

Illustrationer: Lotta Persson

Invånarna i Örebro och trafiken i innerstaden

Resultat från en enkätundersökning

Tomas Svensson
Mattias Haraldsson

Innehållsförteckning

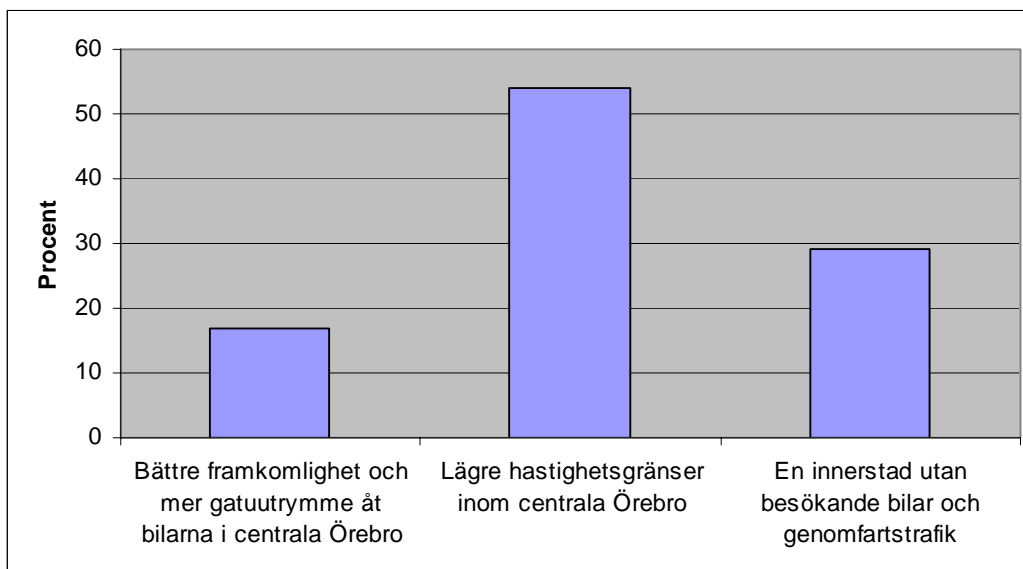
Sammanfattning	3
1 Inledning	7
1.1 Bakgrund	7
1.2 Syfte	8
1.3 Metod och datainsamling	9
1.3.1 Urvalets sammansättning	10
2 Hur väljer Örebro invånare?	11
2.1 Resultat av huvudfrågan	12
3 Faktorer bakom individernas val	13
3.1 Resvanor och val av framtidsbild	14
3.1.1 Med cykel, till fots och med buss i centrala Örebro	14
3.1.2 Färdas med bil och bilparkering i centrala Örebro	16
3.1.3 Accepterad gångtid från p-plats och busshållplats	19
3.1.4 Ärenden till centrala Örebro	21
3.1.5 Sammanfattande diskussion	23
3.2 Sociala och ekonomiska faktorer och val av framtidsbild	23
3.2.1 Kön och inkomst	24
3.2.2 Bostadens lokalisering och utformning	25
3.2.3 Innehav och användning av bil	26
3.2.4 Sammanfattande diskussion	28
4 Referenser	29
Bilaga Enkät	

Sammanfattning

Trafikens utformning i städernas centrumområden bör baseras på en avvägning mellan tillgänglighet för enskilda bilister och biltrafikens konsekvenser för andra trafikantgrupper och stadsmiljön i övrigt. Det är viktigt att den avvägning som faktiskt görs motsvarar den som invånarna också efterfrågar. Men det är förenat med vissa problem att ta reda på hur invånarna vill att trafiken ska utformas. Det finns ingen marknad där varje individ kan köpa den "stadsmiljö" som man vill ha. Den enskilde individens användning av olika transportmedel och resvanor har heller ingen som helst effekt på situationen i stort. Så länge som det inte finns några garantier för att andra kommer att göra samma sak, finns det få anledningar för en enskild individ att försöka påverka stadsmiljön till det bättre genom att t.ex. köra mindre bil i innerstaden.

Detta innebär att kommunens trafik- och stadsplanering måste ta ansvaret för trafikens utformning i centrum. Frågan är vilket beslutsunderlag som kommunen ska använda? En möjlighet är att utforma enkäter med olika alternativa utformningar eller scenarier och den vägen ta reda på hur efterfrågan ser ut, vilket är den metod som har valts för undersökningen som presenteras i rapporten. Detta kan fungera eftersom trafikens utformning i innerstaden är förknippad med både fördelar och nackdelar för de flesta invånare i staden och dess omgivning. Om tillgängligheten med bil minskar får jag längre att gå till olika butiker och måste bära varor en längre väg. Kanske brukar jag hjälpa en äldre släkting som bor mitt i stan med olika transporter som nu blir svårare att genomföra. Samtidigt kan utrymmet för gågator öka vilket ger en trevligare stadsmiljö som jag uppfattar som en förbättring. Fler och säkrare cykelbanor gör att jag börjar cykla mer. Den förbättrade trafikmiljön gör att jag blir mindre orolig för mina barns säkerhet när de vistas i centrum. På motsvarande sätt kan alla individer som får enkäten väga fördelar mot nackdelar och göra ett val, vilket kan vara högst olika mellan olika individer.

Den enkät som skickades till invånarna i Örebro innehåller tre olika framtidsbilder för trafikens utformning i centrala Örebro. Enkäten finns med som bilaga till rapporten. Alternativens rubriker och utfallet av valfrågan framgår av följande figur:



Närmare 17 (16,8) procent av de tillfrågade anser att centrala Örebro i högre grad än idag bör anpassas till biltrafik enligt alternativet *Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna i centrala Örebro*. I detta alternativ utformas gatumiljön först och främst med tanke på god tillgänglighet för bilar och goda parkeringsmöjligheter med låga avgifter. Vissa bilfria zoner som gågator behålls, men i huvudsak medför alternativet att biltrafiken ges större utrymme, vilket innebär ökad biltrafik i innerstaden. Framkomligheten för fotgängare och cyklister försämras av mindre utrymme och tätare biltrafik.

Alternativet *Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro* har valts av en absolut majoritet av intervjupersonerna. Exakt 54 (54,0) procent av dem som har svarat på frågan har valt detta alternativ. I scenariot är innerstadens gator fortfarande öppna för biltrafik, men den del av gatuutrymmet som bilar tillåts utnyttja är mindre än idag och antalet parkeringsplatser längs gatorna minskas. Hastighetsgränserna sänks generellt och är högst 30 km/tim i hela området. Bussarna får egna körfält genom centrala Örebro och på anslutande gator, vilket gynnar framkomligheten för kollektivtrafiken. Förutsättningarna för att cykla och gå i området förbättras med ökat utrymme och ökad framkomlighet för cyklister och fotgängare.

Det för biltrafiken ännu mer restriktiva alternativet *En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik* har valts av knappt 30 (29,2) procent av intervjupersonerna. Boende i området tillåts köra bil på vissa gator till och från parkeringsplatser för invånare i centrala Örebro. Dessutom tillåts servicefordon som bussar, färdtjänst, taxi, handikappfordon, varutransporter etc. Övriga hänvisas till parkeringsplatser utanför innerstaden. All biltrafik som tillåts inom centrala Örebro måste hålla gångfart. Trottoarer tas bort och hela gatuutrymmet öppnas för fotgängare och cyklister. Det blir fler gågator och antalet cykelbanor och utrymmen för cykelparkering ökar. Busstrafiken fortsätter trafikera samma gator som idag, men ges egna körfält.

Utifrån fördelningen på de olika svarsalternativen som redovisats ovan kan invånarnas inställning till utformningen av trafikmiljön i centrala Örebro sammanfattas på följande sätt: En minoritet anser att innerstaden i högre

utsträckning bör öppnas upp för ytterligare biltrafik och att mer utrymme används för bilparkering. Två förhållandevis stora grupper av de tillfrågade som tillsammans utgör en klar majoritet, över 80 procent, är för en utformning av innerstadens gatumiljö som är mer restriktiv när det gäller biltrafik än vad som är fallet idag. Den ena gruppen stödjer långtgående förändringar där gatuutrymmet i princip helt tas över av fotgängare, cyklister och busstrafik och där privat biltrafik utgör ett undantag. Den andra gruppen, som ensam utgör en majoritet av intervjupersonerna, förespråkar något mer försiktiga åtgärder där bilar fortfarande tillåts trafikera ett antal av gatorna, men i lägre hastighet och på ett mer begränsat utrymme i jämförelse med dagens situation. Med utgångspunkt från resultaten bör därför centrala Örebro i ännu högre grad än vad som är fallet i dagsläget utformas för att förbättra förutsättningarna för cyklister, fotgängare och kollektivtrafikens resenärer.

Fördelningen och rangordningen av svaren på huvudfrågan gör att motsvarande bild framträder tydligt när respondenterna grupperas i kategorier och svaren på huvudfrågan jämförs mellan olika individer. Majoriteten för *Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro* är stabil för så gott som alla grupper och i de flesta fall är också rangordningen av alternativen densamma som för det totala utfallet. Av de 84 delgrupper som definieras i analysen, där en och samma respondent ingår i flera grupper, är det endast i två fall som en majoritet föredrar *Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna i centrala Örebro* och i ett fall som en majoritet föredrar *En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik*.

När betydelsen av olika res- och parkeringsvanor relateras till individernas val framträder det förväntade mönstret. Använder man ofta bil i centrala Örebro och ställer höga krav på att kunna parkera i närheten av besöksmålet, ökar sannolikheten för att *Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna i centrala Örebro* väljs. Bland dem som ställer de högsta kraven på tillgänglig gatuparkering är en majoritet av individerna anhängare av den framtidsbilden. Gruppen utgör omkring 5 procent av alla som har besvarat enkäten. Är det istället så att respondenten ofta går, cyklar eller åker buss i centrala Örebro ökar sannolikheten för att något av de två andra alternativen väljs.

I ännu högre grad än vid analysen av resvanor och val av framtidsbild, framgår hur stabil majoriteten är för *Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro* när de sociala och ekonomiska variabler som finns i materialet relateras till val av alternativ. De skillnader som finns återspeglar sig framförallt i varierande andelar för alternativen *Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna i centrala Örebro* och *En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik*. Män är i större utsträckning anhängare av *Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna...* än vad kvinnorna är. Med högre hushållsinkomst minskar benägenheten att välja *En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik*. Är respondenten bosatt utanför centrala Örebro, i synnerhet utanför stadsgränserna, framstår *Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna...* som ett mer attraktivt alternativ för en större andel av individerna. Bor man i radhus, villa etc., och har parkeringsmöjligheter i närheten av bostaden ökar också sannolikheten för att *Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna...* väljs.

Respondentens eventuella körkortsinnehav, tillgång till en eller flera bilar och hur mycket dessa bilar används påverkar valen av framtidsbilder i förväntad riktning. Andelen som föredrar *Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna...* ökar med körkortsinnehav, antal bilar i hushållet och årlig körsträcka i bil. I nästan samtliga fall är emellertid en majoritet av individerna anhängare av *Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro*. I de flesta fall är också *En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik* det alternativ som väljs av den näst största andelen av respondenterna. Det kan därför konstateras att *Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro* är majoritetens val också bland de hushåll och individer som i stor utsträckning använder bilen i sitt dagliga liv.

Därför är det mest intressanta resultat som följer av analysen, och som på ett tydligt sätt signaleras av det totala utfallet för huvudfrågan, att en stor majoritet av dem som kör och parkerar bil i dagsläget i centrala Örebro föredrar en omläggning av trafiken i innerstaden till förmån för cykel-, gång- och kollektivtrafik. Denna förändring ska göras på bekostnad av tillgänglighet för trafik och parkering med bil. Av de örebroare som trafikerar gatunätet i centrala Örebro med bil en genomsnittlig dag är en stor majoritet anhängare av de två framtidsbilder där utrymmet för biltrafik och bilparkering minskas. Detta resultat är ett kraftfullt stöd för diskussionen i inledningen av sammanfattningen och visar på behovet av den typ av undersökningar som redovisas här. En stor majoritet av invånarna i Örebro är anhängare av mindre biltrafik och bilparkering i centrala Örebro *under förutsättning* att den minskande tillgängligheten med bil samtidigt ger direkta positiva konsekvenser för möjligheterna att gå, cykla och åka med buss i samma område. En sådan omläggning av trafiken uppfattas av de flesta invånare i Örebro stad och kommun som att Örebro får ett bättre och mer attraktivt stadscentrum.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

”En god boendemiljö” eller ”en attraktiv innerstad” där värden som ”skönhet, trevnad och trygghet” tillgodoses, kan sägas vara allmänna nyttigheter. En renodlad allmän nyttighet kännetecknas av att ytterligare individer kan tillgodogöra sig den utan att minska den mängd som finns kvar till andra. Nyttigheten kan därför inte säljas på vanligt sätt via en marknad eftersom det inte finns någon möjlighet att utestänga dem som inte betalar. Hur mycket som ska produceras och förbrukas måste bestämmas på något annat sätt.

Men värdet av nyttigheten för en enskild individ behöver inte vara helt oberoende av andra individers beteende. En park kan beskrivas som en allmän nyttighet. Men om vissa besökare skräpar ned, vandaliserar eller uppträder störande minskar värdet av parkbesöket för andra som vistas i parken. Om en individ besöker parken en enstaka gång eller kan förutsäga att andras beteende kommer att minska värdet av att besöka parken, finns det få skäl för individen att själv uppträda på ett sådant sätt att parkens värde bevaras.

Denna diskussion är direkt överförbar på det problemområde som rör avvägningen mellan individuell nytta av biltillgänglighet och den allmänna nyttan av biltrafikbegränsningar. En individ eller ett enskilt hushåll kan finna det ytterst bekvämt att utnyttja bilen i så stor utsträckning som möjligt. Bilen möjliggör flexibla transporter utan byten och resandet kan kontrolleras direkt av individens eller hushållets beslut om avgångstid och resväg. Det finns inga tidtabeller eller biljetter att hålla reda på. Bilen kan användas för att transportera skrymmande varor och tunga matkassar mellan butiker och bostäder. För att bilen ska kunna utnyttjas effektivt ska användandet vara befriat från hinder och bilen ska kunna framföras så nära start och mål, t.ex. butiker och bostäder, som det är praktiskt möjligt.

Men samtidigt är individens möjligheter att utnyttja bilen beroende av andra individers/hushålls bilresande. Ju fler som använder bil desto sämre blir situationen för det enskilda hushållet. Trängsel uppstår på vägar och gator. Inslaget av ”skönhet, trevnad, och trygghet” i stadsmiljön minskar med ökande biltrafik, buller, avgaser och olycksrisker. Det blir svårare och farligare att gå och cykla. Underlaget för lokal kollektivtrafik och närservice försvinner. Välkända exempel på konsekvenser av den ökande bilanvändningen är minskad turtäthet och högre biljettpriser för bussar samt nedlagda butiker, postkontor och annan närservice i bostadsområden och stadsdelscentrum.

Den ökande biltrafiken är inte förenlig med samhällets målsättningar inom transport- och miljöpolitiken. På lokal nivå tillkommer problemet att vi kan ifrågasätta om dagens trafiksituation i städer representerar en avvägning som motsvarar det som befolkningsmajoriteten vill ha. Detta beror i första hand på att kopplingen mellan den egna bilanvändningen och konsekvenser för stadsmiljön är obefintlig. Om det enskilda hushållet väljer att minska bilåkandet får man inga positiva effekter i utbyte så länge som alla andra använder bilen i samma omfattning som tidigare. Om hushållet hade garantier för att det egna beteendet fick direkta effekter på stadsmiljön, dvs. om tillräckligt många gjorde som

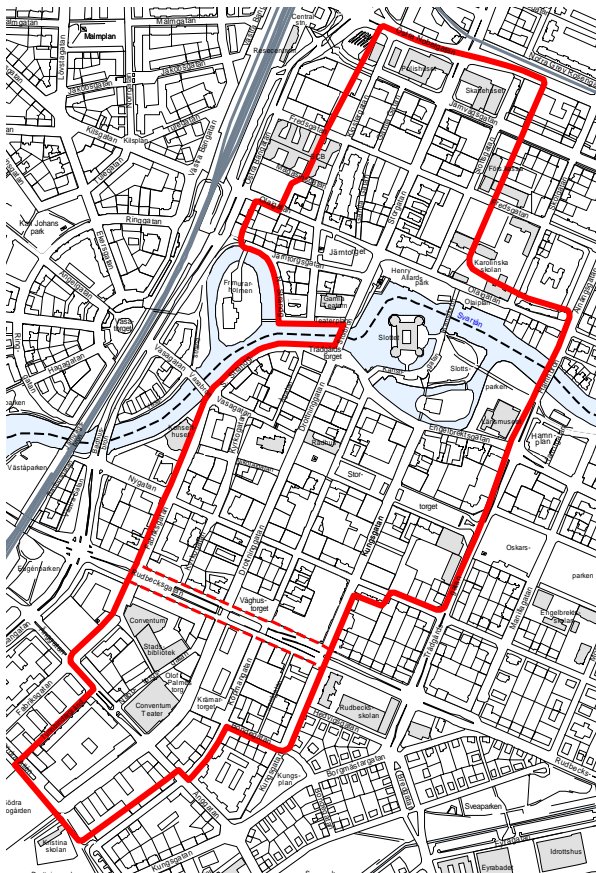
hushållet, kan det inte uteslutas att många skulle föredra en situation som kännetecknas av ett större inslag av restriktioner för biltrafik. Det är därför inte möjligt att tolka hushållens bilresande i nuläget som en bekräftelse på att dagens utformning av trafiken i städer är den som de flesta tycker är den bästa. Det kan mycket väl vara så att den utformning av stadstrafiken som efterfrågas av en majoritet avviker kraftigt från den som gäller idag. Vi kan också förvänta oss att åtgärder som informationskampanjer och andra attitydpåverkande åtgärder kommer att ge begränsade effekter så länge som det inte finns några garantier för att konkreta förbättringar kommer att uppstå.

Det är dessa förhållanden som motiverar att undersökningar av den karaktär som presenteras i denna rapport genomförs för att förbättra kunskaps- och beslutsunderlag för lokal trafik- och stadsplanering.

1.2 Syfte

Syftet med studien är att beskriva och analysera hur invånarna i Örebro vill att trafiken i centrala Örebro ska utformas.

I figuren nedan visas vilket område i staden som undersökningen avser och som rubriceras som "centrala Örebro".



Figur 1 Undersökningsområdet – centrala Örebro (Rudbecksgatan ingår ej, streckad i figuren).

1.3 Metod och datainsamling

Den centrala avvägningen rör förhållandet mellan den individuella nyttan av biltillgänglighet och den allmänna nyttan av en god stadsmiljö. Det finns ingen fungerande marknad där avvägningen kan göras. Nyttigheten ”god stadsmiljö” kan inte köpas till marknadspris i önskad mängd. Detta innebär att kommunens planering måste fungera som ”ställföreträdande konsument”, vilket i sin tur medför att ett relevant beslutsunderlag måste tas fram.

Grunden för all samhällsekonomisk analys är individuella beslut, värderingar och avvägningar. Vanligtvis används olika typer av marknadsdata som underlag för identifiering, kvantifiering och analys. Men där det saknas data från marknader måste andra tillvägagångssätt prövas.

Detta kan göras på olika sätt. Ett alternativ kan beskrivas som ”*social ingenjörskonst*” och består av att olika miljöfaktorer identifieras, kvantifieras och värderas inom ramen för en samhällsekonomisk kalkyl. Detta är det traditionella angreppssättet i samhällsekonomiska investeringskalkyler och används av t.ex. Vägverket för att bedöma vilka vägar som ska byggas. Problemet är att ”mjuka värden” är svåra att fastställa i siffror, i jämförelse med mer ”hårda värden” som kostnader för investeringar/drift och intäkter via restidsbesparingar. Ett ytterligare problem är att risken för dubbelräkningar ökar när faktorer som ”skönhet, trevnad, trygghet”, tas med i kalkylen. ”Skönhet, trevnad och trygghet” är ju i sin tur beroende av ett antal andra faktorer som delvis täcks av andra kalkylposter, t.ex. risk för olyckor. Dessutom är det svårt att bryta ned den komplexa stadsmiljön i olika avgränsade delar som kan värderas i kronor.

En annan möjlighet är att direkt fråga individer/hushåll om vilken utformning av stadstrafiken som de efterfrågar. Detta kan göras genom att låta invånarna ta ställning till olika alternativ i *folkomröstningar*. Ett billigare alternativ är att *med hjälp av enkätundersökningar kartlägga vad invånarna anser om stadens utformning rörande avvägningen mellan biltillgänglighet för enskilda bilister och konsekvenser av frihet från biltrafik i olika dimensioner*. Med ett begränsat antal enkäter riktade till slumpmässigt utvalda personer kan man, med utgångspunkt från en fastställd osäkerhet, dra slutsatser som gäller för alla berörda individer. Denna metod har tillämpats i den studie som presenteras här.

En ytterligare fördel med denna metod är att olika faktorer kan föras samman i ”paket” för helhetsbedömningar. Detta innebär att de som svarar på enkäten måste väga olika faktorer mot varandra, faktorer som kan vara både fördelar och nackdelar för den enskilde. Trafik och stadsmiljö kan sägas vara ett område som kännetecknas av att det är olika sammanhängande lösningar som ska jämföras. En förändring av en faktor, t.ex. biltrafik, ger återverkningar på andra faktorer som kollektivtrafik, gång-/cykeltrafik och stadsmiljöns allmänna attraktivitet.

För innerstädernas del är det många gånger samma individer som är både vinnare och förlorare när biltrafiken förändras. Om det blir fler restriktioner för biltrafik kan jag inte använda bilen på samma sätt som tidigare, vilket jag kan uppfatta som en försämring. Samtidigt blir det enklare och säkrare att gå och cykla i innerstaden och stadsmiljön blir attraktivare, vilket jag kan uppfatta som en förbättring. När

jag ställs inför valet mellan olika alternativ där dessa faktorer varierar, måste jag väga fördelar mot nackdelar för att kunna välja det alternativ som jag anser vara det bästa. Varje individ som svarar på enkäten måste göra just den avvägning mellan biltrafikens fördelar och nackdelar som bör styra trafikens utformning i innerstaden.

I studien har en postenkät med tre olika scenarier för trafikens utformning i innerstaden använts. De olika alternativen presenteras i avsnitt 2.1. Metoden har utvecklats av Väg- och transportforskningsinstitutet, VTI, inom ramen för tidigare forskningsprojekt, se bl.a. Grudemo och Svensson (2000), Gustavsson (2000), Svensson (2000) samt Svensson och Haraldsson (2002). I referenslistan anges några ytterligare svenska studier av individers preferenser angående stadstrafikens utformning.

Enkäten, se bilaga, inleds med en beskrivning av tre olika scenarier eller framtidsbilder för trafikens utformning i centrala Örebro. Efter beskrivningen följer enkätens huvudfråga där respondenten får ange vilken av de tre framtidsbilderna som hon/han väljer. I frågan anges att respondenten ska sätta sig in i en situation där det finns möjlighet att påverka framtiden för centrala Örebro genom att rösta på en av de tre framtidsbilderna.

Efter huvudfrågan följer frågor om respondentens resvanor i centrala Örebro. Respondenten får ange hur ofta hon/han färdas i området fördelat på olika färdmedel. Därefter följer en fråga om ärende och frekvens för respondentens resor i centrala Örebro. Respondenten får också ange om hon/han överhuvudtaget kör bil i området och vilka parkeringsalternativ som används samt hur ofta de olika alternativen utnyttjas. Frågorna om resvanorna avslutas med frågor om den längsta gångtid som kan accepteras från p-plats respektive busshållplats till målet för respondentens besök i området.

Enkäten avslutas med ett antal frågor om den som besvarar enkäten och om hushållet. Frågorna gäller var man bor och boendeform, man eller kvinna, ålder, avstånd till busshållplats från bostaden, körkorts- och bilinnehav, körsträcka med bil, avstånd till p-plats eller garage från bostaden, hushållets sammansättning samt inkomster före skatt. Man har också möjlighet att skriva in egna kommentarer på anvisad plats eller bifoga egna lösblad.

1.3.1 Urvalets sammansättning

Enkäten skickades till 2 000 individer i åldrarna 18–75 år och bosatta i Örebro kommun. Enkätutskicken genomfördes under hösten 2004. Efter påminnelser uppgick svarsfrekvensen till 64 procent. Detta innebär att grundmaterialet består av 1 278 enkäter. Av dem som har besvarat enkäten bor ca 8 procent i centrala Örebro, dvs. i det område som undersökningen avser, 33 procent bor i övriga innerstaden, 40 procent i ytterstaden och 19 procent bor utanför Örebro stad. Respondenten är i 55 procent av fallen en man och 45 procent av enkäterna har följaktligen besvarats av en kvinna. Åldersfördelningen är relativt jämn och medelvärdet för respondenternas ålder är ca 45 år. Över 86 procent har körkort. Drygt 15 procent tillhör hushåll som saknar tillgång till bil för privat bruk, vilket är någon procentenhet högre än andelen utan körkort. Omkring 57 procent av

hushållen har tillgång till en bil för privat bruk, ca 25 procent har tillgång till två bilar och resterande andel, drygt 3 procent, har tillgång till tre eller fler bilar.

Drygt 31 procent av dem som har besvarat enkäten tillhör hushåll med endast en person över 16 år, ca 53 procent återfinns i hushåll med två vuxna individer, knappt 12 procent i hushåll med tre vuxna och ca 5 procent tillhör hushåll med fyra eller fler individer över 16 år. Närmare 70 procent av respondenterna bor i hushåll där det inte finns några barn under 16 år. Drygt 26 procent återfinns i hushåll med ett eller två barn under 16 år och i resterande fall, knappt 4 procent, finns det tre eller fler barn under 16 år i hushållet. Omkring hälften bor i lägenheter i flerbostadshus och hälften i radhus, kedjehus, parhus eller villa. Den största andelen av respondenterna, 20 procent, anger att den sammanlagda hushållsinkomsten före skatt återfinns i intervallet 30 000 kr till 40 000 kr per månad. Övriga är förhållandevis jämnt fördelade med andelar på 10 till 16 procent i de övriga sex inkomstintervall som återfinns i enkäten.

Någon bortfallsanalys har inte genomförts. Med utgångspunkt från de förhållanden som beskrivs i materialet finns det inga skäl att befara att det skulle finnas någon systematisk skillnad mellan de som har besvarat enkäten och de som återfinns i bortfallet. Finns det några sådana skillnader återfinns de i så fall bland de faktorer som enkäten och datamaterialet inte fångar upp. Svarsfrekvensen når också upp till en tillfredsställande hög nivå.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att det inte finns någon anledning att misstänka att de som har svarat på enkäten inte ger en representativ bild av hur invånarna i Örebro vill att trafiken i innerstaden ska utformas. Detta gör att de resultat som framkommer av undersökningen i stort sett skulle vara identiska med de resultat som hade blivit resultatet av en totalundersökning där samtliga invånare i Örebro kommun i åldersintervallet 18–75 år hade besvarat enkäten.

2 Hur väljer Örebros invånare?

I enkäterna beskrivs tre olika alternativ i form av framtidsbilder för hur Örebros innerstad skulle kunna utformas med avseende på tillgänglighet för olika färdmedel. Enkäten finns med som bilaga till rapporten. De tre alternativens rubriker är:

- *Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna i centrala Örebro*
- *Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro*
- *En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik*

Avsikten är att fånga upp örebroarnas inställning till vilken utformning av trafiken i innerstaden som är önskvärd och hur tillgänglig innerstaden ska vara för bilister. Det är inte enbart möjligheterna att färdas med bil som beskrivs i de olika alternativen, utan även vilka konsekvenser olika grad av biltillgänglighet kan tänkas få för busstrafik, cyklister fotgängare etc. Varje alternativ illustreras också med hjälp av teckningar.

2.1 Resultat av huvudfrågan

Tabell 1 Total svarsfördelning, andelar i procent.

Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna (A)	16,8
Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro (B)	54,0
En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik (C)	29,2
Totalt	100

Närmare 17 (16,8) procent av de tillfrågade anser att centrala Örebro i högre grad än idag bör anpassas till biltrafik enligt alternativet *Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna i centrala Örebro*. I detta alternativ utformas gatumiljön först och främst med tanke på god tillgänglighet för bilar och goda parkeringsmöjligheter med låga avgifter. Vissa bilfria zoner som gågator behålls, men i huvudsak medför alternativet att biltrafiken ges större utrymme, vilket innebär ökad biltrafik i innerstaden. Framkomligheten för fotgängare och cyklister försämras av mindre utrymme och tätare biltrafik.

Alternativet *Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro* har valts av en majoritet av intervjupersonerna. Exakt 54 (54,0) procent av dem som har svarat på frågan har valt detta alternativ. I scenariot är innerstadens gator fortfarande öppna för biltrafik, men den del av gatuutrymmet som bilar tillåts utnyttja är mindre än idag och antalet parkeringsplatser längs gatorna minskas. Hastighetsgränserna sänks generellt och är högst 30 km/tim. Bussarna får egna körfält genom centrala Örebro och på anslutande gator, vilket gynnar framkomligheten för kollektivtrafiken. Förutsättningarna för att cykla och gå i området förbättras med ökat utrymme och ökad framkomlighet för cyklister och fotgängare.

Det för biltrafiken ännu mer restriktiva alternativet *En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik* har valts av knappt 30 (29,2) procent av intervjupersonerna. Boende i området tillåts köra bil på vissa gator till och från parkeringsplatser för invånare i centrala Örebro. Dessutom tillåts servicefordon som bussar, färdtjänst, taxi, handikappfordon, varutransporter etc. Övriga hänvisas till parkeringsplatser utanför innerstaden. All biltrafik som tillåts inom centrala Örebro måste hålla gångfart. Trottoarer tas bort och hela gatuutrymmet öppnas för fotgängare och cyklister. Det blir fler gågator och antalet cykelbanor och utrymmen för cykelparkering ökar. Busstrafiken fortsätter trafikera samma gator som idag, men ges egna körfält.

Utifrån fördelningen på de olika svarsalternativen som redovisats ovan kan invånarnas inställning till utformningen av trafikmiljön i centrala Örebro sammanfattas på följande sätt: En minoritet anser att innerstaden i högre utsträckning bör öppnas upp för ytterligare biltrafik och att mer utrymme används för bilparkering. Två förhållandevis stora grupper av de tillfrågade som tillsammans utgör en klar majoritet, över 80 procent, är för en utformning av innerstadens gatumiljö som är mer restriktiv när det gäller biltrafik än vad som är fallet idag. Den ena gruppen stödjer långtgående förändringar där gatuutrymmet i princip helt tas över av fotgängare, cyklister och busstrafik och där privat biltrafik

utgör ett undantag. Den andra gruppen som ensam utgör en majoritet av intervjupersonerna, förespråkar något mer försiktiga åtgärder där bilar fortfarande tillåts trafikera ett antal av gatorna, men i lägre hastighet och på ett mer begränsat utrymme i jämförelse med dagens situation. Med utgångspunkt från resultaten bör därför centrala Örebro i ännu högre grad än vad som är fallet i dagsläget utformas för att förbättra förutsättningarna för cyklister, fotgängare och kollektivtrafikens resenärer.

3 Faktorer bakom individernas val

I det följande analyseras ett antal signifikanta samband mellan utfallet på huvudfrågan och olika bakgrundsvariabler. Primärt analyseras om bakgrundsfaktorerna påverkar vilket alternativ som får störst andel ”röster”. Som kommer att framgå av redovisningen är majoriteten för den vinnande framtidsbilden *Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro* stabil för nästan alla kategorier av individer. Detta gör att skillnaderna mellan individerna främst kommer att kunna åskådliggöras genom att jämföra hur stora andelar som föredrar de två mer polariserade alternativen *Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna...* respektive *En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik*.

Det angreppssätt som tillämpas här baseras på analys med hjälp av korstabeller, där de olika förklaringsfaktorerna har relaterats till individernas val av alternativ. För varje variabel, eller enkätfråga, delas individerna in i olika delgrupper eller kategorier bestämt av hur de har besvarat just den enkätfrågan. Varje individ kommer därför att ingå i ett stort antal delgrupper, en grupp för varje fråga eller delfråga som besvaras i enkäten. Metoden kan beskrivas som att man belyser varje individs val, hur de har besvarat huvudfrågan om framtidsbilder, genom att i tur och ordning utgå från de möjliga förklaringsvariabler som återfinns i enkätmaterialiet.

De samband som visas i tabeller och figurer nedan har valts ut genom att utgå från den signifikansnivå som anges av s.k. Chi-kvadrat tester. Det statistiska testet visar risken för att undersökningens resultat är missvisande för populationen som helhet, dvs. invånare i Örebro kommun som är 18–75 år gamla. En signifikansnivå på 0,05 innebär att det är fem procents risk att det mönster som kan urskiljas i tabellerna inte skulle framträda om undersökningen utsträcktes till alla berörda individer. Samband med signifikansnivåer på 0,05 eller lägre brukar kallas för ”statistiskt säkerställda”. För undersökningens del innebär ett statistiskt säkerställt samband att det trots att sambandet endast baseras på 1 278 personer gäller för hela den grupp av individer som urvalet har dragits från (alla i åldern 18–75 år i Örebro kommun) Huvuddelen av de samband som redovisas är statistiskt säkerställda, men i några fall kommer samband med något svagare statistisk signifikans att redovisas. Faktorer som inte kan passera detta signifikanstest har utelämnats från redovisningen. Alla tänkbara förklaringsfaktorer som återfinns i enkäten har signifikanstestats. Av den bifogade enkäten, se bilaga, framgår vilka variabler som täcks av enkätfrågorna.

Analysen ska tolkas som ett försök att utifrån olika infallsvinklar belysa det val av huvudalternativ som görs av individerna i undersökningen. Chi-kvadrat testet

anger om de preferensskillnader mellan olika kategorier av individer som vi kan utläsa av tabellerna, är statistiskt säkerställda. Det bör påpekas att utfallen av statistiska tester här och uppdelningen av individer i olika kategorier, inte på något sätt kan förändra det totala utfallet av huvudfrågan, val av alternativ för trafikens utformning i innerstaden. Det spelar givetvis heller ingen roll för utfallet på huvudfrågan hur många individer som återfinns inom respektive kategori i tabellerna nedan. Det totala utfallet av huvudfrågan, som diskuteras i avsnittet ovan, ska ses som ett givet ingångsvärde i analysen av sambanden mellan olika faktorer och val av scenario. Analysen avser de mönster som kan urskiljas när individer som har valt olika alternativ för trafikens utformning i innerstaden, jämförs utifrån ett antal olika utgångspunkter.

Redovisningen kommer att följa den indelning av frågeblock som återfinns i enkäten. I det första avsnittet nedan redovisas hur val av framtidsbild/alternativ påverkas av individernas resvanor idag. I första hand gäller frågorna hur individen reser/förflyttar sig inom undersökningsområdet centrala Örebro. I det andra avsnittet visas hur val av alternativ påverkas av de variabler i enkäten som beskriver respondentens och hushållets sociala och ekonomiska förhållanden, s.k. socioekonomiska bakgrundsfaktorer. I tabellerna kommer det alternativ som valts av störst andel inom respektive kategori att markeras med **fet stil**. Om rangordningen mellan de tre alternativen i något annat avseende avviker från den som beskrivs av den totala svarsfördelningen, se föregående tabell, markeras detta med *kursiv stil*.

3.1 Resvanor och val av framtidsbild

3.1.1 Med cykel, till fots och med buss i centrala Örebro

I den första tabellen visas hur val av alternativ kan relateras till hur ofta som individen färdas med cykel i undersökningsområdet, dvs. i centrala Örebro. De andelar som visas utan parentes gäller för cyklandet under vinterhalvåret och de andelar som visas inom parentes gäller för cykelfrekvensen under sommarhalvåret. Samma teknik, med uppdelning av vinter- och sommarhalvår, kommer att användas vid redovisningen av hur de andra resvanorna påverkar valet av framtidsbild.

Tabell 2 Färdas med cykel vinter (och sommar) och val av alternativ, andelar i procent.

	Nästan varje dag	Varje vecka	Varje/varannan månad	Aldrig eller någon enstaka gång
Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna (A)	5,7 (8,2)	9,2 (15,5)	19,4 (19,6)	20,5 (24,5)
Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro (B)	52,6 (54,2)	58,9 (59,0)	48,5 (50,5)	58,8 (52,4)
En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik (C)	41,7 (37,6)	31,9 (25,5)	32,0 (29,9)	20,8 (23,1)
Totalt	100 (100)	100 (100)	100 (100)	100 (100)

p=0,000 (0,000)

Oavsett hur ofta man cyklar i Örebro är majoriteten av individerna för *Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro*. Hur cykelvanorna påverkar hur

individerna väljer framgår i första hand av andelarna för alternativ A och C. Ju oftare man cyklar i centrala Örebro, desto lägre andel som väljer alternativet med bättre framkomlighet för bilar (A) och desto högre andel som väljer den nästan helt bilfria innerstaden (C).

I nästa tabell visas hur valet av alternativ påverkas av hur ofta som respondenten färdas till fots i undersökningsområdet.

Tabell 3 Färdas till fots vinter (och sommar) och val av alternativ, andelar i procent.

	Nästan varje dag	Varje vecka	Varje/varannan månad	Aldrig eller någon enstaka gång
Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna (A)	10,2 (10,9)	14,6 (16,4)	17,3 (17,7)	27,5 (23,4)
Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro (B)	51,9 (50,9)	57,7 (57,4)	57,1 (56,2)	54,1 (58,4)
En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik (C)	37,9 (38,2)	27,8 (26,2)	25,6 (26,2)	18,3 (18,2)
Totalt	100 (100)	100 (100)	100 (100)	100 (100)

$p=0,000$ (0,000)

Majoriteten för alternativ B är stabil även här. Individer som ofta går i centrala Örebro väljer i större omfattning alternativ C i jämförelse med individer som sällan rör sig till fots i undersökningsområdet. För den sistnämnda kategorin är sannolikheten större att det bilanpassade alternativet föredras.

I tabellen nedan visas sambandet mellan hur ofta individerna åker med buss i undersökningsområdet och val av framtidsbild.

Tabell 4 Färdas med buss vinter (och sommar) och val av alternativ, andelar i procent.

	Nästan varje dag	Varje vecka	Varje/varannan månad	Aldrig eller någon enstaka gång
Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna (A)	10,3 (12,8)	8,7 (13,9)	9,9 (11,8)	18,2 (15,9)
Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro (B)	47,4 (53,8)	60,9 (51,4)	55,8 (51,2)	55,5 (57,4)
En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik (C)	42,3 (33,3)	30,4 (34,7)	34,3 (37,1)	26,3 (26,7)
Totalt	100 (100)	100 (100)	100 (100)	100 (100)

$p=0,002$ (0,247)

För bussresandet gäller samma mönster som för cykelresandet och färdas till fots. Oavsett hur ofta individerna åker med bussen i centrala Örebro föredrar en majoritet *Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro*. Frekvensen för hur ofta man reser med bussen påverkar framförallt valen av de två övriga alternativen. Sannolikheten för att individer som åker med bussen varje dag ska välja alternativet med en innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik är betydligt högre än motsvarande sannolikhet för de som aldrig åker buss i området. Det motsatta förhållandet gäller för *Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt*

bilarna... som föredras i större omfattning om individerna sällan använder bussen i centrala Örebro.

Som framgår av tabellerna är sambanden de förväntade. Om individerna är frekventa cyklister, fotgängare eller bussresenärer i centrala Örebro, föredras alternativet som medför en ökad framkomlighet och tillgänglighet för just dessa färdmedel. Bland de individer som nästan varje dag cyklar eller går eller åker med bussen i centrala Örebro, är det omkring 40 procent som väljer *En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik*. Detta alternativ innebär en markant minskning av utrymmet för biltrafik och bilparkering.

3.1.2 Färdas med bil och bilparkering i centrala Örebro

En spegelbild av åsiktsskillnaderna som presenteras i tabellerna ovan framkommer om valet av alternativ relateras till om/hur individerna färdas med bil i centrala Örebro samt hur bilen parkeras. I den första tabellen visas betydelsen av om respondenten överhuvudtaget använder bil i centrala Örebro.

Tabell 5 Använder bil i centrala Örebro och val av alternativ, andelar i procent.

	Ja	Nej
Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna (A)	20,1	6,3
Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro (B)	56,0	47,8
En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik (C)	23,9	46,0
Totalt	100	100

$p=0,000$

I enkäten har ca 78 procent av individerna angett att de kör bil till centrala Örebro. Resterande andel, omkring 22 procent, kör aldrig bil till centrala Örebro. Oavsett om individen använder bil eller inte i centrala Örebro, är alternativ B det som föredras av en majoritet. Bland de individer som aldrig använder bil i undersökningsområdet är det en nästan jämn fördelning mellan alternativ B och alternativ C. Sannolikheten att en individ ska välja alternativ A är betydligt högre om individen använder bil i centrala Örebro, än om hon/han inte gör det. Det motsatta sambandet gäller för alternativ C.

Hur valet av alternativ påverkas av *hur ofta* som respondenten kör bil i centrala Örebro visas av följande tabell. De andelar som visas utan respektive med parentes gäller för bilkörning under vinterhalvåret respektive sommarhalvåret.

Tabell 6 Bilkörning vinter (och sommar) och val av alternativ, andelar i procent.

	Nästan varje dag	Varje vecka	Varje/varannan månad	Aldrig eller någon enstaka gång
Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna (A)	35,4 (40,4)	18,8 (20,0)	7,8 (8,6)	5,1 (4,8)
Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro (B)	46,9 (45,6)	61,3 (60,0)	58,9 (59,1)	52,0 (53,1)
En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik (C)	17,7 (14,0)	19,9 (20,0)	33,3 (32,3)	42,9 (42,1)
Totalt	100 (100)	100 (100)	100 (100)	100 (100)

$p=0,000$ (0,000)

Majoriteten för alternativ B är stabil oberoende av hur ofta respondenten kör bil i centrala Örebro. Individer som ofta kör bil i undersökningsområdet är som väntat större anhängare av det bilanpassade alternativet. Drygt 40 procent av dem som aldrig kör bil i centrala Örebro föredrar en innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik.

Av intresse är hur gruppen ”frekventa bilister”, de som kör bil i centrala Örebro nästan varje dag, väljer mellan de tre alternativen. Denna kategori utgör omkring en femtedel av samtliga individer som har besvarat enkäten. Som redan har konstaterats föredrar den största andelen av dessa alternativ B. En framtidsbild som i jämförelse med dagens situation innebär en minskning av utrymmet för biltrafik och parkering i centrala Örebro samt förbättrade förutsättningar för att färdas till fots, med cykel och med buss. Omkring 40 procent av ”frekventa bilister” under sommarhalvåret är anhängare av alternativ A och 14 procent föredrar alternativ C. Andelen som väljer alternativ A är sedan kraftigt fallande när frekvensen för bilkörning i centrala Örebro faller, samtidigt som andelen som föredrar alternativ C utvecklas i andra riktningen. Detta innebär att av de örebroare som vid en viss tidpunkt kör bil i centrala Örebro anser en mycket stor majoritet att trafiken i innerstaden bör utformas på ett sådant sätt att utrymme och hastighet för biltrafik sänks och att antalet parkeringsplatser minskas.

Ett liknande mönster som i tabellen ovan kan registreras om man ser närmare på hur de som åker med i bil som passagerare väljer mellan de tre olika framtidsbilderna. Detta redovisas i följande tabell.

Tabell 7 Åker bil som passagerare vinter (och sommar) och val av alternativ, andelar i procent.

	Nästan varje dag	Varje vecka	Varje/varannan månad	Aldrig eller någon enstaka gång
Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna (A)	29,0 (28,0)	16,9 (19,7)	13,2 (13,0)	13,3 (12,2)
Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro (B)	45,2 (56,0)	60,7 (59,1)	54,1 (55,1)	53,0 (52,9)
En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik (C)	25,8 (16,0)	22,4 (21,2)	32,7 (31,9)	33,7 (34,9)
Totalt	100 (100)	100 (100)	100 (100)	100 (100)

$p=0,015$ (0,007)

De flesta individer väljer framtidsbild B oavsett hur ofta de åker med i bil som passagerare i centrala Örebro. Men andelen för alternativ A minskar samtidigt som andelen som väljer alternativ C ökar ju mer sällan som respondenten åker bil som passagerare i undersökningsområdet.

Om man kör bil för att besöka en målpunkt i centrala Örebro måste bilen också parkeras. I enkäten uppmanas respondenten att ange om parkeringen sker i p-hus, på gatan eller i annan typ av parkering. De två sistnämnda parkeringsformerna är också uppdelade efter om parkeringen är gratis eller avgiftsbelagd. Det är givetvis så att parkeringsfrekvensen är starkt korrelerad med hur ofta man kör bil i samma område. I tabellen nedan visas sambandet mellan frekvensen för parkering i p-hus och val av framtidsbild.

Tabell 8 Parkering i p-hus och val av alternativ, andelar i procent.

	Nästan varje dag	Varje vecka	Varje/varannan månad	Aldrig eller någon enstaka gång per år
Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna (A)	10,0	29,6	18,8	18,6
Lägre hastighets- gränser inom centrala Örebro (B)	50,0	54,8	61,9	53,9
En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik (C)	40,0	15,7	19,3	27,5
Totalt	100	100	100	100

p=0,011

Det är endast 20 personer som har angivit att de parkerar i p-hus nästan varje dag så fördelningen i den kolumnen kan vi bortse ifrån. Majoriteten för alternativ B gäller för alla kategorier. Men ju oftare man parkerar i p-hus desto större är sannolikheten att man väljer alternativ A. Om man parkerar mer sällan ökar andelen som väljer en innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik.

Hur sambandet ser ut mellan frekvensen för gatuparkering och val av alternativ framgår av tabellen nedan. Siffrorna utan parentes gäller andelen av de som har angett att de använder avgiftsparkeringar och siffrorna inom parentes visar samma andelar för de som parkerar på gatan utan avgift.

Tabell 9 Parkering på gatan med avgift (gratis) och val av alternativ, andelar i procent.

	Nästan varje dag	Varje vecka	Varje/varannan månad	Aldrig eller någon enstaka gång per år
Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna (A)	50,0 (43,2)	27,1 (33,9)	14,5 (20,0)	12,3 (13,1)
Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro (B)	30,8 (45,9)	56,9 (46,6)	61,0 (56,4)	53,1 (57,7)
En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik (C)	19,2 (10,8)	16,0 (19,5)	24,5 (23,6)	34,6 (29,1)
Totalt	100 (100)	100 (100)	100 (100)	100 (100)

p=0,000 (0,000)

Vad som nu kan registreras är att för första gången i redovisningen återfinns en kategori av individer där den största andelen inte väljer alternativ B. Bland dem som nästan varje dag parkerar på avgiftsbelagda gatuparkeringar föredrar hälften *Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna...* (Gruppen utgör ca 2 procent av intervjupersonerna) I övrigt är mönstret detsamma som för sambandet mellan parkering i p-hus och val av alternativ.

Hur sambandet ser ut mellan val av alternativ och frekvensen för att använda andra parkeringsformer än p-hus och gatuparkering, t.ex. avgränsade parkeringsytor i markplan, framgår av tabellen nedan:

Tabell 10 Annan parkering med avgift (gratis) och val av alternativ, andelar i procent.

	Nästan varje dag	Varje vecka	Varje/varannan månad	Aldrig eller någon enstaka gång per år
Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna (A)	33,9 (29,8)	24,2 (24,1)	13,4 (15,4)	17,3 (19,6)
Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro (B)	58,1 (59,6)	56,6 (60,8)	58,9 (52,3)	54,1 (55,3)
En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik (C)	8,1 (10,6)	19,2 (15,2)	27,7 (32,3)	28,6 (25,1)
Totalt	100 (100)	100 (100)	100 (100)	100 (100)

p=0,000 (0,050)

Mönstret är i princip identiskt med det som gäller för sambandet mellan parkering i p-hus och val av alternativ. Ju oftare respondenten parkerar i centrala Örebro desto starkare preferenser för alternativet med bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna. Det motsatta gäller för alternativ C.

3.1.3 Accepterad gångtid från p-plats och busshållplats

Vad som är av stor betydelse i trafik- och stadsplaneringen är att ha god kunskap om vilka tillgänglighetskrav som invånarna egentligen ställer vid besök i centrum av staden. I enkäten finns därför frågor om den längsta gångtid som kan accepteras från parkeringsplats respektive från busshållplats till den plats som ska

besökas i centrala Örebro. I nedanstående tabell visas hur respondenterna har besvarat dessa frågor.

Tabell 11 *Accepterad längsta gångtid från p-plats och busshållplats till målpunkt i centrala Örebro, andelar i procent.*

Accepterad gångtid	Från p-plats	Från busshållplats
0–3 minuter	9,4	18,7
4–6	30,7	38,6
7–10	28,0	20,0
11–15	14,4	5,8
15<	9,8	3,8
Ingen uppfattning	7,6	13,0
	100	100

Som framgår av tabellen har respondenterna betydligt högre krav på att det ska finnas hållplatser i närheten av besöksmålet än vad fallet är för motsvarande krav på bilparkering. Närmare 60 procent av de som har besvarat enkäten anser att busshållplatsen ska ligga inom 0–6 minuters gångtid från besöksmålet. Motsvarande andel för avstånd från parkeringsplats är omkring 40 procent. Detta innebär att en stor majoritet av de som har besvarat frågan accepterar en viss gångtid från parkeringsplatsen till besöksplatsen i centrala Örebro. Med en promenad på 6 minuter kommer man ganska så långt i området. Det är ca 10 procent av respondenterna som ställer de högsta kraven på att kunna parkera i anslutning till eller förhållandevis nära den punkt som man ska ta sig till, t.ex. en butik.

De skillnader som visas i tabellen ovan påverkar också vilken framtidsbild som individerna väljer i enkätens huvudfråga. Hur detta samband ser ut visas i nedanstående tabell.

Tabell 12 *Accepterad gångtid från p-plats (busshållplats) och val av alternativ, andelar i procent.*

	0–3 min	4–6 min	7–10 min	11–15 min	mer än 15 minuter
Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna (A)	46,4 (24,6)	23,8 (15,8)	9,7 (10,3)	9,2 (10,0)	8,5 (12,8)
Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro (B)	41,1 (54,5)	59,1 (58,9)	59,3 (51,2)	57,8 (47,1)	36,4 (31,9)
En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik (C)	12,5 (21,0)	17,1 (25,3)	31,0 (38,4)	32,9 (42,9)	55,1 (55,3)
Totalt	100 (100)	100 (100)	100 (100)	100 (100)	100 (100)

p=0,000 (0,000)

Här finns igen några kategorier där *Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro* inte väljs av den största andelen. Bland de som inte accepterar mer än 0–3 minuters gångtid från p-plats är *Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna...* det alternativ som väljs av den största andelen. Det rör sig om ca 4 procent av respondenterna. För de som kan acceptera 15 minuter eller ännu längre gångtid från både p-plats och hållplats är *En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik* det mest attraktiva alternativet. Kategorin består av ca 5 procent av det totala antalet intervjupersoner i undersökningen. Av tabellen

framgår också att förändringarna går åt samma håll för sambandet mellan val av alternativ och accepterad gångtid från både p-plats och hållplats. Sambandet är emellertid betydligt starkare för accepterad gångtid från p-plats. Andelen som väljer alternativ A faller med 38 (46-8) procentenheter om de två gränsintervallen för accepterad gångtid från p-plats jämförs med varandra.

3.1.4 Ärenden till centrala Örebro

Avslutningsvis i detta avsnitt redovisas hur syftet med individernas resor i området påverkar valet av framtidsbild. De ärendetyper som kartläggs är fyra till antalet: ”arbete, skola eller liknande”, ”ärende för arbetets räkning”, ”handla eller andra ärenden” samt ”nöjen, fritidsaktivitet eller besöka någon”. För den sistnämnda ärendegruppen finns det emellertid inget signifikant samband med valet av framtidsbild.

Hur frekvensen för ärendegruppen ”arbete, skola eller liknande” påverkar val av alternativ framgår av följande tabell.

Tabell 13 Frekvens för ärende ”arbete, skola eller liknande” och val av alternativ, andelar i procent.

	Nästan varje dag	Varje vecka	Varje/varannan månad	Aldrig eller någon enstaka gång/år
Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna (A)	19,6	18,8	10,5	12,9
Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro (B)	50,6	47,1	61,4	58,8
En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik (C)	29,8	34,1	28,1	28,3
Totalt	100	100	100	100

$p=0,090$

Som framgår av signifikansnivån ($p=0,090$) är sambandet förhållandevis svagt och lite otydligt. Tendensen är att sannolikheten för att välja *Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna...* ökar om respondenten ofta reser till arbete och skola i området. Den ökande andelen för alternativ A återspeglas framförallt i en fallande andel för majoritetsalternativet *Lägre hastighetsgränser i centrala Örebro*.

Sambandet mellan frekvenser för ”ärende för arbetets räkning” och val av framtidsbild beskrivs av följande tabell.

Tabell 14 Frekvens för "ärende för arbetets räkning" och val av alternativ, andelar i procent.

	Nästan varje dag	Varje vecka	Varje/varannan månad	Aldrig eller någon enstaka gång/år
Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna (A)	25,2	23,6	14,4	11,7
Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro (B)	50,4	51,4	53,0	57,7
En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik (C)	24,5	25,0	32,6	30,6
Totalt	100	100	100	100

p=0,003

Här återspeglar sig återigen skillnaderna framförallt i hur stor andel som väljer alternativ A respektive alternativ B. Individer som ofta utför arbetsrelaterade ärenden i centrala Örebro har en större benägenhet att välja *Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna...* Med fallande frekvens för det aktuella ärendet ökar andelen som väljer alternativen med begränsningar för biltrafik och bilparkering.

Sambandet mellan frekvensen för att "handla eller andra ärenden" i centrala Örebro och valet av framtidsbild redovisas i tabellen nedan.

Tabell 15 Frekvens för "handla eller andra ärenden" och val av alternativ, andelar i procent.

	Nästan varje dag	Varje vecka	Varje/varannan månad	Aldrig eller någon enstaka gång/år
Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna (A)	19,3	16,5	13,4	8,3
Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro (B)	45,3	57,9	54,5	58,3
En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik (C)	35,4	25,6	32,0	33,3
Totalt	100	100	100	100

p=0,041

Sannolikheten för att välja framtidsbild A ökar om respondenten ofta handlar (eller utför andra ärenden) i centrala Örebro. Detta ger framförallt effekt på hur stor andel som väljer alternativ B. Om tabellerna ovan jämförs framgår att det framförallt är en hög frekvens för arbetsrelaterade ärenden som ger utslag i en större andel för *Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna i centrala Örebro*. Frekvent arbets- och studiependling samt att handla ofta i området ger inte samma ökning av den andel som väljer alternativ A. Som för huvuddelen av den tidigare analysen gäller att majoriteten för *Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro* är stabil.

3.1.5 Sammanfattande diskussion

Utfallet av huvudfrågan visar att 54 procent av intervjupersonerna väljer *Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro* (B), omkring 30 procent väljer *En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik* (C) och 17 procent *Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna i centrala Örebro* (A). Denna tydliga fördelning och rangordning av svaren gör att motsvarande bild framträder när respondenterna grupperas i kategorier och svaren på huvudfrågan jämförs mellan de olika grupperna. Majoriteten för framtidsbild B är stabil för så gott som alla kategorier av individer och i de flesta fall är också rangordningen av alternativen densamma som för det totala utfallet.

När betydelsen av olika res- och parkeringsvanor relateras till hur individerna väljer framträder ett förväntat mönster. Använder man ofta bil i centrala Örebro och ställer höga krav på att kunna parkera nära besöksmålet, ökar sannolikheten för att framtidsbild A väljs. Bland dem som ställer de högsta kraven på tillgänglig gatuparkering är en majoritet av individerna anhängare av framtidsbild A. Gruppen utgör omkring 5 procent av alla som har besvarat enkäten. Är det istället så att respondenten ofta går, cyklar eller åker buss i centrala Örebro ökar sannolikheten för att något av de två mer bilrestriktiva alternativen, framtidsbild B och C, föredras.

Det kanske mest intressanta resultat som följer av analysen, och som på ett tydligt sätt signaleras av det totala utfallet för huvudfrågan, är att en stor majoritet av dem som kör och parkerar bil i dagsläget i centrala Örebro föredrar en omläggning av trafiken i innerstaden till förmån för cykel-, gång- och kollektivtrafik. Denna förändring ska göras på bekostnad av tillgänglighet för trafik och parkering med bil. Av de örebroare som trafikerar gatunätet i centrala staden en genomsnittlig dag är en stor majoritet anhängare av framtidsbild B eller C. Detta resultat är ett kraftfullt stöd för diskussionen i inledningen av rapporten och visar på behovet av den typ av undersökningar som redovisas här. En klar majoritet av invånarna i Örebro är anhängare av mindre biltrafik och bilparkering i centrala Örebro *under förutsättning* att den minskande tillgängligheten med bil samtidigt ger direkta positiva konsekvenser för möjligheterna att gå, cykla och åka med buss i samma område. En sådan omläggning av trafiken uppfattas av de flesta invånare som att centrala Örebro blir ett bättre och mer attraktivt centrum.

3.2 Sociala och ekonomiska faktorer och val av framtidsbild

Som framgår av bilagan innehåller enkäten också ett antal frågor om respondenten själv och respondentens hushåll. På samma sätt som för resvanorna har dessa faktorer korstabellerats mot huvudfrågan, val av framtidsbild, för att belysa hur skillnader mellan individer och hushåll påverkar vilket alternativ som väljs. Resultaten från den analysen kommer att redovisas i detta avsnitt. Även för dessa faktorer gäller att det är en stabil majoritet av individerna i de olika kategorierna som föredrar alternativ B *Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro*. För nästan samtliga delgrupper som analyseras har framtidsbild B attraherat den största andelen av individerna. Skillnader mellan hur olika individer väljer kommer framförallt till uttryck i varierande andelar för de övriga alternativen,

framtidssbild A *Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna i centrala Örebro* och framtidssbild C *En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik*.

3.2.1 Kön och inkomst

Det finns ingen skillnad mellan hur individer i olika åldrar väljer alternativ. Hur många individer som hushållet består av samt hur många av dessa som är hemmaboende barn under 16 år, har heller ingen statistiskt signifikant betydelse för valet av framtidssbild. Däremot är det skillnad mellan hur män och kvinnor väljer, vilket framgår av följande tabell.

Tabell 16 Män och kvinnor och val av alternativ, andelar i procent

	Kvinna	Man	Totalt
Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna (A)	12,7	21,9	16,8
Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro (B)	57,4	49,6	53,9
En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik (C)	29,9	28,4	29,2
Totalt	100,0	100,0	100,0

p = 0,003

Bland männen är alternativ A ett betydligt populärare val än vad som är fallet bland kvinnorna. En dryg femtedel av männen är för en utökad biltillgänglighet i centrala Örebro. Kvinnorna väljer i större utsträckning än männen alternativ B. Omkring hälften av männen och ca 57 procent av kvinnorna väljer den framtidssbilden. Andelen som föredrar alternativ C är ungefär lika stor bland män och kvinnor.

Det finns också en skillnad mellan hur olika inkomstgrupper väljer vilket redovisas i tabellen nedan. Inkomstintervallen avser den sammanlagda hushållsinkomsten före skatt per månad.

Tabell 17 Hushållsinkomst och val av alternativ, andelar i procent.

	0– 10 000	10 001– 17 000	17 001– 23 000	23 001– 30 000	30 001– 40 000	40 001– 50 000	Mer än 50 000
Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna (A)	14,6	12,5	21,2	17,4	18,6	15,1	20,0
Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro (B)	47,4	57,7	49,2	52,3	47,0	62,7	60,8
En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik (C)	38,0	29,8	29,6	30,2	34,3	22,3	19,2
Totalt	100	100	100	100	100	100	100

p=0,011

Den tydligaste tendensen är att en högre hushållsinkomst minskar benägenheten att välja *En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik*. Den lägre andelen för alternativ C påverkar i första hand den andel som väljer alternativ B,

som tycks öka något med stigande inkomst. För individer i det högsta inkomstintervallet är andelen som väljer alternativ A ungefär lika stor som den andel som väljer alternativ C.

3.2.2 Bostadens lokalisering och utformning

Var någonstans i Örebro kommun som respondenten är bosatt påverkar valet av framtidsbild. Av enkäten, se bilaga, framgår gränsdragningen för de olika geografiska områden som återfinns i tabellen nedan.

Tabell 18 Bostadsområde och val av alternativ, andelar i procent

	Centrala Örebro	Innerstaden	Ytterstaden	Utanför Örebro stad
Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna (A)	16,8	15,3	12,0	30,1
Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro (B)	46,5	55,1	56,8	49,1
En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik (C)	36,6	29,6	31,2	20,8
Totalt	100,0	100,0	100,0	100,0

p=0,000

Som framgår av tabellen är det en skillnad för utfallet om respondenten bor i eller utanför Örebro stad. Bland de som bor utanför Örebro stad väljer 30 procent den bitillgänglighet som följer av framtidsbild A. Detta är 10 procentenheter fler än de som väljer alternativ C. Bland dem som bor i det område i centrala Örebro som framtidsbilderna avser, är det omkring 37 procent som anser att trafiken bör utformas enligt alternativ C. Av tabellen framgår även att andelarna för majoritetsalternativet B är högre för dem som bor i innerstaden och ytterstaden än vad som är fallet för de två övriga grupperna, d.v.s. boende i centrala Örebro och boende utanför Örebro stad.

I vilken typ av bostad som respondenten är bosatt i påverkar också valet av framtidsbild. Bostadsformen samvarierar i stor utsträckning med var någonstans i Örebro som respondenten bor.

Tabell 19 Bostadstyp och val av alternativ, andelar i procent.

	Lägenhet i flerfamiljshus	Radhus, kedjehus, parhus el. villa	Totalt
Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna (A)	14,2	19,9	16,9
Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro (B)	50,9	57,2	53,9
En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik (C)	34,9	22,9	29,1
Totalt	100	100	100

p=0,001

De som bor i lägenhet i flerfamiljshus föredrar i större omfattning *En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik*. De flesta av dessa individer är bosatta

i Örebro stad. De som bor i radhus, kedjehus, parhus eller villa är i genomsnitt mer negativt inställda till alternativ C. Detta återspeglar sig i högre andelar både för alternativ A och för alternativ B. Rangordningen av de tre alternativen är densamma i båda grupperna.

En faktor som samvarierar med bostadsområde och bostadstyp är avståndet mellan bostadens ytterdörr och parkeringsplats eller garage. Detta avstånd har därför också ett signifikant samband med hur respondenten svarar på valfrågan, vilket framgår av följande tabell.

Tabell 20 Avstånd mellan ytterdörr och p-plats/garage samt val av alternativ, andelar i procent.

	0–10 m	11–24 m	25–49 m	50–100 m	Mer än 100 m	Har ej p-plats/garage
Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna (A)	19,7	16,2	17,3	15,6	9,4	13,1
Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro (B)	56,0	58,6	50,0	55,3	54,7	47,2
En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik (C)	24,3	25,1	32,7	29,1	35,8	39,8
Totalt	100	100	100	100	100	100

(p=0,008)

Ju längre avståndet är mellan bostadens ytterdörr och p-plats/garage, desto större andel av respondenterna väljer alternativ C. Samtidigt som andelen som väljer alternativ C stiger med avståndet, faller andelen som väljer alternativ A.

3.2.3 Innehav och användning av bil

I enkäten ställs också frågor om bilinnehav och hur bilen används. Till att börja med finns det en skillnad mellan hur de 86 procent av individerna i materialet som har körkort väljer alternativ, i jämförelse med de 14 procent som är körkortslösa. Detta samband framgår av tabellen nedan.

Tabell 21 Körkortsinnehav och val av alternativ, andelar i procent.

	Har körkort	Saknar körkort	Totalt
Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna (A)	18,1	8,5	16,8
Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro (B)	54,2	52,4	53,9
En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik (C)	27,7	39,0	29,2
Totalt	100,0	100,0	100,0

De som inte har körkort väljer i betydligt större omfattning det mer bilfria alternativet C än vad individer med körkort gör. Har respondenten körkort är sannolikheten högre att alternativ A väljs. Skillnaden mellan grupperna är i det

närmaste lika stor för andelen som väljer alternativ A som för andelen som väljer alternativ C.

I förväntad riktning går också sambandet mellan hur många bilar som respondentens hushåll förfogar över och val av framtidsbild, vilket beskrivs i följande tabell.

Tabell 22 Antal bilar i respondentens hushåll och val av alternativ, andelar i procent.

	Ingen bil	1 bil	2 bilar	3 bilar el. fler	Totalt
Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna (A)	7,5	14,8	24,2	41,0	16,8
Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro (B)	47,1	54,9	58,1	41,0	54,0
En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik (C)	45,5	30,3	17,8	17,9	29,2
Totalt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

p=0,000

Ju fler bilar som hushållet har tillgång till, desto större sannolikhet att alternativ A väljs. Omvänt gäller att individer som bor i hushåll med få bilar är mer benägna att välja framtidsbild C. Om respondenten bor i hushåll med två eller fler bilar rangordnas alternativ C som det sämsta alternativet sett för gruppen som helhet. Bland dem som har tillgång till tre eller ännu fler bilar för privat bruk är andelen som väljer alternativ A *Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna...* lika stor som den andel som väljer alternativ B *Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro*.

Motsvarande skillnader kan också registreras om individernas användning av bil, mätt som antal körda mil totalt under det senaste året, relateras till val av framtidsbild. Sambandet visas i tabellen nedan.

Tabell 23 Antal körda mil per år och val av alternativ, andelar i procent.

	0	1-500	501-1 000	1 001-1 500	1 501-2 000	Mer än 2 000
Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna (A)	8,3	7,5	12,4	17,1	29,4	35,3
Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro (B)	49,4	60,7	55,3	53,5	52,9	48,7
En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik (C)	42,3	31,8	32,3	29,5	17,6	16,0
Totalt	100	100	100	100	100	100

p=0,000

Som framkommer av tabellen ökar andelen som väljer alternativ A markant med stigande körsträcka samtidigt som andelen som väljer alternativ C faller. I alla grupper väljer en stabil majoritet *Lägre hastighetsgränser i centrala Örebro*. Men

för de grupper som kör bil mer än 1 500 mil per år är andelen som väljer alternativ A betydligt större än motsvarande andel för alternativ C.

3.2.4 Sammanfattande diskussion

I ännu högre grad än vid analysen av resvanor och val av framtidsbild, framgår hur stabil majoriteten är för *Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro* när sociala och ekonomiska variabler relateras till val av alternativ. I nästan samtliga fall attraherar alternativet den största andelen av individerna i de olika kategorierna. Undantaget gäller för dem som har tre eller fler bilar i hushållet där alternativ A och alternativ B väljs av lika stora andelar.

Män är i större utsträckning anhängare av *Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna...* än vad kvinnorna är. Med högre hushållsinkomst minskar benägenheten att välja *En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik*. Är respondenten bosatt utanför centrala Örebro, i synnerhet utanför stadsgränserna, framstår alternativ A som ett mer attraktivt alternativ för en större andel av individerna. Bor man i radhus, villa etc., och har parkeringsmöjligheter i närheten av bostaden ökar också sannolikheten för att framtidsbild A väljs.

Respondentens körkortsinnehav, tillgång till en eller flera bilar och hur mycket dessa bilar används påverkar valen av framtidsbilder i förväntad riktning. Andelen som föredrar alternativ A ökar med körkortsinnehav, antal bilar i hushållet och körd sträcka i bil. I samtliga fall utom ett är en majoritet av individerna anhängare av alternativ B. I de flesta fall är också alternativ C det alternativ som väljs av den näst största andelen av respondenterna. Det kan därför också här konstateras att alternativ B *Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro* är majoritetens val också bland de hushåll och individer som i stor utsträckning använder bilen i sitt dagliga liv.

4 Referenser

- Grudemo, S. och Svensson, T. (2000): **Balans i avvägningen mellan biltillgänglighet och god miljö – slutrapport.** VTI rapport 455, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping.
- Gustavsson, E. (2000): **God biltillgänglighet eller god miljö i centrum?** VTI meddelande 894, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping.
- Jansson, J O. (1996): **Transportekonomi och livsmiljö.** SNS Förlag.
- Nilsson, M. (1995): **Transportbeteende och miljö. Betydelsen av kunskap och attityder,** Miljöpsykologiska monografier Nr 10 1995, Lunds tekniska högskola, 1995.
- Svensson, T. (2000): **Biltillgänglighet och bilbegränsningar i innerstäder och bostadsområden.** VTI meddelande 893, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping.
- Svensson, T. (2001): **Konsekvenser av restriktioner för biltrafik i städer – En förstudie.** VTI notat 40-2001. Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping.
- Svensson, T. och Haraldsson, M. (2002): **Invånarna i Sundsvall och trafiken i innerstaden – Resultat från en enkätundersökning,** VTI notat 20-2002, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping.
- Svensson, T. och Hedström, R. (2003): **Hastighetsdämpande åtgärder och integrerad stadsplanering – En litteraturstudie,** VTI meddelande 946, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping
- Trivector, **Nollvisionens tillämpning i Bräcke, Göteborg,** Rapport 2000:4, Lund.

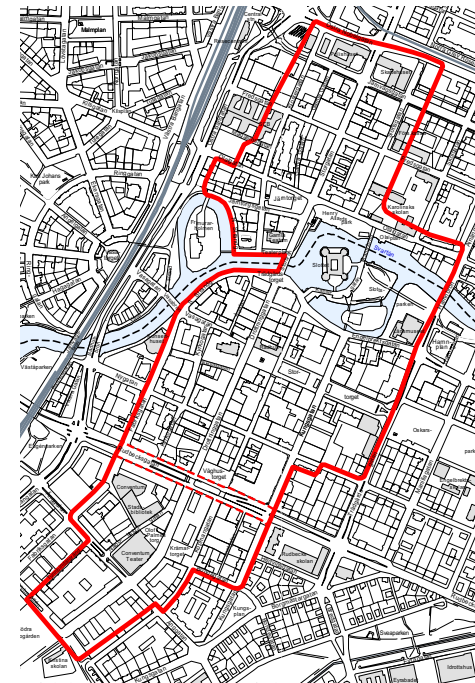
Frågor om hur Du vill ha gatorna och trafiken i centrala Örebro

Två intressen strider mot varandra när det gäller att planera för trafiken i centrala Örebro. Å ena sidan vill vi ha mindre buller och avgaser, färre olyckor och trivsamma omgivningar. Å andra sidan ska det också gå lätt att ta sig in till centrum och förflytta sig där.

Vi beskriver på följande uppslag **tre olika framtidsbilder** för trafiken i centrala Örebro om **ca 10 år**. De teckningar som används föreställer inte centrum exakt eller någon annan del av Örebro, utan visar mer allmänt hur en utveckling enligt de olika framtidsbilderna kan se ut. Bilderna och de förklarande texterna ska ge Dig en idé om hur centrala Örebro kan komma att se ut om centrum utvecklas enligt någon av framtidsbilderna.

Försök att tänka Dig in i hur varje framtidsbild skulle kunna komma till uttryck i Örebro. **När Du läst igenom alla tre, framtidsbild A, B och C, ber vi Dig välja vilken av dem Du tycker bäst om.**

Framtidsbilderna gäller för området innanför linjen på kartan nedan. Rudbecksgatan **ingår inte** i området och är markerad med streckad linje på kartan.



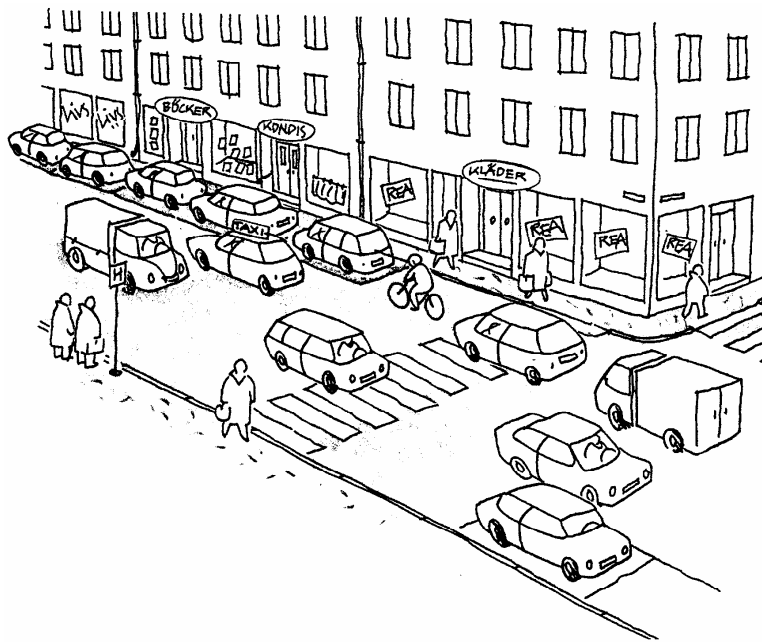
Framtidsbild A- Hur ska det se ut i Örebro?

Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna i centrala Örebro

Det blir mer biltrafik i centrala Örebro.

Centrala Örebro anpassas för att rymma den ökade biltrafiken.

Kommunen försöker underlätta för bilisterna att parkera sina bilar i och nära centrala Örebro.

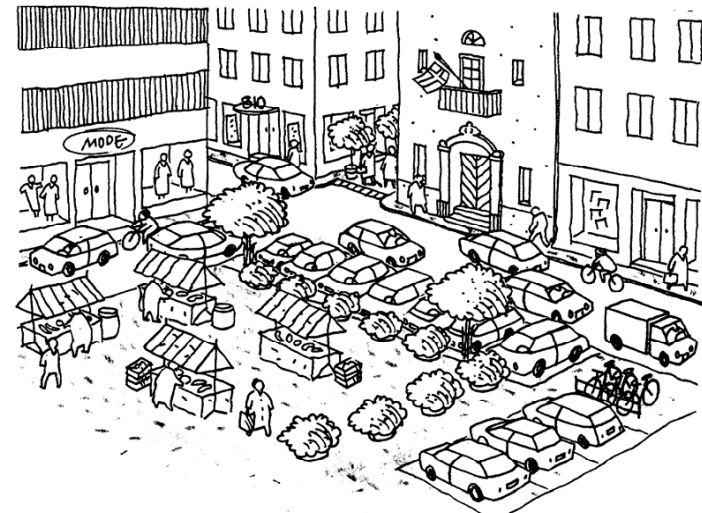


Bil:
Det är tillåtet att köra bil överallt i innerstaden utom på gågatorna.

Bilparkering:
Ytterligare parkeringshus byggs i centrum.

Det finns också gott om p-platser längs gatorna nära affärerna.

Det är billigt att parkera i hela innerstaden.

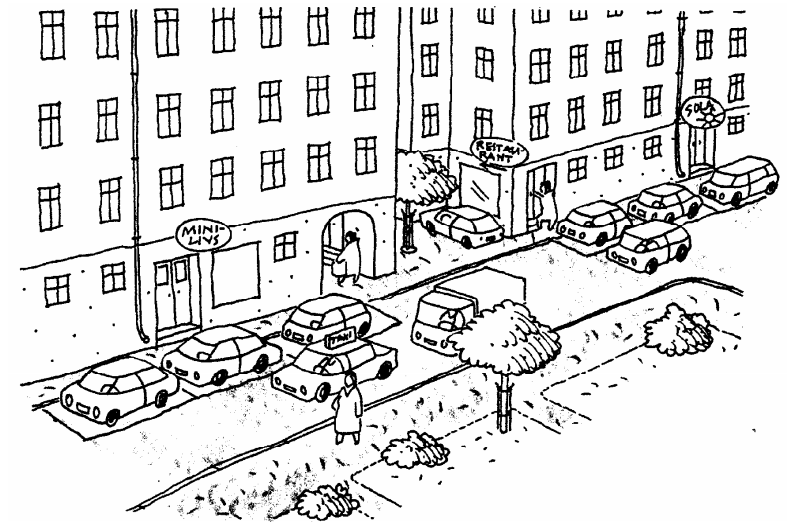


Buss:
Lika många människor åker buss som idag.

Gång:
Trafikljusen släpper i första hand fram bilarna för att undvika bilköer, varför det ibland kan bli långa väntetider för fotgängare.

Cykel:
Cyklister hindras ofta av den täta biltrafiken. Det blir därför färre som cyklar i innerstaden.

Cykel är ändå i vissa fall det snabbaste sättet att ta sig fram.



Framtidsbild B- Hur ska det se ut i Örebro?

Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro

En större del av utrymmet på gatorna ges till fotgängare och cyklister för att de ska kunna ta sig fram bekvämt och säkert. På Storgatan och Drottninggatan ökar antalet bussar.

De större gatorna i centrala Örebro har ett ganska smalt körfält i varje riktning för bilarna, för att få plats med både cykel- och gångbanor.

Lägre hastighetsgränser är till fördel för cyklister och fotgängare, men till nackdel främst för yrkes-trafiken.

På smågatorna får bilar bara köra i 30 km/h för att fotgängare och cyklister ska kunna röra sig fritt.



Bil:

Bilarna får köra på lika många gator i centrala Örebro som idag.

Hastighetsgränsen är högst 30 km/tim.

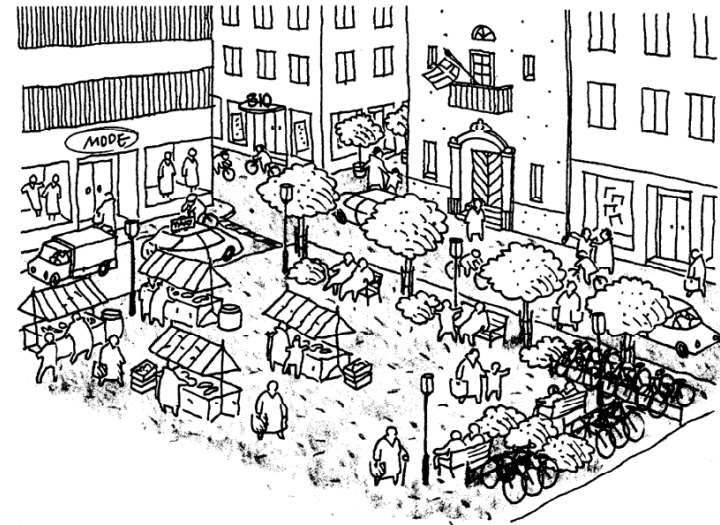
Det tar längre tid att köra bil i innerstaden än det gör nu.

Bilparkering:

Bilar får parkeras i p-hus och på större p-platser på samma sätt som idag.

Vissa p-platser längs gatorna tas bort.

Det blir längre att gå från bilen till butiker och arbetsplatser i centrum.



Buss:

Bussarna får egna körfält genom centrala Örebro och på anslutande gator. Då kan de komma fram snabbare.

Gång:

De nuvarande gågatorna är fortfarande gågator.

Cykel:

Längs infarterna till centrala Örebro finns breda cykelbanor som gör det enkelt att ta sig till centrum med cykel.

Fler cykelställ som gör det lättare att låsa fast cykeln har satts upp.



Framtidsbild C- Hur ska det se ut i Örebro?

En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik

Gatorna byggs om för att gående och cyklister ska kunna ta sig fram enkelt och bekvämt.

Gående och cyklister får använda hela gatan tillsammans med bussarna.

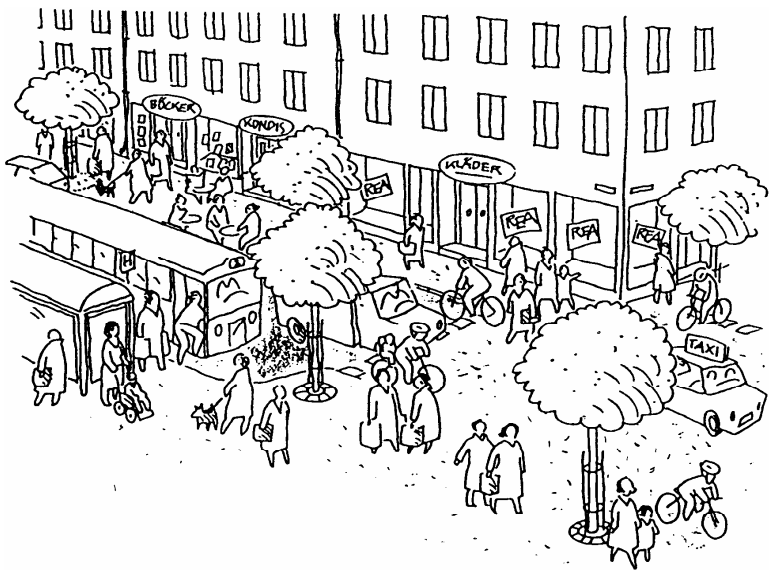
Bussar, färdtjänst, handikappfordon, taxi och bilar som levererar varor till butiker får använda vissa gator och parkeringsplatser. På gåendes och cyklisters villkor.

Busstrafiken ökar.

De som bor i centrala Örebro får köra egna bilar till och från p-platser.

Inga andra bilar får köras eller parkeras i innerstaden.

Utrymmet för planteringar, grönytor, lek- och sittplatser ökar.



Bil:

Den biltrafik som tillåts inom centrala Örebro ska anpassas till de gående. Det innebär att alla bilar måste hålla gångfart.

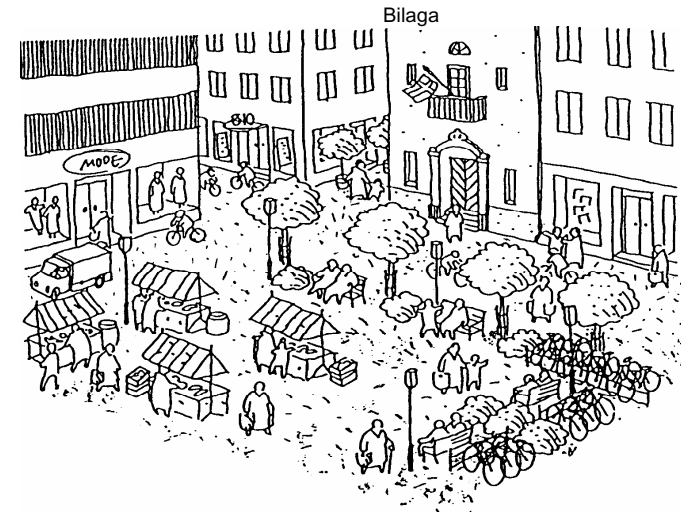
Den biltrafik som tillåts får bara använda vissa gator. Flera gator får bara användas av gående och cyklister samt bussar.

Genomfartstrafiken leds utanför centrum på kringfartsgator.

Bilparkering:

De som åker bil till centrum och som inte bor där måste parkera i p-hus och på p-platser utanför centrala Örebro.

Det blir längre att gå från bilen till butiker och arbetsplatser i centrum.



Buss:

Bussarna får använda samma gator som i dag och får egna körfält på infartsledningarna.

Fler kommer att åka buss vilket gör att antalet bussturer till centrum ökar.

Gång:

Det blir fler gågator i jämförelse med i dag.

Cykel:

Cyklisterna färdas på gatorna tillsammans med busstrafik och gående.

Det är tillåtet att cykla på markerade delar av gågator.

I centrum finns det gott om cykelparkeringar med tak och läsmöjligheter.



Bilaga

1. Föreställ dig att Du skulle ha möjlighet att påverka framtiden för centrala Örebro genom att rösta på en av de framtidsbilder A, B eller C som beskrivits på föregående sidor.

Vilken av framtidsbilderna **skulle Du** då **välja**? (endast ett kryss)

- A ”Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna...”
- B ”Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro”
- C ”En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik”

Några frågor om dina resvanor idag:

2. Hur färdas Du till och/eller förflyttar dig inom centrala Örebro under **vinterhalvåret**, och hur ofta?

	Nästan varje dag	Varje vecka	Varje/ varannan månad	Aldrig eller någon enstaka gång
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kör bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Åker bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorcykel eller moped	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3. Hur färdas Du till och/eller förflyttar dig inom centrala Örebro under **sommarhalvåret**, och hur ofta?

	Nästan varje dag	Varje vecka	Varje/ varannan månad	Aldrig eller någon enstaka gång
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kör bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Åker bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorcykel eller moped	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bilaga

4. Hur ofta har Du följande ärenden i centrala Örebro?

	Nästan varje dag	Varje vecka	Varje/ varannan månad	Aldrig eller någon enstaka gång/år
Arbete, skola eller liknande	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ärende för arbetets räkning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Handla eller andra ärenden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nöjen, fritidsaktivitet eller besöka någon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5. Kör Du någon gång bil till centrala Örebro? Ja Nej

6. Om Du svarat Ja på fråga 5: var brukar Du parkera och hur ofta?

	Nästan varje dag	Varje vecka	Varje/ varannan månad	Aldrig eller någon enstaka gång/år
I p-hus med avgift	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
På gatan med avgift	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
På gatan, gratis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annan parkering, m. avgift	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annan parkering, gratis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7. Hur lång är den längsta gångtid Du **kan acceptera** till den plats Du ska till i centrala Örebro.

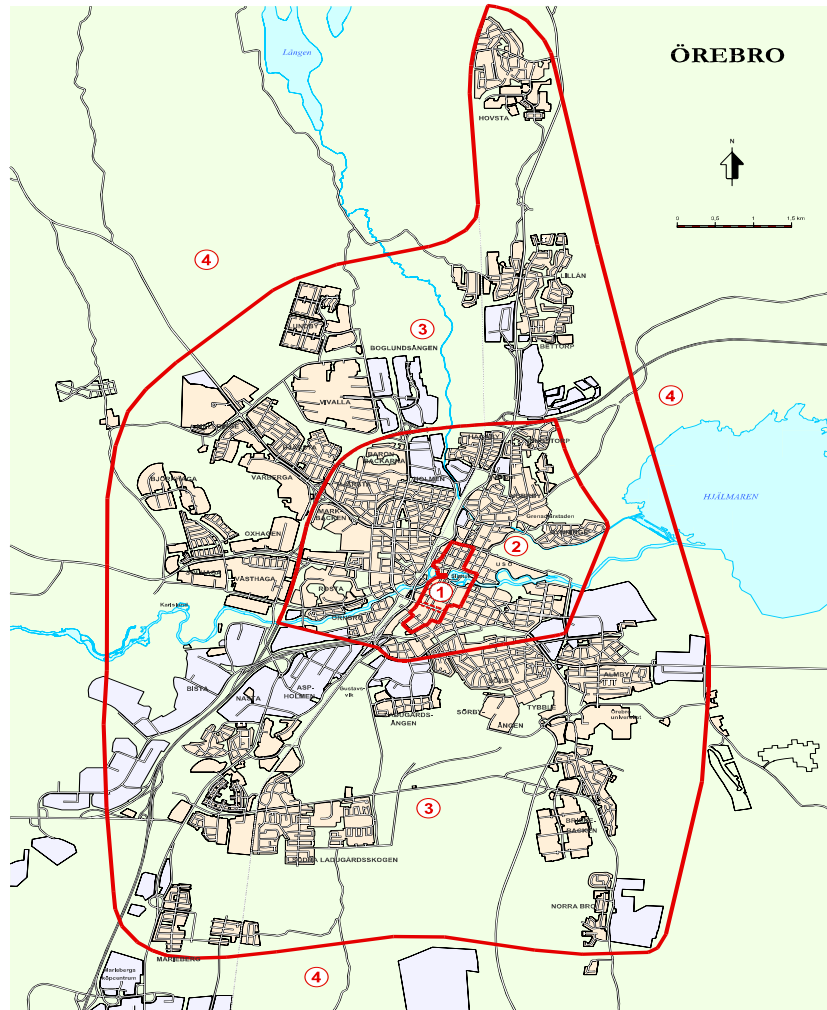
från p-plats?

- 0-3 min 4-6 min 7-10 min 11-15 min mer än 15 minuter
- vet ej

8. från busshållplats?

- 0-3 min 4-6 min 7-10 min 11-15 min mer än 15 minuter
- vet ej

Avslutningsvis kommer några frågor om Dig själv och Ditt hushåll:



9. Inom vilket område bor Du?

- I centrala Örebro – område 1 på kartan (området på enkätens första sida)
- I innerstaden – område 2 på kartan
- I ytterstaden – område 3 på kartan
- Utanför Örebro stad – område 4 på kartan

10. Kvinna Man
11. Din ålder?år
12. Hur långt är det från Din bostad till närmaste busshållplats?
 0 - 100 m 101 - 200 m 201 - 400 m 401 m - 1 km Mer än 1 km
13. Har Du körkort för personbil? Ja Nej
14. Hur många bilar har Du och Ditt hushåll tillgång till för privat bruk?
 Ingen bil 1 bil 2 bilar 3 bilar eller fler
15. Hur många mil har Du kört med bil under det senaste året, privat eller i jobbet?
 Inga 1- 500 501 – 1000 1001 – 1500 1501 – 2000
 Mer än 2000
16. Hur långt är det från Din bostads ytterdörr till Din p-plats eller Ditt garage?
 0-10 meter 11-24 meter 25-49 meter 50-100 Mer än 100 m
 Har ej p-plats eller garage
17. Hur många personer 16 år eller äldre bor i Ditt hushåll, inklusive dig själv?
 1 person 2 personer 3 personer 4 personer eller fler
18. Hur många barn under 16 år bor i ditt hushåll?
 Inga barn 1 barn 2 barn 3 barn 4 barn eller fler
19. Hur bor Du?
 Om Du hyr eller äger bostaden spelar ingen roll.
 I lägenhet i flerfamiljshus I radhus, kedjehus, parhus eller villa
20. Hur stor inkomst (lön, studielån, pension, bidrag o. dyl.) **före skatt** har **ditt hushåll** ungefär idag?

Bilaga

- 0-10 000 kr/månad
- 10 001-17 000 kr/månad
- 17 001-23 000 kr/månad
- 23 001-30 000 kr/månad
- 30 001-40 000 kr/månad
- 40 001-50 000 kr/månad
- mer än 50 000 kr/månad

Om Du har något Du vill tillägga går det bra att göra det nedan. Du kan också skriva på på egna lösblad.

Tack för Din medverkan!