

Västsvenska paketet

SOM-INSTITUTET 2013

Trafikvanor och trafikattityder i

Västra Götaland

Dokument 2013-08-30



Göteborgs
Stad

BÄSTA LIVSPLATSEN
Region Halland



VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN



Dokumenttitel: **Trafikvanor och trafikattityder i Västra Götaland**

Västsvenska paketet Dokument 2013-08-30 SOM-institutet 2013

Kontaktperson: Utvärderingsgruppen, Alice Dahlstrand, Trafikverket region väst

English summary

The SOM Institute is a collaboration between two research institutes at Gothenburg University. Many research projects use the SOM Institute for their questionnaires. The results from the questionnaires carried out by the SOM Institute are published once a year on their website (www.som.gu.se) where the researchers involved present their analysis focusing on opinion and media trends.

The goal of the questionnaires is to map the Swedish public's habits and attitudes in the areas of society, opinion and media. An annual national questionnaire has been conducted since 1986 and an annual regional questionnaire has been carried out in western Sweden since 1992.

The SOM Institute questionnaire about habits and attitudes in traffic has been carried out in the form of a postal questionnaire sent to people living in western Sweden. The questionnaire group comprised 6 000 people in the age group of 16–85 and the answer frequency has been relatively high.

The west Swedish agreement evaluation group has contributed questions about traffic habits and attitudes in 2011, 2012 and 2013. This report is the evaluation group's written summary with some comments about the results.

A majority of the inhabitants in Region Västra Götaland get to work or school by car. Among the results we can see that the answers are different depending on where people live and educational and gender differences. We can also see that more and more people say that they refrain from using their cars for different reasons, even before the start of congestion taxes.

Innehåll

1	Inledning	6
2	Resultat	7
2.1	Hur brukar du ta dig till arbetet/skolan?	7
2.2	Har du övervägt annat huvudsakligt färdmedel till arbetet/skolan?	8
2.3	Hur tycker du att det fungerar att ta sig fram på följande sätt i din hemkommun?	9
2.4	Om du har tillgång till bil, händer det att du avstår från att resa med bilen på grund av någon av följande anledningar?	11
2.5	Åsikter om förslag/beslutade trafikåtgärder	13
2.6	I vilken utsträckning uppfattar du följande som problem i trafiken i den kommun där du bor?	15
3	Kommentarer till SOM resultaten från hösten 2012 (rapport 2013)	17

1 Inledning

SOM-institutet är ett samarbete mellan två forskningsenheter vid Göteborgs universitet: Institutionen för journalistik, medier och kommunikation (JMG) samt Statsvetenskapliga institutionen. En rad forskningsprojekt medverkar i SOM-undersökningarna – flertalet med förankring i någon av dessa två institutioner, men även externa projekt deltar regelbundet. Resultaten från SOM-undersökningarna redovisas i årliga publikationer på hemsidan www.som.gu.se där de medverkande forskarna presenterar analyser baserade på de senaste resultaten, med fokus på opinions- och medietrender. SOM-institutet vid Göteborgs universitet genomför varje höst frågeundersökningar i syfte att kartlägga den svenska allmänhetens vanor och attityder på temat Samhälle, Opinion och Medier. Sedan 1986 genomförs en nationell frågeundersökning och sedan 1992 genomförs en regional undersökning i Västsverige.

Den västsvenska SOM-undersökningen har sedan starten 1992 genomförts i form av en postenkät som går ut till ett systematiskt sannolikhetsurval av befolkningen boende i Västsverige. Urvalet i undersökningen täcker hela Västra Götalands län samt Kungsbacka kommun. Undersökningens urval omfattar 6 000 individer inom åldersintervallet 16–85 år. Fältarbetet för den västsvenska SOM-undersökningen innebär att huvuddelen av datainsamlingsarbetet genomförs under hösten. Sedan 2012 har respondenterna även getts möjlighet att svara via webben. Under fältperioden genomförs successivt en serie påminnelseinsatser postalt och per telefon. Fältarbetet avslutas senast under januari/februari månad. SOM-undersökningarna har sedan starten 1986 haft en relativt hög svarsfrekvens. För samhällsvetenskapliga postenkäter har svarsfrekvensen tidigare varit mellan 60 och 70 procent, men det har under senare år blivit svårare att nå dessa nivåer.

Västsvenska paketets utvärderingsgrupp har valt att under tre år; 2011, 2012 och 2013 medverka med några frågor om trafikvanor och attityder. SOM-institutet har även haft med delar av dessa frågor tidigare år i samverkan med Trafikkontoret, Göteborgs Stad. Denna rapport är utvärderingsgruppens verbala sammanställning av SOM-institutets tabellrapporter, samt kommentarer till några förändringar i svaren under senare år och fram till slutet av år 2012 innan trängselskattens införande i Göteborg.

2 Resultat

Denna rapport är utvärderingsgruppens verbala sammanställning av SOM-institutets tabellrapporter, samt kommentarer till några förändringar i svaren under senare år och fram till slutet av år 2012 innan trängselskattens införande i Göteborg.

Tabellrapporterna finns i SOM-institutets publikationer på hemsidan www.som.gu.se.

2.1 Hur brukar du ta dig till arbetet/skolan?

En majoritet av invånarna i Västra Götalandsregionen tar sig till arbete eller skola med bil. Inom Göteborgsregionen är det ungefär hälften som åker bil och utanför cirka två tredjedelar.

Inom Göteborgs stadsdelar är det vanligare att åka med kollektiva färdmedel än vad det är i andra delar av regionen. Fler män än kvinnor kör bil och fler kvinnor än män åker kollektivt. Bland personer mellan 16 och 29 år är det vanligast att åka kollektivt.

2.2 Har du övervägt annat huvudsakligt färdmedel till arbetet/skolan?

Knappt en tredjedel av alla invånare i Västra Götalandsregionen har övervägt att använda sig av annat huvudsakligt färdmedel för att ta sig till arbetet eller skolan.

De flesta som övervägt att byta färdmedel, vill byta till cykel eller elcykel. 38 procent av de som bor i Örgryte & Härlanda och de i Sydväst kan tänka sig att byta till cykel. Det är även 37 procent av de som bor längs E6N/Bohusbana och 39 procent av de som bor längs E45/Norge-Vänerbanan som övervägt annat färdmedel och då funderat på cykel eller elcykel.

Det är något fler kvinnor än män som överväger att byta färdmedel totalt sett, men också som överväger att byta till buss eller att gå. Längs väg 40/Kust-till-kustbanan har 45 procent av de som övervägt annat färdmedel tänkt att byta till buss och i Sjuhärad är det 38 procent som kan tänka sig buss.

Det är framför allt personer i åldern 16 till 29 år som övervägt att byta färdmedel till bil och det är framför allt i Göteborgs stadsdel Nordost som man överväger att byta till bil.

2.3 Hur tycker du att det fungerar att ta sig fram på följande sätt i din hemkommun?

En klar majoritet tycker att det fungerar bra att ta sig fram till fots i hemkommunen. Inställningen är mycket positiv i samtliga delar av regionen och mest positiv i de centrala delarna av Göteborg där 92 procent tycker det. Det är 80 procent som är positiva i de nordöstra stadsdelarna och 78 procent på Hisingen och längs E6N/Bohusbanan.

Flertalet, 70 procent, anser också att det fungerar bra att cykla. Mest positiva är de i Skaraborg där 81 procent tycker att det fungerar bra att cykla, men inställningen är något mindre positiv i Örgryte & Härlanda där endast 57 procent tycker det.

Det framkommer tydliga åsiktsskiljaktigheter om hur det fungerar att åka kollektivt och att köra bil beroende på var man bor och även mellan män och kvinnor. Kvinnor är mer positiva i båda fallen. Mest nöjda med kollektivtrafiken är de som bor i Göteborgs nordöstra stadsdel och minst nöjda med att kunna köra bil är de som bor i Göteborgs centrum.

Totalt i regionen anser hälften att det fungerar bra att åka kollektivt medan en fjärdedel anser att det fungerar dåligt. Kollektivtrafiken fungerar bäst i Göteborgsregionen och för de som bor längs E6 S/Västkustbanan och sämre i Skaraborg, Sjuhärad och FyrBoDal. För boende längs E6 Norr fungerar kollektivtrafiken betydligt sämre än för personer som bor längs E6 Syd.

För biltrafiken är förhållandet annorlunda. Totalt sett, i hela Västra Götaland, anser tre fjärdedelar av invånarna att det fungerar bra att ta sig fram med bil, men det blir sämre ju mer centralt man kommer. I Centrum & Linnéstaden är det runt 40 procent som håller med om detta. En fjärdedel av invånarna i de centrala delarna av Göteborg tycker att det fungerar dåligt att ta sig fram med bil.

Brist på parkeringsplatser

Närmare tre fjärdedelar av invånarna i Göteborgsregionen avstår minst någon gång från att använda bilen på grund av bristen på parkeringsplatser. Motsvarande siffra 2007 var 29 procent.

Allra mest påverkar bristen på parkeringsplatser personer som bor i Örgryte & Härlanda och i Centrum & Linnéstaden där 86 procent avstår minst någon gång från att resa med bil på grund av brist på parkeringsplatser. I de övriga stadsdelarna i Göteborg avstår också en övervägande del minst någon gång från att ta bilen på grund av brist på parkeringsplatser. Även i detta fall påverkas kvinnor mer än män och högutbildade mer än lågutbildade.

Miljöskäl

Något mer än hälften av invånarna i Västra Götalandsregionen och 63 procent av invånarna i Göteborgsregionen avstår minst någon gång att använda bilen på grund av miljöskäl.

2007 avstod 27 procent minst någon gång från bilen på grund av miljöskäl.

2007 liksom nu påverkas fler kvinnor än män av dessa skäl och idag kan man även se att personer med högre utbildning oftare avstår från bilen på grund av miljöskäl.

2.4 Om du har tillgång till bil, händer det att du avstår från att resa med bilen på grund av någon av följande anledningar?

Längre fram i dokumentet finns kommentarer till förändringarna i svaren på frågorna nedan.

Parkeringsavgifter

Det är tydligt att det är fler invånare i Göteborgsregionen än i Västra Götalandsregionen som helhet, som påverkas av parkeringsavgifter och framför allt är det människor i de centrala stadsdelarna som på grund av parkeringsavgifter avstår från att ta bilen. Kvinnor avstår i något högre omfattning än män.

Vid mätningen 2007 var det 19 procent av invånarna i Göteborgsregionen som någon gång avstod från bilen på grund av parkeringsavgifter. 2011 var motsvarande siffra 59 procent och 2012 hade det ökat till 62 procent. Även tidigare var det fler kvinnor än män som påverkades av avgifterna.

Bilköer

2007 svarade 29 procent av invånarna i Göteborgsregionen att det händer att de avstår från bilen på grund av bilköer. 2011 var motsvarande siffra 70 procent och 2012 var det 72 procent. Invånarna i Sjuhärad, Skaraborg och FyrBoDal påverkas inte alls i samma utsträckning av bilköer som de som bor i Göteborgsregionen.

Högutbildade förändrar i högre utsträckning än lågutbildade sitt beteende på grund av bilköer. Boende i Örgryte och Härlanda påverkas mest av bilköer; 84 procent av dessa personer svarar att de avstår minst någon gång från att använda bilen på grund av bilköer. Motsvarande siffror för Centrum & Linnestaden är 82 procent och för Hisingen 80 procent.

Bensinpriset

Något mer än hälften av invånarna i Västra Götalandsregionen och i Göteborgsregionen avstår minst någon gång från att resa med bil på grund av bensinpriset. Motsvarande siffra var endast 20 procent år 2007. Kvinnor påverkades då liksom nu mer än vad män gör.

För övrigt är det främst människor som bor i de centrala stadsdelarna som avstår från att använda bilen på grund av bensinpriset.

Brist på parkeringsplatser

Närmare tre fjärdedelar av invånarna i Göteborgsregionen avstår minst någon gång från att använda bilen på grund av bristen på parkeringsplatser. Motsvarande siffra 2007 var 29 procent.

Allra mest påverkar bristen på parkeringsplatser personer som bor i Örgryte & Härlanda och i Centrum & Linnéstaden där 86 procent avstår minst någon gång från att resa med bil på grund av brist på parkeringsplatser. I de övriga stadsdelarna i Göteborg avstår också en övervägande del minst någon gång från att ta bilen på grund av brist på parkeringsplatser. Även i detta fall påverkas kvinnor mer än män och högutbildade mer än lågutbildade.

Miljöskäl

Något mer än hälften av invånarna i Västra Götalandsregionen och 63 procent av invånarna i Göteborgsregionen avstår minst någon gång att använda bilen på grund av miljöskäl.

2007 avstod 27 procent minst någon gång från bilen på grund av miljöskäl.

2007 liksom nu påverkas fler kvinnor än män av dessa skäl och idag kan man även se att personer med högre utbildning oftare avstår från bilen på grund av miljöskäl.

2.5 Åsikter om förslag/beslutade trafikåtgärder

En utbyggnad av kollektivtrafiken

Allmänhetens attityd till att bygga ut kollektivtrafiken har varit mycket positiv alltsedan frågan ställdes för första gången 2007. Som mest har 2 procent av allmänheten varit mot en utbyggnad av kollektivtrafiken. Intresset av en utbyggnad är större i Göteborgsregionen än i övriga delar av regioner, men även där är en klar majoritet positiva till att bygga ut kollektivtrafiken. Inom Göteborgsregionen är inställningen mest positiv i de centrala stadsdelarna där 87 procent vill ha en utbyggnad av kollektivtrafiken.

Västlänken

Det är framför allt boende i Göteborg och Göteborgsregionen som är positiva till västlänken. 41 procent i Göteborgsregionen tycker att beslutet att bygga Västlänken är bra medan 26 procent tycker att beslutet är dåligt. Män är i högre grad än kvinnor positiva till beslutet. Högutbildade är mer positiva än lågutbildade.

Ny älvförbindelse för biltrafik/ Ny Göta Älvbro

Idag anser två tredjedelar av invånarna i Göteborgsregionen att det vore bra med en ny Göta Älvbro. Inställningen är naturligt nog än mer positiv bland Hisingsbor. Även i denna fråga är högutbildade mest positiva och fler män än kvinnor anser att en ny Göta Älvbro vore bra. Endast några procent är negativa till en ny Göta Älvbro.

2007 var ännu fler positiva till en ny älvförbindelse för biltrafik men frågan var då annorlunda utformad. Även då var fler män än kvinnor positiva till åtgärden.

Marieholmstunneln

Närmare hälften av invånarna i Västra Götalandsregionen är positiva till tunneln och i Göteborgsregionen tycker 62 procent att det är ett bra beslut. Allra mest positiva är boende på Hisingen där 71 procent tycker att det är ett bra beslut. Även när det gäller Marieholmstunneln är män mer positiva till beslutet än vad kvinnor är, och högutbildade är mer positiva än lågutbildade.

Införande av en s.k. trängselskatt i Göteborg/ Biltull i Göteborg

Attityden till trängselskatt har mätts av SOM-institutet sedan 2006. Attityden var under många år på samma nivå men sjönk under slutet av 2012 innan införandet till att knappt hälften i regionen och runt 65 procent av invånarna i Göteborgsregionen tyckte att trängselskatt i Göteborg är dåligt.

Invånarna i Centrum & Linnestaden är minst negativa till trängselskatten medan personer som bor på Hisingen samt i Sydväst är mest negativa.

2.6 I vilken utsträckning uppfattar du följande som problem i trafiken i den kommun där du bor?

Trängseln i biltrafiken är allmänt ett av de två största problemen i trafiken i Västra Götalandsregionen. Men det är framför allt i de centrala stadsdelarna och på Hisingen som det i mycket hög utsträckning upplevs som ett stort problem. I Centrum och Linnéstaden upplevs trängseln som ett stort problem av 65 procent och på Hisingen av 66 procent. Naturligt nog upplevs problemet som betydligt större i Göteborgsregionen än i andra delar av Västra Götalandsregionen. Fler högutbildade än lågutbildade upplever trängseln som ett stort problem.

Förseningar i kollektivtrafiken upplevs av många som ett stort problem. Detta problem är mycket större i Göteborgsregionen än i andra regioner. Högutbildade upplever problemet i större utsträckning än lågutbildade och åldersgruppen 16-29 år upplever förseningar i kollektivtrafiken som ett mycket större problem än vad andra åldersgrupper gör. Sannolikt för att denna åldersgrupp i stor utsträckning åker kollektivt.

Ett trafikproblem som också upplevs av många invånare är **försämrad luftkvalitet**. 21 procent av invånarna i hela Västra Götaland och en tredjedel av invånarna i Göteborgsregionen ser luftföroreningar som ett stort trafikproblem. Störst upplevs problemet i de centrala stadsdelarna i Göteborg där 55 procent av de som bor i Centrum & Linnéstaden säger att detta är ett stort problem.

Buller i trafiken upplevs som ett stort problem, framför allt i de centrala delarna av Göteborg, där över en tredjedel av invånarna uppfattar bullret som ett stort problem.

Framkomligheten med cykel är förhållandevis god men även här är problemet något större inom Göteborg än i övriga områden i regionen och sämst är framkomligheten inom Centrum & Linnéstaden och i Örgryte & Härlanda där var fjärde person upplever svårigheter att ta sig fram med cykel.

Inom flera stadsdelar i Göteborg uppfattar över en tredjedel av invånarna den **otrygga trafikmiljön för fotgängare** som ett stort problem. I Skaraborg är det endast 11 procent som ser det som ett problem.

Pågående väg- och järnvägsbyggen upplevs som ett stort problem i trafiken av 26 procent i Göteborgsregionen, 9 procent i Sjuhärad, 5 procent i Skaraborg och 11 procent i Fyrbodalen. Inom Göteborg är det var tredje person som ser det som ett problem.

3 Kommentarer till SOM resultaten från hösten 2012 (rapport 2013)

Bil som färdmedel

En majoritet av invånarna i Västra Götalandsregionen tar sig till arbete eller skola med bil. Inom Göteborgsregionen är det ungefär hälften som åker bil och utanför cirka två tredjedelar. Totalt sett, i hela Västra Götaland, anser tre fjärdedelar av invånarna att det fungerar bra att ta sig fram med bil, men fler uppger att det blir sämre ju mer centralt i Göteborg man kommer. I Centrum & Linnéstaden är det bara 40 procent som anser att det fungerar bra att ta sig fram med bil. En fjärdedel av invånarna i de centrala delarna av Göteborg tycker att det fungerar dåligt att ta sig fram med bil.

Vid jämförelse med frågor och svar som ställdes 2007 och 2011 samt 2012, har det blivit en förändring i svaren bland de som har tillgång till bil med att allt fler någon gång avstår från att använda bil. Det finns beräkningar på hur mycket trängselskatten förväntas minska bilkörningen. Redan innan trängselskattens införande visar resultat från SOM-institutet att allt fler personer, med tillgång till bil, säger att de ibland avstår från att köra bil av olika skäl. Antalet personer som ibland avstår från att använda bil har ökat sedan mätningarna av frågan började år 2007. Nedan finner du våra kommentarer:

Minskar bilanvändningen?

Bilkörningen ökar inte längre enligt Trafikanalys. Trafikanalys, statistikansvarig myndighet, skrev i ett pressmeddelande 2013-03-27 att antalet personbilar i Sverige fortsätter att öka, men varje bil körs en kortare sträcka. De sammanlagda körsträckorna minskade år 2012 med 0,7 procent jämfört med föregående år. Detta framgår av Trafikanalys officiella statistik över fordon.

Vid årsskiftet 2012/2013 fanns det närmare 4,45 miljoner personbilar i trafik. Personbilsflottan ökar stadigt och det var endast under lågkonjunkturerna i slutet av 70-talet och i början av 90-talet som antalet bilar i trafik minskade jämfört med året innan. Trots att personbilsflottan stadigt ökar har trafikarbetet för de svenskregistrerade personbilarna stabiliserat sig och legat på ungefär samma nivå de senaste 4 åren, efter en toppnotering 2008.

Miljöskäl (2007 27 % - 2011 60 % - 2012 63 %)

Av de som har tillgång till bil, avstår också fler än tidigare från att resa med bilen på grund av miljöskäl. Över hälften av invånarna i Västra Götalandsregionen och 63 procent av invånarna i Göteborgsregionen avstår minst någon gång att använda bilen på grund av miljöskäl.

År 2007 avstod 27 procent någon gång från bilen på grund av miljöskäl. Då liksom år 2011 påverkades fler kvinnor (61 %) än män (50 %) av dessa skäl och man kan även se att personer med högre utbildning oftare avstår från bilen på grund av miljöskäl. Har människor i allmänhet eller just västsvensarna blivit allt mer miljömedvetna i sina val?

- Enligt Europeiska kommissionen är det en stor majoritet av européerna som numera engagerar sig i miljöfrågor. Enligt kommissionens undersökning 2011, där över 26 000 människor intervjuades, ser mer än 90 procent av de tillfrågade miljön som en viktig angelägenhet. Flertalet européer är också positiva till satsningar på miljöåtgärder och drygt nio av tio, och 92 procent av de tillfrågade svenskarna, anser att EU-medel ska användas för detta. http://ec.europa.eu/sverige/news/topics/environment/news_date_948_sv.htm
- IVA, Kungliga ingenjörsvetenskapsakademien skrev 2010 att miljömedvetna svenskar minskar sin energiförbrukning enligt en undersökning om svenskarnas attityder till energifrågor som IVA genomfört: ”Tre av fyra svenskar har ändrat beteende för att minska sin energiförbrukning under de senaste fem åren. Den främsta orsaken är att bidra till en bättre miljö, följt av höga energikostnader. En viktig drivkraft är också bättre förutsättningar att kunna göra energieffektiva val. Enligt undersökningen har åtgärder som bidrag, stöd och information spelat en mindre roll.” <http://www.iva.se/press/Pressmeddelanden/Miljomedvetna-svenskar-minskar-sin-energiforbrukning/>
- Trafikanalys gjorde 2012 en undersökning om ungas resor som redovisas i rapporten ”Bekvämt och effektivt – om de unga får välja”. Hur befolkningen väljer att resa och transportera sig framöver kommer att ha stor påverkan på de transportpolitiska utmaningarna och vilka styrmedel som krävs för att skapa ett hållbart transportsystem. Allt talar för att resandet i samhället kommer att öka, samtidigt som vi ser en ökad individualisering och behov av ”on-demand-tjänster” även inom transportsektorn. Ungdomar är som regel bra trendsättare och att studera deras värderingar och attityder kan ge signaler om nya beteenden och trender som de tar med sig in i kommande vuxenliv och arbetsliv och dess möjliga påverkan på framtida resande. Trafikanalys har därför låtit undersökningsföretaget Novus Opinion genomföra en fokusgruppstudie bland unga mellan 18 och 24 år för att få en bild av deras syn på transporter och val av trafikslag. Rapporten visar på följande slutsatser:

- De unga väljer det färdmedel som är smidigast för själva resan och som på det mest flexibla och enklaste sättet tar dem till måldestinationen.
 - Ekonomin har stor påverkan på de ungas resbeteende.
 - De skiljer sig inte så mycket från andra generationer i önskan om hitta resor som passar ens eget "schema" så mycket som möjligt. Det som avgör är rent praktiska faktorer såsom tillgänglighet, kostnad, tidsoptimering och bekvämlighet.
 - Valet av transporter hör inte till de stora ideologiska frågorna som engagerar de unga. Men då det påverkar ens direkta vardag blir frågorna viktiga.
 - De uppfattar sig dock som en miljömedveten generation, men ser det inte som ett skäl till att helt avstå från bilen. Man har stort förtroende för att samhället ska fixa miljövänliga lösningar för framtiden, såsom en fossilfri fordonsflotta.
[http://trafa.se/PageDocuments/Trafikanalys Bekvaemt och effektivt om de unga faar vaelja.pdf](http://trafa.se/PageDocuments/Trafikanalys_Bekvaemt_och_effektivt_om_de_unga_faar_vaelja.pdf)
- I en opinionsundersökning från undersökningsföretaget Novus på uppdrag av energibolaget Fortum 2013-06-28 märks tydliga skillnader mellan unga och äldre i synen på miljö-, klimat- och energifrågorna. Resultatet visar att det är de unga, och då framförallt de unga kvinnorna, som tar ledningen i arbetet för en energiomställning mot ett mer klimatneutralt samhälle. De skjuter inte över hela ansvaret på politiker, myndigheter eller näringsliv, utan visar ett stort engagemang samtidigt som de är beredda att göra sin del av jobbet. Som en följd av detta är unga i hög grad också beredda att göra något själva för att förbättra miljö och klimat. Exempelvis kan två av tre unga tänka sig att köpa en elbil inom de närmsta tio åren. De unga vill också köpa miljömärkt el och ekologisk mat, byta ut glödlampor mot LED-lampor och helt välja bort bilen.
<http://www.mynewsdesk.com/se/pressroom/fortum/pressrelease/view/unga-tar-ledningen-foer-energiomstaellningen-generationsklyfta-i-synen-paa-miljoe-och-klimat-881911>

Parkeringsavgifter (2007 19 % - 2011 59 % 2012 62 %)

Allt fler anger parkeringsavgifter som skäl för att avstå från att resa med bilen. Det är tydligt att det är invånare i Göteborgsregionen, och inte i Västra Götalandsregionen som helhet, som påverkas av parkeringsavgifter. Framför allt är det människor i de centrala stadsdelarna som på grund av parkeringsavgifter avstår från att ta bilen. Var fjärde av dessa personer avstår alltid eller mycket ofta från att ta bilen på grund av parkeringsavgifter. Kvinnor avstår i något högre omfattning än män och högutbildade i något högre omfattning än lågutbildade. Vid mätningen år 2007 var det 19 procent av invånarna i Göteborgsregionen som någon gång avstod från bilen på grund av parkeringsavgifter. År 2011 var motsvarande siffra 59 procent och år 2012 var det 62 procent.

- Prisutvecklingen på parkeringsavgifter i Göteborg har under årens lopp rapporterats i media. I Smålandsposten hade man 2010 en artikel med anledning av höjda parkeringsavgifter i Växjö centrum. När Smålandsposten listade prisuppgifterna för parkering i olika kommuner låg Göteborg högst, se deras jämförelse mellan de tre största städerna och parkeringsavgifterna för en heldag:

Stockholm 120 kr - 200 kr

Göteborg 45 kr - 225 kr

Malmö 0 kr - 180 kr

[http://www.smp.se/nyheter/vaxjo/storstadsdyrt-att-parkera-i-centrum\(2056084\).gm](http://www.smp.se/nyheter/vaxjo/storstadsdyrt-att-parkera-i-centrum(2056084).gm)

- Sammandrag av artikel om parkering i Göteborg publicerad i GP 2 juni 2013: Göteborgs stads p-bolag står inför enorma förändringar de kommande åren. De senaste åren har Göteborgs stads parkeringsbolag varit landet mest lönsamma. De kommande åren kommer priserna bli högre. I Göteborg är det i dag stora asfaltsytor som används till parkering. Det är inte så beslutsfattarna vill att morgondagens Göteborg ska se ut och parkeringar ska bort – men möjligheterna att parkera finnas kvar. – Vårt uppdrag blir att bygga nya platser, under mark och under vatten, berättar Maria Stenström. På skisserna som ligger på Stadsbyggnadskontorets sajt är Skeppsbron någonting helt annat än den kala och ödsliga plats den är i dag. Det talas om Stora Badhusgatan som en ny pulsåder i staden, en levande stadsgata. Maria Stenström berättar att det kostar tolv kronor i timman att parkera där i dag. Så billigt kommer det absolut inte bli i framtiden.

Det är dyrt att bygga parkeringsplatser och det kommer att bli ett annat sätt att tänka kring p-platser. Tiden då en boende kunde hyra sin egen plats och använda den på natten och låta den stå tom under dagen är förbi. I framtiden krävs att platserna utnyttjas mer effektivt än så. Staden strävar med den nya parkeringspolicyn mot att parkeringarna inte ska vara stora asfaltsöknar utan istället vara integrerade i stadsbilden eller gömda under mark. Från att förvalta stadens markreserv, ska parkeringsbolaget numera vara en aktiv del av stadens utveckling. Och med det förändrade uppdraget blir rollen en helt annan. – Om vi ska bygga så mycket som vi ska bygga och det inte ska belasta skattekollektivet, då måste det bli det prishöjningar. Men när och hur mycket är en politisk fråga. <http://www.gp.se/nyheter/goteborg/1.1705480-har-ar-p-bolagets-forsta-stora-utmaning>

Bensinpriset (2007 20 % - 2011 58 % 2012 58 %)

Bensinpriset anges allt oftare som skäl för att avstå från resa med bil. Drygt hälften av invånarna i Göteborgsregionen avstår enligt resultaten i undersökningen minst någon gång från att resa med bil på grund av bensinpriset. Motsvarande siffra var 2007 20 procent. Kvinnor påverkas då liksom nu mer än vad män gör. För övrigt är det främst boende i de centrala stadsdelarna som avstår från att använda bilen på grund av bensinpriset.

Har priset ökat? Statistik från Svenska Petroleum & Biodrivmedel Institutet, SPBI, visar en ökning av försäljningspriset för bensin, dieselbränsle och etanol under åren 2005 – 2013. <http://spbi.se/statistik/priser/>