

Undersökning om ändrat färdmedelsval i Mölndal

Rapport 2007:25

2007-11-28

Konsulter inom samhällsutveckling

WSP Analys & Strategi är en konsultverksamhet inom samhällsutveckling. Vi arbetar på uppdrag av myndigheter, företag och organisationer för att bidra till ett samhälle anpassat för samtiden såväl som framtiden. Vi förstår de utmaningar som våra uppdragsgivare ställs inför och bistår med kunskap som hjälper dem hantera det komplexa förhållandet mellan människor, natur och byggd miljö.

Titel: Undersökning om ändrat färdmedelsval i Mölndal

WSP Sverige AB

Besöksadress: Arenavägen 7

121 88 Stockholm-Globen

Tel: 08-688 60 00, Fax: 08-688 69 99

Email: info@wspgroup.se

Org nr: 556057-4880

Styrelsens säte: Stockholm

www.wspgroup.se

Foto: Joachim Lundgren, Carl Swensson



Innehållsförteckning

INNEHÅLLSFÖRTECKNING	3
FÖRORD	4
1 SAMMANFATTNING	5
2 BAKGRUND.....	6
3 RESVANEUNDERSÖKNING FÖR ATT MÄTA FÖRÄNDRINGAR	7
3.1 Upplägg och omfattning	7
4 RESULTAT	9
4.1 Inledning.....	9
4.2 Bakgrundsdata	9
4.3 Skillnader mellan vår och höst	12
4.4 Attityder vid höstmätningen.....	16
4.5 Slutsatser	23



Förord

Föreliggande rapport är framtagen av WSP Group på uppdrag av Mölndals Stad. Projektledare har varit Kia Hultin. Joakim Köhler och Camilla Byström har också medverkat i projektet.

Handläggare och kontaktpersoner för projektet har varit Malin Månsson och Lisa Järner på Mölndals stad.

WSP AB

Stockholm i november 2007



1 Sammanfattning

Under senare delen av våren 2007 genomfördes i Mölndal en kampanj till förmån för mer miljövänligt och hälsosamt resande.

I syfte att försöka ta reda på om kampanjen haft någon effekt på främst val av färdmedel, genomfördes en enklare resvaneundersökning före och efter kampanjen.

Undersökningen genomfördes i form av en panel, vilket innebär att det var samma personer som deltog i undersökningen vid båda tillfällena.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att kampanjen har ökat invånarnas medvetenhet för hälso- och miljövinster av att resa mer kollektivt, cykla och promenera. Däremot har ännu inga stora effekter uppnåtts vad gäller det verkliga resbeteendet. Det första steget mot ett förändrat resbeteende går dock genom förändrade attityder och värderingar. Med detta korta tidsperspektiv får man anse kampanjen som lyckad, men det krävs fortsatt arbete för att få de förändrade värderingarna att tippa över och verkligen omsättas till mer miljövänligt och hälsosamt resande.



2 Bakgrund

Sedan en tid tillbaka arbetar Trafikkontoret i Göteborg med att försöka påverka kommuninvånarens färdmedelsval för sina dagliga resor. Syftet är att motivera till ett bättre sätt att förflytta sig såväl ur ett miljöperspektiv som av hälsoskäl.

En viktig del av detta långsiktiga arbete är kampanjen ”Nya Vägvanor” (www.nyavagvanor.se) som riktar sig till kommunens invånare. Skriftlig information i form av broschyrer har skickats ut till hushållen. Därefter har också många hushåll kontaktats direkt per telefon med information om kollektivtrafik och andra alternativ till att ta bilen. Några har också fått gratis så kallade prova-på-kort till kollektivtrafiken.

Under våren 2007 genomfördes kampanjen i Mölndal i områdena Krok-slätt och Lindome/Kållered.



3 Resvaneundersökning för att mäta förändringar

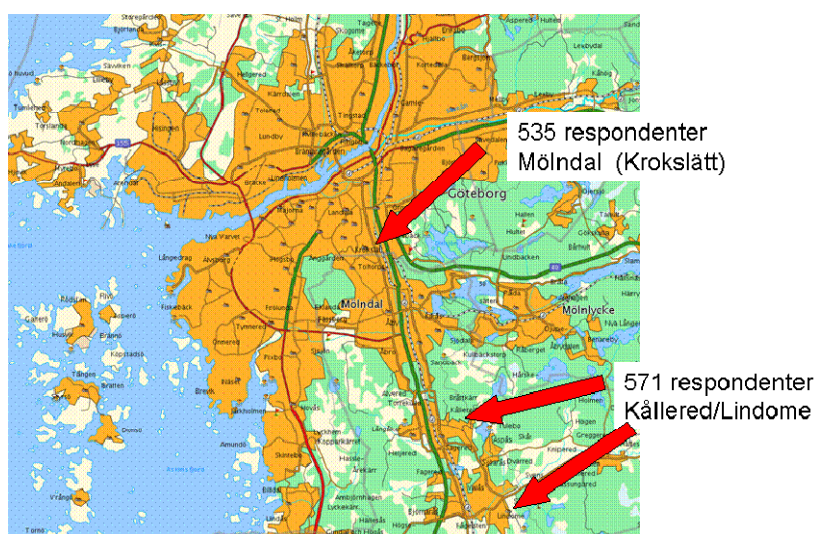
I syfte att försöka kartlägga om kampanjen haft någon effekt i valet av färdmedel uppdrog Mölndals Stad åt WSP Group att genomföra en enklare resvaneundersökning.

3.1 Upplägg och omfattning

Undersökningen genomfördes som en postal enkät till hushåll i områdena Krokslätt och Lindome/Källered. Enkäten fokuserade mest på resvanor och färdmedelsval, men innehöll även en del attitydfrågor med miljöaspekt.

Innan kampanjen startade, skickades i mars månad 2007 enkäter till ca 1000 hushåll i Krokslätt och tillsammans ca 1000 till hushåll i Lindome och Källered. Utskicket följdes av två påminnelser. Mätveckor var veckorna 10 och 11. Från hushåll i Krokslätt inkom 535 svar, eller drygt 53%. Från Lindome/ Källered kom det 571 svar, vilket motsvarar drygt 57%.

Figur 1 Antal svar våren 2007

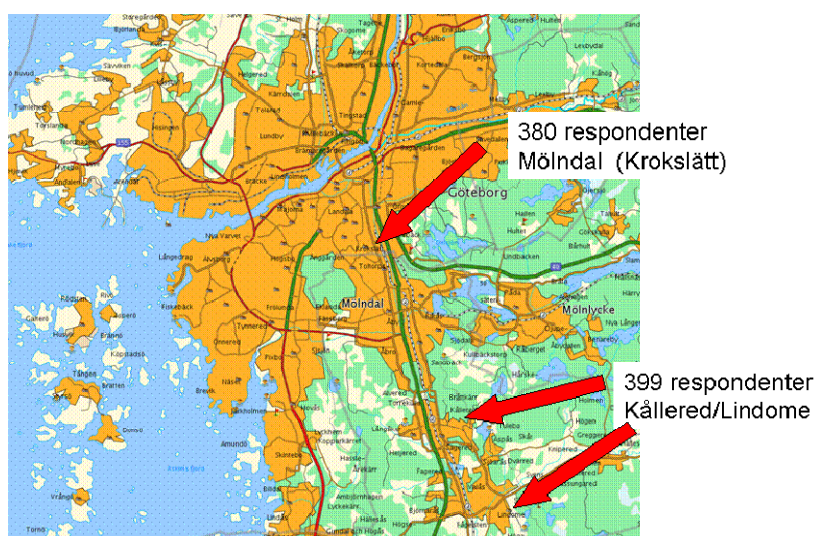




I syfte att kartlägga eventuella förändringar genomfördes i september 2007 den uppföljande undersökningen. Undersökningen genomfördes som en panel, dvs endast de som svarat under våren var med i urvalet för höstens undersökning.

I septemberundersökningen (vecka 37 och 38) deltog 380 hushåll i Krokslätt, vilket motsvarar ca 71% (380 av 535). Från Lindome och Källered deltog 399 hushåll, eller ca 70% (399 av 571).

Figur 2 Antal svar hösten 2007



Frågeformuläret utformades i nära samarbete med Mölndals stad, och samma formulär användes vid båda undersökningstillfällena. I höstundersökningen tillkom dock några helt fristående frågor.



4 Resultat

4.1 Inledning

Denna typ av undersökningar som avser att mäta effekten av olika kampanjer har styrkor men också ett antal svårigheter som man inledningsvis bör vara medveten om när resultaten tolkas.

Den huvudsakliga svårigheten är att man förutom kampanjens effekt även får in effekter av andra slag i mätningen. Dessa effekter försöker man på olika sätt att minimera bla genom att genomföra panelundersökningar på det sätt som gjorts i denna undersökning.

Den viktigaste problematiken i denna undersökning torde vara att man gör en föreundersökning på våren och en efterundersökning på hösten och därmed får in säsongsvariationer i mätningen. Eventuella skillnader i väderförhållanden bör således beaktas i tolkningen av resultaten.

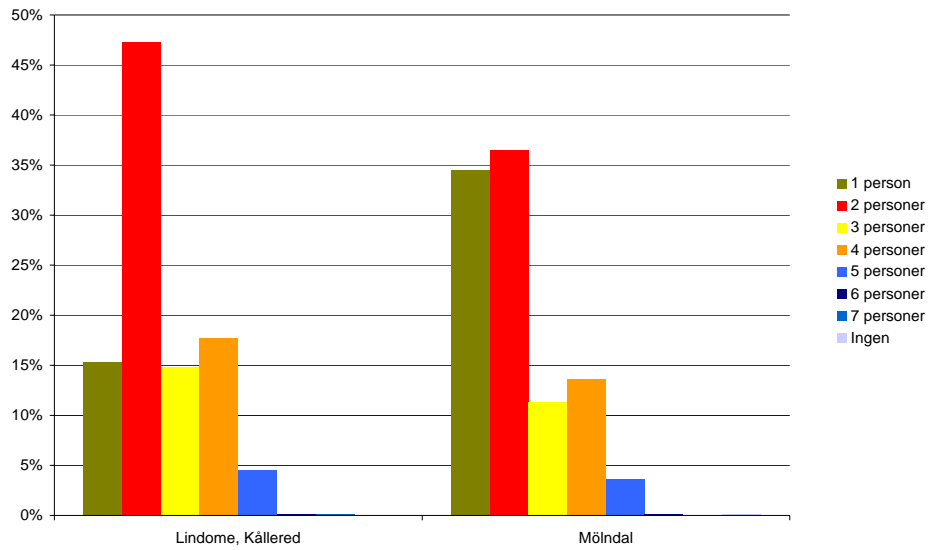
4.2 Bakgrundsdata

Som en grund i resultattolkningen är det viktigt att ta fram ett antal grunddata som kan förklara skillnader mellan de områden där mätningen sker. Från vårens mätning har ett antal av dessa data tagits fram och redovisas i detta kapitel.

Om man först tittar på fördelningen på hushållsstorlek kan man se att den stora skillnaden mellan Mölndal (Krokslätt) och Lindome/Kålleröd är antalet singelhushåll. Mölndal (Krokslätt) har betydligt fler singelhushåll än Lindome/Kålleröd. I nedanstående diagram visas fördelningen på hushållsstorlekar uppdelat på de båda områdena.

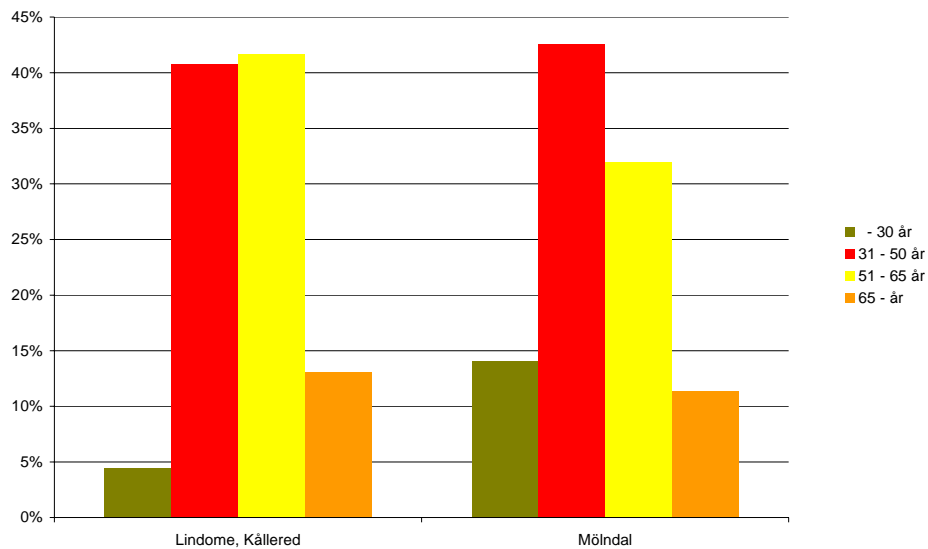


Figur 3 Hushållssammansättning



För åldersfördelningen bland respondenterna i de olika områdena är det inte lika stora skillnader, men i Lindome/Källered kan man se att andelen yngre invånare är lägre än i Mölndal (Krokslätt). Detta visas i nedanstående diagram.

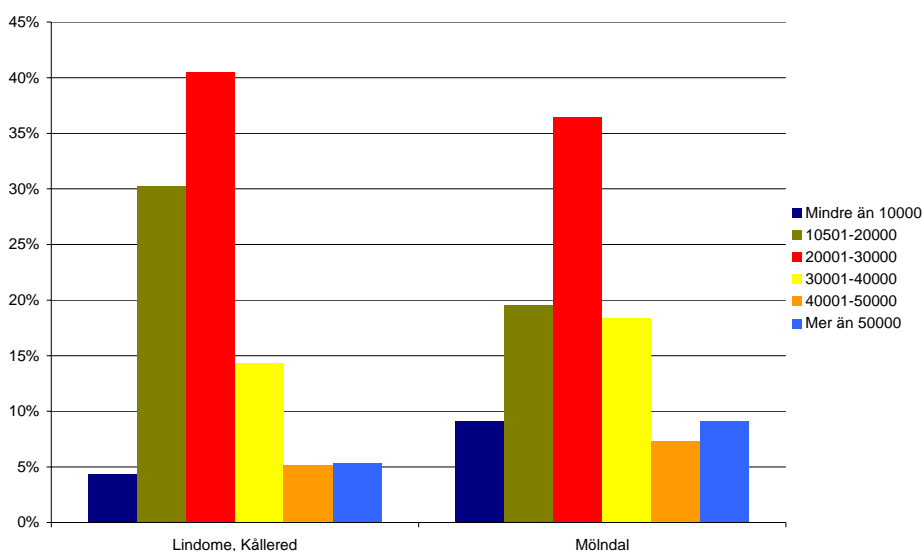
Figur 4 Åldersfördelning





Om man tittar på inkomstfördelningen (se diagram nedan) ser man att inkomsterna är betydligt högre i Mölndal (Krokslätt) än i Lindome/Källered.

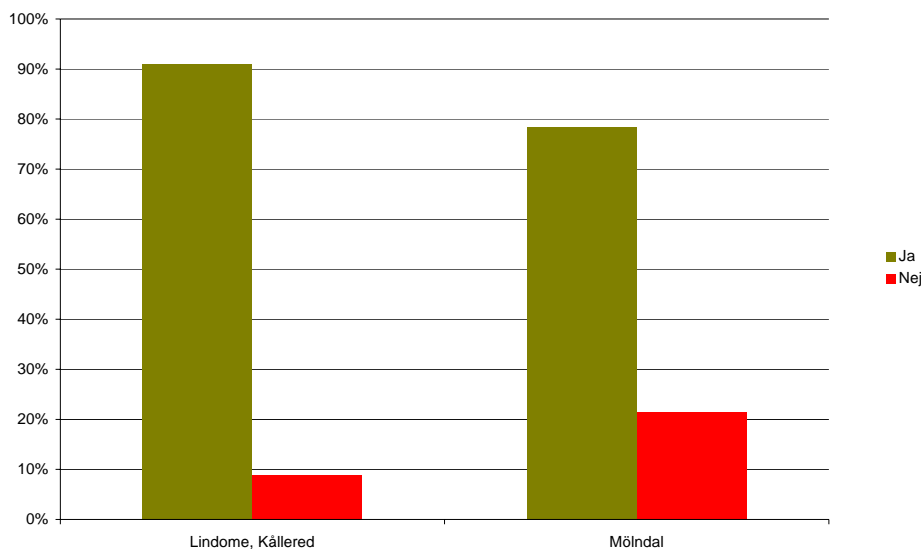
Figur 5 Hushållsinkomst (före skatt)



Svar på frågan ”Har du/ni bil (inkl. leasing-/förmånsbil)?” visar att tillgången till bil är lägre i Mölndal (Krokslätt) än i Lindome/Källered. Detta trots att inkomsten är högre i Mölndal (Krokslätt). Förklaringen till detta kan vara närheten till Göteborg och en väl utbyggd kollektivtrafik.



Figur 6 Tillgång till bil i hushållet



Av bilägarna är det 9 % i Mölndal (Krokslätt) respektive 6 % i Lindome/Källered som har tillgång till en miljöbil. Körkortsinnehavet är ungefär lika stort i Mölndal (Krokslätt) (93 %) som i Lindome/Källered (95%).

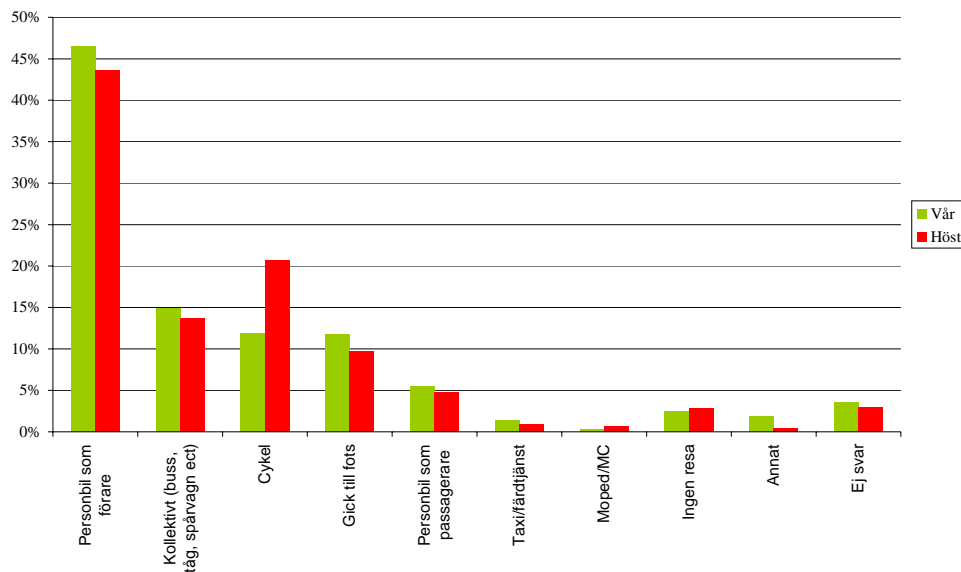
4.3 Skillnader mellan vår och höst

Vilken effekt har då kampanjen haft om man jämför det verkliga uppgivna resmönstret i undersökningen för vår respektive höst ?

Om man först tittar på Mölndal (Krokslätt) så är den tydligaste skillnaden i resbeteendet mellan vår och höst att cykelns andel av resandet har ökat. Samtidigt har resorna med de flesta övriga färdssätt minskat. Bilen har tappat mest. Dock ska man vara medveten om att det här kan finnas en viss säsongseffekt som förstärker detta mönster. I nedanstående diagram visas förändringen i färdmedelsandelar i Mölndal (Krokslätt).

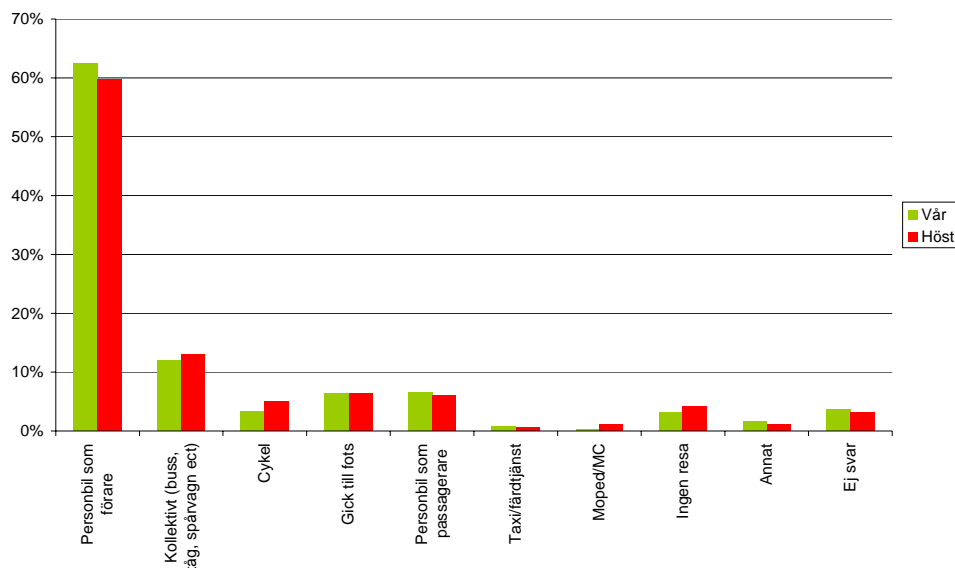


Figur 7 Val av färdmedel vår och höst i Mölndal (Krokslätt)



När man tittar på Lindome/Kålleröd får man inte samma tydliga bild av förändringar även om man kan se en viss minskning i bilresandet. Till sammans med att bilnehavet är högre i Lindome/Kålleröd pekar det på att man har ett större bilberoende i denna del av kommunen. En fråga att ställa sig blir då om man på något sätt kan bidra till att minska bilberoendet genom tex förändringar i kollektivtrafikutbudet. I nedanstående diagram visas förändringen i färdmedelsandelar i Lindome/Kålleröd.

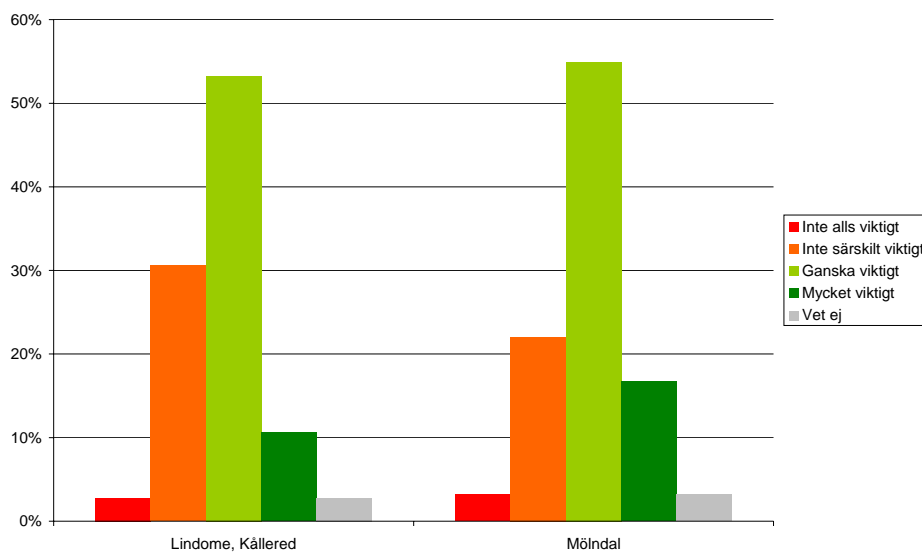
Figur 8 Val av färdmedel vår och höst i Lindome/Kålleröd





Två attitydfrågor ställdes till respondenterna både vår och höst. Den första frågan var: Hur viktig är miljöfrågan för dig då du väljer färdmedel? Nedanstående diagram visar hur man svarade våren 2007, då över 60 % ansåg miljöfrågan vara ganska eller mycket viktig.

Figur 9 Hur viktig är miljöfrågan för dig då du väljer färdmedel. Vår 2007

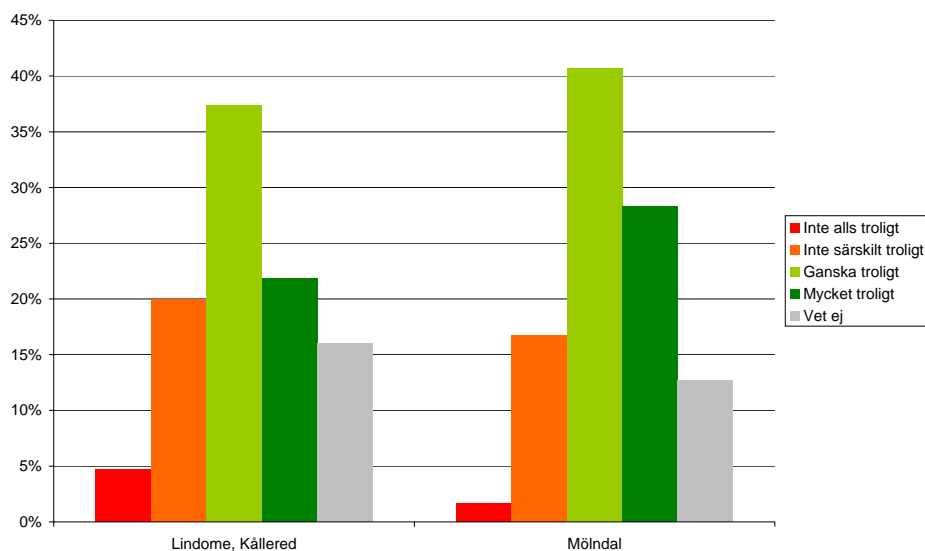


För Lindome/Källered hade andelen som tyckte att miljöfrågan var ganska eller mycket viktig för färdmedelsvalet ökat lite från 64 % till 67 % från vår till höst. För Mölndal (Krokslätt) var inställningen i frågan oförändrat 72%.



Den andra frågan var: Skulle du/ni vid nästa bilbyte eller bilköp kunna tänka er miljöbil ?. Diagrammet nedan visar hur man svarade våren 2007.

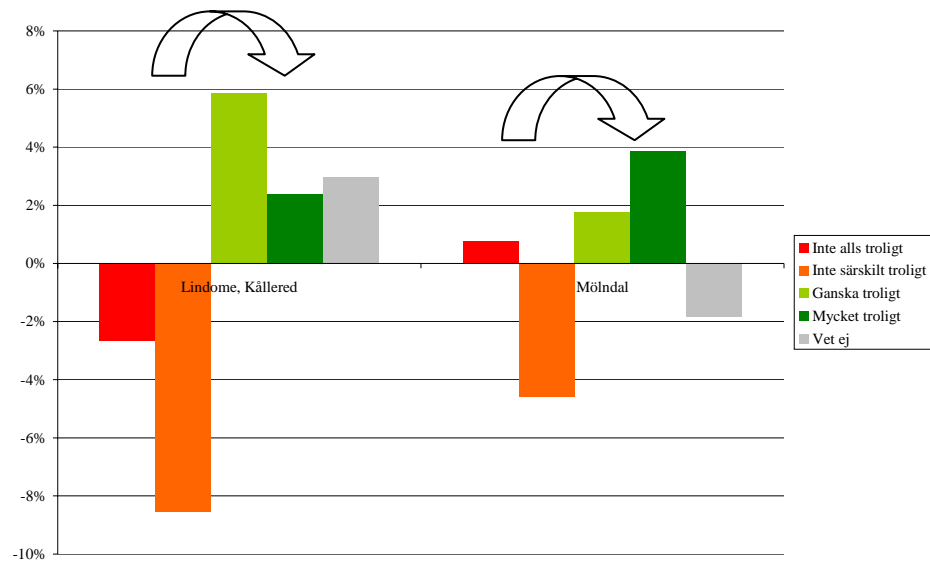
Figur 10 Skulle du/ni vid nästa bilbyte eller bilköp kunna tänka er miljöbil ? Vår 2007



Mellan vår och höst skedde i Lindome/Källered en ökning från 69 % till 74 % bland dem som uppger att det är ganska eller mycket troligt med miljöbilsköp. Även i Mölndal (Krokslätt) har inställningen till miljöbilsköp blivit mer positiv från vår till höst. Här var motsvarande siffror 59 % respektive 67 %.



Figur 11 Skulle du/ni vid nästa bilbyte eller bilköp kunna tänka er miljöbil ?
Förändring från vår till höst



Båda ökningarna i attitydfrågorna är så stora att de får anses som signifikanta

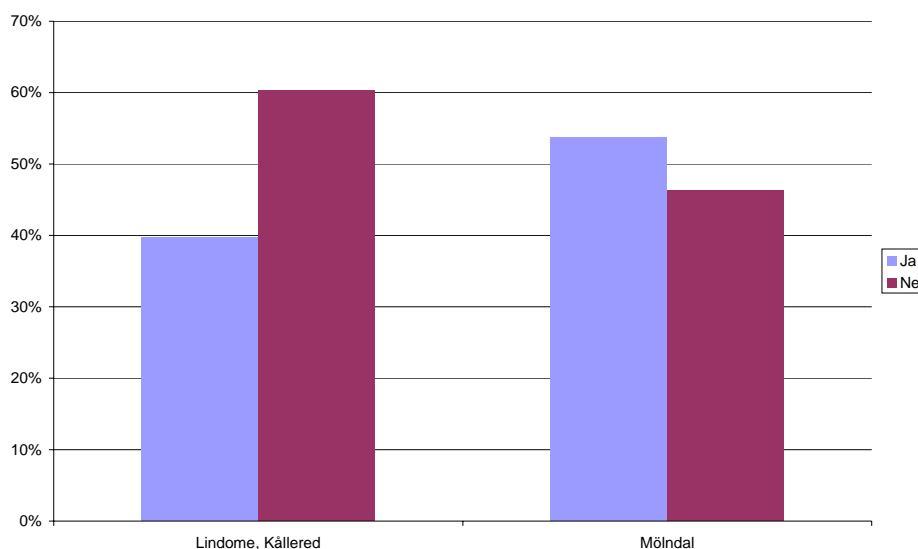
4.4 Attityder vid höstmätningen

Under hösten lade man till ett antal frågor. Svaren på dessa frågor går därmed inte att jämföra med vårens undersökning. Frågeställningarna är dock intressanta även utan jämförelse med vårens undersökning.

För att kartlägga möjligheterna att resa kollektivt ställdes en fråga om möjligheterna att åka kollektivt till och från sitt arbete eller daglig verksamhet.



Figur 12 Anser du dig ha möjlighet att åka kollektivt till/från arbetet/daglig verksamhet?



Diagrammet visar att boende i Lindome/Källered i mindre utsträckning anser sig det möjligt välja kollektiva färdmedel till sin dagliga sysselsättning. Detta kan återkopplas till resultatet av de uppgivna verkliga förändringarna i val av färdmedel som redovisades tidigare i rapporten. Där framgick att färdmedelseffekten var mindre i Lindome/Källered. Slutsatsen är att det i mindre utsträckning finns kollektiva resmöjligheter i Lindome/Källered förstärks i och med denna fråga.

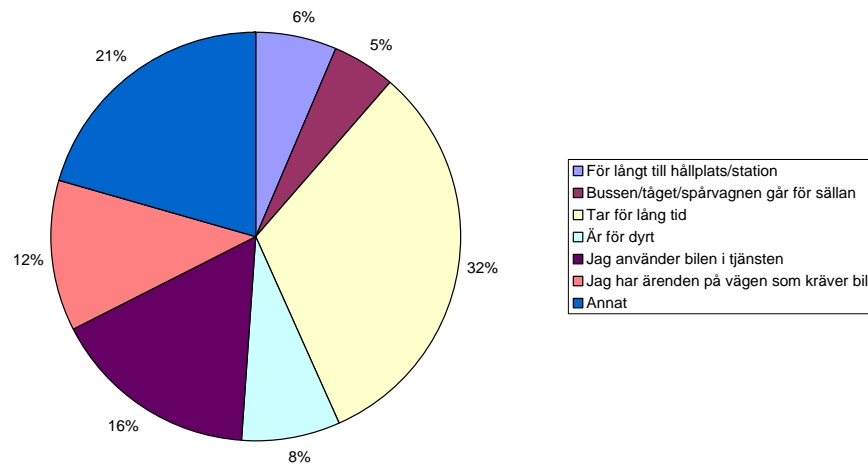
Om man djupare analyserar de som inte hade möjlighet att resa kollektivt till sin dagliga sysselsättning så visar det sig att det viktigaste enskilda skälet till detta är att det tar för lång tid. Detta gäller i båda områdena. Om man slår ihop skälen att det är för långt till hållplatsen, att buss/spårvagn går för sällan och att det tar för lång tid så står det för över en tredjedel av skälen till att man inte kan åka kollektivt till sin dagliga sysselsättning. De övriga viktiga skälen är knutna till att man behöver bilen till andra ärenden (i tjänsten eller privata ärenden som kräver att man har bil, tex hämta barn). Dessa skäl utgör ca en tredjedel av svaren. Att det skulle vara för dyrt att åka kollektivt till sin dagliga sysselsättning anger knappt var tionde respondent.

Slutsatsen av detta är att man främst bör arbeta med närhet till kollektiva färdmedel, linjedragningen och turtäthet. Att arbeta med prisfrågorna verkar inte ha lika stor potential för att öka kollektivtrafikandelen. Detta är något som man även har sett i andra typer av undersökningar.



I nedanstående diagram visas skälen till varför man i Mölndal (Krokslätt) inte anser sig ha möjlighet att åka kollektivt till sin dagliga sysselsättning.

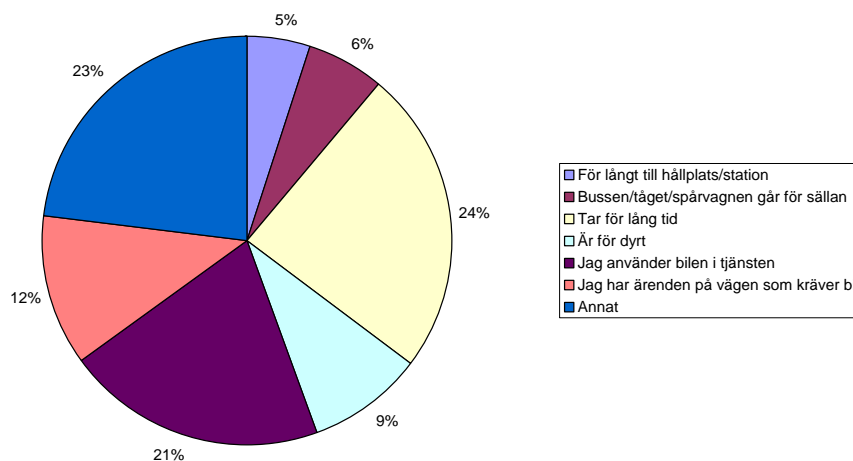
Figur 13 Skäl till att inte ha möjlighet att åka kollektivt – Mölndal (Krokslätt)





I nedanstående diagram visas skälen till varför man i Lindome/Kålleröd inte anser sig ha möjlighet att välja kollektiva färdmedel för att resa till och från sin dagliga sysselsättning.

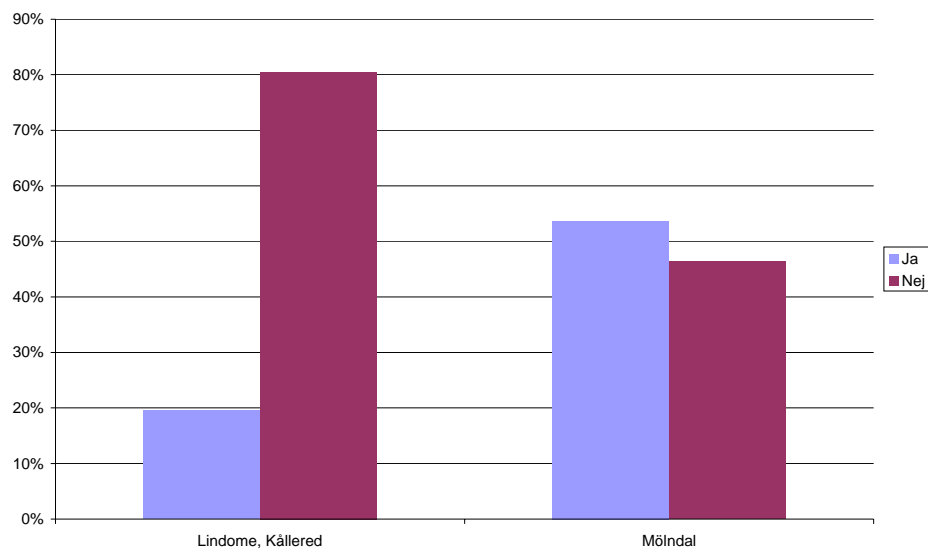
Figur 14 Skäl till att inte ha möjlighet att åka kollektivt – Lindome/Kålleröd



På samma fråga fast om möjligheterna att ta cykeln till sin dagliga sysselsättning ("Anser du dig ha möjlighet att åka cykla till och från arbetet/daglig verksamhet?") så får man stora skillnader mellan de två områdena. I Mölndal (Krokslätt) har över hälften möjlighet att ta cykeln, medan motsvarande siffra för Lindome/Kålleröd är endast 20 %.



Figur 15 Anser du dig ha möjlighet att åka cykla till/från arbetet/daglig verksamhet?

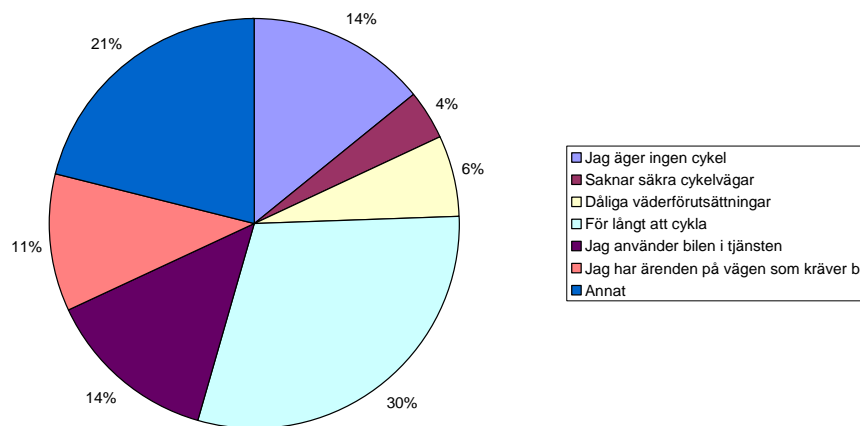


Om man sedan går vidare och tittar på skälen till varför man inte kan cykla, är det viktigaste skälet i båda områdena att det är för långt att cykla. I Mölndal (Krokslätt) är andelen som anger detta skäl 30 % medan motsvarande siffra för Lindome/Källered är hela 45 %. Precis som för kollektivtrafiken anser många också att de behöver bilen för andra ändamål och kan därför inte ta cykeln. Förvånansvärt få anser att det saknas säkra cykelvägar.

I nedanstående diagram visas skälen till att i Mölndal (Krokslätt) inte välja cykeln.

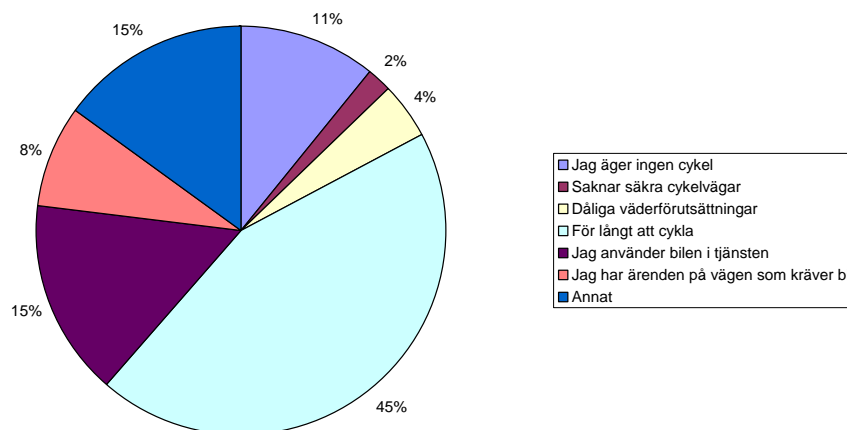


Figur 16 Skäl till att inte ha möjlighet att cykla – Mölndal (Krokslätt)



I nedanstående diagram visas skälen till att i Lindome/Källered inte välja att cykla.

Figur 17 Skäl till att inte ha möjlighet att cykla – Lindome/Källered

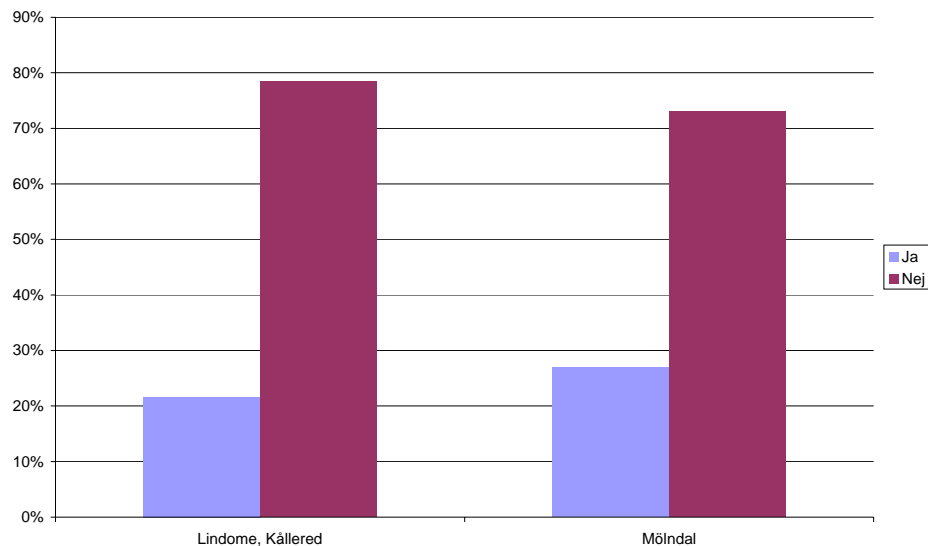


Tidigare i rapporten redovisades resultaten för förändrade resvanor baserat på resdagböcker, vilket får anses vara en god spegling av det verkliga resandet. Där uppvisades små förändringar i färdmedelsval sånär som på den förhållandevis stora cykelökningen i Mölndal (Krokslätt). Om man i stället frågar respondenterna om hur de *anser* sig ha ändrat sitt resbeteende blir resultatet annorlunda.



Mellan 20 - 25 % anser sig ha ändrat val av färdmedel, dvs svarat ja på frågan ”Åker du oftare kollektivt, cyklar eller promenerar idag än du gjorde för ett halvår sedan?” .

Figur 18 Åker du oftare kollektivt, cyklar eller promenerar idag än du gjorde för ett halvår sedan?

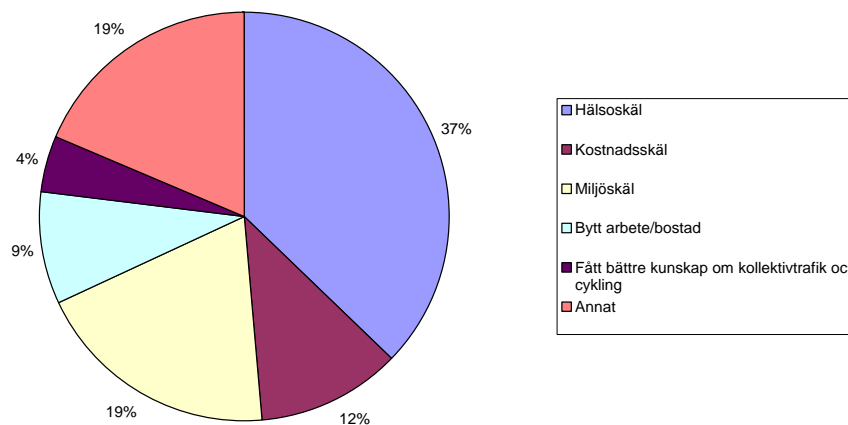


Skälen till att man väljer att resa mer kollektivt, cykla eller gå är intressanta. Det största skälet till att man ökat sitt resande med dessa färdmedel är hälsoskäl. Därefter följer miljöskälet och kostnader.

I nedanstående diagram visas skälen till resa mer kollektivt, cykla eller gå i Mölndal (Krokslätt).

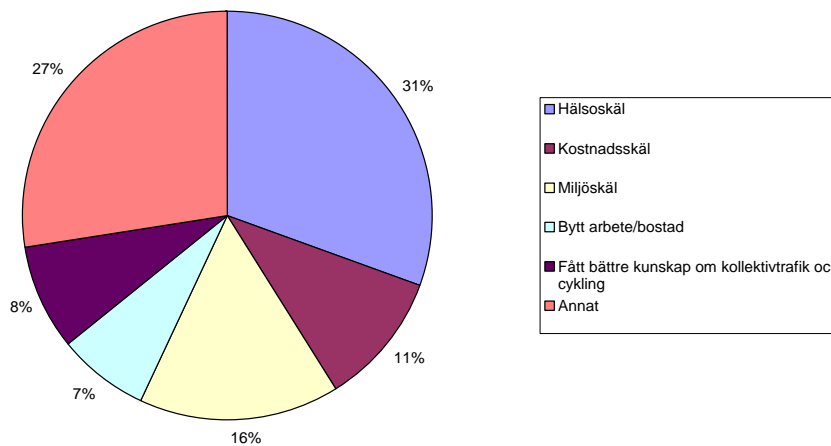


Figur 19 Skäl till att oftare åka kollektivt, cykla eller gå – Mölndal (Krokslätt)



I nedanstående diagram visas skälen till att i Lindome/Kålleröd ha ökat sitt resande med kollektivtrafik, cykel eller till fots.

Figur 20 Skäl till att oftare åka kollektivt, cykla eller gå – Lindome/Kålleröd



4.5 Slutsatser

Vad gäller värderingar och attityder verkar kampanjen ha haft stor inverkan och ökat invånarnas medvetenhet för både miljö och hälsa.



Visst verkligt genomslag på framförallt cykelresandet i Mölndal (Krok-slätt) verkar ha skett, medan andra effekter på verkliga resandet är av mindre storleksordning.

Skälet till att man inte kan reser mer kollektivt är främst knutet till utbud och närhet till kollektivtrafiken.

Det näst viktigaste till att man inte åker kollektivt eller cyklar är att bilen behövs för andra ärenden på väg till eller från sin dagliga sysselsättning.

Reseavståndet är det främsta skälet till varför man inte använder cykeln i större utsträckning.

Av de som väljer att promenera mer, åka mer kollektivt och cykla mer är hälsoskälet viktigast följt av miljöskäl och kostnader.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att kampanjen verkar ha ökat invånarnas medvetenhet om hälso- och miljövinster av att resa mer kollektivt, cykla och promenera. Några stora effekter på det verkliga resbeteendet och val av färdmedel har däremot ännu inte uppnåtts. Det första steget mot ett förändrat resbeteende går dock genom förändrade attityder och värderingar. Med detta korta tidsperspektiv får man anse kampanjen som lyckad, men att det krävs fortsatt arbete för att förändrade värderingar ska tipa över och i verklighen omsättas till mer miljövänligt och hälsosamt resande.