

# 6. Färdmedelsfördelning



I denna del presenteras färdmedelsfördelningen nedbrutet på olika kategorier, som utgår ifrån resedagboken. Resultaten är viktade med andelsvikten och är representerade av punktskattningar, oftast avrundade till en eller två decimaler alternativt närmsta heltal.



Färdmedelsfördelning är ett annat ord för andelen resor med olika färd sätt och är ett vanligt mått för att kontrollera hur omställningen till ett mer hållbart transportsystem går. I enkäten fanns det totalt 17 olika färdmedel att koppla till sin förflyttning. Resultat för färdmedel presenteras med antingen sex eller sju huvudkategorier. **Bilderna nedan visar de sju huvudtyperna av färdmedel samt vilka exakta val som är kopplade till dem:**

### Gång

Gång



### Cykel

Vanlig cykel, Elcykel, Elsparkcykel)



### Bil

Bil som förare,  
Bil som passagerare



### Buss

Regionbuss, Stadsbuss, Spårvagn



### Tåg

Tåg



### Flyg

Flyg



### Annat

MC/Moped, A-traktor/EPA, Taxi, Färdtjänst, Båt, Annat

Resultatet i detta kapitel avser huvudsakligt färd sätt för en resa, där anslutningsresor med andra färdmedel kan ingå. Till exempel redovisas inte gång- eller cykelresor som anslutningsresor till kollektivtrafiken separat utan enbart kollektivtrafikresan presenteras eftersom det är resans huvudsakliga färd sätt. För bestämning av resornas huvudsakliga färd sätt, se undersökningens metodrapport.

## Förändring i färdmedelsfördelning

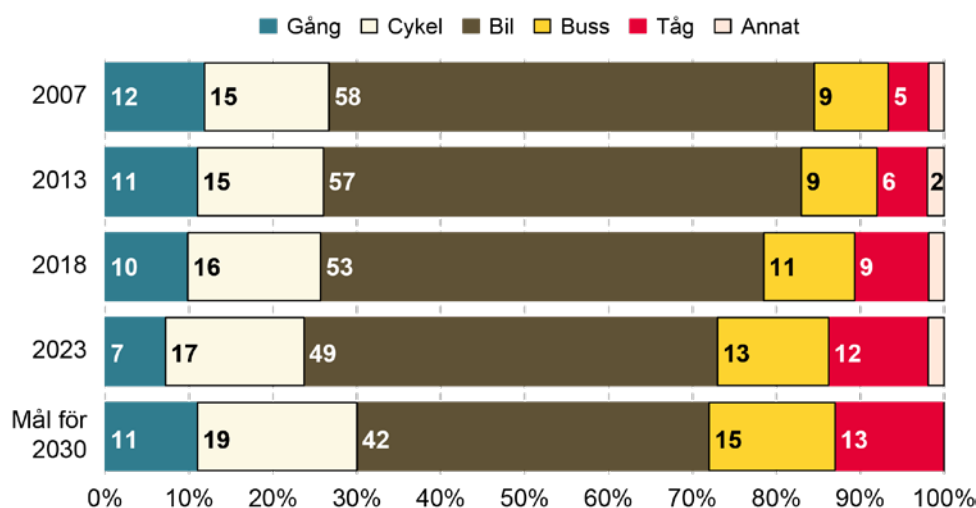
Andel resor per färdmedel, det vill säga färdmedelsfördelningen, för årets och tidigare resvaneundersökningar presenteras i **figur 6.1**. Andel resor i procent presenteras på den horisontella axeln och respektive år redovisas på den vertikala axeln, i ordning från 2007, 2013, 2018 samt 2023. Inom varje år summerar andelarna till 100 procent. En värdeetikett visas ifall kategorin utgör två eller fler procent. I likhet med tidigare undersökningar är bil fortsatt det vanligaste färdmedlet, även om resultaten tyder på att andelen resor med bil har minskat över åren. Närmare hälften av resorna som genomförts är med bil. Därefter är de vanligaste färdmedlen cykel, buss och tåg i den ordningen.

Resultaten tyder på att resor med buss och tåg har ökat jämfört med 2018. Som tidigare nämnt finns mål om att öka kollektivtrafikens marknadsandel till 40 procent av de motoriserade resorna i Skåne till 2030. **Enligt 2023 års undersökning skulle kollektivtrafikens andel (tåg och buss) av de motoriserade resorna vara 34 procent. I 2018 års rapport presenterades denna siffra som 28 procent.**

Enligt Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 finns en önskad färdmedelsfördelning 2030, där 42 procent av samtliga resor i Skåne ska vara med bil, 15 procent med buss, 13 procent med tåg, 19 procent med cykel och 11 procent till fots. Enligt 2023 års undersökning är andelen som cyklar ungefär 17 procent, vilket skulle tyda på en positiv trend och att målet om att cykelns andel av det totala resandet 2030 ska vara 19 procent är inom räckhåll. Likaså visar resultatet att omkring 12 procent av skåningarnas resor är med tåg vilket liknar den önskade fördelningen på 13 procent till 2030. Även när det gäller resor med buss skulle resultaten tyda på en positiv trend, då ungefär 13 procent av samtliga resor är med buss. Andelen resor med buss behöver öka något för att målet ska uppnås 2030.

**Vidare tyder resultaten på att andelen resor med bil skulle ha minskat jämfört med tidigare år och 2023 gjordes omkring 49 procent av alla resor med bil.** Detta tyder på att utvecklingen går åt rätt håll för att uppnå målen till 2030, men bilresandet behöver minska ytterligare. Däremot tyder resultaten på att andelen av resor till fots minskat något jämfört med tidigare år. Andelen resor till fots behöver öka från 7 procent till 11 procent för att uppnå målen till 2030. Denna typ av jämförelser innefattar en ganska stor osäkerhet. Framför allt om respondenterna i större utsträckning glömt att redovisa kortare gång- och cykelresor (eftersom de gjorts flera dagar tidigare).

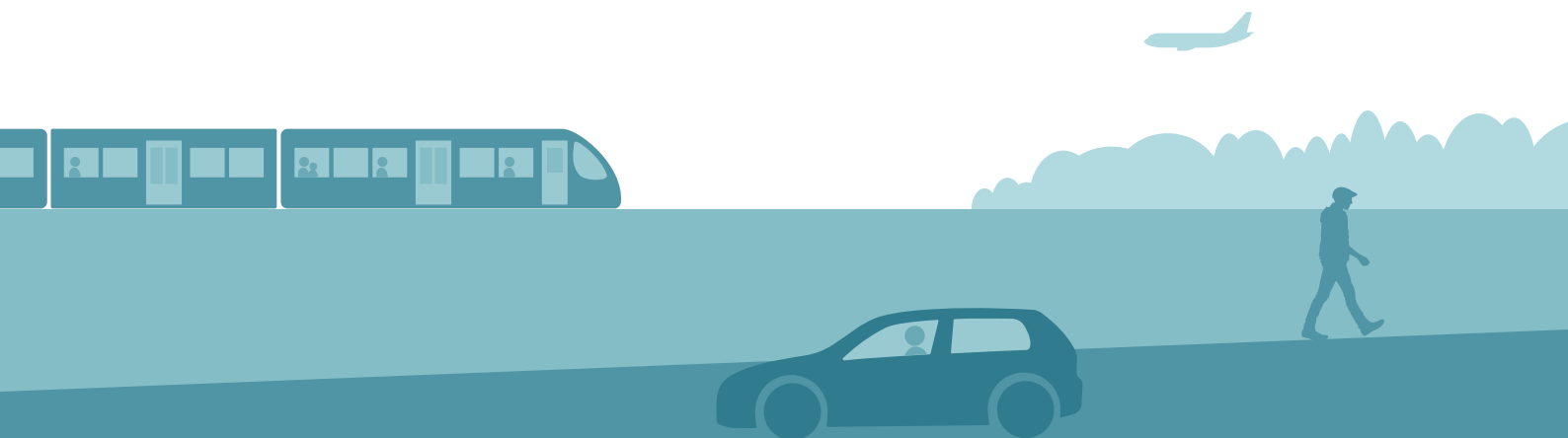
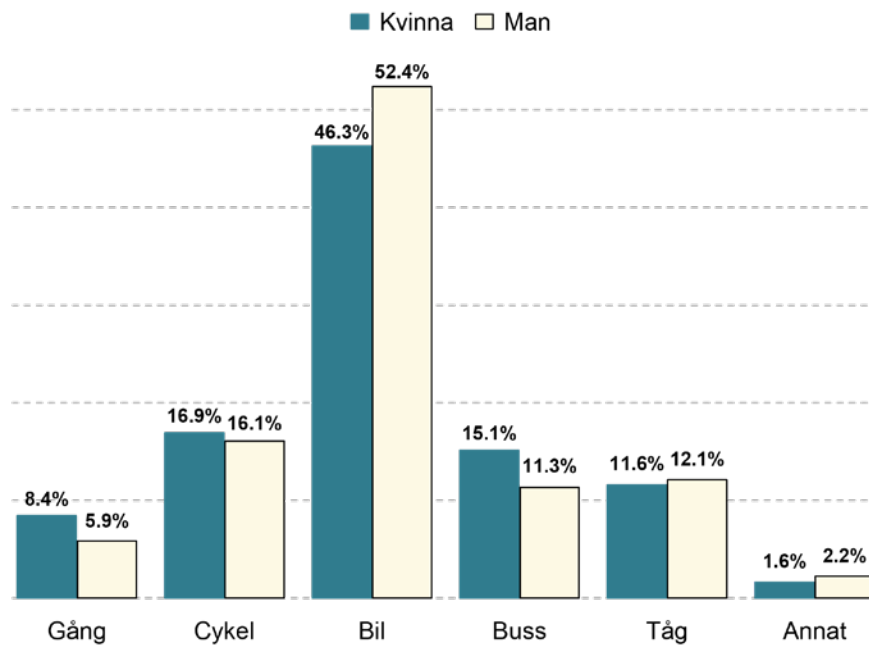
**Figur 6.1.** Färdmedelsfördelning i Skåne: n=43 486



## Färdmedelsfördelning per kön och ålder

**Figur 6.2** visar färdmedelsfördelning per kön, där huvudsakligt färdmedel är på den horisontella axeln och andelar på den vertikala axeln. De flesta resor görs med bil, följt av cykel, buss och tåg, där männen gör fler resor med bil medan kvinnor färdas mer med buss och till fots. För cykel- och tågresorna är andelen uppdelat på kön jämnt fördelade.

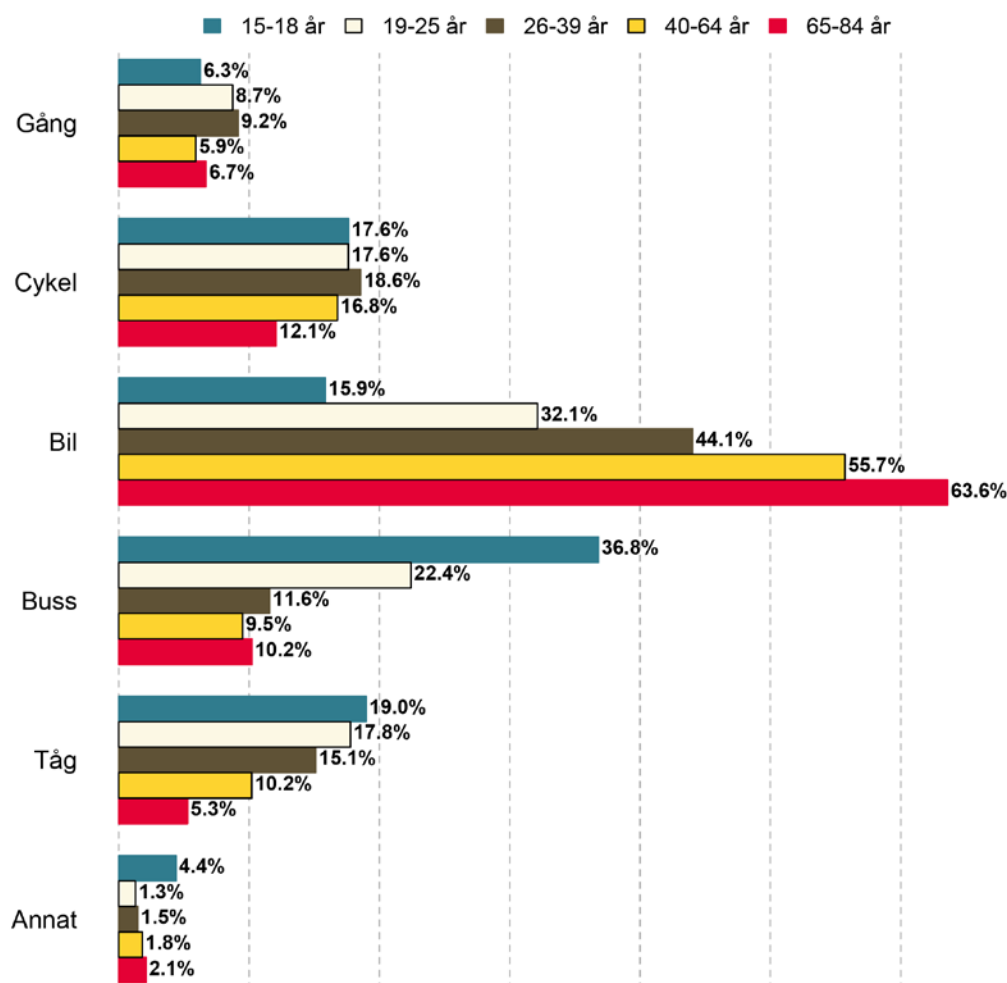
**Figur 6.2.** Färdmedelsfördelning fördelat på kön:  $n=43\,486$



Sett till ålder finns vissa skillnader vad gäller andel resor med olika färdmedel. **Figur 6.3** visar färdmedelsfördelningen fördelat på ålder. Varje stapel representerar ett färdmedel i en given åldersgrupp. Färdsätten är grupperade på den vertikala axeln, där flyg som färdmedel är inkluderat i kategorin "Annat". Den horisontella axeln anger procent och varje enskild färg i figuren representerar en viss åldersgrupp. **Exempelvis görs ungefär sex procent av resorna i åldersgruppen 15–18 år till fots.**

**Andelen bilresor är betydligt högre bland äldre invånare jämfört med yngre. Samtidigt reser yngre invånare i högre grad med kollektivtrafik. Till exempel är andelen bussresor högst bland invånarna 15–18 år, följt av invånarna 19–24 år.**

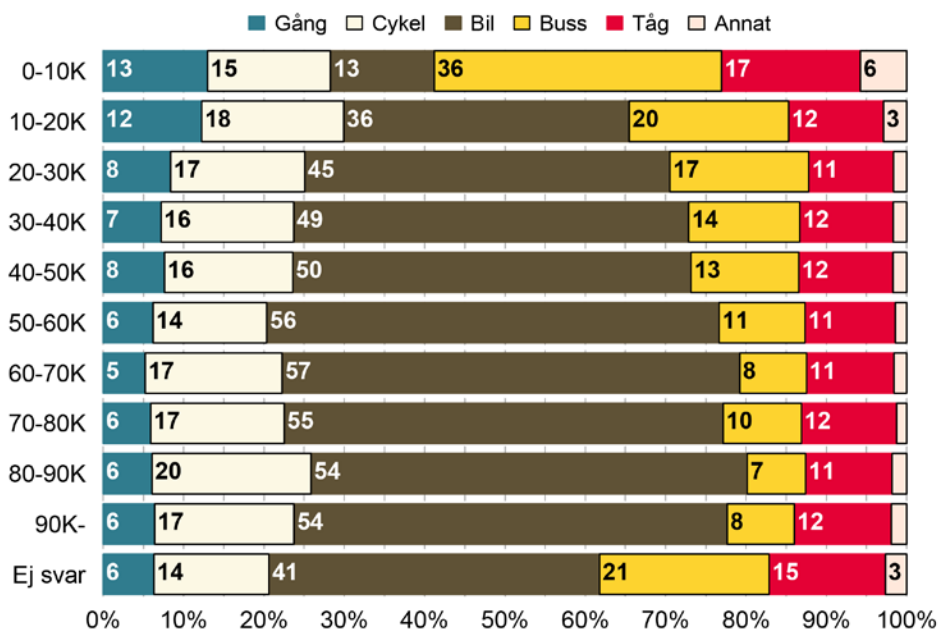
**Figur 6.3.** Färdmedelsfördelning fördelat på ålder: n=43 480



## Färdmedelsfördelning per hushållsinkomst och sysselsättning

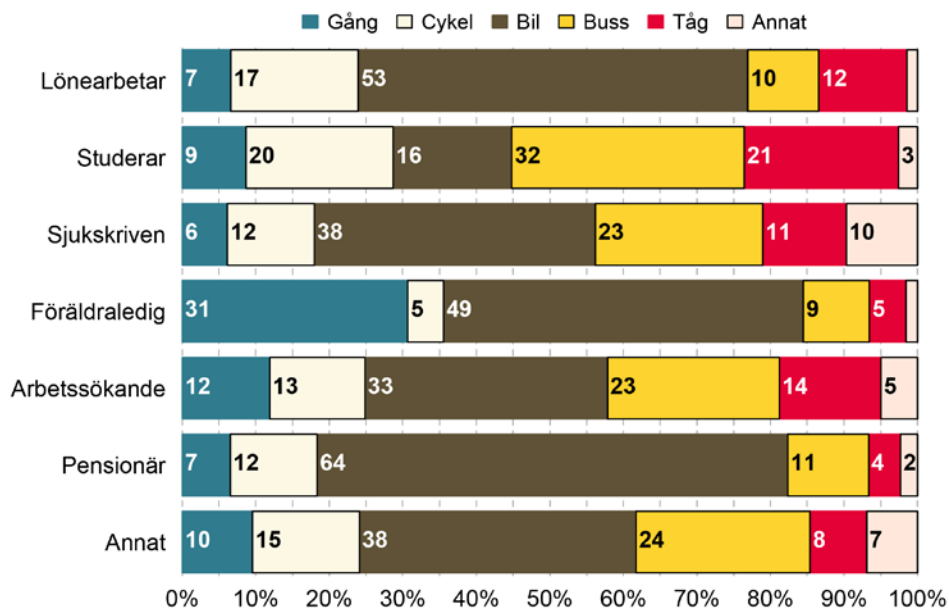
Vidare finns även vissa skillnader i färdmedelsfördelningen när det gäller hushållsinkomst och sysselsättning. **Figur 6.4** visar andelen resor per färdmedel i olika inkomstgrupper. De olika inkomstkategorierna presenteras längs den vertikala axeln och den horisontella axeln anger procent. Inom varje stapel summerar delarna till 100 procent. Notera att kategorin "Ej svar" inkluderar de som angett att de inte vet eller har valt att inte uppge sin hushållsinkomst.

**Figur 6.4.** Färdmedelsfördelning fördelat på hushållens sammanlagda månadsinkomst före skatt: r=43 480. Symbolen K betyder tusental.



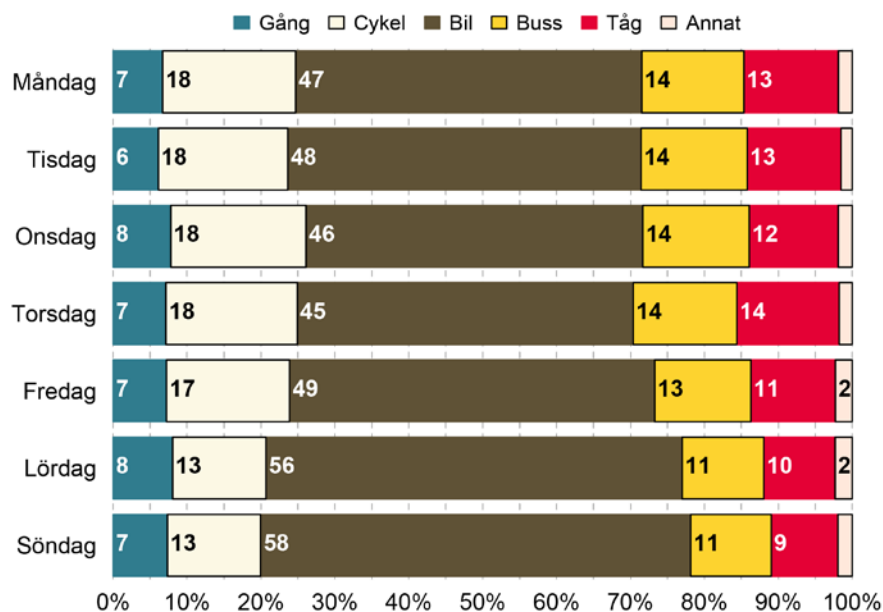
Bland de med en sammanlagd hushållsinkomst under 10 000 kronor per månad, är buss det vanligast färdmedlet med ungefär 36 procent av resorna. Andelen resor med bil ökar i takt med att inkomst stiger för de lägre inkomstklasserna men stabiliseras sedan. Samtidigt, andelen resor gjorda med buss minskar i stället med ökad inkomst för de lägre inkomstklasserna för att stabiliseras på en lägre nivå för de högre inkomstklasserna. Vad gäller övriga färdmedel är färdmedelsfördelningen relativt jämn sett till inkomst. Kollektiva färdmedel är mer vanliga i de lägre inkomstgrupperna.

**Figur 6.5** visar att invånarna reser olika beroende på sin huvudsakliga sysselsättning. Figuren visar olika former av sysselsättning på den vertikala axeln och på den horisontella axeln anges färdmedelsprocenten kumulativt. Studenter väljer i högre utsträckning än lönearbetare/egenföretagare att resa med kollektivtrafik såsom buss och tåg. Studenter reser också i lägre grad än övriga sysselsättningsgrupper med bil.

**Figur 6.5.** Färdmedelsfördelning fördelat på sysselsättning: r=43 480

## Färdmedelsfördelning per veckodag

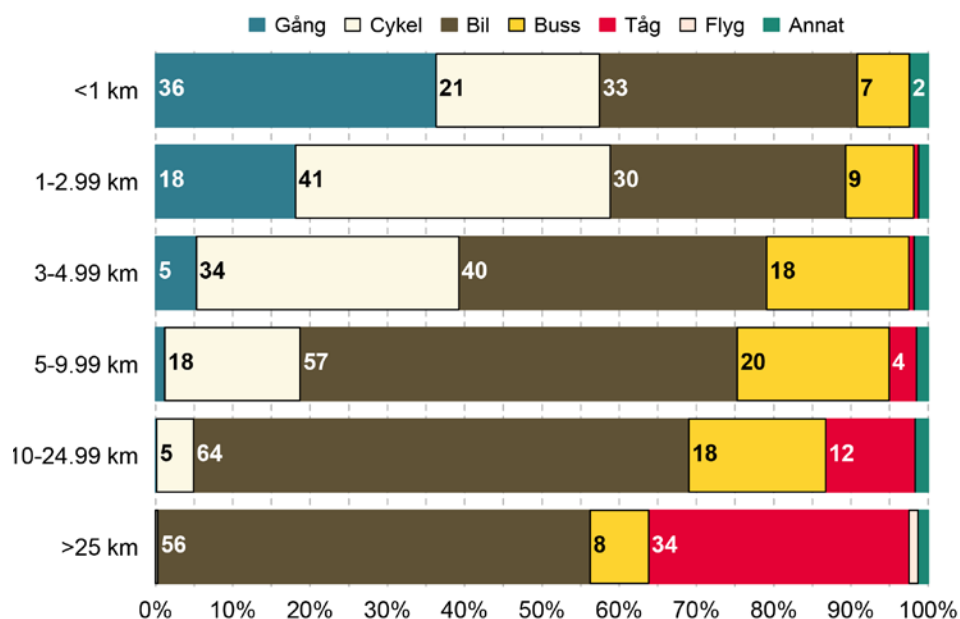
**Figur 6.6** visar färdmedelsfördelningen fördelat över olika veckodagar. Figuren visar veckodag på den vertikala axeln och på den horisontella axeln anges färdmedelsprocenten kumulativt. Andelen resor med olika färdmedel är relativt jämnt fördelat över dagarna. Däremot ökar andelen resor med bil något på lördagar och söndagar jämfört med vardagar.

**Figur 6.6.** Färdmedelsfördelning fördelat på veckodag: r=43 480

## Färdmedelsfördelning per reslängd

Det går även att urskilja skillnader i val av färdmedel beroende på reslängd, vilket visas i **figur 6.7**. Figuren visar olika reslängdsintervall på den vertikala axeln och på den horisontella axeln anges färdmedelsprocenten kumulativt. Många väljer att gå eller cykla vid kortare resor. Som exempel väljer närmare fyra av tio att gå när det är resor som är kortare än en kilometer. Även cykel är ett vanligt färdmedel för resor kortare än en kilometer. Drygt två av tio väljer att cykla för resor inom detta intervall. Det är också vanligt att ta bil på kortare distanser även om andelen resor med bil ökar med distansen.

**Figur 6.7.** Färdmedelsfördelning för resor i olika reslängdsintervall: n=41 818



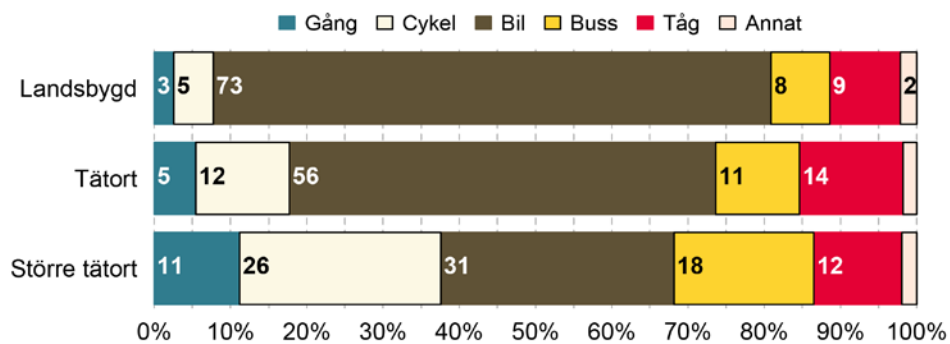
Längre resor genomförs främst med bil, följt av tåg och buss. Andelen resor med tåg ökar kraftigt med reslängden. Exempelvis är nästan inga resor med tåg för distanser kortare än fem kilometer. För resor längre än tio kilometer väljer fler än fyra av tio att resa med tåg. Den högsta andelen bussresor återfinns bland resor tre till fem kilometer, fem till tio kilometer och tio till 25 kilometer. Andelen bussresor inom dessa reslängdsintervall är omkring 20 procent. Under två procent av de allra längsta resorna görs med flyg, vilket syns i den nedersta raden (utan angiven siffra).



## Färdmedelsfördelning per typ av ort

**Figur 6.8** visar färdmedelsfördelningen per typ av ort. Figuren visar typ av ort på den vertikala axeln och på den horisontella axeln anges färdmedelsprocenten kumulativt. En tydlig skillnad är att bilen är ett mindre vanligare färdmedel i större tätorter kontra de andra två ortskategorierna. Mönstret är spegelvänt för gång, cykel och buss som färdmedel, där dessa är mer vanligt förekommande i större tätorter. Andelen resor med tåg som huvudfärdmedel är relativt lika varandra över de olika ortstyperna.

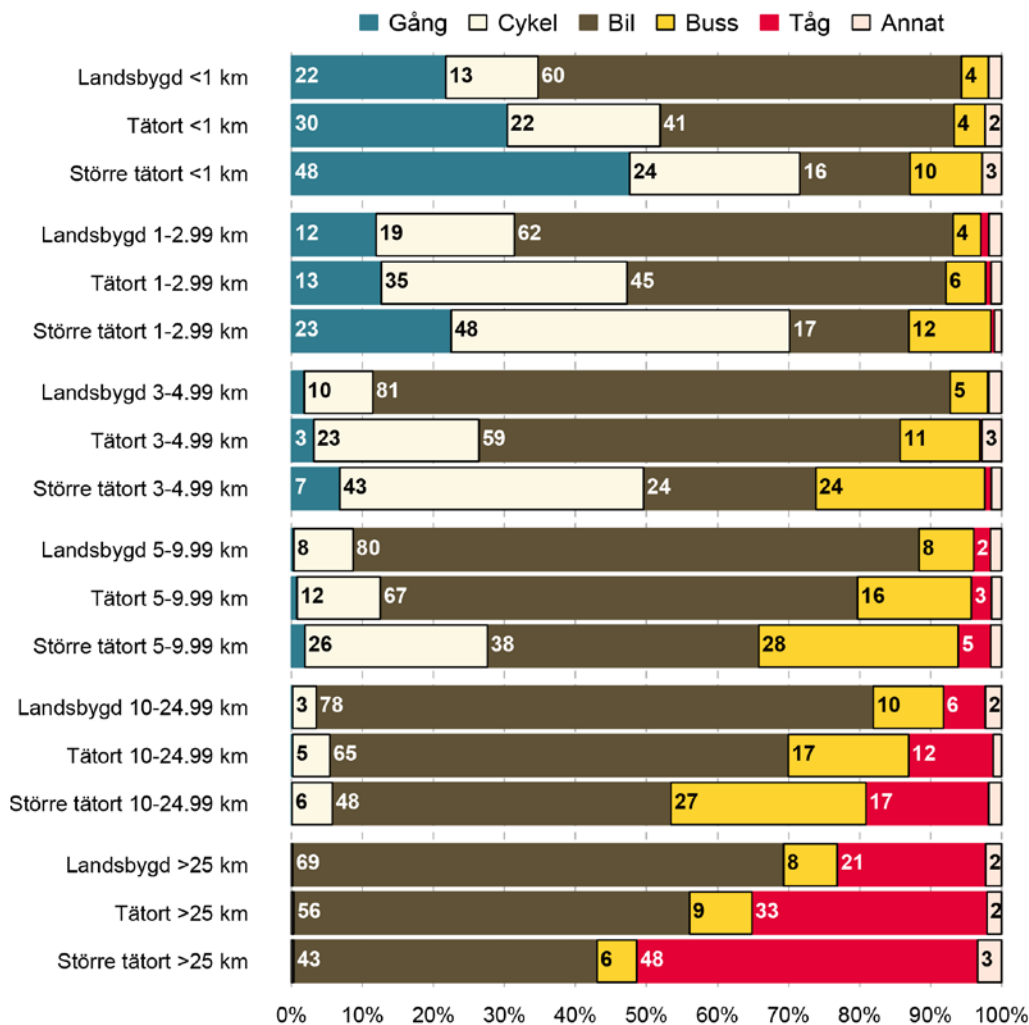
**Figur 6.8.** Färdmedelsfördelning fördelat på typ av ort:  $n=43\,480$



## Färdmedelsfördelning per typ av ort och reslängd

I **figur 6.9** presenteras färdmedelsfördelning nedbrutet på typ av ort samt reslängd, och visar typ av ort på den vertikala axeln och färdmedelsprocenten kumulativt på den horisontella axeln. Observera att för landsbygden kan några kombinationer innehålla väldigt få observationer. Det medför att dessa andelsprocentsatser kan fluktuera ganska mycket mellan olika undersökningar utan att det är någon egentlig förändring att tala om.

**Figur 6.9.** Färdmedelsfördelning per typ av ort och reslängd: r=41 818



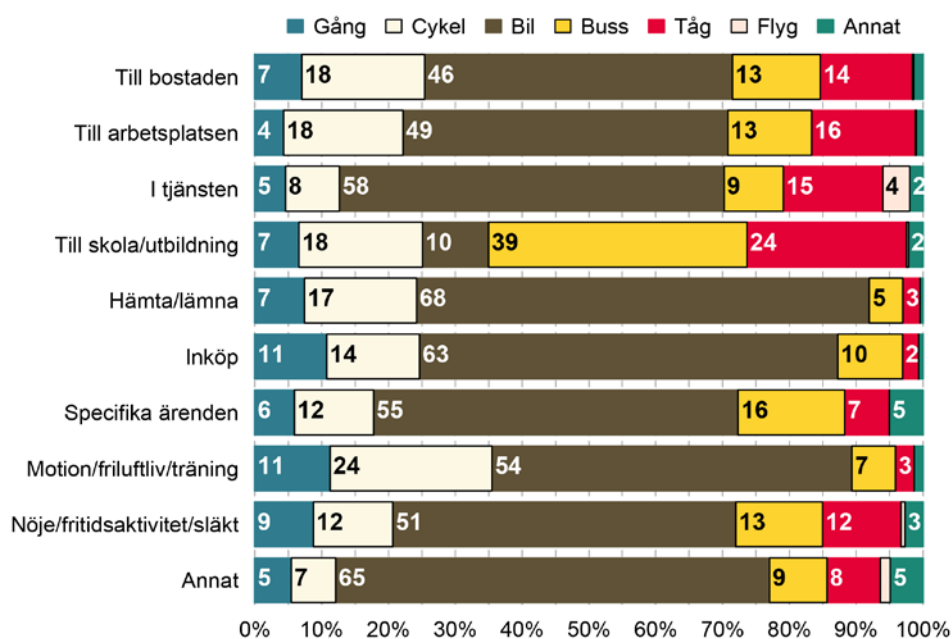
Bilen står för en stor andel av resorna över de olika ortstyperna, särskilt för de längre resorna. Man kan notera att vid kortare resor och för större tätorter blir bilen ett mindre vanligt färdmedel medan det för de andra orterna förblir det vanligaste färdmedlet. Vidare är gång och cykel relativt vanliga för de kortare resorna och som mest vanliga i större tätorter. Generellt sett kan man säga att cykeln står för större andelar i större tätorter. Buss och tåg står för större andelar ju längre resorna blir och har alltid högre värden i större tätorter än för de övriga ortstyperna.

## Färdmedelsfördelning per typ av ärende

Valet av färdmedel påverkas även av resans ärende. Färdmedelsfördelningen per ärendetyp presenteras i **figur 6.10**. Figuren visar typ av ärende på den vertikala axeln och färdmedelsprocenten kumulativt på den horisontella axeln. Kategorin "I tjänst" anger resor, möten och ärenden som görs i tjänst medan "Specifika ärenden" refererar till att besöka myndigheter, sjukhus, vårdcentral, tandläkare samt hämta eller lämna postpaket.

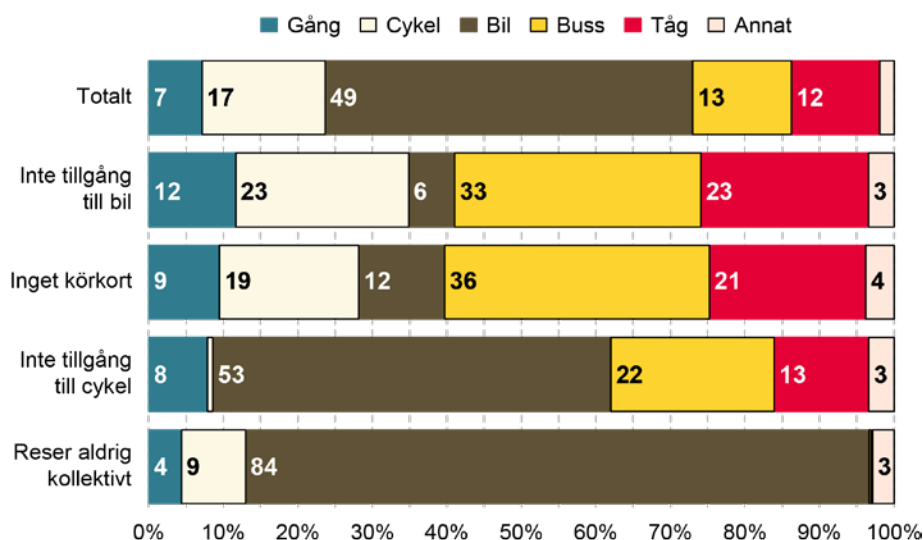
Resor till skola och utbildning genomförs främst via buss, följt av tåg. När det gäller resor till arbetsplatsen är i stället bil det vanligaste färdmedlet. Bil används även oftast i samband med hämtning/lämning/skjutsning. Flyg utgör ungefär fyra procent resor som görs i tjänsten.

**Figur 6.10.** Färdmedelsfördelning fördelat på typ av ärende: n=43 337



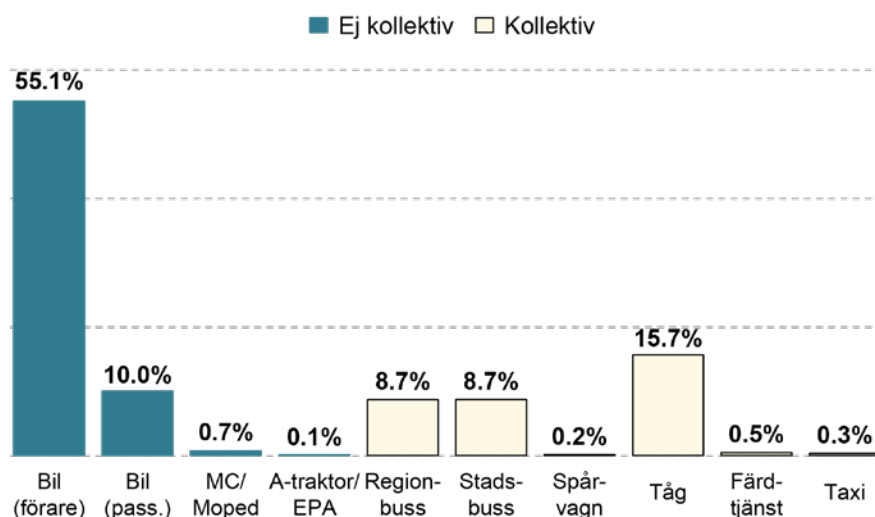
## Färdmedelsfördelning per tillgång till färdmedel

Vidare påverkar tillgången till olika färdmedel också andelen resor med olika färdmedel. **Figur 6.11** visar färdmedelsfördelningen fördelat på tillgång till olika färdmedel i jämförelse med den övergripande färdmedelsfördelningen i Skåne. Figuren visar tillgång till olika företeelser (bil, körkort, cykel samt en redovisning för de som uppgett att de aldrig åker kollektivt) på den vertikala axeln och andelsprocenten kumulativt på den horisontella axeln. Resultaten tyder på att de som saknar tillgång till bil reser oftast med buss, cykel och tåg. Bland de som aldrig åker kollektivt reser ungefär åtta av tio med bil i stället. De som saknar tillgång till cykel reser i jämförelse med genomsnittet mer buss. Således kan man säga att så fort förutsättningarna för ett visst färdmedel inte finns, ökar nyttjandet av de kvarvarande färdmedlen i mixen av möjliga sätt att färdas på. Den översta raden ("Totalt") anger färdmedelsfördelningen för i 2023 års undersökning som presenterades i figur 6.1.

**Figur 6.11.** Färdmedelsfördelning fördelat på tillgång till färdmedel: r=43 486

## Färdmedelsfördelning för resor gjorda med motoriserade färdmedel

Inom kategorin motoriserade färdmedel visas i **figur 6.12** andelarna som utgörs av kollektivtrafik. Som motoriserat färdmedel menas här bil, MC/Moped, A-traktor/EPA, taxi, tåg, färdtjänst, regionbuss, stadsbuss samt spårvagn. De sex sistnämnda färdmedlen utgör tillsammans kategorin kollektivtrafik. Den vertikala axeln visar andelar av den motoriserade trafiken och den horisontella anger färdmedel.

**Figur 6.12.** Färdmedelsfördelning av motoriserade färdmedel: r=28 335

Mer än tre av fyra resor med ett motoriserat färdmedel utgörs av bil, antingen som förare eller passagerare. Därefter är bussresor det vanligaste motoriserade färdmedlet med drygt 20 procent, inkluderat både regional och stadstrafik. De övriga kategorierna utgör väldigt små andelar av den motoriserade trafiken. Notera att elcykel har definierats som ett icke-motoriserat färdmedel och alltså inte är inkluderat. Staplarna summerar till 100 procent.