

Elcykelundersökning 2019

Origo Group AB

Innehållsförteckning

- Bakgrund & syfte
- Genomförande
- Resultat
- Sammanfattning & slutsatser
- Bakgrundsuppgifter
- Observationsstudie

Bakgrund & syfte

Bakgrund & syfte

- I takt med att mängden elcyklister blir allt fler ökar behovet av att planera trafiksystemet utifrån deras behov. Med anledning av detta initierade Trafikkontoret en studie för att kartlägga hur elcyklisternas behov skiljer sig från behoven hos övriga cyklister i Göteborg.
- Studien skedde med hjälp av en webbenkät till de som utnyttjat Naturvårdsverkets premie för ett elmotorfordon i form av en elcykel, samt med en observationsstudie av cyklister och elcyklister på tio utvalda platser i Göteborg.*
- Resultatet från studien kommer att användas för planering och utveckling av infrastrukturen och redovisas till Trafiknämnden runt årsskiftet 2019-2020.

* Observationsstudien redovisas separat.

Genomförande

Genomförande – Urval

- Urvalet till undersökningen erhöles av Trafikkontoret Göteborgs Stad. Det bestod av 8293 personer boende i Göteborg, Kungälv, Partille, Härryda, Mölndal, Öckerö och Kungsbacka som utnyttjat Naturvårdsverkets premie för en elcykel. I Göteborg Stad var det 5548 som utnyttjat premien för en elcykel.
- Målgruppen för undersökningen var personer i åldern 18 eller äldre, mantalsskrivna i Göteborg eller någon av kranskommunerna (Kungälv, Partille, Härryda, Mölndal, Öckerö eller Kungsbacka).
- För deltagande i elcykelundersökningen krävdes det att de använde en elcykel minst 1-3 dagar per månad för färd till/från eller inom Göteborg.*

* I undersökningen antogs att personer i urvalet som var mantalsskrivna i Göteborgs Stad ingick i den sökta målgruppen. Frågan om hur ofta de använde sin elcykel för färd till/från eller inom Göteborg ställdes således inte till dem.

Genomförande – Frågeformulär

- Frågorna till webbenkäten togs fram av Trafikkontoret i samråd med Origo Group.
- Formuläret bestod av allmänna frågor om resvanor, nyckeltalsfrågor och bakgrundsfrågor.
- Antalet frågor varierade beroende på hur respondenten svarade, dvs. alla frågor ställdes inte till alla respondenter.
- För samtliga frågor fanns det möjlighet att komma vidare i enkäten genom att ange t.ex. "Vet ej", "Kan ej uppskatta", "Vill ej ange" eller "Vill ej svara". På så sätt var respondenten inte tvingad att ange ett svar.
- Enkäten innehöll ett mindre antal frågor där respondenten kunde svara med öppna alternativ. Bland annat fick respondenter möjlighet att ange avstånd till daglig sysselsättning i kilometer och vad som skulle kunna få respondenten att använda sin elcykel mer.
- Enkäten tog uppskattningsvis mellan ca 5-10 minuter att besvara.

Genomförande – Datainsamling

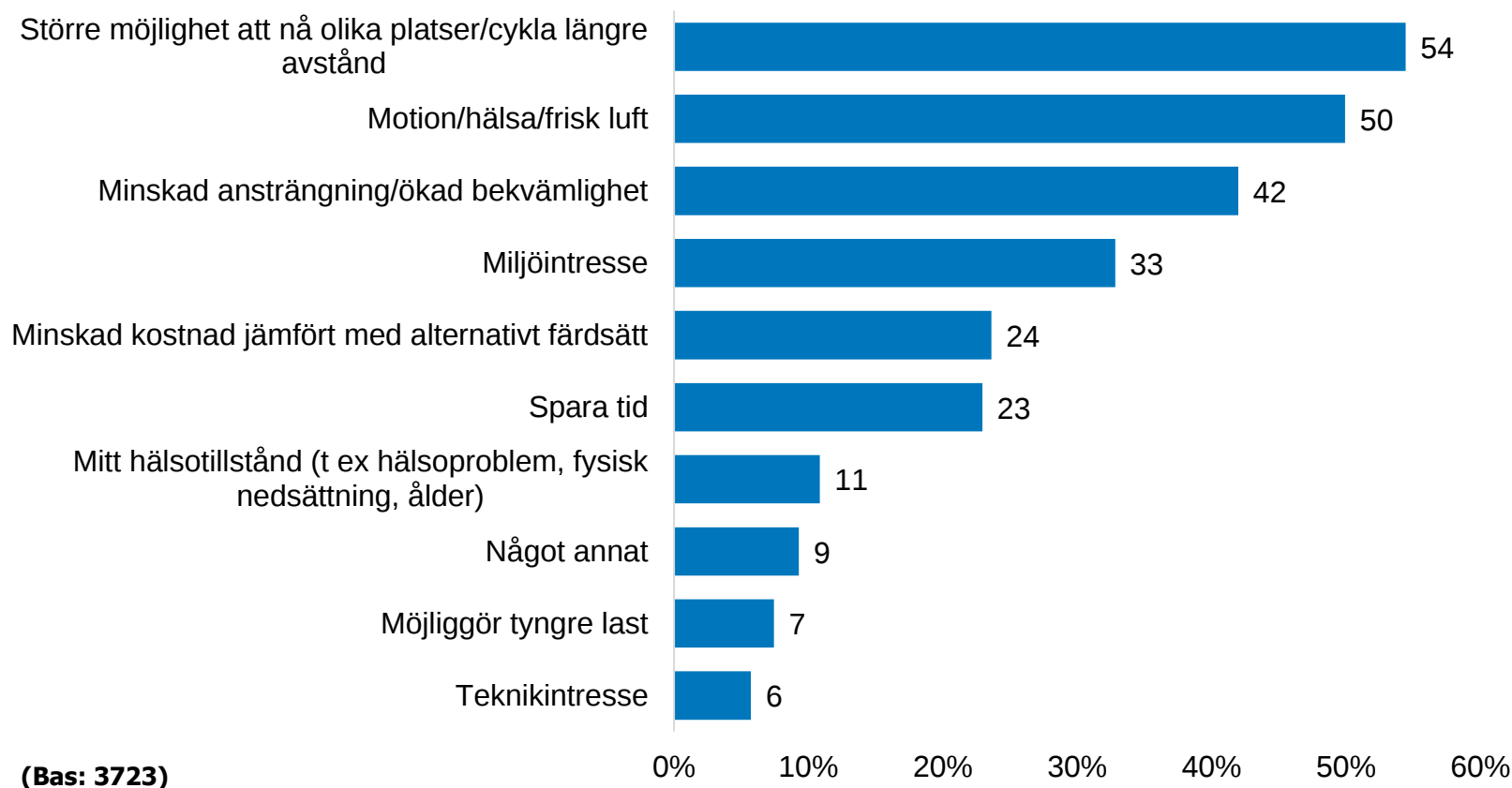
- Enkät svar samlades in under oktober 2019 (v.40-v.43).
- Efter ordinarie mejlutskick skickades upp till 3 påminnelser till de som inte hade svarat.
- När datainsamlingen avslutats hade 3723 svarat på elcykelenkäten. Detta motsvarar en svarsfrekvens på 45 %.*

* Detta inkluderar de som inte ingick i målgruppen och endast fick svara på två frågor. Antal som ingick i målgruppen och fick svara på hela enkäten var 3371 (svarsfrekvens 41 %).

Resultat

Motivationsfaktorer för inköpet av en ny elcykel

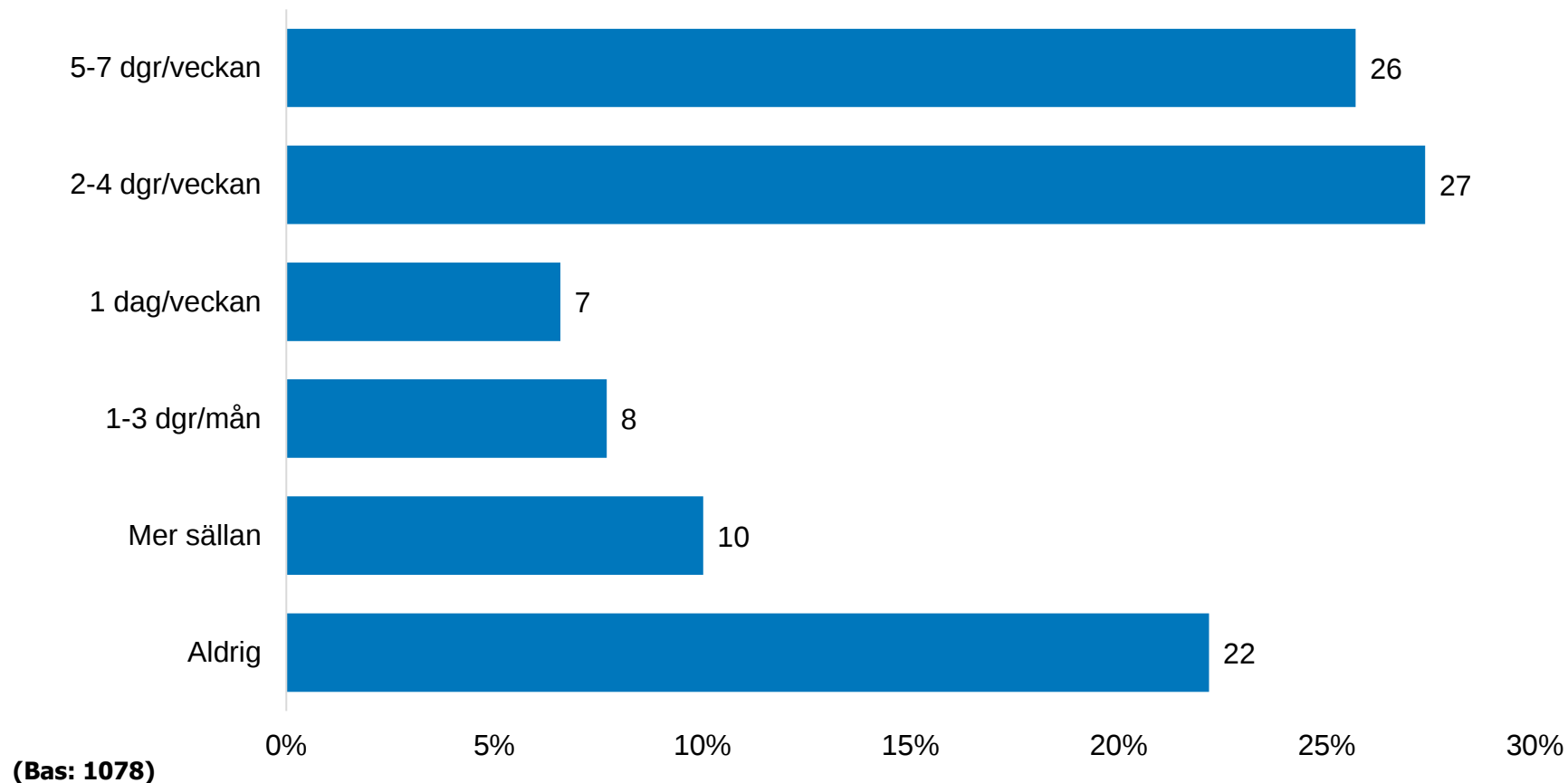
Vad var det som motiverade dig till inköp av en ny elcykel?
(Flera val möjliga)



- Större möjlighet att nå olika platser, hälsa och ökad bekvämlighet är de främsta anledningarna till köp av ny elcykel

Frekvens av användning av elcykel för resor till/från eller inom Göteborg

Hur ofta cyklar du på din elcykel till/från eller inom Göteborg?*

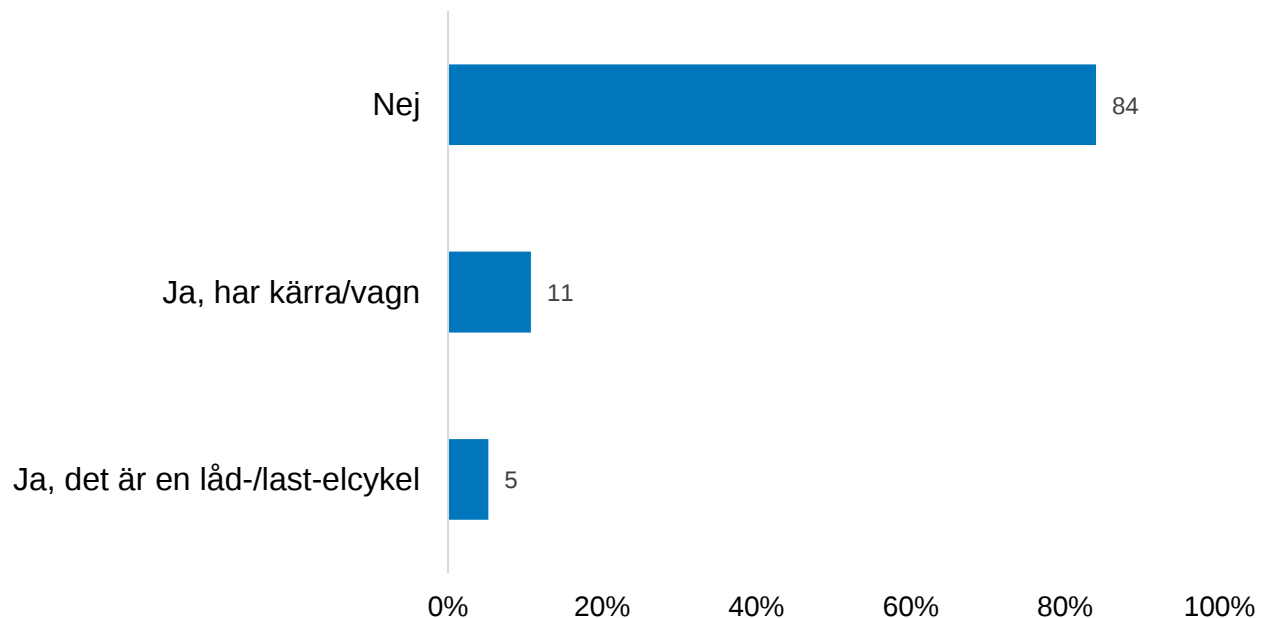


- Mer än hälften (53 %) av de tillfrågade som bor i någon av kranskommunerna till Göteborg använder sin elcykel för färd till/från eller inom Göteborg mellan 2-7 dagar i veckan.
- 32 % (345 personer) ingick inte i den sökta målgruppen i och med att de cyklar mer sällan eller aldrig med sin elcykel till/från eller inom Göteborg.

* OBS: Frågan ställdes endast till personer boende utanför Göteborgs Stad, dvs kranskommunerna. Av denna anledning är basen endast 1078. Frågan används för att kontrollera om de tilltänkta respondenterna ingick i målgruppen.

Lastmöjlighet på elcykeln

Har du extra lastmöjlighet på din elcykel?

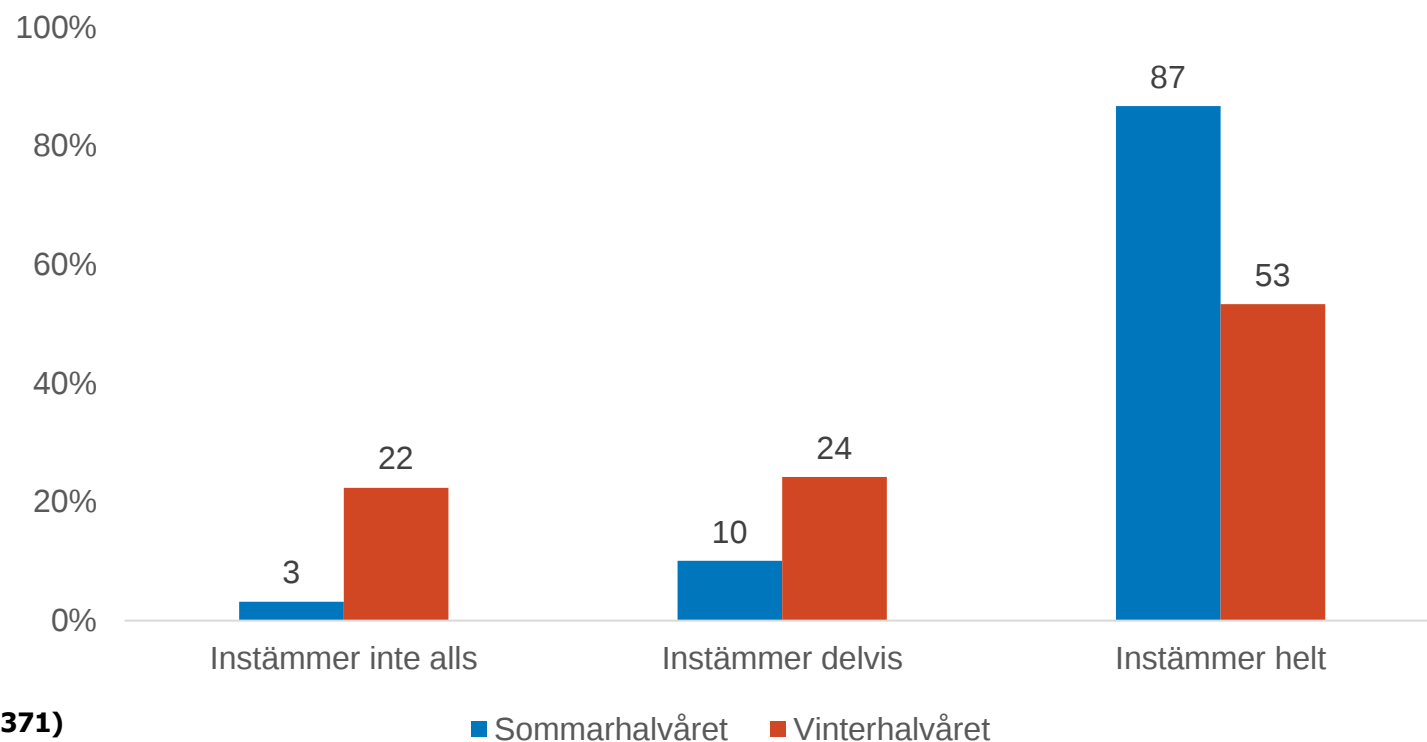


(Bas: 3371)

- Fler än 8 av 10 (84 %) har inte extra lastmöjlighet på sin elcykel.
- Endast 16 % har extra lastmöjlighet på sin elcykel, antingen i form av en kärra/vagn eller en låd-/last-elcykel.

Elcykelanvändning under sommar- och vinterhalvåret

Under en genomsnittlig vecka används denna elcykel minst en gång i veckan av mig eller någon annan i mitt hushåll.



- Drygt 9 av 10 instämmer helt med att elcykeln används minst en gång i veckan under sommarhalvåret.
- Under vinterhalvåret instämmer endast drygt hälften att elcykeln används minst en gång i veckan.

Avstånd till daglig sysselsättning

Hur långt avstånd har du till daglig sysselsättning
(arbete/skola/annat) i kilometer?

Har ej daglig
sysselsättning
13%

Vill ej ange
2%

Har daglig
sysselsättning
85%

(Bas: 3371)

Andel av
respondenterna
(%)

60%

40%

20%

0%

0-5
Kilometer

6-10
kilometer

11-15
kilometer

16-20
kilometer

21-30
kilomter

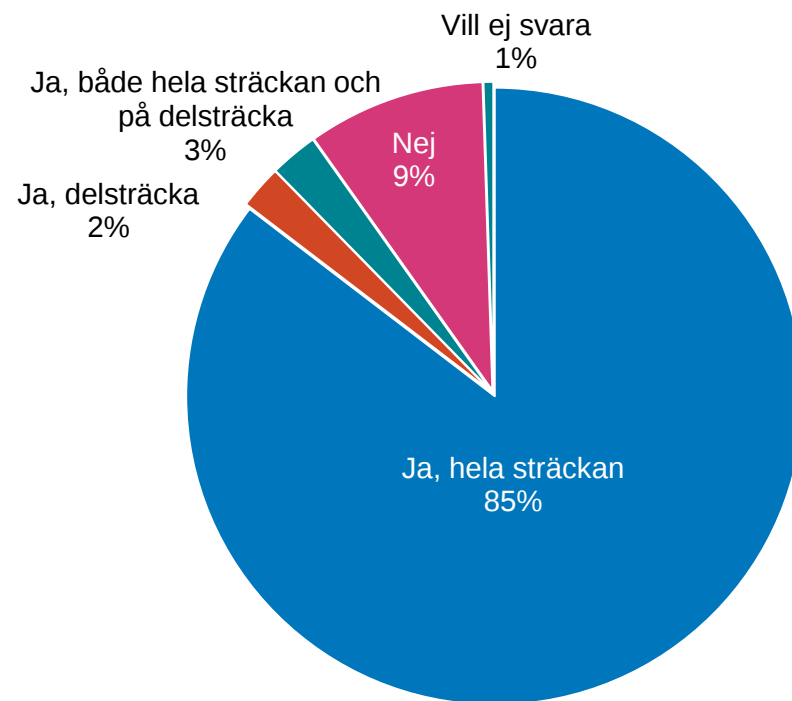
40+
kilometer

(Bas: 2870)

- Drygt 6 av 10 (62 %) har upp till 10 kilometer till sin dagliga sysselsättning.

Användning av elcykel för hela eller delar av pendlingssträckan till daglig sysselsättning

Använder du någon gång elcykel för hela eller delar av din pendlingssträcka till daglig sysselsättning?



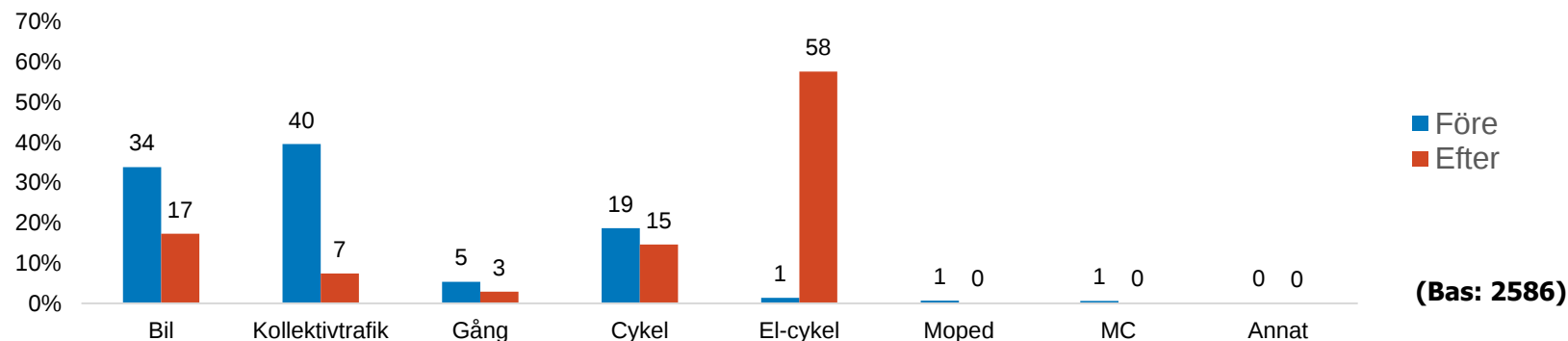
(Bas: 2942)

- Fler än 8 av 10 använder ibland sin elcykel för hela sin pendlingssträcka till daglig sysselsättning.

Andel pendlingsresor med olika färdssätt före och efter inköp av elcykel

Andel pendlingsresor
per vecka (%)

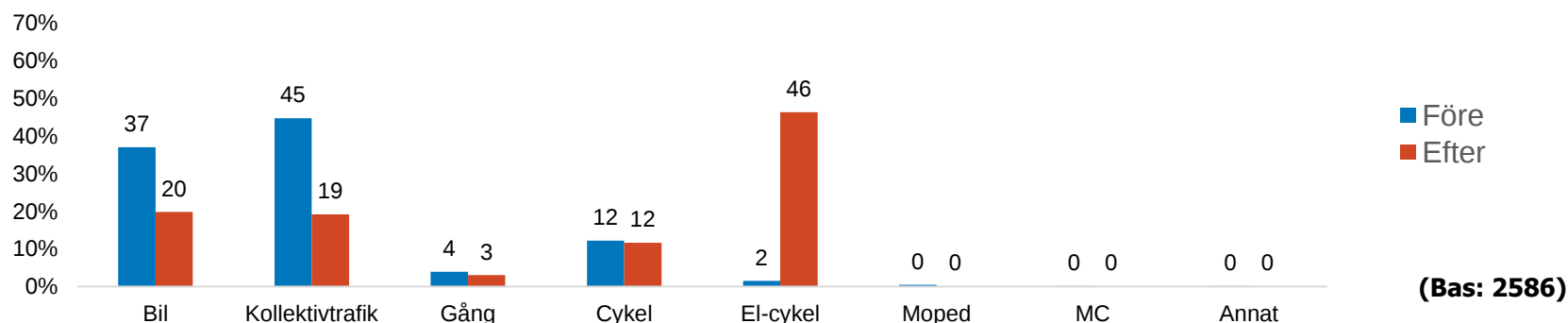
Sommarhalvåret: Under en genomsnittlig vecka, hur ofta (räknat i antal resor) använde du dig av följande färdssätt till din dagliga sysselsättning (arbete/skola/annat) innan och efter inköp av elcykel?



- Efter inköp av elcykel minskade den uppskattade andelen resor med såväl bil som kollektivtrafik till daglig sysselsättning. Detta gäller för både sommar- och vinterhalvåret. Störst var minskningen i andelen kollektivtrafikresor.

Andel pendlingsresor
per vecka (%)

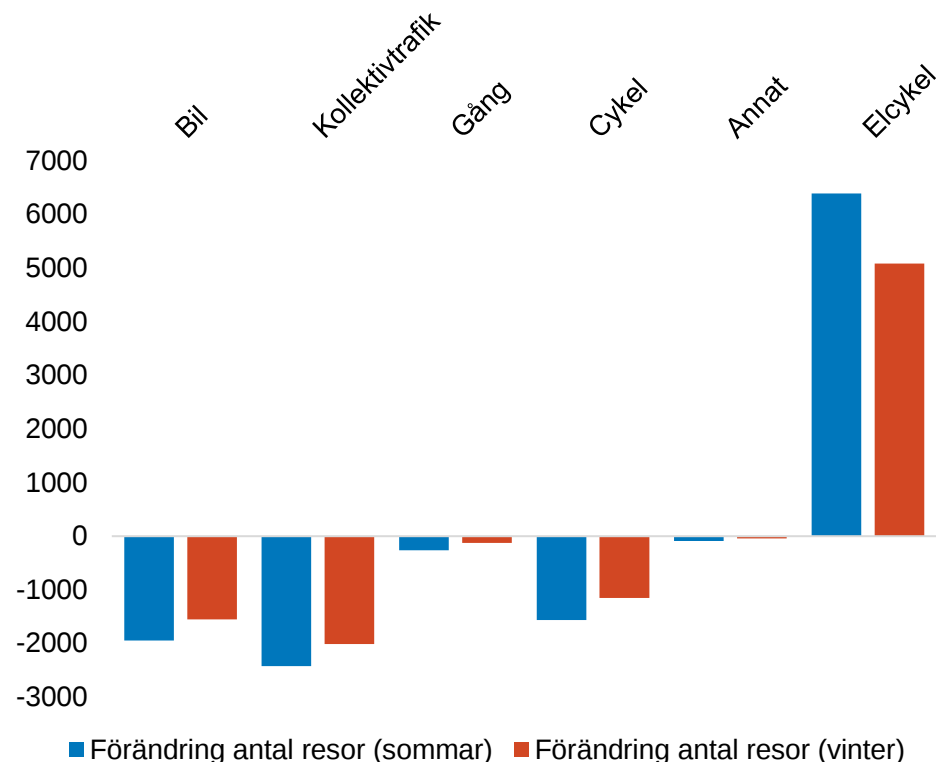
Vinterhalvåret: Under en genomsnittlig vecka, hur ofta (räknat i antal resor) använde du dig av följande färdssätt till din dagliga sysselsättning (arbete/skola/annat) innan och efter inköp av elcykel?



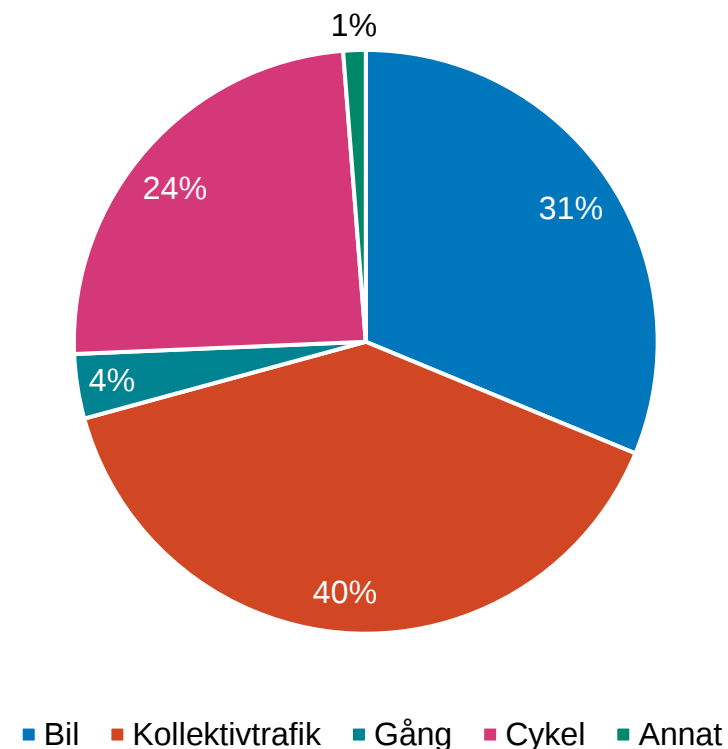
- Minskningen av andelen resor med bil och kollektivtrafik var större under sommarhalvåret än vinterhalvåret.
- Innan inköp av elcykel användes framförallt kollektivtrafik och bil för färd till daglig sysselsättning bland de tillfrågade. Detta gäller både sommar- och vinterhalvåret. Efter inköpet av en elcykel blev istället elcykel det mest frekvent använda färdmedlet till daglig sysselsättning.

Elcykelns påverkan på resor med andra färdssätt

Förändring i antalet resor per färdssätt och vecka, för de som bor i Göteborgsregionen, som använder elcykel hela sträckan till sin sysselsättning



Minskning i antalet resor per färdmedel, av de som bor i Göteborgsregionen, som använder elcykel hela sträckan till sin sysselsättning (sommar och vinter ackumulerat)

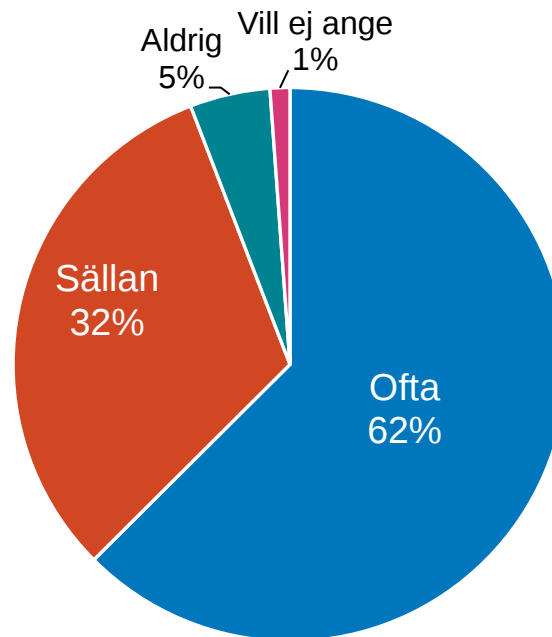


I denna analys har ett speciellt urval av elcyklister använts för att få ett så korrekt resultat som möjligt. Detta urval (1655 stycken) består av de elcyklister som:

- Inte använt sig av elcykel som färdmedel före sina köp av elcykel genom Naturvårdsverkets premie för ett elmotorfordon.
- Använder elcykeln för resor till sina dagliga sysselsättningar (minst en resa per vecka) efter köpet av sina elcyklar

Användning av elcykel för resor utöver pendling till daglig sysselsättning

Använder du elcykel för resor utöver pendling till daglig sysselsättning?



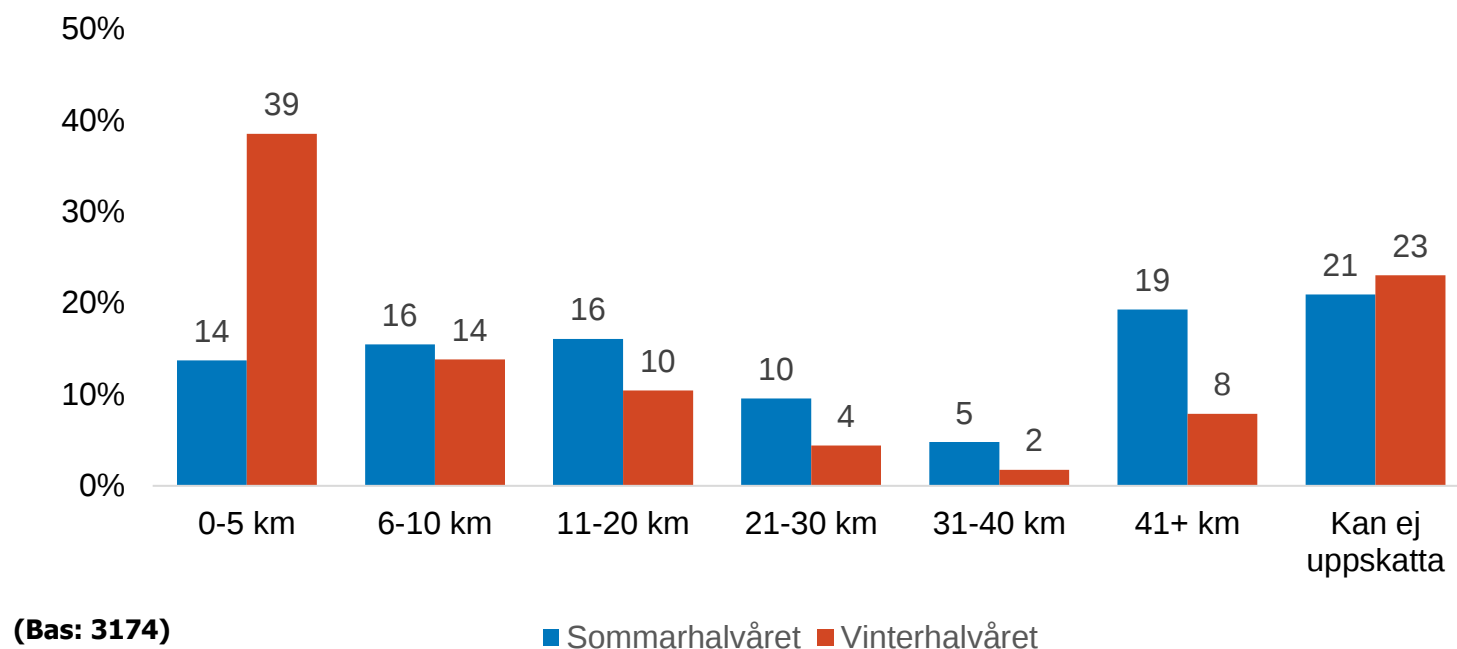
(Bas: 3371)

- Mer än 6 av 10 (62 %) använder ofta elcykel för resor utöver pendling till daglig sysselsättning

Resor med elcykel utöver pendling till daglig sysselsättning

Andel
respondenter (%)

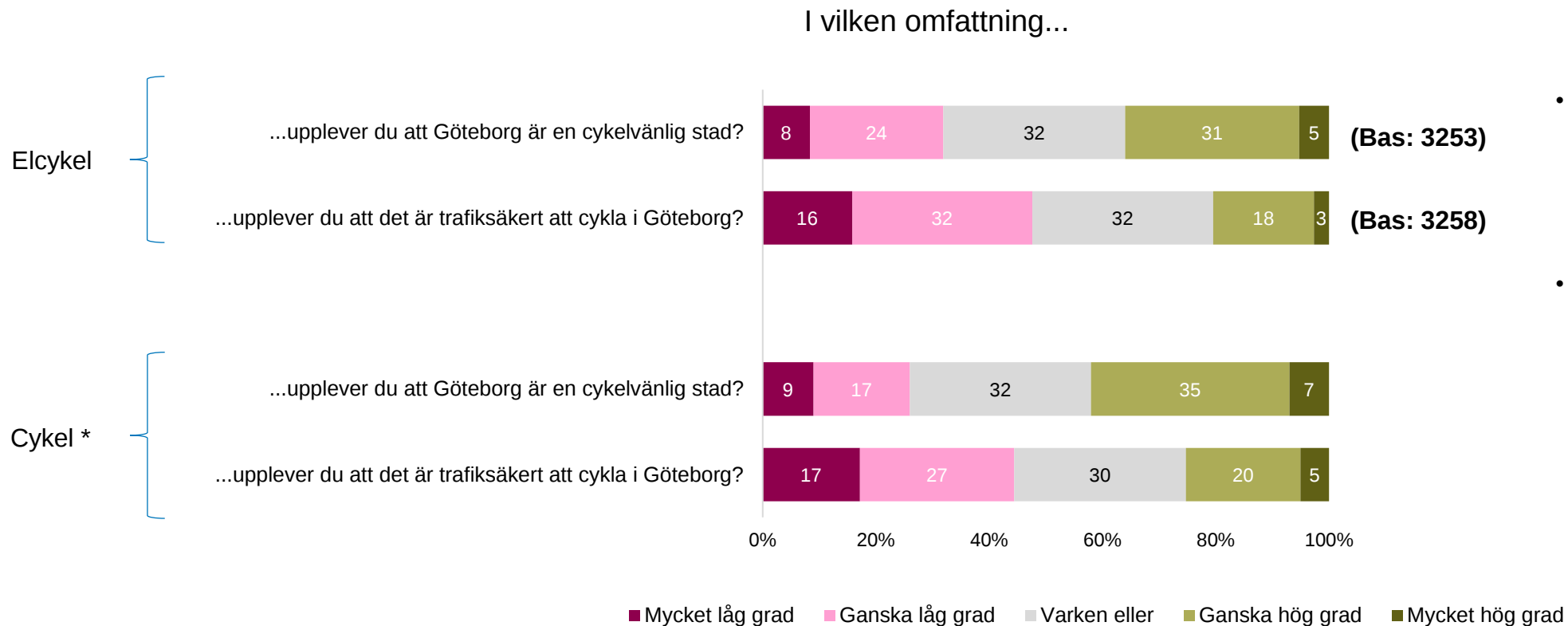
Utöver pendling till daglig sysselsättning, uppskatta hur långt du färdas med elcykel under en genomsnittlig vecka.



Hur lång väg respondenterna färdas med sin elcykel, utöver pendlingen till daglig sysselsättning, beror på årstid:

- Under vinterhalvåret färdas en större andel av respondenterna kortare sträckor. Hela 39 % av de tillfrågade anger att de färdas endast 0-5 km per vecka, utöver pendling till daglig verksamhet. Under sommarhalvåret är motsvarande siffra 14 %.
- Under sommarhalvåret färdas en större andel längre sträckor. 19 % av de tillfrågade respondenterna anger att de färdas över 40 km per vecka, utöver pendling till daglig verksamhet. Under vinterhalvåret är motsvarande siffra 8 %.

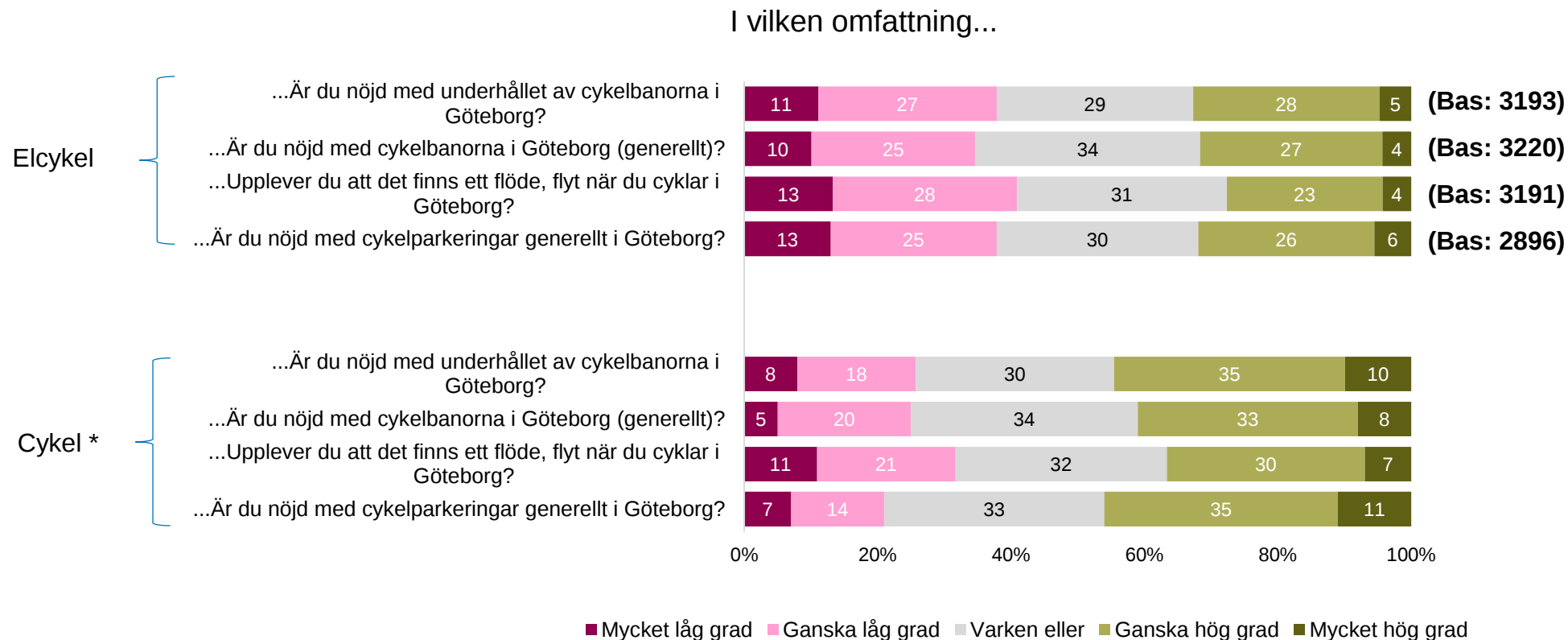
Cykelvänlig stad och trafiksäkerhet



- Lite mer än en tredjedel av elcyklisterna upplever Göteborg som en cykelvänlig stad medan 4 av 10 cyklister tycker det.
- Cyklisterna upplever Göteborg något mer trafiksäkert att cykla i jämfört med elcyklisterna. Enbart en femtedel av elcyklisterna tycker att det är trafiksäkert.

* Göteborg Stads Cykelundersökning 2018

Attityder till cykelinfrastrukturen



- En större andel av elcyklisterna jämfört med cyklisterna anger att de inte är nöjda med underhållet av cykelbanorna, cykelbanorna generellt, flödet när de cyklar och cykelparkeringarna.

* Göteborg Stads Cykelundersökning 2018

Är det något särskilt du tycker fungerar bra eller dåligt med infrastrukturen för elcykel (där du cyklar/vill cykla) i Göteborg?

Exempel på kommentarer*:

“Älvsborgsbron och dess påfarter är otrygga. Alltför smala cykelbanor och skarpa kurvor. Även raksträckan längs med Hisingsleden skulle behöva ett plank eller liknande. Otäckt med stenskott från lastbilar på en meters avstånd...”

“Väldigt bökigt att cykla förbi Centralen/Nordstan om man jobbar på Holmen eller ska till Hisingen. Cykelbanan borde gå på annat sätt.”

“Tycker det är bra att man satsat på cykelvägar i stan.”

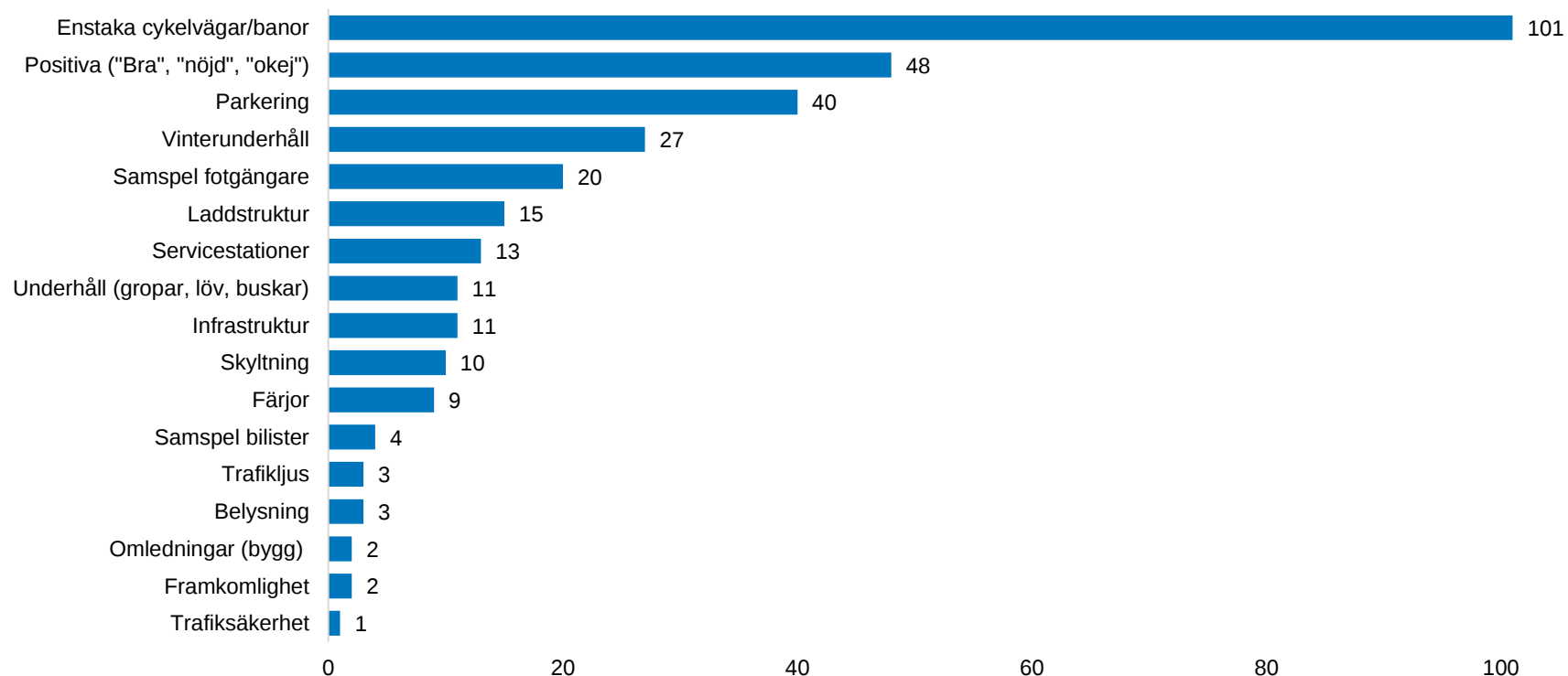
“Svårt att cykla med flyt, så mycket bilvägar som måste korsas. Ibland svårt att hitta cykelställ där cykeln kan låsas fast i ramen.”

“Vissa cykelbanor behöver uppdateras i bredd och att gående/cyklister skiljs åt med cykel-/gångbanor.”

“Vi behöver mer parkering för cyklar. Elcyklar är ganska dyra och man vill låsa cykeln när man parkerar. För många elsparkcyklar som lämnas mitt i cykelvägar och som kör i fel riktning på cykelvägar.”

Är det något särskilt du tycker fungerar bra eller dåligt med infrastrukturen för elcykel (där du cyklar/vill cykla) i Göteborg?

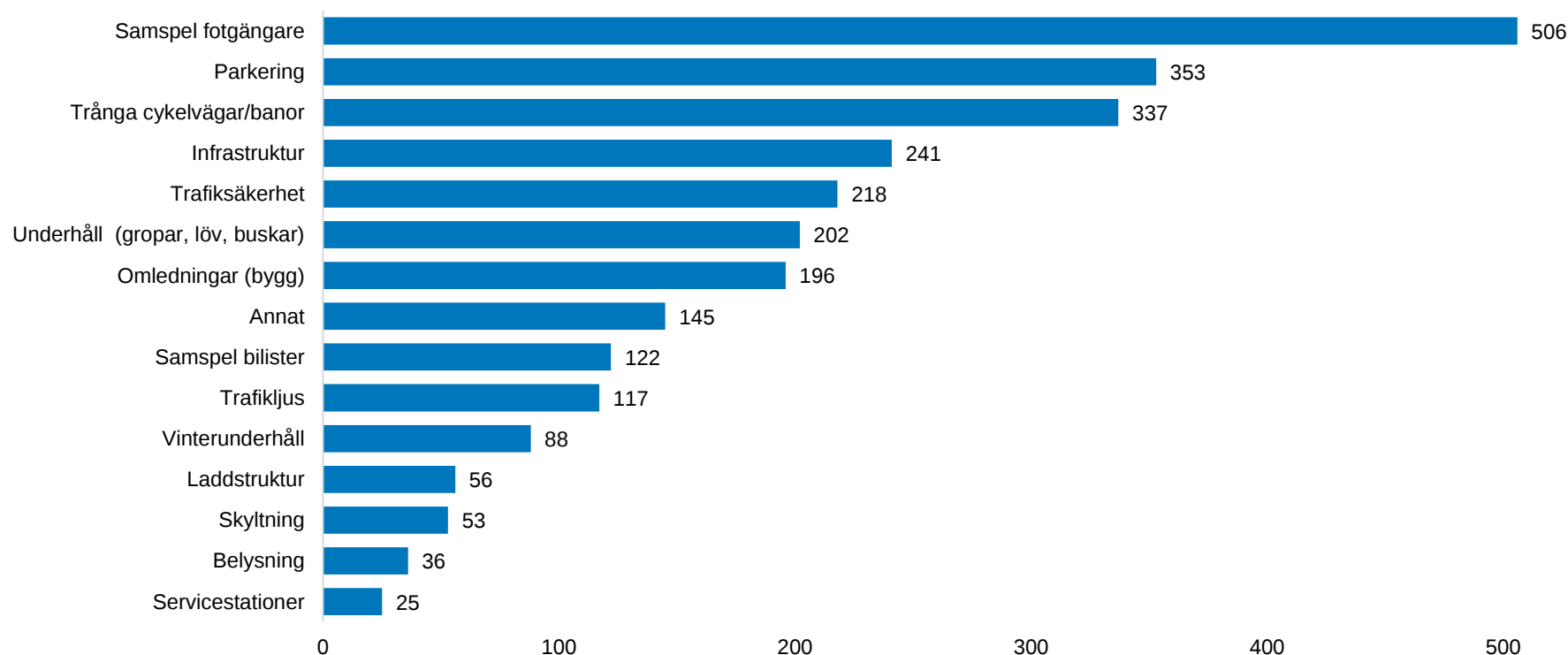
Positiva kommentarer gällande trafiksituationen (230 st)



- Enstaka cykelstråk som elcyklisterna gillar är tex Säröleden, Delsjövägen och Dag Hammarskjöldsleden.

Är det något särskilt du tycker fungerar bra eller dåligt med infrastrukturen för elcykel (där du cyklar/vill cykla) i Göteborg?

Negativa kommentarer gällande trafiksituationen (1650 st)



- Antalet negativa kommentarer är betydligt fler än de positiva.
- Majoriteten berör framkomligheten i staden (samspelet med fotgängare, trånga cykelvägar/banor, lång väntan vid trafikljus och samspelet med bilister).

Vad skulle få dig att använda din elcykel mer?

Exempel på kommentarer*:

“Att jag visste jag kunde ta mig längre och säkert även om batteriet tog slut. Det är alldeles för krångligt att alltid släpa på laddaren.”

“Bättre o säkrare vägar för cyklisterna. Informationskampanj där det framgår vem som har förkörsrätt osv. Ansvarsbiten o vikten av att ha rätt utrustning på sin cykel, lampor etc.”

“Bättre infrastruktur med cykelhuvudleden med enbart cyklar och inte kombinerat med bil eller gående. Prioritera cyklar över bil. Låt bilarna få det jobbigt och cyklarna enkelt.”

“Välunderhållna (även vinter) banor, avskilda från annan trafik, utan ständiga omändringar, tydliga skyltar och markeringar, med strategiskt utplacerade laddningsmöjligheter.”

Sammanfattning & slutsatser

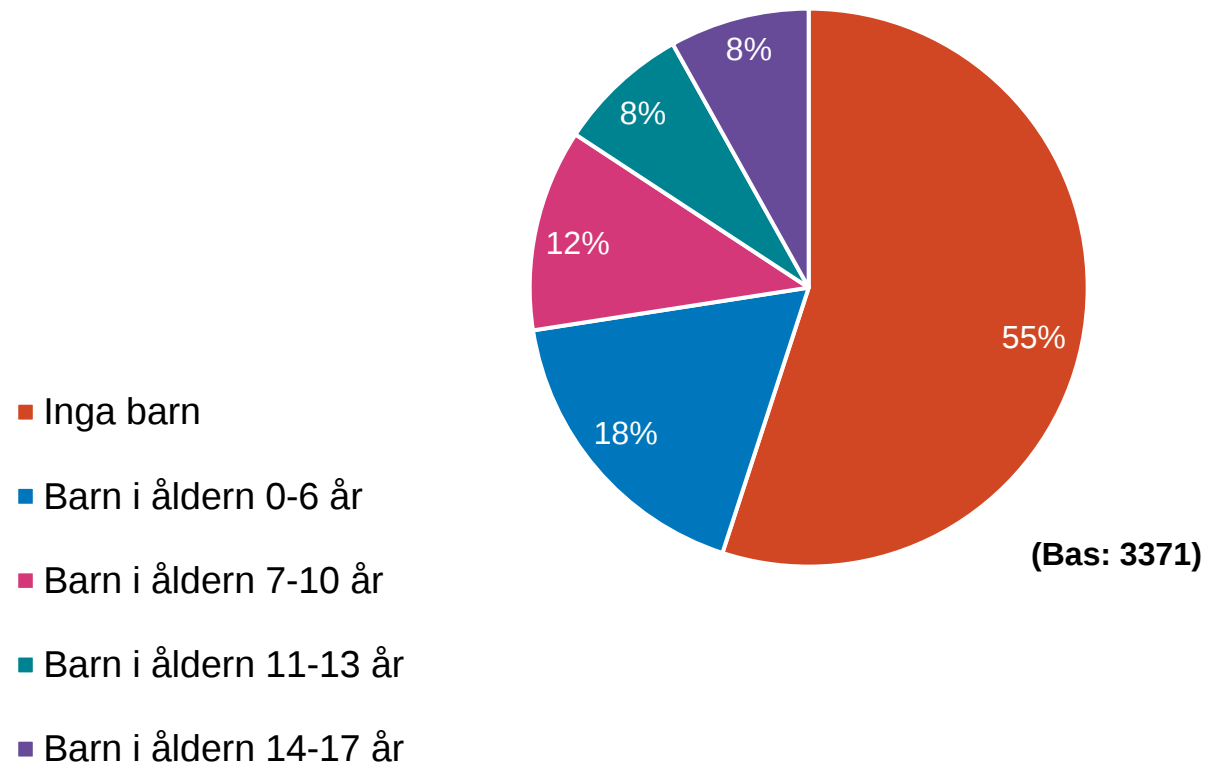
Sammanfattning & slutsatser

- De tre främsta anledningarna till inköp av elcykel är större möjlighet att nå olika platser, motion/hälsa och minskad ansträngning/ökad bekvämlighet.
- Mer än hälften (53 %) av de tillfrågade som bor i någon av kranskommunerna till Göteborg använder sin elcykel för färd till/från eller inom Göteborg mellan 2-7 dagar i veckan.
- Mer än 8 av 10 (84%) som äger en elcykel har ingen extra lastmöjlighet på den. Enbart 16 procent har antingen kärra/vagn eller en kombinerad låd-/last-elcykel.
- Drygt 9 av 10 anger att elcykeln används minst en gång i veckan av någon i hushållet under sommarhalvåret. Under vintern är det endast hälften som angav att den används minst en gång i veckan.
- Drygt 6 av 10 har upp till 10 kilometer till sin dagliga sysselsättning och fler än 8 av 10 använder sin elcykel för hela sin pendlingssträcka till daglig sysselsättning.
- Innan inköpet av elcykel var de främsta färdmedlen kollektivtrafik och bil under sommarhalvåret. Efter inköp av elcykel blev det färdmedlet istället det främsta. Under vinterhalvåret innan inköp av elcykel var kollektivtrafik och bil de främsta färdmedlen. Efter inköp av elcykel blev det istället det också det främsta, precis som för sommarhalvåret.
- Mer än 6 av 10 (62 %) använder ofta elcykel för resor utöver pendlingen till daglig sysselsättning. Utöver elcyklisternas pendling till daglig sysselsättning så cyklar drygt en tredjedel av dessa mellan 0-5 kilometer till övriga aktiviteter under vinterhalvåret.
- Lite mer än en tredjedel upplever Göteborg som en elcykelvänlig stad, medan drygt fyra av tio upplever Göteborg som en cykelvänlig stad. Cyklisterna upplever Göteborg något mer trafiksäkert att cykla i jämfört med elcyklisterna. Enbart en femtedel av elcyklisterna tycker att det är trafiksäkert.
- Elcyklisterna jämfört med cyklisterna är mindre nöjda med cykelbanorna, underhållet av cykelbanorna, flödet och cykelparkeringarna i Göteborg.

Bakgrundsuppgifter

Bakgrundsuppgifter

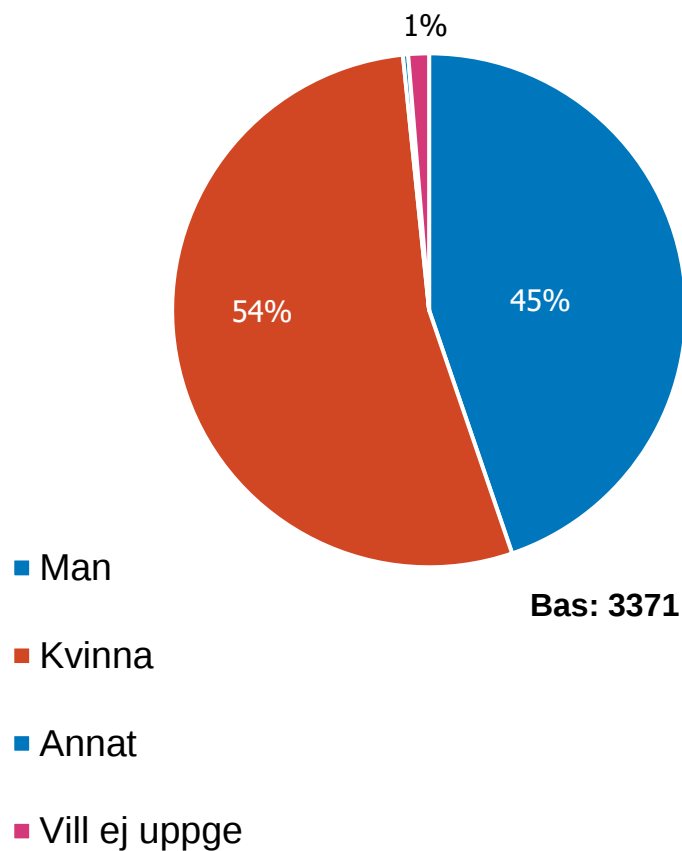
Barn i hushållet (0-17 år)



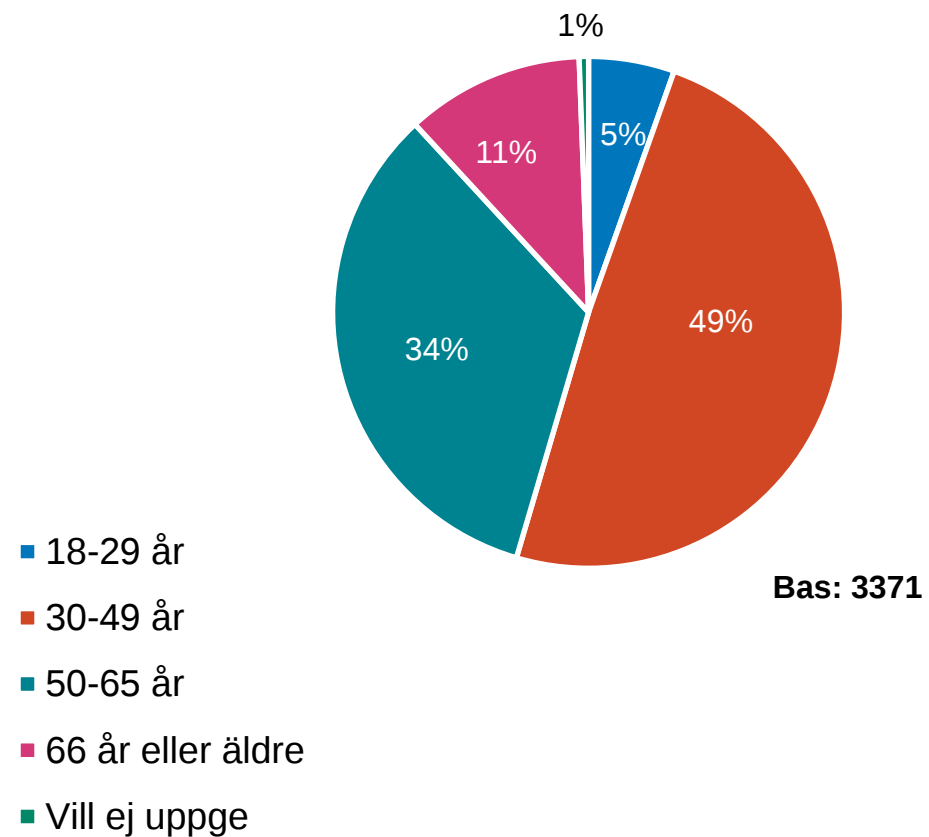
OBS: Antal barn baseras på de som har barn under 18 år. Därmed kan de som svarat "Inga barn" ha barn boendes hemma. Hushåll med barn i viss ålder kan även innehålla barn i äldre åldrar.

Bakgrundsuppgifter (forts.)

Kön

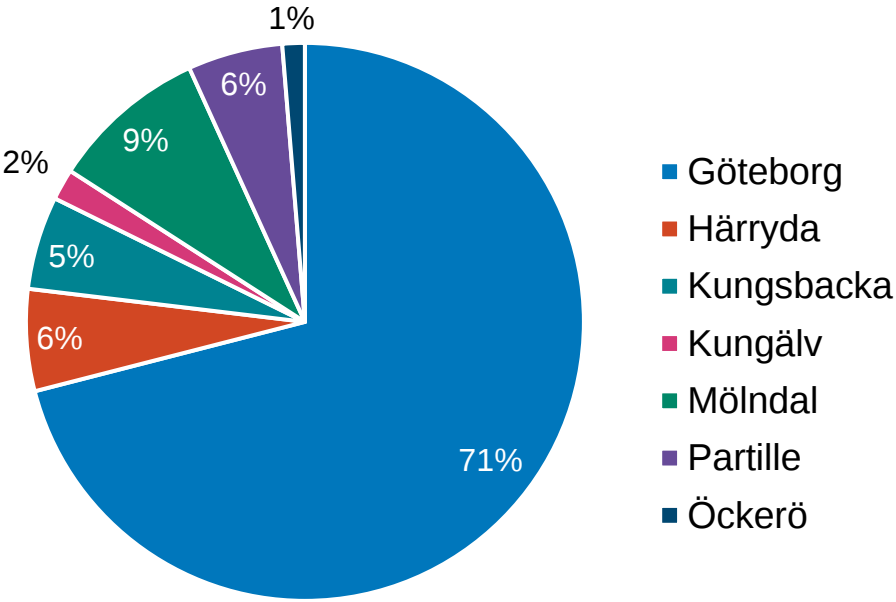


Ålder



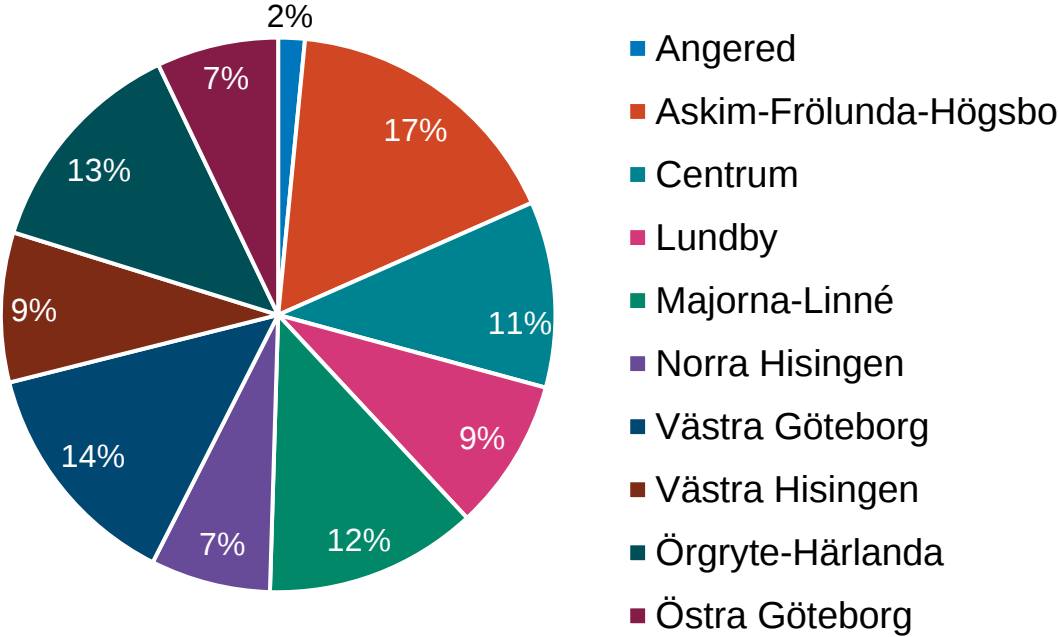
Bakgrundsuppgifter (forts.)

Kommun



Bas: 3723

Stadsdel i Göteborg



Bas: 2645

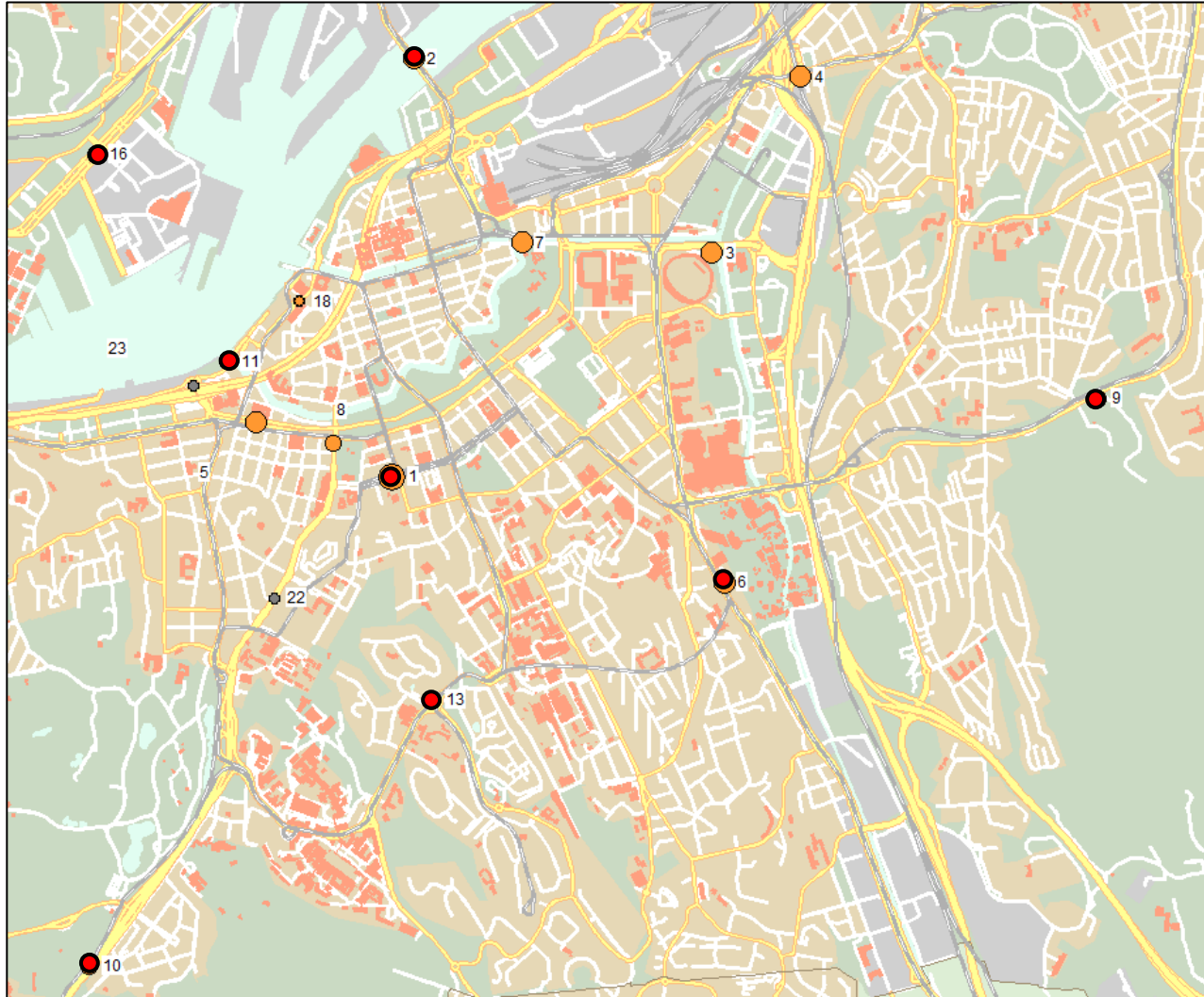
Observationsstudie

Elcykelundersökning 2019

Observationsstudie – Genomförande

- Studien gick ut på att observera och notera antal cyklister respektive elcyklister på 10 utvalda platser i Göteborg. (Se nästa sida.)
- Innan observationen inleddes fick samtliga intervjuare en noggrann genomgång av studien och kartor som pekade ut observationsplatserna.
- Observationerna genomfördes vid ett tillfälle per plats under v.38 och v.39 på vardagar mellan kl. 07.00 och 09.00.
- Då det fanns tveksamhet om det rörde sig om en cyklist eller elcyklist noterades observationen som "oklar".
- Notering av antal cyklister respektive elcyklister rapporterades in av fältpersonalen till projektledaren för undersökningen direkt efter varje observationstillfälle.

Observationsstudie – Observationsplatser*



1: Vasagatan

2*: Götaälvbron (endast cykelbanan in mot centrum)

6: Södra vägen

9: Delsjövägen

10: Dag Hammarsköldsv

11: Hamnstråket

13: Guldhedsvägen

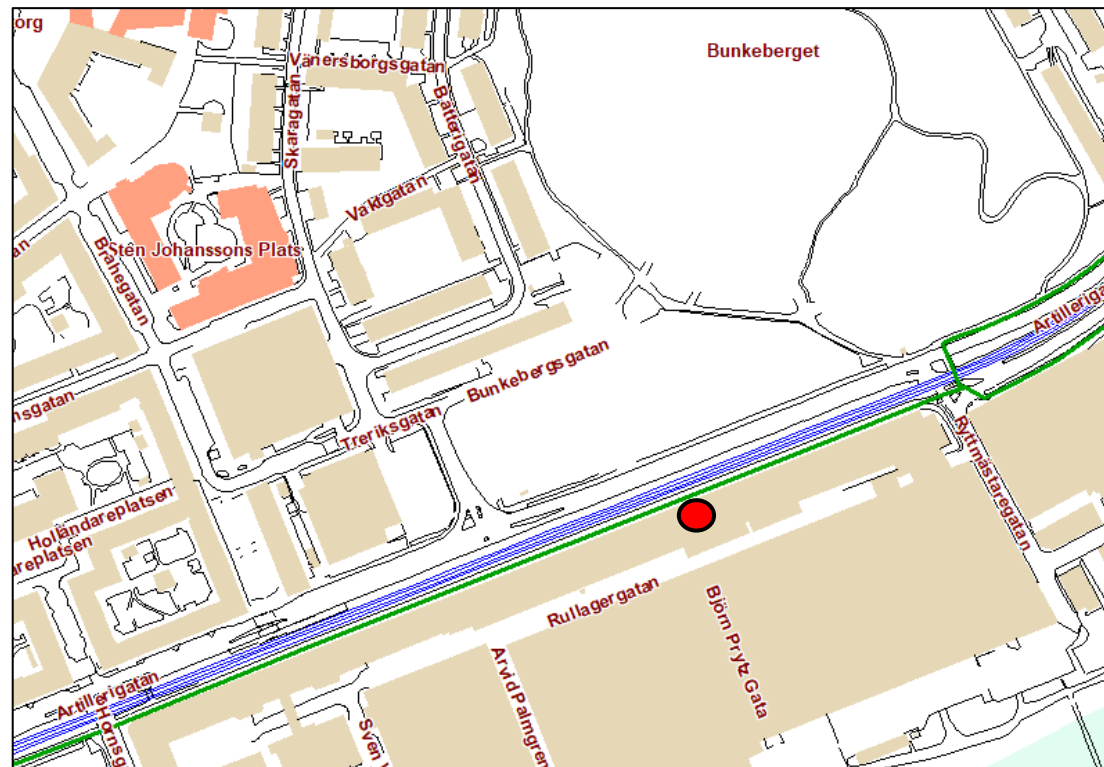
16*: Lindholmsallén (endast den dubbelriktade
cykelbanan närmast Älven)

* Observationsplatserna
är markerat i rött på
kartan.

Observationsstudie – Observationsplatser (forts.)

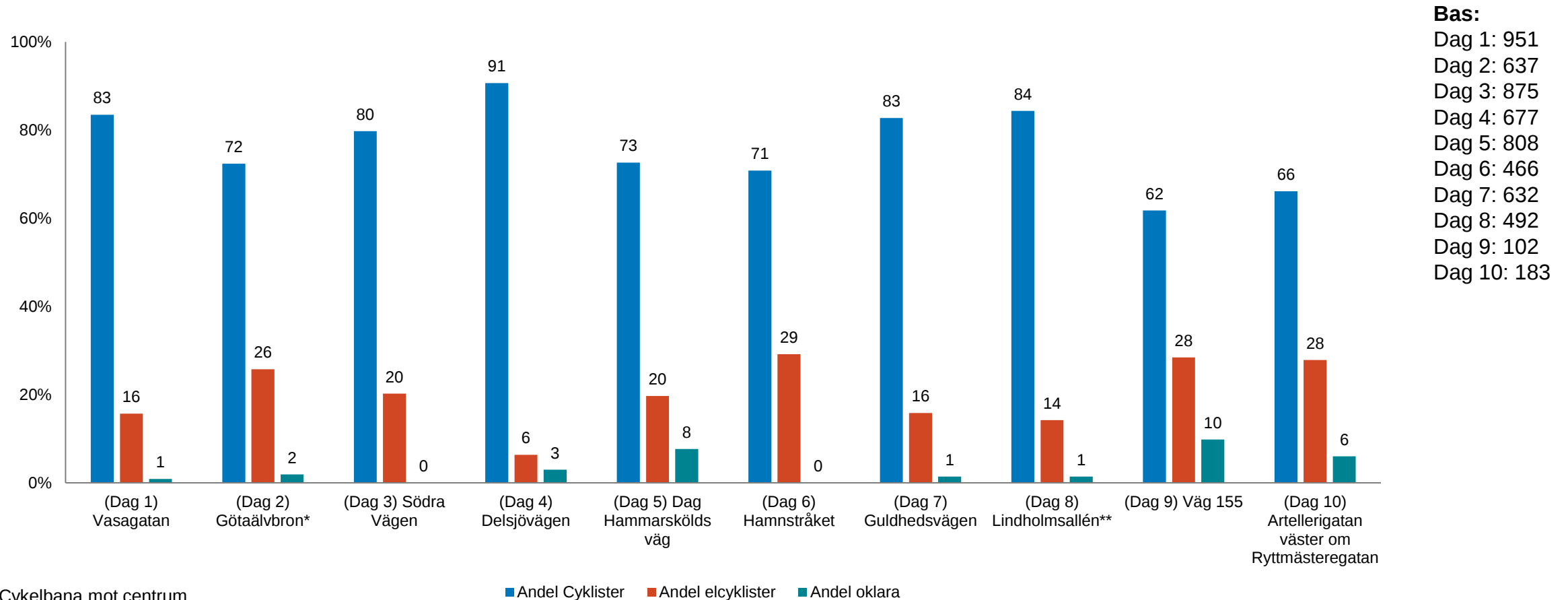


Väg 155



Artillerigatan väster om Ryttmästaregatan

Observationsstudie – Resultat



*Cykelbana mot centrum

**Den dubbelriktade cykelbanan närmast älven

Observationsstudie – Resultat (forts.)

Observation	Antal cyklister	Antal elcyklister	Oklara	Andel Cyklister	Andel elcyklister	Andel oklara	Totalt antal cyklister
(Dag 1) Vasagatan	794	149	8	83,5	15,7	0,8	951
(Dag 2) Götaälvbron *	461	164	12	72,4	25,7	1,9	637
(Dag 3) Södra Vägen	698	177	0	79,8	20,2	0,0	875
(Dag 4) Delsjövägen	614	43	20	90,7	6,4	3,0	677
(Dag 5) Dag Hammarskölds väg	587	159	62	72,6	19,7	7,7	808
(Dag 6) Hamnstråket	330	136	0	70,8	29,2	0,0	466
(Dag 7) Guldhedsvägen	523	100	9	82,8	15,8	1,4	632
(Dag 8) Lindholmsallén **	415	70	7	84,3	14,2	1,4	492
(Dag 9) Väg 155	63	29	10	61,8	28,4	9,8	102
(Dag 10) Artellerigatan väster om Ryttmästeregatan	121	51	11	66,1	27,9	6,0	183
Totalt	4606	1078	111	79,5	18,6	1,9	5795

*Cykelbana mot centrum

**Den dubbelriktade cykelbanan närmast älven

Kontakt

Malin Månsson,
Cykelstrateg
Göteborgs Stad Trafikkontoret
malin.mansson@trafikkontoret.goteborg.se,
Telefon: 031-368 26 07

Annika Nilsson
Analytiker
Göteborgs Stad Trafikkontoret
annika.nilsson@trafikkontoret.goteborg.se
Telefon: 031-368 23 75

Elmopedundersökning 2019

Origo Group AB

Innehållsförteckning

- Bakgrund & syfte
- Genomförande
- Resultat
- Sammanfattning & slutsatser
- Bakgrundsuppgifter

Bakgrund & syfte

Bakgrund & syfte

- I takt med att mängden elmopedister blir allt fler ökar behovet av att planera trafiksystemet utifrån deras behov. Med anledning av detta initierade Trafikkontoret en studie för att kartlägga hur elmopedisternas behov skiljer sig från övriga mopedister och cyklisters behov i Göteborg.
- Studien skedde med en webbenkät till de som utnyttjat Naturvårdsverkets premie för ett elmotorfordon i form av en elmoped.
- Resultatet från studien kommer att användas för planering och utveckling av infrastrukturen och redovisas till Trafiknämnden runt årsskiftet 2019-2020.

Genomförande

Genomförande – Urval

- Urvalet till undersökningen erhöles av Trafikkontoret Göteborgs Stad. Det bestod av totalt ca 588 personer boende i Göteborg, Kungälv, Partille, Härryda, Mölndal, Öckerö och Kungsbacka som utnyttjat Naturvårdsverkets elmotorfordonspremie för en elmoped. I Göteborgs Stad var det 367 som utnyttjat premien för en elmoped.
- Målgruppen för undersökningen var personer i åldern 18 eller äldre, mantalsskrivna i Göteborg eller någon av kranskommunerna (Kungälv, Partille, Härryda, Mölndal, Öckerö eller Kungsbacka).
- För att svara på frågor om elmoped krävdes att de använde en elmoped minst 1-3 dagar per månad för färd till/från eller inom Göteborg.*

* I undersökningen antogs att personer i urvalet som var mantalsskrivna i Göteborgs Stad ingick i den sökta målgruppen. De behövde således inte svara på hur ofta de använde sin elmoped för färd till/från eller inom Göteborg.

Genomförande – Frågeformulär

- Frågorna till webbenkäten togs fram av Trafikkontoret i samråd med Origo Group.
- Formuläret bestod av allmänna frågor om resvanor, nyckeltalsfrågor och bakgrundsfrågor.
- Antalet frågor varierade beroende på hur respondenten svarade, dvs. alla frågor ställdes inte till alla respondenter.
- För samtliga frågor fanns det möjlighet att komma vidare i enkäten genom att ange t.ex. "Vet ej", "Kan ej uppskatta", "Vill ej ange" eller "Vill ej svara". På så sätt var respondenten inte tvingad att ange ett svar.
- Enkäten innehöll ett mindre antal frågor där respondenten kunde svara med öppna alternativ. Bland annat fick respondenter möjlighet att ange avstånd till daglig sysselsättning i kilometer och vad som skulle kunna få respondenten att använda sin elmoped mer.
- Enkäten tog uppskattningsvis ca 5 - 10 minuter att besvara.

Genomförande – Datainsamling

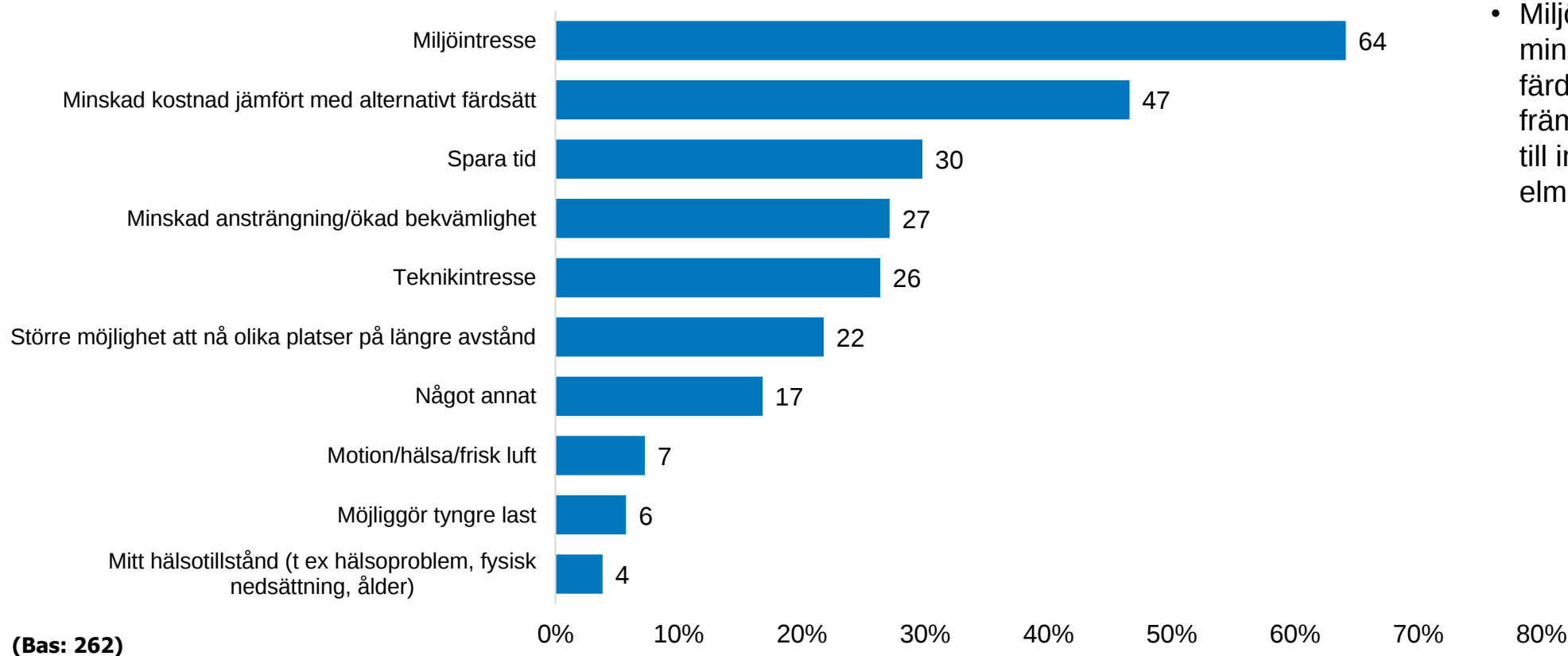
- Data samlades in under oktober 2019 (v.40-v.43).
- Efter ordinarie mejlutskick skickades upp till tre påminnelser till de som inte hade svarat inom en viss tid.
- När datainsamlingen avslutats hade 262 svarat på elmopedenkäten. Detta motsvarar en svarsfrekvens på 45 %.*

* Detta inkluderar de som inte ingick i målgruppen och endast fick svara på två frågor. Antal som ingick i målgruppen och fick svara på enkäten var 232 (svarsfrekvens 39 %).

Resultat

Motivationsfaktorer för inköp av ny elmoped

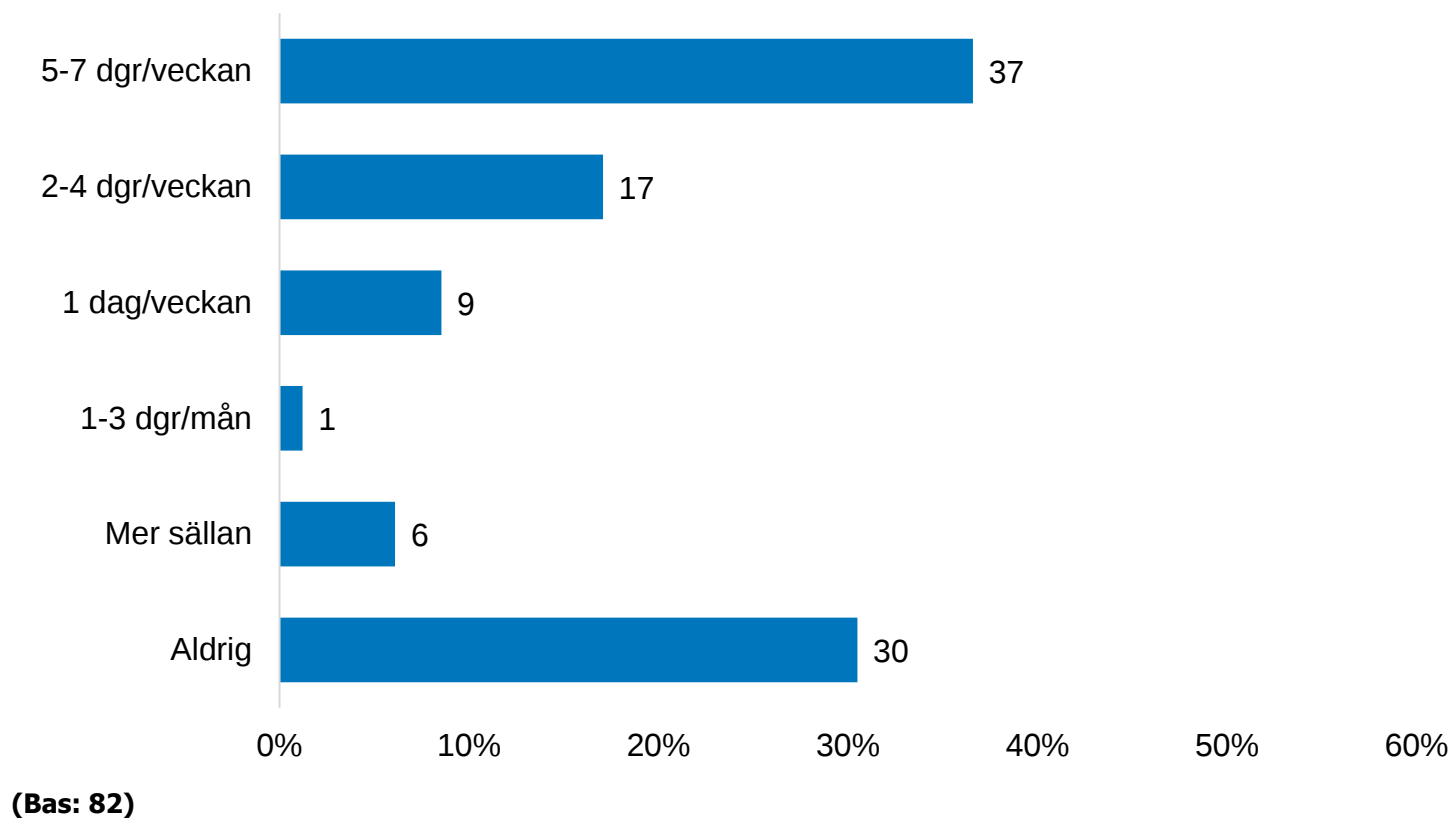
Vad var det som motiverade dig till inköp av en ny elmoped?
(Flera svarsalternativ möjliga)



- Miljöintresse och minskade färdkostnader var främsta anledningarna till inköpet av en ny elmoped.

Frekvens av användning av elmoped för färd till/från och inom Göteborg

Hur ofta kör du din elmoped till/från eller inom Göteborg?*

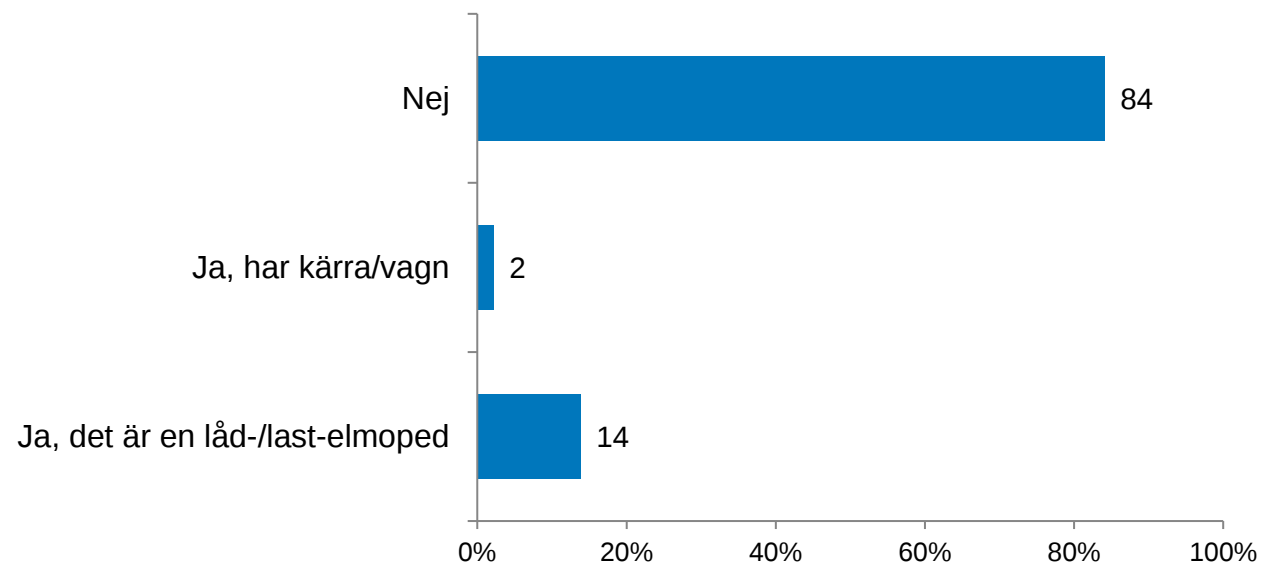


- Över hälften av de tillfrågade kör sin elmoped till/från eller inom Göteborg 2-7 dagar i veckan.
- Nästan en tredjedel (30 %) kör aldrig elmoped till/från eller inom Göteborg.
- 36 % ingick inte i den sökta målgruppen för undersökningen i och med att de endast mer sällan eller aldrig kör sin elmoped till/från eller inom Göteborg.

* OBS: Frågan ställdes endast till personer boende utanför Göteborgs Stad. Av denna anledning är basen endast 82. Frågan används för att kontrollera om de tilltänkta respondenterna ingick i målgruppen.

Extra lastmöjligheter på elmopeden

Har du extra lastmöjlighet på din elmoped?

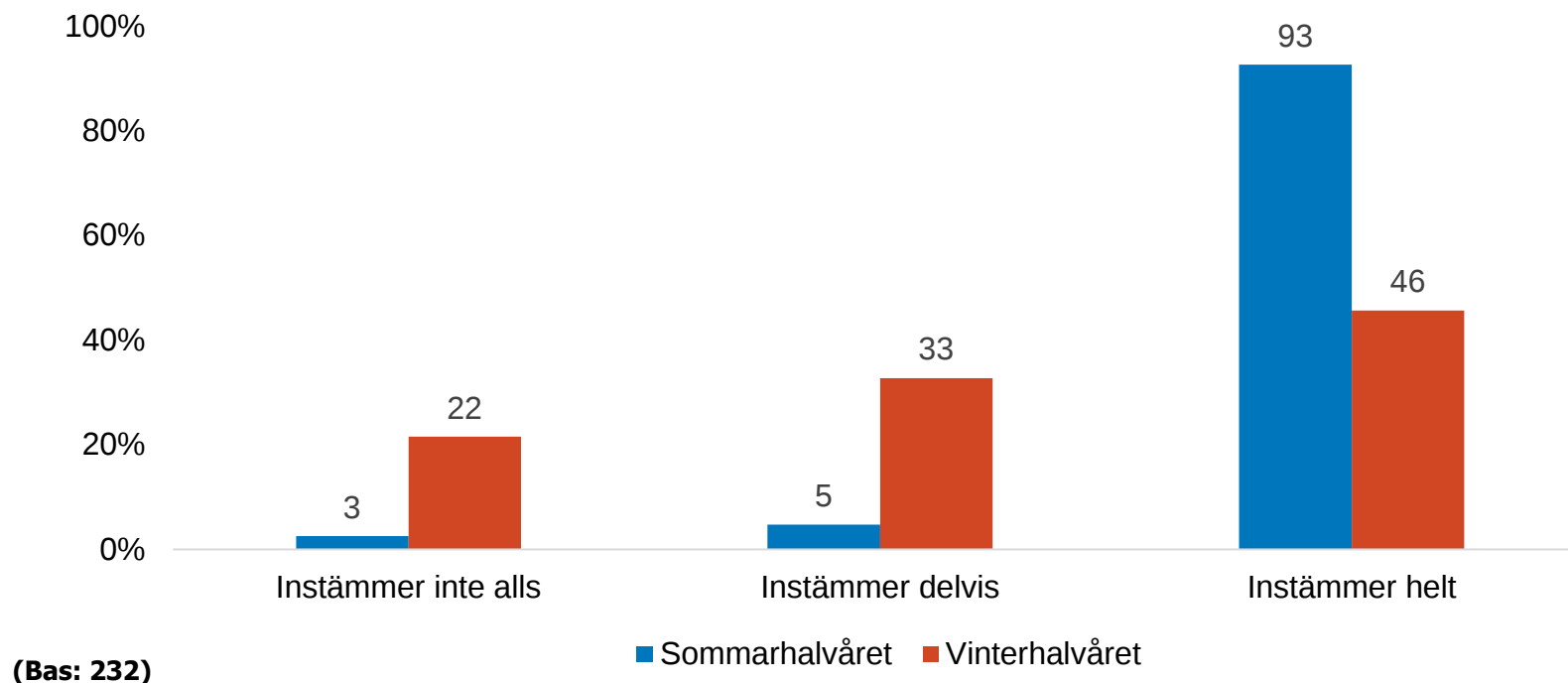


(Bas: 232)

- Fler än 8 av 10 (84 %) har inte extra last möjlighet på sin elmoped.
- Endast 16 % har extra last möjlighet.

Elmopedanvändning under sommar- och vinterhalvåret

Under en genomsnittlig vecka används (denna) elmoped minst en gång i veckan av mig eller någon annan i mitt hushåll.

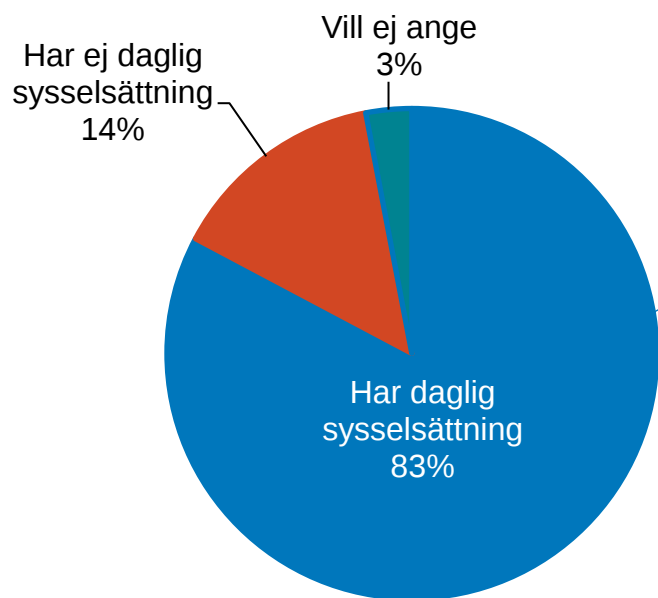


- 9 av 10 använder sin elmoped minst en gång i veckan under sommarhalvåret.
- Under vinterhalvåret instämmer knappt hälften att elmopeden används minst en gång i veckan.

Avstånd till daglig sysselsättning

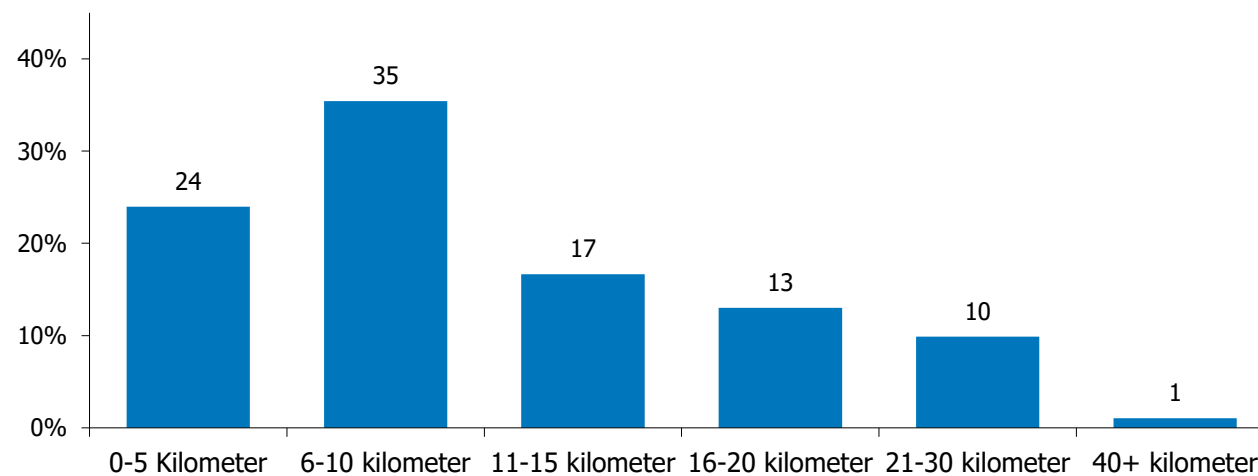
Hur långt avstånd har du till daglig sysselsättning
(arbete/skola/annat) i kilometer?

- Drygt 6 av 10 har (59%)
har upp till 10 kilometer
till daglig sysselsättning



(Bas: 232)

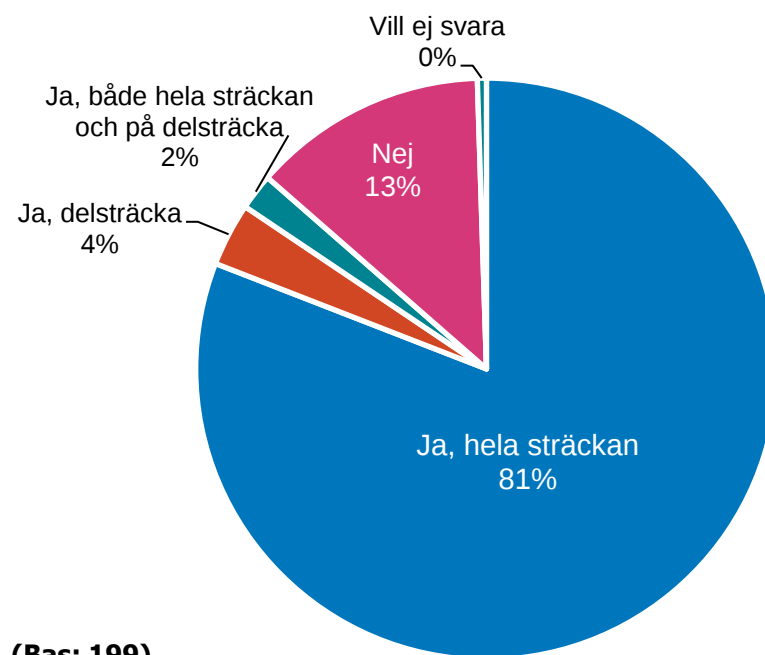
Andel av respondenterna (%)



(Bas: 192)

Användning av elmoped för hela eller delar av pendlingssträckan till daglig sysselsättning

Använder du någon gång elmoped för hela eller delar av din pendlingssträcka till daglig sysselsättning?



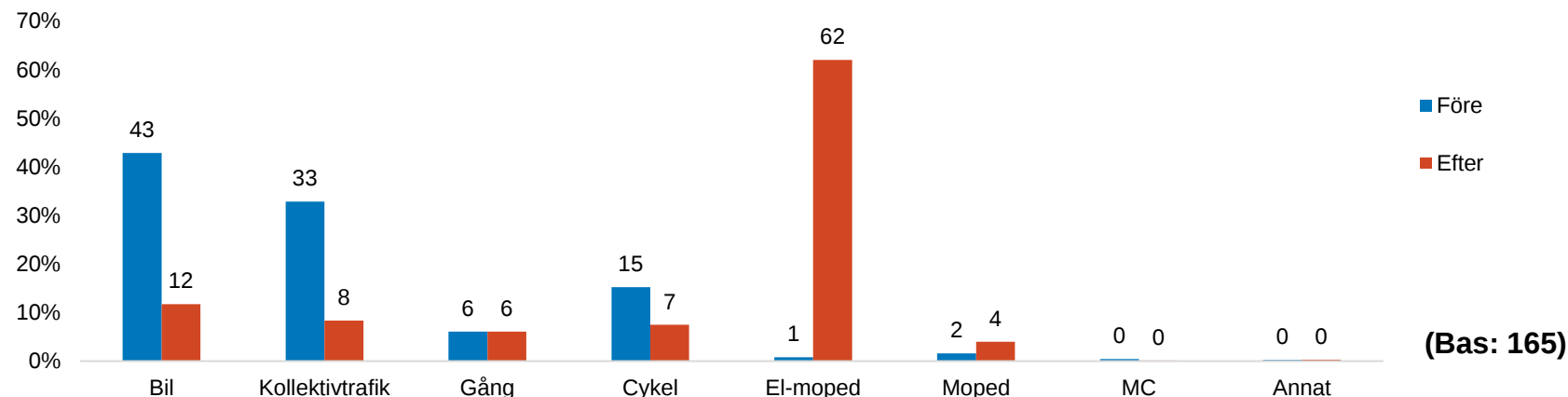
(Bas: 199)

- Drygt 8 av 10 använder ibland sin elmoped för hela sträckan till daglig sysselsättning.

Andel pendlingsresor med olika färdssätt före och efter inköp av elmoped

Andel pendlingsresor
per vecka (%)

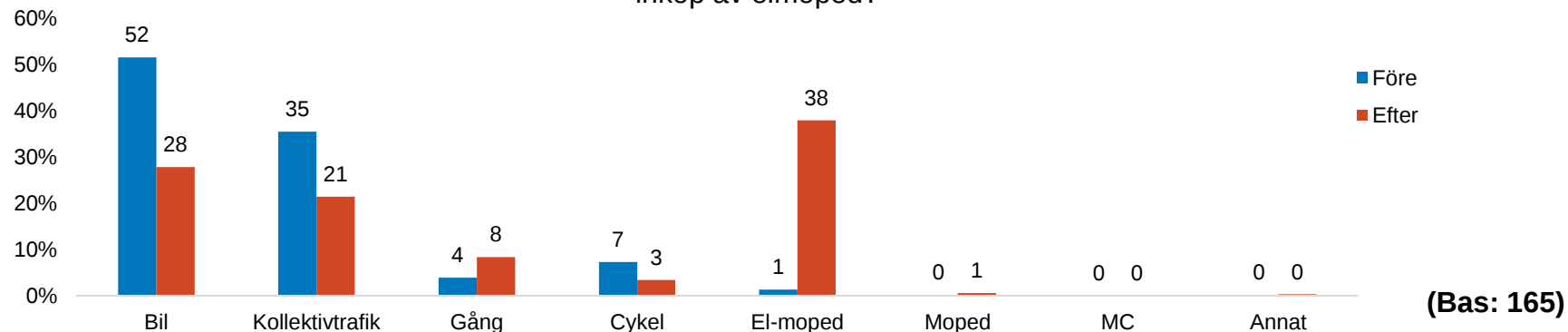
Sommarhalvåret: Under en genomsnittlig vecka, hur ofta (räknat i antal resor) använde du dig av följande färdssätt till din dagliga sysselsättning (arbete/skola/annat) innan och efter inköp av elmoped?



- Efter inköp av en elmoped minskade den uppskattade andelen resor till daglig sysselsättning med bil respektive kollektivtrafik. Detta gäller för både sommar- och vinterhalvåret.
- Minskningen i andelen resor med bil och kollektivtrafik var större under sommarhalvåret än vinterhalvåret.
- Innan inköp av elmoped användes framförallt bil och kollektivtrafik för färd till daglig sysselsättning bland de tillfrågade. Detta gäller både sommar- och vinterhalvåret. Efter inköpet av en elmoped blev istället elmoped det mest frekvent använda färdmedlet till daglig sysselsättning.

Andel pendlingsresor
per vecka (%)

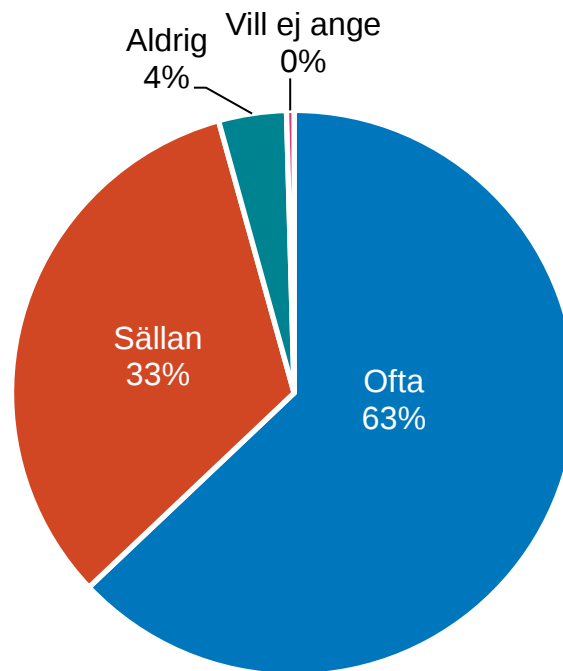
Vinterhalvåret: Under en genomsnittlig vecka, hur ofta (räknat i antal resor) använde du dig av följande färdssätt till din dagliga sysselsättning (arbete/skola/annat) innan och efter inköp av elmoped?



OBS: En resa avser både färd både tur och retur.

Användning av elmoped för resor utöver pendling till daglig sysselsättning

Använder du elmoped för resor utöver pendling till daglig sysselsättning?



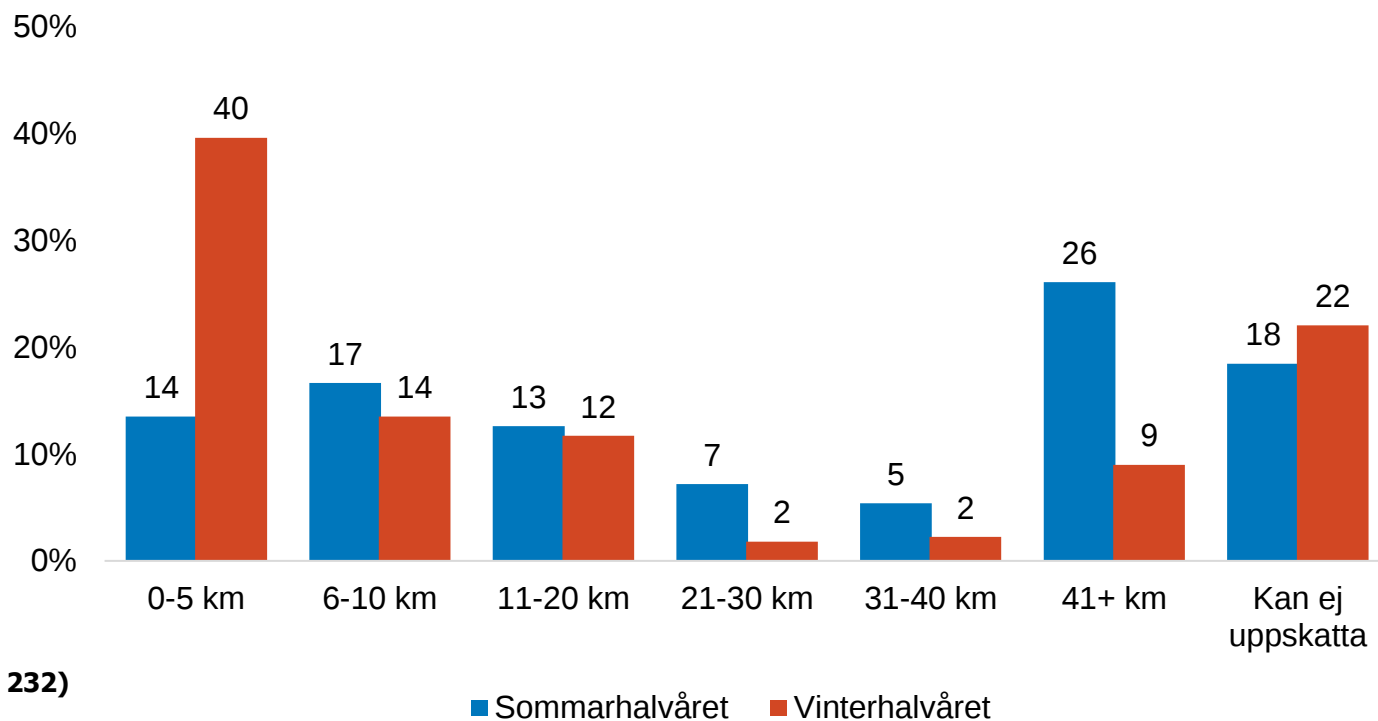
(Bas: 232)

- Mer än 6 av 10 använder ofta elmoped för resor utöver pendling till daglig sysselsättning.

Resor med elmoped utöver pendling till daglig sysselsättning

Utöver pendling till daglig sysselsättning, uppskatta hur långt du färdas med elmoped under en genomsnittlig vecka.

Andel respondenter (%)



Hur långt respondenterna färdas med sin elmoped, utöver pendling till daglig sysselsättning, beror på årstid:

- Under vinterhalvåret färdas en större andel av respondenterna kortare sträckor. Hela 40 % av de tillfrågade anger att de färdas endast 0-5 km per vecka utöver pendling till daglig sysselsättning. Motsvarande siffra för sommarhalvåret är 14 %.
- Under sommarhalvåret färdas en större andel längre sträckor: 26 % av de tillfrågade anger att de färdas över 40 km per vecka, utöver pendling till daglig sysselsättning. Motsvarande siffra under vinterhalvåret är endast 9 %.

Hur tycker du att infrastrukturen för elmoped fungerar (där du åker/vill åka) i Göteborg?

Exempel på kommentarer*:

“Den fungerar inte alltid så bra. Ofta känner man sig tvingad att köra på cykelbanan för att slippa 70-väg. En del rödljus reagerar inte när man kommer på moppe... Annars fungerar det bra!”

“Ganska bra överlag. Älvsborgsbron är ett problem att ta sig över på (el) EU-moped.”

“Eftersom man behöver köra tillsammans med bilarna känns det ibland trångt och farligt på grund av att bilister kör förbi nära och inte visar hänsyn. Därför är infrastrukturen detsamma som för bilförare i Göteborg.”

“Fungerar bra förutom ställen där det är ombyggnationer.”

“Ibland skulle det kännas tryggare att köra på cykelbana (min elmoped har klass 1, reg. skylt Max 45km/h) i låg hastighet än t.ex. köra långsamt på större trafikleder ex från Linnéplatsen till mot Askim. ”

Vad skulle få dig att använda din elmoped mer?

Exempel på kommentarer*:

“Bättre underhåll av lampor över cykelbanor under vinterhalvåret samt att underlaget på cykelbanor sköttes bättre under vinterhalvåret. Skulle gärna se fler ljusreglerade överfarter också.”

“Bättre teknik att hålla batteriet på plus grader på vintern i mopeden utan att behöva lyfta ur batteriet och förvara det inomhus när det är minusgrader ute. Möjlighet att kunna ladda med egna laddaren och då även låsa fast eller låsa in laddaren vid laddning.”

“Sommartid tar jag moppen överallt när jag ska åka själv men eftersom jag inte hittat något lagligt sätt att transportera två barn så måste jag ibland ta bilen. Vintertid hade bättre vinterväghållning ute där jag bor gjort att jag kunde köra mer.”

“En kombination av tre saker: - Mer lastmöjlighet på mopeden - Större räckvidd - Att kunna ta sig vissa sträckor som idag bara är möjligt via motorväg/70-väg som känns för riskabel med en moped.”

Sammanfattning & slutsatser

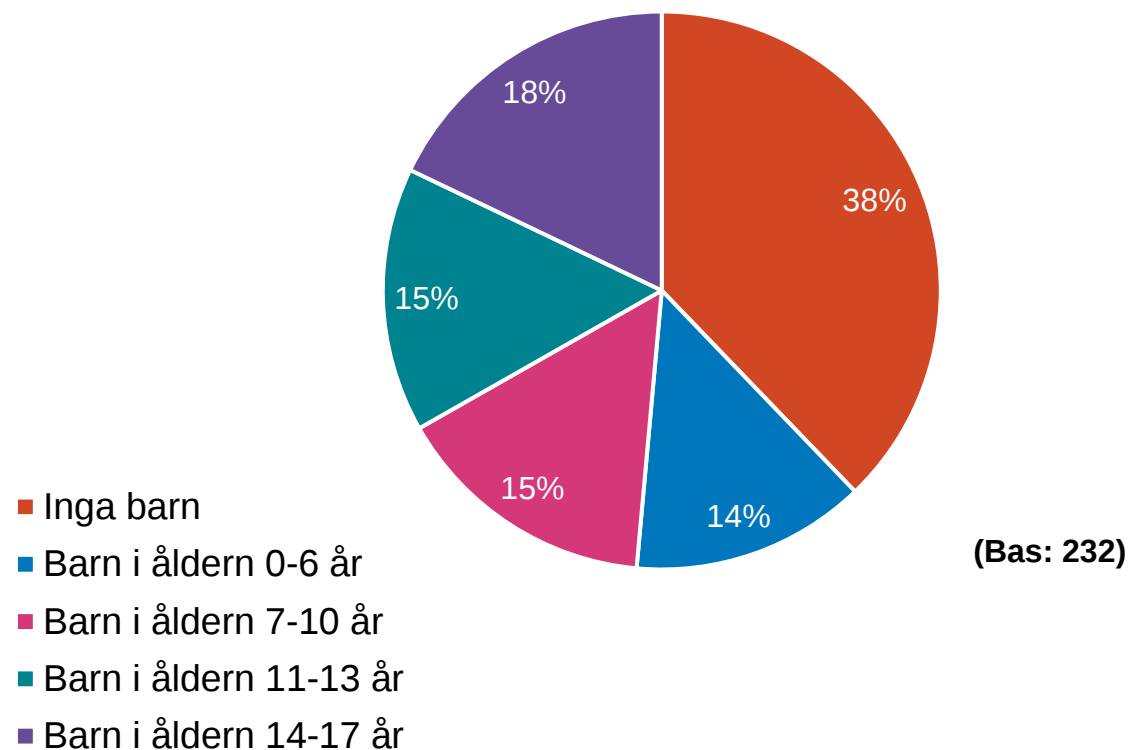
Sammanfattning & slutsatser

- De främsta skälen som motiverade köpet av elmoped var miljöintresse och minskad kostnad jämfört med alternativt färd sätt.
- Mer än hälften (53 %) av de tillfrågade som bor i någon av kranskommunerna till Göteborg använder sin elcykel för färd till/från eller inom Göteborg mellan 2-7 dagar i veckan.
- Nästan en tredjedel (30 %) av de tillfrågade respondenterna som bor i någon av kranskommunerna till Göteborg kör aldrig sin elmoped till/från eller inom Göteborg.
- Fler än 8 av 10 ingen extra lastmöjlighet på sin elmoped. Enbart två procent har en kärva/vagn och 14 procent har en kombinerad låd-/last-elmoped.
- Hela 9 av 10 använder anger att elmopeden används minst en gång i veckan under sommarhalvåret av någon i familjen. Knappt hälften anger att elmopeden används minst en gång i veckan under vinterhalvåret.
- Drygt 6 av 10 har mellan 0-10 kilometer till sin dagliga sysselsättning.
- 8 av 10 använder ibland sin elmoped hela pendlingssträckan till dagliga sysselsättning.
- Under sommarhalvåret, innan inköp av elmoped, användes främst bil följt av kollektivtrafik till daglig sysselsättning. Efter inköp av en elmoped blev istället elmoped det främsta färdmedlet för denna typen av resor. Under vinterhalvåret, innan köpet av elmoped, användes främst bil och kollektivtrafik vid resor till daglig sysselsättning. Efter inköp av elmopeden blev istället elmopeden det vanligaste färd sättet.
- 6 av 10 använder elmopeden för resor utöver pendling till daglig sysselsättning. Hur långt man färdas per vecka, utöver pendling till daglig sysselsättning, beror på årstid. Under vinterhalvåret svarade 40 % av respondenterna att de färdas endast 0-5 km per vecka utöver pendling till daglig sysselsättning. Motsvarande siffra för sommarhalvåret är endast 14 %.

Bakgrundsuppgifter

Bakgrundsuppgifter

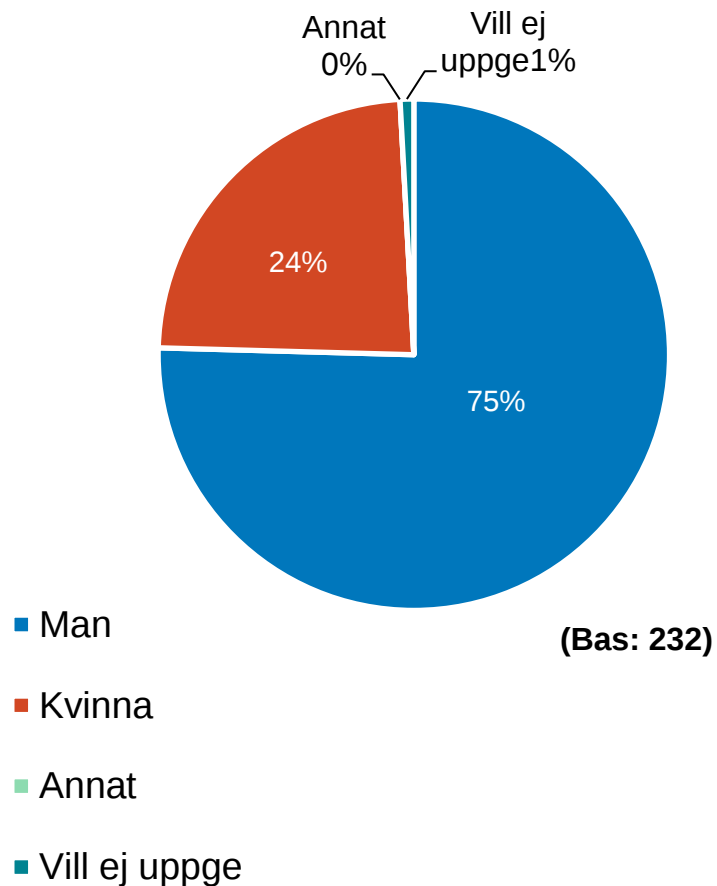
Barn i hushållet (0-17 år)



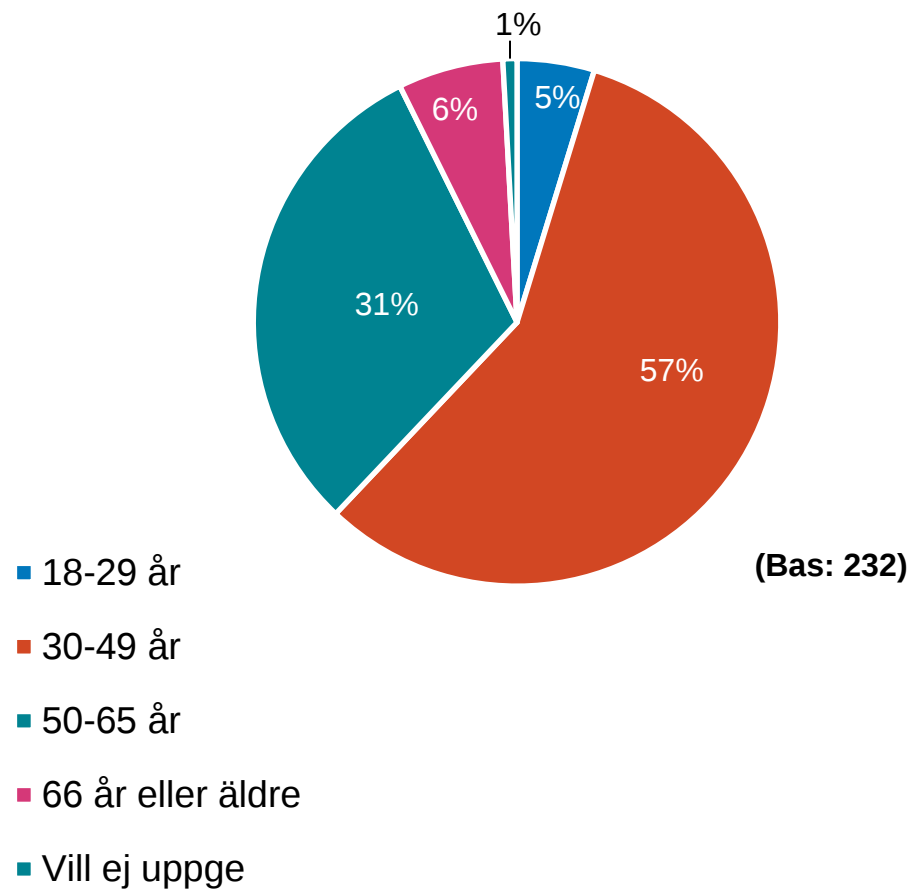
OBS: Antal barn baseras på de som har barn under 18 år. Därmed kan de som svarat "Inga barn" ha barn boendes hemma. Hushåll med barn i viss ålder kan även innehålla barn i äldre åldrar.

Bakgrundsuppgifter (forts.)

Kön

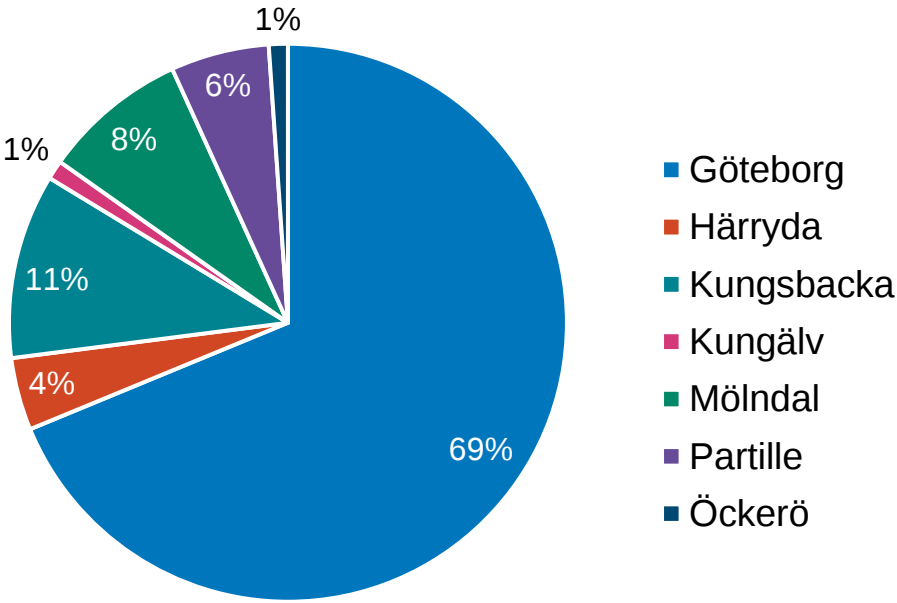


Ålder



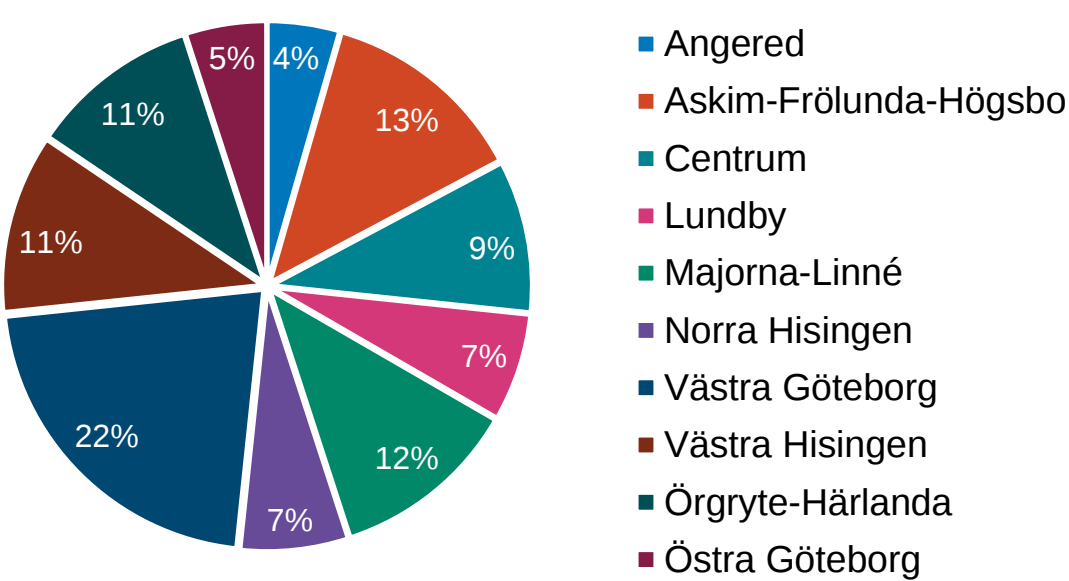
Bakgrundsuppgifter (forts.)

Kommun



(Bas: 262)

Stadsdel i Göteborg



(Bas: 180)

Kontakt

Peggy Magnusson

Planeringsledare

Göteborgs Stad Trafikkontoret

peggy.magnusson@trafikkontoret.goteborg.se

Telefon: 031-368 25 68

Annika Nilsson

Analytiker

Göteborgs Stad Trafikkontoret

annika.nilsson@trafikkontoret.goteborg.se

Telefon: 031-368 23 75