GULLERS GRUPP

Lilla Torget 5
411 18 Göteborg
+46 31 10 90 60
goteborg@gullers.se

gullers.se

Next Stop 2035

RESULTAT FRÅN WEBBDIALOG

WEBBDIALOG

Webbdialogen genomfördes under oktober och november genom att människor uppmanades att gå in på webbplatsen nextstop2035.se och påverka framtidens kollektivtrafik. Dessutom samlades närmare 1 000 pappersenkäter in i samband med de eventdagar som under ett antal lördagar genomfördes på olika platser i Göteborgsområdet. Platserna var Drottningtorget (2 dagar), Mölndals centrum, Partille centrum och Angered centrum. Enkätsvaren från eventdagarna lades in i webbsystemet.

Totalt deltog 6 338 respondenter i webbdialogen, varav 5 237 var hemmahörande i Göteborgs tätort (här definierat som Göteborgs stad och de delar av Mölndal och Partille som är sammanbyggda med Göteborg). Övriga respondenter hade sin hemvist i övriga Göteborgsregionen (592) samt övriga landet/ingen uppgift (509).

I den här resultatredovisningen ingår endast de som bor i Göteborgs tätort. Undantagen är de diagram där respondenterna delats in efter bostadsort då vi valt att även redovisa övriga Göteborgsregionen, hädanefter förkortat GR. Bland de som hörde hemma i Göteborgs tätort var 60,5 procent av respondenterna män och 39,5 procent kvinnor. Åldersmässigt fördelar sig respondenterna på följande vis:

Pre family (13-24)	32 %
Family (25-49)	51 %
Post family (50-64)	11 %
Pensionärer (65-)	5 %

Det bör alltså noteras att det finns en övervikt för män och yngre deltagare i webbdialogen.

Områdesmässigt delades respondenterna in i 13 områden utefter dagens kollektivtrafikstråk in mot Göteborgs centrum. Denna indelning var densamma som för de fokusgrupper som genomfördes parallellt med webbenkäten. I diagrammet nedan framgår hur många respondenter som kom från respektive stråk:

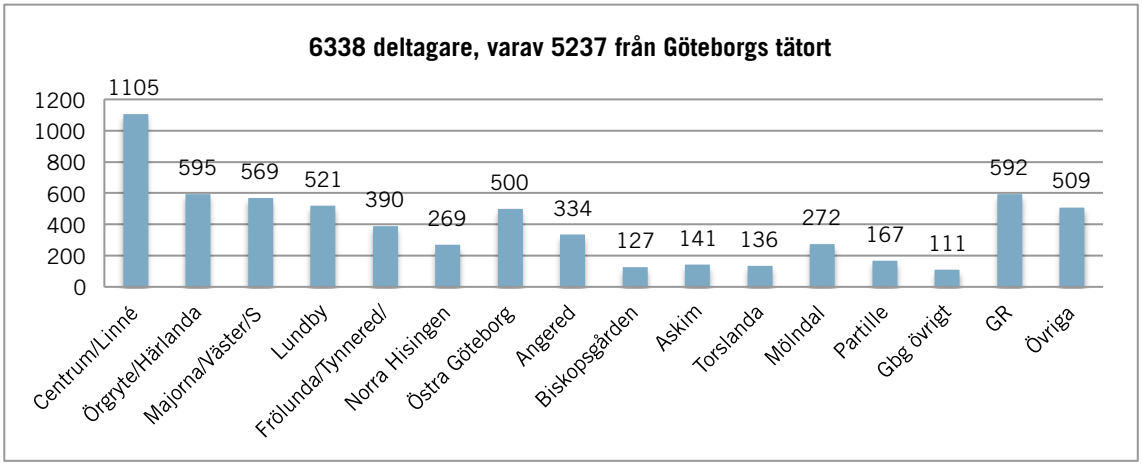

Diagram 1 – deltagare utifrån geografisk spridning.

TRAFIKERINGSKONCEPT

Den generella slutsatsen av webbdialogen är att respondenterna är positiva till nya trafikeringskoncept. Stödet för att ha en högbana, linbana, snabbuss eller snabbspårvagn i området där man bor går från som lägst 64 procent (linbana) till som högst 74 procent (snabbuss). Samma mönster finns när det gäller att åka med de olika trafikeringsslagen. Här är dock inställningen ännu mer positiv. Störst skillnad i inställning mellan att ha trafikeringskonceptet där man bor respektive att åka med gäller högbana.

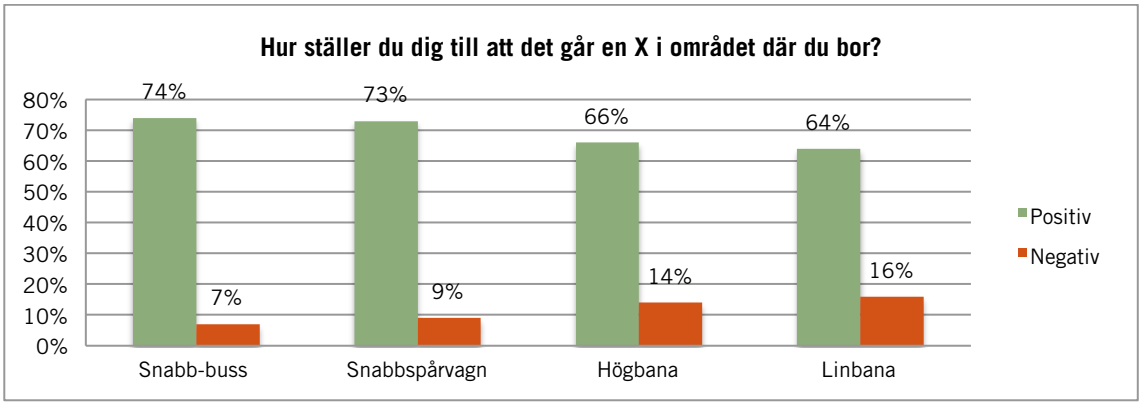

Diagram 2 – inställning till att ha vardera trafikeringskoncept där man bor.

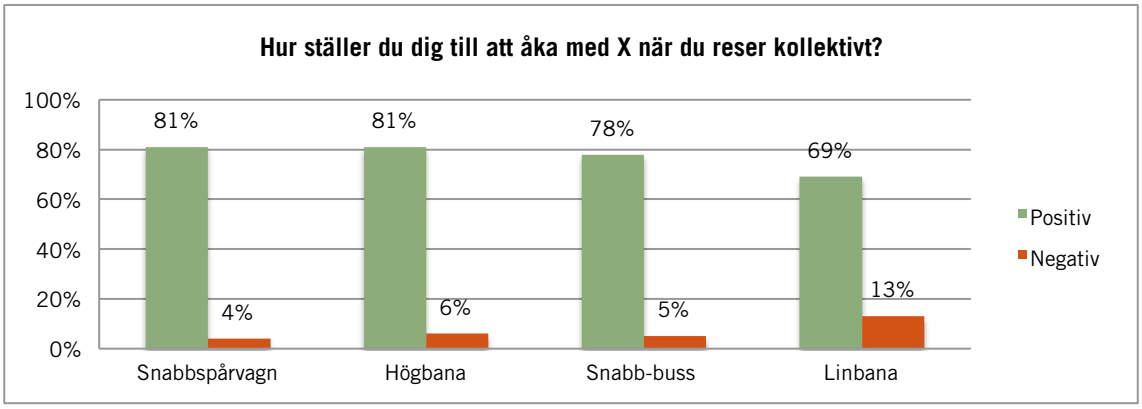

Diagram 3 – inställning till att åka med vardera trafikeringskoncept.

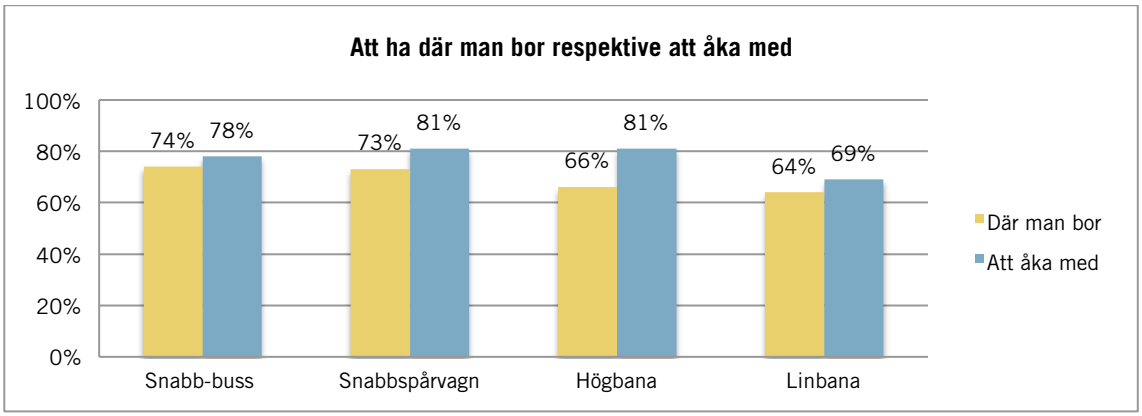

Diagram 4 – jämförelse mellan positiv inställning till trafikeringskoncept som boende och som resande.

SNABBSPÅRVAGN

Snabbspårvagn är det av de nya trafikeringskoncepten som väcker störst gillande – både som boende och som resande. Allra populärast att ha i området där man bor är snabbspårvagnen i områden där det redan idag går spårvagnar. Snabbspårvagn är det trafikeringskoncept där skillnaderna i inställning är minst mellan män och kvinnor. Däremot finns det en åldersfaktor där framför allt pensionärer i mindre utsträckning uppskattar att ha en snabbspårvagn i området där de bor. I samtliga fall är skillnaderna mellan positiv och negativ mindre när det gäller att åka med snabbspårvagnen än att ha den där man bor. Tendensen är dock den samma.

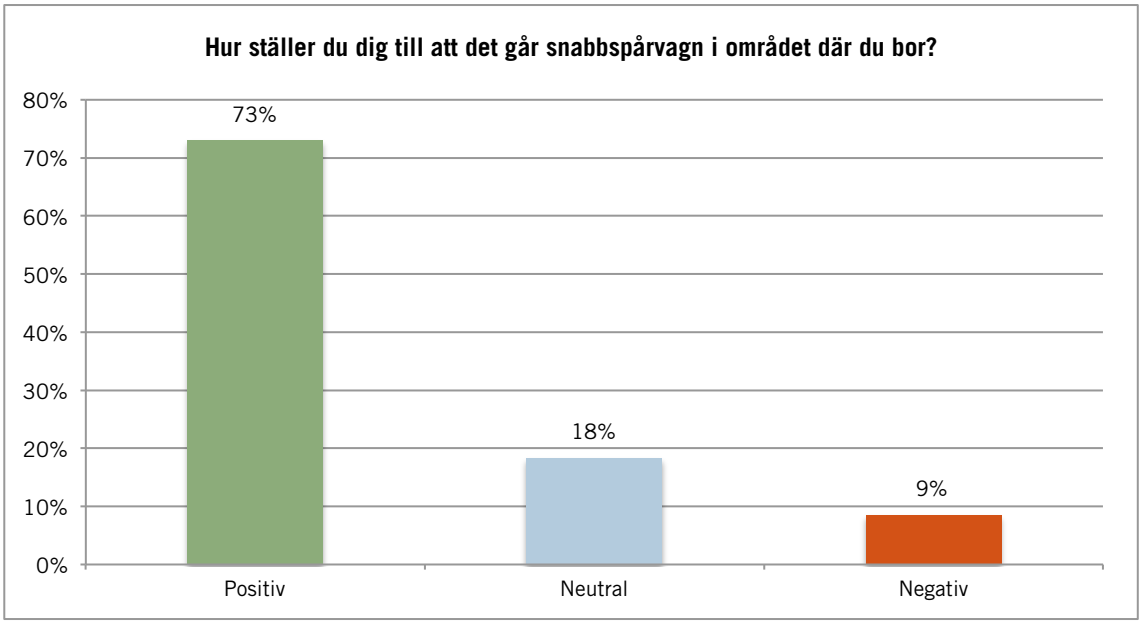

Diagram 5 – inställning till att ha snabbspårvagn där man bor.

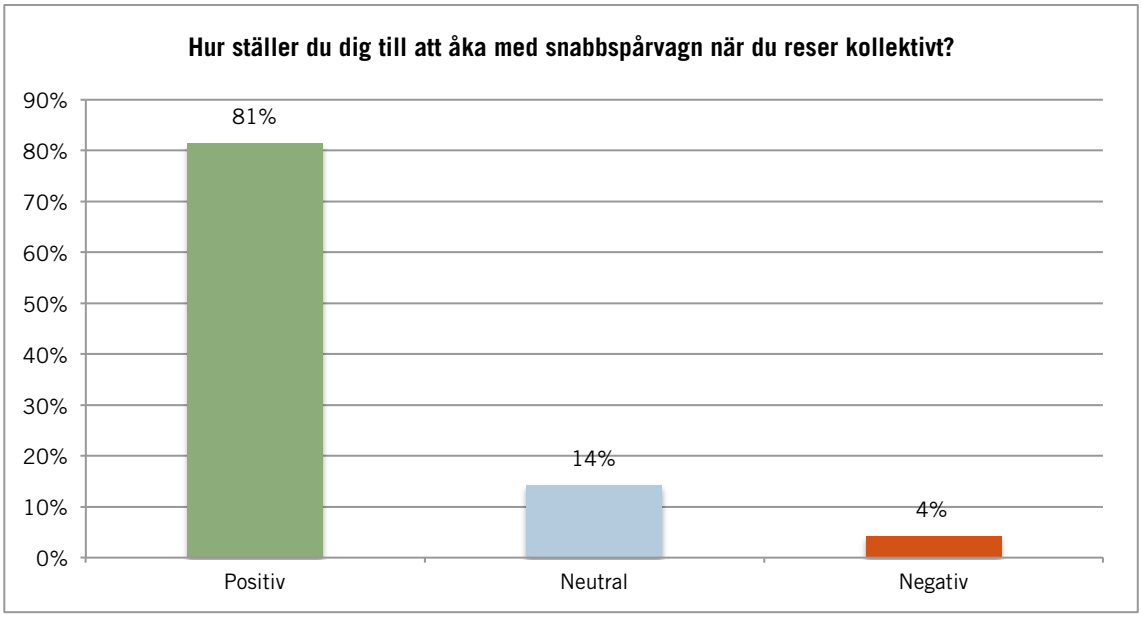

Diagram 6 – inställning till att åka med snabbspårvagn.

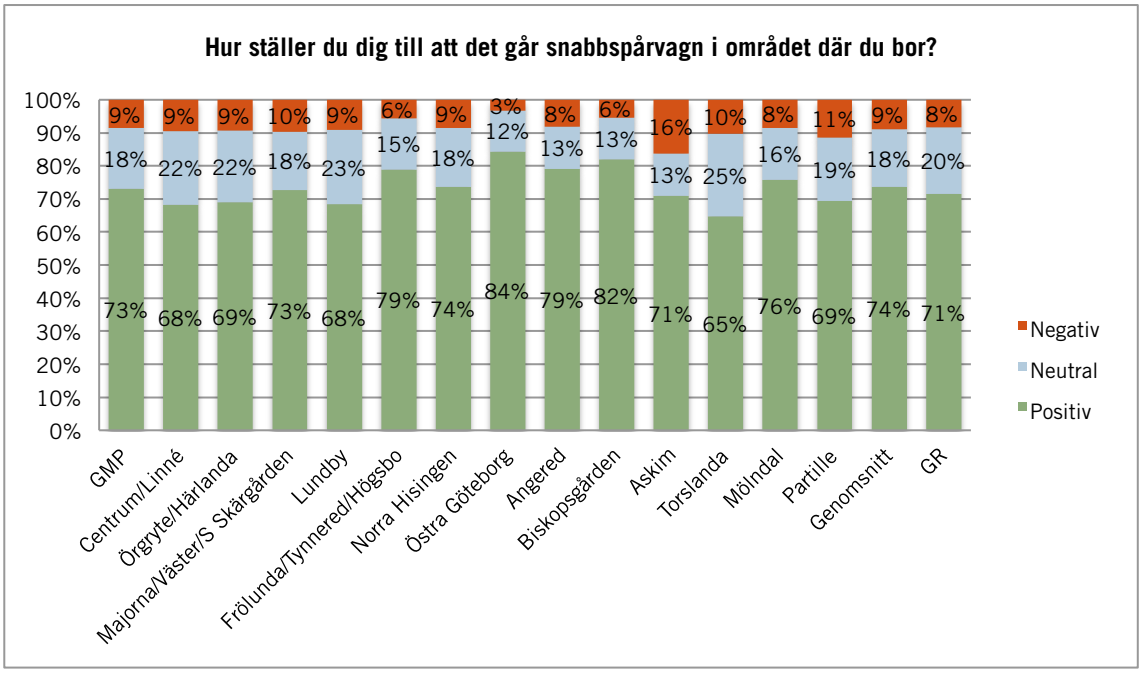

Diagram 7 – inställning till att ha snabbspårvagn där man bor i förhållande till geografiskt område.

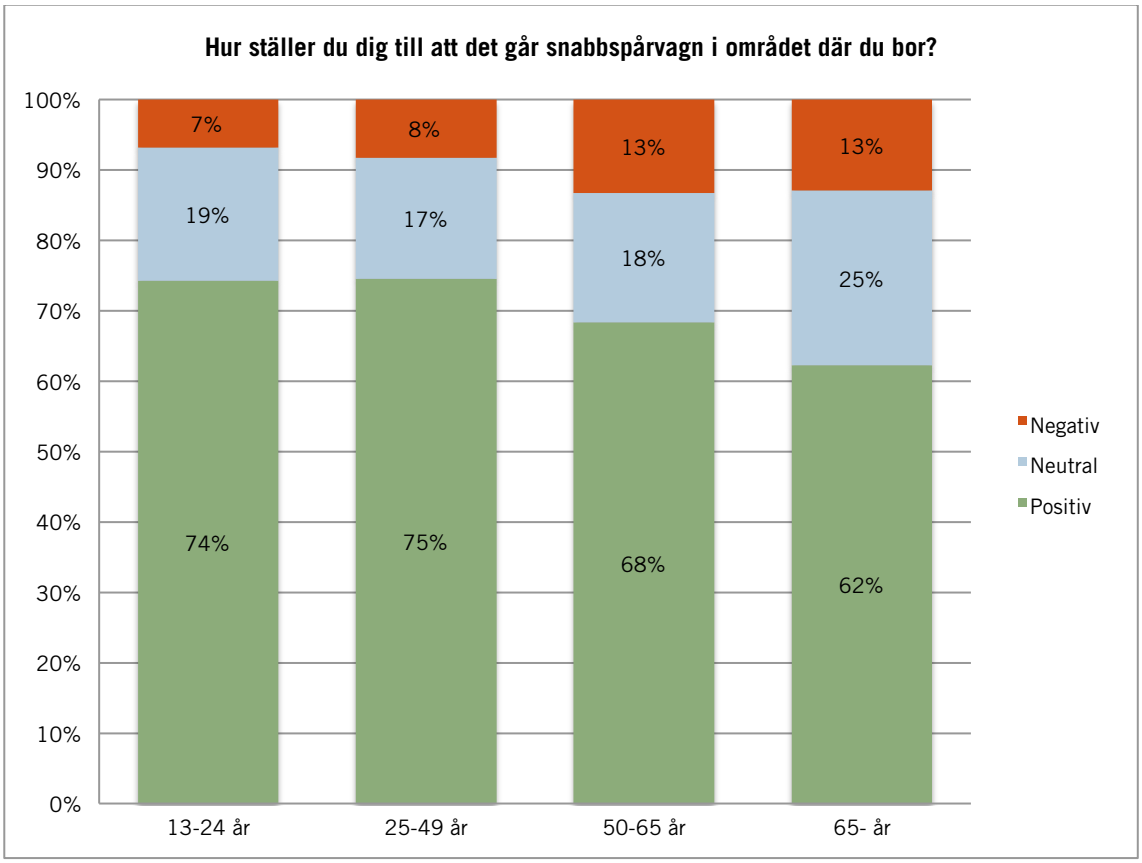

Diagram 8 – inställning till att ha snabbspårvagn där man bor i förhållande till ålder.

SNABBUSS

Snabbuss är lika populärt som snabbspårvagn när det gäller att ha trafikeringskonceptet i området där man bor. Däremot är snabbussen något mindre uppskattad att åka med. Här finns också relativt tydliga geografiska skillnader. I Torslanda och Biskopsgården är man mest positiv till att ha snabbussar i området där man bor, medan man är mest negativ i nordost och i de mer centrala delarna. I Askim tycker man om att åka med snabbuss, men man vill inte i samma utsträckning ha den där man bor.

Åldersmässigt är skillnaderna relativt små. Däremot är snabbuss det enda av de nya trafikeringsslagen som uppskattas mer av kvinnor än av män. Av kvinnorna är 77 procent positiva till att ha en snabbuss i området där de bor samt 81 procent positiva till att åka med en snabbuss. Motsvarande siffror för männen är 72 respektive 76 procent.

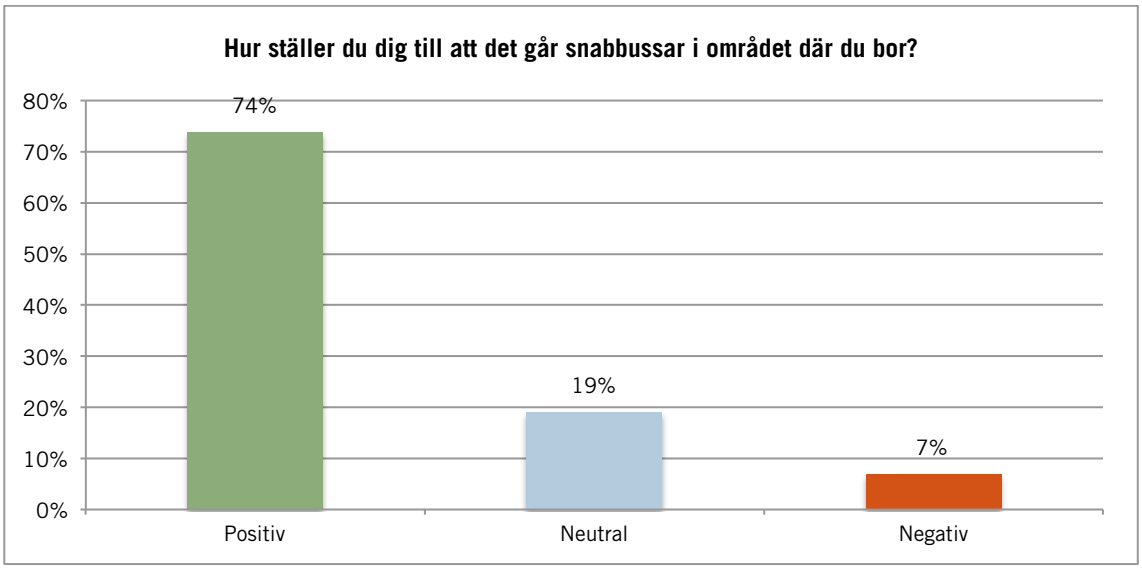

Diagram 9 – inställning till att ha snabbuss där man bor.

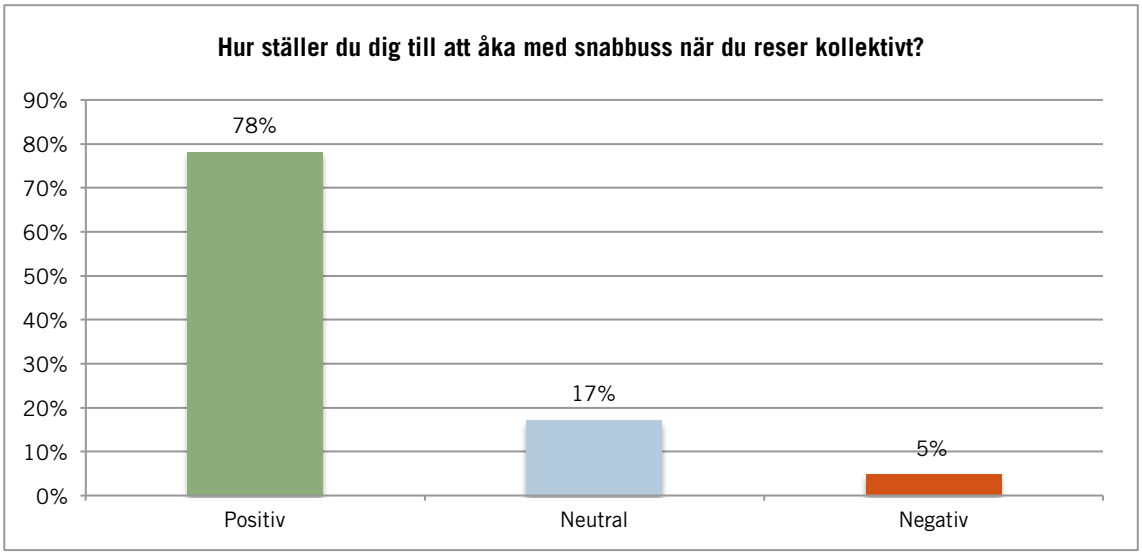

Diagram 10 – inställning till att åka med snabbuss.

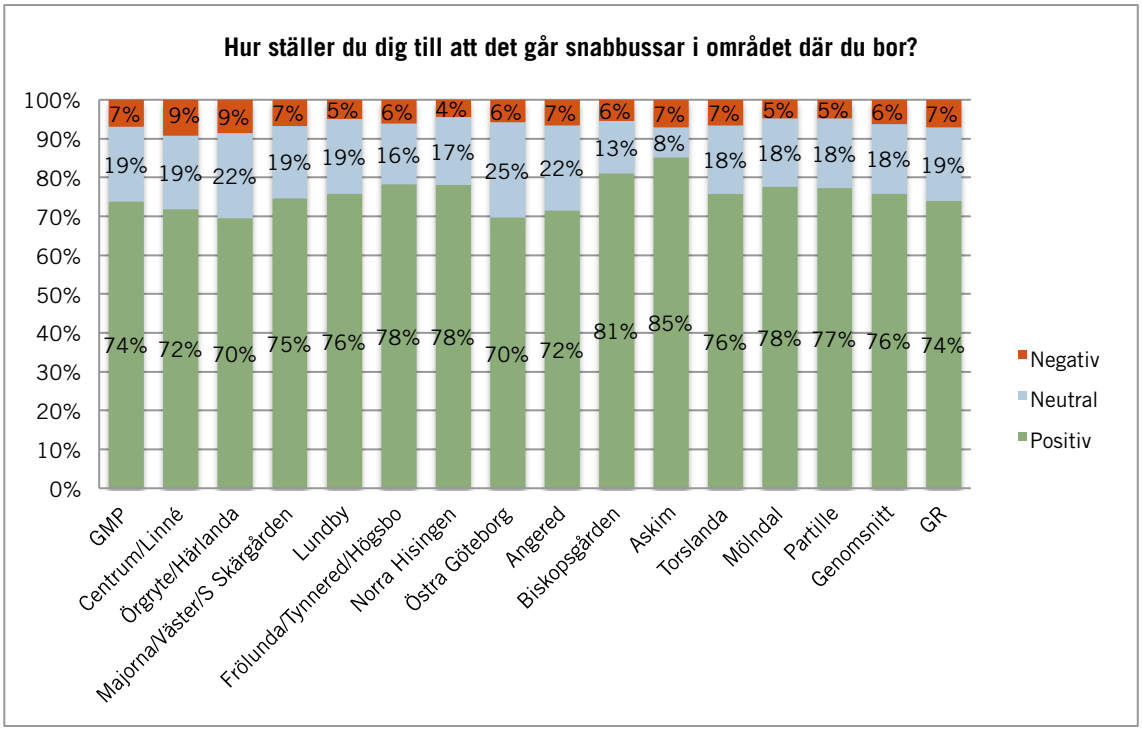

Diagram 11 – inställning till att ha snabbuss där man bor i förhållande till geografiskt område.

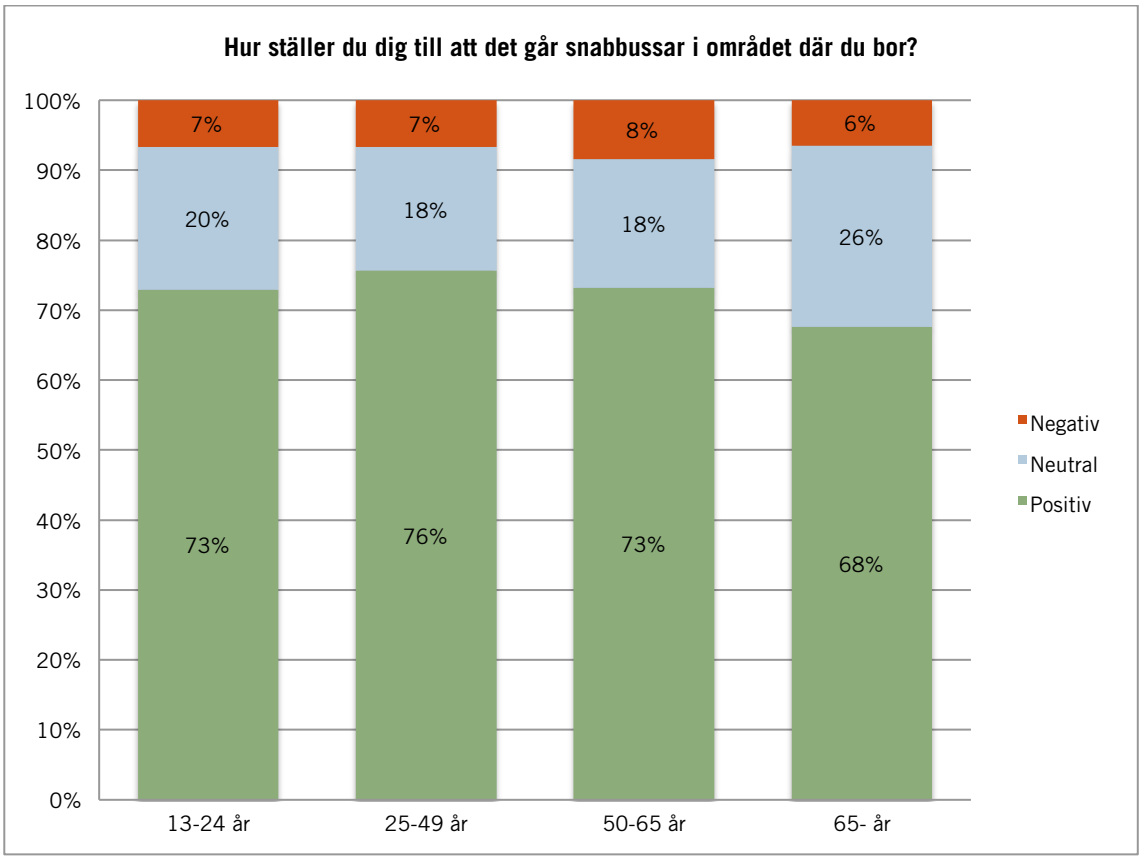

Diagram 12 – inställning till att ha snabbuss där man bor i förhållande till ålder.

LINBANA

Även om alla nya trafikeringskoncept får ett positivt mottagande, är linbana det som tycks väcka störst tveksamhet. Av respondenterna är 66 procent positiva till att ha en linbana i området där man bor och 69 procent är positiva till att åka med linbana när de åker kollektivt. Mest positiv till linbana där man bor är man i Lundby, medan man är mer tveksam i Askim, Partille, Norra Hisingen och Mölndal. Männen (68 %) är klart mer positiva än kvinnorna (59 %). Åldersmässigt är 25-49-åringar de mest positiva medan pensionärer är mer tveksamma.

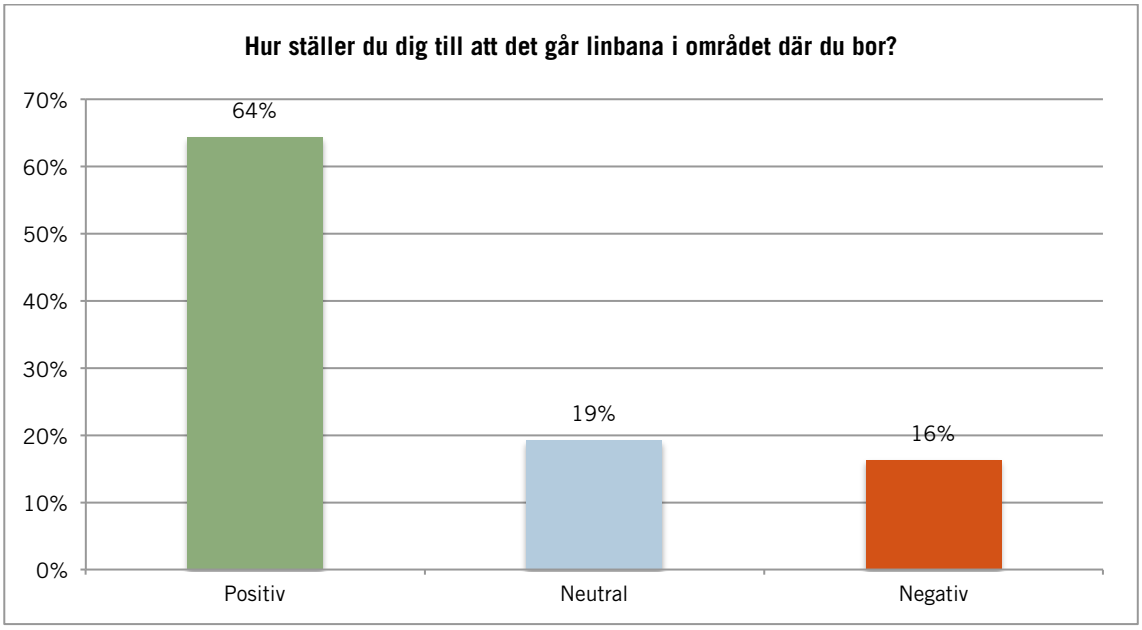

Diagram 13 – inställning till att ha linbana där man bor.

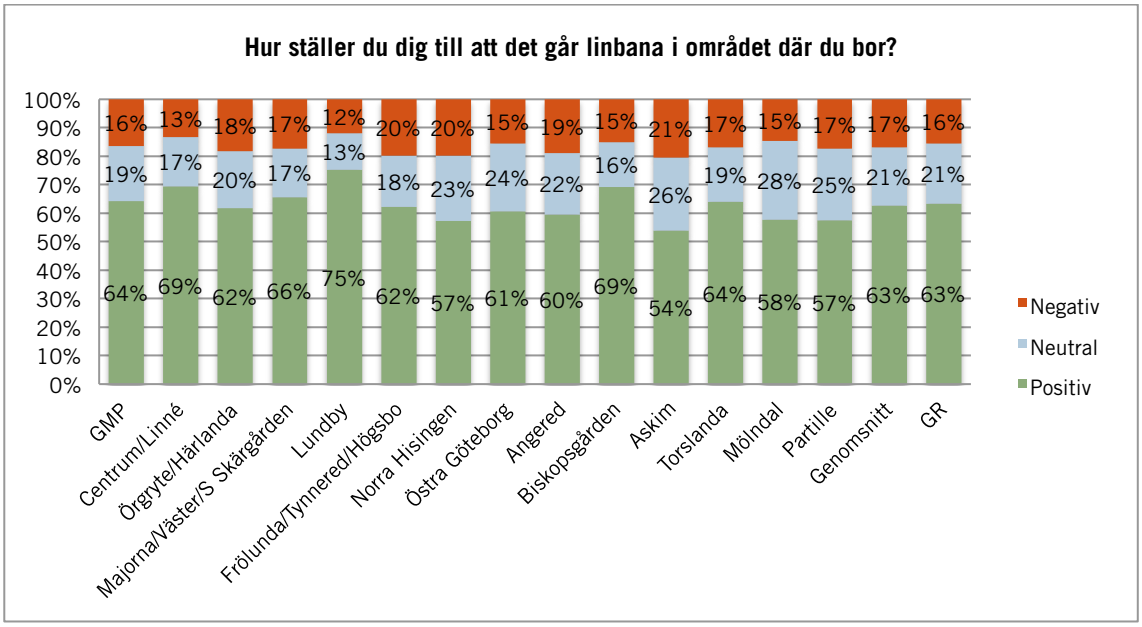

Diagram 14 – inställning till att ha linbana där man bor i förhållande till geografiskt område.

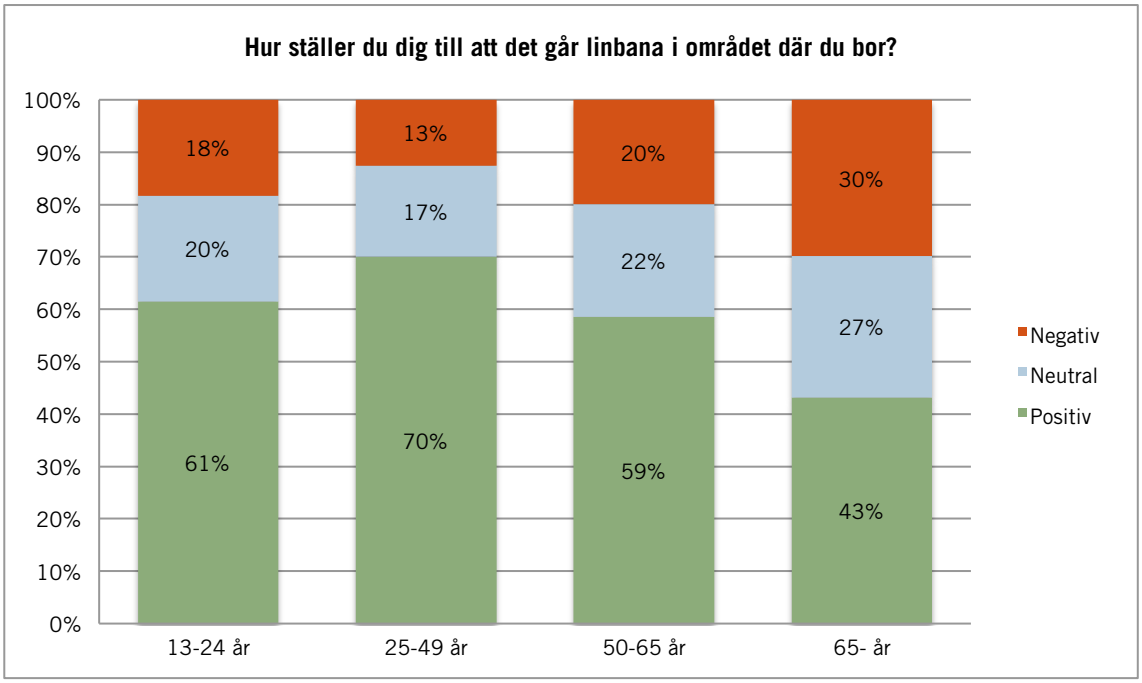

Diagram 15 – inställning till att ha linbana där man bor i förhållande till ålder.

Samma mönster som för att ha där man bor gäller vilken syn respondenterna har inför att åka med linbana. Här är dock skillnaderna generellt något mindre. Av männen är 72 procent positiva jämfört med 65 procent av kvinnorna. Även när det gäller områden och ålder är skillnaderna i inställning mindre för att åka med linbana än för att ha linbana där man bor.

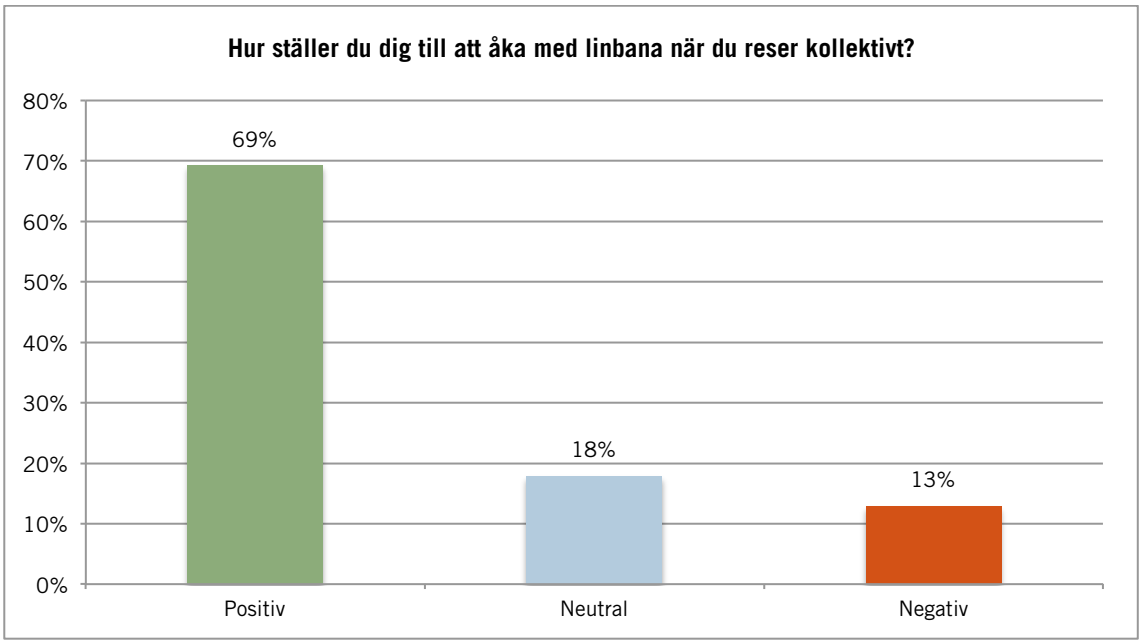

Diagram 16 – inställning till att åka med linbana.

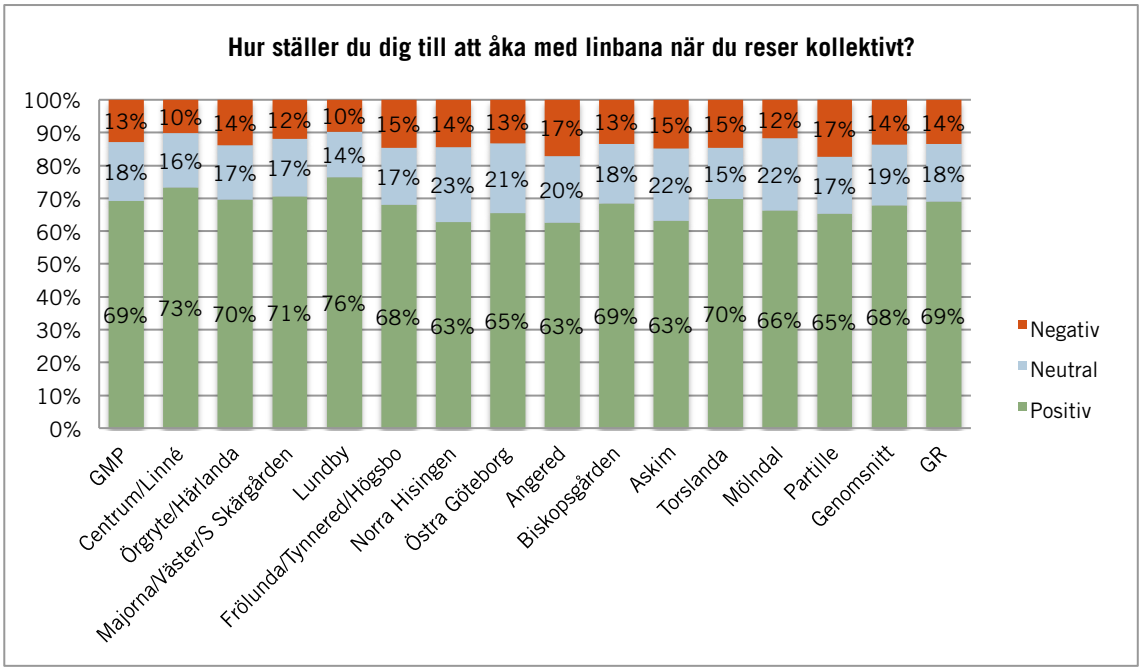

Diagram 17 – inställning till att åka linbana i förhållande till geografiskt område.

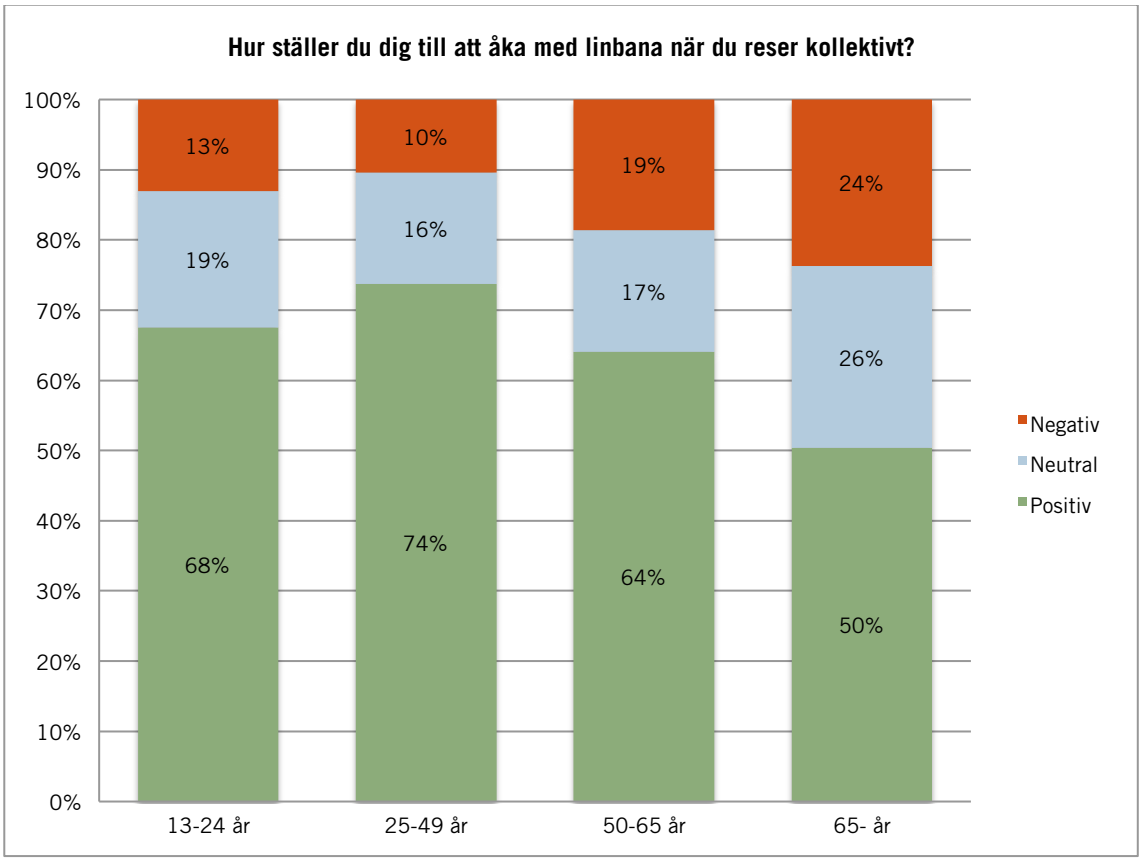

Diagram 18 – inställning till att åka linbana i förhållande till ålder.

HÖGBANA

Av respondenterna svarar 66 procent att de är positiva till att ha en högbana i området där de bor. Det är en hög siffra, även om den ligger en bit under siffrorna för snabbuss och snabbspårvagn. Geografiskt är man mest positiv i Lundby samt i Frölunda/Tynnered/Högsbo. Mest negativ är man i Örgryte/Härlanda, Torslanda och Partille. Män (72 %) är mer positiva än kvinnor (56 %). De yngre åldersgrupperna är också mer positiva än de äldre.

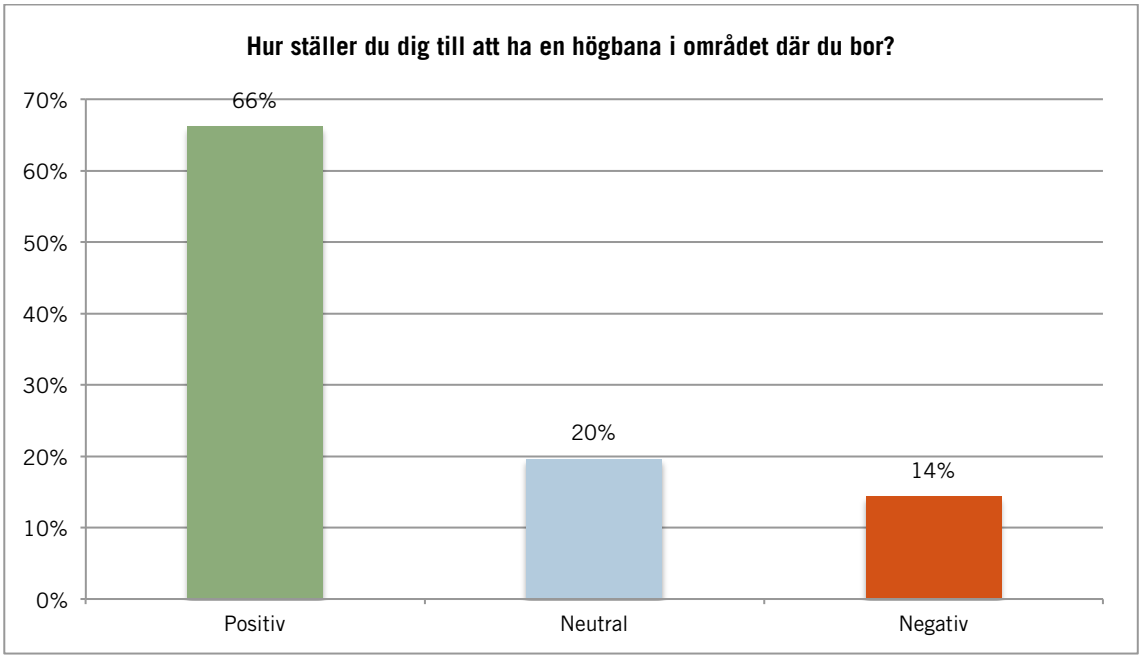

Diagram 19 – inställning till att ha högbana där man bor.

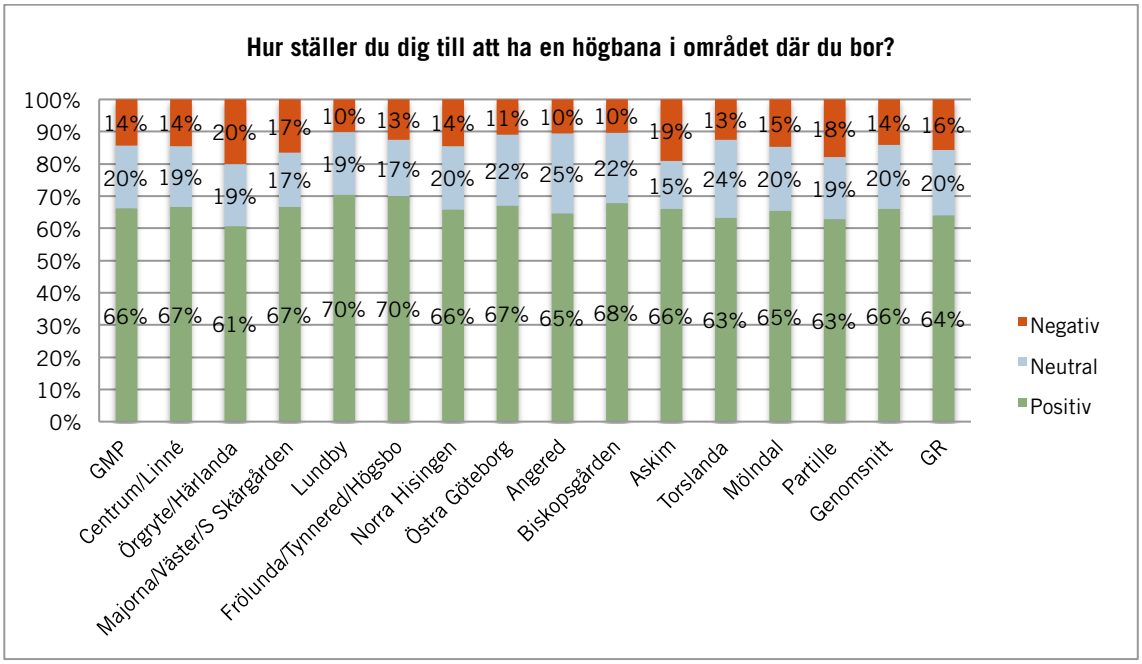

Diagram 20 – inställning till att ha högbana där man bor i förhållande till geografiskt område.

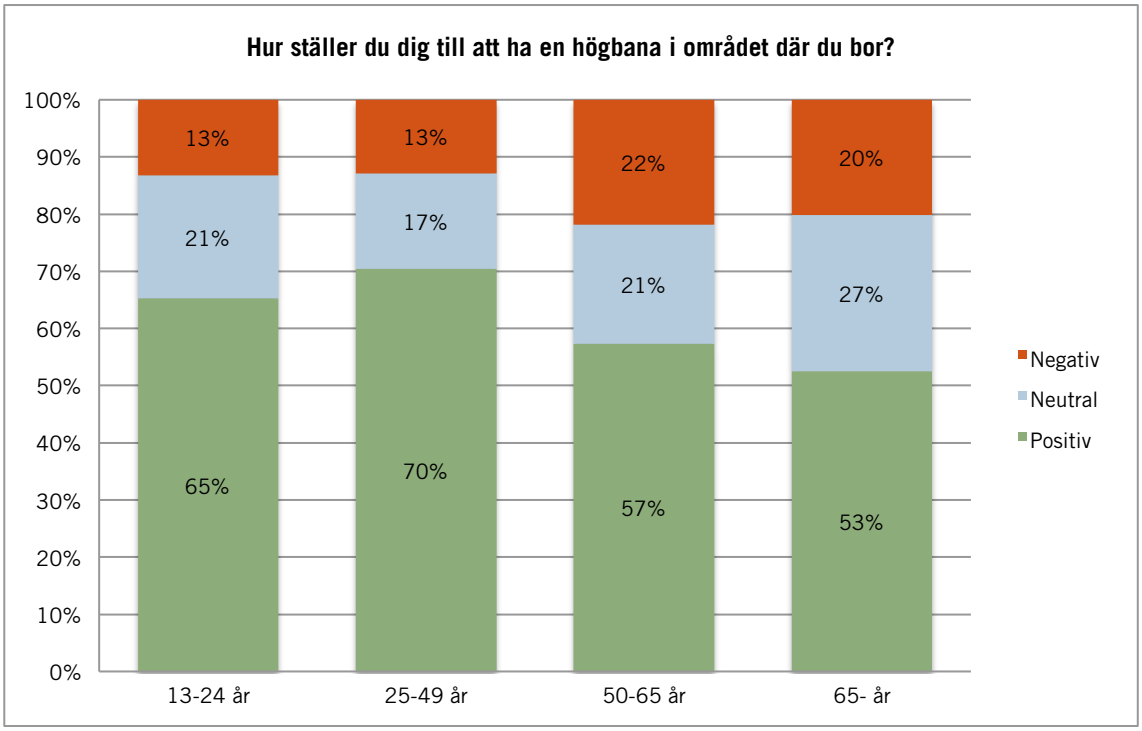

Diagram 21 – inställning till att ha högbana där man bor i förhållande till ålder.

Fler av respondenterna är positiva till att åka med en högbana än att ha den i området där man bor. Även om det finns skillnader mellan områden, så är dessa inte särskilt tydliga. Minst entusiastisk är man dock i Angered. Generellt är män (85 %) är mer positiva till att åka med högbana än kvinnor (74 %). Yngre respondenter är överlag mer positiva än äldre.

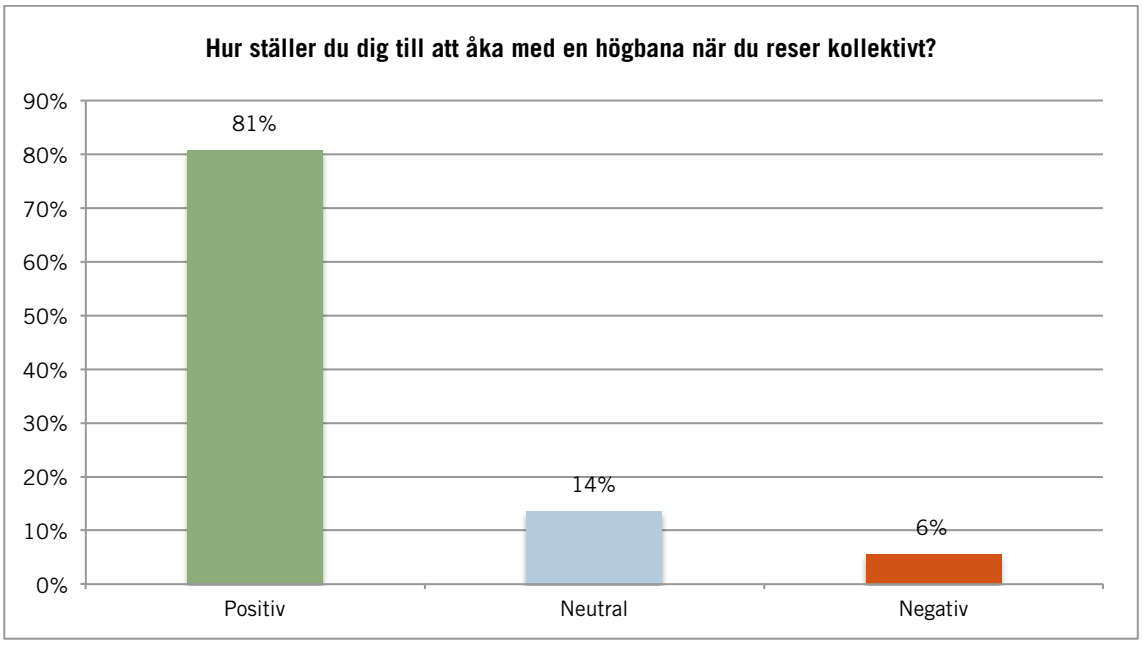

Diagram 22 – inställning till att åka högbana.

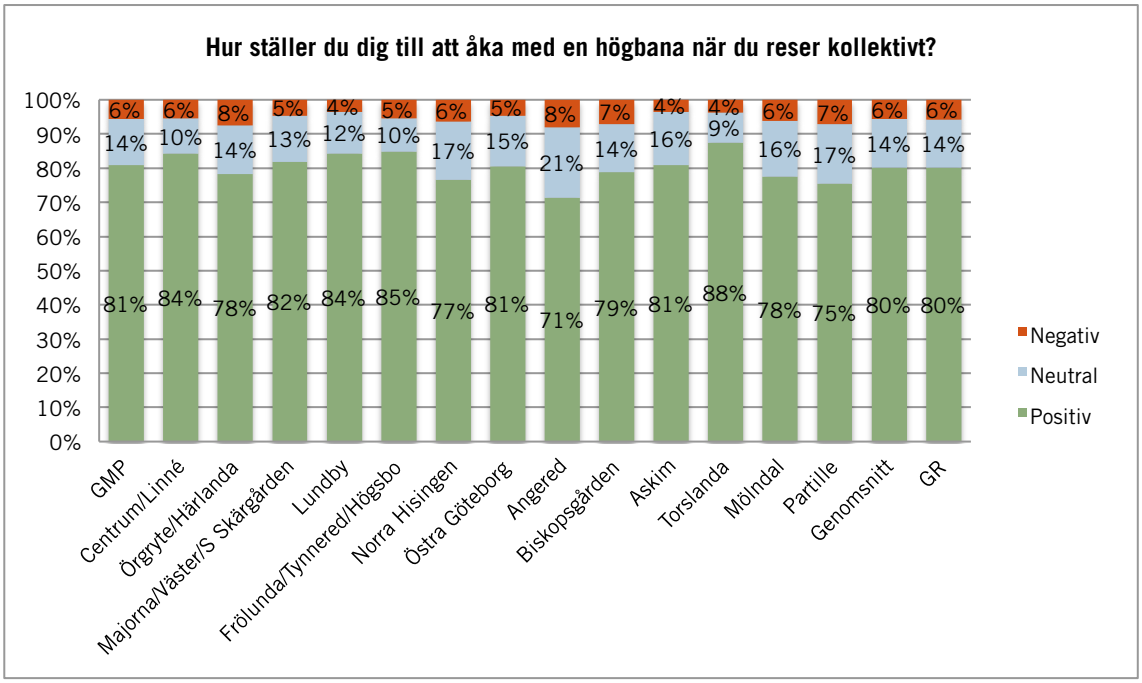

Diagram 23 – inställning till att åka högbana i förhållande till geografiskt område.

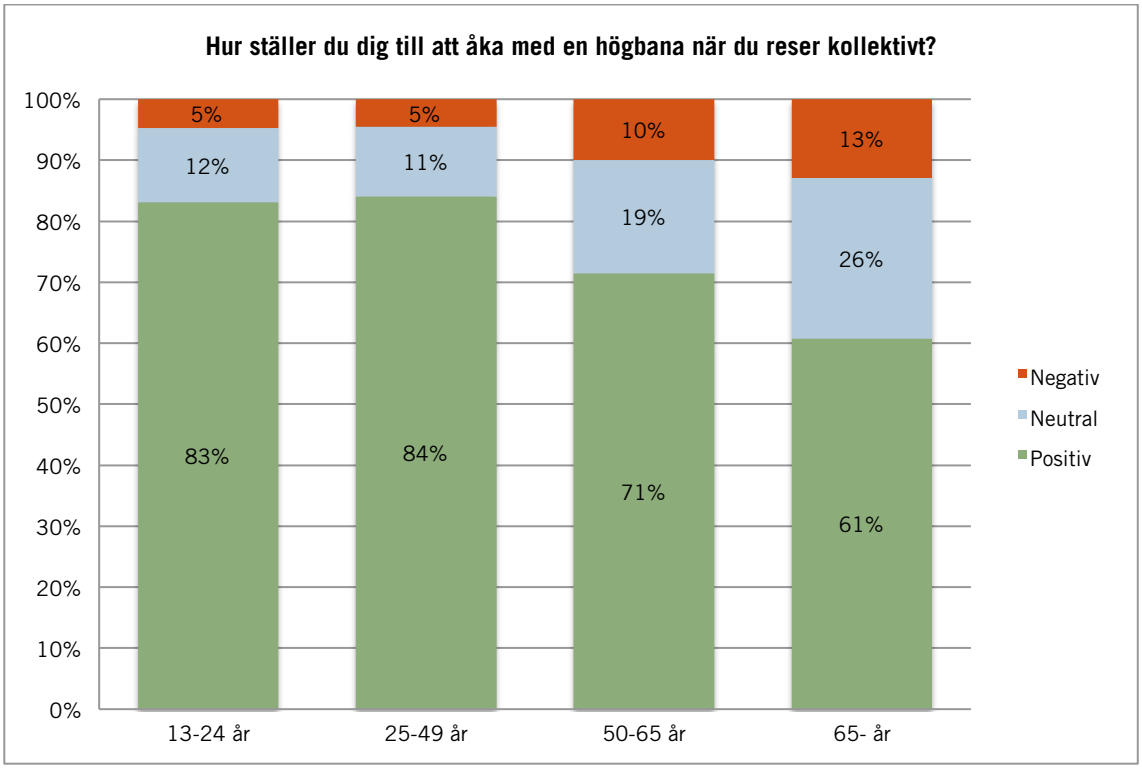

Diagram 24 – inställning till att åka högbana i förhållande till ålder.

SPÅRVAGN VS. STOMBUSS

En fråga som ligger lite utanför frågan om nya trafikeringskoncept är frågan om spårvagn eller stombuss. Utifrån de frågor som ställs avseende kvaliteter går det dock att dra en del slutsatser.

Den första är att det finns ett starkt stöd för buss – i alla fall givet förutsättningarna att bussen kan gå oftare än spårvagnen.

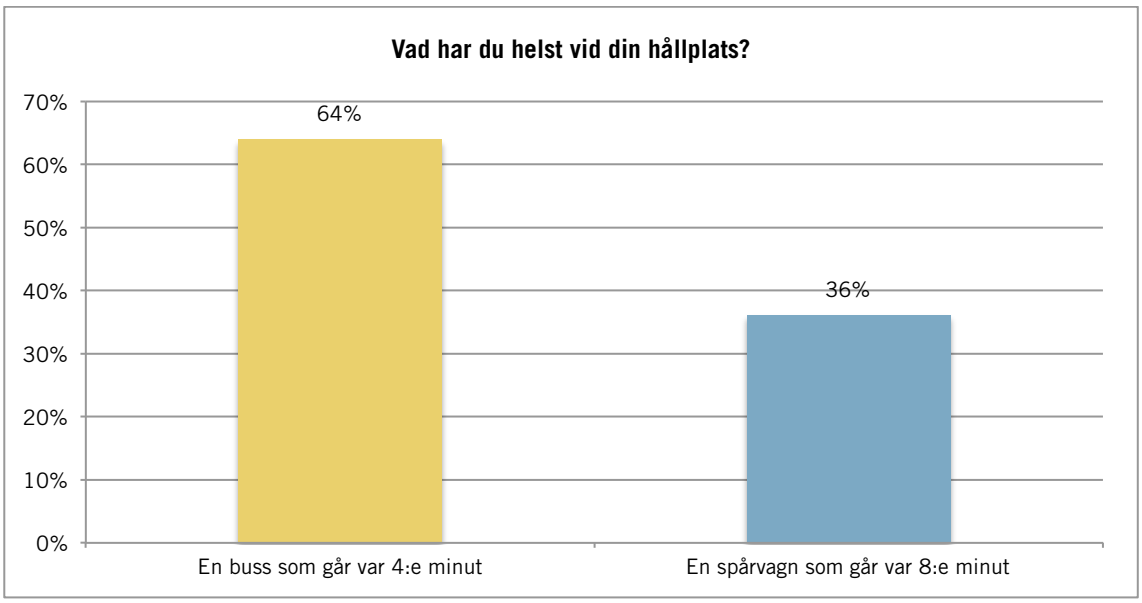

Diagram 25 – inställning till vad man helst har vid sin hållplats.

Stödet för buss är dessutom ännu större om vi ser till att kvinnorna är underrepresenterade i undersökningen. Bland kvinnorna svarar 70 procent att de föredrar buss framför spårvagn jämfört med 60 procent bland männen. Bussar har det starkaste stödet i Torslanda, Askim, Norra Hisingen och Partille, medan spårvagnar i större utsträckning föredras i Östra Göteborg och Biskopsgården. Åldersmässigt har bussar sina främsta förespråkare bland de yngre respondenterna, medan spårvagnsförespråkare främst finns bland pensionärerna. Buss har dock majoritet i samtliga åldersgrupper.

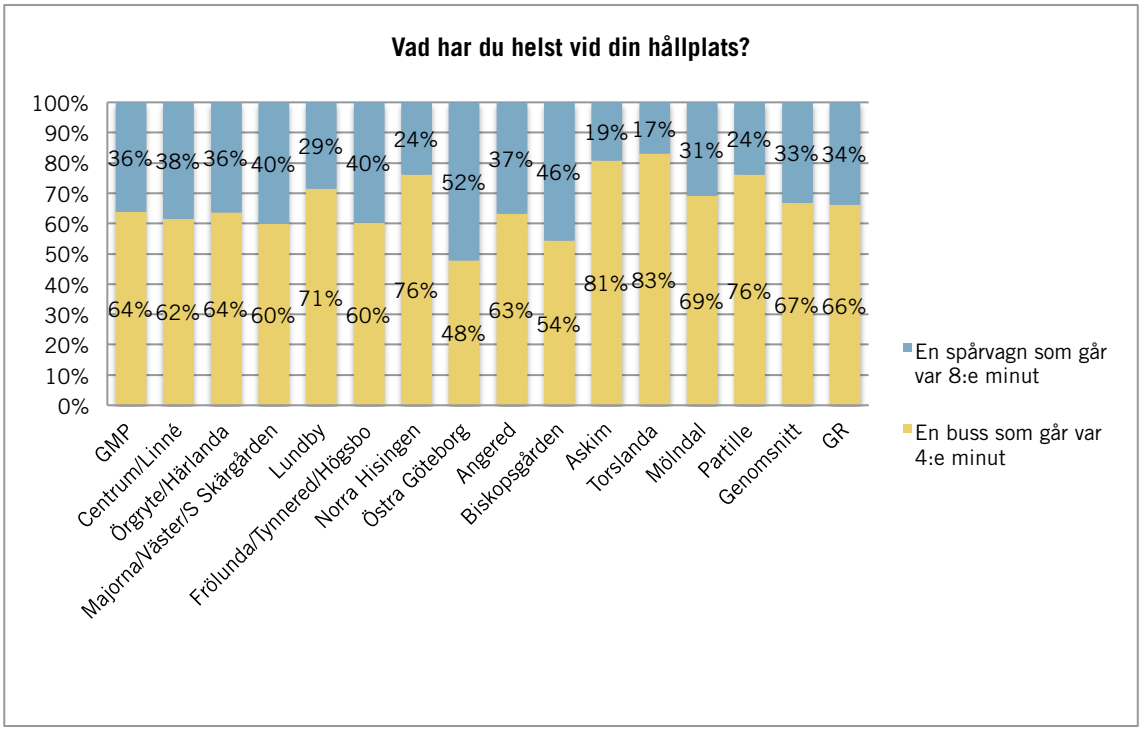

Diagrama 26 – inställning till vad man helst har vid sin hållplats i förhållande till geografiskt område.

Vad gäller viljan att betala extra för att åka spårvagn istället för buss, är en tydlig majoritet är emot. Störst är motståndet i bussfästena Torslanda och Askim. Kvinnor (28 %) är också mindre benägna att betala extra än män (43 %). Åldersmässigt är de äldre mer positiva till att betala mer för spårvagn än de yngre.

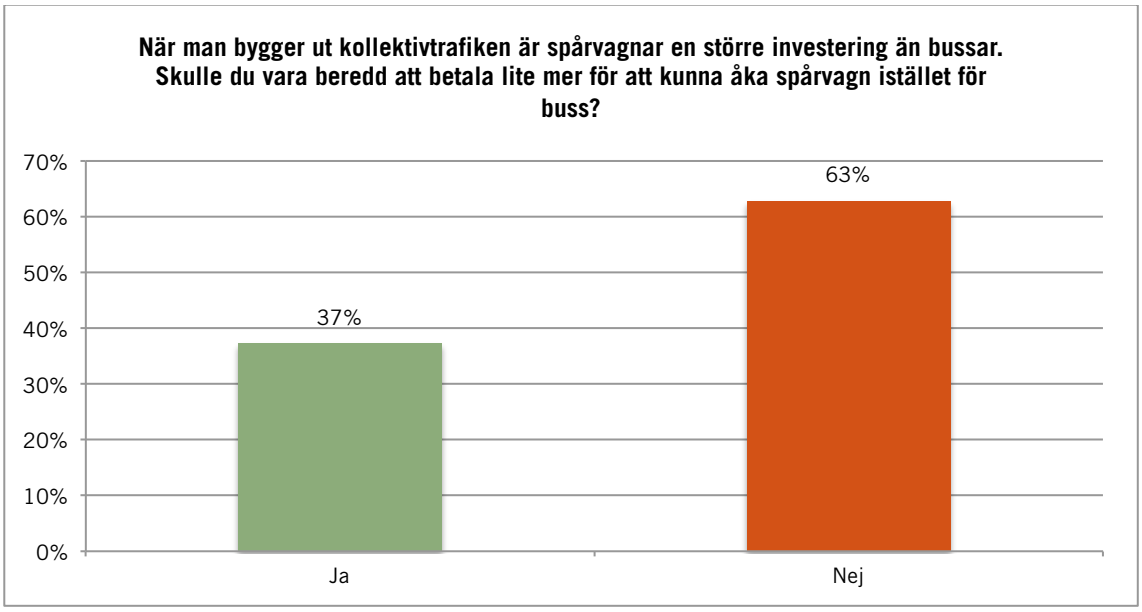

Diagram 27 – inställning till att betala mer för spårvagn än för buss.

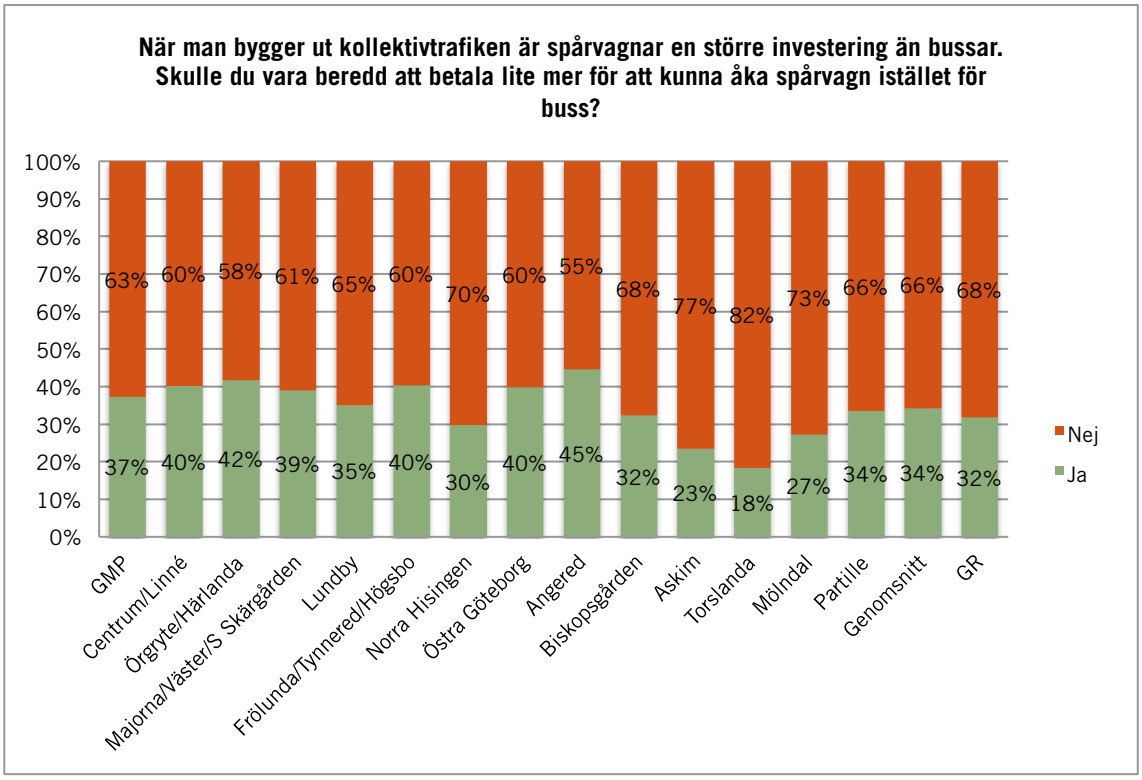

Diagram 28 – inställning till att betala mer för spårvagn än buss i förhållande till geografiskt område.

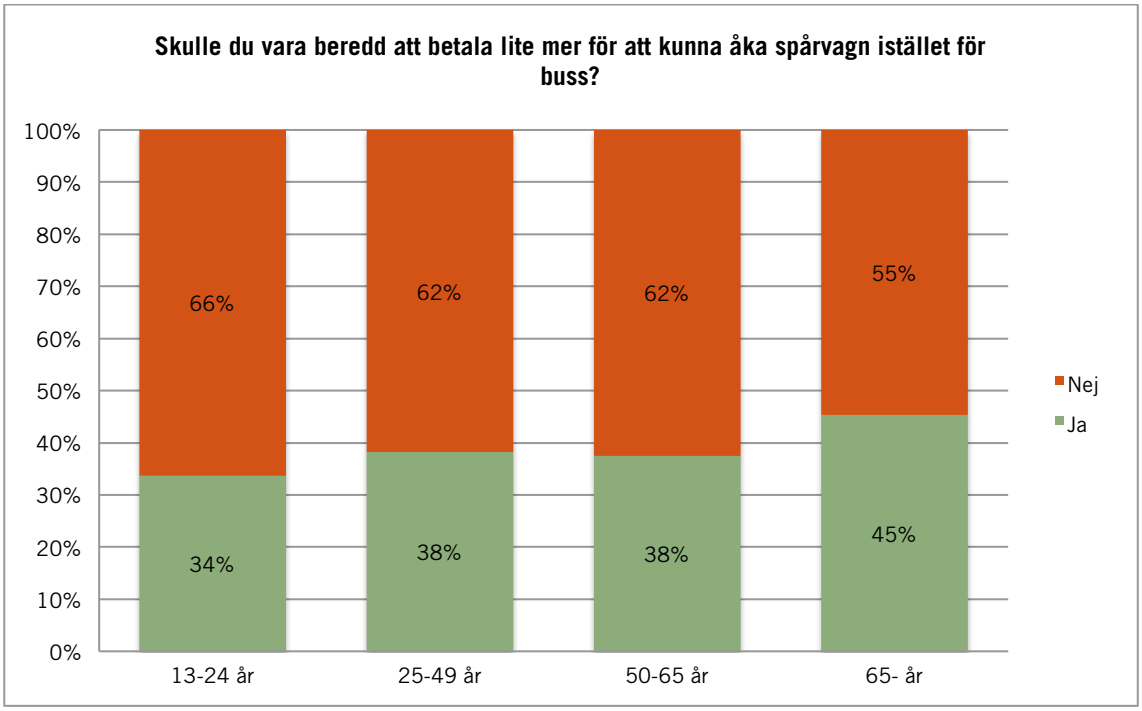

Diagram 29 – inställning till att betala mer för spårvagn än buss i förhållande till ålder.

KVALITETER

BYTEN

Synen på byten är inte helt samstämmig. Å ena sidan svarar en tydlig majoritet (75 %) att det är viktigare att bussen/spårvagnen/tåget går ofta än att de slipper byta. I denna jämförelse finns det heller inga stora skillnader baserade på kön eller ålder. Däremot värderas frånvaron av byten något högre i Torslanda (38 %) och Askim (34 %) än i övriga områden.

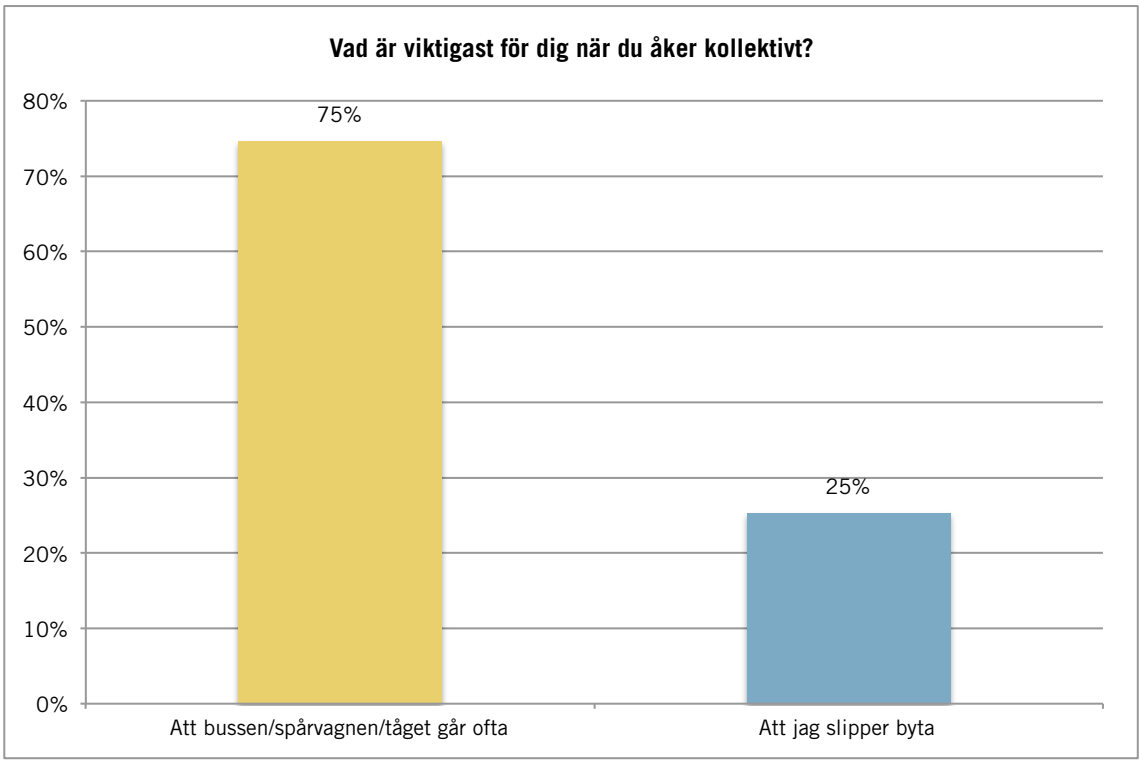

Diagram 30 – inställning vad som är viktigast – att kollektivtrafik går ofta eller att slippa byta.

När frågan ställs om antalet byten är svaren dock tydliga. 74 procent av de svarande uppger att de vill ha inget eller max ett byte under resa som går tvärs över stan.

Mest skeptiska till många byten är man i Torslanda (86 % uppger inget eller max ett byte) och Askim (80 %). Skillnaden mellan områdena är dock generellt små när det gäller synen på byten. Inte heller mellan kvinnor (74 %) och män (76 %) finns det några större skillnader i synen på byten.

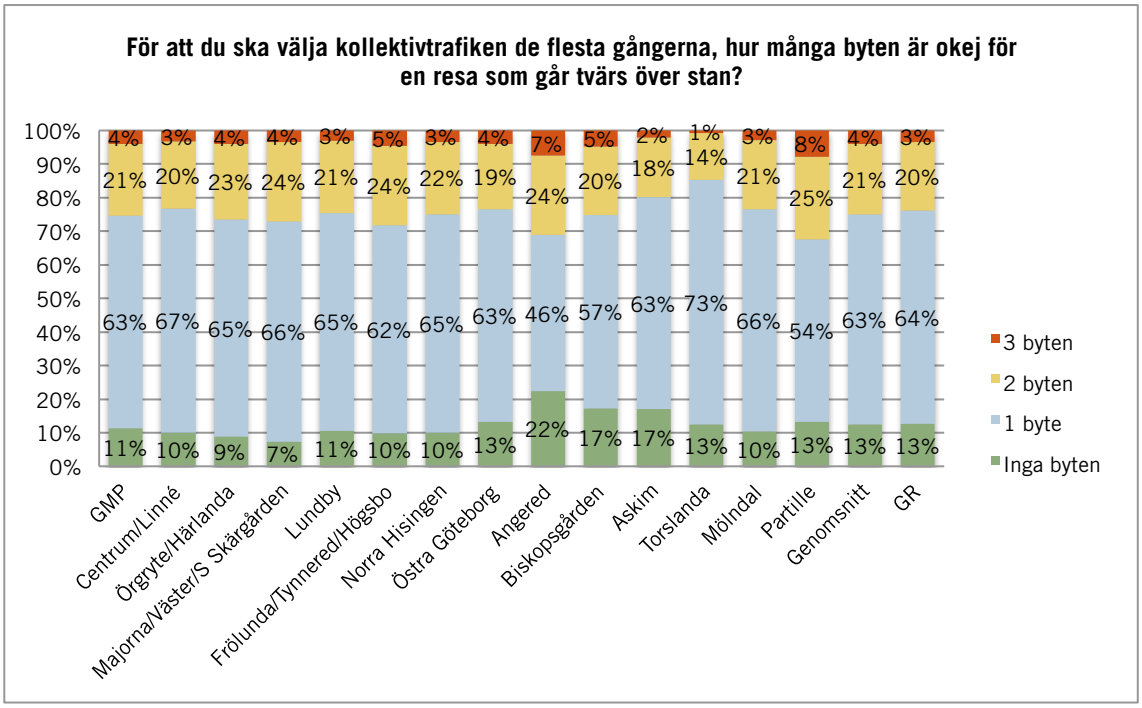

Diagram 31 – inställning till antal byten i förhållande till geografiskt område.

Det finns en viss skillnad i synen på byten när man tittar på olika åldrar. Unga människor samt pensionärer är mer skeptiska till byten än medelålders.

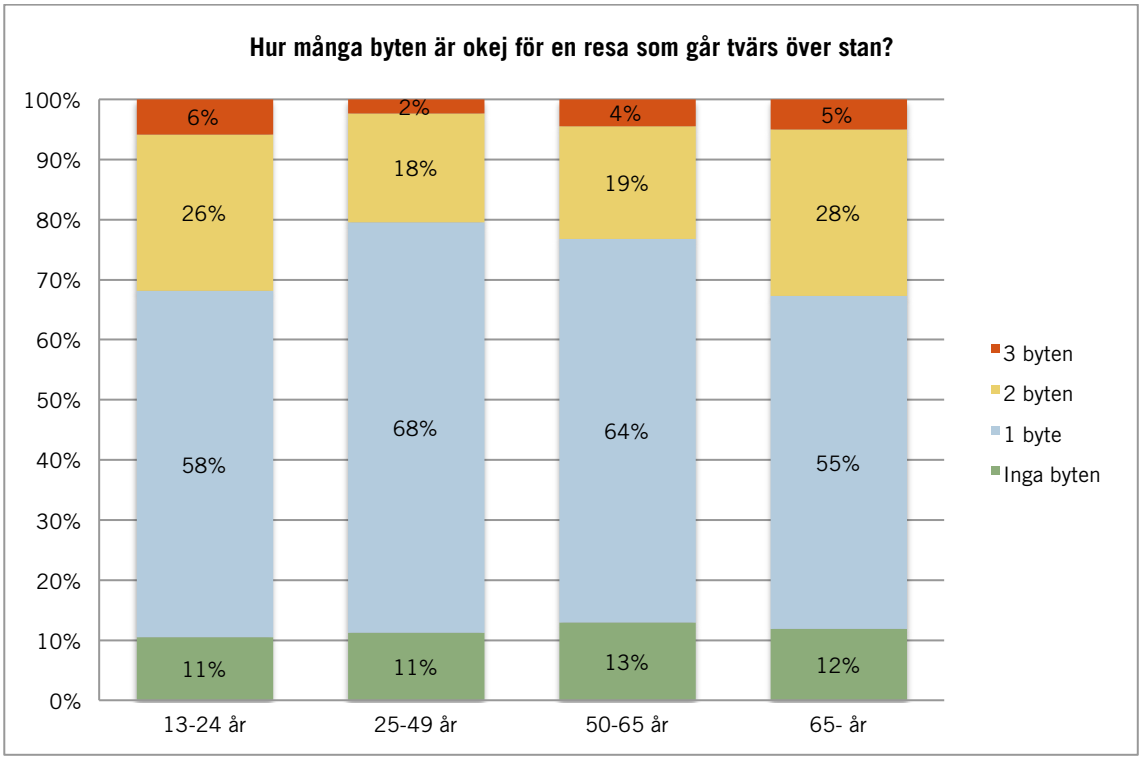

Diagram 32 – inställning till antal byten i förhållande till ålder.

När antalet byten ställs mot restiden svarar de flesta (59 %) att de kan tänka sig ett byte i utbyte mot att resan går snabbare. Däremot är acceptansen låg för ytterligare ett byte – även om det skulle innebära att resan gick ännu snabbare.

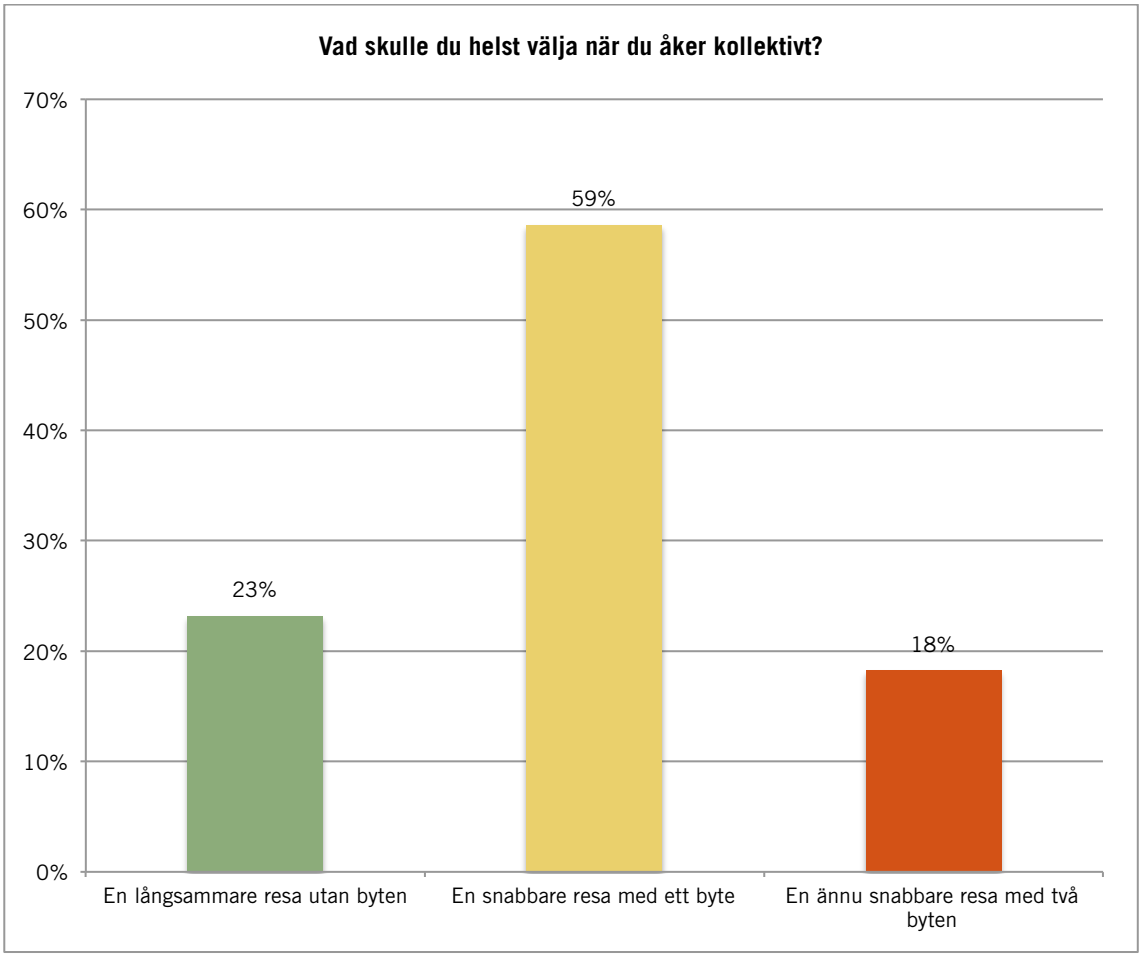

Diagram 33 – inställning till antal byten och restid.

TID

Restiden är som nämnts viktig så länge den inte medför fler än ett byte. De flesta accepterar också att en resa med kollektivtrafiken går något långsammare än med bilen. För en resa tvärs över stan bör dock inte kollektivtrafiken vara mer än tio minuter långsammare än bilen.

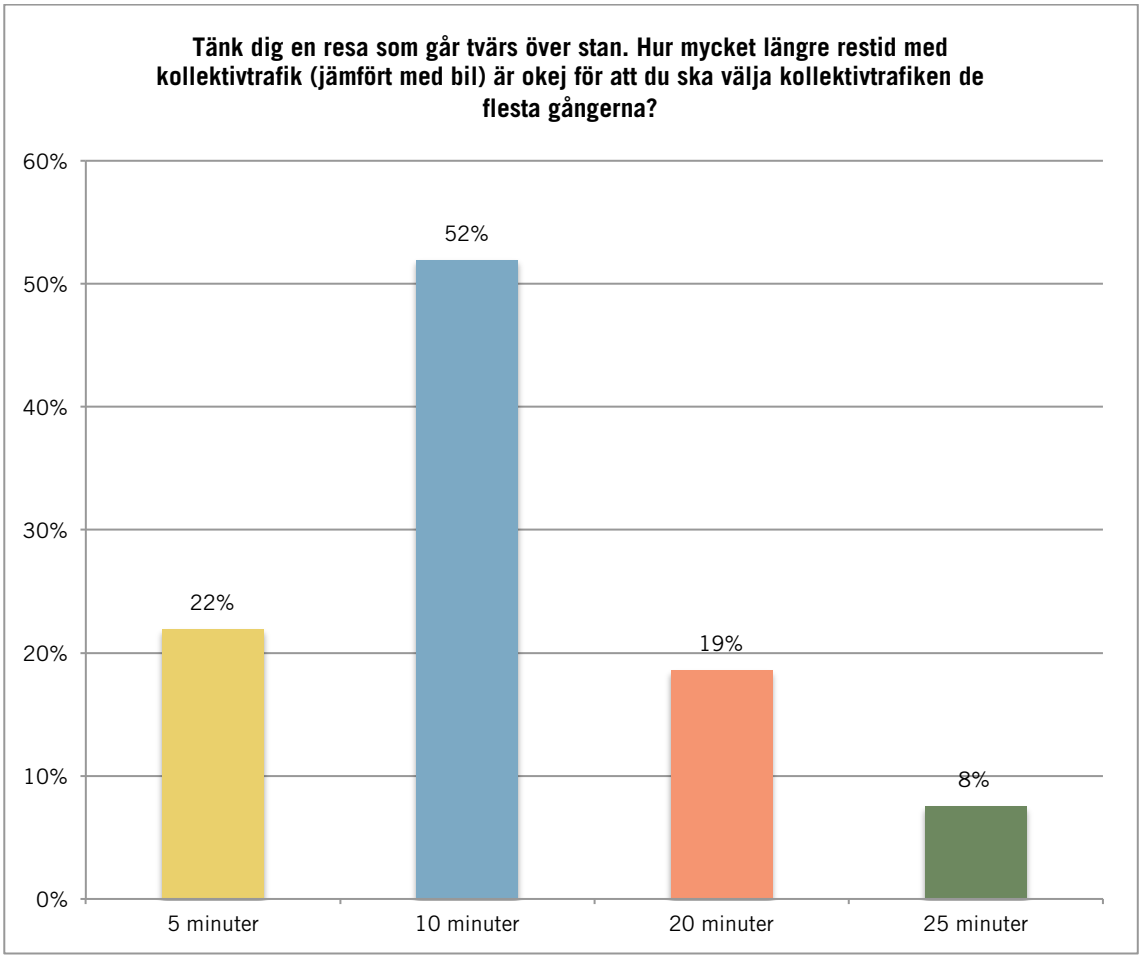

Diagram 34 – inställning till hur många minuter längre en resa med kollektivtrafik än en resa med bil får ta.

Även i denna fråga är Torslanda och Askim tydligast i sina svar då färre av respondenterna i dessa områden accepterar avsevärt längre restider med kollektivtrafik än med bil. Även om skillnaderna inte är särskilt stora, så är män något mer otåliga än kvinnor när det gäller restid. Av männen svarar 76 procent att det är okej med max 5-10 minuters längre restid, medan motsvarande siffra för kvinnor är 71 procent. Åldersmässigt är pensionärerna de som är minst stressade.

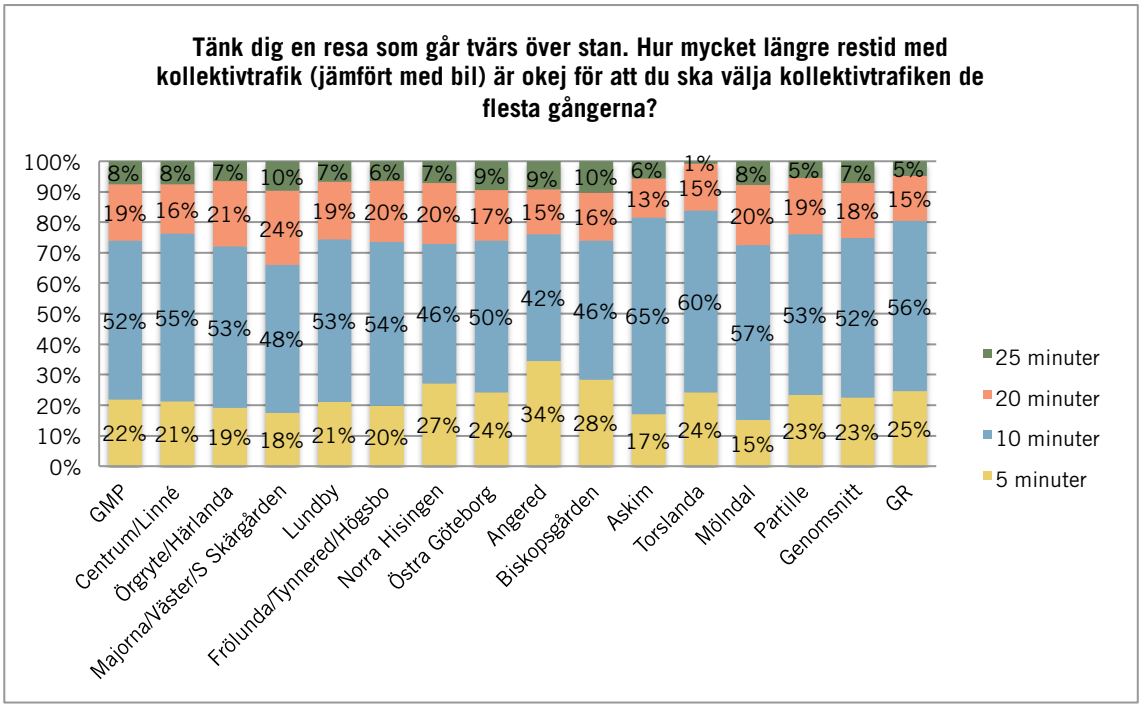

Diagram 35 – inställning till hur många minuter längre en resa med kollektivtrafik än en med bil får ta i förhållande till geografiskt område.

Tiden är viktigare än närhet till hållplats. Nästan två tredjedelar (62 %) av alla respondenter kan tänka sig att gå eller cykla lite längre till en hållplats mot att komma fram snabbare. Även här är skillnaderna relativt små mellan olika områden. Däremot är män (66 %) mer villiga att gå eller cykla en längre bit än kvinnor (57 %). Åldersmässigt sker det en tydlig avtrappning i viljan att gå eller cykla lite längre ju äldre respondenterna är.

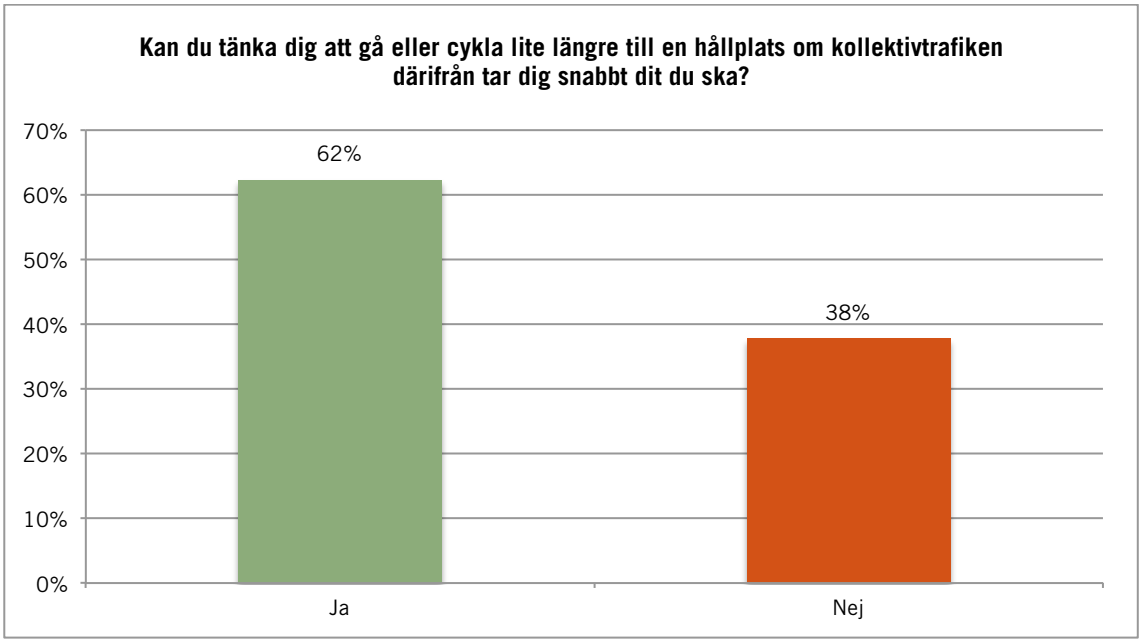

Diagram 36 – inställning till att gå eller cykla en bit för att komma till hållplatsen, om resan går fortare.

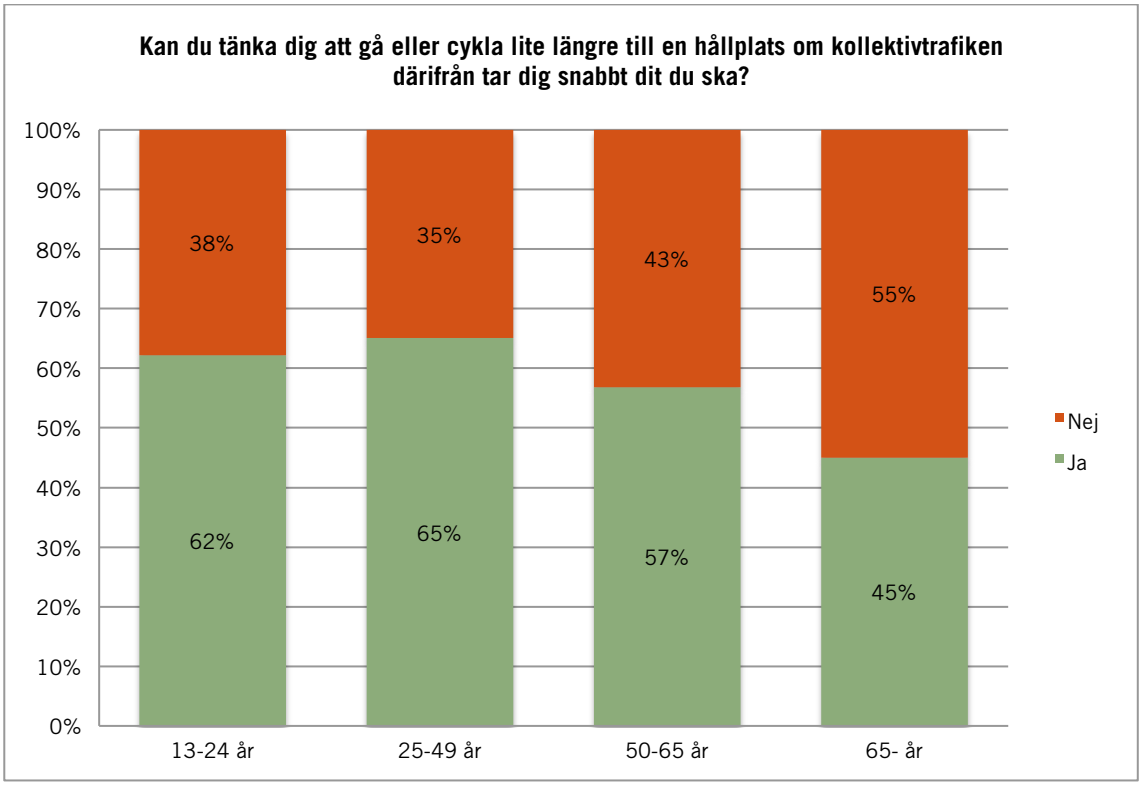

Diagram 37 – inställning till att gå eller cykla en bit för att komma till hållplatsen, om resan går fortare, i förhållande till ålder.

TURTÄTHET

Turtäthet värderas högt, då 75 procent av respondenterna föredrog att bussen/spårvagnen/tåget går ofta framför att slippa byten. När turtäthet ställs mot närhet till hållplats är det dock ganska jämnt.

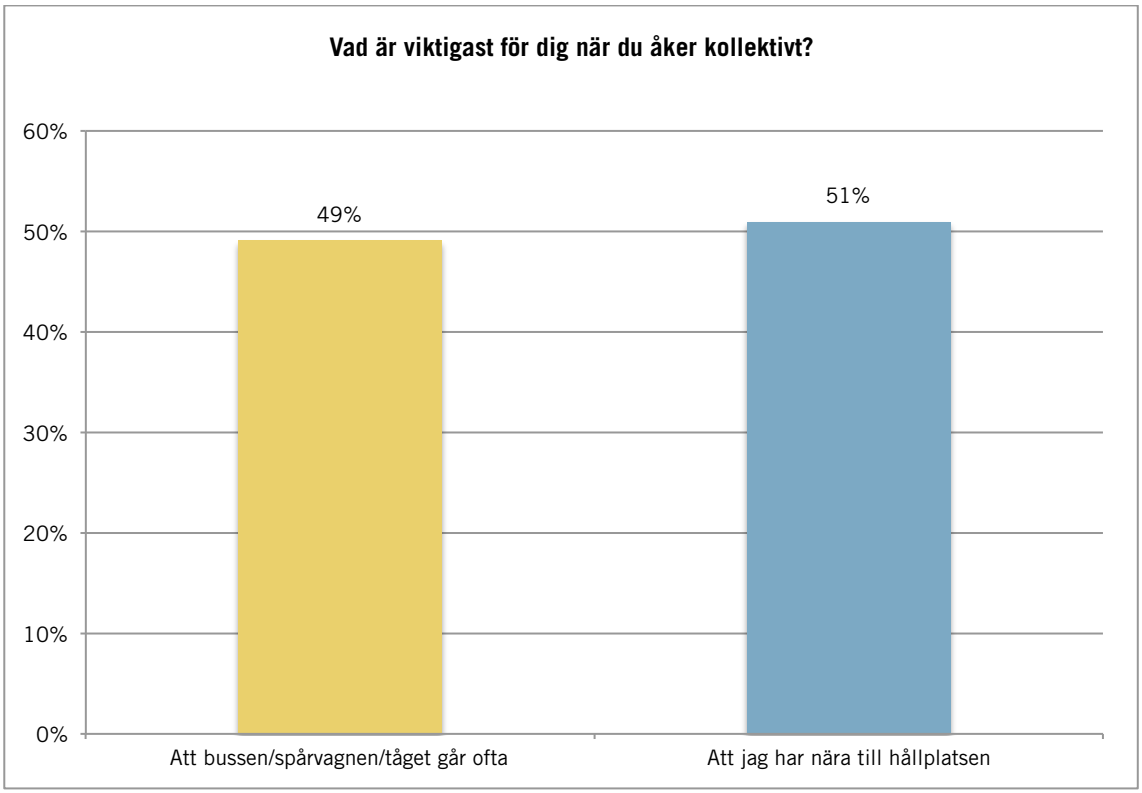

Diagram 38 – inställning till att kollektivtrafik går ofta gentemot närhet till hållplats..

Det är svårt att se några större skillnader mellan områden, kön eller åldersgrupper när det gäller synen på turtäthet.

Önskan om turtäthet kan också vara en viktig faktor då respondenterna svarar på frågan om de föredrar en buss som går var fjärde minut eller en spårvagn som går var åttonde. Här svarar 64 procent att de föredrar en buss med högre turtäthet. Se diagram 25.

NÄRHET TILL HÅLLPLATS

Närhet till hållplats värderas som nämnts lika högt som turtäthet när dessa ställs mot varandra. Det finns inga entydiga skillnader mellan olika områden. Däremot värderar kvinnor (54 %) närhet till hållplats något högre än män (49 %). Även pensionärer föredrar i större utsträckning närhet till hållplatsen jämfört med andra grupper.

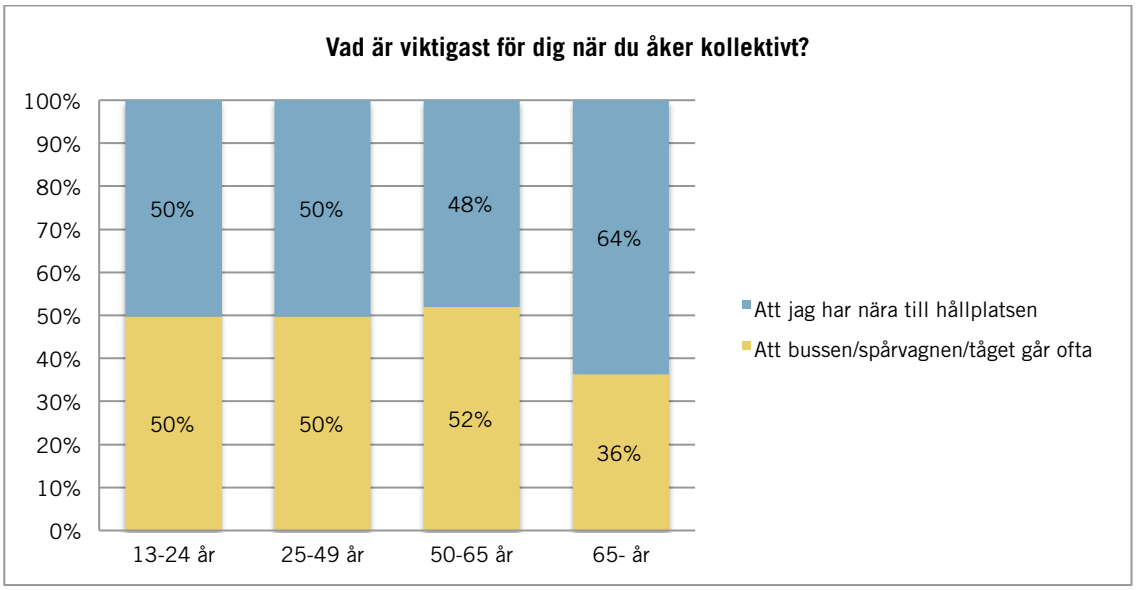

Diagram 39 – inställning till att ha nära till hållplatsen gentemot att kollektivtrafik går ofta.

Skillnaderna mellan olika grupper framgår också av svaren på frågan om de kan tänka sig att gå eller cykla lite längre till hållplatsen för att komma fram snabbare. Här svarar 66 procent av männen att de kan tänka sig det, jämfört med 57 procent av kvinnorna. Uppdelat på ålderskategorier finns en avtagande vilja att gå eller cykla ju äldre respondenterna är, se diagram 37.

STÅ- ELLER SITTPLATS

Tillgång till sittplats är en av de främsta faktorerna som påverkar hur bekväm kollektivtrafiken uppfattas. Men det finns ändå en acceptans att stå ombord kortare sträckor under rusningstid – 34 procent av deltagarna i webbdialogen tycker det är okej att stå ombord i 10 minuter under rusningstid.

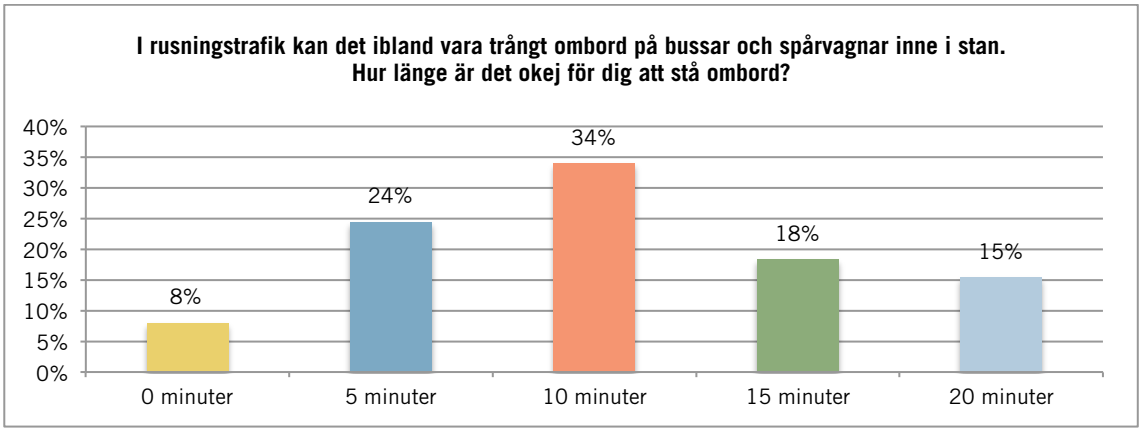

Diagram 40 – inställning till hur länge det är okej att stå ombord i kollektivtrafik i rusningstid.

Det finns relativt tydliga geografiska skillnader i inställning till hur länge det är okej att stå ombord under rusningstrafik. I Angered och Partille tycker totalt 45 procent att det bara är okej att stå fem minuter, eller noll minuter. I Örgryte/Härlanda är den siffran 27 procent.

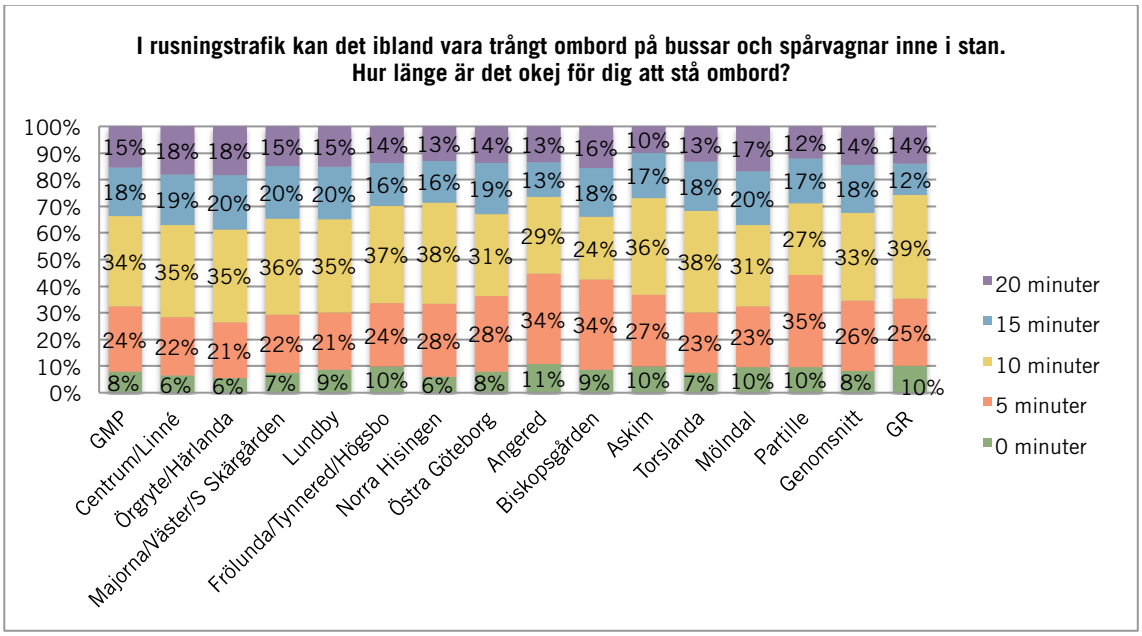

Diagram 41 – inställning till hur länge det är okej att stå ombord i kollektivtrafik i rusningstid i relation till geografiskt område.

Det finns en väldigt tydlig koppling mellan ålder och inställning till att stå ombord på kollektivtrafiken. Äldre är mycket mindre benägna att stå – bland de över 65 år kan 49 procent tänka sig stå fem eller noll minuter. Endast 7 procent av de över 65 kan tänka sig stå 20 minuter. Motsvarande siffra för de mellan 13 och 24 år är 17 procent.

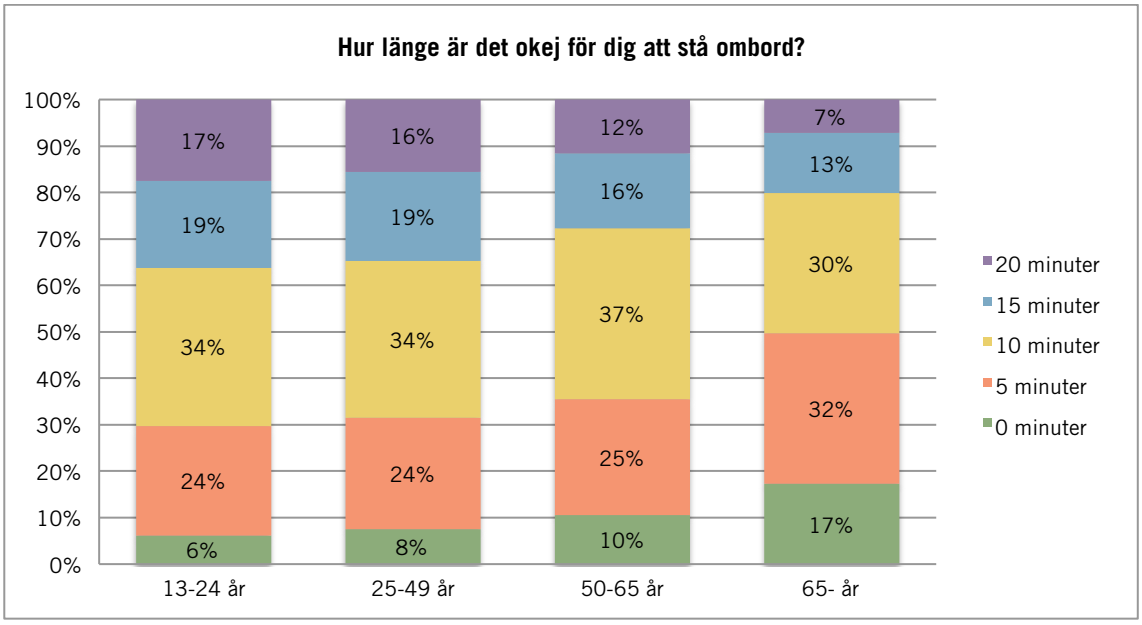

Diagram 42 – inställning till hur länge det är okej att stå ombord i kollektivtrafik i rusningstid i relation till ålder.