

Cykelundersökning 2018:

Vad Göteborgarna tycker om att cykla i Göteborg

David Jostell
Origo Group AB

Bakgrund & syfte

Genomförande

Resultat – Ordinarie frågor

Sammanfattning & slutsatser – Ordinarie frågor

Bakgrund – Temafrågor

Resultat – Temafrågor

Sammanfattning & slutsatser – Temafrågor

Bakgrund & syfte

Bakgrund och syfte



- Trafikkontoret följer sedan 2008 ett antal nyckeltalsfrågor. Syftet är att följa förutsättningarna för cykling i Göteborg över tid. Förutom de återkommande nyckeltalen finns frågor kring resvanor, bakgrundsfrågor samt frågor kring ett temaområde som trafikkontoret vill undersöka.
- År 2018 var temat "Cyklande Stadsdelar". Fokus låg på att undersöka vilka skillnader i attityder och uppfattningar som finns mellan cyklister, bilister och kollektivtrafikresenärer när det gäller att använda cykeln som ett transportmedel i staden.
- Resultatet från undersökningen kan komma att utgöra en nollmätning för utvärderingen av projektet *MIST - beteendepåverkan i stadsdelar för ökad cykling*. Det kommer eventuellt också användas för att utforma beteendepåverkan i områdena.

Genomförande

Genomförande - Urval

- Mål: 1000 respondenter i åldern 18-65 och skrivna i Göteborg.
- Stratifierat urval användes.
- Kvoter togs fram, totalt 60 stycken (2 grupper för kön * 3 grupper för ålder * 10 stadsdelsnämnder).
- Register köptes in från Marknadsinformation.
- Inom varje stadsdelsnämnd gjordes ett obundet slumpmässigt urval i samband med inköpet av varje omgång urval.

Genomförande - Frågeformulär



- Frågor om resvanor, nyckeltalsfrågor, temafrågor och bakgrundsfrågor.
- Årets tema var "Cyklade Stadsdelar".
- Antalet frågor varierade beroende på hur respondenten svarade.
- Innehöll ett par frågor med öppna alternativ.
- Nya frågor, bl.a.:
 - En fråga om kön samt antal barn i hushållet under 18 år (och ålder på dessa).
 - Främsta färdssättet till daglig aktivitet.
 - Avstånd till daglig aktivitet.
 - Öppen fråga i slutet.

Genomförande - Datainsamling



- Data samlades in med hjälp av strukturerade telefonintervjuer, okt-nov 2018.
- Intervjuer skedde under helger och eftermiddag/kvällar på vardagar.
- Intervjuarna vände sig till den person i hushållet som ingick i åldersgruppen och hade möjlighet att delta.
- Samtliga personer i urvalet söktes upp till 10 gånger.
- Tre vanligaste bortfallsorsakerna var vägran, tidsbrist och språkproblem.
- Samtliga personer som påbörjat en intervju fullföljde också intervjun.
- En intervju tog i genomsnitt 7,5 min.

Område	Antal intervjuer
Hisingen	260
Nordost	162
Sydväst	193
Sydost	110
Centrum	229
Totalt	954

Genomförande – Representativitet

- I det insamlade datamaterialet fanns i vissa fall avvikelser från de uppsatta kvoterna.
- Resultat av kontroll på områdesnivå:
 - Avvikelse var minimal när det gäller fördelningen av befolkningen mellan områdena (-1,3 % till +1,6 %).
 - Avvikelser fanns när det gäller kön och/eller åldersfördelning i de olika områdena. De största avvikelserna gällde:
 - Sydost: Överskott av personer i ålder 18-29 år och ett underskott av de i åldern 50-65 år.
 - Sydväst: Överskott av personer i åldern 30-49 år och underskott i åldern 18-29 år.
 - Nordost: Överskott av män samt personer i åldern 30-49 år.
- Beslut: Ingen viktning.

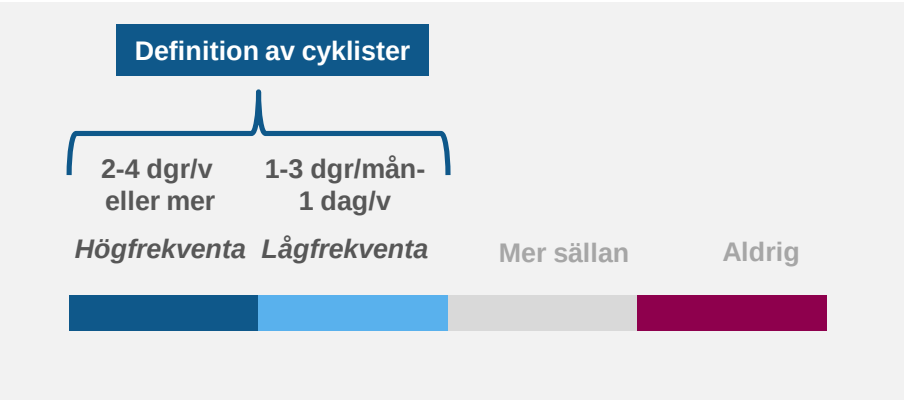
Genomförande – Definitioner

Användare

Användare av cykel, bil, kollektivtrafik och gång definieras utifrån hur ofta ett färdmedel används. Gäller samtliga resor.

Användarna delas in i högfrekventa och lågfrekventa användare.

Exempel:



Områden

I analysen och presentationen av resultaten från de tio stadsdelsnämnderna användes en indelning i fem områden.

Område	Kod	Stadsdel
Nordost	1	Angered
		Östra Göteborg
Sydost	2	Örgryte-Härlanda
Centrum	3	Centrum
		Majorna-Linné
Sydväst	4	Askim-Frölunda-Högsbo
		Västra Göteborg
Hisingen	5	Västra Hisingen
		Lundby
		Norra Hisingen

Genomförande – Signifikanstester



Jämförelser av frekvenser (t.ex. trafikantandelar)

- *Chi-två-test*

Signifikansnivå

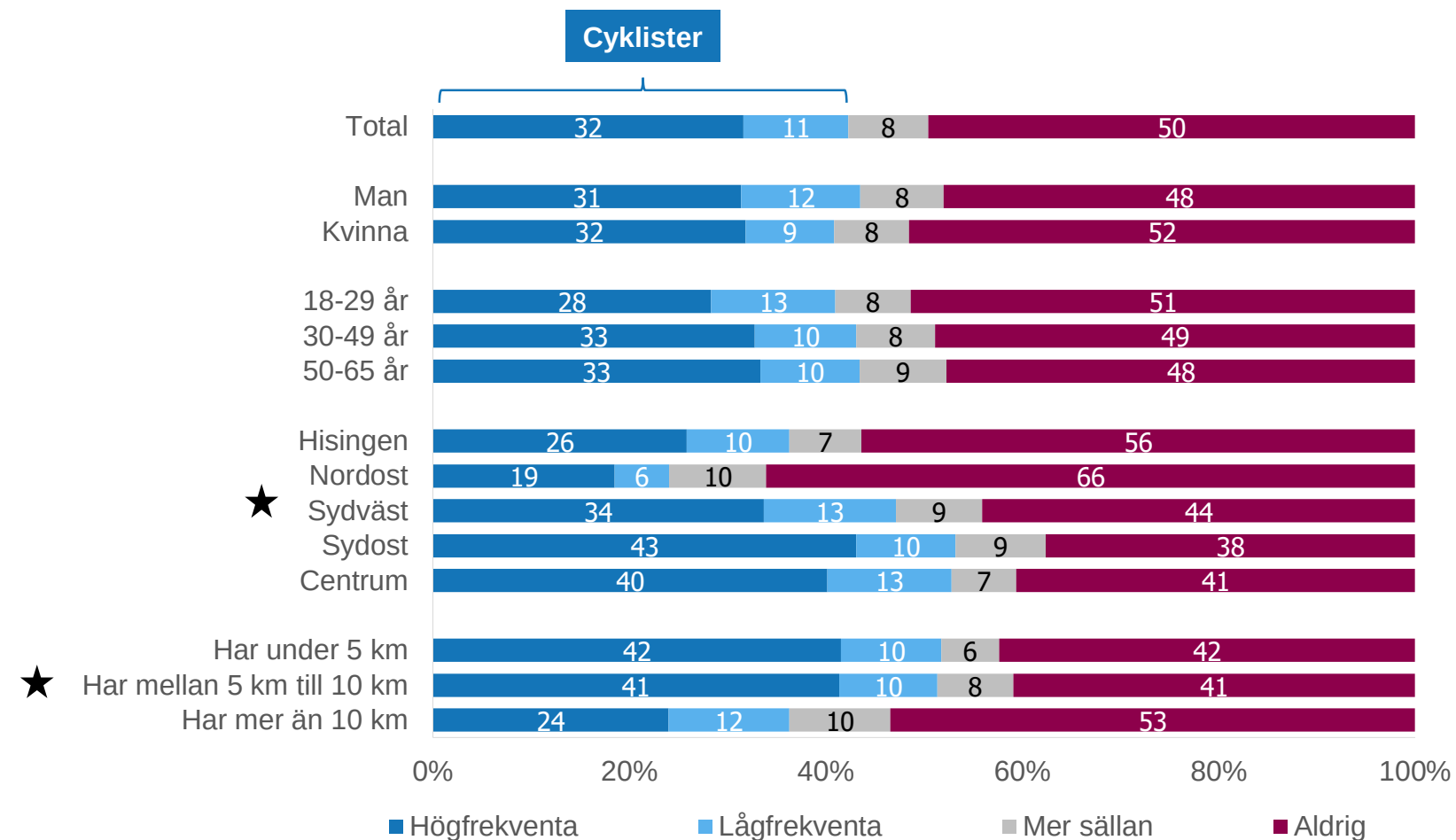
- Vald nivå: 5%
- Redovisas med: ★

Jämförelser av medelvärden (t.ex. nyckeltal, cykelindex)

- *T-test (oberoende)*
 - Två medelvärden.
- *ANOVA (oberoende)*
 - Tre eller fler medelvärden.
 - Post hoc test (Tukey HSD).

Resultat – Ordinarie frågor

Andel Cyklister



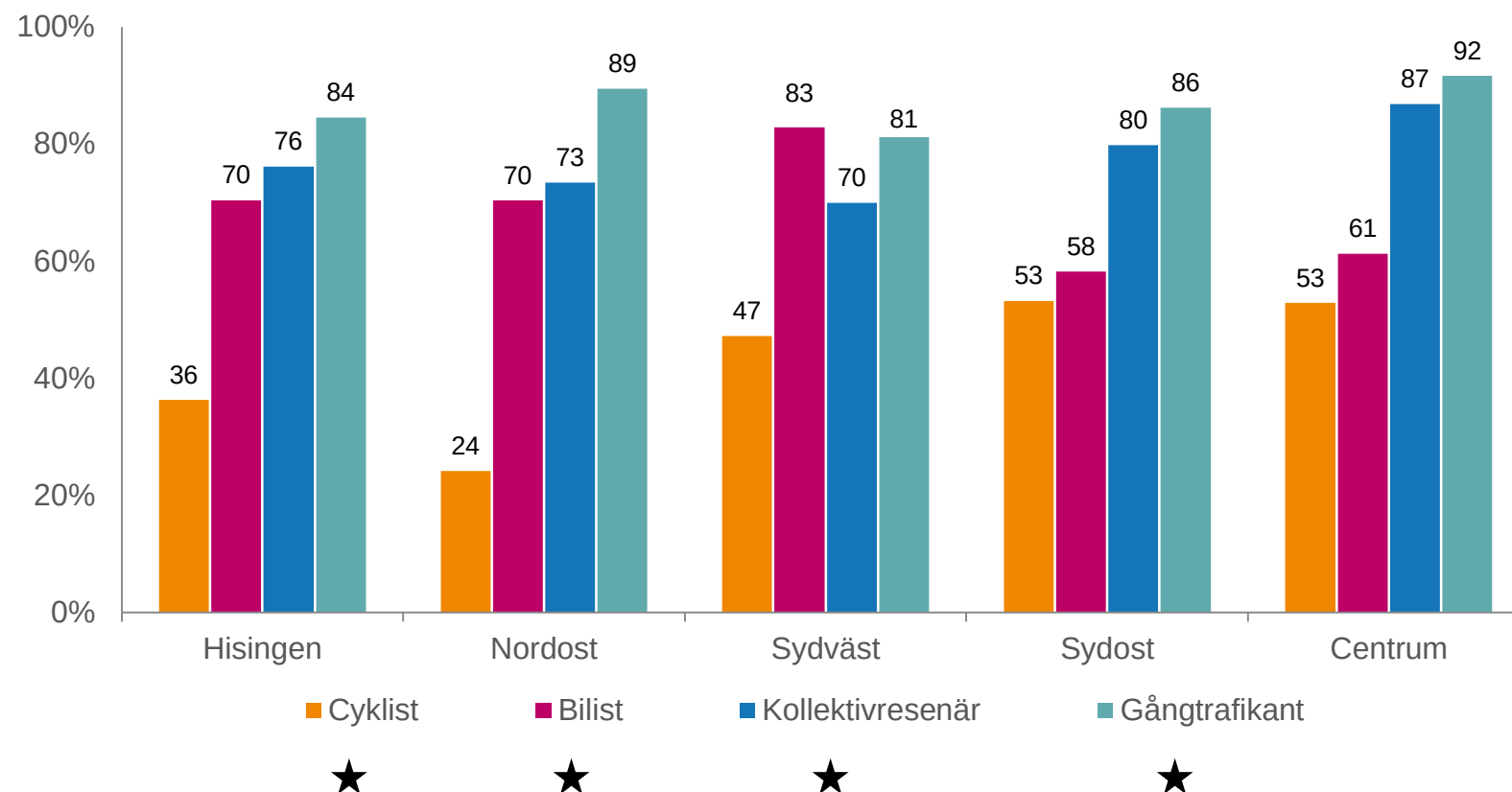
- Signifikanta skillnader finns mellan olika områden.
- Signifikanta skillnader när det gäller avstånd till daglig aktivitet.

OBS: Svaren avser samtliga resor under en vanlig vecka under perioden april - september. Inte enbart cykling till daglig aktivitet!

Andelen som använder respektive färdssätt

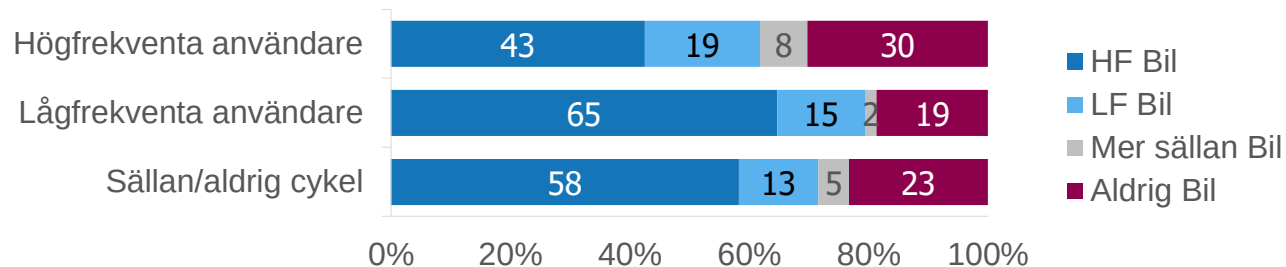
Andel som angivit att de använder färdssättet minst 1-3 ggr per mån

- Skillnaderna i resultat inom de olika områdena är signifikanta för alla färdslag.



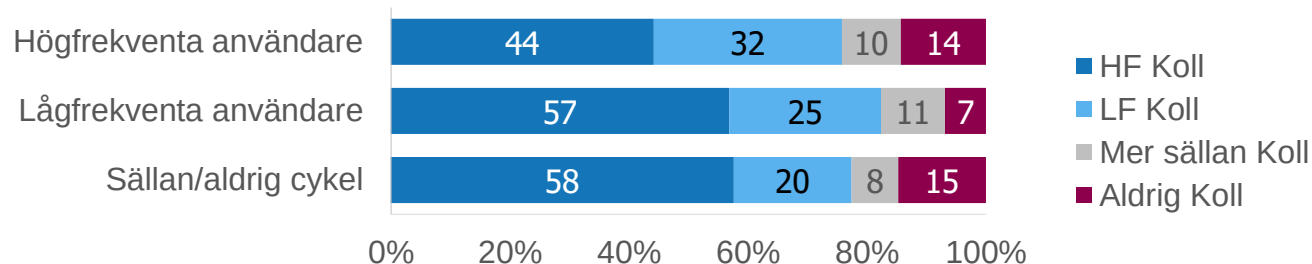
Samband mellan frekvens av cyklande & övriga färdssätt

★ Bil vs Cykel

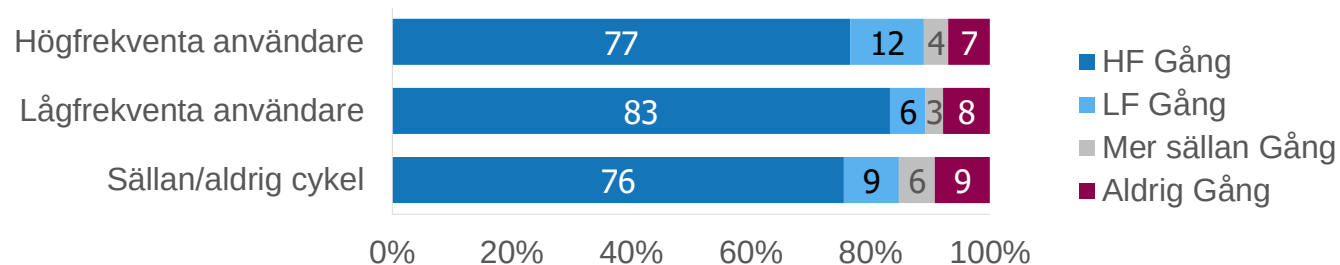


➤ Det finns signifikanta skillnader mellan hur ofta man cyklar och hur ofta man använder bil respektive kollektivtrafik.

★ Koll vs Cykel



Gång vs Cykel



Nyckeltal och cykelindex



Nyckeltal / Nyckeltalsfrågor

(Skala 1-10: 1 = "inte alls", 10 = "I mycket hög grad")

1. I vilken omfattning upplever du att Göteborg är en cykelvänlig stad?
2. I vilken omfattning upplever du att man cyklar i din stadsdel?
3. I vilken omfattning upplever du att Göteborgs Stad arbetar för att öka cyklande (generellt) i Göteborg?
4. Om Göteborg blev en mer cykelanpassad stad, tror du då att du skulle uppleva staden som mer attraktiv?
5. I vilken omfattning upplever du att det är trafiksäkert att cykla i Göteborg?*
6. I vilken omfattning är du nöjd med underhållet av cykelbanorna i Göteborg?*
7. I vilken omfattning är du nöjd med cykelbanorna i Göteborg (generellt)?*
8. I vilken omfattning upplever du att det finns ett flöde, flyt när du cyklar i Göteborg?*
9. I vilken omfattning är du nöjd med cykelparkeringar generellt i Göteborg?*

* Ställs endast till de som cyklar.

Vid grafisk framställning redovisas resultatet enligt följande:

- 1-2: I mycket låg grad
- 3-4: I ganska låg grad
- 5-6: Varken eller
- 7-8: I ganska hög grad
- 9-10: I mycket hög grad

"Vet ej" är inte inkluderat i redovisningen.

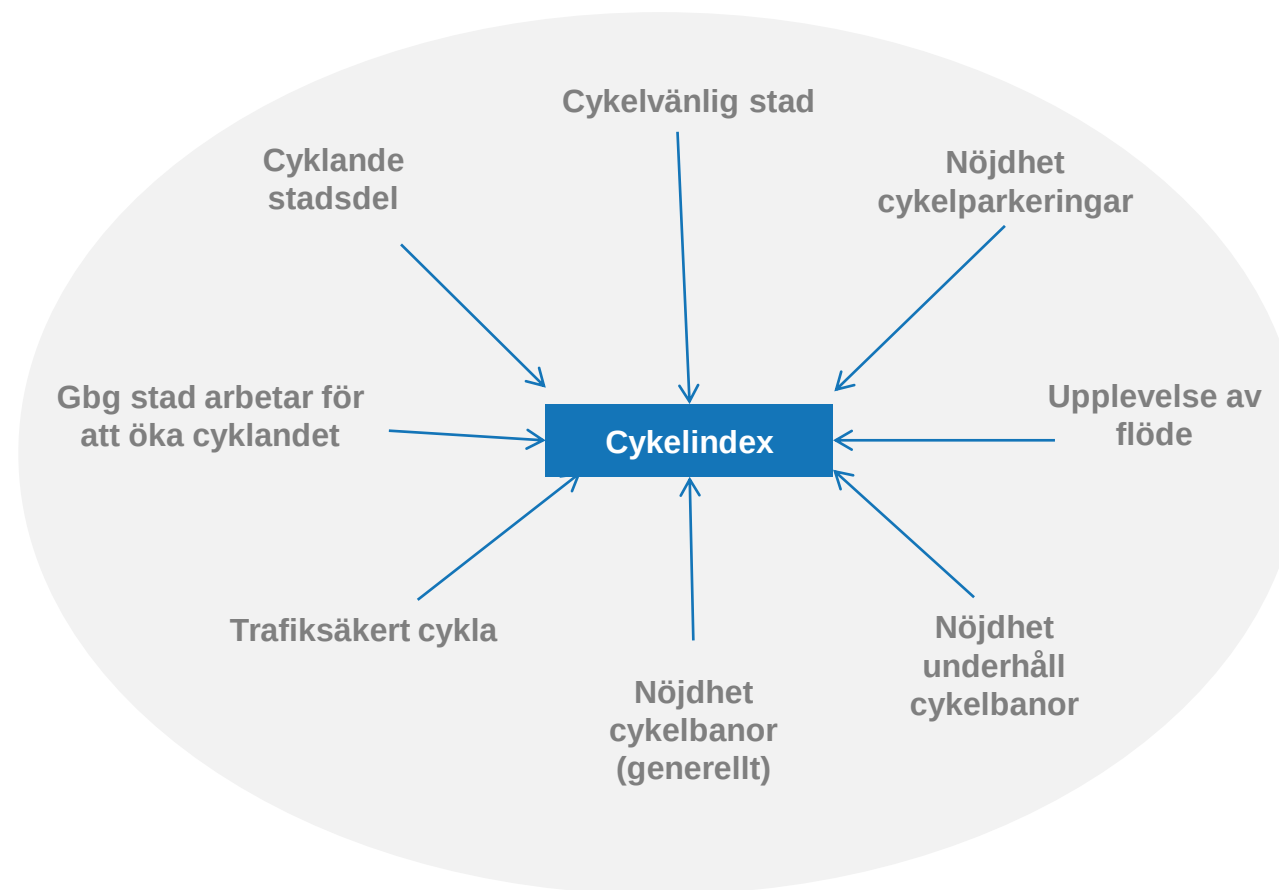
Nyckeltal och cykelindex

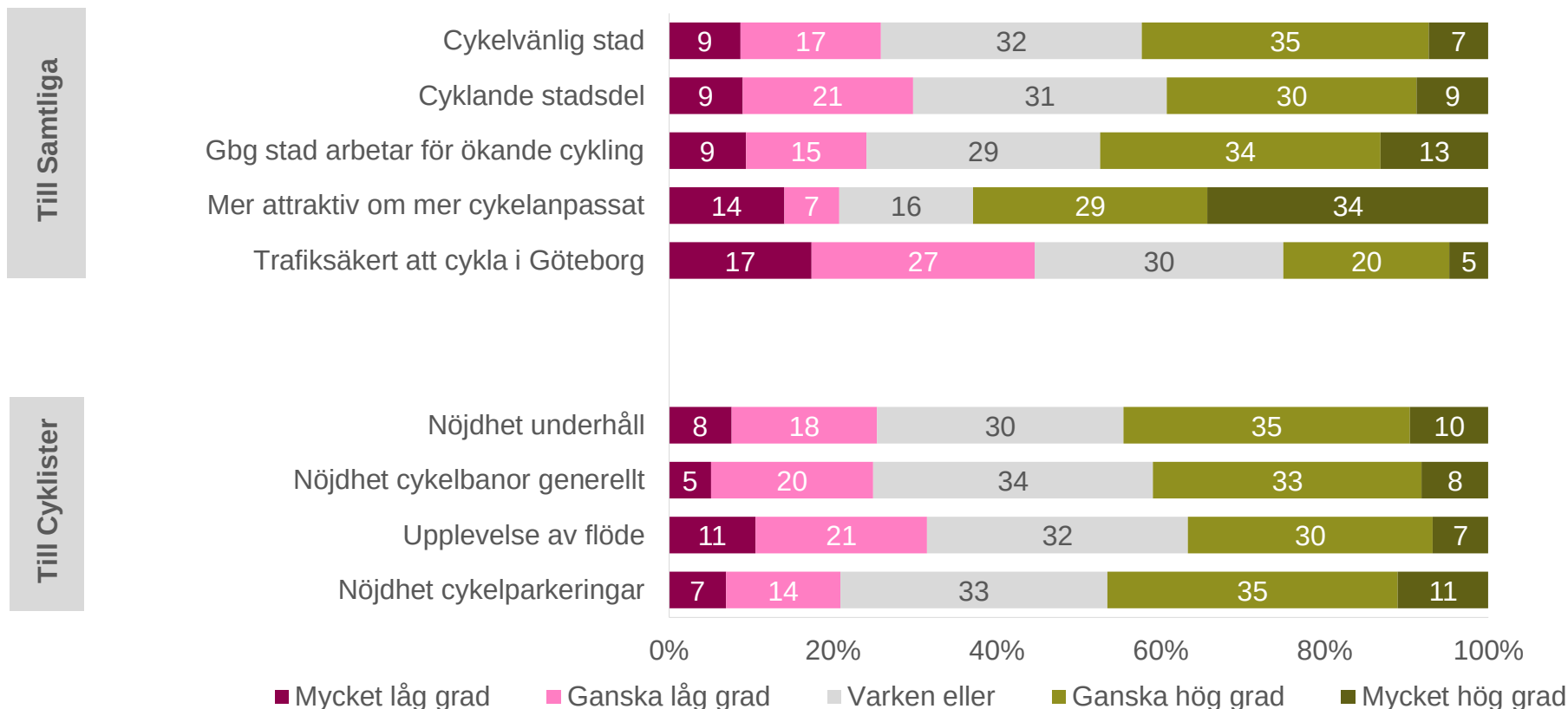


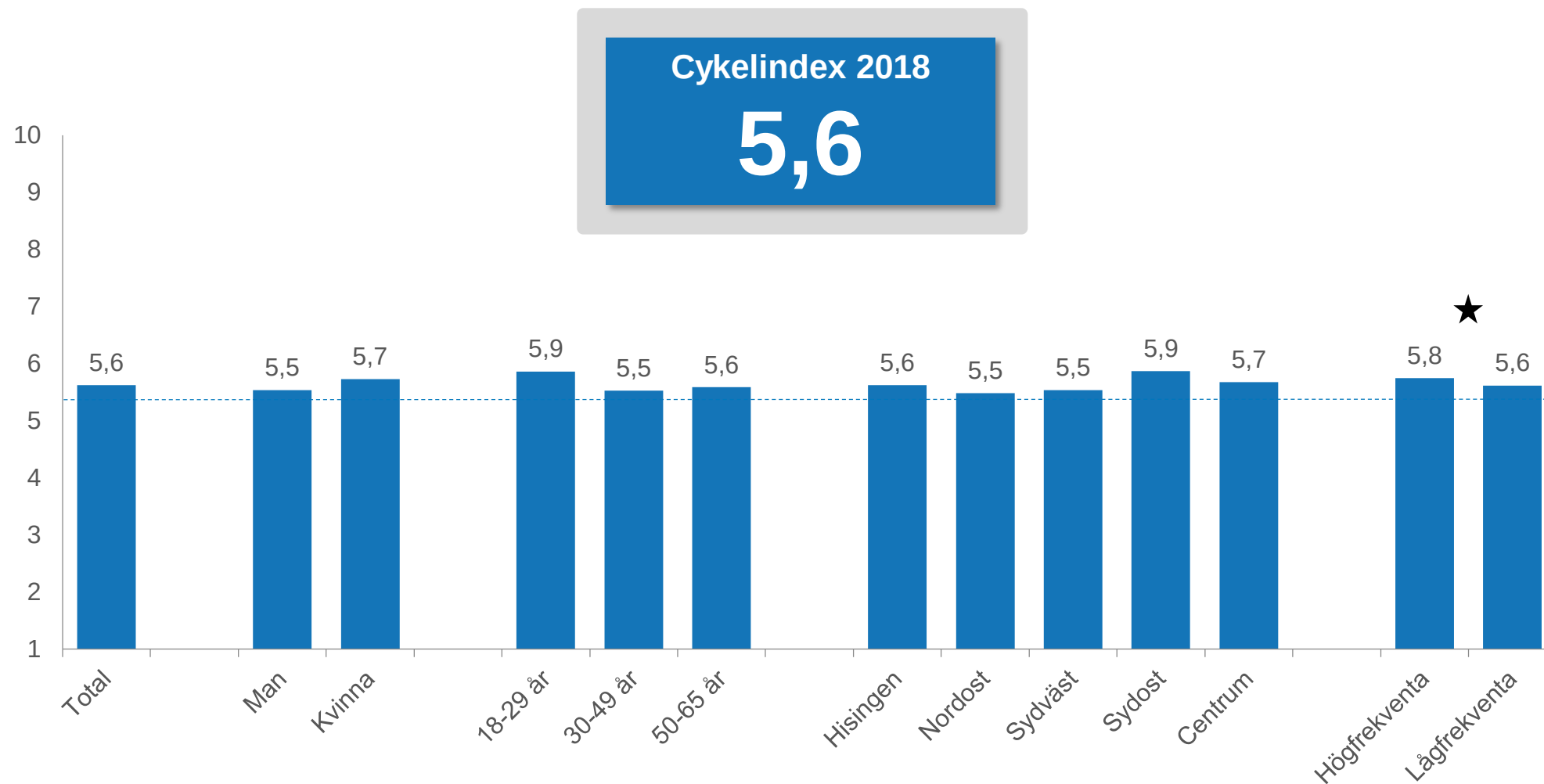
Cykelindex

Cykelindex utgör ett medelvärde av de 8 nyckeltal som samvarierar.

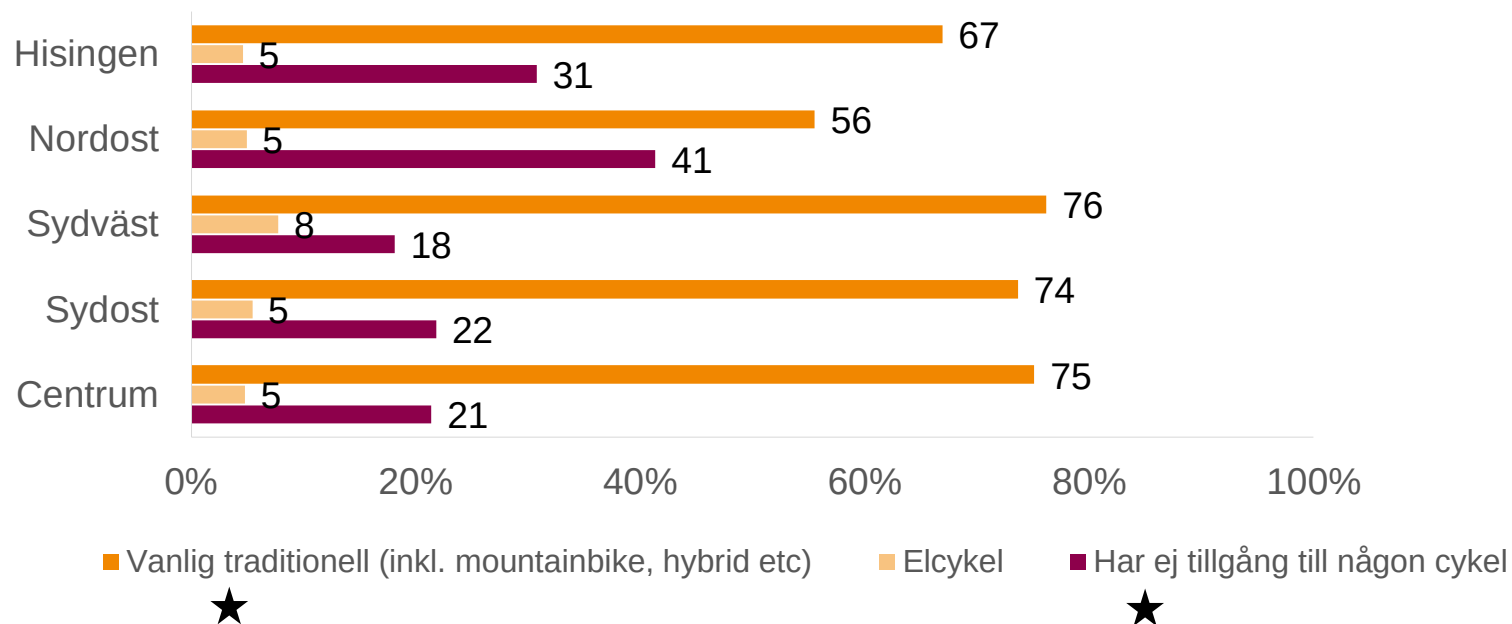
Nyckeltalet "Gbg vore mer attraktiv om mer cykelanpassad" ingår inte i indexet och studeras separat.





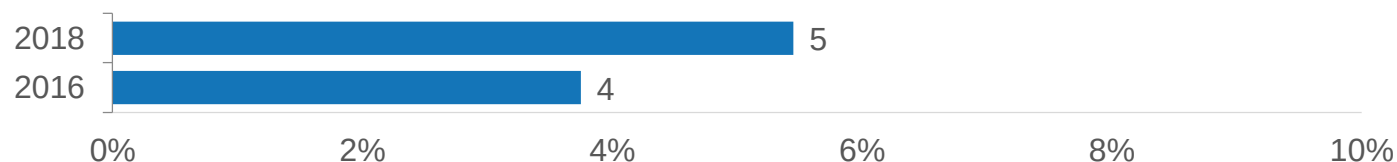


Andel med tillgång till olika typer av cyklar 2018



- Det finns en signifikant skillnad mellan de fem områdena och andelen som använder vanlig traditionell cykel och när det gäller andelen som ej har tillgång till någon cykel.
- Ingen respondent hade en lådcykel, vilket är anledningen till att det inte finns med i diagrammet.

Andel med tillgång till elcykel i Göteborg

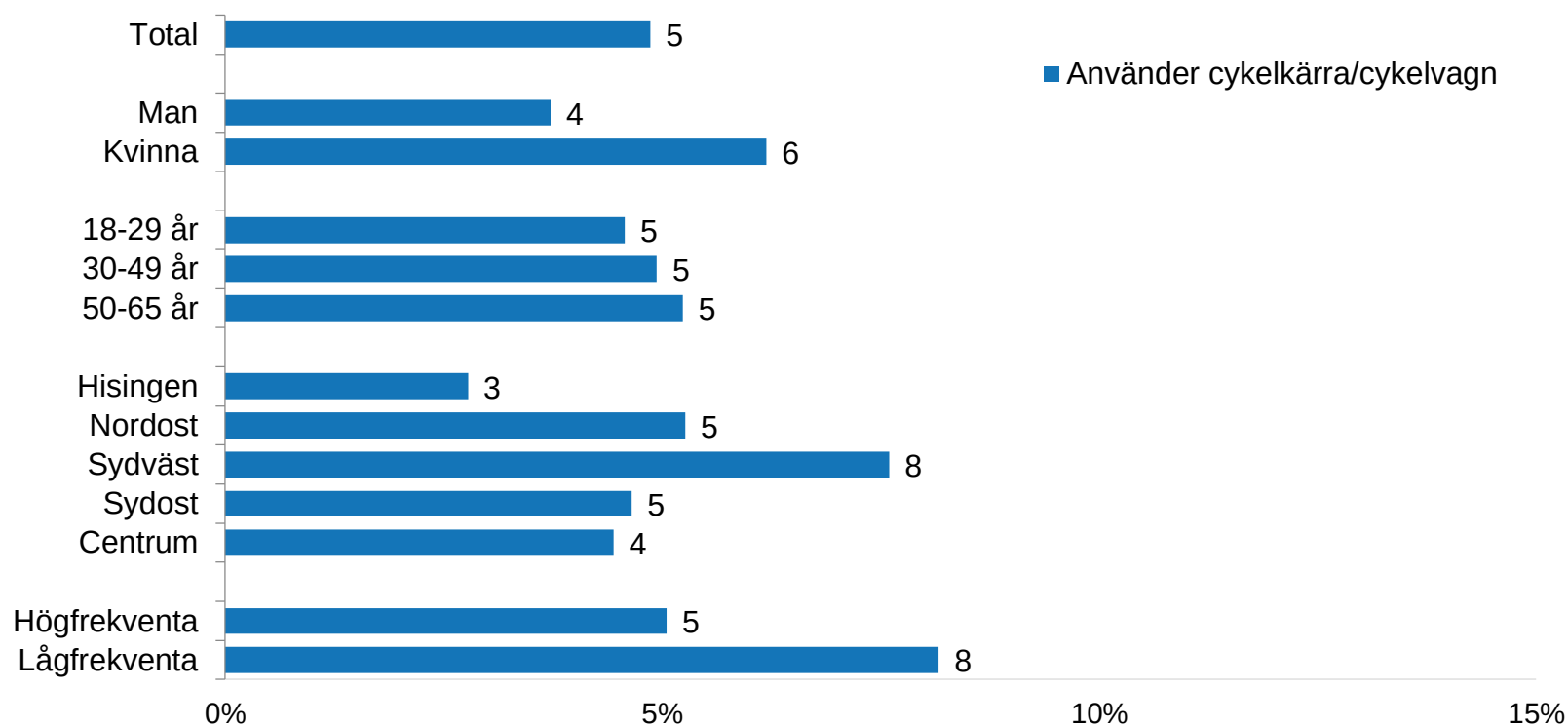


Användning av cykelkärra/cykelvagn

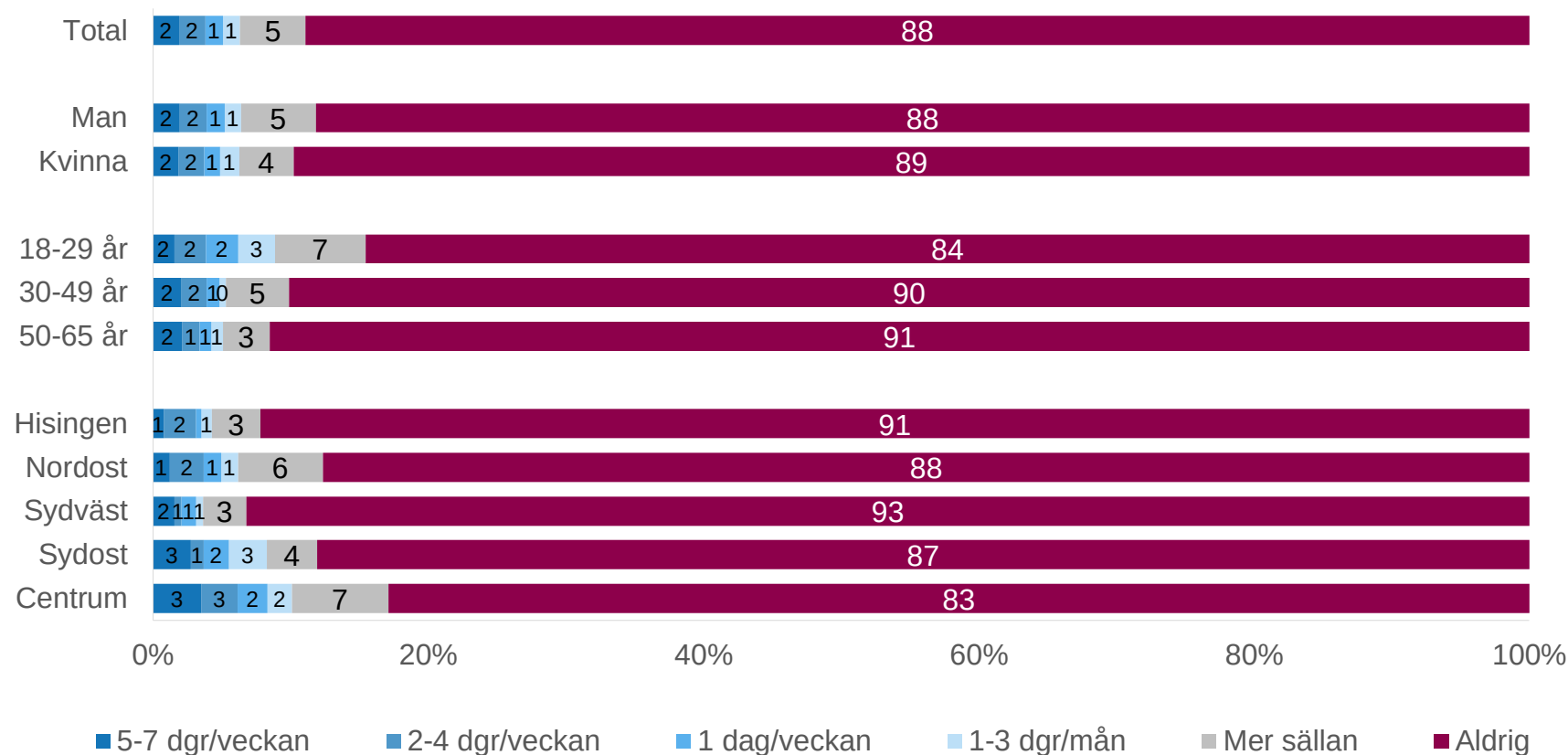


Andel med tillgång till en cykel som också använder cykelkärra/cykelvagn

- Det fanns inga signifikanta skillnader inom de olika grupperna.



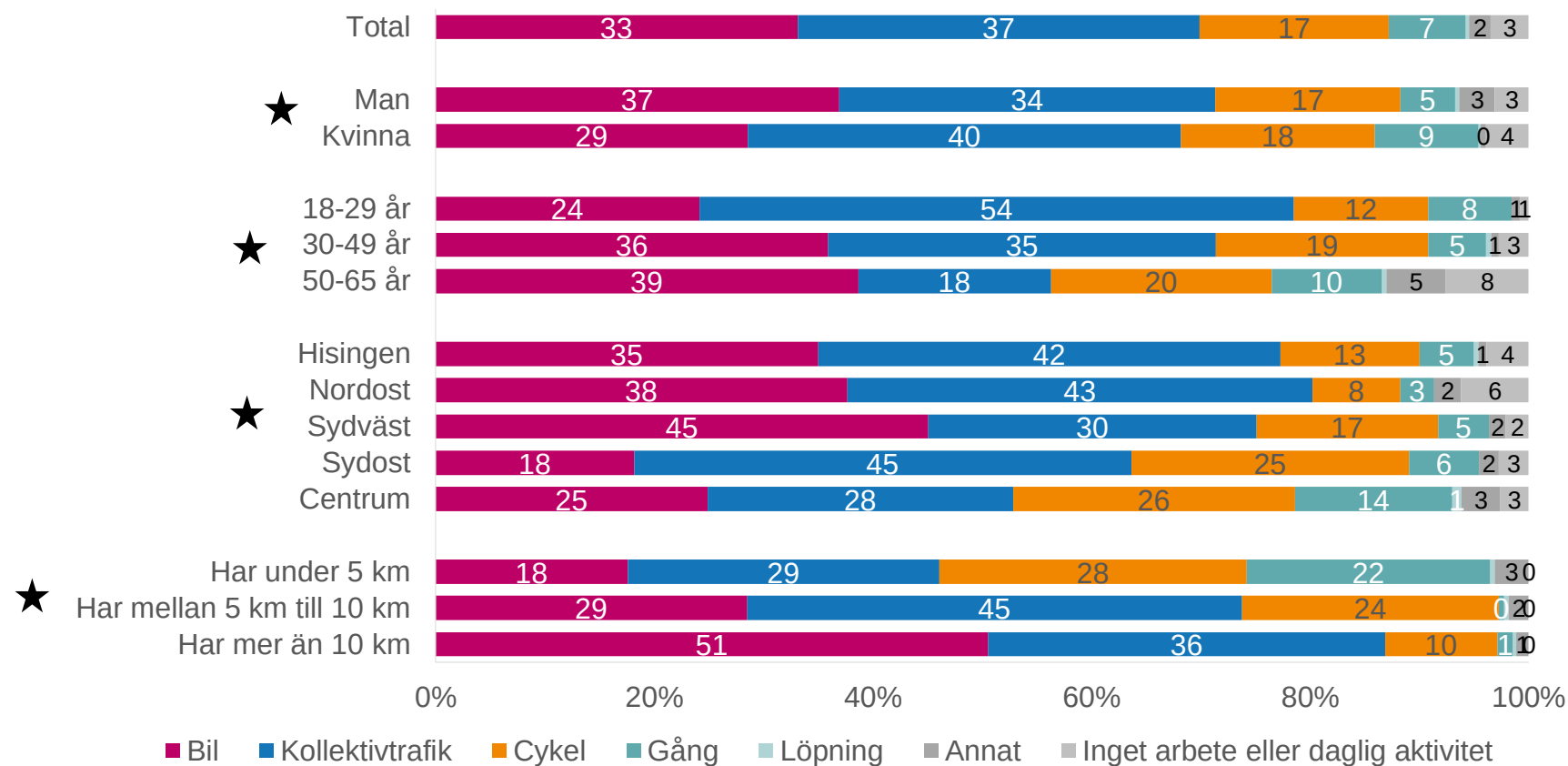
Användning av cyklar från Styr & Ställ



Användning av olika typer av färdmedel

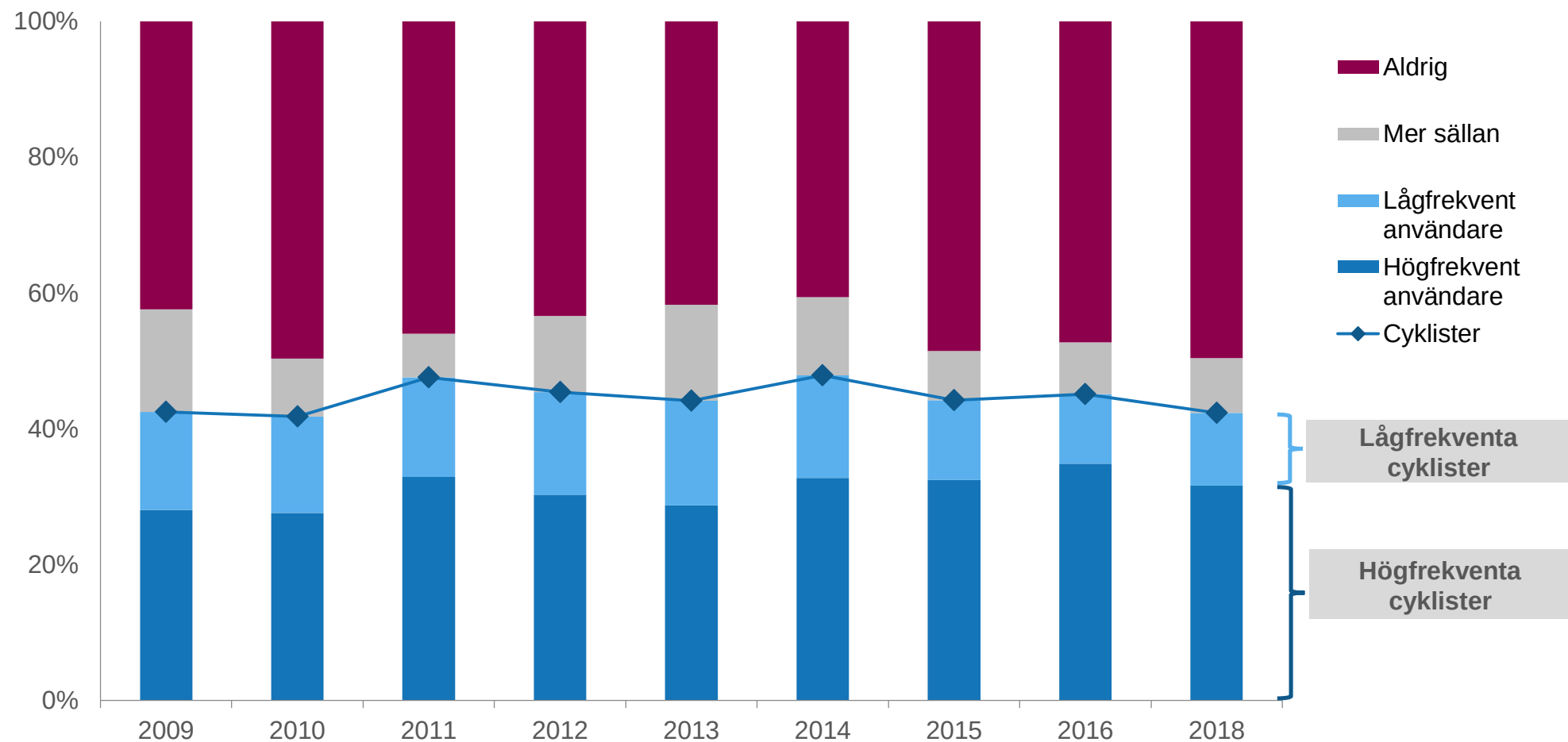


Främsta färdmedlet till arbete, studier eller annan daglig aktivitet



➤ Skillnaderna inom grupperna kön, ålder, område och avstånd är signifikanta.

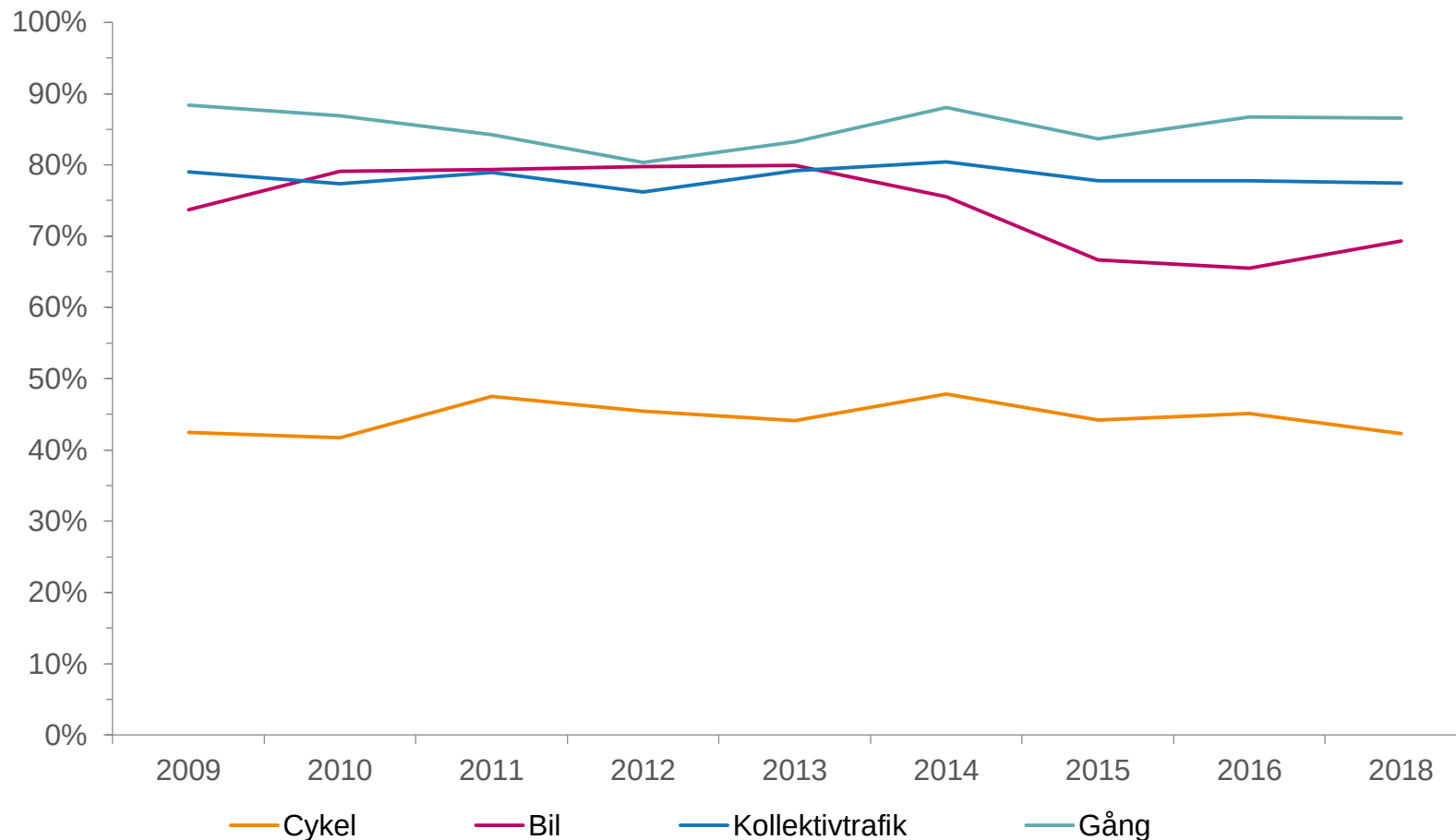
Andel cyklister i Göteborg



Användare av alla färdssätt

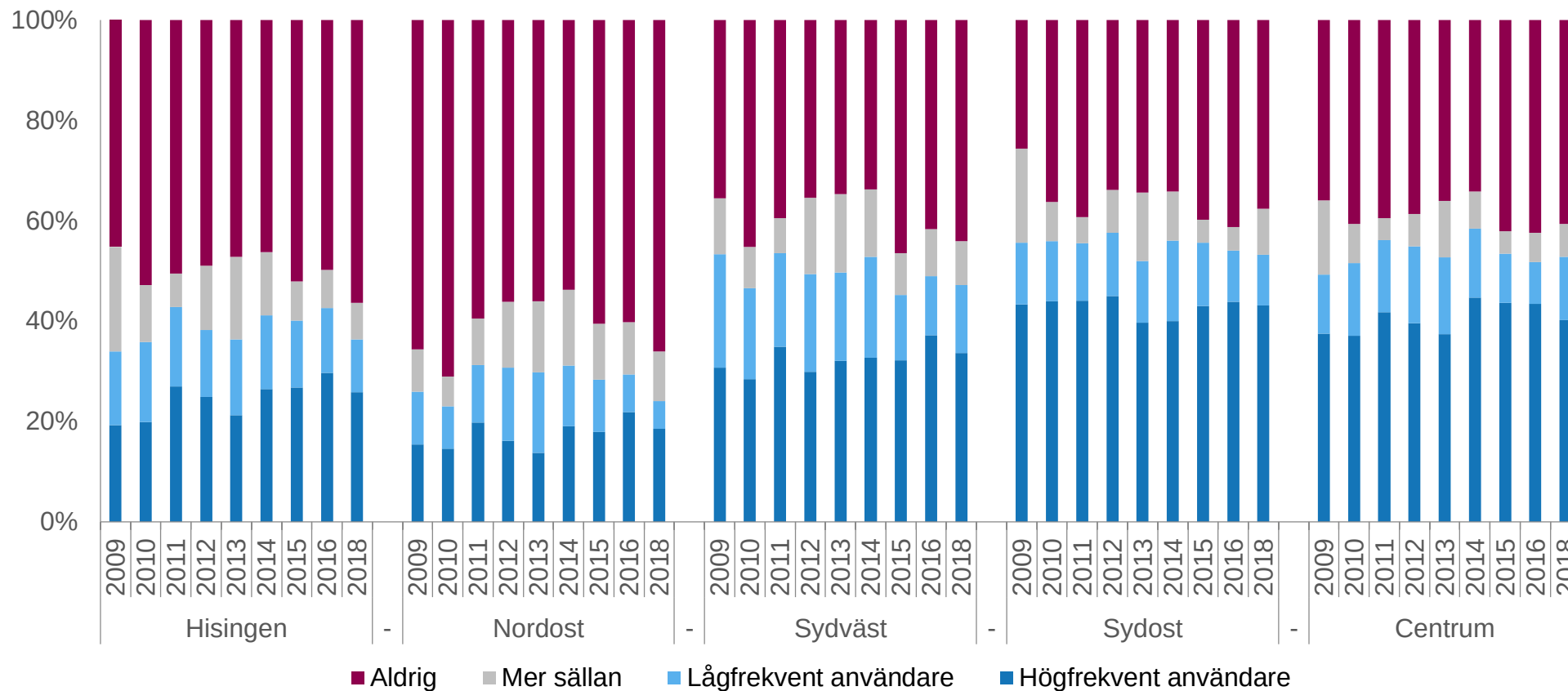


Andel som angivit att de använder färdssättet minst 1-3 ggr per mån



- Andelen cyklister har minskat med 3 procentenheter sedan 2016 till 42 %.
- Bilisterna har ökat med 4 procentenheter sedan 2016 till 69%.

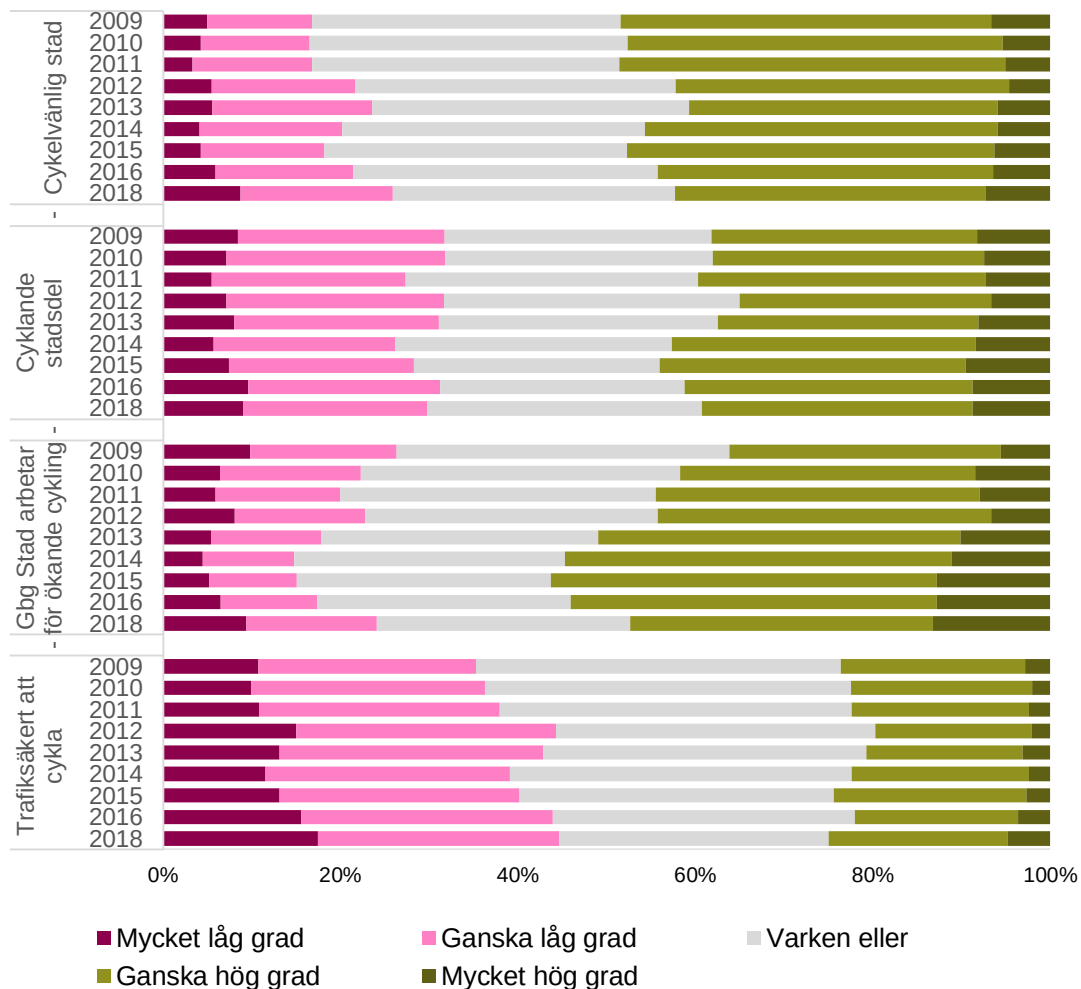
Andel cyklister – per område



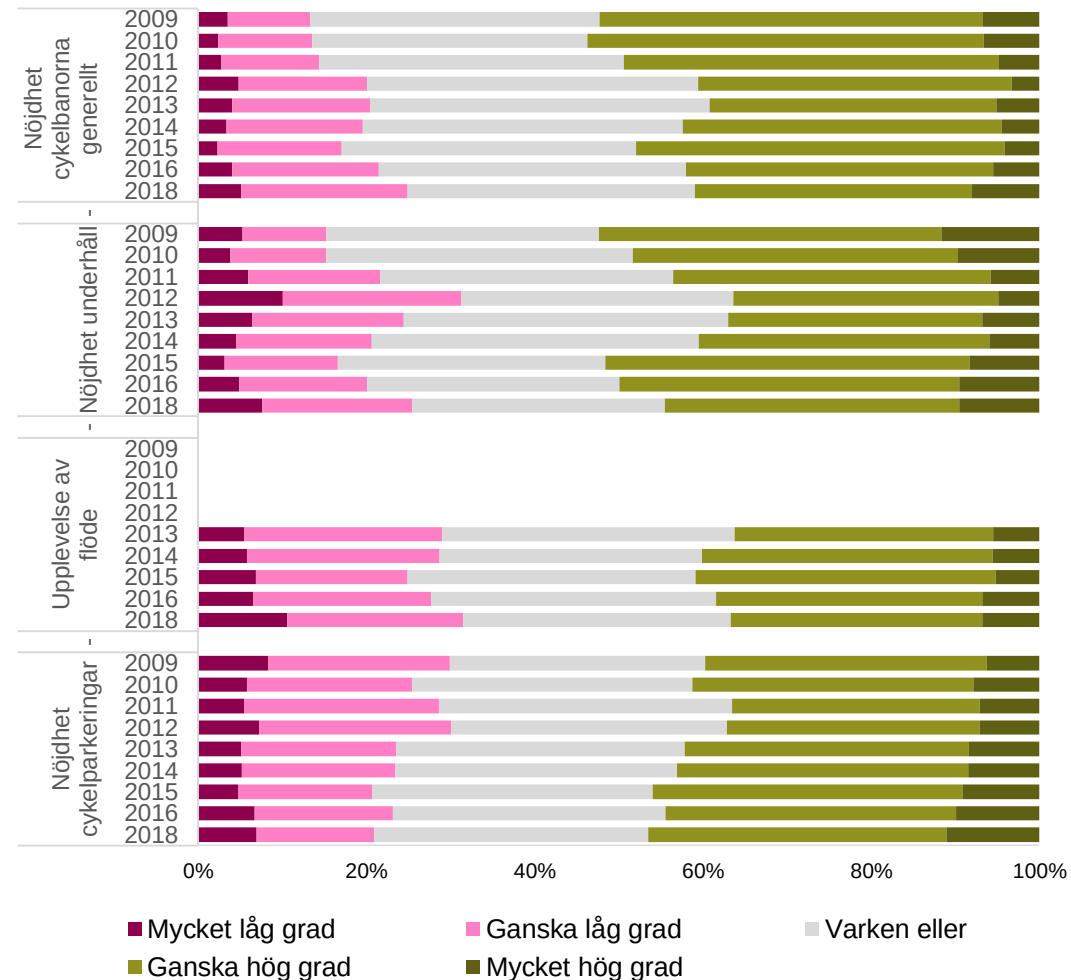
Resultat 2018 - Utveckling över tid

Nyckeltal

Till Samtliga



Till Cyklister

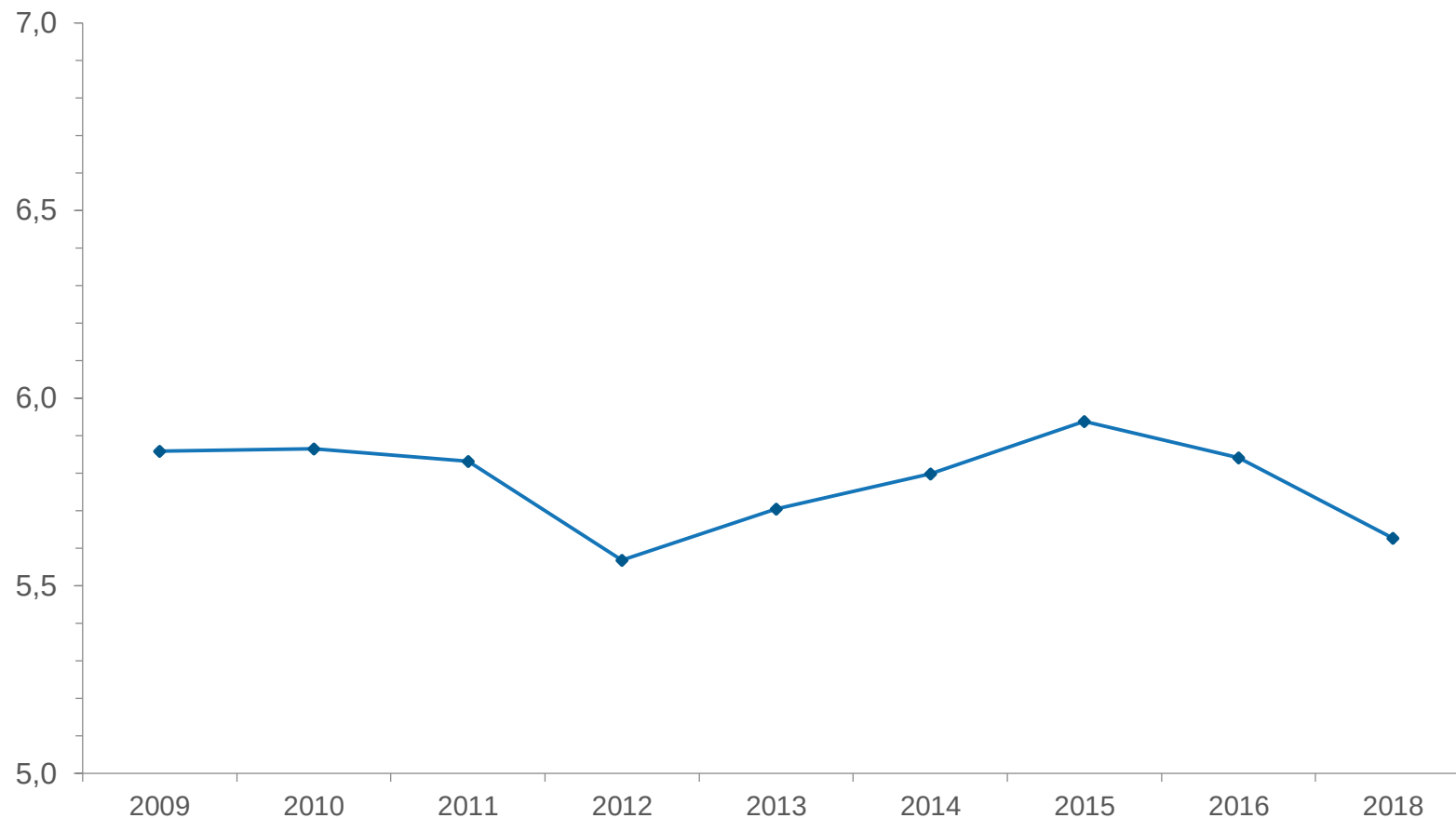


Resultat 2018 - Utveckling över tid

Cykelindex

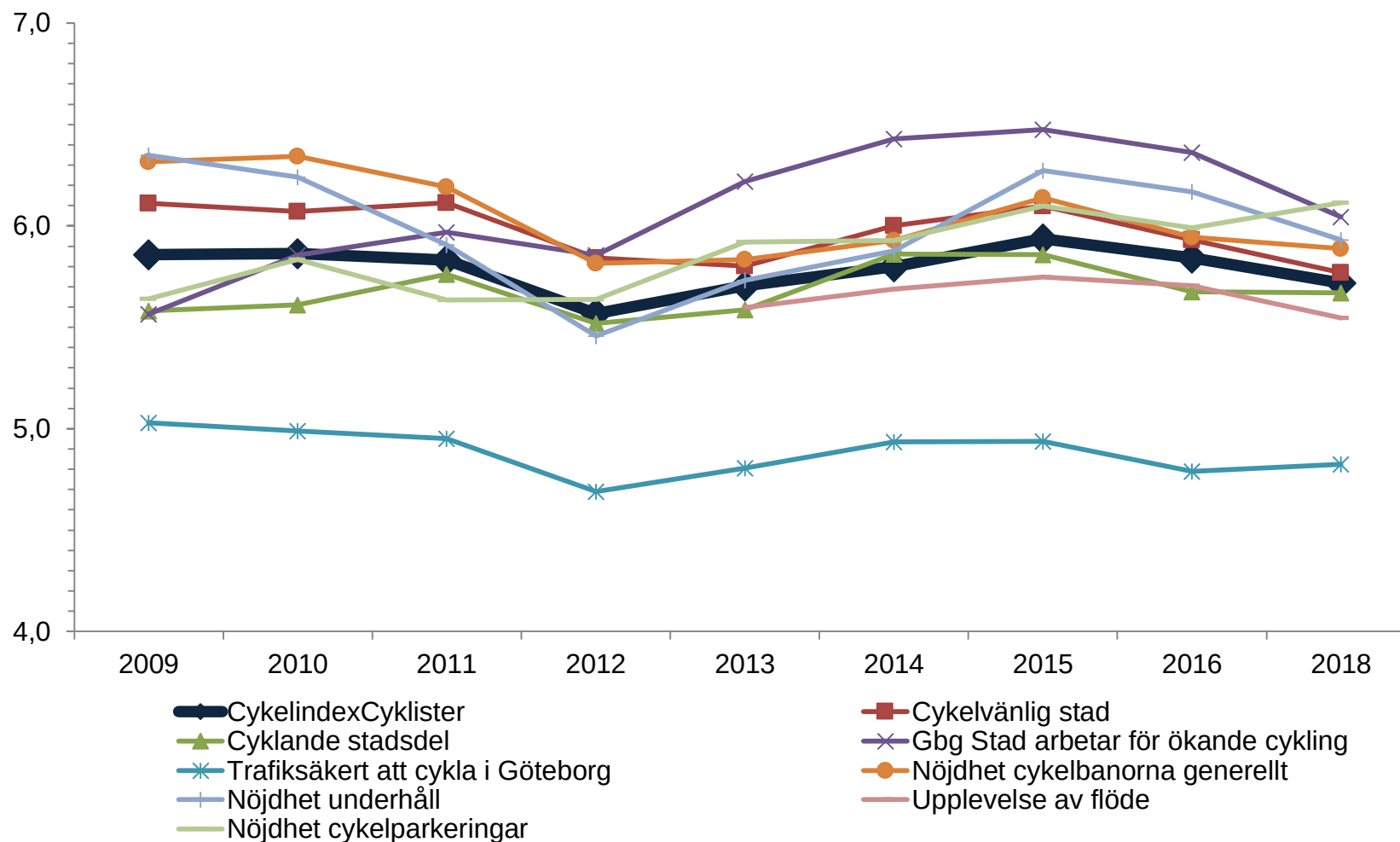


Göteborgs
Stad



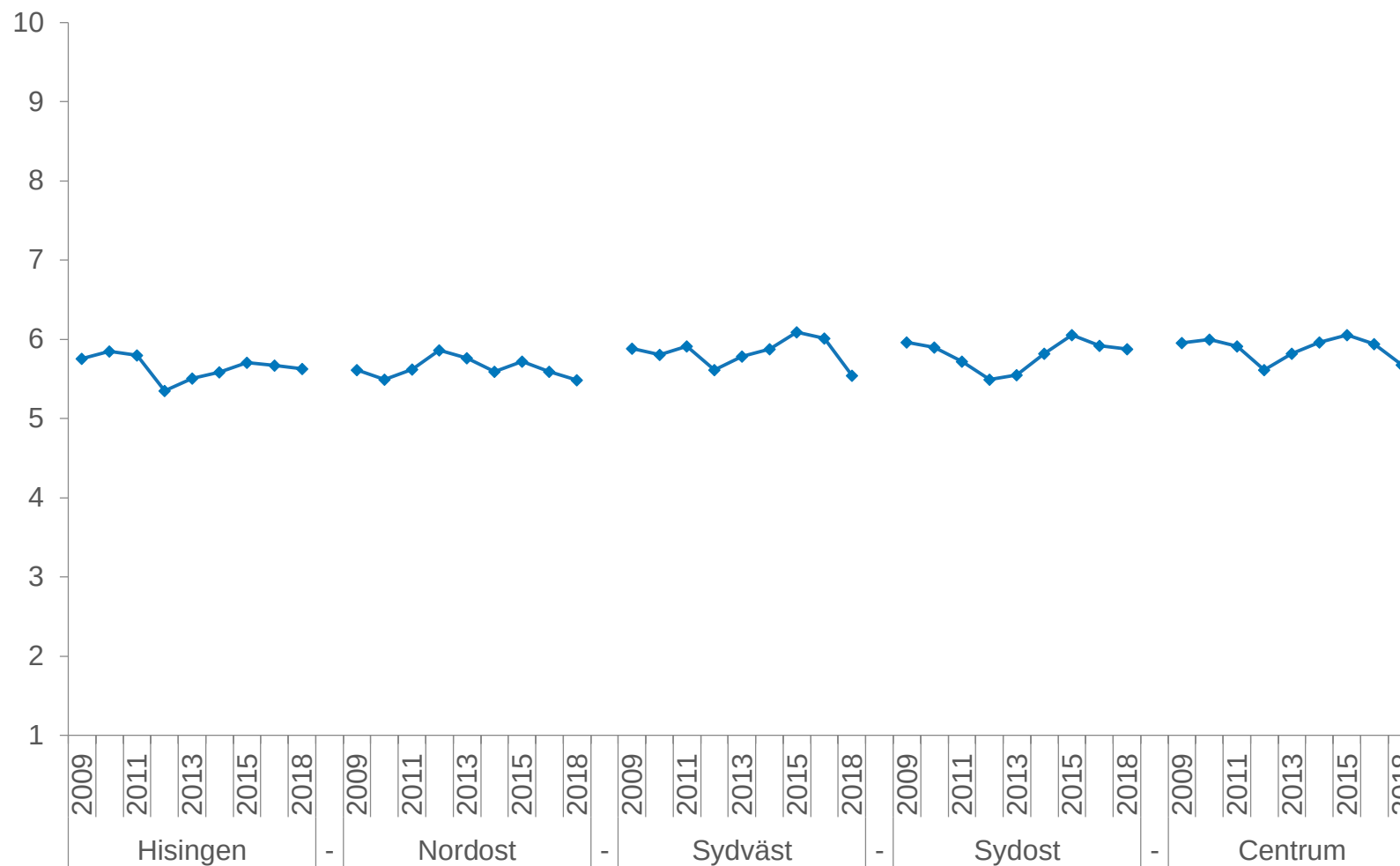
- För 2018 har enbart ett enkelt medelvärde tagits fram, eftersom det finns ett brott i tidsserien (2017 saknas). Signifikanstest har därför inte gjorts mot tidigare år.
- Det enkla medelvärdet visar inte på någon skillnad mellan åren. Det var 5,64 2016 och 5,63 år 2018!

Nyckeltal och cykelindex



- Högst 2018: "Nöjdhet cykelparkeringar"
- Näst högst: "Gbg stad arbetar för ökande cykling".
- Tredje högst: "Nöjdhet underhåll".
- Lägst betyg över tid har nyckeltalet "Trafiksäkert att cykla i Göteborg".

Cykelindex - per område



- Minskningen av cykelindex mellan 2016 och 2018 har varit störst i Sydväst (-0,5 enheter) medan Sydost varken har ökat eller minskat (+/- 0,0).



Sammanfattning & slutsatser

Ordinarie frågor

Sammanfattning & slutsatser – Ordinarie frågor

Användning av färdmedel

- Andel cyklister var 43 %.
- I Centrum (53 %), Sydost (53 %) och Sydväst (47 %) finns störst andel cyklister. I Nordost lägst andel (25 %).
- De högfrekventa cyklisterna använder bilen i betydligt mindre utsträckning. Hela 30 % använder t.ex. aldrig bilen.
- Bland de lågfrekventa cyklisterna är cykeln ett komplement. Stor andel högfrekventa bilister (65 %) och högfrekventa kollektiva resenärer (57%). Endast 19 % använder aldrig bilen.
- 17 % har angett cykel som främsta färdmedel. Skillnaden mellan könen är ytterst liten. Däremot är det en större andel som har cykel som främsta färdmedel i åldern 30-49 (19%) och 50-65 år (20%) jämfört med 20-29 år (12%).
- Tillgång till vanlig/traditionell cykel är störst i Sydväst, Centrum och Sydost (tre av fyra). I Nordost är det bara 56 %.
- Andelen som aldrig använder cyklar från Styr & Ställ är 88 %.

Sammanfattning & slutsatser – Ordinarie frågor

Cykelindex

- 2018 är cykelindex 5,6, vilket är något lägre jämfört med 2016 (5,8).
- Högst är index bland kvinnor (5,7), personer i åldern 18-29 år (5,9), samt i området Sydost (5,9).
- Högfrekventa cyklister har ett signifikant högre indexvärde (5,8) än lågfrekventa (5,6).

Nyckeltal

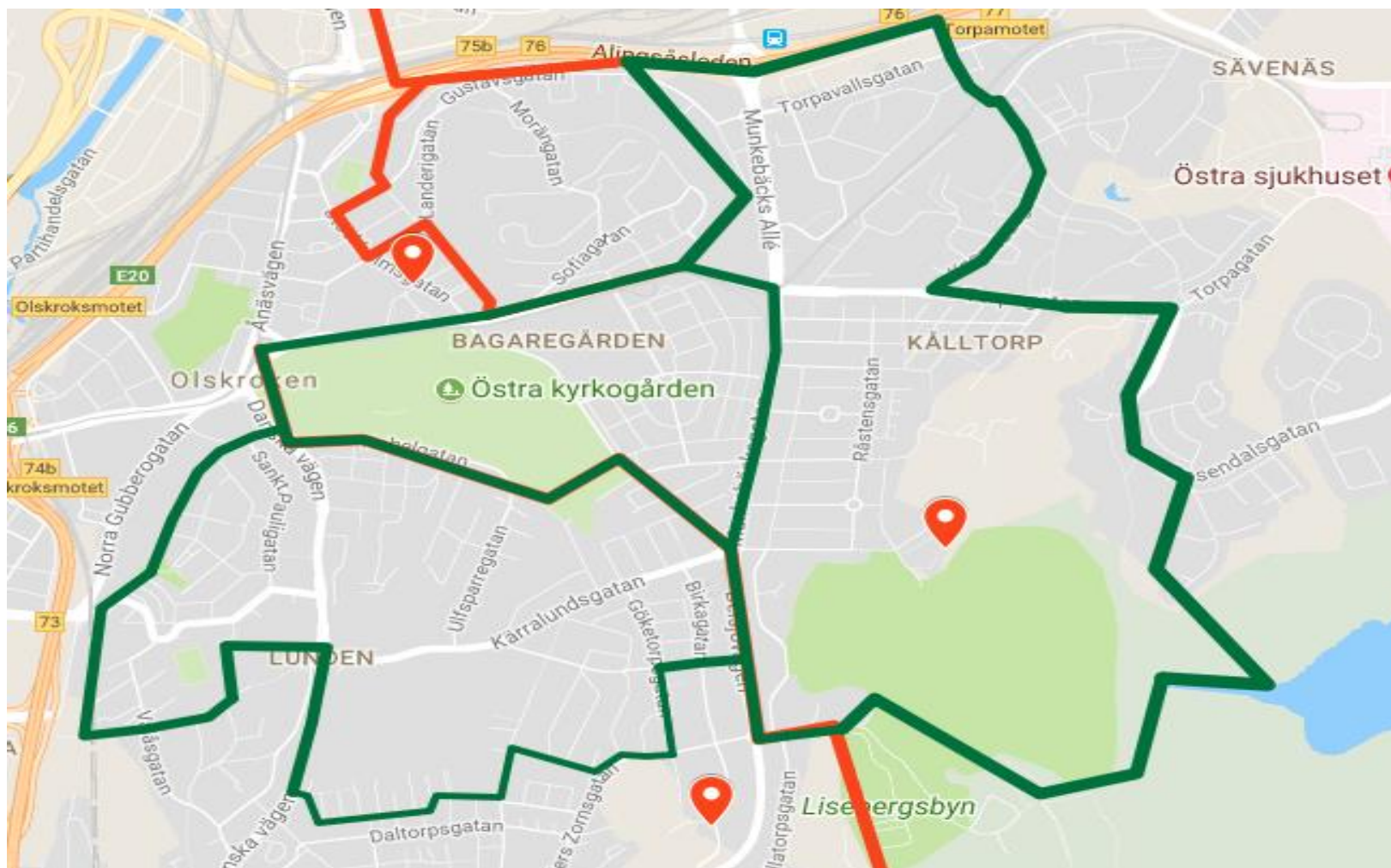
- Högst grad av instämmande: "Gbg mer attraktivt om mer cykelanpassat" (63%).
- Näst högst grad av instämmande: "Göteborgs Stad arbetar för ökande cykling" (47%).
Men den positiva trenden år 2009-2015 har kommit av sig!
- Nyckeltalet "Trafiksäkert att cykla i Göteborg" får lägst grad av instämmande (25 %).
- Nyckeltalet "Nöjdhet med cykelparkeringar" fortsätter att visa på en positiv trend sett över tid.
- Bland vissa cyklister finns ett missnöje:
 - Var tredje instämmer i ganska låg eller mycket låg grad att det finns ett flöde när de cyklar.
 - Var fjärde cyklist instämmer i ganska låg eller mycket låg grad att de är nöjda med underhåll respektive cykelbanorna generellt.

Bakgrund – Temafrågor

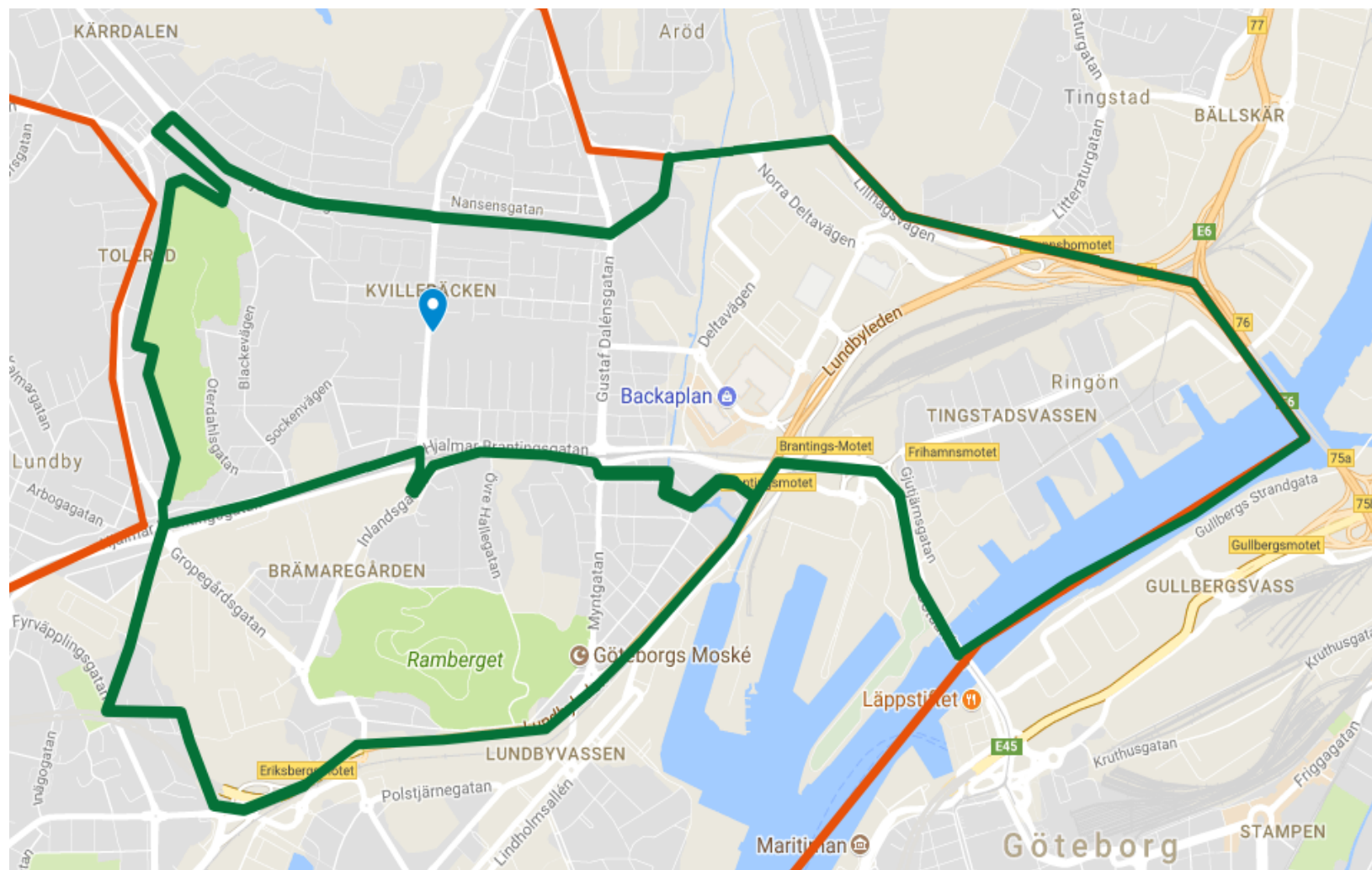
Örgryte-Härlanda: Lunden, Kålltorp och Härlanda



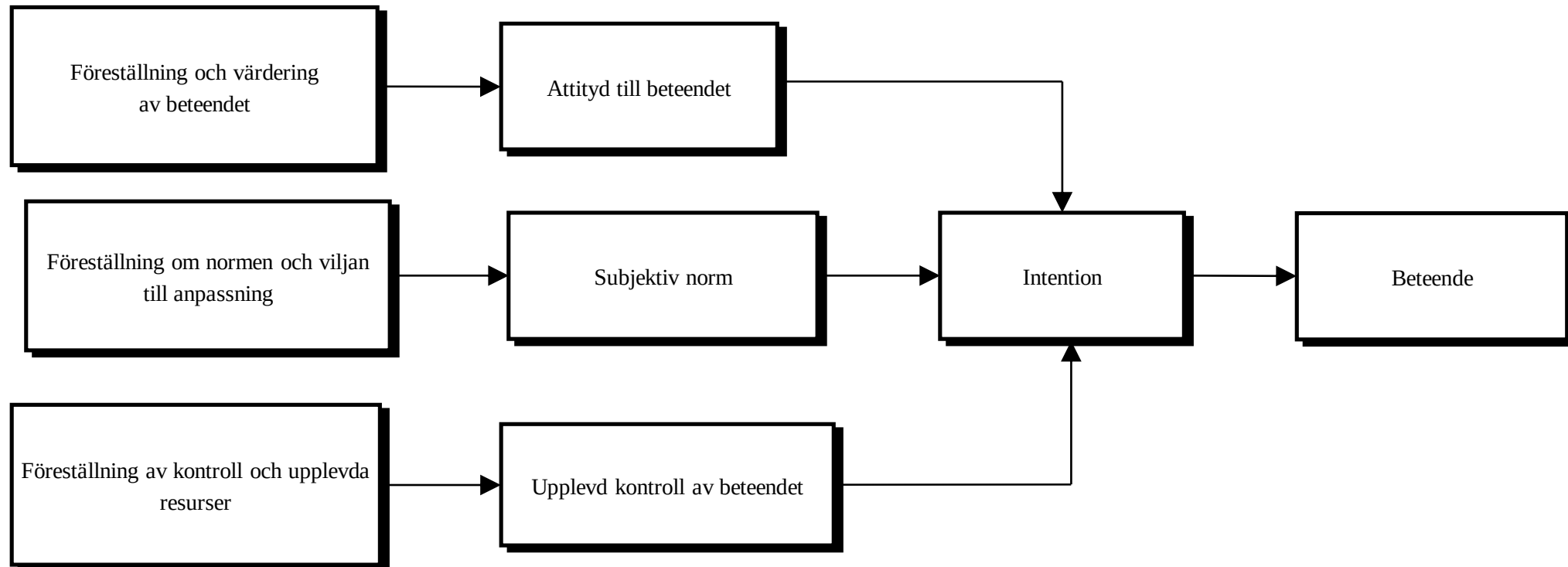
Göteborgs
Stad



Lundby: Rambergsstaden och Kvillebäcken



Bakgrund – Theory of Planned Behaviour



Theory of planned behaviour (Ajzen, 1988; 1991).

Bakgrund – The Transtheoretical Model

Stadie 1 (Förmedvetna)

Det finns inga funderingar på att förändra beteendet.

Stadie 2 (Begrundande)

Mer öppenhet för information och söker lösningar.

Stadie 3 (Förberedande)

Personen har beslutat sig för att genomföra förändringen.

Stadie 4 (Handling)

Beteendet utförs. Detta är en kritisk fas.

Stadie 5 (Vidmakthållande)

Det nya beteendet har pågått en längre tid och individen vidmakthåller beteendet.



Resultat – Temafrågor

Jämförelser mellan olika typer av trafikanter



Attityder till att cykla bland olika trafikanter

- **Cyklisterna har mest positiv attityd till cykling.**
- **Kollektiva resenärer har samtidigt en mer positiv attityd jämfört med bilister.**

	Cyklister (n=165)	Bilister med cykelavstånd (n=108)	Kollektiva resenärer med cykelavstånd (n=173)	
Känner dig fri	5,8 (2,0)	3,4 (2,3)	4,4 (2,4)	Sig samtliga.
Riskerar att råka ut för en trafikolycka	3,9 (1,8)	3,4 (2,2)	3,7 (2,1)	
Kommer fram fort	5,5 (1,9)	3,2 (2,2)	4,2 (2,2)	Sig samtliga
Upplever resan som besvärlig	2,9 (2,0)	3,6 (2,2)	3,5 (2,1)	Sig Cyk/Bil, Cyk/Koll

Skala 1-7: 1 = Håller inte alls med, 7 = Håller helt med.

Standardavvikelse anges inom parentes.

Gröna värden indikerar höga resultat och rött indikerar låga resultat

Jämförelser mellan olika typer av trafikanter



Sociala normer och upplevd känsla av kontroll avseende cykling

- **Cyklisterna har en mer positiv uppfattning om att resa med cykel jämfört med övriga, framförallt bilisterna.**
- **Kollektiva resenärer har en mer positiv uppfattning jämfört med bilisterna.**

	Cyklister (n=165)	Bilister med cykelavstånd (n=108)	Kollektiva resenärer med cykelavstånd (n=173)	
Vad tror du att dina närmaste vänner anser om du väljer/skulle välja att cykla till ditt arbete/studier (eller annan daglig aktivitet)? (a)	5,9 (1,9)	5,2 (2,3)	5,5 (2,1)	Sig Cyk/Bil
Om du nu istället tänker på dina närmaste vänner, cyklar de till sitt arbete/studier (eller annan daglig aktivitet)? (b)	4,1 (1,9)	3,7 (2,2)	3,8 (2,2)	
Hur lätt eller svårt är det för dig att ta cykeln till arbete/studier (eller annan daglig aktivitet)? (c)	5,9 (1,7)	3,8 (2,3)	4,4 (2,3)	Sig Cyk/Bil, Cyk/Koll.

a) Skala 1-7, 1 = Helt oacceptabelt, 7 = Helt acceptabelt. Mäter deskriptiv norm.

b) Skala 1-7, 1 = Aldrig, 7 = Alltid. Mäter injunktiv norm.

c) Skala 1-7, 1 = Mycket svårt, 7 = Mycket lätt. Mäter upplevd känsla av kontroll. Standardavvikelse anges inom parentes.

Gröna värden indikerar höga resultat och rött indikerar låga resultat

Bilisters uppfattningar



Attityder till att cykla och resa med bil

- **Bilisterna har en mer positiv attityd till att resa med bil jämfört med att cykla.**

	Cykel (n=165)	Bil (n=165)	
Känner dig fri	3,7 (2,4)	5,1 (2,3)	Sig
Riskerar att råka ut för en trafikolycka	3,5 (2,1)	3,3 (2,0)	
Kommer fram fort	3,6 (2,1)	4,5 (2,3)	Sig
Upplever resan som besvärlig	3,6 (2,1)	3,3 (2,2)	

Skala 1-7, 1= Håller inte alls med, 7= Håller helt med.

Standardavvikelse anges inom parantes.

Endast bilister med cykelavstånd (0-7 km) till daglig aktivitet är inkl.

Gröna värden indikerar höga resultat och rött indikerar låga resultat

Sociala normer och upplevd känsla av kontroll

- **Bilisterna har uppfattningar som stödjer bilanvändning snarare än cykelanvändning.**

	Cykel (n=165)	Bil (n=165)	
Vad tror du att dina närmaste vänner anser om du skulle välja att cykla /väljer bil till ditt arbete/studier (eller annan daglig aktivitet)? (a)	5,1 (2,3)	5,3 (2,1)	
Om du nu istället tänker på dina närmaste vänner cyklar de/åker de bil till sitt arbete/studier (eller annan daglig aktivitet)? (b)	3,6 (2,2)	4,7 (2,0)	Sig
Hur lätt eller svårt är det för dig att cykla/åka bil till arbete/studier (eller annan daglig aktivitet)? (c)	4,0 (2,3)	5,3 (2,1)	Sig

a) Skala 1-7, 1 = Helt oacceptabelt, 7 = Helt acceptabelt. Mäter deskriptiv norm.

b) Skala 1-7, 1 = Aldrig, 7 = Alltid. Mäter injunktiv norm.

c) Skala 1-7, 1 = Mycket svårt, 7 = Mycket lätt. Mäter upplevd känsla av kontroll.

Standardavvikelse anges inom parentes.

Endast bilister med cykelavstånd (0-7 km) till daglig aktivitet är inkl.

Gröna värden indikerar höga resultat och rött indikerar låga resultat

Resultat 2018

Kollektiva resenärers uppfattningar

Attityd till att cykla och åka kollektivt

- Kollektiva resenärer har ungefär samma bild av att resa med cykel som med kollektivtrafik.
- Undantaget är risken för att råka ut för en trafikolycka, där cykeln bedöms som farligare.

	Cykel (n=354)	Kollektivtrafik (n=354)	
Känner dig fri	4,4 (2,4)	4,5 (2,0)	
Riskerar att råka ut för en trafikolycka	3,7 (2,1)	3,0 (2,1)	Sig
Kommer fram fort	4,2 (2,3)	4,1 (1,9)	
Upplever resan som besvärlig	3,5 (2,1)	3,5 (2,0)	

Skala 1-7: 1 = Håller inte alls med, 7 = Håller helt med.

Standardavvikelse anges inom parentes.

Endast kollektivtrafikresenärer med cykelavstånd (0-7 km) till daglig aktivitet är inkl.

Gröna värden indikerar höga resultat och rött indikerar låga resultat

Kollektiva resenärers uppfattningar

Sociala normer och upplevd känsla av kontroll

- **Kollektiva resenärer har uppfattningar som stödjer kollektivtrafikanvändning.**

	Cykel (n=354)	Kollektivtrafik (n=354)	
Vad tror du att dina närmaste vänner anser om du valde att cykla/åker kollektivt till ditt arbete/studier (eller annan daglig aktivitet)? (a)	5,5 (2,2)	5,7 (2,2)	
Om du nu istället tänker på dina närmaste vänner cyklar de/reser de kollektivt till sitt arbete/studier (eller annan daglig aktivitet)? (b)	3,7 (2,2)	5,0 (2,0)	Sig
Hur lätt eller svårt är det för dig att cykla/åka kollektivt till arbete/studier (eller annan daglig aktivitet)? (c)	4,3 (2,3)	5,6 (2,1)	Sig

a) Skala 1-7, 1 = Helt oacceptabelt, 7 = Helt acceptabelt,

b) Skala 1-7, 1 = Aldrig, 7 = Alltid.

c) Skala 1-7, 1 = Mycket svårt, 7 = Mycket lätt. Standardavvikelse anges inom parentes.

Endast kollektivtrafikresenärer med cykelavstånd (0-7 km) till daglig aktivitet är inkl.

Gröna värden indikerar höga resultat och rött indikerar låga resultat

Resultat 2018

Förändringsstadier bland bilister och kollektiva resenärer



Göteborgs
Stad

		Bilister		Kollektiv- trafikresenärer	
Stadie		Antal	%	Antal	%
1	Du använder bilen/reser kollektivt och avser inte att ändra på detta.	247	78	246	70
2	Du använder bilen/reser kollektivt men har planer på att även pröva cykel.	54	17	70	20
3	De sista sex månaderna har du mera sporadiskt prövat cykel.	7	2	24	7
4	De sista sex månaderna har du nästan alltid använt dig av cykel.	8	3	3	1
5	Du har använt dig av cykel sedan flera år tillbaka och kommer att fortsätta att göra det.	0	0	8	2
Total		316	100	351	100

Uppfattningar om Göteborg som cykelstad

Uppfattningar om Göteborg som cykelstad (nyckeltalsfrågor) bland olika trafikanter

- **Cyklister och kollektiva resenärer har mer positiva uppfattningar jämfört med bilister.**

	Cyklister (n=165)	Bilister (n=316)	Kollektiva resenärer (n=351)	
I vilken omfattning upplever du att Göteborg är en cykelvänlig stad? (Med cykelvänlig stad menas en stad som är trygg, som känns lätt att cykla i.)	6,0 (2,0)	5,5 (2,4)	6,1 (2,0)	Sig Bil/Koll
I vilken omfattning upplever du att man cyklar i din stadsdel?	5,7 (2,1)	5,4 (2,2)	5,7 (2,3)	
I vilken omfattning upplever du att Göteborgs Stad arbetar för att öka cyklandet (generellt) i Göteborg?	5,8 (2,2)	6,1 (2,5)	6,2 (2,2)	
Om Göteborg blev en mer cykelanpassad stad, tror du då att du skulle uppleva staden som mer attraktiv?	8,3 (2,1)	5,9 (3,3)	6,9 (2,8)	Sig samtliga
I vilken omfattning upplever du att det är trafiksäkert att cykla i Göteborg?	4,9 (2,0)	4,5 (2,3)	5,1 (2,2)	Sig Bil/Koll

Skala 1-10: 1 = Inte alls, 10 = I mycket hög grad. "Vet ej" = svarsalternativ. Standardavvikelse inom parentes.
Gröna värden indikerar höga resultat och rött indikerar låga resultat

Uppfattningar om Göteborg som cykelstad

Uppfattningar om Göteborg som cykelstad (nyckeltalsfrågor) bland kollektivtrafikresenärer indelade efter förändringsstadie

- **Kollektivresenärer i stadie 2 är mer positiva till Göteborg som cykelstad än de i stadie 1.**

	Kollektiva resenärer, stadie 1 (n=175)	Kollektiva resenärer, stadie 2 (n=457)
I vilken omfattning upplever du att Göteborg är en cykelvänlig stad?	6,1 (2,1)	6,0 (1,9)
I vilken omfattning upplever du att man cyklar i din stadsdel?	5,8 (2,3)	6,0 (2,0)
I vilken omfattning upplever du att Göteborgs Stad arbetar för att öka cyklandet (generellt) i Göteborg?	6,2 (2,3)	6,3 (2,0)
Om Göteborg blev en mer cykelanpassad stad, tror du då att du skulle uppleva staden som mer attraktiv?	6,7 (3,0)	7,2 (2,7)
I vilken omfattning upplever du att det är trafiksäkert att cykla i Göteborg?	5,2 (2,3)	5,1 (2,2)

Skala 1-10, 1 = Inte alls, 10 = I mycket hög grad. "Vet ej" = svarsalternativ. Standardavvikelse inom parentes. Gröna värden indikerar höga resultat och rött indikerar låga resultat



Sammanfattning & slutsatser

Temafrågor

Sammanfattning & slutsatser - Temafrågor



Attityder till att cykla

Cyklisterna har mest positiv attityd till att cykla till dagliga aktiviteter

- *Upplever cykling som friare, snabbare och mindre besvärlig jämfört med både bilister och kollektiva resenärer.*

Kollektiva resenärer har samtidigt en mer positiv attityd till cykling jämfört med bilister

- *Upplever det som ett friare och snabbare färdssätt än bilister.*

Sammanfattning & slutsatser - Temafrågor

Sociala normer och känsla av kontroll med avseende på cykling

Cyklisterna har uppfattningar som i högre grad stödjer cykelanvändning jämfört med övriga, framförallt bilisterna

- *De tror i högre grad än övriga att det är accepterat att de väljer att cykla.*
- *De anger i högre grad än övriga att de är lätt att cykla till dagliga aktiviteter.*

Kollektiva resenärer har samtidigt positivare uppfattningar än bilisterna

- *Framförallt anser de att det är lättare att ta cykeln.*

Sammanfattning & slutsatser - Temafrågor

Bilisters uppfattningar

Bilisterna har en positivare attityd när det gäller att resa med bil jämfört med att cykla

- *De upplever resor med bil som friare, snabbare och mindre besvärliga.*

Bilisterna har uppfattningar som stödjer bilanvändning snarare än cykelanvändning

- *De tror att det finns en hög grad av acceptans för bägge färdssätten, men högst acceptans för att ta bilen.*
- *De tror att de närmaste vännerna åker bil i högre grad än de cyklar, samt att det är lättare att ta bilen än cykeln.*

Sammanfattning & slutsatser - Temafrågor

Kollektiva resenärers uppfattningar

Kollektiva resenärer har en positivare attityd till kollektivtrafik jämfört med att cykla

- *De upplever kollektivtrafik som säkrare och lite friare.*

Kollektiva resenärer har uppfattningar som stödjer användning av kollektivtrafik snarare än cykling

- *De tror att det finns en hög grad av acceptans för bägge färdssätten, framförallt kollektivtrafik.*
- *De tror att de närmaste vännerna åker kollektivt i högre grad än de cyklar.*
- *De upplever att det är lättare att åka kollektivt än att ta cykeln.*

Sammanfattning & slutsatser - Temafrågor



Förändringsstadier

- **I stadie 1 återfinns störst andel bilister (78%) och kollektiva resenärer (70%).**
 - De här personer har inga planer på att börja cykla till dagliga aktiviteter och är mindre mottagliga för information som rör cykling.
- **Bland både bilister och kollektiva resenärer finns samtidigt ungefär var femte person i stadie 2.**
 - De här personer söker lösningar som skulle kunna underlätta en förändring och de är mer öppna för att ta emot information.
- **I stadie 3-5 finns 10 % av de kollektiva resenärerna och 5 % av bilisterna.**
 - Detta är personer som antingen förbereder sig för att börja cykla eller som mer eller mindre cyklar i nuläget.
 - De bör vara mest mottagliga för information, framförallt de kollektiva resenärerna.

Sammanfattning & slutsatser - Temafrågor



Uppfattningar om Göteborg som cykelstad

Cyklister och kollektiva resenärer har mer positiva uppfattningar jämfört med bilisterna

- *Cyklister anger i hög grad än övriga att staden skulle bli mer attraktiv om den blev mer cykelanpassad.*
- *Kollektiva resenärer instämmer i högre grad att staden skulle bli mer attraktiv om den blev mer cykelanpassad jämfört med bilisterna.*
- *Kollektiva resenärer upplever staden som mer cykelvänlig samt mer säker att cykla i jämfört med bilisterna.*

Kollektiva resenärer i samtliga förändringsstadier har överlag positivare uppfattningar än bilisterna

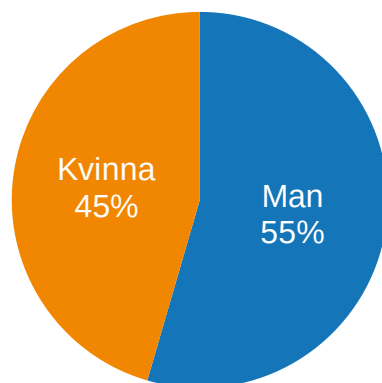
- *Kollektiva resenärer oavsett stadie upplever staden som klart mer cykelvänlig.*
- *Kollektiva resenärer i stadie 2-5 upplever i klart högst grad att en cykelanpassning av staden skulle göra den mer attraktiv.*
- *Bilister stadie 1 upplever i lägst grad att en cykelanpassning av staden skulle göra den mer attraktiv samt att det är trafiksäkert att cykla i staden.*

Appendix

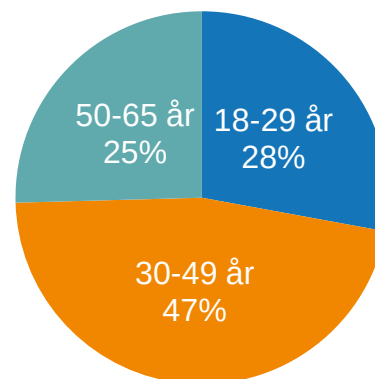
Bakgrundsuppgifter – staden som helhet



Kön



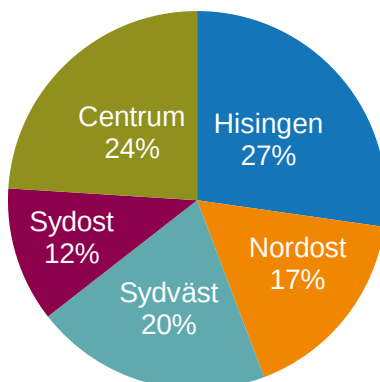
Ålder



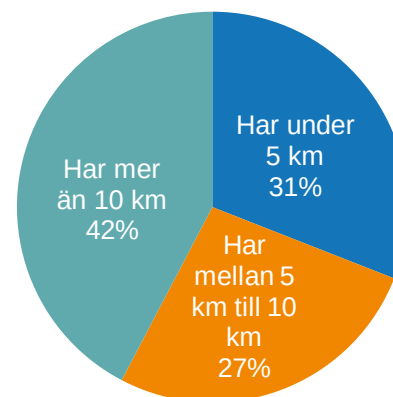
Övriga

		(%)
Hur bor du?	Villa	24
	Radhus (I detta ingår parhus)	10
	Lägenhet	66
	Annat	1
Vilken är din högsta avslutade utbildning?	Grundskola eller gymnasieutbildning	39
	Jag har en eftergymnasial utbildning	52
	Annat	10
Finns det barn i hushållet?	Ja	38
	Nej	62
	Totalt	100

Område



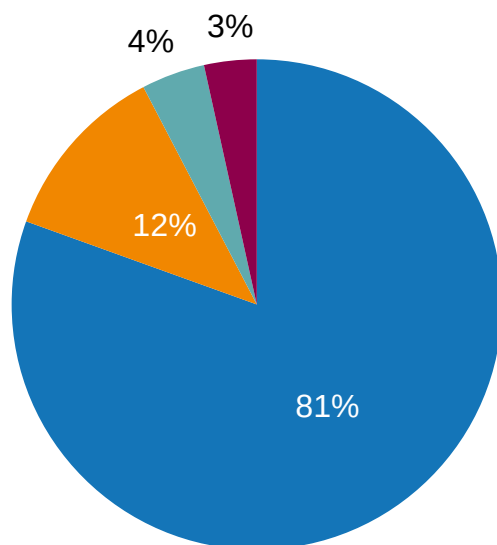
Avstånd



Bakgrundsuppgifter

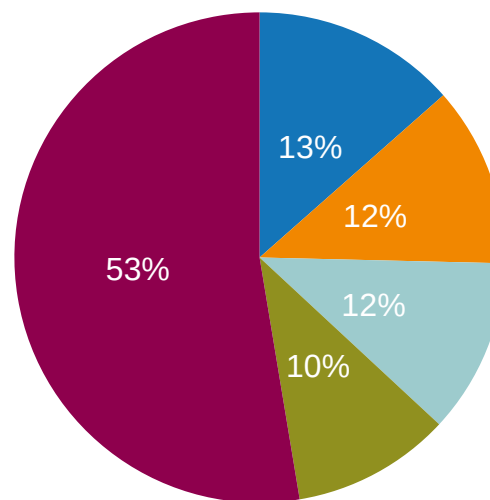


Sysselsättning



- Arbete
- Studier
- Annan daglig aktivitet
- Inget arbete eller daglig aktivitet

Antal barn

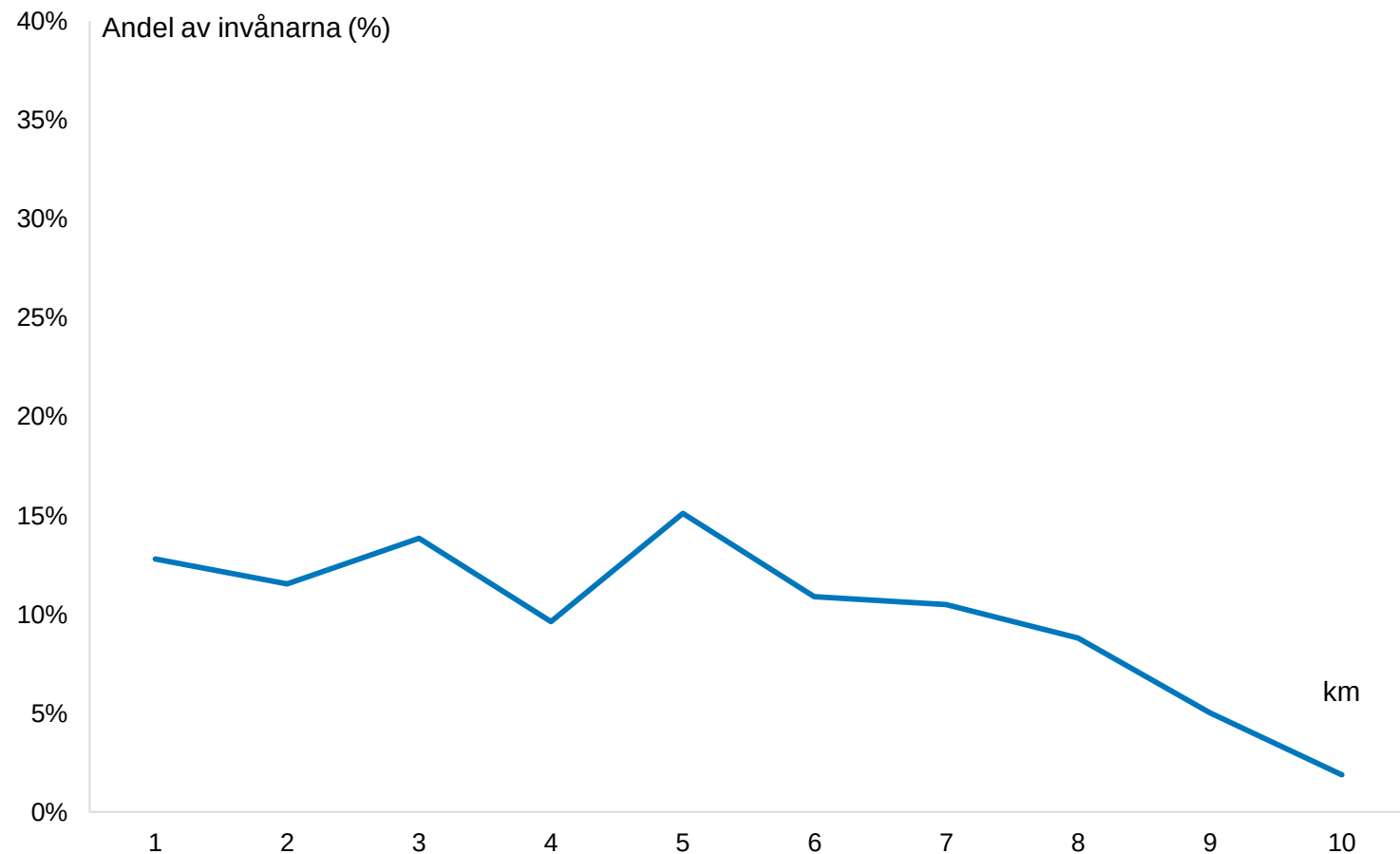


- Barn i åldern 0-6 år
- Barn i åldern 7-10 år
- Barn i åldern 11-13 år
- Barn i åldern 14-17 år
- Inga barn

Bakgrundsuppgifter



Avstånd till daglig aktivitet bland invånarna i staden som helhet



OBS: Avser endast invånare med ett avstånd 0-10 km till daglig aktivitet).

Bakgrundsuppgifter per område

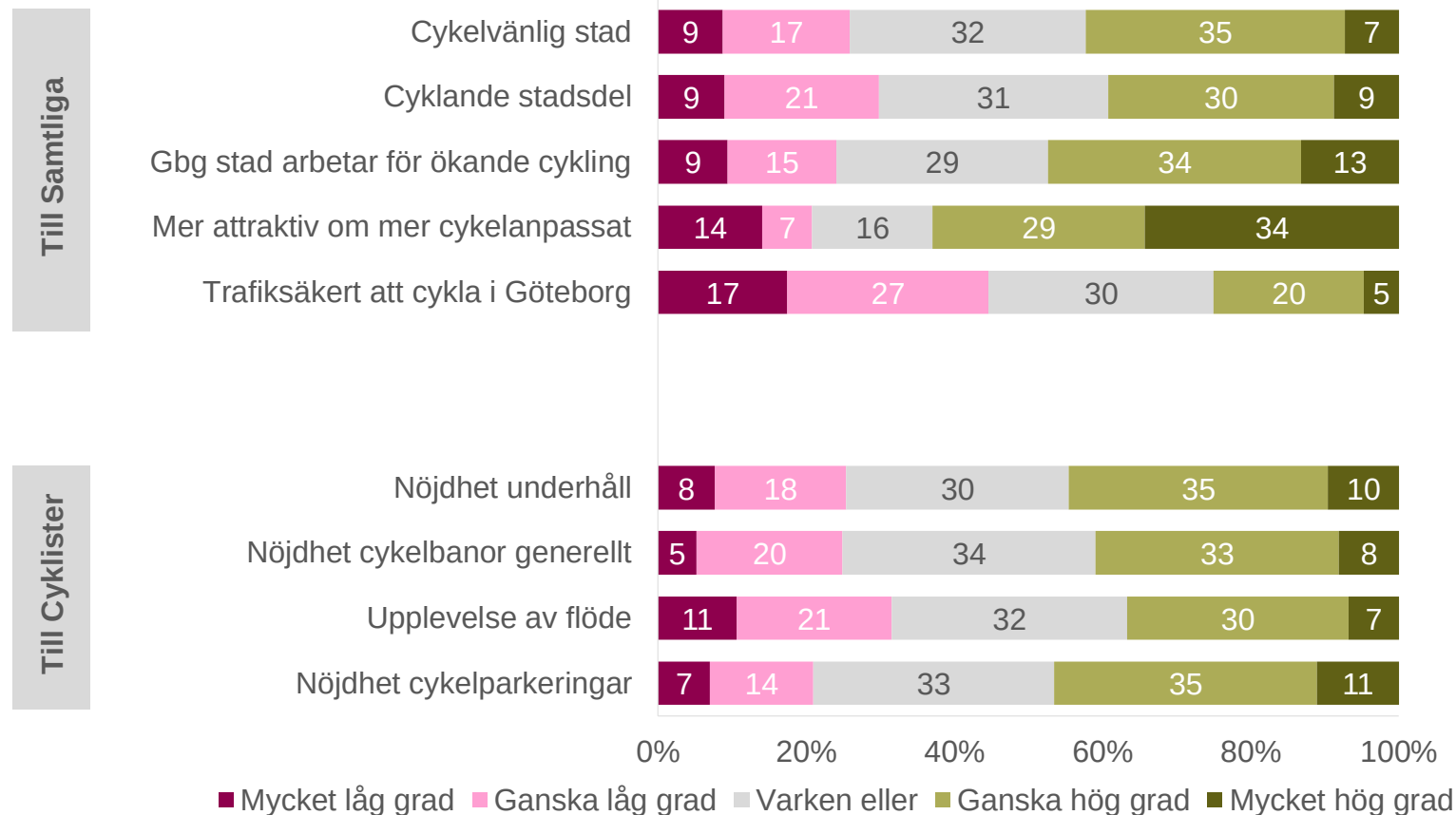


Fördelning av bakgrundsvariabler per respektive område (%)

		Hisingen	Nordost	Sydväst	Sydost	Centrum
Kön	Man	56	62	47	52	55
	Kvinna	44	38	53	48	45
Ålder ★	18-29 år	30	26	17	43	29
	30-49 år	48	50	52	42	40
	50-65 år	22	24	31	16	30
Utbildning ★	Grundskola/gymnasieutbildning	47	57	36	39	35
	Eftergymnasial utbildning	53	43	64	61	65
Cyklisttyp ★	Högfrekventa	26	19	34	43	40
	Lågfrekventa	10	6	13	10	13
	Ej användare	64	76	53	47	47
Cykeltillgång ★	Tillgång till cykel	69	57	81	77	78
	Ej tillgång till cykel	31	43	19	23	22
Avstånd arbete ★	Har under 5 km	30	21	20	31	48
	Har mellan 5 km till 10 km	27	25	29	32	23
	Har mer än 10 km	43	53	51	38	29

Resultat 2018

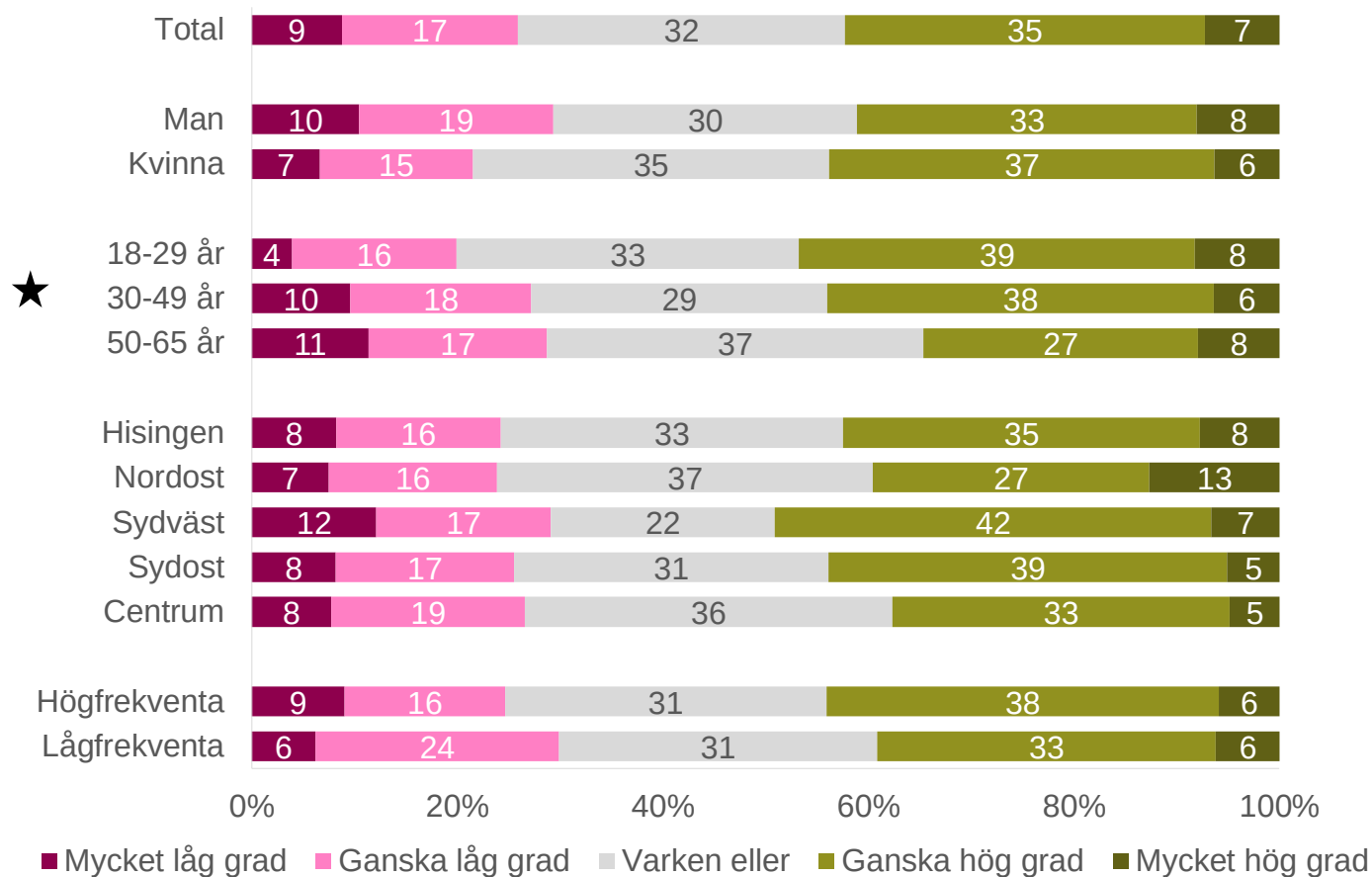
Nyckeltal



- Högst andel av instämmande får nyckeltalet "Mer attraktiv om mer cykelanpassat".
- Även en hög andel instämmande får nyckeltalen "cykelparkeringar" och "Gbg stad arbetar för ökande cykling".
- Lägst grad av instämmande får nyckeltalen Trafiksäkert att cykla i Göteborg".
- Merparten av de svarande anger att de instämmer i intervallet ganska låg grad - ganska hög grad (skalsteg 3-8). En låg andel anger ytterligheterna mycket låg grad (skalsteg 1-2) eller mycket hög grad (skalsteg 9-10).



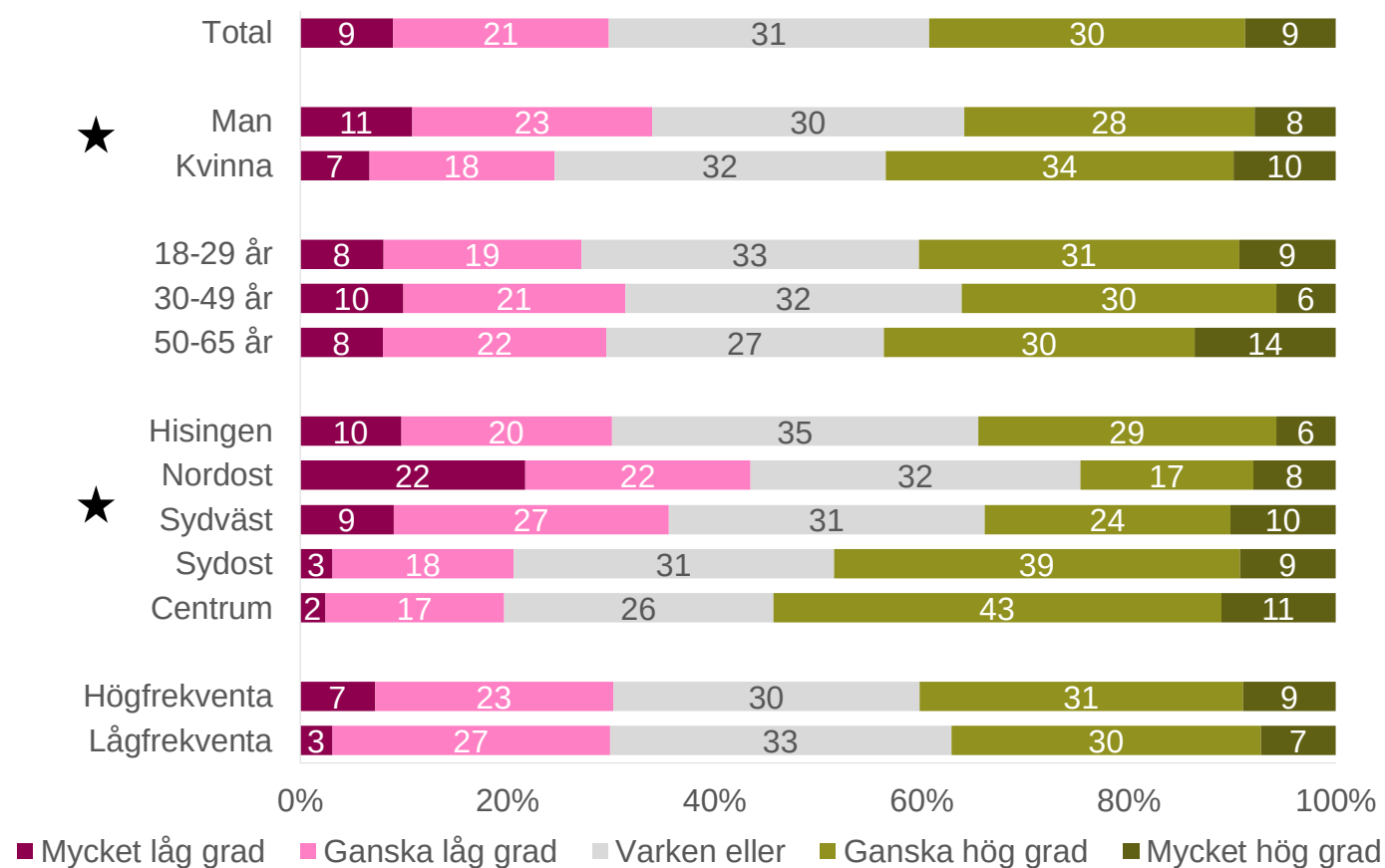
I vilken omfattning upplever du att Göteborg är en cykelvänlig stad?



- Skillnaderna inom gruppen ålder är signifikant.
- Sydväst har högst andel personer som instämmer med att staden är cykelvänlig.
- Högfrekventa är de som cyklar 2-4 dagar per vecka eller mer.
- Lågfrekventa är de som cyklar 1-3 dagar per månad upp till 1 dag per vecka.
- De som cyklar mer sällan eller aldrig särredovisas inte.



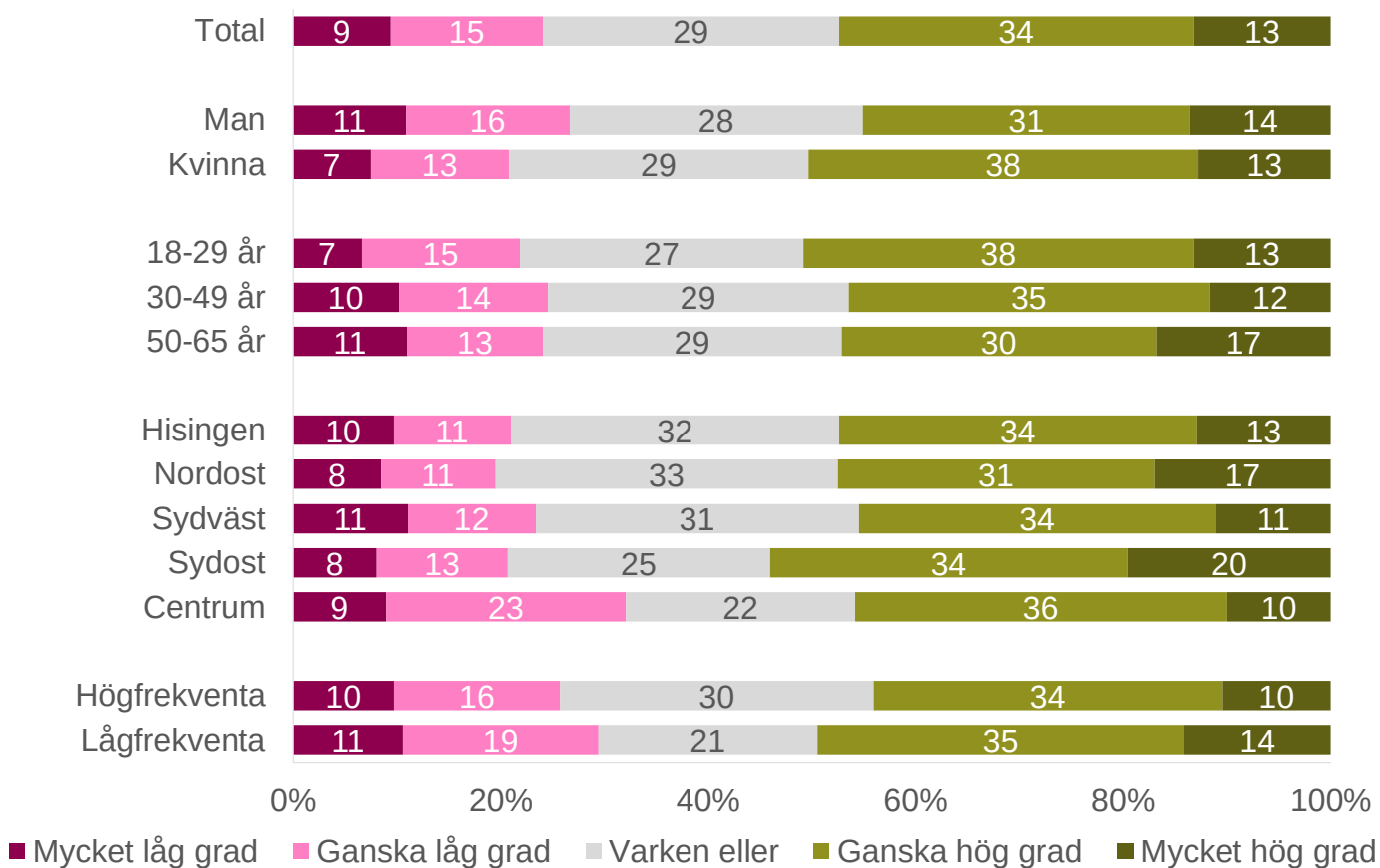
I vilken omfattning upplever du att man cyklar i din stadsdel?



- Skillnaderna inom grupperna kön och område är signifikant.
- I Nordost, den stadsdel med lägst andel cyklande, upplever nära hälften (44 %) att cykling sker i ganska låg eller mycket låg grad.
- I Centrum och Sydost upplever ungefär hälften att cykling sker i ganska eller mycket hög grad.
- Högfrekventa är de som cyklar 2-4 dagar per vecka eller mer.
- Lågfrekventa är de som cyklar 1-3 dagar per månad upp till 1 dag per vecka.
- De som cyklar mer sällan eller aldrig särredovisas inte.

Gbg Stad arbetar för ökad cykling

I vilken omfattning upplever du att Göteborgs Stad arbetar för att öka cyklandet (generellt) i Göteborg?

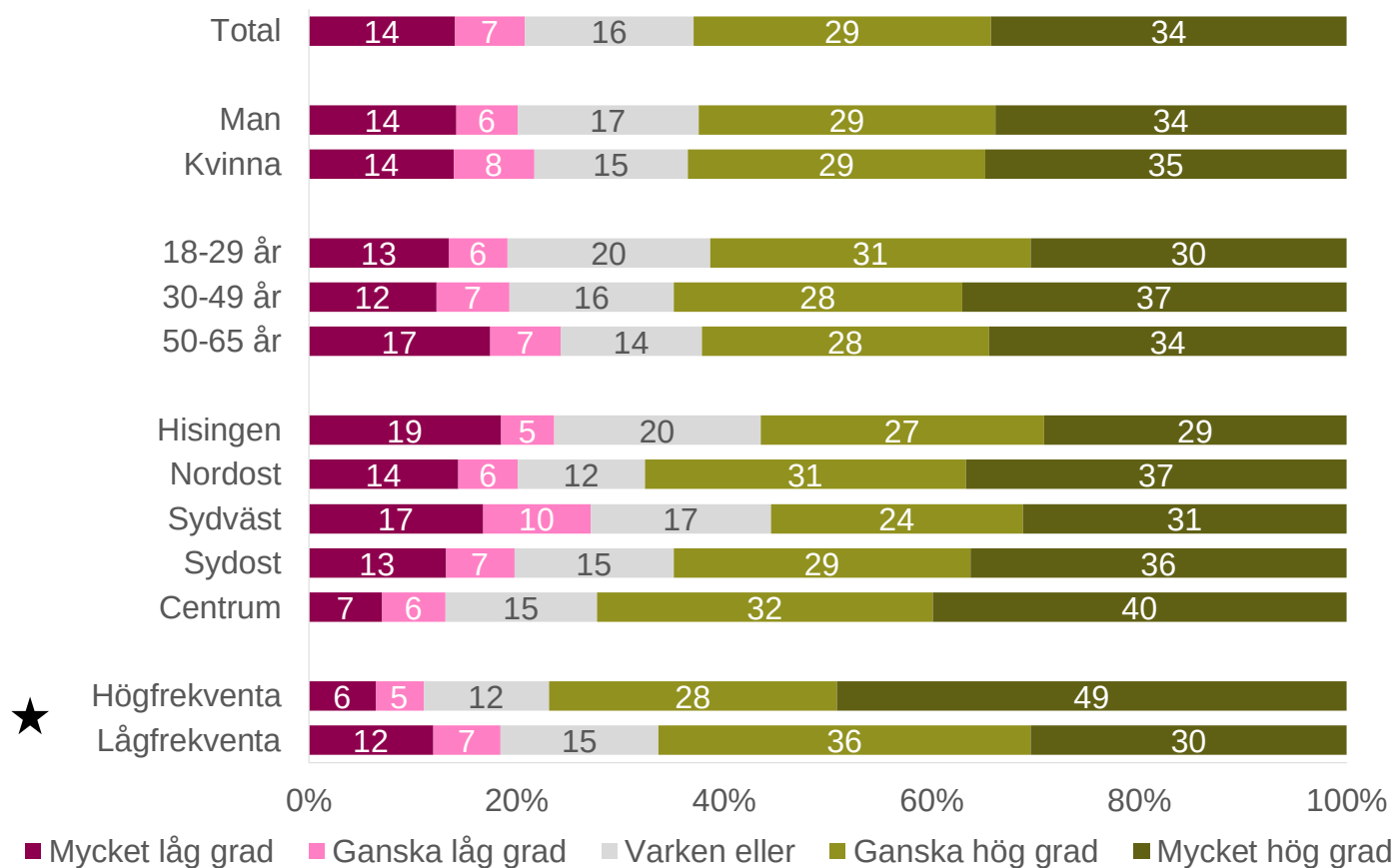


- Inga skillnader inom grupperna är signifikant.
- Skillnaderna mellan åldersgrupperna är små.
- I Centrum verkar det finnas ett missnöje då nästan var tredje person instämmer i ganska låg eller mycket låg grad.

- Högfrekventa är de som cyklar 2-4 dagar per vecka eller mer.
- Lågfrekventa är de som cyklar 1-3 dagar per månad upp till 1 dag per vecka.
- De som cyklar mer sällan eller aldrig särredovisas inte.

Mer attraktiv om mer cykelanpassad

Om Göteborg blev en mer cykelanpassad stad, tror du då att du skulle uppleva staden som mer attraktiv?

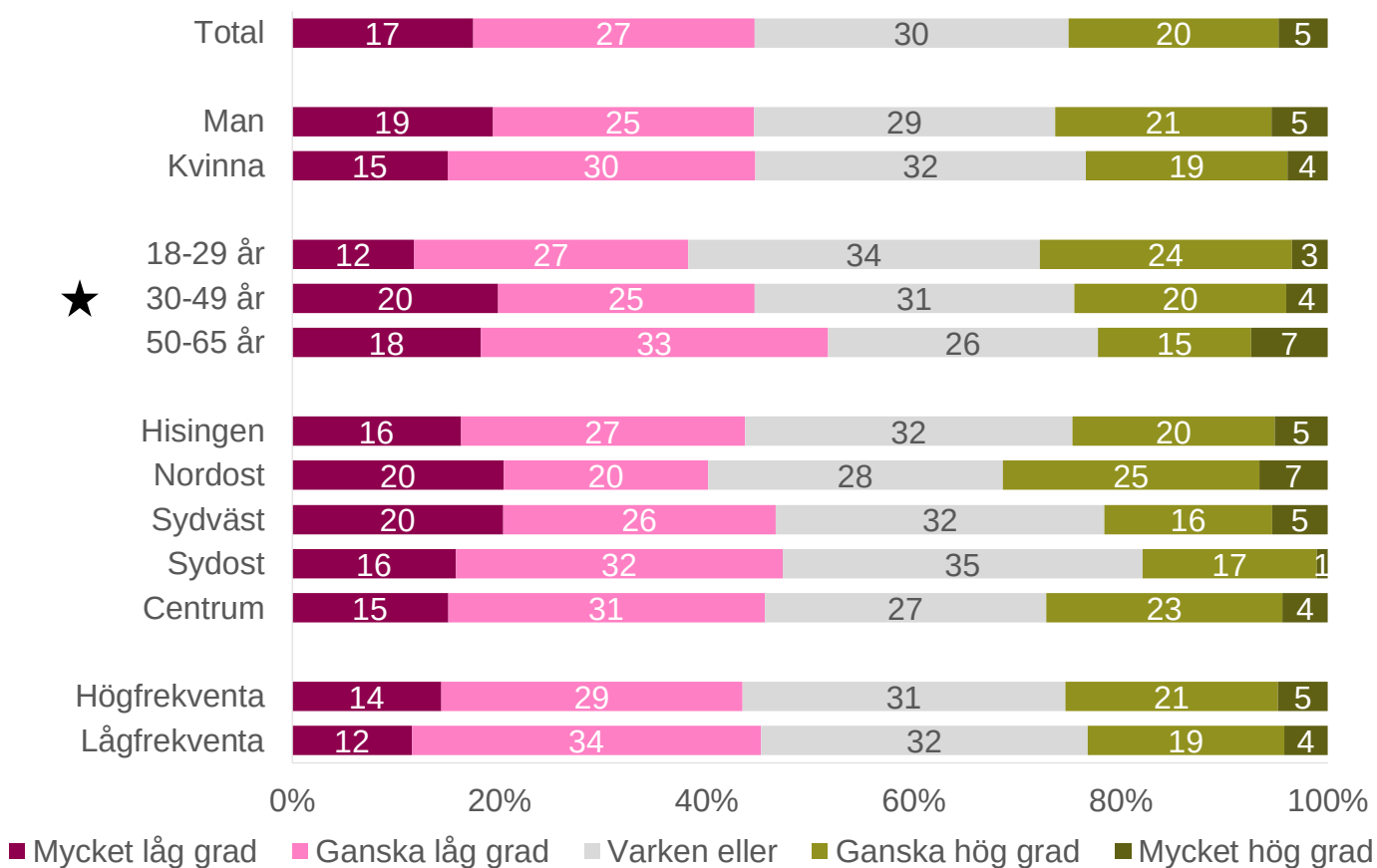


- I centrum finns den största tilltron till att staden skulle bli mer attraktiv.
- I Nordost finns också en tydlig tilltro till att staden skulle upplevas som mer attraktiv. Resultatet är lite överraskande med tanke på att stadsdelen har lägst andel cyklister.
- Högfrekventa cyklister instämmer i högre utsträckning än lågfrekventa att staden skulle upplevas som mer attraktiv om den gjordes mer cykelanpassad.
- Högfrekventa är de som cyklar 2-4 dagar per vecka eller mer.
- Lågfrekventa är de som cyklar 1-3 dagar per månad upp till 1 dag per vecka.
- De som cyklar mer sällan eller aldrig särredovisas inte.

Trafiksäkert att cykla



I vilken omfattning upplever du att det är trafiksäkert att cykla i Göteborg?

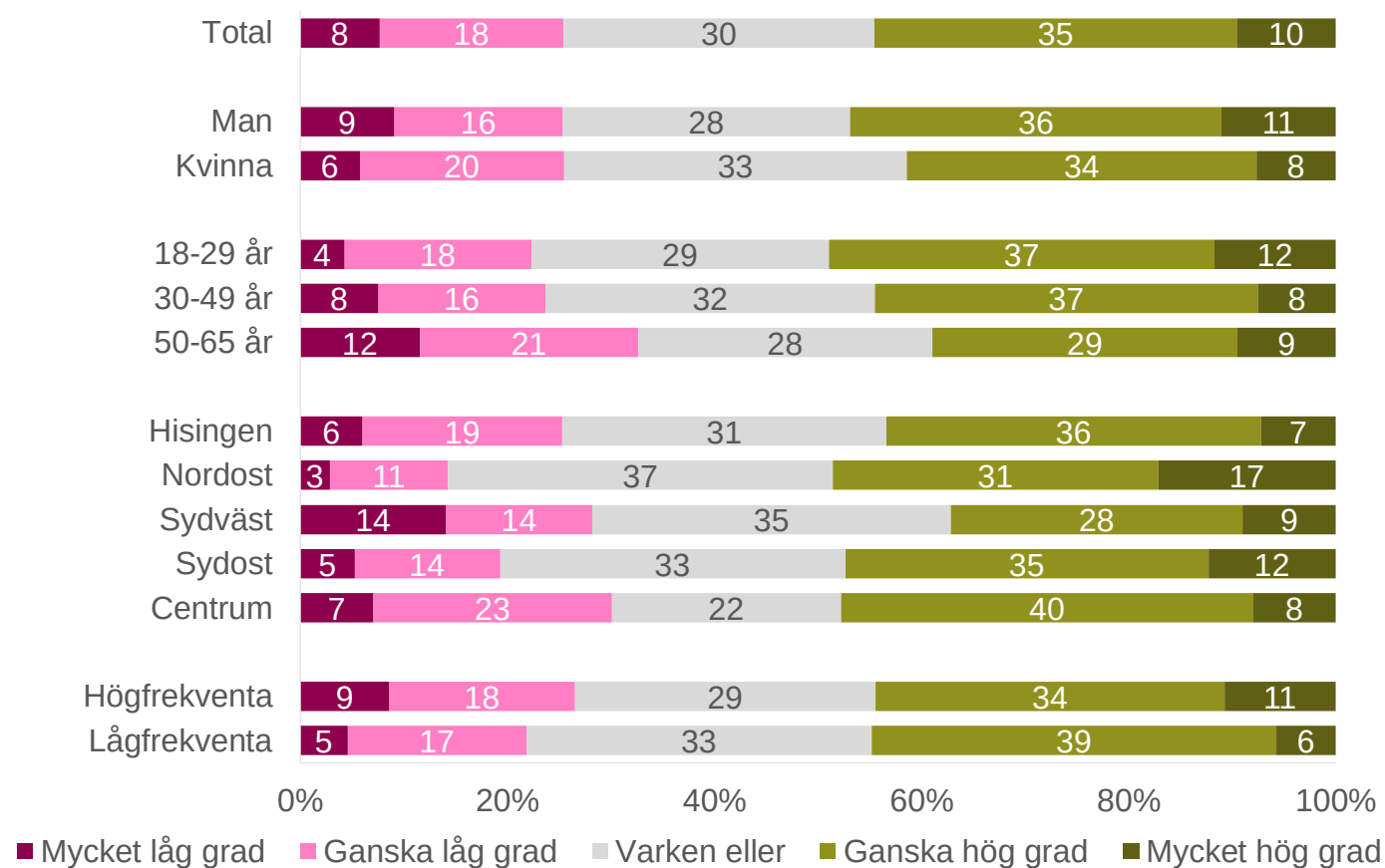


- Skillnaderna inom gruppen ålder är signifikant.
 - I åldersgruppen 50-65 finns det största missnöjet med trafiksäkerheten.
 - Nordost har den största andelen som instämmer i ganska eller mycket hög grad att det är trafiksäkert.
- Högfrekventa är de som cyklar 2-4 dagar per vecka eller mer.
 - Lågfrekventa är de som cyklar 1-3 dagar per månad upp till 1 dag per vecka.
 - De som cyklar mer sällan eller aldrig särredovisas inte.

Nöjdhet med underhåll



I vilken omfattning är du nöjd med underhållet av cykelbanorna i Göteborg?

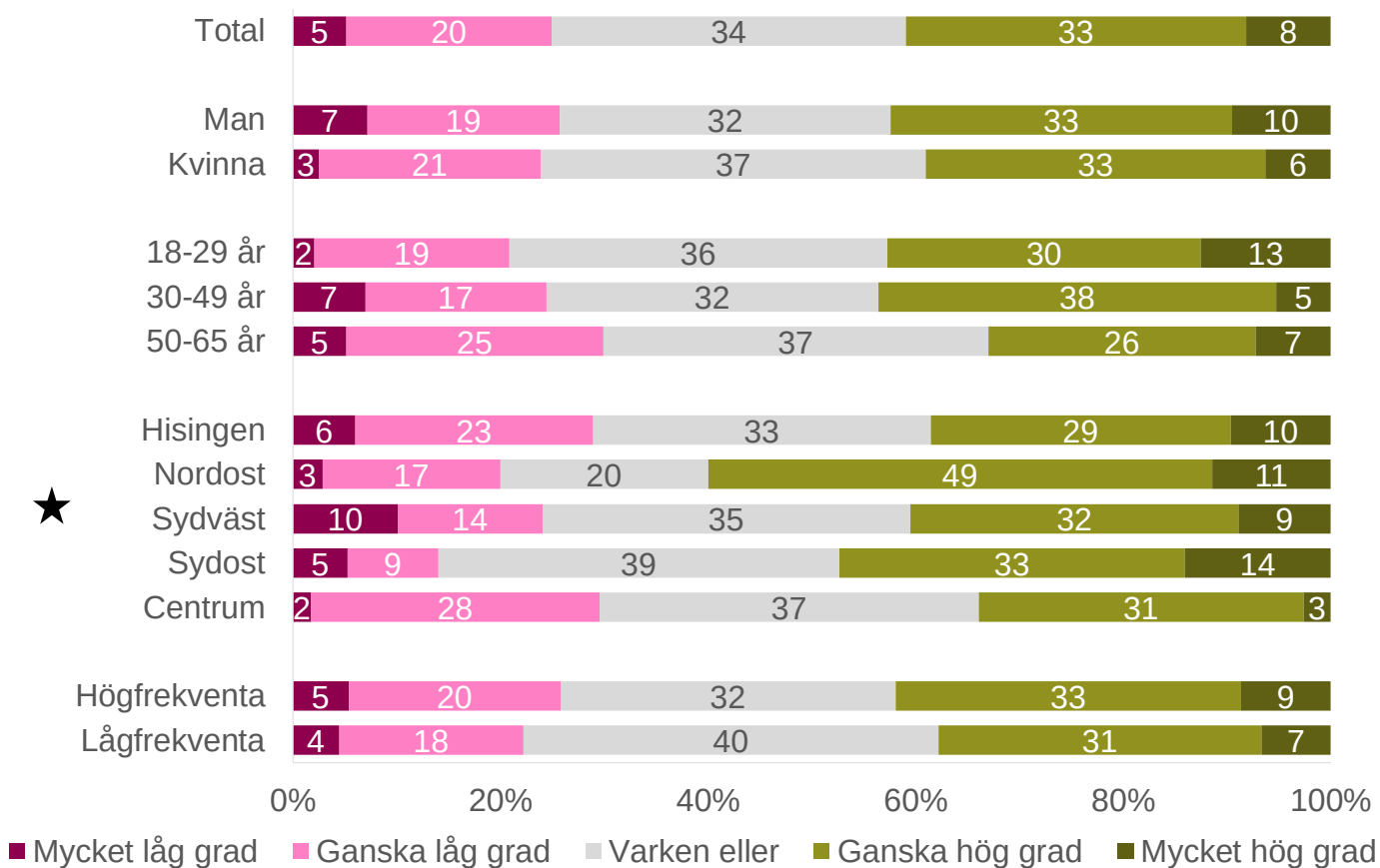


- Personer i åldern 50-65 år är mindre nöjda än övriga åldersgrupper.
- Inga skillnader inom grupperna är signifikant.
- Sydväst, Centrum och Hisingen har den största andel missnöjda cyklister.

- Högfrekventa är de som cyklar 2-4 dagar per vecka eller mer.
- Lågfrekventa är de som cyklar 1-3 dagar per månad upp till 1 dag per vecka.
- De som cyklar mer sällan eller aldrig särredovisas inte.

Nöjdhet med cykelbanor generellt

I vilken omfattning är du nöjd med cykelbanorna i Göteborg (generellt)?

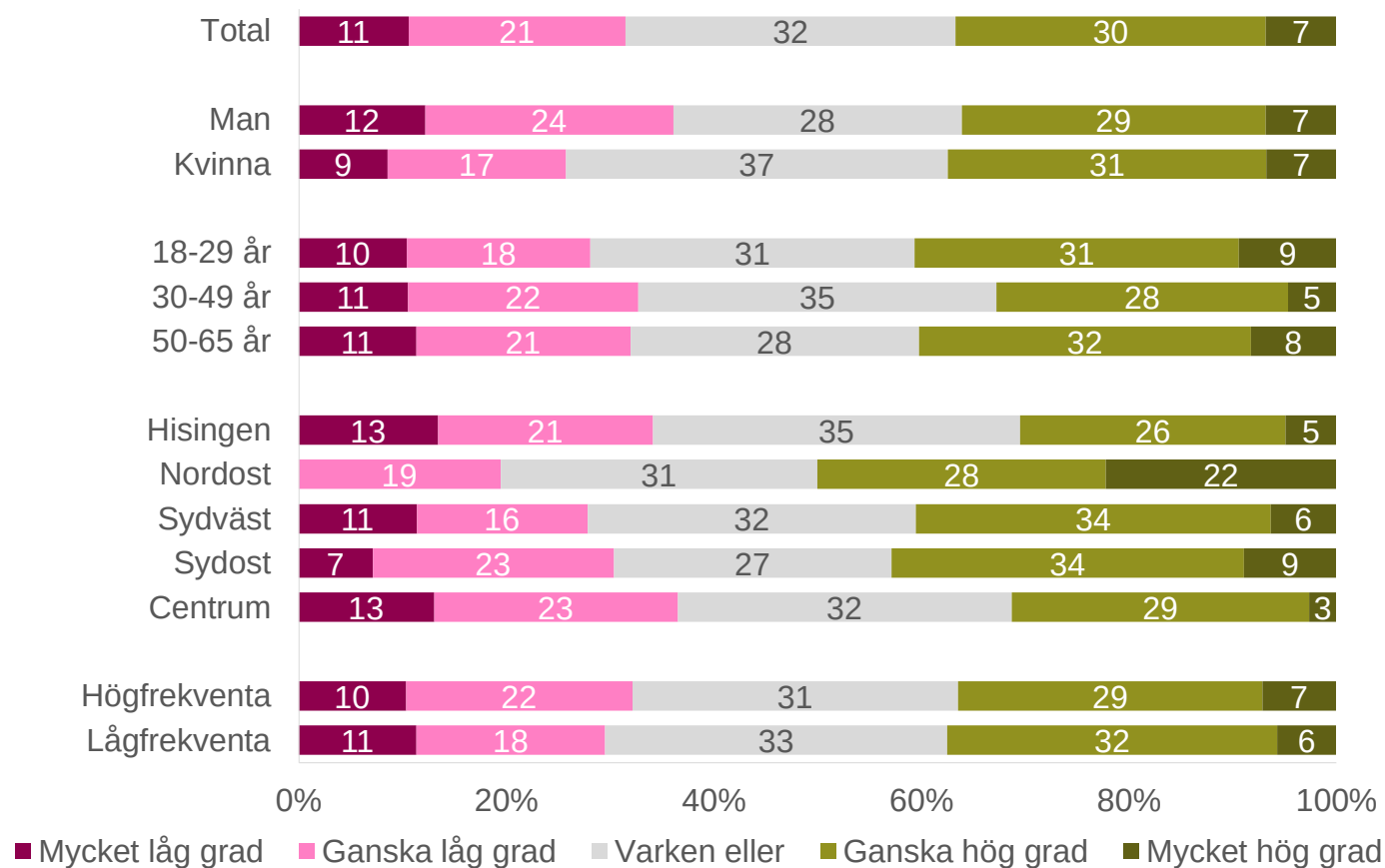


- Skillnaderna inom gruppen områden är signifikant.
- Nordost, den stadsdel där man cyklar minst, har störst andel som är nöjda med cykelbanorna.
- I Centrum samt Hisingen återfinns minst andel nöjda cyklister.

- Högfrekventa är de som cyklar 2-4 dagar per vecka eller mer.
- Lågfrekventa är de som cyklar 1-3 dagar per månad upp till 1 dag per vecka.
- De som cyklar mer sällan eller aldrig särredovisas inte.

Upplevelse av flöde

I vilken omfattning upplever du att det finns ett flöde, flyt när du cyklar i Göteborg?

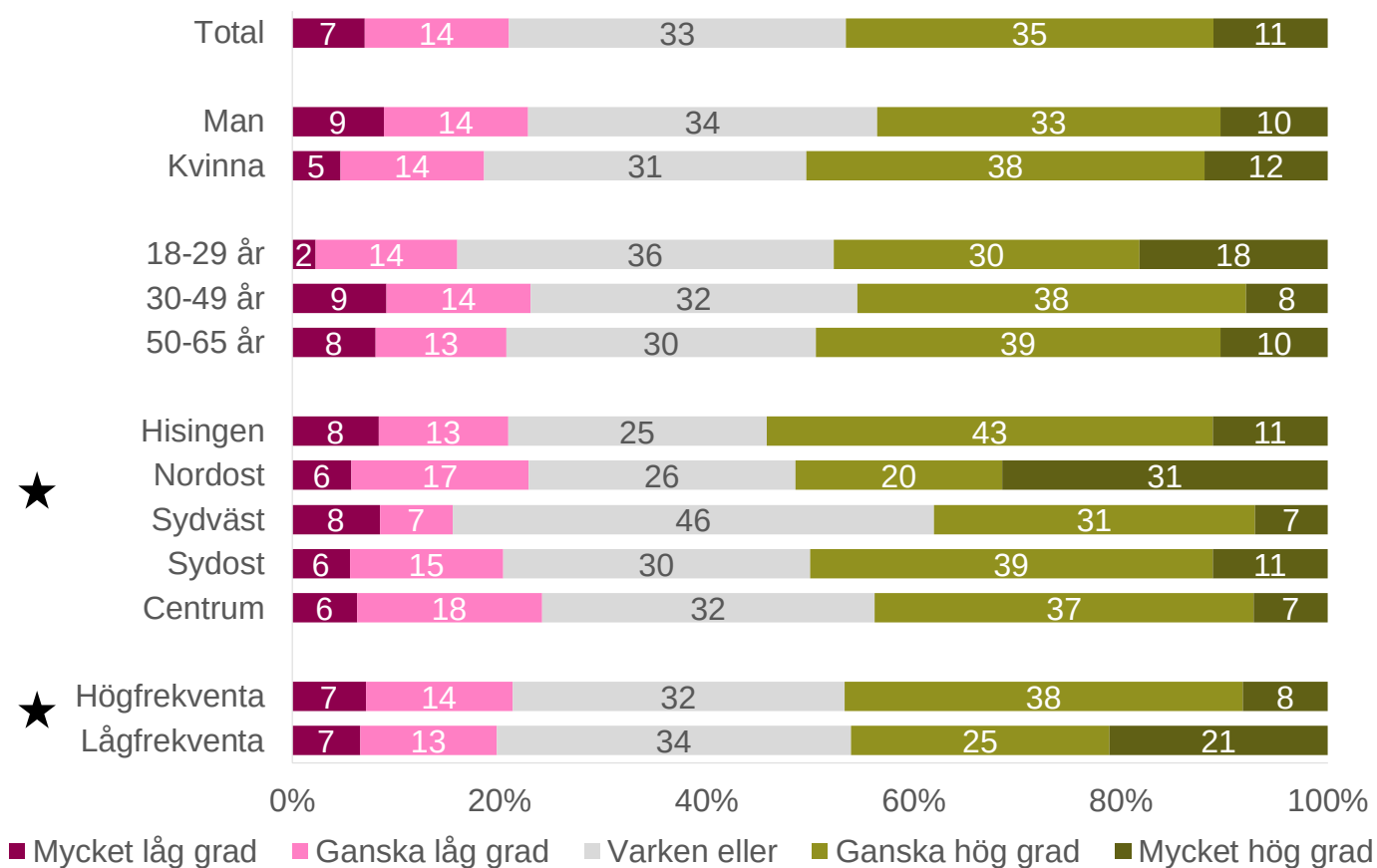


- Inga skillnader inom grupperna är signifikant.
- Nordost sticker ut (igen). Området har klart högst andel som instämmer i ganska eller mycket hög grad att det finns ett flyt.
- Högfrekventa är de som cyklar 2-4 dagar per vecka eller mer.
- Lågfrekventa är de som cyklar 1-3 dagar per månad upp till 1 dag per vecka.
- De som cyklar mer sällan eller aldrig särredovisas inte.

Nöjdhet med cykelparkeringar



I vilken omfattning är du nöjd med cykelparkeringar generellt i Göteborg?



- Skillnaderna inom gruppen områden och cykelfrekvens är signifikant.
- Nordost har störst andel personer som anger att de är nöjda i mycket hög grad. Här instämmer nära 1/3 i mycket hög grad att de är nöjda.
- Bland de lågfrekventa cyklisterna, jämfört med högfrekventa, finns en högre andel som är nöjda i mycket hög grad.
- Högfrekventa är de som cyklar 2-4 dagar per vecka eller mer.
- Lågfrekventa är de som cyklar 1-3 dagar per månad upp till 1 dag per vecka.
- De som cyklar mer sällan eller aldrig särredovisas inte.