

Attitydundersökning bland trafikanter i Lundby

Rapport 2001:21
Version 0.2 17 maj 2001



Dokumentinformation

Titel Attitydundersökning bland trafikanter i Lundby

Serie nr Trivector rapport 2001:21

Författare Karin Neergaard, Trivector Traffic
Liselott Bergman, Trivector Information

Beställare Trafikkontoret, Göteborgs stad
Kontaktperson: Lisa Sundell

Dokumenthistorik

Version Datum Förändring

Distribution



Trivector Traffic AB · Äldermansgatan 13 · 227 64 Lund
Tel 046-38 65 00 · Fax 046-38 65 25 · www.trivector.se

Sammanfattning

Bakgrund

Trafikkontoret i Göteborg vill undersöka allmänhetens inställning till olika frågor som rör trafik, bl a vilka åtgärder medborgare respektive näringsliv helst ser att kommunen satsar på. Trivector Traffic och Trivector Information har därför fått i uppdrag av Trafikkontoret att genomföra en attitydundersökning bland medborgare och arbetsplatser i Göteborg. Denna ska utgöra underlag för ett handlingsprogram. Denna rapport behandlar stadsdelen Lundby, där ett extraurval och särskild analys gjorts. Att Lundby har valts ut speciellt beror på att denna stadsdel ingår i ett pilotprojekt, *Vision Lundby*, som syftar till att förändra transportmönster och resbeteende.

Metod

Metoden som använts för attitydundersökningen i Lundby (respektive Göteborg) består i huvudsak av:

- Kvalitativ studie: fokusgrupper med representanter från arbetsplatser respektive medborgare i Göteborg (ej specifikt Lundby)
- Kvantitativ studie: enkäter till 163 arbetsplatser respektive 636 medborgare i Lundby. Av dessa ingår 61 respektive 136 i urvalet för Göteborg (se rapport 2001:18) och övriga tillhör extraurvalet.

Svaren har sammanställts i en databas och analyserats med hjälp av statistikprogrammet SPSS. Resultaten för Lundby bygger på svar från 405 medborgare (64 % svarsfrekvens) respektive 129 arbetsplatser (79 % svarsfrekvens).

Resultat

Medborgare

De GAP-analyser som gjorts för medborgarenkäten visar att respondenterna i Lundby inte skiljer sig nämnvärt från dem i Göteborgsstudien. Det finns ett stort gap mellan viktighet och nöjdhet när det gäller framförallt luften och trafiksäkerheten i *centrala Göteborg*. Luften, trafiksäkerheten samt tillgängligheten med kollektivtrafik i *hela Göteborg* är andra faktorer med stora skillnader mellan viktighet och nöjdhet. Avgaser och därefter trängsel upplevs vara de största problemen som trafiken ger upphov till i Göteborg. I Lundby är man mindre nöjd med luften och stadsmiljön i bostadsområdet än den genomsnittlige göteborgaren.

Trafikinformation är viktigt för respondenterna, särskilt den om kollektivtrafiken. Respondenterna i Lundby, liksom i Göteborg, har dock dålig kännedom om flera av de informationskällor som finns. Av informationskällorna på Internet som fanns med i enkäten är det Västtrafiks information om tider etc som är den sida som störst andel respondenter känner till. Göteborgs Trafikinformation och Vägverkets information om vägarna är exempel på webbsidor som en mycket liten andel känner till. Den information som ef-

terfrågas av majoriteten (hela Göteborg) är skyltning för biltrafik och kollektivtrafik: dels fast skyltning, dels realtidsinformation på VMS-skyltar respektive på hållplatsskyltar. Radio är en annan viktig informationskälla. Det är alltså framförallt information under resan som efterfrågas.

I enkäten tillfrågades respondenterna om sin inställning till olika lösningar av trafikproblem. Fler VMS-skyltar anses vara den bästa lösningen. En stor andel av respondenterna tror att bättre kollektivtrafik löser problemen: fler kollektivtrafiklinjer och realtidsinformation på hållplatserna är två av de åtgärder som fått högst betyg av alternativen i enkäten. Bilfri innerstad (med undantag för kollektivtrafik och nyttotrafik), kampanj för alternativ till bilen, samåkningskörväg och hjälp att hitta samåkningspartner är mindre populära men betraktas som ganska bra lösningar. Biltullar är majoriteten negativa till. Lundbyrespondenternas svar skiljer sig här inte nämnvärt från dem i Göteborgsstudien.

Drygt tre fjärdedelar av respondenterna tycker att ett sk ”grönt reskort” (som kan användas för betalning av kollektivtrafik, cykelhyra, parkeringsavgifter mm) är en bra idé. Ungefär hälften uppger att de skulle kunna tänka sig att använda det, vilket är samma andel som i Göteborgsstudien. Ungefär en femtedel av respondenterna kan tänka sig att vara med i en bilpool. Detta är något färre än i Göteborgsstudien.

Drygt två tredjedelar av bilisterna uppger att de skulle kunna tänka sig att åka mer kollektivt (framförallt till arbetet) om det bl a fanns bättre förbindelser. Att samåka mer kan knappt hälften av bilisterna tänka sig (framförallt till arbetet). Förutsättningen för detta är bl a mer regelbundna arbetstider, möjlighet till avdrag och dyrare bensin. En mycket liten andel av respondenterna (detta gäller även hela Göteborg) använder cykeln för arbets- och/eller fritidsresor. Nästan tre fjärdedelar av samtliga respondenter i Lundby kan dock tänka sig att cykla mer, framförallt på fritiden. Det som skulle få respondenterna att cykla mer är framförallt trafiksäkrare gator, fler cykelvägar och trevligare cykelmiljö där stråken ligger längre från de stora lederna, mer separerade.

Arbetsplatser

Skillnaderna i inställning hos representanter för företag i Lundby skiljer sig inte på många punkter från inställningen hos Göteborgsföretagen i övrigt. Den mest uppenbara skillnaden mellan Lundby och övriga Göteborgsföretag är att Lundbyföretagen generellt upplever problemen vid arbetsplatsen (i Lundby) som något mindre än Göteborgsföretagen generellt. Det enda undantaget från detta är ”ful stadsmiljö” som Lundbyföretagen ser som ett något större problem än övriga företag. I hela Göteborg däremot upplever Lundbyföretagen generellt större trafikproblem än övriga Göteborgsföretag. Vissa mindre skillnader finns också i inställning till hur trafikproblem i Göteborgs innerstad bör lösas. I övrigt överensstämmer resultaten i Lundbystudien väl med Göteborgsstudien.

Det trafikproblem respondenterna i denna studie, liksom i Göteborgsstudien, upplever som det största är trängsel och köbildning. De lösningar respondenterna är mest positiva till för att åtgärda problemen är att bygga fler

tunnlar, vägar och kringfartsleder. Många respondenter efterlyser också en förbättrad kollektivtrafik samt mer frekvent och mer aktuell trafikinformation, helst via radio. Mest negativa är företagen till biltullar.

Få arbetsplatser arbetar idag aktivt med de anställdas arbets- och tjänsteresor. Betydligt fler, ett företag av fyra, menar dock att de är intresserade av att arbeta mer med dessa frågor. Det främsta skälet till detta intresse uppges vara miljöhänsyn.

Resultaten från denna enkätstudie visar på ett behov av att rikta ytterligare information till arbetsplatserna i Göteborg, dels om vilken trafikinformation som idag finns att tillgå, dels om hur man på olika sätt kan arbeta med åtgärder som berör de anställdas arbets- och tjänsteresor. För att motivera företagen att arbeta med dessa frågor bör man i första hand belysa de positiva konsekvenser detta arbete kan föra med sig för miljön samt för ekonomin (såväl för företaget som för den anställde). Dessutom kan förändrade resvanor medföra förbättrad personlig hälsa och påverka företagets image positivt. Intresse för att arbeta med åtgärder som berör de anställdas arbets- och tjänsteresor finns hos många företag – detta intresse bör tas tillvara!

Förord

Denna rapport redovisar resultaten från en enkätundersökning om attityder till trafik i Lundby. Undersökningen genomfördes som en komplettering med extrautskick i samband med en större undersökning för hela Göteborg, som redovisas i Trivector rapport 2001:18 (Attitydundersökning bland Göteborgs trafikanter). I denna sammanställning av resultat ingår alltså fler respondenter från Lundby än i Göteborgsstudien.

Arbetet har utförts av civ ing Karin Neergaard, Trivector Traffic och fil mag Liselott Bergman, Trivector Information. Tekn lic Christer Ljungberg, Trivector Traffic och fil dr Inger Linderholm har deltagit som diskussionspartners under arbetets gång.

Kontaktperson på Trafikkontoret har varit Lisa Sundell för Lundby och Malou Wihlborg för studien i Göteborg som helhet.

Trivector Traffic

Lund maj 2001

Innehåll

Sammanfattning	3
Bakgrund	3
Metod	3
Resultat	3
1 Inledning	1
1.1 Bakgrund	1
1.2 Syfte	1
2 Metod	2
2.1 Genomförande av fokusgrupper	2
2.2 Genomförande av enkätstudie	3
2.3 Urval och svarsfrekvens	3
2.4 Analysmetod	4
2.5 Bortfall	4
3 Resultat medborgarenkät Lundby	6
3.1 Bakgrundsdata	6
3.2 Trafikproblem och miljö i Göteborg	11
3.3 Trafikinformation	17
3.4 Inställning till olika lösningar	20
3.5 Förändring av resbeteende	25
4 Resultat arbetsplatsenkät Lundby	30
4.1 Bakgrundsdata	30
4.2 Val av lokalisering	32
4.3 Trafikproblem	34
4.4 Arbetsresor	41
4.5 Godstransporter	46
4.6 Information	49
5 Slutsatser	50

Bilaga 1. Enkät till boende.

Bilaga 2. Enkät till arbetsplatser/företag.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Göteborgstrafiken kännetecknas av alltmer trängsel, begränsad framkomlighet och luftföroreningar – ökande trafik hotar att förvärra situationen. Man måste därför utnyttja infrastrukturen bättre, men hur? Vad vill medborgarna respektive näringslivet att kommunen helst satsar på när det gäller åtgärder i trafiken?

Som grund för planeringen vill Trafikkontoret undersöka inställningen i dessa frågor hos ett representativt urval av stadens medborgare respektive företag. Undersökningen skall utgöra underlag för åtgärder i handlingsprogram för trafiken i Göteborg.

I stadsdelen Lundby har ett arbete för att förändra transportmönster och resbeteende påbörjats inom projektet *Vision Lundby*. Denna stadsdel är därför särskilt intressant att studera för att kunna följa upp och mäta effekterna av projektet. Undersökningen för hela Göteborg har därför kompletterats med ett extraurval för Lundby. Denna rapport redovisar resultat av analyserna som gjorts för stadsdelen Lundby. Jämförelser görs med Göteborgsstudien (som redovisas i rapport 2001:18) i de fall de är intressanta.

Vision Lundby är en långsiktig satsning för att få fram hållbara transportlösningar för boende och arbetande i Lundby. Bland projekten finns bl a bilpooler för företag och boende, miljöfordon, samdistribution av gods, etablering av ett ”grönt kort” (betalkort för olika färdmedel) och etablering av matchningsprogram för samåkning.

1.2 Syfte

Syftet med undersökningen är att studera följande:

- Vad allmänheten anser om faktorer som miljö, trängsel och tillgänglighet i Göteborg.
- Inställningen till olika typer av lösningar på problem samt bedöma allmänhetens stöd för en modernare planeringsmodell (mer information/kommunikation, trafikinformatik, trafikstyrning och mer hinder för växande enpersonsbilism).
- Kunskap om den trafikinformation som finns (underlag för framtida informationsbehov).

Särskilt intressant för denna rapport om Lundby är att studera hur medborgares respektive företags attityder skiljer sig från Göteborg som helhet.

2 *Metod*

Metoden som använts för attitydundersökningen i Göteborg består av i princip fyra faser som inkluderar både en kvalitativ och en kvantitativ studie. De fyra faserna är:

- Kvalitativ studie (fokusgrupper)
- Kvantitativ studie (enkätstudie)
- Sammanställning av en databas
- Analys och resultat

Syftet med den **kvalitativa fasen**, fokusgrupperna, är att ta fram en lista med viktiga aspekter med avseende på det som ska studeras.

Resultaten från den kvalitativa studien ligger sedan grund för den **kvantitativa** delen, som i detta fall består av en enkät till en större och representativ urvalsgrupp. Svaren från den kvantitativa studien har därefter kodats och lagrats i en **databas**.

2.1 *Genomförande av fokusgrupper*

Två fokusgrupper har genomförts: en med "vanliga" medborgare och en med representanter från arbetsplatser. Dessa kommer från hela Göteborg och representerar alltså inte Lundby speciellt. Urvalet av deltagarna i båda grupperna gjordes av företaget Detector i Göteborg. Före mötet hade deltagarna fått information om Trafikkontorets verksamhet i form av diverse broschyrer.

Medborgare

Intervjuer med fokusgruppen för medborgare genomfördes på Trafikkontoret den 5 dec 2000 (kvällstid). Gruppen bestod av 13 personer i olika åldrar och med varierande resmönster och val av färdstätt, d v s olika användargrupper.

Diskussionen följde ett schema som delades in i följande rubriker: trafiken allmänt, kollektivtrafiken, cykeltrafiken, biltrafiken informationen, övrigt. Till dessa fanns fem undergrupper: vad som är bra, vad som är dåligt, möjligheter till förbättringar, eget bidrag (d v s vad krävs av en själv), Trafikkontorets bidrag (vad kan Trafikkontoret göra).

Arbetsplatser

Intervjuer med fokusgruppen för arbetsplatser genomfördes på Trafikkontoret den 5 dec 2000 (kvällstid). Gruppen bestod av 15 personer från olika arbetsplatser i Göteborg. Merparten av arbetsplatserna representerade företag med huvudverksamhet inom transportområdet eller företag med en mycket godstransporter.

Diskussionen följde ett schema som delades in i följande rubriker: trafiken allmänt, godstransporter, tjänsteresor, arbetsresor, informationen, övrigt. Till dessa fanns fem undergrupper: styrkor, svagheter, möjligheter/hot, eget bidrag (d v s vad krävs av företaget), Trafikkontorets bidrag (vad krävs av Trafikkontoret).

2.2 Genomförande av enkätstudie

Den kvantitativa studien genomfördes som två postenkäter som skickades ut till medborgare respektive arbetsplatser i Lundby. Samma enkät användes i hela Göteborg. Frågorna har tagits fram av Trivector i samverkan med Trafikkontoret i Göteborg. Enkäten till medborgarna finns i bilaga 1 och enkäten till företag i bilaga 2.

Enkäterna skickades ut den 19 februari 2001. Därefter gjordes två påminnelser; en första påminnelse i form av ett vykort skickades till de som inte svarat efter knappt två veckor och en andra påminnelse tillsammans med en ny enkät efter drygt 3 veckor. Svar inskickade t o m den 10 april har bearbetats vid analysen.

2.3 Urval och svarsfrekvens

Medborgare

Enkäten till medborgare skickades ut till 636 slumpvis utvalda personer i åldern 16-75 år i Lundby. Av dessa ingick 136 i urvalet för Göteborg, som totalt bestod av 3000. Urvalet gjordes av ADB-kontoret i Göteborgs stad i befolkningsregistret FOLKET.

Det är 405 personer som har svarat på enkäten till de boende i Lundby. Detta ger svarsfrekvensen 64%, vilket är bra med hänsyn till omfattningen på enkäten.

Arbetsplatser

Enkäten till arbetsplatser skickades ut till 163 slumpvis utvalda arbetsplatser i Lundby. Av dessa ingick 61 i urvalet för Göteborg där urvalskriteriet var företag med mer än 20 anställda. För att få ett större urval av arbetsplatser i Lundby togs samtliga arbetsplatser med mer än 10 anställda (som finns i postens adressregister) med i urvalet. Detta gav 102 företag extra i Lundby utöver de som ingår i Göteborgsstudien. Alla branscher undantaget offentlig förvaltning och föreningar var med i urvalet. Urvalet gjordes av Prudentia Information AB i postens adressregister.

Det är 129 arbetsplatser som har svarat på enkäten till företagen. Detta ger svarsfrekvensen 79%, vilket är högre än motsvarade för hela Göteborg.

2.4 Analyismetod

SPSS

Svaren från enkäterna har kodats in och lagrats i en databas. Analyserna har gjorts i statistikprogrammet SPSS. Skillnader i resultaten betecknas som signifikanta om signifikansnivån är högre än 95%. De test som används är chi 2-test och gammatest.

GAP-analys

Ett antal svar i enkäten har analyserats med hjälp av så kallad GAP-analys. Denna går ut på att studera ”hur viktig” en faktor (t ex trafiksäkerhet) är enligt respondenterna samt ”hur nöjd” man är med samma faktor. Dessutom mäts skillnaden (GAP-et) mellan ”viktighet” och ”nöjdhet”. Ju mindre GAP-et är desto bättre. Om GAP-et är noll är ”kvalitetsupplevelsen” lika stor som efterfrågan.

GAP större än 1 definieras som intressanta. Skillnader mellan viktigt och nöjd i intervallet 0,5-1,0 anses värda att kommentera medan skillnader mindre än 0,5 anses ligga inom intervallet för ”samma” betyg. Om viktighet har betyg 3,5 och nöjdhet har betyg 3,1 är skillnaden så liten att betyget anses ligga inom samma intervall.

2.5 Bortfall

Medborgare

Det är 13 av enkäterna till medborgare i Lundby som kommit i retur på grund av att adressen har ändrats utan eftersändning.

För att få svar på varför man inte har svarat gjordes även telefonintervjuer med 24 personer i Göteborg (se rapport 2001:18). De vanligast förekommande anledningarna till att man inte besvarat enkäten var att man inte sett den (7), inte haft tid att besvara den (7), inte vill delta (5), lathet (1), glömt bort, den har blivit liggande (3), ingen särskild anledning (1), handikappad, går aldrig ut (1). Man kan anta att samma skäl gäller i Lundby.

Vi frågade särskilt om det var så att personen inte besvarat enkäten för att man inte anser att det finns några problem med trafiken. Samtliga respondenter uppgav dock att de visst upplevde problem och att det inte var av det skälet de inte besvarat enkäten.

I avsnittet 3.1 som redovisar bakgrundsdata för respondenterna i Lundby jämförs respondentgruppen med invånarna totalt i Lundby (eller i Göteborg) i motsvarande åldersgrupp. Slutsatsen från denna jämförelse är att överensstämmelsen är god vad gäller fördelning på olika ålder.

Arbetsplatser

Det är 4 av enkäterna till arbetsplatser i Lundby som kommit i retur p g a att adressen har ändrats.

För att få lite bättre uppfattning om varför övriga arbetsplatser inte besvarat enkäten gjordes 14 telefonintervjuer i Göteborg (se rapport 2001:18). Den vanligaste anledningen till att man inte besvarat enkäten uppgavs vara att man inte sett den (10). Övriga skäl var att man inte haft tid att besvara den (3) och att det var svårt att svara på vissa av frågorna (1). Man kan anta att samma skäl gäller för arbetsplatserna i Lundby.

Vi frågade särskilt om det var så att företaget inte besvarat enkäten för att man inte anser att det finns några problem med trafiken som de berörs av. En av respondenterna uppgav att de inte upplevde några trafikproblem som berörde företaget, vilket kan ha påverkat motivationen att besvara enkäten.

3 Resultat medborgarenkät Lundby

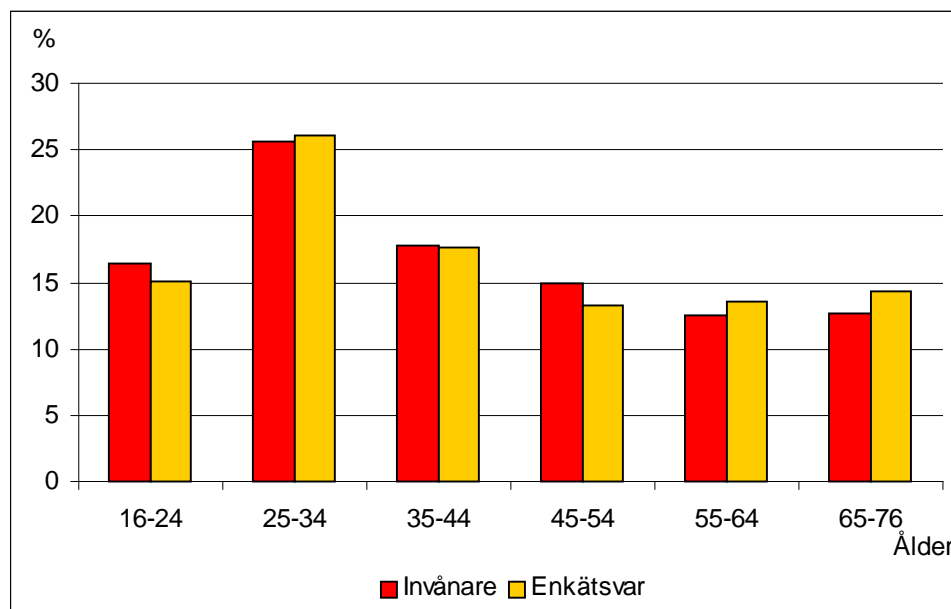
I detta kapitel presenteras resultaten från analysen av den enkät som riktats till medborgare i Lundby.

3.1 Bakgrundsdata

I detta avsnitt presenteras bakgrundsdata för dem som svarat på medborgarenkäten, d v s uppgifter om fördelning av svar på ålder, kön, ursprung, utbildning, sysselsättning, körkortsinnehav och färdstätt.

Åldersfördelning

De som har svarat på enkäten återfinns i åldrarna 16 till 76 år. Fördelningen i enkäten jämfört med fördelningen i Lundby som helhet redovisas i figur 3.1 nedan.



Figur 3.1 Andel respondenter/andel invånare i Lundby i åldersgrupperna mellan 16 och 76 år¹. ($N_{resp} = 398 / N_{inv} = 25\ 383$).

Som framgår av figur 3.1 är överensstämmelsen god mellan åldersfördelningen bland enkätsvaren och befolkningen totalt i Lundby. Åldersfördel-

¹ Källa: Folkmängden efter ettårsklasser, 2000-12-31, Göteborgs stad.

ningen i Lundby är ungefär densamma som för Göteborg som helhet. Det är något större andel yngre (16-34 år) i Lundby än i Göteborg och en något mindre andel medelålders.

Könsfördelning

Det är 47% män som har besvarat enkäten och 53% kvinnor. Könsfördelningen totalt i Lundby i åldersgruppen 16-76 år är 53% män och 47% kvinnor². Det är alltså något fler kvinnor som har besvarat enkäten, vilket inte är ovanligt. Tidigare erfarenheter från enkätundersökningar visar att kvinnor generellt är bättre på att svara på enkäter.

Ursprung

Av dem som svarat på enkäten är 80% födda i Sverige, 5% i övriga Norden, 7% i övriga Europa och 7% utanför Europa. Dessa andelar överensstämmer väl med de i Göteborgsundersökningen och ganska väl med hur befolkningen fördelar sig i Göteborg som helhet. Andelen som är födda i Sverige är dock något överrepresenterade, medan andelen födda utanför Europa är underrepresenterade.

Utbildning

I tabell 3.1 visas senaste utbildning hos dem som svarat på enkäten respektive utbildningsnivå i Lundby som helhet.

Tabell 3.1 Utbildningsnivå hos invånarna i Lundby (16-76 år)³ respektive senaste utbildning hos respondenterna i Lundby. ($N_{inv}=25383/N_{resp}=405$).

	Invånare (%)	Respondenter (%)
Grundskola	28	17
Gymnasie	44	39
Eftergymn. utb. (>2 år)/Högskola, universitet	22	35*
Annat	-	5
Ingen uppgift	6	4

*) inkl. pågående studier.

Tabellen visar att andelen respondenter med senaste utbildning från högskola/universitet är högre än andelen med motsvarande utbildningsnivå totalt i Lundby. Denna skillnad beror troligtvis på att många respondenter som inte är klara med sin utbildning och fortfarande studerar har uppgett högskola/universitet som senaste utbildning. Statistiken för Göteborg som helhet

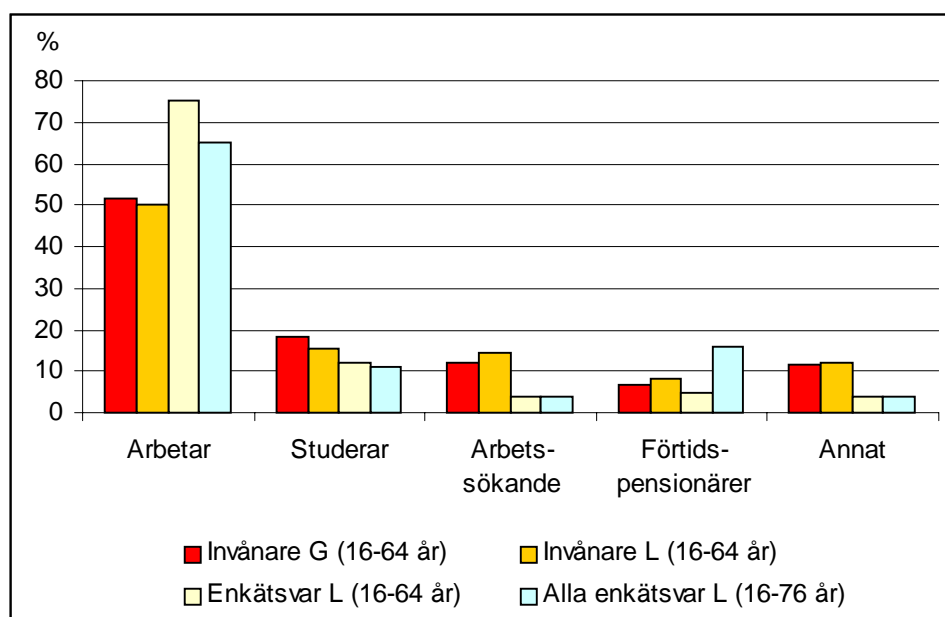
² Totalt antal enkätsvar i Lundby 405 och totalt antal invånare 25383. Källa: Statistik 2000-12-31, Göteborgs stad.

³ Källa: SCB:s utbildningsregister 1999-12-31 (16-74 år).

bygger däremot på att man har minst 2 års eftergymnasial utbildning. Utbildningsnivån är lägre i Lundby jämfört med Göteborg som helhet, vilket även avspeglar sig i respondentgruppen.

Sysselsättning

I figur 3.2 nedan visas hur sysselsättningen fördelar sig bland dem som svarat på enkäten jämfört med hur fördelningen ser ut i Lundby som helhet. Sysselsättningen i Lundby jämförs också med den i Göteborg.



Figur 3.2 Sysselsättningen hos invånarna i Göteborg (16-64 år, N=295 361)⁴ jämfört med invånarna i Lundby (16-64 år, N=20386) och respondenterna i Lundby (16-64 år) och samtliga respondenter i Lundby (16-76 år, N=405).

För att jämföra med Lundby (och Göteborg) som helhet måste man gå tillbaka till statistik från 1996 för åldersgruppen 16-64 år. Jämför man denna åldersgrupp med samma i denna enkätstudie från 2001 kan man se följande skillnader: andelen arbetande är större och andelen arbetssökande betydligt mindre bland respondenterna än bland invånarna totalt (16-64 år) 1996. Denna skillnad finns också i attitydstudien för Göteborg. Det är rimligt om man ser till arbetsmarknadsutvecklingen i hela Sverige att anta att andelen arbetande ökat, men hur stor skillnaden är i verkligheten går inte att säga.

Körkortsinnehav

Det är 76% av respondenterna som har körkort och 24% som inte har körkort. Detta stämmer väl överens med respondenterna i Göteborgsstudien

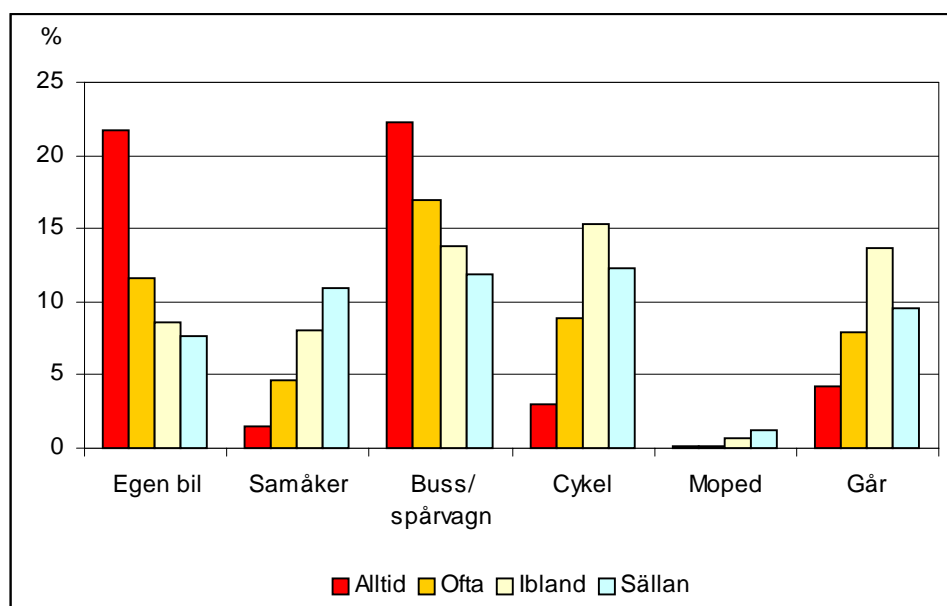
⁴ Befolkning 16-64 år efter kön, sysselsättning och aktivitet år 1996, Göteborgs stad

(där 78% har körkort) och tidigare undersökningar, bl a *Trafik och trafiksäkerhet i Göteborg, 1996*⁵.

Tillgång till bil har 70%, d v s samma andel som i Göteborgsstudien.

Färdsätt

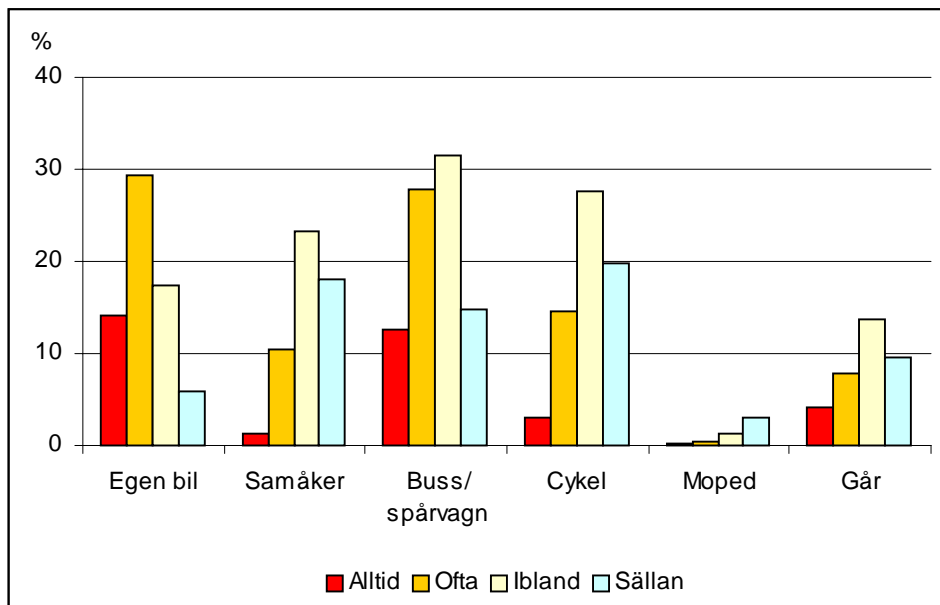
Respondenterna har i enkäten fått ange hur ofta de använder olika färdmedel för arbetsresor respektive på fritiden. Denna bakgrundsdata har använts i flera av analyserna. I figur 3.3 och 3.4 nedan visas hur ofta respondenterna använder sig av de olika färdmedlen till/från arbetet respektive på fritiden.



Figur 3.3 Hur ofta respondenterna använder sig av olika färd sätt för arbetsresor. ($N_{bil}=323$, $N_{sam}=303$, $N_{bu}=337$, $N_{cy}=318$, $N_{mo}=303$, $N_{går}=310$).

Som framgår av figur 3.4 är de vanligaste färd sätten till arbetet egen bil och buss/spårvagn. Det är ca 34% som alltid eller ofta åker i egen bil och 39% som alltid eller ofta åker buss eller spårvagn. Det är ca 12% som alltid eller ofta går och ca 12% som alltid eller ofta cyklar till arbetet. Endast 6% sam-åker alltid eller ofta.

⁵ Trivector, Trafikoch trafiksäkerhet i Göteborg En enkätundersökning bland 4000 Göteborgare, rapport 6:1996 Trafikkontoret, Göteborg



Figur 3.4 Hur ofta respondenterna använder sig av olika färdssätt på fritiden. ($N_{bil}=350$, $N_{sam}=330$, $N_{bu}=371$, $N_{cy}=349$, $N_{mo}=303$, $N_{går}=349$).

Även på fritiden är egen bil samt buss eller spårvagn det vanligaste färdssättet. Det är 45% av respondenterna som alltid eller ofta kör i egen bil på fritiden. Samåker gör man dock mer på fritiden än till arbetet.

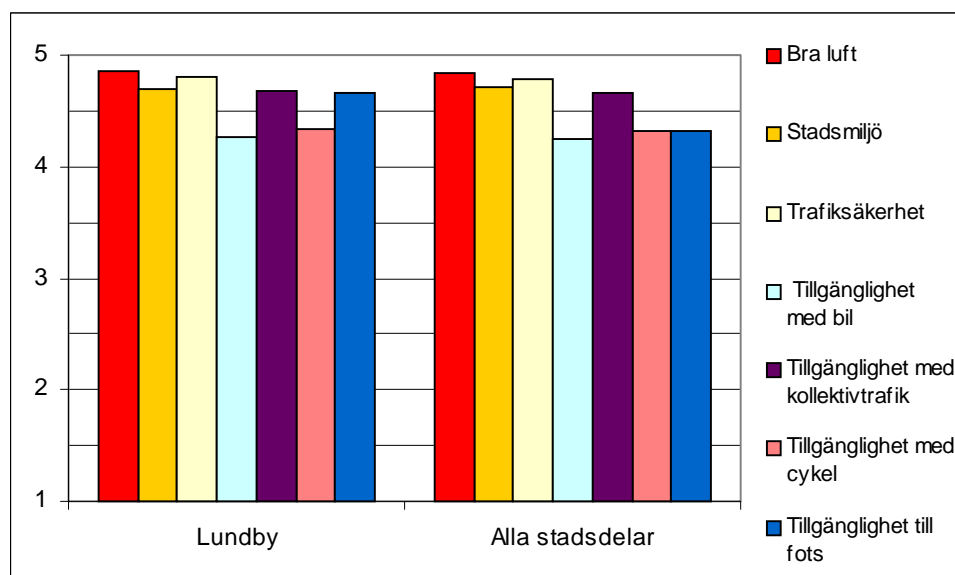
3.2 Trafikproblem och miljö i Lundby

I detta avsnitt redovisas vad respondenterna i Lundby tycker om luften, stadsmiljön, trafiksäkerheten samt tillgänglighet med bil, kollektivtrafik, cykel och till fots i sin stadsdel. GAP-analys⁶ har gjorts som visar på skillnaden mellan viktighet och nöjdhet för dessa faktorer. Skillnaden mellan vad Lundbyborna tycker om sitt område jämfört med vad man tycker i Göteborgsstudien kommenteras.

Syftet med dessa analyser har dels varit att undersöka vilka aspekter som är viktigast för respondenterna (tillgänglighet med olika färdmedel, trafiksäkerhet, bra luft, vacker stadsmiljö), dels att undersöka hur väl betydelsen av dessa olika aspekter stämmer överens med hur man upplever att de är (d v s hur nöjd man är). På detta sätt får man en bättre uppfattning om vilka delar som är angelägna att förbättra.

Vilka frågor är viktiga?

Vi har undersökt sju faktorer: luft, stadsmiljö, trafiksäkerhet samt tillgänglighet med bil, kollektivtrafik, cykel och till fots. Jämförelser av de olika faktorerna visar att i såväl Lundby som i andra bostadsområden i Göteborg upplevs bra luft och hög trafiksäkerhet som viktigast (se figur 3.5). Alla faktorer upplevs dock som viktiga. Som framgår av figuren överensstämmer inställningen i Lundby väl med inställningen i Göteborg.



Figur 3.5 Hur viktigt respondenterna i Lundby respektive Göteborg (alla stadsdelar) anser att det är med bra luft, vacker stadsmiljö, hög trafiksäkerhet samt bra tillgänglighet med bil, kollektivtrafik, cykel och till fots i det egna bostadsområdet.

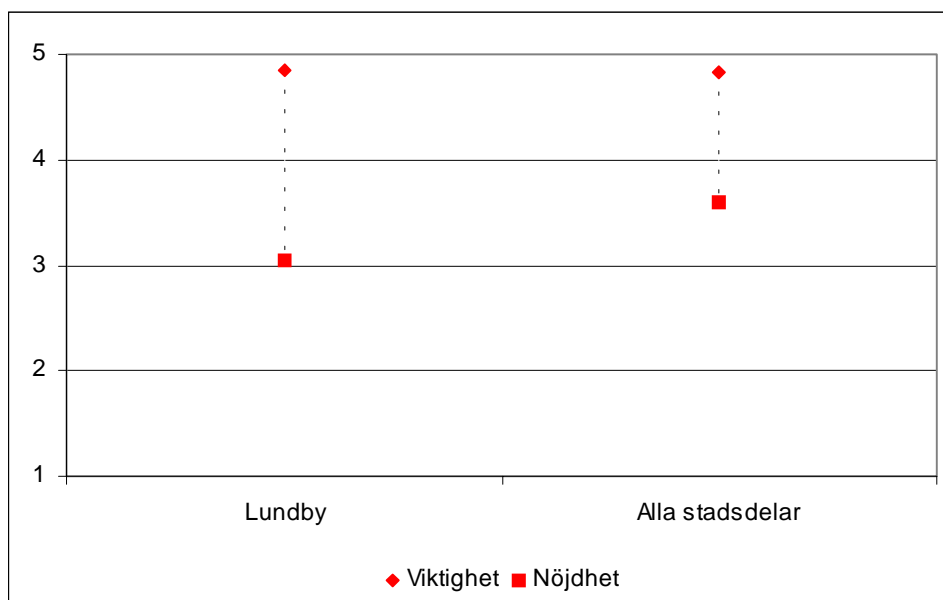
⁶ GAP-analys förklaras i metodavsnittet 2.4.

GAP-analyser

De GAP-analyser som gjorts för medborgarenkäten visar att respondenterna i Lundby inte skiljer sig nämnvärt från dem i Göteborgsstudien vad gäller faktorerna som berör hela Göteborg och centrum. Det finns ett stort gap mellan viktighet och nöjdhet när det gäller framförallt luften och trafiksäkerheten i *centrala Göteborg*. Luften, trafiksäkerheten samt tillgängligheten med kollektivtrafik i *hela Göteborg* är andra faktorer med stora skillnader mellan viktighet och nöjdhet. Nedan redovisas vad Lundbyrespondenterna respektive Göteborgsrespondenterna tycker om de olika faktorerna i det egna området.

Luft

Bra luft i det egna området är lika viktigt för respondenterna i Lundby som för respondenterna i hela Göteborg. I Lundby är man dock mindre nöjd med luften i området än i Göteborg generellt (se figur 3.6).

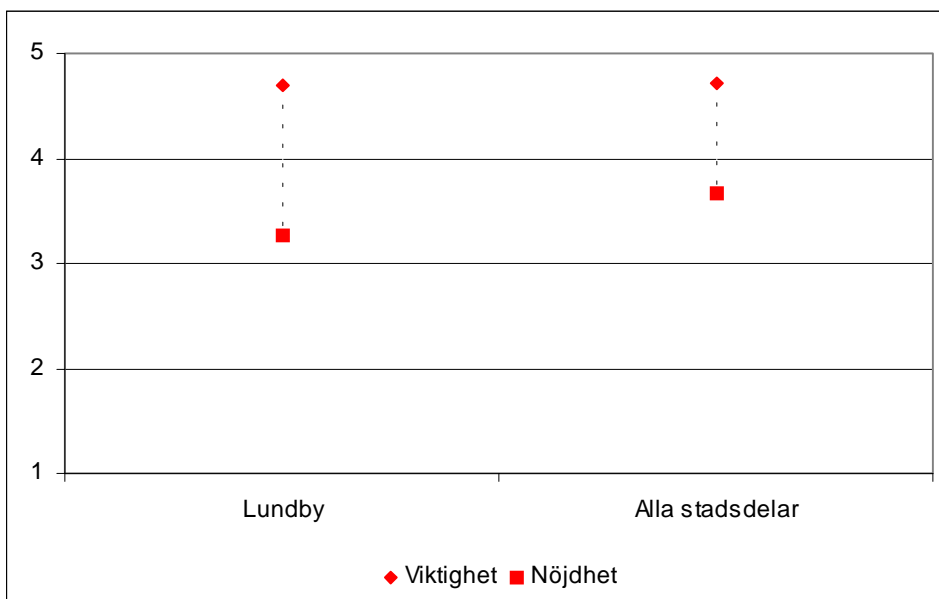


Figur 3.6 Hur viktigt det är med bra luft i det egna bostadsområdet/hur nöjda respondenterna är. På skalan 1-5 motsvarar 1 helt oviktigt/mycket dålig och 5 mycket viktigt/mycket bra.

Det är 93% som tycker att bra luft i bostadsområdet (Lundby) är viktigt eller mycket viktigt medan endast 39% tycker att den är bra. Detta kan bero på att Lundby är en stadsdel har en stor andel tung trafik och många industrier.

Stadsmiljö

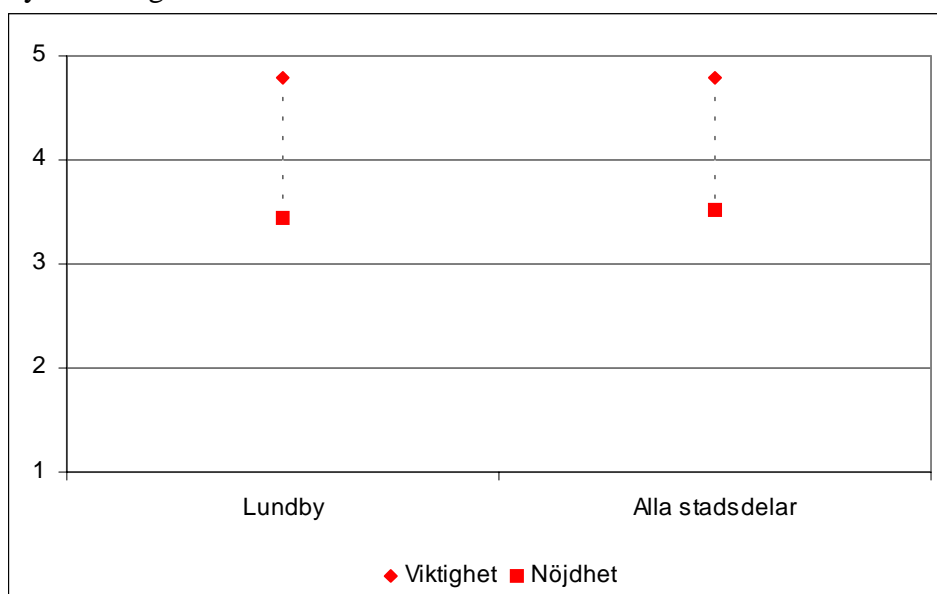
En vacker och trevlig stadsmiljö i Lundby anser nästan samtliga också är viktigt. Det är 97% som tycker att en vacker stadsmiljö i bostadsområdet är viktigt eller mycket viktigt. Endast 42% tycker dock att den är vacker/trevlig. För bostadsområdena generellt i Göteborg är motsvarande andel 60%. I Lundby är man alltså lite mindre nöjd med stadsmiljön i sitt bostadsområde än den genomsnittlige göteborgaren.



Figur 3.7 Hur viktigt det är med en vacker stadsmiljö i det egna bostadsområdet/ hur nöjda respondenterna är. På skalan 1-5 motsvarar 1 helt oviktigt/mycket dålig och 5 mycket viktigt/mycket bra.

Trafiksäkerhet

I figur 3.8 visas skillnaderna mellan hur viktigt det är med en hög trafiksäkerhet i bostadsområdet och hur nöjda respondenterna är. Som framgår av figuren skiljer sig inte respondenterna i Lundby från respondenterna i Göteborg. Det är 51% som tycker att trafiksäkerheten är bra eller mycket bra i Lundby. Ungefär 13% tycker att den är dålig eller mycket dålig.

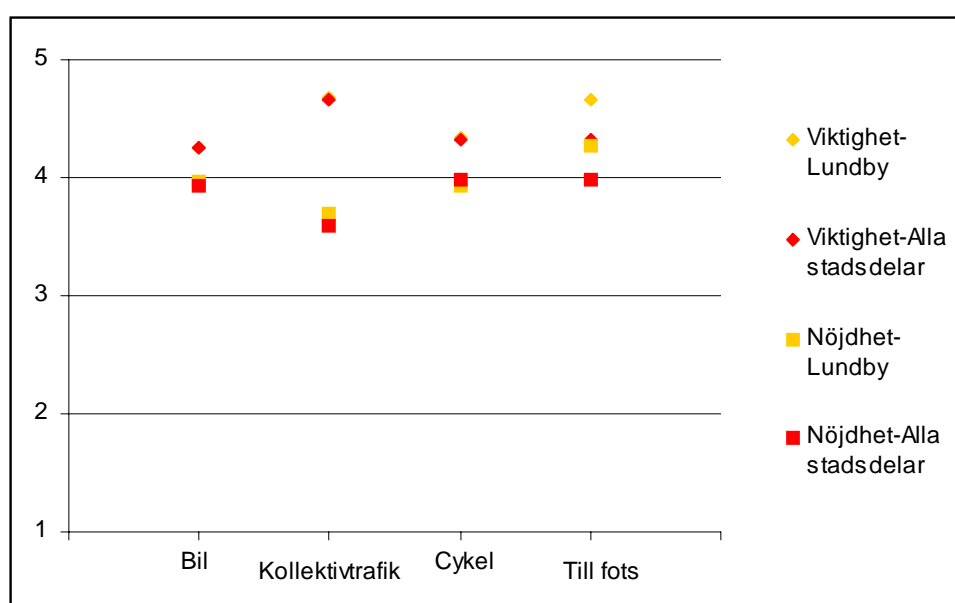


Figur 3.8 Hur viktigt det är med en hög trafiksäkerhet/ hur nöjda respondenterna är. På skalan 1-5 motsvarar 1 helt oviktigt/mycket dålig och 5 mycket viktigt/mycket bra.

Tillgänglighet med bil, kollektivtrafik, cykel och till fots

Resultaten från såväl Lundbystudien som Göteborgsstudien visar att av de olika färdätten är tillgänglighet med kollektivtrafik det som respondenterna tycker är viktigast i såväl hela Göteborg, som i centrum och i bostadsområdet. Detta kan bero på att det är en förhållandevis stor andel som någon gång använder sig av kollektivtrafiken.

I figur 3.9 visas hur viktigt det är med tillgänglighet för de olika färdmedlen i det egna bostadsområdet. Lundby jämförs här med vad man tycker generellt i Göteborg. Det enda som skiljer Lundby från Göteborg är att man i Lundby värderar tillgängligheten till fots i det egna området högre än den genomsnittliga göteborgaren och att man också är mer nöjd med denna.



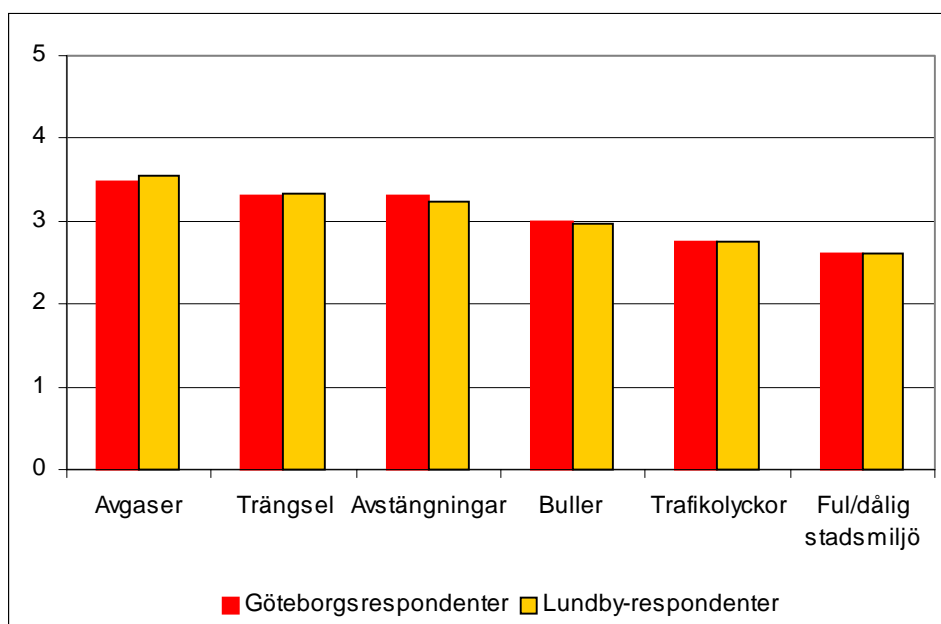
Figur 3.9 Hur viktigt det är att lätt kunna ta sig fram med bil, kollektivtrafik, cykel/hur lätt det är. På skalan 1-5 motsvarar 1 helt oviktigt/mycket svårt och 5 mycket viktigt/mycket lätt.

Som framgår av figuren är betygen för viktighet och nöjdhet ungefär desamma när det gäller tillgänglighet med bil, cykel och till fots. Tillgängligheten med kollektivtrafik däremot har ett gap mellan viktighet och nöjdhet som ligger runt ett steg. Omkring 90% tycker att det är viktigt, men knappt 60% är nöjda.

Problem som trafiken ger upphov till

Trafiken kan ge upphov till olika problem. I en av frågorna har respondenterna fått ta ställning till om de upplever olika faktorer som ett problem och i så fall hur stort problem de anser att det är. I figur 3.10 visas Lundbyrespondenternas respektive Göteborgsrespondenternas uppfattning om trafik-

problemens omfattning. Som framgår av figuren skiljer de båda respondentgrupperna sig inte åt.



Figur 3.10 Hur respondenterna upplever olika problem kopplade till trafiken. På skalan 0-5 motsvarar 0 inget problem, 1 mycket litet problem och 5 mycket stort problem.

Avgaser är enligt respondenterna i såväl Lundby som Göteborg det största problemet som trafiken bidrar till i Göteborg. Därefter följer trängsel, avstängningar, buller, trafikolyckor och sist ful/dålig stadsmiljö. Samtliga dessa alternativ fanns med i enkätformuläret. I tabell 3.2 redovisas hur respondenterna i Lundby svarat på frågan om hur stora problemen är som är kopplade till trafiken.

Tabell 3.2 Hur respondenterna upplever olika problem kopplade till trafiken på en skala från mycket stort problem till inget problem Andel i %. (N=383-390).

	Mycket stort problem	Stort problem	Ganska stort problem	Litet problem	Mycket litet problem	Inget problem
Avgaser	23	26	29	14	3	<1
Trängsel	17	25	29	18	4	1
Avstängningar	17	21	27	26	5	<1
Buller	11	17	31	29	7	<1
Trafikolyckor	9	12	25	32	11	2
Ful stadsmiljö	4	12	21	36	13	4

Sammanfattning

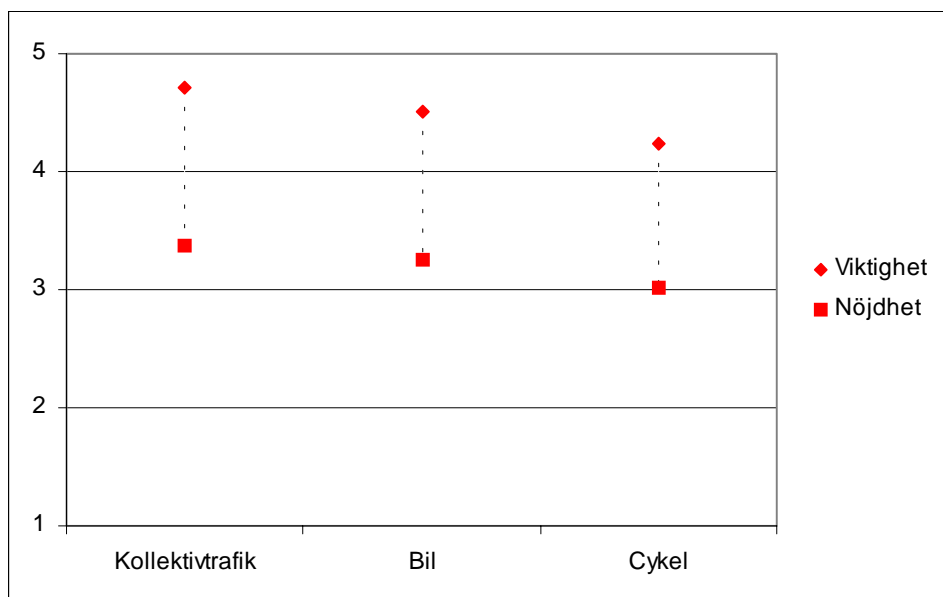
- Det största gapet (d v s skillnaden mellan viktighet och nöjdhet) i bostadsområdet, Lundby, finns för inställningen till luften.
- Respondenterna i Lundby är mindre nöjda med luften och stadsmiljön i bostadsområdet än respondenterna i Göteborg.
- De problem (i hela Göteborg) som respondenterna i såväl Lundby som Göteborg upplever som störst är avgaser följt av trängsel. Mer än 40% av respondenterna upplever dessa som stora problem.

3.3 Trafikinformation

I detta avsnitt redovisas vad respondenterna tycker om den trafikinformation som finns idag, hur viktigt det är med information för de olika färdmedlen samt vad de skulle vilja ha mer information om.

GAP-analys

I figur 3.11 visas hur viktig respektive nöjd respondenten i Lundby är med den information som ges om kollektivtrafik, bil respektive cykel. Det finns ingen skillnad här mellan respondenterna i Lundby och respondenterna i Göteborg.



Figur 3.11 Hur viktig information om kollektivtrafik, biltrafik respektive cykeltrafik är för respondenterna i Lundby/ hur nöjd man är med den.

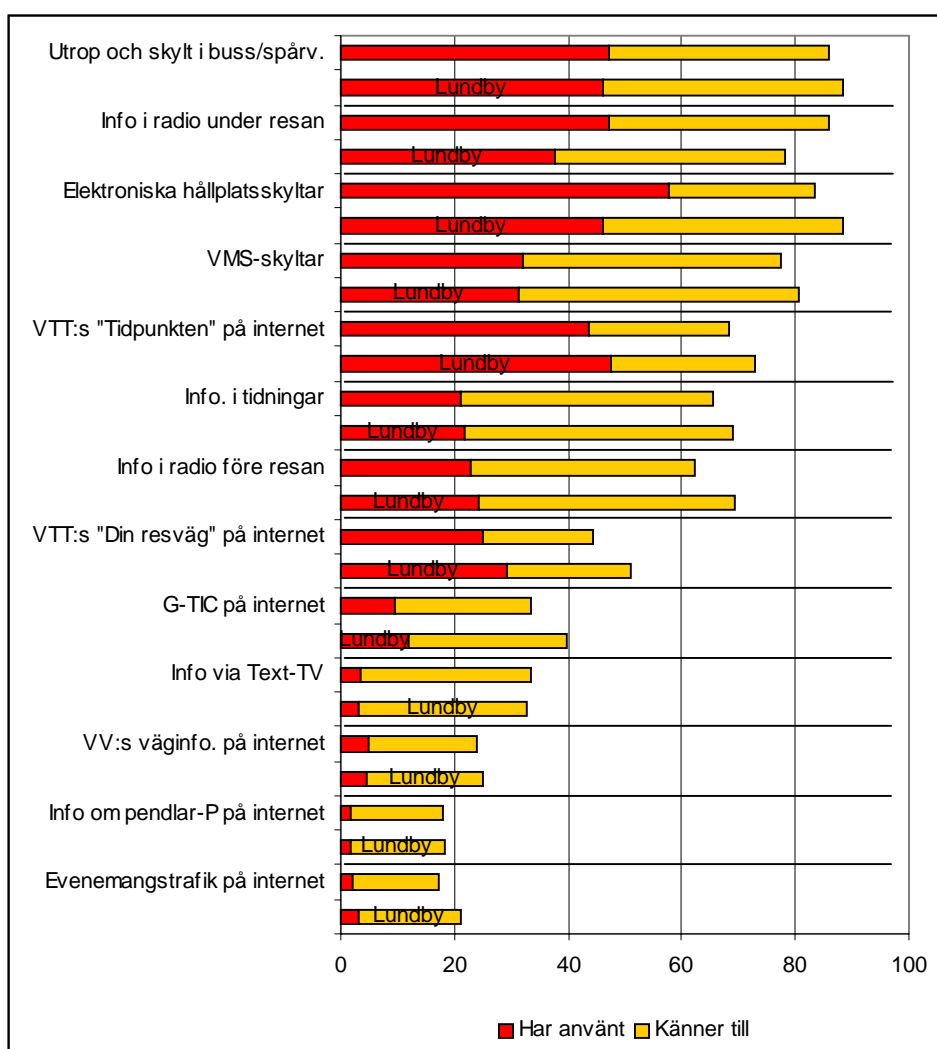
GAP-analysen visar att det finns ett stort gap mellan viktighet och nöjdhet när det gäller så väl information om kollektivtrafik som om biltrafik och cykeltrafik. Som framgår av figuren är det information om kollektivtrafiken som respondenterna tycker är viktigast. Det är 91% som anser att den är mycket viktig eller viktig. Motsvarande för biltrafik är 85% och för cykeltrafik 74%.

Det är 44% som tycker att informationen om kollektivtrafiken är bra, 37% som tycker att informationen om biltrafiken är bra och 26% som tycker att informationen om cykling är bra.

Kunskap om information

För att undersöka hur väl göteborgarna och Lundbyborna känner till den befintliga trafikinformationen listades ett antal olika informationskällor, bl a webbsidor på Internet. Respondenterna fick svara på om de kände till att dessa fanns samt om de använt dem.

I figur 3.12 visas andelen som känner till respektive använt sig av olika informationskällor. Respondenterna i Lundby jämförs med respondenterna i Göteborg. Den information som störst andel av respondenterna i såväl Lundby som Göteborg känner till och även störst andel har använt sig av är information i bussar och spårvagnar och på hållplatserna (d v s högtalarutrop och ljusskyltar i fordon och på hållplats) samt trafikinformation i radio som används under resans gång.



Figur 3.12 Andel av respondenterna i Göteborg respektive Lundby som känner till/ använder olika informationskällor. (N=1631-1687/371-391).

Som framgår av figuren har respondenterna i Lundby genomgående något bättre kunskap än den genomsnittlige göteborgaren, men skillnaderna är inte så stora. Störst skillnad är det för webbsidorna om evenemangstrafik och Göteborgs trafikinformation (G-TIC). Här är det 20% respektive 15% fler i Lundby som känner till eller har använt dessa jämfört med respondenterna i Göteborg.

De respondenter som har använt sig av informationstjänsterna har även haft möjlighet att betygsätta dem på en skala från 1 till 5, där 5 är bäst betyg. Medelbetygen på de olika informationstjänsterna varierar från 3.3 till 3.9 som högst. Högst medelbetyg får den information som ges via ljusskyltar på hållplatserna. Trafikinformation i radio får också ganska bra betyg. Här skiljer sig inte respondenterna i Lundby från respondenterna i Göteborg.

Respondenterna har även haft möjlighet att ange vad de skulle vilja ha mer information om i trafiken. Detta redovisas i rapport 2001:18 (Attitydundersökning bland Göteborgs trafikanter). I många fall rör det sig om förbättring av den information som finns idag. Merparten av kommentarerna handlar om skyltning för biltrafik och kollektivtrafik. Många har efterfrågat fler skyltar, däribland elektroniska VMS-skyltar och hållplatsskyltar. Många har radion på i bilen när de kör och det är en förhållandevis stor andel som vill ha mer information i radion om vägarbeten etc. Någon har också föreslagit en egen radiokanal för trafikinformation. I en del av fallen finns redan den information som efterfrågas. En viktig slutsats är därför att det är viktigt att även informera om att informationen finns.

Sammanfattning

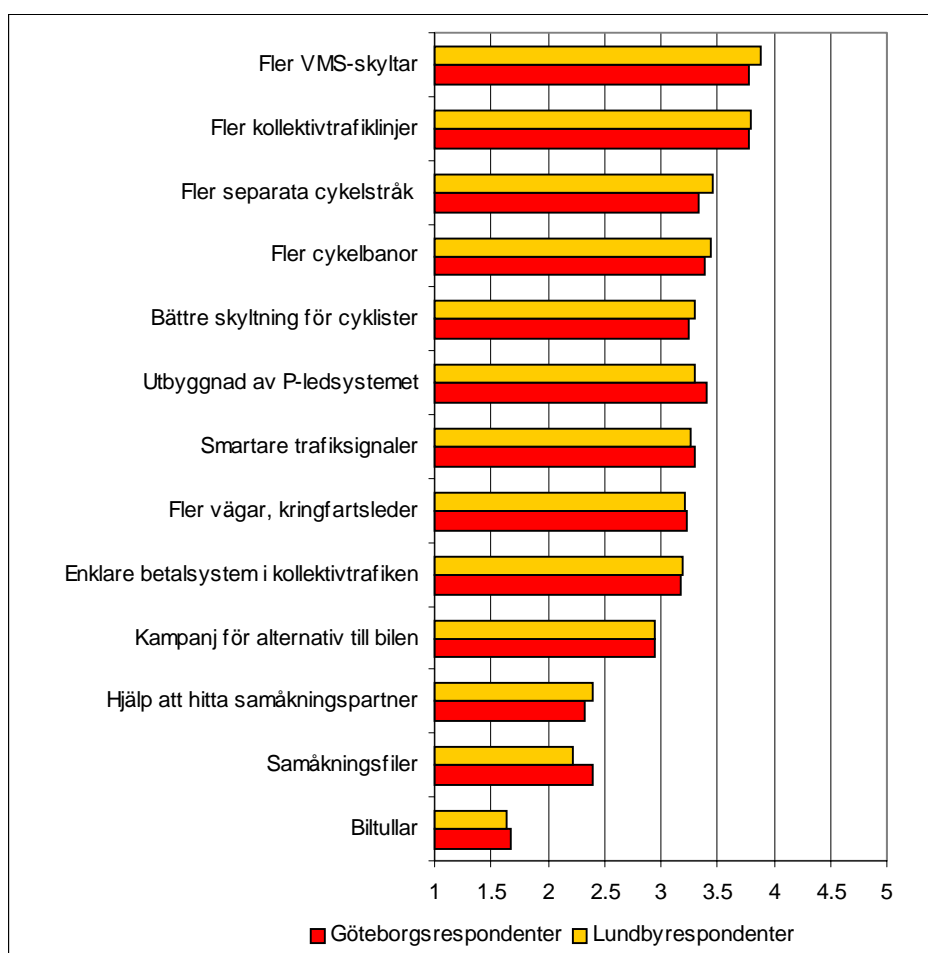
- GAP-analysen visar att det finns ett stort gap mellan viktighet och nöjdhet när det gäller så väl information om kollektivtrafik som om biltrafik och cykelftrafik. Det finns ingen skillnad mellan respondenterna i Lundby och Göteborg i denna fråga.
- Den typ av information som störst andel respondenter (Lundby och Göteborg) känner till är information via utrop och skyltar som ges på hållplatser och i fordon om kollektivtrafiken.
- I Lundby har man något bättre kunskap om informationskällorna än den genomsnittlige göteborgaren. Detta gäller bl a webbsidorna G-TIC och evenemangstrafik, som dock en mycket liten andel känner till.

3.4 Inställning till olika lösningar

I Göteborg

Problem med trängsel och köer i Göteborg kan lösas på olika sätt. I en av frågorna har respondenterna fått ta ställning till olika lösningar. Skalan som använts är 1-5, där 1 är en mycket dålig lösning och 5 en mycket bra lösning. Alternativet ”vet ej” har också funnits.

I figur 3.13 visas de genomsnittliga betygen på lösningarna (från respondenterna i Lundby respektive i Göteborg), ordnade från högst till lägst medelbetyg.



Figur 3.13 Lundby-respondenternas respektive Göteborgsrespondenternas medelbetyg på olika lösningar på problem med trängsel och köer i Göteborg.

Den lösning som flest tror på i Lundby liksom i Göteborg för att lösa problem med trängsel och köer i Göteborg är fler VMS-skyltar för biltrafiken och fler kollektivtrafiklinjer. Det finns inga större skillnader mellan respon-

denterna i Lundby och Göteborg vad gäller inställning till olika lösningar. I båda fallen är det 68% som tycker att dessa är bra eller mycket bra lösningar. Vidare är det mer än hälften som tycker att följande åtgärder är mycket bra eller bra: utbyggnad av parkeringsledningssystemet, fler cykelbanor, fler separata cykelstråk som ligger längre från de stora lederna, smartare trafiksignaler, bättre skyltning för cyklister, fler vägar och kringfartsleder, enklare betalsystem i kollektivtrafiken.

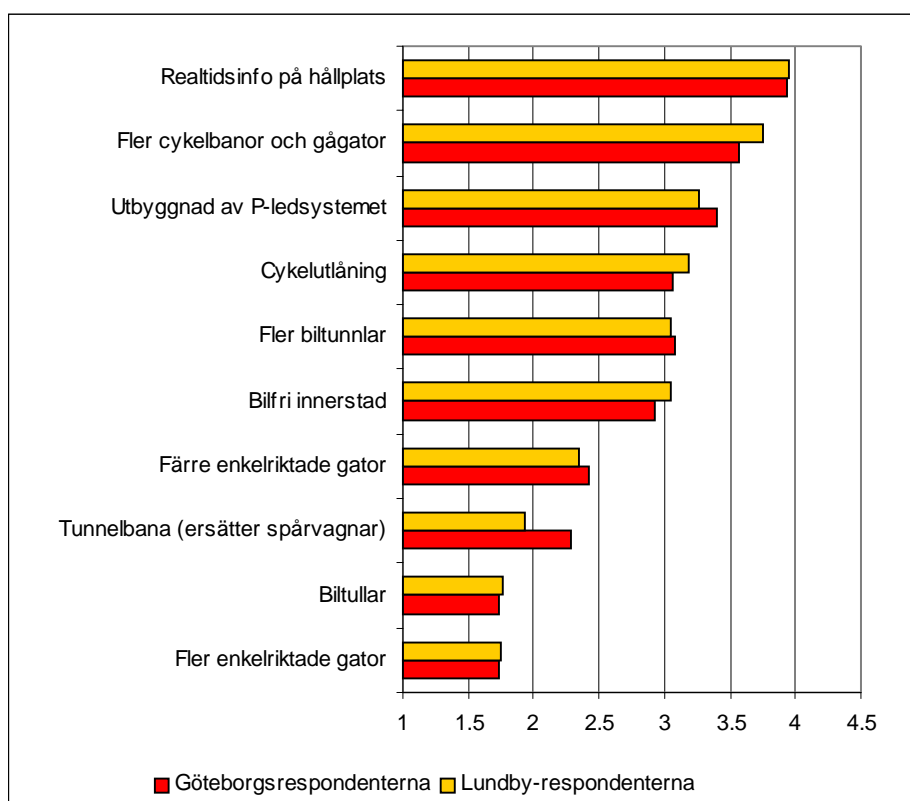
Åtgärder som är mindre populära men fortfarande bedöms som ganska bra är kampanjer för att marknadsföra alternativ till bilen, hjälp att hitta samåkningspartner och samåkningskörfält. En åtgärd som mer än hälften av respondenterna anser är dålig är biltullar. Hela 62% tycker att detta är en dålig eller mycket dålig lösning, vilket är samma resultat som för Göteborgstudien. I tabell 3.3 visas respondenternas svar mer ingående.

Tabell 3.3 Vad respondenterna i Lundby tycker om olika alternativ för att minska problem med trängsel etc i hela Göteborg. Andel i %. (N=381-392).

	Mycket dålig lösning	Dålig lösning	Ganska bra lösning	Bra lösning	Mycket bra lösning	Vet ej
Biltullar	41	21	6	6	6	15
Hjälp hitta samåkningspartner	5	16	19	16	14	25
Samåkningskörfält	13	27	13	11	12	19
Kampanj för alternativ till bilen	4	12	20	18	25	18
Enklare betalsystem i kollektivtrafiken	3	9	15	24	30	16
Fler vägar, kringfartsleder	3	10	19	27	23	13
Bättre skyltning för cyklister	1	4	23	30	24	14
Smartare trafiksignaler	1	6	19	32	23	14
Fler separata cykelstråk	2	7	18	29	29	11
Fler cykelbanor	2	7	19	29	28	11
Utbyggnad av P-ledsystem	2	7	20	31	23	13
Fler VMS-skyltar	1	3	18	27	41	6
Fler kollektivtrafiklinjer	1	5	15	28	40	8

I centrala Göteborg

När det gäller tänkbara åtgärder för att förbättra trafikmiljön i centrala Göteborg är respondenterna i Lundby mest positiva till realtidsinformation på hållplatserna, fler cykelbanor och gågator samt utbyggnad av parkeringsledningssystemet (se figur 3.14). Detta stämmer väl överens med resultatet för respondenterna i Göteborgsstudien.



Figur 3.14 Medelbetyg för olika lösningar på hur trafikmiljön i centrala Göteborg skulle kunna förbättras.

Drygt 70% tycker att realtidsinformation på hållplatserna är en bra eller mycket bra lösning. Bilfri innerstad tycker 42% är en bra eller mycket bra lösning, 15% ganska bra lösning och 29% en dålig lösning. (En relativt stor andel har på denna fråga svarat att de inte vet). Biltullar i centrum tycker 57% är en dålig lösning. I tabell 3.4 visas svarsandelarna för de olika alternativen i centrala Göteborg.

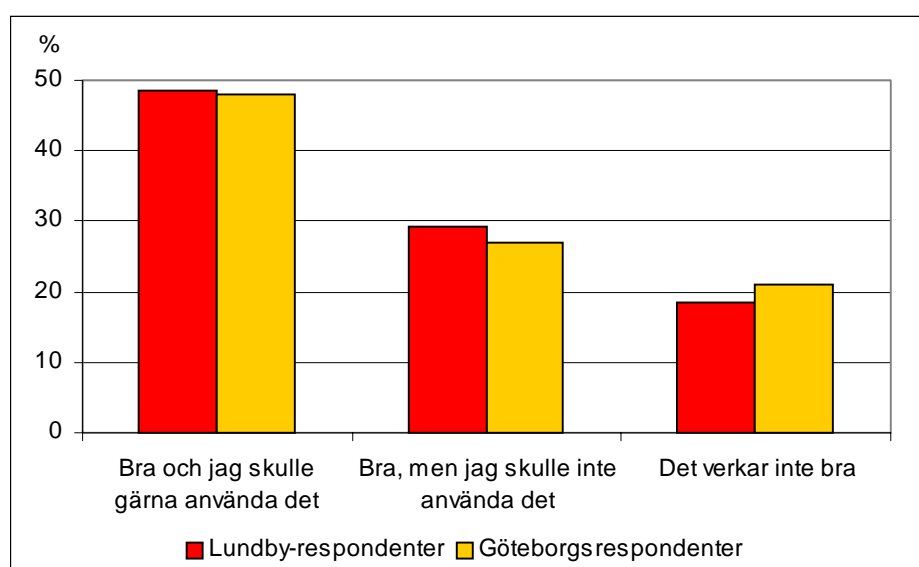
Tabell 3.4 Vad respondenterna tycker om olika alternativ för att förbättra trafikmiljön i centrala Göteborg. Andel i %. (N=386-394).

	Mycket dålig lösning	Dålig lösning	Ganska bra lösning	Bra lösning	Mycket bra lösning	Vet ej
Biltullar	37	20	9	7	8	16
Fler enkelriktade gator	22	31	11	7	5	21
Tunnelbana (ersätter spårvagnar)	37	21	6	7	12	13
Färre enkelriktade gator	6	15	16	21	11	27
Bilfri innerstad	10	20	15	13	29	9
Cykelutlåning	5	11	16	22	28	13
Fler biltunnlar	6	9	16	24	25	16
Utbyggnad av P-ledsystemet	2	6	21	33	22	14
Fler cykelbanor och gånggator	2	5	20	30	35	7
Realtidsinfo på hållplats	0	4	14	29	43	6

Inställning till "grönt reskort"

För att förenkla resor med olika färdmedel har man på olika håll, bl a i *Vision Lundby*, diskuterat ett s k "grönt reskort". Detta skulle kunna användas för alla färdmedel: för betalning av parkeringsavgifter, cykelhyra, kollektivtrafikresor mm. Eftersom stadsdelen Lundby är utvalt som demonstrationsområde där bl a grönt reskort ska introduceras kan det vara intressant att se om inställningen till detta kort skiljer sig åt mellan Lundbybor och göteborgare.

På frågan om man tycker att det gröna reskortet är en bra lösning svarade 78% av respondenterna i Lundby ja. Detta kan jämföras med 75% i Göteborgsstudien. Ungefär hälften, samma i Lundby som i Göteborg, har svarat att de även skulle kunna tänka sig att använda det (se figur 3.25). Det är alltså ingen större skillnad i inställning mellan Lundbybor och göteborgare.

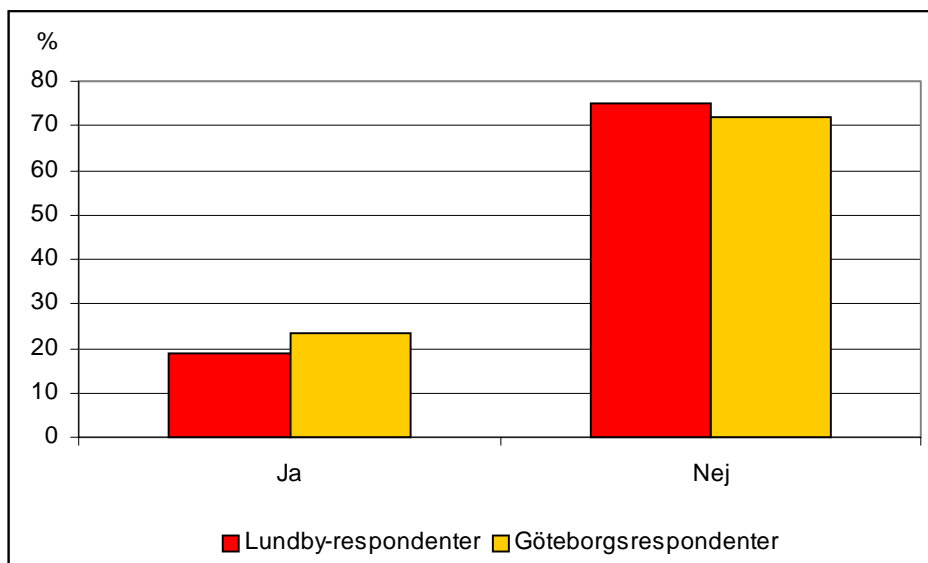


Figur 3.15 Vad respondenterna i Lundby respektive Göteborg tycker om "grönt reskort". (N=391/1696).

Bland respondenterna i Lundby finns samma skillnader som bland dem i Göteborg, d v s att ju yngre respondenten är desto mer positiv är han/hon till kortet. Bland Lundbyrespondenter i åldern 16-24 år tycker 90% att det gröna reskortet är en bra idé.

Inställning till bilpool

På frågan om man skulle kunna tänka sig att vara med i en bilpool, d v s dela bil med andra i en förening där man bor, har 19% av respondenterna i Lundby svarat ja. Detta är en något lägre andel än för Göteborg (se figur 3.16).



Figur 3.16 Andelen respondenterna i Lundby respektive i Göteborg som kan tänka sig att vara med i en bilpool (N=376/1683).

Några skillnader i svar kan utläsas beroende på respondentens situation i övrigt. Dessa skillnader är desamma för Göteborg, även om andelarna inte är desamma. Respondenter som inte har tillgång till bil idag är mer positiva än de som har bil. Det är 24% av dessa som kan tänka sig att vara med i en bilpool. Av dem som ofta eller alltid tar bilen till arbetet eller på fritiden är endast 11% intresserade av att vara med i en bilpool. Personer med låg inkomst eller medelinkomst, däribland studenter, är mer positivt inställda till bilpool än höginkomsttagare. Yngre personer, under 35 år, är också mer positivt inställda, vilket förmodligen hör samman med att man är student och därmed ofta låginkomsttagare.

Sammanfattning

- Fler kollektivtrafiklinjer, realtidsinformation på hållplats och VMS-skyltar är de lösningar som får bäst medelbetyg av respondenterna i Lundby.
- 78% av respondenterna i Lundby tycker att ett sk ”grönt reskort” är en bra idé.
- 19% av respondenterna i Lundby kan tänka sig att vara med i en bilpool.
- Skillnaderna mellan respondenter i Lundby och Göteborg är obefintliga eller små. Lundbyrespondenterna verkar dock något mindre positiva till bilpool än Göteborgsrespondenterna.

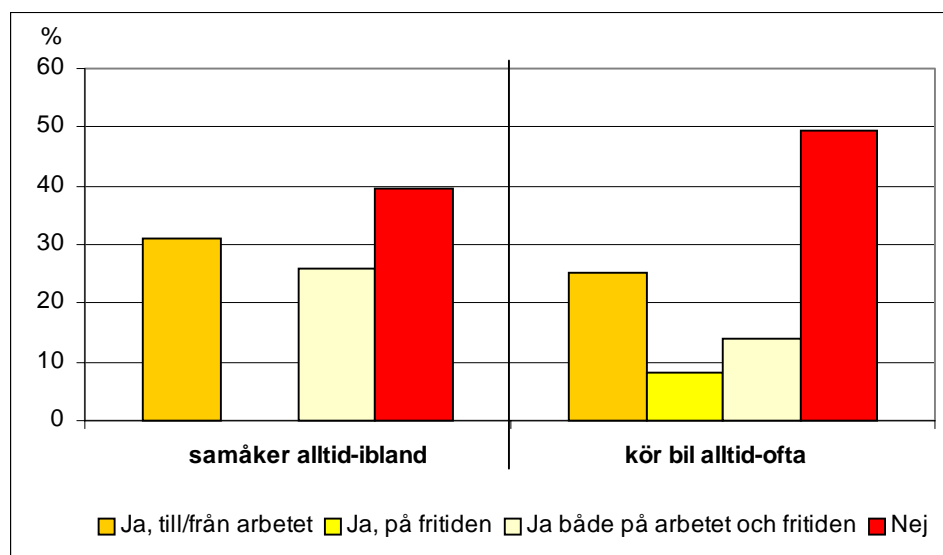
3.5 Förändring av resbeteende

I enkäten ställdes frågan om man skulle kunna tänka sig att samåka mer respektive cykla eller åka kollektivt mer samt vad som i så fall skulle få dem att göra detta. Allmänt kan sägas att det framförallt är de respondenter som redan använder respektive färdssätt "ibland" som kan tänka sig att använda respektive färdssätt mer. Även de som idag använder färdssättet ofta kan tänka sig att använda det mer. De som aldrig eller sällan använder färdssättet i dagsläget är mindre positiva än övriga. Detta kan t ex bero på att man har för långt till arbetet för att cykla eller att man har dåliga kollektivtrafikförbindelser. Resultatet är dock inte förvånande eftersom man ofta är mer positivt inställd till det färdssätt man vanligtvis använder eller har använt någon gång.

Ett av syftena med enkäten är att undersöka hur man kan begränsa den växande enpersonsbilismen. Vi har därför valt att särskilt redovisa inställningen hos dem som ofta eller alltid kör bil till arbetet separat. (De som ofta eller alltid kör bil till arbetet kör också ofta mycket bil på fritiden).

Samåkning

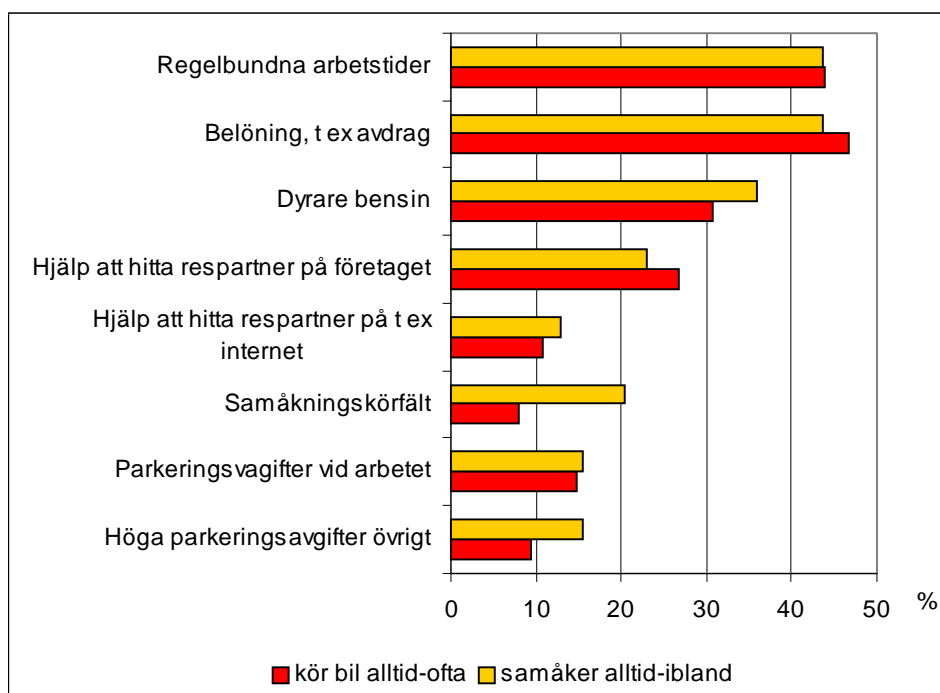
Som tidigare redovisats (se figur 3.3) är det endast 6% som alltid eller ofta samåker till arbetet. Det är alltså en förhållandevis liten andel som i dagsläget samåker. Av dem respondenter som ofta eller alltid kör bil idag kan drygt 47% tänka sig att samåka mer (se figur 3.17). Detta är en något högre andel än motsvarande för Göteborg (där andelen var 40%).



Figur 3.17 Andel av de som alltid-ibland samåker/ alltid-ofta kör bil som kan tänka sig att samåka mer. ($N_{sam}=56/N_{bil}=131$).

Det är framförallt till och från arbetet respondenterna kan tänka sig att samåka mer. De som redan idag samåker ibland eller mer ofta är mer positiva till att samåka mer. Bland dessa kan 57% tänka sig att samåka mer.

De faktorer som skulle få respondenterna att samåka mer skiljer sig inte så mycket åt mellan de som i dag redan samåker ibland och de som ofta åker i egen bil (se figur 3.18). För dem som redan samåker är dock samåkningskörfält och höga parkeringsavgifter viktigare än för dem som i dagsläget oftast kör i egen bil.

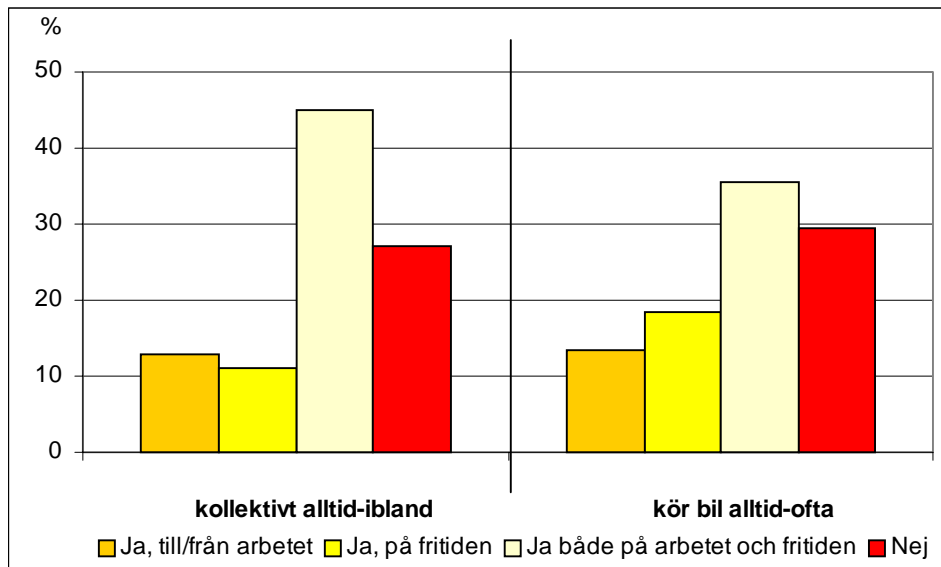


Figur 3.18 Vad som skulle kunna få de som alltid-ofta kör bil/alltid-ibland samåker att samåka mer. ($N_{sam}=39$, $N_{bil}=75$).

Viktiga drivkrafter för att samåka mera är för båda grupperna framförallt ekonomiska incitament, t ex i form av bättre möjligheter till skatteavdrag samt dyrare bensin. Ekonomi väger alltså tungt. Regelbundna arbetstider är också viktigt. Hjälpt att hitta respartner i företaget tror 23-27% skulle få dem att samåka mer, medan endast 11-13% tror på motsvarande tjänst via Internet.

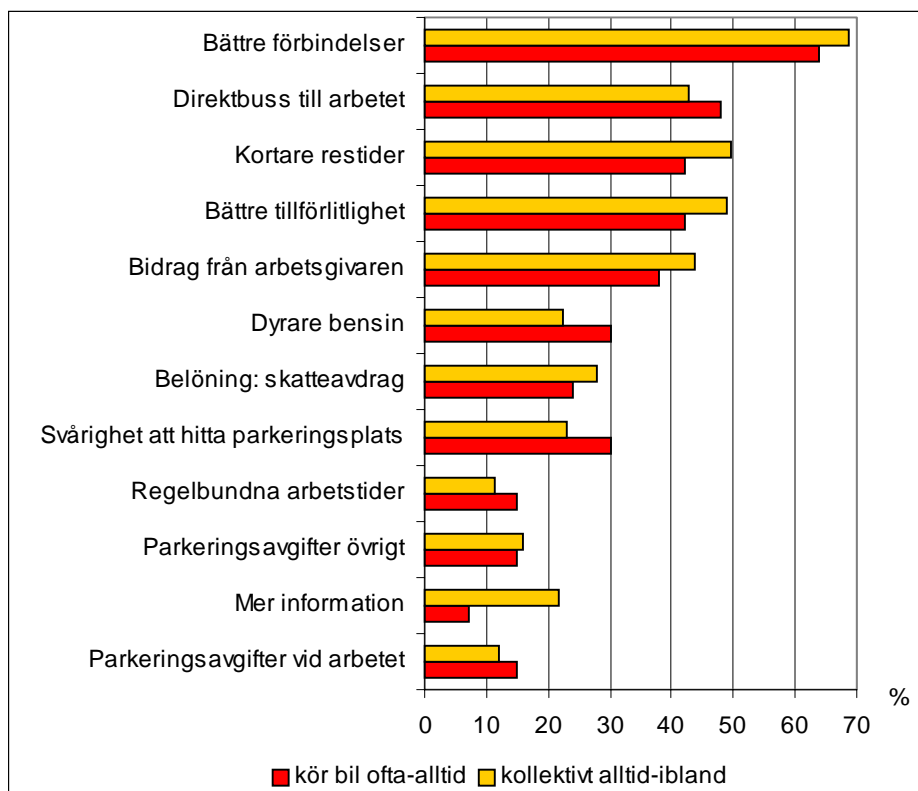
Kollektivtrafik

Nästan samtliga respondenter reser någon gång med kollektivtrafiken i Göteborg. Runt 70% av de som idag åker kollektivt ofta eller ibland och samma andel för de som idag oftast kör bil är positiva till att åka mer kollektivt (se figur 3.19). Detta är samma andelar som för respondenterna i Göteborg. Ungefär hälften av dessa kan tänka sig att åka mer kollektivt till arbetet och hälften mer kollektivt på fritiden.



Figur 3.19 Andel av de som alltid-ibland åker kollektivt/ alltid-ofta kör bil som kan tänka sig att åka mer kollektivt. ($N_{koll}=207/ N_{bil}=131$).

Det som skulle få fler att åka mer kollektivt är framförallt bättre kollektivtrafikförbindelser, direktbuss till arbetet och kortare restider med kollektivtrafiken (se figur 3.20).



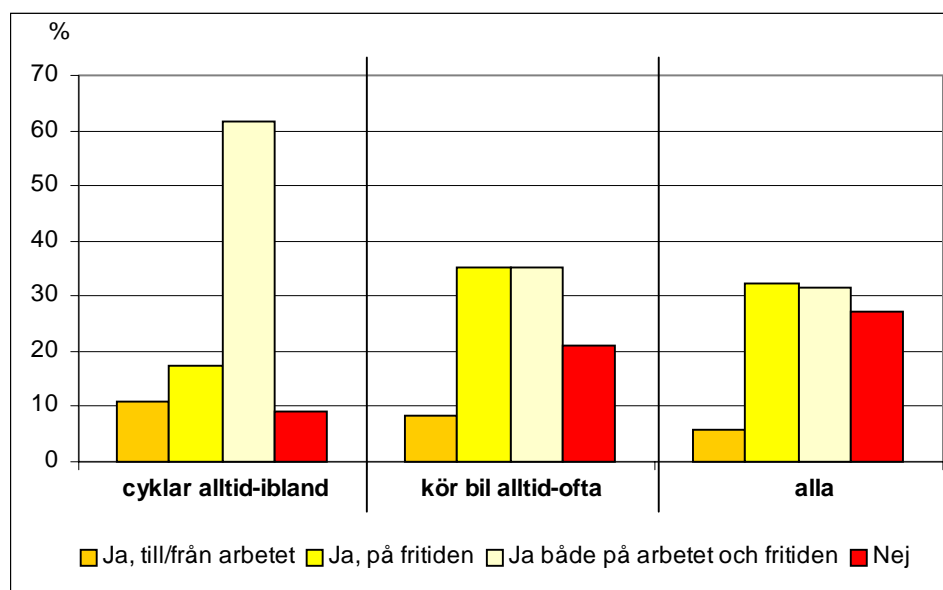
Figur 3.20 Vad som skulle kunna få de som alltid-ibland åker kollektivt/ alltid- ofta kör bil att åka mer kollektivt. ($N_{koll}=157, N_{bil}=100$).

Det som skiljer dem som i dagsläget oftast kör bil från dem som åker kollektivt oftare är framförallt betydelsen av information. Av dem som i dagsläget åker kollektivt ibland, ofta eller alltid anger 22% att mer information före och under resan om hållplatser, tider etc skulle få dem att åka mer kollektivt. Motsvarande andel för dem som i dagsläget oftast kör bil är 7%. Att information inte upplevs som viktigare än så här för att förändra resbeteende kan förmodligen förklaras med att information är ett ganska vitt begrepp och att en förutsättning är att det finns en förbindelse. Information om kollektivtrafik bedömdes som redovisats tidigare (se avsnitt 3.3) som viktig eller mycket viktig av 90% av respondenterna. Det finns ingen skillnad mot de faktorer som respondenterna i Göteborg angav.

Ett skäl som angetts av många respondenter i Göteborg och inte finns med bland alternativen är billigare biljettpreiser.

Cykel

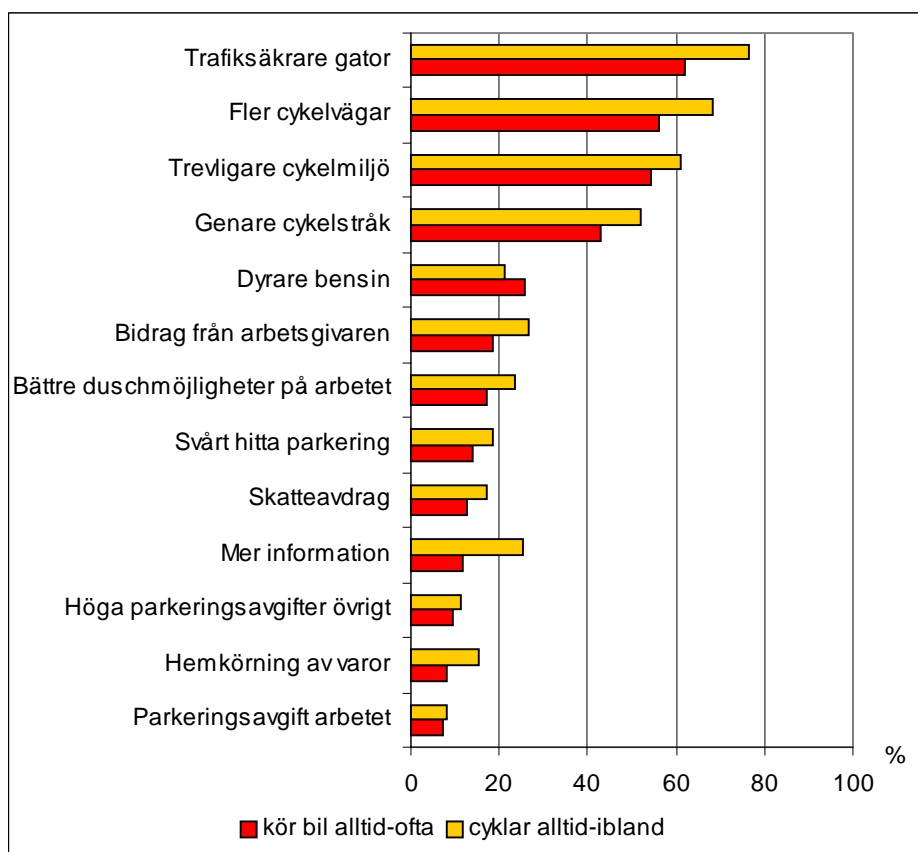
Det är en stor grupp som aldrig eller sällan använder cykeln till arbetet eller på fritiden. Av de som ofta eller alltid kör bil till arbetet skulle knappt 80% kunna tänka sig att cykla mer (se figur 3.21).



Figur 3.21 Andel av de som alltid-ibland cyklar/alltid-ofta kör bil/alla som kan tänka sig att cykla mer. ($N_{vy}=109/N_{bil}=170/N_{atla}=392$).

De som redan cyklar i dagsläget är mer positiva. Det är ca 90% av de som alltid, ofta eller ibland cyklar i dagsläget som skulle kunna tänka sig att cykla mer. Jämfört med Göteborgsrespondenterna är det högre andel av dem i Lundby som kan tänka sig att använda cykeln mer. Av samtliga respondenter i Göteborg är det 64% som kan tänka sig att cykla mer och motsvarande andel för Lundby är 72%. För alla gäller att det främst är för ärenden på fritiden man skulle kunna tänka sig att använda cykeln mer.

För att cykla mer vill respondenterna framförallt ha trafiksäkrare gator, fler cykelvägar, trevligare cykelmiljö (separat stråk som ligger längre från de stora lederna) och genare cykelstråk (se figur 3.22). Detta skiljer sig inte nämnvärt åt mellan de som redan i dagsläget cyklar och de som oftast kör bil.



Figur 3.22 Vad som skulle kunna få de som idag alltid-ibland cyklar/alltid-ofta kör bil att cykla mer. ($N_{cy}=668/N_{bil}=413$).

Sammanfattning

- Bland de som oftast kör bil i Lundby kan nästan 70% tänka sig att åka mer kollektivt, 80% att cykla mer samt 47% att samåka mer.
- De som redan åker kollektivt respektive samåker och cyklar ibland är mer positiva till att använda respektive färdssätt mer.
- Det främsta incitamentet för bilister att åka mer kollektivt är bättre förbindelser och direktbuss till arbetet. Motsvarande för att samåka är större möjligheter till avdrag samt för att cykla trafiksäkrare gator.

4 Resultat arbetsplatsenkät Lundby

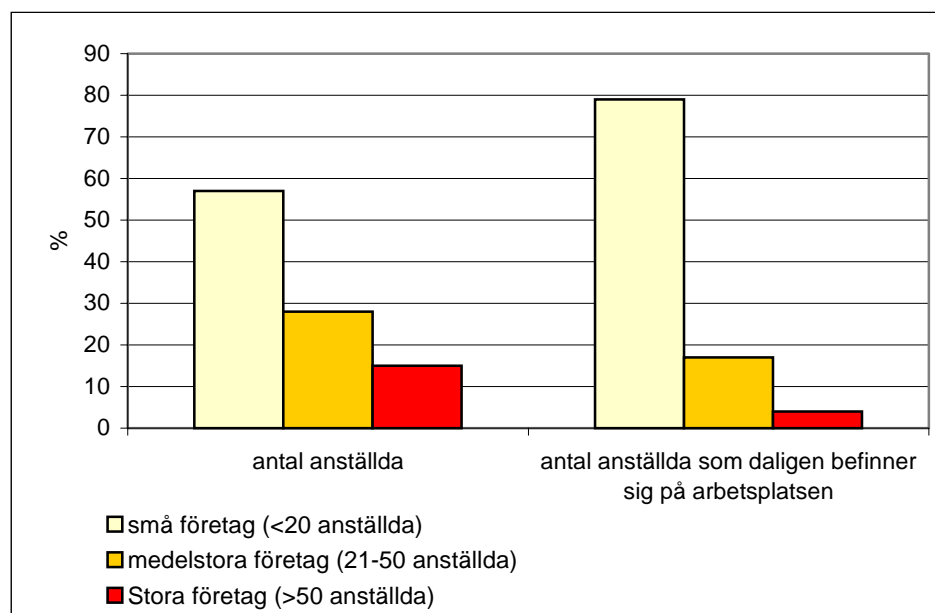
I detta kapitel presenteras resultatet av analysen av den enkät som riktats till arbetsplatser i Lundby. Denna undersökning ger en god bild över vilken inställning arbetsplatserna i området Lundby i Göteborg idag har till arbets- och tjänsteresor, till exempel hur stort intresset är för att påverka de anställda att minska sitt bilanvändande.

4.1 Bakgrundsdata

För att korrekt kunna bedöma de resultat som presenteras i detta kapitel är det viktigt att ha viss kunskap om de arbetsplatser som besvarat denna enkät. I avsnitt 4.1 presenteras bakgrundsdata för de arbetsplatser som besvarat enkäten, till exempel antal anställda, arbetsplatsens lokalisering och dylikt.

Antal anställda

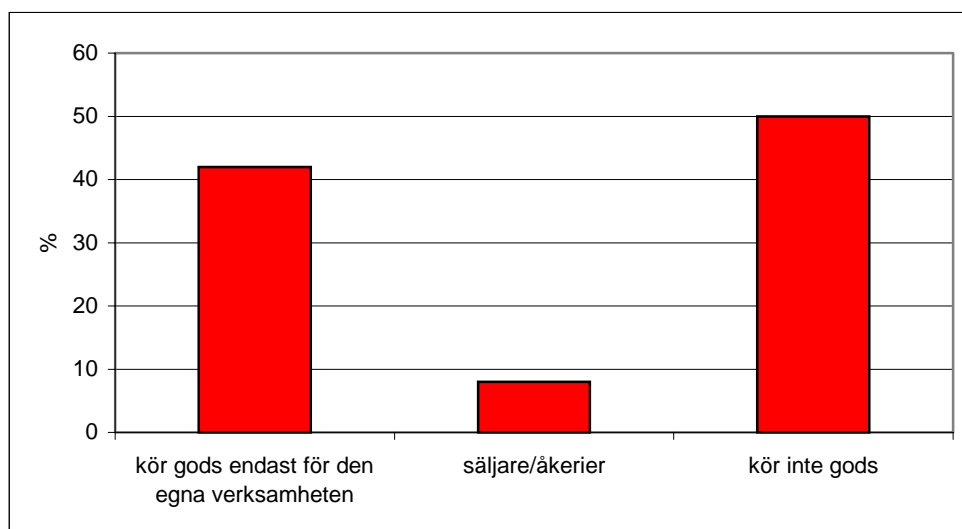
Enkäten har besvarats av totalt 129 slumpvist utvalda arbetsplatser i området Lundby. I figur 4.1 ser vi fördelningen mellan små respektive stora/medelstora företag.



Figur 4.1 Andelen små, medelstora respektive stora arbetsplatsen (N=129/69).

De allra flesta av de arbetsplatser som deltagit i denna studie (84 %) är vad som definieras som små företag (<50 anställda). 16 % av de arbetsplatser som besvarat enkäten räknas som stora/medelstora (>50 anställda). Den största arbetsplatsen som besvarat enkäten har 800 anställda.

En arbetsplats kan visserligen ha ett stort antal anställda, men få som i realiteten dagligen befinner sig på arbetsplatsen, detta gäller till exempel företag som hyr ut personal. I denna studie är den intressanta uppgiften antalet anställda som dagligen befinner sig på arbetsplatsen och således även reser dit respektive därifrån. Om vi istället utgår från det antal som dagligen vistas på arbetsplatsen blir fördelningen 96 % små företag och 4% stora/medelstora företag (se figur 4.1). De flesta företag i Lundby är alltså små företag och mycket få Lundbyföretag som kan betecknas som stora/medelstora deltar i denna studie. Av den anledningen kommer vi i det fortsatta kapitlet endast uttala oss om eventuella tendenser vad gäller skillnad i inställning mellan små och större företag.



Figur 4.2 Andel arbetsplatser som kör gods, eget eller andras(N= 128).

Sammanlagt 42 % av de arbetsplatser som besvarat enkäten kör gods, eget eller andras, och totalt 8 % (10 företag) är renodlade godsföretag (åkerier, säljare) som dagligen kör gods åt andra. Denna uppdelning mellan godsföretag och övriga företag är intressant eftersom flera av frågorna i denna studie rör problem med framkomlighet och trafiksäkerhet i Göteborg. Godsföretag (åkerier/säljare) har större erfarenhet av Göteborgstrafiken och har även till viss del andra behov än övriga företag.

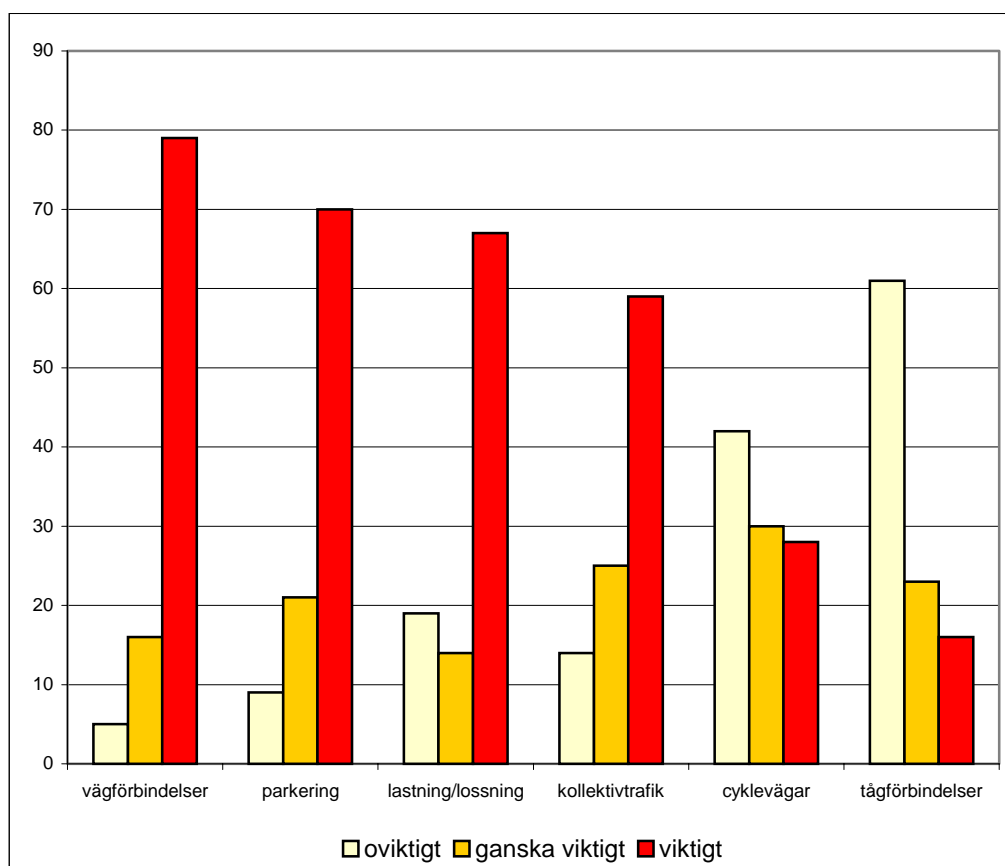
De företag som benämns ”godsföretag” i resterande del av kapitlet är de totalt 10 stycken åkerierna/säljarna, medan ”företag som kör gods (eget och andras)” omfattar såväl åkerier som de företag som endast kör gods för den

egna verksamheten (se figur 4.2). Fördelningen mellan godsföretag och övriga företag stämmer väl med Göteborgsstudien⁷.

4.2 Val av lokalisering

En mängd olika faktorer – till exempel vägförbindelser, närheten till centrum etc. – inverkar på i vilket område ett företag väljer att lokalisera sig. Vilka faktorer i den fysiska miljön som är av större - respektive av mindre betydelse för lokaliseringen av en arbetsplats avgörs bl a av företagets verksamhet, storlek och övriga intressen.

Nedan följer en redogörelse för hur man resonerat på de arbetsplatser som deltagit i denna enkätstudie. I figur 4.3 sammanfattas de faktorer som har större respektive mindre betydelse för lokaliseringen av en arbetsplats. Vägförbindelser är uppenbart den faktor som har störst betydelse för företagets lokalisering, medan tågförbindelse i nära anslutning till arbetsplatsen har avgjort mindre betydelse.



Figur 4.3 Faktorer av betydelse för lokalisering av arbetsplatsen (N=128, 128, 125, 126, 126, 119).

⁷ Göteborgsstudien är den identiska studie som genomförts med företag i hela Göteborg. Kontinuerliga jämförelser med denna sk Göteborgsstudie sker i hela denna rapport.

De flesta arbetsplatser är beroende av tillgången till goda vägförbindelser. Nära 80 % av de företag i Lundby som deltar i denna studie menar att goda vägförbindelser är viktigt för valet av lokalisering av arbetsplatsen (drygt 90 % i Göteborgsstudien). Inga signifikanta skillnader finns mellan företag av olika storlek. Av de renodlade åkerierna anser inte förvånande samtliga (100 %) i denna studie liksom i Göteborgsstudien att goda vägförbindelser är viktigt för valet av lokalisering.

Goda parkeringsmöjligheter i nära anslutning till arbetsplatsen är också viktigt för en majoritet av Lundbyföretagen (70 %) och påverkar deras val av lokalisering. Parkering är dock viktigare för Göteborgsföretagen i stort där hela 90 % anser att det är viktigt med parkeringsmöjlighet (se Göteborgsstudien).

Att det finns möjlighet att lasta och lossa gods av olika slag är viktigt för 67 % av arbetsplatserna (detsamma som i Göteborgsstudien). Betydelsen av möjlighet till lastning och lossning avgörs naturligtvis av arbetsplatsens art/verksamhet. Inte förvånande är möjligheten att enkelt kunna lasta och lossa gods viktigare för gods företag än för övriga företag.

En majoritet av företagen (59 %) anser att tillgång till kollektivtrafik i nära anslutning till arbetsplatsen är viktigt för valet av lokalisering (65 % i Göteborgsstudien). Det finns en tendens till att tillgång till kollektivtrafik blir viktigare ju större företaget är.

Åsikterna om vad bra cykelförbindelser till och från företaget betyder för lokalisering av arbetsplatsen går mera isär, i denna studie liksom i Göteborgsstudien. I denna fråga är enigheten mellan företagen inte lika stor som vad gäller övriga faktorer. Ungefär lika många företag anser att bra cykelvägar till/från arbetsplatsen är oviktigt, ganska viktigt respektive viktigt (se figur 4.3). Godsföretagen anser att tillgången till cykelförbindelser är mindre viktigt för lokaliseringen än övriga företag.

Tågförbindelser är den faktor av de som tas upp i denna studie som har minst betydelse för arbetsplatsens lokalisering. Endast 16 % av företagen menar att det är viktigt med goda tågförbindelser i anslutning till arbetsplatsen (20 % i Göteborgsstudien).

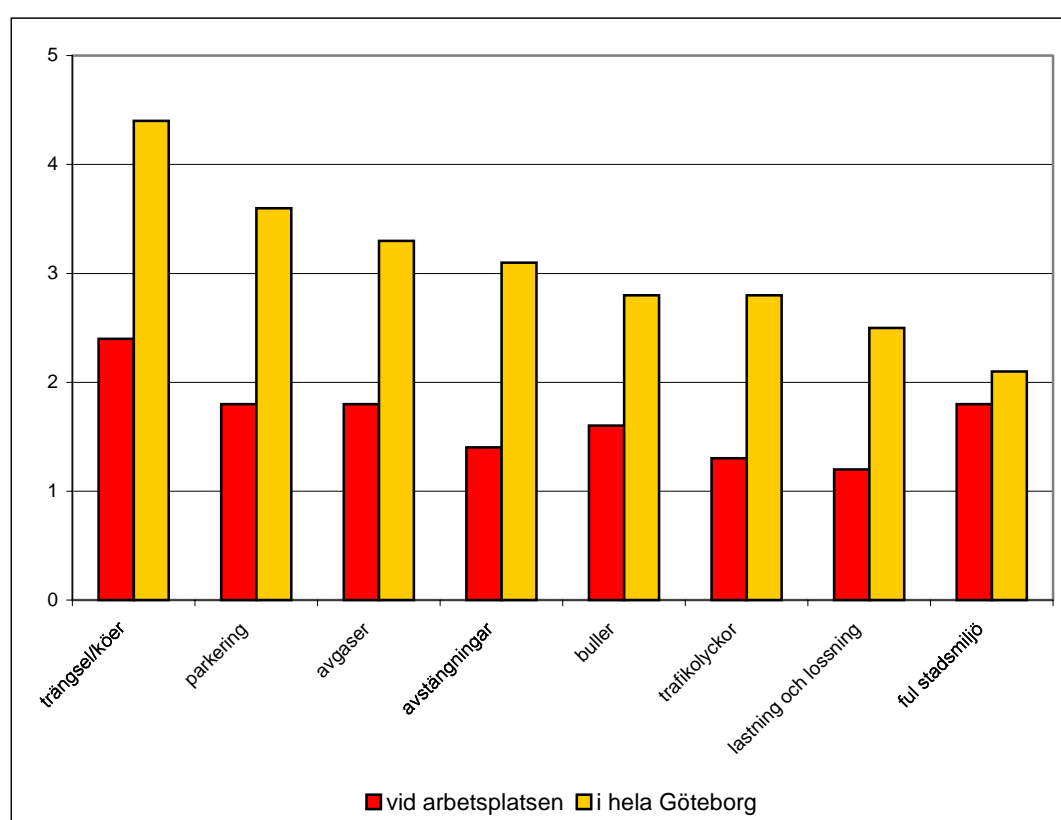
Den största skillnaden mellan Göteborgsföretagen och företagen i Lundby är att Lundbyföretagen tycks anse att det är något mindre viktigt med parkering i anslutning till arbetsplatsen. Detta kan bero på att få företag i Lundby har problem med parkering, vilket andra svar i denna studie tyder på.

Sammanfattning

- Goda vägförbindelser och tillgång till parkering är de faktorer som tillmäts störst betydelse av respondenterna.
- Tågförbindelser och cykelvägar är av mindre betydelse.
- Resultaten i detta avsnitt skiljer sig inte nämnvärt från Göteborgsstudien.

4.3 Trafikproblem

Olika arbetsplatser i Göteborg är belägna i olika typer av områden: i centrum, i industriområden eller, vilket är något mera sällsynt, i bostadsområden. Bland annat beroende på vart arbetsplatsen ligger upplevs olika faktorer – t ex buller, ful miljö – som mer eller mindre *problematiska*. Arbetsplatserna har i denna studie fått ta ställning till i vilken utsträckning de upplever ett antal olika faktorer, bl a buller, som ett problem, dels i det området där den egna arbetsplatsen är lokaliserat och dels i hela Göteborg. I figur 4.4 ser vi vilka faktorer Göteborgsföretagen ser som större respektive mindre trafikproblem.



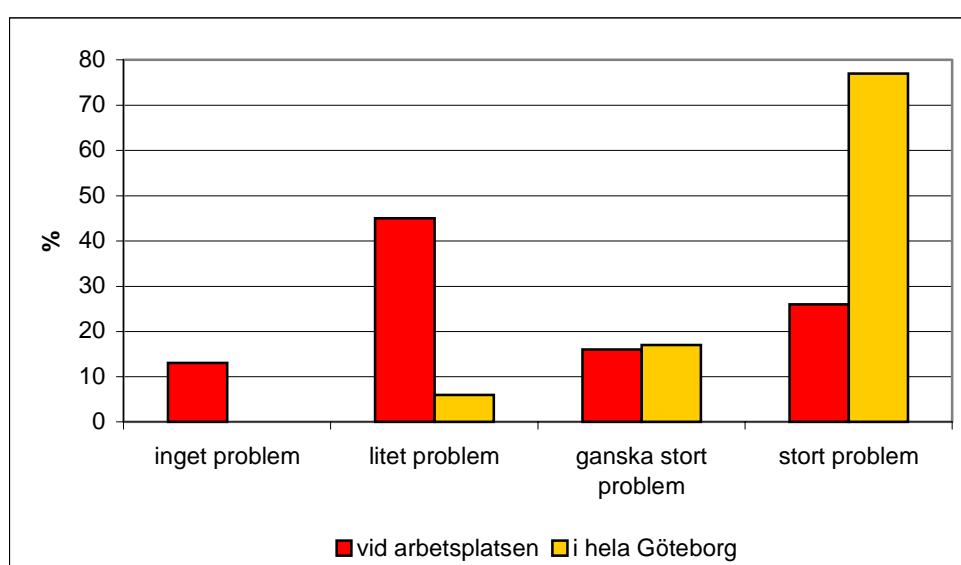
Figur 4.4 *Upplevda problem vid arbetsplatsen respektive i hela Göteborg. Skala 0-5, där 0=inget problem och 5=mycket stort problem.*

Den faktor Lundbyföretagen upplever som mest problematisk är trängsel och köer, såväl i hela Göteborg som i Lundby. Många företag upplever också bristen på parkering, avgaser och även avstängningar som ett problem i hela Göteborg. Problemen i Lundby upplevs som små i jämförelse med problemen i hela Göteborg. Nedan tittar vi närmare på vart och ett av dessa problem med start i det problem som företagen upplever som det värsta: trängsel och köbildning.

Trängsel och köer

Trängsel och köer är den faktor som tas upp i denna studie som respondenterna – representanter för företag i Lundby – upplever som mest problematisk. Nära 80 % av arbetsplatser menar att trängsel/köer är stort ett problem i hela Göteborg (se figur 4.5). Godsföretagen, som vistas särskilt mycket ute på vägarna, ser trängsel/köer i Göteborg som ett ännu större problem än övriga företag.

Av de renodlade godsföretagen anser samtliga att trängsel och köer är ett stort problem i hela Göteborg. Företagen i Lundby upplever problemen med trängsel och köer i hela Göteborg som något större än övriga företag (se Göteborgsstudien).

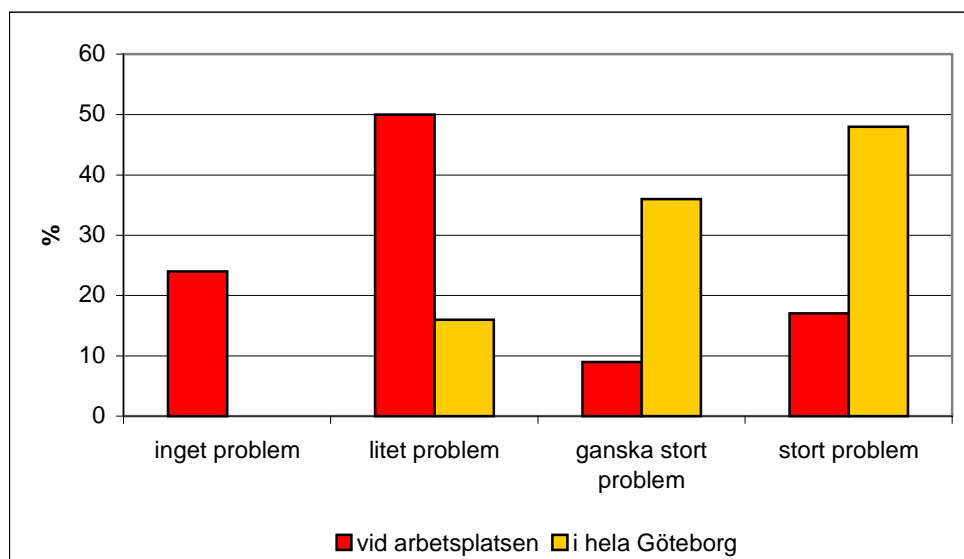


Figur 4.5 Trängsel/köer vid arbetsplatsen/i hela Göteborg (N= 126/128).

I Lundby upplevs trängsel och köer som ett betydligt mindre problem än i hela Göteborg, 26 % av respondenterna upplever problemet vid området där arbetsplatsen är belägen (Lundby) som stort (30 % i Göteborgsstudien). Trängsel och köer är det problem som arbetsplatserna upplever som det största även i det område där arbetsplatsen är lokaliserad, Lundby.

Parkering

Nära hälften av arbetsplatserna upplever bristen på parkeringsplatser i hela Göteborg som ett stort problem (se figur 4.6). Godsföretagen upplever problem med parkering i Göteborg som större än övriga företag. Samma resultat ser vi i Göteborgsstudien.



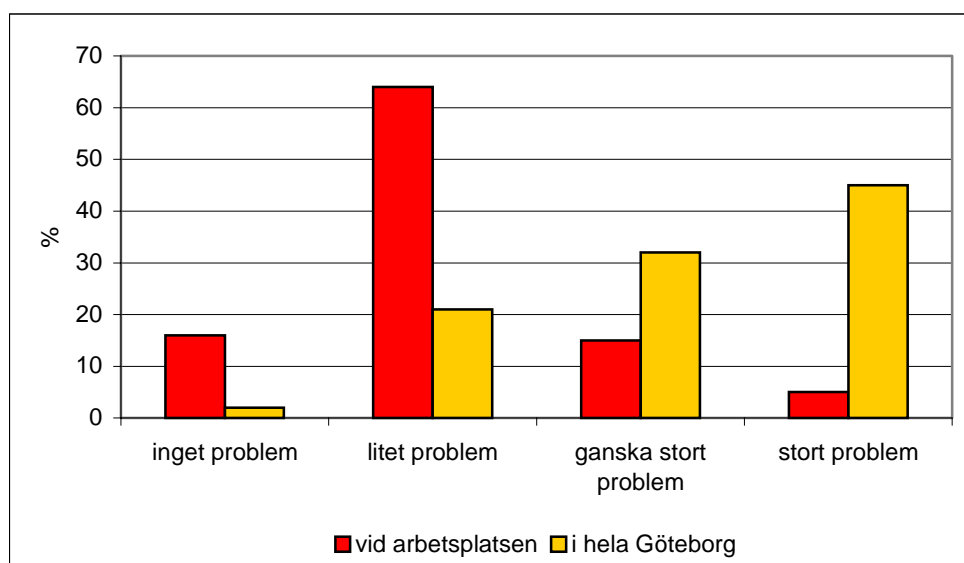
Figur 4.6 Brist på parkeringsplatser. I Lundby/i hela Göteborg (127/127).

Parkeringssituationen i Lundby upplevs som relativt oproblematiserad för de flesta arbetsplatserna. Färre än 20 % av arbetsplatser upplever bristen på parkeringsmöjlighet vid arbetsplatsen som ett stort problem. Problem med parkering vid den egna arbetsplatsen upplevs således som något mindre i Lundby än vid övriga arbetsplatser (jfr Göteborgsstudien där drygt 20 % upplever problemet som stort).

Avgaser

Representanter för Lundbyföretagen upplever problemet med avgaser i hela Göteborg som större än övriga Göteborgsföretag 45 % av respondenterna i arbetsplatsenkäten upplever avgaserna i Göteborg som ett stort problem (jfr 38 % i Göteborgsstudien).

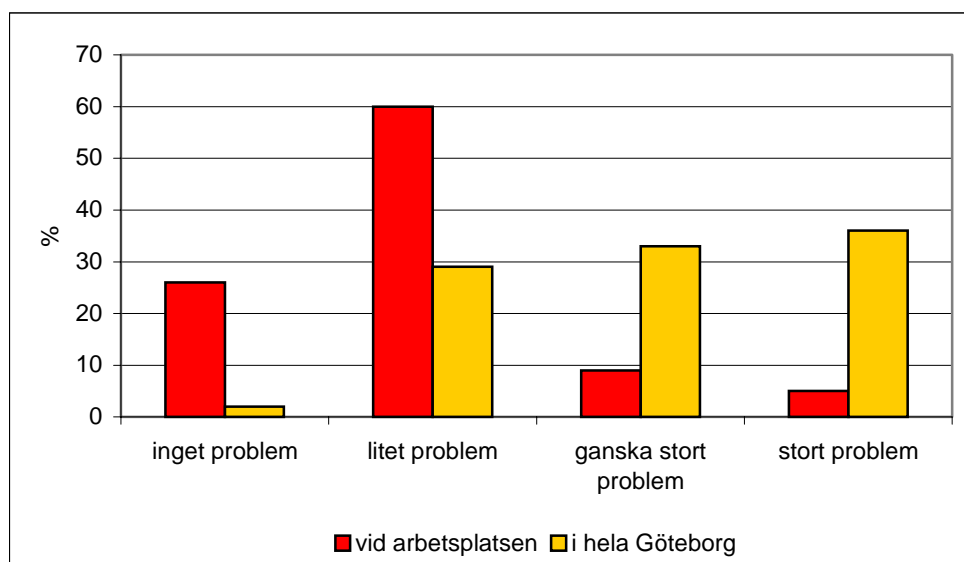
I Lundby upplevs dock problemet med avgasutsläpp som litet av de allra flesta företag. Bara 5 % av företagen i Lundby upplever avgasutsläpp som ett stort problem i det område där arbetsplatsen är lokaliserad. Detta kan jämföras med Göteborgsstudien där samma siffra är 10 %.



Figur 4.7 Avgaser, vid arbetsplatsen/i hela Göteborg (N= 127/127).

Avstängningar

Avstängningar förekommer till exempel vid ombyggnad och upprustning av vägsträckor. Ofta kommer kritik mot avstängningar från många olika grupper i samhället, bland annat bilister som ofta tvingas till alternativa vägval. I figur 4.8 ser vi hur arbetsplatserna upplever avstängningarna i Göteborg.



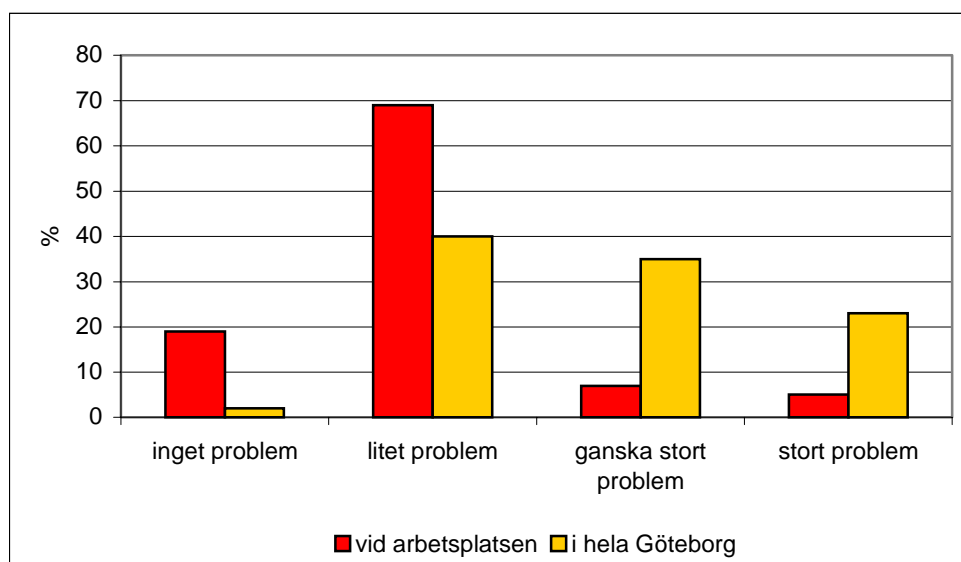
Figur 4.8 Avstängningar, vid arbetsplatsen/i hela Göteborg (N=126/126).

Lundbyföretagen upplever problem med avstängningar i hela Göteborg som större än övriga Göteborgsföretag. 36 % av respondenterna i denna studie upplever problemet som stort och det kan jämföras med 29 % i Göteborgsstudien.

I det område där den egna arbetsplatsen är lokaliserad, Lundby, är det bara 5 % som upplever problemen med avstängningar som stort (kan jämföras med 9 % i Göteborgsstudien).

Buller

Buller har stor inverkan på vår livskvalitet. Den vanligaste bullerkällan är vägtrafiken. Samhällets insikt om bullrets negativa inverkan på människors välbefinnande har ökat. Ett antal kommuner arbetar idag aktivt med bullersaneringsprogram.

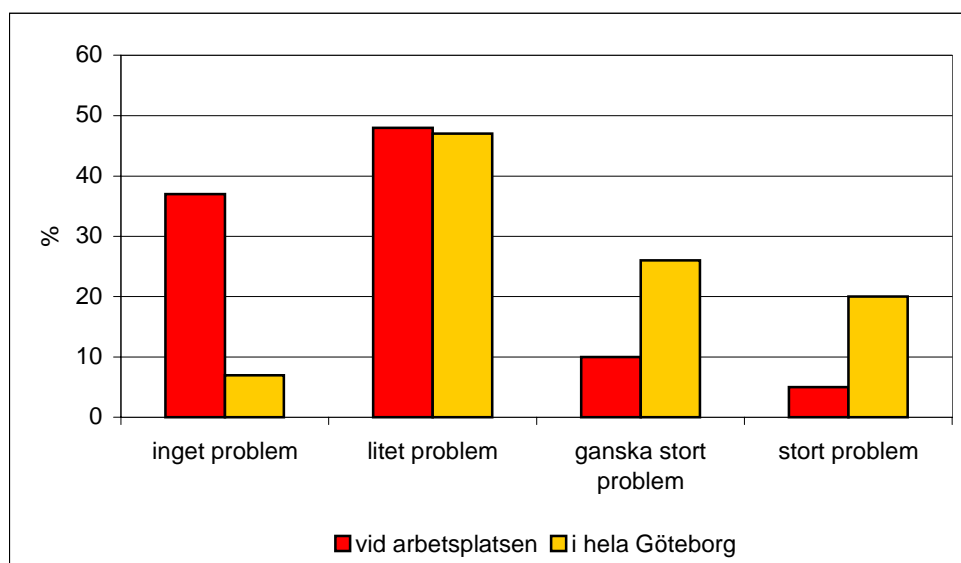


Figur 4.9 Buller, i området där arbetsplatsen är lokaliserad/i hela Göteborg (N=126/126).

Drygt 20 % av de Lundbyföretag som deltar i enkätstudien upplever buller som ett stort problem i hela Göteborg. I det område där den egna arbetsplatsen är lokaliserad upplevs buller som ett litet problem av de allra flesta. Bara 4 % av arbetsplatserna i Lundby upplever problem med buller som stort, vilket kan jämföras med 8 % i Göteborgsstudien. Vad arbetsplatserna inbegripit i begreppet buller kan dock variera något.

Lastning och lossning

Tillgänglighet för lastning och lossning är viktigt för många företag (se figur 4.3). De höga krav som ställs på tillgängligheten för lastning och lossning tycks dock vara relativt väl tillgodosedda, endast 20 % av respondenterna i Lundby anser att tillgängligheten för lastning och lossning är ett stort problem i hela Göteborg (se figur 4.10). Om man tittar endast på de renodlade godsföretagen – vilka man kan anta är mest beroende av tillgänglighet för lastning och lossning – är det fler som upplever problemet som stort. Resultatet överensstämmer med Göteborgsstudien.



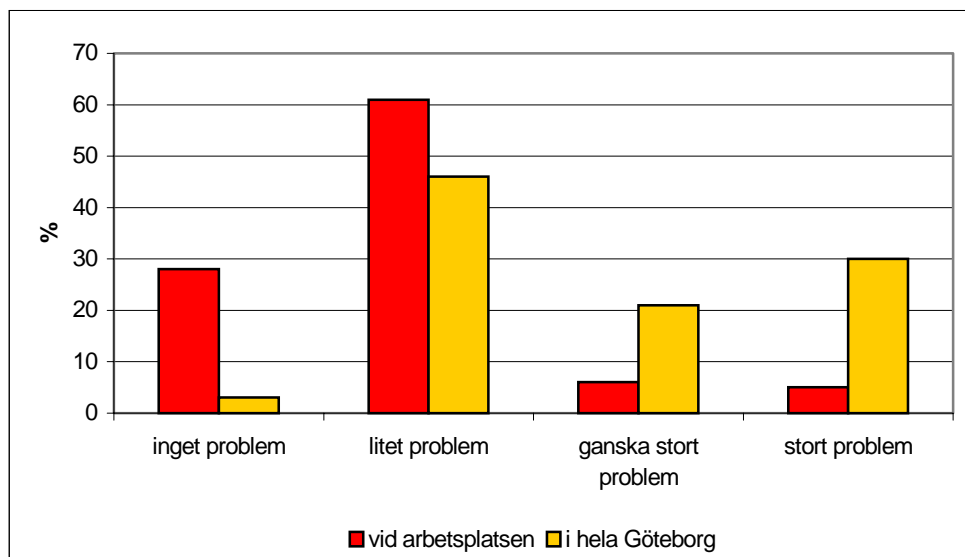
Figur 4.10 Tillgänglighet för lastning och lossning, vid området där arbetsplatsen är lokaliserad/i hela Göteborg (N=126/121).

Av Lundbyföretagen upplever 5 % problemet med tillgänglighet för lastning och lossning som stort i det område där de är lokaliserade. Detta kan jämföras med 10 % i Göteborgsstudien. Problemen upplevs således som mindre i Lundby än i många andra områden i Göteborg.

Trafikolyckor

Lundbyföretagen upplever problem med trafikolyckor i hela Göteborg som uppenbart större än övriga Göteborgsföretag. Hela 30 % av Lundbyföretagen upplever trafikolyckor och incidenter som ett problem i hela Göteborg (se figur 4.11) vilket kan jämföras med 16 % i Göteborgsstudien.

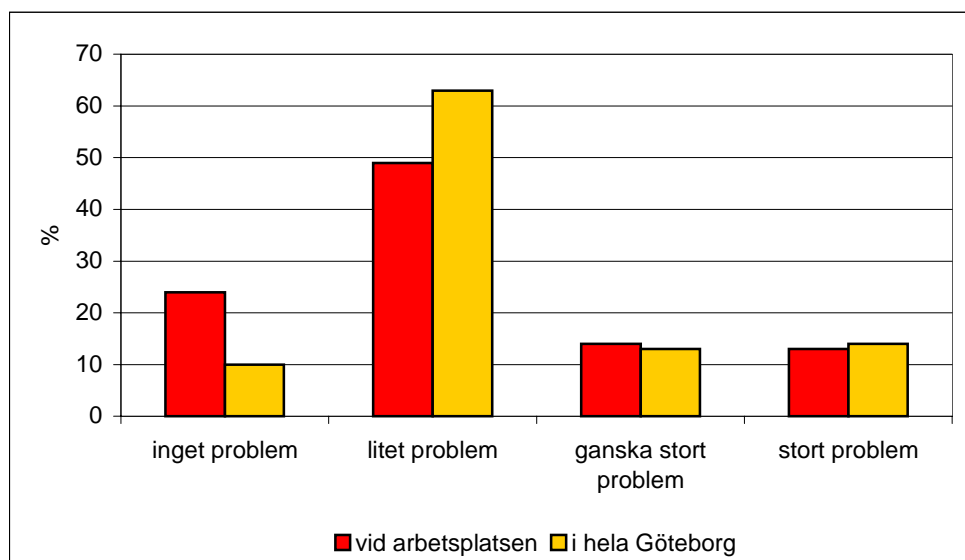
I Lundbyområdet ser man däremot problemet med trafikolyckor som relativt litet (5 % upplever problemet som stort, vilket är samma andel som i Göteborgsstudien).



Figur 4.11 Trafikolyckor, incidenter, vid området där arbetsplatsen är lokaliserad/i hela Göteborg (N=126/122).

Ful stadsmiljö

Att den miljö man lever och vistas i upplevs som ful är ofta mest påtagligt för de som bor och lever i ett visst område. Men även i det område man arbetar kan det vara betydelsefullt med en inbjudande miljö. I figur 4.12 ser vi i vilken utsträckning arbetsplatserna i Lundby upplever ”ful stadsmiljö” som ett problem.



Figur 4.12 Ful stadsmiljö, i det område där arbetsplatsen är lokaliserad/i hela Göteborg (N=127/124).

Relativt få respondenter i arbetsplatsenkäten Lundby, menar att ”ful stadsmiljö” är ett stort problem i hela Göteborg. Lundbyföretagen tycker dock att ”ful stadsmiljö” är ett något större problem än vad övriga Göteborgsföretag anser. Det gäller både i hela Göteborg där 14 % av Lundbyföretagen upplever problemet som stort (jfr 10 % i Göteborgsstudien) och vid arbetsplatsen där 13 % av Lundbyföretagen upplever problemet som stort (jfr 10 % i Göteborgsstudien).

Sammanfattning

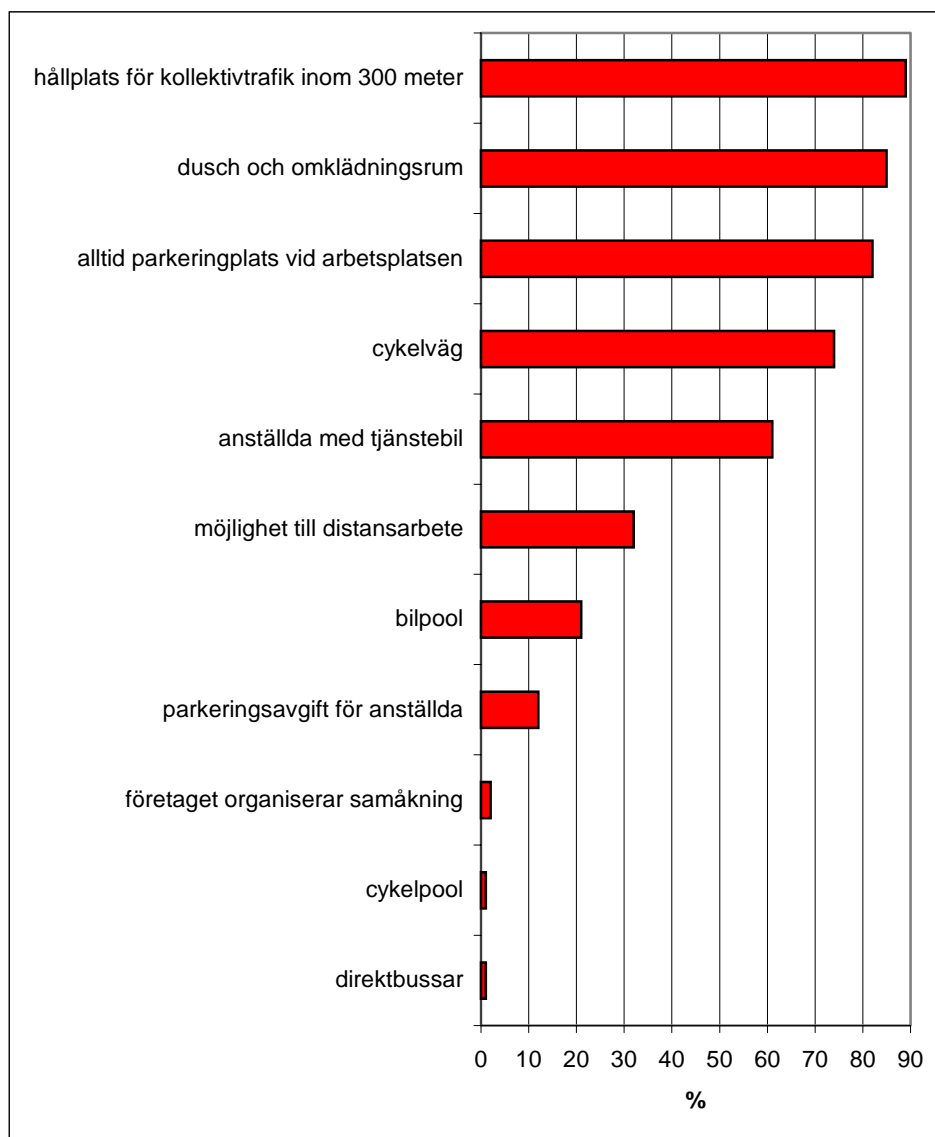
- Det problem som representanterna för de arbetsplatser i Lundby som ingått i denna studie upplever som det största är trängsel och köbildning. Därefter kommer brist på parkering.
- Nära 80 % upplever trängsel som ett stort problem i hela Göteborg och drygt 25 % i det området där arbetsplatsen är lokaliserad (Lundby).
- Lundbyföretagen upplever generellt trafikproblemen i hela Göteborg som något större än övriga Göteborgsföretag.
- Problemen vid arbetsplatsen – Lundby – upplevs generellt som något mindre än i många andra områden i Göteborg (undantaget ”ful stadsmiljö”).

4.4 Arbetsresor

Arbetsplatsen kan på olika sätt arbeta för att påverka de anställdas resvanor. I detta avsnitt ska vi titta närmare på rådande förhållanden med avseende på de anställdas arbets- och tjänsteresor. Drygt två av tio företag (22 %) har gjort någon form av undersökning för att ta reda på hur de anställda tar sig till respektive från arbetsplatsen.

Förhållandena vid arbetsplatsen

Hur de anställda väljer att ta sig till respektive från arbetsplatsen påverkas av många olika faktorer, till exempel var arbetsplatsen är lokaliserad, färdvägens längd, väder och vind, tillgång till parkering, närhet till kollektivtrafik etc. En arbetsplats kan således på olika sätt – genom lokalisering, men också genom den allmänna attityden och eventuella belöningssystem – påverka de anställdas resvanor. Nedan kommer vi att titta närmare på hur förhållandena på de arbetsplatser i Lundby som ingått i denna studie ser ut, med avseende på de anställdas möjligheter att välja färdmedel för arbets- och tjänsteresor. I Göteborgsstudien jämfördes små och stora företag med varandra. En sådan uppdelning blir ointressant i denna studie då mycket få stora företag ingår i studien.



Figur 4.13 Om förhållanden vid arbetsplatsen som kan påverka de anställdas resvanor? (N 621-625).

På en stor majoritet, nära 90 % av arbetsplatserna i denna undersökning ligger inom 300 meter från en hållplats för kollektivtrafik. På de allra flesta arbetsplatser (85 %) har de anställda tillgång till dusch- och omklädningsrum på arbetsplatsen och det finns cykelväg (i 74 % av fallen). Det finns således möjlighet för de anställda att cykla/åka kollektivt till jobbet även om detta skulle innebära att de blev varma, våta och/eller smutsiga. Det finns dock flera arbetsplatser i denna studie som kommenterat att de saknar cykelväg till sin arbetsplats.

För de som åker bil till jobbet finns parkering vid arbetsplatsen för de allra flesta, 82 %, och för merparten är parkeringen gratis. Endast 12 % av respondenterna uppger att de anställda måste de betala för sin parkering. Relativt många företag, 61 %, erbjuder också vissa av de anställda egen tjänstebil. Detta är vanligare ju större arbetsplatsen är.

Direktbussar, cykelpool eller hjälp att organisera samåkning förekommer så gott som inte alls på de arbetsplatser som deltagit i denna studie (se figur 4.13).

Dessa resultat skiljer sig inte nämnvärt från resultaten i Göteborgsstudien.

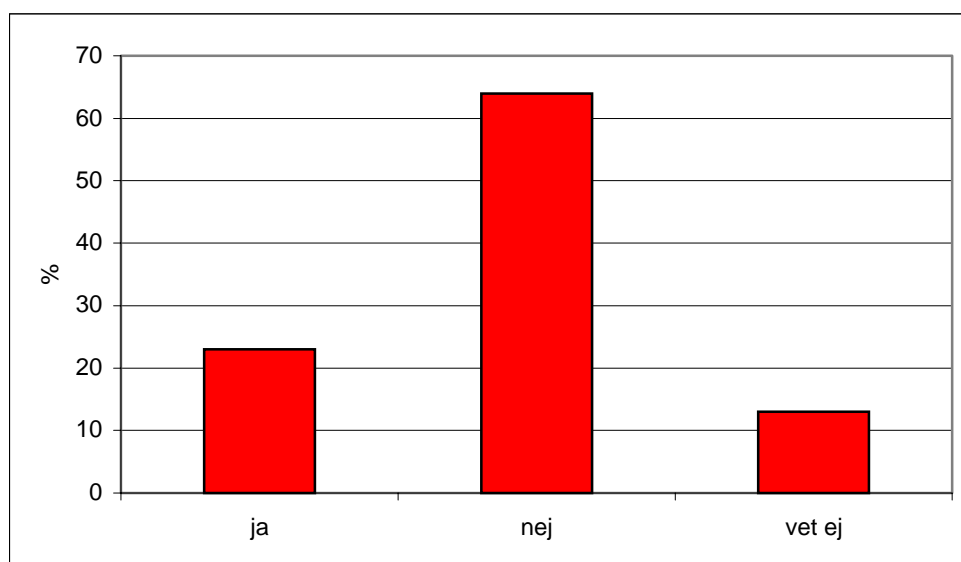
Uppmuntran från företaget

Få arbetsplatser uppmuntrar de anställda till att cykla eller åka kollektivt till jobbet. Denna uppmuntran kan ske genom ekonomiskt bidrag eller på annat vis, till exempel genom deltagande i tävlingar och kampanjer, uppmuntras att välja alternativa färdmedel till bilen. Endast 4 % av de arbetsplatser som besvarat denna enkät har till exempel deltagit i någon cykla till jobbet-kampanj. Detta kan jämföras med Göteborgsstudien där 2% uppger att de deltagit i någon cykla till jobbet-kampanj.

Ett enda (knappt 1 %) av de 129 företag i Lundby som deltagit i denna studie uppmuntrar de anställda till att cykla/gå eller att åka kollektivt/samåka genom ekonomiska incitament. Detta företag har 62 anställda och kör inte gods. Även denna siffra är i princip jämförbar med Göteborgsstudien där 12 företag av 627 (2 %) uppgivit att de ger ekonomisk ersättning till anställda som cyklar/åker kollektivt.

Intresse

Knappt 25 % av arbetsplatserna i denna undersökning uppger att de är intresserade av att arbeta med åtgärder som berör de anställdas arbets- och tjänsteresor (se figur 4.14). I Göteborgsstudien är samma siffra drygt 25%.

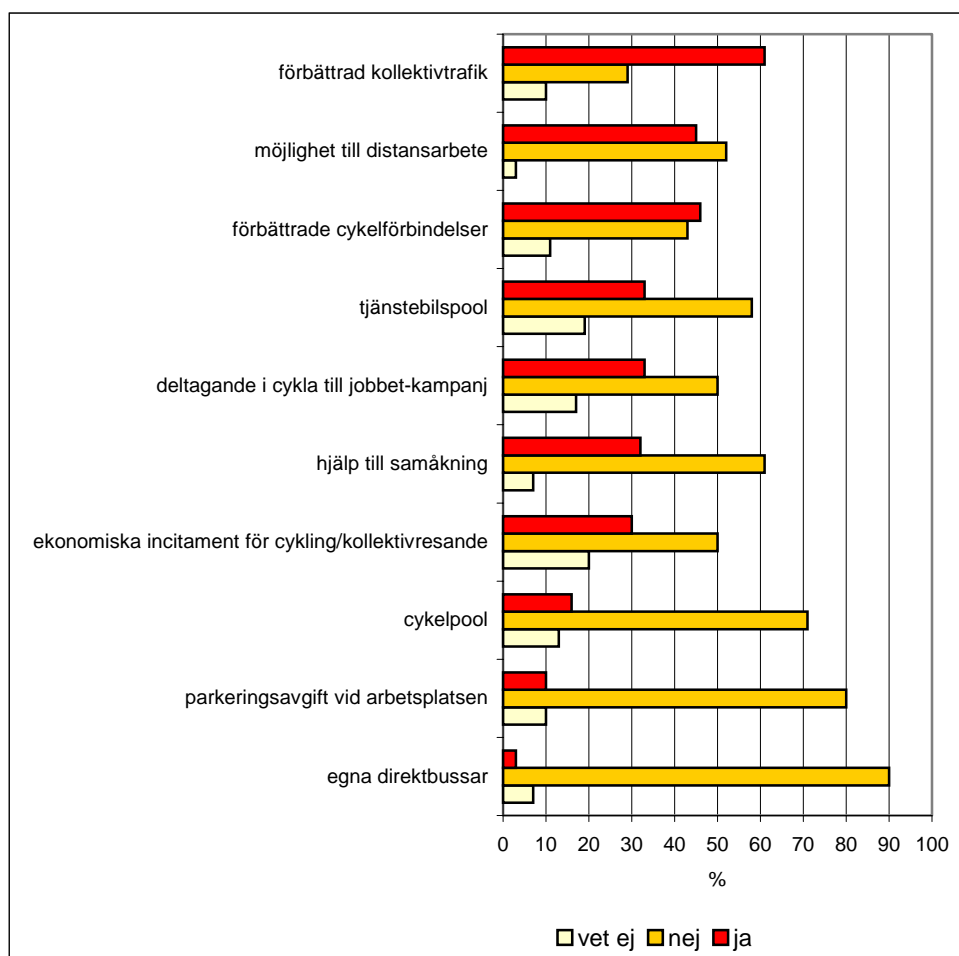


Figur 4.14 Finns det intresse från arbetsplatsen att arbeta med åtgärder som berör anställdas arbets- och tjänsteresor? (N=123).

Det viktigaste skälet till intresse uppges vara miljöhänsyn. Av de arbetsplatser som har intresse av att arbeta med dessa frågor uppger hela 72 % att skälet till detta intresse är miljöhänsyn (helt eller delvis). Ytterligare ett viktigt skäl för att arbeta med frågor om arbets- och tjänsteresor uppges vara ekonomi (48 %). Något färre (45 % respektive 35%) uppger att hälsoskäl och image är viktiga skäl för att arbeta med de anställdas arbets- och tjänsteresor. Intresset för att arbeta med arbetsresor hos Lundbyföretagen och skälet till detta intresse skiljer sig inte nämnvärt från övriga Göteborgsföretag (se Göteborgsstudien). Vilka åtgärder är då arbetsplatserna intresserade av att arbeta med?

Åtgärder

En arbetsplats kan på olika sätt arbeta för att påverka de anställda att i ökad utsträckning lämna bilen hemma för alternativa färdmedel. De Lundbyföretag som deltagit i denna studie har fått ta ställning till vilka åtgärder de är intresserade av att arbeta vidare med. I figur 4.15 presenteras hur stor andel av företagen som har intresse av att arbeta med olika åtgärder som syftar till att förändra de anställdas resvanor. Noteras bör att det är ett litet antal respondenter som besvarat dessa frågor, då de besvarats enbart av de respondenter som har intresse av att arbeta med åtgärder som berör de anställdas arbets- och tjänsteresor.



Figur 4.15 Åtgärder som företagen bedömer som intressanta att arbeta vidare med (N=31).

Den åtgärd som flest arbetsplatser är intresserade av att arbeta med är förbättrad kollektivtrafik till arbetsplatserna. Dagens kollektivtrafik har fått en hel del negativ kritik av respondenterna genom de kommentarer som givits i enkäten. Fler än hälften av arbetsplatserna (62 %) menar att de har intresse av att arbeta för förbättrad kollektivtrafik till arbetsplatsen. Många, 47 % av de Lundbyföretag som är intresserade av att arbeta med de anställdas resvanor, har också intresse av att förbättra cykelförbindelserna till arbetsplatsen.

Idag kan 32 % av arbetsplatserna erbjuda sina anställda möjlighet att distansarbeta (se figur 4.13). Av de företag som är intresserade av att arbeta med åtgärder för att påverka de anställdas resvanor är det 45 % som har intresse av att arbeta med denna åtgärd.

Många Lundbyföretag är intresserade av att delta i cykla till jobbet- kampanjer samt till att organisera samåkning för de anställda. Detta är intressant med tanke på att mycket få företag idag har deltagit i någon cykla till jobbet- kampanj och nästan lika få hjälper till att organisera samåkning (se figur 4.13). Ett par respondenter föreslår att företag inom samma område, t ex Lundby, skulle kunna organisera gemensam samåkning för såväl gods som persontrafik.

Totalt 30 % av de företag som har intresse av att arbeta med de anställdas/ företagets resmönster uppger att de är intresserade av att arbeta med någon form av ekonomiska incitament för att öka cykling och kollektivresandet. Idag är det endast 1 av de 129 företag som deltar i studien erbjuder de anställda någon form av belöning (se figur 4.13).

Få av respondenterna är intresserade av att ha cykelpool, ta ut avgift för parkering eller direktbussar till arbetsplatsen (se figur 4.15).

Några jämförelser med Göteborgsstudien blir mindre intressanta när det gäller frågorna om vilka åtgärder företagen kan tänka sig att arbeta med, eftersom så få respondenter besvarat frågorna. I denna studie besvarades frågan enbart av de som ville arbeta med påverkansåtgärder, medan de flesta företag i Göteborgsstudien tagit ställning till de olika alternativen.

Sammanfattning

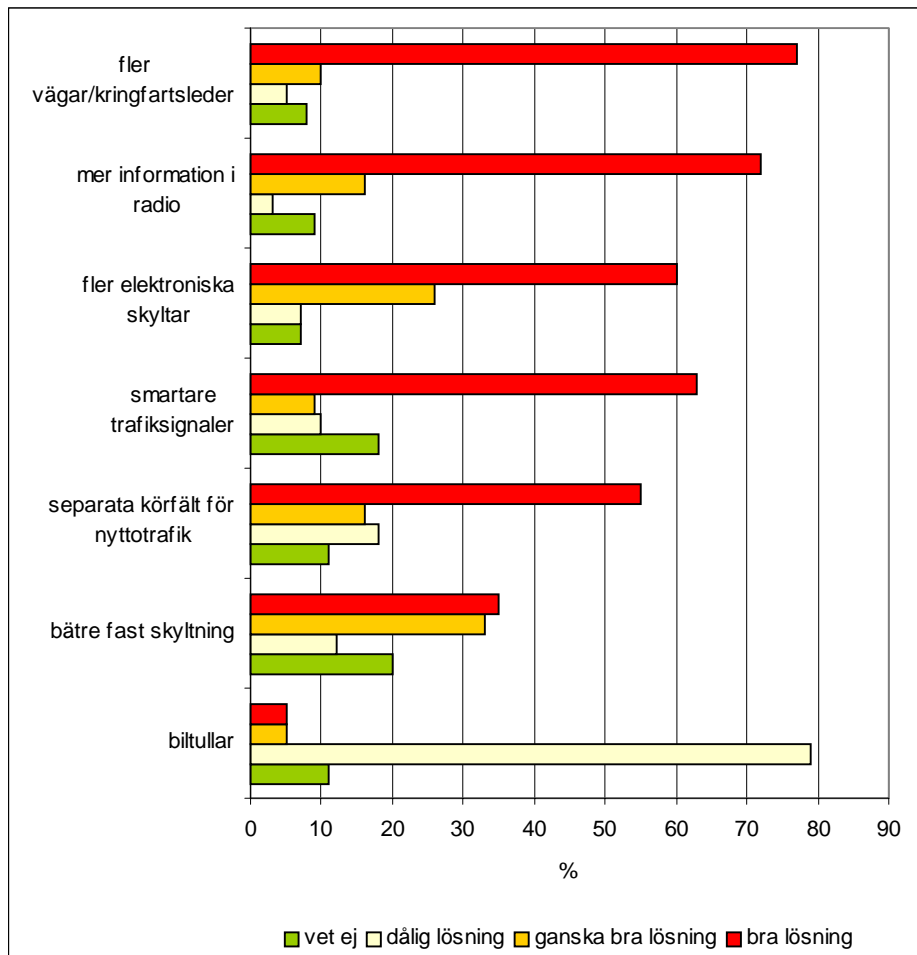
- Få arbetsplatser arbetar idag aktivt med de anställdas arbets- och tjänsteresor.
- Intresse för att arbeta med åtgärder som berör de anställdas arbets- och tjänsteresor finns hos många företag (1 av 4)– detta intresse bör tas tillvara!
- Förbättrad kollektivtrafik, bättre cykelvägar och möjlighet att distansarbeta är de åtgärder som flest av de företag som har intresse av att arbeta med företagets/ de anställdas resvanor är intresserade av att arbeta med
- Resultaten i detta avsnitt skiljer sig inte nämnvärt från Göteborgsstudien.

4.5 Godstransporter

Följande avsnitt handlar om godstransporter. Dessa frågor har endast besvarats av de företag som kör gods (eget eller andras). Totalt hälften, 50% (64 företag) av företagen kör gods – eget och/eller andras – i Göteborg (se figur 4.2). Av dessa kör 84 % (54 företag) endast eget gods, medan övriga 16 % (10 företag) är renodlade godsföretag (säljare/åkerier) som dagligen kör gods åt andra företag i Göteborg. Samtliga företag som kör gods kör dagligen i Göteborg och 75 % kör också dagligen i Göteborgs innerstad. Samtliga dessa företag kan således sägas ha stor erfarenhet av Göteborgstrafiken.

Lösning på trafikproblem i hela Göteborg

Trängsel och köer är det problem som representanter för arbetsplatserna upplever som det största trafikproblemet i Göteborg (se figur 4.4 samt 4.5). Hur anser då dessa företag, vilka alla kör gods i Göteborg, att dessa problem skall lösas.



Figur 4.16 Hur arbetsplatser som kör gods vill lösa problem med trängsel/köer i **hela Göteborg**. Samtliga företag som kör gods/åkerier (N=57-60).

Den lösning som flest respondenter från Lundbyföretagen (78 %) anser vara den bästa för att lösa trafikproblemen **i hela Göteborg** är fler vägar och kringfartsleder. De renodlade godsföretagen är, i denna studie – liksom i Göteborgsstudien – mer positiva till att bygga vägar och kringfartsleder än övriga företag som kör gods (egna eller andras).

Ytterligare aktuell information via radio om trafiksituationen i Göteborg är något som en majoritet av Lundbyföretagen är positiva till (73 %). Allra mest positiv till detta är de renodlade godsföretagen. En majoritet av respondenter är också positiva till smartare trafiksignaler (63 % positiva), samt till fler s k VMS-skyltar (60 % positiva).

Respondenterna har en skeptisk inställning till biltullar. En stor majoritet (78 % av samtliga företag som kör gods och hela 88 % av åkerierna) tycker att biltullar är en dålig lösning. Av svaren att döma kan man anta att många respondenter inte är riktigt medvetna om att biltullar kan förbättra framkomlighet för nyttotrafiken på bekostnad av annan trafik.

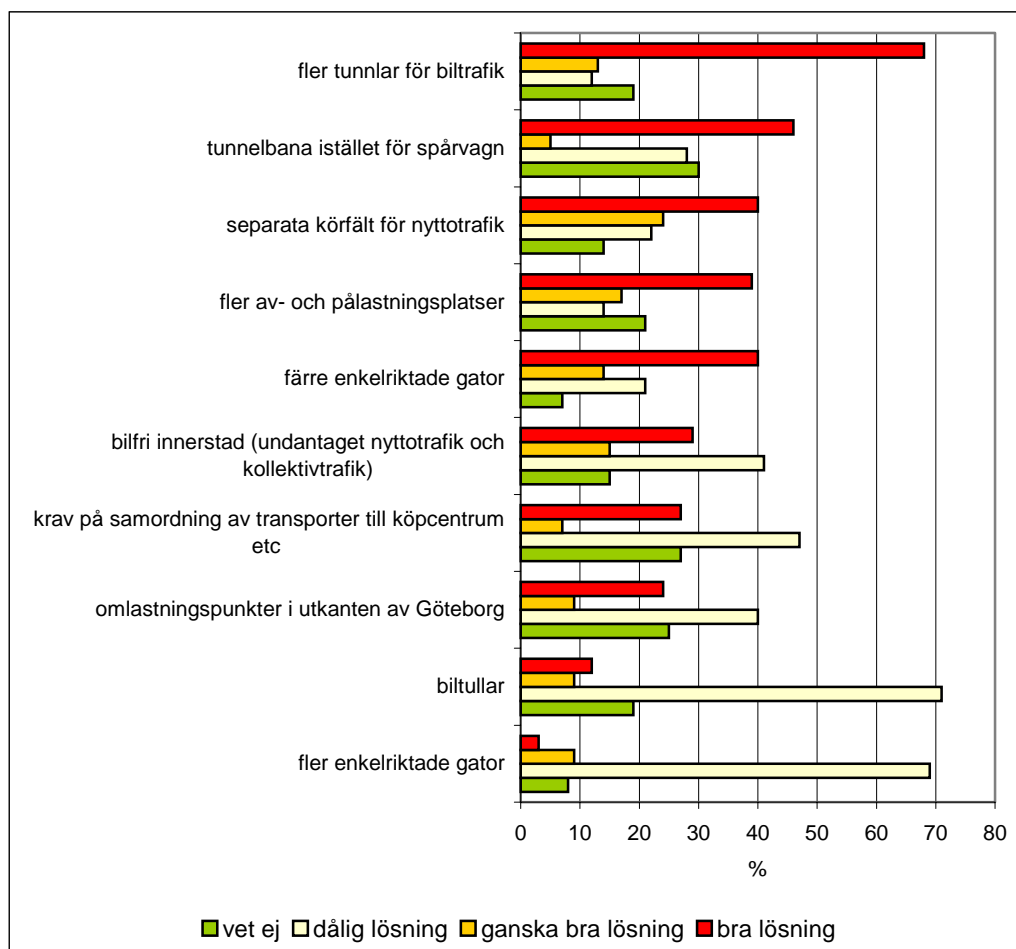
Lundbyföretagens inställning till hur man bäst löser trafikproblemen i hela Göteborg överensstämmer väl med resultaten från Göteborgsstudien. Lundbyföretagen tycks vara något mer positiva till information via radio än övriga Göteborgsföretag.

Lösning på trafikproblem i innerstaden

Fler kringfartsleder är den åtgärd som Lundbyföretagen (liksom övriga företag i Göteborg) menar att man bör ta till för att lösa trafikproblem **i hela Göteborg**. Hur anser då företagen att man bäst löser trafikproblem i innerstaden.

Tunnlar för biltrafiken är enligt flest respondenter det bästa sättet för att lösa trafikproblemen i innerstaden (se figur4.17). En majoritet 68 % av respondenterna tycker att det är en bra lösning för att lösa trafikproblemen i innerstaden (jfr Göteborgsstudien där 63 % anser detta vara en bra lösning).

Den lösning som flest respondenter därefter anser vara den bästa är att byta ut spårvagnen mot tunnelbana. Nära hälften av Lundbyrespondenterna (46 %) tycker att det är en bra lösning (jfr Göteborgsstudien där 36 % anser detta vara en bra lösning). Ett par respondenter kommenterar dock att det vore synd att byta ut spårvagnen eftersom den är ett viktigt signum för Göteborg. Andra respondenter kommenterar dock att spårvagnen är trafikfarlig och att den förstör trafikrytmen.



Figur 4.17 Hur arbetsplatsen som kör gods tror att man bäst löser trafikproblemen i innerstaden (N=58-61).

Många av de Lundbyföretag (40 % av respondenterna), är också positiva till separerade körfält och fler av- och pålastningsplatser (34 % i Göteborgsstudien). Mest positiva till det är de företag som kör gods (eget och/eller andras).

Vad gäller frågan om krav på samordning av transporter till köpcentrum skiljer sig åsikterna mellan Lundbystudien och Göteborgsstudien markant. I Lundby är endast 26 % positiva till krav på ökad samordning av transporter till centrum medan samma siffra i Göteborgsstudien är 46 %. Lundbyföretagen är också mindre positiva än övriga Göteborgsföretag till omlastningspunkter i utkanterna av Göteborg (23 % av Lundbyföretagen är positiva, 36 % av Göteborgsföretagen). De renodlade godsföretagen i Lundby är dock uppenbart mer positiva till båda dessa åtgärder.

Såväl i denna studie som i Göteborgsstudien är det mycket tydligt att företagen hellre ser färre enkelriktade gator än fler (se figur 4.17).

Många företag är negativa till bilfri innerstad (nyttotrafik undantaget), trots att det antagligen skulle gynna många företag. De respondenter som är negativa menar att detta skulle medföra svårigheter för deras kunder att komma

till företaget. En Lundbyrespondent talar sig i kommentaren varm för biltullar samt ökad kollektivtrafik, eftersom han menar att det skulle medföra minskad trafik, mindre köer och bättre luft.

Mest negativa är respondenterna – i denna studie liksom i Göteborgsstudien – till biltullar (vilket vi kan både i figur 4.17 och figur 4.16). Hela 72 % av samtliga företag som kör gods är negativa till biltullar (81 % av godsföretagen).

Inställningen hos respondenterna i Lundby skiljer sig i vissa punkter något från övriga Göteborgsföretag. Lundbyföretagen är något mindre positiva till krav på ökad samordning av transporter till centrum samt omlastningspunkter i utkanten av Göteborg än övriga Göteborgsföretag. Lundbyföretagen är samtidigt något mer positiva än övriga Göteborgsföretag till separata körfält för nyttotrafik samt fler av- och pålastningsplatser.

Sammanfattning

- Respondenterna ser helst att man bygger fler tunnlar, vägar och kringfartsleder för att komma till rätta med trafikproblemen i hela Göteborg. Mer information via radio om störningar etc anser man också är viktigt. Samma resultat ser vi i Göteborgsstudien.
- Problemen i innerstaden anser Lundbyföretagen (liksom övriga företag) att man bäst löser med hjälp av tunnlar för biltrafiken.
- Lundbyföretagens inställning till hur man bäst löser problemen i Göteborgs innerstad skiljer sig på vissa punkter något från inställningen hos övriga Göteborgsföretag.

4.6 Information

De Lundbyföretag som kör gods (eget eller andras) tillfrågades om de var intresserade av information om störningar i trafiken samt om alternativa vägval. På den frågan svarade 90 % (alla utom ett) av de renodlade godsföretagen ja. Av samliga företag som kör gods (eget eller andras) uppgav 70 % att de har intresse av ytterligare information om störningar och alternativa vägval. Resultaten i Göteborgsstudien är ungefär desamma.

Av figur 4.16 framgår att en övervägande majoritet av de företag som kör gods (eget eller andras) är intresserade av ytterligare trafikinformation via radio om den aktuella trafiksituationen. Även på den direkta frågan om hur företagen helst vill ha trafikinformationen är radio det alternativ som flest respondenter är positiva till, i denna studie liksom i Göteborgsstudien. Andra förslag är att införa en trafikcentral dit företagen alltid kan ringa och få aktuell trafikinformation. Några respondenter föreslår också GPS eller dylikt navigeringssystem. Vad flera respondenter påpekar är att oavsett hur informationen kommer dem tillhanda är det viktigaste att den är aktuell.

5 *Slutsatser*

De GAP-analyser som gjorts för medborgarenkäten visar att Lundbyrespondenterna inte skiljer sig nämnvärt från Göteborgsrespondenterna. Det finns ett stort gap mellan viktighet och nöjdhet för nästan alla faktorer. Störst är gapen när det gäller luft, trafiksäkerhet och tillgänglighet med bil i hela Göteborg och i centrum samt tillgänglighet med kollektivtrafik i hela Göteborg och tillgänglighet för gående och cyklister i centrum. I Lundby är man dock mer missnöjd med stadsmiljön och luften i bostadsområdet än i övriga Göteborg. Dessa resultat bildar ett bra underlag i uppföljningsarbetet för projektet Vision Lundby.

Liksom för respondenterna i Göteborgstudien är det bra luft som är viktigast och avgaser som är det största problemet. Detta kan jämföras med arbetsplatsenkäten där respondenterna upplever trängsel och köbildning samt därefter bristen på parkeringsmöjligheter som de största problemen. Lundbyföretagen upplever generellt trafikproblemen i hela Göteborg som större än övriga Göteborgsföretag.

När det gäller kunskap om trafikinformation visar resultaten att en stor andel av respondenterna i Lundby (och i Göteborg) – såväl i medborgarenkäten som i arbetsplatsenkäten – har dålig kännedom om flera av de informationskällor som finns. En del av det som respondenterna efterfrågar finns redan. En viktig slutsats är därför att man måste informera om att informationen finns.

I enkäten tillfrågades respondenterna om sin inställning till olika lösningar av trafikproblem. Lundbyrespondenterna skiljer sig inte från Göteborgsrespondenterna. I medborgarenkäten tror många respondenter att bättre kollektivtrafik löser problemen, t ex fler kollektivtrafiklinjer och realtidsinformation på hållplatserna. En ganska stor andel av dem som ofta kör bil uppger att de skulle kunna tänka sig att åka mer kollektivt om det t ex fanns bättre förbindelser. Även i arbetsplatsenkäten efterfrågas bättre kollektivtrafikförbindelser. I övrigt är respondenterna i arbetsplatsenkäten mest positiva till traditionella åtgärder som tunnlar för biltrafiken samt nya vägar och kringfartsleder.

Stödet för åtgärder som information är relativt stort hos respondenterna i medborgarenkäten, men det tillhör än så länge inte de åtgärder man tror mest på. Förmodligen krävs det mer kunskap och förståelse för dessa åtgärder, särskilt som de ofta måste kombineras med andra åtgärder. I arbetsplatsenkäten lyfter respondenterna återigen fram information via radio, vilken de tror kan spela en viktig roll för att lösa trafikproblemen i Göteborg.

Biltullar är både respondenterna i medborgarenkäten och i arbetsplatsenkäten mycket negativa till. Av svaren att döma kan man anta att många respondenter inte är riktigt medvetna om vad olika alternativ kan innebära. För nyttotrafiken skulle t ex biltullar och bilfri innerstad (med undantag för kollektivtrafik och nyttotrafik) kunna innebära bättre tillgänglighet, vilket

respondenterna inte verkar ha övervägt när de svarat. Det är alltså viktigt att kommunicera de här frågorna under en längre tid för att öka förståelsen för olika åtgärder.

Intresset på arbetsplatserna för att arbeta med åtgärder som berör de anställdas arbets- och tjänsteresor är relativt stort. En av fyra arbetsplatser uppger att de är intresserade av att arbeta med dessa frågor, vilket är samma andel som i Göteborgsstudien, och de främsta skälen till detta intresse uppges vara miljöhänsyn. Att hjälpa till att organisera samåkning samt att delta i kampanjer för att uppmuntra de anställda att i ökad utsträckning cykla och åka kollektivt är åtgärder som många arbetsplatser är intresserade av, men få idag arbetar aktivt med. Det finns således en involvering, ett engagemang på många arbetsplatser. Detta bör man utnyttja bl a genom att vända sig till arbetsplatserna med information om hur man kan arbeta med dessa frågor.

Inom projektet Vision Lundby kommer man att arbeta med dessa frågor och förhoppningsvis leder detta till ett ökat intresse bland medborgare och arbetsplatser för färre, effektivare och mindre miljöbelastande transporter och resor. Detta arbete är viktigt att följa upp. Resultaten som presenterats i denna rapport bildar därför ett bra underlag för det framtida uppföljningsarbetet.