



Länsstyrelsen
Västmanlands län

Ledningskansliet

Höjda priser på bensin och diesel

– Hur resonerar västmanlänningarna?

Författare: Åsa Östling



Foto: Kim Lill



LÄNSSTYRELSENS RAPPORTSERIE

Rapport 2009:19

Titel: Höjda priser på bensin och diesel
Åsa Östling
Ledningskansliet
Statistisk bearbetning och diagram:
Christer Carmegren
Länsstyrelsen i Västmanlands Län
Diarienummer: 100-6915-08
Omslagsbilder: Kim Lill
Tryckning: Länsstyrelsen

Förord

Västmanlands län utgör en del av en alltmer sammanhängande Stockholm-Mälardalenregion. Inom Västmanlands län utgör Västerås en viktig nod för arbetspendlingen. I flera av länets kommuner finns världsledande företag som agerar på en global marknad och som är beroende av specialistkompetens. Transporterna behöver fungera för att människor ska komma till arbete, skola och service. Företagen behöver arbetskraft. Den enskilde medborgaren berörs på flera sätt av såväl oljeberoendet som dess klimatpåverkan, vilket kan leda till kraftigt stigande bensinpriser. Något som kan antas påverka såväl transportmönster som samhällsstruktur.

Hur resonerar västmanlänningarna om klimatförändringarna, hur ser resvanorna ut, vilka prioriteringar är man beredd att göra om priset på bilbränsle ökar kraftigt? Tar hushållen hänsyn till klimatförändringarna då man handlar livsmedel? Detta är exempel på frågeställningar som ingår i ett projekt som i ett större sammanhang handlar om att öka kunskapen om konsekvenserna av den framtida klimatpolitiken. Föreliggande rapport redovisar resultaten av en enkät som skickats ut till 3 000 hushåll i Västmanlands län.

Projektet har en styrgrupp bestående av f.d. landshövding Mats Svegfors (ordförande), Åsa Östling, Christer Carmegren, Lennart Granath, Länsstyrelsen, Maria Alm, Energimyndigheten, Hanna Eklöf, Vägverket Region Mälardalen samt Linnea Viklund, Västerås stad. Styrgruppen har under hela arbetsprocessen bidragit med synpunkter på metod, arbetsuppläggning, utformning av enkätfrågor samt rapportens innehåll.

Statistiska centralbyrån i Örebro har på uppdrag av Länsstyrelsen i Västmanlands län ansvarat för layout av intervjuformulär, genomfört urval av intervjuhushåll och utskick av enkäter samt sammanställt resultaten.

Projektledare och författare till rapporten är Åsa Östling. Christer Carmegren har ansvarat för statistiken och utformat diagrammen i rapporten.

Arbetet har förutom av Länsstyrelsen i Västmanlands län medfinansierats av Energimyndigheten, Landstinget Västmanland, Vägverket och Västerås stad.

Vår förhoppning är att föreliggande studie ska bidra till att initiera olika processer och skapa debatt om drivmedel, fordonsutveckling, kollektivtrafik och samhällsplanering. Vi hoppas också att vårt initiativ leder till en ökad samverkan mellan olika aktörer i länet om klimatanpassningen inom transportsektorn.

Ingemar Skogö
Landshövding i Västmanlands län

Innehåll

Sammanfattning	5
1 Inledning	8
1.1 Bakgrund	8
1.1.1 Ett förändrat klimat.....	8
1.1.2 Klimat- och energistrategier på regional och lokal nivå.....	9
1.1.3 Ett reseberoende samhälle	9
1.2 Syfte	10
1.3 Metod och datainsamling	10
1.3.1 Enkätundersökning	10
1.3.2 Västmanlands län, tre regioner efter tillgång till tågförbindelse.....	11
1.3.3 Diagram	12
2 Beskrivning av intervjuhushållen.....	13
2.1 Länsdel och hushållstyp	13
2.2 Boende	14
2.2.1 Bostad året runt	14
2.2.2 Fritidshus	15
2.3 Tillgång till bil.....	16
2.3.1 Vanligare med fler bilar i glesbygden.....	16
2.3.2 Bensin vanligast och hög andel diesel i glesbygden.....	17
2.3.3 Två av tre har inte ändrat vanor på grund av klimatiförändringarna	18
3 Resvanor.....	19
3.1 Vardagsresor.....	19
3.1.1 Ressträcka med bil 2008	19
3.1.2 Resor med bil till och från arbete/skola:	21
3.1.3 Resor med bil till service.....	21
3.1.4 Resor med bil på fritiden.....	21
3.1.5 Resfrekvens - bil	22
3.1.6 Resfrekvens - kollektivtrafik	23
3.1.7 Liten förändring av bilresandet under 2008.....	23
3.1.8 Höjda bilbränslepriser - vartannat hushåll har ändrat vanor.....	24
3.1.9 Fördubblade bränslepriser – vartannat hushåll väljer cykel eller promenad	26
3.1.10 Runt 40 procent ändrar resvanor vid 20 kr per liter.....	28
3.1.11 Svårt göra sig av med bilen	29
3.1.12 Byta bostad inget alternativ.....	30
3.2 Semesterresor	31
3.2.1 Hushåll med två vuxna och barn gör i större utsträckning långa semesterresor.....	31
3.2.2 Bilen vanligast på semestern	32
3.2.3 Högre bensinpriser påverkar semesterresorna.....	32
4 Byte av bil	33
4.1.1 Priset på bilen, bränsleåtgången och krocksäkerheten viktigast vid bilbyte.....	33
4.1.2 Viktigt med bränslesnål bil i framtiden	34
5 Fritidshus.....	35
5.1.1 Fritidshuset betyder mycket.....	35
6 Livsmedel.....	37
6.1.1 Mycket kött på tallriken	37
6.1.2 Mat och klimat ingen given kombination	38
7 Slutsatser	39
Bilaga - Frågeformulär.....	42

Sammanfattning

Bakgrunden till föreliggande projekt är det förändrade klimatet och utsläppen av växthusgaser. En utveckling som kommer att kräva insatser på i stort sett alla nivåer i samhället. På transportområdet handlar det om att minimera utsläppen från fossila bränslen. Parallellt med denna utveckling pågår en regionförstoring som innebär att vi reser allt längre till och från arbete. Västmanlands län utgör om några år en del av Stockholms arbetsmarknadsregion. Vi har byggt in oss i ett reseberoende samhälle och om det ska fungera krävs ett effektivt transportsystem.

Kunskap som underlag för framtida klimatpolitik

Det övergripande syftet med föreliggande projekt är att ta fram ett kunskapsunderlag för att bättre förstå effekterna av den framtida klimatpolitiken. Några viktiga frågeställningar har varit: Hur resonerar västmanlänningarna om klimatförändringarna, hur ser resvanorna ut, vilka prioriteringar är man beredd att göra om priset på bilbränsle ökar kraftigt? Tar hushållen hänsyn till klimatförändringarna då man handlar livsmedel?

Enkätundersökning

En enkät skickades ut till 3000 hushåll i Västmanlands län under februari 2009. Urvalspopulationen består av personer i åldern 20-64 år som är folkbokförda i länet och som innehar körkort och äger eller leasar bil i Sverige. Enkäten besvarades av 1 754 personer, vilket motsvarar en svarsfrekvens på nästan 60 procent. Hälften av hushållen bor i Västerås kommun och andra hälften i övriga länet.

Intervjusvaren har delats upp på tre regioner, avseende tillgång till tågförbindelser. **Region A** motsvarar Västerås tätort. **Region B** omfattar de övriga tätorter i länet som har tågförbindelser för persontrafik. Till **region C** hör länets glesbygd.

Klimatförändringarna inte lika viktiga som drivmedelsprishöjningarna

Två av tre hushåll har inte ändrat vanor på grund av klimatförändringarna. De senaste årens prishöjningar på drivmedel har däremot medfört att vartannat hushåll uppger att man har ändrat sina levnadsvanor på olika sätt. I Västerås tätort (region A) och region B är det vanligast att man börjat cykla eller promenera oftare, avstått från längre semesterresor, köpt en bränslesnålare bil och/eller börjat samåka mer.

I glesbygden, dvs region C, har vart fjärde hushåll minskat på annan konsumtion än matkostnaderna. Några har också avstått från längre semesterresor och/eller köpt bränslesnålare bil.

Viktigt med bränslesnåla bilar, cykel- och gångstråk samt kollektivtrafik

Om drivmedelspriserna fördubblas inom fem år bedömer runt 50 procent av hushållen i region A och B att man kommer att cykla och promenera oftare. En stor andel menar också att man kommer att köpa bränslesnålare bil och/eller nyttja

mer kollektivtrafik. I region C svarar nästan 40 procent att man kommer att köpa en bränslesnålare bil samt dra ner på annan konsumtion än livsmedel. I region C har till skillnad från övriga hushåll i undersökningen över 10 procent av hushållen svarat att man kan tänka sig att byta till en bostad som innebär att man blir mindre beroende av bilen.

Intervjuszvaren visar att hushållen inte är beredda att dra ner på matkostnaderna eller göra sig av med fritidshuset.

Runt 40 procent ändrar resvanor vid 20 kr per liter

När enkäten skickades ut låg bensinliterpriset på ungefär 11,50 kronor. Runt 40 procent av hushållen har svarat att man skulle minska bilresandet om priset höjdes till 20 kronor per liter. Vid höjningar över 30 kronor per liter skulle 50 procent av hushållen minska på bilåkandet. Minst priskänsliga är hushåll i glesbygden, dvs i region C.

Svårt göra sig av med bilen

Enkätsvaren visar att hushållen är benägna att behålla bilen. Nästan 50 procent av hushållen uppger att man inte kommer att göra sig av med bilen trots höga drivmedelspriser. I glesbygden, region C, uppgår andelen till 60 procent.

Ändrade semestervanor

Resultaten av enkäten visar att högre drivmedelspriser kan komma att påverka människors semestervanor. Hushåll i region B och C har svarat att man kommer att tillbringa mer tid hemma samt göra kortare semesterresor. Hushåll i region A har svarat att man kommer att åka mer med tåg och buss. Hushåll i samtliga regioner har svarat att man kommer att köpa en bränslesnålare bil.

Priset, bränsleförbrukningen och krocksäkerheten

När det gäller byte av bil styrs hushållens val främst av priset på bilen, bränsleförbrukningen och krocksäkerheten.

Nästa gång hushållen byter bil kommer enligt enkätsvaren runt 25 procent av hushållen att välja en bränslesnål bil och omkring 20 procent en bil som drivs med flexifuel (dvs bensin och/eller förnyelsebart bränsle, t ex etanol eller biogas).

Nästan en tredjedel har dock svarat att de inte vet vilket bränsle deras framtida bil ska drivas med.

Mycket kött – mat och klimat ingen given kombination

I enkäten har också ställts frågor om vilka livsmedel som hushållen äter under en vanlig vecka. Här kan konstateras att västmanlänningarna äter mycket kött. Fisk äter man ungefär en gång i veckan. Detsamma gäller vegetariska måltider.

När det gäller att ta miljöhänsyn vid matinköp svarar hälften att man inte tar hänsyn till klimatet då man handlar mat. Bland dem som svarat att man tar hänsyn till klimatet uppger 25 procent att de ofta handlar ekologiska och KRAV-märkta matvaror. En lika stor andel svarar att de oftast handlar närproducerade livsmedel. Endast 10 procent svarar att de väljer livsmedel som man vet begränsar klimatpåverkan.

Slutsatser

Till slutsatserna i studien hör att det krävs omfattande prishöjningar på drivmedel för att hushållen i länet ska dra ner på bilkörningen. Om bränslepriserna höjs kommer hushållen att prioritera om i sin hushållsekonomi.

Högre bränslepriser kommer inte att påverka den fysiska strukturen i så stor utsträckning. Människor kommer att bo kvar och man kommer inte att göra sig av med sina fritidshus.

För att minska bilkostnaderna är det viktigt för en stor del av hushållen att kunna byta till en bränslesnålare bil i framtiden. Det är också viktigt med bra cykel- och promenadstråk, för att många kommer att cykla och promenera mer. Det är också angeläget med en väl fungerande kollektivtrafik.

Det finns en stor osäkerhet bland intervjuhushållen om val av drivmedel vid framtida bilbyte. Nästan en tredjedel av hushållen har ingen bestämd uppfattning om vilket bränsle deras framtida bil ska drivas med. Detta indikerar att det finns en stor möjlighet att genom olika styrmedel påverka fördelningen mellan bränslen i framtidens bilpark.

En tredjedel av hushållen anger att de skulle välja en bränslesnålare bil om bensin- eller dieselpriiset höjs kraftigt i framtiden och en femtedel skulle byta till förnyelsebara bränslen. Nationellt gäller att på olika sätt främja möjligheterna till att byta ut dagens fordon till bränslesnålare samt att göra det attraktivt att köpa fordon som drivs med förnyelsebara bränslen.

De som bor i region C, dvs glesbygden, använder bil mer än övriga länsinvånare och här äger man också många bilar. Runt 70 procent av hushållen har två eller fler bilar. Undersökningsresultaten visar att hushållen i region C är de mest sårbara vid förändringar av drivmedelspriserna. Men här har man svårt att dra ner på bilkörning, utan gör hellre andra omprioriteringar hushållsbudgeten. Var tionde hushåll kan tänka sig att flytta för att bo närmare arbetet.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

1.1.1 Ett förändrat klimat

Klimatet håller på att förändras. Klimatförändringen beror på människans utsläpp av växthusgaser. Problemen drabbar oss alla.

Internationellt samarbete är avgörande för att minska de globala utsläppen av växthusgaser. Den internationella processen för att minska de klimatpåverkande utsläppen inleddes i början av 1990-talet då FN:s ramkonvention om klimatförändringar¹ antogs år 1992 med målet att förhindra farlig mänsklig påverkan på klimatsystemet. Totalt 191 länder har ratificerat konventionen. År 1997 fattades beslut om åtaganden under konventionen genom Kyotoprotokollet som trädde i kraft år 2005 och har ratificerats av 176 länder.

Kyotoprotokollet är ett första steg och nu pågår ett intensivt arbete för att ena världens länder kring ett nytt och kraftfullt globalt klimatavtal. Kyotoprotokollet² innebär bland annat att världens industriländer har förbundit sig att tillsammans minska utsläppen av växthusgaser med 5,2 procent mellan 1990 och perioden 2008-2012, ett medelvärde för fem år. Detta har sedan fördelats på de olika länderna. I Sverige har satts som mål att minska utsläppen med 4 procent, vilket är basen för den svenska klimatpolitiken idag.

Utgångspunkten för Sveriges klimat- och energipolitik utgår från propositionerna ”En sammanhållen klimat- och energipolitik³” som antogs av riksdagen i juni 2009. I propositionen om klimat föreslås att målet för de svenska utsläppen av växthusgaser, från verksamheter som inte ingår i systemet för handel med utsläppsrätter, ska vara en minskning med 40 procent till år 2020 jämfört med 1990. Tre handlingsplaner föreslås med syfte att nå en fossiloberoende transportsektor, främja förnybar energi och skapa förutsättningar för ytterligare energieffektivisering.

Förutom utsläppsmål för växthusgaser till 2020 föreslår regeringen mål och strategier om att:

- halva Sveriges energianvändning år 2020 ska komma från förnybara energikällor
- Sverige år 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossil energi
- Sveriges nettoutsläpp av växthusgaser vid mitten av detta sekel ska vara noll

¹ United Nations Framework Convention on Climate Change, UNFCCC

² www.regeringen.se

³ En sammanhållen klimat- och energipolitik- klimat, prop 2008/09:162
En sammanhållen klimat- och energipolitik – energi, prop 2008/09:163

- 20 procent effektivare energianvändning år 2020
- 10 procent förnybar energi i transportsektorn 2020

Vägen till en mer klimatanpassad utveckling kommer att kräva omfattande förändringar på alla nivåer i samhället.

1.1.2 Klimat- och energistrategier på regional och lokal nivå

I Västmanlands län antogs en regional klimat- och energistrategi under 2008⁴. Strategin ska vara ett steg vidare i ett samordnat arbete inom länet för att nå uppsatta mål inom klimat- och energiområdet. Strategin sträcker sig fram till 2020 och pekar ut fyra parallella spår inom vilka klimat- och energiarbetet måste bedrivas:

- Minskad total förbrukning av energi i Västmanlands län
- Effektivisering av energianvändningen
- Byte av bränsle och ökad andel förnybara energislag
- Övriga utsläpp av klimatgaser

I strategin nämns att inledningsvis bör prioriteringen för arbetet vara effektivisering av energianvändningen. Områden som lyfts fram är bland annat industrins elanvändning, bostäder och lokaler, transporter och tillvaratagande av spillvärme.

Flera av länets kommuner har tagit fram särskilda klimatstrategier.

1.1.3 Ett reseberoende samhälle

Västmanlands län utgör en del av en alltmer sammanhängande Stockholm-Mälarenregion. Inom Västmanlands län utgör Västerås en viktig nod för arbetspendlingen. I flera av länets kommuner finns världsledande företag som agerar på en global marknad och som är beroende av specialistkompetens. Transporterna behöver fungera för att människor ska komma till arbete, skola och service. Företagen behöver arbetskraft. Den enskilde medborgaren berörs på flera sätt av såväl oljeberoendet som dess klimatpåverkan. En faktor för hushållen är stigande priser på drivmedel. Något som kan antas påverka såväl transportmönster som samhällsstrukturen.

Länsstyrelserna kan komma att få en förstärkt roll i framtiden när det gäller energi- och klimatfrågor. Ett av de prioriterade insatsområdena i det regionala utvecklingsprogrammet (RUP)⁵ i Västmanlands län är ”Energi för framtiden”.

⁴ Klimat- och energistrategi för Västmanlands län. Rapport 2008:19. Länsstyrelsen i Västmanlands län 2008.

⁵ Regionalt utvecklingsprogram för Västmanlands län 2007-2020. Länsstyrelsen i Västmanlands län 2007.

Det motiverar därför att länsstyrelsen tar fram kunskapsunderlag om energi- och drivmedelsfrågorna för att skapa beredskap och förstå vilka effekter klimatpolitiken kan komma att medföra för invånarna i länet. Hur resonerar västmanlänningarna om klimatiförändringarna, hur ser resvanorna ut, vilka prioriteringar är man beredd att göra om priset på bilbränsle ökar kraftigt? Dessutom undrar vi om man tar hänsyn till klimatiförändringarna då man handlar livsmedel.

1.2 Syfte

Det övergripande syftet med föreliggande projekt är att ta fram ett kunskapsunderlag för att bättre förstå effekterna av den framtida klimatpolitiken.

Arbetet genomförs inom ramen för insatsområdet ”Energi för framtiden” inom det Regionala utvecklingsprogrammet (RUP). Enkätstudien utgör en del i projektet och syftar till att ta fram ett underlag som visar hur olika hushållstyper resonerar och gör prioriteringar i sin hushållsbudget vid olika prisnivåer på fordonsbränslen. Dessutom har frågor ställts om klimathänsyn, resvanor, bilbyte, boende och livsmedel.

1.3 Metod och datainsamling

1.3.1 Enkätundersökning

Undersökningen genomfördes som en postenkät med två påminnelser under perioden januari till april 2009. Ett urval omfattande 3 000 personer i åldern 20-64 år drogs enligt statistiska metoder. Totalt besvarades enkäten av 1 754 personer, vilket motsvarar en svarsfrekvens på nästan 60 procent.

Populationen, dvs de hushåll som man vill kunna dra slutsatser om utgörs i denna undersökning av hushåll i Västmanlands län. Urvalsramen skapades utifrån Körkortsregistret och Registret över totalbefolkningen (RTB) och består av **hushållsrepresentanter folkbokförda i Västmanlands län i åldern 20-64 år som innehar körkort och äger eller leasar bil i Sverige**. I urvalsramen ingick 63 000 personer den 3 februari 2009. Urvalet drogs som ett obundet slumpmässigt urval. Innan frågeblanketten sändes ut gjordes en identifikationskontroll av personerna i urvalet mot befolkningsdata för att få fram aktuella adressuppgifter.

Frågeblanketten omfattar 34 frågor. Se bilaga.

Bortfallet består dels av objektsbortfall som innebär att frågeblanketten inte är besvarad alls, dels av partiellt bortfall som innebär att vissa frågor på blanketten lämnats obesvarade. Om bortfallet skiljer sig åt från de svarande med avseende på undersökningsvariablerna så kan skattningarna som grundar sig på enbart de svarande vara skeva. För att reducera bortfallsskevheten har vikter beräknats med hjälp av kalibrering. För vidare information om enkätundersökningen hänvisas till den tekniska rapporten som kan beställas hos Länsstyrelsen.

1.3.2 Västmanlands län, tre regioner efter tillgång till tågförbindelse

Hushållen har grupperats på tre regioner* (A, B, C) med utgångspunkt från tillgång till tågförbindelser. Region D motsvarar Västerås kommun (D) i sin helhet. Uppdelningen grundar sig på SCB:s definition och uppdelning av tätorter år 2005.

Region A: Västerås tätort - tåg

Här ingår Västerås tätort. Här inkluderas även Hökåsens tätort som i praktiken redan ingår i Västerås tätort.

Region B: Övriga tätorter med tåg

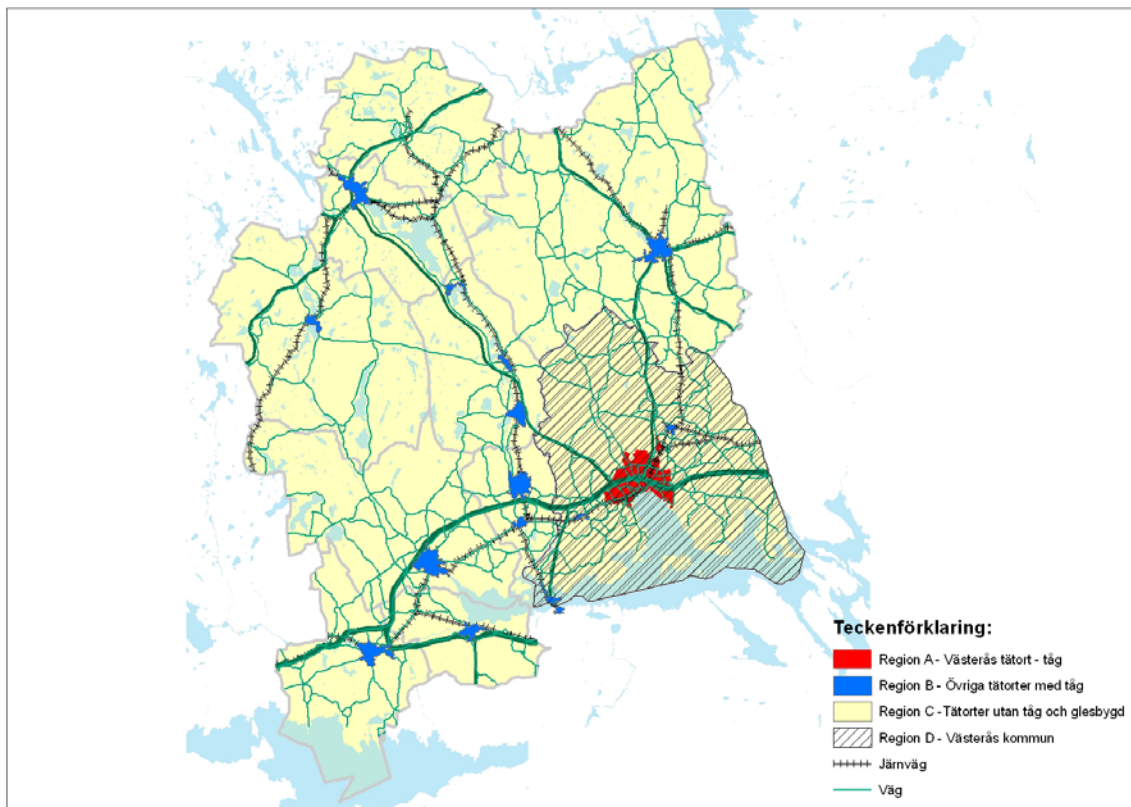
Här räknas alla tätorter i länet som har tågförbindelser för persontrafik.

Region C: Tätorter utan tåg och glesbygd

Till region C räknas tätorter utan tåg samt länets glesbygd.

Region D: Västerås kommun i sin helhet

Region D omfattar hela Västerås kommun. I resultatsammanställningarna ingår alla fyra regioner, men i denna rapport redovisas enbart resultat för region A, dvs Västerås tätort.



* Efter tätortsgränser år 2005. Källor: SCB och © Bakgrundskartor Lantmäteriet, dnr 106-2004/188

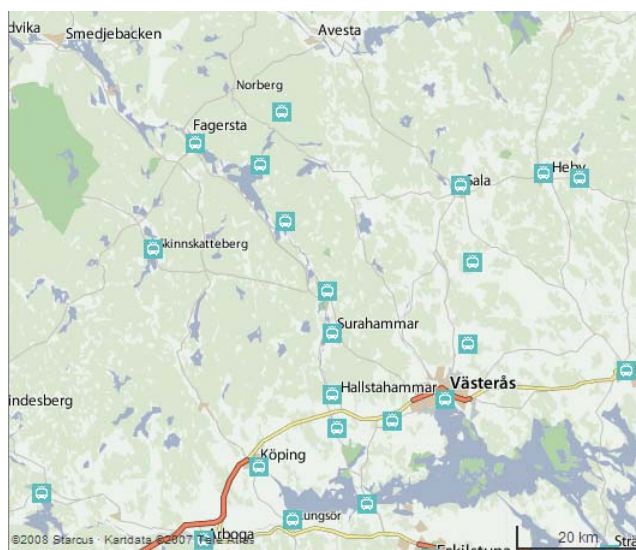
Det finns två småorter⁶ som ingår i glesbygd med tågförbindelse:

- Småorten Ängelsberg (ca 150 invånare) ingår i Fagerstas glesbygd. Ängelsberg har bra tågförbindelse till Västerås med tåg en gång i timmen och 45 minuters restid.
- Småorten Karbenning (ca 150 invånare) ingår i Norbergs glesbygd. Tågstoppen är dock ytterst få.

Eftersom det handlar om så få invånare har Länsstyrelsen valt att inte dela upp regionerna på småorter. Dessa två småorter får därför ingå i Region C.

Notera att Region C med fördel kunde ha delats upp i fler regioner. Till exempel har Irsta, Barkarö, Valskog med flera tätorter betydligt bättre tillgänglighet än glesbygden i norra delen av länet. Länsstyrelsen har dock valt att inte göra ytterligare uppdelningar av Region C eftersom konfidensintervallen då skulle bli för breda i vissa fall. Större urval ger smalare konfidensintervall och tvärtom. Region C omfattar endast 21 procent av länets befolkning och 25 procent av urvalsramen.

Järnvägsstationer för tåg



Källa: www.timinfo.se

1.3.3 Diagram

Diagrammen i rapporten visar skattning med 95 procents konfidensintervall, vilket innebär ett intervall som med 95 procents säkerhet innehåller den sanna proportionen, alternativt det sanna medelvärde.

⁶ Ort med 50-199 invånare i samlad bebyggelse med högst 150 mellan husen, enligt SCB.

2 Beskrivning av intervjuhushållen

2.1 Länsdel och hushållstyp

Av de 1 754 hushåll som besvarat enkäten bor 42 procent i region A (Västerås tätort), 32 procent i region B och 26 procent i region C. Hälften av intervjuhushållen bor i Västerås kommun.

Hushåll med två vuxna utgör den största gruppen, 35 procent, av intervjuhushållen, familjer med två vuxna med barn 34 procent och enpersonershushåll 23 procent. Hushåll med en vuxen med barn utgör knappt 10 procent av alla hushåll och är därmed den minsta gruppen i undersökningen.

	Antal svarande	Andel svarande %
Region A	736	42
Region B	566	32
Region C	452	26
Västmanlands län (A+B+C)	1 754	100
Region D, Västerås kommun	912	52
Länets nio övriga kommuner	842	48

	Antal svarande	Andel hushåll %
Hushållskategori 1 (en vuxen)	343	23
Hushållskategori 2 (två vuxna)	511	35
Hushållskategori 3 (en vuxen med barn) 122		8
Hushållskategori 4 (två vuxna med barn) 497		34
Delsumma	1 473	100
Kategori okänd	281	
Summa	1 754	

2.2 Boende

2.2.1 Bostad året runt

Hälften av hushållen i länet bor i friliggande villa. I region C uppgår andelen till omkring 85 procent.

Drygt en tredjedel av hushållen bor i lägenhet. Hushåll med en vuxen med eller utan barn bor i högre utsträckning i lägenhet än övriga. Drygt 10 procent av hushållen i länet bor i radhus. Denna andel är större i Västerås än i övriga länet.

Nästan 60 procent av hushållen äger sina bostäder. I region C uppgår andelen till cirka 85 procent.

Drygt 20 procent av bostäderna är hyresbostäder och knappt 20 procent är bostadsrätter.

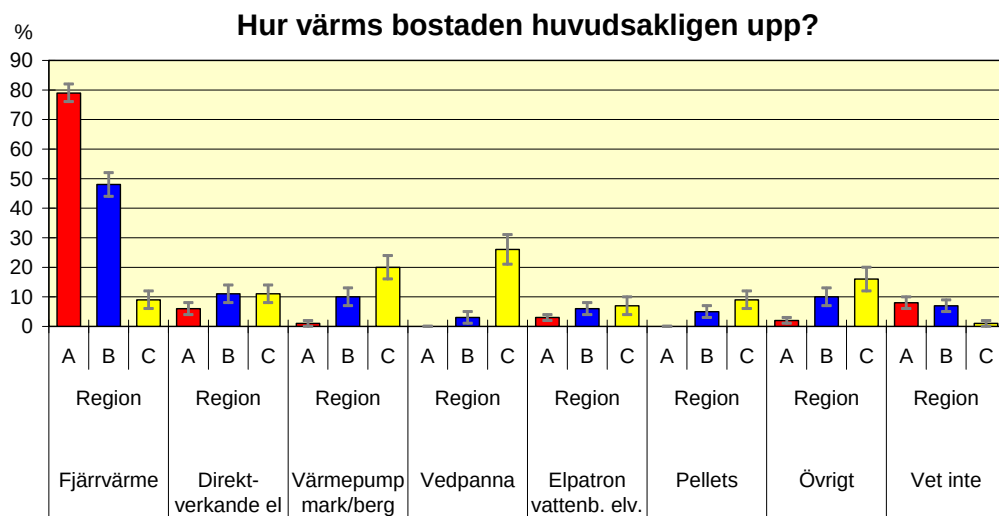
Hushåll med två vuxna med eller utan barn bor i betydligt högre utsträckning än enpersonershushåll i hus med äganderätt.

Den genomsnittliga bostadsstorleken uppgår till 116 kvm, men variationen mellan olika länsdelar och hushållstyper är stor. I region C är genomsnittsstorleken nästan 140 kvm, medan den är drygt 100 kvm i region A.

Den genomsnittliga bostadsstorleken för enpersonershushåll är omkring 75 kvm och för två vuxna med barn runt 140 kvm.

I region A, dvs Västerås tätort värms bostäderna huvudsakligen upp med fjärrvärme. I region B nyttjar nära hälften av hushållen fjärrvärme. I region C är variationen större mellan olika värmesystem. Omkring 25 procent använder vedpanna, 20 procent värmepump för mark- eller bergvärme och cirka 10 procent har direktverkande el.

I både region B och C har drygt 10 procent direktverkande el och 6-7 procent använder elpatron.



Diagrammet visar en skattning av andel hushåll angett med 95 % konfidensintervall.
De grå linjerna anger intervallet.

2.2.2 Fritidshus

Omkring 30 procent av hushållen har tillgång till ett fritidshus och ytterligare 5 procent till fler än ett.

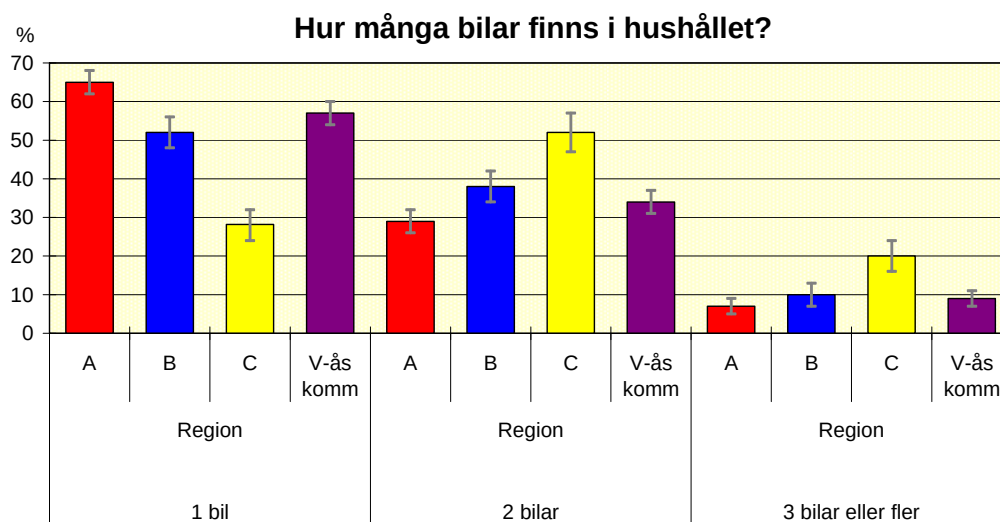
Av dem som har tillgång till fritidshus nyttjar omkring 65 procent av hushållen direktverkande el för uppvärmning och uppemot 25 procent vedpanna.

2.3 Tillgång till bil

2.3.1 Vanligare med fler bilar i glesbygden

Skillnaderna är stora bland hushållen när det gäller bilinnehav beroende på var man bor. Det är vanligare att hushållen enbart har en bil i Västerås tätort och kommun jämfört med övriga länet. I glesbygden har över 70 procent av hushållen minst två bilar.

Bland hushåll med två vuxna med barn har 65 procent minst två bilar.



Diagrammet visar en skattning av andel hushåll angett med 95 % konfidensintervall. De grå linjerna anger intervallet. Notera att alla hushåll i undersökningen har tillgång till minst 1 bil.

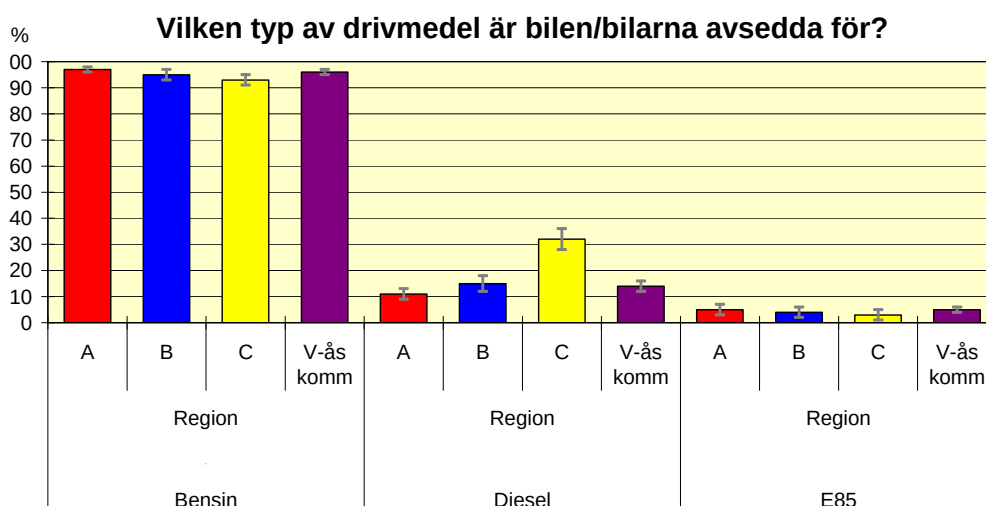
2.3.2 Bensin vanligast och hög andel diesel i glesbygden

Omkring 95 procent av hushållen har minst en bil som drivs med bensin.

I region C har runt 30 procent av hushållen minst en dieselbil.

Endast 3-5 procent av bilarna drivs med etanol, dvs E85. Biogasandelen är försumbar. Detta kan jämföras med fordonsregistrets⁷ uppgifter om miljöbilar⁸ i länet. I Västmanlands län finns idag drygt 4 500 miljöbilar. Den totala personbilsparken uppgår till 144 500 fordon. Miljöbilsandelen i länet är alltså drygt 3 procent. Bland de bilar som nyregistrerats i Västmanland hittills under 2009 är dock 38 procent klassade som miljöbilar.

Det är vanligare med dieselbilar bland hushåll med två vuxna med eller utan barn.



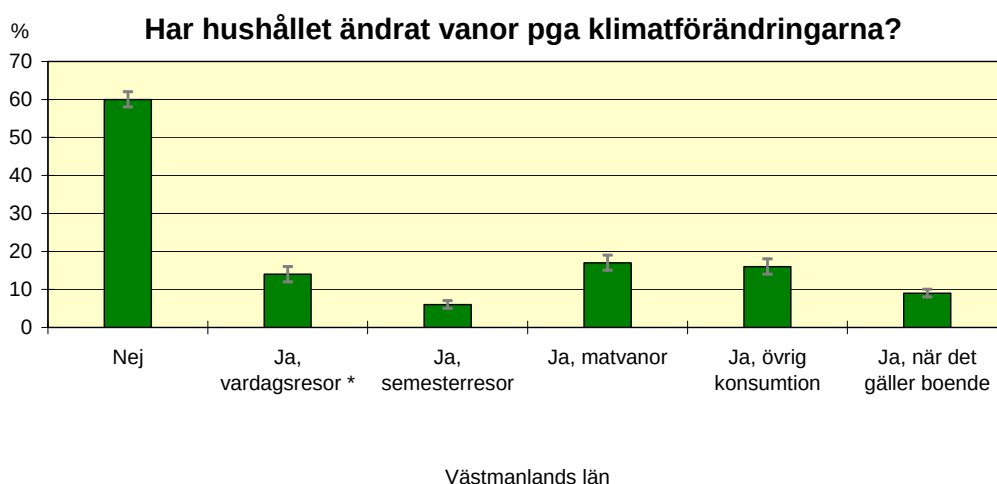
Diagrammet visar en skattning av andel hushåll angett med 95 % konfidensintervall.
De grå linjerna anger intervallet.

⁷ Transportstyrelsen, statistik från augusti 2009.

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Press/Statistik/Vag/Miljobilsstatistik/Antal-miljobilar-per-lan/>

⁸ Miljöbil definieras i dessa sammanhang som en personbil som enligt vägtrafikregistret uppfyller kraven för miljöbil enligt förordningen om miljöbilspremie (2007:380)

2.3.3 Två av tre har inte ändrat vanor på grund av klimatförändringarna
Omkring 60 procent av hushållen svarar att de inte ändrat vanor på grund av klimatförändringarna. De som ändrat sina vanor har främst gjort förändringar när det gäller matvanor (17 procent) och övrig konsumtion (16 procent). 14 procent av hushållen har ändrat sina resvanor när det gäller resor till och från arbete, skjutsa barn, dvs vardagsresor.



Diagrammet visar en skattning av andel hushåll angett med 95 % konfidensintervall.
De grå linjerna anger intervallet. * Resor till och från arbete, skjutsa barn med mera.

Ensamstående föräldrar har i högre utsträckning än andra hushåll ändrat sina vanor, särskilt beträffande vardagsresor, matvanor och annan konsumtion.

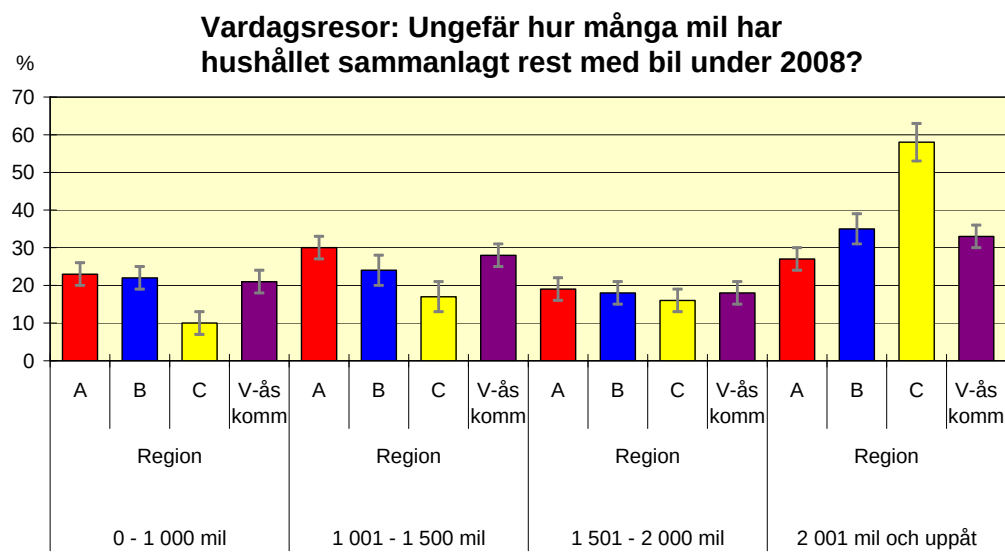
Skillnaderna i förändrade vanor mellan hushållen i olika länsdelar är inte så stora. Hushåll i region A och B har i viss mån förändrat sina vardagsresor, medan de i region C inte har ändrat resvanorna. Det kan bero på att de som bor i region C inte har så många alternativ.

3 Resvanor

3.1 Vardagsresor

3.1.1 Ressträcka med bil 2008

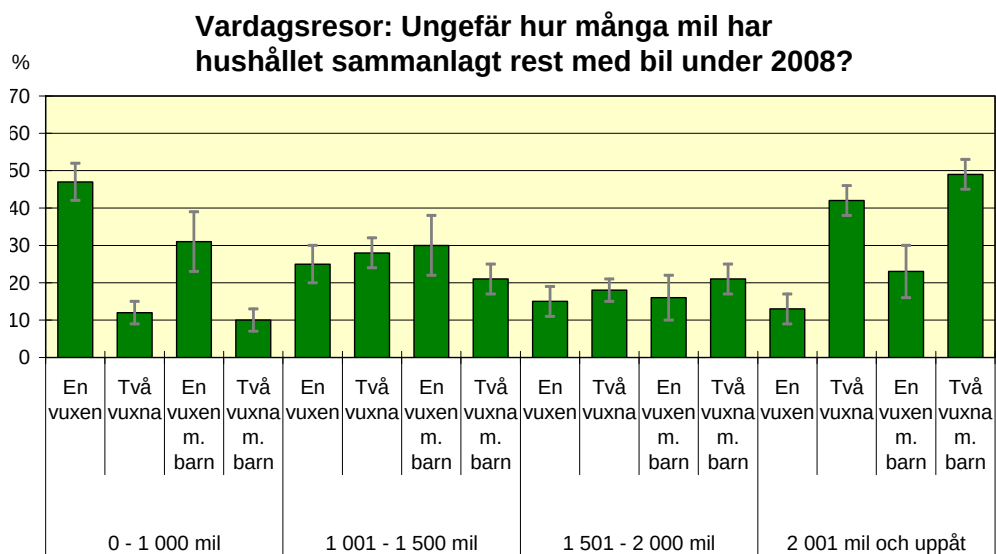
Den dominerande andelen av hushållen i region A reste kortare sträckor än 1500 mil under 2008, medan den största delen av hushållen i region B reste längre än 1500 mil. Region C skiljer ut sig tydligt genom att nästan 60 procent av hushållen rest längre än 2000 mil.



Diagrammet visar en skattning av andel hushåll angett med 95 % konfidensintervall.
De grå linjerna anger intervallet.

Skillnaden mellan olika hushållstyper är stor. Enpersonershushåll har rest kortast sträcka, nästan hälften har rest upp till 1000 mil.

Nästan 50 procent av hushållen med två vuxna med barn har rest över 2000 mil. Även en stor andel vuxna utan barn, drygt 40 procent, har rest längre än 2000 mil.



Diagrammet visar en skattning av andel hushåll angett med 95 % konfidensintervall. De grå linjerna anger intervallet.

3.1.2 Resor med bil till och från arbete/skola:

Intervjuhushållen reser i genomsnitt 58 mil per vecka till och från arbete/skola, vilket motsvarar 11,6 mil per dag. Längst reser man i region C och kortast i region A. Notera dock att konfidensintervallen är breda vilket gör att avståndsuppfattningarna är osäkra.

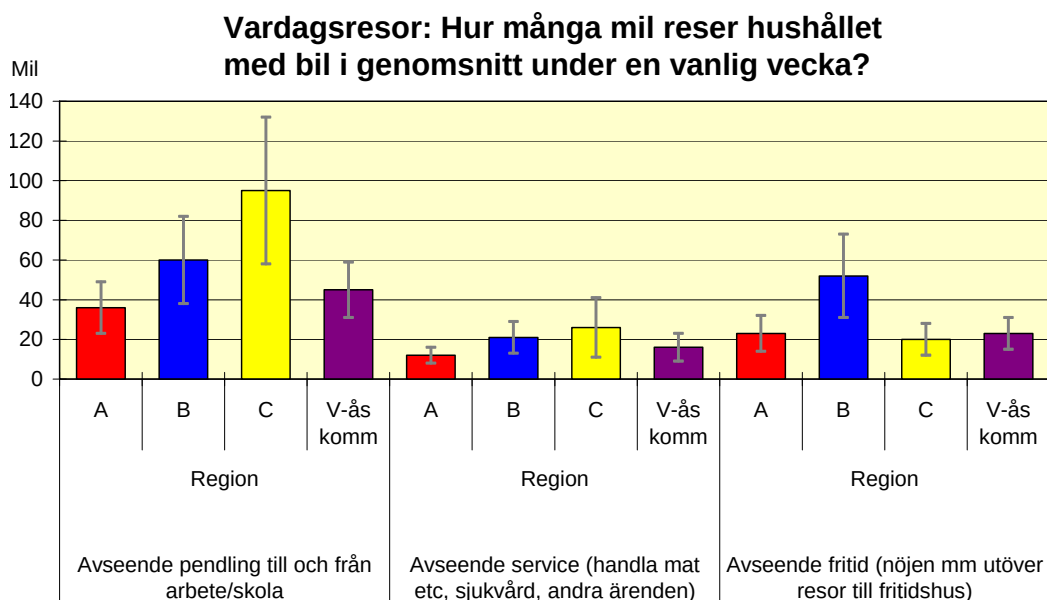
Ensamhushållen reser längst, 65 mil per vecka. Barnfamiljer med en eller två vuxna reser kortare sträckor och har därmed närmare till arbete/skola, eller väljer andra färdmedel för arbets/skolresor.

3.1.3 Resor med bil till service

Länsgenomsnittet för resor till service (t ex handla mat, besöka sjukvård och göra andra ärenden) uppgår till 18 mil. Här är skillnaderna mellan regiontyperna inte lika stora som pendlingsresorna. I region C reser man i snitt 26 mil till olika typer av service, i region A 12 mil och i region B 21 mil. Vuxna utan barn reser längst.

3.1.4 Resor med bil på fritiden

Fritidsresorna uppgår i genomsnitt till 32 mil per vecka för alla hushåll. I region B är fritidsresorna längre än i övriga regioner. Hushåll med två vuxna utan barn reser längre än övriga hushållstyper på sin fritid.



Diagrammet visar en skattning av genomsnitt per hushåll angett med 95 % konfidensintervall. De grå linjerna anger intervallet.

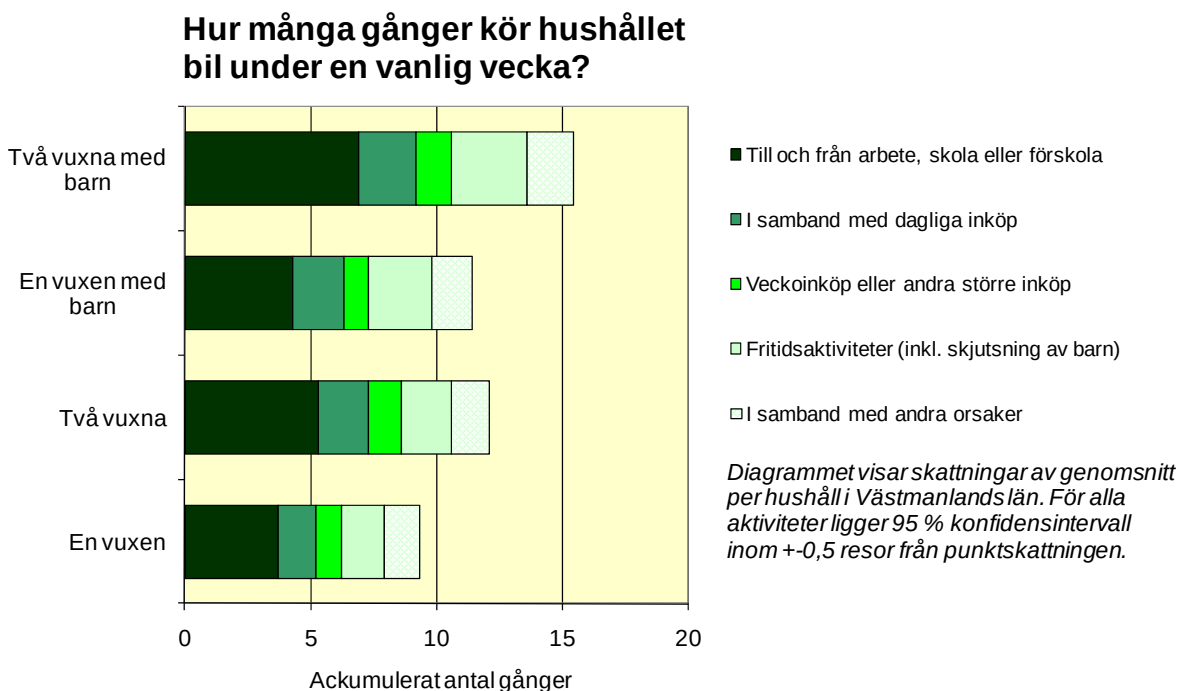
3.1.5 Resfrekvens - bil

Hushåll med två vuxna med barn använder bil i genomsnitt 15 gånger i veckan. Sju av dessa bilresor utgörs av resor till eller från arbete, skola eller förskola och knappt fyra resor görs för att sköta inköp. Ju fler personer i hushållet, desto fler bilresor gör hushållet också på fritiden.

Hushåll med en vuxen utan barn gör minst antal bilresor totalt under en vecka. Bilen nyttjas drygt nio gånger, varav fyra gånger för resor till/från arbete eller skola. Skillnaden mellan hushåll med en vuxen och hushåll med två vuxna är inte så stor. Hushåll med två vuxna utan barn gör i genomsnitt tolv bilresor i veckan, vilket bara är 25 procent fler bilresor än ensamstående vuxna. Antalet bilresor till fritidsaktiviteter och av andra orsaker skiljer sig inte så mycket mellan hushåll med en respektive två vuxna.

I hushåll med en vuxen med barn görs knappt tolv bilresor i veckan, varav drygt fyra resor till/från arbete, skola eller förskola. Fritidsresor och resor av andra orsaker står för en större andel av bilresorna för en ensam förälder jämfört med hushåll utan barn.

I region C görs fler resor med bil än i delar av länet. Till arbete, skola och förskola görs i genomsnitt 7 bilresor per hushåll och vecka, jämfört med 5-6 bilresor i region A och B. För övriga ärendekategorier skiljer sig inte resvanorna nämnvärt åt mellan regionerna.



3.1.6 Resfrekvens - kollektivtrafik

I allmänhet är kollektivtrafikresandet lågt och nyttjas mest för resor till arbete eller skola. Hushållen gör drygt en resa per vecka. I region B är andelen lägst. I region C nyttjas kollektivtrafiken i stor utsträckning för skolskjuts.

Barnhushållen nyttjar kollektivtrafiken i högre utsträckning än hushåll utan barn, huvudsakligen för resor till och från arbete eller skola.

3.1.7 Liten förändring av bilresandet under 2008

Antalet körda mil per invånare och år i länet har ökat stadigt under de senaste tio åren, från 614 km/invånare år 1998 till en maxnotering på 713 km/invånare år 2007. Från 2007 till 2008 har antalet körda km/invånare dock minskat med drygt 1 procent, ner till 702 km/invånare och år, enligt statistik från SCB.

I vår undersökning uppger totalt omkring 70 procent av hushållen att man kör lika långt som för ett år sedan. I region C är andelen något högre.

Drygt 20 procent av hushållen har uppgett att man har minskat bilresandet. Andelen är något högre i region B. Bland dem som reser mindre med bil jämfört med för ett år sedan, svarar 64 procent att det beror på att priset på bensin/diesel höjts under det senaste året. Särskilt inom region C har priset på bränsle haft betydelse. Bland dem som svarat att man reser mindre med bil, har nära 40 procent uppgett att priset till viss del påverkat bilresandet och 25 procent att det till stor del påverkat hur mycket man åker bil.

10 procent har svarat att man reser mer med bil. Västeråshushållen har i något högre grad svarat att de ökat bilresandet.

Bland olika hushållstyper har särskilt ensamstående vuxna med barn svarat att de reser mindre med bil jämfört med för ett år sedan.

Många ensamstående vuxna gör också bedömningen att bränslepriserna till stor del gjort att de kör mindre med bil, medan hushåll med enbart två vuxna varit mindre priskänsliga.

3.1.8 Höjda bilbränslepriser - vartannat hushåll har ändrat vanor

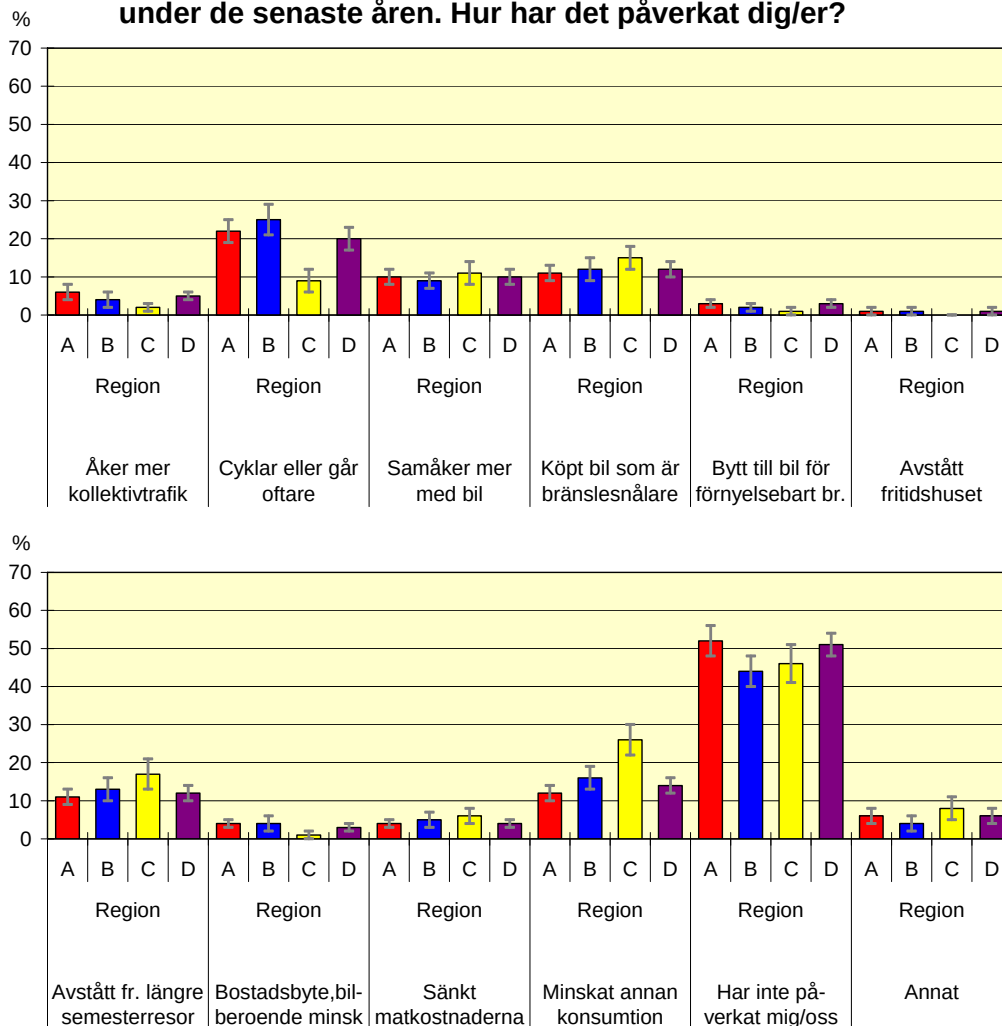
De senaste årens bensinprishöjningar har gjort att vartannat hushåll i länet ändrat sina vanor på olika sätt. Vanligast i region A och B är att man börjat cykla eller promenera oftare, minskat på annan konsumtion än mat, avstått från längre semesterresor, köpt en bränslesnålare bil och/eller börjat samåka mer.

I region C har vart fjärde hushåll minskat på annan konsumtion. Några har också avstått från längre semesterresor och/eller köpt en bränslesnålare bil.

Största andelen som svarar att de inte påverkats av prishöjningarna finns i region A, vilket kan hänga samman med att man inte reser lika långt med bil här och därför inte får lika höga bränslekostnader som i region C.

En mycket liten andel har ändrat sitt boende så att man blir mindre bilberoende.

Vardagsresor: Priset på bensin/diesel har höjts successivt under de senaste åren. Hur har det påverkat dig/er?



Diagrammen visar en skattning av andel hushåll angett med 95 % konfidensintervall. De grå linjerna anger intervallet. Region D är Västerås kommun.

Prishöjningarna har påverkat hushåll med en vuxen med barn i större utsträckning än andra. Svaren visar att man cyklar och promenerar mer, minskat på annan konsumtion och avstått från längre semesterresor.

3.1.9 Fördubblade bränslepriser – vartannat hushåll väljer cykel eller promenad

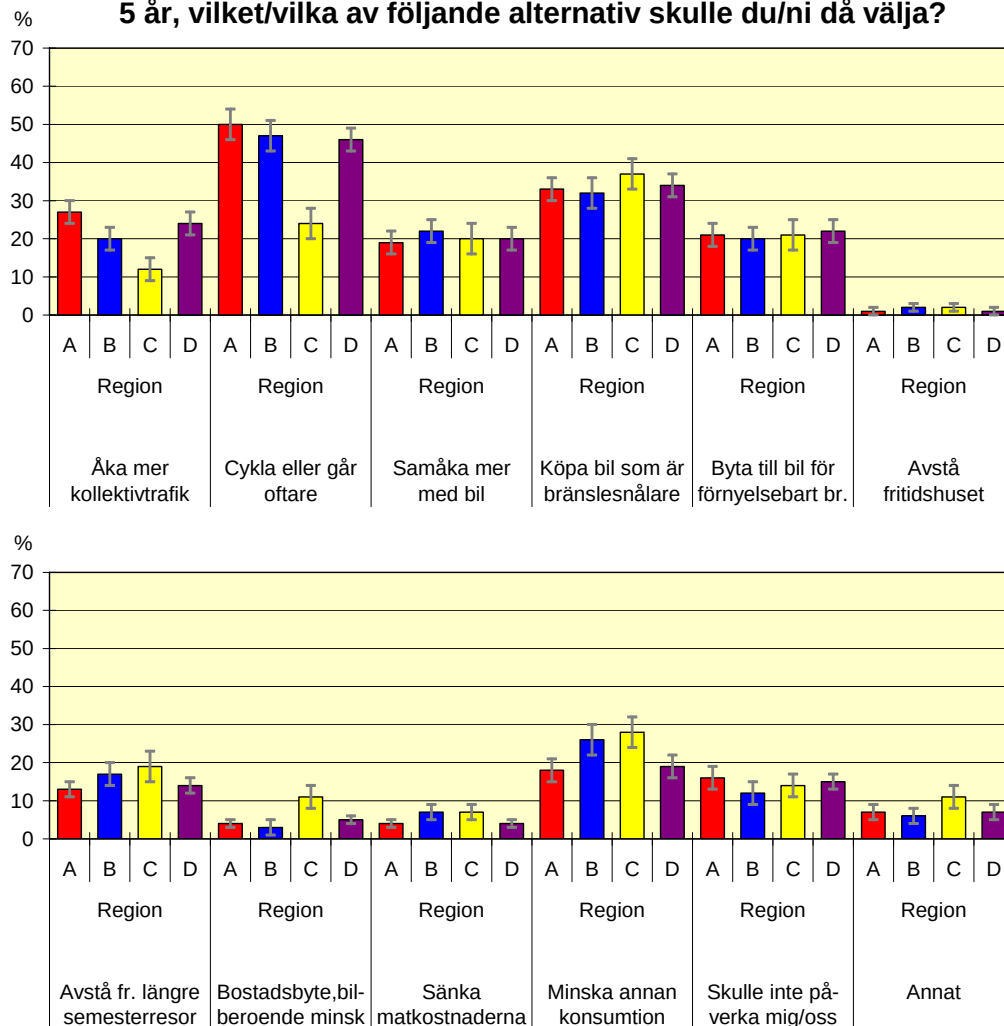
På frågan om hur man skulle välja om priset på bensin/diesel fördubblas inom fem år svarar nästan 50 procent av hushållen i region A och B att man skulle cykla och promenera oftare. (Flera svarsalternativ kunde väljas.) Mer än en tredjedel har svarat att man kommer att köpa bränslesnålare bil. I region A skulle mer än en fjärdedel av hushållen resa mer med kollektivtrafik.

I region C svarar nästan 40 procent av hushållen att man skulle köpa en bränslesnålare bil. Nära 30 procent har svarat att man skulle välja att dra ner på annan konsumtion och nästan 20 procent att man skulle avstå från längre semesterresor. Drygt 10 procent skulle kunna tänka sig att flytta för att bo så att man blir mindre beroende av bilen.

Att köpa en bränslesnålare bil förfaller att vara en viktig prioritering för hushåll i hela länet.

Enkätsvaren visar också på att hushållen inte är beredda att avstå fritidshuset. Man vill heller inte dra ner på matinköpen.

Vardagsresor: Om priset på bensin/diesel fördubblas inom 5 år, vilket/vilka av följande alternativ skulle du/ni då välja?



Diagrammen visar en skattning av andel hushåll angett med 95 % konfidensintervall. De grå linjerna anger intervallet. Region D är Västerås kommun.

3.1.10 Runt 40 procent ändrar resvanor vid 20 kr per liter

När enkätundersökning gjordes låg bensinlitterpriset på ungefär 11,50 kr. Cirka 15 procent av hushållen i länet har svarat att en höjning av bensinpriset till 15 kr/l skulle medföra att man skulle minska bilresandet.

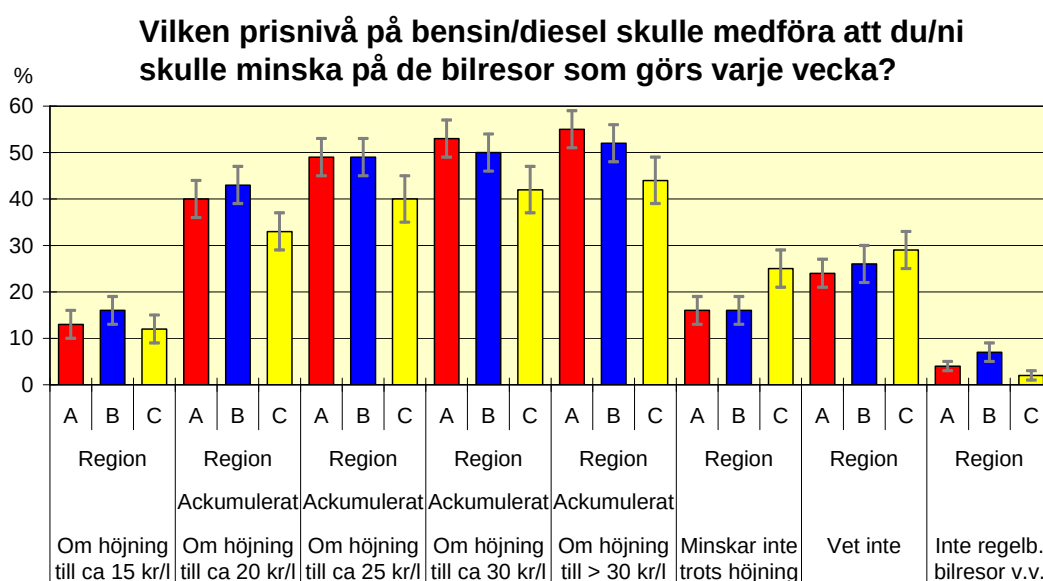
Med en höjning till 20 kr/l blir effekten mer markant och då blir det ackumulerat cirka 40 procent av länets hushåll som skulle minska på bilresandet. Vid ytterligare höjningar avtar ökningstakten. Vid höjningar över 30 kr/l skulle ackumulerat cirka 50 procent av hushållen minska på bilresorna.

Lägg märke till att vart fjärde hushåll inte har någon uppfattning om hur man kommer att bete sig vid kraftiga prishöjningar på bensin/diesel.

Hushåll med en vuxen med barn är mer priskänsliga än andra.

Av samtliga hushåll i undersökningen uppger i genomsnitt runt 20 procent av hushållen att man inte kommer att minska på bilanvändningen trots priser över 30 kr per liter. Minst priskänsliga är hushållen i region C, runt 25 procent av hushållen har uppgett att man överhuvudtaget inte kan tänka sig att minska på bilresorna.

Det förefaller som att hushåll med högre inkomster är mindre benägna att påverkas av högre bränslepriser. Detta hänger antagligen samman med att man har större ekonomiska marginaler.



Diagrammet visar en skattnings av andel hushåll angett med 95 % konfidensintervall. De grå linjerna anger intervallet.

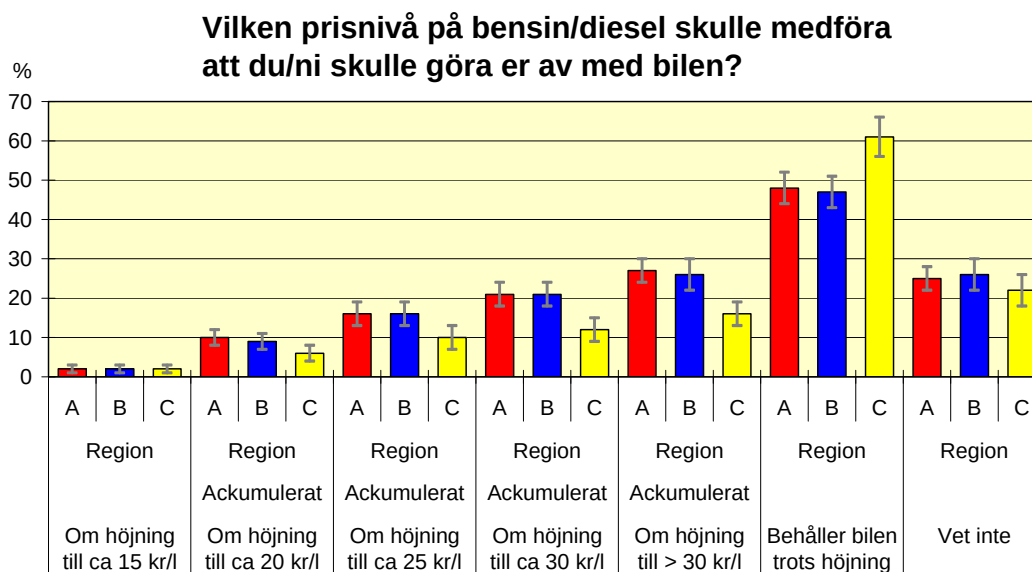
3.1.11 Svårt göra sig av med bilen

Intervjusvaren visar att 50 procent av hushållen inte skulle göra sig av med bilen, trots höga drivmedelspriser. I region C uppgår andelen som bedömer att de kommer att behålla bilen oavsett bränslepriset till 60 procent.

Omkring 25 procent av alla hushåll vet inte hur man skulle göra.

Cirka 10 procent skulle göra sig av med bilen om priserna höjs till 20 kr, sammanlagt 15 procent vid 25 kronor och 20 procent vid 30 kronor och 25 procent vid prisnivåer över 30 kronor.

Hushåll med två vuxna med eller utan barn bedömer i högre utsträckning än övriga hushållstyper att de kommer att ha kvar bilen, trots kraftiga bensinprishöjningar



Diagrammet visar en skattning av andel hushåll angett med 95 % konfidensintervall.
De grå linjerna anger intervallet.

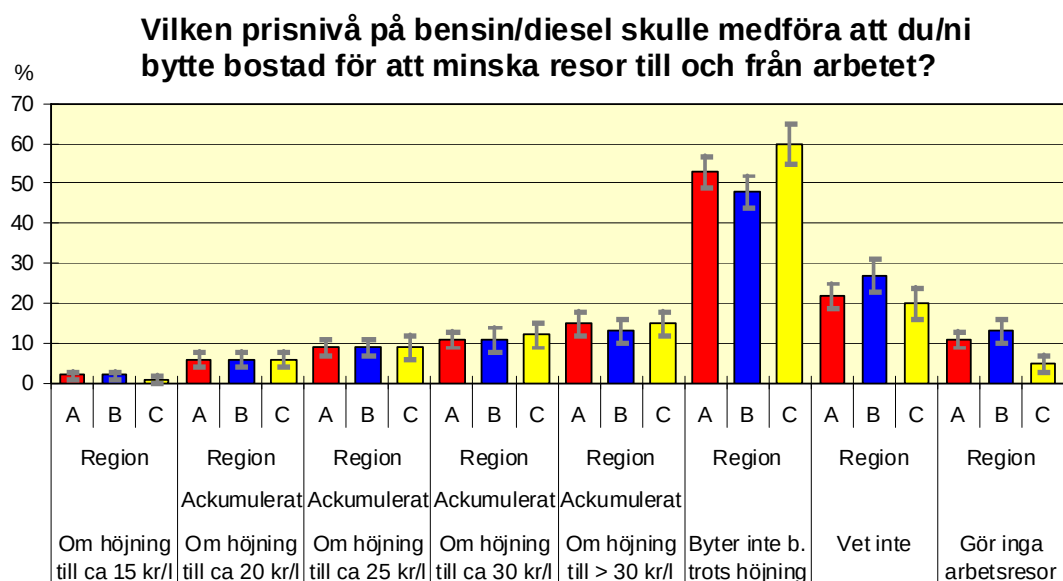
3.1.12 Byta bostad inget alternativ

Runt 15 procent av hushållen skulle kunna tänka sig att byta bostad för att minska resorna till och från arbete, om drivmedelspriset höjs till mer än 30 kronor per liter.

Den dominerande andelen, över 50 procent, av hushållen svarar att de inte kommer att byta bostad för att minska resorna till och från arbetet, trots höga drivmedelspriser. Hushållen inom region C är minst benägna att flytta. Hushåll i region B visar en större benägenhet att kunna byta bostad.

Hushåll med två vuxna och barn är mindre benägna att flytta än övriga.

När det gäller prisnivåer på bränsle går en viss brytpunkt vid svarsalternativet 20 kr och uppåt per liter bensin/diesel.

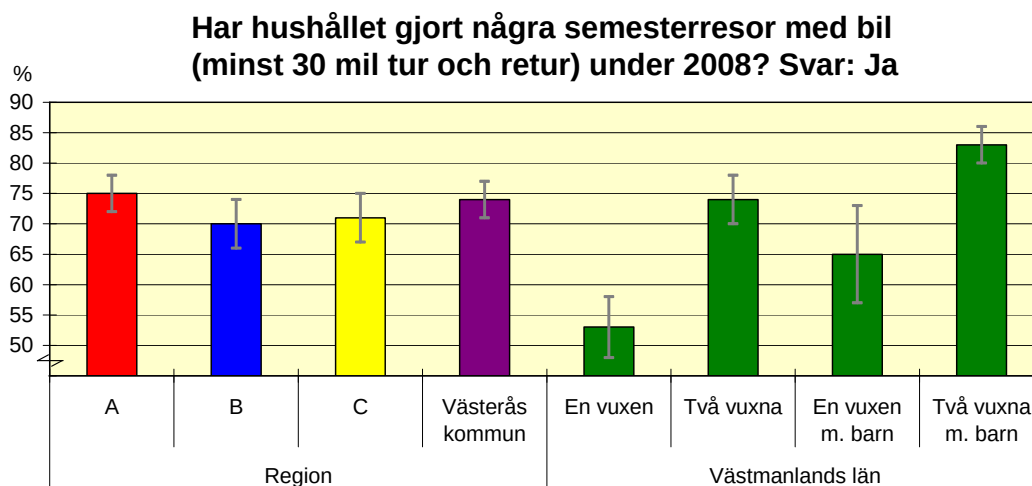


Diagrammet visar en skattning av andel hushåll angett med 95 % konfidensintervall.
De grå linjerna anger intervallet.

3.2 Semesterresor

3.2.1 Hushåll med två vuxna och barn gör i större utsträckning långa semesterresor

Drygt 70 procent av hushållen har gjort semesterresor med bil (minst 30 mil tur och retur) under 2008. Variationerna mellan olika hushållstyper är relativt stora. Av hushåll med två vuxna med barn har drygt 80 procent gjort resor över 30 mil. Lägsta andelen som gjort längre resor finns i gruppen med en vuxen med en andel på drygt 50 procent. Region A har störst andel hushåll som gjort längre resor, cirka 75 procent.



*Diagrammet visar en skattning av andel hushåll angett med 95 % konfidensintervall.
De grå linjerna anger intervallet.*

Hushållen har i genomsnitt gjort drygt 3 resor inom intervallet 30-59 mil (tur och retur), 1,5 resor inom intervallet 60-99 mil och 1 resa längre än 100 mil. Variationerna mellan olika länsdelar är små.

Hushåll med en vuxen och barn gör generellt kortare semesterresor än övriga hushåll.

3.2.2 Bilen vanligast på semestern

Det allra vanligaste färdmedlet vid semesterresor är bil som används av 85 procent av hushållen vid längre semesterresor (minst 30 mil tur och retur). Hushåll med två vuxna, med eller utan barn, använder bilen i ännu högre utsträckning.

Vanligaste alternativet till bil är tåg, särskilt i Västerås (region A och D). Tåget är också ett vanligare val i hushåll med en vuxen med eller utan barn.

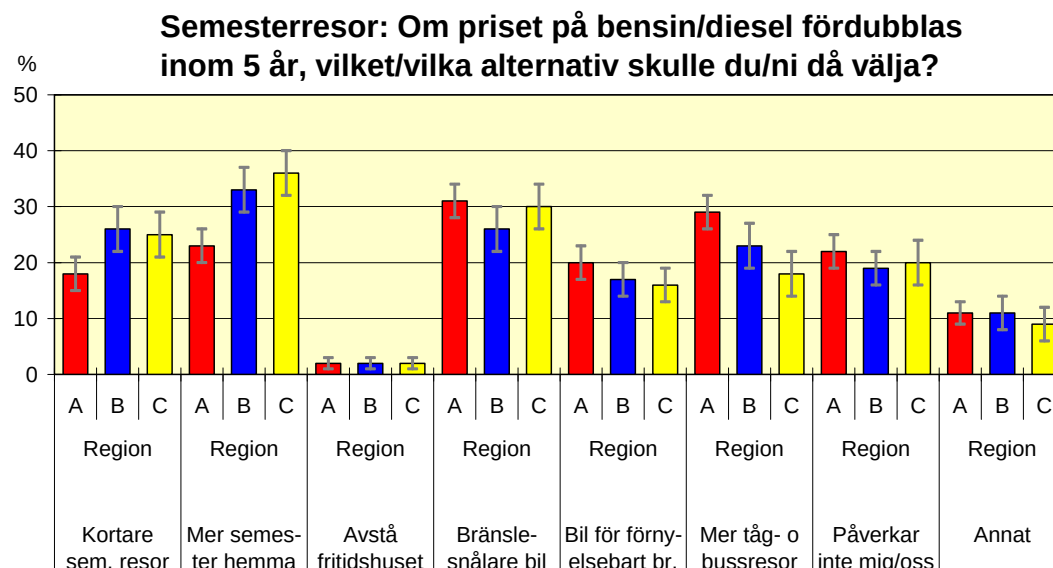
3.2.3 Högre bensinpriser påverkar semesterresorna

Om priset på bensin/diesel skulle fördubblas inom 5 år bedömer hushållen i region B och C att man kommer att tillbringa mer tid hemma, köpa bränslesnålare bil och/eller göra kortare semesterresor.

I region A är det en större andel som anger att man främst kommer att köpa en bränslesnålare bil. Hushållen tror också att man kommer att resa mer med tåg och buss samt att tillbringa mer tid hemma.

Hushåll med barn har i högre utsträckning svarat att man kommer att tillbringa mer tid hemma samt att resa mer med tåg och buss.

Hushåll med två vuxna prioriterar att köpa en bränslesnålare bil. Det gäller i ännu högre utsträckning ensamstående vuxna med barn.



Diagrammet visar en skattning av andel hushåll angett med 95 % konfidensintervall. De grå linjerna anger intervallet.

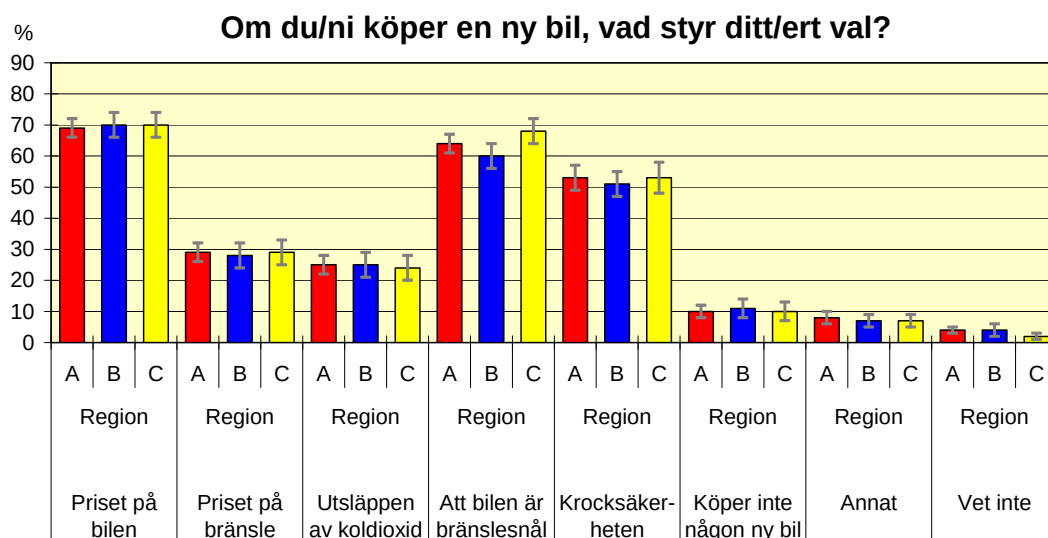
4 Byte av bil

4.1.1 Priset på bilen, bränsleåtgången och krocksäkerheten viktigast vid bilbyte

Vid köp av ny bil prioriterar 70 procent av hushållen priset på bilen, drygt 60 procent att bilen är bränslesnål och över 50 procent krocksäkerheten. Ungefär 30 procent svarar att priset på bränsle påverkar valet.

Omkring 25 procent av hushållen uppger att utsläppen av koldioxid påverkar vilken bil man väljer.

Krocksäkerheten har stor betydelse för hushåll med två vuxna och barn.



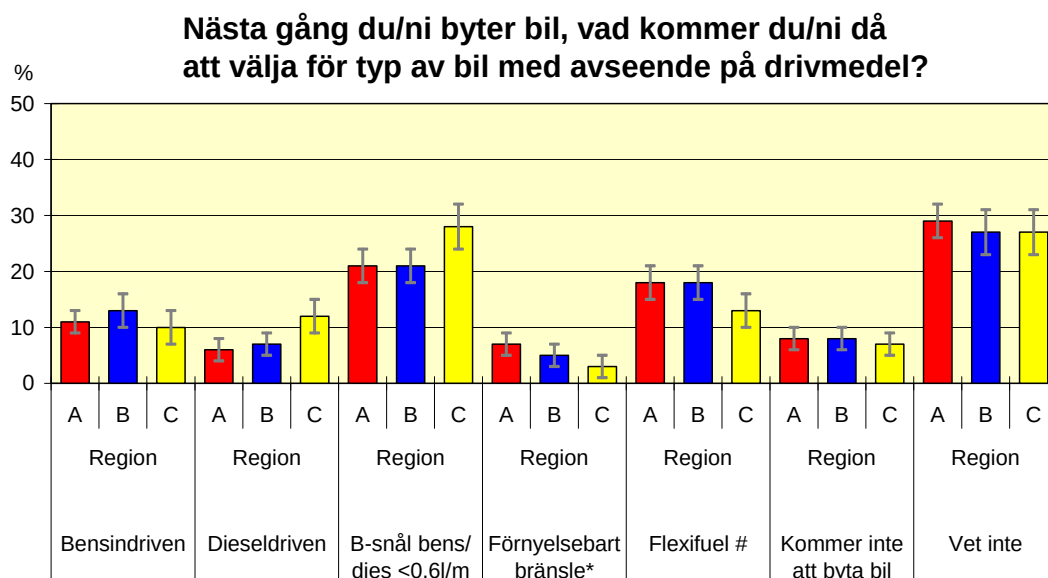
Diagrammet visar en skattning av andel hushåll angett med 95 % konfidensintervall.
De grå linjerna anger intervallet.

4.1.2 Viktigt med bränslesnål bil i framtiden

Bland dem som har en uppfattning om biltyp svarar i genomsnitt nära 25 procent av hushållen att man föredrar en bränslesnål bil som drivs med bensin/diesel. I region C har 28 procent svarat enligt detta alternativ.

Omkring 20 procent av hushållen har svarat att man kan tänka sig en bil som drivs med flexifuel (bensin och förnyelsebart bränsle). Runt 5 procent skulle kunna välja en bil som drivs med enbart förnyelsebart bränsle (t ex etanol eller biogas).

Nästan 30 procent av hushållen har ingen uppfattning om vilken typ av bil som man kommer att välja då det är dags att byta bil.



Diagrammet visar en skattning av andel hushåll angett med 95 % konfidensintervall. De grå linjerna anger intervallet.

* Till exempel etanol och biogas

Drivs med bensin och förnyelsebart bränsle

5 Fritidshus

5.1.1 Fritidshuset betyder mycket

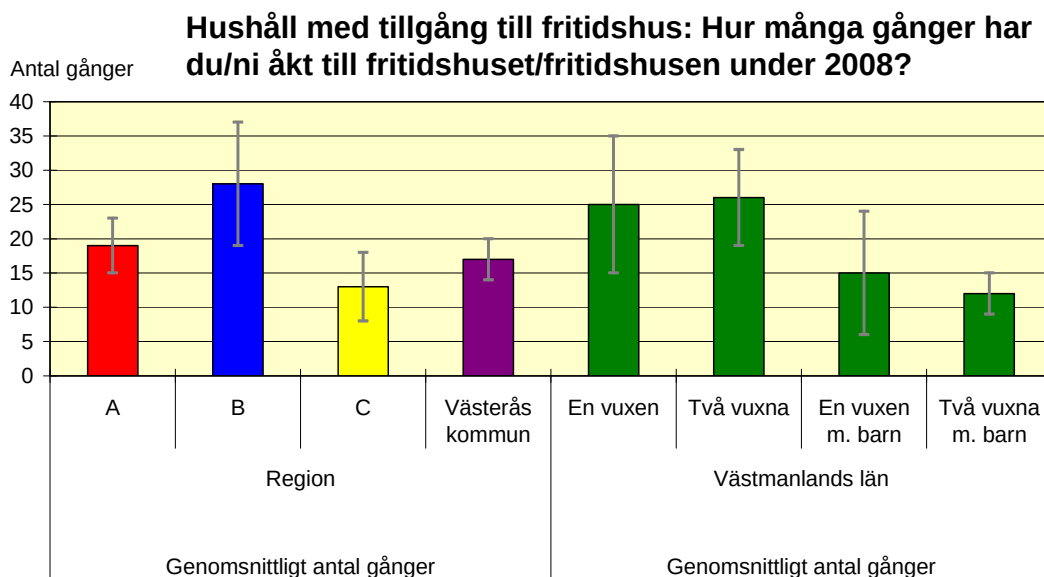
Omkring 30 procent av hushållen har tillgång till ett fritidshus och ytterligare 5 procent till mer än ett. Lägsta andelen hushåll med tillgång till fritidshus finns i region C, med en andel på knappt 20 procent.

Ser man till olika hushållstyper har omkring 35 procent av hushållen med två vuxna utan barn tillgång till fritidshus, vilket är betydligt högre än andra hushållstyper.

Fritidsbostaden ligger i genomsnitt på omkring 30 mil från den ordinarie bostaden. För hushåll i region C är avståndet i genomsnitt lite längre, 35 mil.

Cirka 95 procent av hushållen åker bil till fritidshuset.

De som har tillgång till fritidshus har i genomsnitt åkt dit omkring 20 gånger under 2008. Hushåll i region B har gjort nära 30 resor. Vuxna utan barn har fler resor än hushåll med barn, vilket kanske hänger samman med att man har mer tid och är mer flexibel.



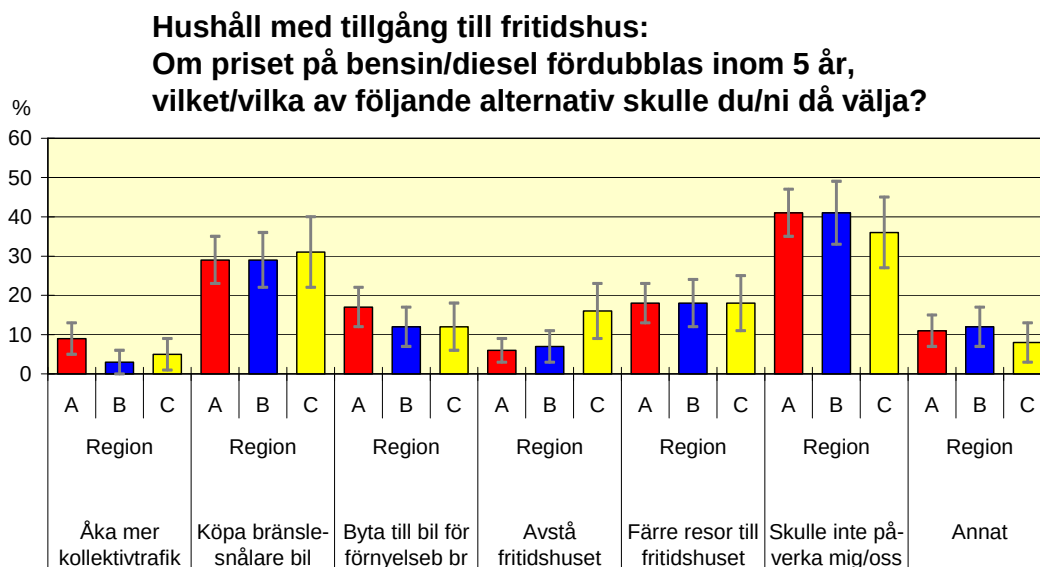
Diagrammet visar en skattning av genomsnitt per hushåll angett med 95 % konfidensintervall. De grå linjerna anger intervallet.

Hushåll med tillgång till fritidshus är generellt sett inte beredda att avstå fritidshuset om priserna på bensin/diesel fördubblas inom 5 års. Runt 20 procent svarar däremot att man kan komma att åka dit mer sällan.

En viss tendens finns dock bland hushåll i region C att överväga att avstå fritidsboendet.

Omkring 30 procent av hushållen kan tänka sig att kompensera ökade bränslepriser med att köpa en bränslesnålare bil. Hela 40 procent av hushållen uppger att fördubblade bränslepriser inte skulle påverka deras vanor när det gäller besök i fritidshus. Detta gäller i ännu högre utsträckning hushåll med enbart två vuxna.

Hushåll i region A svarar i högre utsträckning än övriga att man kan tänka sig att åka mer kollektivt till fritidshuset.



Diagrammet visar en skattning av andel hushåll angett med 95 % konfidensintervall.
De grå linjerna anger intervallet.

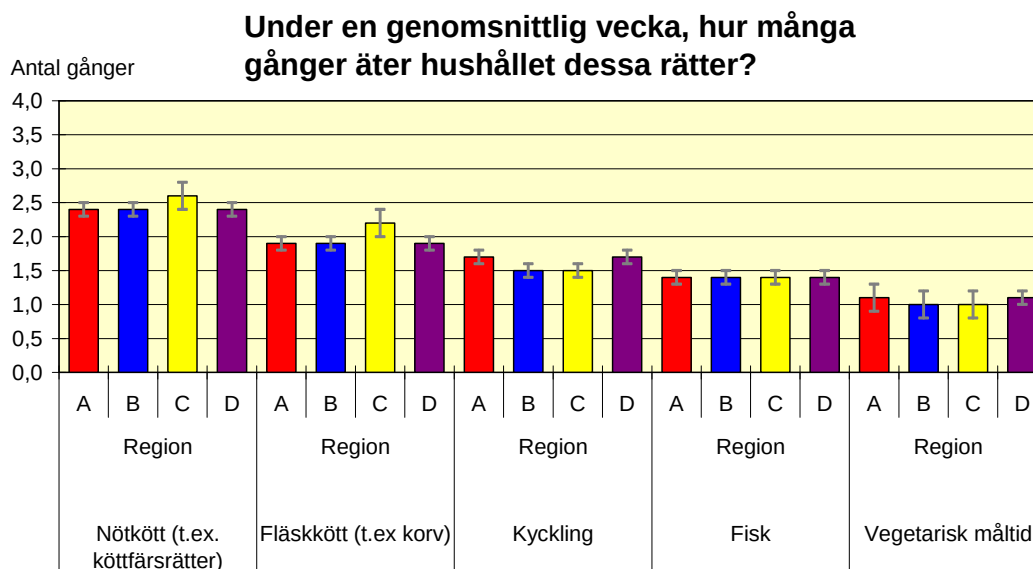
6 Livsmedel

6.1.1 Mycket kött på tallriken

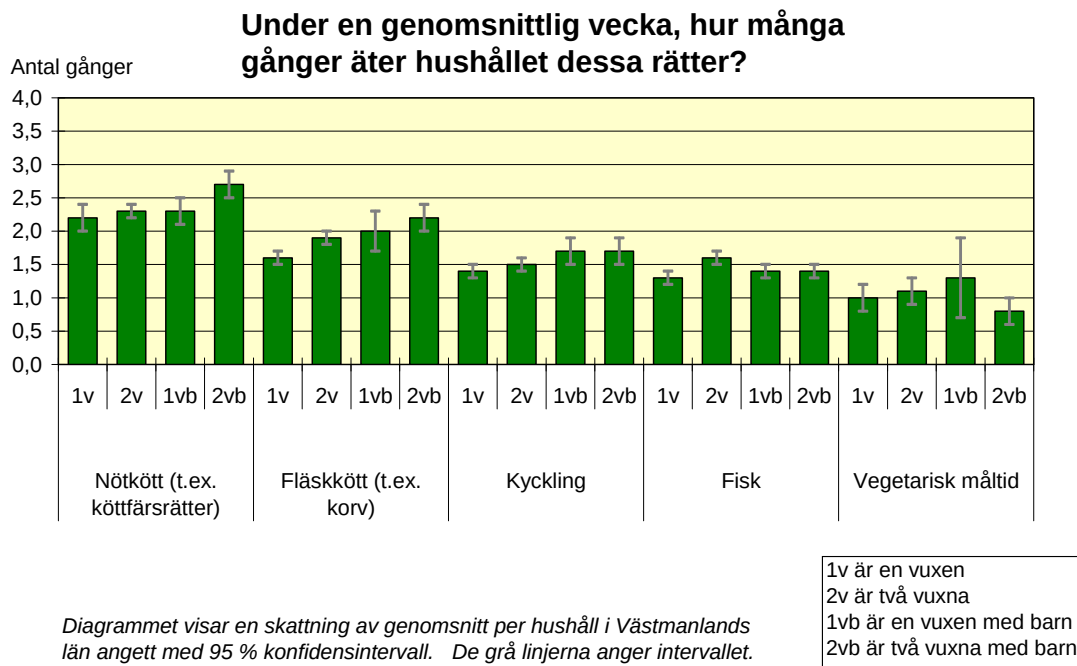
I enkäten har också ställts frågor om vilka livsmedel som hushållen äter under en genomsnittlig vecka. Här kan konstateras att västmanlänningarna äter mycket kött.

- Maträtter med nötkött äts i genomsnitt 2,4 gånger per vecka. Det är något vanligare att barnfamiljer äter nötkött.
- Hushållen äter fläskrätter (t ex korv) ungefär 2 gånger i veckan, framförallt barnfamiljer.
- Maträtter med lamm äts mycket sällan.
- Hushållen äter kyckling drygt en gång i veckan, framförallt barnfamiljer.
- Fisk äter man ungefär en gång i veckan. Och det är något vanligare att hushåll med bara vuxna väljer fisk.
- En måltid i veckan är enligt intervjuaren vegetarisk.

Hushåll med två vuxna och barn äter köträtter i något högre utsträckning än övriga hushåll.



Diagrammet visar en skattning av genomsnitt per hushåll angett med 95 % konfidensintervall. De grå linjerna anger intervallet. Region D är Västerås kommun.



6.1.2 Mat och klimat ingen given kombination

Hushållen fick avslutningsvis svara på frågan om man tar hänsyn till matvanornas klimatpåverkan när man handlar mat. Flera alternativ kunde väljas.

Knappt hälften svarar att man inte tar hänsyn till klimatet vid matinköpen. Bland dem som svarat ja uppger:

- 25 procent att man ofta handlar ekologiska och KRAV-märkta matvaror
- Nära 25 procent av hushållen svarar att de oftast handlar närproducerade livsmedel
- 20 procent att man väljer livsmedel efter säsong
- Drygt 10 procent att man väljer livsmedel som man vet begränsar klimatpåverkan

7 Slutsatser

Det krävs omfattande prishöjningar på drivmedel för att hushållen i länet ska dra ner på bilkörningen. Om bränslepriserna höjs kommer hushållen att prioritera om i sin hushållsekonomi.

Högre bränslepriser kommer inte att påverka den fysiska strukturen i så stor utsträckning. Människor kommer att bo kvar och man kommer inte att göra sig av med sina fritidshus.

För att minska bilkostnaderna är det viktigt för en stor del av hushållen att kunna byta till en bränslesnålare bil. Det är också angeläget med bra cykel- och promenadstråk, eftersom många kommer att cykla och promenera mer. Det är också viktigt med en väl fungerande kollektivtrafik. Här ligger ett stort ansvar på kommunerna och trafikhuvudmännen.

Bilen är ett långsiktigt åtagande. I Sverige finns 4 400 000 personbilar i trafik. Av dessa registrerades 276 000 under 2008⁹. Utbytestakten är alltså i genomsnitt 16 år sett till hela bilparken. Det finns en stor osäkerhet bland intervjuhushållen när det gäller val av drivmedel vid framtida bilköp. Nästan en tredjedel av hushållen anger att de inte vet vilket bränsle deras framtida bil ska drivas med. Det här indikerar att det finns en stor möjlighet att genom olika styrmedel påverka fördelningen mellan bränslen i framtidens bilpark.

En tredjedel av hushållen anger att de skulle byta ut sin bil mot en bränslesnålare bil om bensinpriset skulle fördubblas, och ungefär en femtedel skulle byta till förnybara bränslen. Nationellt gäller att på olika sätt främja möjligheterna att byta ut dagens fordon till bränslesnålare samt att göra det attraktivt att köpa fordon som drivs av förnybara bränslen.

De boende i region C, dvs länets glesast befolkade områden, kör mer bil än övriga länsinvånare. I region C finns inte så många alternativ till bilen, varken för pendlingsresor eller för fritidsresor. Ett undantag är skolskjutsverksamheten som är omfattande just i region C. Sammantaget kan sägas att boende i region C är de som är mest beroende av bilen och att många hushåll byggt upp sin vardag runt att kunna transportera sig långa sträckor med bil varje dag. Runt 70 procent av hushållen i region C har två eller fler bilar och en majoritet av hushållen kör mer än 2000 mil i bil per år.

Undersökningsresultaten visar på att hushållen i region C också är de som är mest sårbara för förändringar av drivmedelspriserna. Vid ökade drivmedelspriser är det signifikant fler i region C än i de andra regionerna som uppger att de har svårt att minska sin bilkörning. Hellre minskar man då på annan konsumtion. En fjärdedel av hushållen i region C uppger att de under de senaste åren minskat på annan konsumtion i samband med att bränslepriserna stigit. Signifikant fler än i de andra

⁹ Transportstyrelsens fordonsstatistik,
<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Press/Statistik/Vag/Fordonsstatistik/>

regionerna är också beredda att byta bostad för att minska sitt bilberoende i och med att drivmedelspriserna höjs. Resultaten i undersökningen står till viss del i motsats till målet om en levande landsbygd, som är avhängigt ett effektivt transportsystem för personer och varor.

Efter en stadig uppgång i antalet körda mil per invånare och år i länet, syntes ett trendbrott mellan år 2007 och 2008, när antalet körda kilometer per invånare och år minskade med drygt 1 procent, ner till omkring 700 km/invånare och år. Effekterna av den pågående lågkonjunkturen har troligen effekt även på bilresandet. Enligt undersökningen är det ungefär 20 procent av hushållen som säger sig ha minskat på sin bilkörning mellan 2007 och 2008, medan 10 procent istället kör mer bil. Det behövs mer ingående studier av statistiken i bilregistret för att kunna avgöra om trendbrottet är ett utslag av att många hushåll kör något mindre, eller om det är så att ett fåtal hushåll står för en stor minskning medan andra hushåll ökat sin bilkörning. Vilka socioekonomiska grupper som står för ökningen respektive minskningen skulle också behöva utredas närmare.

Hushållens bilanvändning under en vanlig vecka visar på skillnader mellan hushåll med barn och utan barn. En vuxen med barn har fler bilresor i alla ärendekategorier utom veckoinköp, jämfört med en vuxen utan barn. Men även om förekomsten av barn i hushållet tycks öka behovet av bil för att klara vardagslogistiken, så är det inte barnfamiljerna som står för det stora bilresandet om man undersöker det genomsnittliga bilresandet per individ.

Om man gör antagandet att hushållen som svarat på enkäten har samma hushållsstruktur som länet i stort, finns det i genomsnitt 1,9 barn i hushållen med två vuxna med barn, och 1,5 barn i hushållen med en vuxen med barn¹⁰. Genomsnittligt antal bilresor under en vecka per hushållsmedlem blir alltså 4 bilresor i familjer med två vuxna och två barn och 6 bilresor per hushållsmedlem i hushåll med enbart två vuxna. I familjer med en vuxen med barn gör man knappt 5 bilresor per hushållsmedlem och vecka, i hushåll med en vuxen utan barn görs drygt 9 bilresor.

Förekomsten av barn i ett bilägande hushåll gör att bilresandet i hushållet ökar med endast ungefär 20 procent och det gäller både i hushåll med en vuxen och med två vuxna. Behovet av bil, såväl som vanan att använda bil, finns alltså i alla hushållskonstellationer. Många typer av ärenden måste utföras lika regelbundet oavsett om hushållet innehåller en eller fem personer. Resultaten i den här undersökningen visar på behovet att ytterligare utreda vilka grupper i länet som är direkt hänvisade till att ta bilen på att det inte finns några andra sätt att resa och klargöra förutsättningarna för dessa grupper att klara vardagen i en framtid med höjda bränslepriser.

Resultaten visar också på en tendens till att enpersonershushåll med barn skiljer ut sig bland svaren.

¹⁰ www.scb.se, Barn- och familjestatistik

Då denna undersökning planerades fanns inte genusperspektivet med i utredningsförutsättningarna. Finns det en skillnad mellan hur män och kvinnor påverkas av klimatförändringarna och klimatpolitiken? Även detta vore angeläget att studera vidare.



Bilaga - Frågeformulär

Bakgrundsfrågor

1. a) Hur många personer ingår i hushållet?

*Räkna alla vuxna samt de barn som bor minst halva tiden i hushållet.
Räkna inte med ev. inneboende.*

personer

b) Hur många av personerna i hushållet är barn ...

... 18 år eller äldre?

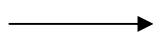
... under 18 år?

2. Äger du/någon i hushållet en eller flera bilar?

Svara "Ja" även om du har tjänste- eller leasingbil.

1 ☐ Ja

2 ☐ Nej



Vi tackar för din/er medverkan och ber dig/er att skicka in blanketten i bifogat svarskuvert

3. Hur många bilar finns i hushållet?

Räkna även med eventuell tjänste- eller leasingbil.

Antal bilar:

4. Vilken typ av drivmedel är bilen/bilarna avsedda för?

Flera alternativ kan kryssas för.

1 ☐ Bensin

1 ☐ Diesel

1 ☐ E85

1 ☐ Biogas

1 ☐ Annat



+

+

5. Vilken är din/er huvudsakliga sysselsättning?

Kryssa för ett eller flera svarsalternativ för varje person i hushållet som är 18 år eller äldre.
Finns det två personer som är 18 år eller äldre så ska två rader fyllas i.

Om fler än 5 personer, fyll i för de 5 äldsta.

	Yrkes- arbete, heltid	Yrkes- arbete, deltid	Pensio- när	Stude- rande, heltid	Stude- rande, halvtid	Långtids- sjuk- skriven	Annat
	1	1	1	1	1	1	1
Person 1:	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Person 2:	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Person 3:	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Person 4:	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Person 5:	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

6. Vilken är din/er högsta utbildning?

Kryssa för ett svarsalternativ för varje person i hushållet som är 18 år eller äldre.
Finns det två personer som är 18 år eller äldre så ska två rader fyllas i.

Om fler än 5 personer, fyll i för de 5 äldsta.

	Grundskola, folkskola, realskola eller liknande	2-årig gymnasie- utbildning eller fackskola	3- eller 4- årig gymnasie- utbildning	Efter- gymnasial utbildning kortare än 3 år	Efter- gymnasial utbildning 3 år eller längre	Vet inte
	1	2	3	4	5	6
Person 1:	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Person 2:	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Person 3:	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Person 4:	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Person 5:	☐	☐	☐	☐	☐	☐

7. Hur stor är hushållets ungefärliga sammanlagda månadsinkomst före skatt?

Räkna den sammanlagda inkomsten för alla i hushållet.

Med inkomst avses lön, arbetslöshetsersättning, ersättning från försäkringskassa, rörelseinkomster, pensioner mm. samt olika bidrag som t ex barn-, studie- och underhållsbidrag.

- 1 ☐ 0 – 8 499 kronor
 2 ☐ 8 500 – 16 499 kronor
 3 ☐ 16 500 – 24 999 kronor
 4 ☐ 25 000 – 33 499 kronor
 5 ☐ 33 500 – 49 999 kronor
 6 ☐ 50 000 kronor eller mer

+

+



8. Har hushållet ändrat vanor på grund av klimatförändringarna?

Flera alternativ kan kryssas för.

- 1 ☐ Nej
- 1 ☐ Ja, när det gäller resor till och från arbete, skjutsa barn, dvs vardagsresor
- 1 ☐ Ja, när det gäller semesterresor
- 1 ☐ Ja, när det gäller matvanor
- 1 ☐ Ja, när det gäller konsumtion i övrigt
- 1 ☐ Ja, när det gäller boende
- 1 ☐ Vet inte
- 1 ☐ Annat, skriv i rutan:

Resvanor - vardagsresor

9. a) Ungefär hur många mil har hushållet sammanlagt rest med bil under 2008?

Räkna alla de resor som du/ni gjort med någon av de bilar som hushållet disponerar.

Räkna inte med tjänsteresor under arbetstid.

- 1 ☐ 0 – 1 000 mil
- 2 ☐ 1 001 – 1 500 mil
- 3 ☐ 1 501 – 2 000 mil
- 4 ☐ 2 001 – 2 500 mil
- 5 ☐ 2 501 – 3 000 mil
- 6 ☐ 3 001 – 4 000 mil
- 7 ☐ 4 001 – 5 000 mil
- 8 ☐ Över 5 000 mil

b) Hur många mil reser hushållet med bil i genomsnitt under en vanlig vecka avseende ...

Om inga sådana resor görs skriv "0".

... pendling till och från arbete/skola?

mil

... service (t ex handla mat etc, sjukvård, andra ärenden)?

mil

... fritid (nöjen mm utöver resor till fritidshus)?

mil



10. Hur många gånger kör hushållet bil under en vanlig vecka?

Räkna alla gånger som du/ni kör med någon av de bilar som hushållet disponerar.
En resa fram och tillbaka till t.ex. affären eller arbetet ska räknas som en gång.

Räkna in resor till och från arbetet, men inte tjänsteresor under arbetstid.

Fyll i antal gånger (om inga sådana resor gjorts skriv "0")

Till och från arbetet eller skolan (inkl
lämning/hämtning till/från dagis/skola):

gånger

I samband med dagliga inköp:

gånger

Veckoinköp eller andra större inköp:

gånger

Fritidsaktiviteter (inkl skjutsning av barn):

gånger

Andra orsaker:

gånger

11. Hur många gånger åker olika personer i hushållet med kollektivtrafik (buss eller tåg) sammanlagt under en vanlig vecka?

Räkna alla gånger som du/ni åker med kollektivtrafik.

En resa fram och tillbaka till t.ex. affären eller arbetet ska räknas som en gång.

Räkna in resor till och från arbetet, men inte tjänsteresor under arbetstid.

Exempel: Om en vuxen åker tillsammans med ett barn fram och tillbaka till en fotbollsträning räknas det som 2 gånger.

Fyll i antal gånger (om inga sådana resor gjorts skriv "0").

Till och från arbetet eller skolan:

gånger

I samband med dagliga inköp:

gånger

Veckoinköp eller andra större inköp:

gånger

Fritidsaktiviteter:

gånger

Andra orsaker:

gånger



12. a) Reser du/ni mer, mindre eller ungefär lika mycket med bil jämfört med för ett år sedan?

- 1 ☐ Jag/vi reser mer med bil —————→ Gå till fråga 13
2 ☐ Jag/vi reser ungefär lika mycket med bil —————→ Gå till fråga 13
3 ☐ Jag/vi reser mindre med bil

Om du/ni reser mindre med bil.

b) Beror det på att priset på bensin/diesel höjts under det senaste året?

- 1 ☐ Ja, till stor del
2 ☐ Ja, till viss del
3 ☐ Nej, inte alls

13. Priset på bensin/diesel har höjts successivt under det senaste åren. Hur har det påverkat dig/er?

Flera alternativ kan kryssas för

- 1 ☐ Jag/vi åker mer kollektivtrafik (buss eller tåg)
1 ☐ Jag/vi cyklar promenerar oftare
1 ☐ Jag/vi samåker mer med bil
1 ☐ Jag/vi har köpt en bränslesnålare bil
1 ☐ Jag/vi har bytt till en bil för förnyelsebart bränsle
1 ☐ Jag/vi har avstått fritidshuset
1 ☐ Jag/vi har avstått från längre semesterresor
1 ☐ Jag/vi har bytt till en bostad som innebär att jag/vi inte blir lika beroende av bilen
1 ☐ Jag/vi har sänkt matkostnaderna
1 ☐ Jag/vi har minskat på annan konsumtion
1 ☐ Det har inte påverkat mig/oss
1 ☐ Annat, skriv i rutan:

14. Om bensinpriset/dieselpriiset skulle fördubblas inom 5 år, vilket/vilka av följande alternativ skulle du/ni då välja?

Flera alternativ kan kryssas för.

- 1 ☐ Åka mer kollektivtrafik (buss eller tåg)
1 ☐ Cykla/promenera oftare
1 ☐ Samåka mer med bil
1 ☐ Köpa en bränslesnålare bil
1 ☐ Byta till en bil för förnyelsebart bränsle
1 ☐ Avstå fritidshuset
1 ☐ Avstå från längre semesterresor
1 ☐ Byta till en bostad som innebär att ni inte blir lika beroende av bilen
1 ☐ Sänka matkostnaderna
1 ☐ Minska på annan konsumtion
1 ☐ Det skulle inte påverka mig/oss
1 ☐ Annat, skriv i rutan:





15. Vilken prisnivå på bensin/diesel skulle medföra att du/ni skulle sluta med någon eller några av de bilresor som du/ni idag gör varje vecka? Exempelvis resor till och från arbete, skjutsa barn, handla mat etc.

- 1 ☐ Jag/vi gör inte några bilresor regelbundet varje vecka
- 2 ☐ Om priserna höjs till cirka 15 kronor per liter
- 3 ☐ Om priserna höjs till cirka 20 kronor per liter
- 4 ☐ Om priserna höjs till cirka 25 kronor per liter
- 5 ☐ Om priserna höjs till cirka 30 kronor per liter
- 6 ☐ Om priserna höjs till mer än 30 kronor per liter
- 7 ☐ Jag/vi kommer inte att minska resandet, trots höga drivmedelspriser
- 8 ☐ Vet inte

16. Vilken prisnivå på bensin/diesel skulle medföra att du/ni skulle göra er av med bilen?

- 1 ☐ Om priserna höjs till cirka 15 kronor per liter
- 2 ☐ Om priserna höjs till cirka 20 kronor per liter
- 3 ☐ Om priserna höjs till cirka 25 kronor per liter
- 4 ☐ Om priserna höjs till cirka 30 kronor per liter
- 5 ☐ Om priserna höjs till mer än 30 kronor per liter
- 6 ☐ Jag/vi kommer inte att göra mig/oss av med bilen, trots höga drivmedelspriser
- 7 ☐ Vet inte

17. Vilken prisnivå på bensin/diesel skulle medföra att du/ni bytte bostad för att minska resor till och från arbetet?

- 1 ☐ Jag/vi gör inga resor till och från arbetet
- 2 ☐ Om priserna höjs till cirka 15 kronor per liter
- 3 ☐ Om priserna höjs till cirka 20 kronor per liter
- 4 ☐ Om priserna höjs till cirka 25 kronor per liter
- 5 ☐ Om priserna höjs till cirka 30 kronor per liter
- 6 ☐ Om priserna höjs till mer än 30 kronor per liter
- 7 ☐ Jag/vi kommer inte att byta bostad för att minska resorna till och från arbetet, trots höga drivmedelspriser
- 8 ☐ Vet inte





Resvanor - semesterresor

18. a) Har hushållet gjort några semesterresor med bil (minst 30 mil tur och retur) under 2008?
Här avses alla resor, minst 30 mil tur och retur, som gjorts med bil av någon i hushållet under ledighet sommar, höst, vinter och vår samt långhelger.

1 ☐ Ja

2 ☐ Nej —————→ Gå till fråga 19

- b) Hur många sådana semesterresor med bil har hushållet sammanlagt gjort under 2008?

*Fyll i antal resor som gjorts
(om inga sådana resor gjorts skriv "0").*

a) Antal resor **30 – 59 mil** tur och retur

resor

b) Antal resor **60 – 99 mil** tur och retur

resor

b) Antal resor **100 mil eller längre** tur och retur

resor

19. Vilket färdmedel är vanligast när du/ni gör en längre semesterresa inom Sverige (minst 30 mil tur och retur)?

Med semester avses ledighet under sommar, höst, vinter och vår samt långhelger.

1 ☐ Bil

2 ☐ Motorcykel

3 ☐ Buss

4 ☐ Tåg

5 ☐ Flyg

6 ☐ Cykel

7 ☐ Annat

8 ☐ Jag/vi gör inga resor inom Sverige

20. Om priset på bensin/diesel fördubblas inom 5 år, vilket/vilka av följande alternativ skulle du/ni då välja?

Flera alternativ kan kryssas för.

1 ☐ Göra kortare semesterresor

1 ☐ Tillbringa mera tid hemma under semestern

1 ☐ Avstå fritidshuset

1 ☐ Köpa en bränslesnålare bil

1 ☐ Byta till en bil med förnyelsebart bränsle

1 ☐ Resa mer med tåg och buss

1 ☐ Det skulle inte påverka mig/oss

1 ☐ Annat





Byte av bil

21. Om du/ni köper en ny bil, vad styr ditt/ert val?

Flera alternativ kan kryssas för.

- 1 ☐ Priset på bilen
- 1 ☐ Priset på bränsle
- 1 ☐ Utsläppen av koldioxid
- 1 ☐ Att bilen är bränslesnål
- 1 ☐ Krocksäkerheten
- 1 ☐ Jag/vi kommer inte att köpa någon ny bil
- 1 ☐ Annat, skriv i rutan:
- 1 ☐ Vet inte

22. Nästa gång du/ni byter bil, vad kommer du/ni då att välja för typ av bil med avseende på drivmedel?

- 1 ☐ En bil som drivs med bensin
- 2 ☐ En bil som drivs med diesel
- 3 ☐ En bränslesnål bil som drivs med bensin/diesel (mindre än 0,6 liter per mil)
- 4 ☐ En bil som drivs med förnyelsebart bränsle (t ex etanol eller biogas)
- 5 ☐ En bil som drivs med bensin och/eller förnyelsebart bränsle (t ex etanol), så kallad flexifuel
- 6 ☐ Jag/vi kommer inte att byta bil
- 7 ☐ Vet inte

Boende

23. I vilken typ av bostad bor du/ni?

Tänk på den bostad där du/ni är folkbokförd.

- 1 ☐ Lägenhet
- 2 ☐ Rum i studenthus/korridor
- 3 ☐ Radhus/kedjehus
- 4 ☐ Friliggande villa
- 5 ☐ Annat

24. Vilken typ av upplåtelseform har din/er bostad?

- 1 ☐ Hyresrätt
- 2 ☐ Bostadsrätt
- 3 ☐ Äganderätt/arrende
- 4 ☐ Annat

25. Hur stor är bostaden?

kvadratmeter





26. Hur värms bostaden huvudsakligen upp?

- 01 ☐ Direktverkande el
- 02 ☐ Elpatron (vattenburen elvärme)
- 03 ☐ Olja
- 04 ☐ Fjärrvärme
- 05 ☐ Värmepump – luft/luft värmepump
- 06 ☐ Värmepump – frånluft värmepump
- 07 ☐ Värmepump – mark eller bergvärmepump
- 08 ☐ Pellets
- 09 ☐ Vedpanna
- 10 ☐ Annat
- 11 ☐ Vet inte

27. Äger eller har du/ni tillgång till ett eller flera fritidshus?

- 1 ☐ Ja, ett
- 2 ☐ Ja, fler än ett
- 3 ☐ Nej → Gå till fråga 33

28. Hur långt ligger fritidshuset från din/er ordinarie bostad?

Om fler än ett fritidshus, fyll i sträckan till det hus där ni tillbringar mest tid.

mil

29. Hur reser du/ni till fritidshuset/fritidshusen?

Välj det alternativ som är vanligast.

- 1 ☐ Bil
- 2 ☐ Tåg/buss
- 3 ☐ Båt/färja
- 4 ☐ Flyg
- 5 ☐ Annat (t ex cykel)

30. Hur många gånger har du/ni åkt till fritidshuset/fritidshusen under 2008?

gånger





31. Hur värms fritidshuset/fritidshusen huvudsakligen upp?

Har du/ni fler än ett fritidshus får flera alternativ kryssas för.

- 1 ☐ Direktverkande el
- 1 ☐ Elpatron (vattenburen elvärme)
- 1 ☐ Olja
- 1 ☐ Fjärrvärme
- 1 ☐ Värmepump – luft/luft värmepump
- 1 ☐ Värmepump – frånluft värmepump
- 1 ☐ Värmepump – mark eller bergvärmepump
- 1 ☐ Pellets
- 1 ☐ Vedpanna
- 1 ☐ Annat
- 1 ☐ Vet inte

32. Om priset på bensin/diesel fördubblas inom 5 år, vilket/vilka av följande alternativ skulle du/ni då välja?

Flera alternativ kan kryssas för.

- 1 ☐ Åka till fritidshuset mera sällan
- 1 ☐ Avstå fritidshuset
- 1 ☐ Köpa en bränslesnålare bil
- 1 ☐ Byta till en bil med förnyelsebart bränsle
- 1 ☐ Resa mer med tåg och buss
- 1 ☐ Det skulle inte påverka mig/oss
- 1 ☐ Annat





Livsmedel

Även våra livsmedel har stor betydelse för klimatet och miljön. Vi ställer nu avslutningsvis några frågor om livsmedel.

33. Under en genomsnittlig vecka, hur många gånger äter hushållet ...

Svara för de måltider som tillagas i hemmet. Räkna även med hel- och halvfabrikat eller om måltiden enbart "värms upp" i t.ex. mikrovågsugn.

Om olika personer äter olika rätter (t.ex. att hälften av personerna i hushållet äter en vegetarisk rätt och hälften en kycklingrätt) ska en "etta" sättas för både "en vegetarisk måltid" och "kyckling".

Antal gånger

... nötkött (t ex köttfärsrätter)?	
... fläskkött (t ex korv)?	
... lamm?	
... kyckling?	
... fisk?	
... en vegetarisk måltid?	

34. Tar du/ni hänsyn till matvanornas klimatpåverkan när du/ni handlar mat?

Flera alternativ kan kryssas för.

- 1 ☐ Nej
- 1 ☐ Ja, jag/vi handlar oftast ekologiska och KRAV-märkta matvaror
- 1 ☐ Ja, jag/vi handlar oftast närproducerade livsmedel
- 1 ☐ Ja, jag/vi väljer vegetariska livsmedel
- 1 ☐ Ja, jag/vi väljer livsmedel efter säsong
- 1 ☐ Ja, jag/vi väljer sådant som jag/vi vet begränsar klimatpåverkan
- 1 ☐ Vet inte

Tack för att du svarade på enkäten!





VÄSTERÅS STAD



Energimyndigheten



Vägverket

Ingår i Länsstyrelsens rapportserie
ISSN 0284 - 8813

Har du frågor, önskar fler exemplar m m, kontakta
Länsstyrelsen i Västmanlands län, 721 86 Västerås

Tfn 021-19 50 00 | Fax 021-19 51 35 | E-post: vastmanland@lansstyrelsen.se
www.lansstyrelsen.se/vastmanland