

Attitydundersökning bland Trelleborgs trafikanter

Förstudie projekt MöTs



Rapport 2001:04
Version 1.0 8 maj 2001

Förord

Hösten år 2000 inleddes det sk MöTs-projektet i fyra utvalda kommuner i Vägverket Region Skåne: Hässleholm, Kristianstad, Lund och Trelleborg. Projektet, vars syfte är att effektivisera kommunernas arbete med miljö- och trafiksäkerhetsfrågor, bl a genom samordning ska fortgå under en treårsperiod. I två av de fyra kommunerna, Lund och Trelleborg, kommer effekterna av MöTs-projektet att studeras genom en före- och en efterstudie. Undersökningen genomförs av Trivector Information AB på uppdrag av Lunds kommun, Trelleborgs kommun samt Vägverket Region Skåne. I denna rapport redovisas resultatet från förestudien.

Analysen i denna rapport grundar sig på enkätintervjuer med boende i Trelleborg. Förestudien genomfördes i februari och mars månad år 2001. Analys och sammanställning av resultaten till en rapport har genomförts av fil.kand. Liselott Bergman i samråd med fil.dr Inger Linderholm.

Vi har under arbetets gång haft ett gott samarbete med uppdragsgivarna och vill på detta sätt framföra vårt varma tack till dem som på olika sätt bidragit under genomförandet av denna studie.

Innehållsförteckning

1	Inledning	1
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte och undersökning	1
1.3	Metod	2
1.4	Urval och genomförande	2
1.5	Svarsfrekvens	2
	GAP-analys	3
1.6	Analysmetod	3
2	Att påverka	5
2.1	Engineering	5
2.2	Enforcement	5
2.3	Education	5
2.4	Kombinationer är bäst	6
3	Trelleborg – kvantitativ analys	7
3.1	Bakgrundsdata	7
	Ålder, kön och sysselsättning	7
	Tillgång till bil	8
	Färdmedel	8
3.2	Trafiken och miljön i Trelleborg	10
	Vad är viktigast?	10
3.3	Olika trafikantkategorier	14
	Trafikantkategoriernas inställning till varandra	15
3.4	Trafiksäkerhetsproblem	17
	Gångtrafikanter	17
	Cyklister	20
	Bilister	23
	Att lösa framkomlighetsproblem	25
3.5	Att förändra resbeteendet	26
	Samåkning med bil	28
	Att åka kollektivt	29
	Att cykla	30
3.6	Information	31
3.7	Åtgärder	32
	Noterat.	33
	Omdöme	33
	Kampanjer och projekt	35
3.8	Ansvar	36
3.9	Resursfördelning	36
4	Sammanfattning	39

1 Inledning

Trafiken i Skåne, liksom i många övriga delar av Sverige, kännetecknas av alltmer trängsel, begränsad framkomlighet och luftföroreningar. Ökande trafik hotar att förvärra situationen. Arbetet med miljö- och trafikfrågor har således hög prioritet. Under hösten år 2000 inleddes det sk MöTs-projektet i Vägverket Region Skåne. Projektet startar i fyra utvalda kommuner: Hässleholm, Kristianstad, Lund och Trelleborg. Syftet med MöTs-projektet är i första hand att samordna miljö- och trafiksäkerhetsarbetet i dessa fyra kommuner för att på så vis effektivisera arbetet samt möjliggöra ökade effekter. Projektet skall fortgå under en treårsperiod.

För att studera effekterna av arbetet med MöTs genomförs en före- och en efterstudie. Undersökningen syftar till att studera kommuninvånarnas inställning till miljö- och trafiksäkerhetsfrågor idag, samt att mäta eventuella attitydförändringar. Föreliggande rapport är en redovisning av förestudien som genomfördes under februari och mars månad år 2001. Efterstudien planerar man att genomföra när projekttiden löper ut.

1.1 Bakgrund

Att kunna färdas till och från sin dagliga sysselsättning är ett måste för de allra flesta. Det är således viktigt med ett bra vägnät för samtliga trafikanter. Målet är att kommunens alla invånare ska uppleva att de lever i en kommun med bra miljö, hög trafiksäkerhet och god framkomlighet. Såväl i Lunds som i Trelleborgs kommun arbetar man idag aktivt med dessa frågor.

1.2 Syfte och undersökning

Syftet med denna studie är i huvudsak att studera vilka effekter MöTs-projektet har i två av de fyra "MöTs-kommunerna": Lund och Trelleborg. Detta görs genom en föremätning samt en eftermätning. Förestudiens främsta funktion är att studera invånarnas nuvarande kunskap om och attityder till miljö- och trafiksäkerhetsfrågor. En eftermätning ger besked på vilka effekter som uppnåtts, dels jämförelse med tidigare mätning, dels i jämförelse med övriga projektkommuner. Det är också möjligt att följa upp denna studie med flera efterföljande studier vid olika tidpunkter. Genom upprepade studier kan man få en uppfattning om förändring över tid. I denna rapport redovisas resultaten från Trelleborg.

1.3 Metod

Den metod som har använts för attitydundersökningen i Lund och Trelleborg består av i princip tre faser:

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

Resultaten från den **kvantitativa** delen, som i detta fall består av en enkät till en större och representativ urvalsgrupp.

1.4 Urval och genomförande

Den kvantitativa studien består av två snarlika postenkäter, en enkät riktad till boende i Trelleborgs kommun samt en riktad till boende i Lunds kommun. Urvalet omfattar 500 trelleborgare och 500 lundabor i åldrarna 16-75 år (totalt 1000 individer).

Urvalet i Trelleborg gjordes av Tietoenator i postens adressregister, urvalet i Lund gjordes av Lunds kommun.

Enkätfrågor har tagits fram av Trivector i samverkan med Trafikkontoren i Lund och Trelleborg samt Vägverket Region Skåne.

Enkäterna skickades ut den 12 februari 2001. Därefter gjordes två påminnelser; en första påminnelse i form av ett vykort skickades till dem 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 1 april har bearbetats vid analysen.

1.5 Svarsfrekvens

Totalt har 635 enkäter besvarats. Från Trelleborgs kommun inkom 302 svar, vilket ger en svarsfrekvens på 60 %. Från Lunds kommun inkom 333 svar vilket ger en svarsfrekvens på 64 %. Denna svarsfrekvens är god för en enkät av denna omfattning och är fullt tillräcklig för statistisk bearbetning och analys av resultatet. Enkäten omfattade totalt 12 sidor.

I bortfallet ingår ett mindre antal (ca 5 % per kommun) svar som på grund av oidentifierad adressat har returnerats till sändaren. Vissa har också meddelat skäl till varför de inte har svarat, t ex: är på längre resa, har svårt handikapp (går aldrig ut) eller sjukdom, har svårigheter med det svenska språket.

1.6 Analyismetod

Databearbetningen och den därpå följande analysen av insamlade data har genomförts i programpaketet SPSS. I de fall som samband studerats mellan två variabler har signifikanttest genomförts. Samband mellan olika variabler uttrycks med olika sambandskoefficienter. Signifikanttestet anger *hur säkert* sambandet är, dvs hur liten risken är för slumpmässiga fel. Sambandskoefficienten anger *hur starkt* sambandet är. I rapporten redovisas endast signifikanta resultat. 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 sk GAP-analys. GAP-analysen 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 Att påverka

Det finns självfallet många olika sätt att påverka trafikanters beteende. Idag råder konsensus om att man behöver använda olika metoder, gärna i kombination, för att nå uppsatta mål, till exempel ett förändrat trafikbeteende. Inom informationssektorn talar man ofta om tre E, som betecknar tre olika slag av åtgärder ämnade att påverka beteende. Dessa är: engineering, enforcement och education. I nedanstående avsnitt redogörs för vart och ett av dem.

2.1 Engineering

Engineering innebär att en förändring av den fysiska miljön till exempel hastighetsdämpande gupp, minicirkulationsplatser, miljöprioriterade genomfarter samt hastighetsbegränsare i bil och förbättrade varningssystem om inte bilbältena används.

Det finns idag flera aktuella exempel på olika former av *engineering*, inte bara ombyggnad av gatumiljön i våra tätorter. Vägverkets stora satsning på mitträcken utmed olycksdrabbade vägar är ett sådant. Ett annat aktuellt exempel är det stora ISA-projektet¹ som pågår i Lund och ytterligare tre tätorter i landet (Lidköping, Borlänge och Umeå).

2.2 Enforcement

Enforcement söker kontroll med hjälp av såväl lag- eller regelförändringar som olika slag av belöningsåtgärder. Aktuella exempel på *enforcement-åtgärder* är förändrade lagar för bältesanvändning samt den nya lagen vid övergångspassager. Men det är viktigt att påpeka att *enforcement-åtgärd* även kan innebära någon form av belöning. I vårt grannland Norge har man bland annat gjort försök med att belöna bilister som kört laglydigt dvs hållit hastighetsgränserna.

2.3 Education

Education är olika former av utbildning och information. Inom trafiksäkerhetsarbetet i Sverige har information utnyttjats på olika sätt genom åren. Utvärderingar visar också att informationsåtgärder kan vara verkningsfulla när det gäller att genom påverkan av kunskaper och attityder förändra individers beteende. Exempel på *education-åtgärder* är de informationskampanjer, t ex cykla och gå till skolan, som många kommuner bedriver.

En lyckad informationsinsats måste anpassas efter den målgrupp man vill nå och kräver långsiktighet och uthållighet. Helst bör man använda sig av många olika kanaler. På senare år har man prövat nya dialoginriktade metoder för att

¹ ISA (Intelligens stöd för anpassning av hastighet).

påverka till förbättrat trafikbeteende. Detta kännetecknar bland annat sk *Community intervention-program* (CI). I CI-program sker de påverkande processerna från flera håll samtidigt och information och utbildning är väsentliga stöttepelare. Kommunikationen sker ofta via "mun-till-mun"-processer och bygger på flera teorier. Diffusionsteorin handlar om hur en nyhet sprids i ett samhälle över tid och att olika personer tar till sig nyheter olika fort. Teorierna om beteendeförändring genom interpersonell kommunikation respektive om människors benägenhet att ta efter förebilder i sin grupp är också viktiga i dessa sammanhang.

2.4 Kombinationer är bäst

Ibland sker en informationsåtgärd, en lagförändring eller en förändring av den fysiska miljön fristående, ibland sker en samordning med andra åtgärder. Det är idag ett känt faktum att de ovan beskrivna åtgärderna sällan når största möjliga effekt på egen hand. Kombinationer mellan flera åtgärder, t ex *enforcement* och *education* (restriktioner/belöningar och information), eller *engineering* och *education* (fysiska åtgärder och information) har långs större möjlighet att lyckas. Inprepp i trafikmiljön, övervakning eller lagförändringar bör alltid kombineras med trafiksäkerhetsinformation.

Ett aktuellt exempel på lyckad kombination kan hämtas från Norge där kampanjen "Sei ifrå", riktad till unga förare, kombinerar övervakningsåtgärder med rena informationsinsatser. Kampanjen har utvärderats och visat sig ha nått mycket goda resultat.

3 Trelleborg – kvantitativ analys

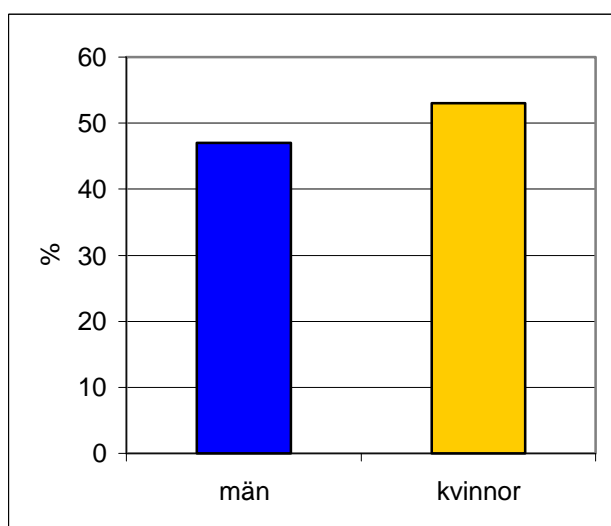
I detta kapitel redovisas resultatet för analysen av enkäten riktad till medborgare i Trelleborgs kommun. Resultatet bygger på en postenkätstudie som besvarats av totalt 302 slumpvis utvalda trelleborgare mellan 16-75 år (se vidare avsnitt 1.5). Studien genomfördes i februari och mars månad år 2001.

3.1 Bakgrundsdata

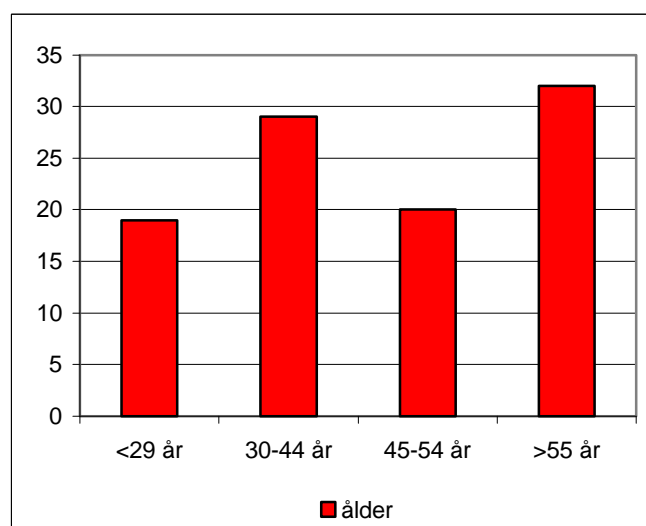
För att korrekt kunna bedöma de resultat som presenteras i kapitlet är det viktigt att ha för sammanhanget relevant kunskap om respondenterna i studien. I detta avsnitt presenteras bakgrundsdata för de respondenter som besvarat den enkät som ligger till grund för undersökningen. Det gäller till exempel ålder, kön, utbildning, körkortsinnehav etc.

Ålder, kön och sysselsättning

Det är 47 % män och 53 % kvinnor som har besvarat enkäten (se figur 3.1). Detta kan jämföras med befolkningen i Trelleborg i åldersgruppen 16-75 år där 51% är kvinnor och 49 % män. Det är alltså något fler kvinnor som har besvarat enkäten. Detta utfall är vanligt vad gäller enkätutskick. Av olika anledningar är kvinnor bättre än män på att besvara enkäter.



Figur 3.1: Könsfördelning ($N^2=299$).



Figur 3.2: Åldersfördelning ($N=289$)

² N= Antal respondenter som har besvarat frågan.

Enkäten riktar sig till respondenter mellan 16-75 år. Åldersfördelningen i enkäten stämmer enligt en uppskattning relativt väl med åldersfördelningen i Trelleborg generellt (Trelleborgs kommuns statistikavdelning). Något fler respondenter i den äldre ålderskategorin har besvarat enkäten (se figur 3.2).

Av de respondenter som har besvarat enkäten uppger ca 5 % att de har någon form av funktionsnedsättning t ex nedsatt syn, hörsel samt problem med att gå

Sysselsättning

Vad gäller respondenternas sysselsättning är den enligt uppskattning i stort sett representativ för Trelleborgs befolkning generellt (Trelleborgs kommuns statistikavdelning).

Tabell 3.1 Sysselsättning för de respondenter som besvarat enkäten (N=288).

	Enkät svar (%)
Arbetar	64
Studerar	11
Arbetslös/föräldraledig/pensionär	24

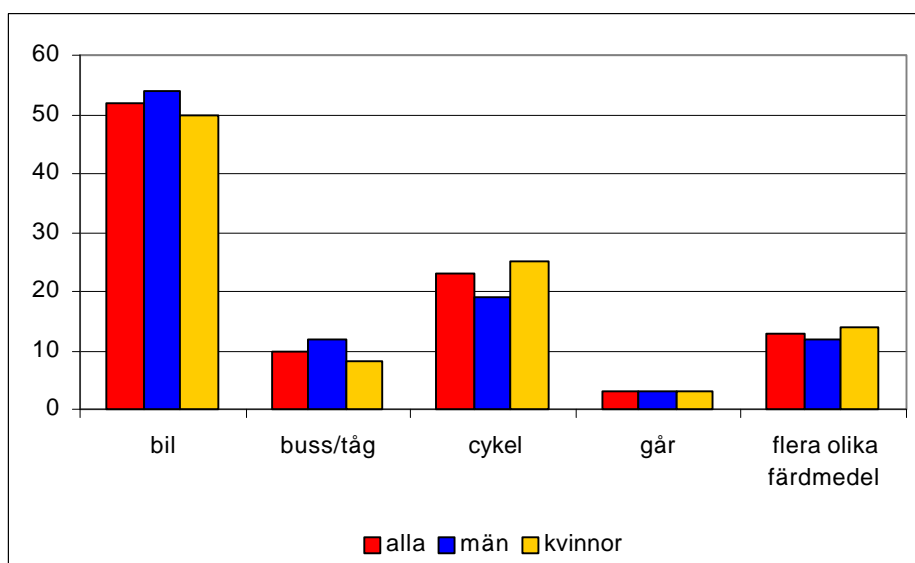
Tillgång till bil

Det är 87 % av respondenterna som har körkort och 13 % som inte har körkort. Fler män än kvinnor har körkort (93 % män respektive 80 % kvinnor). Detta resultat överensstämmer relativt väl med tidigare studier i Trelleborg.

Tillgång till bil har 87 %. Drygt hälften av respondenterna (53 %) bor i ett hushåll där det finns *en* bil. Bland respondenterna är det hela 43 % som uppger att de bor i ett hushåll med minst 2 bilar, av dessa har många familj och barn och är mellan 30-55 år. De 4 % av respondenterna som saknar bil hittar vi i den yngre ålderskategorin samt bland de äldre respondenterna.

Färdmedel

Att kunna färdas dagligen till och från sitt arbete eller annan daglig sysselsättning är ett måste för de allra flesta av oss. Hur vi väljer att transportera oss avgörs dock av flera olika faktorer, t ex: färdsträckans längd, förbindelser, behov av att utträta ärenden, ekonomi, väder och vind etc.



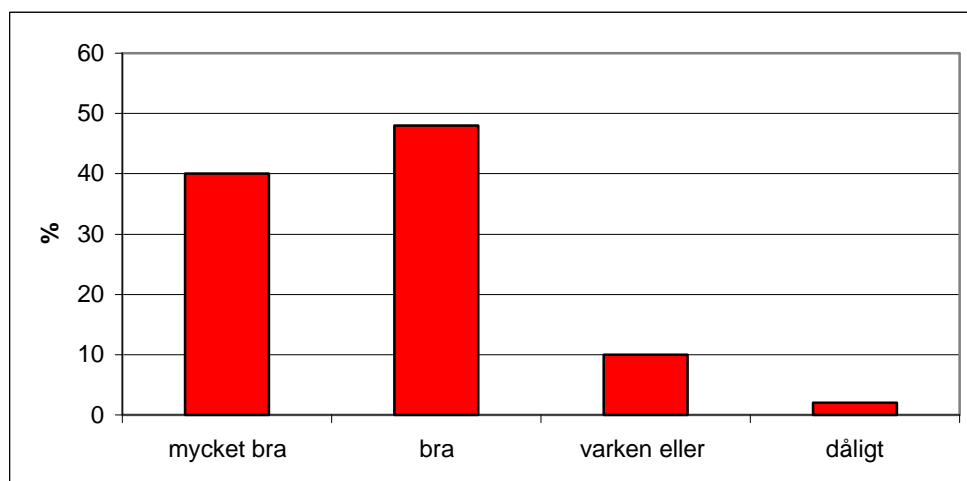
Figur 3.3: Hur respondenterna tar sig till sin dagliga sysselsättning (N=279).

De flesta respondenterna (52 %) kör bil till sin dagliga sysselsättning (se figur 3.3). Flest bilister hittar vi – i denna studie liksom i många andra – bland män mellan 30-55 år. Även många kvinnor i samma ålder är bilister. En anledning till det kan vara att många då har familj och barn och anser sig ha särskilt stort behov av bil, bl a för att lämna/hämta barn samt göra stora inköp.

Det finns något fler cyklister och kollektivresenärer i den yngre ålderskategorin (<29), i denna åldersgrupp hittar vi också flest av dem som inte har tillgång till bil. I denna studie ser vi att kvinnorna cyklar i något högre utsträckning än männen, som i sin tur något oftare tar kollektivtrafiken till sin dagliga sysselsättning (se figur 3.3). De relativt få gångtrafikanterna hittar vi främst bland de äldre respondenterna.

Trivsel

De allra flesta respondenter är nöjda med att bo i Trelleborg. En majoritet trivs bra eller mycket bra och endast en mycket liten andel av respondenterna uppger att de av någon anledning inte trivs i sin bostadsort. Siffrorna i figur 3.4 ger ett gott betyg för Trelleborgs kommun.



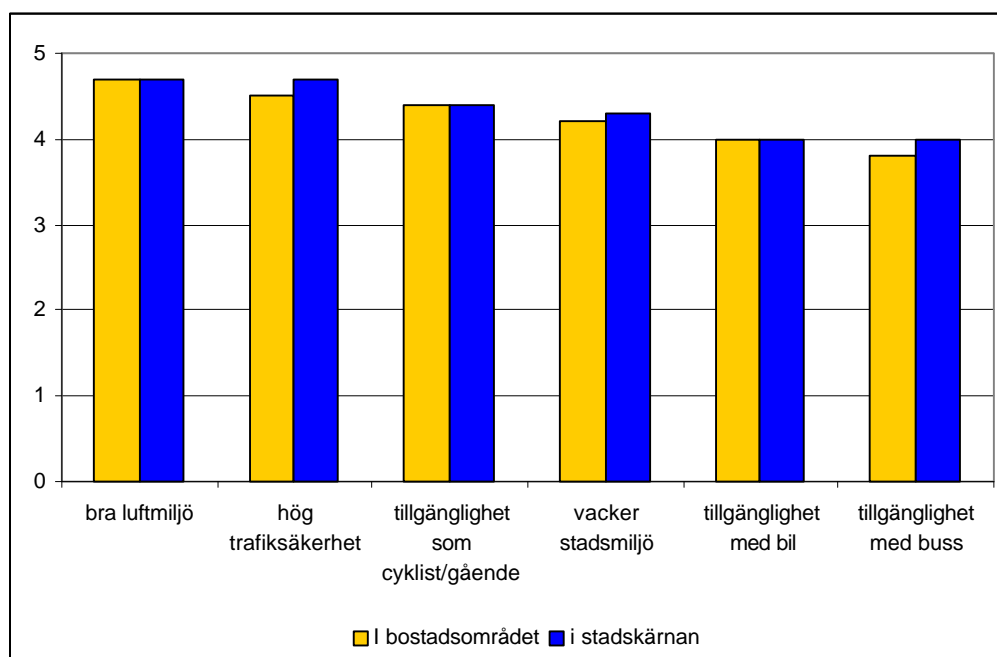
Figur 3.4: Hur respondenterna trivs med att bo i Trelleborg (N=290).

3.2 Trafiken och miljön i Trelleborg

I Trelleborgs kommun pågår ständigt arbetet med att förbättra trafiksituationen i kommunen. Men vad tycker då invånarna i kommunen om trafiksituationen? I detta avsnitt redovisas vad respondenterna tycker om luften, stadsmiljön, tillgänglighet med bil, cykel och som gäende etc. Genom GAP-analyser redovisas skillnaden mellan vad respondenterna anser är viktigt och hur nöjda de är med ett antal faktorer, t ex trafiksäkerheten i stadskärnan. Genom GAP-analysen kan man få en bättre uppfattning om vilka faktorer som är angelägna att förbättra.

Vad är viktigast?

I denna undersökning har vi undersökt sex faktorer: luft, stadsmiljö, trafiksäkerhet samt tillgänglighet med bil, kollektivtrafik, cykel och till fots. Respondenterna har fått gradera hur viktiga de ansåg följande faktorer vara, dels i det egna bostadsområdet, dels i stadskärnan. Graderingen skedde på skala 1 till 5, där 1 var lika med *helt oviktigt* och 5 *mycket viktigt*. I figur 3.5 redovisas medelbetygen för de olika faktorerna.



Figur 3.6 : Medelvärde för viktighet mellan 1 och 5, där 1 är "helt oviktigt" och 5 är "mycket viktigt" (N=279-295).

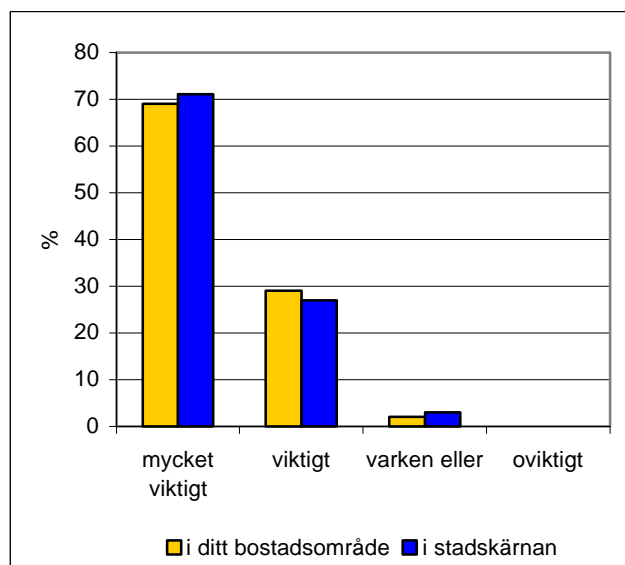
I **det egna bostadsområdet** är bra luftmiljö viktigast för respondenterna (se figur 3.6), över 70 % av respondenterna anser att det är *mycket viktigt*. Nästan lika viktigt anser respondenterna att det är med hög trafiksäkerhet och tillgängligheten som cyklist/gångtrafikanter. Minst viktigt för respondenterna i bostadsområdet är tillgängligheten med buss.

Det respondenterna anser har högst prioritet i **Trelleborgs stadskärna** är hög trafiksäkerhet och bra luftmiljö (70 % anser detta vara *mycket viktigt*). Tillgänglighet som cyklist/gående i stadskärnan är också mycket viktigt för många av respondenterna (53 % anser detta vara *mycket viktigt*).

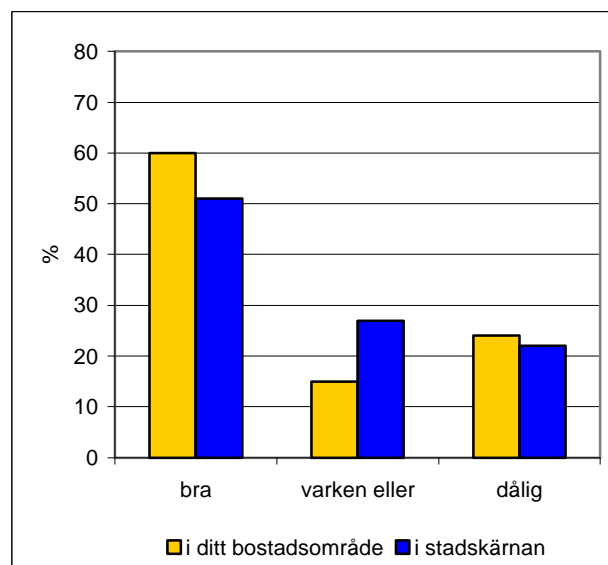
Generellt kan sägas att bilisterna inte förvånande anser att tillgänglighet med bil är viktigare än andra trafikantkategorier, kollektivresenärerna är den grupp som främst värnar om tillgänglighet för kollektivtrafiken och cyklisterna/gående anser att tillgängligheten för dessa grupper är viktigast.

Viktighet – Nöjdhet

I denna studie är frågan om vad respondenterna anser om trafiksäkerheten i staden särskilt intressant. I figur 3.7 ser vi att så gott som samtliga respondenter anser att det är *viktigt* eller *mycket viktigt* med hög trafiksäkerhet, såväl i det egna bostadsområdet som i Trelleborgs stadskärna. Hur nöjda är då respondenterna med trafiksäkerheten idag?



Figur 3.7: Hur viktigt är det med trafiksäkerhet i bostadsområdet samt i stadskärnan (N=295/283).



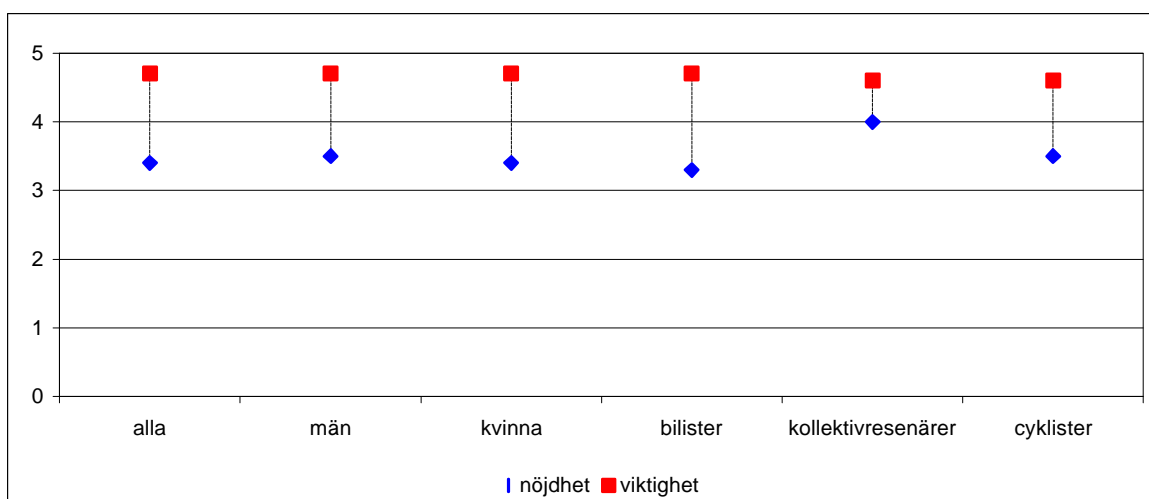
Figur 3.8: Hur nöjda är respondenterna med trafiksäkerheten i bostadsområdet samt i stadskärnan (293/287).

I figur 3.8 ser vi att många respondenter (60 %) är nöjda med trafiksäkerheten i det egna bostadsområdet. Många av de 23 % av respondenterna som anser att trafiksäkerheten i det egna bostadsområdet är dålig är småbarnsföräldrar.

Trafiksäkerheten i stadskärnan är lika viktig för respondenterna som i det egna bostadsområdet (figur 3.7). Något färre respondenter är dock nöjda med trafiksäkerheten i Trelleborgs stadskärna idag (51 %) och drygt 20 % är missnöjda med trafiksäkerheten i stadskärnan (se figur 3.8).

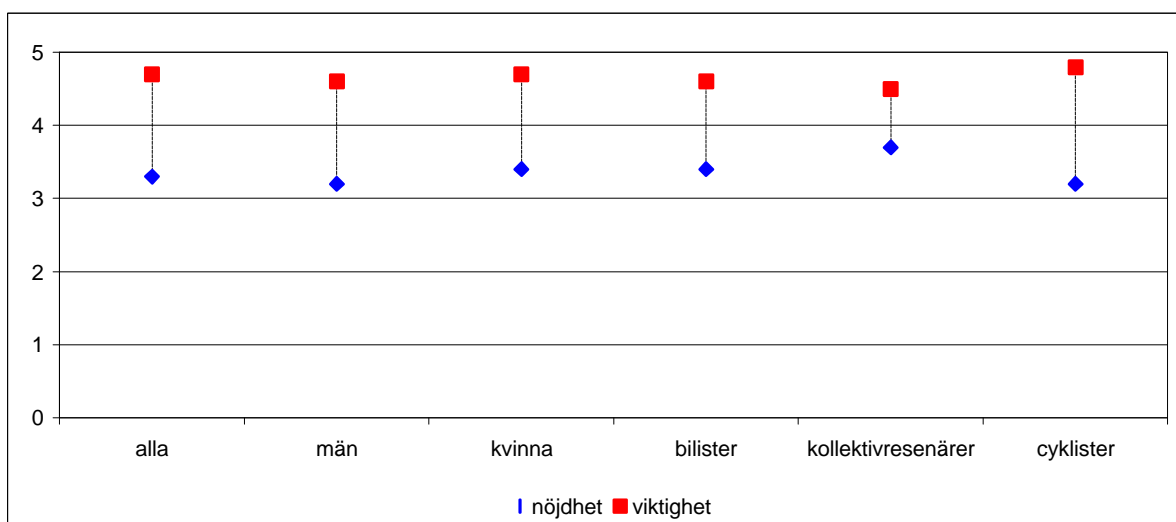
GAP-analyser

Vilka trafikantkategorier är det då som är minst nöjda med trafiksäkerheten? I figurerna 3.9 och 3.10 nedan redovisas gapet mellan hur viktigt respondenterna anser att trafiksäkerheten är samt hur nöjda de är med densamma. Här ser vi också en jämförelse mellan olika trafikantkategorier och kan på så vis avläsa vilken trafikantkategori som upplever problem med trafiksäkerheten som störst.



Figur 3.9: Trafiksäkerhet i bostadsområdet. Nöjdhet respektive viktighet. Alla samt en jämförelse mellan olika trafikantkategorier. N=297-298).

GAP-et mellan viktighet och nöjdhet med trafiksäkerheten i det egna bostadsområdet är för så gott som samtliga trafikantkategorier intressanta, dvs över $1,0^3$ (se figur 3.9). Mest nöjd med trafiksäkerheten är kollektivresenären (GAP-et 0,6). Det största GAP-et (1,4) ser vi hos bilisterna. Av trafikantkategorierna är det således bilisterna som upplever gapet mellan faktisk kvalitet och efterfrågan på trafiksäkerhet som störst, men skillnaderna mellan trafikantkategorierna är relativt små.



Figur 3.10: Trafiksäkerhet i stadskärnan. Alla samt en jämförelse mellan trafikantkategori (N=287-289)

Vad gäller trafiksäkerheten i stadskärnan ser vi att GAP-et mellan nöjdhet och viktighet generellt är något större (även här generellt klart över 1,0). Viktigheten är i princip densamma, men respondenterna är mindre nöjda med trafiksäkerheten i stadskärnan. I stadskärnan är det cyklisterna som är minst nöjda med trafiksäkerheten (GAP 1,6).

³ Se vidare avsnitt 1.5.

Sammanfattning

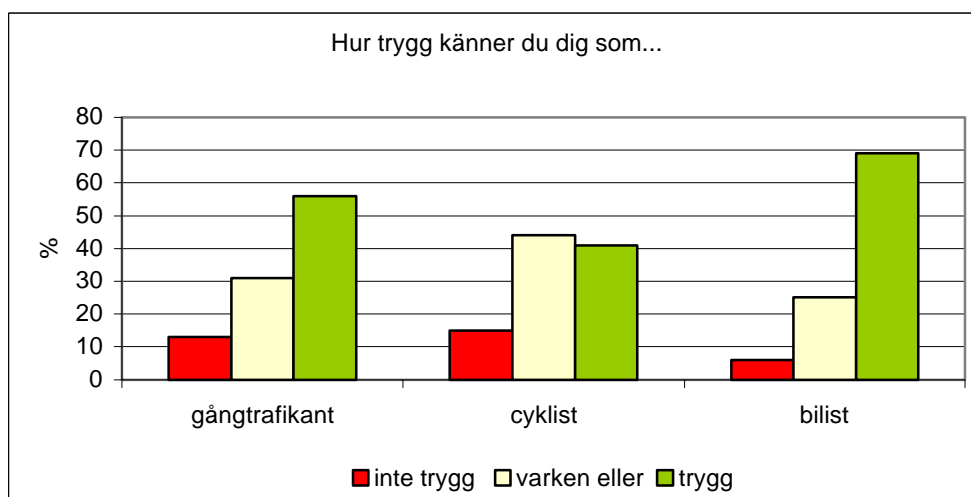
- I bostadsområdet är det viktigast med bra luftmiljö, enligt respondenterna.
- Hög trafiksäkerhet och bra luftmiljö är enligt respondenterna viktigast i stadskärnan.
- Minst viktigt, såväl i bostadsområdet som i stadskärnan, är tillgängligheten för bil och busstrafik.
- GAP-analysen visar på notervärda gap mellan kvalitetsupplevelse och efterfrågan på trafiksäkerhet, såväl i bostadsområdet som i stadskärnan.

3.3 Olika trafikantkategorier

Trafikantkategorier har skilda behov och intressen och upplever olika problem med trafiken i Trelleborg. Olika trafikantkategorier har också skilda uppfattningar om vilka trafikantkategorier som medför mest problem. I detta avsnitt kommer vi att titta närmare på vilka problem som trafikantkategorierna gående, cyklister och bilister upplever, samt deras inställning till varandra.

Trygghetsupplevelse

Upplevelsen av hur trygg man känner sig som trafikant i Trelleborg varierar ganska mycket mellan de olika trafikantkategorierna (se figur 3.11).

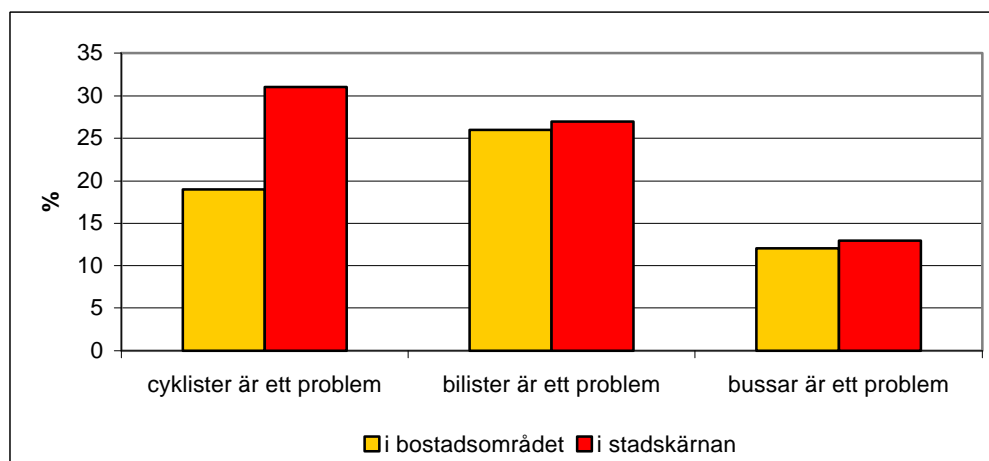


Figur 3.11: Hur trygga är olika trafikantkategorier? (N=281/221/234). (De respondenter som aldrig cyklar/kör bil besvarar inte frågor om bilism/cykling.)

Mest otrygg av trafikantkategorierna i Trelleborg känner sig cyklisterna, 15 % känner sig otrygga i Trelleborgstrafiken (se figur 3.11). Också bland gångtrafikanterna finns dem som upplever otrygghet i trafiken. Bara drygt hälften av de gående och färre av cyklisterna (41 %) känner sig trygga när de vistas i trafiken. Mest trygg känner sig bilisten.

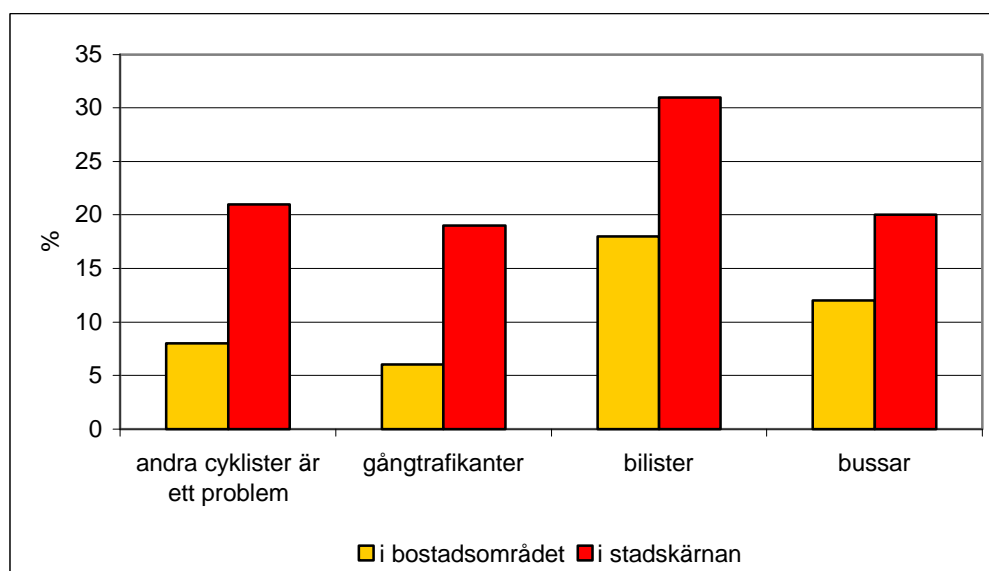
Trafikantkategoriernas inställning till varandra

Hur ser då olika trafikantkategorier på varandra? I figur 3.12-3.14 presenteras i tur och ordning gångtrafikanternas, cyklisternas och bilisternas inställning till de övriga trafikantkategorierna.



Figur 3.12: Hur upplever **gångtrafikanter** andra trafikantkategorier? Bostadsområdet i jämförelse med stadskärnan (N=263-289).

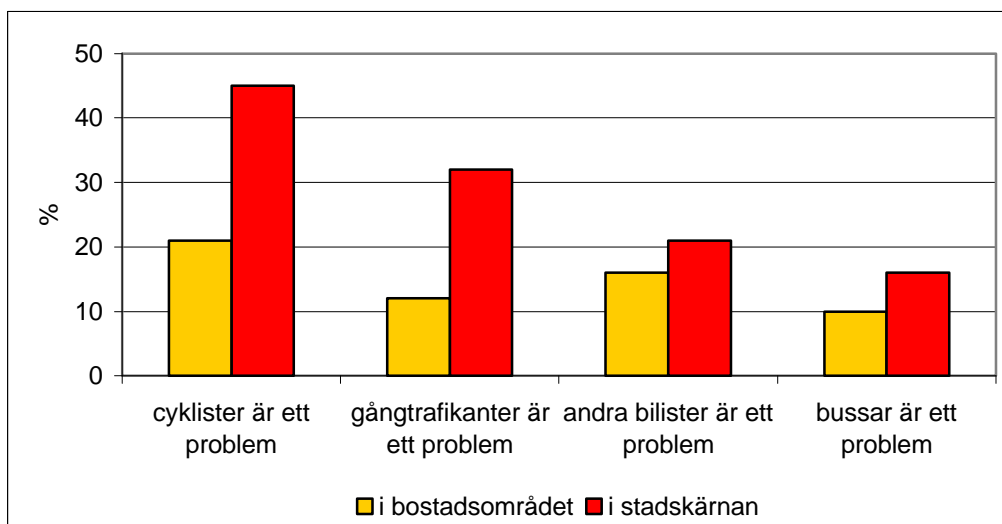
Gångtrafikanterna i Trelleborg upplever cyklisterna som det största problemet i stadskärnan (se figur 3.12). Också biltrafiken i stadskärnan upplevs som ett problem av många gångtrafikanter. I bostadsområdet är biltrafiken det största problemet för gångtrafikanterna.



Figur 3.13: Hur upplever **cyklister** andra trafikantkategorier? Bostadsområdet i jämförelse med stadskärnan (N=205-221). (Denna fråga har besvarats av de respondenter som cyklar.)

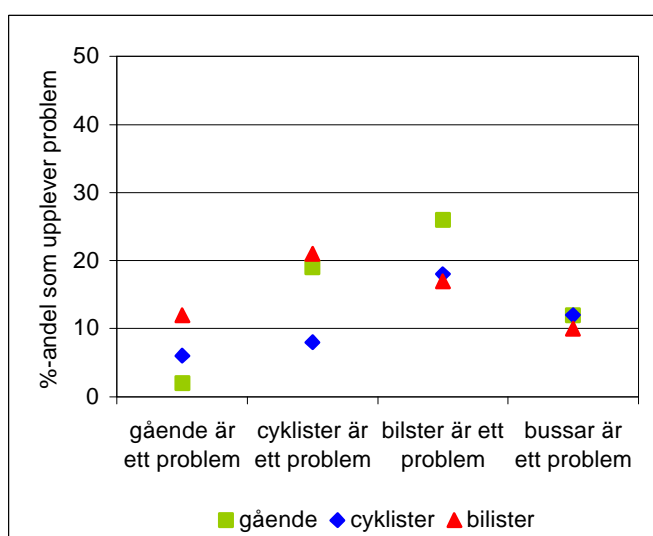
Cyklisterna i Trelleborg ser problemen med övriga trafikantkategorier som relativt små i bostadsområdet. I stadskärnan tycks cyklisterna dock uppleva trafiken som mer problematisk (se figur 3.13). Störst problem för cyklisterna

såväl i stadskärnan som i bostadsområdet, är biltrafiken. Var tredje cyklist (32%) upplever bilisterna som ett problem. Också övriga cyklister, bussar och gångtrafikanter kan upplevas som ett problem av många cyklister.

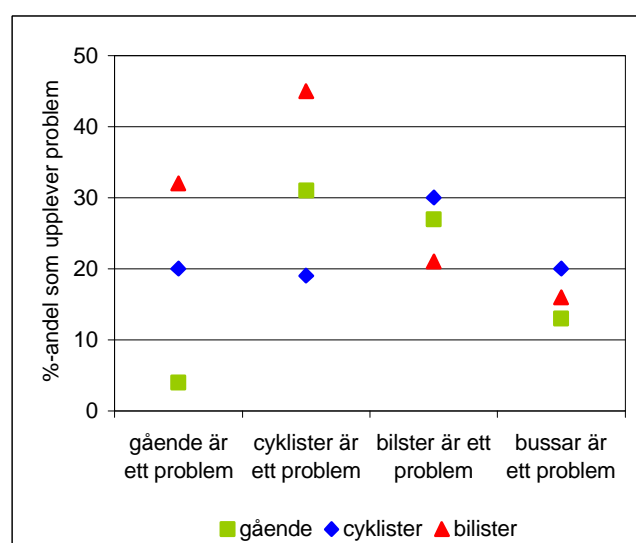


Figur 3.14: Hur upplever **bilister** andra trafikantkategorier? Bostadsområdet i jämförelse med stadskärnan (N=231-281). (Denna fråga har besvarats av de respondenter som kör bil.)

Bilisterna besväras mest av cyklisterna, såväl i bostadsområdet som i stadskärnan. I stadskärnan upplever nära hälften av bilisterna (45 %) att cyklisterna är ett problem. Var tredje bilist upplever även gångtrafikanter i stadskärnan som ett problem. I det egna bostadsområdet är de upplevda problemen förhållandevis små. I figur 3.15 och 3.16 ser vi en sammanfattning av trafikantkategorierna inställning till varandra.



Figur 3.15: Hur upplever olika trafikantkategorier varandra. **Bostadsområdet**



Figur 3.16: Hur upplever olika trafikantkategorier varandra. **Stadskärnan.**

Vid en jämförelse mellan figur 3.15 och 3.16 ser vi att problemen i stadskärnan generellt upplevs som något större. I stadskärnan (figur 3.16) är det cyklister som av bilister och gångtrafikanter upplevs som det största problemet. Även bilisterna upplevs som ett problem av många cyklister och gångtrafikanter. Busstrafiken i stadskärnan upplevs som relativt oproblematiske.

Sammanfattning

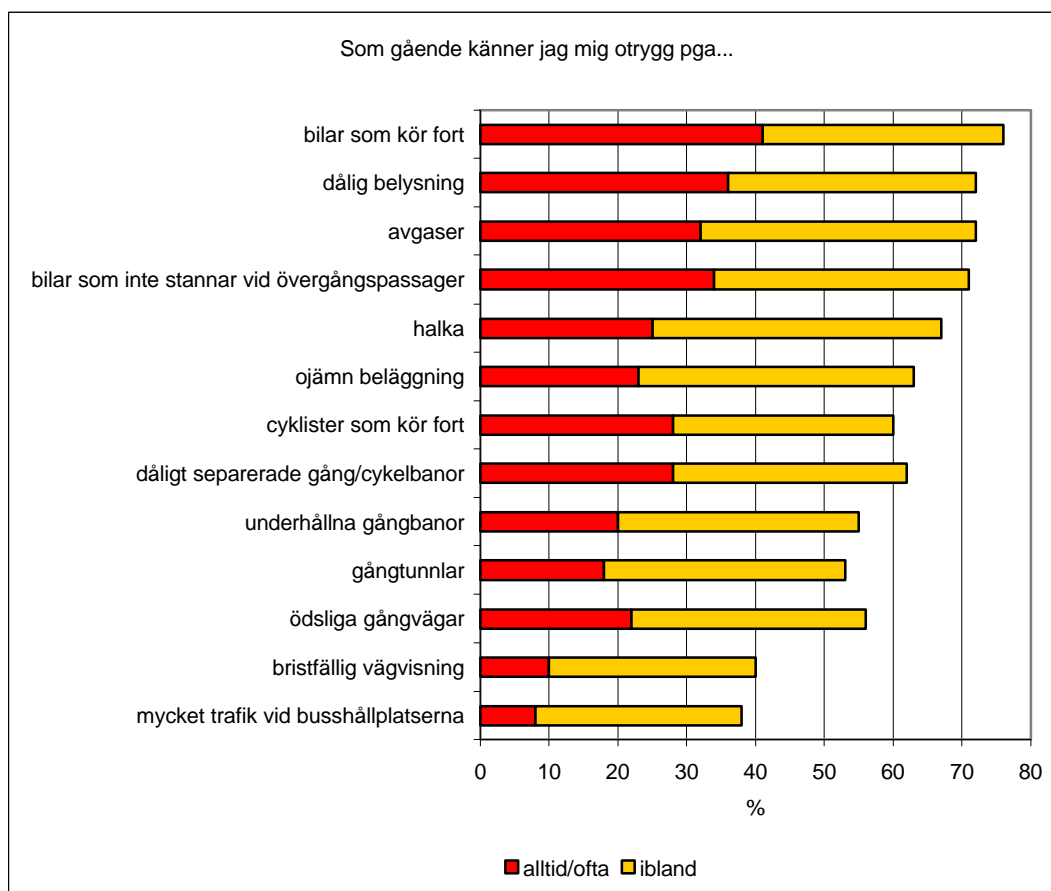
- Mest otrygga i trafiken är cyklisterna.
- Tryggast i trafiken är bilisterna.
- Cyklisterna är den trafikantkategori som i Trelleborgs stadskärna upplevs som *mest problematisk* av övriga trafikanter.

3.4 Trafiksäkerhetsproblem

Olika trafikantkategorier har skilda uppfattningar om vad som är trafiksäkert och vad som medför problem i trafiken. I detta avsnitt följer därför en genomgång av vad gäende, cyklister samt bilister upplever som problem i trafiken, samt vad som är viktigt för att de ska känna sig trygga.

Gångtrafikanter

Drygt 5 % av respondenterna promenerar till sin dagliga sysselsättning, och nästan alla respondenter (liksom övriga trelleborgare) tar sig ibland fram till fots. Endast en knapp majoritet av gångtrafikanterna uppger att de känner sig trygga som gångtrafikanter (se figur 3.11), och det finns flera faktorer som skapar otrygghet. I detta avsnitt skall vi titta närmare på i vilka situationer gångtrafikanterna i Trelleborg upplever otrygghet och vad som är viktigt för att de skall trivas. Vad upplever gångtrafikanterna i Trelleborg som en trygg och trafiksäker miljö?

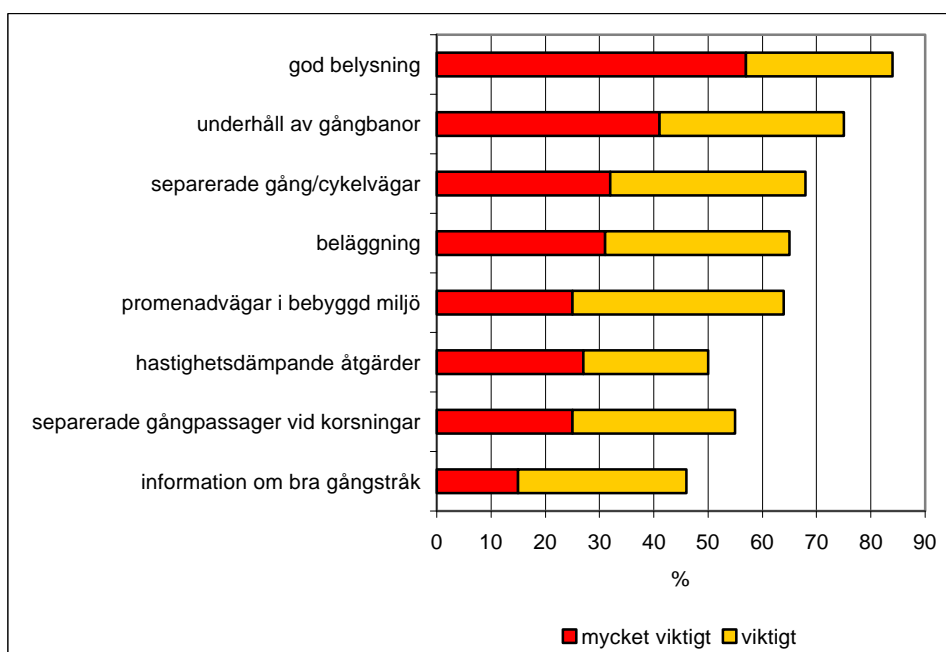


Figur 3.17: Vad gör mig otrygg som gångtrafikanter? (N=218236).

Bilar som kör fort och som inte stannar vid övergångspassager är de problem i trafiken som gör att flest gångtrafikanter alltid/ofta känner sig otrygga (se figur 3.17). Avgaser är också en källa till obehag för många gångtrafikanter, liksom dålig belysning.

Kvinnor upplever generellt samtliga problem som större än vad män gör. Speciellt gäller detta dålig belysning, gångtunnlar samt ödsliga gångtunnlar. Dessa problem kan benämnas som särskilda kvinnoproblem.

Observera att denna figur (liksom flera följande) kan behöva en förklaring. Det gula/grå fältet (ibland) börjar inte på noll. Det är således 42 % av respondenterna som alltid/ofta känner otrygghet pga av bilar som kör fort, och ytterligare 35 % som ibland upplever otrygghet. Sammanlagt är det således 77% som *ibland eller oftare* känner otrygghet pga bilar som kör fort.



Figur 3.18: Vad är viktigt för mig som gångtrafikanter? (N=217-234).

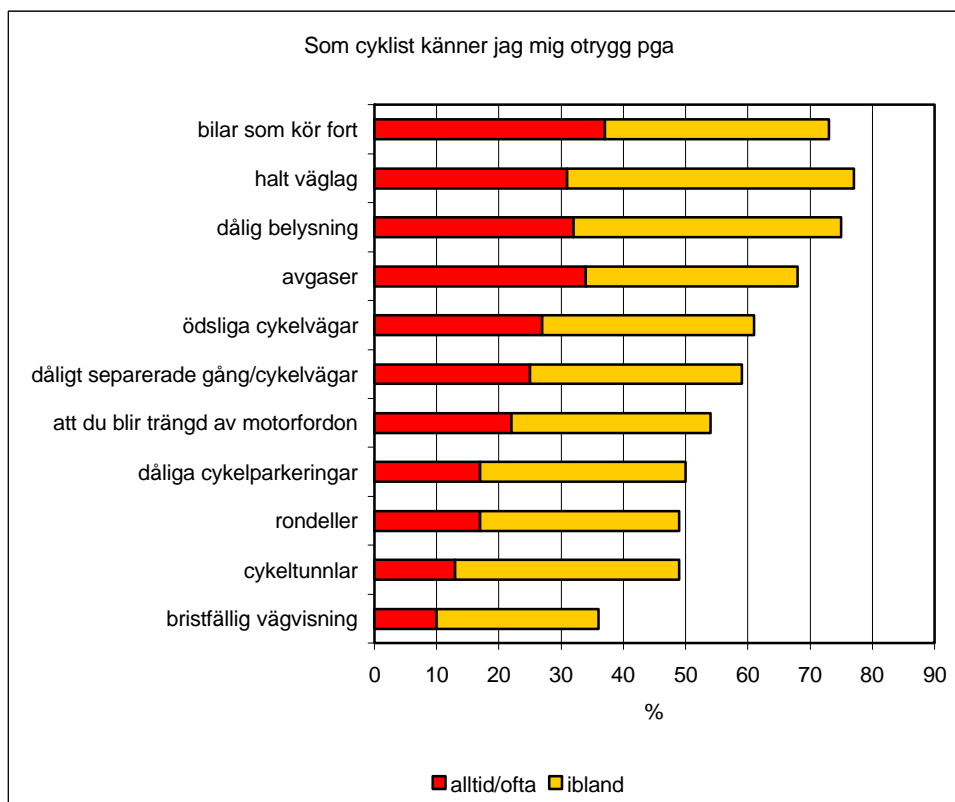
Det gångtrafikanterna anser vara allra viktigast för att känna sig trygga är god belysning, vilket mer än 80 % av respondenterna uppger vara viktigt/mycket viktigt (se figur 3.18). Vid en jämförelse mellan könen anser kvinnor generellt att god belysning (liksom även promenadvägar i bebyggd miljö) är av större vikt. En trolig förklaring kan vara att kvinnor av rädsla drar sig för att färdas på mörka gångstråk och därför tycker belysning är viktigare än vad män gör.

En övervägande majoritet av respondenterna menar också att det är viktigt med underhåll av gator, separerade gång/cykelvägar är viktigt, beläggning och att promenadvägarna går genom bebyggd miljö.

Trots att fler än 75 % av respondenterna känner sig otrygga pga bilar som kör fort (se figur 3.17) är det bara hälften av respondenterna som anser att det är viktigt att sänka bilarnas hastighet med hastighetssänkande åtgärder. (Många gångtrafikanter är ju också bilister...)

Cyklister

Cyklisterna i Trelleborg är den trafikantkategori som känner sig minst trygga i trafiken (se figur 3.11). Vilka faktorer är det som gör att cyklisterna upplever otrygghet?

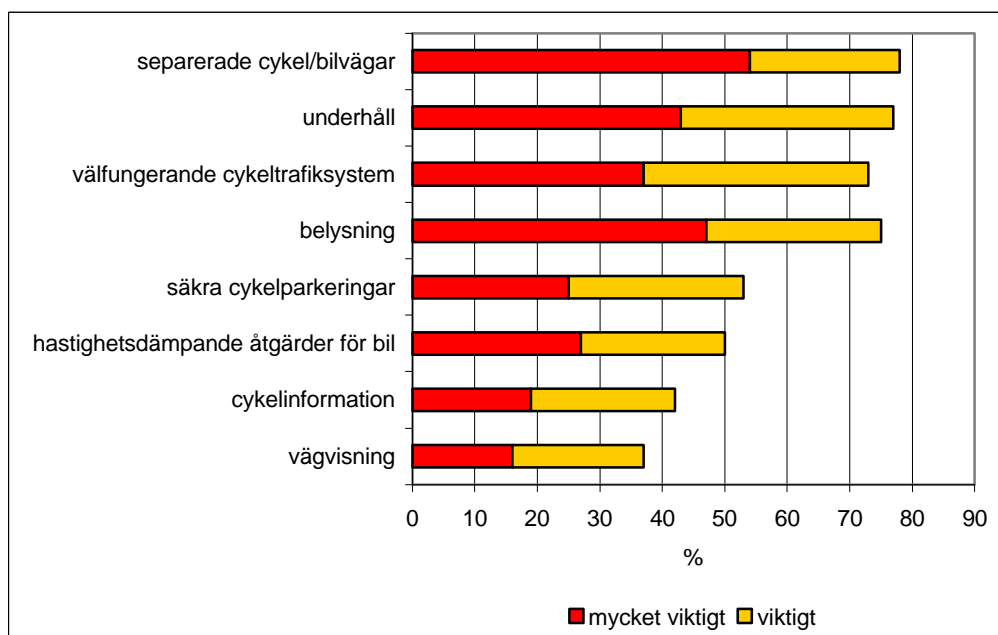


Figur 3.19: Vad får mig att känna mig otrygg som cyklist? (N=241-253). (Dessa frågor har besvarat av de respondenter som cyklar.)

I figur 3.19 ser vi att den faktor som främst medverkar till cyklisterna otrygghet är bilar som kör fort. Av cyklisterna är det nära 75 % som ofta eller ibland känner sig otrygga pga bilar som kör fort. Dålig belysning och halt väglag är också källor till obehag för många cyklister, liksom avgaser, ödsliga cykelvägar och dåligt separerade gång/cykelvägar.

Värt att notera är också att nära hälften, 49 % av respondenterna, ibland eller oftare upplever obehag i rondeller.

Drygt hälften av cyklisterna (50 % av respondenterna) känner sig ibland eller oftare oroliga när de placerar sin cykel i någon av stadens parkeringar.

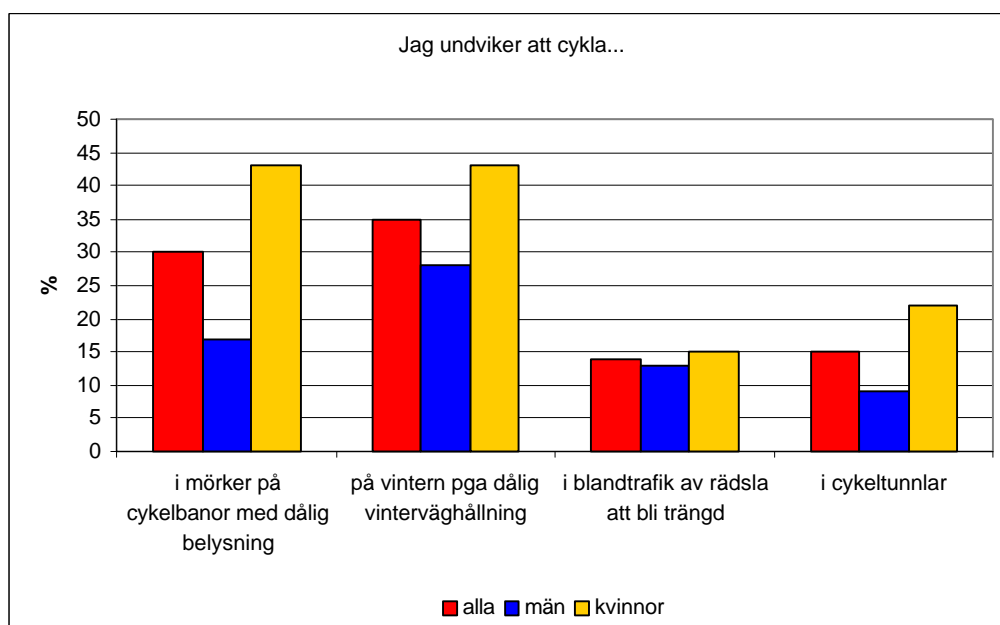


Figur 3.20: Vad är viktigt för mig som cyklist? (N=248-270).

Vad tycker då cyklisterna är viktigt för att de ska trivas i Trelleborg? Allra viktigast för cyklisterna är att det med god belysning samt en god separering mellan trafikantkategorierna (se figur 3.20). Nära 80 % av respondenterna tycker att separeringen är *viktigt* eller *mycket viktigt*. Detta stämmer väl överens med att många cyklister upplever problemen med bilister som stora (se bl a figur 3.13).

Bra underhållna cykelvägar samt ett väl fungerande cykeltrafiksystem är också viktigt för att cyklisterna skall trivas. Drygt 40 % av cyklisterna uppger också att de tycker att det är viktigt med information riktad till cyklister. Information värderas ofta lågt i jämförelse med synliga åtgärder, dels eftersom det är ett vitt begrepp och innefattar så många olika åtgärder, dels för att det inte är synligt på samma sätt som en ny cykelväg. Information är dock en nödvändighet för att övriga åtgärder skall upplevas som positiva (se vidare avsnitt 3.8).

Respondenterna tillfrågades om det finns tillfällen som de lämnar cykeln hemma och för många av cyklisterna finns det faktorer som kan påverka dem att välja andra färdmedel (se figur 3.21).

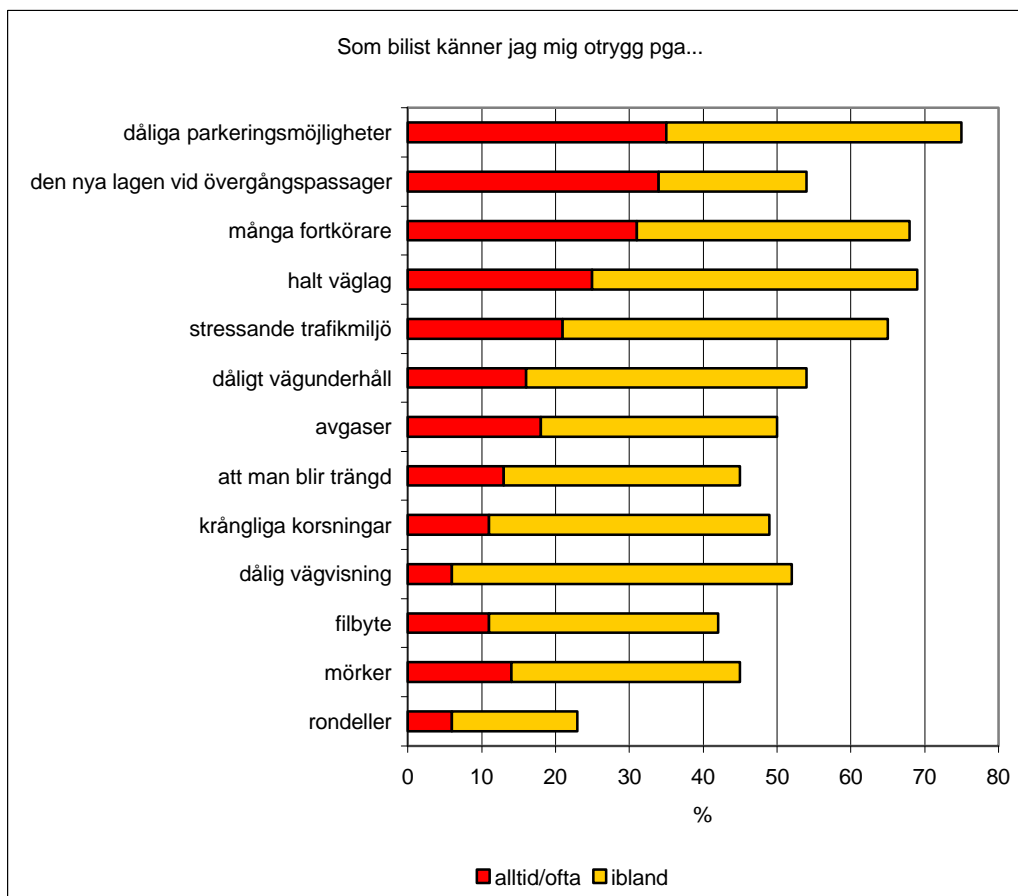


Figur 3.21: Andel respondenter som svarat "stämmer helt" på frågan huruvida de undviker att cykla i olika situationer (N=217-230).

En tredjedel av cyklisterna (30-35 %) undviker att cykla på vintern pga dålig vinterväghållning liksom på cykelbanor med dålig belysning (stämmer väl med figur 3.19 och 3.20). Liksom vad gäller gångtrafikanter ser vi i figur 3.21 att belysning (liksom cykeltunnlar) är ett uppenbart kvinnoproblem.

Bilister

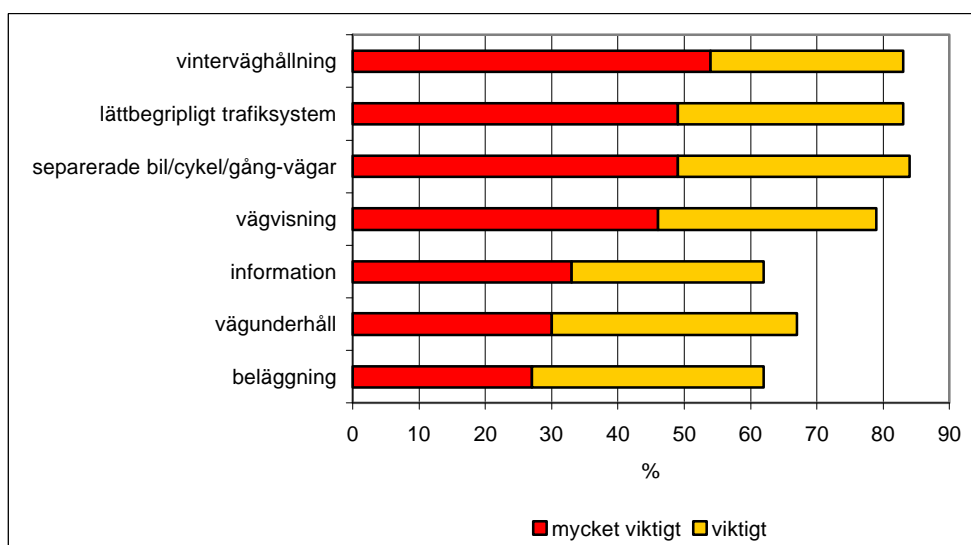
Bilisterna i Trelleborg är den trafikantkategori som känner sig tryggast (se figur 3.11). Det finns dock faktorer som leder till en känsla av otrygghet hos många bilister.



Figur 3.22: Faktorer som gör mig otrygg som bilist, (N=235-237). (Dessa frågor besvaras av de respondenter som kör bil.)

Drygt 75 % av bilisterna upplever ibland eller oftare en känsla av osäkerhet eller snarare (vilket flera respondenter påpekar) irritation pga av bristen på parkeringsplatser. Många bilister känner sig också ofta otrygga pga många fortkörare och halt väglag (se figur 3.22).

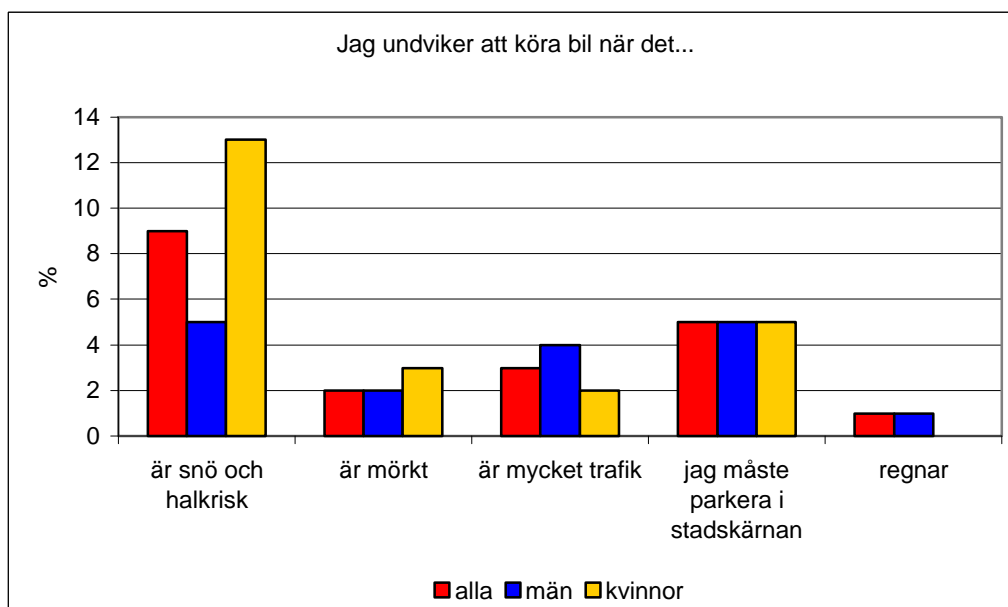
Den nya lagen om att lämna företräde vid övergångspassager är omdiskuterad. Värt att notera är att hela 34 % av bilisterna ofta/alltid känner sig otrygga pga av den nya lagen om att lämna företräde vid övergångspassager (en majoritet, totalt 54 % ibland eller oftare). Detta kan jämföras figur 3.16 där vi ser att var tredje gångtrafikanter (33 %) ofta/alltid känner sig otrygga för att bilister inte stannar (73 % ibland eller oftare). Uppenbarligen är övergångspassager – trots förändrade lagregler – fortfarande en källa till otrygghet för många trafikantkategorier.



Figur 3.23: Vad är viktigt för mig som bilist? (N=233-242)

Flera faktorer är i princip lika viktiga för bilisterna i denna studie. Över 80 % av respondenterna anser att det är *viktigt* med vinterväghållning, ett lättbegripligt trafiksystem samt separerade vägar för cyklister/bilister/gående och drygt hälften av respondenterna anser dessa faktorer vara *mycket viktiga* (se figur 3.23).

I figur 3.22 ser vi att många bilister upplever halka som ett problem. I figur 3.23 påvisar många respondenter vikten av en god vinterväghållning. Ett begränsat antal respondenter (9 %) besväras så pass mycket av snö och halkrisk att de låter bilen stå under vintersäsongen (se figur 3.24).

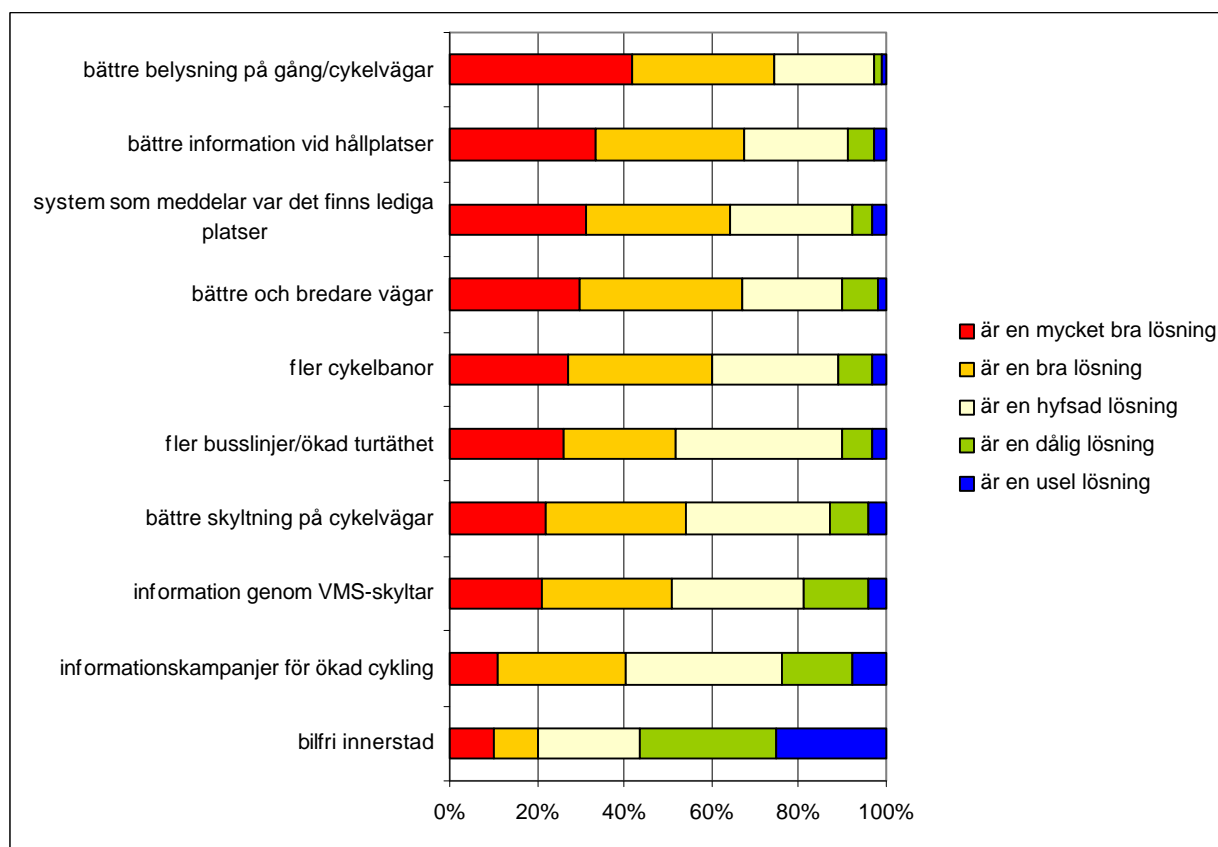


Figur 3.24: Andel respondenter som svarat "stämmer helt" på frågan om huruvida de undviker att köra bil i olika situationer (N=239-241).

Ett par respondenter påpekar även i enkäten att de anser att vinterväghållningen på kommunens vägar ofta är bristfällig.

Att lösa framkomlighetsproblem

Det finns olika sätt att komma till rätta med trafikproblemen för olika trafikantkategorier i Trelleborg. Ovan har respondenterna fått ta ställning till vilka faktorer de anser viktiga för att lösa *trafiksäkerhetsproblemen*. I detta avsnitt skall vi titta närmare på vilka lösningar respondenterna helst ser för att lösa *framkomlighetsproblemen* för olika trafikantkategorier. Respondenterna har fått ta ställning till huruvida de anser given lösning vara usel, dålig, hyfsad, bra eller mycket bra.



Figur 3.25: Respondenternas inställning till olika lösningar för att lösa problem med framkomlighet för olika trafikantkategorier (N=280-294).

Den åtgärd som flest respondenter anser vara "en mycket bra lösning" är bättre belysning på gång och cykelvägar. Sammanlagt är det nära 75 % som anser detta vara en bra lösning (se figur 3.25). I första hand är det kvinnor, gäende och cyklister som tycker att belysning är en bra åtgärd.

Många respondenter (nära 70 %) anser att information vid hållplatser är en bra eller mycket bra lösning för att lösa framkomligheten för olika trafikantkategorier. Mest positiva till denna åtgärd är självfallet kollektivresenärer. Bilisterna är däremot mest positiva till fler och bättre vägar, en åtgärd som många respondenter (63 %) anser vara en bra lösning för att lösa framkomlighetsproblemen.

Minst positiva är respondenterna till bilfri innerstad (se figur 3.24). Visserligen anser 20 % av respondenterna att det är en bra åtgärd, men en majoritet, 54 %, tycker att det är en dålig eller tom usel lösning. Mest negativa är äldre manliga bilister. Mest positiva till bilfri innerstad är unga, kvinnor samt de respondenter som saknar tillgång till bil.

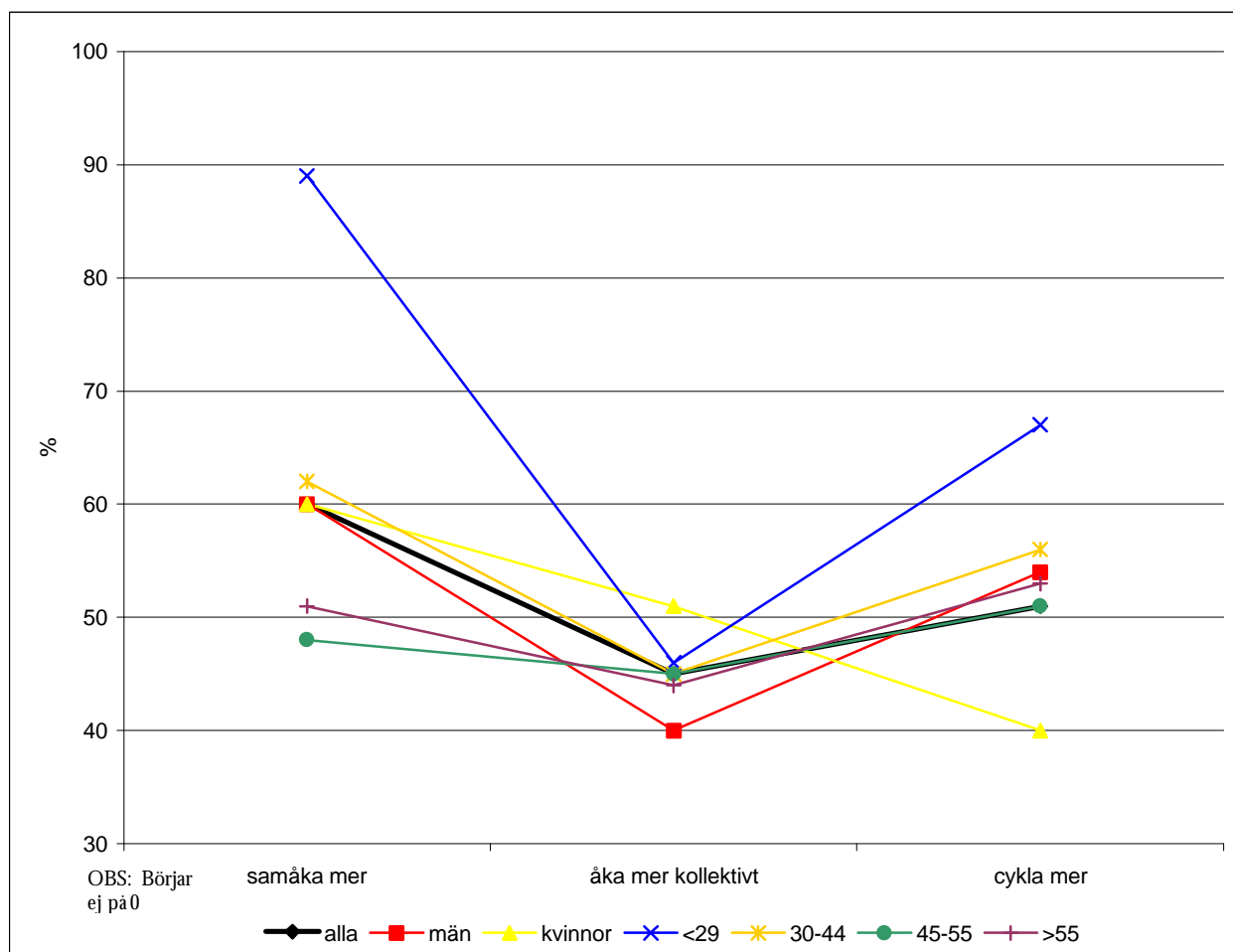
Sammanfattning

- För gångtrafikanterna är den största källan till obehag bilar som kör för fort samt dålig belysning. God belysning är viktigast för att gångtrafikanterna ska känna sig trygga.
- För cyklisterna är bilister som kör fort det största problemet och följriktigt anser cyklisterna också att det viktigaste för att de ska känna sig trygga i trafiken är separerade vägar.
- Bilisterna anser att bristen på parkeringar är det mest "irriterande". Viktigast för att bilisterna ska känna sig trygga är separerade vägar.
- Bättre belysning på gång/cykelbanor och bättre information vid hållplatser är de åtgärder som flest respondenter är positiva till för att lösa framkomlighetsproblemen.
- Bilfri innerstad är den åtgärd som flest respondenter är negativa till.

3.5 Att förändra resbeteendet

I enkäten ställdes frågan om respondenterna kunde tänka sig att samåka med bil, cykla eller åka kollektiv i högre utsträckning 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 som kan tänka sig att använda detta mer. Detta resultat är inte förvånande eftersom man ofta är mer positivt inställd till det färdssätt man vanligtvis använder.

En anmärkningsvärt hög andel (60 %) av respondenterna kan tänka sig att samåka med bil i högre utsträckning än de gör idag, 51 % kan tänka sig att cykla mer, och något färre (46 %) kan tänka sig att åka mera kollektivt (se figur 3.25).



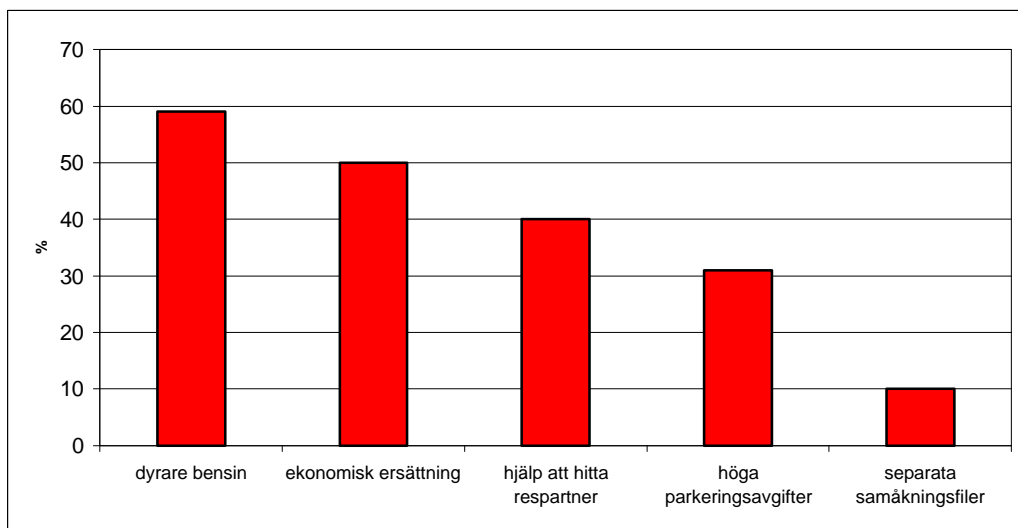
Figur 3.26: Respondenternas inställning till ökad samåkning, ökat kollektivresande samt ökad cykling (N=296).

Mest anmärkningsvärd är den stora skillnaden mellan olika ålderskategorier vad gäller inställning till ökad samåkning. Nära 90 % i ålderskategorin <29 kan tänka sig att samåka mer (se figur 3.26). (Samma resultat ser vi för övrigt i den identiska Lundastudien.) Detta är mycket positiva siffror med tanke på att dessa respondenter är "framtidens trafikanter". Noteras bör att få i denna ålderskategori har barn och flera saknar egen bil, vilket kan påverka deras inställning. Genom riktad information samt andra påverkansåtgärder är utsikterna goda för att dessa idag unga trafikanter tar med sig bättre vanor in i framtiden. Bakåtsträvorna vad gäller samåkning ser vi i åldersgrupperna >45. Män är mindre positiva än kvinnor.

De unga respondenterna är även mest positiva till att cykla mer, men också många män i åldersgruppen 30-44 är positiva till ökad cykling. Kvinnor är något mindre positiva än övriga kategorier till att cykla mer (trots att de idag cyklar mer än män, se avsnitt 3.1). Kvinnor är istället den grupp som är mest positiv till att åka kollektivt i högre utsträckning (se figur 3.26).

Samåkning med bil

Respondenterna kan i första hand tänka sig att samåka till sin dagliga sysselsättning samt för inköp.



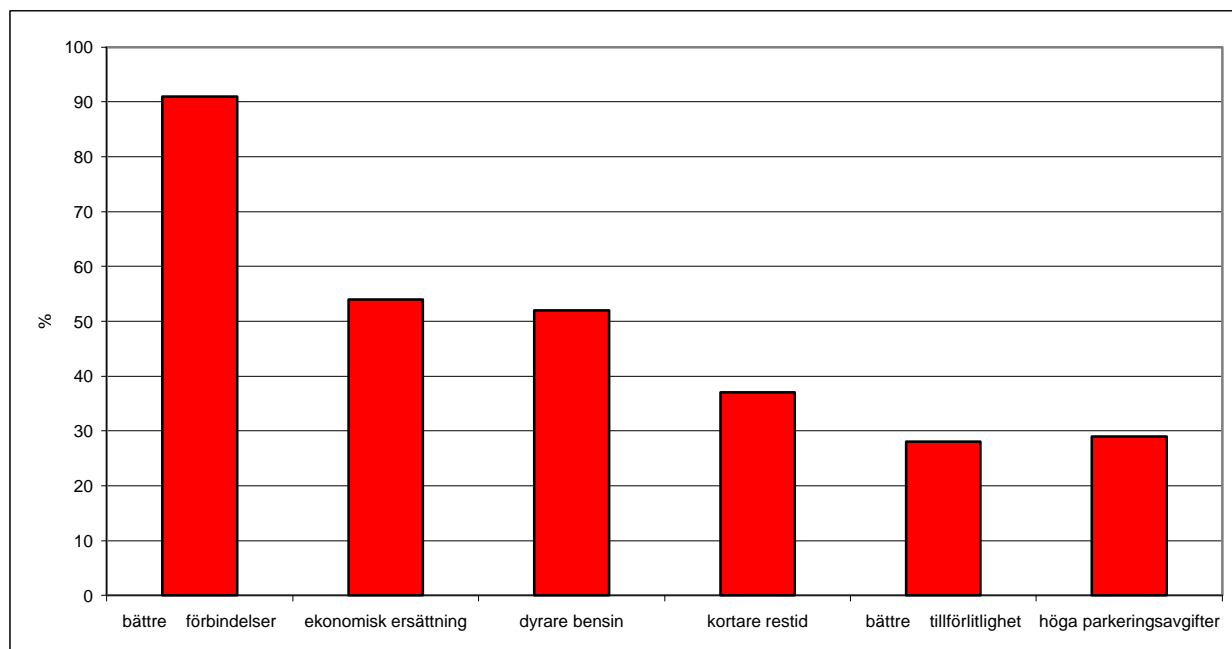
Figur 3.27: Incitament för ökad samåkning. %andel av de respondenter som kan tänka sig att samåka mer (N=181).

Ekonomiska incitament – dyrare bensin, samt ekonomisk ersättning – är de faktorer som i första hand kan få de potentiella samåkarna att ta med sig grannarna på shoppingrundan, samåka till jobbet och dylikt (se figur 3.27). Många potentiella samåkare önskar hjälp med att hitta respartner. Nära 20 % av de potentiella samåkarna menar att de i högre utsträckning skulle samåka om de fick hjälp att hitta respartner. Värt att notera är också att många respondenter på eget initiativ uppger miljöhänsyn som ett skäl till att samåka i ökad utsträckning.

Den grupp man helst vill påverka till ökad samåkning är bilisterna. Vad som främst kan få bilisterna att samåka mera är ekonomisk ersättning samt hjälp att hitta respartner. Bilisterna är inte positiva till dyrare bensin, höga parkeringsavgifter.

Att åka kollektivt

De respondenter som kan tänka sig att åka mer kollektivt syftar i första hand på resor från och till den dagliga sysselsättningen.



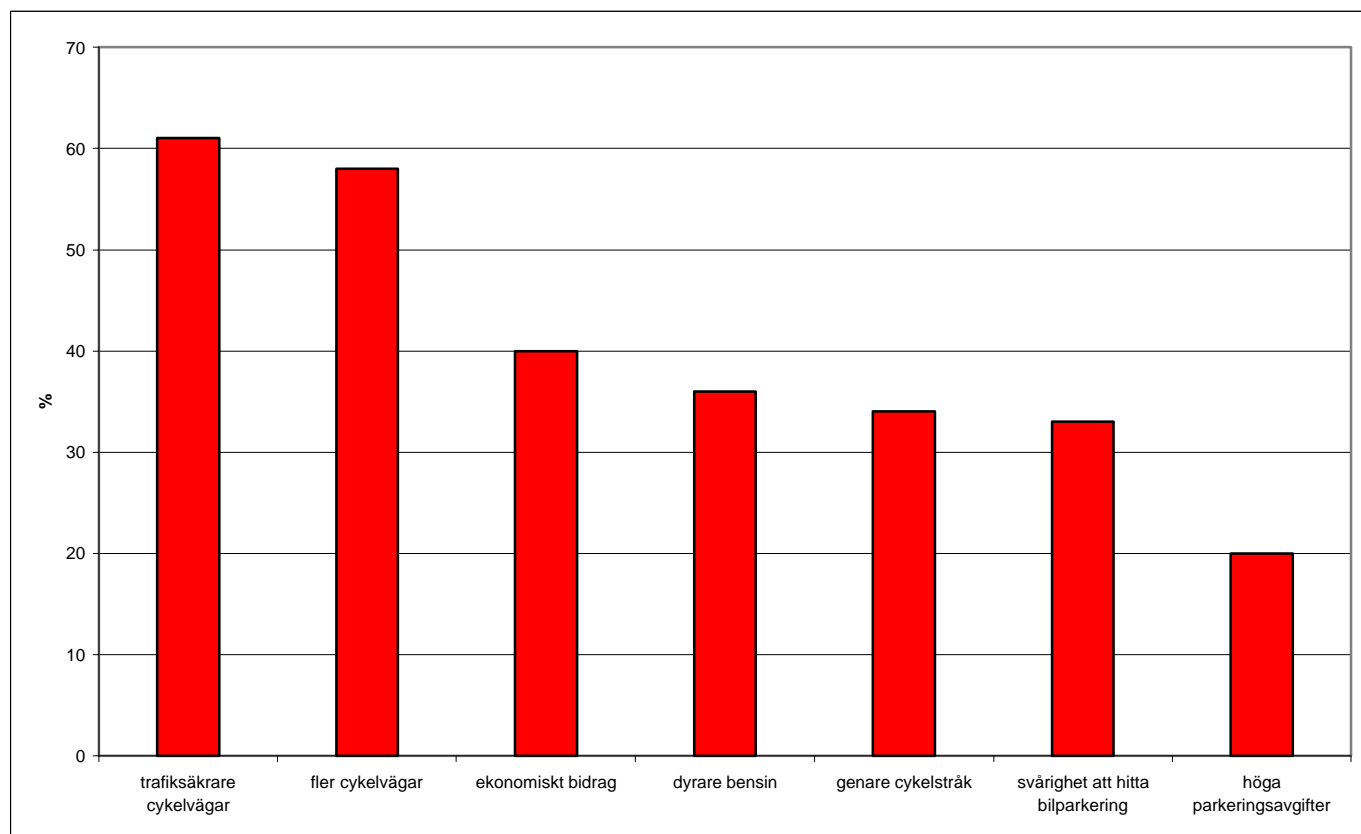
Figur 3.28: Incitament för ökat kollektivresande. %-andel av de respondenter som kan tänka sig att åka mer kollektivt (N=139).

Incitament som kan få respondenterna att åka mer kollektivt är i första hand bättre förbindelser, vilket hela 90 % av de potentiella kollektivresenärerna uppger som ett incitament för ökat kollektivresande. Ekonomiska ersättning samt dyrare bensin är också incitament som kan påverka många till ökat kollektivresande (se figur 3.28).

Om vi tittar på de respondenter som redan idag reser kollektivt ser bilden något annorlunda ut. Bättre förbindelser, bättre tillförlitlighet samt kortare restid är viktigast för att de ska åka kollektivt i högre utsträckning. Många av dagens kollektivresenärer efterfrågar också bättre information. Det som kan få dagens bilister att lämna bilen och ta bussen är i första hand bättre förbindelser och ekonomisk ersättning.

Att cykla

De flesta av de respondenter som uppger att de kan tänka sig att cykla mer avser samtliga ärenden – men främst till och från den dagliga sysselsättningen samt ”kortare sträckor”.



Figur 3.30: Incitament för ökat cyklande (N=157).

Fler och trafiksäkrare cykelvägar är viktigt för att få potentiella cyklister att cykla mer. Ekonomisk ersättning är även en faktor som också kan få många respondenter (främst dagens bilister) att i ökad utsträckning välja cykeln.

Det är stor skillnad mellan vilka incitament som kan få bilister respektive kollektivresenärer och cyklister att cykla mer. Svårigheter med att hitta parkering är det som kan få bilisterna att cykla mer. Dagens cyklister och kollektivresenärer är däremot mer intresserade av fler, genare och trafiksäkrare cykelvägar.

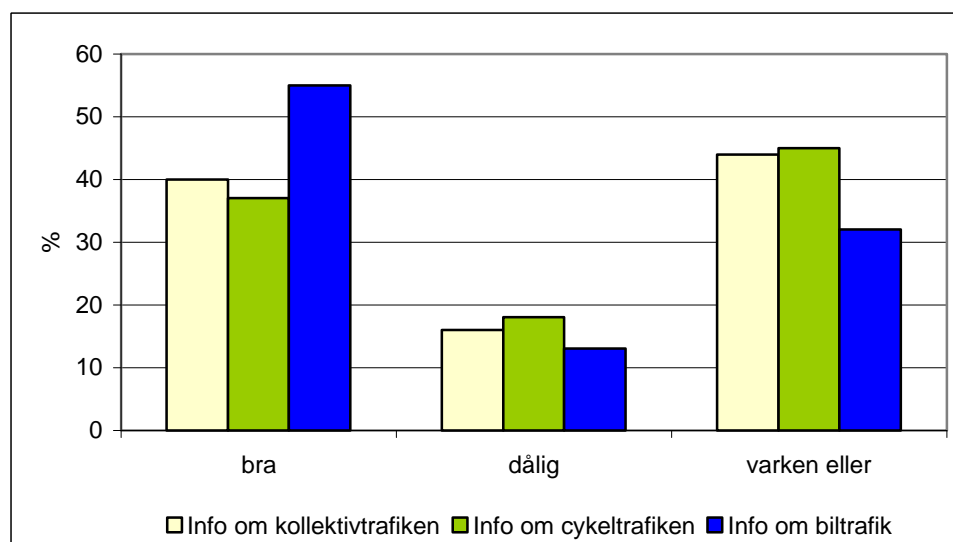
Värt att notera är att kollektivresenärerna i ökad utsträckning än övriga trafikantkategorier tror att information kan påverka dem till att i ökad utsträckning ta cykeln. Flera respondenter uppger *motion* som ett viktigt incitament för att cykla mer.

Sammanfattning

- En majoritet av respondenterna kan tänka sig att samåka, åka kollektivt och cykla mer än de idag gör.
- Mest positiva till att samåka är respondenter <29.
- Dyrare bensin och ekonomisk ersättning kan få många respondenter att samåka mer.
- Bättre förbindelser och ekonomisk ersättning kan få många respondenter att åka mer kollektivt.
- Fler och trafiksäkrare cykelvägar kan öka antalet cyklister. Svårigheter med att hitta parkeringsplatser kan få bilisterna att cykla mer.

3.6 Information

Många respondenter tycker att de får god information om trafiken i Trelleborg idag. Mest nöjda är respondenterna med informationen om biltrafiken. Minst nöjda är respondenterna med cykelinformationen. Av de respondenter, totalt 17 %, som svarat att cykelinformationen är dålig är samtliga cyklister. Av de 15% som svarat att informationen om kollektivtrafiken är dålig är merparten kollektivresenärer. Kollektivresenärerna är även den grupp som i många enkätsvar lyfter vikten av information. För att en åtgärd i den fysiska miljön skall få önskad effekt är det nödvändigt att den kombineras med riktade informationsåtgärder (se vidare kapitel 2).



Figur 3.31: Respondenternas inställning till den information som kommunen idag ger ut om kollektivtrafik, cykeltrafik samt om biltrafik (N=197).

Det finns resultat i denna rapport som visar att respondenterna värderar information lågt i förhållande till övriga åtgärder, men det finns också resultat som pekar på det motsatta. Att information värderas lågt i förhållande till fysiska åtgärder är inte konstigt. Information "syns inte" utan är något som

man måste arbeta med mera långsiktigt. Information är också vilket nämnts tidigare, ett nödvändigt komplement till övriga åtgärder.

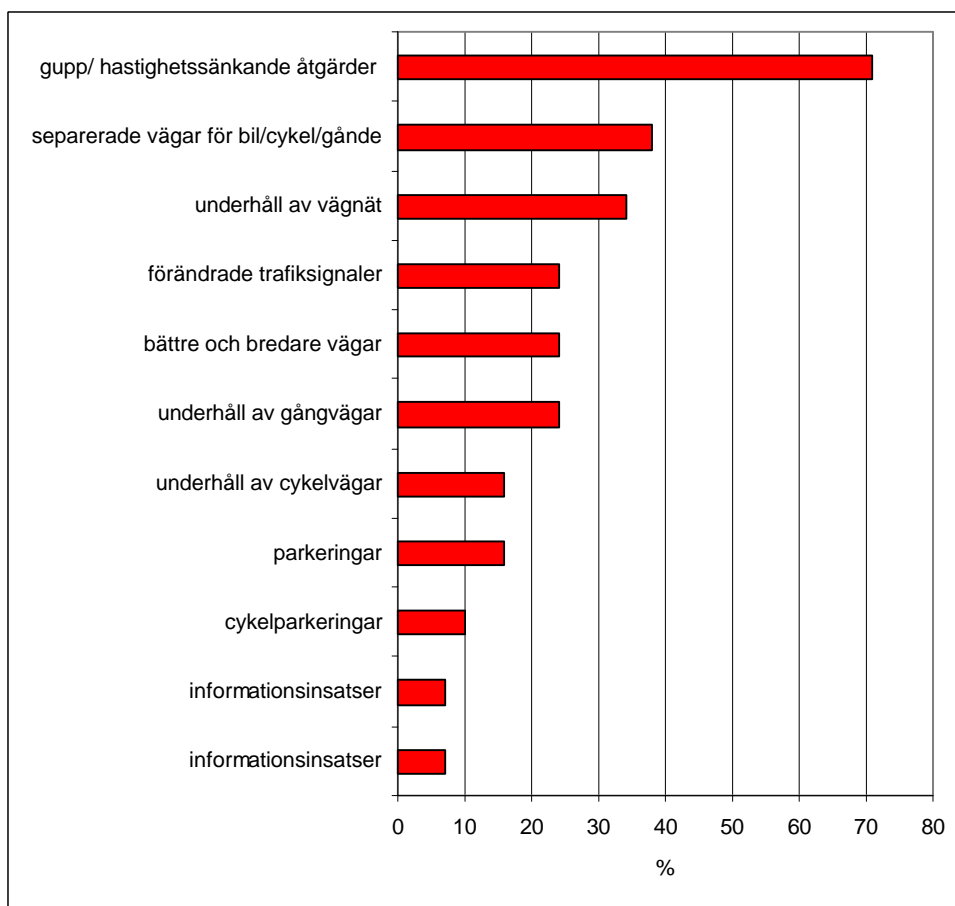
Noteras bör också att information är ett omfattande begrepp, som t ex kan innebära vägvisning, kampanjer eller information för att på ett smidigt sätt kunna ta sig från en sträcka till en annan. Begreppet har olika innebörd för olika individer och i en kvantitativ studie kan det vara svårt att mäta hur respondenterna värderar information. I denna enkät fanns dock även ett öppet svarsalternativ, där respondenterna fick uppge *om vad* de önskar mer information samt *hur* de önskar denna information. Flera av respondenterna har utnyttjat denna möjlighet. Många respondenter önskar en fast spalt i tidningen där man kan läsa om trelleborgstrafiken – aktuell information, information om pågående samt planerade ombyggnader mm – information som man menar att alla trafikanter skulle ha stor nytta av. Flera respondenter pekar på behovet av bättre information i samband med ombyggnadsåtgärder som på olika sätt berör trafikanterna. Någon respondent har påpekat att information om ombyggnader berör även cyklister och att de får mycket dålig information. Några respondenter hade önskat mer frekvent och aktuell information via radio. En respondent menar att man i högre utsträckning borde använda sig av stora informationsskyltar (VMS-skyltar) där man skulle ha mer aktuell information till trafikanterna, t ex vid köbildning vid färjeläget.

3.7 Åtgärder

Arbetet med att förbättra miljön och trafiksäkerheten för trafikanterna i Trelleborg pågår ständigt. Frågan är om trelleborgarna har noterat vad som görs och vad de anser om de åtgärder som har genomförts? För att få svar på det har respondenterna fått svara på vilka åtgärder de har noterat under det senaste året samt därefter fått betygsätta olika åtgärder.

Noterat

Det flest trelleborgare (hela 71 % av respondenterna) har noterat gupp eller andra hastighetssänkande åtgärder för bilar. Inga uppenbara skillnader finns mellan trafikantkategorier vad gäller huruvida man noterat denna åtgärd eller inte.

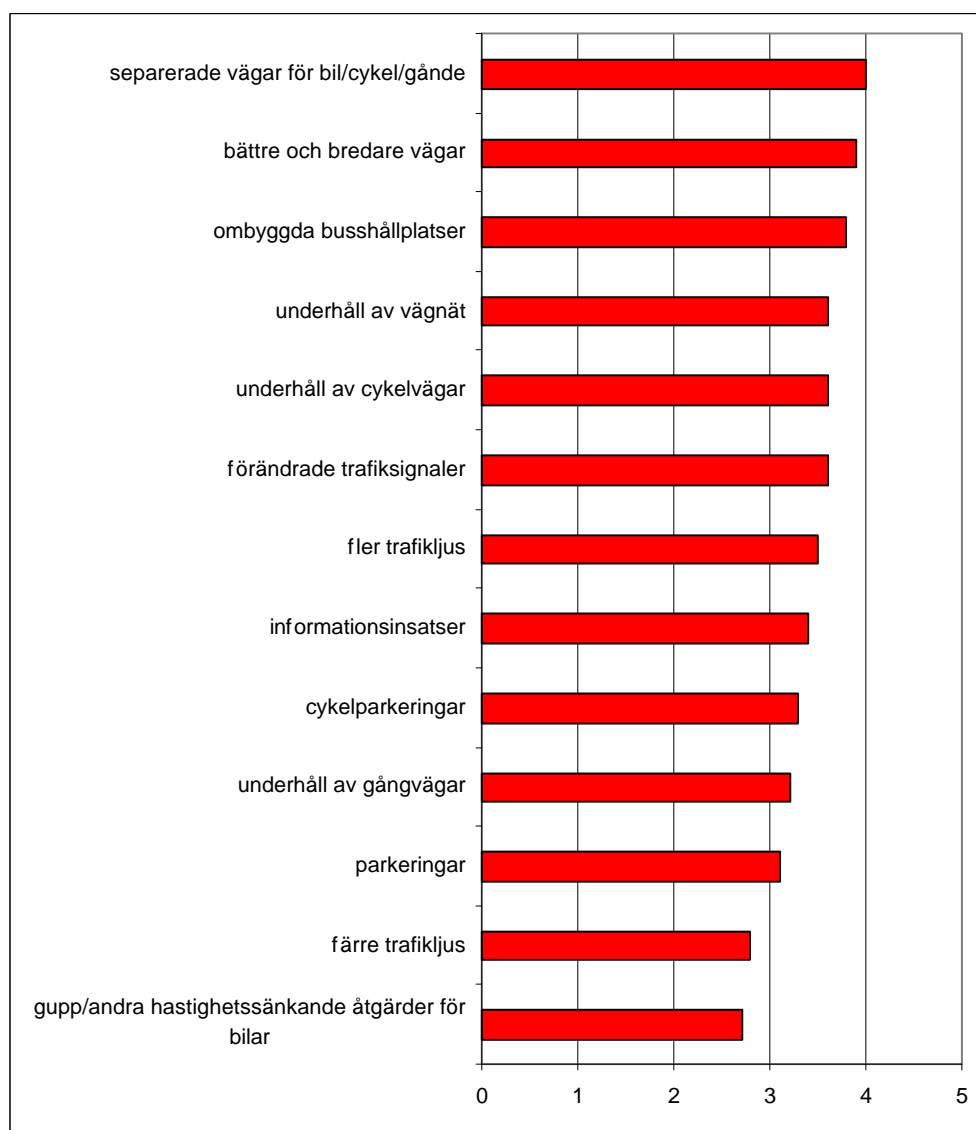


Figur 3.32: Hur stor andel av respondenterna har under det senaste året noterat olika åtgärder? (N=258-283).

Många (nära 40 % av respondenterna) har också lagt märke till att man byggt fler separerade vägar för bilar/cyklar/gående. Relativt många respondenter (34%) har också noterat underhåll av vägnätet.

Omdöme

Mest positivt omdöme av de genomförda åtgärderna får de separerade vägarna för bilar/cyklar/gående (se figur 3.32). Samtliga trafikantkategorier tycks vara överens om att denna åtgärd är viktig och bra, vilket blir tydligt i flera av figurerna i denna rapport. Medelbetyget för denna åtgärd blir 4,0 och samtliga trafikantkategori ger åtgärder högt betyg.



Figur 3.34: Vilket omdöme ger respondenterna olika åtgärder som genomförts? (N=98113).

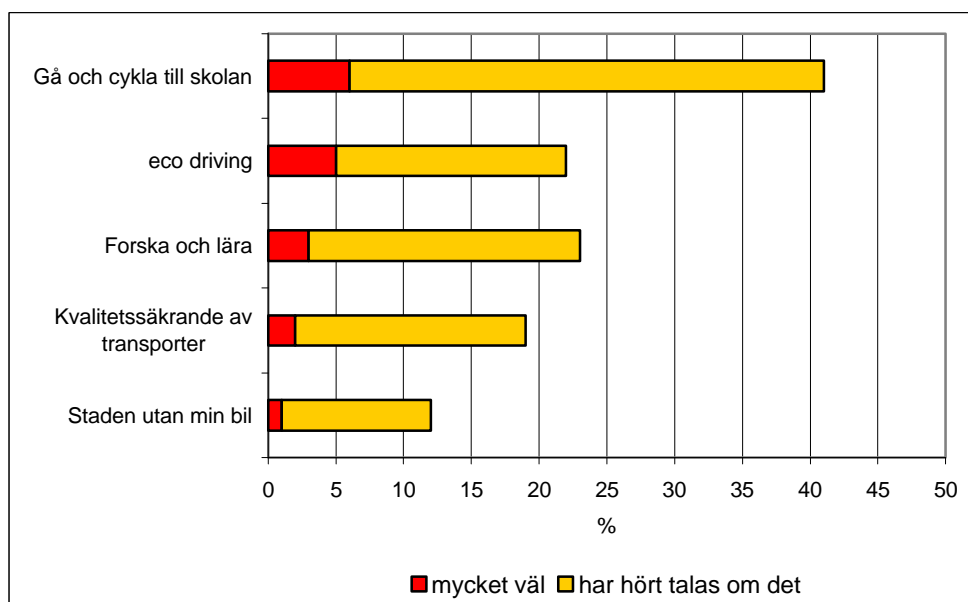
Att man har byggt bättre och bredare vägar får också sammantaget högt betyg. Denna åtgärd får dock främst höga betyg av bilisterna, liksom det i första hand är kollektivresenärerna som ger höga betyg till de ombyggda busshållplatserna.

Respondenterna är uppenbart negativa till att man tar bort trafikljus, "färre trafikljus" är en av de åtgärder som får det lägsta betyget (2,8). Fler trafikljus får betydligt högre betyg (3,5). Respondenterna är således mer positiva till att man bygger fler trafikljus än till att man tar bort dem. Detta kan vara ett informationsproblem som beror på att man inte förstår varför man tar bort en åtgärd som många upplever som säker.

Den åtgärd som får det sämsta betyget av respondenterna (2,6) är gupp och andra hastighetssänkande åtgärder. Det är i första hand bilister som ger denna åtgärd låga betyg.

Kampanjer och projekt

I Trelleborgs kommun har man arbetat aktivt med ett antal olika projekt i syfte att på olika sätt förbättra miljön och trafiksituationen i staden. Hur väl kända är då de olika projekten för respondenterna?

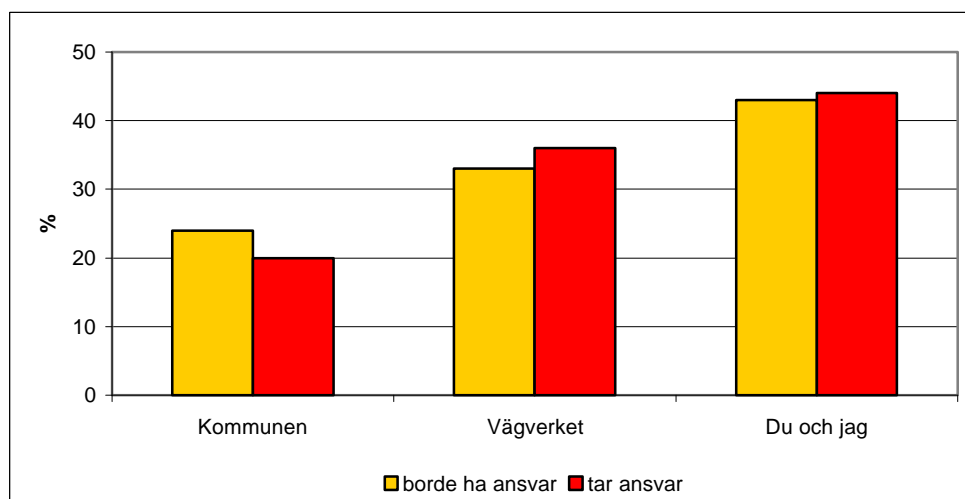


Figur 3.35: Hur stor andel av respondenterna känner till de olika trafikprojekt som drivs av kommunen? (N=281-287).

Det mest välkända projektet är *Gå och cykla till skolan*, en kampanj som vill uppmuntra barn till ett ökat och mer trafiksäkert cyklande och promenerande till och från skolan. Nära 25 % av respondenterna har också hört om *eco driving* och *Forska och lära*. Uppenbart är dock att kunskapen om trafikprojekten i Trelleborg är begränsad bland respondenterna.

3.8 Ansvar

Respondenterna tillfrågades om vem de anser *borde ha* respektive *tar* störst ansvar för att trafiken i Trelleborg fungerar bra (se figur 3.36). Här bör man ta i beaktande att många respondenter antagligen har svårt att skilja på vem som har ansvar för olika vägar – Vägverket eller kommunen.



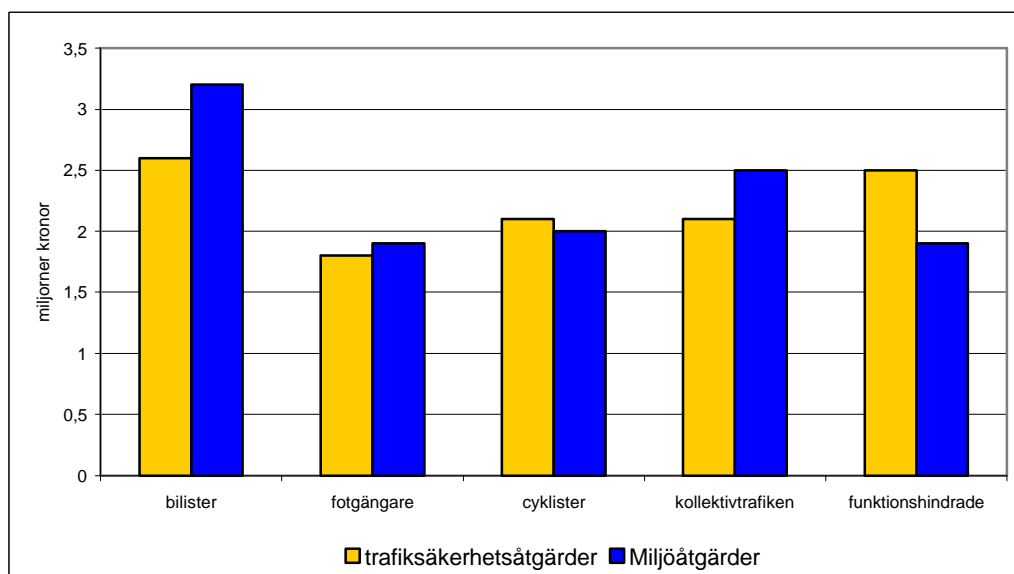
Figur 3.36: Vem *borde ha* respektive *tar* störst ansvar för att trafiken i Trelleborg fungerar bra? (N=220-243).

Intressant är att respondenterna anser att trafikanterna (*du och jag*) har det största ansvaret för att trafiken i Trelleborg ska fungera bra. De flesta respondenter menar också att vi (*du och jag*) idag tar detta ansvar

3.9 Resursfördelning

Om respondenterna fick bestämma på vilken trafikantkategori man skulle satsa pengarna om man hade 10 miljoner öronmärkta för trafiksäkerhetsåtgärder respektive 10 miljoner öronmärkta för miljöåtgärder – hur skulle de välja att fördela pengarna?

Det respondenterna anser är viktigast att satsa resurser på är att göra bilismen samt även kollektivtrafiken mer miljövänlig (se figur 3.37). Någon respondent har t ex föreslagit att man ska satsa mer pengar på forskning för miljövänliga bränslen. När respondenterna uppgivit att de vill satsa resurser på miljöinsatser för fotgängare, cyklister samt funktionshindrade kan man anta att de menar att man på olika sätt skall arbeta för en förbättrad miljö för dessa trafikantkategorier.



Figur 3.37: Fördelning av 10 miljoner kronor öronmärkta för trafiksäkerhetsåtgärder samt 10 miljoner öronmärkta för miljöåtgärder (N=238250).

Även de pengar som är öronmärkta för trafiksäkerhetsåtgärder bör enligt respondenterna främst satsas på bilisterna. Bilismen är den trafikantkategori som orsakar flest allvarliga trafikolyckor. En respondent kommenterar sitt svar med att:

Resurserna bör satsas så att bilisterna blir en mindre trafikfara för sig själva liksom för övriga trafikanter.

Många respondenter anser också att man bör satsa trafiksäkerhetspengarna på de funktionshindrade. En respondent kommentar detta:

Funktionshindrade är en eftersatt grupp i samhället. Genom att bygga trafiksäkert för de funktionshindrade skapar man ett samhälle för "de svagaste", vilket är bra.

Sammanfattning

- Du och jag har ett stort ansvar för att trafiken i Trelleborg fungerar bra – ett ansvar som respondenterna också anser att vi tar.
- Mest resurser anser respondenterna att man bör satsa på att göra bilismen mer miljövänlig.
- Resurser för ökad trafiksäkerhet bör enligt respondenterna i första hand satsas på bilism och på de funktionshindrade.

4 Sammanfattning

Många respondenter är missnöjda med trafiksäkerheten i Trelleborgs stadskärna. Gapet mellan kvalitetsupplevelse och nöjdhet är stort. Mest otrygg i känner sig cyklisterna. Cyklisterna är också den trafikantkategori som upplevs som "mest problematisk" av andra trafikantkategorier. Trafiksäkerhet samt tillgänglighet som gående/cyklist är viktigast för respondenterna i stadskärnan. Minst viktigt är tillgängligheten som bilist.

I bostadsområdet är det viktigaste att luftmiljön är bra. Det är också viktigt för respondenterna med god tillgänglighet som cyklist/gående samt trafiksäkerhet. Vad gäller trafiksäkerheten i det egna bostadsområdet är glappet mellan nöjdhet och upplevd kvalitet något mindre. Många respondenter är nöjda med trafiksäkerheten i bostadsområdet. Minst viktigt även i bostadsområdet menar respondenterna att det är med tillgängligheten med buss.

För gångtrafikanterna är den största källan till oro bilar som kör fort. Det viktigaste för att gångtrafikanterna ska känna sig trygga är god belysning. Cyklisterna upplever bilister som kör fort som det största trafikproblemet och följriktigt anser cyklisterna att det viktigaste för att de ska känna sig trygga i trafiken är separerade vägar för de olika trafikantkategorierna. Bilisterna anser att bristen på parkeringar är det mest "irriterande" i trelleborgstrafiken. Viktigast för att bilisterna ska känna sig trygga är, liksom för cyklisterna, separerade vägar.

Respondenterna fick ta ställning till ett antal åtgärder som alla på olika sätt bidrar till att lösa framkomlighetsproblem för trafikanterna i Trelleborg. De åtgärder som flest respondenter är positiva till är bättre belysning på gång- och cykelbanor samt bättre information vid hållplatser. Bilfri innerstad är den åtgärd där oenigheten bland respondenterna är störst och som flest respondenter är negativa till.

En majoritet av respondenterna kan tänka sig att samåka, åka kollektivt och cykla mer än de idag gör. Mest positiva till att samåka är respondenter <29.

Ekonomisk ersättning samt dyrare bensin kan få många potentiella samåkare att samåka mer med bil. Bättre förbindelser och kortare restid kan få många respondenterna att åka mer kollektivt. Fler, genare och trafiksäkrare cykelvägar kan öka antalet cyklister. Ökade svårigheter med att hitta parkeringsplats kan få bilisterna att cykla mer.

Mest resurser anser respondenterna att man bör satsa på att göra bilismen mer miljövänlig. Även resurser för ökad trafiksäkerhet bör enligt respondenterna i första hand satsas på bilismen, som är den största källan till dödsolyckor. Också funktionshindrade bör enligt respondenterna få en stor del av kakan.

Respondenterna menar att du och jag har det största ansvar för att trafiken i Trelleborg fungerar bra, och respondenterna anser också att vi tar detta ansvar.