



Resvaneundersökning bland arbetsplatser i Göteborg 2004-2005



Rapporten baseras på resvaneundersökningar genomförda på arbetsplatser tillhörande följande organisationer:



Förord

Trafikkontoret i Göteborg har sedan 2004 arbetat tillsammans med arbetsgivare för att minska några av trafikens avigsidor – framförallt trängsel och utsläpp. Många av de 1,2 miljoner resor som företas i Göteborg varje dag kretsar kring stadens arbetsplatser, och speciellt de som orsakar problemen på morgon och eftermiddag.

Det är stadens perspektiv. Men vi vet också att arbetsgivare som ser över hur medarbetarna reser till, från och i arbetet har mycket att vinna i form av lägre resekostnader, friskare personal och bättre miljöprofil.

En viktig del i Trafikkontorets rådgivning kring resor och transporter är den resvaneundersökning vi erbjuder företag och andra organisationer att genomföra bland sina medarbetare. Den har visat sig vara ett mycket verksamt verktyg. Innan man har en bild av hur man reser till och från arbetet och i tjänsten, varför man gör det och om det finns något som skulle kunna förändra beteendet, är det svårt att veta vilka åtgärder som kan få effekt och ge vinster i någon form.

Sedan mitten av 2004 har ett 30-tal arbetsplatser genomfört den webbaserade resvaneundersökningen, i några fall har den kompletterats med pappersenkäter. Svarsfrekvensen har varit hög, oftast mellan 60 och 90 procent. Det är ett tecken på att de vardagliga resorna engagerar – det handlar ju om var och ens tid, pengar och fysiska aktivitet. De flesta medarbetarna anser också att arbetsgivaren spelar en viktig roll i att underlätta inte bara tjänsteresorna utan även arbetspendlingen.

I den här rapporten har resultaten från 19 undersökningar sammanställts av Linfab på uppdrag av Trafikkontoret. Totalt omfattar den svar från drygt 7 000 personer. Det har varit ett delvis mödosamt arbete eftersom enkäten både utvecklats och i viss mån anpassats till olika arbetsplatser. Det beror på att huvudsyftet med resvaneundersökningarna har varit att varje arbetsgivare ska få ett så bra underlag som möjligt för sina åtgärder. Samtidigt kan vi ju inte låta bli att göra en samlad rapport för att kunna se mönster och ge de olika arbetsplatserna en chans att jämföra sig mot ett genomsnitt.

För Trafikkontoret, Vägverket och Västrafik ger den samlade bilden av arbetsplatsernas resor (inklusive alla fritextsvar) också värdefull information till vårt ”trafikpussel”. Resultaten kompletterar våra traditionella resvaneundersökningar, djupintervjuer och trafikräkningar. Det är den kunskapen vi använder i vårt arbete för att skapa en effektiv, säker och hållbar rörlighet i Göteborg.

Vi vill därför tacka de arbetsgivare som genom undersökningarna lånat ut sina medarbetare och låtit dem reflektera över sina resvanor några minuter medan de fyllt i enkäten.

Hans Arby
Trafikkontorets företagsrådgivning

Innehållsförteckning

| | |
|--|----|
| Bakgrund..... | 3 |
| Arbetsplatserna | 3 |
| Medarbetarna | 5 |
| Färdsätt till arbetet | 7 |
| Det vanliga färdsättet | 7 |
| Det alternativa färdsättet | 9 |
| Restid | 11 |
| Tjänsteresor..... | 13 |
| Korta tjänsteresor eller tjänsteärenden..... | 13 |
| Färdsätt vid korta tjänsteresor | 14 |
| Alternativa färdsätt vid korta tjänsteresor..... | 14 |
| Längre tjänsteresor..... | 15 |
| Färdsätt vid längre tjänsteresor | 16 |
| Motion..... | 17 |
| Motionsfrekvens | 17 |
| Vad styr valet av färdsätt? | 20 |
| Samåkning | 20 |
| Promenera till jobbet..... | 21 |
| Cykla till jobbet | 22 |
| Åka kollektivt till jobbet | 23 |
| Åka bil till jobbet | 24 |
| Jämförelse mellan färdsätt | 25 |
| Subjektiva eller objektiva val | 25 |
| Vanebilister..... | 27 |
| Vad skulle förbättra din resa? | 30 |
| Bättre gångtur | 30 |
| Bättre cykelresa..... | 30 |
| Bättre kollektivtrafik..... | 31 |
| Färre bilresor..... | 32 |
| Intresse för alternativa färdsätt | 34 |



Bakgrund

Under perioden september 2004 till september 2005 genomförde Trafikkontoret i Göteborgs Stad 19 olika undersökningar tillsammans med företag och myndigheter i kommunen. Undersökningen hade till syfte att kartlägga medarbetarnas vanor när det gäller resandet till och från arbetet och i tjänsten.

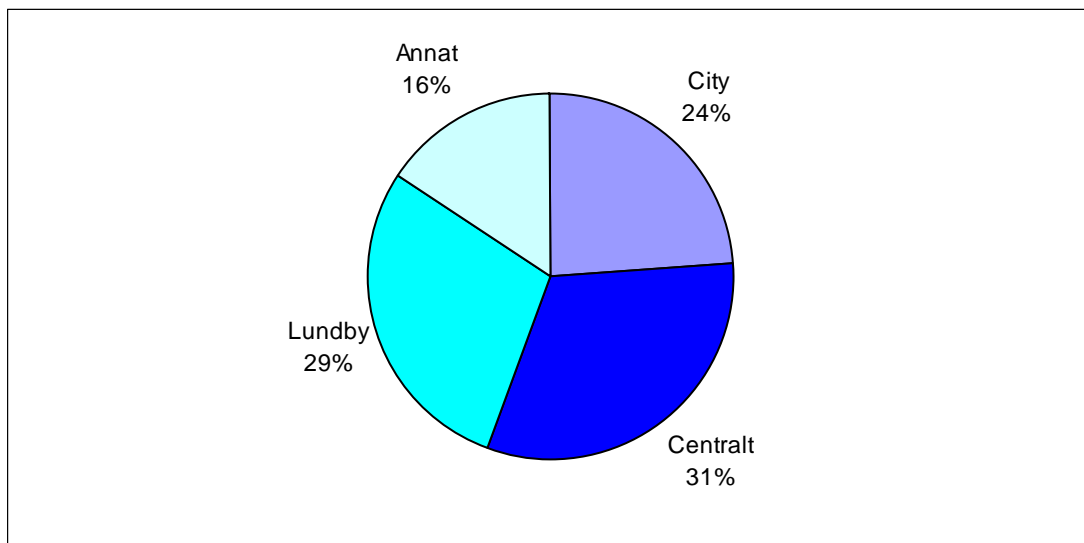
Undersökningarna genomfördes som en webbenkät, med undantag av i Lundby stadsdelsförvaltning. Där gjordes datainsamlingen via postenkät. Totalt inkom svar från 7 416 personer. Svarsfrekvensen varierar mellan 60 och 90 procent.

Det stora intresset visar sig också genom att så många som två tredjedelar tycker att arbetsgivaren skall bry sig om medarbetarnas resor till jobbet. En uppfattning som var vanligare bland män än bland kvinnor och bland dem som åker kollektivt eller cyklar till jobbet.

Arbetsplatserna

Drygt hälften av dem som besvarat enkäten arbetar i centrala Göteborg. En fjärdedel arbetar inom city. Det är större andel som är äldre än 55 år bland dem som arbetar i centrala Göteborg och i city.

Diagram 1 Arbetsplatsernas geografiska placering

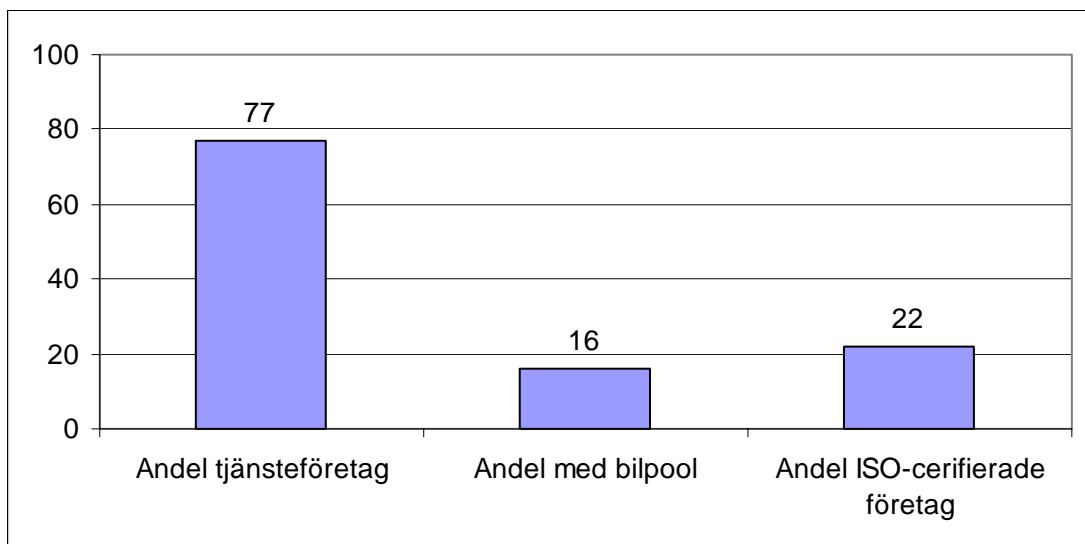


De olika arbetsplatserna som ingår framgår av följande lista:

- Chalmers tekniska högskola (1/3 av institutionerna)
- Ericsson (Lindholmen)
- Föreningssparbanken (regionkontoret)
- Göteborg Energi
- Göteborgs-Posten
- Göteborgs Universitet (Institutionen för pedagogik)
- Länsförsäkringar (göteborgskontoren)
- Länsstyrelsen (göteborgskontoret)
- Mölnlycke Healthcare (huvudkontoret)
- SDF Lundby (hela)
- SDF Tynnered (centrala förvaltningen)
- SEB (regionkontoret)
- Sweco (göteborgskontoret, alla bolag)
- Svenska Mässan
- TeliaSonera (verksamheterna i N Gårda)
- Trafikkontoret
- Volvo personvagnar (del av utvecklingsavdelningen)
- Volvo Technology (Lindholmen)
- Vägverket region väst (region- och lokalkontoren i Göteborg)

Huvuddelen av enkätsvaren, 77 procent, kommer från medarbetare på tjänstemannaföretag. En femtedel, 22 procent, av dem som svarat arbetar på företag som är ISO-certifierade och 16 procent på företag som redan satsat på bilpool.

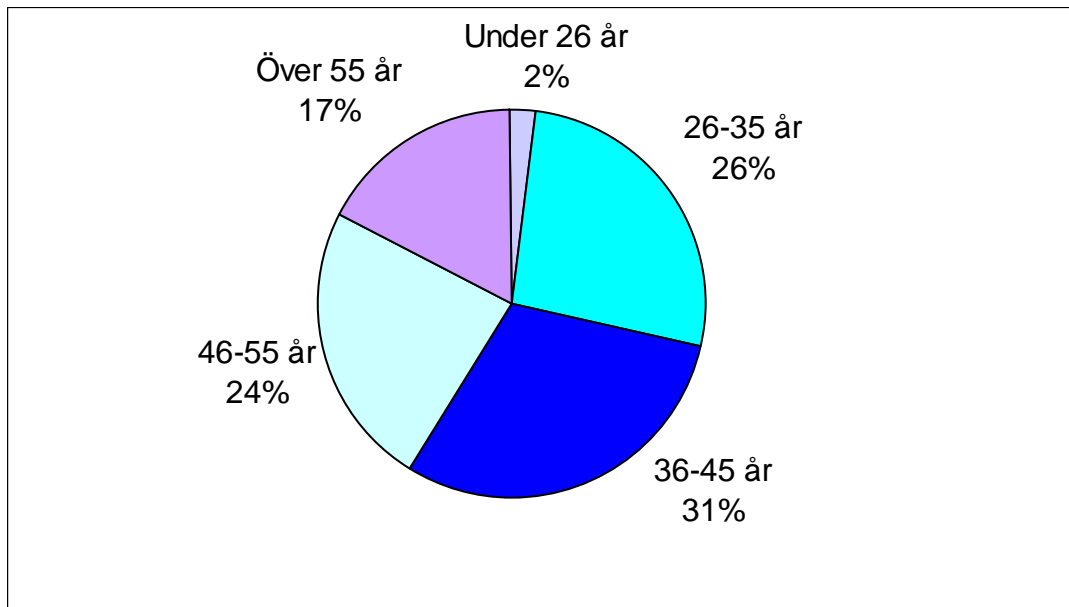
Diagram 2 *Beskrivning av företagen (I procent av de svarande)*



Medarbetarna

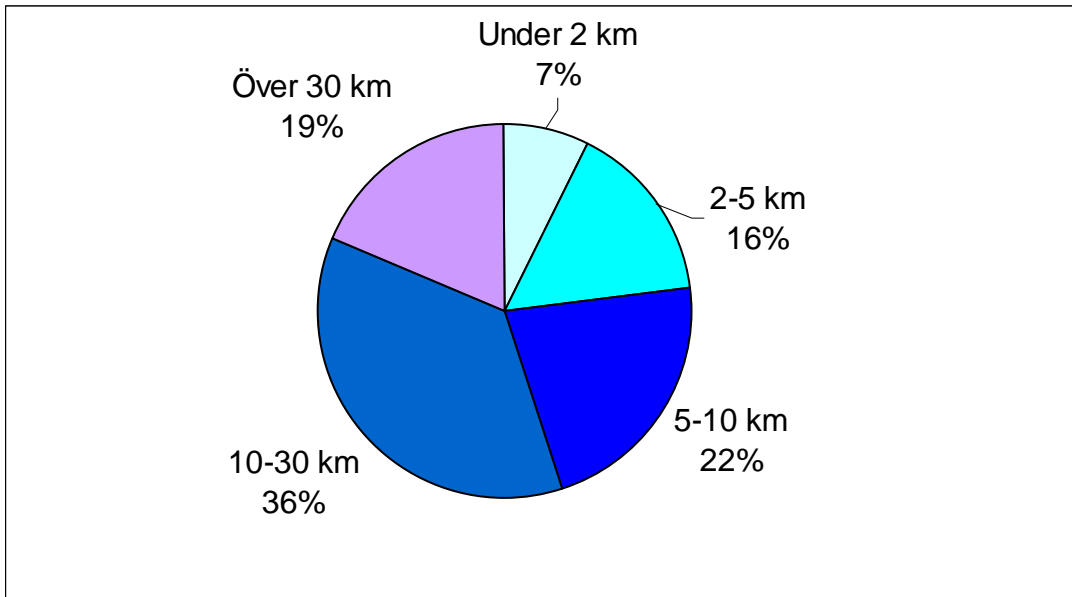
Av dem som svarat på enkäten är 57 procent män och 43 procent kvinnor. Den åldersmässiga fördelningen framgår av diagrammet nedan. Åldersfördelningen är densamma för män och kvinnor.

Diagram 3 Ålder (n=7 381)

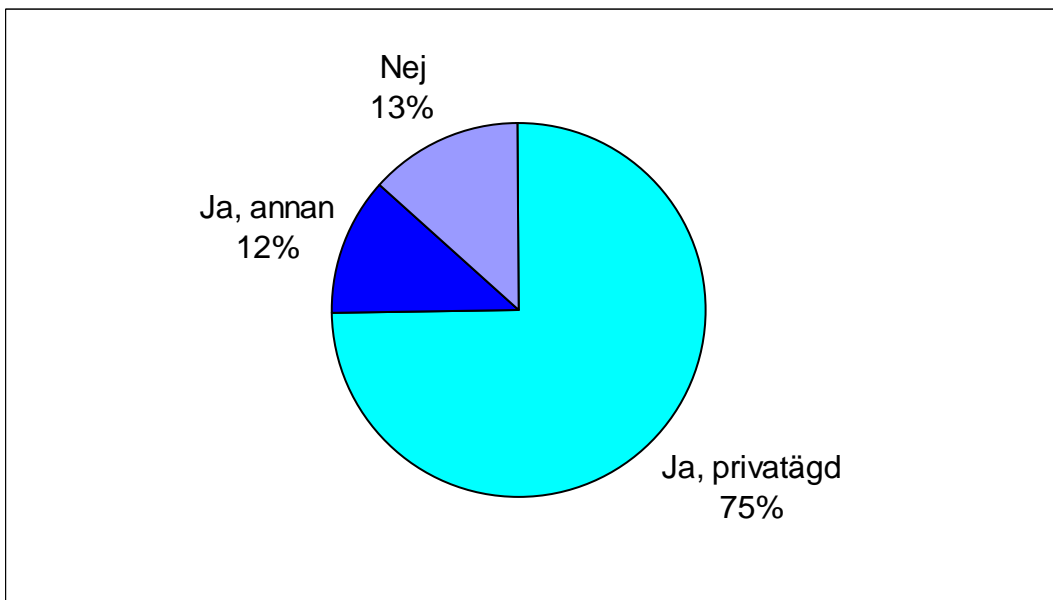


Medarbetare som besvarat enkäten bor utspridda över ett stort område. De längsta pendelavstånden är från Orust, Alingsås och Borås.

Det genomsnittliga avståndet mellan hemmet och arbetet uppgår till knappt 20 kilometer. Naturligtvis varierar det mycket mellan olika medarbetare. Knappt var femte medarbetare har 3 mil eller mer till arbetet. De yngre bor i allmänhet närmare arbetsplatsen än vad de äldre gör.

Diagram 4 Hur långt har du till arbetet?(n=7283)

En bakgrundsfaktor som har stor betydelse för resandet är tillgång till bil. Nästan nio av tio har tillgång till bil i hushållet och av dessa är 12 procent personer med tillgång till någon form av tjänstebil. Det finns också ett samband mellan tillgång till bil och avstånd mellan hemmet och arbetet. Det vill säga har man längre sträcka mellan arbetet och hemmet har man i större utsträckning bil. Bland dem som har 2 kilometer eller mindre till arbetet saknar var tredje bil.

Diagram 5 Har du tillgång till bil i hushållet? (n=7398)

De yngsta har i mindre utsträckning tillgång till bil. Bland dem som är yngre än 26 år saknar 54 procent tillgång till bil i hushållet och bland de som är äldre än 35 år saknar 10 procent. En annan faktor som spelar in för tillgången till bil är kön. Kvinnorna saknar bil i något större utsträckning än vad männen gör, 18 jämfört med 10 procent.

Färdsätt till arbetet

Vi skall börja med att titta på hur medarbetarna tar sig till arbetet och hur detta skiljer sig åt i olika grupper. Valet av färdsätt belyses i undersökningen genom två frågor:

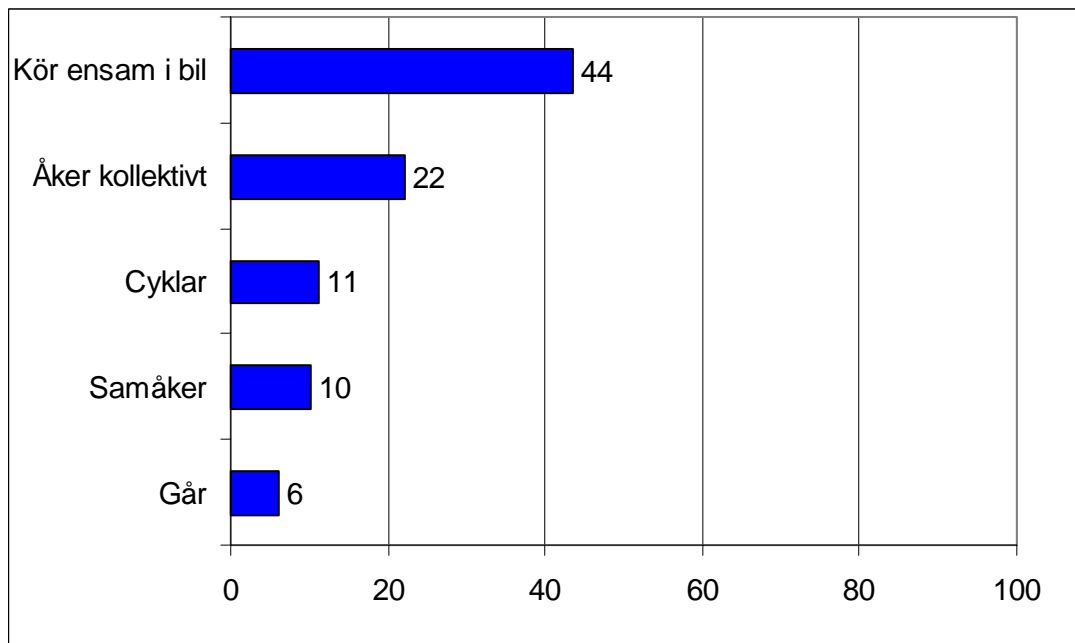
Hur tar du dig vanligtvis till arbetet?

Händer det att du ibland reser på annat sätt?

Det vanliga färdsättet

Det flesta som svarat på enkäten tar sig till vanligtvis till arbetet genom att åka bil. Totalt är det drygt hälften, 57 procent, som åker bil, inklusive dem som enbart tar bilen en del av resan, till exempel till stationen. Det är mycket vanligare att åka själv i bilen än att samåka, 44 procent jämfört med 10 procent. Var fjärde medarbetare åker kollektivt till arbetet.

Diagram 6 Hur tar du dig vanligtvis till arbetet?(n=7405)

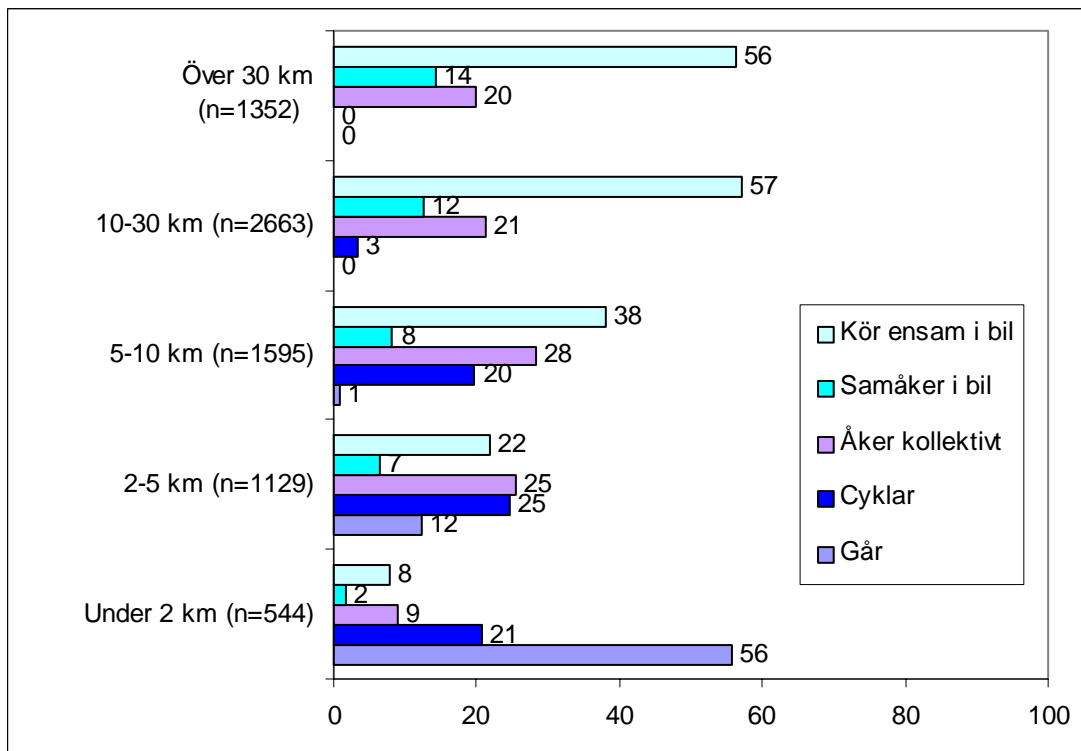


Anm: I diagrammet ingår inte de som kombinerar olika färdsätt

Benägenheten att åka bil ökar med avståndet mellan hemmet och arbetsplatsen. Av dem som har mindre än 2 kilometer till jobbet är det 56 procent som går och 21 procent som cyklar. I denna grupp är det enbart 8 procent som själv kör bil, 2 procent som samåker och 9 procent som åker kollektivt.

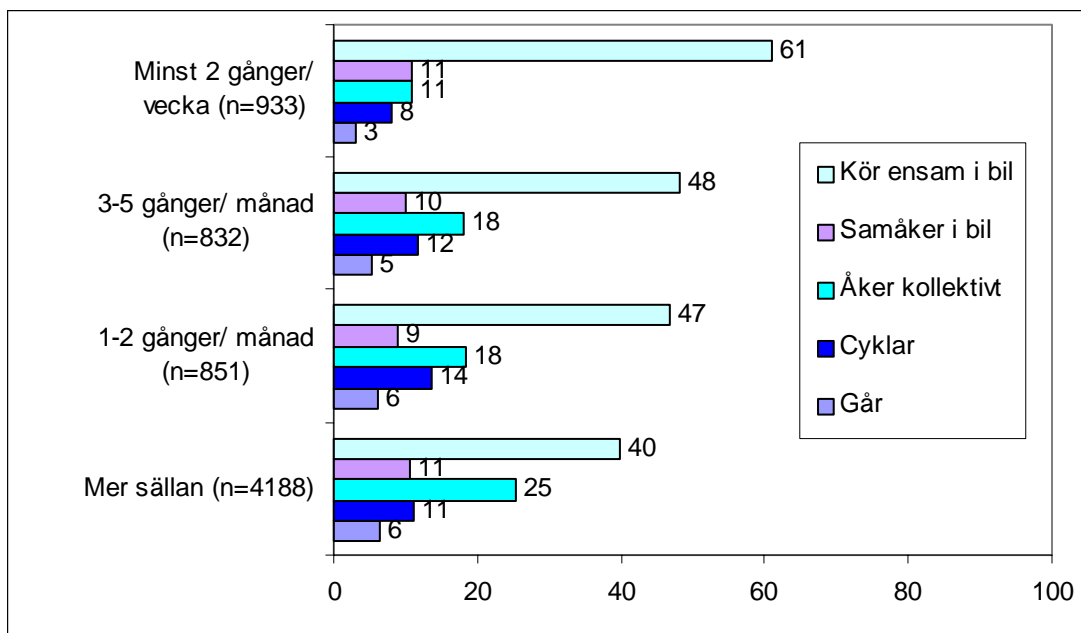
Bland dem som har 1 mil eller mer är det 56 procent som kör bil, 14 procent som samåker, 2 procent cyklar och ingen går. Att åka kollektivt är vanligast bland dem som har mellan 2 kilometer och 1 mil till jobbet. Bland dem som har längre är det något mindre vanligt och bland dem som bor närmare mycket mindre vanligt.

Diagram 7 Skillnaden mellan hur man reser till arbetet beroende på sträckan mellan hemmet och arbetsplatsen. (Procent)



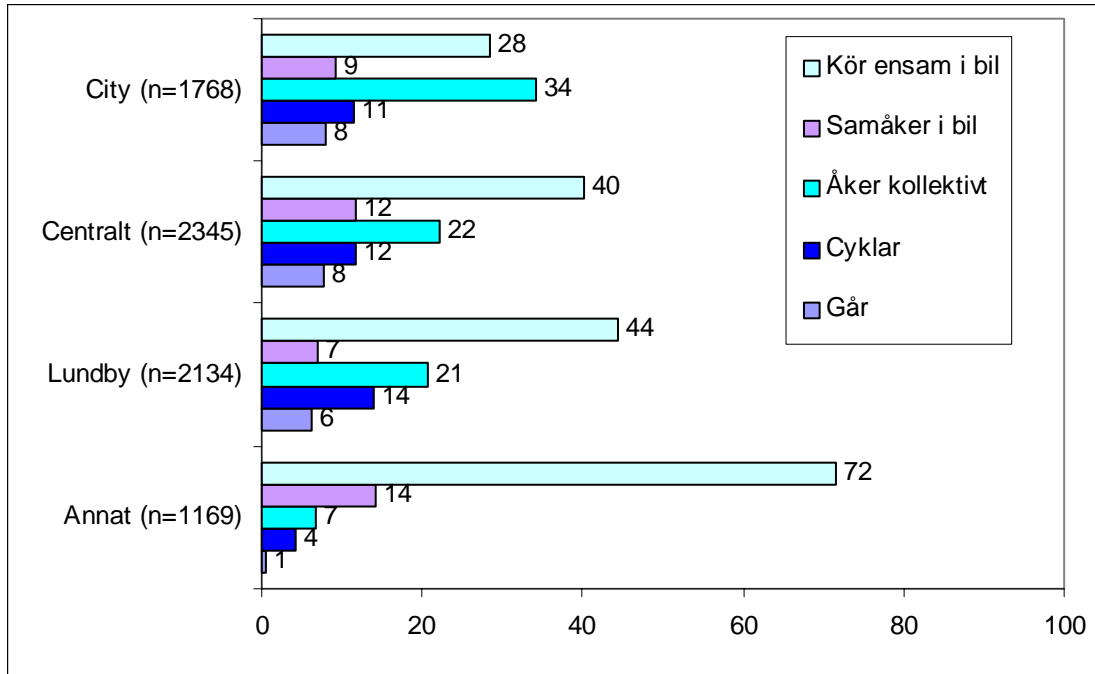
En annan faktor som samvarierar med att åka bil till arbetet är mängden tjänsteresor. Det sambandet ser ut så att de som oftare gör korta tjänsteresor i större utsträckning åker bil till jobbet. Bland dem som gör korta tjänsteresor 2 gånger per vecka eller mer kör 61 procent bil och bland dem som gör tjänsteresor mer sällan än 1 gång per månad kör 40 procent bil till arbetet.

Diagram 8 Andelen som vanligtvis åker egen bil till jobbet beroende på hur ofta man gör korta tjänsteresor (Procent)



Inte oväntat är andelen kollektivresenärer störst och andelen bilister minst på företagen som är belägna i city. Andelen som cyklar eller går är i stort sett lika stor oavsett om arbetsplatsen är belägen i centrala Göteborg eller i Lundby.

Diagram 9 Andelen som vanligtvis åker egen bil till jobbet beroende på var arbetsplatsen är belägen (Procent)



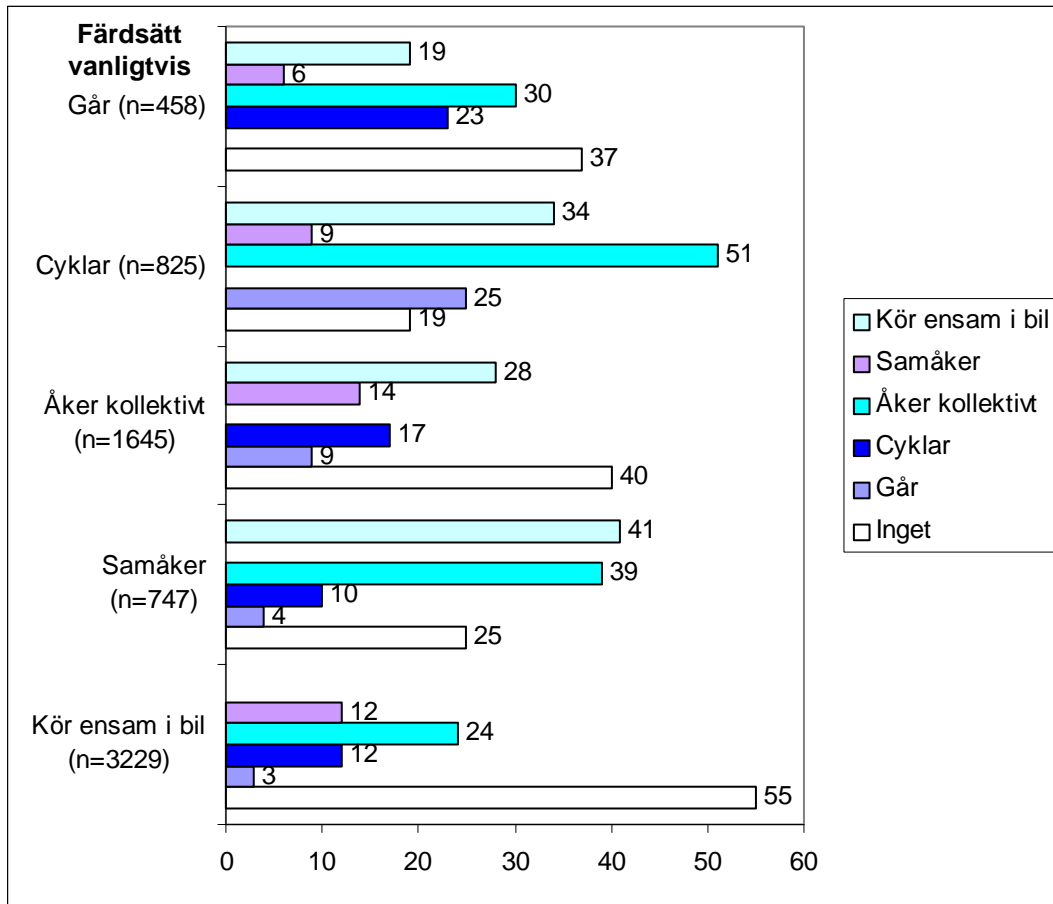
Det alternativa färdssättet

Nästan två tredjedelar väljer ibland något annat färdssätt än det vanliga för att komma till arbetet. Det är mindre vanligt bland dem som kör själva i bil än bland övriga. Det vanligaste alternativet för bilisterna är att åka kollektivt, 24 procent av dem som kör själva och 39 procent av samåkarna. Även bland cyklisterna är det vanligaste alternativet att ibland åka kollektivt, 51 procent. De som vanligtvis åker kollektivt väljer istället bilen som alternativ, 28 procent kör själva och 14 procent samåker ibland.

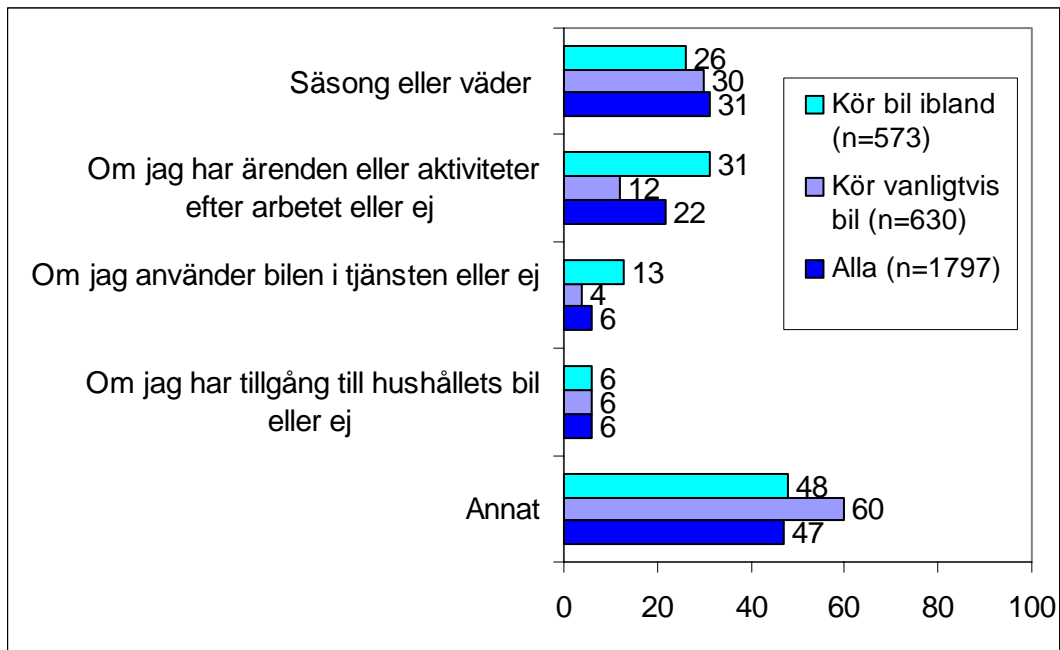
Bland dem som åker bil eller kollektivtrafik är det 18 procent som ibland väljer att gå eller cykla. Framförallt är det bland dem som arbetar centralt eller i city som det är populärt att byta bilen och kollektivtrafiken mot att gå eller cykla.

För 59 procent av dem som vanligtvis åker ensam i bilen till jobbet händer det att de tar sig till arbetet på annat sätt än med bil. Det handlar då vanligtvis om att istället resa kollektivt.

Diagram 10 Vilket färdssätt som används ibland jämfört med hur man vanligt reser till jobbet? (Procent)

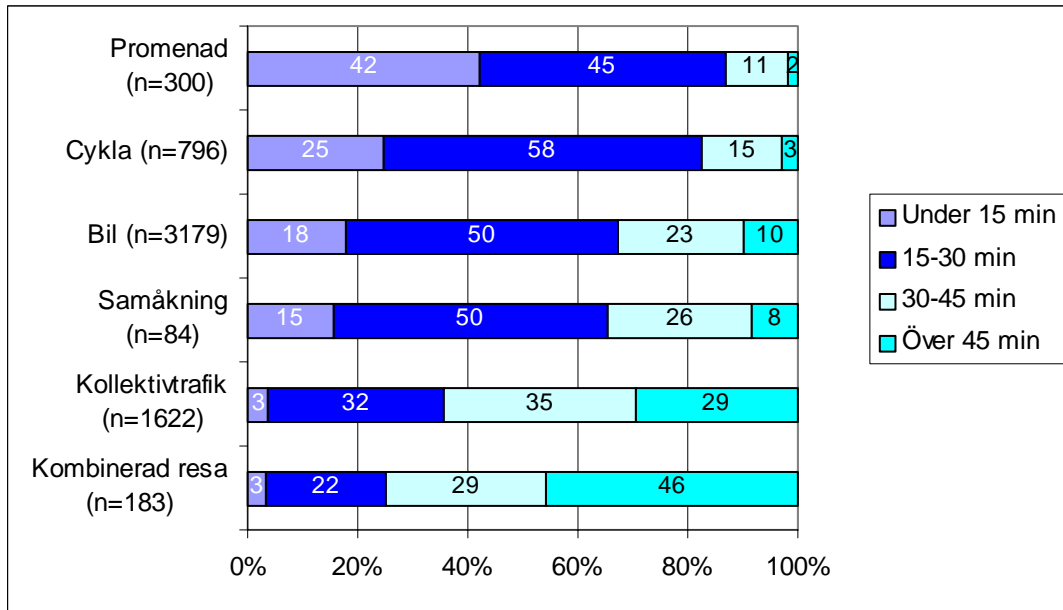


För 22 procent är det alternativa färdssättet beroende på aktiviteter eller ärenden efter jobbet, för 36 procent handlar det om säsongsbundet alternativt åkande eller beror på vädret, för 6 procent handlar det om de behöver bilen i jobbet eller ej och för lika många om de har tillgång till familjens bil. För dem som gör korta tjänsteresor minst 3 gånger per månad är det alternativa resande med bil till 31 procent beroende på om de behöver bilen i jobbet eller ej. Säsong- och vädervariationer i resandet är en orsak som vanligast anges av personer som aldrig åker bil till arbetet. Andra orsaker som anges är att resandet varierar mellan olika veckodagar, möjligheten att samåka, trasiga bilar eller mycket att bära på.

Diagram 11 Orsak till att ibland välja ett annat färdssätt än det vanliga? (Procent)**Restid**

De som åker kollektivt har ofta en längre resa till arbetet än vad bilisterna har. Bland kollektivresenärerna åker 29 procent i mer än 45 minuter för att komma till arbetet och bland bilisterna åker 10 procent så länge. Samåkarna färdas i stort sett lika länge till arbetet som de som kör ensamma i sin bil. Längst tid för resan mellan arbetet och hemmet har de som kombinerar olika färdssätt. Inom denna grupp reser nästan hälften, 46 procent, i mer än 45 minuter.

De äldre har i regel längre kollektivresa och längre bilresa till arbetet än vad de yngre har. Vi har ju också tidigare sett att de äldre bor på längre avstånd från arbetsplatsen. Nästan var femte bilist, 18 procent, har en bilresa till arbetet som är kortare än 15 minuter. Det är speciellt vanligt bland dem som är 25 år eller yngre.

Diagram 12 Restid till jobbet beroende på färdstätt? (Procent)

Den genomsnittliga promenaden till arbetet tar knappt 20 minuter. De äldre promenerar i allmänhet en längre sträcka till arbetet än vad de yngre gör och kvinnorna promenerar längre än männen. Intressant är att en större andel av dem som har tillgång till bil i hushållet promenerar i mer än en halvtimme, 17 procent jämfört med 7 bland dem som ej har tillgång till bil.

En genomsnittlig cykeltur till jobbet tar drygt 20 minuter. För 25 procent av de cyklande medarbetarna tar cykelturen mindre än 15 minuter. Bland dem som är äldre än 35 är det 24 procent som cyklar i över 45 minuter för att komma till arbetet jämfört med 10 procent bland de yngre. Det är vanligare bland kvinnor än bland män att ha riktigt kort cykeltur, under 15 minuter till jobbet.

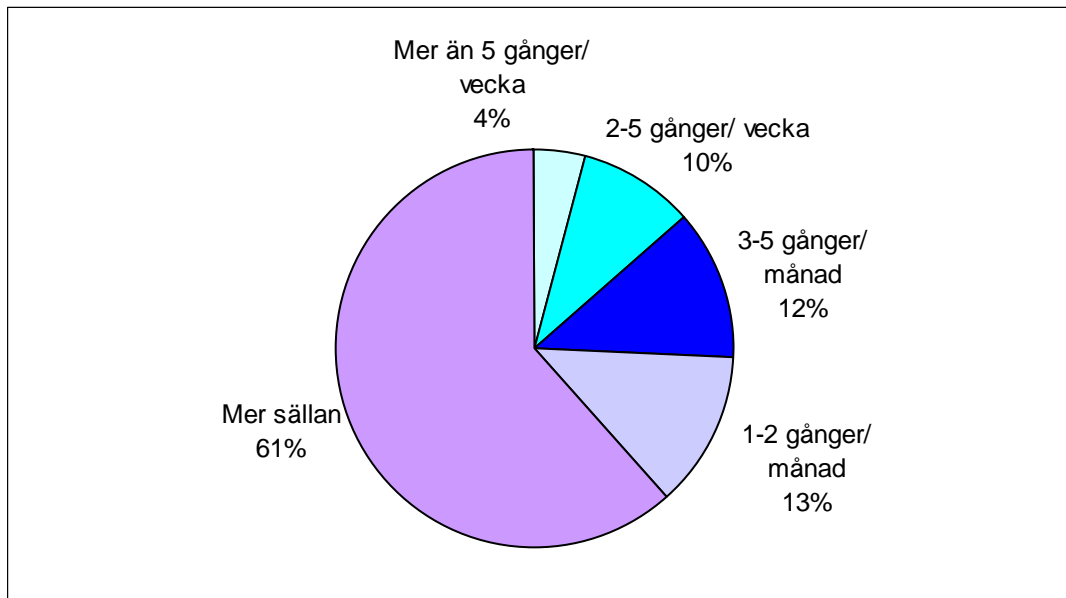
Tjänsteresor

Tidigare i rapporten har det visats ett samband mellan val av färdstätt till jobbet och hur ofta man gör tjänsteresor. Vi skall här ytterligare belysa förekomsten av tjänsteresor samt färdstättet på dessa.

Korta tjänsteresor eller tjänsteärenden

Mer än en tredjedel av medarbetarna gör kortare tjänsteresor minst en gång per månad. Det som avses är resor som är tio mil eller kortare. Mer än var tionde medarbetare, 14 procent, gör sådana resor minst ett par gånger i veckan. Männen gör korta tjänsteresor oftare än vad kvinnorna gör och de yngre gör oftare än de äldre.

Diagram 13 Hur ofta gör du normalt korta tjänsteresor/tjänsteärenden (10 mil från arbetsplatsen eller kortare)?(n=6804)



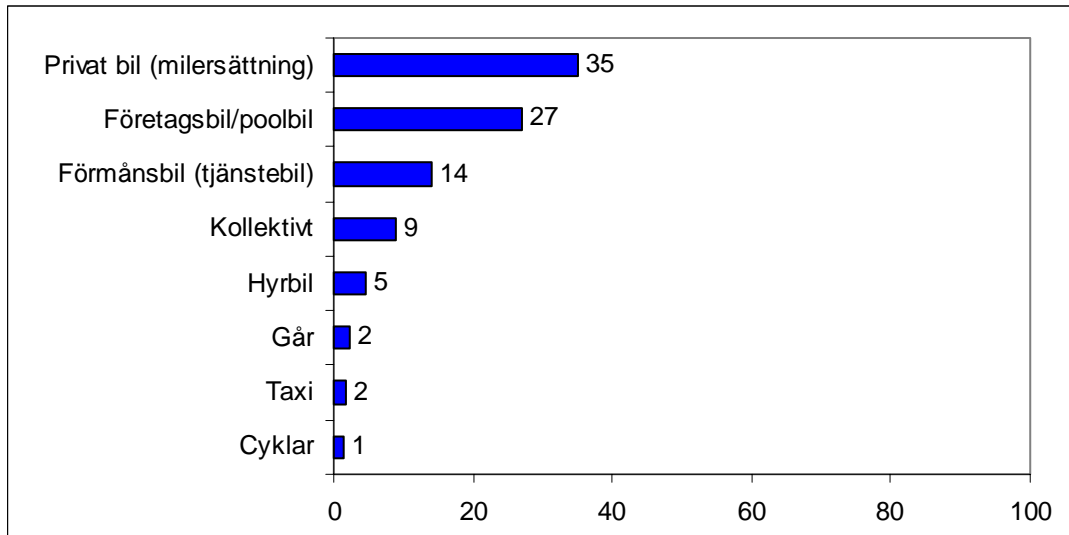
För hälften av dem som brukar göra korta tjänsteresor är dessa alltid inbokade minst en dag i förväg. Ytterligare 29 procent säger att tjänsteresorna ofta är inbokade minst en dag i förväg medan resterande 19 procent säger att tjänsteresorna sällan eller aldrig är det. De som inte åker så ofta på tjänsteresor har dem i större utsträckning inbokade dagen innan jämfört med dem som åker ofta.

Det vanligaste är att tjänsteresorna eller tjänsteärendena varar i mellan två och fyra timmar. Hälften av dem som brukar göra korta tjänsteresor är i normalt ute så länge. En tredjedel, 33 procent, är normalt ute i mer än 4 timmar och 17 procent brukar vara ute i mindre än 2 timmar.

Färdsätt vid korta tjänsteresor

Det vanligaste är att de korta tjänsteresorna görs med egen bil, 35 procent. Drygt en fjärdedel, 27 procent, åker med företagsbil eller poolbil. Detta styrs naturligtvis av tillgång eftersom vi kan konstatera att på de företag som infört bilpooler är detta det vanligaste färd sättet. Här gör 47 procent korta tjänsteresor med poolbil jämfört med 31 procent som kör med egen bil.

Diagram 14 Hur reser du vanligtvis på dina korta tjänsteresor/tjänsteärenden (10 mil från arbetsplatsen eller kortare)?(n=2407)



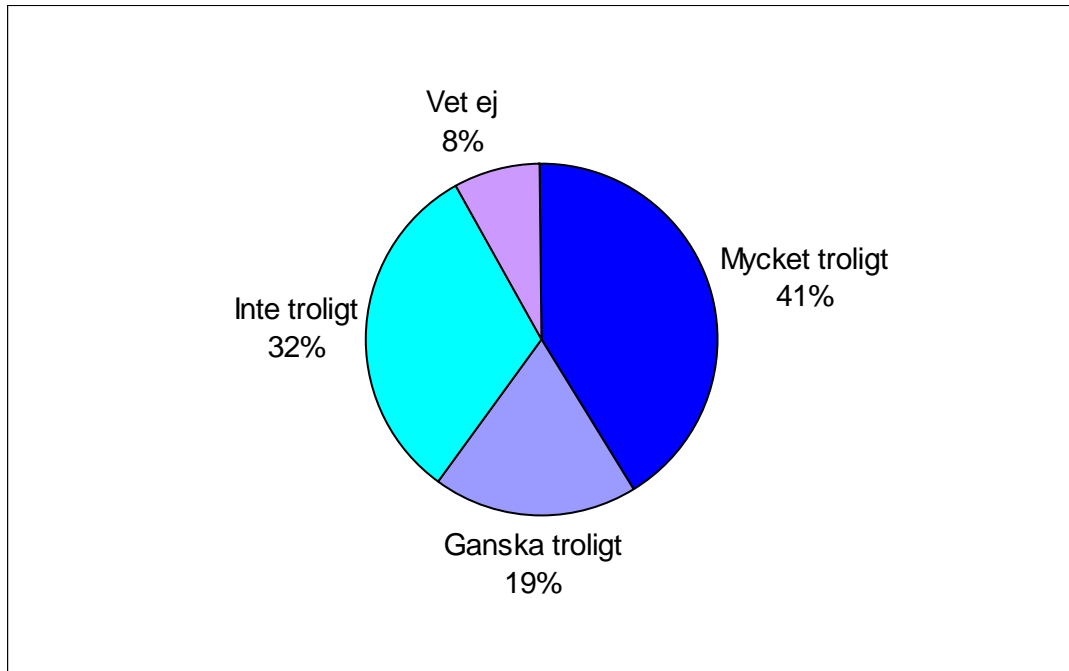
Alternativa färd sätt vid korta tjänsteresor

Om det fanns bilar i anslutning till arbetsplatsen som skulle kunna utnyttjas i samband med korta tjänsteresor så säger 41 procent av dem som gör tjänsteresor att det är mycket troligt att de skulle utnyttja dessa. Till detta kommer 19 procent som säger att det är ganska troligt att de skulle utnyttja bilpoolen.

De yngre är mer intresserade av att använda poolbilar än vad de äldre är. Intresset är också större bland de som cyklar till jobbet. De som oftare gör tjänsteresor är mindre intresserade av poolbilar än vad de är som gör det mer sällan.

Drygt hälften, 55 procent, av dem som arbetar på företag som redan har bilpool för tjänsteärenden säger att det fungerar bra. I övrigt fördelar sig svaren jämnt mellan dem som säger att det är dålig tillgänglighet, att det svårt att veta när man är tillbaks samt de som svarat annat. De som oftare gör tjänsteresor är mindre nöjda. Den vanligaste orsaken till att använda egen bil trots att det finns poolbilar är att man inte vet när man är tillbaks.

Diagram 15 Om det fanns bilar i anslutning till arbetsplatsen (företags-/poolbilar), hur troligt är det få att du skulle använda dem för dina korta tjänsteresor? (Procent, n=1656)



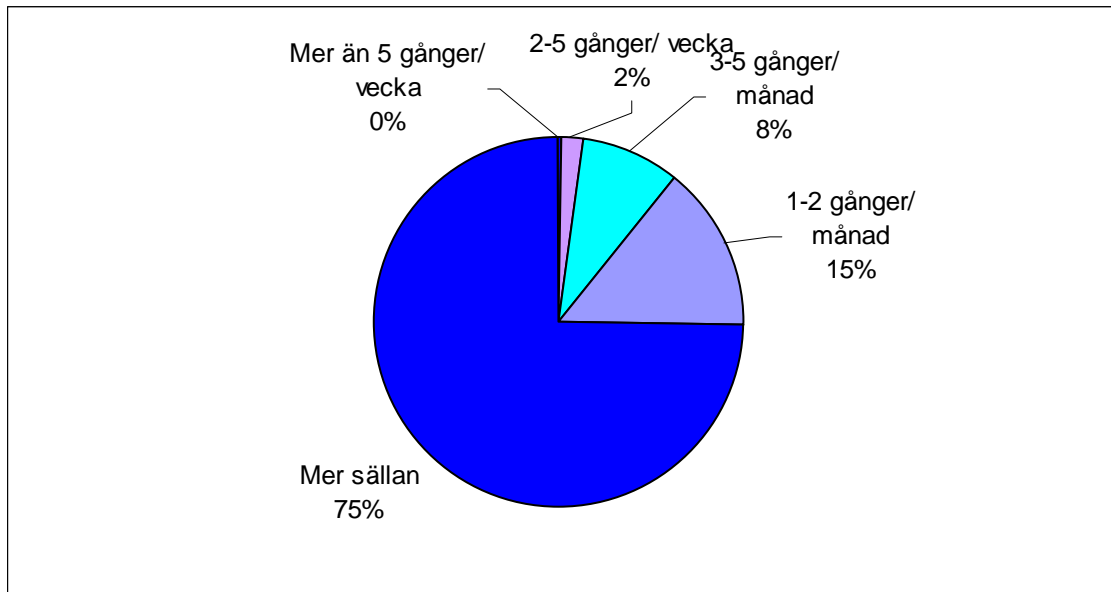
Ett miljövänligare alternativ till att åka på möten är att ersätta dem med telefon-, webb- eller videokonferenser. Var tionde medarbetarna som gör korta tjänsteresor tror att det skulle vara möjligt att byta minst 10 procent av resorna mot denna typ av möten. Bland dem som gör korta tjänsteresor eller tjänsteärenden mer än 5 gånger per vecka tror bara 4 procent att mellan 10 och 25 procent av dessa tjänsteresor skulle kunna ersättas med telefon-, webb- eller videokonferenser. Ingen i denna grupp tror att det skulle vara möjligt att ersätta mer än 25 procent av resorna.

I några av undersökningarna har det också ställts frågor om intresset för tjänstecyklar att använda för korta tjänsteresor eller ärenden. En fjärdedel, 24 procent, säger att det är troligt att de skulle använda en sådan cykel åtminstone någon gång i veckan och ytterligare 20 procent skulle använda den någon gång i månaden. Speciellt är det personer som idag går till arbetet som är intresserade av att kunna använda en tjänstecykel.

Längre tjänsteresor

En fjärdedel av alla medarbetare, 25 procent, gör tjänsteresor längre än 10 mil minst varje månad. Detta är mycket vanligare bland män än bland kvinnor. Av männen gör 35 procent längre tjänsteresor minst en gång per månad och bland kvinnorna är siffran 14 procent.

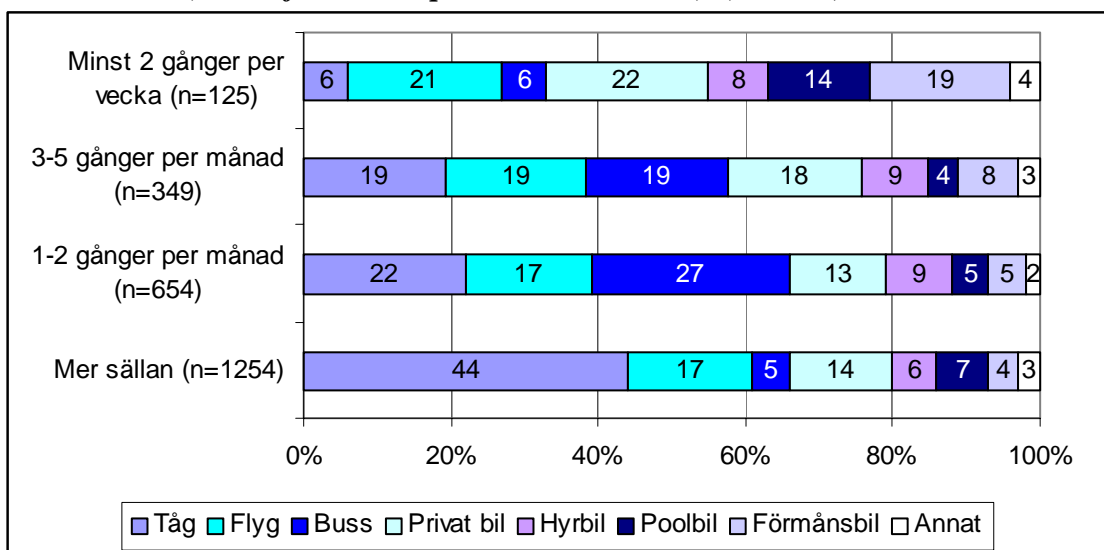
Diagram 16 Hur ofta gör du längre tjänsteresor (mer än 10 mil från arbetsplatsen)? (n=4511)



Färdsätt vid längre tjänsteresor

Det vanligaste färdssättet vid dessa längre tjänsteresor är tåg, 32 procent, följt av flyg 18 procent samt privat bil och buss, 14 procent vardera. Tåget används oftare av dem som inte gör längre tjänsteresor lika ofta. Den grupp som gör längre tjänsteresor mest frekvent använder oftare förmånsbil eller poolbil. Bland dem som brukar köra bil till arbetet är privat bil det vanligaste alternativet vid långa tjänsteresor. På företag där det finns poolbilar är detta alternativ det vanligaste färdmedlet vid längre tjänsteresor för 20 procent av dem som gör sådana resor.

Diagram 17 Hur reser du vanligtvis på dina korta tjänsteresor/tjänsteärenden (10 mil från arbetsplatsen eller kortare)? (n=2382)



Var åttonde, 17 procent, av dem som gör minst en längre tjänsteresa i månaden tror att mer än 10 procent av dessa skulle kunna ersättas med telefon-, webb- eller videokonferenser.

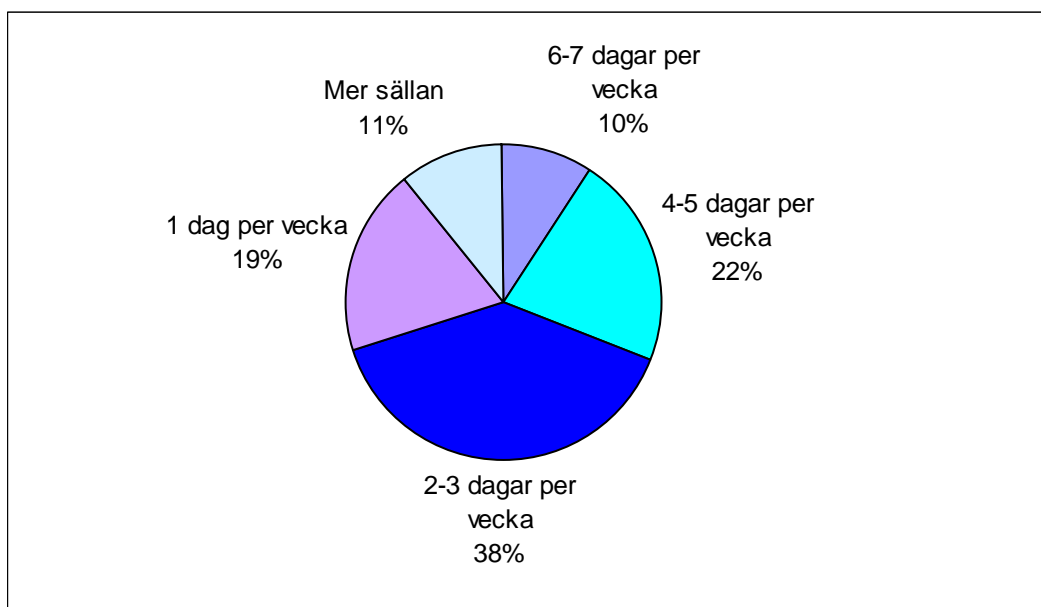
Motion

Behovet av motion är en drivkraft som påverkar vårt val av färdväg, varför vi här skall se på hur regelbundet medarbetarna motionerar och i vilken utsträckning som de är tillfreds med den mängden motion.

Motionsfrekvens

Var tredje medarbetare i undersökningarna motionerar minst 4 dagar per vecka. Då räknas allt från att cykla eller promenera till jobbet till rena träningspass. Bara var tionde medarbetare motionerar mindre än en dag per vecka.

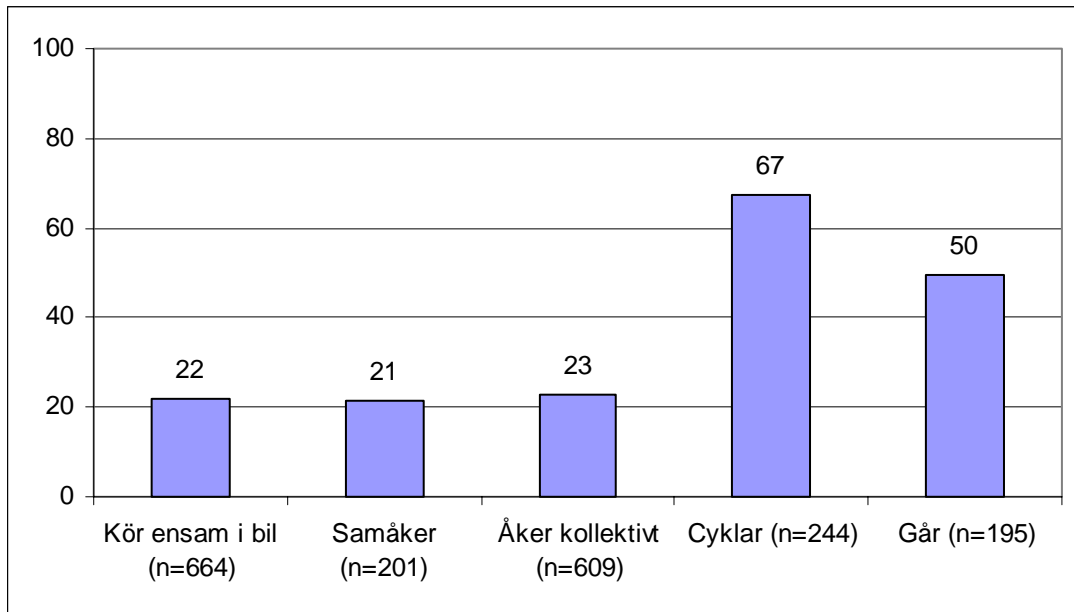
Diagram 18 Hur många dagar i veckan motionerar du normalt? (n=2063)



Anm: Med motionera avses här sammanlagt minst 30 minuter lätt till avancerad träning allt från cykling eller promenad till jobbet till ett aerobicspass.

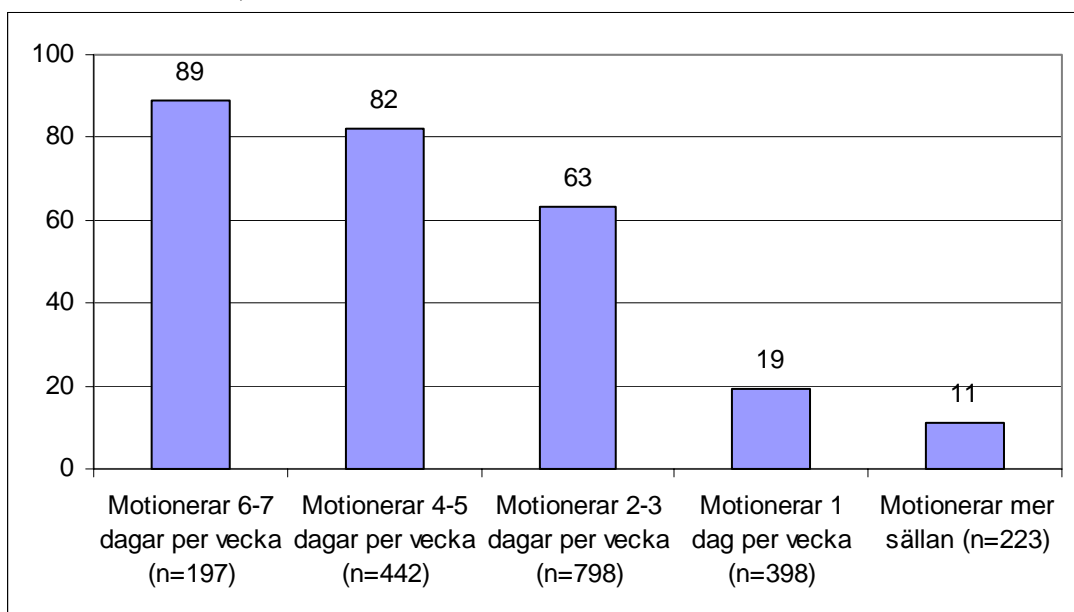
Mest frekvent motionerar naturligtvis de som går eller cyklar till jobbet. Bland cyklisterna motionerar 68 procent och bland dem som går till jobbet 49 procent minst 4 dagar per vecka. Motsvarande siffror för dem som åker bil eller kollektivt är 22 respektive 21 procent. Den yngsta åldersgruppen, 35 år eller yngre, motionerar i större utsträckning än de äldre. I den förstnämnda gruppen motionerar 36 procent minst 4 dagar per vecka.

Diagram 19 *Andel som motionerar minst 4 dagar per vecka fördelat efter vanligaste färd sätt till arbetet (n=2063)*



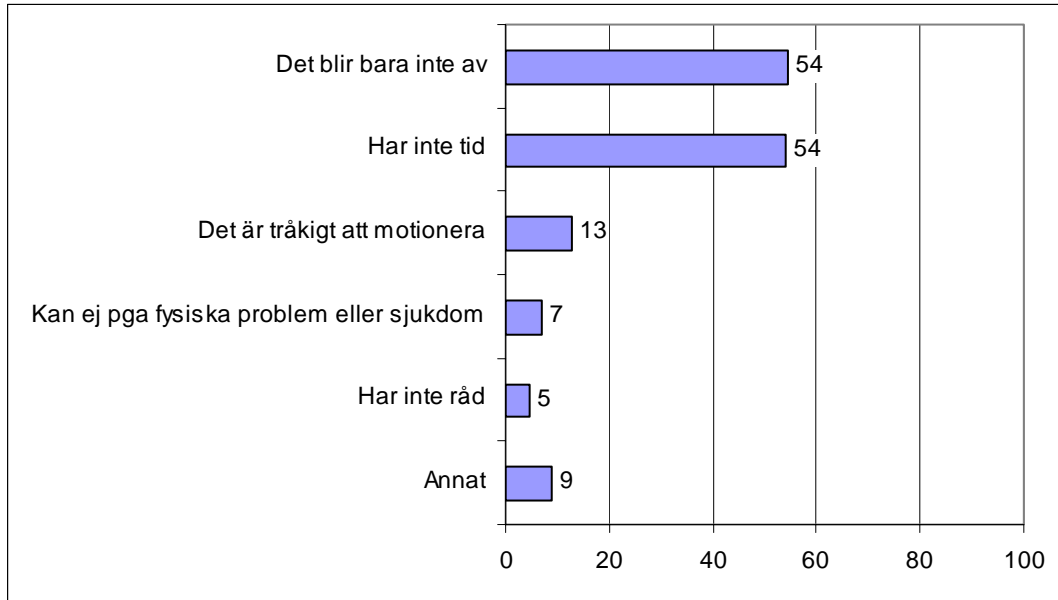
Fler än hälften, 56 procent, tycker i huvudsak att de får tillräckligt med motion. Störst andel nöjda hittar vi bland dem som cyklar till jobbet, 74 procent. Det är ju naturligtvis också så att de som motionerar oftare i större utsträckning tycker att de får tillräckligt med motion. Intressant är dock att 11 procent av dem som motionerar mer sällan än gång per vecka är nöjda, åtminstone i ganska stor utsträckning.

Diagram 20 *Andel som anser att de åtminstone i ganska stor utsträckning får tillräckligt med motion i relation till hur ofta de motionerar (Procent)*



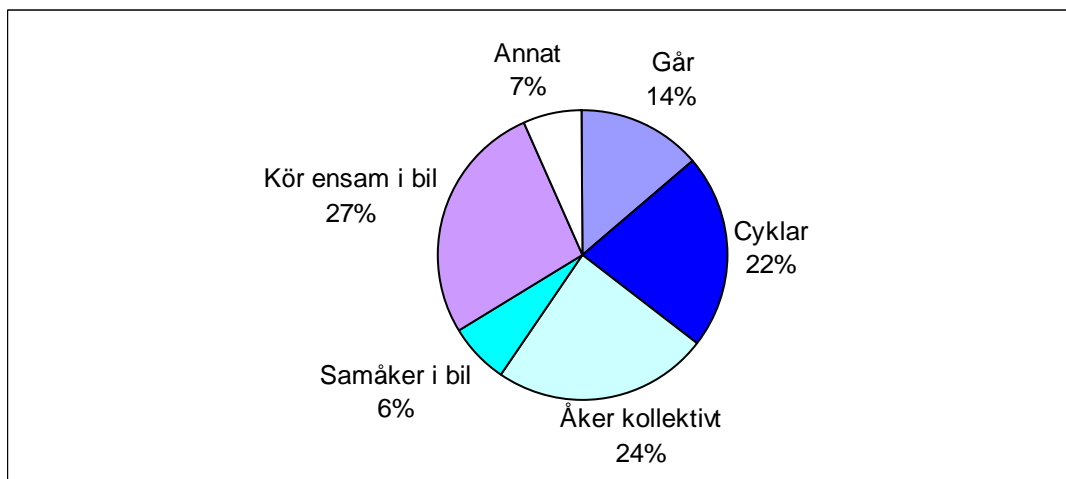
De som inte ansåg sig motionera tillräckligt fick också motivera detta. De vanligaste orsakerna är tidsbrist, 54 procent, och att det inte blir av, 54 procent. Tidsbristen är vanligare som orsak bland dem som är yngre än 45 år.

Diagram 21 Varför motionerar du inte tillräckligt? (n=912)



Samtidigt som vi kunnat konstatera att nästan en tredjedel motionerar en dag i veckan eller mer sällan kan det vara intressant att konstatera att bland dem som har fem kilometer eller mindre till arbetet så åker var sjätte vanligtvis bil till arbetet. Till och med om vi begränsar oss till dem som bor närmare arbetet är än två kilometer så finner vi att var tionde åker bil dit. Även om avståndet är en viktig faktor när det gäller att cykla till jobbet kan vi konstatera att hälften av dem som cyklar till jobbet har mer än 5 kilometer mellan hemmet och arbetsplatsen. Störst andel cyklar hittar vi bland dem som har mellan 5 och 10 kilometer till arbetsplatsen. Av diagrammet nedan framgår hur man väljer att färdas till arbetet om man bor närmare än 10 kilometer.

Diagram 22 Vanligaste färd sätt till arbetet för dem som bor närmare arbetet än 10 kilometer (Procent, n=3268)



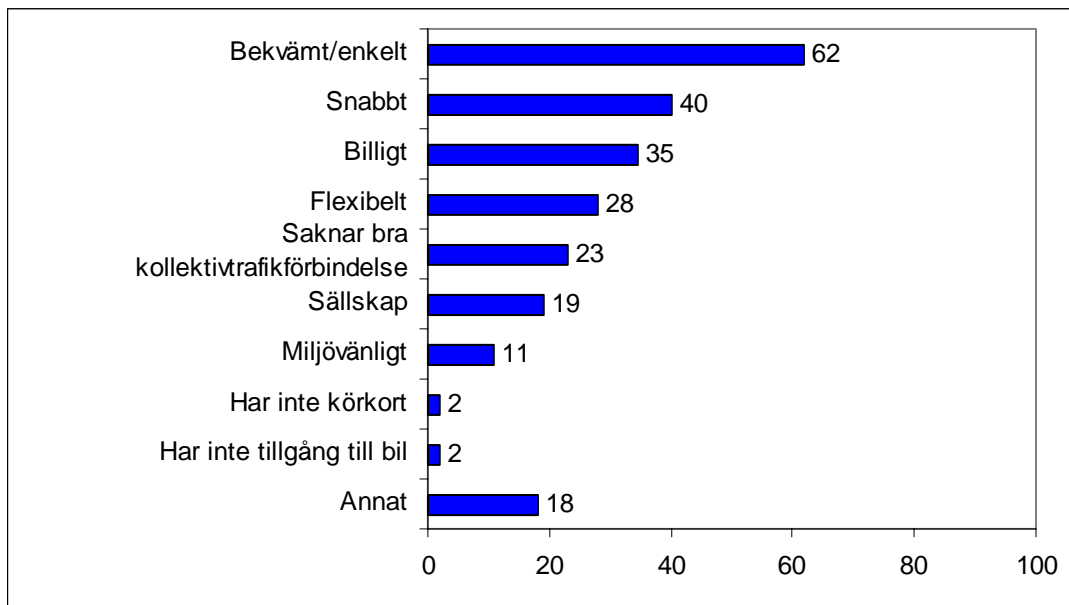
Vad styr valet av färdssätt?

I frågeformulären fick medarbetarna ta ställning till varför de väljer ett visst färdssätt. Vi skall i redovisningen nedan börja med att gå igenom varje färdssätt för sig och se i vilken utsträckning olika orsaker påverkar valet av färdssätt. Slutligen kommer de olika färdssätten att jämföras sinsemellan.

Samåkning

De medarbetare som samåker motiverar oftast det med att det är bekvämt och enkelt. Detta är argument som gäller generellt för bilåkning. De specifika fördelarna för samåkning, som att det är billigt, trevligt med sällskap och är miljövänligt är inte alls lika vanliga.

Diagram 23 Varför samåker du till och från arbetet? (Procent, n=724)

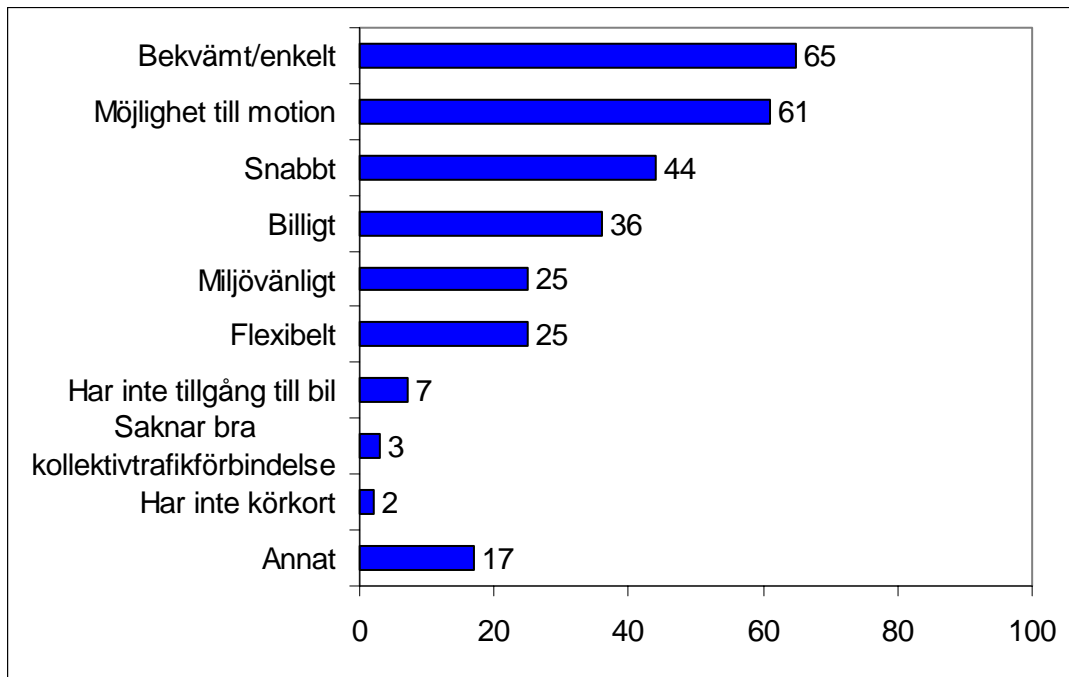


Kostnadsaspekten framhålls oftare av dem som är yngre än 45 år liksom att de samåker för att få sällskap. De som bor längre från arbetsplatsen samåker i större utsträckning för att det är billigt och för att de saknar bra kollektivtrafik.

Promenera till jobbet

Den viktigaste drivkraften för att promenera till jobbet är för att det är bekvämt och enkelt och för att få motion. Dessa orsaker anges av 65 respektive 61 procent av de medarbetare som angett att de vanligtvis går till arbetet.

Diagram 24 Varför promenerar du till och från arbetet? (Procent, n=456)

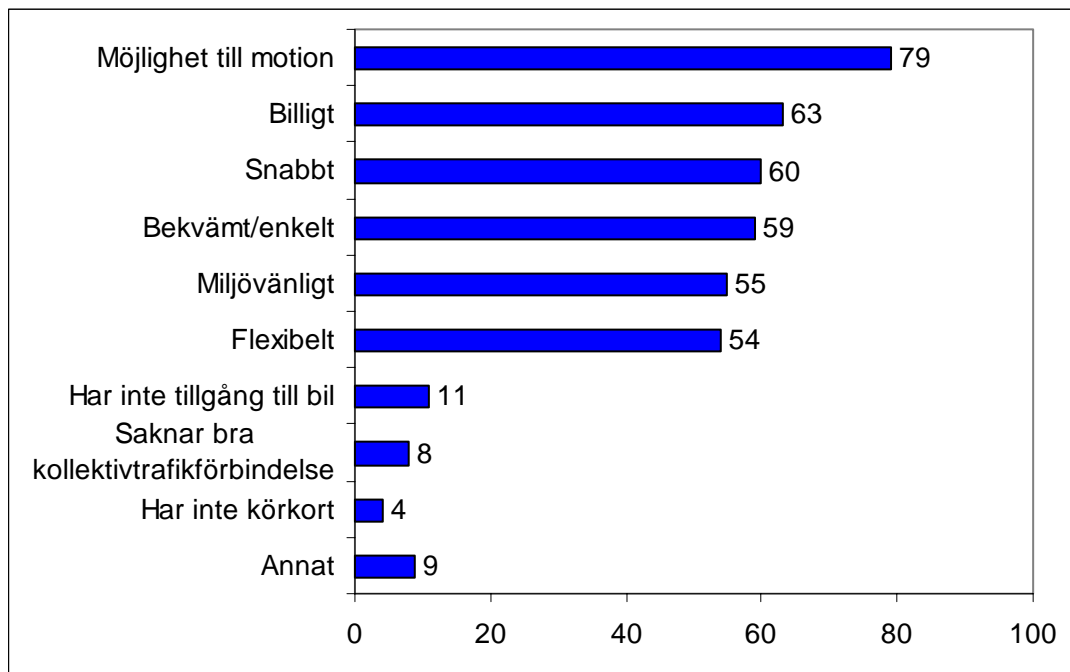


De som är 35 år eller yngre promenerar oftare till jobbet av ekonomiska orsaker. De som bor närmare arbetet än 2 kilometer går främst för att det är bekvämt och enkelt samt det går snabbt och i mindre utsträckning än övriga för att få motion.

Cykla till jobbet

För dem som cyklar till jobbet är det möjligheten till motion som är mest lockande, 79 procent, samt att det är billigt och går snabbt samt är bekvämt och enkelt. På samma sätt som för dem som går till arbetet är det faktum att det är billigt att cykla något som främst anges som orsak av de yngre. De yngre säger i större utsträckning att de cyklar för att de saknar bil och körkort.

Diagram 25 Varför cyklar du till och från arbetet? (Procent, n=802)

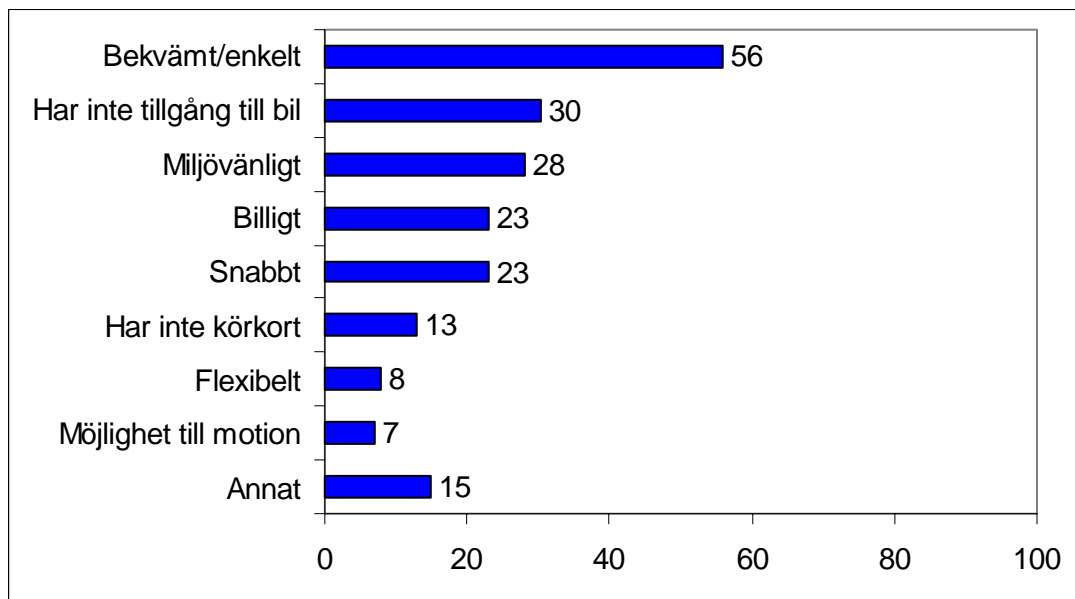


Åka kollektivt till jobbet

De som åker kollektivt till och från arbetet gör i först hand detta för att det är bekvämt och enkelt, 56 procent. Ett annat viktigt skäl är att man inte har tillgång till bil, 30 procent. Me detta avses att man antingen saknar bil i hushållet eller också inte har möjlighet att använda hushållets bil. Den vanligaste kommentaren bland dem som markerat alternativet annat är att det är problem med parkering, både att hitta en och att det är dyrt att parkera.

De äldre åker i större utsträckning än de yngre kollektivt för att det är bekvämt och enkelt medan de yngre oftare anger att de saknar bil och eller körkort. Bland dem som åker kollektivt till arbetet och inte har bil i hushållet anger 76 procent just att de saknar tillgång till bil eller saknar körkort som orsak till kollektivåkandet. För en fjärdedel av dem som inte har tillgång till bil kan således anta att kollektivåkandet i större utsträckning är ett aktivt val. De som har bil i hushållet men ändå åker kollektivt förklarar oftare detta med att det är bekvämt och enkelt samt att det är miljövänligt. De som har långt till arbetet anger oftare än övriga att de väljer att åka kollektivt för att det är billigt och miljövänligt.

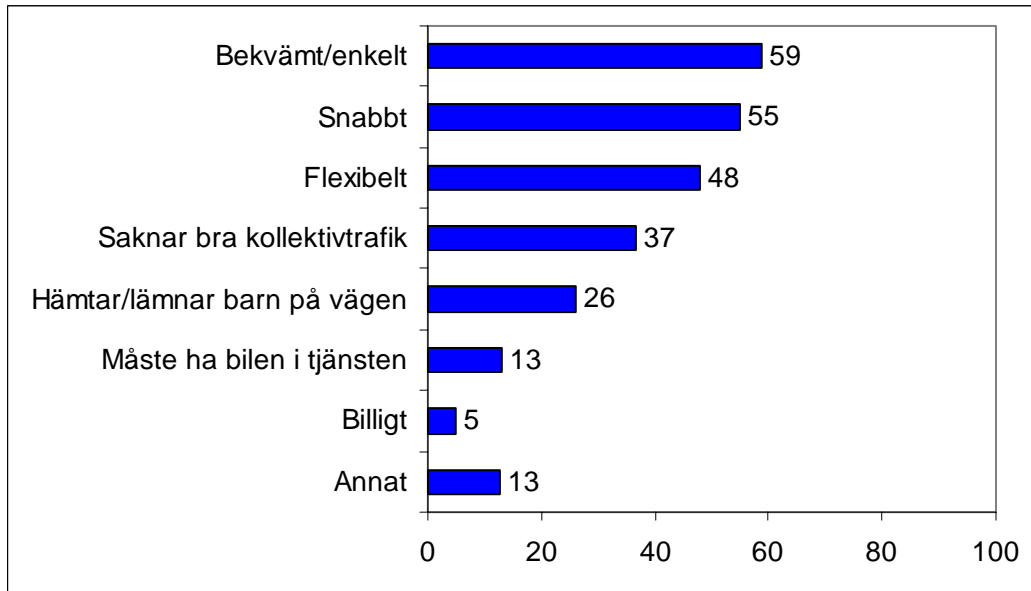
Diagram 26 Varför åker du kollektivt till och från arbetet? (Procent, n=1622)



Åka bil till jobbet

Den vanligaste orsaken som anges för att ta bilen till jobbet är att det är bekvämt och enkelt, går snabbt samt är flexibelt. Trots att det finns ett starkt samband mellan att ofta göra korta tjänsteresor och köra bil till jobbet är det bara 13 procent som anger detta som orsak.

Diagram 27 Varför kör du med bil till och från arbetet? (Procent, n=3182)



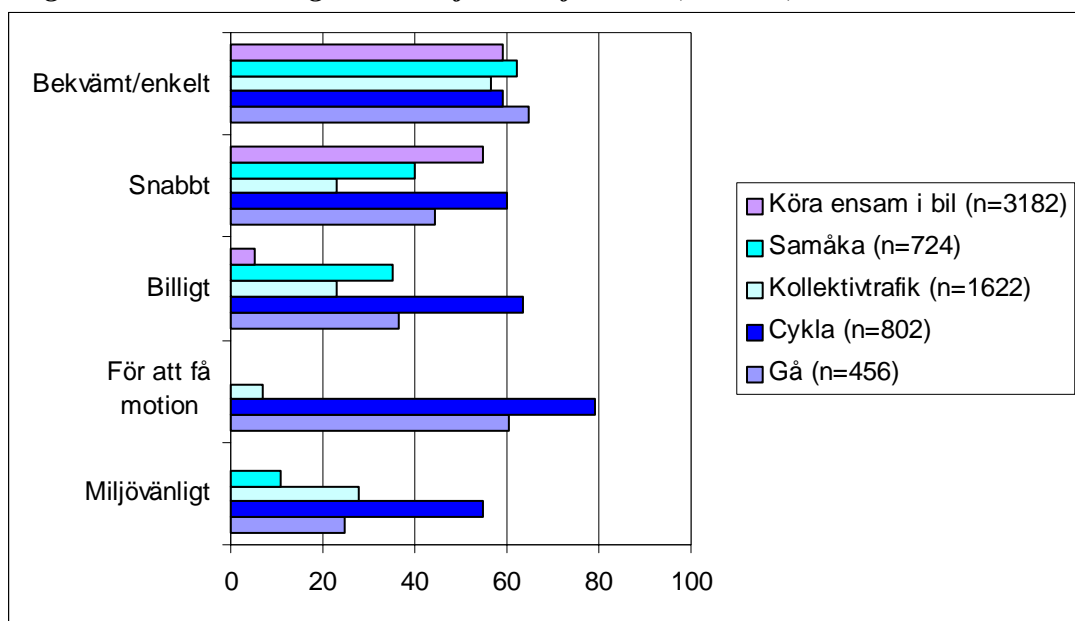
Inom ålderskategorin 26 till 45 år är det 39 procent som tar bilen till arbetet för att de hämtar och lämnar barn på vägen. Att ta bilen på grund av att det saknas bra kollektivtrafik är mycket vanligare bland dem som bor längre från arbetsplatsen än bland dem som bor nära. Bland dem som bor mer än 3 mil från arbetsplatsen är detta den vanligaste orsaken till bilåkandet och anges av 58 procent. Bara 16 procent av dem som bor närmare än 5 kilometer anger samma orsak.

Jämförelse mellan färdstätt

Dags nu att jämföra valen som leder fram till de olika färdstätt. Först kan vi med utgångspunkt i diagrammet nedan konstatera att samtliga färdstätt till stor del väljs för att de anses vara bekväma. Ett annat argument som passar in på flera är att det är snabbt. Alla färdstätt utom kollektivtrafiken upplevs som snabba.

Att cykla är det som flest valt på grund av att det är billigt men även samåkning och promenad väljs i stor utsträckning på grund av de låga kostnaderna. Miljöskäl anges som motiv framförallt för cykling men även för kollektivtrafik och promenad. Behovet av motion lockar inte oväntat bara till cykling och promenad.

Diagram 28 Anledning till att välja olika färdstätt (Procent)



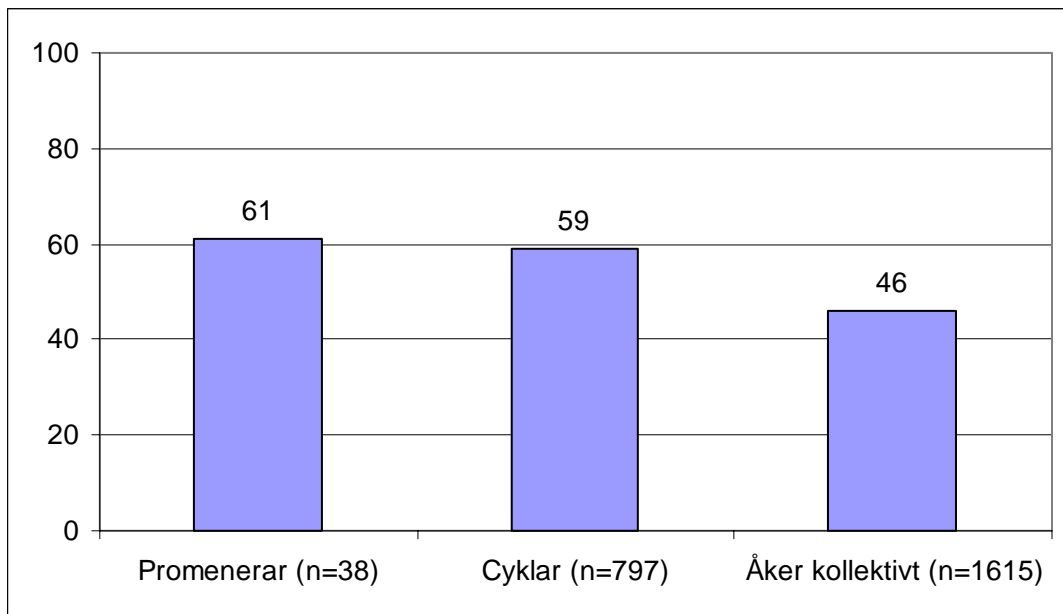
Anm: I diagrammet har orsaker tagits med som angetts av minst 50% som motiv för att välja ett färdstätt. Flexibelt har uteslutits eftersom det i så hög grad är korrelerat med bekvämt och enkelt

Subjektiva eller objektiva val

Alla olika orsaker som presenterats i diagrammet ovan är subjektiva men vi har också mer objektiva faktorer som påverkar vårt val av färdstätt. Vi kan till exempel vara tvungna att hämta och lämna barn på vägen och måste därför ta bilen eller också kanske vi saknar bil och körkort och därmed begränsas våra valmöjligheter.

I frågeformuläret fick de som valt ett annat färdstätt än bil ange tillgången till bil för resan. Vi kan då se i diagrammet på nästa sida att för cirka hälften av dem som inte åker bil finns den möjligheten genom att de har en bil de kan använda för resan. Det är något större andel, 61 respektive 59 procent, bland dem som promenerar och cyklar som har tillgång till bil än bland dem som åker kollektivt, 46 procent.

Diagram 30 *Andel som har tillgång till bil för resan men inte använder den (Procent)*

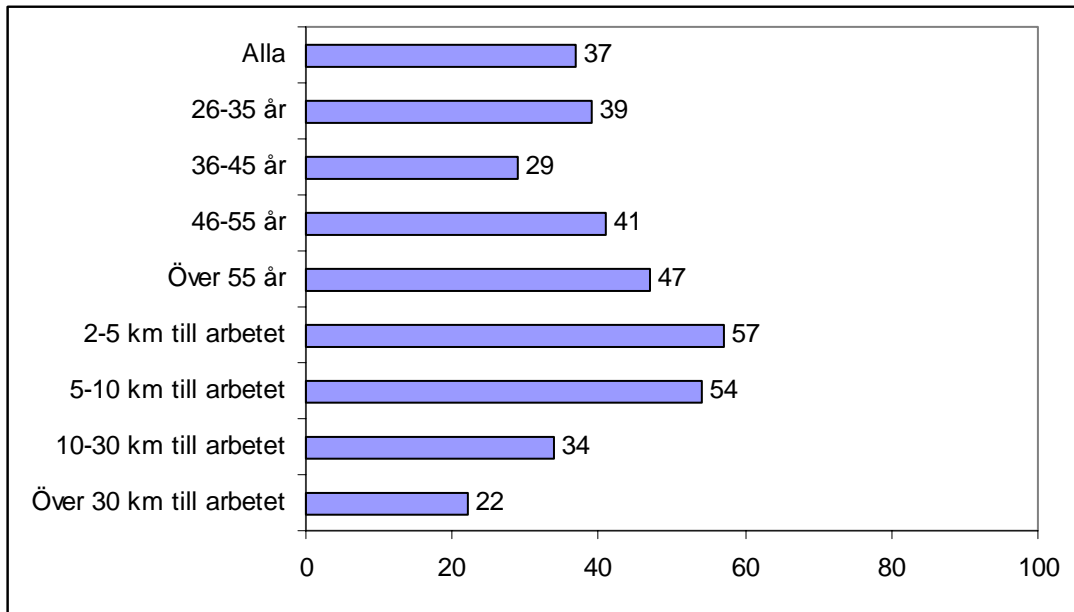


Av dem som cyklar till arbetet har 59 procent tillgång till bil för sin resa till och från arbetet. Detta gäller männen i större utsträckning än kvinnorna. Det gäller också oftare dem som bor långt från arbetet. Av dem som cyklar och har minst en mil till arbetet har 74 procent tillgång till bil för resan. På de arbetsplatser där det idag finns tillgång till poolbilar för tjänsteresor är det mycket vanligare att cyklisterna har tillgång till bil för resan till arbetet men avstår från att köra utan cyklar istället. Där det finns bilpool säger 73 procent av cyklisterna att de har tillgång till bil för resan och på övriga arbetsplatser 57 procent.

Nästan hälften, 46 procent, av dem som åker kollektivt har tillgång till bil för resan. Det är vanligare bland de män som reser kollektivt än bland kvinnorna att ha tillgång till bil men ändå välja kollektivtrafiken. Bland dem som arbetar i city och reser kollektivt är det 60 procent som har tillgång till bil för resan. Det är ingen skillnad beroende på om företaget har bilpool eller inte när det gäller biltillgång bland kollektivtrafikresenärerna.

Även bland bilisterna kan vi skilja på dem som bara kör bil av subjektiva orsaker som att det är bekvämt, går snabbt eller liknande och de som kör bil för att de inte har något val. De kanske saknar fungerande kollektivtrafik eller måste ha bilen i tjänsten. I diagrammet nedan ser vi hur stor andel av bilförarna inom olika grupper som valt bil fast de inte är tvungna.

Digram 31 *Andel som valt att köra bil till jobbet men inte angivit någon tvingande orsak (Procent)*



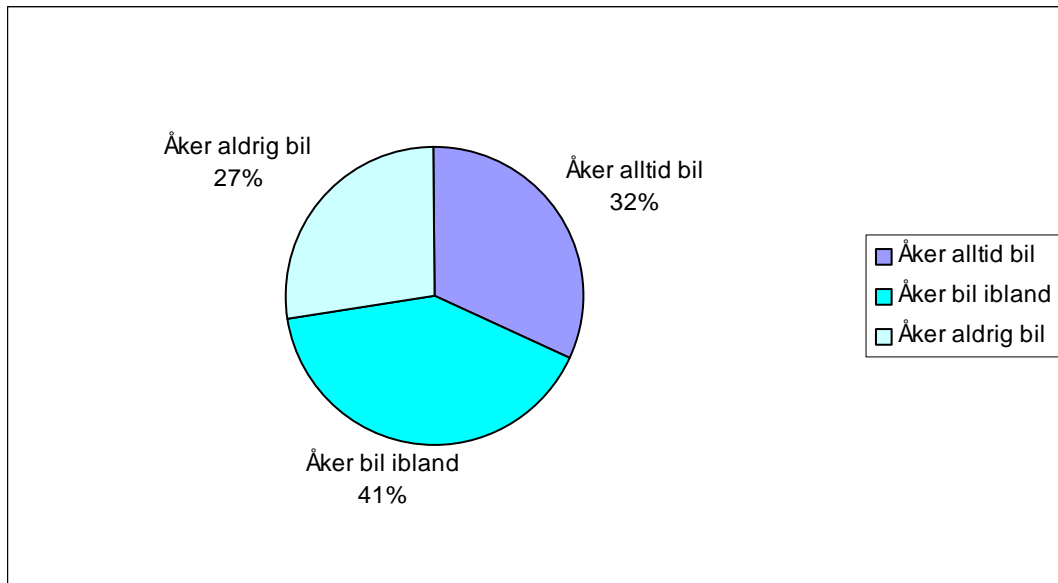
Två saker har en stor betydelse för om medarbetarna är "tvingna" att ta bilen till jobbet eller om det är ett subjektivt val. För det första är det åldern där vi ser att personer inom åldersintervallet 36-45, "barnskjutsåldern", i mindre utsträckning gör ett subjektivt val. För det andra ser vi att ett ökat avstånd mellan hemmet och arbetsplatsen ger en ökad andel för vilka kollektivtrafiken inte erbjuder något alternativ.

Vanebilister

Ett annat sätt att dela in medarbetarna efter deras sätt att resa till arbetet är att utgå efter om de är vanebilister, det vill säga alltid kör bil, om de kör bil ibland eller om de aldrig kör bil. I tidigare undersökningar är gruppen som alltid åker bil större medan den som åker bil ibland brukar vara mindre. Våra resultat hänger samman med det faktum att för att flyttas från alltid till ibland krävs bara ett ja på frågan om det händer att man reser på annat sätt.

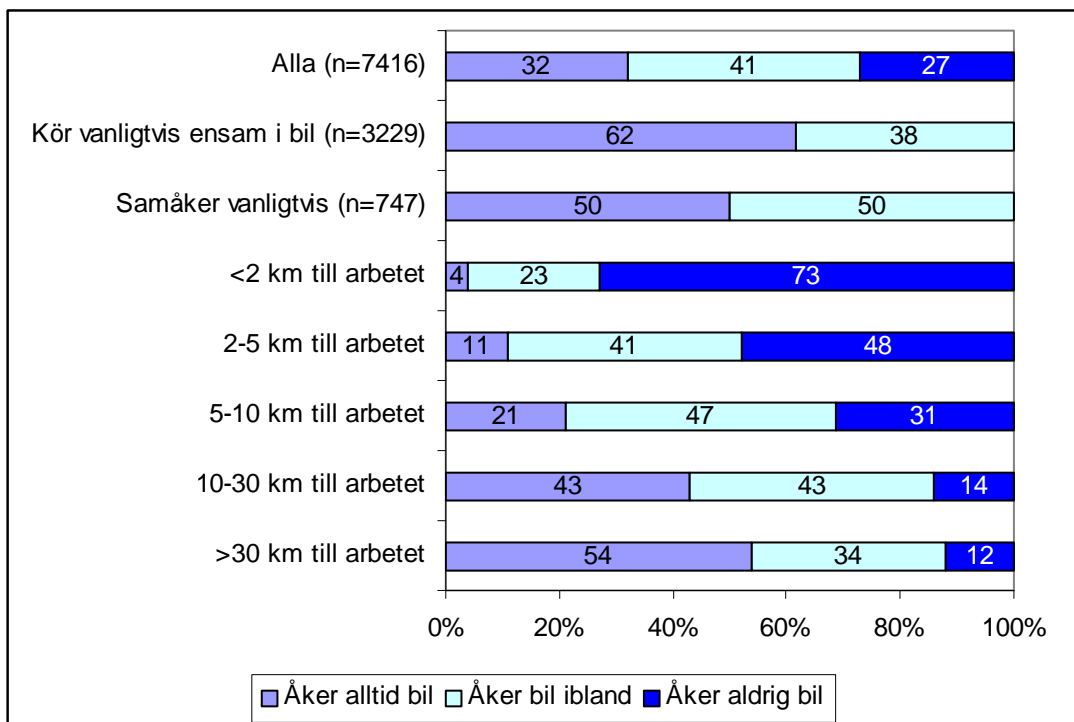
Det är vanligare bland männen än bland kvinnorna att tillhöra gruppen som alltid kör bil till arbetet. Bland kvinnorna å andra sidan hittar vi en större andel som aldrig kör bil. I åldersintervallet 36 till 45 är andelen som alltid kör bil till arbetet störst och andelen som aldrig kör bil minst.

Diagram 32 *Andel medarbetare som alltid, ibland eller aldrig åker bil till jobbet (Procent, n=7416)*



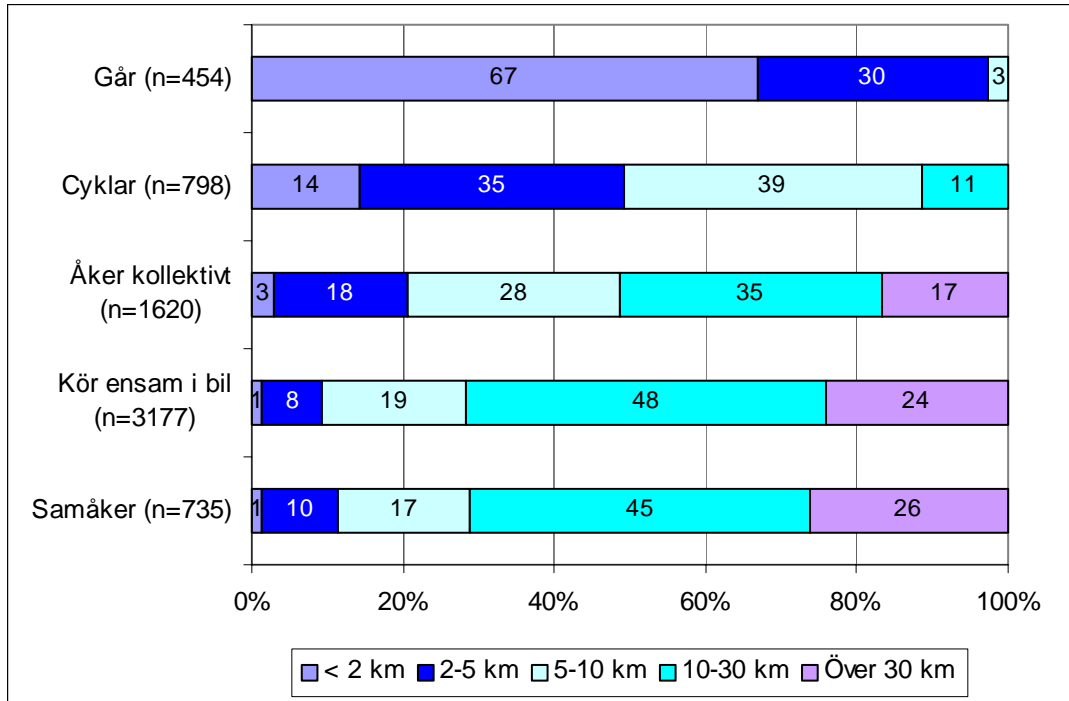
Den grupp som här är intressantast med utgångspunkt i att den är den som skulle kunna tänkas var enklast att påverka i riktning mot att byta till ett mer hälsobefrämjande och miljövänligt resesätt är de som bara kör bil ibland. I diagrammet nedan framgår att det är i gruppen som har mellan 2 till 30 kilometer till arbetsplatsen som andelen som bara åker bil ibland är störst. De som bor närmare arbetsplatsen avstår i större utsträckning helt från bilen och bland dem som bor längre bort hittar vi en större andel "vanebilister". Bland dem som samåker hittar vi en större andel som byter ut bilen ibland än vad vi gör bland dem som kör själva till jobbet.

Diagram 33 *Andel som åker bil till jobbet ibland i olika grupper (Procent)*



Sträckan mellan hemmet och arbetet har som vi tidigare sett stor betydelse men är inte alltid något som styr. En tiondel av dem som åker bil, både de som kör ensamma och de som samåker har 5 kilometer eller mindre till jobbet och totalt 28 procent har 10 kilometer eller mindre.

Diagram 34 Avstånd mellan hemmet och arbetsplatsen presenterat efter val av färdssätt till arbetet (Procent)



Vad skulle förbättra din resa?

Syftet med att fråga medarbetarna om vad som skulle kunna förbättra deras resa till fots, med cykel eller med kollektivtrafik är naturligtvis förknippat med en vilja att få dessa färsätt, som är mer positiva för den egna hälsan och miljön, att öka till förmån för bilkörandet. Vi kommer här också att presentera resultat från frågor till bilisterna om vad som skulle kunna få dem att byta.

Bättre gångtur

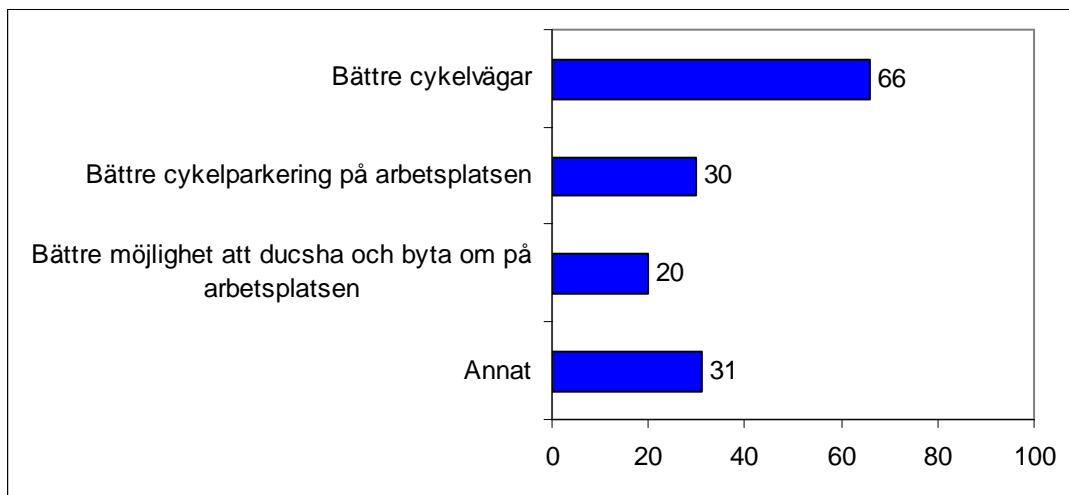
De som promenerar till arbetet säger att deras promenad skulle bli bättre om gångstråken gjordes vackrare och tryggare. Framförallt är det bland kvinnorna som går till arbetet vi finner många som önskar sig en tryggare promenad medan männen oftare efterfrågar vackrare gångstråk.

Bättre cykelresa

Många av dem som cyklar till jobbet, 66 procent, säger att bättre cykelvägar skulle förbättra cykelturen. Många, 30 procent, efterfrågar också bättre cykelparkering på arbetsplatsen. Intresset för bättre cykelvägar ökar med avståndet till arbetsplatsen. Detta gäller även för önskemål om bättre möjlighet att duscha och byta om på arbetsplatsen. En tredjedel av dem som har minst en mil till arbetet säger att detta skulle få deras cykelresa att bli bättre.

Den förbättringen av cykelvägar som framförallt efterfrågas är separata cykelvägar men även bättre underlag och företräde vid övergångar hamnar högt på önskelistan. Det senare efterfrågas speciellt av kvinnorna och de som har långt till arbetet. Även bättre underlag på cykelvägarna är något som främst efterfrågas av dem som har långt till arbetet.

Diagram 35 Vad skulle få cykelresan att bli bättre? (Procent, n=690)

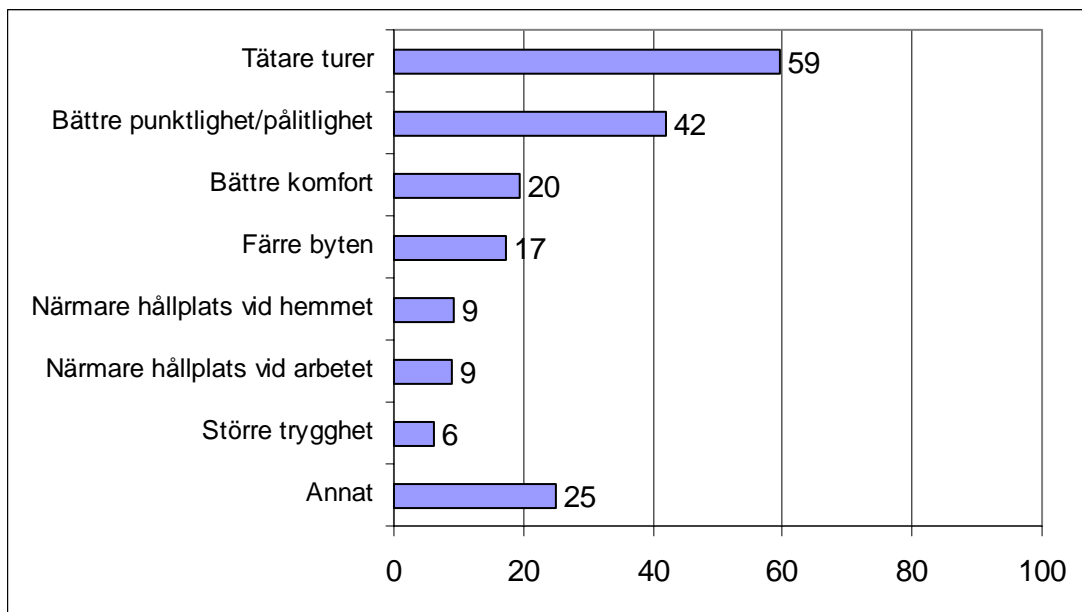


Hälften av dem som cyklar använder alltid cykelhjälm. Ytterligare 20 procent använder hjälmen oftast eller ibland. Nästan var tredje cyklist, 30 procent, använder aldrig hjälm. De yngre är sämre än de äldre på att använda hjälm. Bland dem som är 35 år eller yngre är det 46 procent som aldrig använder hjälm och 33 procent som alltid gör det. Bland dem som är äldre än 35 år använder 19 procent aldrig och 64 procent alltid hjälm. Hjälm användandet är också vanligare bland dem som har längre restid till arbetet.

Bättre kollektivtrafik

På frågan om vad som skulle kunna göra resan med kollektivtrafik bättre anges tätare turer, 59 procent samt bättre punktlighet och pålitlighet, 42 procent. Många efterfrågar också under alternativet *annat* billigare kollektivtrafik.

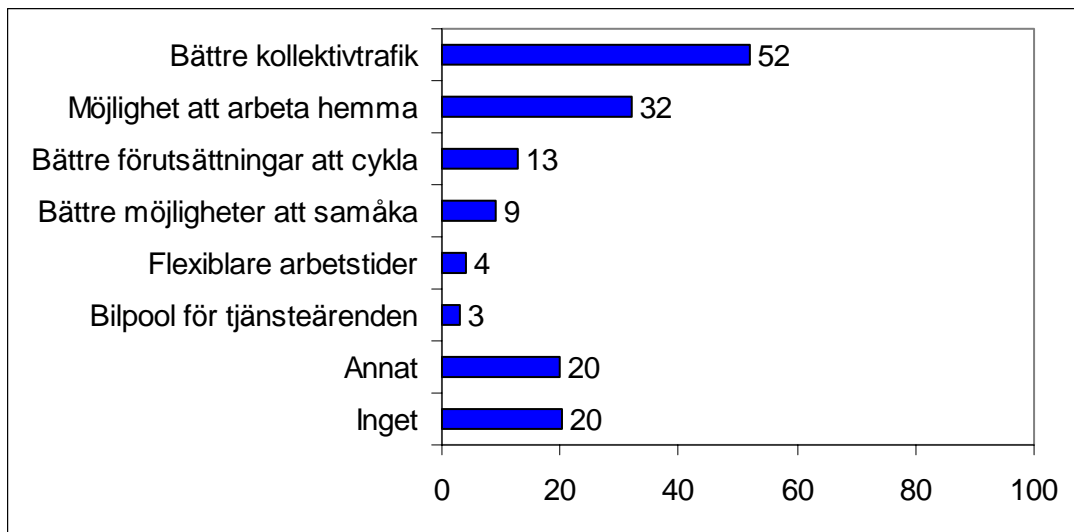
Diagram 36 Vad skulle få kollektivresan att bli bättre? (Procent av dem som åker kollektivt, n=1564)



Färre bilresor

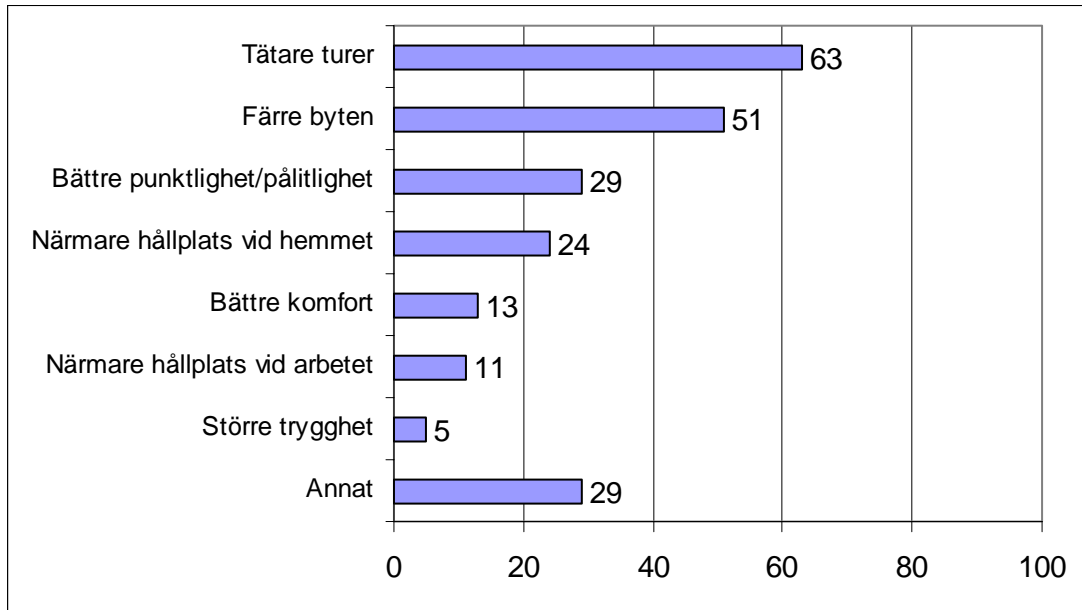
För att medarbetarna oftare skall avstå från att ta bilen till arbetet efterfrågar de bättre kollektivtrafik. Många, främst i åldersspannet 26 till 55 år, efterfrågar också bättre möjlighet att arbeta hemma. Både förbättringar i kollektivtrafik efterfrågas i högre grad av personer som har längre avstånd mellan hemmet och arbetet. Bland dem som bor närmare än 2 kilometer och kör bil säger nästan hälften att inget skulle kunna få dem att ibland låta bilen stå. Bland övriga är det cirka en femtedel som inte kan tänka sig något alternativ till bilen.

Diagram 37 *Finns det något som skulle få dig att inte ta bilen så ofta till arbetet? (Procent, n=3184)*



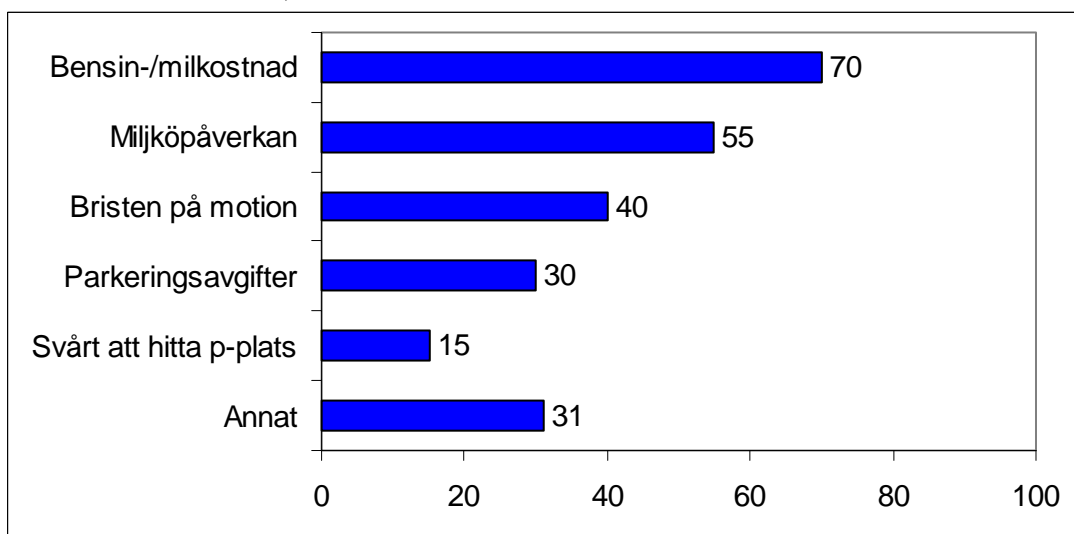
De förbättringar i kollektivtrafiken som främst efterfrågas är tätare turer och färre byten. Jämför vi de krav de nuvarande bilisterna skulle vilja ställa på kollektivtrafiken med de krav på förbättringar kollektivtrafikanterna har så efterfrågar bilisterna i mycket större utsträckning färre byten. Ur undersökningen går inte att utläsa om bilister kör bil på grund av att den kollektivtrafik som finns tillgänglig för dem innebär många byten eller om de som åker bil tror att ett kollektivtrafikresande innebär många och jobbiga byten. Det är de som bor längst bort som i störst utsträckning vill ha färre byten medan de som bor närmare istället efterfrågar bättre punktlighet.

Diagram 38 *På vilket sätt skulle kollektivtrafiken förbättras för att du ibland skulle ställa bilen? (Procent bland dem som kör bil till arbetet, n=1538)*



De nackdelar som tas upp med att ta bilen till arbetet är de höga drivmedelskostnaderna. Andra problem som berörs är den negativa påverkan på miljön samt bristen på motion. De båda senare problemen tas oftare upp av kvinnor än av män. De som har längre mellan hemmet och arbetsplatsen klagar i större utsträckning på höga drivmedelspriser medan de som arbetar i city och centrala Göteborg oftare än de andra klagar på höga parkeringsavgifter.

Diagram 39 *Ser du några nackdelar med att ta bilen till arbetet? (Procent, n=3126)*



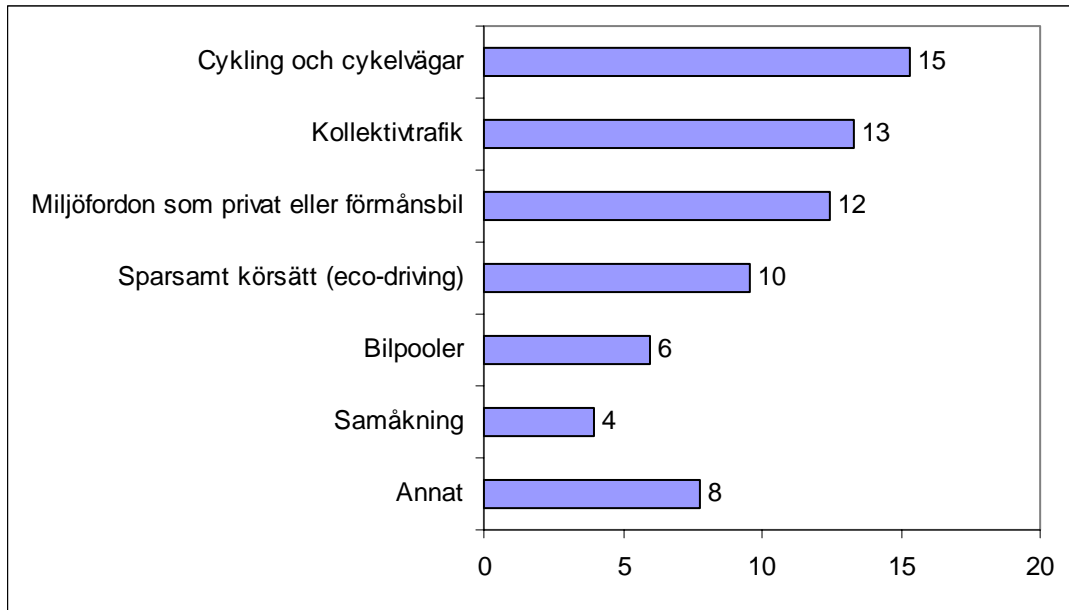
En tredjedel, 31 procent, av dem som brukar åka bil till arbetet säger att de skulle kunna tänka sig att byta några av resorna till och från arbetet från att åka med bil till att istället åka kollektivt och att det skulle fungera praktiskt för dem att byta. Ytterligare 42 procent säger att de skulle kunna tänka sig det men att det inte fungerar praktiskt just nu. Var fjärde bilist skulle inte kunna tänka sig att byta ut bilen ens för någon resa till jobbet. Frågan var kopplad till ett erbjudande om ett 14 dagars provåskort hos Västtrafik. Flertalet av dem som fick erbjudandet hörde av sig och fick ett provåskort skickat till sig.

Kvinnorna säger oftare än männen att de skulle kunna tänka sig att byta ut en del bilåkande men att det inte fungerar praktiskt just nu. De som bor längre bort från arbetet än en mil säger i större utsträckning än de som bor nära att de skulle kunna byta men att det inte fungerar praktiskt.

En faktor som har förmodats ha betydelse för i vilken utsträckning bilen används för arbetsresor är förekomsten av fria parkeringsplatser. Av dem som fått frågan om förmånsbeskattningen av parkeringsplatsen påverkat resandet till och från jobbet svarar 13 procent ja. Noteras bör att det inte i alla fallen handlar om ett minskat bilåkande utan att det i några fall handlar om personer som tidigare åkte bil vissa dagar men nu på grund av den fasta kostnaden istället tar bilen varje dag. De som bytt ut bilen mot annat färd sätt har oftast gått över till kollektivtrafik.

Intresse för alternativa färd sätt

De svarande fick ange om de var intresserade av att få ytterligare information i någon fråga. Störst var intresset för information om cykling och cykelvägar följt av information om kollektivtrafik. Räknat på alla svarande i undersökningarna var det 15 procent som ville ha cykelinformation, 13 procent som ville ha information om kollektivtrafik, 12 procent om miljöfordon samt 10 procent om eco-driving.

Diagram 40 Vad vill du ha mer information om?(Procent, n=6550)

Cykelinformationen är framförallt intressant för dem som redan nu vanligtvis cyklar till jobbet. Inom denna grupp är det 42 procent som efterfrågar cykelinformation. När det gäller information kring kollektivtrafik så efterfrågas den bara i något större utsträckning av dem som brukar åka kollektivt. På samma sätt är det med den efterfrågade informationen kring bilkörning, miljöfordon och eco-driving att den bara i något större utsträckning efterfrågas av dem som brukar köra bil än av övriga.



Gothenburgs Stad
Trafikkontoret