

Cykling i Göteborg

Cykelundersökning 2022

Innehåll

Bakgrund & syfte

Genomförande

Metodjämförelse mellan telefon och webbenkät

Resultat – Uppföljning efter COVID-19

Resultat - Ordinarie frågor

Resultat – Nya frågor (Hur ser man på cykling och hur upplever man cykling i Göteborg?)

Resultat – Nyckeltal

Appendix

Bakgrund & syfte

Bakgrund och syfte

- Trafikkontoret följer sedan 2008 ett antal nyckeltalsfrågor. Syftet är att följa förutsättningarna för cykling i Göteborg över tid
- Rapporten består av ett antal nyckeltal kring resvanor samt bakgrundsfrågor
- Rapporten innehåller även tematiska nedbrytningar på pilotområdena Backa och Majorna-Kungsladugård

Genomförande

Genomförande – Urval och representativitet

- Webbenkättsvar: 1216 respondenter i åldern 18-70 skrivna i Göteborg.
- Stratifierat urval användes med stadsdel som stratum.
- Urvalet drogs från Statens personadressregister och register för påminnelse-sms togs fram via ITESCOs register över telefonnummer.
- Vissa avvikelser fanns mot befolkningens sammansättning. En viktning genomfördes därför på ålder, kön och stadsdel
- Som ett komplement till den kvantitativa studien genomfördes fyra stycken fokusgrupper för att undersöka begreppet cykelvänlighet och hur cykling upplevs i Göteborg.

Genomförande - Frågeformulär

- Frågor om resvanor, nyckeltalsfrågor, temafrågor och bakgrundsfrågor.
- Antalet frågor varierade beroende på hur respondenten svarade.
- Fråga A1 är omformulerad i årets enkät och avser en normal vecka i augusti istället för april–september.

Genomförande - Datainsamling

- Data samlades in med hjälp av post-utskick med länk till webbenkät, sep-okt 2022.
- Utskicken gjordes till män och kvinnor i åldrarna 18 till 70 år.
- Totalt skickades tre påminnelse-sms.

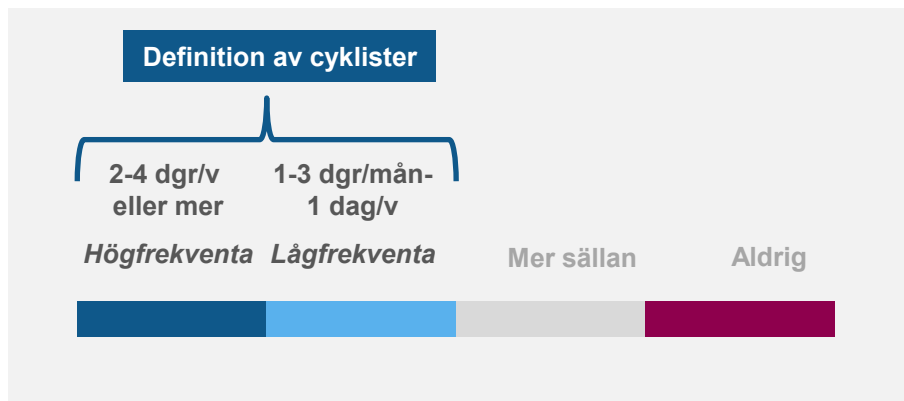
Område	Antal svar
Nordost	216
Sydost	138
Centrum	292
Sydväst	230
Hisingen	340

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

Genom signifikanstester testas om de skillnader som finns mellan grupper är statistiskt säkerställda. Om så är fallet går det att säga att den skillnad som visas med 95% sannolikhet inte beror på slumpen. Om en grupp inte är signifikant skild från övriga bör inte skillnaden tolkas. Skillnader som visas med en stjärna betyder att gruppen där stjärnan är markerad skiljer sig från övriga grupper.

Jämförelser av frekvenser (t.ex. trafikantandelar)

- *Chi-två-test*

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

- *T-test* (oberoende)
 - Två medelvärden.

Jämförelse av metod (200 svar hämtas via telefonintervjuer i likhet med tidigare cykelattitydundersökningar)

- OLS med t-test

Signifikansnivå

- Vald nivå: 5%
- Redovisas med: ★



Göteborgs
Stad

Metodjämförelse mellan telefon och webbenkät

Metodjämförelse

Jämförelse mellan telefon och webb

I tabellen visas den genomsnittliga påverkan som den enskilda metoden har på varje fråga. De färglagda raderna visar på de statistiskt signifikanta skillnaderna, och jämförelsen har gjorts webb jämfört mot telefon. En positiv skillnad betyder alltså att de som svarat via telefon använder färdstättet mer, och en negativ skillnad betyder att de som svarat i telefon använt färdstättet mindre.

Fråga	Skillnad telefon jmf webb	P-värde
Åker bil minst någon gång i månaden	0,01	0,87
Går minst någon gång i månaden	0,00	0,86
Cyklar minst någon gång i månaden	-0,03	0,51
Åker kollektivt minst någon gång i månaden	0,13	0,00

Metodjämförelse

Jämförelse mellan telefon och webb

I tabellen visas ett urval av frågor där skillnader mellan metoderna jämförs. 12 av 13 frågor har statistiskt signifikanta skillnader, vilket innebär att det för de flesta av frågorna förekommer skillnader mellan metoderna. Skillnaden är på medelvärde för skalan och skalan är från 1-10. Överlag är dock skillnaderna små. Den högsta skillnaden på +1,04 innebär alltså att om respondenten svarar via telefon jämfört med webb, är den 1,04 grad mer positiv på en skala 1-10.

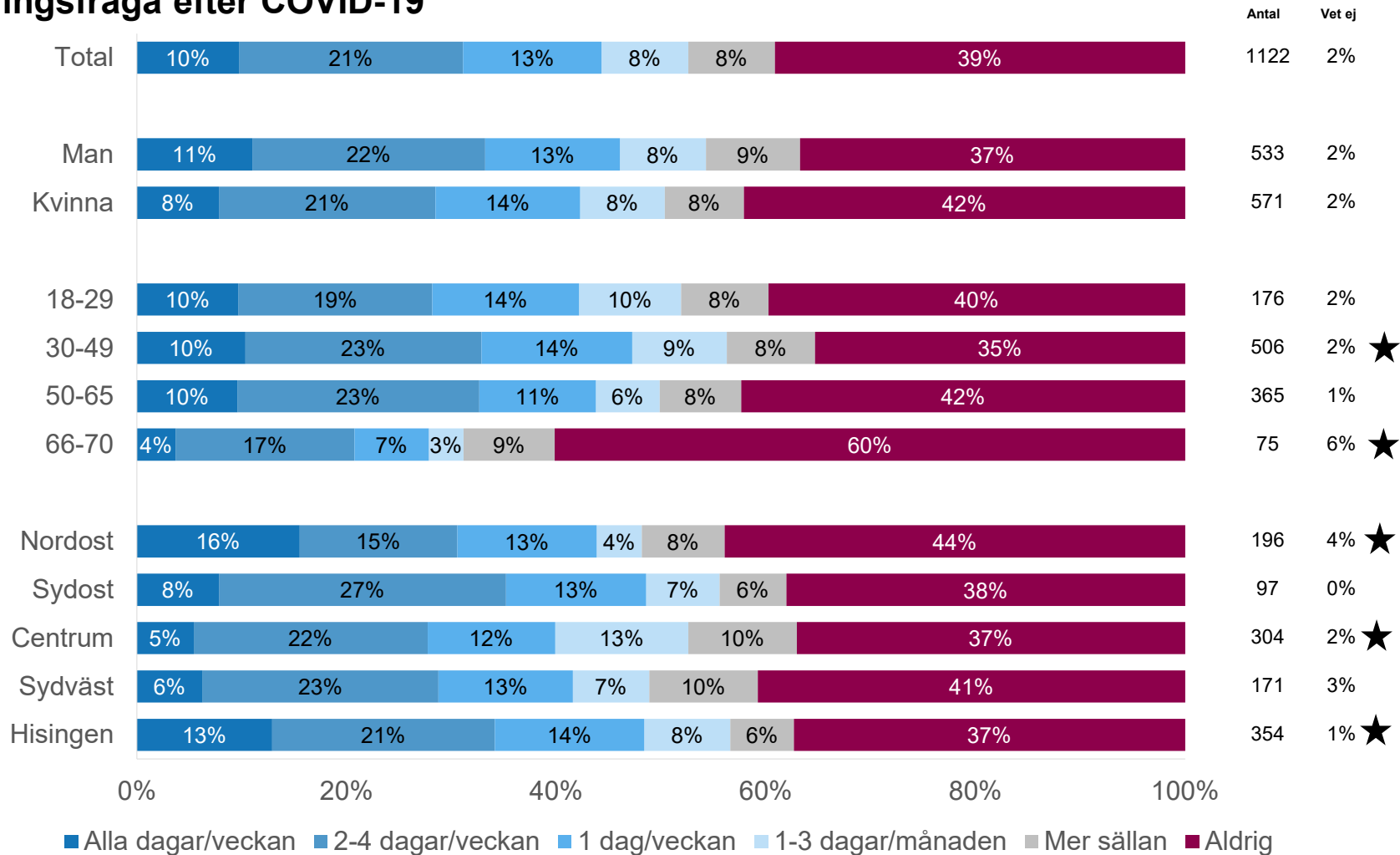


Fråga	Skillnad telefon jmf webb	P-värde
Cykelindex	0,61	0,00
I vilken omfattning tycker du att det är enkelt att cykla i din stadsdel?	1,04	0,00
I vilken omfattning upplever du att det är trafiksäkert att cykla i din stadsdel?	0,57	0,00
I vilken omfattning upplever du att Göteborg är en cykelvänlig stad?	0,87	0,00
I vilken omfattning upplever du att Göteborgs stad arbetar för att öka cyklandet (generellt) i Göteborg?	0,55	0,01
Om Göteborg blev en mer cykelanpassad stad, tror du då att du skulle uppleva staden som mer attraktiv?	-0,50	0,03
I vilken omfattning upplever du att det är trafiksäkert att cykla i Göteborg?	0,46	0,01
I vilken omfattning är du nöjd med cykelparkeringar generellt i din stadsdel?	0,32	0,21
I vilken omfattning är du nöjd med cykelparkeringar vid din bostad?	0,99	0,00
I vilken omfattning är du nöjd med underhållet av cykelbanorna i Göteborg?	0,80	0,00
I vilken omfattning är du nöjd med cykelbanorna i Göteborg generellt?	0,83	0,00
I vilken omfattning upplever du att det finns ett flöde/flyt när du cyklar i Göteborg?	1,04	0,00
Tänk på när du cyklar förbi eller genom byggarbetsplatser. I vilken omfattning håller du med om att det känns säkert och är tydligt var du ska cykla?	0,89	0,00

Resultat – Uppföljning efter COVID-19

Hur många dagar en normal vecka arbetade/studerade du på distans under april till augusti 2022?

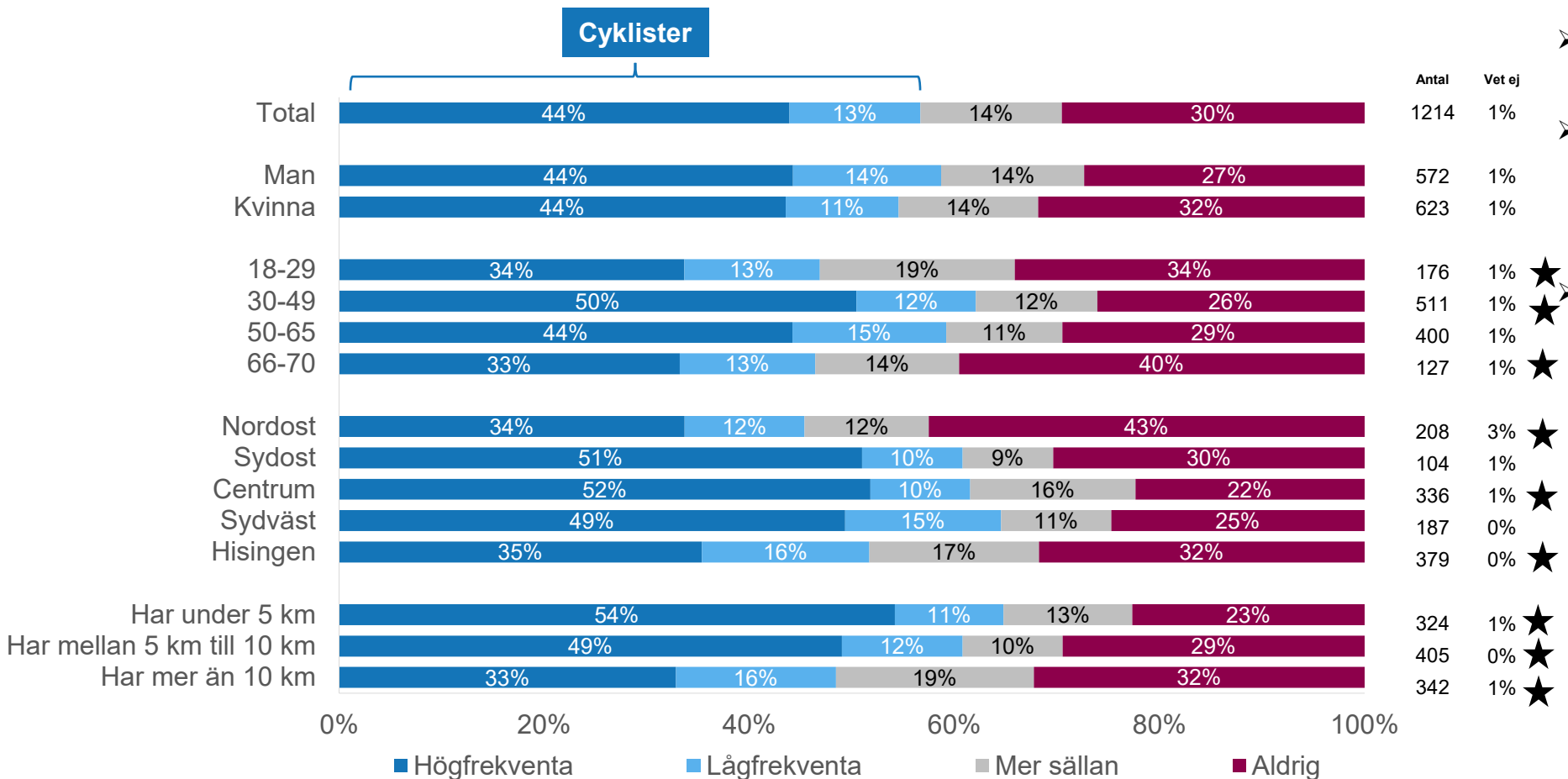
Uppföljningsfråga efter COVID-19



- Signifikanta skillnader finns gällande ålder och område.
- Även om frågorna skiljer sig en aning i utformning mellan år så framgår det att andelen som säger att de aldrig arbetade eller studerade på distans under 2022 är lägre än den under 2020.

Resultat – Ordinarie frågor

Andel Cyklister

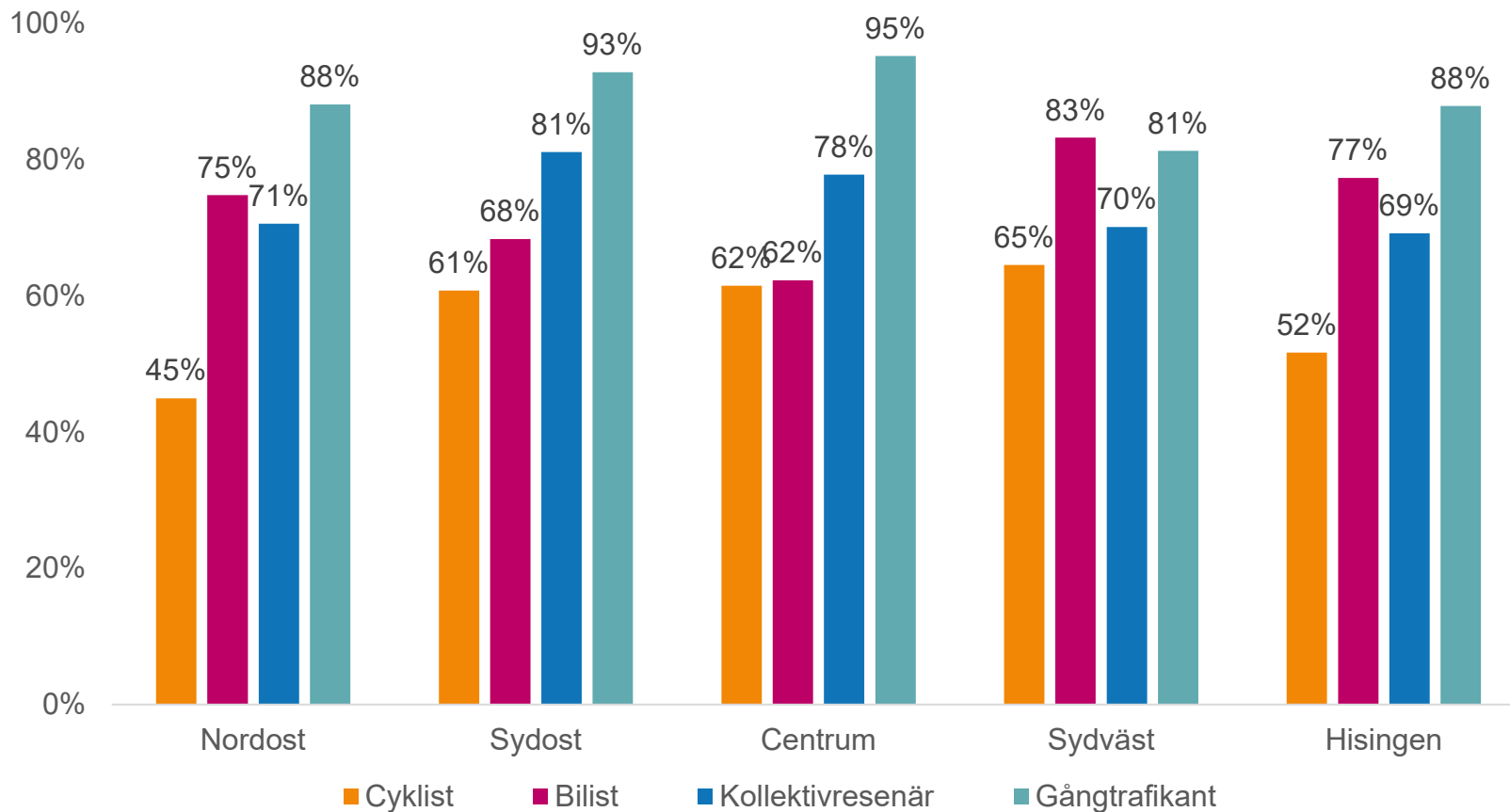


- Signifikanta skillnader finns mellan olika områden.
- Signifikanta skillnader finns när det gäller ålder, boendeområde och avstånd till arbete, studier eller annan daglig aktivitet.
- ★ I jämförelse med föregående mätning är det färre som säger att de aldrig cyklade under sommarmånaderna (51% under 2020 och 30% under 2022).

OBS: Svaren avser samtliga resor under en vanlig vecka under perioden april - augusti. Inte enbart cykling till daglig aktivitet! Under 2020 ställdes samma fråga fast med intervallet april – september.

Andelen som använder respektive färdssätt

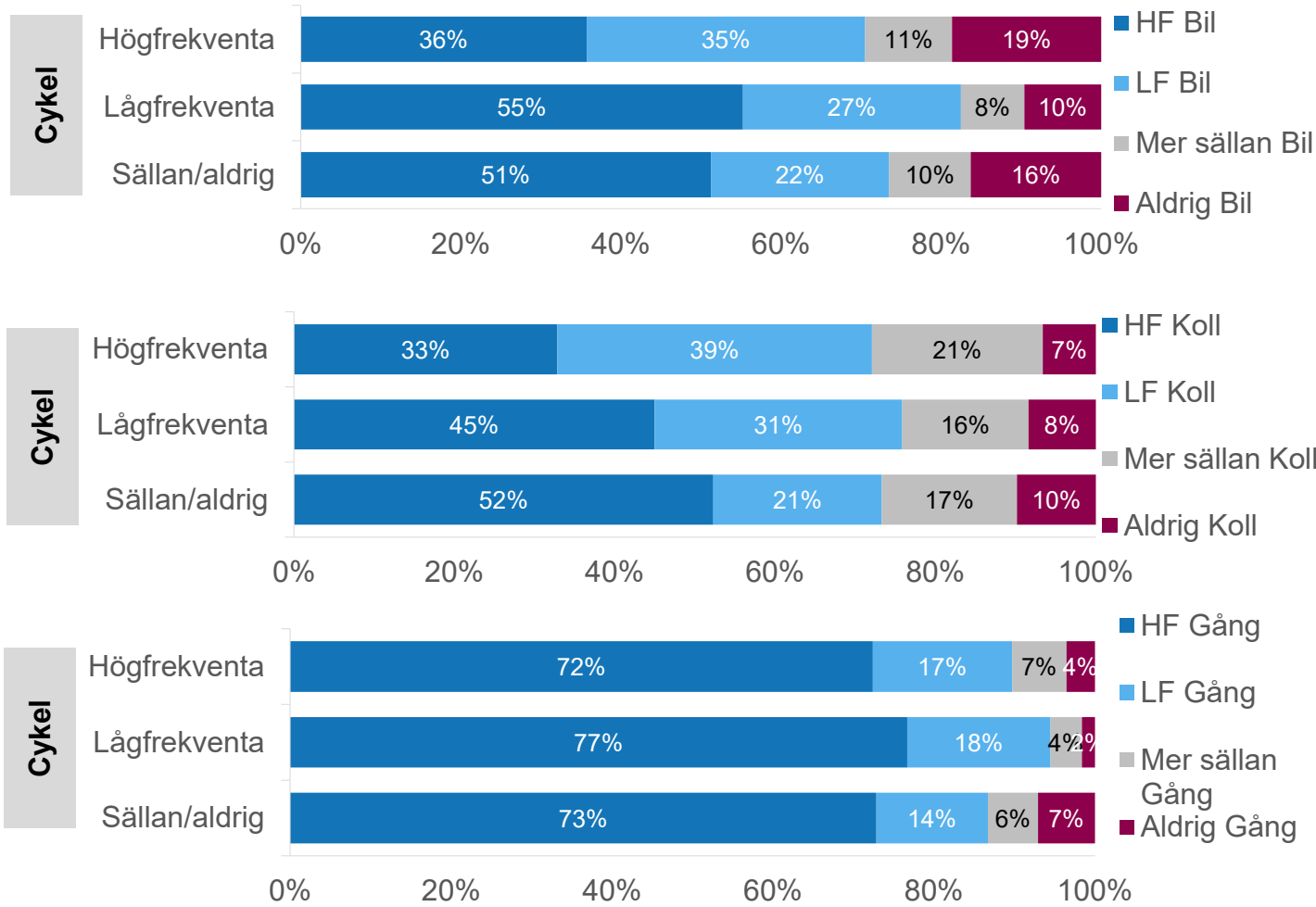
Andel som angivit att de använder färdssättet minst 1-3 ggr per mån



- Skillnaderna i resultat inom de olika områdena är signifikanta för alla färdslag.
- Det framgår att fler cyklar i alla områden än i mätningen 2020.

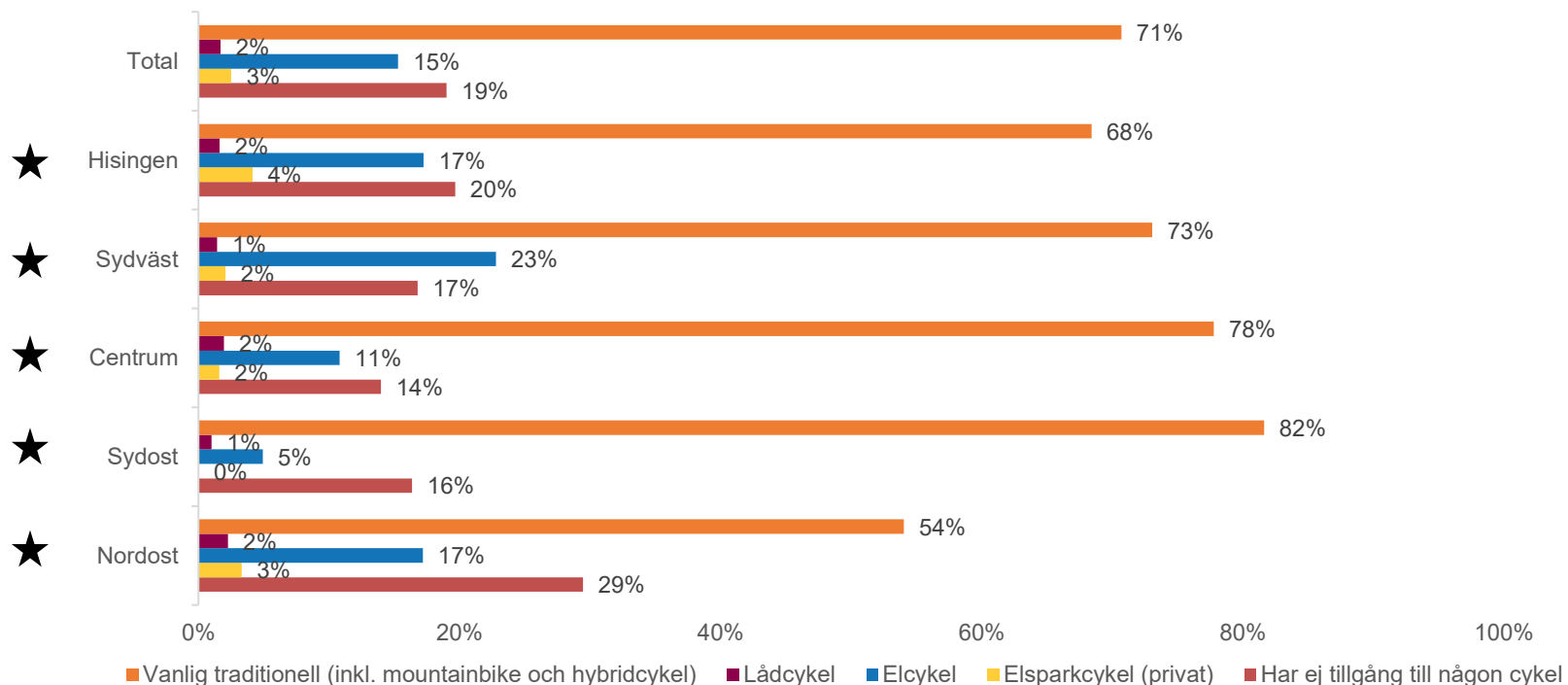


Frekvens av cyklande jämfört med övriga färdssätt

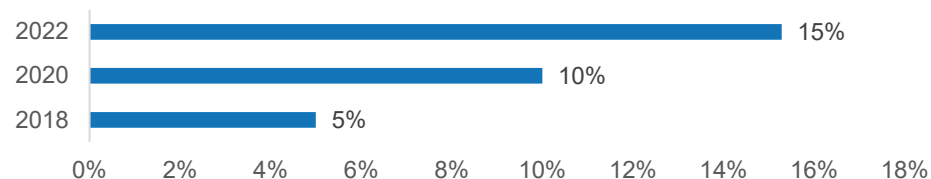


- Det finns signifikanta skillnader mellan hur ofta man cyklar och hur ofta man använder bil, kollektivtrafik respektive gång.
- Högfrekventa = 2–4 dgr/v eller mer
- Lågfrekventa = 1–3 dgr/mån–1 dag/v
- De högfrekventa cyklisterna använder bilen i mindre utsträckning. Hela 19 % använder t.ex. aldrig bilen.
- Bland alla cyklister är gång ett komplement. Stor andel högfrekventa bilister (50 %) och högfrekventa kollektiva resenärer (39%).
- I stora drag speglar detta resultatet det resultat som togs fram under 2020. Det som skiljer sig är att andelarna som aldrig åker bil, åker kollektivt eller cyklar är märkbart lägre.

Andel med tillgång till olika typer av cyklar 2022



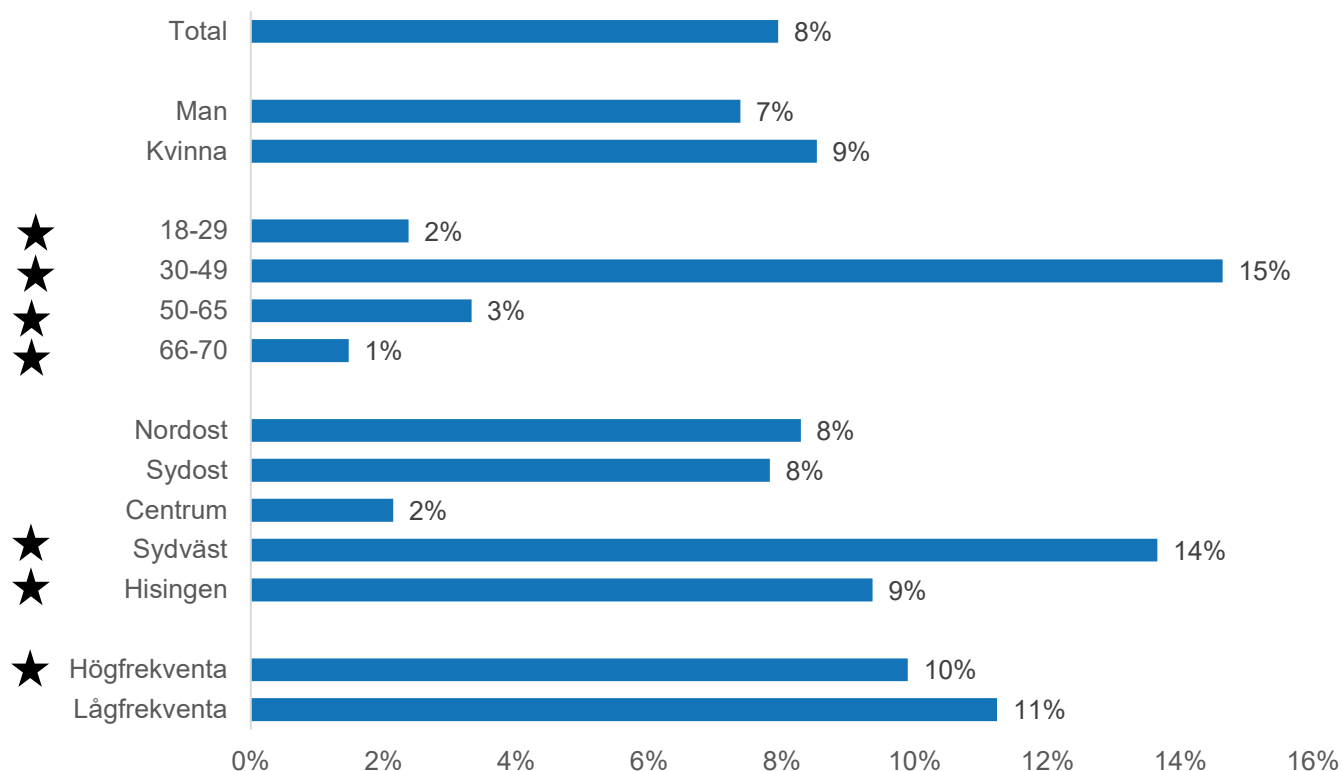
Andel med tillgång till elcykel i Göteborg



- Det finns signifikanta skillnader i tillgången till olika typer av cyklar i olika delar av staden.
- Tillgång till vanlig cykel är störst i Sydost följt av centrum.
- Nordost har störst andel som inte har tillgång till cykel (29%).
- Sydväst har störst tillgång till el-cykel.
- Andelen som har tillgång till lådcykel är förhållandevis jämn mellan stadsområden.
- Tillgången till elcykel har ökat.
- Färre har tillgång till vanlig traditionell cykel, men fler har tillgång till elcykel, lådcykel och elsparkcykel under 2022.
- Det framgick även av fokusgrupperna att det var några som kombinerade olika cykeltyper. Det framstod inte som ovanligt att man äger både vanlig traditionell cykel och en elcykel.

Användning av cykelkärra/cykelvagn

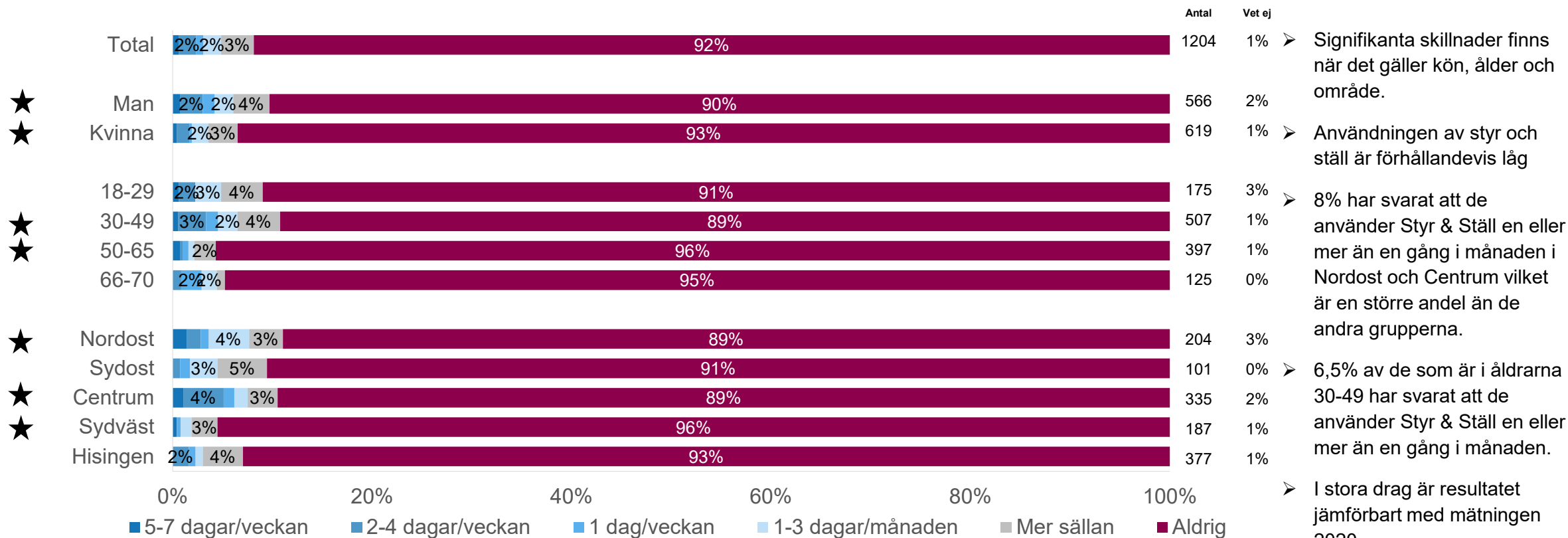
Andel som använder cykelkärra/cykelvagn av de med tillgång till en cykel



- Det finns signifikanta skillnader i grupperna ålder, område och cykelfrekvens.
- Observera att i de delar av staden där färre har tillgång till cykel använder fler cykelkärra/cykelvagn.
- I jämförelse med tidigare mätning är det fortfarande åldersgruppen 30-49 år som i störst utsträckning har tillgång till cykelkärra.
- Sydväst ligger fortfarande högt vid jämförelse med förra mätningen gällande andelen som har tillgång till cykelkärra

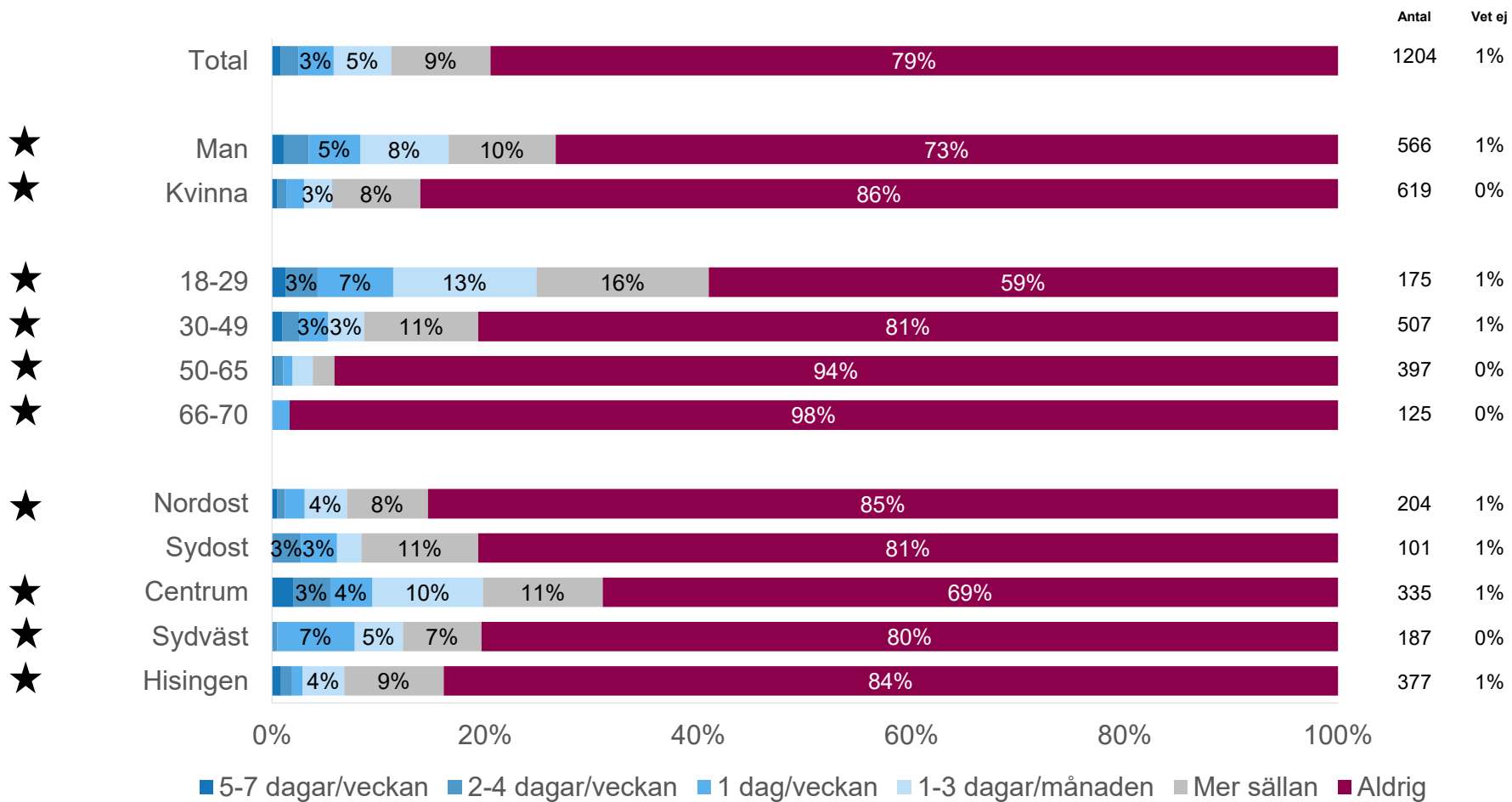
Område	Andel utan tillgång till cykel
Nordost	29%
Sydost	16%
Centrum	14%
Sydväst	17%
Hisingen	20%

Användning av cyklar från Styr & Ställ



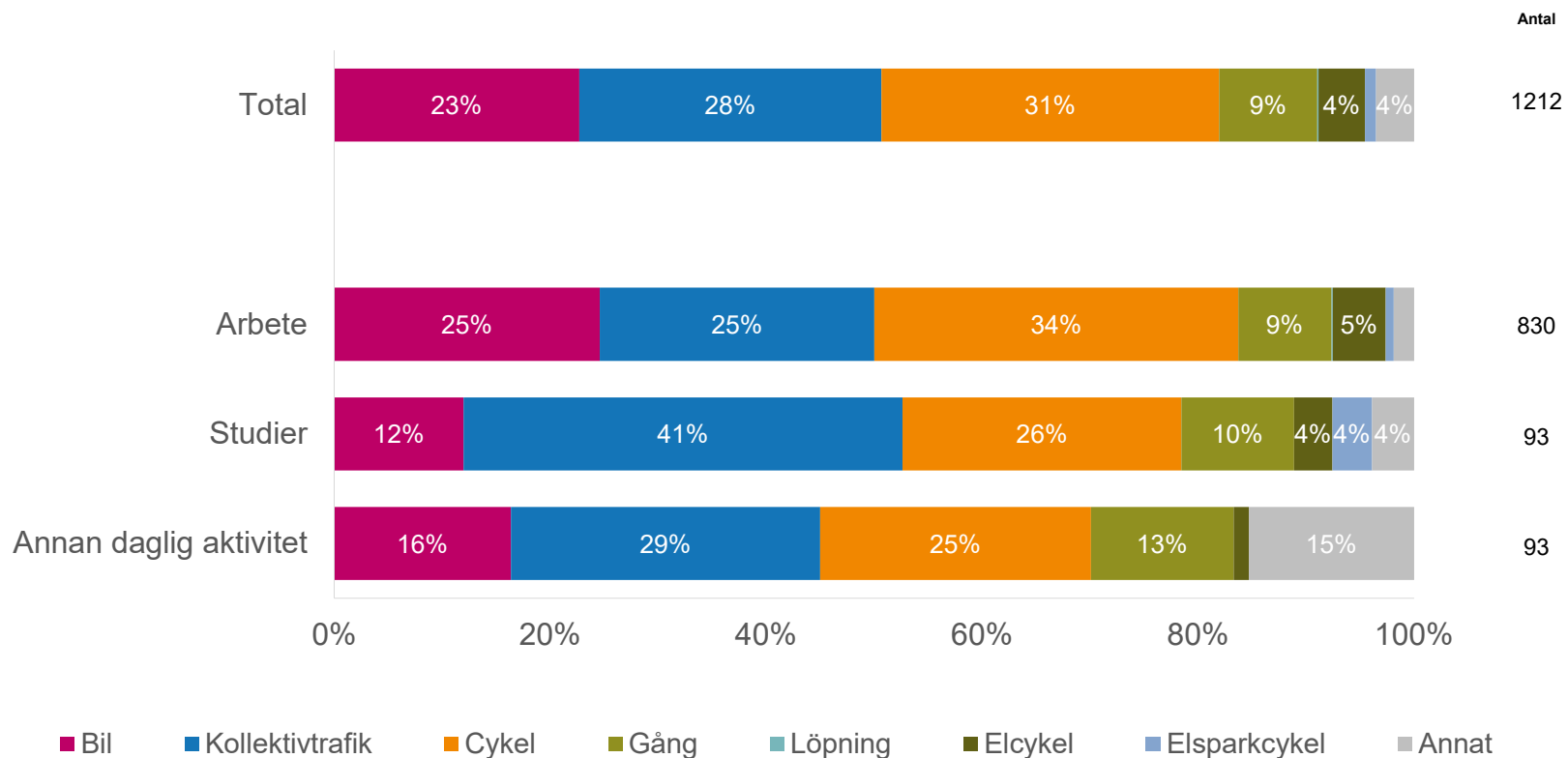
- Signifikanta skillnader finns när det gäller kön, ålder och område.
- Användningen av styr och ställ är förhållandevis låg
- 8% har svarat att de använder Styr & Ställ en eller mer än en gång i månaden i Nordost och Centrum vilket är en större andel än de andra grupperna.
- 6,5% av de som är i åldrarna 30-49 har svarat att de använder Styr & Ställ en eller mer än en gång i månaden.
- I stora drag är resultatet jämförbart med mätningen 2020.

Användning av elsparkcykel april - augusti 2022



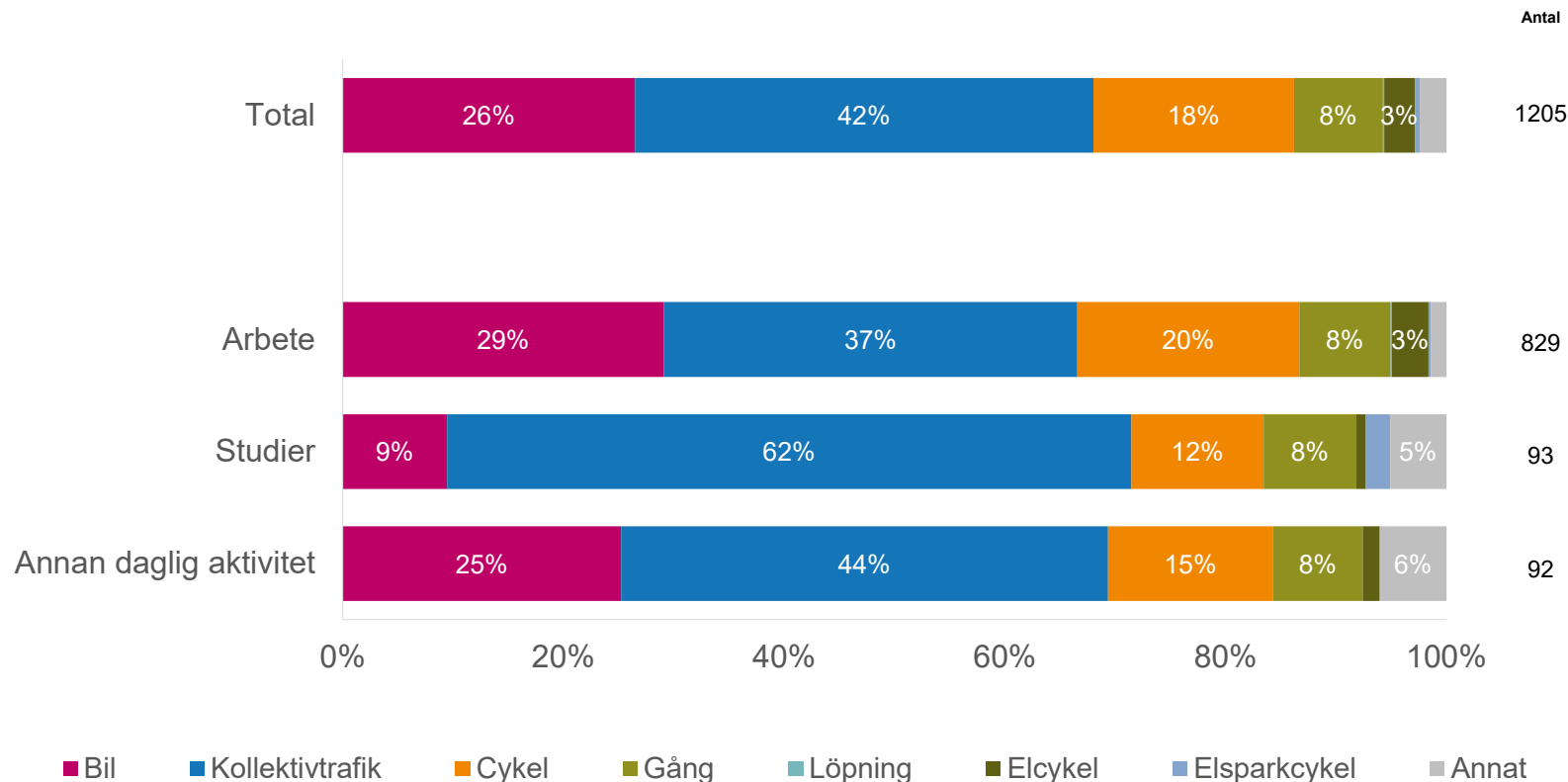
- Signifikanta skillnader finns när det gäller kön, ålder och område.
- De som använder elsparkcykel mest är 18-29 år (25% använder minst en gång i månaden) och bosatta i centrum (20% använder minst en gång i månaden).
- Även om frågan skiljer sig med ett extra svarsalternativ ("Mer sällan") i mätningen 2022 så följer resultatet samma mönster som 2020.

Hur tar du dig främst till arbete eller studier eller annan daglig aktivitet under sommarhalvåret?



- Signifikanta skillnader finns mellan ärenden.
- Frågan gäller resvanor i september 2022.
- Av de som har svarat använder störst andel cykel (31%) under sommarhalvåret följt av kollektivtrafik.
- Studenter använder till största del kollektivtrafik (41%) följt av cykel (26%).
- Arbetande använder till största del cykel (34%) följt av bil (25%) samt kollektivtrafik (25%).
- En skillnad från tidigare mätning är att andelen som säger att de cyklar är högre i mätningen 2022 än i 2020.
- Med undantag från studenter är det färre som kör bil bland de som har svarat i årets mätning än i mätningen 2020.

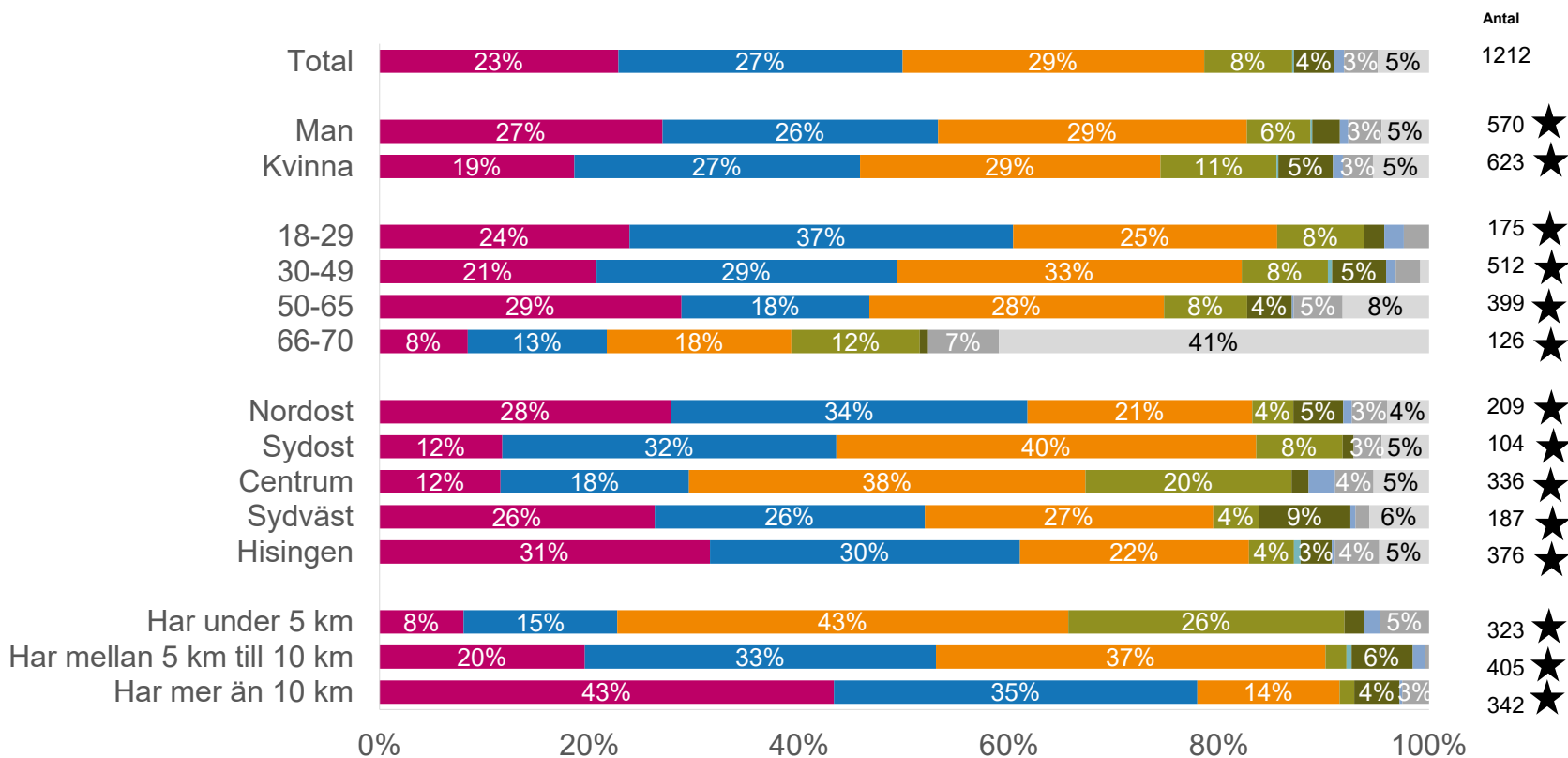
Hur tar du dig främst till arbete eller studier eller annan daglig aktivitet under vinterhalvåret?



- Signifikanta skillnader finns mellan ärenden.
- Frågan gäller resvanor i september 2022.
- Under vinterhalvåret använder störst andel kollektivtrafik (42%) följt av bil (26%).
- Av de som arbetar använder störst andel kollektivtrafik (37%), följt av bil (29%).
- Studenter använder till största del kollektivtrafik (62%) under vinterhalvåret, följt av cykel (12%).

Användning av olika typer av färdmedel

Främsta färdmedlet till arbete, studier eller annan daglig aktivitet under sommarhalvåret

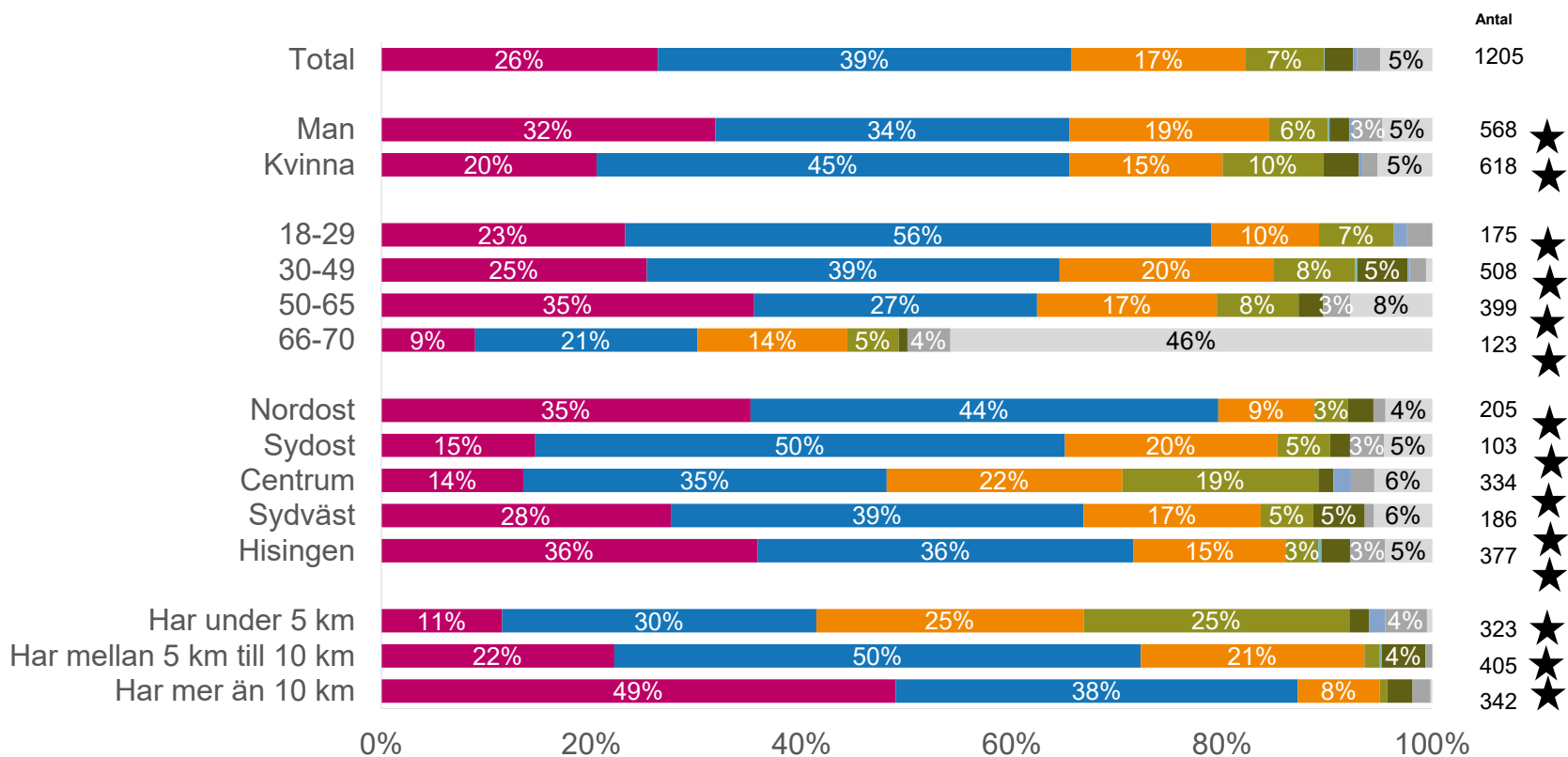


■ Bil
 ■ Kollektivtrafik
 ■ Cykel
 ■ Gång
 ■ Löpning
 ■ Elcykel
 ■ Elsparkcykel
 ■ Annat
 ■ Har ingen daglig aktivitet

- Skillnaderna inom grupperna kön, ålder, område och avstånd är signifikanta.
- Frågan gäller resvanor i september 2022.
- Cykeln används primärt som transportmedel under sommarhalvåret bland:
 - både kvinnor (29%) och män (29%),
 - personer som är mellan 30-49 år,
 - boende i Sydost (40%), Centrum (38%) och Sydväst (27%)
 - har under 5 km (43%) eller mellan 5 km till 10 km till sin dagliga aktivitet (37%).
- Cykeln används i minst utsträckning bland de som har mer än 10 km till arbetet.
- Resultatet 2022 speglar de mönster som framgick 2020. Den stora skillnaden är att det är färre som tar bil till fördel för cykel och kollektivtrafik.

Användning av olika typer av färdmedel

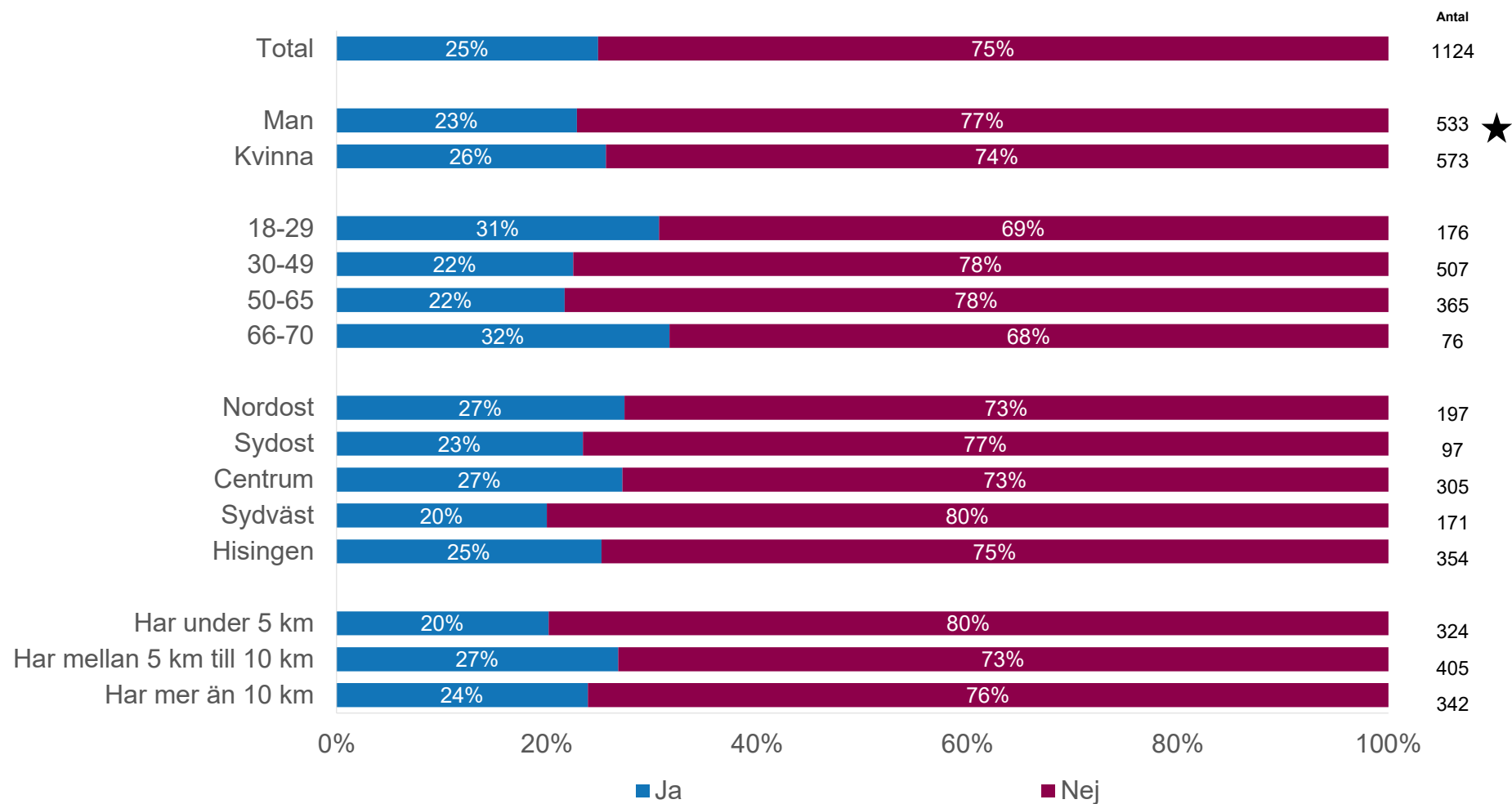
Främsta färdmedlet till arbete, studier eller annan daglig aktivitet under vinterhalvåret



- Skillnaderna inom grupperna kön, ålder, område och avstånd är signifikanta.
- Frågan gäller resvanor i september 2022
- Under vinterhalvåret används kollektivtrafik som främsta transportmedel i alla grupper förutom i åldersgruppen 50-65. Bland dessa är det framför allt bil (35%) som används.

■ Bil
 ■ Kollektivtrafik
 ■ Cykel
 ■ Gång
 ■ Löpning
 ■ Elcykel
 ■ Elsparkcykel
 ■ Annat
 ■ Har ingen daglig aktivitet

Brukar du kombinera mer än ett färdssätt under din resa?

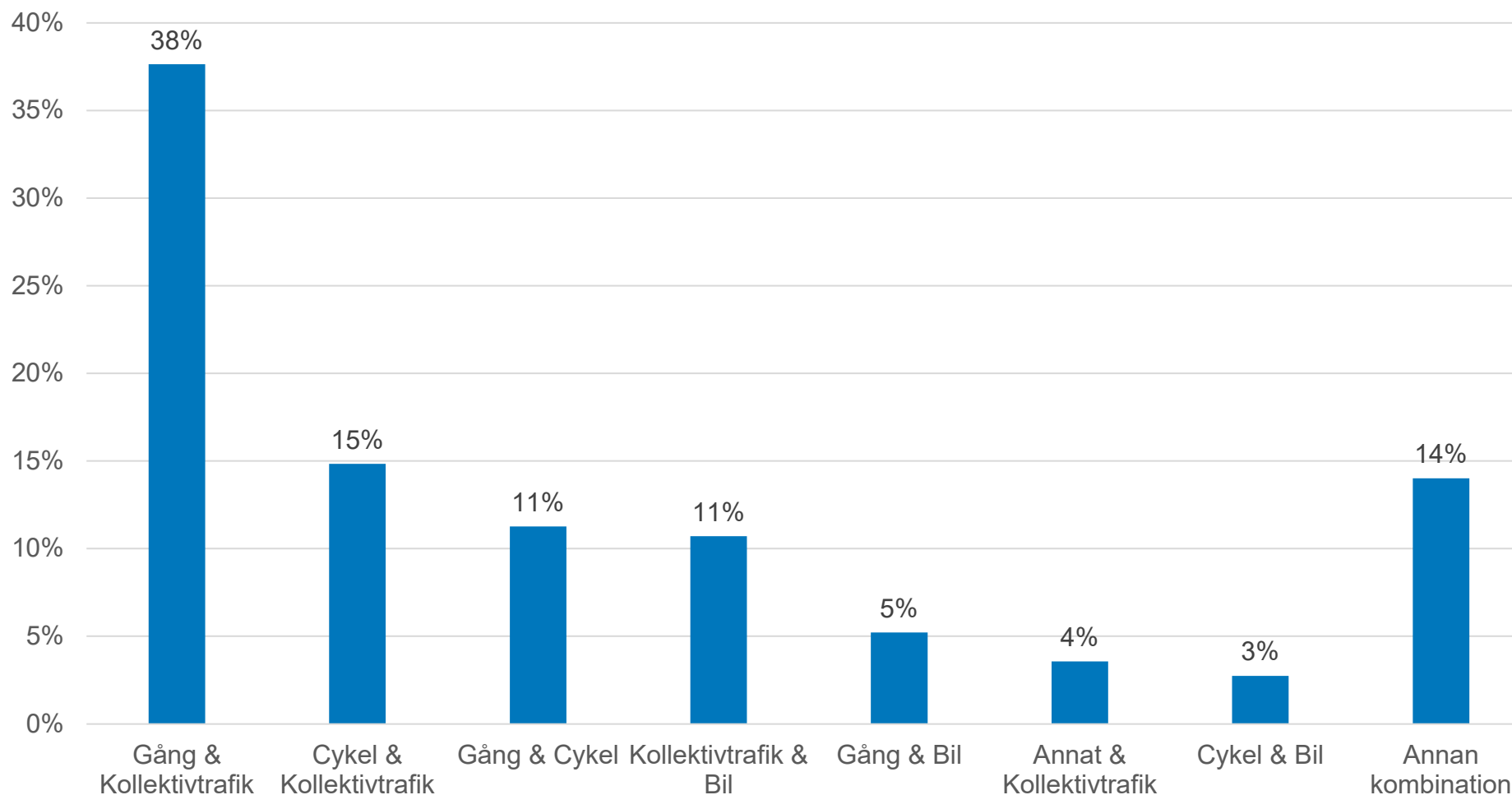


- Enbart gruppen Man har signifikanta skillnader inom grupperna.
- De flesta har svarat att de inte brukar kombinera transportmedel.

Vilka färdssätt kombinerar du?



De vanligaste kombinationerna



➤ 25 % svarade att de brukar kombinera mer än ett färdssätt under sin resa till arbete eller studier eller annan daglig aktivitet, och fick svara på denna följdfråga.

➤ Det vanligaste sättet att kombinera resor är med gång och kollektivtrafik (38%).

➤ I jämförelse med 2020 har fler svarat att de kombinerar cykel och gång under 2022.

Årets undersökning

Sedan förra mätningen 2020 har människor i Göteborg kunnat återgå till arbete och studier på plats efter COVID-19-pandemin. Fler tar cykel eller kollektivtrafik till sin dagliga aktivitet detta året. Andelen som väljer att använda bil har sjunkit sedan föregående mätning.

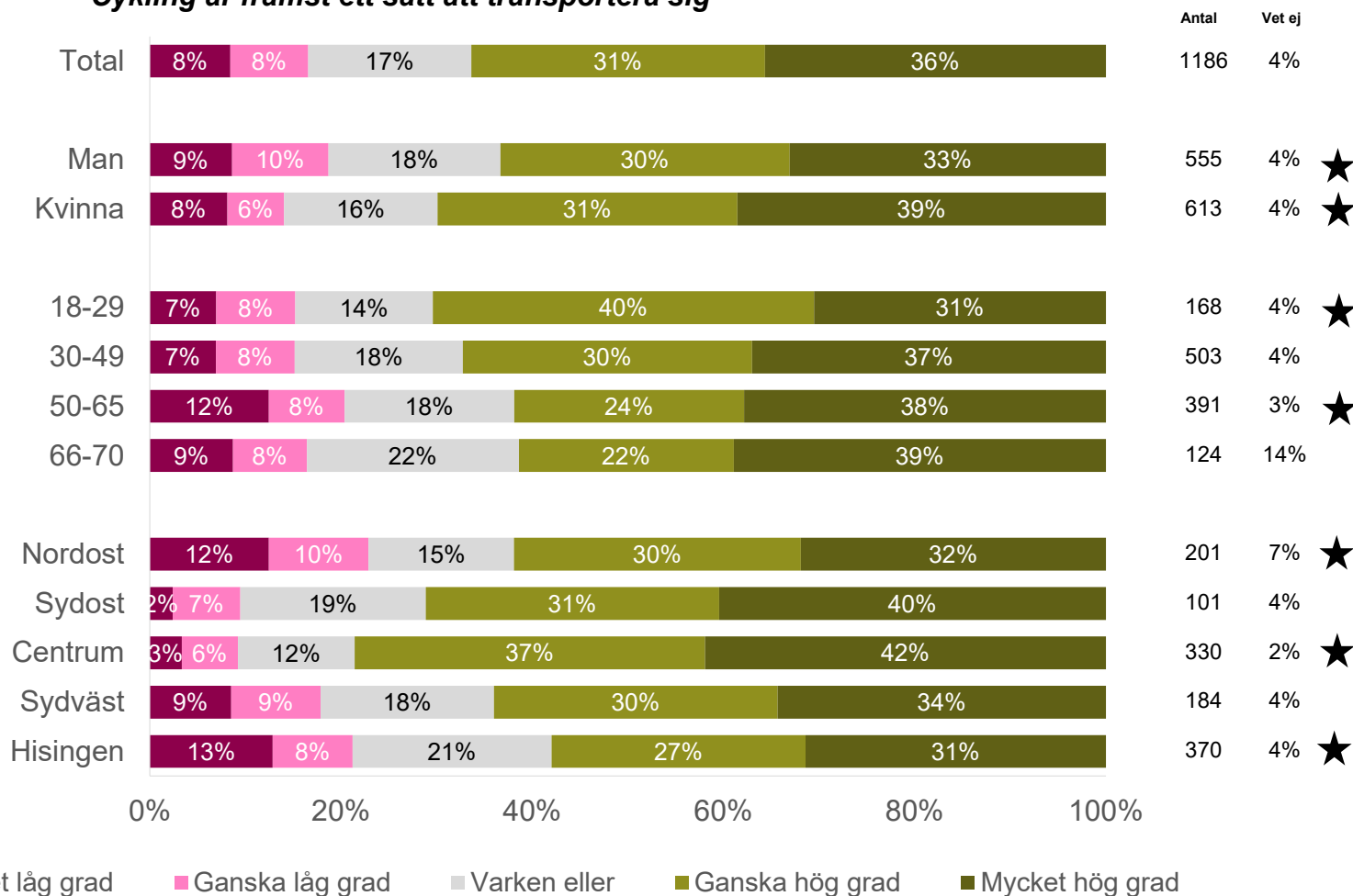
Användning av färdmedel

- Andelen cyklister var 57% (44% år 2020).
- I Sydost (61 %), Centrum (62 %) och Sydväst (64 %) finns störst andel cyklister. I Nordost lägst andel (29 %).
- De högfrekventa cyklisterna använder bilen i mindre utsträckning. Hela 36 % använder t.ex. aldrig bilen.
- Bland både hög- och lågfrekventa cyklisterna är gång ett komplement. Bland högfrekventa cyklister är det ovanligare att man är högfrekvent bilist (36%) samt högfrekvent kollektivtrafikåkare (33%). Bilanvändandet (23% under 2022) har sjunkit i förhållande till föregående mätning (31% 2020) till fördel för användandet av cykel (29% under 2022, 23% under 2020) och kollektivtrafik (27% under 2022, 25% under 2020).
- Det är ingen skillnad gällande användandet av cykel mellan könen. Däremot är det en större andel som har cykel som främsta färdmedel i åldern 30-49 (33%) jämfört med övriga åldersgrupper.
- Tillgång till vanlig/traditionell cykel är störst i Sydost (82 %). Därefter Centrum, Sydväst och Hisingen (tre av fyra). I Nordost är det bara 54 %, vilket är en minskning från föregående mätning 2020 då 59% svarade att de hade tillgång till en vanlig traditionell cykel.
- Tillgång till elcykel har ökat tydligt, från 5 % 2018 till 10 % 2020 och 15% 2022.

Resultat – Nya frågor

I vilken omfattning instämmer du i följande påståenden?

Cykling är främst ett sätt att transportera sig

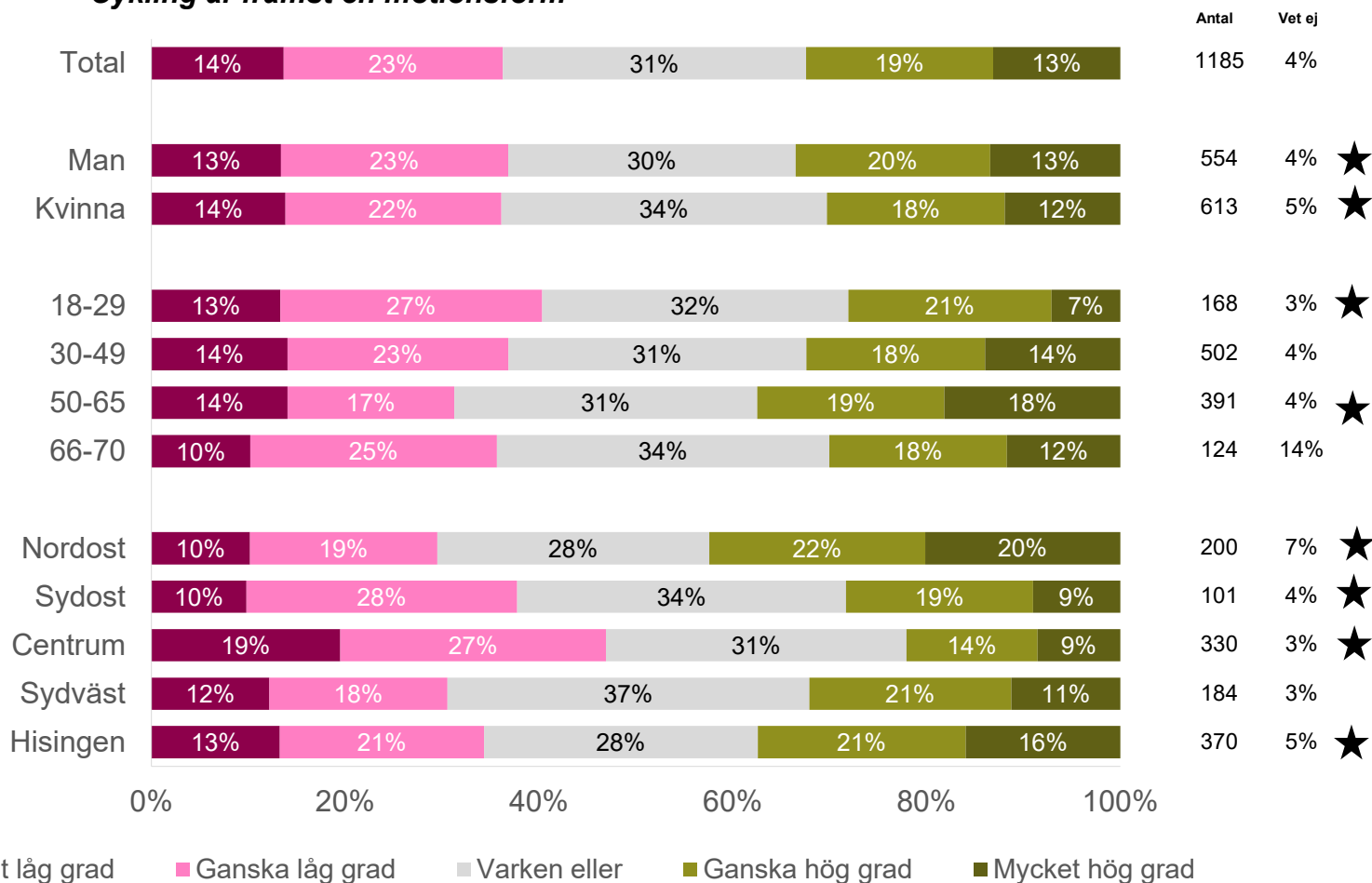


- Det finns signifikanta skillnader inom grupperna kön, ålder och område.
- Överlag anses cykel vara ett sätt att transportera sig.
- Det är i störst utsträckning de som bor i centrum som cykel anses vara ett sätt att transportera sig (79%).
- I Nordost är det flest som inte anser att cykel är ett sätt transportera sig (22%).
- Från fokusgrupperna framgår det tydligt att göteborgarna i stora drag ser cykeln som ett sätt transportera sig.

”Ja, jag cyklar också i princip varje dag. Oftast till skolan och tillbaka och sen till gymmet och tillbaka, så, några turer per dag. Och sen, ja, alltså jag använder ju cykeln för att det är smidigt för att den går att tas närsomhelst.”
 – Cyklist med 2-3 kilometer till daglig aktivitet

I vilken omfattning instämmer du i följande påståenden?

Cykling är främst en motionsform

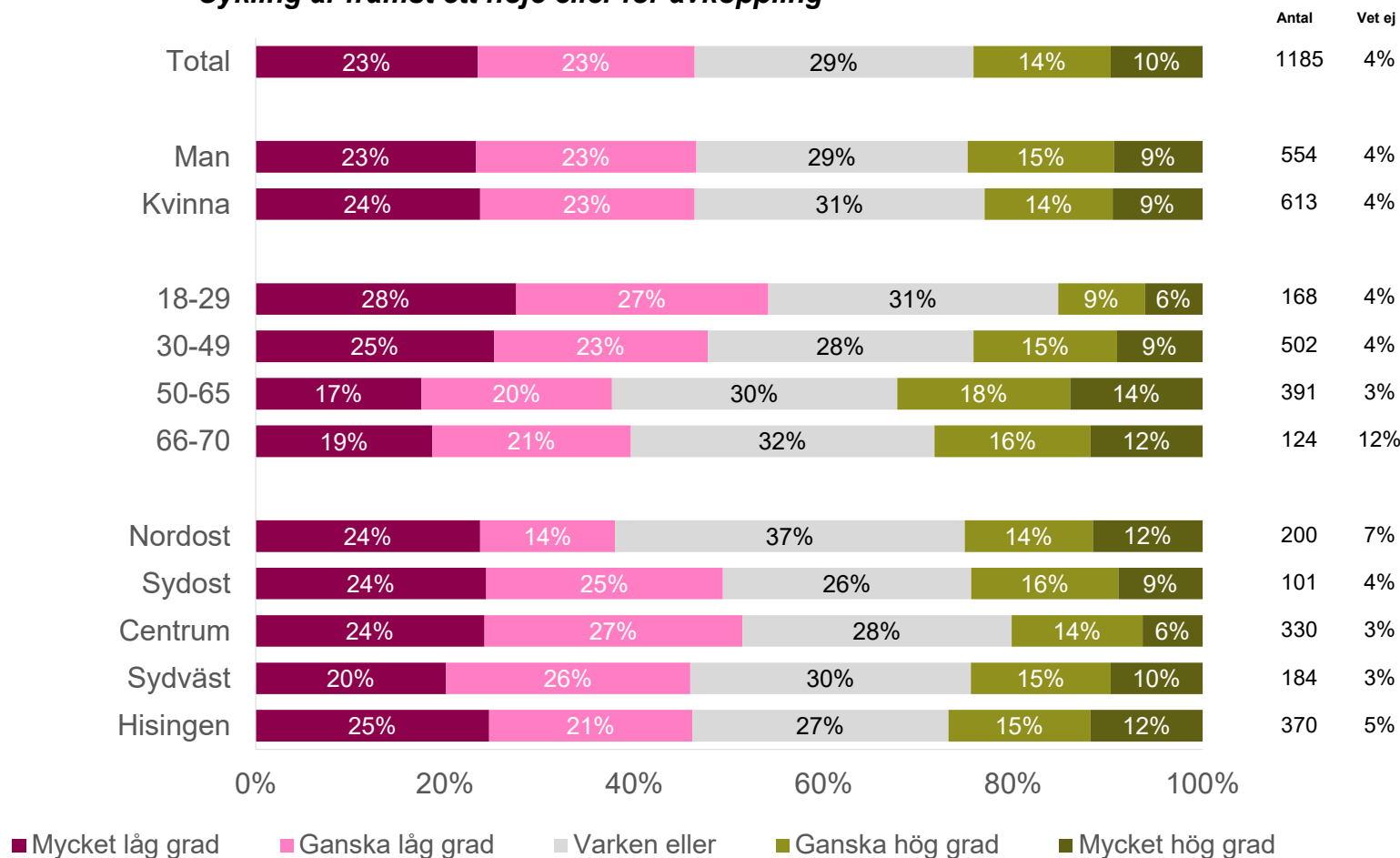


- Det finns signifikanta skillnader inom grupperna kön, ålder och område.
- Fler anser i låg grad att cykel är en motionsform (37%) än i hög grad att det är det (32%).
- Nordost är det område där flest anser att det är en motionsform (44%).
- I centrum anser flest i låg grad att cykel är en motionsform (46%).

"Jag cyklar inte alls varje dag men jag cyklar för att träna"
- Cyklist med landsvägsracer

I vilken omfattning instämmer du i följande påståenden?

Cykling är främst ett nöje eller för avkoppling



- Det finns signifikanta skillnader inom grupperna ålder och område.
- I åldrarna 50-65 år anser flest att cykling är för nöje eller avkoppling (32%).
- I åldrarna 18-29 år anser flest i låg grad att cykling främst är för nöje eller avkoppling (55%).

"Jag cyklar på min fritid också. [...] Det är, jag tycker om att vara utomhus och det är liksom en del av det hela."
- Cykelintresserad medborgare

Fokusgrupper; Synen på cykling

- Det är tydligt att cykel är ett transportmedel för göteborgarna, vare sig det handlar om att ta sig till arbetet, studier, till gymmet eller till mataffären.

”Jag cyklar dagligen om det inte är snö skulle jag vilja säga, jag cyklar till jobbet. Bor i Majorna jobbar vid Korsvägen typ så det är ungefär fem kilometer. Och gör det väl för att det är snabbaste sättet, enklaste, man behöver inte passa en tid för en spårvagn och för mig hade det varit byten annars också och det blir lite stökigt, mycket folk och trångt så att då är det lättare med cykel.” – Daglig cykelpendlare

” Jag cyklar väl i princip varje dag, framförallt, ja men det mesta, transporten mest till jobbet och hem igen men också, ja, den allra mesta transporten när jag ska någonstans själv.” – Cyklist med fem cyklar

- Under fokusgrupperna var det få som svarade att de såg på cykling som en motionsform utöver den vardagsmotion man får från att ta sig till och från platser.

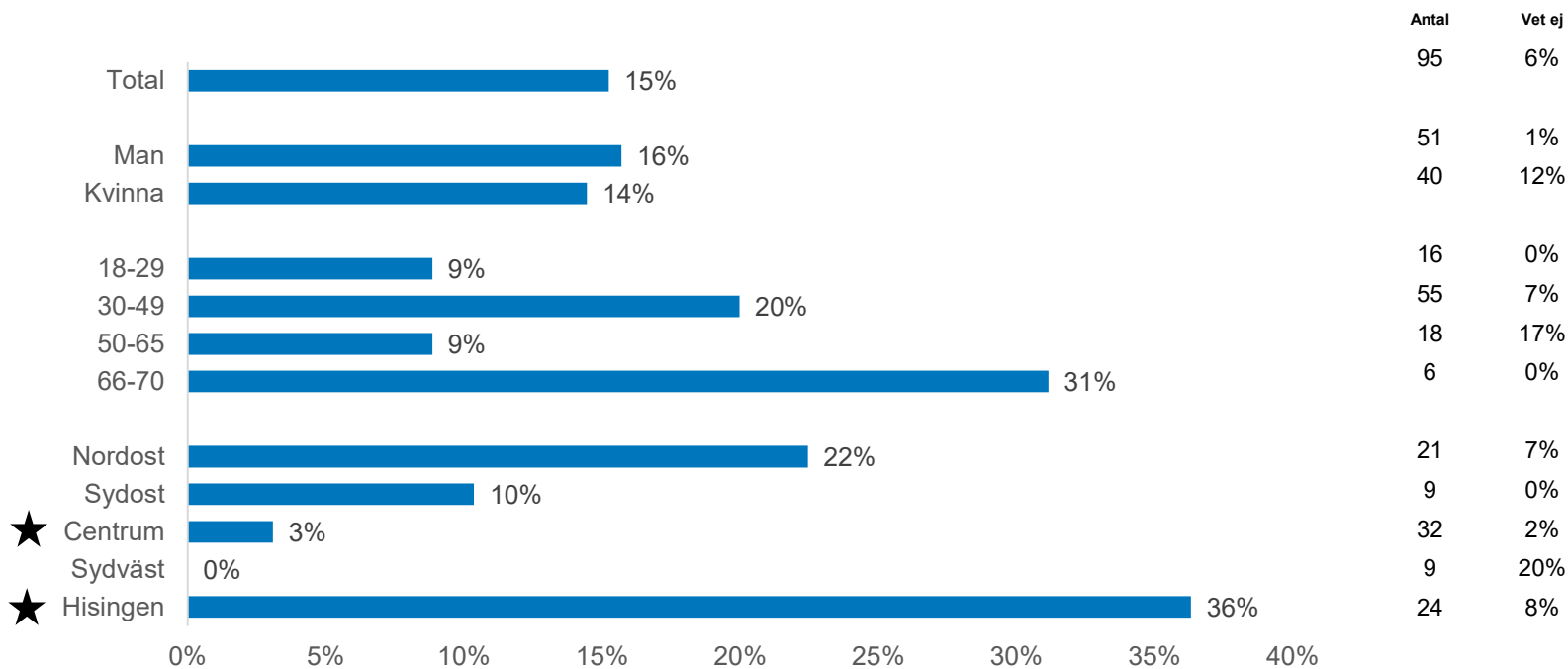
”Och cyklar även, jag bor i Linné så att, ibland när jag ska ner på stan snabbt så kan jag ta cykeln och, och lite så. Och jag cyklar för att jag tycker det är väldigt skönt och väldigt smidigt att ta sig fram och för att det är bra för hälsan också” – Boende i centrum

- Flera nämnde att de cyklar på sin ”fritid”. Det är svårt att veta vad som menas med fritid i detta sammanhanget, mer än att det inte handlar om att ta sig till och från sin dagliga aktivitet. Enligt citat på föregående sida skulle det kunna innebära att rekreation och nöje:

”Jag cyklar på min fritid också. [...] Det är, jag tycker om att vara utomhus och det är liksom en del av det hela.” - Cykelintresserad medborgare

Användning av cyklar från Styr & Ställ

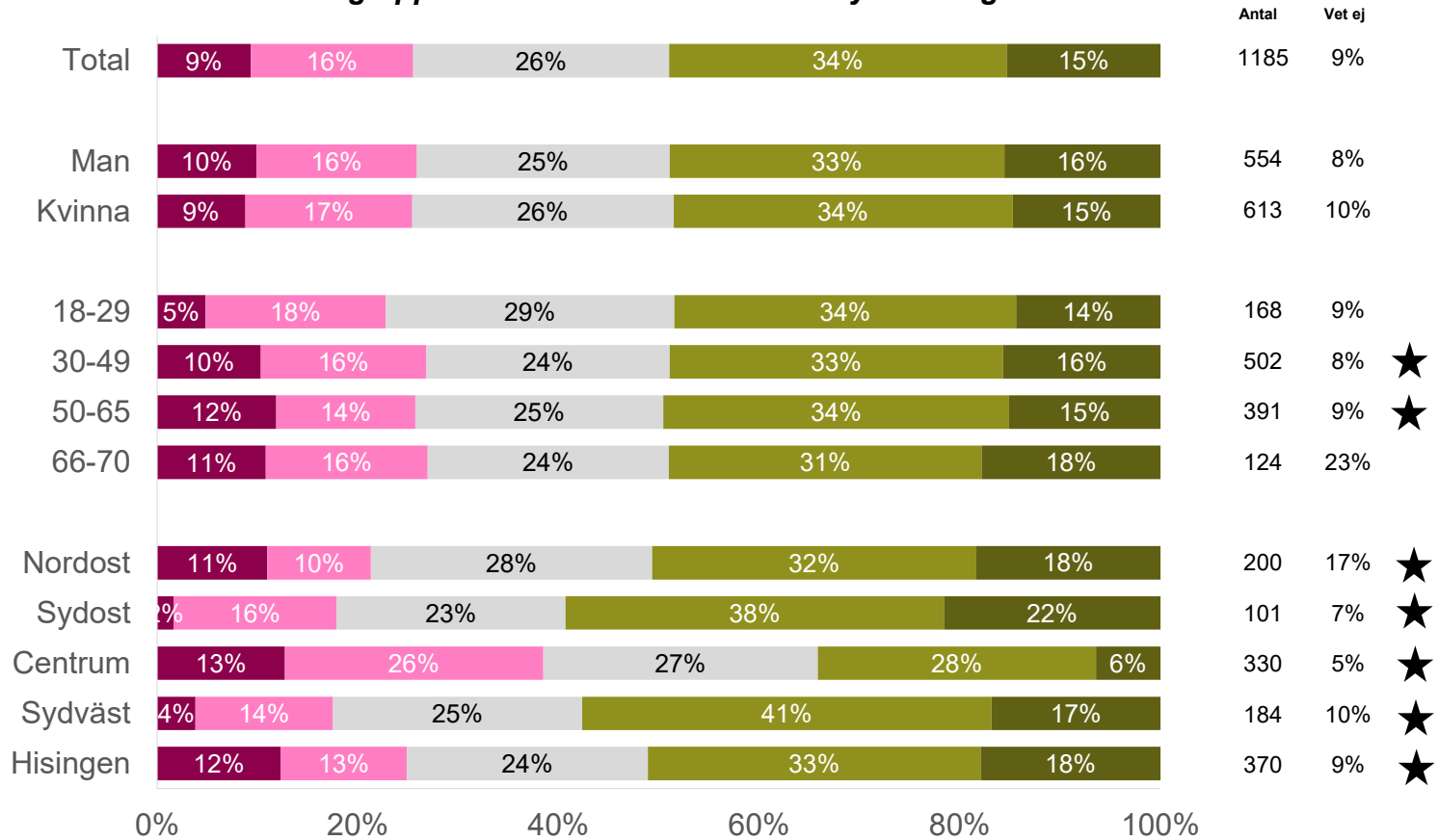
Andel som har använt en cykel från Styr & Ställ i Backa



- Signifikanta skillnader finns gällande om man är bosatt i antingen centrum eller Hisingen.
- Störst andel (36%) av de som har använt Styr & Ställ i Backa är de som är bosatta på Hisingen.

Nu vill vi att du svarar på några frågor som handlar om att cykla i din stadsdel.

I vilken omfattning upplever du att din stadsdel är cykelvänlig?

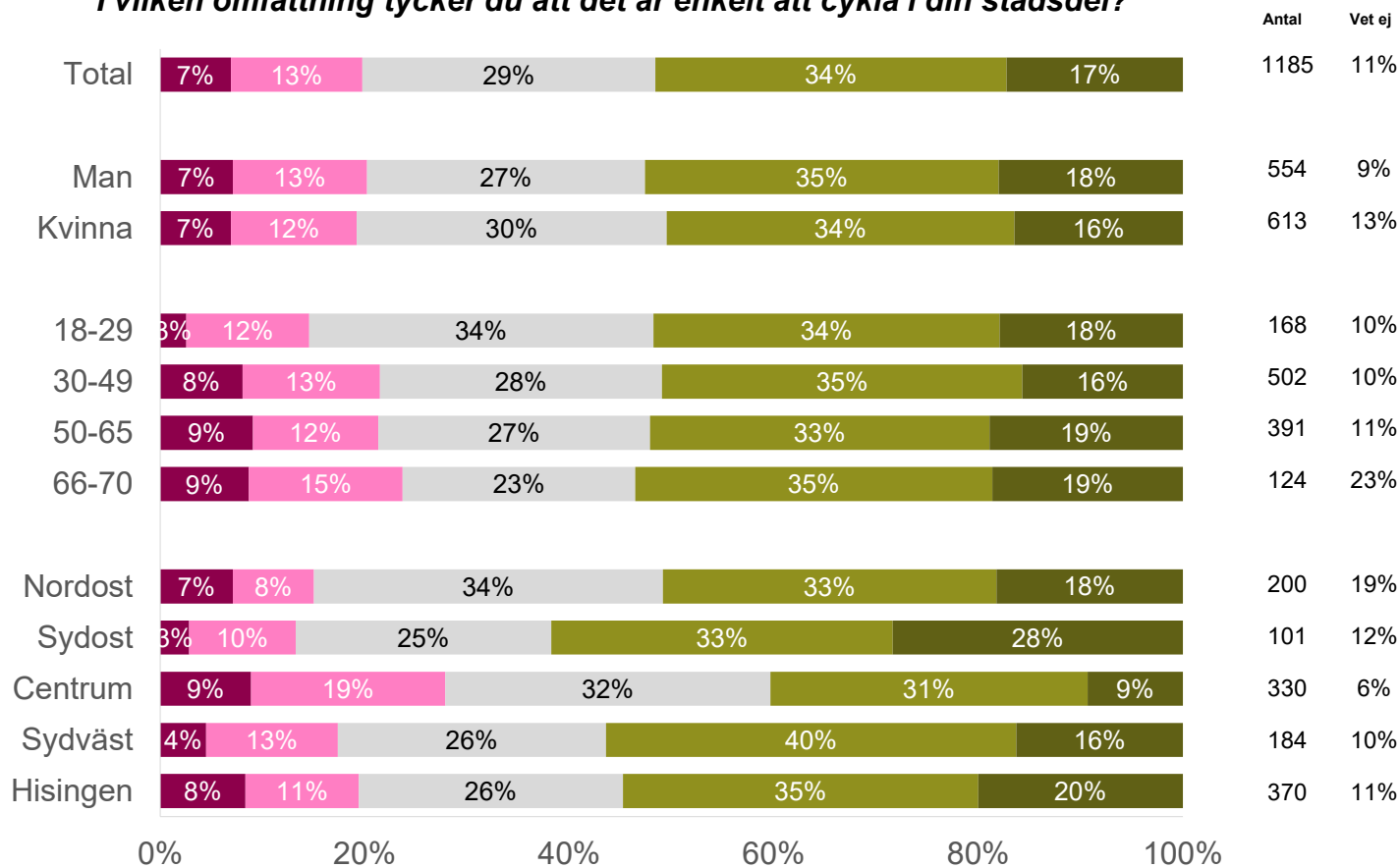


- Det finns signifikanta skillnader inom grupperna ålder och område.
- Området Sydost är det område som har flest som tycker att deras stadsdel är cykelvänlig (60%).
- Området centrum är det område som har flest som inte tycker att deras stadsdel är cykelvänlig (39%).

■ Mycket låg grad ■ Ganska låg grad ■ Varken eller ■ Ganska hög grad ■ Mycket hög grad

Nu vill vi att du svarar på några frågor som handlar om att cykla i din stadsdel.

I vilken omfattning tycker du att det är enkelt att cykla i din stadsdel?

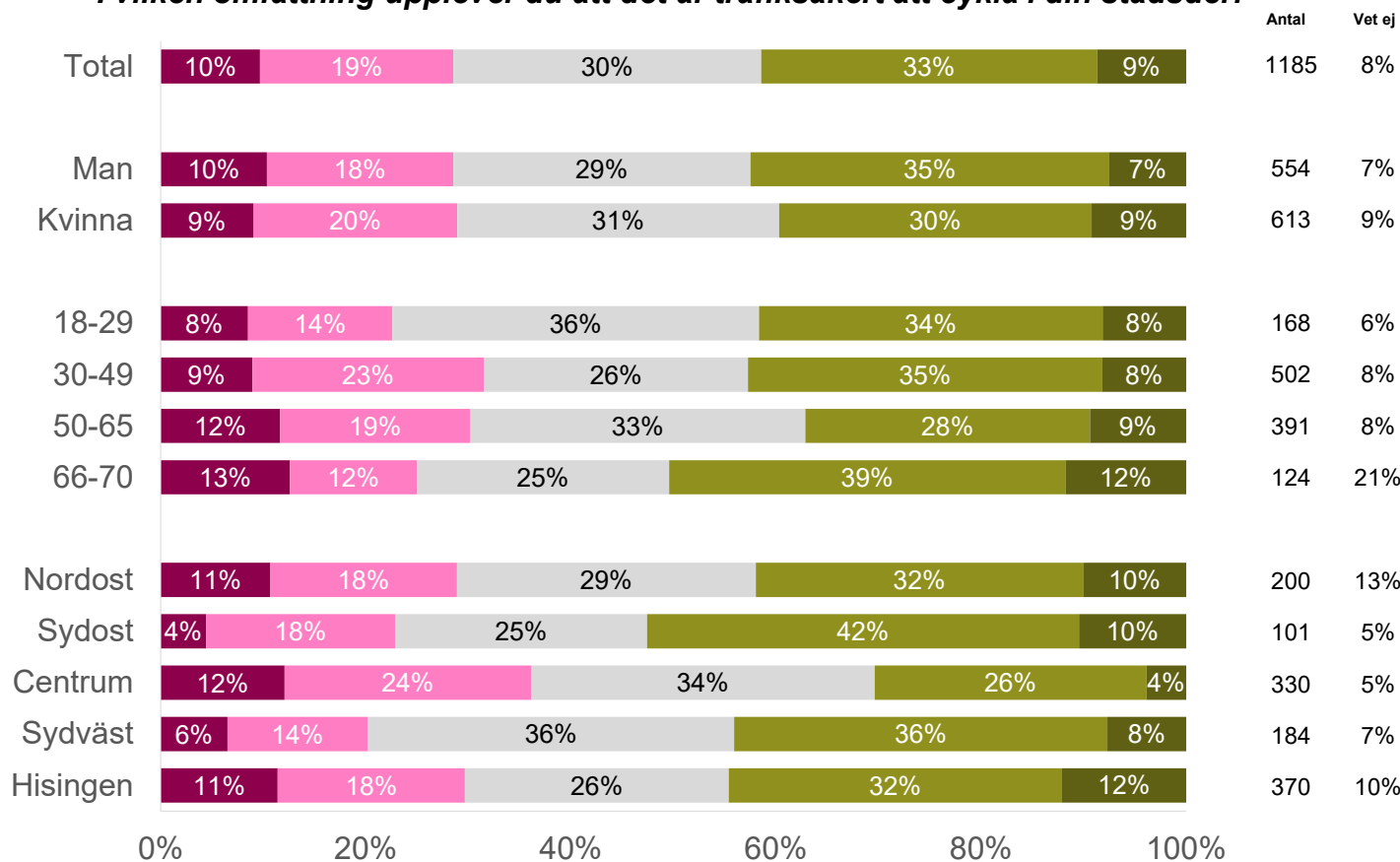


- Det finns signifikanta skillnader inom grupperna ålder och område.
- Området Sydost är det område som har flest som tycker att det är enkelt att cykla i sin stadsdel (61%).
- Området centrum är det område som har flest som inte tycker att det är enkelt att cykla i sin stadsdel (28%).

■ Mycket låg grad ■ Ganska låg grad ■ Varken eller ■ Ganska hög grad ■ Mycket hög grad

Nu vill vi att du svarar på några frågor som handlar om att cykla i din stadsdel.

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

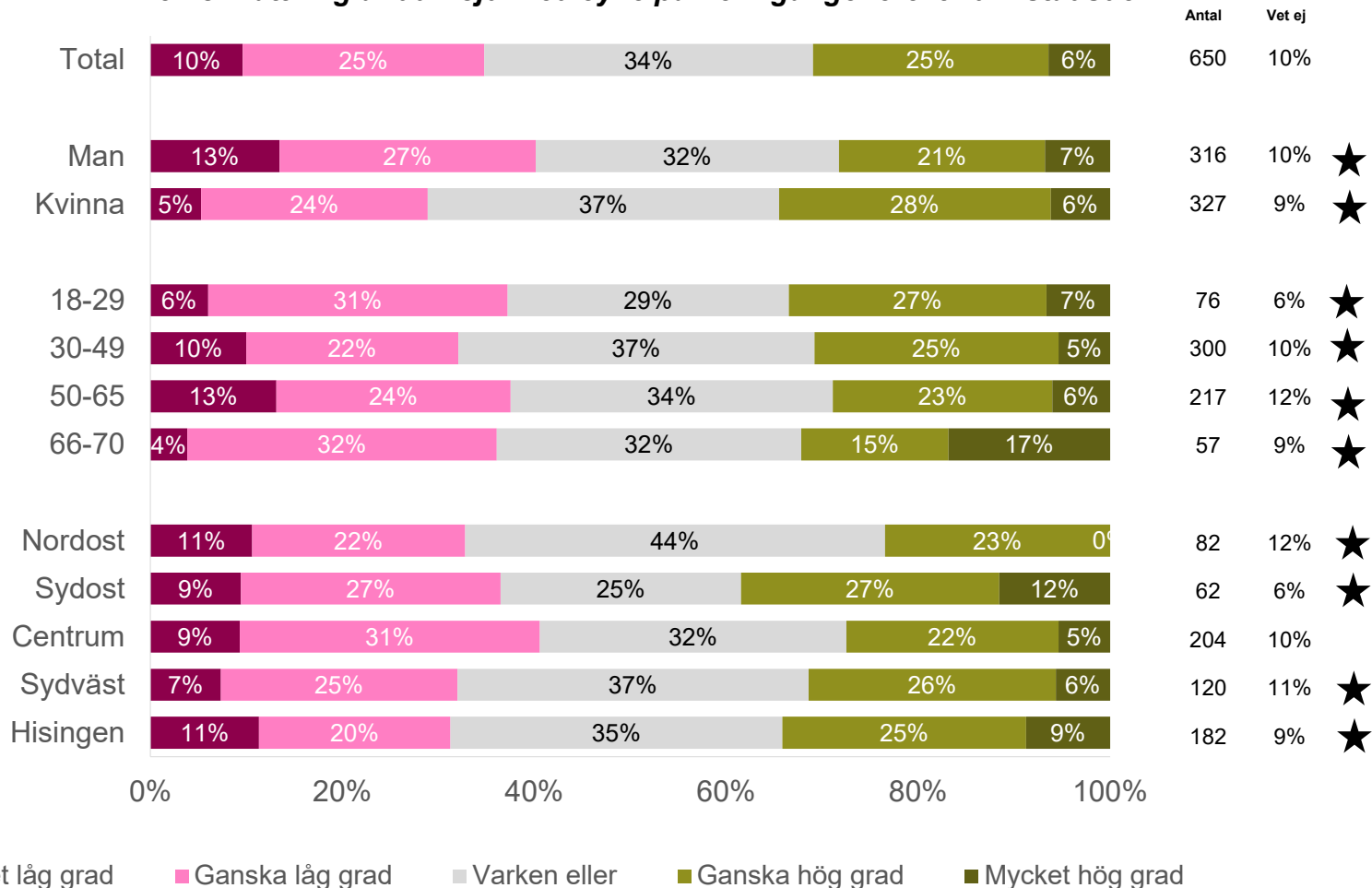


- Det finns signifikanta skillnader inom grupperna kön, ålder och område.
- Området Sydost är det område som har flest som tycker att det är trafiksäkert att cykla i sin stadsdel (52%).
- Området centrum är det område som har flest som inte tycker att det är trafiksäkert att cykla i sin stadsdel (36%).
- I fokusgrupperna framgår det att det är i centrum cyklisterna fotgängarna känner att trafiksäkerheten är låg. Det kvantitativa resultatet bekräftar att de som bor centrum även tycker att trafiksäkerheten är låg.

■ Mycket låg grad
 ■ Ganska låg grad
 ■ Varken eller
 ■ Ganska hög grad
 ■ Mycket hög grad

Nu vill vi att du svarar på några frågor som handlar om hur du som cyklist upplever att cykla i din stadsdel.

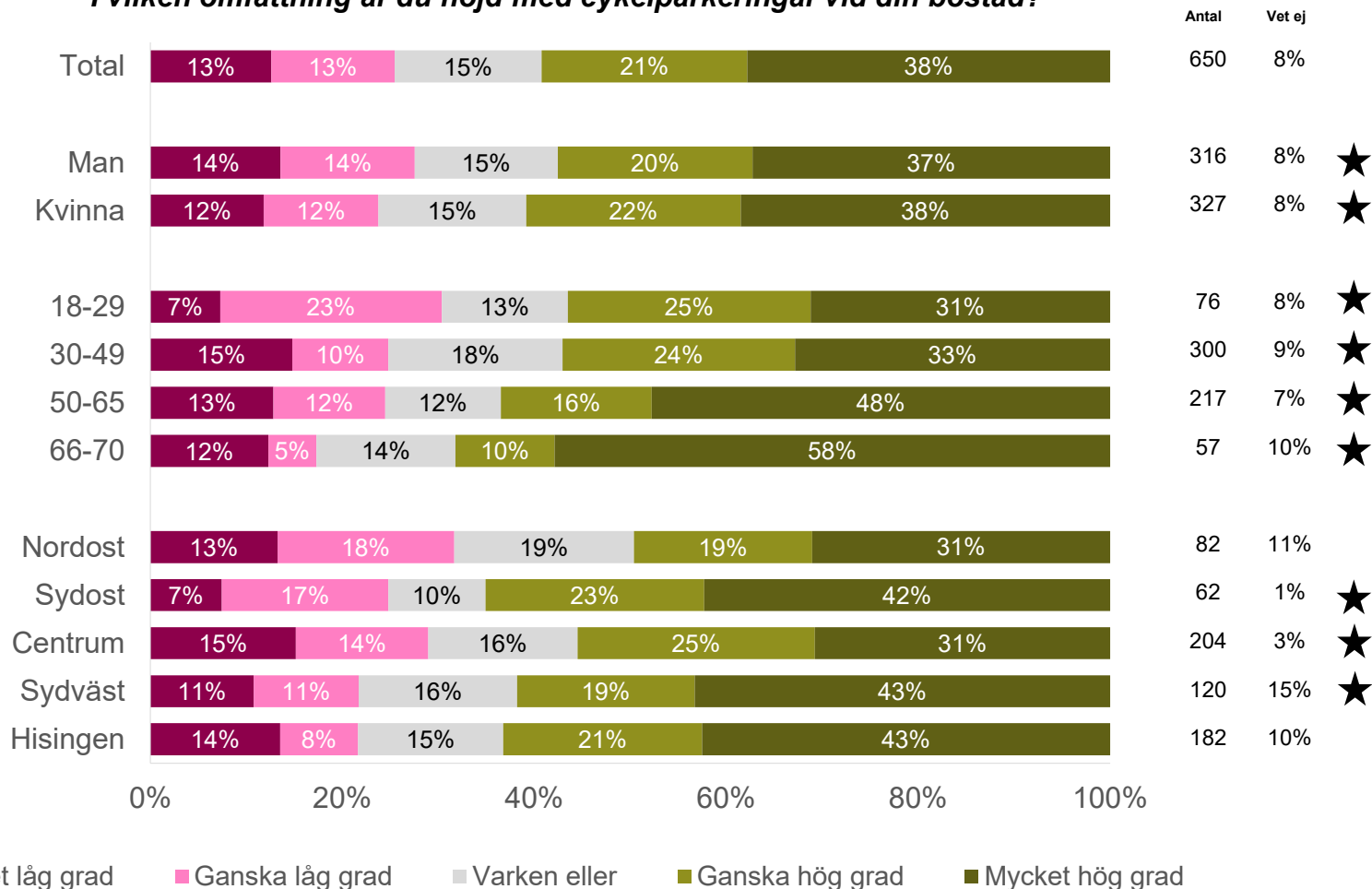
I vilken omfattning är du nöjd med cykelparkeringar generellt i din stadsdel?



- Det finns signifikanta skillnader inom grupperna kön, ålder och område.
- Området Sydost är det område som har flest som är nöjda med cykelparkeringar i sin stadsdel (39%).
- Området centrum är det område som har flest som är inte nöjda med cykelparkeringar i sin stadsdel (40%).
- I fokusgrupperna var det flera som nämnde att de skulle vilja ha fler ställen att låsa fast sin cykel. Det var även några som skulle vilja ha tak över cykelställen.

Nu vill vi att du svarar på några frågor som handlar om hur du som cyklist upplever att cykla i din stadsdel.

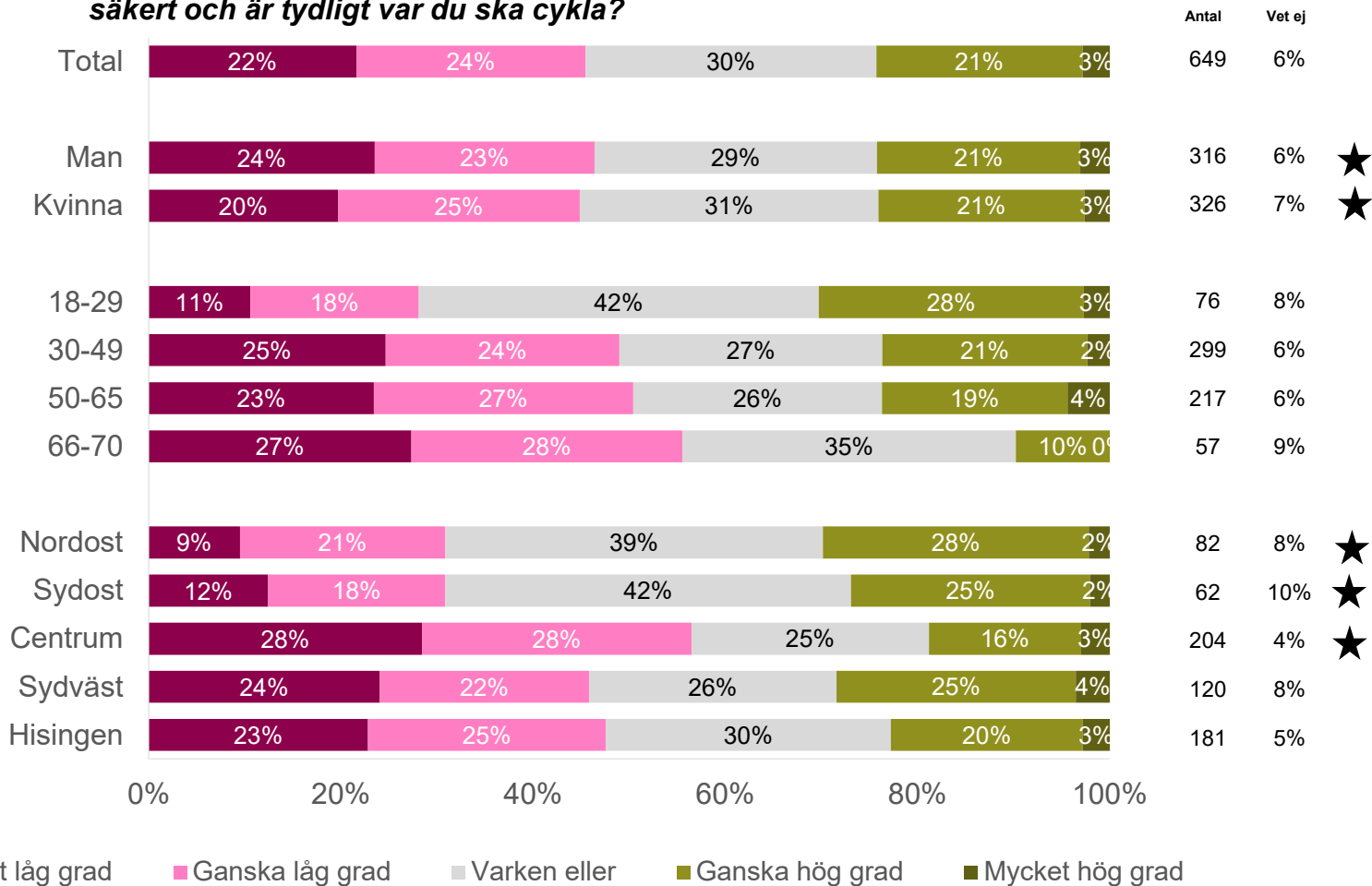
I vilken omfattning är du nöjd med cykelparkeringar vid din bostad?



- Det finns signifikanta skillnader inom grupperna kön och område.
- Överlag är majoriteten nöjd med cykelringar vid sin bostad.
- Åldersgruppen 66-70 år är den som har flest som är nöjda med cykelparkeringar vid sin bostad (68%).
- Området Nordost är det område som har flest som är inte nöjda med cykelparkeringar vid sin bostad (31%).

Nu vill vi att du svarar på några frågor som handlar om hur du som cyklist upplever att cykla i Göteborg.

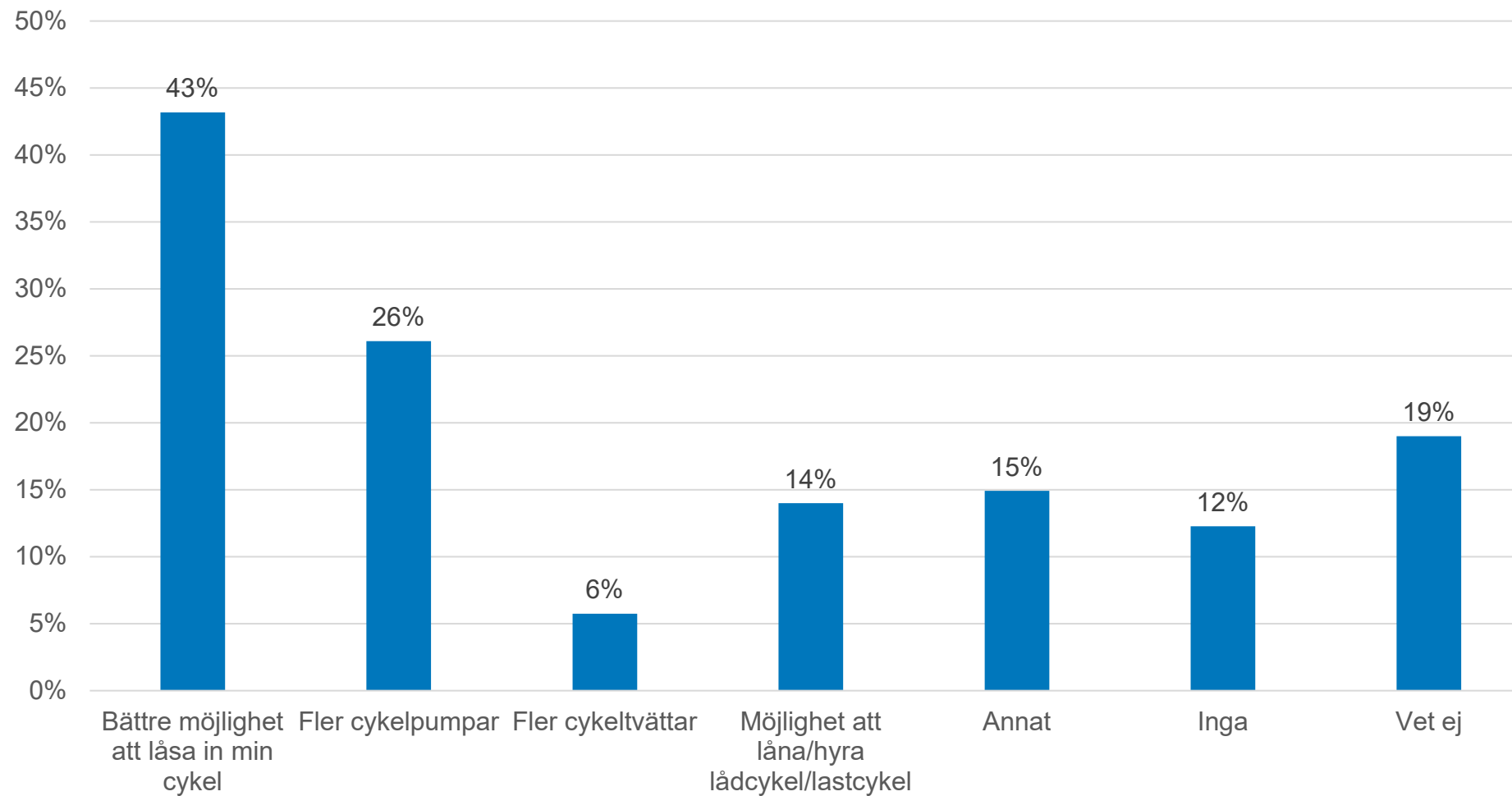
Tänk på när du cyklar förbi eller genom byggarbetsplatser. I vilken omfattning håller du med om att det känns säkert och är tydligt var du ska cykla?



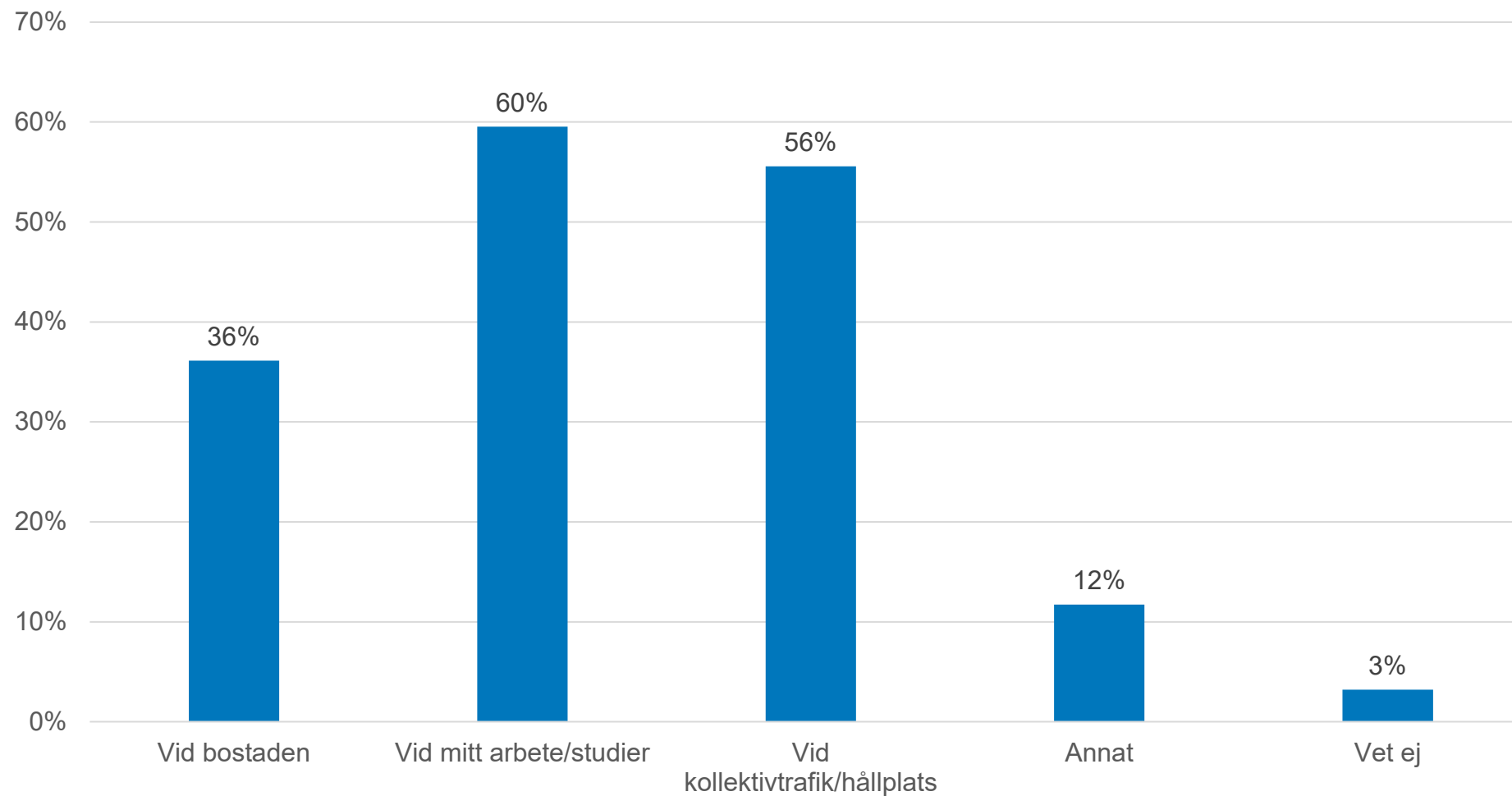
- Det finns signifikanta skillnader inom grupperna kön och område.
- Området centrum är det område som har flest som är inte tycker att det är det är säkert och tydligt var man ska cykla (56%).

■ Mycket låg grad
 ■ Ganska låg grad
 ■ Varken eller
 ■ Ganska hög grad
 ■ Mycket hög grad

Vilka stödtjänster skulle underlätta mest för dig i ditt cyklande? Välj max två alternativ



Var skulle du vilja ha bättre möjlighet att låsa in din cykel?



Sammanfattning & slutsatser

Nya frågor

Cykeln anses primärt som ett sätt att transportera sig i Göteborg och det är mer sällan som cykeln omnämns som en motionsform eller som avkoppling. I stora drag tycker nästan hälften att stadsdelen de bor i är cykelvänlig. Det är primärt centrum där det är färre som tycker att deras stadsdel är cykelvänlig.

Synen på cykling i allmänhet och i stadsdelen man bor

- 67% säger att cykeln är ett sätt att transportera sig, medan det är 32% som säger att det är en motionsform och 24% som säger att cykling är för nöje och avkoppling.
- De allra flesta som har använt styr och ställ i Backa bor på Hisingen (36%).
- Överlag tycker 49% tycker att stadsdelen de bor i är cykelvänlig. Sydost är det område där allra flest tycker att deras stadsdel är cykelvänlig (60%).
- Sydost sticker ut gällande att man instämmer i hög grad om att stadsdelen är enkel att cykla i, trafiksäker och att man är nöjd med cykelparkeringar i stadsdelen och vid bostaden.
- Få tycker att det känns säkert och tydligt var man ska cykla när man cyklar förbi byggarbetsplatser (46% instämmer i låg grad och 24% instämmer i hög grad).
- 60% vill ha bättre möjlighet att låsa in cykeln vid arbete och studier.

Resultat – Nyckeltal

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?*

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

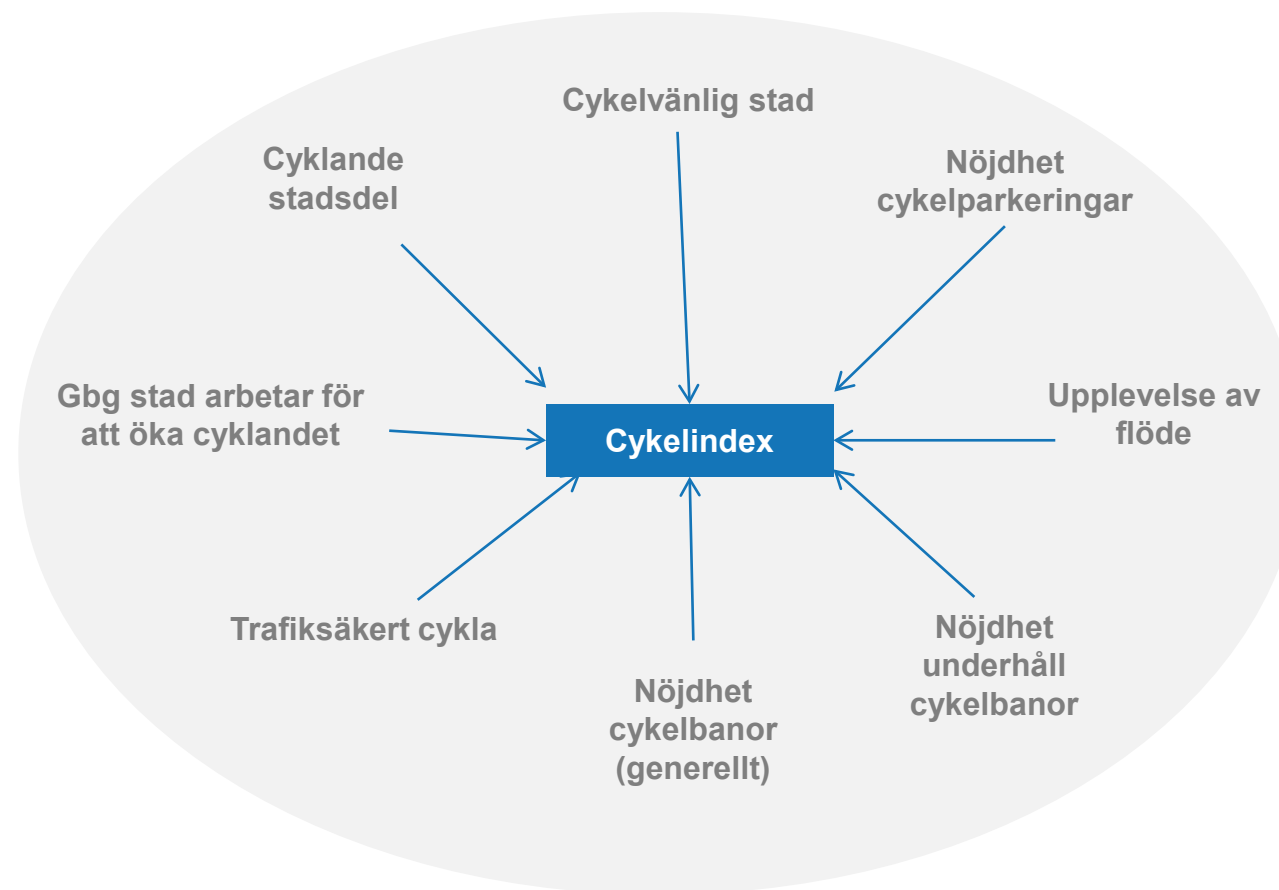
"Vet ej" är inte inkluderat i redovisningen.

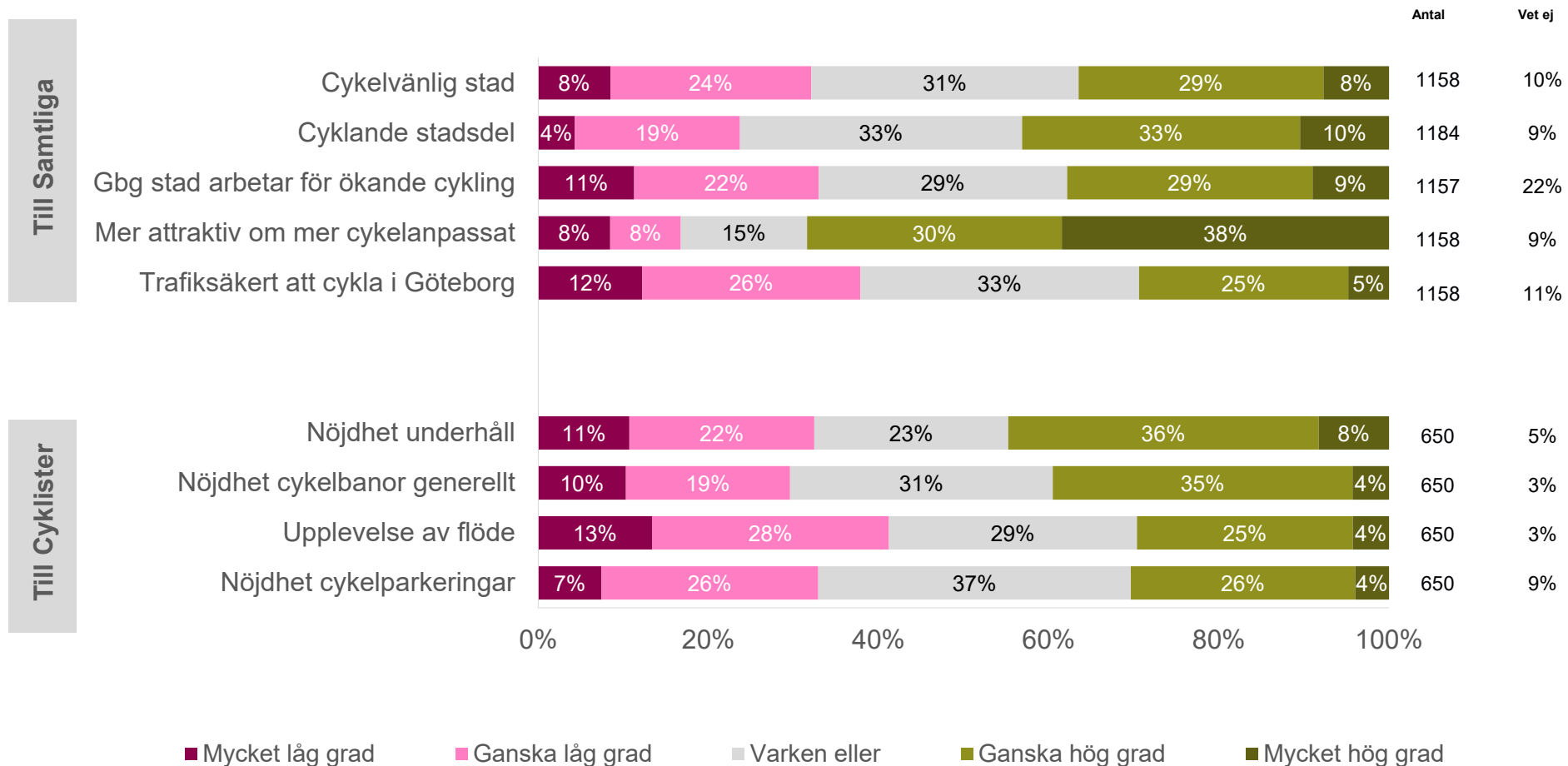
* Ställs endast till de som cyklar.

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.

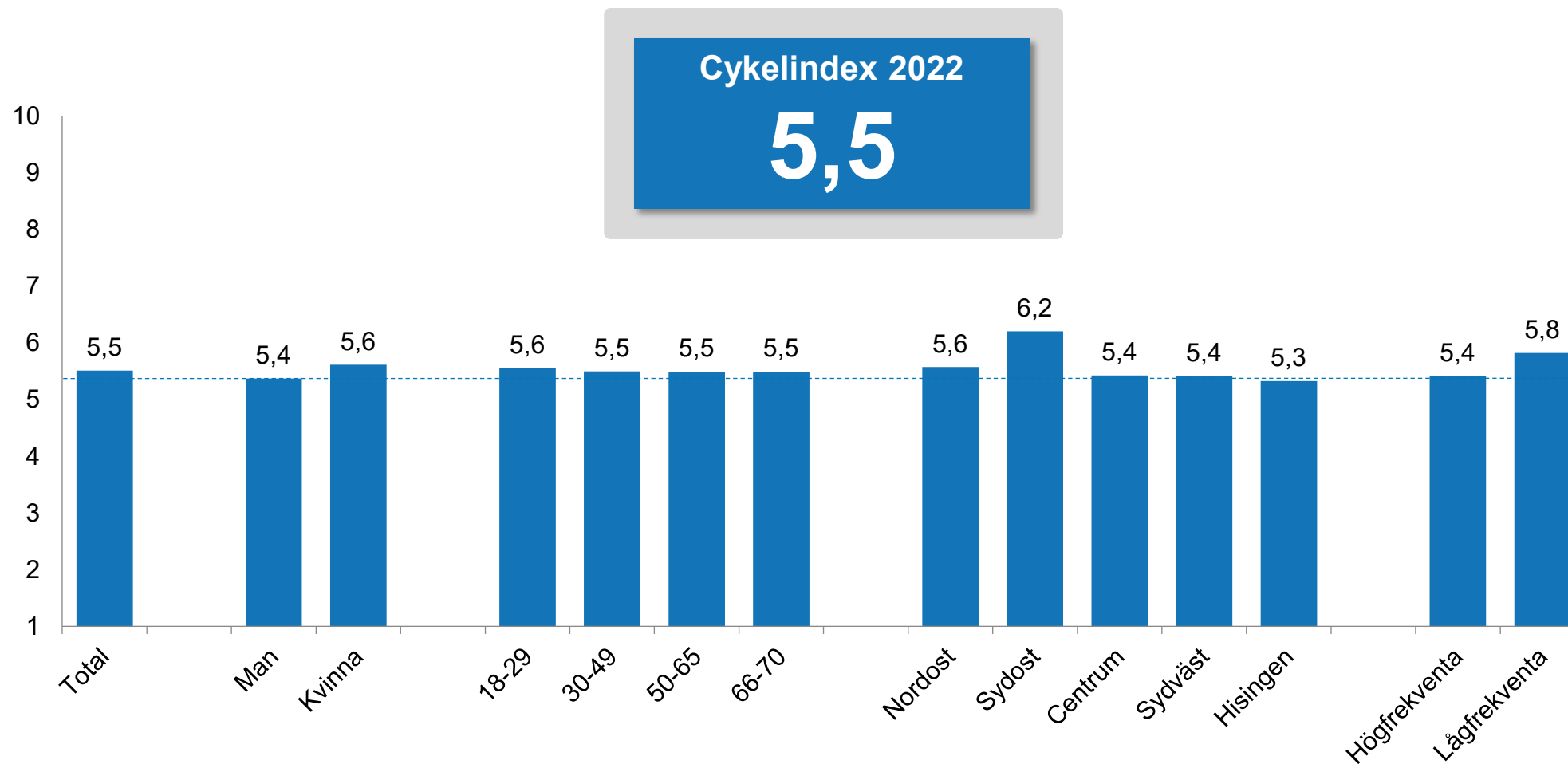




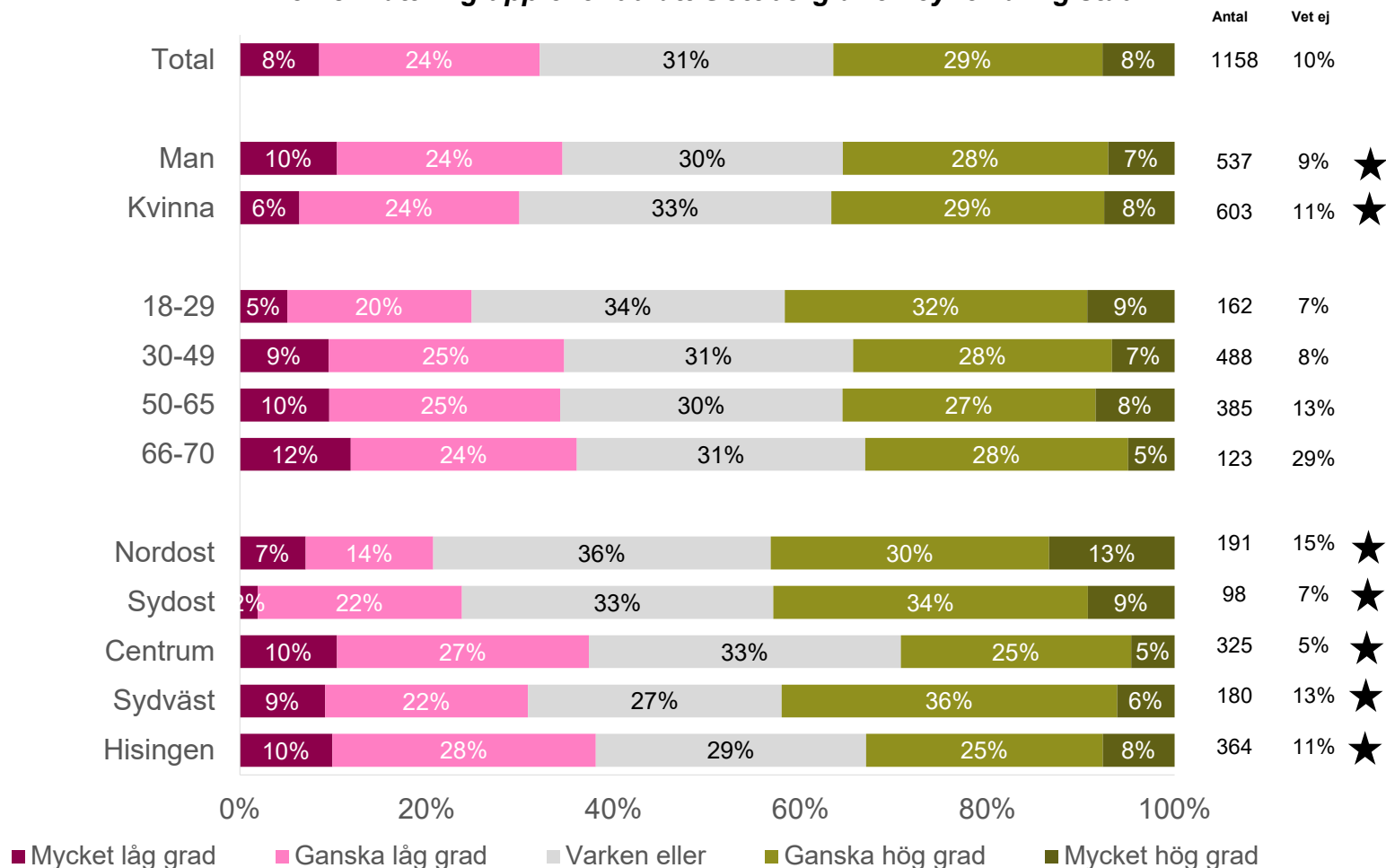
- Störst andel av instämmande får nyckeltalet "Mer attraktiv om mer cykelanpassat".
- Näst högst andel instämmande får nyckeltalet "Nöjdhet underhåll".
- Lägst grad av instämmande får nyckeltalen "Upplevelse av flöde".

Resultat 2022

Cykelindex



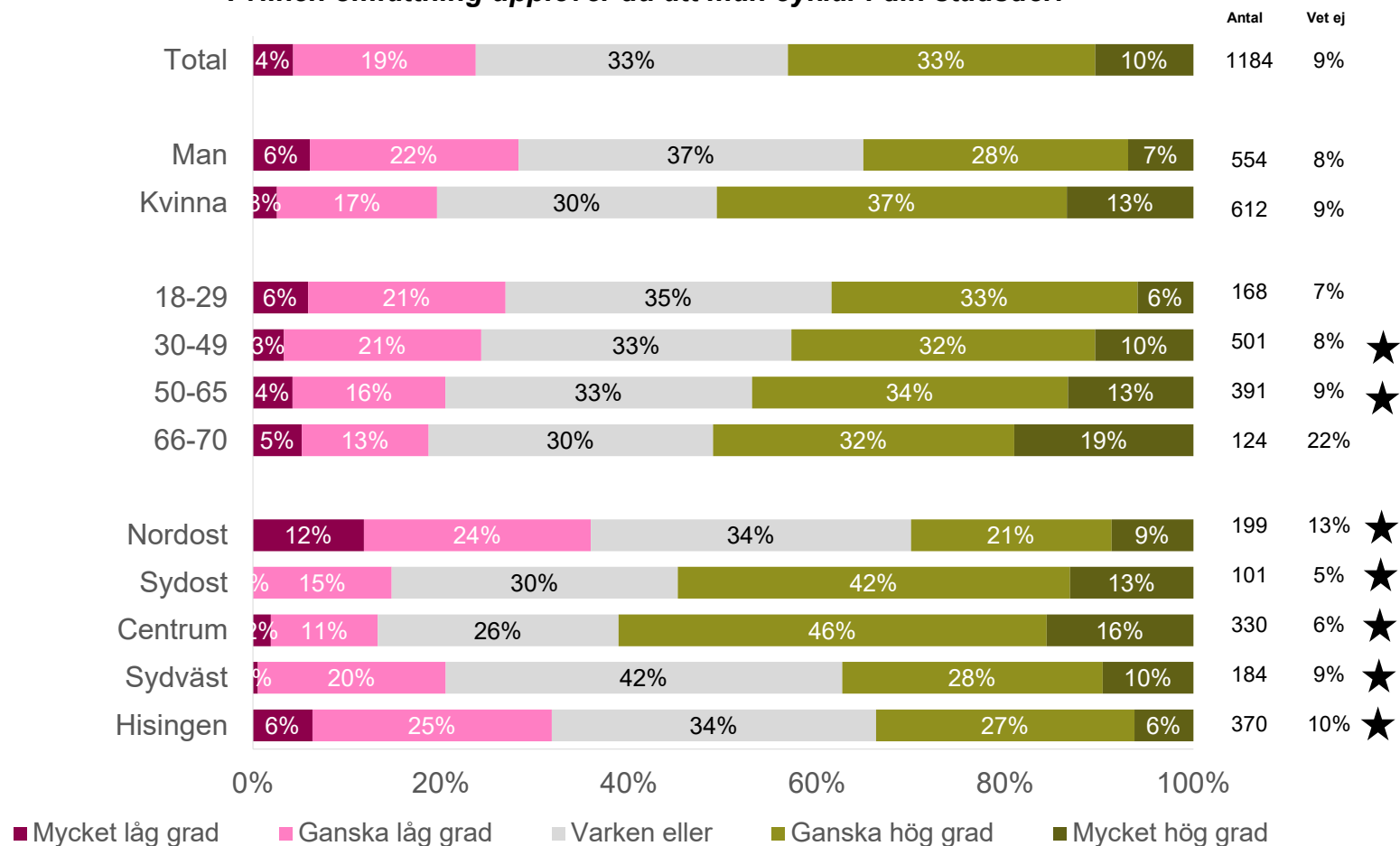
I vilken omfattning upplever du att Göteborg är en cykelvänlig stad?



- Skillnaderna inom grupperna kön och område är signifikanta.
- Sydost (43%) och nordost (43%) har högst andel personer som instämmer med att staden är cykelvänlig. ★
- Störst andel som instämmer i låg grad att Göteborg är en cykelvänlig stad är de som bor på Hisingen (38%), är man (34%) och är mellan 66-70 år (36%). ★
- I fokusgrupperna fick deltagarna svara på en skala mellan 1 till 10 om hur cykelvänligt de tycker att Göteborgs stad är. I enlighet med de kvantitativa svaren var det blandade svar. Flera svarade att det beror på var man cyklar i Göteborg. Centrum kommer ofta upp som den del av staden som inte anses vara cykelvänlig. ★
- I fokusgrupperna är det flera som nämner att Göteborg upplevs som fragmenterad. Att det finns jättefina cykelbanor på vissa platser, men att dessa helt plötsligt tar slut och att man inte vet var man ska ta vägen. ★
- Det fler som har svarat i "mycket låg grad" eller i "ganska låg grad" i mätningen 2022 än i mätningen 2020. Generellt tenderar människor att svara mer positivt vid telefonintervjuer än i webbenkäter. ★

Cyklande stadsdel

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



➤ Inga signifikanta skillnader mellan kön till skillnad från 2020. Men signifikanta skillnader i åldersgruppen samt stadsområden.

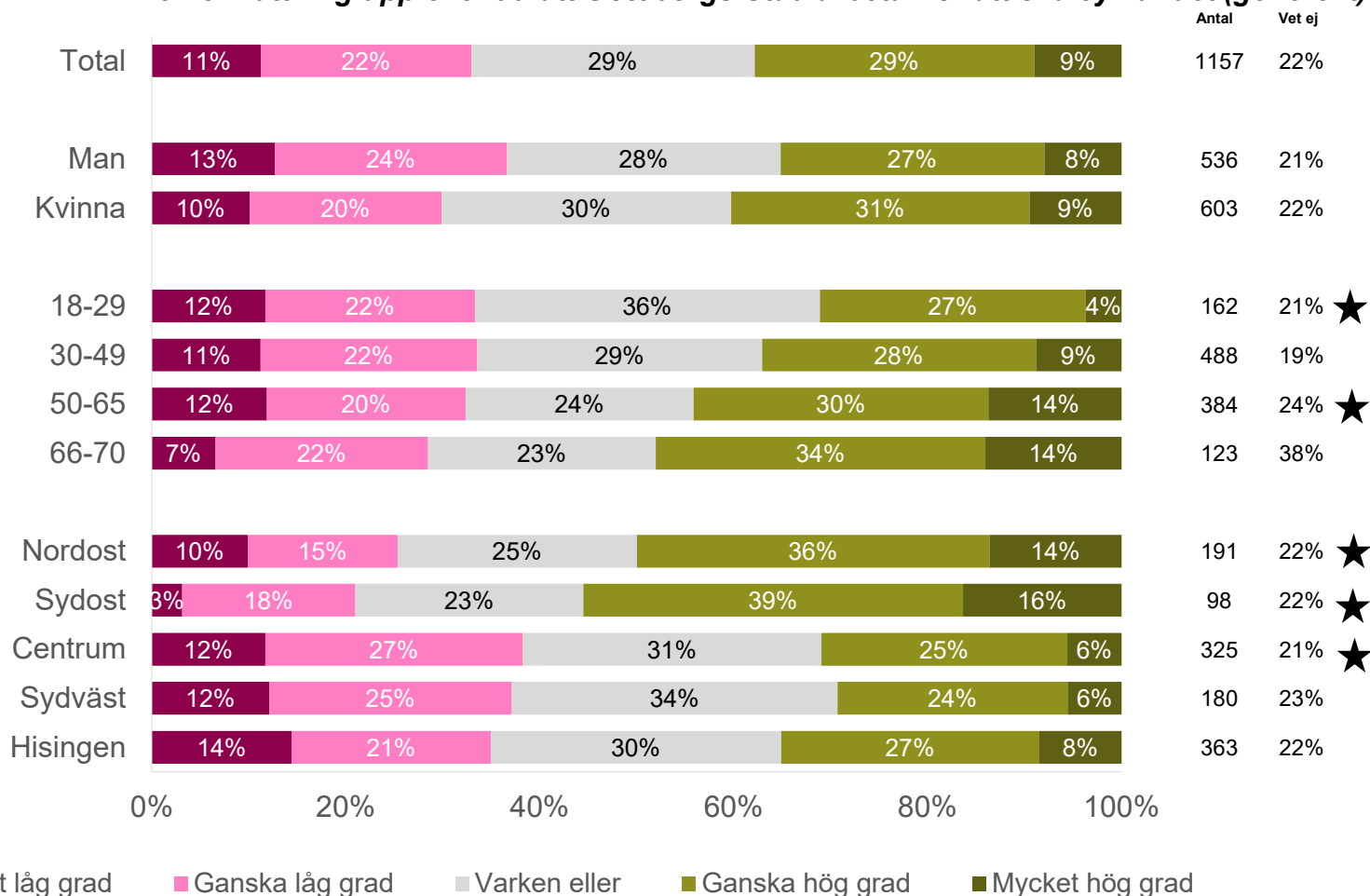
➤ I Nordost, den stadsdel med lägst andel cyklande, upplever lite mer än en tredjedel (36 %) att cykling sker i ganska låg eller mycket låg grad. Detta är färre än mätningen 2020 och skulle kunna bero på ett metodbyte.

➤ I Centrum (62%) och Sydost (55%) upplever ungefär hälften att cykling sker i ganska eller mycket hög grad.

➤ Resultatet 2022 är förhållandevis likt det under 2020.

Gbg Stad arbetar för ökad cykling

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



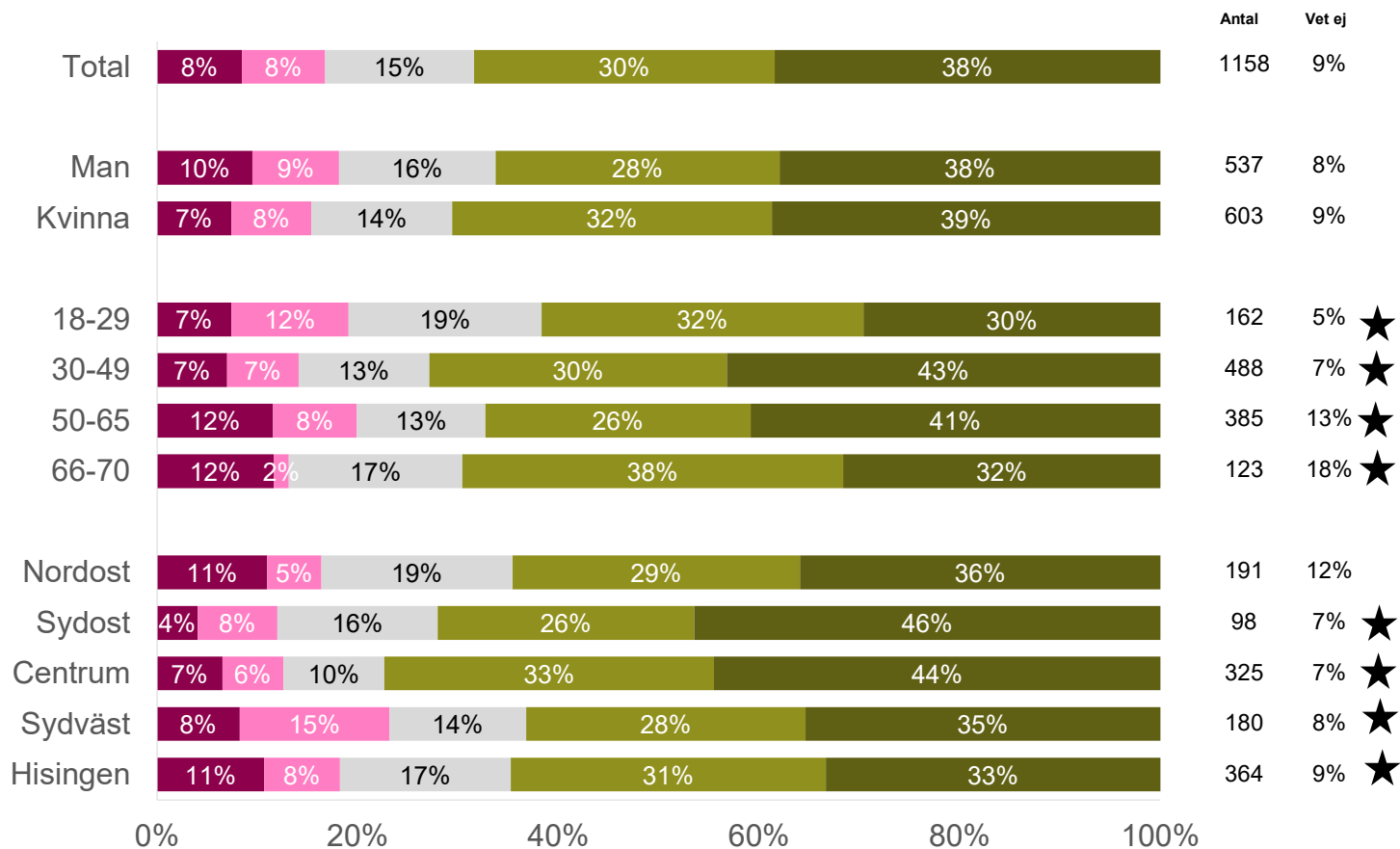
- Signifikanta skillnader i åldrar samt område.
- I Sydost instämmer 55 % i ganska hög grad eller mycket hög grad.
- I centrum instämmer 39 % i ganska låg eller mycket låg grad.
- I fokusgrupperna framgick det att cyklisterna både känner sig bortprioriterade, men även att det görs mycket för att Göteborg ska bli mer cykelvänligt.
- Sydost och Nordost ökar i instämmande 2022 i jämförelse med 2020.

”[...]det känns inte riktigt som att man har satsat på cykling i stan som man skulle kunna göra. Jag cyklar ju mycket i just innerstan och jag upplever att man bli bortprioriterad hela tiden. Det är biltrafik och spårvagnar före cykelbanor.” - Van cyklist

”Nej men de satsningarna som har gjorts det senaste har nog gjort det bättre men det är väldigt svårt att bortse från tillfälliga störningar för de är överallt, liksom.” – Daglig cykelpendlare

Mer attraktiv om mer cykelanpassad

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

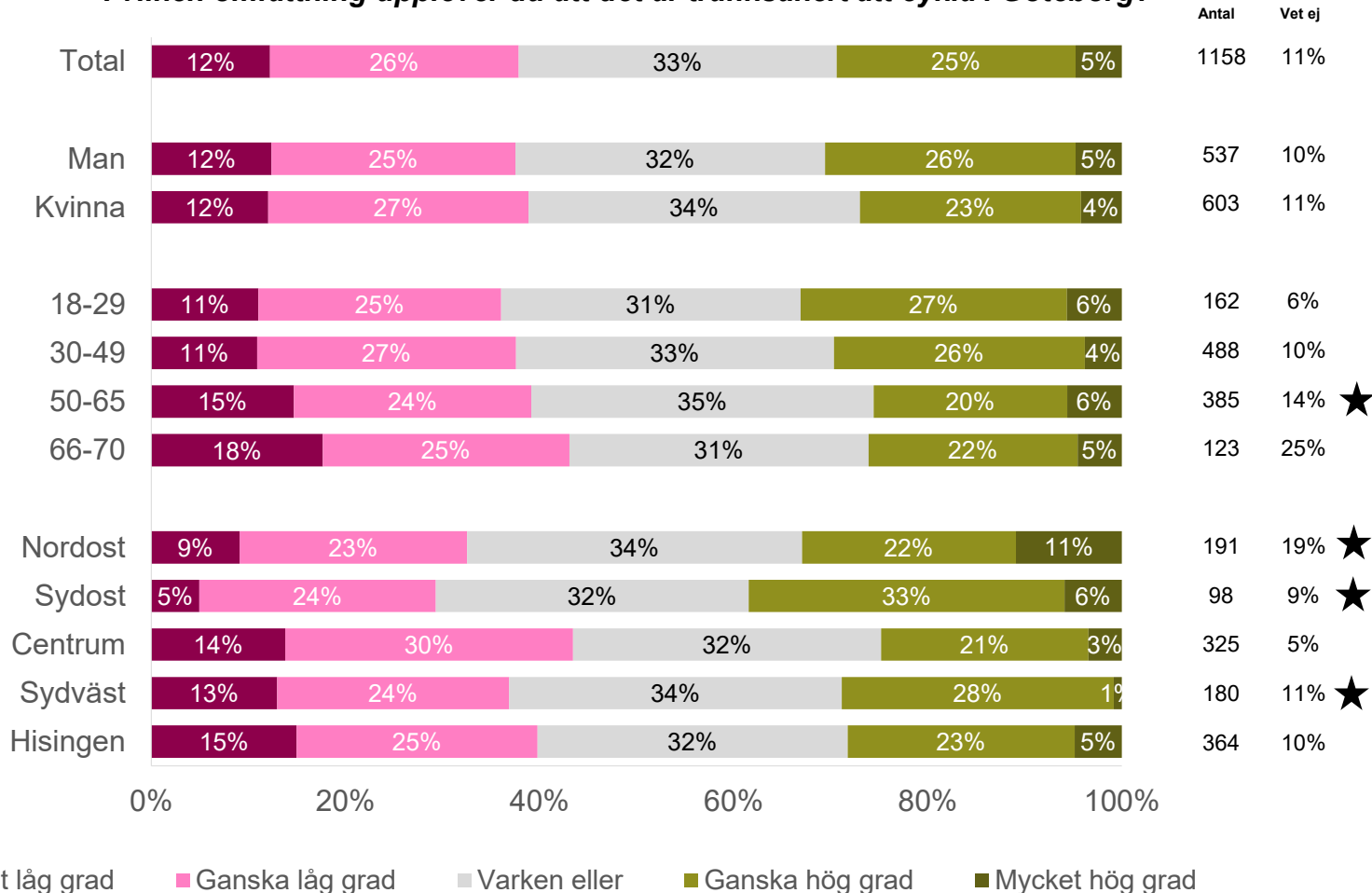


■ Mycket låg grad ■ Ganska låg grad ■ Varken eller ■ Ganska hög grad ■ Mycket hög grad

- Signifikanta skillnader finns inom grupperna ålder och område.
- I åldersgruppen 30–49 och i området centrum finns den största tilltron till att staden skulle bli mer attraktiv. Detta stämmer överens med resultatet från 2020.
- I Sydväst är tilltron minst, vilket skiljer sig från 2020 då tilltron var minst i Nordost.

Trafiksäkert att cykla

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



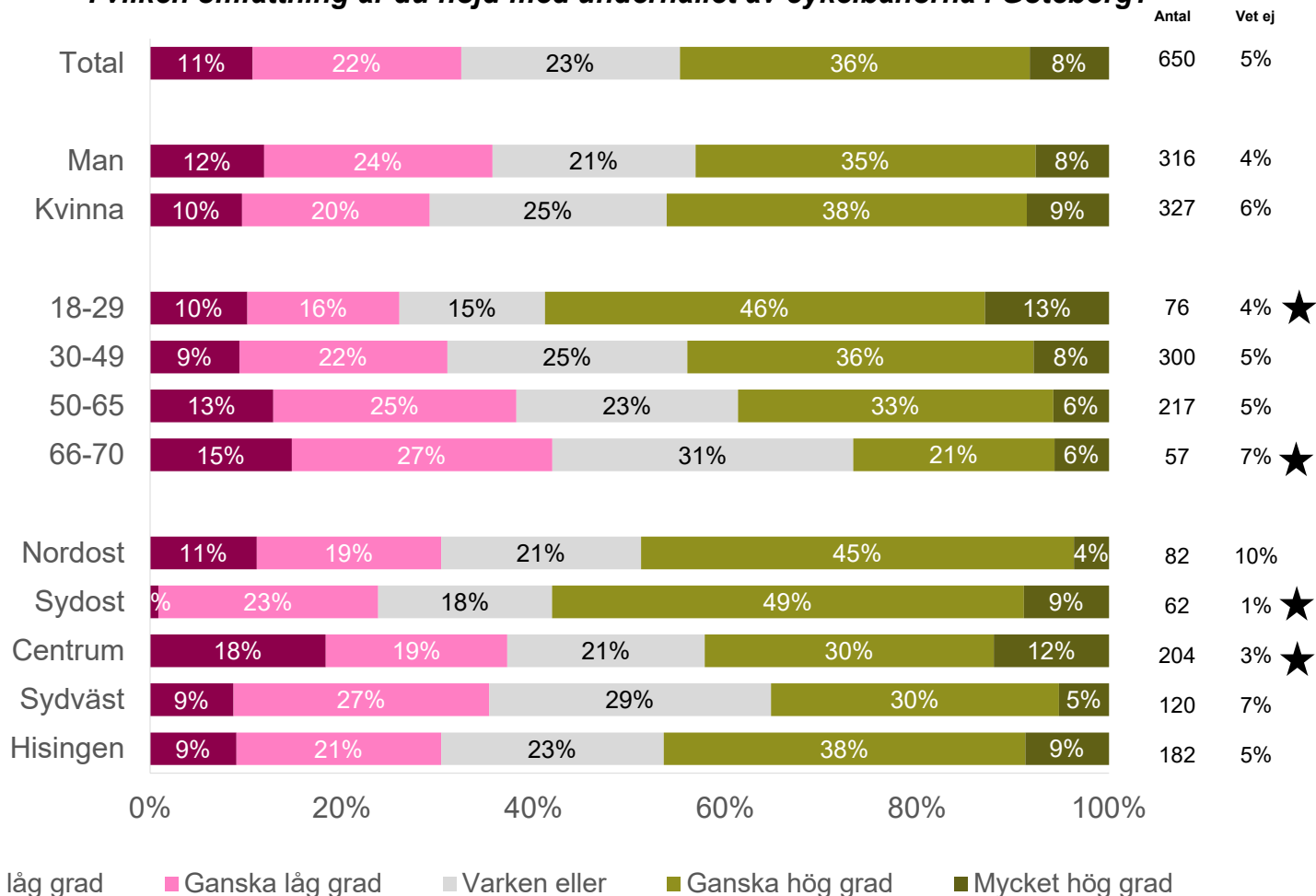
- Skillnaderna inom grupperna ålder och område är signifikanta.
- I Centrum (34%) finns det största missnöjet med trafiksäkerheten men är i signifikant skilt från övriga grupper.
- Sydost har den största andelen som instämmer i ganska eller mycket hög grad att det är trafiksäkert (39%).
- I likhet med föregående mätning är det få som instämmer med att det är trafiksäkert att cykla i Göteborg. Det totala instämmandet har däremot ökad från 21%, 2020, till 30% 2022.
- I fokusgrupperna framgick det att det är många som upplever att det är trafikfarligt att både gå och cykla i Göteborg. Bland det som nämns är:
 - farliga korsningar,
 - gångtrafikanter som går i cykelbanorna,
 - att det är smalt,
 - att cyklisterna har blivit många fler,
 - färre som tar hänsyn eller känner till reglerna,
 - höga hastigheter bland cyklister,
 - farliga spårvagnsspår.

”Och likaså när vi pratar om vi skulle göra om cykelbanor så att det blir barnvänligt att rulla där”

”den cykelbana som är här igenom allén – det är inga snälla farter där. Ja, folk drar på.”

Nöjdhet med underhåll

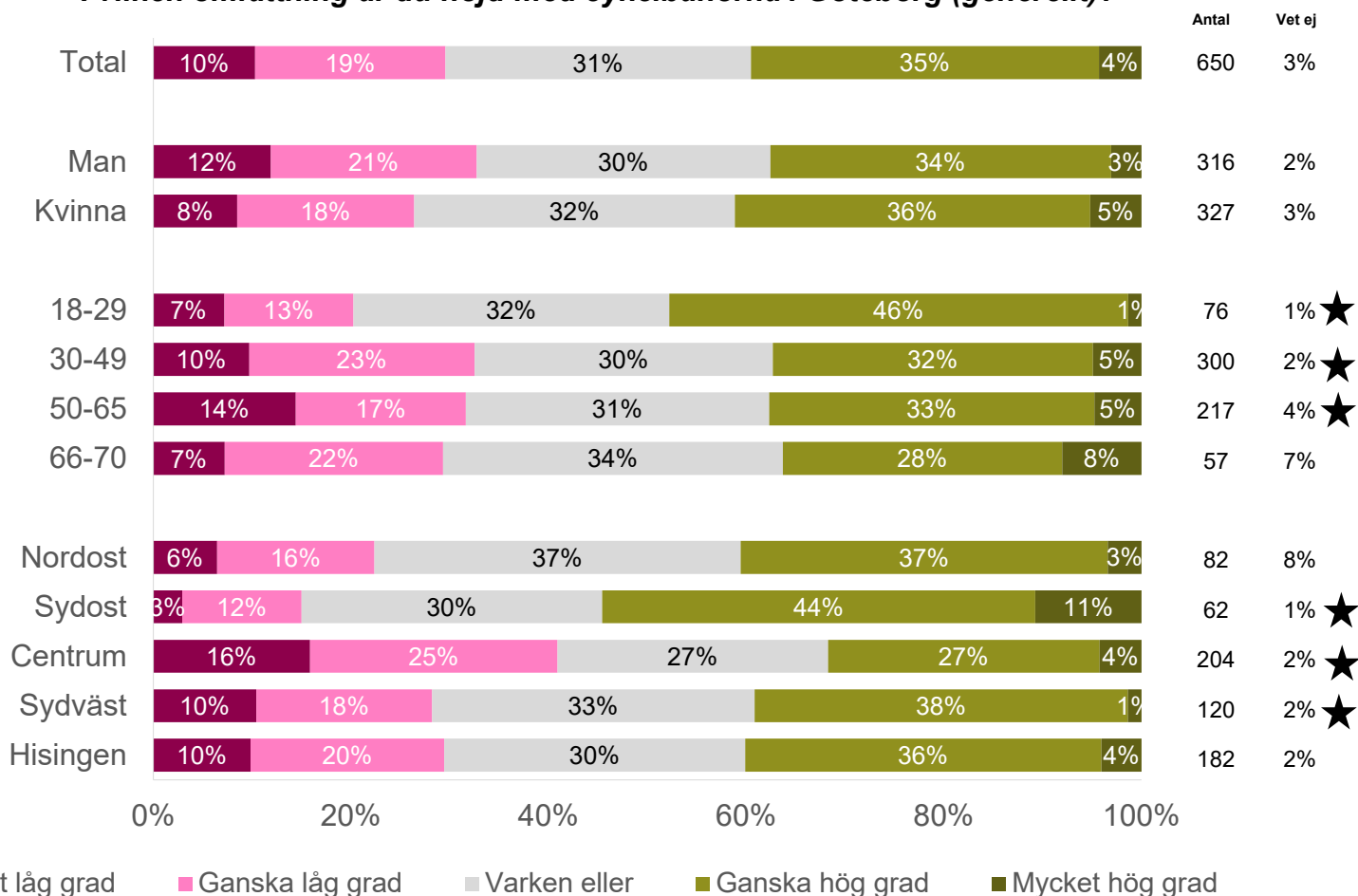
I vilken omfattning är du nöjd med underhållet av cykelbanorna i Göteborg?



- Det finns signifikanta skillnader gällande ålder och område.
- Fler är nöjda i åldrarna 18–29 år (59%) än övriga åldersgrupper.
- Sydost (58%) är det område där flest är nöjda.
- Sydväst (36%) och centrum (37%) har den största andel missnöjda cyklister. Sydväst är dock inte in signifikant skiljt från de grupperna.
- I jämförelse med 2020 (22%) är det fler som instämmer i låg grad under 2022 (33%).
- I fokusgrupperna fanns meningsskiljaktigheter gällande huruvida man var nöjd med underhållet av cykelbanor. I första gruppen nämnde man att man var nöjd med snöröjningen och att det finns goda möjligheter att cykla på vinter. I tredje gruppen nämnda man att cykelbanorna städas från grus alldeles för sent på året.

Nöjdhet med cykelbanor generellt

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

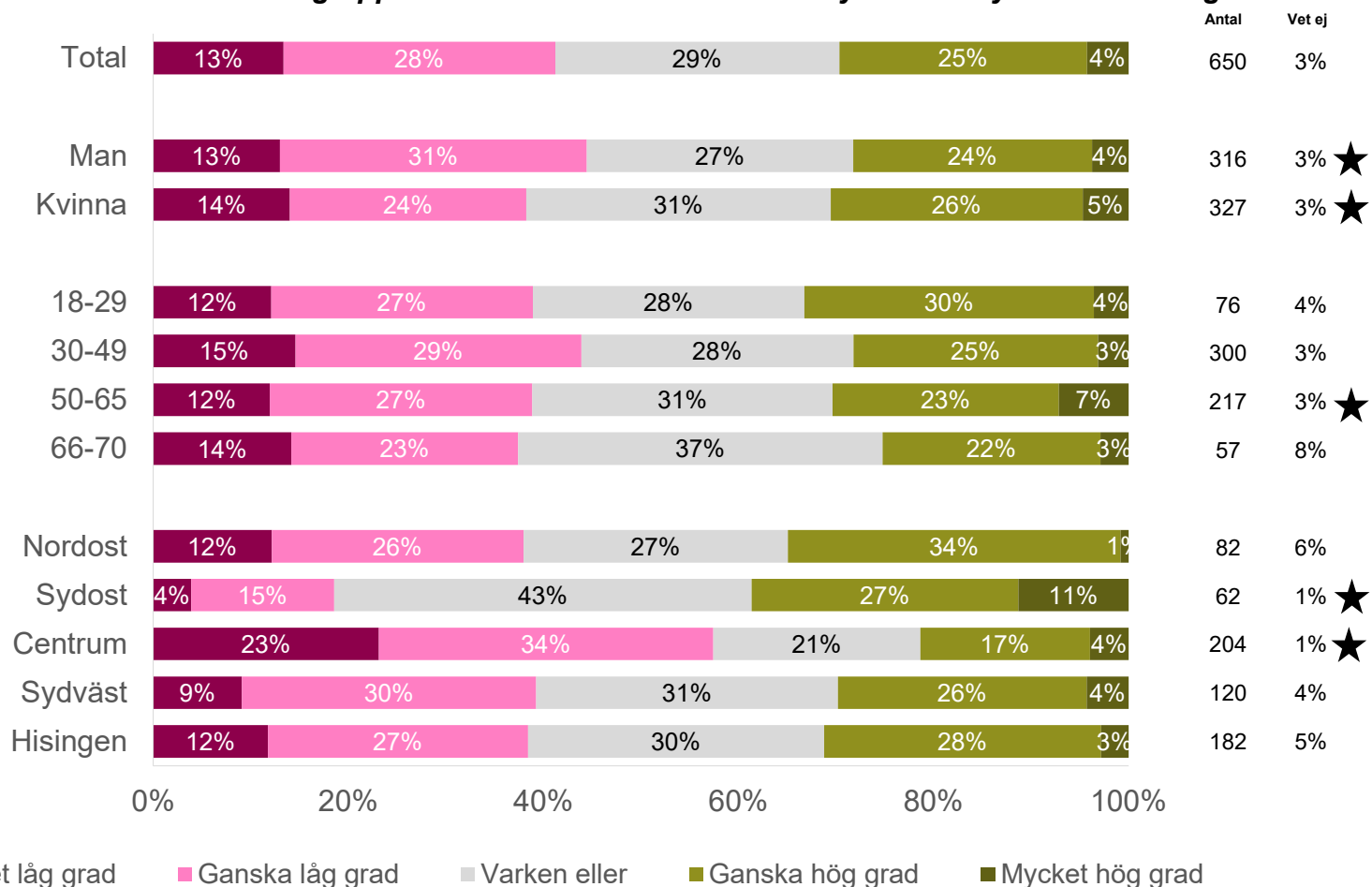


- Skillnaderna inom grupperna kön, ålder och områden är signifikanta.
- Sydost har störst andel som är nöjda med cykelbanorna (55%).
- I centrum återfinns minst andel nöjda cyklister.
- Det är olika uppfattningar om cykelbanorna i fokusgrupperna, men något som framkommer är att de upplevs som smala. Några av deltagarna nämnde även att det är fler cyklister i allmänhet än det var tidigare, vilket skulle kunna innebära att cykelbanorna upplevs som smala.

"cykelbanorna är så smala [...] cykelbanorna är så smala" – Van cyklist

Upplevelse av flöde

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

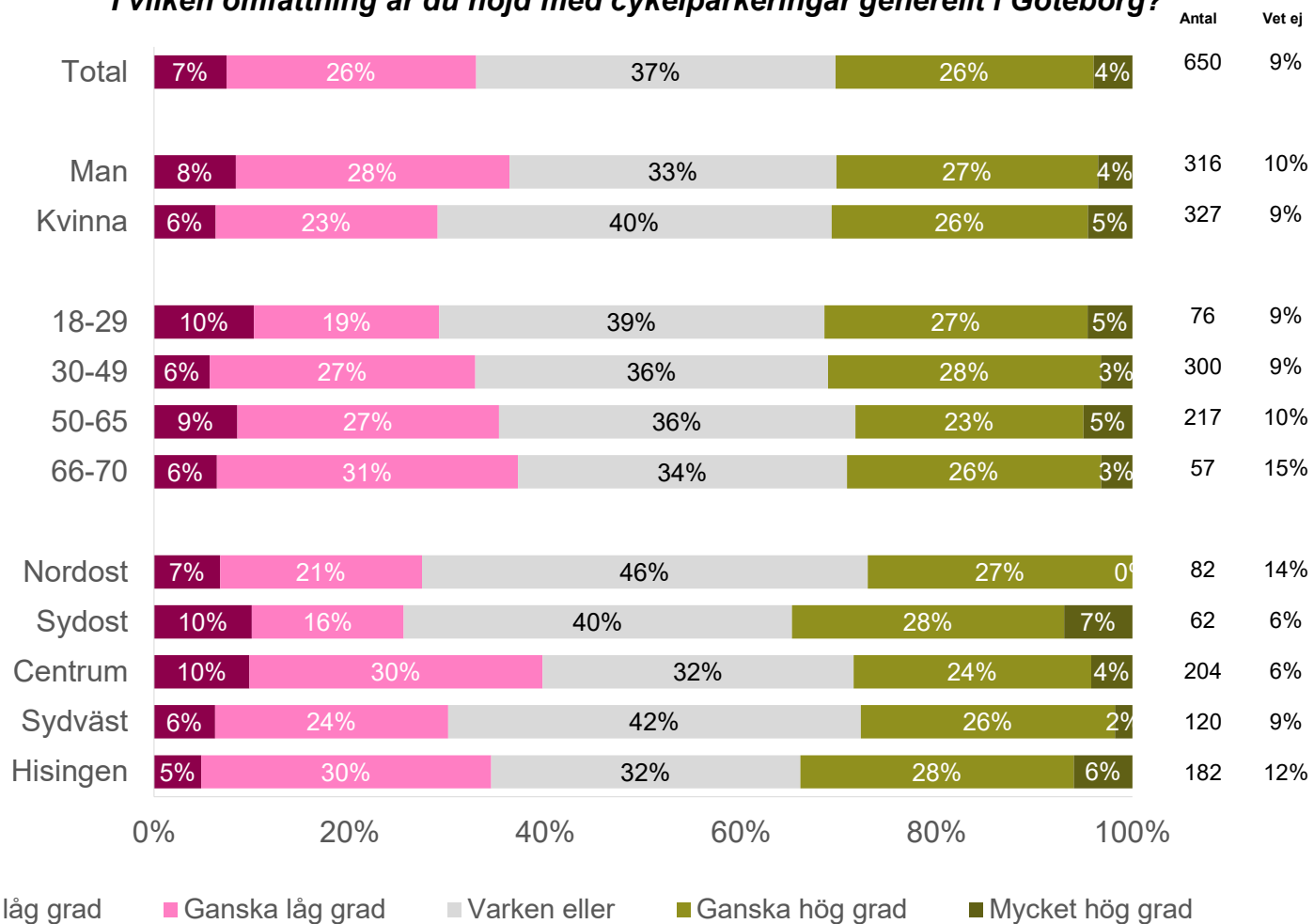


- Det finns signifikanta skillnader inom grupperna kön, ålder och område.
- Flest nöjda har området Sydost (38%).
- Störst missnöje finns i centrum (57%).
- I jämförelse med 2020 (28%) är det märkbart fler som instämmer i låg grad under mätningen 2022 (41%)
- Ur fokusgrupperna framgår det att staden upplevs som fragmenterad och att det är dåligt skyltat för cyklister. Detta gäller framför allt i centrum.

”Om jag sätter mig i bilen så är det ju tydligt skyltat hela vägen. Man glömmer ju aldrig bort en skylt för bilvägar men för cykelvägar så, de upphör ju och skyltar försvinner och såhär. Jag tror liksom ett mer sammanhängande system från ena änden av stan eller utanför stan till utanför andra änden av stan. För nu tycker jag det är väldigt, liksom, fragmenterat.”

Nöjdhet med cykelparkeringar

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



- Det finns inga signifikanta skillnader i grupperna.
- Det är betydligt fler som instämmer i låg grad 2022 (33%) än 2020 (26%) och det är betydligt färre som instämmer i hög grad 2022 (30%) än 2020 (39%).
- I fokusgrupperna framgick det att fler skulle vilja ha någonstans att låsa fast sin cykel. Några nämnde även att det skulle vara bra med tak över cykeln.

Fokusgrupper; Cykelvänlig stad

- I fokusgrupperna fanns det ett tydligt fokus på flöde och trafiksäkerhet i samband med cykelvänlig stad.
- Det är flera som upplever staden som fragmenterad där det finns jättebra cykelstråk på enskilda platser, men att dessa kan få ett abrupt slut och man som cyklist inte vet var man ska ta vägen. En av deltagarna nämner att man som bilist vet var man ska ta vägen, men som cyklist är det ofta dåligt skyltat.

”Om jag sätter mig i bilen så är det ju tydligt skyltat hela vägen. Man glömmer ju aldrig bort en skylt för bilvägar men för cykelvägar så, de upphör ju och skyltar försvinner och såhär. Jag tror liksom ett mer sammanhängande system från ena änden av stan eller utanför stan till utanför andra änden av stan. För nu tycker jag det är väldigt, liksom, fragmenterat.”

- Trafiksäkerheten är ett tema som ofta dök upp bara av att fråga om huruvida man tycker att Göteborg är en cykelvänlig stad. Här nämns att man tycker att:
 - farliga korsningar,
 - fotgängare i cykelbanorna,
 - det är trångt på cykelbanorna,
 - spårvagnsspår som det är lätt att fastna med cykeln i,
 - gatstenar som sticker upp ur marken som kan få cyklister att ramla på,
 - att cyklister kör för fort,
 - att cyklister bortser eller inte kan reglerna,
 - att cykelbanorna sopas alldeles för sent på året,
- Det är många som tycker att staden har blivit mer cykelvänlig på senare år, men att de samtidigt känner sig bortprioriterade.
- Temporära lösningar som har varit bra för cyklister, exempelvis på Linnégatan under pandemin där cyklisterna fick en egen cykelfil i bilvägen, tas bort. Flera som ställer sig frågande till varför.

Sammanfattning & slutsatser

Cykelindex

- Cykelindex är kvar på ett värde av 5,5 under 2022, vilket är samma som 2020 och en decimal lägre än 2018 då cykelindex var på 5,6.
- Indexet är högst bland de som bor i Sydost (6,2), lågfrekventa cyklister (5,8). Dessa värden är samma som under mätningen 2020.
- 2020 var cykelindexet 5,6 bland män, detta har sjunkit till 5,4. Däremot har det ökat bland kvinnor till 5,6 under mätningen 2022.

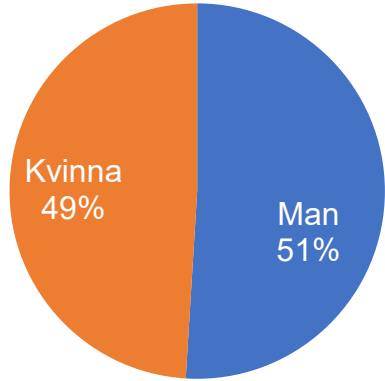
Nyckeltal

- Högst grad av instämmande: "Göteborg mer attraktivt om mer cykelanpassat" (63%). Vilket är samma som vid förra mätningen.
- Näst högst grad av instämmande: "Nöjdhet underhåll" (42%).
- Nyckeltalet "Upplevelse av flöde" flest som instämmer i låg grad (41%), följt av "Trafiksäker att cykla i Göteborg" (38%).
- "Trafiksäker att cykla i Göteborg" var det nyckeltal som hade lägst instämmande i mätningen 2020 (21%). I denna mätningen har instämmandet förbättrats till 30%.
- 33 % instämmer i ganska låg eller mycket låg grad i "nöjdhet cykelparkeringar", "GBG stad arbetar för ökande cykling" och "nöjdhet med underhåll".
- Jämfört med 2018 och 2020: Särskild negativ utveckling för nyckeltalen "Cykelvänlig stad" "Nöjdhet cykelparkeringar", "Nöjdhet underhåll" och "Göteborgs Stad arbetar för ökande cykling". Positiv utveckling för nyckeltalen "Trafiksäkert att cykla", "Cyklade stadsdel" och "Trafiksäkert att cykla".
- Andelen som aldrig använder cyklar från Styr & Ställ är 92 %.

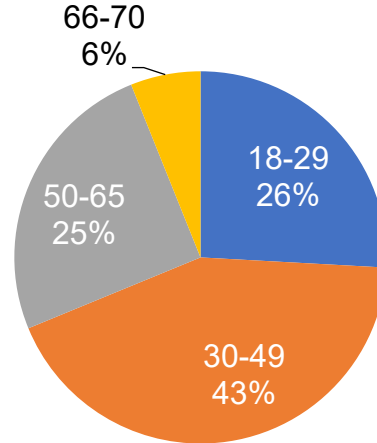
Appendix

Bakgrundsuppgifter – staden som helhet

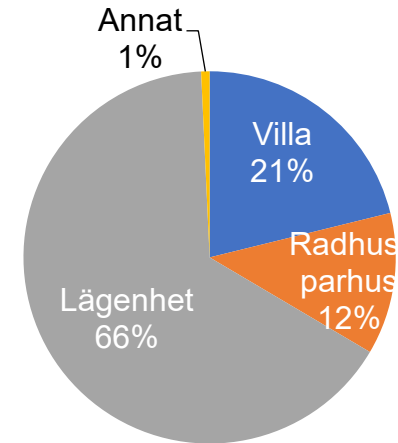
Kön



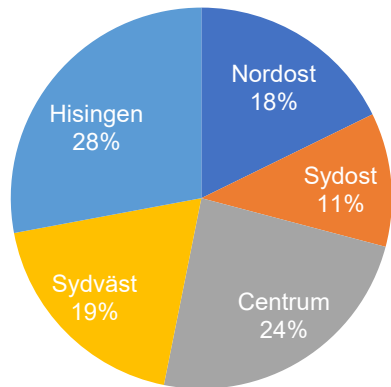
Ålder



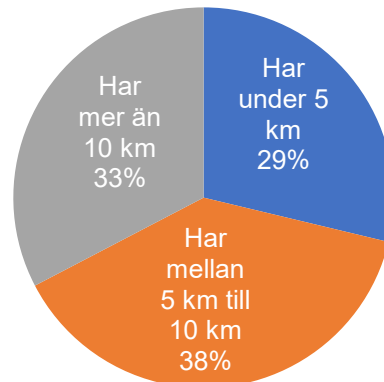
Boendeform



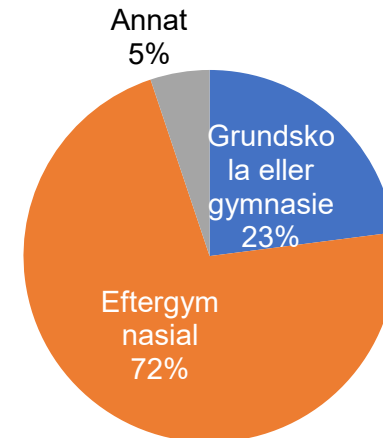
Område



Avstånd

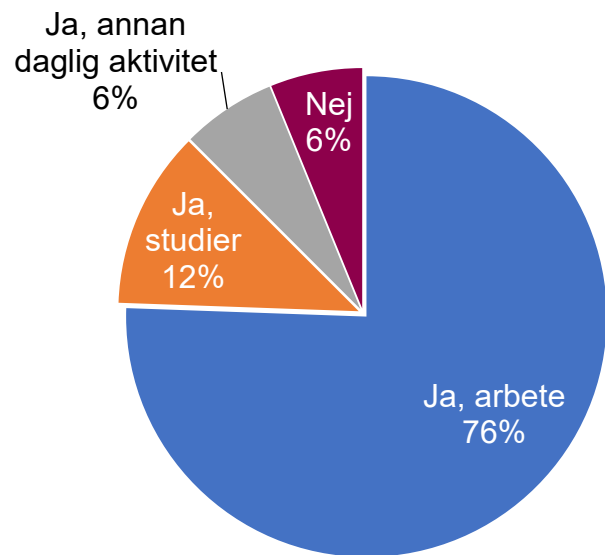


Utbildning

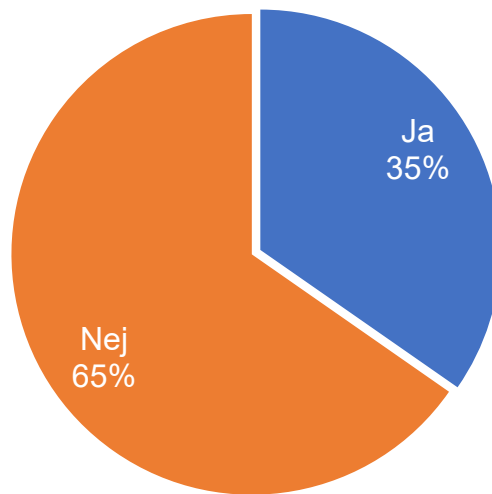


Bakgrundsuppgifter

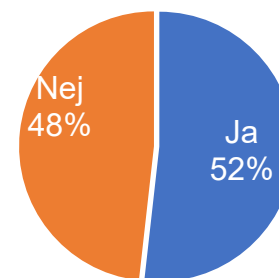
Sysselsättning



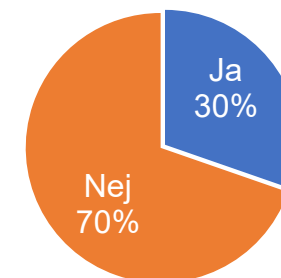
Finns det barn i hushållet



Är något av barnen 0-6 år?



Är något av barnen 7-10 år?



Bakgrundsuppgifter per område



Fördelning av bakgrundsvariabler per respektive område

		Nordost	Sydost	Centrum	Sydväst	Hisingen
Kön	Man	52%	50%	50%	50%	52%
	Kvinna	48%	50%	50%	50%	48%
Ålder	18-29	27%	29%	29%	21%	24%
	30-49	44%	43%	40%	43%	45%
	50-65	23%	23%	24%	29%	26%
	66-70	5%	6%	6%	7%	6%
Utbildning	Grundskola eller gymnasieutbildning	24%	19%	14%	22%	32%
	Eftergymnasial utbildning (minst ett halvår)	68%	76%	81%	73%	64%
	Annat	7%	5%	5%	5%	4%
Typ av cyklist	Högfrekventa	34%	51%	52%	49%	35%
	Lågfrekventa	12%	10%	10%	15%	16%
	Mer sällan	12%	9%	16%	11%	17%
	Aldrig	43%	30%	22%	25%	32%
Tillgång till cykel	Har tillgång	71%	84%	86%	83%	80%
	Har inte tillgång	29%	16%	14%	17%	20%
Avstånd till daglig aktivitet	Har under 5 km	18%	32%	52%	17%	19%
	Har mellan 5 km till 10 km	34%	41%	30%	45%	40%
	Har mer än 10 km	45%	25%	15%	37%	36%
	Vet ej	3%	2%	3%	1%	5%

Kontakt

Maria Eriksson

Maria.eriksson@stadsbyggnad.goteborg.se

Stadsbyggnadsförvaltningen, Göteborgs Stad

Malin Månsson

Malin.mansson@stadsbyggnad.goteborg.se

Stadsbyggnadsförvaltningen, Göteborgs Stad