skillnader mellan de båda undersökningarna avseende tidsperiod, viktning och svarsfrekvens som tidigare påtalats är det dock vanskligt att dra någon slutsats om det verkligen har skett en förändring eller ej, eller om skillnaderna beror på olika upplägg av undersökningarna.



**Kungsbacka**

Kungsbacka kommun  
Förvaltningen för Teknik  
0300-83 40 00  
[info@kungsbacka.se](mailto:info@kungsbacka.se)  
[www.kungsbacka.se](http://www.kungsbacka.se)