

CHALMERS



Trafikanalys för Chalmers Campus Johanneberg

– att ställa framtidens behov mot dagens miljökrav

Kandidatarbete inom Väg- och vattenbyggnad

DAVID ANDERSSON

JOACHIM JENSEN

AHMED MURTZA

HANNA PORSGAARD

MATILDA SUNDBERG

FREDRIK SVENSSON

Institutionen för Bygg- och miljöteknik
Avdelningen för Geologi och geoteknik
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige 2013
Kandidatarbete/rapport nr 2013:043

THESIS FOR BACHELOR'S DEGREE IN CIVIL AND ENVIRONMENTAL
ENGINEERING

Traffic analysis for Chalmers Campus Johanneberg

DAVID ANDERSSON
JOACHIM JENSEN
AHMED MURTZA
HANNA PORSGAARD
MATILDA SUNDBERG
FREDRIK SVENSSON

Institution for Civil and Environmental Engineering
Division of GeoEngineering
CHALMERS UNIVERSITY OF TECHNOLOGY
Gothenburg, Sweden 2013

Trafikanalys för Chalmers Campus Johanneberg

DAVID ANDERSSON
JOACHIM JENSEN
AHMED MURTZA
HANNA PORSGAARD
MATILDA SUNDBERG
FREDRIK SVENSSON

© DAVID ANDERSSON, JOACHIM JENSEN, AHMED MURTZA, HANNA PORSGAARD,
MATILDA SUNDBERG, FREDRIK SVENSSON 2013

Kandidatarbete/rapport nr: 2013/043
Institutionen för Bygg- och miljöteknik
Avdelningen för Geologi och geoteknik
Chalmers tekniska högskola
SE/412 96 Göteborg
Sverige
Telefon: +46 (0)31-772 1000

Omslag:
Olika trafikslag i Göteborg © Hanna Porsgaard

Chalmers Reproservice
Göteborg, Sverige 2013

Förord

Detta kandidatarbete har skrivits under våren 2013 av studenter från civilingenjörsprogrammet Väg- och vattenbyggnad på Chalmers tekniska högskola.

Vi skulle vilja börja med att rikta ett tack till vår handledare, Gunnar Lannér, som bistått oss med hjälp och stöd när det behövs. Vidare vill vi tacka Jennica Kjällstrand på Chalmers miljöenhet, som med sitt engagemang och kunnande varit till stor hjälp under arbetets gång. Slutligen vill vi även tacka Petter Kjellgren på Trafikkontoret Göteborg, för hans hjälp med utskicket och utformningen av vår enkätundersökning.



*Kandidatarbetarna, en solig vårdag utanför V-huset, på Chalmers.
Över, från vänster: David Andersson, Matilda Sundberg och Joachim Jensen
Under, från vänster: Ahmed Murtza, Hanna Porsgaard och Fredrik Svensson*

Sammanfattning

Chalmers tekniska högskola är nära beläget Göteborgs kärna. Den har två campus, en vid Lindholmen och en vid Johanneberg, där de två befinner sig ungefär sex kilometer från varandra. För den senare av de två är en stor förändring föreslagen, vilken medför att antalet yrkesverksamma i området kommer att dubblas. Detta projekt heter Johanneberg Science Park och dess mål är att få näringslivet att närma sig campus genom att bygga kontor på parkeringsytor i Johanneberg.

Detta medför dock att några problem som området och högskolan har kommer i dagen. I nuläget är nämligen trafiksituationen ansträngd i Johanneberg och en ökning av arbetsstyrkan i området innebär också en ökning av trafikvolymen. För att motverka den större mängden har Göteborgs stad upprättat ett antal miljö kvalitetsnormer för Johanneberg och bestämt att trafikvolymen i området inte får öka.

Chalmersanställda deltog i en resvaneundersökning år 2012. Den visade att 22 procent av de anställda reser med bil till och från arbetet. På grund av ovan nämnda normer måste dock trafiken i området minska om Johanneberg Science Park ska byggas. För att hantera detta har därför Chalmers tillsammans med Johanneberg Science Park, kommunen och fastighetsägarna upprättat *Grön resplan*. Denna resplan skapar ett underlag för åtgärder som varje intressent är reserverad att uppfylla. Bland annat innefattar åtgärderna bättre cykelvägar i området, ombyggnationer av ett antal buss- och spårvagnshållplatser och ökad information om hur de anställda kan vara mer miljövänliga.

En uppföljning till förra årets resvaneundersökning är gjord i samband med denna rapport. Denna gjordes på grund av den nyligen introducerade trängselskattslösningen i Göteborg. Systemet fungerar ungefär som det i Stockholm och infördes som ett medel för att dels minska trängseln på Göteborgs större vägar, men även för att finansiera ett infrastrukturpaket som förväntas lösa många av stadens trafikproblem. 2013 års enkätundersökning sändes enbart ut till de som identifierat sig som bilpendlare i den tidigare undersökningen, då dessa personer antas vara de som påverkas mest efter införandet av trängselskatt. Svaren i denna undersökning visade dock att den nyligen höjda parkeringsavgiften var ett irritationsmoment för de anställda, trots att denna inte påverkar dem lika mycket ekonomiskt som trängselskatten. Det finns dock anledning att tro att de anställda använde denna enkätundersökning som ett sätt att kommunicera sitt missnöje till sina arbetsgivare, i hopp om att ändra en orättvis situation.

Genom denna enkätundersökning, tillsammans med det insamlade materialet, har det framkommit att förmedlandet av information om nuvarande anläggningar på campus samt de nya projektens bakgrund inte nått ut till de anställda. Detta har lett till den irritation som nämns ovan och slutsatsen är att en ökad tillgång till information är väsentlig för att förstå Chalmers mål mot en hållbar framtid.

Abstract

Chalmers University of Technology is located in close proximity to Gothenburg's city center. It has two campuses, one at Lindholmen and one at Johanneberg, and the two are about six kilometers apart from each other. For the latter of the two a large re-development is currently proposed, which will double the amount of workers in the campus area. This project is called Johanneberg Science Park and its purpose is to bring the business world closer to the academy by building offices on the parking areas in Johanneberg.

This will, however, bring some light to issues that the area and university is currently having. Because today, the traffic situation in Johanneberg is strained and an increase of the working force in the area would also mean an increase of traffic. To counteract the larger traffic load, Gothenburg municipality has established several environmental quality criteria for Johanneberg and declared that the traffic volume of the area is not allowed to increase.

Chalmers employees participated in a travelling habits survey in 2012. It showed that 22 percent of the employees are travelling by car to and from work. However, because of the criteria mentioned above, the traffic volume has to decrease if Johanneberg Science Park is to be built. As a mean to manage this, Chalmers along with the Science Park, the municipality and the property owners has established a Green travel plan. This travel plan lays out the groundwork to some measures that each of the stakeholders is reserved to perform. These includes better bike lanes in the area, some redeveloped bus and tram stops which will allow more effective use and increased information in how to be more environmentally friendly.

A follow-up to the travelling habits survey was done by the authors of this report. This was done because of the recent introduction of congestion charges in Gothenburg. The system works approximately the same as the one in Stockholm and was introduced as a mean to partly restrain the congestion on major roads in Gothenburg, but also as a mean to finance an infrastructure package that is expected to solve many of the city's traffic problems. The 2013 survey was only sent out to those who had identified themselves as car drivers in the previous survey, as they would be the ones who were most affected by the introduction of congestion charges. The answers in this survey shows that the recent increase of parking fees in the area is a moment of vexation for the employees, even though it does not affect them as much economically as the congestion charges. There is, however, reason to believe that the employees feel that the survey was a way to reach out to their employers in a situation they felt was undeserved.

Throughout the survey, along with the collected data, it has emerged that information regarding existing facilities at campus and the background of future projects has not reached out to the employees. This has caused the irritation mentioned above and the conclusion that can be drawn from this is that an increase of available information is essential to create an understanding of Chalmers visions towards a sustainable future.

Innehållsförteckning

Förord	i
Sammanfattning	ii
Abstract	iii
1 Inledning	1
1.1 Bakgrund	1
1.2 Syfte	1
1.3 Problem	2
1.4 Avgränsningar	2
1.5 Metod och genomförande	2
2 Områdesbeskrivning och framtidsplaner	4
2.1 Mossen – ett naturområde med varsam förtätning	5
2.2 Campus Johanneberg närmar sig staden	5
2.3 Landala - ökad integrering med den omgivande staden	6
3 Kommande utbyggnationer av Campus Johanneberg	7
3.1 Fortsatt expansion av Johanneberg Science Park	7
3.2 Chalmersfastigheter	8
3.3 Chalmers studentbostäder och SGS	10
4 Dagens trafiksituation för programområdet	11
4.1 Gång- och cykeltrafik runt området	11
4.2 Styr & Ställ	12
4.3 Anslutande kollektivtrafik till Campus Johanneberg	12
4.4 Biltrafik i anknytning till programområdet	14
4.5 Parkeringssituationen på Chalmers	14
5 Framtida trafikförslag för programområdet	16
5.1 Förbättrad situation för gång- och cykeltrafik	16
5.2 Utveckling av kollektivtrafiken till och från Campus Johanneberg	17
5.3 Förändringar i biltrafiken till och från Campus Johanneberg	17
6 Trängselskatt i Göteborg	18
6.1 Betalstationernas placering i Göteborg	18
6.2 Passagekostnader i Göteborg	19
6.3 Resultat av trängselskattsinförelse i Göteborg	20
6.4 Resultat av trängselskatt i Stockholm	22
7 Grön resplan – ett verktyg för att klara framtidens miljökrav	24
7.1 Åtgärder i Grön resplan	24
7.2 Effekter av Grön resplan	25
7.3 Praktiskt miljöarbete på Chalmers	25
7.4 Åtgärder för ett minskat bilpendlande	25
8 Resultat av utförda enkätundersökningar	27
8.1 Sammanställning av resultat från enkätundersökningen år 2012	27

8.2	Sammanställning av resultat från uppföljande enkät år 2013	30
9	Diskussion.....	38
9.1	Fördelar och nackdelar till följd av ett utbyggt Johanneberg Science Park	38
9.2	Utbyggnad av cykeltrafiken till och i programområdet.....	39
9.3	Utbyggnad av kollektivtrafiken till och i programområdet	40
9.4	Parkeringsavgiften och trängselskatten	41
9.5	Chalmers tekniska högskola	43
9.6	Praktiskt miljöarbete på Chalmers.....	43
9.7	Enkätundersökning.....	45
9.8	Felkällor	46
10	Slutsats	47
11	Litteraturförteckning	48
	Bilaga 1 – Enkätundersökning för 2013, svenska	50
	Bilaga 2 – Enkätundersökning för 2013, engelska	57
	Bilaga 3 – Enkätresultat	64
	Bilaga 4 – Utskicksbrev till enkättagare och vinnare, svenska och engelska	120

Figurförteckning

Figur 1 - Karta över planprogrammets delområden.	4
Figur 2 – Förslag till kontorsbyggnad	7
Figur 3 - Områdesbeskrivning av framtida förändringar.....	9
Figur 4 - Tillbyggnation vid Gibraltargatan 84-92.....	10
Figur 5 - Ombyggnation vid Gibraltargatan 25.....	10
Figur 6 – Cykelnätet runt programområdet där både separerade cykelvägar och vägar med blandad trafik visas.....	11
Figur 7 - Karta som visar på dagens placering av Styr & Ställ-stationer.....	12
Figur 8 - Karta över spårvagnslinjer omkring programområdet samt hållplatslägen.	13
Figur 9 - Karta över busslinjer omkring programområdet samt hållplatslägen.	13
Figur 10 – Karta över biltrafik (bilvägar) omkring programområdet.....	14
Figur 11 - Förslag på ombyggnad av hållplats Chalmers	17
Figur 12 - Karta över betalstationer	19
Figur 13 - Kostnad beroende på tid.....	20
Figur 14 - Restidsminskning efter trängselskattens införande i 2013:s första kvartal.....	21
Figur 15 - Genomsnittlig trafikminskning på olika typer av vägar och gator.	22
Figur 16 - Åldersfrekvens på de svarande i enkätundersökningen	27
Figur 17 - Resultatdiagram över vanligaste färd sätt till och från arbetet	27
Figur 18 - Resultatdiagram över varför man cyklar till arbetet	28
Figur 19 - Resultatdiagram över varför man åker kollektivt	29
Figur 20 - Resultatdiagram över varför man kör bil till arbetet	29

Figur 21 - Resultatdiagram över vad som skulle få personer att ta bilen mer sällan till arbetet.....	29
Figur 22 - Resultatdiagram över hur man tror att resvanorna kommer att förändras efter trängselskatt.....	30
Figur 23 - Åldersfrekvens på de svarande på enkätundersökningen	30
Figur 24 – Resultatdiagram över om trängselskatten har ändrat val av färd sätt	31
Figur 25 - Om trängselskatten har ändrat val av färd sätt i filtrering efter olika ålderskategorier.....	31
Figur 26 - Resultatdiagram över hur restid till och från arbetet har ändrats efter införande av trängselskatt.....	32
Figur 27 - Resultatdiagram över hur antal resor till och från arbetet förändrats efter införandet av trängselskatt.....	32
Figur 28 - Resultatdiagram över hur korta tjänsteresor förändrats efter införandet av trängselskatt	32
Figur 29 - Resultat över hur olika färd sätt till och från arbetet har förändrats efter införandet av trängselskatt.....	33
Figur 30 - Resultat över hur olika alternativ vid korta tjänsteresor ändrats efter införandet av trängselskatt.....	34
Figur 31 - Resultatdiagram över om arbetsgivaren kan göra något för att få fler att använda sig av kollektivtrafiken.....	35
Figur 32 - Resultatdiagram över om arbetsgivaren kan göra något för att underlätta cykling till arbetet	35
Figur 33 - Resultatdiagram över vad som skulle kunna få de anställda att mer sällan ta bilen till arbetet.....	36
Figur 34 - Resultatdiagram över nackdelar med att ta bilen till arbetet.....	36
Figur 35 - Resultatdiagram över om det finns något som arbetsgivaren kan göra för att få fler att promenera till arbetet.....	37
Figur 36 - Resultatdiagram över om det finns något som arbetsgivaren kan göra för att få samåkningen att fungera bättre.....	37

Tabellförteckning

Tabell 1 – Parkeringsbeläggning.....	15
Tabell 2 - Förändring av parkeringsavgifter.....	15

1 Inledning

”Chalmers – för en hållbar framtid” – så lyder Chalmers vision för ett varaktigt samhälle. Med ökande befolkning och växande städer krävs en större medvetenhet om våra konsumtionsmönster och de följder på naturen som de ger upphov till. Chalmers miljömedvetenhet genomsyrar därför all dess verksamhet, samtidigt som de arbetar för att expandera näringslivet kring universitetet i avsikt att öka integrering mellan studenter och samhället.

1.1 Bakgrund

Chalmers tekniska högskola består av två olika campus, Campus Johanneberg och Campus Lindholmen, belägna ungefär sex kilometer från varandra. Inom en snar framtid planerar Chalmers tillsammans med Johanneberg Science Park att göra en omfattande utbyggnad av Chalmersområdet Johanneberg. Detta innebär att delar av parkeringsytorna runt området kommer att bebyggas med bostäder samt näringsverksamhet. Utbyggnaden medför en ökning i området med ungefär 4 000 personer, där merparten blir företagsanställda och resterande blir Chalmersanställda och boende. Denna utbyggnad beräknas vara klar inom de närmsta 10-20 åren. I nuläget finns ungefär 3 700 anställda och 9 000 studenter på Chalmers Campus Johanneberg.

Göteborgs stad har upprättat miljökvalitetsnormer runt Campus Johanneberg, vars syfte är att bibehålla nuvarande luftkvalitet samt bullernivåer. Kommunen har därför ställt krav på Chalmers att trafiktätheten runtom området inte får öka på grund av den stundande nybyggnationen.

En resvaneundersökning för Chalmersanställda gjordes år 2012, enligt denna åkte 22 procent av de anställda bil till arbetet. I och med den framtida utbyggnaden av området och de miljökrav som är ställda måste andelen bilpendlare minska. Chalmers har därför tillsammans med Akademiska Hus, Chalmersfastigheter, Johanneberg Science Park och Göteborgs stad tagit fram *Grön resplan*. *Grön resplan* är ett avtal innehållande ett antal åtgärder undertecknade av tidigare nämnda aktörer. Detta avtal påvisar vad organisationerna förbinder sig att göra för att tillsammans uppfylla gällande miljökvalitetsnormer.

Göteborgs stad har redan påbörjat ett försök att minska trafiken i innerstaden genom att införa trängselskatt. Den infördes den 1 januari år 2013 och 36 betalstationer har placerats ut runt om centrala Göteborg.

Denna rapport tar upp möjliga lösningar som kan tänkas implementeras i framtiden för att stadsdelen Johanneberg ska kunna bibehålla de miljökrav som gäller idag. Som underlag till arbetet har en enkätundersökning utformats och skickats specifikt till de Chalmersanställda som kör bil till arbetet. Trängselskatten tas där upp som en eventuell anledning till minskat bilåkande.

1.2 Syfte

Undersöka och värdera åtgärder för att minska bilåkandet bland anställda till och från Campus Johanneberg.

Detta syfte kan ytterligare delas in i mindre delsyften, enligt nedan.

- Undersöka hur trängselskatten har påverkat de anställdas resvanor.

- Utvärdera de åtgärder som beslutats genom *Grön resplan*, samt ge förslag på egna trafiklösningar.
- Utredda vilken effekt tillbyggnaden får ur en trafiksynpunkt.

1.3 Problem

Uppgiften kommer lösas genom att besvara flera frågor utifrån syftet. Nedan följer en lista på övergripande frågor samt underfrågor som önskas bli besvarade.

- Hur många reser med bil till och från Chalmers idag?
 - Vilka reser med bil?
 - Varför reser de med bil?
 - Finns metoder att få dem att välja andra transportalternativ, i så fall vilka?
- Har trängselskatten påverkat de anställdas resande?
 - Hur?
 - Vilka har påverkats?
- Vilka åtgärder finns för att minska bilpendling?
 - Vilka medel finns det för att locka bilister till att välja andra färdsätt?
 - Vilka medel finns det för att minska bilkörning?
 - Vilka åtgärder är effektivast?
 - Vad kostar det?
- Hur fås en bra svarsfrekvens på enkäten?

1.4 Avgränsningar

Arbetet avgränsas till att enbart analysera resandet hos anställda på Campus Johanneberg som i en tidigare resvaneundersökning svarade att de åker bil till och från sin arbetsplats. Studenter på skolan ingår inte i undersökningen då tidigare undersökningar visat att mindre än en procent av studenterna tar bilen till skolan. En enkätundersökning som omfattar alla anställda har ej genomförts, då detta redan gjorts under år 2012 och att bilisternas svar räcker för att uppfylla rapportens syfte.

Det är svårt att förutse hur teknikutvecklingen inom bilindustrin kommer att se ut i framtiden, därför tas detta inte i beaktning.

1.5 Metod och genomförande

För att undersöka hur införandet av trängselskatten i Göteborg har påverkat de anställdas resvanor har en enkätundersökning genomförts tillsammans med Petter Kjellgren på Trafikkontoret i Göteborg (se Bilaga 1 och 2). Resultatet har jämförts med en tidigare utförd enkätundersökning. En förstudie var nödvändig innan enkäten fastställdes för att säkerställa att enkätfrågorna överensstämde med syftet. För att öka svarsfrekvensen lottades ett pris ut bland de svarande (se Bilaga 4).

Litteraturstudier samt informationssökning genomfördes för att undersöka vilka alternativa lösningar till minskad bilpendling som finns. Litteraturstudier har gjorts för att hitta redan utförda lösningar som kan användas vid jämförelsestudier. Stor vikt läggs på att undersöka hur Göteborgs stad planerar att utveckla Johanneberg Science Park redan nu, då det kan medföra förändringar i bland annat kollektivtrafiken. Intervjuer har hållits med ansvariga för Johanneberg Science Park för ytterligare information om detta.

Under arbetets gång har ett nära samarbete med Chalmers miljöenhetschef, Jennica Kjellstrand, varit viktig för att få uppdaterad information om hur arbetet på Campus Johanneberg fortskrider. Kjellstrand har även fungerat som en rådgivare samt bidragit med kontakter som vid behov har hjälpt till genom att ställa upp på intervjuer. Gunnar Lannér, handledare för kandidatarbetet, har regelbundet kontaktats för att få idéer om hur arbetet ska fortskrida vid eventuella komplikationer.

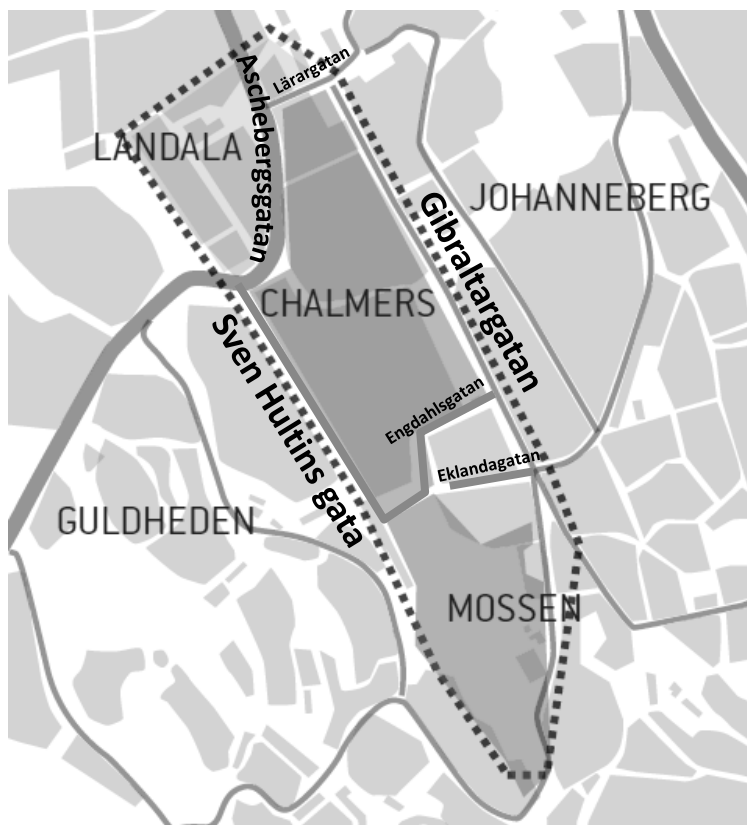
Enkätundersökningen omfattar cirka 350 anställda på Campus Johanneberg som alla bilpendlar till och från arbetet. De medverkande i enkäten togs fram genom att göra ett urval beroende på om de svarade att de var bilister vid den föregående enkätundersökningen eller inte. Enkättagarna var även vid denna enkät anonyma liksom i den föregående enkätundersökningen. Insamlad data har analyserats elektroniskt och sammanställts i ett dokument med resultat (se Bilaga 3).

2 Områdesbeskrivning och framtidsplaner

Chalmers tekniska högskola har två campus i Göteborg, ett på Lindholmen och ett i stadsdelen Johanneberg. Skolan flyttade först upp till Johannebergsområdet år 1926 efter att ha varit beläget nere i centrala staden och detta behövde göras på grund av ökat elevantal. Campus Johanneberg är idag ett relativt renodlat område med fokus på akademi, men detta är något som Göteborgs stad vill ändra på genom att tillföra fler bostäder och arbetsplatser.

För att möta den efterfråga på bostäder och arbetsplatser som behövs på Campus Johanneberg har Stadsbyggnadskontoret upprättat ett planprogram. Detta program har som uppgift att på ett översiktligt sätt beskriva ett större områdes planerade struktur och visioner vad gäller trafik, bebyggelse samt grönområden. Planprogrammet fungerar därefter som en rekommendation för framtida detaljplaner. På så sätt kan detaljplaner få ett mer övergripande samband till varandra och mot det omkringliggande området. Planprogrammet skickas också till andra instanser såsom förvaltningar, myndigheter, företag och boende på området för att i samråd med dessa få in synpunkter som senare kan användas i detaljplansprocessen.

Det planprogram Stadsbyggnadskontoret upprättat täcker hela Campus Johanneberg, Mossen och delar av Landala (se Figur 1). Områdena har inga tydliga gränser gentemot varandra, då delar av akademien återfinns i både Mossen och Landala, men däremot har områdena ganska olika karaktär. Det som följer nu är en genomgång av dessa tre områdens kvaliteter och därefter Stadsbyggnadskontorets huvudsakliga ambitioner för dessa (Signal, 2012). I senare delar av denna rapport kommer mer detaljerade delar inom planprogrammets område att hanteras.



Figur 1 - Karta över planprogrammets delområden. Modifierad bild från (Signal, 2012)

2.1 Mossen – ett naturområde med varsam förtätning

I programområdets södra delar återfinns Mossen, ett rekreationsområde för främst stadsdelarna Johanneberg, Guldheden och Krokslätt, men även för övriga staden. Mossen karaktäriseras idag av ett antal idrottsplatser, förlagda i områdets norra och södra delar. Däremellan finns en vildvuxen och mer naturlig skog med ett antal motionsspår.

För Mossens del vill Stadsbyggnadskontoret att nybyggd bebyggelse i huvudsak koncentreras till områdets östra rand. Bebyggelsen ska därefter utformas på ett sådant sätt att det inte råder någon tvekan om vad som är privat och allmän yta, detta för att förhindra att Mossen kommer att upplevas som en del av nybyggnationen. Denna bebyggelse kommer även att fungera som en bullerskärm mot Gibraltargatan i öster och verka för en tystare miljö i den naturliga skogen i mitten av området.

I Mossens norra och södra delar kommer de sportanläggningar som idag finns att renodlas. Detta betyder i huvudsak att entréerna till dessa platser kommer att märkas ut tydligare för att locka till ett ökat användande. Den idag stängda gräsfotbollsplanen kommer att förflyttas lite söderut och öppnas för allmänheten, för att mot campus ge plats för den första etappen av Johannebergs Science Park och mer ordnad parkmiljö (Signal, 2012).

2.2 Campus Johanneberg närmar sig staden

Den större delen av programområdet utgörs av Campus Johanneberg där akademi och kårverksamhet fyller de byggnader som finns. Campus har byggts ut etappvis sedan 20-talet och kan idag anses vara tätbebyggt. Området kantas på väster sida av Sven Hultins gata och en grön slänt upp mot Landala Egnahem. Denna gata kopplas därefter samman i söder med Gibraltargatan och den tvärgående Engdahls gatan. I norr slutar campusområdet vid Lärargatan och Aschebergsgatan.

Campus är idag välförsörjt vad gäller kollektivtrafik, där hållplats Chalmers är den enskilt största noden i området, en hållplats där det idag passerar flera buss- och spårvagnslinjer. Utöver denna nod finns även hållplatser vid biblioteket samt i Gibraltargatans södra delar. Utmed Gibraltargatan finns även ett varierat utbud av olika restauranger och annan närservice, ofta med fokus på studenter.

Stadsbyggnadskontorets ambitioner för campus är att det i framtiden ska bli mer integrerat med den övriga staden. De menar på att området idag upplevs som lite slutet och att de verksamheter som finns på området i huvudsak är inriktade på studentservice. Ett öppnare campus uppnås därför genom att lyfta fram och betona de stråk som idag finns. Detta innebär exempelvis att Chalmers tvärgata kompletteras med service som även kommer övriga staden tillhanda, vilket kommer att locka fler människor att vilja röra sig på campus. Dessutom finns det planer på att i de södra delarna slå ihop ett flertal busshållplatser till en enda (Signal, 2012). Detta kommer att behandlas i senare delar av rapporten. Vidare ska området även kompletteras med fler bostäder och utrymmen för akademien. Detta kommer i huvudsak att göras på de tomma ytor som finns runt om på campus idag. På så sätt skapas ett större underlag för den service som nämndes tidigare.

Slutligen finns det också planer på att förlänga dagens Eklandagata ned till Sven Hultins gata, detta vill Stadsbyggnadskontoret göra för att skapa en tydligare entré i söder och göra det lättare att komma in i området då Engdahls gatan inte är dimensionerad för det planerade trafikillskott som utbyggnadsplanen medför (Signal, 2012).

2.3 Landala - ökad integrering med den omgivande staden

Mellan Chalmers och Landala torg återfinns Landala, den sista delen av programområdet. Landala består idag i huvudsak av bostäder byggda i slutet av 60-talet. Dessa byggdes efter att staden hade sanerat ett större område bestående av landshövdingehus, där ett kvarter bevarats närmast Chalmersplatsen. Landala torg huserar idag en mängd servicefunktioner för stadsdelen och ligger i god anslutning till kollektivtrafiken i och med dess närhet till Kapellplatsen. För Landalas del kommer de tomma ytor som idag finns på området att förtätas, samtidigt som Göteborgs stad vill att Landala torg ska vända sig ut mot Kapellplatsen (Signal, 2012).

3 Kommande utbyggnationer av Campus Johanneberg

I nuläget är det brist på bostäder i Johannebergsområdet samtidigt som efterfrågan blir allt större. I samband med ambitionen om att integrera Campus Johanneberg med staden har ett stort intresse bland en mängd aktörer väckts. Detta kommer att involvera uppförandet av nya bostäder samt tillbyggnationer av befintliga fastigheter. Det kommer dessutom resultera i att det framtida campusområdet blir tätare, livligare, samt tillhandahålla en bättre social miljö. Genom att göra detta hoppas Göteborgs stad att behovet av bostäder ska tillfredställas samt att campusområdet stärks.¹

3.1 Fortsatt expansion av Johanneberg Science Park

Utvecklingen av Johanneberg Science Park är en viktig del för att forskning, näringsliv och annan typ av akademisk verksamhet ska kunna genomföras i samförstånd med Göteborgs stad och Chalmers. Johanneberg Science Park består idag av cirka 140 företag, deras huvudsakliga ämnesområden behandlar samhällsbyggnation, energi, material- och nanoteknik (Akademiska hus och Chalmersfastigheter, 2012/2013). Med en expansion av området kommer fler ämnesområden att kunna bemötas samtidigt som en framgångsrik miljö för näringsliv, internationella relationer och forskning kommer att etableras, något som idag kan ses på Lindholmen Science Park. Detta får en självbetjänande effekt för regional utveckling och öppnar upp området mer för allmänheten (Johanneberg Science Park).

Målet är att det år 2020 ska finnas 4 000 arbetsplatser från näringslivet vid Johanneberg Science Park (Akademiska hus och Chalmersfastigheter, 2012/2013). Tanken är att förena och förbättra samarbetet mellan forskning och näringsliv för att skapa ett bättre och mer effektivt arbete. Johanneberg Science Park tillsammans med Chalmersfastigheter arbetar mycket för att genomföra denna utveckling av området i Johanneberg då närheten till akademien är attraktiv för företagen. Förhoppningarna är att skapa en effektivare arbetsmiljö där mycket och bred kunskap finns i närheten (Chalmersfastigheter).

Det närmaste projektet som kommer kunna ses på Campus Johanneberg är en stor kontorsbyggnad och entré till teknikparken. White Arkitekter har fått i uppdrag att skissa fram ett förslag på denna byggnad (se Figur 2) och tanken är att projektet startar hösten 2013 (Chalmersfastigheter).



Figur 2 – Förslag till kontorsbyggnad (Akademiska hus och Chalmersfastigheter, 2012/2013)

¹ Anna Eckerstig (Chalmersfastigheter AB) intervjuad av Ahmed Murtza den 7 Mars 2013

HSB är en av de första hyresgästerna som kommer etablera sig på området och företaget är även delägare i Johanneberg Science Park (Hopen, 2013). För HSB är det viktigt att kunna ha ett nära samarbete med akademien och tillgång till ny teknik. HSB ser sig som ett byggföretag som ligger i framkant vad gäller teknisk utveckling inom samhällsbyggnad och därför är flytten till teknikparken med dess närhet till Chalmers samhällsbyggnadssektor passande.

I samband med att HSB flyttar sitt kontor till Johanneberg Science Park planeras ett byggprojekt för studentbostäder. HSB Living Lab är ett forskningsprojekt där man vill testa olika faktorer i hemmet som kan utvecklas för smartare bostäder. Tanken är att bygga moduler på campus, där ett 20- 40-tal studenter får bo och testa de nya funktionerna som utreds. På så sätt hinner olika parametrar, såsom vattensparande duschar och smarta kylskåp som minskar matsvinn, testas och analyseras innan ett stort permanent byggprojekt sätts igång (Löf, 2012).

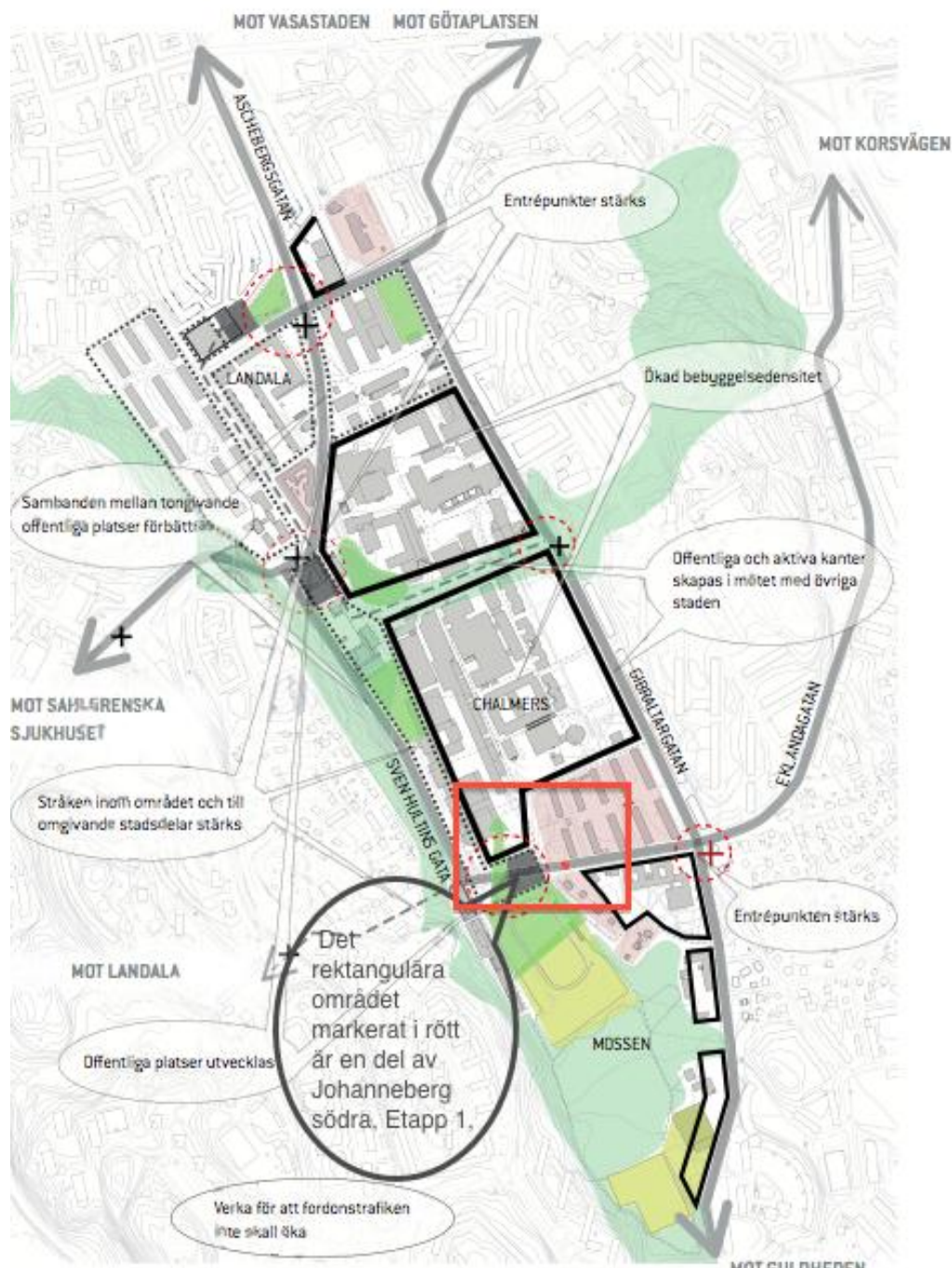
3.2 Chalmersfastigheter

Chalmersfastigheter har tillsammans med Göteborgs stad arbetat med att ta fram ett planprogram som ska möjliggöra en expansion av Johannebergområdet med upp till 150 000 kvadratmeter. Det här planprogrammet är en långsiktig plan, som beräknas vara slutförd om cirka 30-50 år.¹

Inom en snar framtid ska Chalmersfastigheter i samråd med Johanneberg Science Park utveckla den första etappen av byggnationen på södra campusområdet. I detta ingår en byggrätt på parkeringsytan utanför teknikparken, södra delen av Väg- och vattens forskarhus samt ett parkeringshus. Totalt rör det sig om en yta på 19 000 kvadratmeter (se Figur 3).¹ Parkeringshuset som är projekterat ska tillförse området med cirka 350 parkeringsplatser. Utöver dessa parkeringsplatser finns det även planer på att skapa parkeringsytor i källardelen i de kommande byggnaderna.²

De projekt som är planerade närmast i tid kommer dessutom tillföra cirka 900 arbetsplatser. De kommer främst bestå av kontorsarbetsplatser som avses användas av företag knutna till samhällsbyggnadssektorn och Chalmers. Utöver kontorsplatserna kommer det finnas diverse serviceenheter för anställda så som restauranger, caféer, mötesfaciliteter och eventuellt kvartersbutiker samt en bank. I skrivande stund är detta endast förslag på den framtida utvecklingen av området.¹

² Hans Hofflander (Akademiska hus) intervjuad av Ahmed Murtza den 16 maj 2013



Figur 3 - Områdesbeskrivning av framtida förändringar (Andersson, 2012).

För närvarande har Chalmersfastigheter inga planer på att uppföra bostäder i den södra delen av Campus Johanneberg. Däremot pågår planering för ett bostadsprojekt i kanten mot Guldheden som kommer tillföra cirka 100 nya bostäder. De ansvariga för projektet kommer att vara Riksbyggen i samarbete med Chalmers och Johanneberg Science Park. Riksbyggens mål är att ett energieffektivt och socialt hållbart bostadshus ska stå färdigt år 2016 på Dr Allards Gata i Guldheden (Riksbyggen, 2011).

3.3 Chalmers studentbostäder och SGS

Chalmers studentbostäder arbetar i nuläget med en tillbyggnation och renovering av ett existerande hus på Gibraltargatan 84-92 (se Figur 4). Detta projekt tillför 96 nya studentbostäder samtidigt som cirka 300 lägenheter renoveras (Chalmers studentbostäder).



Figur 4 - Tillbyggnation vid Gibraltargatan 84-92



Figur 5 - Ombyggnation vid Gibraltargatan 25

SGS, Stiftelsen Göteborgs Studentbostäder, har i samarbete med Akademiska Hus påbörjat en om- och påbyggnation av en befintlig fastighet som de har köpt på Gibraltargatan 25 (se Figur 5). Avsikten med byggnaden är att fastigheten ska rymma fyra till fem våningar med en förskola i bottenplan. De resterande våningarna ska nyttjas till studentbostäder. Totalt kommer detta att medföra 108 nya studentbostäder (Chalmers studentbostäder).

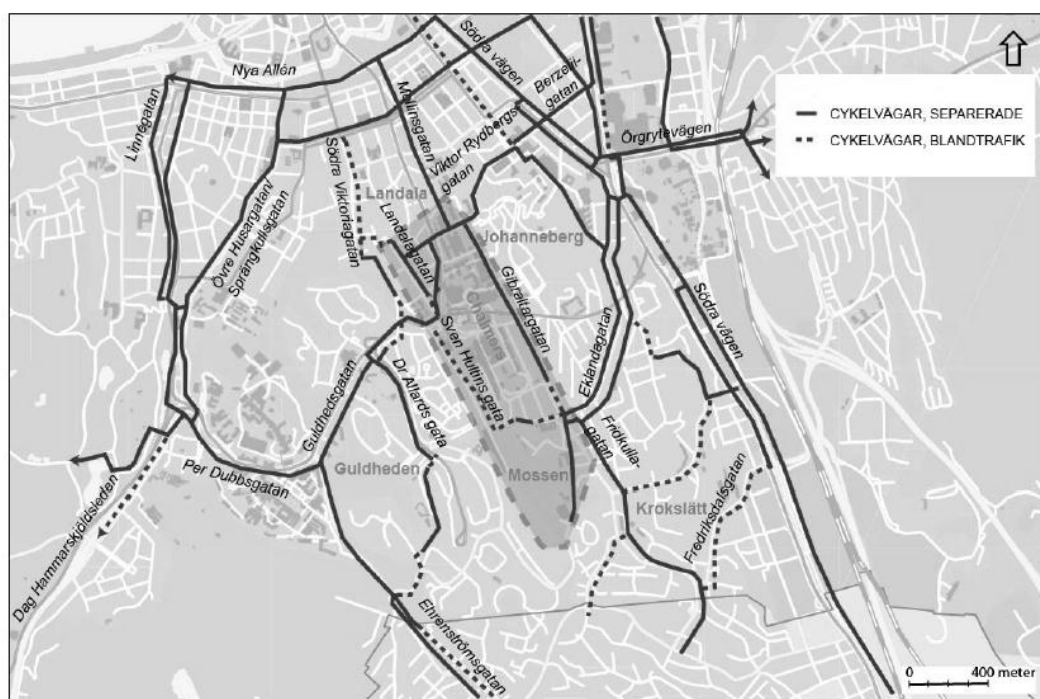
Utöver ovan beskrivna projekt planeras nybyggnationer vid Dr Forselius Backe, Chalmers kårhus och Fysiken vid Johanneberg. Inga av dessa projekt har ännu fastställts, vilket innebär att antalet bostäder som ska uppföras är oklart. Målet som Chalmers studentbostäder har är dock att uppföra 1 000 nya lägenheter inom fem år (Chalmers studentbostäder).

4 Dagens trafiksituation för programområdet

Trafiksituationen kring programområdet är viktig att förstå, då det är den som behöver förbättras för att miljökvalitetsnormerna inom luftkvalitet och buller ska kunna uppfyllas. Därför följer nu en beskrivning över trafiken kring programområdet samt planerade förändringar för trafiken som kommer att ske inom en snar framtid.

4.1 Gång- och cykeltrafik runt området

Gång- och cykelsystemet i Johannebergområdet består huvudsakligen av gångvägar, trappor och stigar av blandad kvalitet. De stora höjdskillnaderna i de östra samt västra delarna av området, Guldheden samt Johanneberg, har påverkat gång- och cykelsystemet till att vara underutvecklat och begränsat. Trots att cykel är ett populärt färdssätt i området saknas ett sammanhållet cykelnät och separata cykelvägar finns endast längs de större gatorna (se Figur 6). Kopplingen mellan Sven Hultins gata och Dr Allards gata är idag bristfällig då den endast utgörs av ett fåtal trappor samt en gångbana bredvid teknikparken (Signal, 2012).

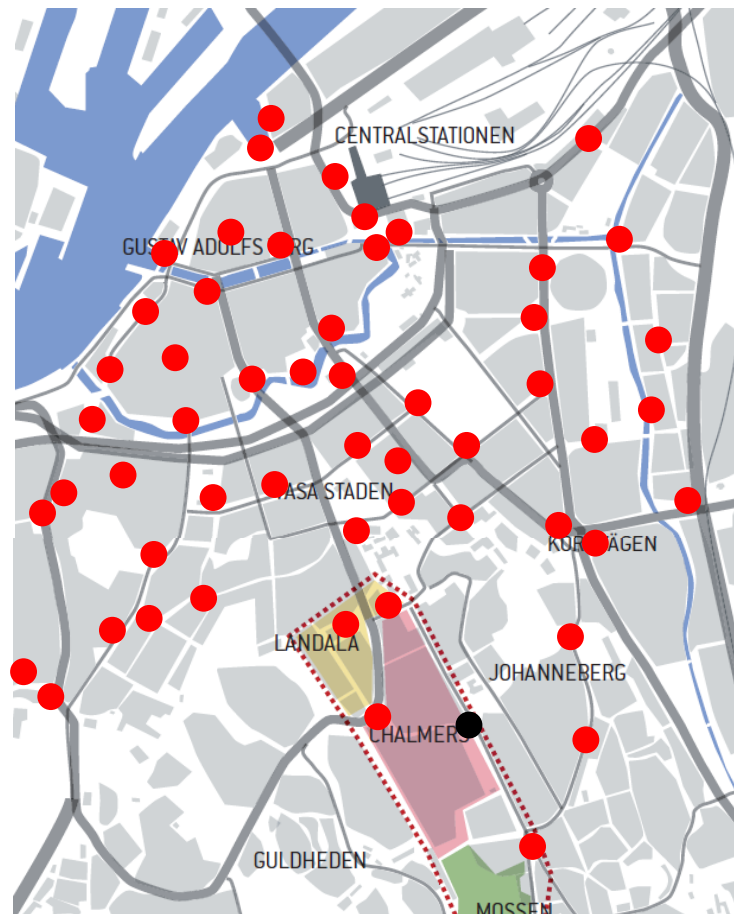


Figur 6 – Cykelnätet runt programområdet där både separerade cykelvägar och vägar med blandad trafik visas (Andersson, 2012)

4.2 Styr & Ställ

I augusti 2010 lanserades en ny tjänst för göteborgarna – Styr & Ställ. Tjänsten går ut på att kunden hyr en cykel från en station, nyttjar den och lämnar sedan tillbaka cykeln efter avslutad färd. Detta behöver inte nödvändigtvis göras på samma station, utan tanken är att det ska finnas ett antal platser lediga på andra stationer runtom i staden som är tillgängliga. Har du som kund redan köpt ett årskort för 125 kronor så cyklar du gratis den första halvtimmen, men därefter kostar cykeln 10 kronor för den andra halvtimmen, 20 kronor för den tredje och därefter 40 kronor för varje efterkommande halvtimme. (JCDecaux)

I dagsläget finns det runt 50 stationer runtom i centrala Göteborg och ett antal stationer byggs ut just nu (se Figur 7). För Chalmers del finns det idag fyra cykelstationer i närområdet: en vid Kapellplatsen, en vid Molinsgatan, en vid Chalmersplatsen och en vid Hållplats Pilbågsgatan. Planen är att även lägga en station vid biblioteket för att på så sätt fånga upp ännu fler anställda och studenter (Kjällstrand, Chalmers Insidan, 2013)



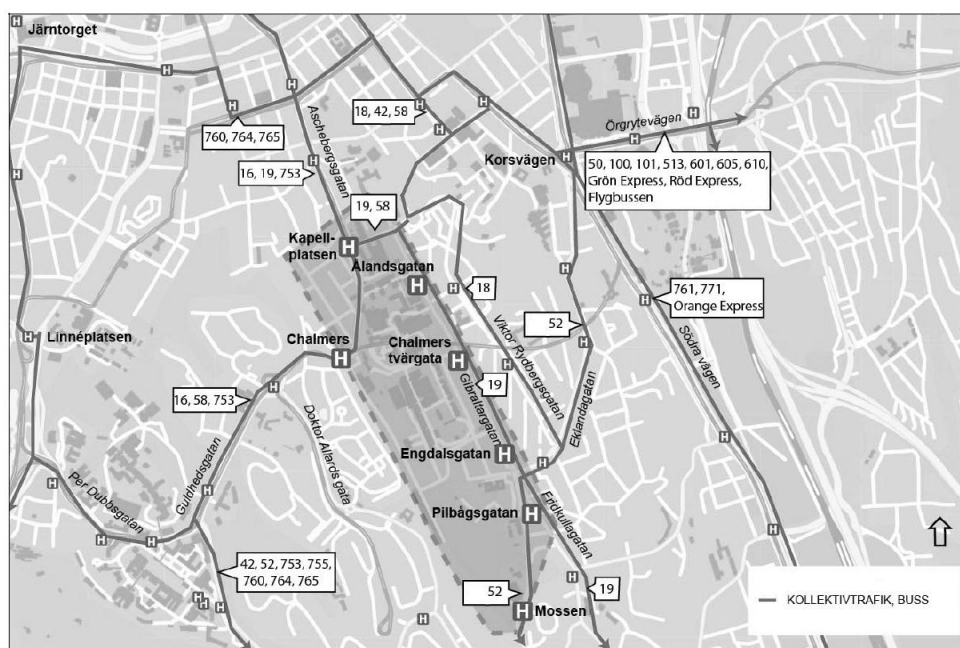
Figur 7 - Karta som visar på dagens placering av Styr & Ställ-stationer. Modifierad bild från (Andersson, 2012)

4.3 Anslutande kollektivtrafik till Campus Johanneberg

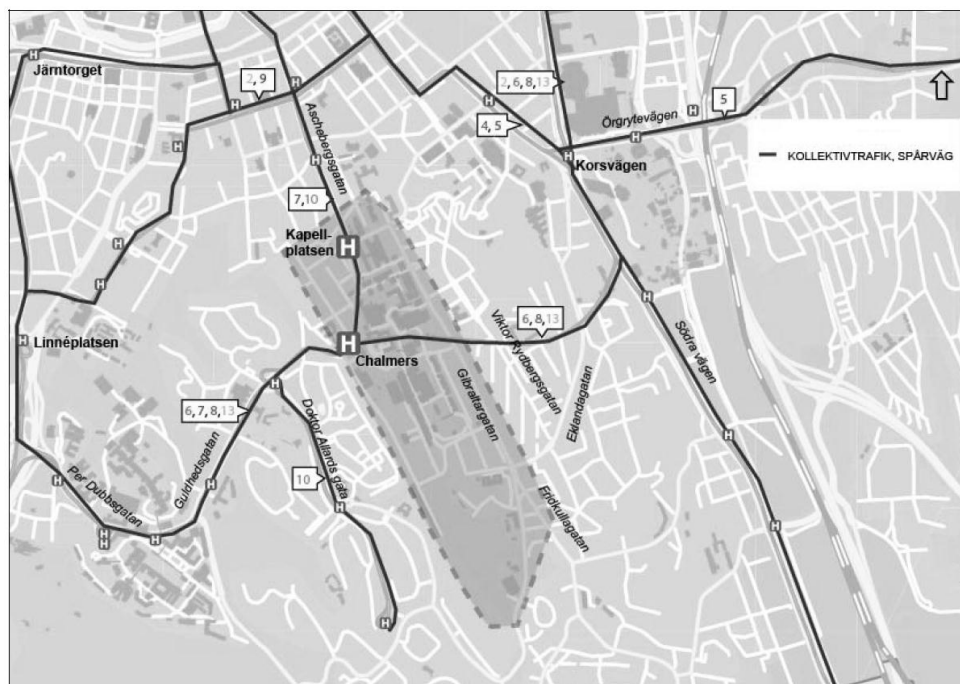
Programområdet har en stor variation av förbindelser med både buss- och spårvagnstrafik (se Figur 9 samt Figur 8). De flesta hållplatser är lokaliserade i områdets yttre kanter och de viktigaste hållplatserna för området är Kapellplatsen, Chalmers, Pilbågsgatan, Ålandsgatan samt Chalmers tvärgata. Enligt TRAST, Trafik för en attraktiv stad, bör gångavståndet mellan en hållplats till möjliga mål inte överstiga 400 meter. Detta klarar samtliga hållplatser runt omkring Chalmers

campusområde idag. För att det ska innebära en god service måste däremot gångstråken mellan hållplatser och möjliga mål vara tillräckligt bra utformade. Enligt Sweco, som på uppdrag av Göteborgs stad undersökt kollektivtrafiksituationen, är så inte fallet idag mellan områdets södra del och dess närliggande hållplatser (Andersson, 2012).

Vissa av de viktiga hållplatserna i området är inte moderna och klarar inte av den mängd personer som idag passerar med kollektivtrafiken. Hållplats Pilbågsgatan saknar till exempel en tydlig struktur med samlade linjer, vilket gör att hållplatsen blir ineffektiv. Hållplats Chalmers är en hårt belastad samlingspunkt där en stor mängd spårvagnar och bussar passerar, vilket ofta leder till stopp i kollektivtrafiken (Signal, 2012).



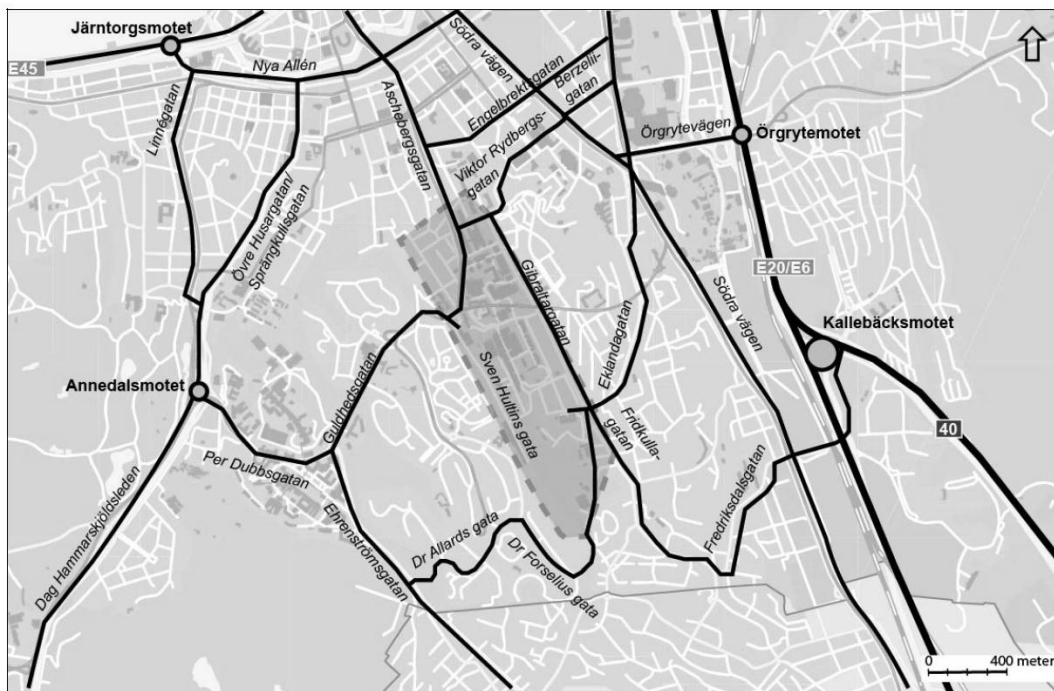
Figur 9 - Karta över busslinjer omkring programområdet samt hållplatslägen. Modifierad bild från (Andersson, 2012)



Figur 8 - Karta över spårvagnslinjer omkring programområdet samt hållplatslägen. Modifierad bild från (Andersson, 2012)

4.4 Biltrafik i anknytning till programområdet

Bilvägarna i området gör att framkomligheten är förhållandevis bra. Dock medför de stora höjdskillnaderna att få kopplingar mellan öst och väst finns i bilväg, samt att campusområdet som är lokaliserat mitt i sprickdalen är svagt integrerat med den omgivande staden (se Figur 10). Intensiteten och tempot i biltrafiken runt området varierar, men de mest trafikerade vägarna är Giblaltargatan samt Aschebergsgatan/Guldhedsgatan mellan Landala torg och hållplats Chalmers. Giblaltargatan är belägen i östra delen av området där den ansluter till Lärargatan/Viktor Rydbergsgatan i norr och Eklandagatan/Fridkullagatan i söder (Signal, 2012).



Figur 10 – Karta över biltrafik (bilvägar) omkring programområdet (Andersson, 2012)

Det finns ett krav på att trafiken kring campus inte får öka på grund av restriktioner mot buller samt luftföroreningar. Detta krav är en del av Göteborgs stads parkeringspolicy, antagen år 2009, som ska leda till ett främjande av cykel- och kollektivtrafikanvändandet i staden. Policyn säger även att antalet parkeringsplatser på området inte får öka (Signal, 2012).

4.5 Parkeringsituationen på Chalmers

Under arbetet med *Grön resplan* genomfördes en beläggningsstudie våren år 2012 vars resultat redovisas i Tabell 1 nedan. Av denna framgår att beläggningsgraden totalt sett är låg. Detta är dock till stor del tack vare Giblaltarvallen och Mossen som har många parkeringsplatser och hög andel lediga platser. Samtidigt var flera av de mindre och mellanstora parkeringsplatserna fulla när undersökningen gjordes. Generellt sett är det högre beläggningsgrad i områdets norra delar än i de södra.

Tabell 1 – Parkeringsbeläggning (Trivector, 2012)

Parkering	Antal platser	Antal parkerade bilar vid olika tillfällen			
		25/4 fm	25/4 em	3/5 fm	3/5em
Mossen	167	68	74	94	91
Sven Hultins gata	72	48	44	38	58
Engdahls gatan	48	31	35	36	29
Betongvägen	82	39	38	30	36
Betonggården	21	9	10	9	11
Rännvägen	4	1	2	1	0
Gibraltarvallen	441	242	281	265	269
Chalmers tvärgata	31	19	21	20	19
Chalmers spårvagn	4	1	4	3	1
Fysikgården	21	19	18	17	15
Gibraltargatan	33	29	31	32	25
Kemivägen	29	29	26	26	27
P-däck Gibraltargatan	136	128	124	112	104
Hugo Grauers gata	20	23	22	21	16
Kapellplatsen	9	7	6	9	3
Vera Sandbergs allé	70	66	68	68	57
Läraregatan	34	32	32	25	23
Gibraltargatan kantsten	31	28	30	23	24
Mellan fysikhusen	7	6	7	6	5
P-garage Kårhuset	42	26	20	26	27
P-garage Chabo	80	31	0	27	21
Totalt	1382	882	893	888	861

En höjning av parkeringsavgifterna pågår och inom tre år beräknas månadskostnaden för parkering att vara 1 000 kronor. Chalmersfastigheter motiverar beslutet med Göteborgs stads riktlinjer om att parkeringsavgifterna ska överensstämja mer parkeringsavgifter i omgivande områden (Chalmersfastigheter, 2013). Som framgår av Tabell 2 genomfördes en kraftig höjning av parkeringsavgiften vid årsskiftet 2012-2013 och som följd minskade rabatten på årskort markant. Det är dock fortsatt betydligt dyrare att parkera enstaka dagar - vid 226 parkeringstillfällen med dagbiljett blir kostnaden nästan dubbelt så hög jämfört med årskort.

Tabell 2 - Förändring av parkeringsavgifter. Modifierad tabell från (Chalmersfastigheter)

	2012	2013
Årskort	3200	5500
Halvårskort	1700	3000
Säsongkort	1700	3000
Månadskort	390	500
Behörighetsdekal	350	350
Dagbiljett	30	40

5 Framtida trafikförslag för programområdet

För att hålla miljö kvalitetsnormerna efter den stundande utbyggnaden av programområdet har ett antal förslag på förbättringar av trafiksituationen tagits fram. Förslagen är utformade av Sweco i samråd med Göteborgs stad.

5.1 Förbättrad situation för gång- och cykeltrafik

Samtidigt som Västsvenska paketet och trängselskatten påbörjas satsas det även väldigt mycket på cykelpendling. Det ska bli mer effektivt och mer lättillgängligt för cyklisterna att ta sig fram i Göteborg. Bland annat utformas nya cykelbanor, resecentrum och parkeringar. Lånecyklar planeras även att ställas ut. Swecos förslag till förbättringar som kommer ske inom området för Johanneberg, Landala och Mossen är många. Nedan följer dessa förslag från rapporten *Trafikutredning i anslutning till programarbete för Chalmers Johanneberg, Mossen och Landala* (Andersson, 2012).

Förslag till förbättringar på gångtrafiknätet:

- Förbättrade gångbanor, övergångsställen, gångpassager och stigar.
- Skapa genvägar och passager genom kvarter.
- Se till att gångbanor, övergångsställen och gångpassagerna blir tillgänglighetsanpassade enligt rådande normer.
- Skapa väderskyddade gångvägar och platser med skärmtak.
- Möblera gaturummet med gatumöbler och bra ljussättning som är anpassade till gående.
- Titta närmare på upplevd trygghet i området.
- Skapa mer attraktiva och upplevelserika stråk.
- Skapa bättre koppling med gångmöjligheter till Guldheden.
- Skapa bättre kopplingar inom och i anslutning till programområdet.

Förslag till förbättringar på cykeltrafiknätet:

- Förbättra cykelbanor mellan centrum och Chalmersplatsen visuellt och orienterbarhetsmässigt.
- Förtydliga kopplingen mot Chalmers huvudentré, Landala torg och korsningen Eklandagatan/Gibraltargatan.
- Skapa bättre kopplingar inom och i anslutning till programområdet.

5.2 Utveckling av kollektivtrafiken till och från Campus Johanneberg

En av de mest belastade hållplatserna inom programområdet är hållplats Chalmers i norr. Hållplatsen trafikeras idag av fem spårvagnslinjer samt fyra busslinjer. Under rusningstrafiken händer det ofta att spårvagnar och bussar måste vänta på att framförvarande spårvagn eller buss har släppt av och på passagerare, detta leder till att stora köer ofta bildas vid hållplatsen. En utbyggnad är därför planerad där buss och spårvagnslinje kommer att separeras vilket ger kollektivtrafikfordon mer plats och tid vid hållplatserna så att köer kan undvikas (se Figur 11). Även en möjlighet av busstrafikering på Sven Hultins gata i väst kan tas i beaktning under en vidare utredning av ombyggnaden vid hållplats Chalmers (Signal, 2012).



Figur 11 - Förslag på ombyggnad av hållplats Chalmers (Andersson, 2012).

Hållplats Pilbågsgatan på Gibraltargatan är idag svår att orientera sig vid då den innehåller flera hållplatslägen och inte en samlad hållplats för alla busslinjer. En ny hållplats är därför planerad och är tänkt att ersätta hållplatserna Engdahlgatan, Bergsprängaregatan samt Pilbågsgatan (Andersson, 2012). En tunnelmynning kan även vara aktuellt i framtiden och kommer då att koppla samman Korsvägen med korsningen Eklandagatan/Gibraltargatan (Signal, 2012).

En av de stora satsningarna i Göteborgs kollektivtrafik de närmsta åren är Västlänken. Västlänken kommer att gå i en båge från Centralstationen till Haga för att sedan fortsätta till Korsvägen och är beräknad att vara klar under decenniet 2020. I och med denna nya del av kollektivtrafiken kommer antalet som åker kollektivt till Göteborg troligen att öka (Signal, 2012).

5.3 Förändringar i biltrafiken till och från Campus Johanneberg

En ombyggnation av Övre Husargatans buss- och bilkörfält är planerad, vilket kan leda till en ökning av trafikmängden på både Per Dubbs- och Aschebergsgatan då denna väg blir mer tillgänglig. Då detta innebär en ökning av redan högt belastade gator i avseende på miljökvalitet är ombyggnationen inte optimal. Busskörfält kommer även att anläggas utmed Allén, Södra vägen och ytterligare vägar, vilket kan komma att förändra trafiken till och från programområdet. En minskning av biltrafiken vid hållplats Chalmers är även önskvärt på grund av en framtida utbyggnad av kollektivtrafiken. En lösning till detta är exempelvis att öka genomfartstrafiken på Sven Hultins gata. En grov uppskattning av trafikökningen på Sven Hultins gata ligger mellan 2 000-4 000 extra fordon per dygn, tidiga prognoser visar att gatan bör tåla denna ökning utan att bli överbelastad. Dagens trafikmängd på Sven Hultins gata är idag på cirka 3 500 fordon per dygn (Andersson, 2012).

6 Trängselskatt i Göteborg

Den 28 januari 2010 beslutade Göteborgs kommunfullmäktige att införa trängselskatt i Göteborg. Samtliga partier röstade ja förutom Sverigedemokraterna. Som en direkt följd av detta beslut bildades Vägvalet, ett parti som motsatte sig beslutet. Partiet ställde upp i valet till kommunfullmäktige hösten 2010 där de fick drygt fem procent av rösterna.

Efter kommunens beslut måste ärendet även röstas om i riksdagen. Detta beror på att det sedan tidigare finns en allmän lag om trängselskatt som endast behöver kompletteras med bilaga när kommuner beslutar om införande. Denna omröstning ägde rum den 26 maj 2012 och resulterade i att trängselskatt tas ut i Göteborg från och med den 1 januari 2013.

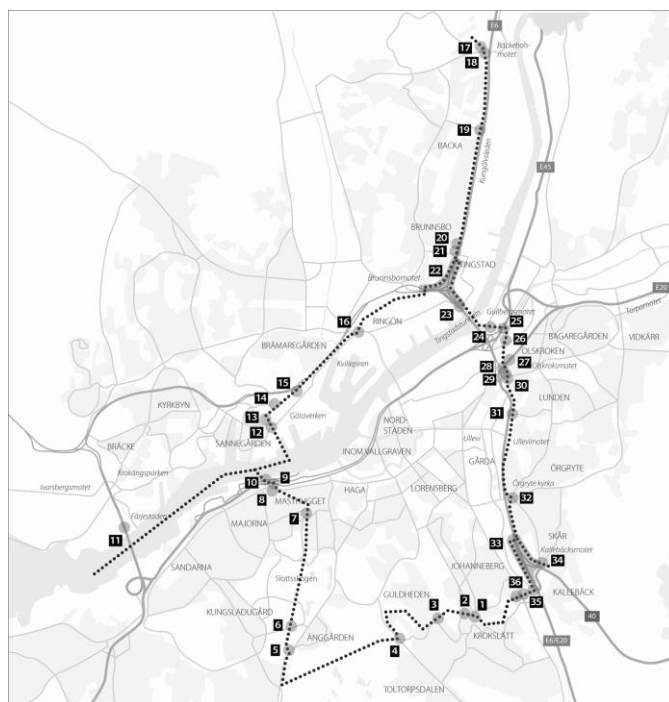
Motiven bakom trängselskatten är dels att minska trängseln och förbättra miljön, men även att bidra till finansieringen av Västsvenska paketet (Odell, 2010). Västsvenska paketet är ett infrastrukturprojekt i Västsverige som beräknas kosta 34 miljarder kronor och hälften av detta ska finansieras av trängselsskattsintäkter (Trafikverket, 2012).

Framtiden för trängselskatten är i dagsläget osäker. Tidningen GT har genomfört en namninsamling med kravet om en folkomröstning i frågan. De har nu lyckats samla in mer än 57 475 namnunderskrifter vilket motsvarar mer än tio procent av de röstberättigade i Göteborg (GT, 2013). Detta garanterar dock inte en folkomröstning men kommunfullmäktige blir tvungna att rösta om saken och där räcker det med att en tredjedel av ledamöterna röstar ja för att det ska bli en folkomröstning. Moderaterna, Vägvalet och Sverigedemokraterna är för en folkomröstning medan Socialdemokraterna, Vänsterpartiet, Miljöpartiet, Folkpartiet och Kristdemokraterna är emot. Dock råder det en viss osäkerhet bland de moderata ledamöterna och det räcker med att 3 av de 22 moderaterna avviker från partilinjén för att folkomröstningen ska stoppas (SvD, 2013). Även om det blir en folkomröstning och resultatet blir nej till trängselskatt kan politikerna välja att ignorera resultatet då folkomröstningen endast är rådgivande (SR, 2013)

6.1 Betalstationernas placering i Göteborg

Betalstationernas placering ska minska trafiken i centrum men framför allt på de stora genomfartslederna. Detta är förklaringen till betalstationen som är placerad i direkt anslutning till Älvsborgsbron. Även efter passage av denna befinner sig föraren utanför zonen. På liknande sätt beskattas all genomfartstrafik på E6 (Transportstyrelsen, 2012).

Stationerna 17, 18, 19, 20 och 21 (se Figur 12) är placerade längs med E6 för att hindra att bilister åker genom Backa för att slippa betala. Placeringen har lett till att boende i Backa nu måste betala för att komma till Bäckebo köpcentrum som är beläget på motsatt sida vägen. Dessa stationer har varit föremål för diskussion och var heller inte med i tidigare förslag (Transportstyrelsen, 2012).



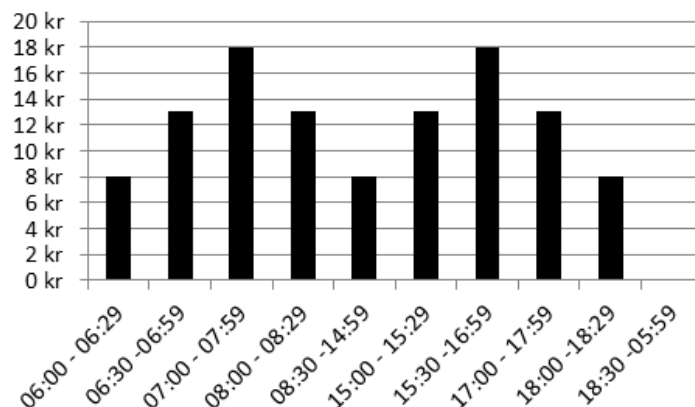
Figur 12 - Karta över betalstationer (Transportstyrelsen, 2012).

6.2 Passagekostnader i Göteborg

Antalet arbetsdagar per år varierar mellan 224 och 229 beroende på om helgdagarna infaller på lördagar och söndagar eller på vardagar. Den totala kostnaden för trängselskatten styrs av hur flexibla arbetstider den resande har och hur villig den är att anpassa sig för att minimera kostnaderna. Räknat på 226 dagar och två passager vid maxskatt blir årskostnaden 8 136 kronor. Om den resande kan anpassa sig och göra en 8-kronorspassage och en 13-kronorspassage blir årskostnaden 4 746 kronor.

I dagsläget tas trängselskatt endast ut för svenskregistrerade fordon. Detta beror på utformningen av lagen om trängselskatt. Enligt denna ska alla uppgifter som ligger till grund för om en bil är skattepliktig eller inte finnas i vägtrafikregistret. Då utländska fordon inte finns i detta register kan de heller inte vara skattepliktiga (Transportstyrelsen, 2011). Regeringen har dock för avsikt att ändra detta, framför allt beroende på att svenska åkerier anser sig förfördelade. Förslaget beräknas träda i kraft 1 januari 2014 (Johansson, 2013).

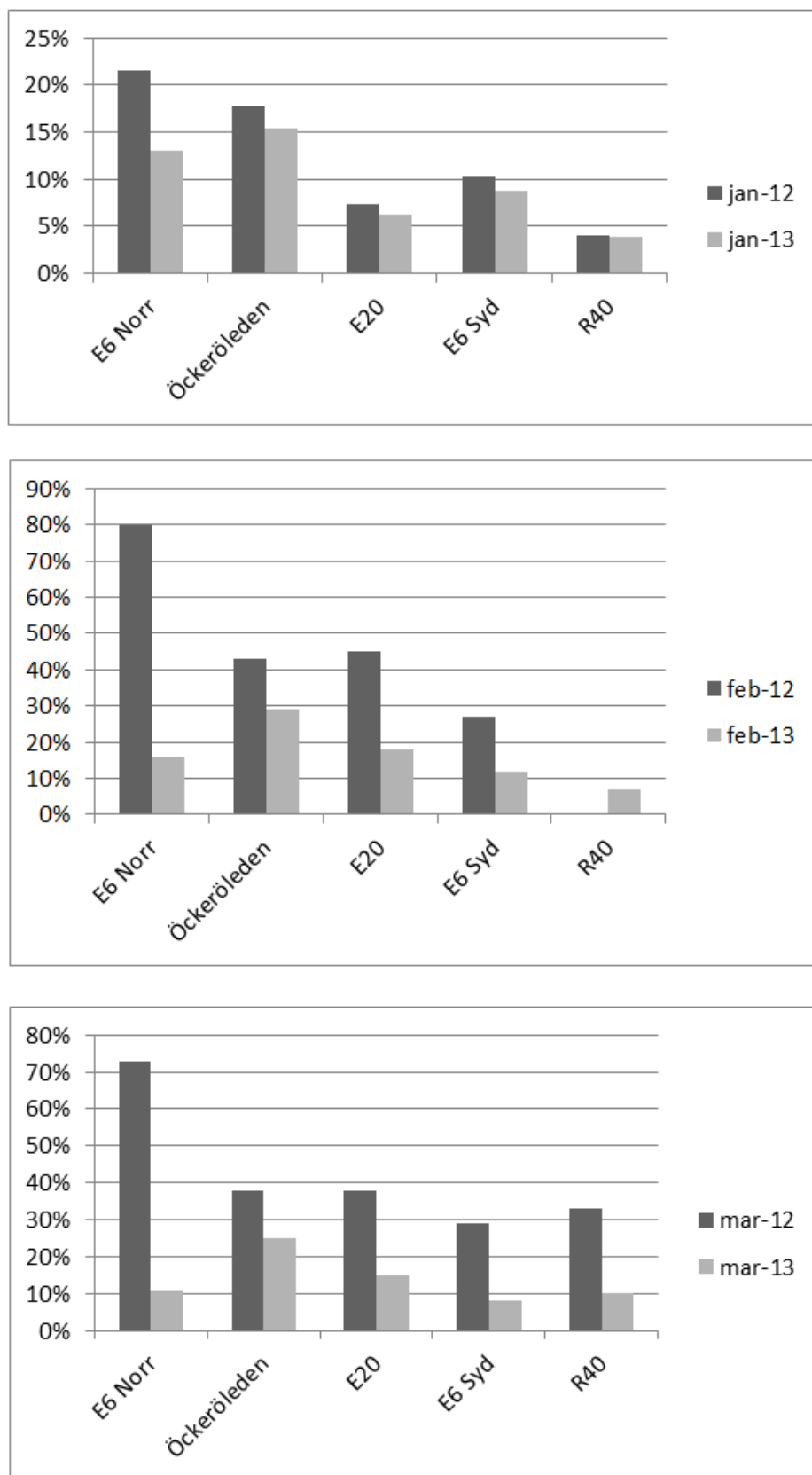
Undantagen för beskattning är hela juli månad, lördagar och söndagar samt helgdagar och dag före helgdagar. Kostnaden följer trafikflödet – vid låg trafik är avgiften låg och vid hög trafik är avgiften hög. Mellan 18:30 och 05:59 är avgiften noll kronor (se Figur 13). Maxbeloppet per dag är satt till 60 kronor och det finns även en tidsgräns på 60 minuter som innebär att man under denna tid endast betalar en gång. Avgift tas ut oavsett färd in eller ut ur trängselskattzonen.



Figur 13 - Kostnad beroende på tid. Modifierad från (Trafikverket, 2012)

6.3 Resultat av trängselskattsinförelse i Göteborg

Trafikverket mäter trafikflöden och restider både för kollektivtrafik och biltrafik. Under januari 2013 minskade biltrafikflödet genom betalstationerna med 20 procent under betaltid jämfört med januari 2012. På infartslederna minskade trafikflödena med 9 procent och på innerstadsgatorna med 22 procent. Den minskade trafiken har lett till mindre trängsel och kortar restider. Störst skillnad har uppmätts på sträckan Kungälv – Tingstadstunneln där mediantiden minskat från 22 minuter till 13 minuter (Trafikverket, 2013). Figur 14 visar hur många procent längre tid resan tar under rusningstrafik (06:30-08:30) jämfört med när ingen trängsel förekommer (20:00-24:00).



Figur 14 - Restidsminskning efter trängselskattens införande i 2013:s första kvartal

Göteborgarnas attityd till trängselskatten har inte undersökts efter införandet men i Stockholm där trängselskatt infördes permanent den 1 augusti 2007 har detta skett vid flera tillfällen. En opinionsundersökning i december 2007 visade att 66 procent var positiva till skatten. I maj 2011 var denna siffra 70 procent (Börjesson, 2012). Detta kan jämföras med valresultatet från folkomröstningen i september 2006 där 52 procent röstade ja till införandet.

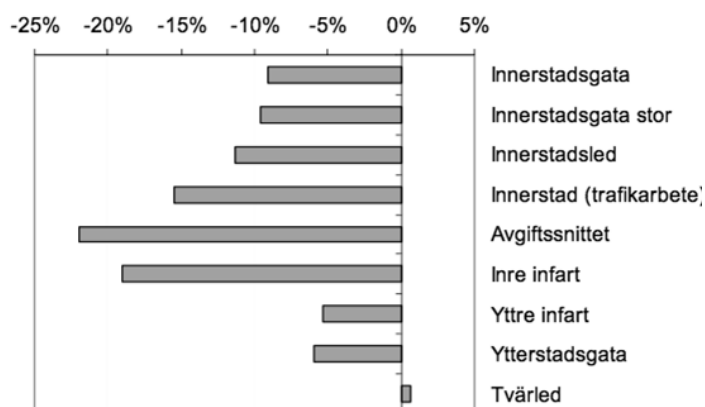
Ett annat märkbart resultat är kortare restider och ökad punktlighet inom kollektivtrafiken (Trafikverket, 2013). Detta har uppnåtts dels genom minskad trängsel men framför allt tack vare investeringar som har gjorts för att förbättra kollektivtrafiken och uppmuntra allmänheten att använda den. Exempel på investeringar är utbyggnad av busskörfält, byggandet av pendelparkeringar samt införandet av fler linjer och tätare turer. En annan åtgärd som Västtrafik har genomfört är införskaffandet av ett fyrtiotal reservfordon som kan sättas in vid störningar eller hög belastningsgrad (Trafikverket, 2013).

Den förbättrade kollektivtrafiken har åstadkommit trots att antalet resenärer ökat under åtgärdsprocessen. Intäkterna från försäljningen av periodkort ökade med 5 procent i januari och med 11 procent i februari jämfört med samma månader 2012 (Västtrafik, 2013). Siffran för ökningen av antalet sålda kort måste dock justeras nedåt på grund av de samtidigt har ökat i pris.

6.4 Resultat av trängselskatt i Stockholm

År 2005 inleddes det så kallade Stockholmsförsöket. Huvudsyftet med försöket var att minska trängseln, öka framkomligheten, förbättra miljön och utöka kollektivtrafiken. Försöket pågick i cirka sju månader, därefter fastställdes det att trängselskatten skulle bli en permanent åtgärd (Stockholms stad, 2006). Intäkterna från trängselskatten har använts till nya vägbyggen och förbättrad kollektivtrafik i Stockholmsområdet.

Efter införandet av trängselskatt i Stockholm har ett minskat trafikflöde uppmätts, främst inom avgiftszonerna men även i områden mer avlägsna från dessa. Enligt statistik erhållen från olika fallstudier har det framkommit att trafiken har minskat med cirka 22 procent. Den största minskningen har skett under morgon- och eftermiddagens rusningsperiod - detta till följd av att avgiften är som högst under dessa tider. I Figur 15 kan minskningen av trafik på olika vägar avläsas (Stockholms stad, 2006).



Figur 15 - Genomsnittlig trafikminskning på olika typer av vägar och gator (Stockholms stad, 2006).

Något annat som har kunnat upplevas av bilister i Stockholm är att framkomligheten har förbättrats samt att restiderna har minskat. Det här har varit gynnsamt för bilpendlare eftersom deras restider har blivit kortare och mindre oberäkneliga. Som en följd av trängselskatten har koldioxidhalten i länet reducerats med två till tre procent och med drygt 14 procent i själva innerstaden. Även om dessa siffror kan anses vara låga är de relativt höga för en enskild åtgärd. Partikelutsläpp är en direkt följd av trafikmängden, således har även dessa sjunkit. I innerstaden har det lett till en minskning av partikelhalten med cirka tio procent. Andra effekter av trängselskatten är lägre bullernivåer och ökad trafiksäkerhet till följd av färre bilar på vägarna (Stockholms stad, 2006).

En av de viktigaste effekterna av trängselskatten var förbättrad kollektivtrafik. Ökad framkomlighet tack vare minskad biltrafik samt utökad buss- och spårvagnstrafik är de huvudsakliga orsakerna till förbättringen.

7 Grön resplan – ett verktyg för att klara framtidens miljökrav

För att klara kommunens krav på bibehållen biltrafik till området trots expansionen måste åtgärder vidtas. På uppdrag av Göteborgs stad gavs konsultföretaget Trivector i mars 2012 uppdraget att ta fram en resplan för Campus Johannberg. Aktörer som deltagit i arbetet är Trafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret, Chalmers tekniska högskola, Johannberg Science Park, Chalmersfastigheter samt Akademiska Hus. Dessa har deltagit i två gemensamma workshops men även interna diskussioner och arbeten har förekommit. Rapporten mynnar ut i en avsiktsförklaring där parterna förbinder sig att vidta framtagna åtgärder (Trivector, 2012).

7.1 Åtgärder i Grön resplan

Ett stort antal förslag har tagits fram för att minska bilresandet. De som har bedömts som mest angelägna har sedan respektive aktör förbundit sig att genomföra. Nedan följer dessa förslag hämtade ur *Grön resplan* (Trivector, 2012).

Göteborgs stad förbinder sig att:

- Öka kapaciteten på hållplats Chalmers.
- Införa en Styr & Ställ-station på eller i anslutning till Campus Johanneberg.
- Verka för en gemensam hållplats vid Pilbågsgatan i takt med utbyggnaden inom campusområdet.
- Verka för förbättringar av kapaciteten i kollektivtrafiksystemet.
- Undersöka möjligheter till cykelväg längs Aschebergsgatan.

Chalmersfastigheter och Akademiska hus förbinder sig att:

- Inte öka det totala antalet parkeringsplatser på Campus Johanneberg jämfört med 2012 års antal.
- Tillsammans med Chalmers tekniska högskola reglera parkeringsavgiften på Campus Johanneberg så att de harmoniserar med parkeringsavgifterna i omgivande områden.
- Verka för ett betalningssystem för parkering som innebär att den som parkerar enbart betalar för den tid som parkeringsplatsen används.
- Verka för förbättrade cykelparkeringar.
- Verka för att anordna parkeringsplatser för elbilar och/eller poolbilar.

Chalmers tekniska högskola förbinder sig att:

- Verka för ett betalningssystem för parkering som innebär att den som parkerar enbart betalar för den tid som parkeringsplatsen används.
- Verka för olika typer av underlättande av kollektivtrafikresandet.
- Verka för förbättrade cykelparkeringar och cykelfaciliteter.
- Verka för kampanjer, trafikdagar och rådgivning.
- Informera om den nyligen uppdaterade resepolitik samt att verka för att framtida uppdateringar av denna.
- Förbinder sig att, tillsammans med fastighetsägarna, verka för reglering av parkeringsavgifterna.

Johanneberg Science Park förbinder sig att:

- Verka för att successivt förbättra cykelfaciliteterna.
- Uppmuntra företagen i teknikparken att delta i kampanjer, trafikdagar och rådgivning.
- Uppmuntra företagen inom teknikparken att ta fram mötes- och resepolicy samt att verka för framtida uppdateringar av denna.

7.2 Effekter av Grön resplan

Tidigare listade åtgärder kommer att medföra en viss ökning av antalet parkerande på området, då det i dagsläget finns gott om lediga parkeringsplatser. Ökningen beräknas bli mellan 440 och 860 utförda parkeringar. Det lägre talet gäller vid 85 procents beläggningsgrad, vilket anses som en lämplig nivå. 860 anger den teoretiska övre gränsen när alla parkeringsplatser används. Hur det totala resandet påverkas jämfört med 2012 års nivå är oklart men trängselskatt, bättre kollektivtrafik och cykelförbindelser antas minska resandet även för personer utanför Chalmers (Trivector, 2012).

7.3 Praktiskt miljöarbete på Chalmers

Miljöenheten på Chalmers arbetar ständigt med att utveckla och förbättra möjligheterna för anställda och studenter att välja miljövänliga alternativ. Vad gäller resor till och från området pågår flera projekt inom cykling, bilåkning samt kollektivtrafikåkning.

Under början av året har det genomförts en kartläggning av cykelparkeringar på Campus Johanneberg och Lindholmen. Det har kartlagts möjligheter till att duscha på områdena, och var cykelparkeringar finns placerade. Resultatet visar att det enbart finns ett fåtal duschar som är tillgängliga för studenter, till exempel två på Lindholmen, och något fler för anställda. Det finns för tillfället mycket begränsade möjligheter till att låsa in sin cykel. Endast i tre byggnader erbjuds detta, och då bara för anställda och examensarbetare. Två cykelpumpstationer för allmänheten finns för tillfället på Campus Johanneberg. Fyra institutioner på Chalmers har tjänstecyklar till deras anställda, detta gäller administrations- och serviceenheten, bygg- och miljöteknik, Göteborgs miljövetenskapliga centrum samt kemi- och bioteknik (Kjällstrand, Chalmers Insidan, 2013).

Miljöenheten på Chalmers utvecklar ett samåkningsforum för anställda på Chalmers. Tanken är att miljöenheten ska hjälpa de som vill samåka genom att förmedla kontakt mellan de som vill resa från samma område (Kjällstrand, Chalmers Insidan, 2013).

Vad gäller kollektivtrafikresor finns för närvarande Chalmerskortet för anställda och studenter på Chalmers. Det är ett busskort som endast är giltigt på stombuss 16 som går mellan Campus Lindholmen och Johanneberg. Under år 2013 pågår utredningar för att få rabatterade priser för anställda på Västtrafiks årskort. I februari 2013 beslutades det att Chalmersanställda ska erbjudas Västtrafiks årskort via månadsvis nettolöneavdrag. Detta har Chalmers för avsikt att införa från och med 1 januari 2014 (Kjällstrand, Chalmers Insidan, 2013).

7.4 Åtgärder för ett minskat bilpendlande

Under åren 2005-2010 genomfördes ett samarbete mellan Trafikverket, Boverket och Sveriges kommuner och landsting i stadsutvecklingsprojektet *Den goda staden*. En av projektgrupperna inriktades mot hållbart resande och i deras arbete utvecklades rapporten *Hållbart resande i praktiken – Trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i fokus* (Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting, 2010).

I denna rapport behandlas bland annat temagruppens huvudfråga om hur det förhållningssätt som följer med hållbart resande kan integreras och organiseras i en ordinarie verksamhet. Nedan följer en kort sammanfattning av rapporten.

Mobility management är ett koncept som har utvecklats inom Europa för att lättare kunna integrera mjuka åtgärder såsom beteendepåverkan i trafikplaneringen. (Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting, 2010) Konceptet används ofta i kombination med andra tekniska lösningar för att få större effekt av åtgärden. Mobility management används i Sverige med definitionen "Mobility management är mjuka åtgärder för att påverka resan innan den har börjat." (Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting, 2010)

Det finns en mängd olika medel som kan användas för att locka bilisterna till att välja andra färdssätt. Det har på flera håll i Sverige och utomlands pågått kampanjer och tävlingar för att öka bilisternas medvetenhet om vad deras resebeteende ger för negativa konsekvenser. Cykla till arbetet-kampanjer, hälsotrappare och cykelhjälmkampanjer är exempel som testats.

I samband med teknikutvecklingen har resfria möten blivit populära hos många företag. Videokonferenser och telefonmöten ersätter många resor och möjliggör för effektivare arbetstid. Dessutom har organiserad samåkning testats vid flera tillfällen i Sverige. Det har dock visat sig att acceptansen för samåkning är låg, då flera projekt har genomförts utan framgång.

Genom att upprätta resplaner och resepolicyer kan olika verksamheter lättare samla deras mål och åtgärder för att minska bilresandet. Detta är en av de vanligaste mobility management-åtgärden som används internationellt. Utvärderingar visar att resplaner som innehåller ekonomiska incitament, såsom parkeringsavgifter, ger en minskning av antal bilresor upp till 25 procent medan de utan ekonomiska incitament ger minskningar upp till ungefär 15 procent. (Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting, 2010)

De senaste åren har bilpooler införts både på den privata marknaden och hos företag och kommunala verksamheter. Utvärderingar från bland annat Schweiz och Tyskland visar att bilresandet (i kilometer) kan minska med ungefär 40 procent genom att gå med i en bilpool. I Sverige har liknande projekt visat en minskning av körda mil på ungefär 20 procent vid arbetsplatser med tillgång till bilpool (Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting, 2010).

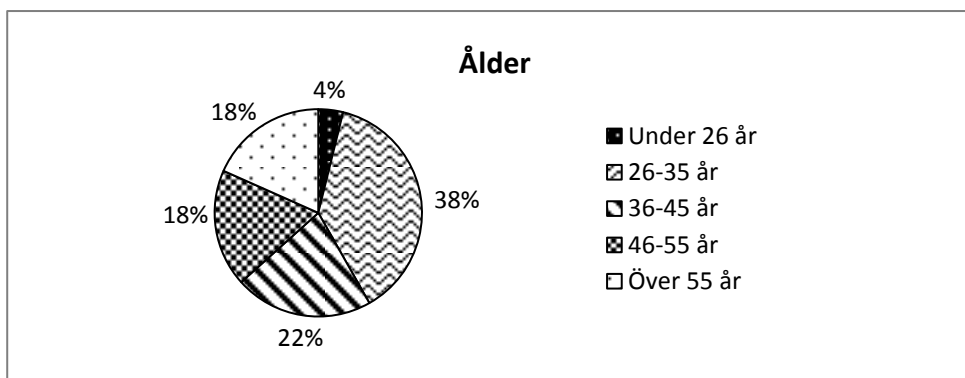
8 Resultat av utförda enkätundersökningar

Den 14 juni år 2012 skickade miljöenheten på Chalmers ut en enkät till alla anställda på Chalmers med frågor om deras resvanor. I samband med denna rapport skickades, den 4 mars år 2013, en uppföljande enkät ut till de som svarat att de reste med bil i föregående enkät. Nedan följer en sammanfattning av resultatet från de båda enkätundersökningarna.

8.1 Sammanställning av resultat från enkätundersökningen år 2012

1 639 av 2 792 förfrågade anställda på Chalmers svarade på enkäten som skickades ut, vilket motsvarar en svarsfrekvens på ungefär 60 procent. Enkäten innehöll totalt 70 frågor där vissa frågor doldes eller kom till beroende på föregående svar.

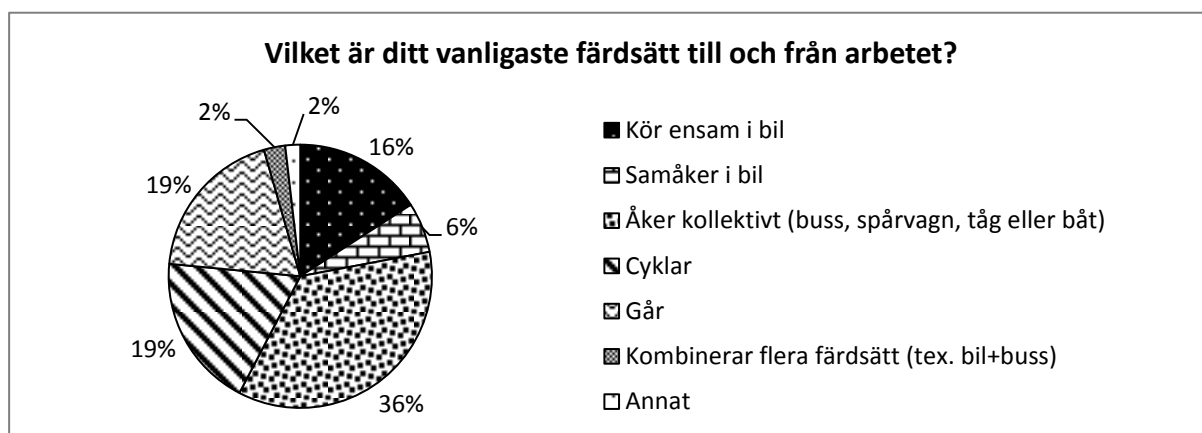
Av de svarande är 38 procent mellan 26 till 35 år och bara några få är yngre än så, medan fler är äldre (se Figur 16).



Figur 16 - Åldersfrekvens på de svarande i enkätundersökningen

På frågan vad de anställda hade för färdssätt till arbetet svarade 35 procent att de åkte kollektivt medan 19 procent svarade att de cyklade. 19 procent svarade att de går och 16 procent att de kör ensamma i bil (se

Figur 17). De som valde att svara "Annat" har också fått specificera sitt svar, varvid de flesta svarade att de åkte motorcykel eller åkte olika beroende på årstid och omständigheter.



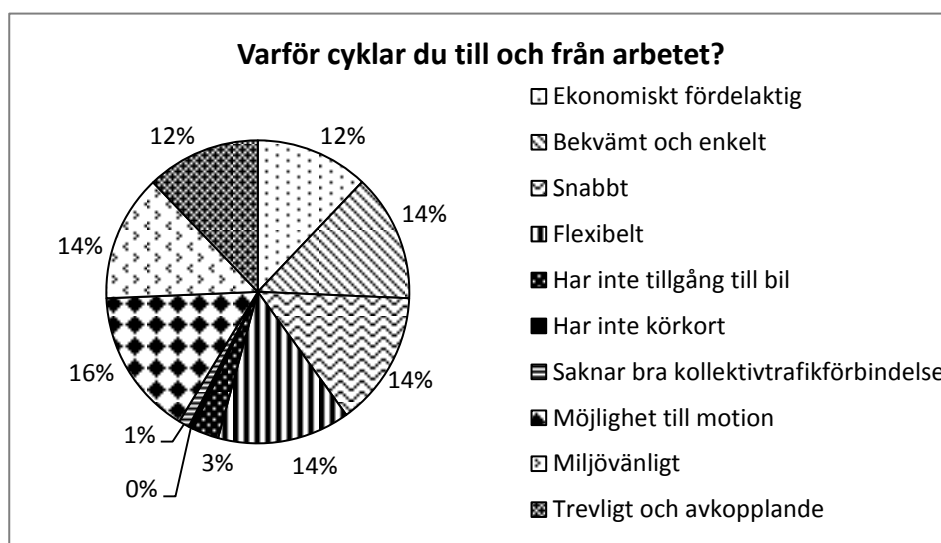
Figur 17 - Resultatdiagram över vanligaste färdssätt till och från arbetet

I en fråga om arbetsgivaren skulle kunna göra något för att få fler att använda sig av kollektivtrafiken svarade 77 procent att subventionerade kollektivtrafikskort skulle vara en lämplig lösning.

De flesta som går till och från arbetet svarade att de gör det för enkelhetens skull. Resultatet visar att de promenerande ofta har under 15 minuter (59 procent) eller mellan 15-30 minuter (33 procent) lång gångtur till arbetet. På frågan om det finns något som arbetsgivaren skulle kunna göra för att få fler att promenera till arbetet svarade många att de ville ha en stegräkningstävling för motivation och att gångvägar runt samt inom campusområdet behöver underhållas oftare men även förbättras. 59 procent av de som går har normalt inte tillgång till bil för resan till arbetet.

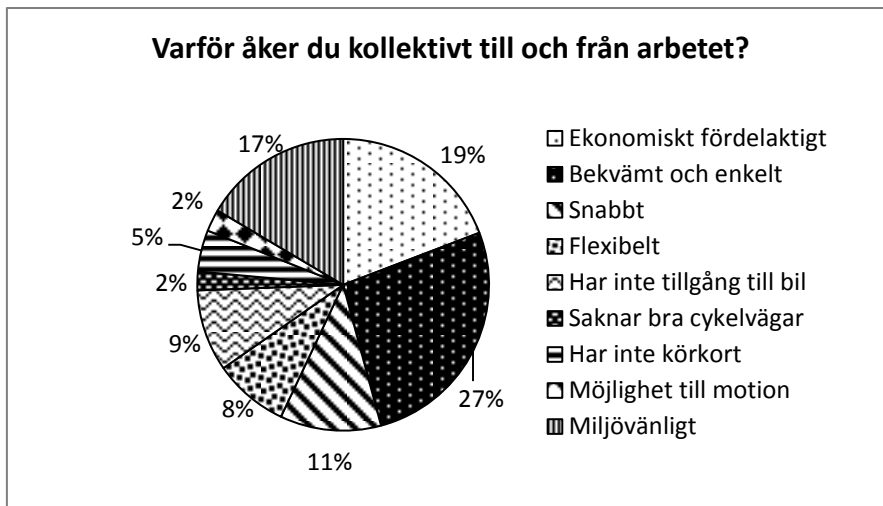
Då de som cyklar till och från arbetet fick frågan varför blev svaret varierat (se

Figur 18) men de flesta svarade att de cyklade för möjligheten till motion. Cyklisternas resa från dörr till dörr tar mellan 15-30 minuter för de flesta (52 procent), under 15 minuter för 29 procent av de cyklande samt mellan 30-45 minuter för 17 procent. På frågan om det finns något som arbetsgivaren skulle kunna göra för att få fler att cykla till arbetet svarade de flesta att de borde erbjuda cykelservice till den anställda och påverka så att det blir fler samt bättre cykelvägar. Av de som cyklar till arbetet har 42 procent tillgång till bil för resan och 43 procent har sällan eller aldrig tillgång.



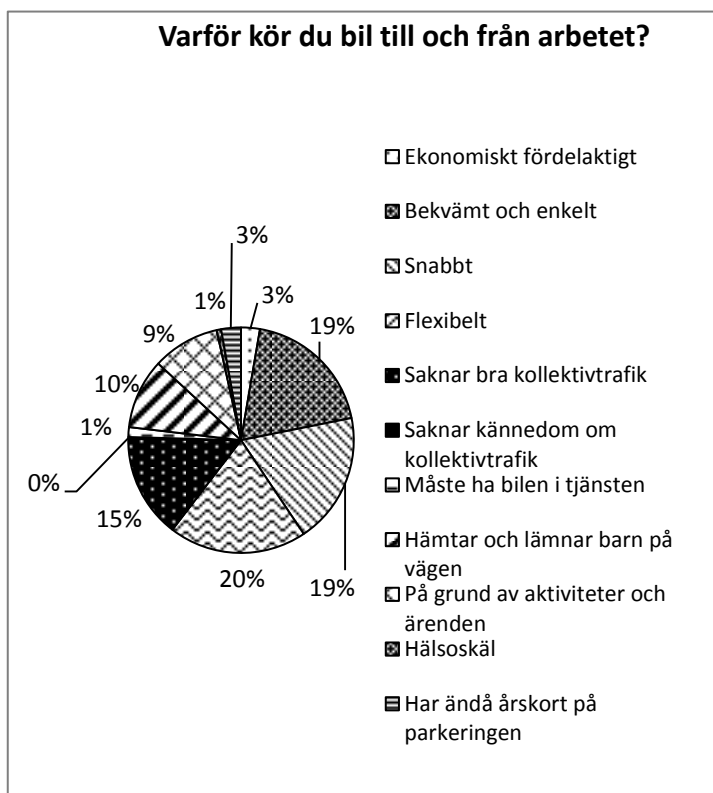
Figur 18 - Resultatdiagram över varför man cyklar till arbetet

Av de som svarat att de åker kollektivtrafik till och från arbetet svarade de flesta att det var för att det var bekvämt och enkelt. Ekonomisk fördelaktighet samt miljövänlighet spelade också en stor roll (se Figur 19). För de som åker kollektivt tar de flestas resor från dörr till dörr 15-30 minuter (38 procent) eller 30-45 minuter (30 procent). På frågan om arbetsgivaren skulle kunna göra något för att få fler att åka kollektivt svarade de flesta att subventionerade kollektivtrafikskort skulle hjälpa eller att arbetsgivaren skulle påverka så att kollektivtrafiken blir bättre. Av dessa kollektivtrafiksresenärer har 50 procent inte tillgång till bil för resan till arbetet.

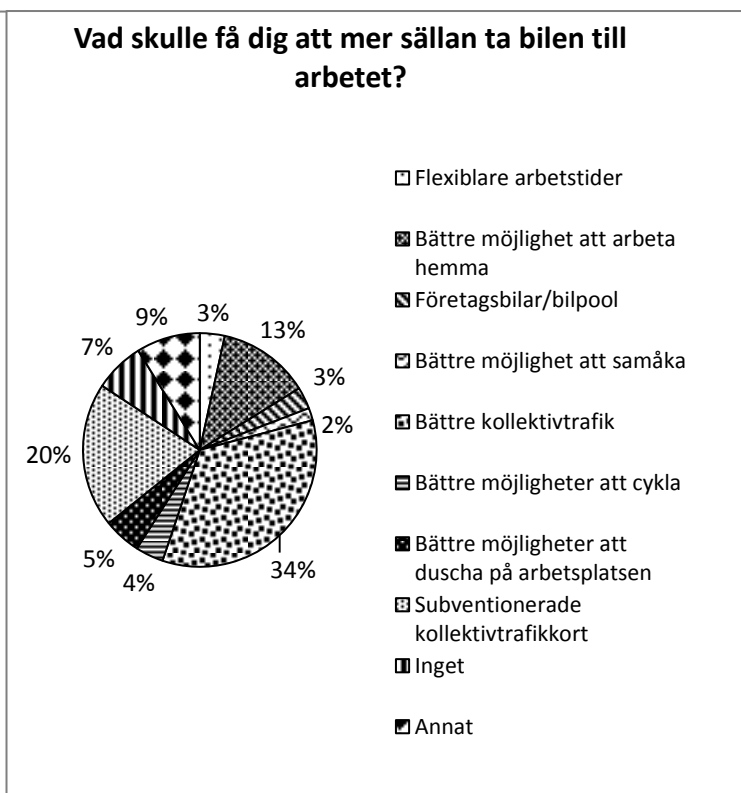


Figur 19 - Resultatdiagram över varför man åker kollektivt

De flesta som väljer att köra bil till och från arbetet svarar att anledningen till det valet är att det är flexibelt, snabbt, bekvämt, enkelt samt att de saknar bra kollektivtrafik (se Figur 20). På frågan hur lång tid resan tar från dörr till dörr svarade de flesta, 51 procent, att resan tar 15-30 minuter eller 30-45 minuter (23 procent). På frågan om det finns något som skulle kunna få personen att mer sällan ta bilen till arbetet svarade de flesta att bättre kollektivtrafik skulle vara önskvärt och även subventionerade kollektivtrafikkort (Figur 21).

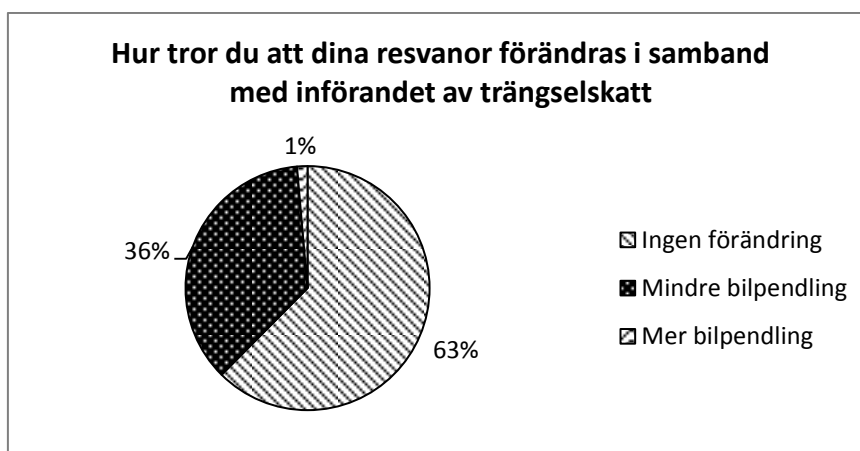


Figur 20 - Resultatdiagram över varför man kör bil till arbetet



Figur 21 - Resultatdiagram över vad som skulle få personer att ta bilen mer sällan till arbetet

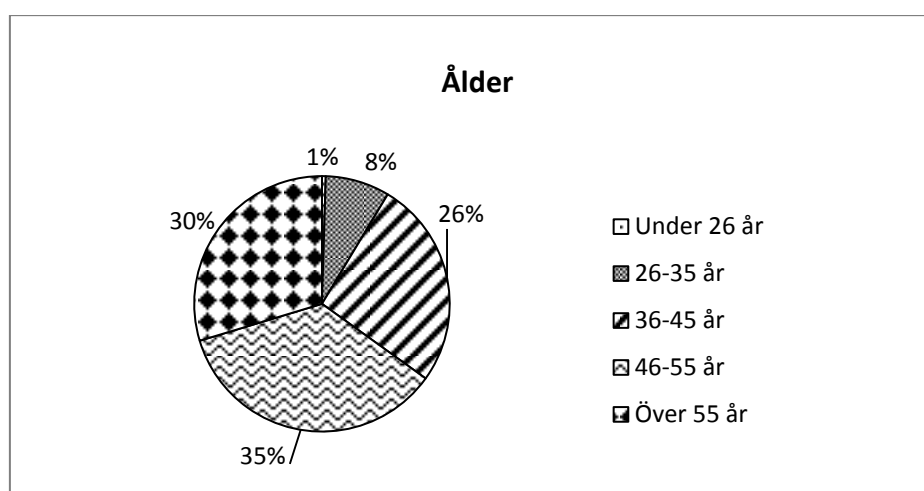
På frågan hur man tror att ens resvanor förändras efter införandet av trängselskatt tror de flesta att de inte kommer förändras (Figur 22).



Figur 22 - Resultatdiagram över hur man tror att resvanorna kommer att förändras efter trängselskatt

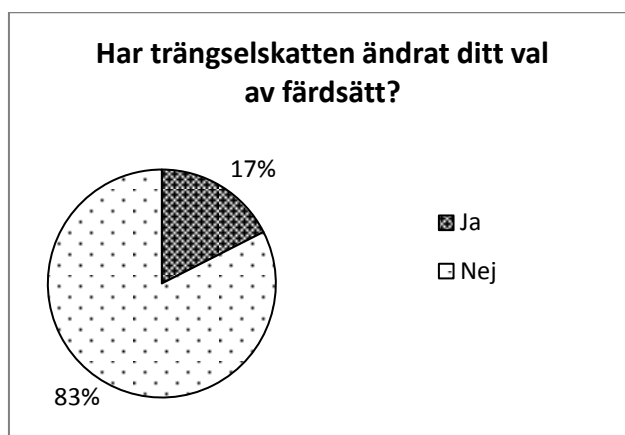
8.2 Sammanställning av resultat från uppföljande enkät år 2013

I samband med denna rapport valde rapportskrivarna att göra en uppföljning av den enkät som skickades ut till Chalmersanställda år 2012 och därför utformades en ny enkät. Denna enkät skickades enbart ut till dem som hade angett sig själva som bilister i den tidigare undersökningen. Enkätundersökning skickades ut till 361 anställda på Chalmers, varav 209 svarade. Enkäten bestod av totalt 25 frågor, där vissa var nya medan andra var omformuleringar av tidigare frågor från den föregående enkätundersökningen. I de nedanstående diagrammen följer sammanfattningen av resultatet från enkätundersökningen. Av de som svarade på enkäten är de flesta mellan 46 till 55 år (se Figur 23).



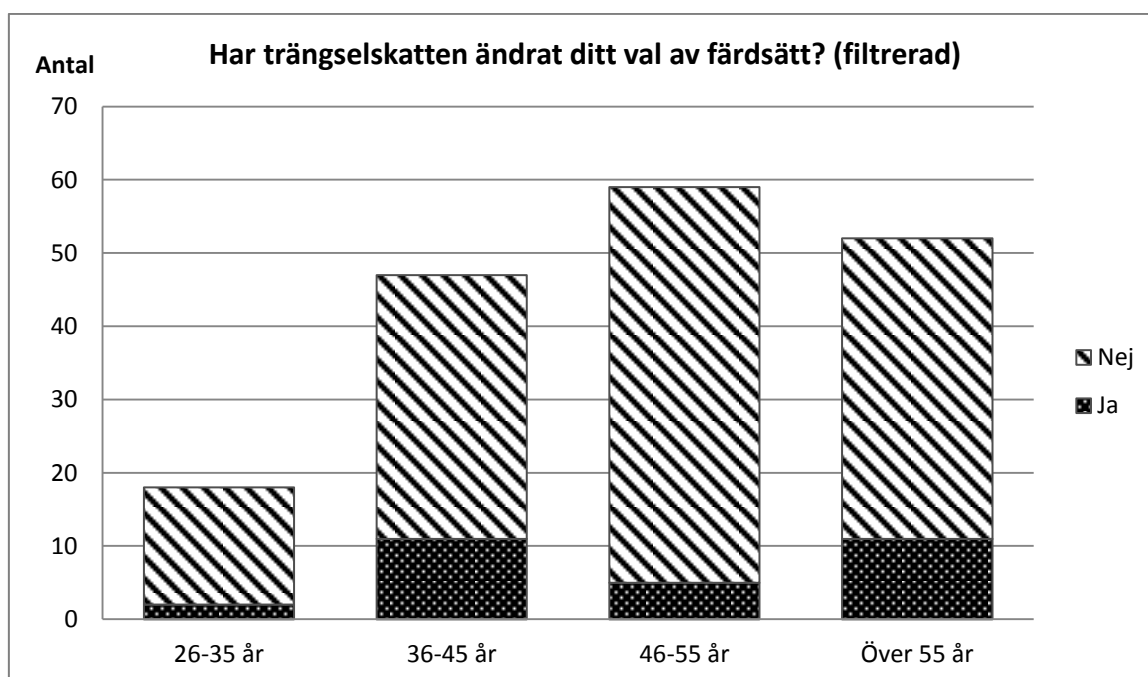
Figur 23 - Åldersfrekvens på de svarande på enkätundersökningen

På frågan om trängselskatt har ändrat val av färdssätt svarade 83 procent av bilisterna i undersökningen att den inte hade gjort det medan 17 procent svarade den hade lett till ändrat val av färdssätt (se Figur 24).



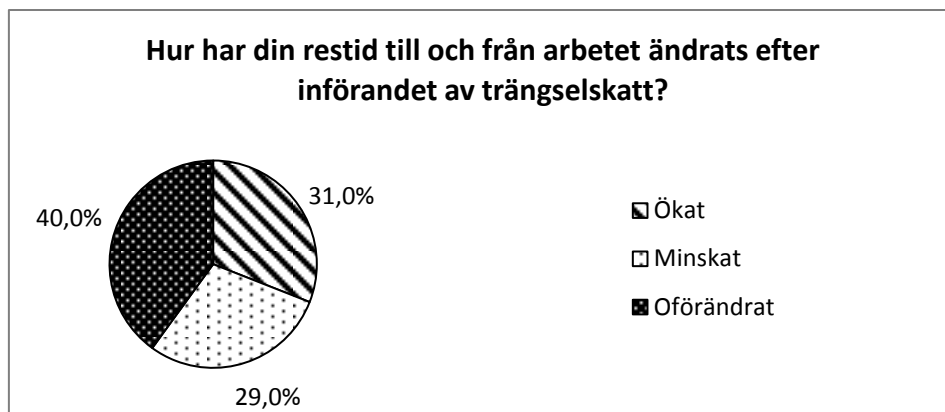
Figur 24 – Resultatdiagram över om trängselskatten har ändrat val av färdssätt

Resultatet från enkätundersökningen 2013 filtrerades även efter de olika ålderskategorierna för att se om svaren skilde sig med åldern. På de flesta svaren fanns ingen större märkbar skillnad, men på frågan om trängselskatten hade förändrat personens val av färdssätt kunde en olikhet skiljas (se Figur 25).



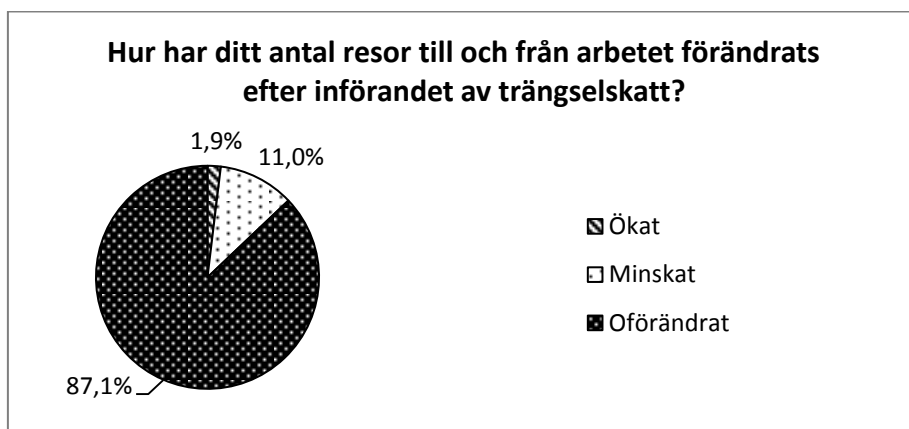
Figur 25 - Om trängselskatten har ändrat val av färdssätt i filtrering efter olika ålderskategorier

Sedan införandet av trängselskatt har nästan lika många bilister upplevt en ökad restid som minskad, för 40 procent har restiden dock varit oförändrad (se Figur 26).



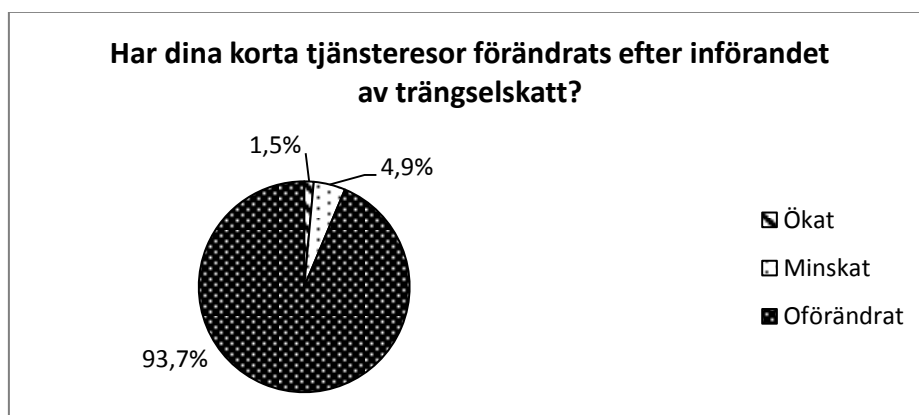
Figur 26 - Resultatdiagram över hur restid till och från arbetet har ändrats efter införande av trängselskatt

Antalet resor som görs till och från arbetet har inte heller påverkats avsevärt sedan införandet av trängselskatt. 87 procent reser fortfarande lika mycket medan 11 procent har minskat antal resor som görs (se Figur 27).



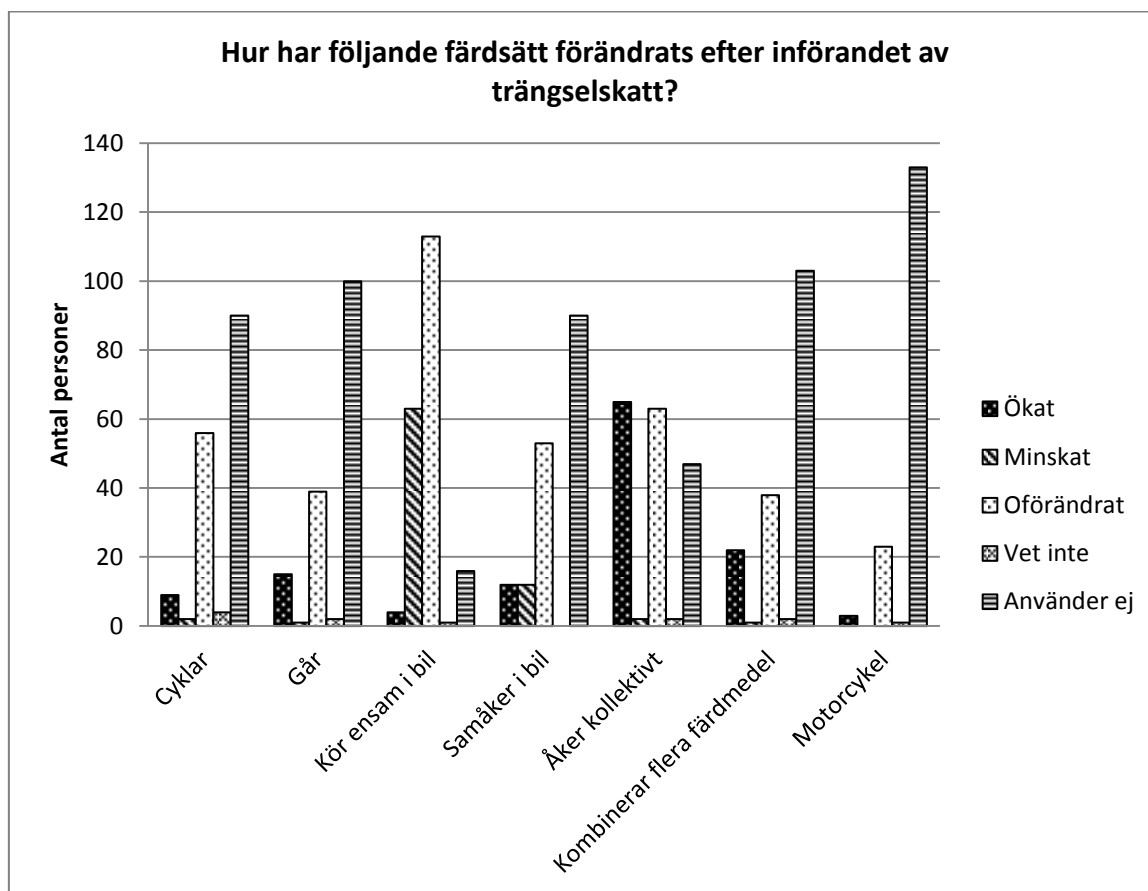
Figur 27 - Resultatdiagram över hur antal resor till och från arbetet förändrats efter införandet av trängselskatt

På frågan om de korta tjänsteresorna har förändrats efter införandet av trängselskatt svarade 94 procent att det har varit oförändrat. Endast 5 procent har minskat antalet resor samtidigt som ungefär 2 procent har ökat antalet tjänsteresor.



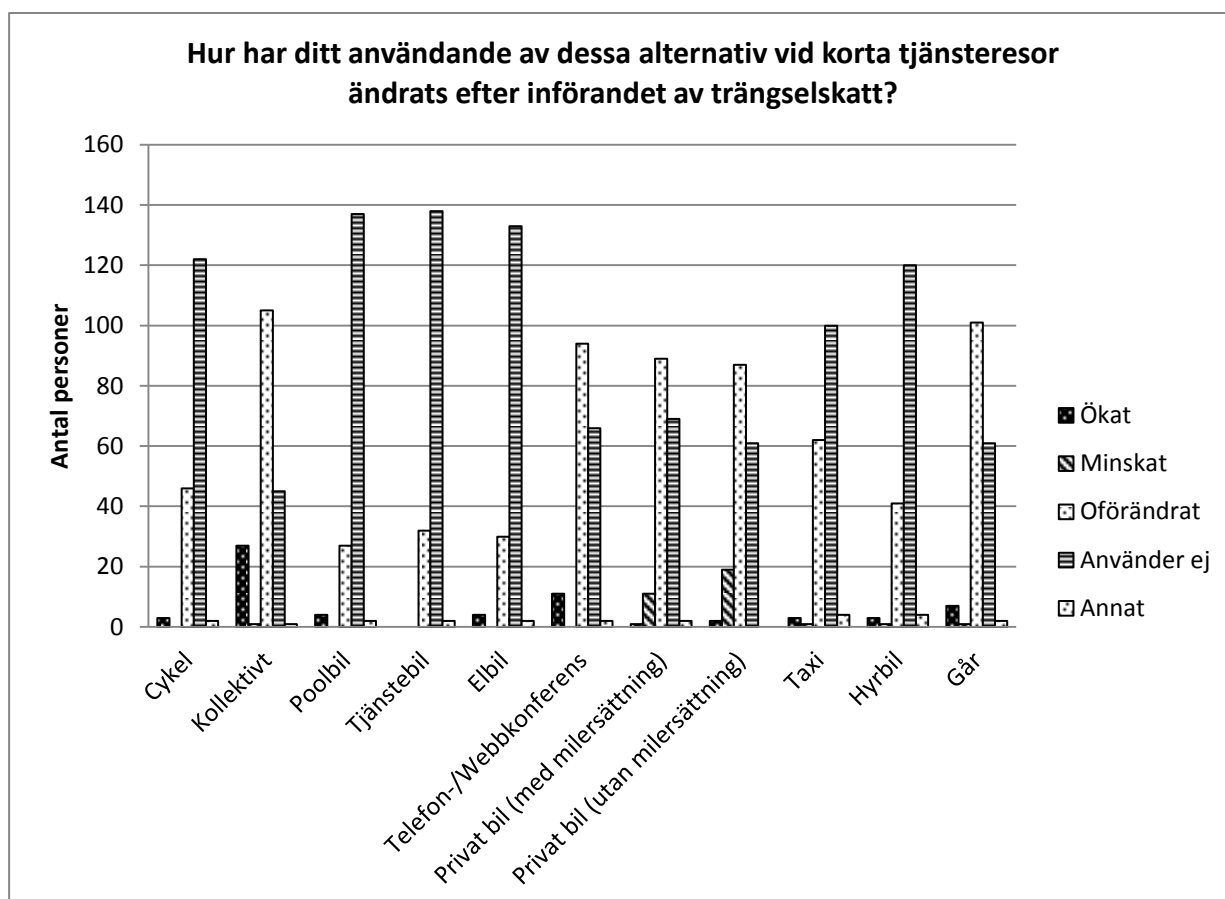
Figur 28 - Resultatdiagram över hur korta tjänsteresor förändrats efter införandet av trängselskatt

I Figur 29 visas resultatet från frågan hur olika färdssätt har förändrats efter införande av trängselskatt. Till exempel kan det ses att mer än 60 personer har minskat att köra ensamma i bil samt att mer än 60 personer har ökat sina resor med kollektivtrafik. Mer än 20 personer har också ökat det kombinerade färdssättet.



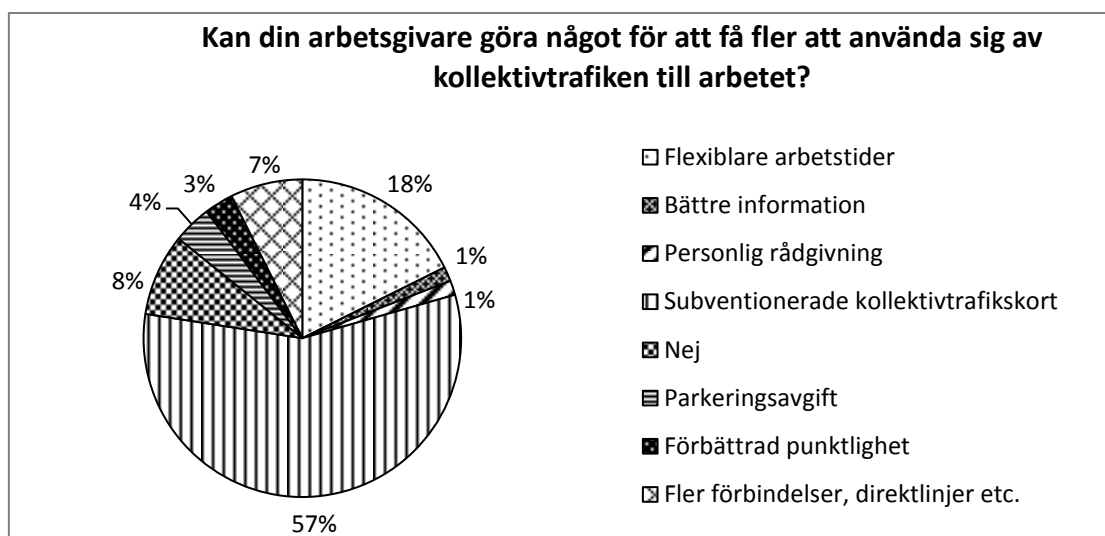
Figur 29 - Resultat över hur olika färdssätt till och från arbetet har förändrats efter införandet av trängselskatt

De olika alternativen av färdssätt vid korta tjänsteresor har också förändrats efter införandet av trängselskatt. I Figur 30 syns det tydligt att användandet av privat bil med eller utan milersättning har minskat. Kollektivåkandet och telefon-/webbkonferens har tillsynes ökat.



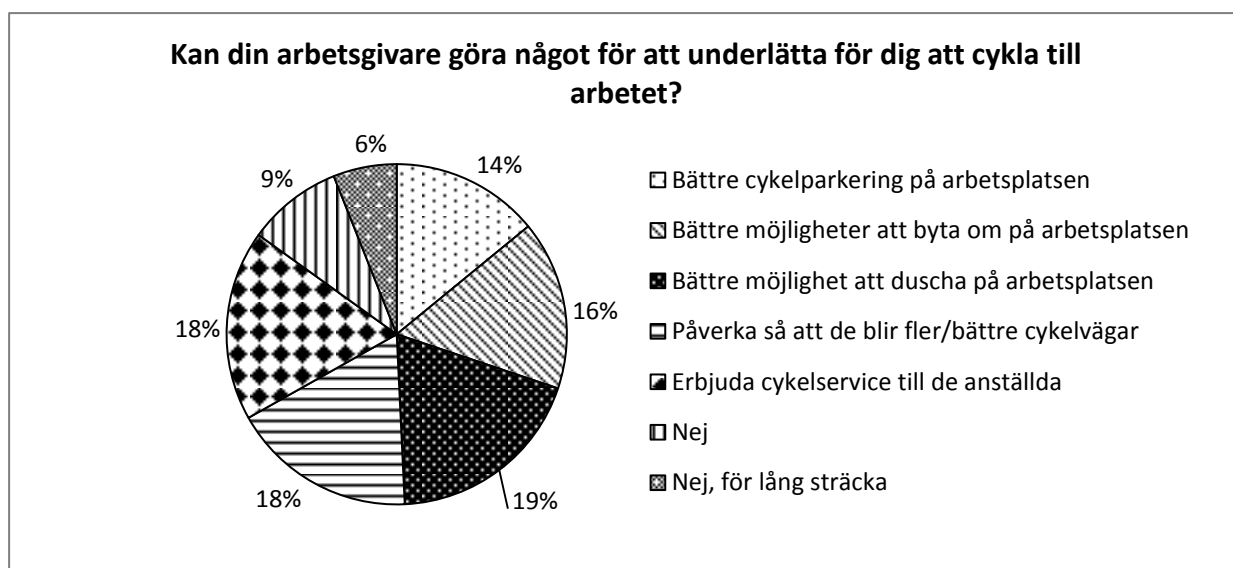
Figur 30 - Resultat över hur olika alternativ vid korta tjänsteresor ändrats efter införandet av trängselskatt

På frågan om arbetsgivaren kan göra något för att få fler att använda sig av kollektivtrafiken till arbetet fanns delade åsikter angående olika åtgärder. En majoritet ansåg att subventionerade kollektivtrafikkort skulle vara ett lämpligt förslag. Medan en del svarade att flexiblare arbetstider, mer frekventa turer, förbättrad förbindelse samt bättre punktlighet skulle kunna uppmuntra dem till användandet av kollektivtrafik. Det fanns dessutom en del som ansåg att det inte finns något som skulle få dem att åka kollektivt oftare (se Figur 31).



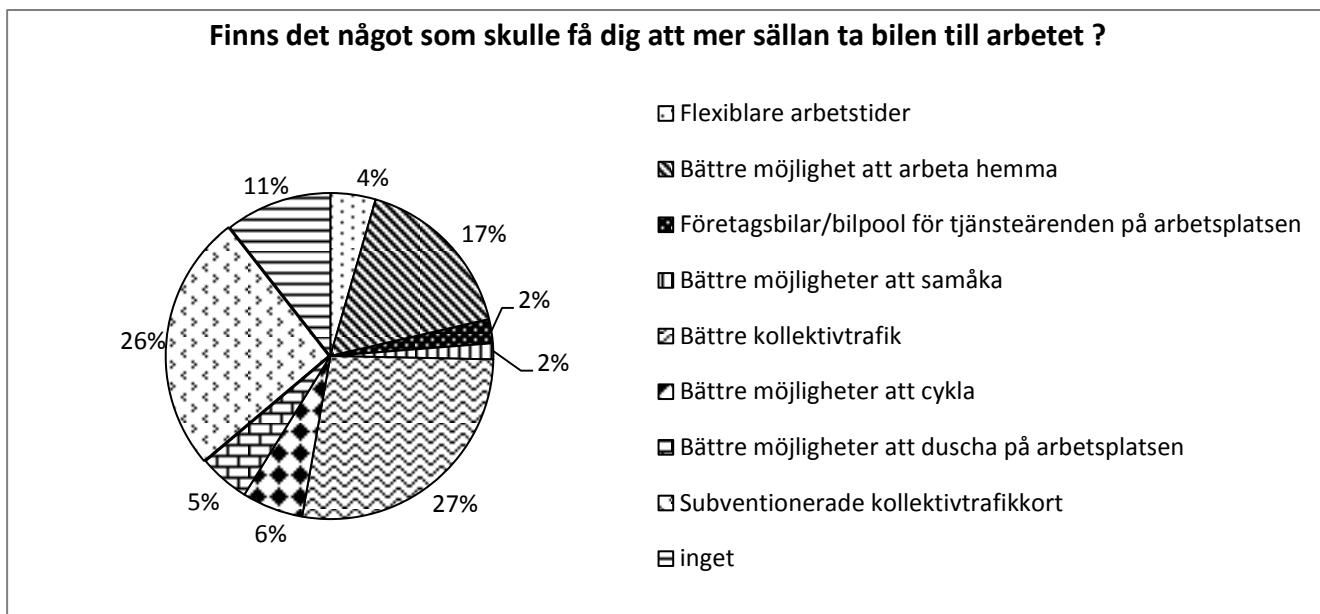
Figur 31 - Resultatdiagram över om arbetsgivaren kan göra något för att få fler att använda sig av kollektivtrafiken

När deltagarna i enkätundersökningen blev frågade om det finns något som kan underlätta cyklande till arbetet var svaren väldigt varierande. De som var viktigast för de anställda var cykelparkering, fler cykelvägar samt möjligheten att byta om och duscha på arbetsplatsen. Utöver det här fanns det många som inte skulle använda sig av cykel som färdmedel på grund av en för lång sträcka till arbetet (se Figur 32).



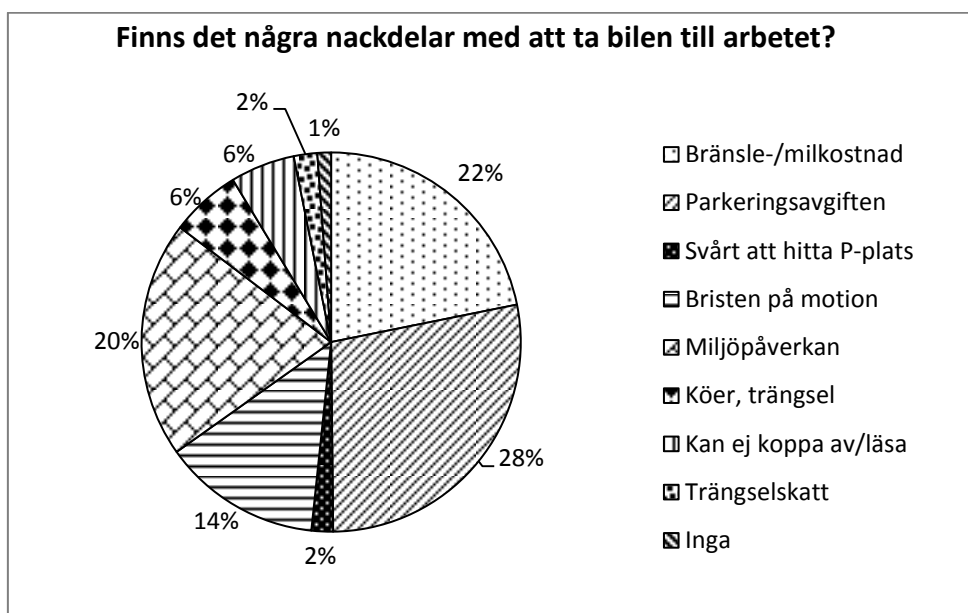
Figur 32 - Resultatdiagram över om arbetsgivaren kan göra något för att underlätta cykling till arbetet

På frågan om det finns något som skulle kunna få dig att mer sällan ta bilen till arbetet svarade 26 procent att subventionerade kollektivtrafikkort skulle vara en passande åtgärd. Det fanns även en stor andel som skulle vilja få bättre möjlighet att arbeta hemifrån och se en förbättring i kollektivtrafiken som motivation till att använda bilen mer sällan (se Figur 33).



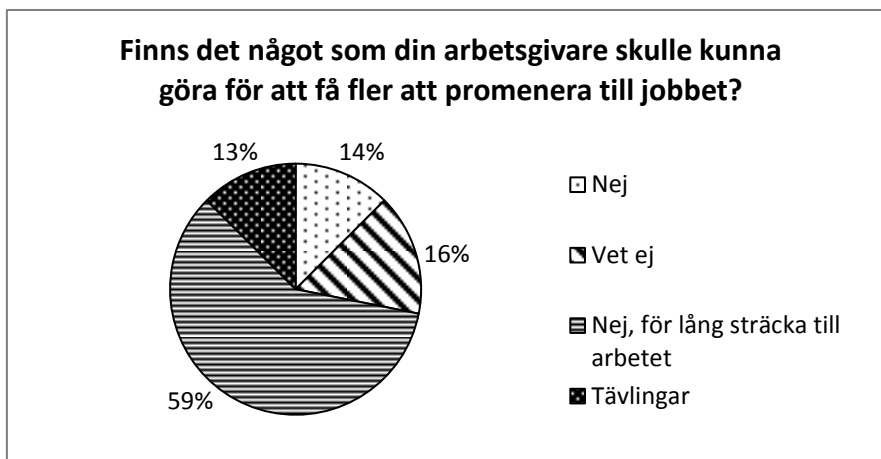
Figur 33 - Resultatdiagram över vad som skulle kunna få de anställda att mer sällan ta bilen till arbetet

De anställda som kör bil till och från Chalmers anser att de största nackdelarna med att ta bilen är parkeringsavgiften samt bränsle- och milkostnad, vilket siffrorna i nedanstående diagram åskådliggör tydligare. Det finns dock en andel på 33 procent som anser att det inte finns några nackdelar med att ta bilen (se Figur 34).



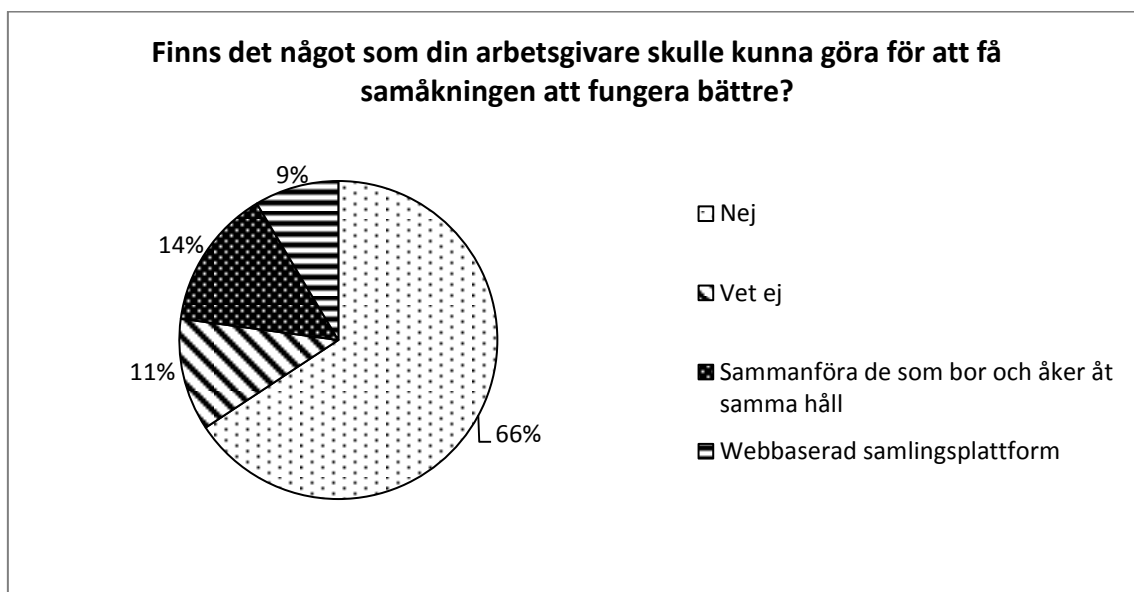
Figur 34 - Resultatdiagram över nackdelar med att ta bilen till arbetet

Nedan kan det ses att 59 procent har en för lång sträcka till arbetet, vilket inte gör det möjligt att promenera till arbetet. 13 procent anser att olika typer av tävlingar borde anordnas för att motivera anställda till att promenera (se Figur 35).



Figur 35 - Resultatdiagram över om det finns något som arbetsgivaren kan göra för att få fler att promenera till arbetet

På frågan finns det något som din arbetsgivare skulle kunna göra för att få samåknigen att fungera bättre svarade 66 procent nej. Därefter fanns det förslag på att sammanföra de som bor och åker åt samma håll. Ytterligare förslag var att ha en webbaserad samlingsplattform, där möjligheten att kunna ta kontakt med folk för samåkning skulle finnas (se Figur 36).



Figur 36 - Resultatdiagram över om det finns något som arbetsgivaren kan göra för att få samåknigen att fungera bättre

9 Diskussion

Chalmers står inför en stor förändring de närmsta åren. Om området ska klara av de miljökrav som är satta måste en förändring ske, biltrafiken måste minska och fler måste tänka på miljön. För att klara av detta måste området skapa en säkrare och punktligare kollektivtrafik. Detta för att öka intresset av att åka kollektivt. Högskolan måste även stärka sin informationsagenda för området, de måste visa de argument som ligger i beslutsunderlaget. Detta för att minska den irritation som uppstår då beslut tas utan att information givits till de berörda, exempelvis det som skett gällande den parkeringsavgiftshöjning som infördes i början av 2013.

9.1 Fördelar och nackdelar till följd av ett utbyggt Johanneberg Science Park

En expansion av Johanneberg Science Park är positivt i avseendet att det skapar bättre samverkan mellan den drivande forskningen, utbildningen och allmänheten. Genom att ha ett nära samarbete blir det enklare att se behovet av den kompetens som efterfrågas och på så sätt fokusera mer på detta. En expansion leder dessutom till att fler företag etableras, vilket i sin tur kommer att bidra till fler projekt, innovationer samt mer forskning. I samband med detta ökar behovet av antalet anställda vilket bidrar till fler arbetstillfällen och ekonomisk tillväxt.

Ytterligare effekter av fler företag på Johanneberg Science Park är att studenter på Chalmers får möjlighet till fler tillämpade examensarbeten. Företagen kan lättare rekrytera fler studenter och hålla större konferenser samt utställningar. Allt det här leder till ett mervärdesskapande för området i både ett regionalt och internationellt avseende.

Skulle visionen för Johanneberg Science Park uppfyllas kommer det att innebära en ökning av antalet arbetsplatser med cirka 4 000. Detta kommer att skapa stora trafik- och människoflöden i området. Om det vidtas för få eller svaga åtgärder för stimulerandet av miljövänligt resande kommer det att skapa en ohållbar situation. Konsekvenser av de ökade flödena kommer bland annat att vara för höga utsläpp av koldioxid, partiklar samt högre bullernivåer. Dessutom kommer de vägar som går kring Chalmersområdet att bli överbelastade.

Det finns en mängd förslag på olika åtgärder som Johanneberg Science Park kan tillämpa för minskandet av trafiken. Ett alternativ kan vara att öppna en förskola i området för att underlätta för de anställda som tar bilen på grund av lämning och hämtning av barn. På så sätt kan de använda alternativa färdmedel eftersom barnen ska till samma plats. Nedan följer ett citat från en individ som svarat på enkäten utförd 2013.

”Buss och spårvagn är i mitt fall alltför tidsödande när man skall hämta och lämna barn.”

Denna person är bara en av många som uttryckt sig om tidsförluster som uppstår vid utnyttjandet av kollektivtrafik i samband med hämtning och lämning av barn. Det här stärker ytterligare förslaget om att ha en förskola i närheten till arbetsplatsen. Dock kan det finnas en nackdel med att barnen går i en förskola i en annan stadsdel då de inte lär känna andra barn i deras bostadsområde.

Ett annat förslag är att företag i Johanneberg Science Park anordnar olika tävlingar som uppmuntrar de anställda till att promenera eller cykla till arbetet oftare. Genom att marknadsföra och

tillhandahålla en större cykel- eller elbilspool till rimliga priser skulle fler anställda som är bilister påverkas till att utnyttja dessa. Andra åtgärder kan vara att ha fler möten via webb- och videokonferenser eller att skapa en webbaserad plattform där anställda tar kontakt med varandra för att underlätta samåkingen till arbetet.

Sedan kan det diskuteras huruvida företagen kommer att vara engagerade i miljöfrågor. Med dagens krav som ställs av samhället, samt med tanke på att företagen som kommer att etableras är inriktade främst inom teknik och forskning, finns det en större chans att miljön prioriteras högre gentemot andra företag. Vissa av företagen som idag finns på området fokuserar redan sin huvudsakliga verksamhet på klimatutmaningar, social och miljömässig hållbarhet samt transporteffektiva system. Det är dock väldigt svårt att avgöra vad de anställda har för inställning till miljöfrågor. Det är därför viktigt att företagen upplyser och belyser dessa frågor för de anställda.

Ett förslag är att företagen på Johanneberg Science Park kan försöka driva ett mer konkurrenskraftigt och transporteffektivt system. Andra förslag är att nybyggnationer ska vara miljömärkta eller att de ställer krav på större användning av kollektivtrafik och elbilar bland sina anställda.

Enligt dagens handlingar och planer för utbyggnationer som har nämnts tidigare i rapporten kommer det byggas ett parkeringshus i området intill Johanneberg Science Park. Tanken är att parkeringshuset ska byggas på befintliga parkeringsytor. Detta innebär att en ökning av antalet parkeringsplatser inte kommer att ske, då syftet med parkeringshuset endast kommer att vara ersättandet av de befintliga parkeringsplatserna och andra som försvinner i samband med utbyggnationen. Genom att utesluta byggnationen av ett parkeringshus skulle antalet parkeringsplatser i området minska markant, vilket är en åtgärd som företagen hade kunnat tillämpa för att påtvinga ett mindre fordonsflöde till arbetet. Men samtidigt är det väldigt svårt att utföra en sådan åtgärd eftersom det ska finnas möjlighet för de flesta att kunna ta bil om det behövs. Däremot är parkeringsavgiften något som kan höjas i detta parkeringshus för att minska antalet bilar i området.

Eftersom varje företag har sin egen affärsidé, mål och krav kan dessa variera mycket från ett företag till ett annat. Därför skulle Johanneberg Science Park kunna sätta upp gemensamma mål för företag som befinner sig där så att ett likvärdigt förhållande råder för samtliga företag. Dessa mål och krav kan vara förslag som har beskrivits i ovanstående delar eller i andra delar av rapporten där förslag och åtgärder återfinns för en mer hållbar och miljövänlig utveckling.

9.2 Utbyggnad av cykeltrafiken till och i programområdet

I framtiden kommer det att läggas mycket resurser på cyklister och deras framkomlighet i Göteborg. Swecos förslag till förbättringar på cykeltrafiknätet i programområdet har nämnts tidigare i rapporten. Cykeltrafiknätet runt om programområdet är idag bristfälligt och en ombyggnation till och från programområdet är idag ett måste. I nuläget är det svårt att orientera sig från Kapellplatsen upp till Chalmers och många använder istället den gångväg som följer Aschebergsgatan. Det finns dock en mer rekommenderad cykelväg upp till Chalmers som går bakom husen via Landalagatan, nackdelen med denna är att den inte känns lika självklar om man inte känner till området.

Ett sätt att integrera programområdet mer med centrum är att skapa bättre kopplingar och göra det mer behagligt för personer att ta sig till området. Detta ska enligt Sweco uppfyllas genom att sammankoppla de nuvarande cykelvägarna utanför programområdet med de planerade cykelvägarna

i området. Om fler tidseffektiva och säkra cykelvägar byggs kommer det här antagligen leda till att fler väljer cykeln till arbetet då de känner sig mer bekväma och säkra när de väljer att cykla till arbetet.

I en av enkätkommentarerna önskades en högre städfrekvens av gatorna då den svarande ofta fick väja för krossat glas och annat skräp på väg till Chalmers, detta bidrar självklart till en viss irritation och förhindrar en säker och bekväm cykelfärd till arbetet. Flera som svarat på enkäten efterfrågar även fler och mer lättillgängliga duschar på området. Detta är något som miljöenheten på Chalmers redan tittat djupare på, de har nämligen inventerat antalet duschar runtom på campus just för att detta efterfrågats i tidigare enkäter. Detta kan innebära att fler väljer att cykla till arbetet när de nu har kännedom om var de kan duscha på området.

Under våren 2013 har även Styr & Ställ-cyklar placerats på området framför Johannebergs kårhus och vid huvudbiblioteket. Cyklarna kommer antagligen leda till att fler väljer att färdas till och från Chalmers med Styr & Ställ-cyklarna, såväl arbetande som studenter. Cykelstationerna är idag placerade inom centrala Göteborg och dess noder. Ett tillskott av fler stationer är även planerad inom detta område under 2013. Något som dock hade varit önskvärt är att i framtiden bygga fler stationer närmare bostadsområden med hög andel studentbostäder, detta hade fångat upp många studenter som annars väljer kollektivtrafiken och på så sätt erbjudit ett billigare och mer hälsosamt alternativ än att åka buss eller spårvagn.

Något som kommit fram av enkätundersökningen är att många efterlyser olika former av tävlingar för att det ska bli roligare att gå, jogga eller cykla till arbetet. Därför är den viktigaste åtgärden att genomföra kampanjer och tävlingar som exempelvis Cykelutmaningen.

9.3 Utbyggnad av kollektivtrafiken till och i programområdet

Hållplats Chalmers är idag överbelastad och i stort behov av en ombyggnation. Ett av förslagen till ombyggnationen som lagts fram av Sweco är att separera buss- och spårvagnslinjerna. Detta är en rimlig lösning då köbildning ofta uppstår på grund av att hållplatsen är en knutpunkt som samlar många buss- och spårvagnslinjer. En separering skulle avlasta hållplatsen och få trafiken att flyta på bättre. Idag uppstår det irritation när kollektivtrafikåkare får vänta på grund av köbildning, vilket tar en stor del av resenärernas totala restid. Detta är även något som visats bland kommentarerna i enkäten.

En annan hållplats där det uppstår problem vid är hållplatsen Pilbågsgatan i programområdets södra del, i ytterkanten av Chalmersområdet (se Figur 9). Vid denna hållplats uppstår det ofta förvirring då denna inte har ett samlat hållplatsläge utan består av tre olika lägen runtom en mindre gräsplätt. I enkätundersökningarna har en del åsikter kommit fram om hållplats Pilbågsgatan, där den samlade åsikten är att det nuvarande förslaget från *Grön resplan* att bygga om hållplatsen är en bra idé. Förslaget är att slå ihop tre närliggande hållplatser och på detta sätt skapa en tydligare entré till den södra delen av Chalmers. Resenärerna skulle även få kortare restid samtidigt som de kan byta buss enklare om en samlad hållplats skulle byggas.

En av de stora förändringarna som just nu diskuteras är om Sven Hultins gata ska förse med busstrafik eller ej. Nu när Johanneberg Science Park bygger ut finns ett förslag på att förlänga Eklandagatan ner till Sven Hultins Gata och då även få in en buss i linjetrafik genom området. Även denna fråga har diskuterats under arbetets gång och det råder inga tvivel om att en linjebuss i

Chalmersområdet skulle stärka en ytterligare integrering med centrala Göteborg. När Johanneberg Science Park sedan är färdigställt kommer denna föreslagna busslinje att vara uppskattad då det tar en viss tid att gå till närmsta hållplats från Johanneberg Science Park.

När det gäller mer allmänt om vad som behöver förbättras inom kollektivtrafiken visar enkätsvaren att turtätheten, restidssäkerheten samt en utbyggnad av hållplats Chalmers är de åtgärder som skulle öka de Chalmersanställdas motivation att färdas mer med kollektivtrafiken. Nedan listas ett par av de svar som är kopplade till kollektivtrafiken.

”Ordna direkturer till Chalmers; fixa bättre hållplatser så det inte blir kö av bussar och spårvagnar som skall lämna av/hämta passagerare.”

”Att kollektivtrafik på e.m. håller tider”

”Jag hade hoppats på bättre kollektivtrafik i samband med trängselskatten. Kanske blev det bättre för några, men för mig blev det sämre turtäthet. Inte så lyckat.”

Skulle hållplatsen byggas om till det bättre kommer det säkerligen leda till högre punktlighet i kollektivtrafiken och troligtvis minska tveksamheten bland de anställda att åka kollektivt till arbetet. Flera önskar även att turtätheten ökas vilket kommer att vara möjligt då hållplats Chalmers är färdigställd.

9.4 Parkeringsavgiften och trängselskatten

Årskortet för parkering har höjts från 3 200 till 5 500 kronor vilket förvisso är en kraftig procentuell ökning, men 2 300 kronor är samtidigt bara ungefär hälften av trängselskattens årskostnad för medelbilisten. Trots detta visar flertalet kommentarer i enkätundersökningen att många ser parkeringsavgiften som ett större problem än trängselskatten. Nedan följer två talande exempel.

”Hej! Det är inte trängselskatten som har gjort att jag ställer bilen hemma eller vid pendelparkering utan huvudskälet är den kraftiga ökningen av kostnaden för p-tillstånd vid Chalmers.”

”Trängselskatten är inte problemet utan arbetsgivarens (dvs Chalmers) parkeringsavgifter (reallönesänkning)”

Citaten ovan visar den dominerande åsikten bland de svarande. Det finns dock en viss osäkerhetsfaktor som bör beaktas då risken finns att de genom denna typ av kommentarer vill påverka parkeringsavgiften. Detta i hopp om att avgiften inte ska höjas mer eller åtminstone höjas i långsammare takt då det finns en chans att kritiken når fram till beslutsfattare genom denna rapport. Samma möjlighet att påverka trängselskattens utförande på motsvarande sätt är inte lika stor.

Både trängselskatten och den höjda parkeringsavgiften har bidragit till minskad trängsel. Emellertid är trängseln på vägarna ett faktiskt problem, medan det är få som upplever någon trängsel på parkeringsplatserna. Detta medför att avgiftshöjningen framstår som omotiverad och att den saknar fördelar. Vissa anställda ifrågasätter också huruvida en korrekt värdering av parkeringsplatsens marknadsvärde har genomförts.

Trängselskatten har lett till minskade restider, något som vissa är beredda att betala för. Just viljan att betala för minskad trängsel skiljer sig åt mellan anställda. Två personer som svarade på enkäten, med liknande resvanor, hade helt olika uppfattningar huruvida det var värt pengarna eller ej.

”Fullständigt vansinnig. Har som sagt (tillsammans med Chalmers höjning av parkeringsavgifterna) total förstört mina möjligheter att ta mig till arbetet på rimlig tid. Numera går det åt drygt 1 timme och 15 min. bara för att åka fram och tillbaka. När jag hade möjlighet att åka bil tog det totalt < 30 min.”

”Superbra! Jag sparar in ca 40-60 minuter/dag till en kostnad av 36 kr. Detta p.g.a. minskad trafik som gör resan otroligt mycket snabbare. Helt klart värt det. Trängselskatten är mycket bra för oss för vilka kollektivtrafiken inte erbjuder något som helst vettigt alternativ”

Båda dessa personer får en ökad kostnad på ungefär 45 kronor per dag för trängselskatt och ökad parkeringsavgift. Osäkerheten beror på vilka tider de passerar betalstationerna och exakt antal arbetsdagar per år. Person nummer ett får en ökad restid med ungefär 50 minuter medan person nummer två får sin restid förkortad lika mycket. Trots de likartade förutsättningarna skiljer de sig kraftigt i frågan om deras tid är värd ungefär 55 kronor per timme. Förklaringen till denna skillnad är troligtvis olika ekonomiska förutsättningar, vilket också är ett av de mest framförda argumenten mot trängselskatten. Även parkeringsavgiften drabbar de anställda med svag ekonomi hårdast och när avgiftshöjningen är helt genomförd och månadskostnaden är 1 000 kronor kommer det med stor säkerhet att finnas ett mönster mellan hög inkomst och fortsatt bilåkande. Detta är ett problem som är svårt att lösa.

En annan faktor som gör parkeringsavgiften impopulär är att den endast drabbar anställda på Chalmers. Detta uppfattas som ett svek och flera anställda har till och med svarat att de har fått minskad arbetslust på grund av detta. I samband med avgiftshöjning bör även åtgärder som förbättrar alternativa resesätt införas. Att subventionera Västtrafiks periodkort är en lämplig åtgärd i denna situation – samtidigt som det blir dyrare att använda bilen blir det billigare att åka kollektivt. Denna kombination ökar chanserna för förändrade resvanor.

Ytterligare en anledning till tveksamheten är vart pengarna tar vägen. Att trängselavgifterna ska bidra till finansieringen av framtida vägprojekt är välkänt och något som uppfattas som meningsfullt. Vad Chalmersfastigheter gör med pengarna från parkeringsavgifterna är däremot mer oklart. Kännedomen bland anställda om hur många fler arbetsplatser det kommer att skapas i området samt kommunens krav gällande biltrafiken har inte undersökts, men en ökad vetskap om detta hade bidragit till ökad förståelse. Vidare hade det varit bättre att vänta ett år med avgiftshöjningen, då den nu sammanföll med införandet av trängselskatten. Ytterligare ett argument för en senarelagd och mer utdragen höjning är att det nu uppstått ett glapp mellan höjd avgift och ökat antal anställda. Detta glapp är svårt att motivera och svårt för anställda att förstå.

Chalmersfastigheters och Akademiska Hus viktigaste åtgärder bedöms vara de som rör parkering och parkeringsfrågor. Att inte öka antalet parkeringsplatser ses som den i särklass effektivaste åtgärden för ett minskat bilåkande. En stor del av bilisterna kommer att tvingas avstå bilen då parkeringsplatserna helt enkelt inte räcker till alla.

För att klara kravet på bibehållen biltrafik hade samtliga av ovanstående åtgärder varit tillräckliga. Dock hade det givetvis blivit väldigt impopulärt och det är därför viktigt att Chalmersfastigheter och Akademiska Hus också bidrar till att underlätta för alternativa färd sätt och inte enbart försvåra för bilisterna. En sådan förbättring är upprustning och nybyggnation av cykelparkeringar. Detta är också

något som kom fram i enkätundersökningen där 24 procent svarade att denna åtgärd skulle underlätta cykelpendlingen.

Frågan om folkomröstning angående trängselskatten är betydligt mer komplicerad än bara ja och nej. Ur en demokratisk synvinkel är det givetvis positivt med en folkomröstning. Samtidigt är det inte speciellt många som har tid eller intresse av att sätta sig in i de frågor som rör trängselskatten. Frågan blir betydligt mer komplex då intäkterna ska medfinansiera Västsvenska paketet. Utan trängselskatten måste pengarna tas in på annat sätt och om inte detta sker kan inte Västsvenska paketet genomföras i dess nuvarande form. Vid en eventuell folkomröstning måste alltså nej-alternativet kompletteras med ytterligare information till exempel "Nej, finansiera Västsvenska paketet med skatthöjningar" eller "Nej, gör om Västsvenska paketet". Vägvalet förespråkar alternativ två och har tagit fram ett alternativ till Västsvenska paketet där Västlänken inte ingår. Västlänken är det enskilt dyraste projektet med en kostnad på 20 miljarder kronor.

9.5 Chalmers tekniska högskola

Mobility management ger möjlighet att skapa förståelse hos bland annat bilister om hur deras resvanor påverkar samhället och miljön. Konceptet är ett relativt enkelt medel för att inspirera och locka till ett annat resebeteende. Det är relativt enkelt att nå ut till sin målgrupp med hjälp av till exempel reklampelare, reklam i busskurer, lockande erbjudanden med mera. Tävlingar som lockar till att cykla eller gå istället för att ta bilen är populära åtgärder som ofta används inom företag och på arbetsplatser. Tävlingar om att slå rekord kan vara uppmuntrande och leda till ökat engagemang bland anställda.

Dagens teknik med möjlighet till att ha videomöten och konferenser på distans är populärt och används på många arbetsplatser. Det leder till ökad kommunikation, möjlighet till alternativa arbetsplatser och ökad förståelse och kommunikation i projekt med flera sammarbetspartner. För företag med flera arbetsplatser utspridda i landet eller världen är videokonferenser slående. Arbetsuppgifter kan spridas ut samtidigt som det fortfarande ges möjlighet för kollegor att hålla koll på vad som görs på de olika arbetsplatserna. Dessutom är det lätt att kunna kontakta kollegor inom samma yrkesområde.

Det kommer fortfarande finnas begränsningar i vad som kan ske via videokonferenser. Vanliga personmöten kommer fortfarande ha kvar sitt syfte och ger möjlighet till ett mer personnära möte. Till exempel vid försäljningsmöten där det handlar mycket om personkemi och trygghetskänsla mellan försäljare och köpare är det viktigt med vanliga personmöten för att lättare känna in atmosfären. Det kan dessutom vara svårt att hålla stora diskussioner med många inblandade via videokonferenser.

9.6 Praktiskt miljöarbete på Chalmers

En utbyggnation för platser att ställa sin cykel inomhus eller under tak, det vill säga regnskyddat, skapar möjlighet att ställa sin cykel på ett säkrare ställe och kan därmed locka till att ta med sig sin cykel till arbetet och skolan. Om studenter får access med sitt passerkort till cykelrum, på samma sätt som till datorsalarna, ger även detta ett säkert system. Förmodligen finns det lokaler som står tomma eller kan användas på ett mer effektivt sätt genom att göra cykelrum av dessa. I dagens samhälle då det är populärt med dyra sportcyklar skulle kanske ett videoövervakningssystem vara uppskattat på cykelparkeringarna.

Det är viktigt att anställda och elever på Campus Johanneberg och Johanneberg Science Park kan komma åt information om cykelparkeringar, elbilpooler, omklädningsrum, kollektivtrafiken, parkeringsplatser, samåkning med mera på ett lättillgängligt sätt. Detta kan underlätta för samtliga individer i området att använda andra färdmedel istället för bilar. Det finns en del förslag på åtgärder som skulle kunna tillämpas för en förbättring i förmedlandet av denna information. Om dessa förslag skulle användas och fungera väl kanske de ger ett positivt utfall ur ett miljömässigt perspektiv.

Ett förslag är att skapa en applikation för mobiler eftersom dessa används i så pass stor grad idag. I denna applikation kan det exempelvis finnas en karta över campusområdet där hållplatser, cykelgarage och omklädningsrum är markerade så att cyklister samt de som utnyttjar kollektivtrafiken får det lättare att orientera sig. I samband med markeringen av hållplatser skulle det kunna finnas tidtabeller över bussar och spårvagnar samt information om eventuella störningar. Det skulle även underlätta med information om antalet lediga parkeringsplatser så att bilister slipper åka runt i sökandet av parkering, då detta är både tidsförödande och dåligt för miljön. En möjlighet är att kunna kontrollera antalet lediga parkeringsplatser hemifrån och om det då råder brist på sådana kanske vissa bilister överväger att byta färdmedel. Vidare borde det finnas möjlighet att se om det finns tillgängliga hyrcyklar eller elbilar via den här applikationen och i sådana fall kunna reservera dem.

Denna applikation skulle även kunna vara ansluten till någon typ av stegräknare för de som promenerar. Genom att lagra informationen vecko- eller månadsvis skulle sedan företagen i Johanneberg Science Park eller Chalmers kunna jämföra resultaten mellan olika individers prestation. Det här i syftet om eventuella tävlingar som anordnas för uppmuntrandet av promenader till arbetet. För samåkning skulle den här applikationen tillhandahålla en plattform där individer kan söka efter andra som bor i närområdet och som arbetar på samma plats, detta har även nämnts tidigare i rapporten.

Ett annat förslag är att det sätts upp fler skyltar och orienteringstavlor på Campus Johanneberg och vid Johanneberg Science Park. Orienteringstavlorna kan finnas vid varje byggnad, så folk kan se var på campus de befinner sig och hur de ska ta sig till önskat mål. Tavlorna kan även visa närmaste anläggning som tillhandahåller duschar, omklädningsrum, cykelparkeringar etcetera. Fler skyltar med vägbeskrivningar på campus skulle också underlätta för folk att hitta rätt och få bättre kunskap om viktiga platser. Som resultat av denna åtgärd skulle en mer positiv inställning till alternativa färdmedel kunna ses bland elever och anställda. Samtidigt måste även service och vägförbindelser för cyklister och fotgängare förbättras för att erhålla ett gott resultat.

I enkätundersökningen som gjordes år 2013 finns det en andel som exempelvis svarade att de inte hade någon kunskap om var omklädningsrummen är lokaliserade eller hur de ska hyra elbilar. Sedan ansåg även en del att tillgängligheten av information angående dessa ärenden var för dålig. Det är därför som dessa åtgärder kan antas vara effektiva, eftersom tillgången på information och kunskap bland människor som arbetar och studerar på campus, men även för utomstående, förbättras. Det här kan då uppmuntra anställda och elever till att använda cyklar eller promenera och på så sätt skapa en förändring av resvanor där bilåkandet minskar. En annan fördel med förslagen är att de är relativt billiga till skillnad mot andra åtgärder som kan kosta mycket mer.

9.7 Enkätundersökning

Svarsfrekvensen på de två enkätundersökningarna var väldigt lika. På de båda olika enkäterna svarande ungefär 60 % av de förfrågade. Även om andra enkätundersökningen var kortare och också utlovade priser till de svarande förändrade detta inte svarsfrekvensen. Detta kan bero på att priset inte var tillräckligt lockande eller att tiden mellan utskicket för de båda enkäterna var för kort och de anställda inte orkade svara på ytterligare en enkät.

Åldern på personerna som enkäten skickades ut till år 2013, det vill säga tidigare uttalade bilister, skilde sig från de som svarade på enkäten 2012. Det syns tydligt att antal personer yngre än 30 år som svarade är betydligt färre i enkäten som skickades ut år 2013. Då är majoriteten av de svarande äldre än 46 år, vilket påvisar att de flesta som åker bil till och från arbetet ofta är äldre. Detta kan bero på att äldre många gånger har kommit längre i arbetskarriären och därför möjligen har det bättre ekonomiskt ställt, vilket leder till att höjda avgifter för bilåkning inte påverkar till minskat åkning lika mycket. Det kan också diskuteras om yngre personer har ett annat förhållningssätt till hållbart tänkande då detta är något som först nu har uppdagats och därför inte tagits som vana av äldre.

Vid analys av resultatet på åldern för de som svarat på enkäten år 2013, kunde det efter filterning av de olika ålderskategorierna ses att ett fåtal i åldern 26-35 år har ändrat sitt val av färdssätt efter införandet av trängselskatt (se Figur 25). Detta kan bero på att personer i denna ålder ofta har småbarn, vilket gör att bil är svårt att avstå på grund av stressiga morgonar då barn ska till förskola eller skola samt fritidsaktiviteter efter det. I ålderskategorin 46-55 år kunde det urskiljas att många inte hade ändrat sitt val av färdssätt efter trängselskattens införande, vilket då kan bero på samma anledning till att mer äldre åker bil – de anser att de extra kostnaderna är värda det. För anställda över 55 år har trängselskatten påverkat valet av färdssätt mer, vilket kan bero på att man ofta flyttar närmare staden på äldre dagar. Då blir kollektivtrafik, cykel eller gång ett mer lämpligt val.

Från enkätundersökningen år 2012 fås resultatdiagrammen över varför de frågade kör bil till arbetet och vad som skulle kunna få dem att mer sällan göra detta. Där syns anledningarna främst vara att det är flexibelt, snabbt, bekvämt och enkelt samt att bra kollektivtrafik saknas (se Figur 33). Andra större anledningar verkar vara hämtande och lämnande av barn eller aktiviteter och ärenden. Det som skulle få dem att ta bilen mer sällan till arbetet skulle främst vara bättre kollektivtrafik, subventionerade kollektivtrafikkort samt bättre möjlighet att arbeta hemma (se Figur 33).

Genom att analysera resultatet från enkätundersökningen år 2013 på frågan om hur olika färdssätt har förändrats efter införandet av trängselskatt (se Figur 24), kan tydligt ses att ensamkörande i bil har minskat medan kollektivtrafikåkning och kombinerande av färdssätt har ökat. Vid frågan om införandet av trängselskatten har ändrat deras val av färdssätt svarade totalt 18 procent av bilisterna ja medan 82 procent svarade nej.

Siffran av de som valt att ändra sitt färdssätt överensstämmer ungefär med minskningen av trängsel i centrala Göteborg, ungefär 17 procent. De som valt att fortsätta åka bil har antagligen ansett att den extra kostnaden som trängselskatten medför är värd det.

Det kan antas att de som ändrat sitt färdssätt efter införandet av trängselskatten, 18 procent, i majoritet har valt kollektivtrafik istället för bil. Detta beror på att kollektivtrafiken är ett relativt bra alternativ till bilkörande. Det är kompatibelt för alla årstider och kan också användas av de som bor

längre bort, till skillnad från gång samt cykel. Även kombinerade färd sätt, till exempel bil tillsammans med kollektivtrafik, har varit ett bra alternativ. De som bor i kranskommunerna kan då använda pendelparkeringar utan att behöva betala trängselskatt för att sedan nyttja kollektivtrafiken resten av resan. Av kommentarerna i enkäten 2013 visar det sig dock att många är missnöjda med vad kollektivtrafiken har att erbjuda och anser att den behöver förbättras. Kanske skulle fler av de som nu åker bil till arbetet då anse att det är mer värt pengarna med kollektivtrafiken och därför ändra färd sätt.

9.8 Felkällor

Vid noggrann genomgång av de båda enkäterna har en del brister upptäckts. Exempelvis skickades den första resvaneundersökningen ut i mitten på juni vilket leder till en eventuell felkälla då fler personer cyklar eller tar motorcykeln till arbetet just denna period. Hade enkäten istället skickats ut några månader tidigare hade resultatet antagligen varit annorlunda. Eftersom den andra enkäten, som skickades ut 2013, bygger på den första enkätens resultat på frågan "Vilket är ditt vanligaste färd sätt till och från arbetet" är även den andra enkätens resultat en felkälla då fler kan ha deltagit i undersökningen om den första enkäten skickats ut tidigare och fler hade svarat att de körde bil. Vid en högre deltagandenivå i undersökningen hade resultatet från den andra enkätundersökningen blivit mer pålitligt.

Resultatet i denna undersökning kan även blivit annorlunda om en större del av fokus istället hade riktats åt den nyligen höjda parkeringsavgiften. Denna höjning har tydligen förargat en stor del av deltagarna i undersökningen. Hade större fokus lagts på denna fråga hade resultatet blivit mer tydligt och fler slutsatser från undersökningen hade kunnat dras.

Flera av de frågor som var med i den andra enkäten blev felformulerade då det uppstod en del missuppfattningar i samband med enkätutskicket. Flera frågor uteblev även vilket innebar att intressanta diskussionsämnen inte kom med i rapporten. Ett exempel på detta är en fråga i den andra enkäten där deltagarna frågades om det fanns några nackdelar med att ta bilen till arbetet. I denna fråga uteblev svarsalternativet trängselskatt vilket hade påverkat resultatet på frågan avsevärt. De som ansåg att trängselskatten var den största nackdelen var de som skrev detta som fritext. Konsekvensen av det här blev att svaren till frågan blev opålitliga och kunde därför inte användas vid utvärdering eller för att dra slutsatser. Orsaken till att svarsalternativet uteblev var att en liknande fråga togs direkt från den tidigare enkätundersökningen istället för den aktuella.

För vissa som deltog i undersökningen uppstod det en del fel med själva layouten och det var väldigt svårt att läsa texten. Detta kan bero på att vissa webbläsare inte var kompatibla med det webbenkätprogram som användes till undersökningen. Ett sätt att förhindra detta hade varit att testa enkätundersökningen i olika webbläsare innan för att försäkra sig om att den har god kvalitet.

En annan faktor som kan ha påverkat resultaten i enkätundersökningen är att den skickades ut till alla som hade angett sig själva som bilister i den tidigare undersökningen. Som följd av detta inkluderas även anställda som hade sin huvudsakliga arbetsplats utanför Johanneberg. I samband med detta påverkas resultaten i nästan varje fråga eftersom förutsättningarna för anställda på andra områden kan variera gentemot de som är anställda på Campus Johanneberg. Detta hade kunnat undvikas om enkätfrågorna enbart skickades ut till de som var bilister och hade sin huvudsakliga arbetsplats på Campus Johanneberg.

10 Slutsats

Utbyggnaden av Johanneberg Science Park är gynnsamt ur stadsbyggnadssynpunkt då en förtätning av staden vill uppnås. Samtidigt innebär det även stora fördelar för både högskolan och dess studenter då näringslivet kan integreras bättre med akademien. Eftersom utbyggnaden innebär en ökning av trafikflödet i området går det mot Göteborgs stads krav att bibehålla den nuvarande luftkvaliteten och bullernivån. Trots detta väger fördelarna upp nackdelarna samtidigt som det går att reglera de negativa faktorerna.

Grön resplan är ett effektivt sätt att reglera de negativa faktorerna då avtalet innehåller konkreta åtgärder som varje aktör ska genomföra för att uppnå de miljökrav som ställts. Åtgärderna är realistiska och kommer att förbättra miljön i området avsevärt om de uppnås. De synpunkter på förbättringar som kommentarerna från enkätundersökningen givit kommer till stor del täckas upp av förslagen i Grön resplan.

Vidare kan det ses i enkätundersökningarna att de anställda saknar tydlig information om exempelvis duschrum, viktiga målpunkter, elbilspool och hyrcyklar. En förbättring av detta hade varit önskvärt då informationen kan inspirera de anställda till att välja alternativa färd sätt istället för bilen.

Biltrafiken är en faktor som påverkar områdets miljö med utsläpp och buller, där effektiva åtgärder för att påverka bilisterna är trängselskatt och höjda parkeringsavgifter. Dock kan detta minska motivationen för de anställda samtidigt som det känns orättvist att avgifterna endast drabbar bilisterna och de som inte har något annat val än att åka bil till arbetet. Därför är det viktigt att besluten förankras hos de anställda och att bakgrunden till dem tydliggörs. På så vis kan irritation undvikas och det kan skapas en förståelse till varför beslut tas. Ett sätt är att bjuda in de anställda till seminarier där diskussion om förändringarna får ske och det ges möjlighet att uttrycka åsikter.

Slutligen kommer det alltid att finnas de som behöver ta bilen till arbetet på grund av olika livssituationer. Detta är något som bör tas i beaktning och fokus borde riktas mot de som har möjlighet att byta färd sätt. Något som bör eftersträvas i så fall är att skapa balans mellan åtgärder som försvårar bilåkning samt åtgärder som underlättar för alternativa färd sätt. Om detta uppnås finns all anledning att tro på en hållbar framtid för Johanneberg Science Park och Chalmers.

11 Litteraturförteckning

- Akademiska hus och Chalmersfastigheter. (2012/2013). En tidning om Göteborgs nya stadsdel. *Johanneberg Science Park Magasin*, 2-15.
- Andersson, S. (2012). *Trafikutredning i anslutning till programarbete för Chalmers Johanneberg, Mossen och Landala*. . Göteborg: Sweco Infrastructure AB.
- Börjesson, M. (2012). The Stockholm congestion charges – five years on. Effects, acceptability and lessons learnt. *Transport Policy*, ss. 1-12.
- Chalmers studentbostäder. (u.d.). *Pågående Projekt*. Hämtat från Chalmers studentbostäder: http://www.chalmersstudentbostader.se/vara_bostader/pagaende_projekt den 05 03 2013
- Chalmersfastigheter. (2013). *Till Chalmers med eller utan bil*. Hämtat från Chalmersfastigheter: <http://chalmersfastigheter.se/parkering-kartor/anstallda-studenter> den 30 04 2013
- Chalmersfastigheter. (u.d.). *Johanneberg Södra Etapp 1*. Hämtat från chalmersfastigheter : <http://www.chalmersfastigheter.se/byggprojekt/lista/johannebergs-s%C3%B6dra,-etapp-1> den 05 03 2013
- GT. (den 04 03 2013). *GT*. Hämtat från 90818 vill rösta om trängselskatten : <http://www.expressen.se/gt/folkomrosta/90818-vill-rosta-om-trangselskatten/> den 17 05 2013
- Hopen, S. (den 16 01 2013). *HSB flyttar till Chalmers*. Hämtat från GP: <http://www.gp.se/ekonomi/1.1211448-hsb-flyttar-till-chalmers> den 10 04 2013
- JCDecaux. (u.d.). *Styr&Ställ Göteborg*. Hämtat från goteborgbikes.se: <http://www.goteborgbikes.se/Allt-du-behoever-veta-om-Styr-Staell>
- Johanneberg Science Park. (u.d.). *Blir en del av Göteborgs bästa möteplats*. Hämtat från Johanneberg science park: <http://www.johannebergsciencepark.com/sv/vart-omrade-vaxer/byggprojekt> den 07 03 2013
- Johansson, L. (den 08 03 2013). *Trängselskatt för utländska fordon*. Hämtat från Sveriges riksdag: <http://www.riksdagen.se/sv/Debatter--beslut/Interpellationsdebatter1/Debatt/?did=H010273&doctype=ip> den 10 04 2013
- Kjällstrand, J. (den 26 03 2013). *Chalmers Insidan*. Hämtat från Praktiskt miljöarbete: <http://www.chalmers.se/insidan/SV/om-chalmers/miljo/hallbart-campus/> den 26 04 2013
- Kjällstrand, J. (den 25 Februari 2013). *Styr&Ställ på Chalmers*. Hämtat från Chalmers Insidan: <https://www.chalmers.se/insidan/SV/om-chalmers/miljo/hallbart-campus/resor1086/cyklist/styr-stall>
- Lööf, C. (den 12 09 2012). *HSBs Living Lab- ett unikt forskningsprojekt för framtidens boende*. Hämtat från HSB: <http://www.hsb.se/omhsb/nyhetsarkiv/1.252800> den 10 04 2013
- Odell, M. (2010). *Införande av trängselskatt i Göteborg*. Stockholm: Regeringen.

- Riksbyggen. (2011). *Dr Allards gata*. Hämtat från Riksbyggen: <http://www.riksbyggen.se/Ny-Bostad/Aktuella-projekt/Vastra-gotaland/Dr-Allards-gata/Om-Projektet/> den 21 Maj 2013
- Signal, A. (2012). *Underlag och fördjupning, program för Chalmers Johanneberg, Mossen och Landala*. Göteborg: Göteborgs stad.
- SR. (den 15 05 2013). *SR*. Hämtat från Göteborg kan folkomrösta om trängselskatten: <http://sverigesradio.se/sida/gruppsida.aspx?programid=83&grupp=10974&artikel=5534217> den 17 05 2013
- Stockholms stad. (den 31 12 2006). *Stockholmsförsöket*. Hämtat från Stockholmsförsöket: www.stockholmsforsoket.se den 16 04 2013
- SvD. (den 16 05 2013). *Svårt i motorstaden Göteborg*. Hämtat från http://www.svd.se/opinion/ledarsidan/svart-i-motorstaden-goteborg_8175996.svd: http://www.svd.se/opinion/ledarsidan/svart-i-motorstaden-goteborg_8175996.svd den 17 05 2013
- Trafikverket. (den 25 10 2012). *Så finansieras Västsvenska paketet*. Hämtat från Trafikverket: <http://www.trafikverket.se/Privat/I-ditt-land/Vastra-gotaland/Vastsvenska-paketet/Sa-finansieras-Vastsvenska-paketet/> den 10 04 2013
- Trafikverket. (den 21 02 2013). *Effekter av trängselskattens införande*. Hämtat från Trafikverket: http://www.trafikverket.se/PageFiles/96362/vastsvenska_paketet_redovisning_21_februari.pdf den 10 04 2013
- Trafikverket. (den 25 04 2013). *Effekter av trängselskattens införande*. Hämtat från Trafikverket: http://www.trafikverket.se/PageFiles/96362/vastsvenska_paketet_redovisning_130425.pdf den 07 05 2013
- Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting. (2010). *Hållbart resande i praktiken - Trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i focus*. Stockholm: SKL Kommentus.
- Transportstyrelsen. (den 19 09 2011). *Godstransporter och utländska fordon*. Hämtat från Transportstyrelsen: <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/Trangselskatt/Trangselskatt-i-goteborg/Fragor--svar/Fragor-svar-om-trangselskatt-i-goteborg11111/> den 10 04 2013
- Transportstyrelsen. (den 16 10 2012). *Betalstationernas placering i Göteborg*. Hämtat från Transportstyrelsen: <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/Trangselskatt/Betalstationernas-placering/Betalstationernas-placering/> den 10 04 2013
- Trivector. (2012). *Grön resplan för Chalmers campus Johanneberg*. Göteborg: Trafikkontoret Göteborgs Stad.
- Västtrafik. (den 20 03 2013). *Ökad försäljning av Västtrafiks periodkort*. Hämtat från Västtrafik: <http://vasttrafik.mynewsdesk.com/pressrelease/view/oekad-foersaeljning-av-vaesttrafiks-periodkort-848678> den 07 05 2013

Enkätundersökning för 2013, svenska

Resor till och från arbetet

Hur långt har du till arbetet?

Under 2 km

2-5 km

5-10 km

10-30 km

30-50 km

Över 50 km

Hur har ditt antal resor till och från arbetet förändrats efter införandet av trängselskatt? (alla färdstätt)

Ökat

Minskat

Oförändrat

Hur har följande färdstätt till arbetet förändrats efter införandet av trängselskatt?

Färdstätt	Ökat	Minskat	Oförändrat	Vet inte	Använder ej
Cyklar					
Går					
Kör ensam i bil					
Samåker i bil (förare eller passagerare)					
Åker kollektivt (buss, spårvagn, tåg eller båt)					
Kombinera fler färdmedel (t ex bil+buss)					
Motorcykel					
Annat, vänligen specificera					

Kombinerar: Hur ser den kombinerade resan ut mellan bostaden och arbetsplatsen?

Bil + kollektivt

Cykel + kollektivt

Samåker + kollektivt

Cyklar + samåker

Bil + samåker

Annat, vänligen specificera

Svar: _____

Hur har din restid till och från arbetet ändrats efter införandet av trängselskatt?

Ökat

Minskat

Oförändrat

Kan din arbetsgivare göra något för att få fler att använda sig av kollektivtrafiken till arbetet? (Flera alternativ möjliga)

Flexiblare arbetstider

Bättre information

Personlig rådgivning

Subventionerade kollektivtrafikskort

Annat, vänligen specificera

Svar: _____

Har du vid något tillfälle erhållit Västtrafiks provåkarkort? Har det påverkat ditt resande med kollektivtrafiken?

Ja, jag har fått ett och jag reser med kollektivtrafiken ofta

Ja, jag har fått ett och nu åker jag med kollektivtrafiken mer sällan

Ja, jag har fått ett, men det har inte förändrat mitt resande med kollektivtrafiken

Nej, jag har inte fått ett provåkarkort

Kan din arbetsgivare göra något för att underlätta för dig att cykla till arbetet? (Flera alternativ möjliga)

Bättre cykelparkering på arbetsplatsen

Bättre möjligheter att byta om på arbetsplatsen

Bättre möjligheter att duscha på arbetsplatsen

Påverka så att det blir fler/bättre cykelvägar

Erbjuda cykelservice till de anställda

Annat, vänligen specificera Svar: _____

Finns det något som skulle kunna få dig att mer sällan ta bilen till arbetet? (Flera alternativ möjliga)

Flexiblare arbetstider

Bättre möjlighet att arbeta hemma

Företagsbilar/bilpool för tjänsteärenden på arbetsplatsen

Bättre möjlighet att samåka

Bättre kollektivtrafik

Bättre möjlighet att cykla

Bättre möjligheter att duscha på arbetsplatsen

Subventionerade kollektivtrafikkort

Fler dagis nära Campus

Högre trängselskatt

Högre parkeringsavgifter

Inget

Annat, vänligen specificera Svar: _____

Vilka nackdelar ser du med att ta bilen till arbetet? (Flera alternativ möjliga)

Bränsle/milkostnad

Parkeringsavgiften

Svårt att hitta P-plats

Bristen på motion

Miljöpåverkan

Köer, trängsel

Kan ej läsa/koppla av

Annat, vänligen specificera Svar: _____

Skulle du kunna tänka dig att byta några av dina bilresor till och från arbetet för att åka med kollektivtrafiken?

Ja, och det skulle fungera rent praktiskt

Ja, men nu fungerar det inte av praktiska/ekonomiska skäl

Nej, men det skulle i och för sig fungera rent praktiskt

Nej, dessutom skulle det inte fungera av praktiska eller ekonomiska skäl

Finns det något som din arbetsgivare skulle kunna göra för att få samåkning att fungera bättre?

Svar: _____

Finns det något din arbetsgivare kan göra för att underlätta för dig att promenera till och från arbetet?

Svar: _____

Korta tjänsteresor

Hur ofta gör du normalt korta tjänsteresor inom Göteborgsområdet? (max 5 mil från arbetsplats)

Mer än 5 gånger/vecka

2-5 gånger/vecka

3-5 gånger/månad

1-2 gånger/månad

Mer sällan eller aldrig

Hur reser du vanligtvis då?

Kollektivt

Cyklar

Går

Privat bil (med milersättning)

Privat bil (utan milersättning)

Bilpool

Förmånsbil

Företagsbil (Verksamhetsknuten bil)

Taxi

Hyrbil

Annat, vänligen specificera

Svar: _____

Hur har ditt antal korta tjänsteresor förändrats efter införandet av trängselskatt?

Ökat

Minskat

Oförändrat

Har trängselskatten ändrat ditt val av färdstätt?

Ja

Nej

Hur har ditt användande av dessa alternativ vid korta tjänsteresor ändrats efter införandet av trängselskatt?

	Ökat	Minskat	Oförändrat	Använder ej
Cykel				
Kollektivt				
Poolbil				
Tjänstebil				
Elbil				
Telefon-, webbkonferens				
Privat bil (med milersättning)				
Privat bil (utan milersättning)				
Taxi				
Hyrbil				
Går				
Annat, vänligen specificera:				

Allmänt

Kön

Man

Kvinna

Din ålder:

Under 26 år

26-35 år

26-45 år

46-55 år

Över 55 år

Var jobbar du?

Campus Johanneberg

Campus Lindholmen

Johanneberg/Lindholmen

Vilken anställning har du?

Doktorand

Forskare/Undervisande personal

Teknisk/Administrativ personal

Hur många dagar i veckan reser du till och från din arbetsplats på Chalmers?

5 dagar

3-4 dagar

1-2 dagar

Dina arbetstider:

Dagtid måndag-fredag

Flextid

Hur ofta distansarbetar du?

Minst 2 dagar i veckan

1 dag i veckan

2-4 dagar per månad

1 dag per månad

Mer sällan

26) Övriga kommentarer om trängselskatten:

Svar: _____

Enkätundersökning för 2013, engelska

Travels between your home and work

How far do you travel between your home and work?

Under 2 km

2-5 km

5-10 km

10-30 km

30-50 km

Over 50 km

How has your amount of commuting to and from work changed after the introduction of congestion charges?

Increased

b. Decreased

c. Unaltered

How has your means of travel changed after the introduction of congestion charges?

Means of transportation	More often	Less often	Unaltered	Don't know	Do not use
Bicycle					
Walking					
Driving alone in car					
Carpool					
Public transport					
Combined travelling (e.g. car+bicycle)					
Motorcycle					
Other, please specify:					

Combined travelling: How do you combine your means of travelling (between home and workplace)?

Car + public transport

Bicycle + public transport

Car-pool + public transport

Car-pool + bicycle
 Car-pool + car
 Other, please specify

Answer: _____

How much has the travelling time from and to work changed after the introduction of congestion charges? (all means of transportation)

Increased
 Decreased
 Unaltered

Can your employer do something to encourage more people to use public transport? (several choices possible)

More flexible working hours
 Better information
 Give personal advice
 Subsidized public transport cards
 Other, please specify

Answer: : _____

Have you at some point received a public transportation card for trial from Västtrafik? Has it changed your way of travelling with the public transportation system?

Yes I received one, I travel more by public transport
 Yes I received one, I travel less by public transport
 Yes I received one but it has not changed my way of travelling
 No, I have not received a card

Is there anything your employer can do to make it easier for you to bicycle from and to work? (More than one alternative allowed)

Better bicycle parking at work

Better opportunities to change clothes at work

Better opportunities to shower at work

Affect city planners to build more and/or better bicycle roads

Offer bike service to the employees

Other, please specify

Answer: _____

Is there anything that could make you take the car less often to and from work? (More than one alternative allowed)

More flexible working hours

Better opportunities work from home

Company cars/car-pool rentals for business travel during work

Better opportunities to car-pool

Better public transport

Better opportunities to bicycle to work

Better opportunities to shower at your workplace

Subsidized public transport card

More day cares near Campus

Higher congestion charges

Higher parking fees

Nothing

Other, please specify

Answer: _____

Which disadvantages do you see exist with taking the car to work? (More than one alternative allowed)

Fuel/mileage cost

Parking fees

Difficulties in finding parking lots

Lack of physical exercise

Environmental impact

Traffic jam /congestion

Not able to rest/read

Other, please specify

Answer: _____

Would you consider replacing some of your car travels to and from work by public transport?

Yes, and it would work in practice

Yes, but now it would not work for practical or economic reasons

No, but it would work in practice

No, since it would not work for practical or economic reasons

Is there anything your employer can do to make carpooling work more efficient?

Answer: _____

Is there anything your employer can do to make it easier for you to walk from and to work

Answer: _____

Short Business Trips

How often do you normally do short business trips in the Gothenburg area? (maximum of 50 km or less)

More than 5 times/week

2-5 times/week

3-5 times/month

1-2 times/week

Rarely or never

What kind of transportation do you use during these business trips?

Public transport

Bicycle

Walk

Private car (with mileage)

Private car (without mileage)

Carpool

Beneficial car

Company car

Taxi

Rental car

Other, please specify

Answer: : _____

How has your amount of short business trips changed since the introduction of congestion charges?

More often

Less often

Unaltered

Have you altered your way of travelling since the introduction of congestion charges?

Yes

No

How has your usage of these alternatives regarding short business trips changed after the introduction of congestion charges?

	More often	Less often	Unaltered	Do not use
Bicycle				
Public transport				
Carpool				
Company car				
Electric car				
Telephone-, web conference				
Private car (with mileage)				
Private car (without mileage)				
Taxi				
Rental car				
Walking				
Other, please specify				

General

Sex:

Female

Male

Your age:

Under 26 years

26-35 years

36-45 years

46-55 years

Over 55 years

Where do you work?

Campus Johanneberg

Campus Lindholmen

Johanneberg/Lindholmen

Onsala Space Observatory

Other workplace

What is your occupation?

PhD

Researcher/Teaching staff

Technical/Administrative staff

How many days/week do you travel between your home and Chalmers?

5 days/week

3-4 days/week

1-2 days/week

Your working hours:

Daytime, Monday-Friday

Flextime

How often do you telework?

At least 2 times/week

1 day/week

2-4 days/month

1 day/month

Less often

26) Any other comments regarding congestion charges you would like to share?

Answer: _____

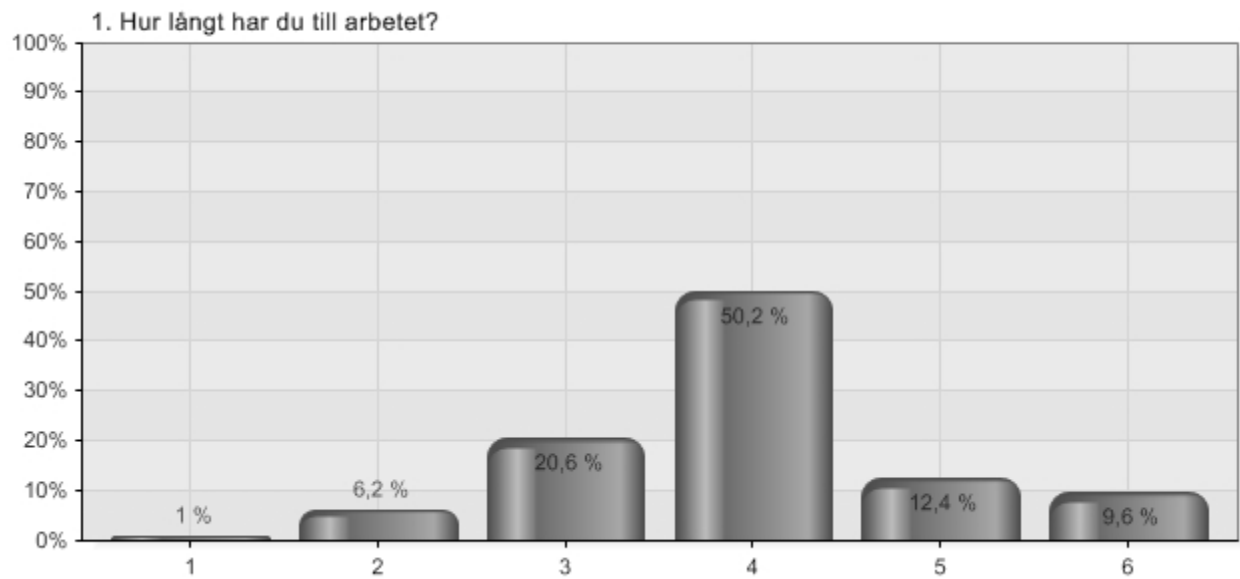
Enkätresultat

Webbenkät resvanor Chalmers Uppföljning trängselskatt

Publicerad från 01.03.2013 till 28.04.2013

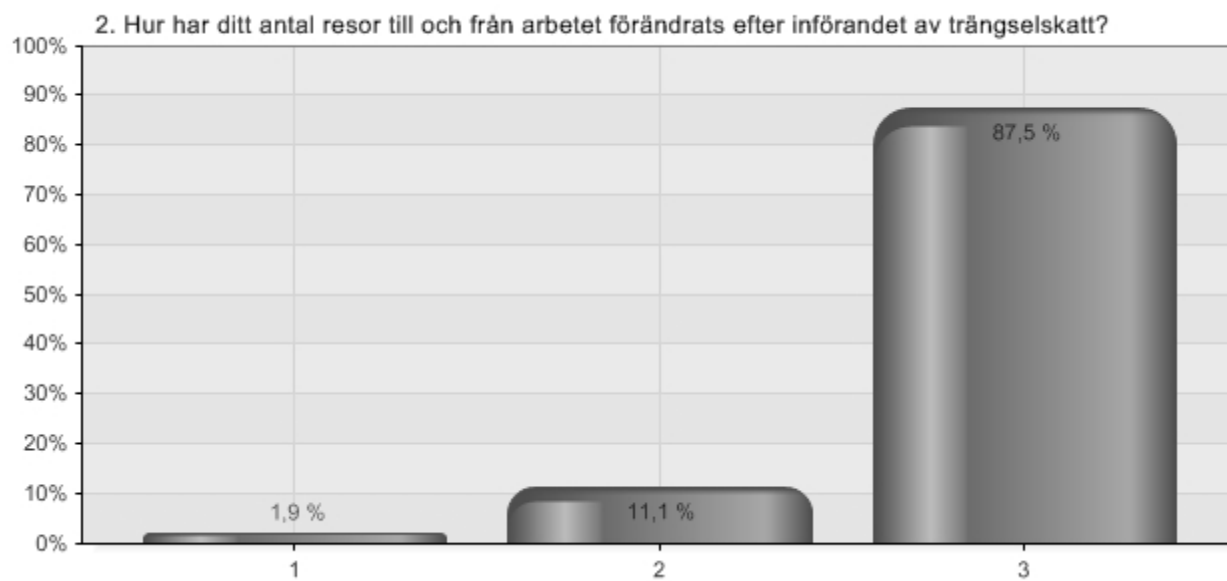
209 respondenter (1 unika)

1. Hur långt har du till arbetet?



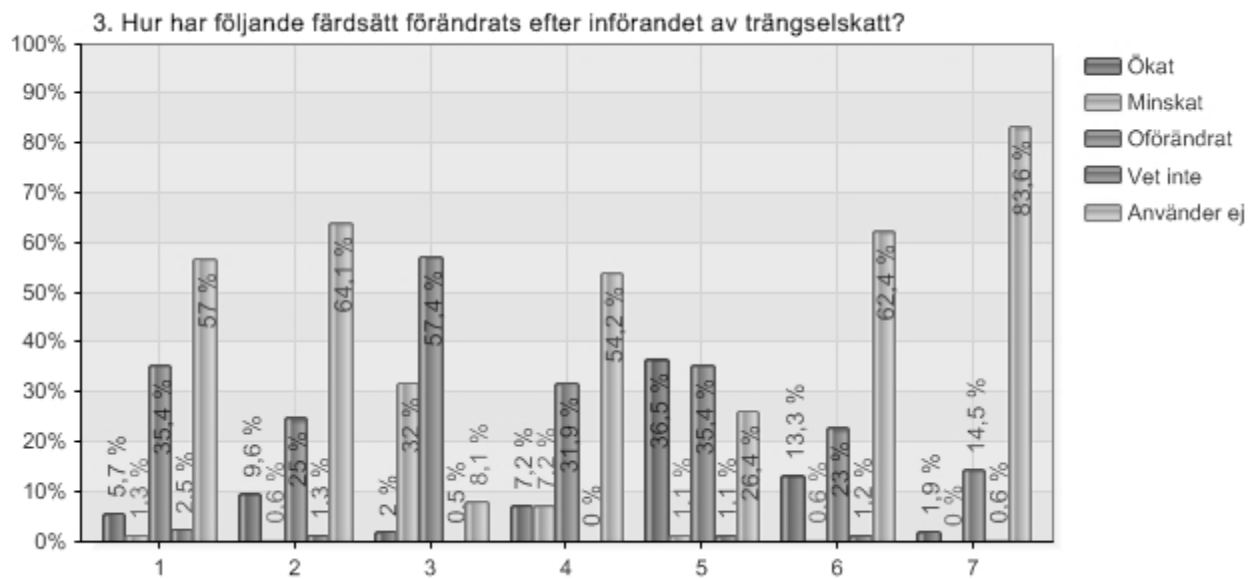
Alternativ	Procent	Värden
1 Under 2 km	1,0 %	2
2 2-5 km	6,2 %	13
3 5-10 km	20,6 %	43
4 10-30 km	50,2 %	105
5 30-50 km	12,4 %	26
6 Över 50 km	9,6 %	20
Totalt		209

2. Hur har ditt antal resor till och från arbetet förändrats efter införandet av trängselskatt?



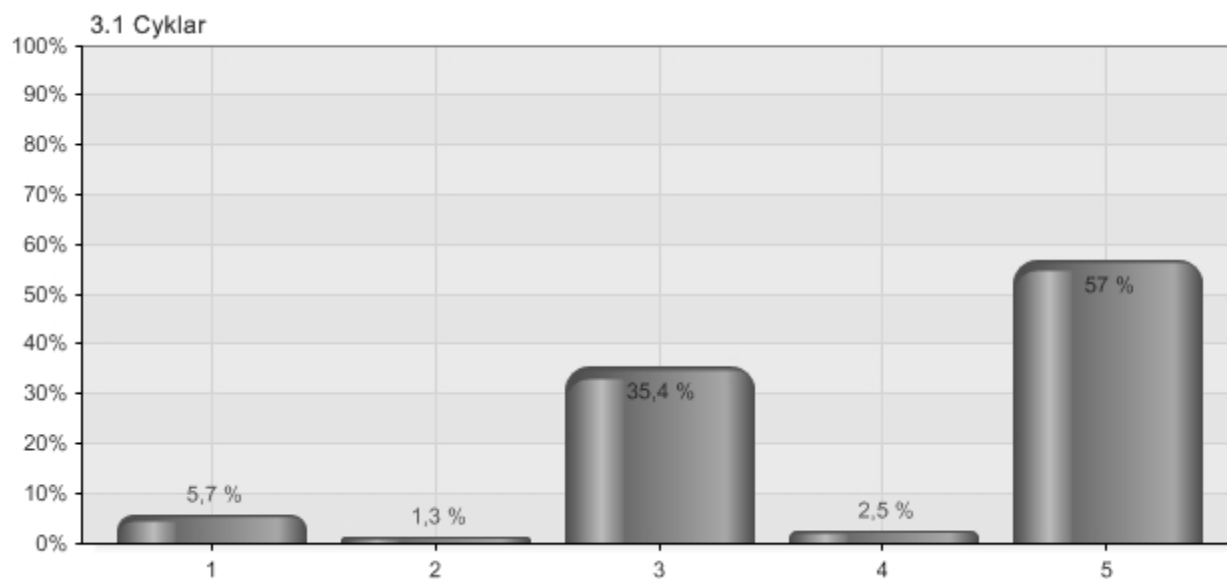
Alternativ	Procent	Värden
1 Ökat	1,9 %	4
2 Minskat	11,1 %	23
3 Oförändrat	87,5 %	182
Totalt		208

3. Hur har följande färsätt förändrats efter införandet av trängselskatt?



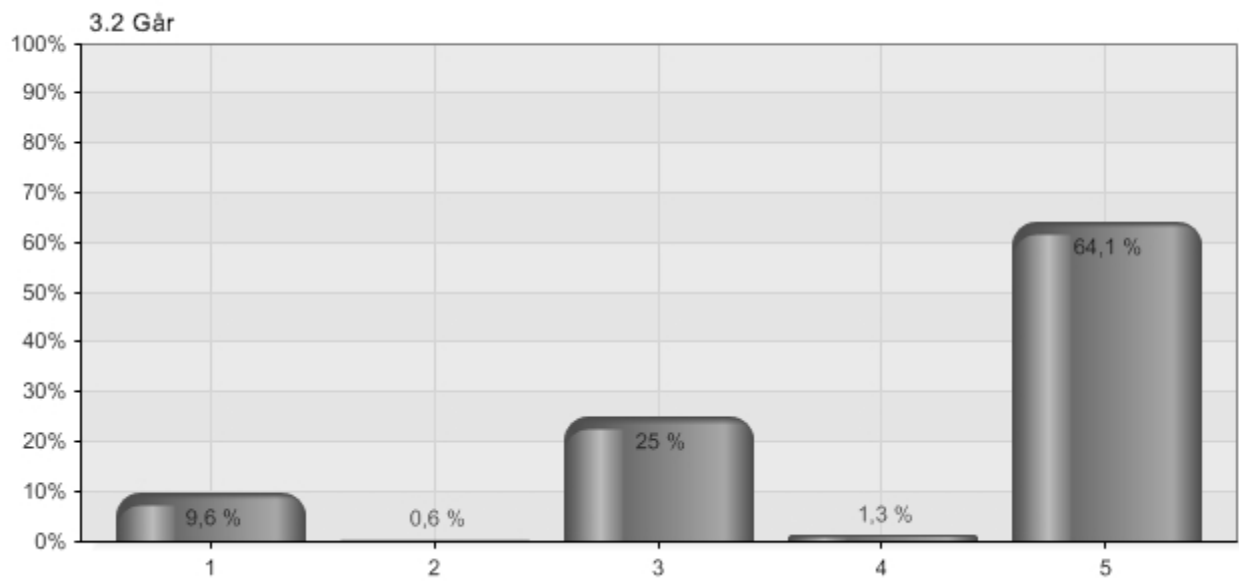
Alternativ	N
1 Cyklar	158
2 Går	156
3 Kör ensam i bil	197
4 Samåker i bil (förare eller passagerare)	166
5 Åker kollektivt (Buss, spårvagn, tåg, båt)	178
6 Kombinerar flera färdmedel (ex bil+tåg)	165
7 Motorcykel etc.	159

3.1 Hur har följande färsätt förändrats efter införandet av trängselskatt? - Cyklar



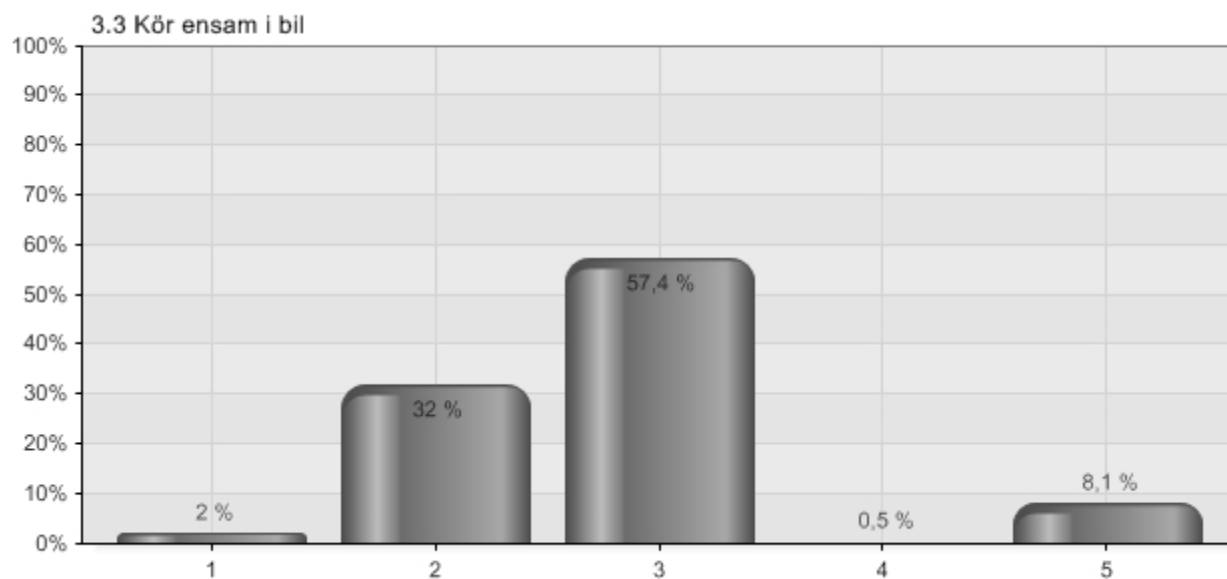
Alternativ	Procent	Värden
1 Ökat	5,7 %	9
2 Minskat	1,3 %	2
3 Oförändrat	35,4 %	56
4 Vet inte	2,5 %	4
5 Använder ej	57,0 %	90
Totalt		158

3.2 Hur har följande färsätt förändrats efter införandet av trängselskatt? - Går



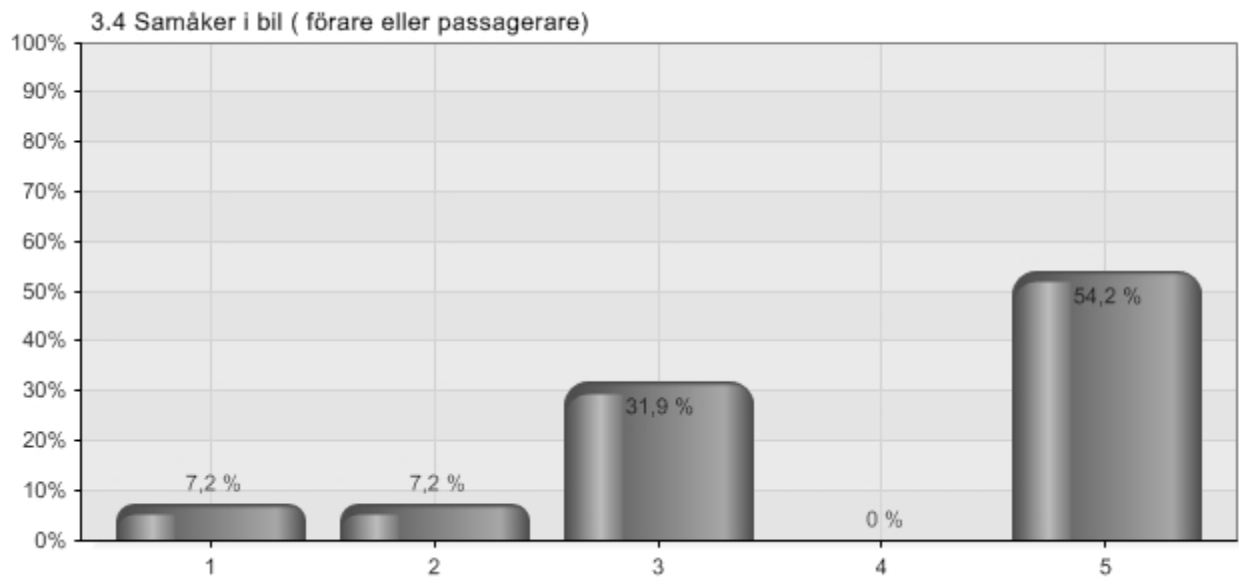
Alternativ	Procent	Värden
1 Ökat	9,6 %	15
2 Minskat	0,6 %	1
3 Oförändrat	25,0 %	39
4 Vet inte	1,3 %	2
5 Använder ej	64,1 %	100
Totalt		156

3.3 Hur har följande färsätt förändrats efter införandet av trängselskatt? - Kör ensam i bil

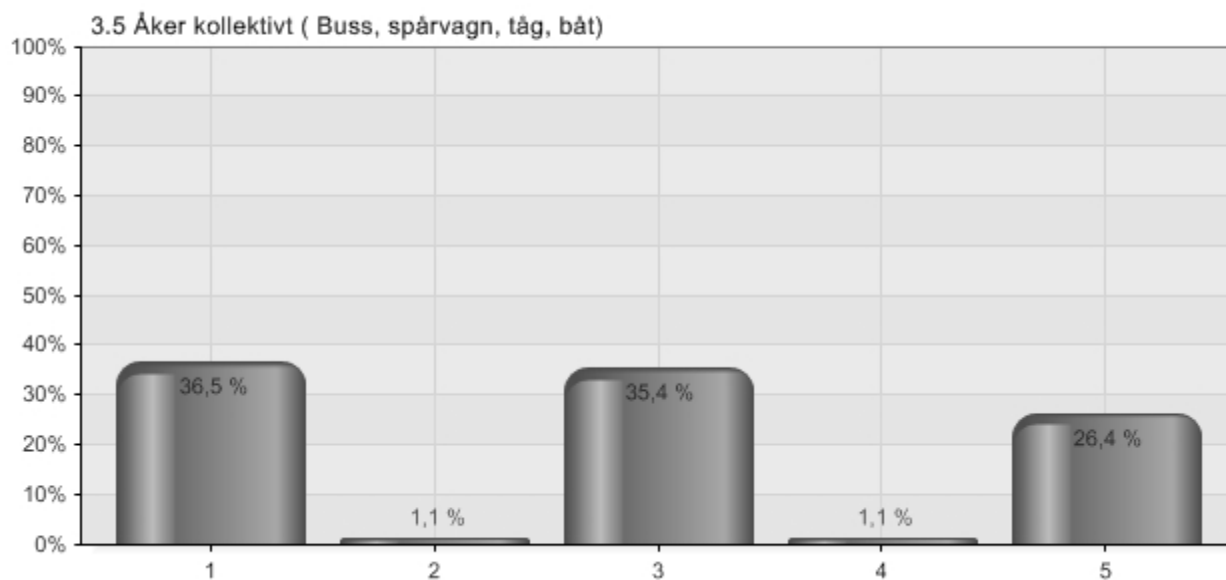


Alternativ	Procent	Värden
1 Ökat	2,0 %	4
2 Minskat	32,0 %	63
3 Oförändrat	57,4 %	113
4 Vet inte	0,5 %	1
5 Använder ej	8,1 %	16
Totalt		197

3.4 Hur har följande färsätt förändrats efter införandet av trängselskatt? - Samåker i bil (förare eller passagerare)

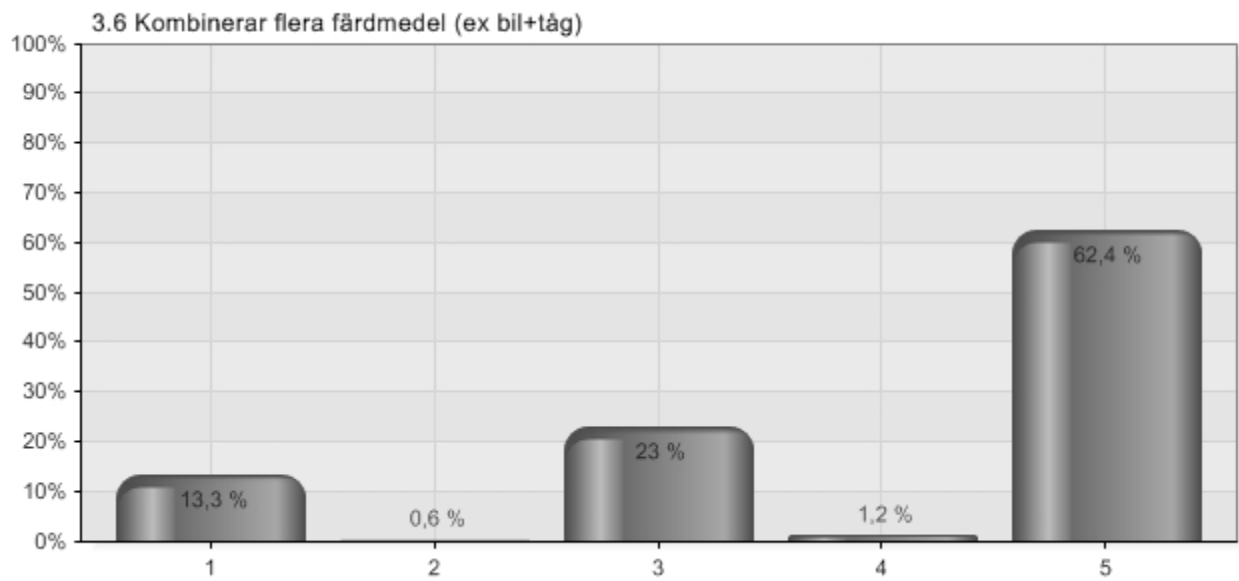


Alternativ	Procent	Värden
1 Ökat	7,2 %	12
2 Minskat	7,2 %	12
3 Oförändrat	31,9 %	53
4 Vet inte	0,0 %	0
5 Använder ej	54,2 %	90
Totalt		166

3.5 Hur har följande färdssätt förändrats efter införandet av trängselskatt? - Åker kollektivt (Buss, spårvagn, tåg, båt)

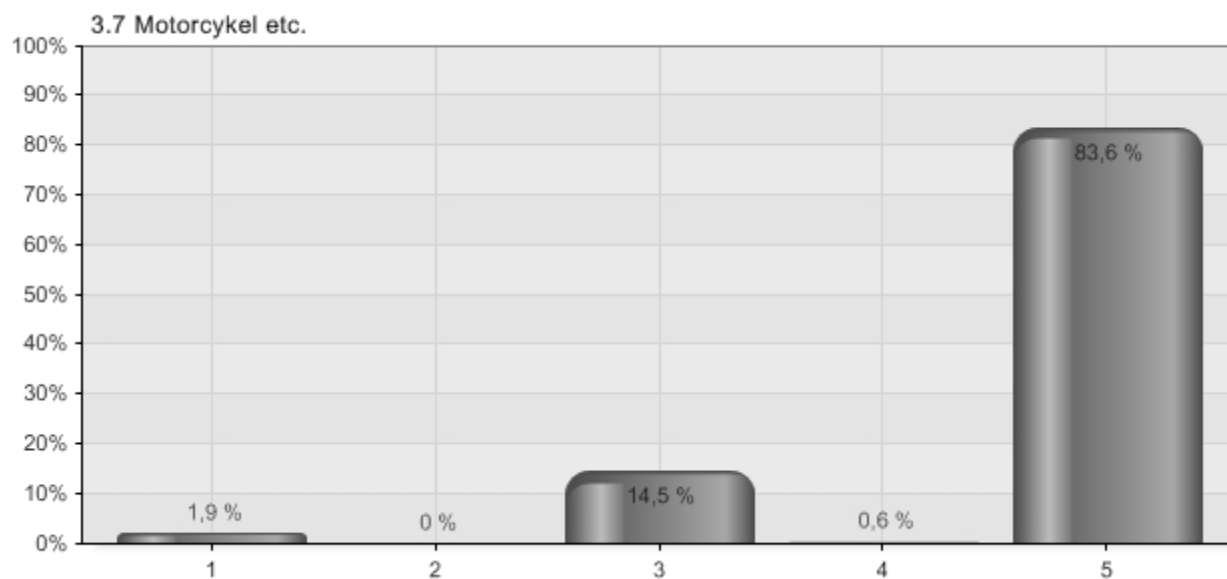
Alternativ	Procent	Värden
1 Ökat	36,5 %	65
2 Minskat	1,1 %	2
3 Oförändrat	35,4 %	63
4 Vet inte	1,1 %	2
5 Använder ej	26,4 %	47
Totalt		178

3.6 Hur har följande färsätt förändrats efter införandet av trängselskatt? - Kombinerar flera färdmedel (ex bil+tåg)



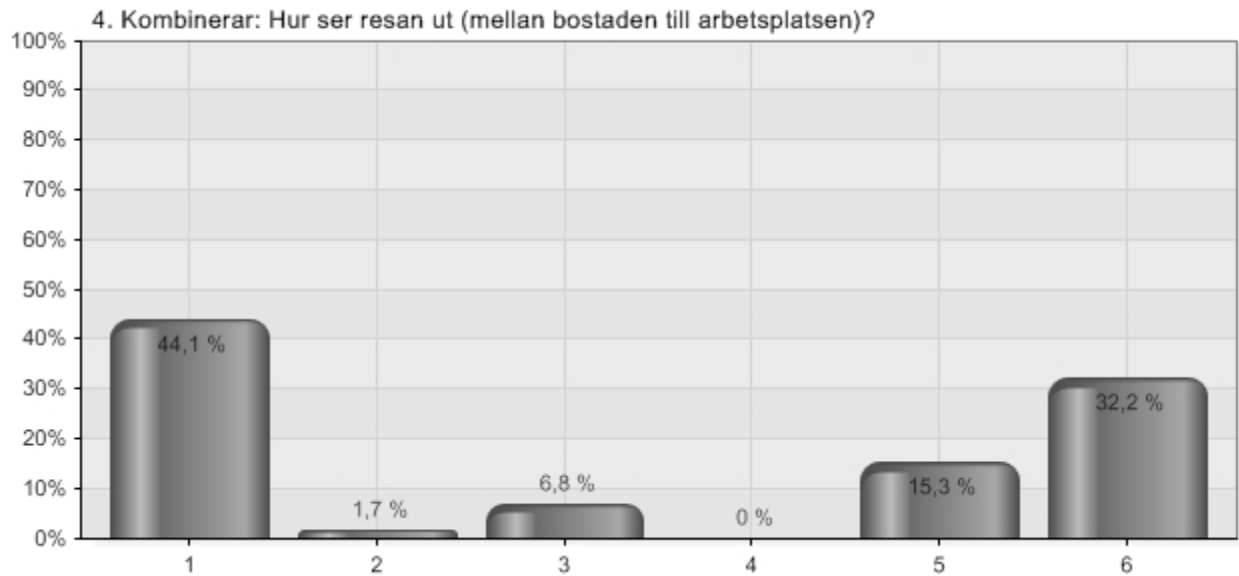
Alternativ	Procent	Värden
1 Ökat	13,3 %	22
2 Minskat	0,6 %	1
3 Oförändrat	23,0 %	38
4 Vet inte	1,2 %	2
5 Använder ej	62,4 %	103
Totalt		165

3.7 Hur har följande färsätt förändrats efter införandet av trängselskatt? - Motorcykel etc.



Alternativ	Procent	Värden
1 Ökat	1,9 %	3
2 Minskat	0,0 %	0
3 Oförändrat	14,5 %	23
4 Vet inte	0,6 %	1
5 Använder ej	83,6 %	133
Totalt		159

4. Kombinerar: Hur ser resan ut (mellan bostaden till arbetsplatsen)?



Alternativ	Procent	Värden
1 Bil + kollektivt	44,1 %	26
2 Cykel + kollektivt	1,7 %	1
3 Samåker + kollektivt	6,8 %	4
4 Cyklar + samåker	0,0 %	0
5 Bil + samåker	15,3 %	9
6 Annat, vänligen specificera	32,2 %	19
Totalt		59

Bil + kollektivt + går

Bil+ samåker + kollektivt

bil+går

Ofta 2 till CTH i EN bil, en tillbaka hem med buss beroende på aktiviteter efter arbetets slut

Promenerar /cyklar plus kollektivt

bil

bil

Bil eller bil+kollektivt

Bil+kollektivt samt Bil+går

bil

Bil

Går + Buss + spårvagn eller bil + buss + spårvagn

just car

bil,

Åker bil från bostad till arbetsplats

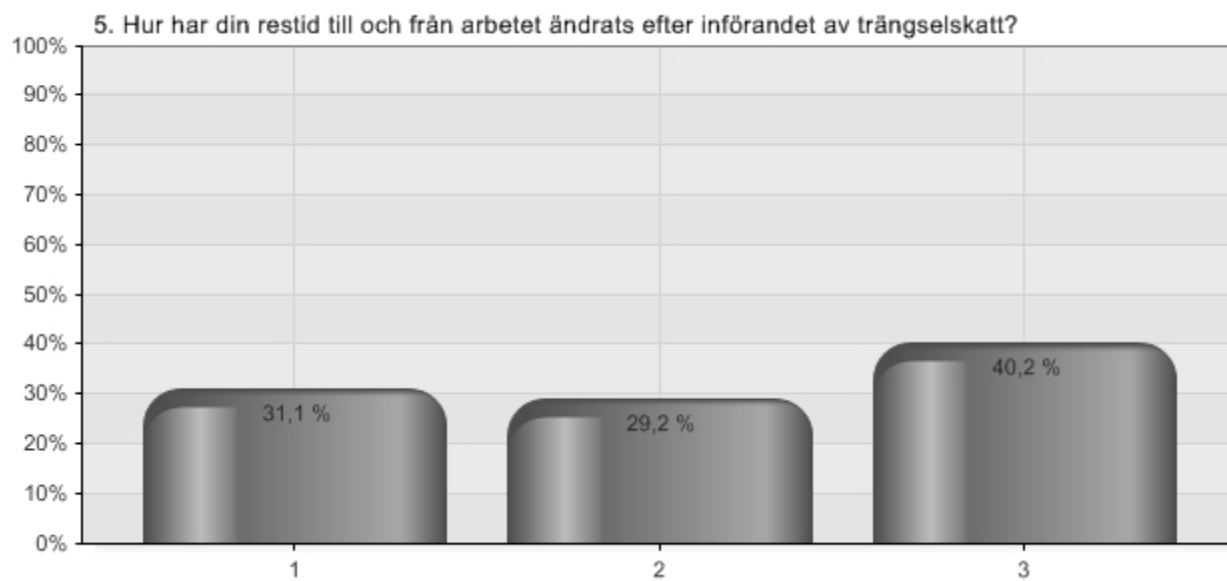
jag behöver det icke

bil

Bil+kollektivt samt Bil+gång

bil hela vägen

5. Hur har din restid till och från arbetet ändrats efter införandet av trängselskatt?



Alternativ	Procent	Värden
1 Ökat	31,1 %	65
2 Minskat	29,2 %	61
3 Oförändrat	40,2 %	84
Totalt		209

6. Kan din arbetsgivare göra något för att få fler att använda sig av kollektivtrafiken till arbetet?(Flera alternativ möjliga)



Alternativ	Procent	Värden
1 Flexiblare arbetstider	21,4 %	36
2 Bättre information	1,8 %	3
3 Personlig rådgivning	1,8 %	3
4 Subventionerade kollektivtrafikskort	69,0 %	116
5 Annat: Vänligen specificera	33,9 %	57
Totalt		168

Inte för min del för det finns ingen kollektivtrafik till min arbetsplats på Onsala rymdobservatorium.

Sänka parkeringsavgiften!

Tycker inte att arbetsgivaren skall ägna sin tid åt detta

No. Nearest bus stop 5 km from work

Om nu ni kan se till att västtrafik kan garantera jag kommer i tid och inte blir rånad på deras resor, kanske att dom erbjuder 1 klass så

man slipper sitta på kissiga bänkar och bli störd av narkomaner och fyllerister!

Omöjligt för mig

Nej, inte för mig

UNDVIK att göra detta - det måste vara tillåtet att ta sig till arbete i egen bil!!!!

nej

Flytta mitt hus! Eller lösa individuell kollektivtrafik som löser mitt problem med barnomsorg och mitt hus i förhållande till resetider och

tillgänglighet till kollektivtrafik i förhållande till fördelar med bil...

Att kollektivtrafik på em håller tider

Finns ingen kollektivtrafik den sista halvmilen...

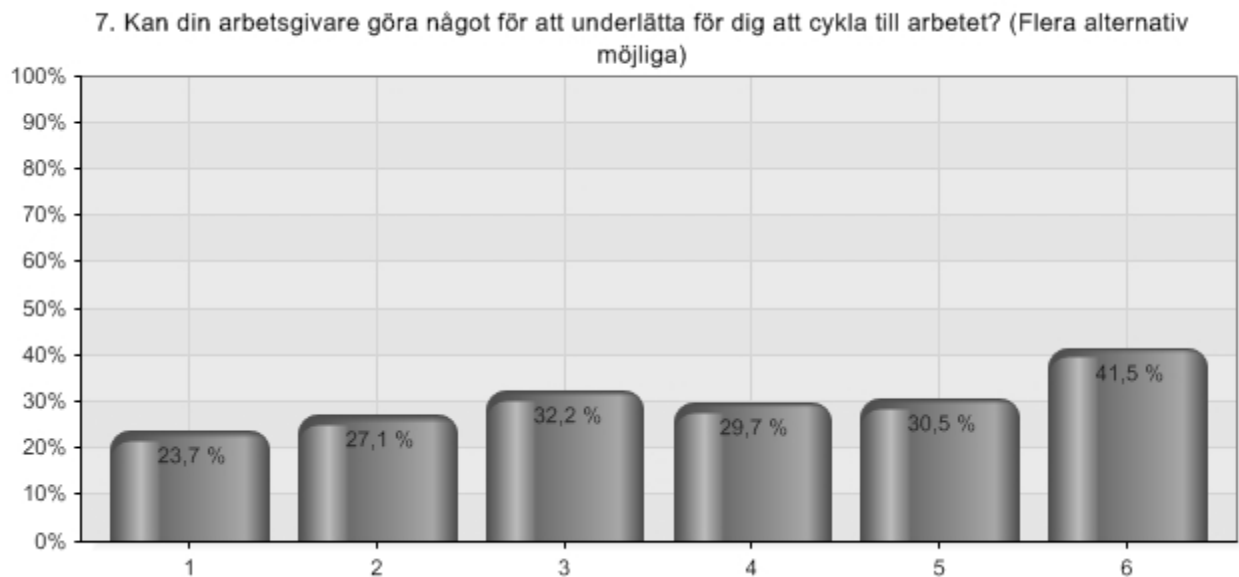
Visst, Chalmers har fullständigt mist förståndet; de vill ha 12,000 kr. för en års-P-biljett på sikt. Även om det inte finns kollektivtrafik.

Sätt P-avgiften till 100,000 kr/år, så lämnar jag Göteborg helt, så är väl idioterna i Chalmersadministrationen nöjda, för då åks det

överhuvudtaget inte!
Möjlighet att parkera billigt om man behöver ta bilen ibland
Påverka Västtrafiks linjesträckning
De markant höjda parkeringsavgifterna påverkar
Hjälpa mig att hitta ett förstahandskontrakt på en liten billig etta (alternativt tvåa) centralt i Göteborg
Straffknåla sina anställda ännu hårdare genom att höja avgiften för att parkera vid sin arbetsplats
Inte arbetsgivarens ansvar
Påverka Västtrafik för att få snabblinje från Mölndalsbro till Chalmers.
Arbetar på Onsala rymdobservatorium, finns ingen kollektivtrafik de första 4 km och de sista 6 km
Inget jag kommer på
Bättre möjlighet att använda internet på kollektivtrafiken
Har en inte helt enkel situation när det gäller resor.
nej
svårt i mitt fall
Delvis kunna arbeta hemma. Billigare parkering för t ex några dagar i veckan.
Påverka snabbare/bättre förbindelser bostad-arbetsplats
Ja! som det har blivit...förhöjd parkeringsavgift
vet ej
Någon annan form av parkeringskort typ "klippkort" som drar av pengar för varje gång man parkerar. Jag hade åkt mer spårvagn om
det hade kunnat fungera så.
möjlighet att arbeta hemifrån någon gång i veckan.
Kan bara uttala mig för mig själv och nej, man kan inte få mig att anv kollektivtrafiken om jag inte är ABSOLUT tvungen.
Utöva tryck på kollektivtrafikleverantörerna så att de ökar sin punktlighet på turerna (tänker mest på pendeltåget)
finns ingen kollektivtrafik till mitt arbete
increased parking fees
Fler direktlinjer och bättre anslutningar till och från jobbet.
nej
Påverka beslutsfattare att Förbättra kollektivtrafiken
sänka p-avgifterna
Tycker det är Västtrafik och Regionen som skall göra något, nämligen införa fler turer och enhetstaxa inom gbg-området
Argumentera ang olyckligt nedlagda linjer hos Västtrafik
Nek
Ordna direkturer till Chalmers; fixa ättre hållplatser så det inte bliur kö av bussar och spårvagnar som skall lämna av/hämta passagerare.
bra som det är
Nej
Försöka påverka linjedragningar till Chalmers
igenting
inget! va är det för skitankät. knaske testköra innan man skickar ut
Nej
Inget
bättre kollektivtrafik från hemmet till arbetet
Snabbare kollektivtrafik
Flexiblare giltighetstid på parkeringskortet (månad) så att de kan kombineras med periodkort på kollektivtrafiken som ej behöver vara kalendermånad.
bra idag
Verka för snabbare kommunikationer med kollektivtrafikens knutpunkter i staden. Idag tar 3/4 delar av resan mindre hälften av

restiden och den sista biten mellan knytpunkten och Chalmers som är 1/4 av sträckan nästan 2/3 av restiden.
Inte höja parkeringsavgift till orimlighet

7. Kan din arbetsgivare göra något för att underlätta för dig att cykla till arbetet? (Flera alternativ möjliga)



Alternativ	Procent	Värden
1 Bättre cykelparkering på arbetsplatsen	23,7 %	28
2 Bättre möjligheter att byta om på arbetsplatsen	27,1 %	32
3 Bättre möjligheter att duscha på arbetsplatsen	32,2 %	38
4 Påverka så att det blir fler/bättre cykelvägar	29,7 %	35
5 Erbjuda cykelservice till de anställda	30,5 %	36
6 Annat, vänligen specificera:	41,5 %	49
Totalt		118

Inget

nej

Vet ej

Se ovan

Nej 8 mil är för långt att cykla

Nej, har för långt till jobbet för cykel

Kommer aldrig att cykla till arbetet, för långt.

Omöjligt för mig

Flytta arbetsplatsen från Göteborg till Ale

nej

Erbjuder i redan idag bra service. Cykel parkering inomhus för anställda vore bra... Cykelservice? Konkurrera med privata verksamheter? Varför inte bilservice? Varför skulle Chalmers göra detta? Är det inte en förmån då?

Säker cykelbana till landvetter

Avståndet för långt för att vara möhligt att cykla mer än enstaka gång

Asfaltera en separat cykelbana från Landvetter-Björred till Chalmers Lindholmen. Bara 27 km.

Hjälpa mig att hitta ett förstahandskontrakt på en liten billig etta (alternativt tvåa) centralt i Göteborg

Jag kan inte cykla till jobbet så för mig är det inget som kan göras i den frågan.

Torkskåp för blöta kläder och säker cykelparkering viktigast

Inte arbetsgivarens ansvar

Låsta cykelgarage för de lite dyrare pendlingscyklarna. Ok att ha cykel på sitt kontor vore fint också.

Inget - för långt

Bättre väder, färre uppförsbackar.

nej

svårt i mitt fall

Erbjuda att prova elcykel t ex en-två veckor

Bättre möjligheter att förvara personliga saker (handdukar mm) i duschrummen .

Fler lässtolpar

Inte aktuellt

Att del av restiden med cykel ingår i arbetstiden

cyklar inte

Inget

Nej

Cyklar på sommaren

cykelparkering där den står skyddat och stöldsäkert över natt

ingen

nej

äger ingen cykel

kan tyvärr inte cykla

Nej, är inte intresserad av att cykla till arbetet

Ej tillämpligt p g a för långt avstånd till arbetsplatsen

Nej

nej för långt att cykla

Nej

nej cyklar inte 8 mil :)

nej

Nej

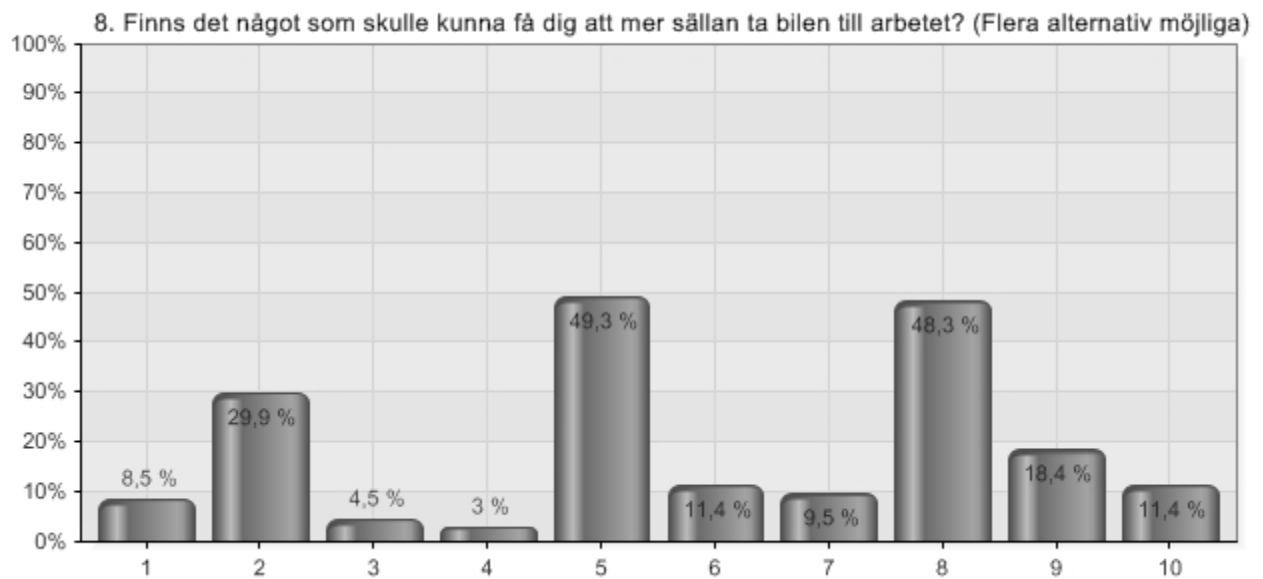
För långt för cyckel

Lån av elcykel för att prova det

bra idag

Inget

8. Finns det något som skulle kunna få dig att mer sällan ta bilen till arbetet? (Flera alternativ möjliga)



Alternativ	Procent	Värden
1 Flexiblare arbetstider	8,5 %	17
2 Bättre möjlighet att arbeta hemma	29,9 %	60
3 Företagsbilar/bilpool för tjänsteärenden på arbetsplatsen	4,5 %	9
4 Bättre möjligheter att samåka	3,0 %	6
5 Bättre kollektivtrafik	49,3 %	99
6 Bättre möjligheter att cykla	11,4 %	23
7 Bättre möjligheter att duscha på arbetsplatsen	9,5 %	19
8 Subventionerade kollektivtrafikkort	48,3 %	97
9 Inget	18,4 %	37
10 Annat, vänligen specificera:	11,4 %	23
Totalt		201

tar bilen när jag måste köra barnen till aktiviteter på em eller träna sent själv det kan ingen ändra något på

Hämta och lämna på dagis/skola :-)

tar aldrig bilen, sedan augusti 2012

cyklar redan på sommarhalvåret

Bara det faktum att Chalmers har infört VANSINNIGT höga parkeringsavgifter. Har helt förstört mina möjligheter att på rimlig tid ta mig

till arbetet!

Snabbare resor - trots bara 10 km tar det 30 minuter längre i vardera riktningen, dvs förlorar 1 timmer per dag. Bor i Västra Gbg.

Kollektivtrafiken inte tillgänglig tillräckligt. Passar inte med barnomsorg handling för oss som bor på landet. Varför skall Chalmers gera

för att försämma för oss som bor på landet och är beroende av bil?

Det har cirkulerat diskussioner om att vi, även undervisande personal med inga andra uppgifter, skall vara på plats alla dagar, även

om man inte har lektion/labbar. Det kan de se i månen efter med de nya parkerings- och tullkostnader som är. Att ta bussen

(tre bussar)

bara för att sitta i ett tomt kontor utan akuta uppgifter, bara för att vara tillgänglig för studenterna, är rena idiotin. Har de aldrig hört

talas om telefon och datorer?

Hjälpa mig att hitta ett förstahandskontrakt på en liten billig etta (alternativt tvåa) centralt i Göteborg

Moped/MC parkering

Bilen krävs flera gånger i veckan

Det handlar inte om vad arbetsgivaren kan göra, det handlar om att lägga om sitt liv och fritidsaktiviteter som utförs till eller från jobbet

.Tidspusslet. Självklart kan man upphöra med fritidsaktiviteter, men än så länge vill jag fortsätta med dem.

Kör sällan bil numera

Kollektivtrafik är med nuvarande taxsystem och rutter en ren förlustaffär jämfört med att ta bilen för mig.

svårt i mitt fall

Billigare parkering för t ex några dagar i veckan, Billigare kollektivtrafik för några dagar i veckan.

Att viss del av restiden ingår i arbetstiden

Se ovan.

enhetstaxa inom Gbg-området

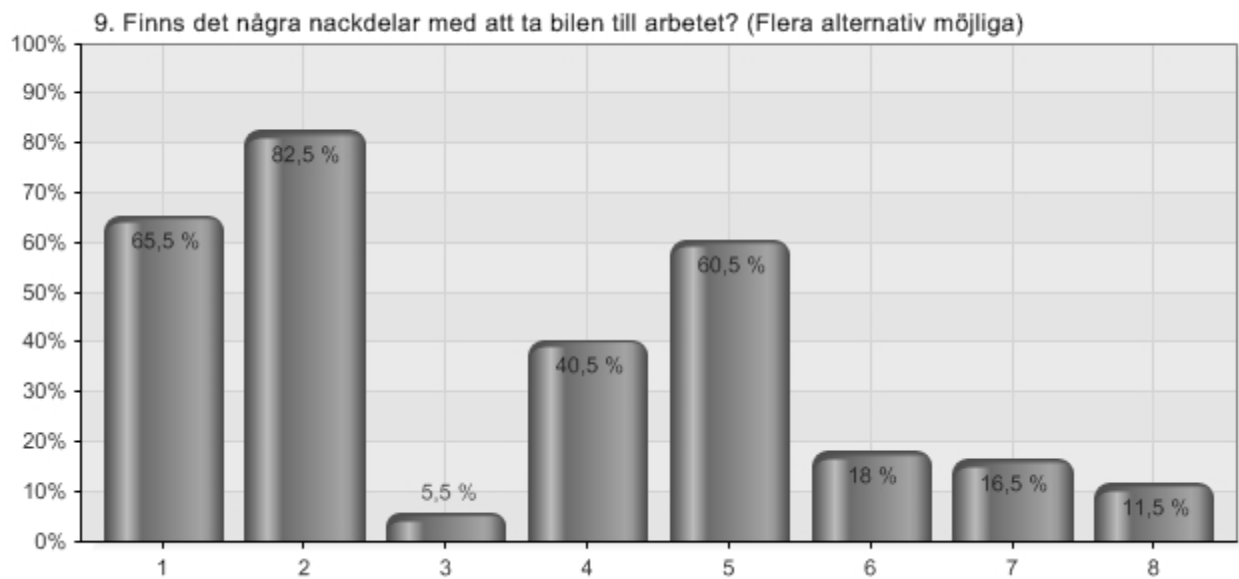
min hållplats vid hemmet är indragen, ger långa gångsträckor, då blir det bil

Färre tidsbundna arbetsuppgifter

Större trafik. Ju mindre trafik, ju mer kommer jag att ta bil.

Snabbare kollektivtrafik, parkeringskort (månad) med flexibelt startdatum

9. Finns det några nackdelar med att ta bilen till arbetet? (Flera alternativ möjliga)



Alternativ	Procent	Värden
1 Bränsle-/milkostnaden	65,5 %	131
2 Parkeringsavgiften	82,5 %	165
3 Svårt att hitta P-plats	5,5 %	11
4 Bristen på motion	40,5 %	81
5 Miljöpåverkan	60,5 %	121
6 Köer, trängsel	18,0 %	36
7 Kan ej koppla av/läsa	16,5 %	33
8 Annat, vänligen specificera:	11,5 %	23
Totalt		200

Trängselskatt

Trängselskatt

Nej. Den enda nackdelen är Chalmers' vansinniga höjning av parkeringsavgifterna, kopplat till den likaledes vansinniga trängselskatten!

ingen
NEJ! Och varför skall Chalmers agera för att göra det dyrare för mig att ta mig till mitt arbete när jag inte har alternativ! Finns

ingen
trängsel. Gott om parkeringsplatser. Varför höja priset på parkeringen då? När Chalmers fastigheter har tjänstebilar med
betald

parkering utanför sina kontor?

Finns inga nackdelear

trängselskatten

Dåligt samvete.

kör gasbil

trangselskatt

trängselskatt

Trängselskatt

kostnad att ha bil

Den sk "trängselavgiften". Har aldrig varit särskilt trångt där jag kör.

Inga

Detta är anledningen till att jag nu inte tar bilen hela vägen till Chalmers

Alldeles för hög P-avgift på CTH

alla cyklister som inte kan vägregler

Straffskatten... Har i princip aldrig bilen till jobbet

Nej

trängselskatten

inga nackdelar, bara fördelar

Vissa av oss måste ta bilen pga barn som ska hämtas och lämnas tillsammans med den höga parkeringsavgiften tycker jag detta har

slagit hårt mot oss mammor (och säkert även för småbarnspappor)

Trängselavgiften

10. Skulle du kunna tänka dig att byta några av dina bilresor till och från arbetet för att åka med kollektivtrafiken?



Alternativ	Procent	Värden
1 Ja, och det skulle fungera rent praktiskt	29,6 %	59
2 Ja, men nu fungerar det inte av praktiska eller ekonomiska skäl	36,7 %	73
3 Nej, men det skulle i och för sig fungera rent praktiskt	11,6 %	23
4 Nej, dessutom skulle det inte fungera av praktiska eller ekonomiska skäl	22,1 %	44
Totalt		199

11. Finns det något som din arbetsgivare skulle kunna göra för att få samåkningen att fungera bättre?

Jag samåker redan och det fungerar bra.
 som sagt det har med barnens em/kvällsaktiviteter att göra annars är det inga problem alls att åka kollektivt - så jag kan inte svara på era frågor

No

Vet ej

Det är redan arbetsgivaren som gör samåkningen möjlig.
 Att sammanföra de som bor åt samma håll, samma stad.
 jag åker aldrig bil, eftersom jag flyttade till Mölndal så jag nu kan cykla halva året och åka kollektivt/promenera andra halvan
 Ta upp frågan på agendan vid möten etc.

Nej

Jag vet inte att Chalmers gör något för att uppmuntra samåkning eller förmedla sådana kontakter. Självt har jag löst det genom att samåka med personer utanför Chalmers

Behövs inte ja åker kollektivt

Flytta mitt hus! Eller lösa barnomsorg. Frågan naiv för oss som bor på landet. Alla bor inte i Alingsås eller Lerum med fungerande pendeltåg.

Svårt med tanke på var alla bor.

Kanske någon webbaserad samlingsplattform där man kan skapa en "bilpool". Detta kräver dock att man absolut inte kan göra ändringar i sina aktiviteter efter jobbet. Det kan man ju faktiskt om man planerar bussresa!

NEj

subv. parkeringen; minska idioti i vägombyggnad kring Chalmers- allt möjligt göras att höja utsläpp igenom att skaffa mera köer, bromsningar och kryppkörning

?? kan ej läsa hela frågan, ej fullständig mening

Det är svårt att vare sig samåka eller åka kollektivt eftersom jag måste få ihop livspusslet med barn och familj. Om jag skulle börja åka kollektivt skulle jag få lägga upp emot två timmar extra om dagen på restid och det fungerar helt enkelt inte för mig. Det är svårt att samåka med något eftersom jag har oregelbundna tider, och ingen vecka är den andra lik.

Webplats att anmäla intresse med syfte att hitta samåkningskollegor på Chalmers

Påverka Västrafik så att linje 13 kör stäckan Chalmers, Sahlgrenska, Satlholmen med några turer på eftermiddagen. På morgonen går några turer Saltholmen - Chalmers och spårvagnen är full, men det finns inga turer på eftermiddagen.

-

Hjälpa anställda som bor nära varandra att få reda på det, t.ex. genom en hemsida.

En matchmakingssida online, kanske?

?

Inte personligen.

Vet ej!

Upprätta ett adressregister och skriva en app så man kan hitta anställda inom en radie av exv 1 km

Nej!

Nej

Nej. Skulle jag vilja/kunna samåka så skulle jag fixa det själv.

Inte för mig men kanske skulle det rent generellt vara en idé att parkeringen för bilar med mer än 1 person till Chalmers

parkerarde

billigare (hur man ni löser detta...).

vet ej

Nej, Jag tror inte!

Nej. Jag har ett jobb som gör att jag behöver åka mellan olika hus under dagen. Då behöver jag bil eller cykel.

Nej

vet ej

Gå ihop med andra arbetsgivare i regionen om ett gemensamt samåkningsverktyg som man kan anmäla sig till.

nej

Propagera för fler samåkningsparkeringar längs E6 mellan Kungsbacka och Göteborg

No

Nej

Nej

det är för kort sträcka för att det är ett

alternativ.

Nej

Tror inte det

Samåkning fungerar inte i mitt fall

?

OBS! Det går inte att läsa hela frågan.

nej

12. Finns det något som din arbetsgivare skulle kunna göra för att få fler att promenera till arbetet?

No

Nej, för långt!

Promenera!!! Alla anställda bor faktiskt inte inom promenadavstånd, vilket Chalmers numera verkar tro. Skall ett kriterium för att arbeta

på Chalmers i fortsättningen vara att man skall bo i innerstan?? Att samtidigt som trängselavgiften införs höja parkeringsavgiften med

nästan 100% är dålig arbetsgivarpolitik!

Generally it's too far to walk to the observatory, even from the nearest public transport.

8 mil,,, knappast :)

Sponsra stegtävlingar etc

Jag förstår om man bor i stan men vi som har över 20 km till jobbet är det svårt. Kanske i så fall att ni erbjuder bostäder i närheten till

arbetet!

Vet ej

Bara anställa folk som bor på Johanneberg! Annars tror jag inte det.

?? 10 km?? Vansinne

Det arbetsgivaren bör göra är att se till att det går att ta sig till arbetet på rimlig tid. I mitt fall är det enbart med bil (12-15 min.)

Buss tar

minst 30, ibland upp till 45 min.

Jag bor 21 km från min arbetsplats. Tidsåtgången skulle bli något ansträngande trots förtroendearbetstiden.

Avst+åndet är för långt för majoriteten.

Oh, ja! Betala mig de 9 timmar det tar att komma dit och hem. Fast det skall ske inom min normala arbetstid...

Jag svarade tidigare att mina promenader till arbetet har ökat.

Nej, det är för långt

nej

kan ej läsa hela frågan, ej fullständig mening

Det finns säkert massor av saker som arbetsgivaren kan göra för att få de anställda att i högre utsträckning promenera till jobbet.

Exempelvis kan man dela ut stegräknare och dra igång tävlingar med bra priser.

Det kan väl bara de som bo nära sin arbetsplats och det gör inte alla...

Arbetarbostäder i anslutning till arbetsplatsen.

-

Inte aktuellt för mig som bor långt bort, men kanske en kampanj eller tävling där den som går mest vinner.

Denna fråga blir kanske inte helt lyckad då jag har 45km till jobbet.

?

Räkna in promenaden i friskvårdstimmen. (Ej aktuellt för mig med 27 km till jobbet)

Nej, det är för långt.

NEJ!

Då skulle Chalmers bygga en ansäldaskoloni i närheten

Att de tre timmar det tar att promenera till arbetet ingår i arbetstiden.

Vet ej.

Nej

Nej, det är för långt att gå.

Fler "steg-utmaningar", både lokala och deltagande i nationella, skulle kanske locka.

vet ej

jag tror inte!

Jag kan inte promenera på grund av en fotskada.

Annars hade det funkat.

Nej

vet ej

då måste ju alla anställda bo i stan

ta bort alla cyklister som inte kan trafikregler

No

Nej

Vet ej

kunna byta om och duscha på arbetsplatsen

För långt

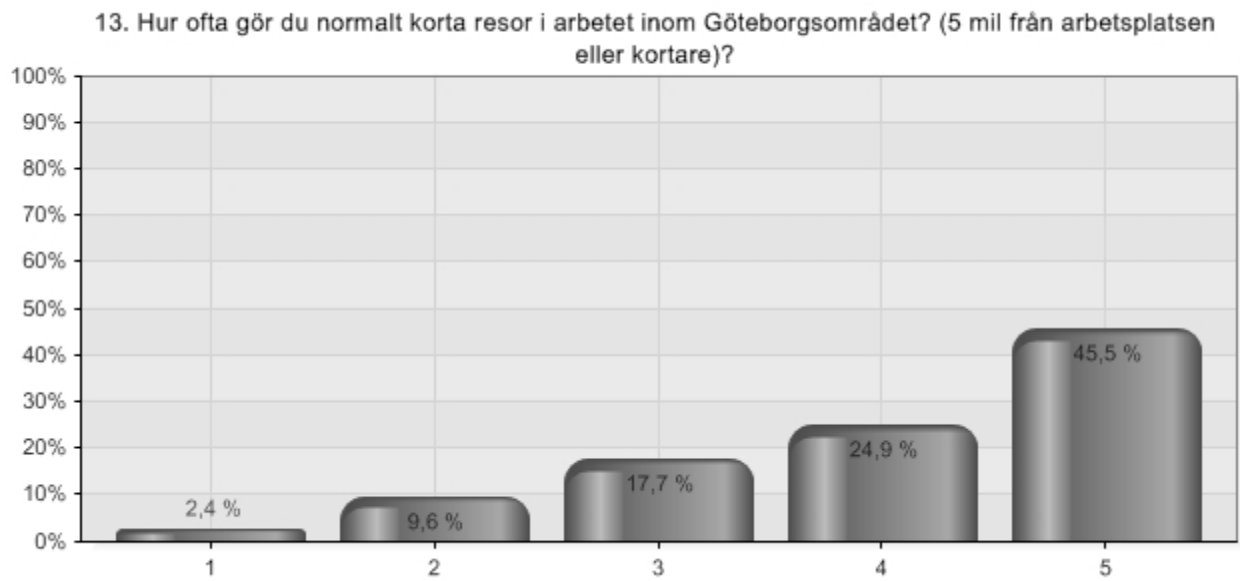
Gångtävling?

Låt promenadtiden ingå i arbetstiden

OBS! Det går inte att läsa hela frågan.

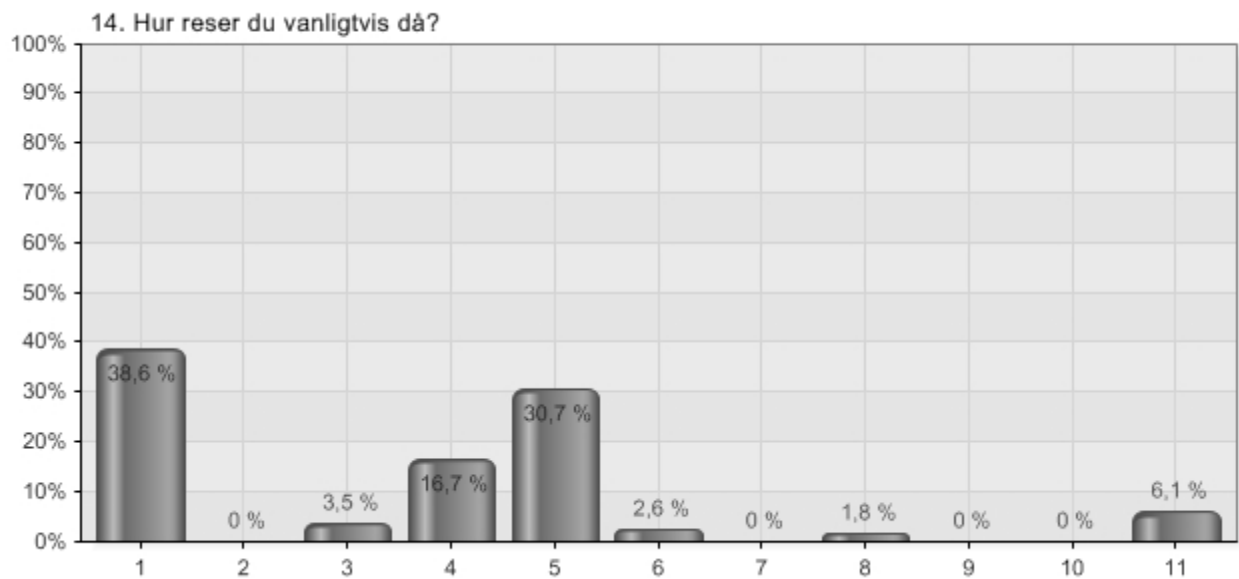
nej

13. Hur ofta gör du normalt korta resor i arbetet inom Göteborgsområdet? (5 mil från arbetsplatsen eller kortare)?



Alternativ	Procent	Värden
1 Mer än 5 gånger/vecka	2,4 %	5
2 2-5 gånger/vecka	9,6 %	20
3 3-5 gånger/månad	17,7 %	37
4 1-2 gånger/månad	24,9 %	52
5 Mer sällan eller aldrig	45,5 %	95
Totalt		209

14. Hur reser du vanligtvis då?



Alternativ	Procent	Värden
1 Kollektivt	38,6 %	44
2 Cyklar	0,0 %	0
3 Går	3,5 %	4
4 Privat bil (med milersättning)	16,7 %	19
5 Privat bil (utan milersättning)	30,7 %	35
6 Bilpool	2,6 %	3
7 Förmånsbil	0,0 %	0
8 Företagsbil (Verksamhetsanknuten bil)	1,8 %	2
9 Taxi	0,0 %	0
10 Hyrbil	0,0 %	0
11 Annat, vänligen specificera:	6,1 %	7
Totalt		114

privat bil eller kollektivt

Egen lastbil, milersättning

kollektivt och bil

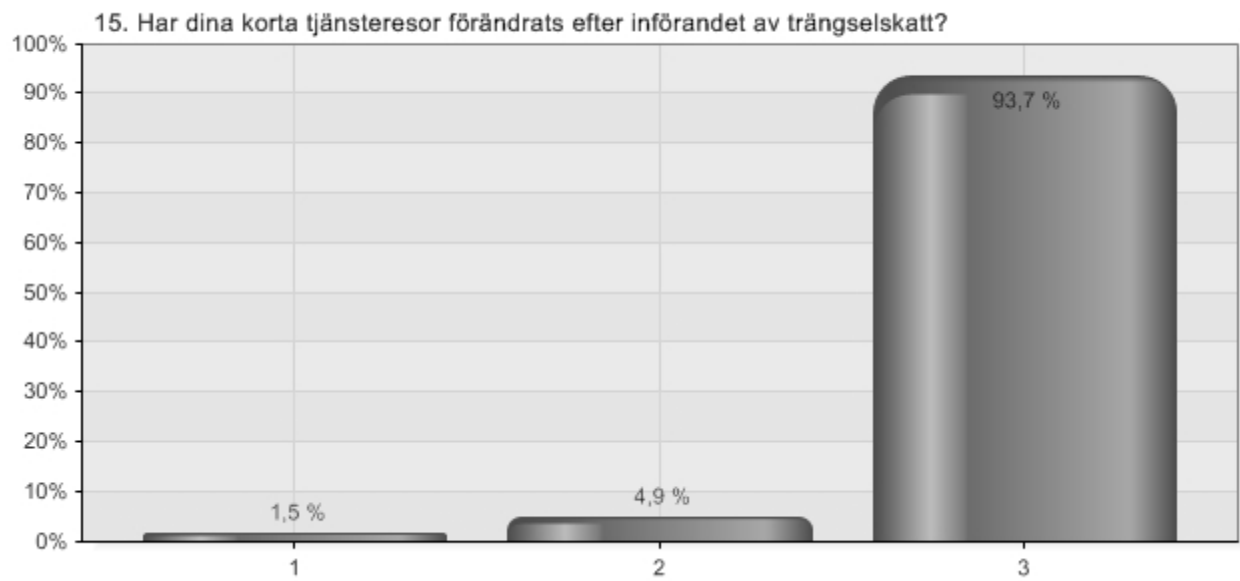
Reser från Onsala till Chalmers t/r ibland

Kollektivt, går eller egen bil utan milersättning

Går eller åker kollektivt

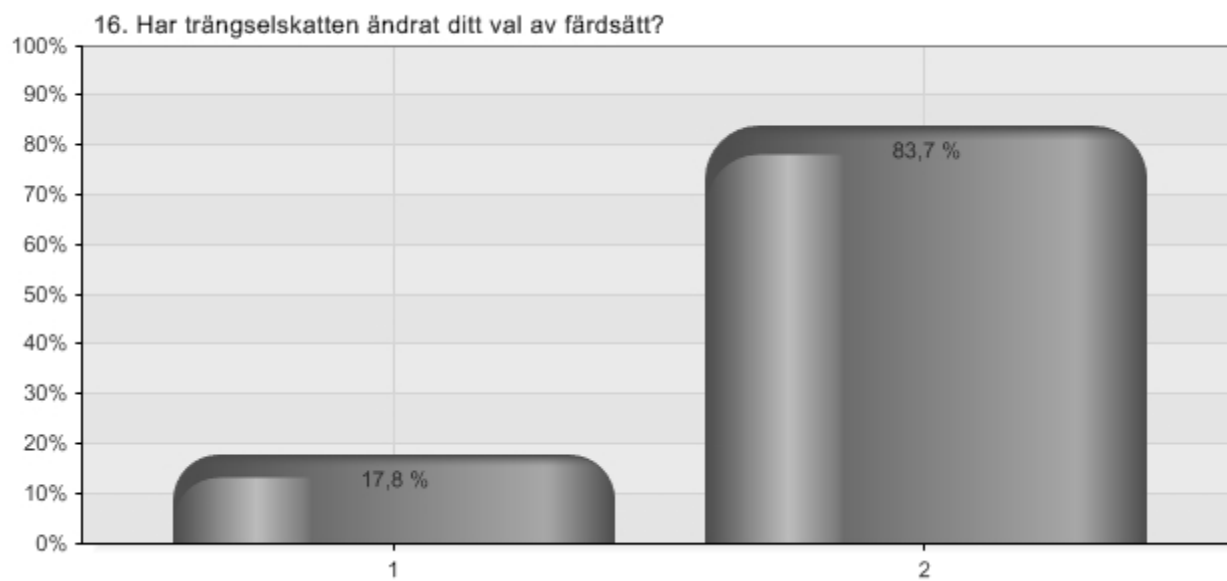
just anmält mig till elbilspool, bra att det finns

15. Har dina korta tjänsteresor förändrats efter införandet av trängselskatt?



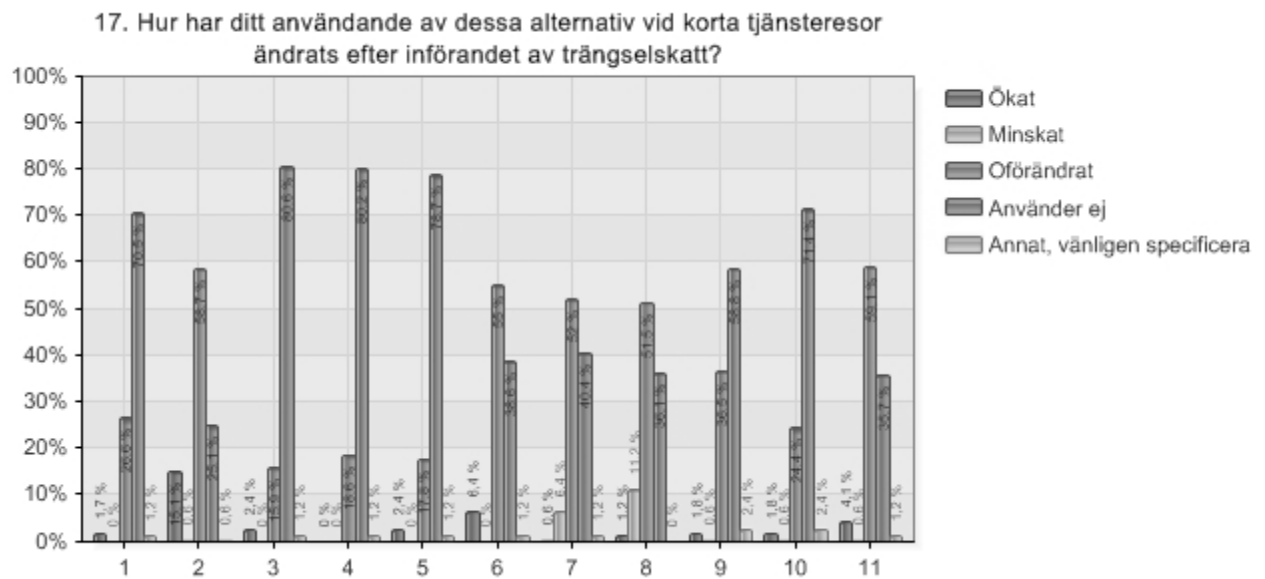
Alternativ	Procent	Värden
1 Ökat	1,5 %	3
2 Minskat	4,9 %	10
3 Oförändrat	93,7 %	193
Totalt		206

16. Har trängselskatten ändrat ditt val av färdstätt?

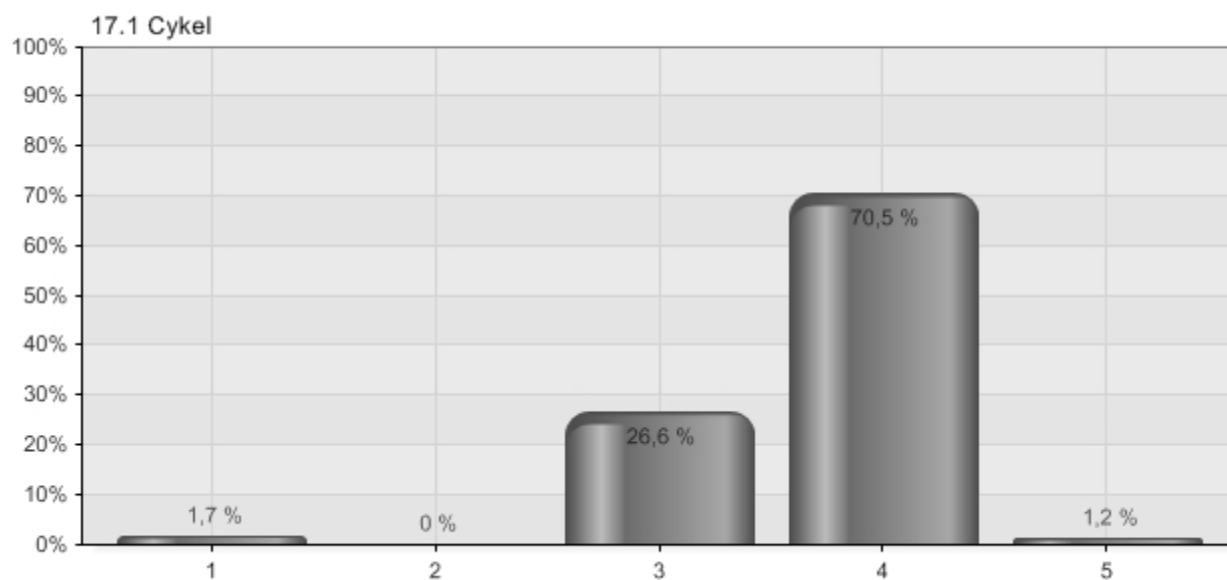


Alternativ	Procent	Värden
1 Ja	17,8 %	37
2 Nej	83,7 %	174
Totalt		208

17. Hur har ditt användande av dessa alternativ vid korta tjänsteresor ändrats efter införandet av trängselskatt?



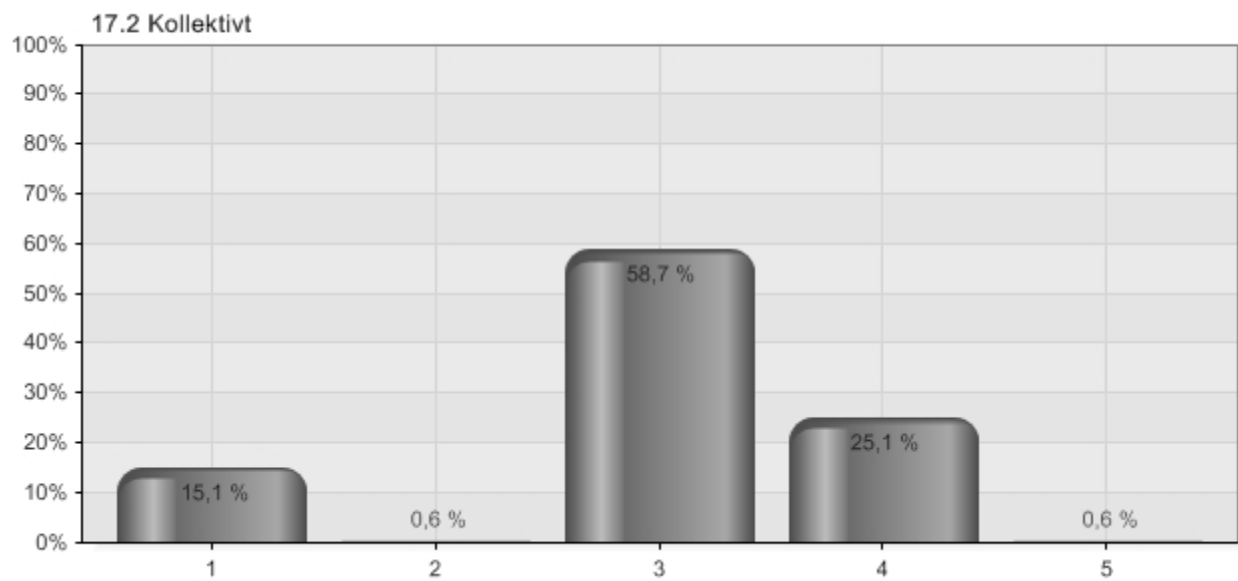
Alternativ	N
1 Cykel	173
2 Kollektivt	179
3 Poolbil	170
4 Tjänstebil	172
5 Elbil	169
6 Telefon/Webbkonferens	171
7 Privat bil (med milersättning)	171
8 Privat bil (utan milersättning)	169
9 Taxi	170
10 Hyrbil	168
11 Går	171

**17.1 Hur har ditt användande av dessa alternativ vid korta tjänsteresor ändrats efter införandet av trängselskatt? -
Cykel**

Alternativ	Procent	Värden
1 Ökat	1,7 %	3
2 Minskat	0,0 %	0
3 Oförändrat	26,6 %	46
4 Använder ej	70,5 %	122
5 Annat, vänligen specificera	1,2 %	2
Totalt		173

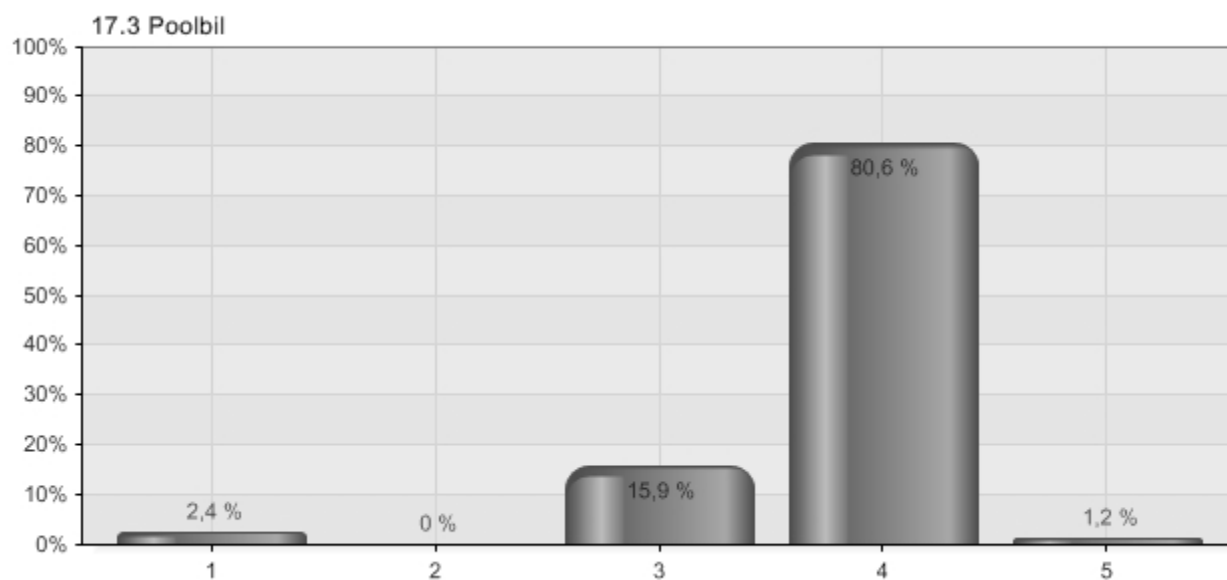
cyklar ej vintertid

17.2 Hur har ditt användande av dessa alternativ vid korta tjänsteresor ändrats efter införandet av trängselskatt? -
Kollektivt



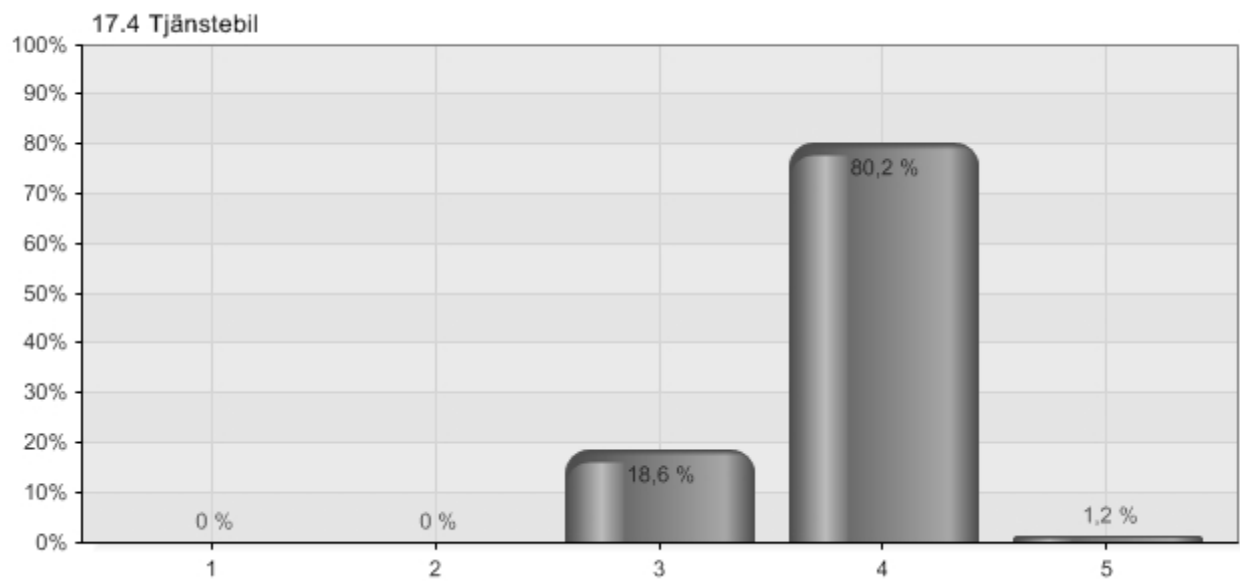
Alternativ	Procent	Värden
1 Ökat	15,1 %	27
2 Minskat	0,6 %	1
3 Oförändrat	58,7 %	105
4 Använder ej	25,1 %	45
5 Annat, vänligen specificera	0,6 %	1
Totalt		179

Jag åkte mer kollektivt förut när jag fick ett kort för resor till och från Johanneberg och Lindholmen

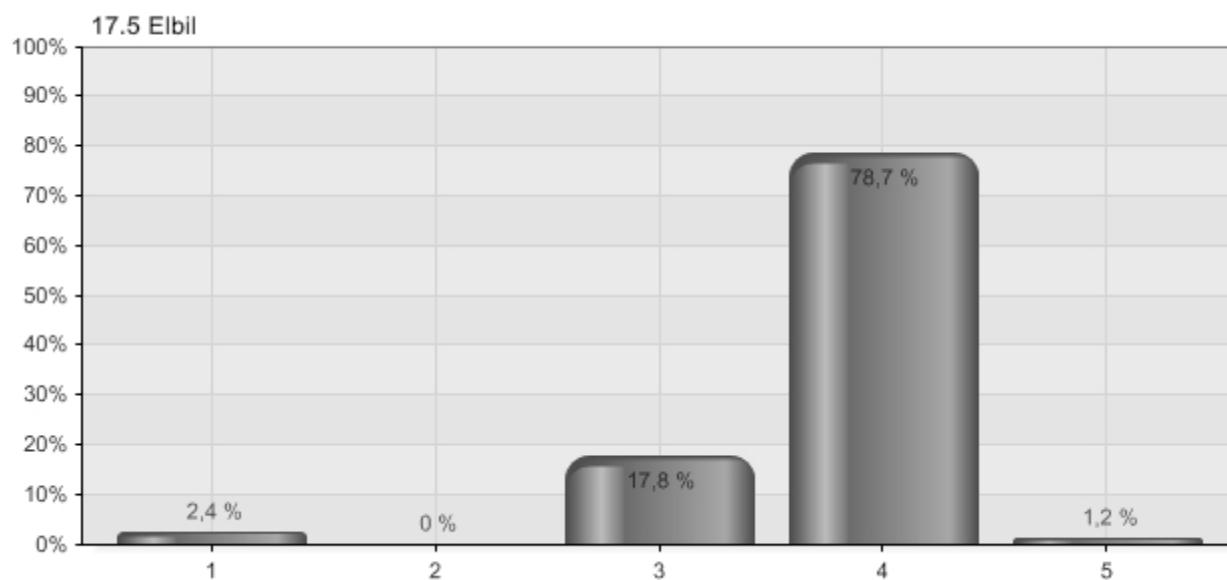
17.3 Hur har ditt användande av dessa alternativ vid korta tjänsteresor ändrats efter införandet av trängselskatt? - Poolbil

Alternativ	Procent	Värden
1 Ökat	2,4 %	4
2 Minskat	0,0 %	0
3 Oförändrat	15,9 %	27
4 Använder ej	80,6 %	137
5 Annat, vänligen specificera	1,2 %	2
Totalt		170

17.4 Hur har ditt användande av dessa alternativ vid korta tjänsteresor ändrats efter införandet av trängselskatt? -
Tjänstebil

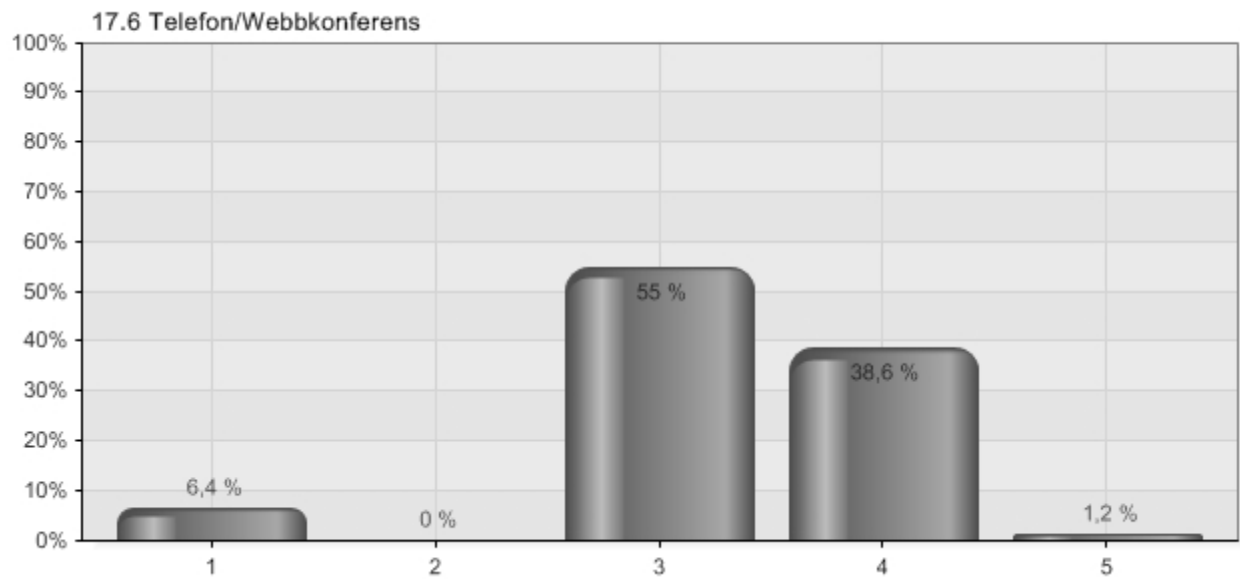


Alternativ	Procent	Värden
1 Ökat	0,0 %	0
2 Minskat	0,0 %	0
3 Oförändrat	18,6 %	32
4 Använder ej	80,2 %	138
5 Annat, vänligen specificera	1,2 %	2
Totalt		172

17.5 Hur har ditt användande av dessa alternativ vid korta tjänsteresor ändrats efter införandet av trängselskatt? - Elbil

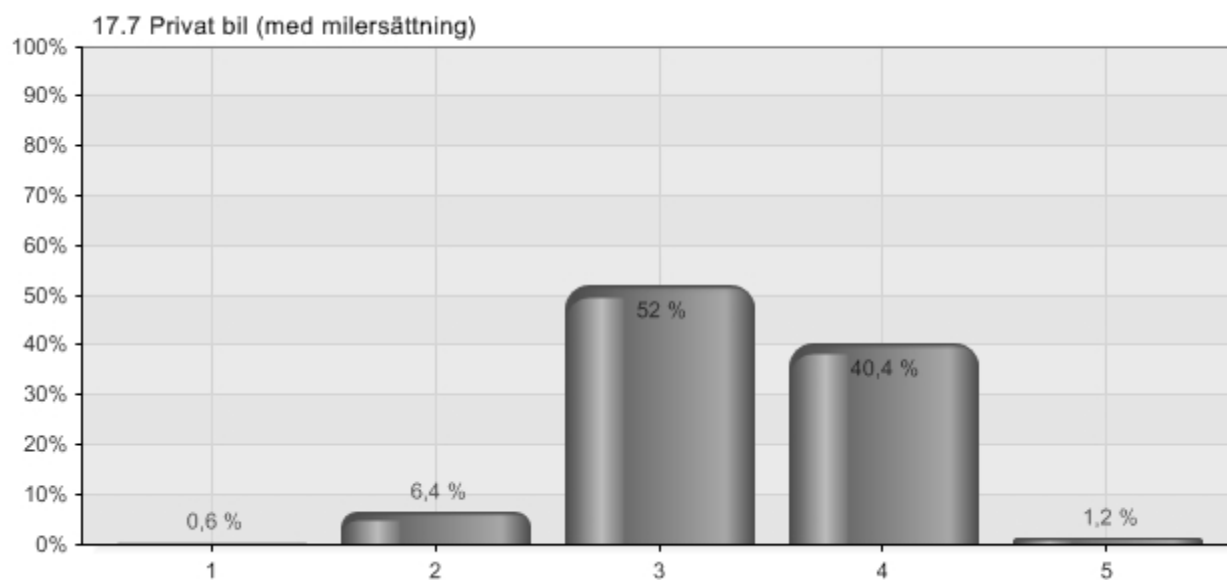
Alternativ	Procent	Värden
1 Ökat	2,4 %	4
2 Minskat	0,0 %	0
3 Oförändrat	17,8 %	30
4 Använder ej	78,7 %	133
5 Annat, vänligen specificera	1,2 %	2
Totalt		169

17.6 Hur har ditt användande av dessa alternativ vid korta tjänsteresor ändrats efter införandet av trängselskatt? -
Telefon/Webbkonferens



Alternativ	Procent	Värden
1 Ökat	6,4 %	11
2 Minskat	0,0 %	0
3 Oförändrat	55,0 %	94
4 Använder ej	38,6 %	66
5 Annat, vänligen specificera	1,2 %	2
Totalt		171

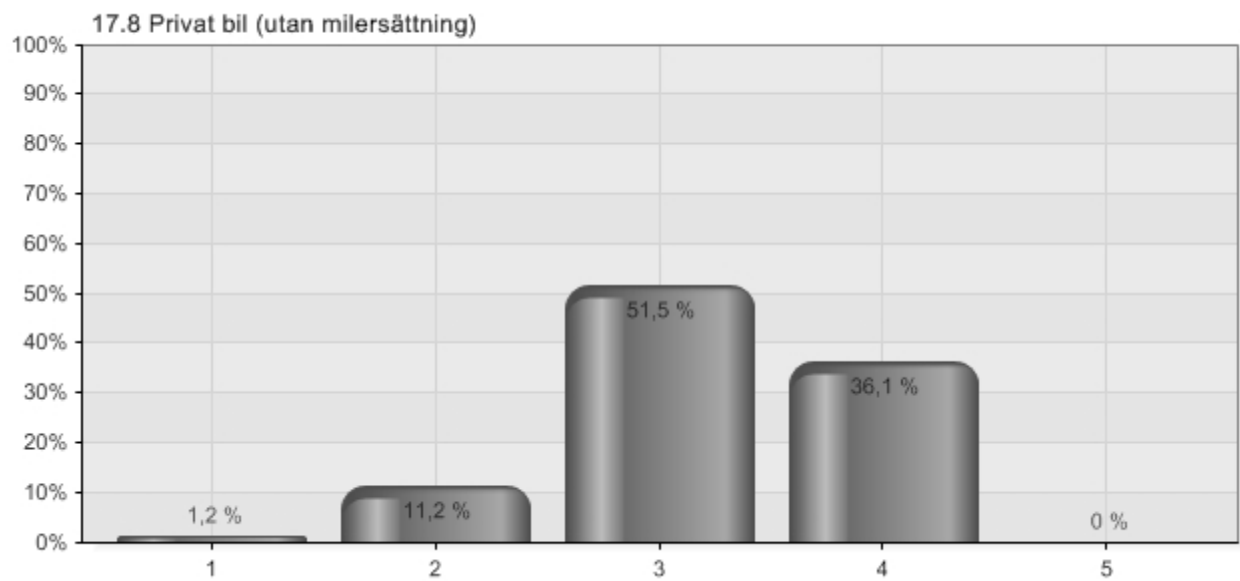
men inte som följd av trängselskatt

17.7 Hur har ditt användande av dessa alternativ vid korta tjänsteresor ändrats efter införandet av trängselskatt? - Privat bil (med milersättning)

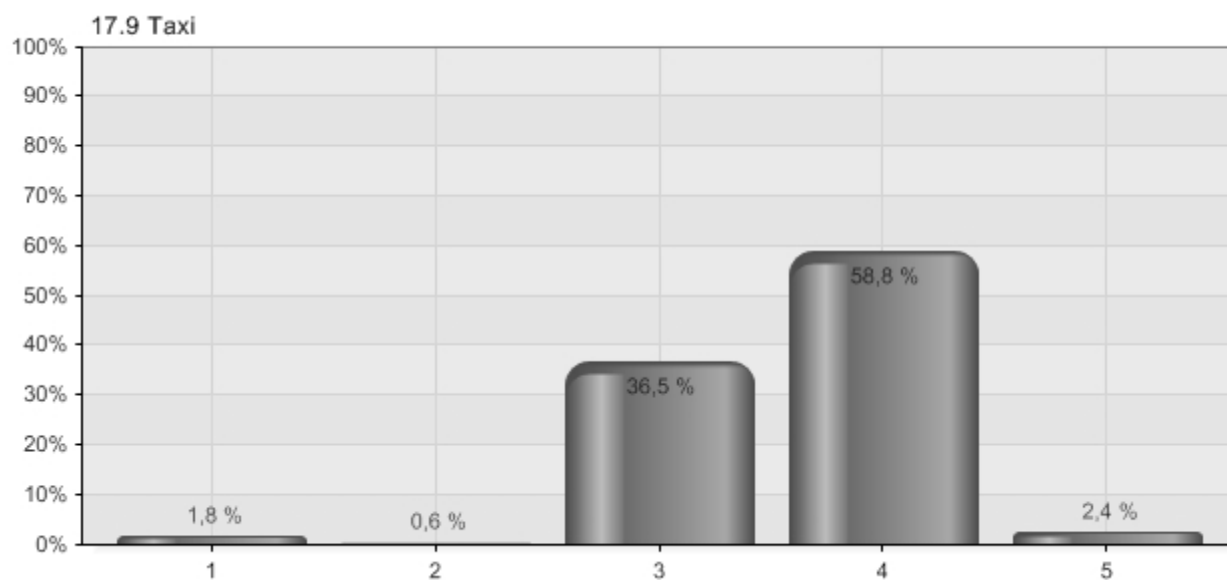
Alternativ	Procent	Värden
1 Ökat	0,6 %	1
2 Minskat	6,4 %	11
3 Oförändrat	52,0 %	89
4 Använder ej	40,4 %	69
5 Annat, vänligen specificera	1,2 %	2
Totalt		171

Egen lastbil

17.8 Hur har ditt användande av dessa alternativ vid korta tjänsteresor ändrats efter införandet av trängselskatt? - Privat bil (utan milersättning)



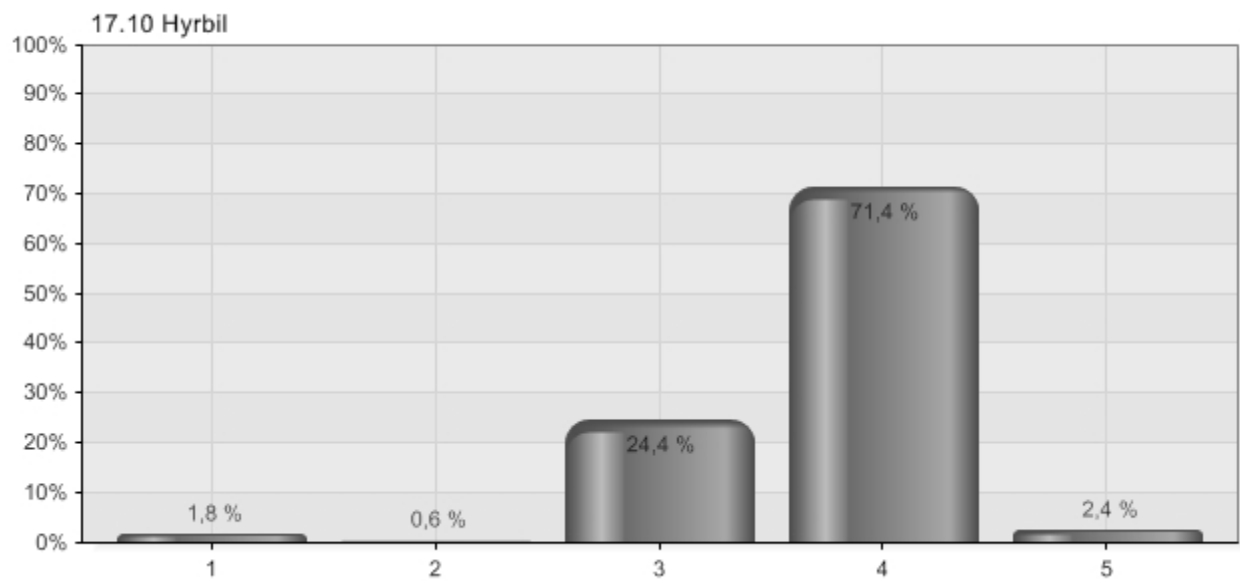
Alternativ	Procent	Värden
1 Ökat	1,2 %	2
2 Minskat	11,2 %	19
3 Oförändrat	51,5 %	87
4 Använder ej	36,1 %	61
5 Annat, vänligen specificera	0,0 %	0
Totalt		169

17.9 Hur har ditt användande av dessa alternativ vid korta tjänsteresor ändrats efter införandet av trängselskatt? - Taxi

Alternativ	Procent	Värden
1 Ökat	1,8 %	3
2 Minskat	0,6 %	1
3 Oförändrat	36,5 %	62
4 Använder ej	58,8 %	100
5 Annat, vänligen specificera	2,4 %	4
Totalt		170

17.10 Hur har ditt användande av dessa alternativ vid korta tjänsteresor ändrats efter införandet av trängselskatt?

- Hyrbil

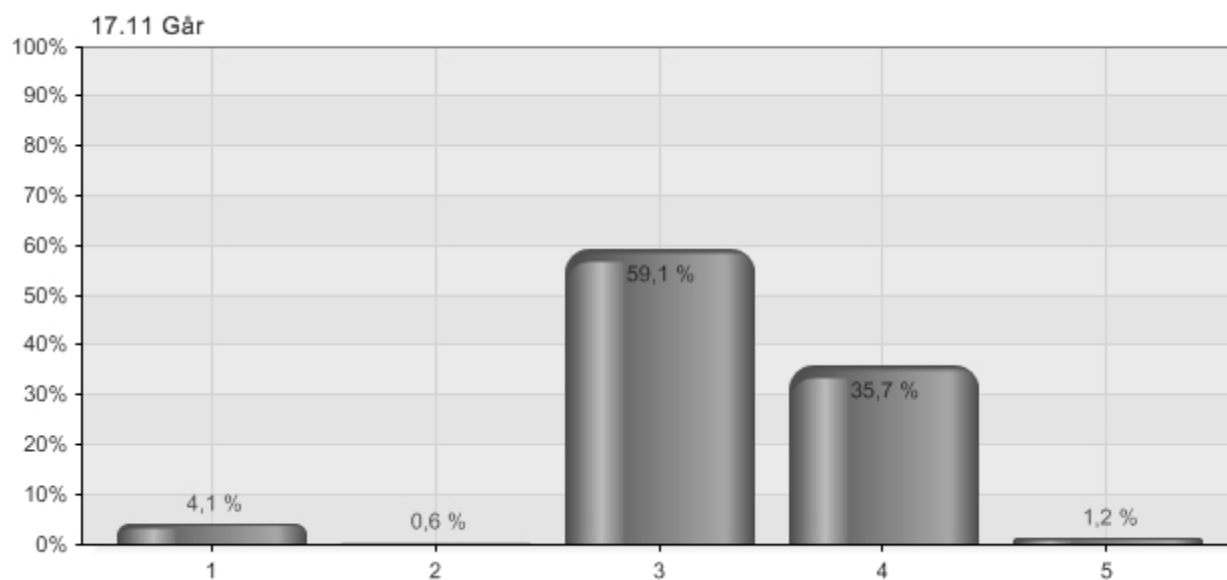


Alternativ	Procent	Värden
1 Ökat	1,8 %	3
2 Minskat	0,6 %	1
3 Oförändrat	24,4 %	41
4 Använder ej	71,4 %	120
5 Annat, vänligen specificera	2,4 %	4
Totalt		168

För kort sträcka

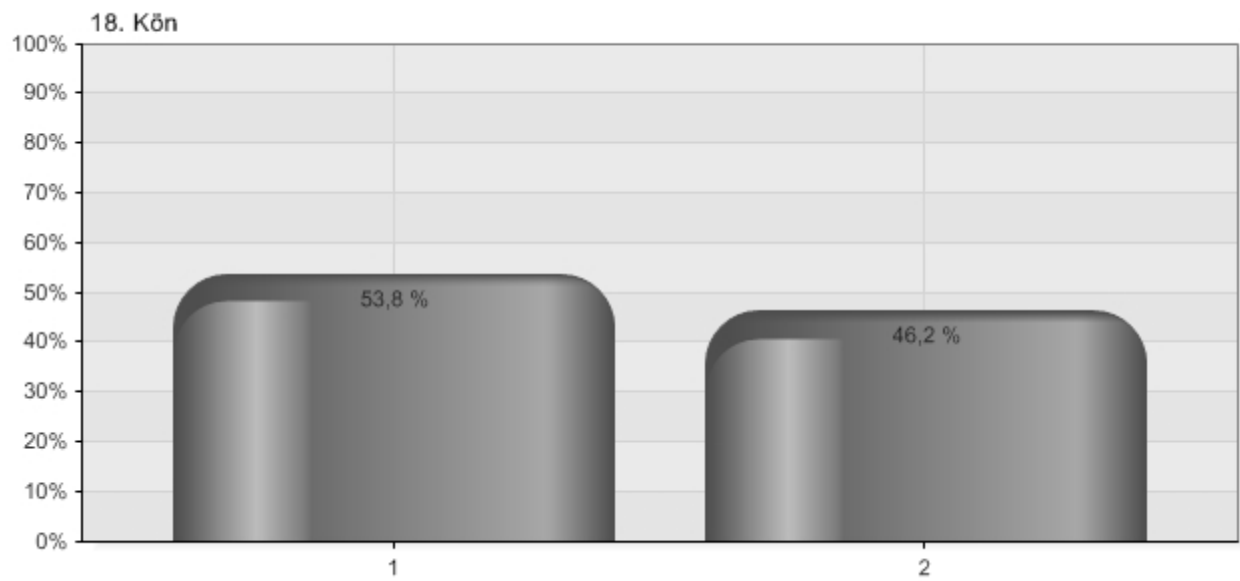
17.11 Hur har ditt användande av dessa alternativ vid korta tjänsteresor ändrats efter införandet av trängselskatt?

- Går



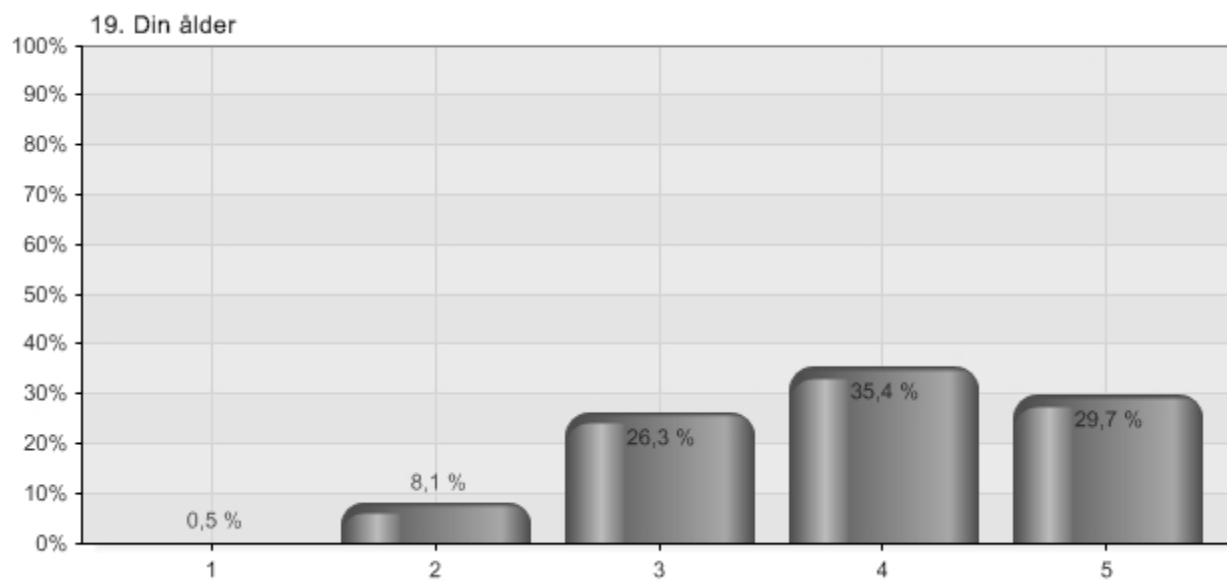
Alternativ	Procent	Värden
1 Ökat	4,1 %	7
2 Minskat	0,6 %	1
3 Oförändrat	59,1 %	101
4 Använder ej	35,7 %	61
5 Annat, vänligen specificera	1,2 %	2
Totalt		171

18. Kön



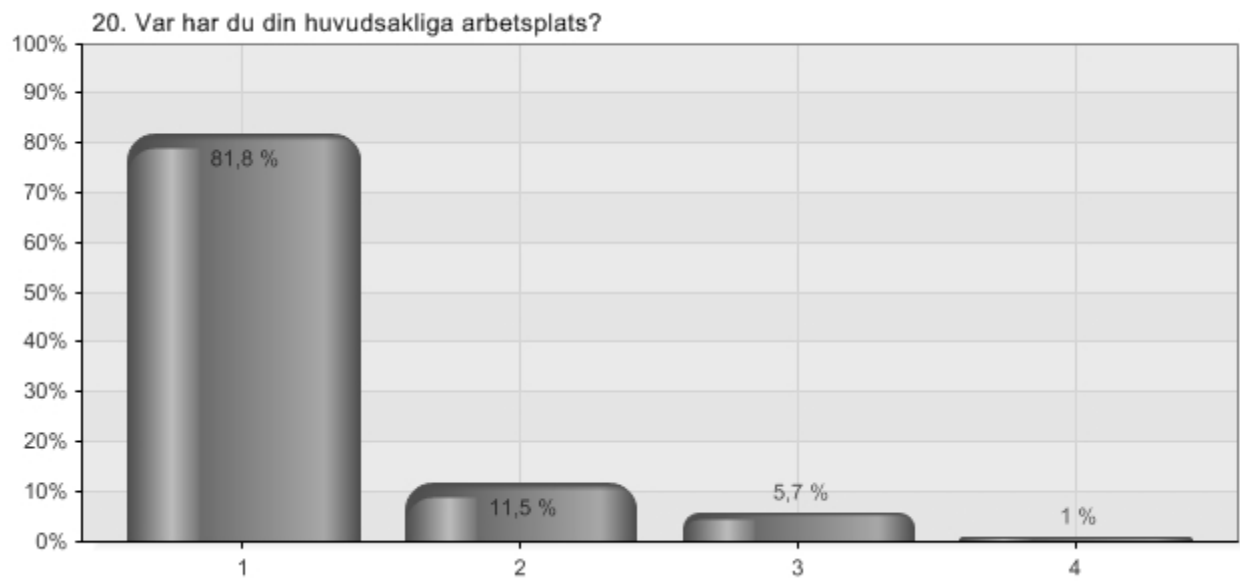
Alternativ	Procent	Värden
1 Man	53,8 %	112
2 Kvinna	46,2 %	96
Totalt		208

19. Din ålder



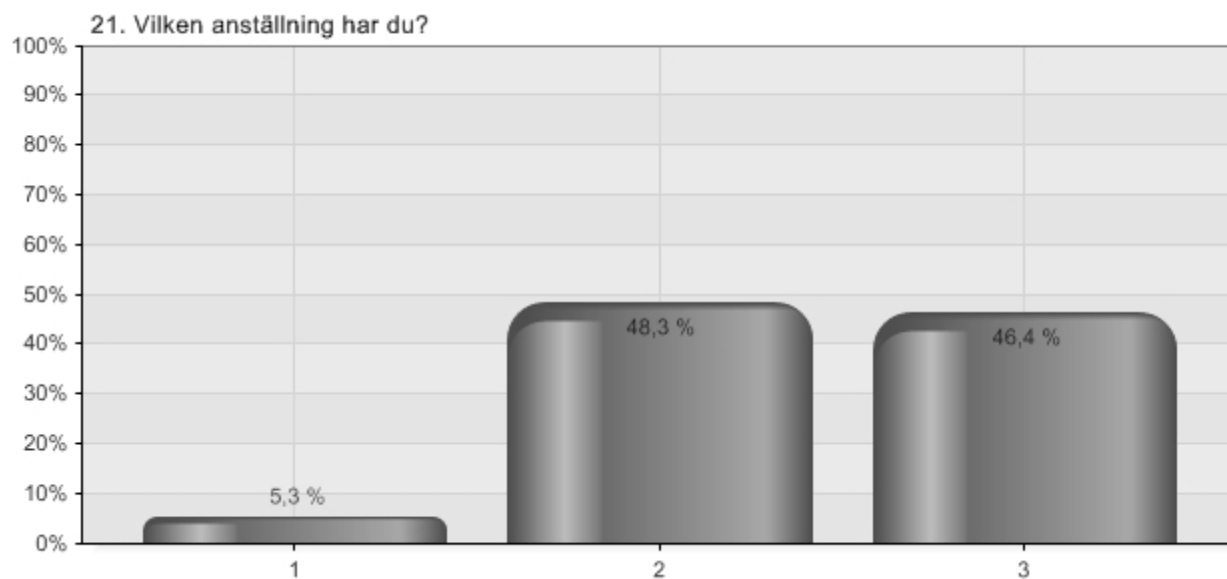
Alternativ	Procent	Värden
1 Under 26 år	0,5 %	1
2 26-35 år	8,1 %	17
3 36-45 år	26,3 %	55
4 46-55 år	35,4 %	74
5 Över 55 år	29,7 %	62
Totalt		209

20. Var har du din huvudsakliga arbetsplats?



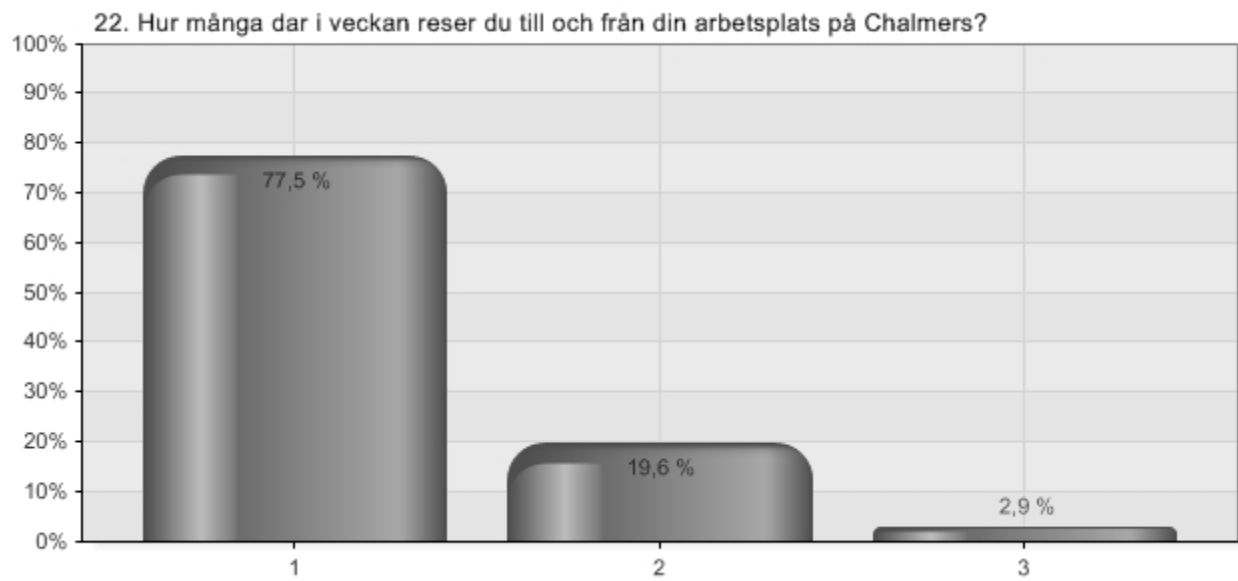
Alternativ	Procent	Värden
1 Campus Johanneberg	81,8 %	171
2 Campus Lindholmen	11,5 %	24
3 Onsala Rymdobservatorium	5,7 %	12
4 Annan	1,0 %	2
Totalt		209

21. Vilken anställning har du?



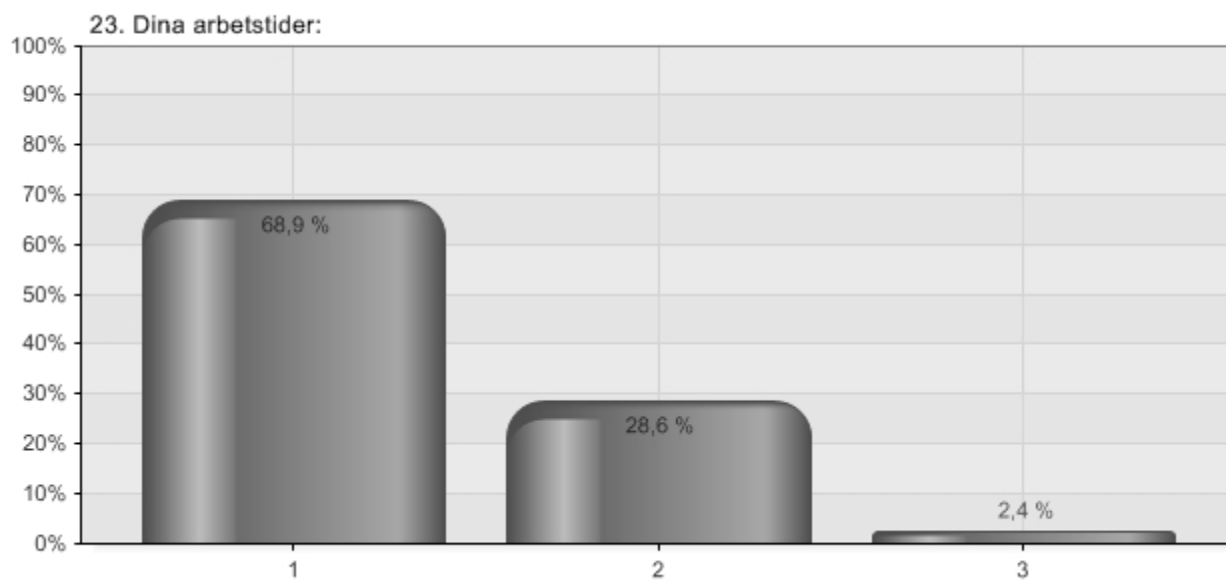
Alternativ	Procent	Värden
1 Doktorand	5,3 %	11
2 Forskare/Undervisande personal	48,3 %	100
3 Teknisk/Administrativ personal	46,4 %	96
Totalt		207

22. Hur många dar i veckan reser du till och från din arbetsplats på Chalmers?



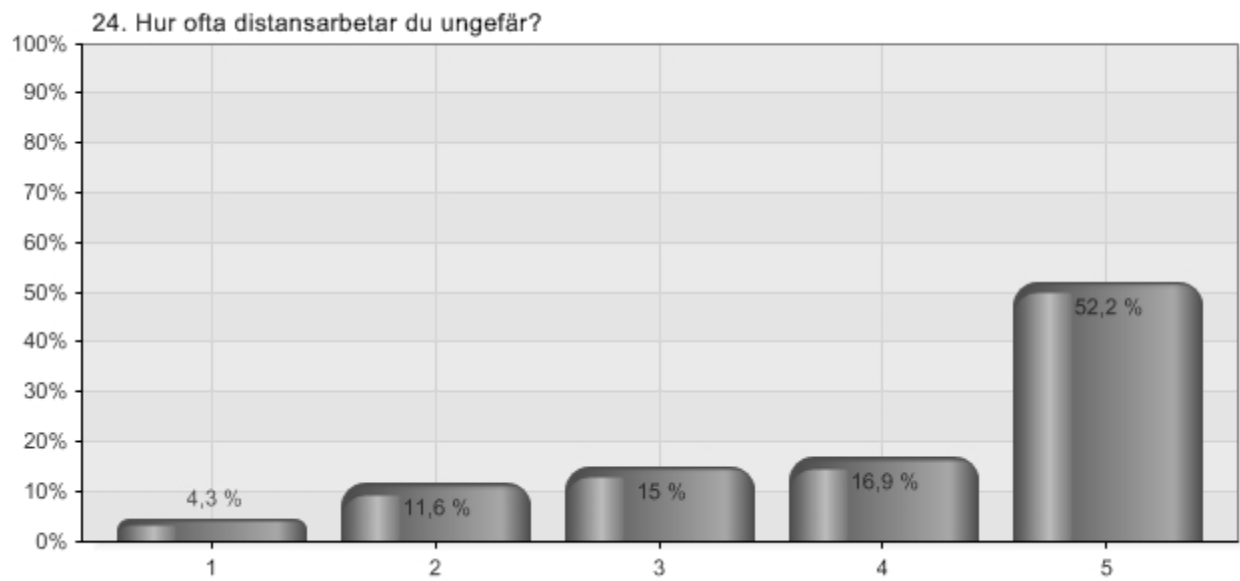
Alternativ	Procent	Värden
1 5 dagar	77,5 %	162
2 3-4 dagar	19,6 %	41
3 1-2 dagar	2,9 %	6
Totalt		209

23. Dina arbetstider:



Alternativ	Procent	Värden
1 Dagtid måndag- fredag	68,9 %	142
2 Flexitid	28,6 %	59
3 Övrigt	2,4 %	5
Totalt		206

24. Hur ofta distansarbetar du ungefär?



Alternativ	Procent	Värden
1 Minst 2 dagar i veckan	4,3 %	9
2 1 dag i veckan	11,6 %	24
3 2-4 dagar per månad	15,0 %	31
4 1 dag per månad	16,9 %	35
5 Mer sällan	52,2 %	108
Totalt		207

25. Övriga kommentarer om trängselskatten

Den chockhöjda parkeringsavgiften är den huvudsakliga anledningen till mina ändrade resvanor, inte straffavgiften.

Totalt onödig, irriterande, slöseri med ekonomiska resurser (komplicerad lösning för att ta ut skatt som i sig självt måste betalas innan det blir pengar över till något nyttigt).

Trängselskatt är illa nog, men ännu värre är höjningen av avgift för parkering på Chalmers (Johanneberg). Det gör mig väldigt irriterad.

Även oviljan att låta oss ha en mer flexibel arbetstid (som t ex lärare får ha) och motverka att man arbetar hemifrån emellanåt. Skrämmande!

snart är bilköerna tillbaka när alla har tröttnat på att trängas och stå på de illa körda buss och spårvagnarna

Orättfärdigt system som drabbar fel personer. Att kalla det trängselskatt är dessutom ett felaktigt ord - det är snarare ett sätt att finansiera ett vägprojekt som är högst tveksamt ur såväl miljömässig som samhällsekonomisk aspekt. Ser fram emot en folkomröstning, även om den inte leder till någon förändring!!

Tycker jag är dummt! Lägg det på skatten då betala alla.

jag flyttade från Hisingen i augusti 2012 för att kunna cykla till jobbet och det gör jag när det inte är vinter. Så jag påverkas inte av trängselskatten. I den tidigare undersökningen så samåkade jag ofta med bil, annars var det mycket buss då med

Jag försökte även innan trängselskatten att ta bilen så sällan som möjligt. Trängselskatten har inte ändrat mina resor eftersom jag bor så till att jag kollektivt inte är ett alternativ. Väntar på att våren ska komma ordentligt så jag kan börja cykla igen, men det är 3 mil varav en mil i oländig terräng så kag jag ha med mig tunga saker är det inte heller riktigt görbart. Bilen är ett nödvändigt ont och även om jag jobbar på att ta MC-kort så hinner jag inte ta det innan min tid på CTH är över. Hoppas ni har nytta av svaren. mvh

Är positiv till den då trängseln minskat i centrum och luftkvaliteten nu är påtagligt bättre, något som jag som allergiker uppskattar särskilt.

Införandet är en politisk skandal. Upplägget på hisingen är bedrövligt.

Rent praktiskt har jag fått kortare restider med några minuter, men skulle byta bort det mot en hederlig politisk process. Dessutom så kommer inte en eventuell folkomröstning ge möjlighet åt det stora antal av de berörda som bor i någon annan kommun än Göteborg att rösta.

För Chalmers del så är parkeringspolicyn ett större problem än trängselskatten. Värderingen av marknadsvärde är inte korrekt utan man har köpt kommunens bild alltför enkelt. Chalmers hamnar på samma sida som kommunen och inte på medarbetarnas sida i den här frågan.

Fullständigt vansinnig. Har som sagt (tillsammans med Chalmers' höjning av parkeringsavgifterna) total förstört mina möjligheter att ta mig till arbetet på rimlig tid. Numera går det åt drygt 1 timme och 15 min. bara för att åka fram och tillbaka. När jag hade möjlighet att åka bil tog det totalt < 30 min.

Det är ingen trängselskatt, det är en vägavgift.

Gör kollektivtrafiken till ett attraktivt alternativ istället.

Nu när jag åker kollektivt bryr jag mig inte alls om trängselskatten för min egna del. Det viktiga i så fall rent generellt med skatten är att den går till att utöka kollektivtrafiken och göra den billigare. Den är alldeles för dyr tycker jag. Jag köper Göteborg +++ och det kortet kostar 1 455 kr per månad.

Har minskat min restid markant.

Hade inte mycket kö tidigare. Nu obefintligt med kö. Ordet trängselskatt är en ordlek. Fanns och finns ingen trängsel. Löste dock problemet med att det ibland var fullt på p-platserna i VASA området om man kom efter kl 9 (pga barnomsorg). Redan i januari var det överkapacitet på p-platser och efter den absurda prisökningen på parkering (med hänvisning till "förmånsvärde" som är helt felaktigt faktamässigt enligt skatteverket). som fick effekt i februari så är det gott om ledig parkering. Enligt Göteborgs stad går det att hyra parkeringsplats på deras mark i anslutning till Chalmers för 390:- per månad. För sin egen plats! Hur Chalmers Fastigheter (och Chalmers!) då kan motivera att man skall ta ut 500:- per månad av sina anställda för rätten att parkera max 24h "i mån av ledig plats" är en skymf mot oss som är beroende av bilen på det sättet man valt att bo (dvs på landet!). Skäms och gör om.

Det var dyrt att parkera på Chalmers innan. Det fanns ingen anledning att höja. Styrningen av att styra trafiken skall vara politiska beslut och det har politikerna fattat beslut om genom trängselskatten. Det har fungerat på avsett sätt. Att Chalmers ger sig in och försöker styra sina medarbetare genom att "beskatta" sina anställda genom att ge de som inte kan välja sitt sätt att ta sig till sin arbetsplats på ett politisk korrekt sätt är FEL! Det är politikers rätt och skyldighet att beskatta sina medborgare, för dem kan vi påverka i val. INTE min arbetsgivares. Skattepengarna kan till viss del gå till arbetet till åtgärder politikerna anser främja ett bättre samhälle. Ingen tror väl att Chalmersfastigheter tar de pengar som vi betalar för parkeringen och utvecklar ett miljömässigt bättre samhälle? Sänk avgiften för parkeringen igen.

Parking fee at Chalmers is killing work efficiency - instead of driving 30 min per day now it takes me 1.5 hour by public transport - who wins???

Trängselskatten är ekonomiskt ohållbar då c:a 30% av intäkterna går åt till att ta in dessa intäkter. Större ekonomisk effektivitet fås genom att ta in pengarna via skattsedeln, där enbart c:a 0.5% försvinner i administration. Detta är ett mycket viktigt argument då huvudsyftet med trängselskatten i Göteborg är medfinansiering, trängsel och miljö kom in senare, när man ville "sälja in" skatten. Man borde då välja det alternativ där minst intäkter försvinner i administration. Utöver detta så slår trängselskatten mest mot de med sämst ekonomi vilket ökar segregationen i Göteborg.

Någon trängsel finns ej heller inom trängselskatteområdet (enl. Trafikkontoret så är trafiken lägre än på 70-talet när mätningarna startade). Trängsel finns på lederna vilket löses bättre med andra sätt, t.ex. kringled, vilket också ger bättre miljö då man slipper genomfartstrafik rakt genom stadskärnan i Göteborg).

Åt helvete med den! Jag föredrar det amerikanska systemet. De bygger först, sedan får man betala för att åka där. Jag är såpass gammal att jag bara betalar men får aldrig chans att nyttja resultatet. Jag kanske till och med skulle bli lite mer positiv om pengarna delvis används för att förstärka sjukvården, för den har alla nytta av NU!

känns som att nästa steg att beskatta för att man ändas

Har varit sjuk, och har därför fortsatt köra bil. Nu när jag börjar må bättre skall jag börja cykla med elcykel för att slippa trängselskatt.

Buss och spårvagn är i mitt fall alltför tidsödande när man skall hämta och lämna barn.

Tycker att trängselskatten är bra, när man måste köra går det snabbare!

Den är mycket bra

Detta är mer en allmän kommentar:

Ibland känns det som om Chalmers glömmer bort att inte alla anställda bor i Göteborg. Vi är en del som faktiskt pendlar från kranskommunerna. OM jag hade bott i Göteborg hade jag ytterst sällan tagit bilen till min arbetsplats, men nu är det inte så. Jag tycker att det är bra att Chalmers främjar kollektivåkandet, men glöm inte bort oss som pendlar med bil. Jag börjar tycka att det har blivit väldigt dyrt att parkera på Chalmers, och det är redan dyrt för mig att ta mig till jobbet som det är. Jag hoppas att Chalmers inte har som mål att enbart anställa folk som bor inom Göteborg alternativt nära pendelstationerna?

Om jag har förstått saken rätt är det ingen skatt utan en avgift, eftersom det strider mot svensk grundlag att ha öronmärkta skatter. Detta gör att kostnaden är avdragsgill i deklarationen, vilket i sin tur gör hela vansinnet till en omfördelning av skattepengar från göteborgs kranskommuner. Dessa pengar skall istället finansiera ett dike rätt igenom centrala göteborg, och i slutändan förvandlas till stora aktieutdelningar och feta bonusar åt direktörer på det bolag, som med liv och lust åtar sig denna monumentala skövling.

Tycker inte alls om trängselskatten.

Löjligt att betala om man åker från ex Kungälv till Kollered och inte alls skall in i Gbg.

Helt fel att utläningar åker gratis.

Detta är ingen trängselskatt. Det är en avgift eller en ny skatt helt enkelt.

Märkligt att landsvägstrafiken skall betala för tågtunnel.

Mer arbete hemifrån skulle kunna minska jobbresorna ordentligt. Med dagens IT-hjälpmiddel kan dessutom en stor del av arbetsuppgifterna likväl utföras hemma som på ett kontor. Chalmers verkar dock vara fast i det gamla kontorstids/närvarotänket. Min förra arbetsgivare tillät fri disponering av arbetstid och arbetsplats och fick ut betydligt mer av mina arbetstimmar än vad Chalmers får.

Bra att det har för med sig snabbare kollektivtrafik.

Fokus i enkäten ligger på nackdelar med att åka bil. Kanske vore det smart att också lyssna på fördelarna så att dessa fördelar kan överföras till de som kombinerar en mängd olika alternativ.

Nej

Vanans makt är stor. Det är ett stort arbete och en stor portion uppoffring om de dagliga aktiviteterna inkl fritidsaktiviteter ska läggas om (och läggas ner). Tråkigt att behöva dra ner på roliga aktiviteter. Mitt sätt att döva mitt dåliga samvete är att intala mig att någon måste betala för att intäkterna från trängselskatten ska bli tillräckligt stora för att räcka till alla önskade infrastruktursatsningar och bättre lokaltrafik. Jag bidrar gärna till att Göteborg får in dessa extra skattemedel.

Ni har missat att fråga om det enda som jag skulle kunnat säga är skillnaden: Jag kör numera andra tider till och från arbetet. Antingen börjar jag före 6 och åker då hem före 15 => 8 kr totalt. Eller så börjar jag e 8:30 och åker hem efter 18:30 => totalt 8 kr. Så, 8 kr per dag 200 dagar per år ger 1600 per år och lite mindre trängsel så det har sina positiva sidor. Arbetsgivaren kan ju hjälpa till genom att ge tusan i att försöka vara "duktiga" och oanständigt höja P-avgiften, vilket gör chalmers till en mindre attraktiv arbetsplats och försvårar tillvaron, allra värst är det för lågavlönade anställda. Att dessutom motivera det med att det den måste vara marknadsanpassad, är ju löjligt; hälften av platserna är ju tomma vilket per definition innebär att priset är över marknadspris.

Jag skulle önska betydligt bättre möjligheter att ha web-möten internt mellan campus. Vi som är deporterade till Lindholmen är extremt diskriminerade eftersom nästan alla möten utanför avdelningen sker på Johanneberg. Med förtroendearbetstid så är det

vår fritid som går till dessa resor (motsvarande 2 timmar per vecka i genomsnitt i mitt eget fall)

Superbra! Jag sparar in ca 40-60 minuter/dag till en kostnad av 36 kr. Detta pga minskad trafik som gör resan otroligt mycket snabbare. Helt klart värt det. Trängselskatten är mycket bra för oss för vilka kollektivtrafiken inte erbjuder något som helst vettigt alternativ. OBS Min huvudsakliga arbetsplats är 3 dagar i veckan på Johanneberg och 2 dagar i veckan på Lindholmen,

JAG tycker det i grunden är bra med trängselavgifterna. Men uppenbarligen ger de en del orimliga effekter för folk som bor på Hisingen. Det är också svårt att förstå varför "lösa sträckor" som Älvsborgsbron och E6 långt norrut skall vara avgiftsbelagda. Det som vore pedagogiskt och lättbegripligt (och därmed lättare att få acceptans för) vore väl en "cirkel" kring centrala stan. JAG har ändrat mina resvanor, men det beror inte primärt på trängselavgiften utan på väsentligt förbättrade bussförbindelser (som ju ingår i hela paketet). JAG slipper numera passa tider för att ta bussen, och slipper stå och vänta och frysa, jag går bara till hållplatsen och vips kommer det en buss. Det är STOR skillnad! Ytterligare en kommentar. Jag cyklar till jobbet en hel del under stora delar av året, och önskar mig cykelbanor som respekterar cykeln som ett fordon avsett att ta sig sträckor, men viss hastighet. Dvs att man ser till att beläggningen är rimligt slät, att man inte bygger farddämpande hinder på cykelbanor (det är ju direkt kontoproduktivt om man vill få folk att cykla) och att man slutar att använda cykelbanor som uppställningsyta för div abetfordon. Jämför med Köpenhamn, där står grävsoppar och containrar ute i cilarna körfält, cykelbanorna hålls fria! Obs att det kommer från en 55-årig tant, inte en 20-årig man.

OBSERVERA att val av bilresor till Chalmers har blivit ändrat inte bara pga trängselskatt utan Chalmers har fördubblat parkeringsavgift också. Det blev dubbelslag och effekten dubbel så mycket.

Jag har ökat andelen distansarbete för att minska mina kostnader. Kollektivtrafik är inte ett bra alternativ då restiden blir alldeles för lång i avsaknad av direktbuss från östra Källered till Chalmers.

Känns som ytterligare en i raden av skatter som på sikt stryker Sverige till medeltidsnivå

Det Skall bort

Dyrt!

Tar denna ruta i anspråk för kommentar om parkeringsavgiften istället. Kan inte vara rimligt att det betraktas som en förmån att köra in i stan till arbetet. Man kan välja var man vill bo men inte var ens arbetsplats råkar ligga (inte så många alternativ i Göteborg). Chalmers behöver ta denna diskussion med skattemyndigheten. Chalmers kommer bli avfolkat (alla som kan kommer att arbeta hemma), kan inte vara bra för Chalmers.

1. Straffar dem som MÅSTE använda bil eftersom kollektivtrafik o dyl saknas. Varför skall bara dessa behöva betala för framtida tunnel?
2. Det är INTE en trängselskatt (även resenärer som åker på LITE trafikerade vägar från Göteborg måste betala). Jag ogillar när politiker ljuger och inte kallar saker vid deras rätta namn.
3. Drabbar "fattiga" mer än "rika". Vanlig kommunalskatt är rättvisare.
4. Drabbar dem som har fasta arbetstider mer än dem som har flexibel arbetstid. Är det bra?
5. Många betalar för något de kanske aldrig kommer att använda (framtida tågtunnel) p.g.a. t.ex. flytt från stan.
6. Drabbar Hisingen speciellt, varför det kan man undra. Hisingen kan inte besöka andra delar av Göteborg utan att betala "trängselskatt".
7. Dåligt sätt att "välkomna" besökare till Göteborg. Och gör i största allmänhet Göteborg till en tråkigare stad. Varför finns det ett sådant bilhat i en stad med stor fordonsindustri.

Ser till så att jag behöver betala så lite som möjligt dvs kommer till jobbet efter 08:30 och lämnar sällan före 18:30. Den stora anledningen till att jag kör mindre bil till Chalmers idag är den förfärliga höjningen av parkeringsavgiften - skottpengar på Skatteverket.

Det som fick mig att slutligen välja att ställa bilen var att Chalmers chockhöjde parkeringsavgiften till nästan det dubbla efter årsskiftet. Hade det bara varit för trängselskatten hade jag kanske fortsatt åka bil, det är ju dessutom mkt mindre mindre trafik nu.

Har ändrat mitt res sätt från bil till spårvagn trots att det har ökat restiden för varje resa från 10 min till 45 min! Alltså 1 och 10 min per dag!

Vi är många som bor i Älvborg och arbetar på Sahlgrenska eller Chalmers. Spårvagn nr 13 går en genare väg men endast 5 gånger totalt varje morgon. Denna vagn brukar vara fullsatt. Utöka antalet turer med denna nr 13 - det är svårt att passat tiden när det endast finns dessa 5 tillfällen.

Både trängselskatt och den ökade parkeringskostnaden har gjort arbetet tristare...

Jag ser till att passera under 8krstiden på morgonen, och att inte passera under 18krstiden på eftermiddagen.

Mest påtagliga förändringen är en liten förskjutning av arbetstider - senare på morgon och senare på eftermiddagen - och det har ni inte frågat om!

Jag har 8 km till bussen. Trängselavgiften är avdragsbar pga detta.

Chalmers parkeringsavgifter för tankarna till diskriminering av landsbyggden och andra med en livssituation som arbetsgivaren inte skall lägga sig i. Jag vill vara välkommen på min arbetsplats, inte bestraffad. Vad gör Chalmers för att underlätta för oss? Jag är inte helt negativt inställd till tanken på trängselavgift - men det specifika genomförandet finner jag vara direkt taffligt.

Hej! Det är inte trängselskatten som har gjort att jag ställer ner bilen hemma eller vid pendelparkering utan huvudskälet är den kraftiga ökningen av kostnaden för p-tillstånd vid Chalmers.

Trängselskatten är inte problemet utan arbetsgivarens (dvs Chalmers) parkeringsavgifter (reallönesänkning)

Drabbar inte mig men tycker det är OK med tanke på miljön

den är mkt OK sett ur miljösynpunkt

Gillar inte alls kopplingen till västlänken som är en dinosaurie redan innan start. Pengarna borde gå till att förbättra kollektivtrafiken, bättre bussar tex.

Jag väljer bil för det underlättar så mycket så länge vi lämnar barn till dagis. Då detta avklingar, troligen om 2-3 år, så kan jag mycket väl tänka mig att åka kollektivt till & från Johanneberg. DOck kvarstår alla resor i tjänsten till Hisingen, typiskt Torslanda & Lundby -- de resorna kommer fortfarande att vara ett problem. Idé: Möjligen kan bättre web&tfn-mötessupport, samt mobiltn till alla anställda att få oss att jobba mer hemma samt undvika att åka fysiskt till möten i industrin. I dagsläget är Confy'f avgifter för wbenöten en stor belastning på min forskargrupp och det ryktas om att doktorander snart ska bli av med mobil-tfn -- detta är inte bra.

Det borde finnas speciellt täta turer eller bra förbindelser just när skatten är som högst. För mig är buss 19 till Bifrost (som förut gick till Mölndal centrum) huvudproblemet. Om den bara kunde gå vidare till och från mölndal centrum just vid högtrafik skulle det blir mycket bättre.

Jag hade hoppas på bättre kollektivtrafik i samband med trängselskatten. Kanske blev det bättre för några, men för mig blev det sämre turtäthet. Inte så lyckat.

Orättvis

Den borde 'juridiskt' inte hamna under skattelagstiftningen. Det är en avgift.

Känner mig klart tveksam till konstruktionen.

det dumaste beslut någonsin

Införandet av trängselskatt minskar attraktiviteten av att ens arbetsplats befinner sig innanför "tullmuren". Dvs, arbetsplatsen blir betydligt mindre attraktiv i mina (och många andras) ögon... Detsamma gäller för vansinneshöjningen av P-avgifterna på Chalmersområdet!

Hej, Frågorna i början av enkäten kan tolkas som att det är trängselskatten som gjort att jag ändrat resvanor och nu i huvudsak åker med kollektivtrafiken. För min del är det främst en utökad turtäthet, vilket gett möjlighet till att minska min miljöpåverkan. Att det även ger lägre kostnader är en fördel men inte huvudorsaken.

Lycka till med arbetet!

Varför ska jag behöva betala för att parkera vid min arbetsplats?????????????

Trängselskatten har gjort köerna till jobbet kortare. Det går snabbare att ta sig till jobbet nu.

Illå genomtänkt innan införandet.

Urdåligt att man stänger möjligheterna för icke Göteborgare att ta sig via E6 norr eller söder över utan att betala trängselskatt. Urdåligt att lastbilar etc från andra länder kan passera utan att betala trängselskatt, gör om detta till en vägavgift för samtliga som passerar.

Har fått mig att hitta andra möjligheter när det gäller shopping i Göteborg, handlar numera ingenting i Göteborg utan åker till kranskommunerna runt den kommun (Härryda) där jag bor.

Har totalt misst förtroendet för politikernas kompetens att hantera stora frågor som västlänken men det har också medfört att jag inte har förtroende för politiker längre när det gäller några frågor. Jag tycker inte om att man styr med förmyndarmentalitet där man bortser från kommuninvånarnas egen intelligens att förstå hur man kan komma tillrätta med miljöproblem m m.

Ojämlig

Mindre trafik. Lättare och snabbare att komma fram för den som har pengar att betala trängselskatten.

Idiotisk, eftersom man samtidigt gör det mkt svårare att ta sig fram med bil. Dvs trängseln blir större på många gator.

Even with the congestion charge and the increased parking fees the car comes out economically ahead. especially if you share. Other than that the const increase for public transport as well as the significantly increased travel time with the new schedule make public transport a less attractive option than it was before. It is sad that the time aspect is not reflected in this survey as that is the main reason for using the car. also the congestions charge seems to lead to an increased congestion around 8 when the rate changes wich sadly coincides with the time that the kids have to be in daycare.

Det bör inte kosta att åka ut från stan.

Tycker att skatten är toppen, dock är det ett illå valt namn.

Det är en straffskatt. Inte bra alls.

Har genomförts på ett odemokratiskt sätt, straffar de sämst ställda i samhället samt barnfamiljer som måste använda bilen för att få ihop vardagen. Har gjort Göteborg till en bilfientlig stad trots att Volvo bereder arbetstillfällen för en stor del av befolkningen.

Svarar på ovanstående fråga ...Jag jobbar ALDRIG på distans

Hur tänkte de??

Skatten är en mycket uppskattad förändring av två skäl. För det första trafiken har minskat mycket kraftigt (30-40%) speciellt under rusningstid och för det andra finns det nuförtiden alltid p-platser på Chalmers.

värdelös och störande att inte västtrafik kan ha fungerande tåg och spårvagnar så fler kan/våga lita på att de kommer och man får plats. När man skall införa trängselskatt måste man ha en fungerande kollektivtrafik.

Värsta enkäten någonsin. Jag vill nästan inte tryck på skickaknappen för att straffa er. Förfan: korrläs skiten i.a.f. innan ni skickar ut den

Den utmärkta kollektivtrafik som fanns till min hemort drogs in vid årsskiftet!

Det går fortare och lättare att komma till arbetet oavsett bil eller kollektivt. Men det kan vara de nya pendeltågen och motorvägen som hjälp till.

Trängselskatten, tillsammans med den höjda parkeringsavgiften, har gjort det mindre inspirerande att jobba på Chalmers. Det hade räckt med trängselskatten - det slår hårt på ekonomin men om jag inte tar bil skulle jag få dubbelt så långa restider per dag och då missar jag mycket tid med barnen. Det är tråkigt att de höga parkeringsavgifterna samtidigt införs när man känner att det blir dyrt ändå. har Chalmers någon policy runt Life-Work balance? Jag tror detta kommer skapa stress för många.

Trängselskatten är mycket förmånlig för oss som gärna betalar lite extra för att kunna ha fördelarna/friheten att köra bil.

Jag reser mera än 5 dagar. Förra veckan och denna veckan är det 7 dagar.

Beträffande huvudsaklig arbetsplats så arbetar jag 3 dagar i vecka på Johanneberg och 2 dagar i veckan på Lindholmen. stor extra kostnad. alla resor går inte att kompensera med kollektivtrafik

Namnet även när det var som mest trafik E20 in från Partille påverkades inte restiden med mer än 5-7 min. Tittar man på trafiken i Göteborg har vi ingen och hade ingen trängsel att tala om fransätt på några få underdimensionerade avsnitt. bra för köer har minskat så att vi som bor långt bort kan åka bil utan köer

Utskicksbrev till enkättagare samt vinnare, svenska och engelska

Första brevet

Hej!

Du genomförde i juni förra året en resvaneundersökning för Chalmersanställda. Vi är en kandidatgrupp på Väg- och vatten som gör en uppföljning av denna.

I resvaneundersökningen svarade du att du körde bil till och från arbetet. I vårt kandidatarbete vill vi därför undersöka hur dina resvanor kan ha förändrats efter införandet av trängselskatt i Göteborg. Vi vill också förtydliga att ditt deltagande fortfarande är anonymt.

Nedan följer en länk till en kort enkät med ett tjugotal kryssfrågor som inte tar mer än några minuter att svara på. Enkäten kommer att ligga uppe i två veckor med början idag, men vi ser helst att du svarar så snart du kan.

Som tack för din medverkan är du med i en tävling där tre vinnare får 2 biobiljetter var.

Tack på förhand,

Vänliga hälsningar Kandidatgrupp på avdelningen för Bygg- och miljöteknik

Påminnelsebrev

Hej!

För en vecka sedan fick du ett mejl angående en resvaneundersökning. Vi vore tacksamma ifall du tog dig tid att svara på denna enkät, då informationen kommer att användas i vårt kandidatarbete. Vi vill därför påminna dig om att du fortfarande har en vecka kvar att svara och också vara med i en tävling där tre vinnare får två biobiljetter vardera.

Observera att detta påminnelsemejl skickas till alla, även de som redan har svarat på enkäten.

Tack på förhand,

Vänliga hälsningar Kandidatgrupp på institutionen för Bygg- och miljöteknik

Vinnarbrev

Hej!

Du har blivit utlottad två biobiljetter som tack för ditt medverkande i enkätundersökningen angående resvanor. Vi är tacksamma över ditt svar, och det kommer vara till stor hjälp i vårt kandidatarbete.

För att få biobiljetterna, vänligen skicka din hemadress till mailadressen nedan så skickar vi biljetterna på posten:

hannapo@student.chalmers.se

Trevlig bioupplevelse!

Kandidatgrupp på institutionen för Bygg- och miljöteknik

Första brevet

Hi!

In June last year you participated in a travel survey for employees at Chalmers. We are doing a project for our Bachelor's degree in Civil Engineering in which we are doing a follow-up to the previous survey.

In the travel survey you answered that you went to work by car. Therefore, in this project we would like to examine if there has been a change of travelling habits after the introduction of congestion charges in Gothenburg. We would also like to clarify that your participation in this survey still is anonymous.

Below follows a link to a short survey with about twenty multiple-choice-questions that should not take more than a few minutes to answer. The survey will be available to answer for two weeks starting today, though we would appreciate if you could answer it as soon as possible.

As a thank you for your participation you will be part of a lottery in which three people will win two cinema-tickets each.

Thanks in advance,

Best regards, the Bachelor group at Civil- and Environmental Engineering

Påminnelsebrev

Hi!

A week ago you received an e-mail regarding a travel survey. We would be grateful if you could take your time to answer this survey, as the information will be used in a project for our Bachelor's degree. We would therefore like to remind you that there is one week remaining for you to answer. By answering the survey you also participate in a contest where three winners will get two cinema tickets each.

Please observe, this reminding e-mail is sent to everyone, even those who have already answered the survey.

Thanks in advance,

Best regards, the Bachelor group at Civil- and Environmental Engineering

Vinnarbrev

You have won two cinema tickets as thanks for your participation in the survey about travelling habits. We are grateful for your answer, and it will help us a lot in our Bachelor project.

To obtain your tickets, please send your home address to the following email, and we will send the tickets to you:

hannapo@student.chalmers.se

Best regards,

The Bachelor group at Civil- and Environmental Engineering