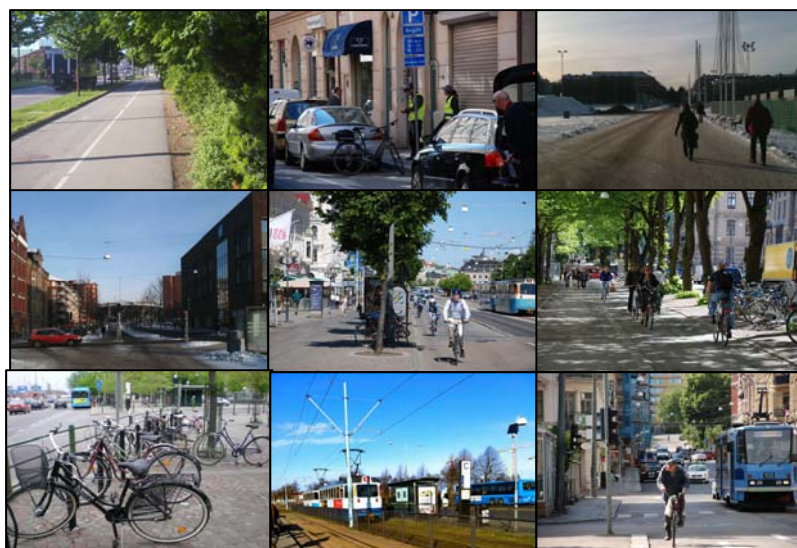




UNDERSÖKNING KRING VAD GÖTEBORGARNA TYCKER OM ATT CYKLA I GÖTEBORG, 2012

Resultat från telefonintervjuer

December 2012

Undersökningen är genomförd av Splitvision Research på uppdrag av
Trafikkontoret Göteborgs Stad



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Förord	4
I korta drag	5
 Kapitel 1 Om undersökningen	 10
Bakgrund	10
Telefonintervjuer	11
Disposition	11
Läsanvisningar	12
Bakgrundsvariabler	17
 Kapitel 2 Resvanor över tid	 21
Resvanetrender	22
Cykelfrekvens över tid	23
Främsta färdmedlet över tid	25
 Kapitel 3 Fördjupning av resvanor, 2012.....	 26
Resvanor med cykel.....	26
Resvanor med bil	27
Resvanor med kollektivtrafik.....	29
Resvanor per promenad	31
Främsta färdmedel till och från arbete eller studier	32
Främsta färdmedel	33
Avstånd till arbete eller studier	34
Avstånd till arbete och valet av färdmedel	36
Vilka årstider cyklisterna cyklar	37
Tillgång till cykel	39
Resvanor utifrån cykling i åldern 15-25 år.....	41
 Kapitel 4 Nyckeltal över tid	 43
Nyckeltal andel cyklister	44
Jämförelse av nyckeltal över tid gällande frågor som samtliga respondenter besvarat	45
Jämförelse av nyckeltal över tid gällande frågor som cyklister besvarat.	47

Kapitel 5 Fördjupning av nyckeltal, 2012	49
Cykelvänlig stad	50
Cyklade stadsdel	51
Göteborgs Stad arbetar för att öka cyklandet.....	52
Trafiksäkert att cykla i Göteborg	53
Cyklister – cykelbanor generellt	54
Cyklister – underhåll av cykelbanor	55
Cyklister – cykelparkeringar generellt	56
Cyklister - nöjd med cykelparkeringar vid arbetsplats/daglig aktivitet....	57
Cyklister - flöde när man cyklar	58
Vad gör Göteborg till en bra cykelstad?	59
Vad gör Göteborg till en mindre bra cykelstad?	62
Kapitel 6 De som inte cyklar så mycket ännu	65
Tillfällen att cykla.....	65
Vad gjorde att du valde bort att ta cykeln?.....	67
Vad skulle få dig att börja cykla eller att cykla oftare?	74
Konvertering	76
Kapitel 7 Reflektion.....	81
Vad hände under 2012?	81
Konvertering av potentiella cyklister	83
Att arbeta vidare med	85
Om Splitvision Research	87
Referenslista	88
Bilaga 1 Enkätunderlag	89
Bilaga 2 Sjustegsmodell	97

FÖRORD

Denna rapport ger en beskrivning av göteborgarnas syn på Göteborg som cykelstad. Det är femte året som undersökningen genomförs.

Undersökningen baseras på telefonintervjuer och har genomförts av Splitvision Research på uppdrag av Trafikkontoret Göteborgs Stad.

Utöver *Nyckeltalsfrågorna* har vi i år ställt frågor om vad som gör Göteborg till en bra respektive mindre bra cykelstad samt frågor till de som inte cyklar om de har funderat på att ta cykeln utan att göra det samt frågor om varför de valt bort cykeln som färdmedel och vad som skulle få dem att börja cykla eller cykla oftare.

Citera och använd gärna resultatet i rapporten, men uppge källan, Splitvision Research och Trafikkontoret Göteborgs Stad.

Rapporten finns att tillgå hos: Trafikkontoret Göteborgs Stad, Box 20403, 403 16 Göteborg, trafikkontoret@trafikkontoret.goteborg.se

Bilder som ingår i rapporten är tagna av Splitvision Research.

Vi vill tacka alla som har deltagit i denna undersökning.
Göteborg, den 12 december 2012.
Splitvision Research

Trafikkontoret
Box 2403
403 16 Göteborg
031-368 00 00
www.trafikkontoret.goteborg.se

Splitvision Research
Sten Sturegatan 38
412 52 Göteborg
031-707 41 00
www.splitvisionresearch.se

I KORTA DRAG

Undersökningen har under hösten 2012 genomförts av Splitvision Research på uppdrag av Trafikkontoret Göteborgs Stad och genomförs för femte året i rad.

Undersökningen avser en uppföljning av hur göteborgarna upplever Göteborg som cykelstad. Grunden i undersökningen utgörs av nio nyckeltalsfrågor samt en urvalsfråga (som avgör om den svarande är cyklist eller ej).

I rapporten används genomgående följande två begrepp:

- ▶ *Cyklist*
- ▶ *Cyklar i någon omfattning*

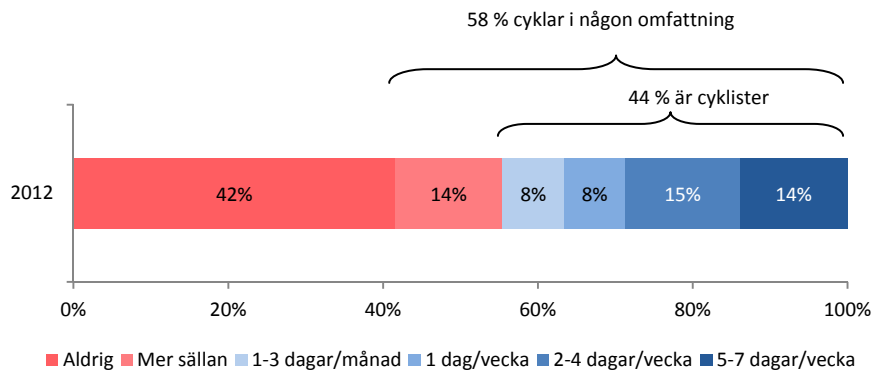
Definitionerna baseras på frågan om hur ofta respondenterna uppger att de cyklar. De som cyklar 1-3 dagar i månaden eller oftare benämns som *cyklister*. De som *cyklar i någon omfattning* omfattas av den grupp som benämns som *cyklister* samt av dem som cyklar *mer sällan* än 1-3 dagar i månaden.

Sju nyckeltalsfrågor följs upp årligen. I år har även två nyckeltalsfrågor lagts till. Av dessa nio nyckeltalsfrågor ställs fyra av frågorna till samtliga (se diagram 2) och fem av frågorna ställs till dem som uppger att de är cyklister (se diagram 3). I årets undersökning har även frågor om vad som gör Göteborg till en bra respektive mindre bra cykelstad ställts. Till icke-cyklister har det även ställts frågor om de har funderat på att ta cykeln utan att göra det under det senaste året samt vad som främst gjorde att de valt bort att ta cykeln under det senaste året och vad som främst skulle kunna få dem att börja cykla eller cykla oftare.

Andel cyklister

I årets undersökning är andelen som uppger att de är cyklister tillbaka på samma nivå som vid 2010 års undersökning. I år uppger drygt fyra av tio svarande (44 %) att de cyklar 1-3 gånger i månaden eller oftare (cyklister enligt undersökningens definition), se diagram 1. År 2010 uppgav drygt fyra av tio (43 %) och i 2011 års undersökning uppgav fem av tio (52 %) att de cyklar 1-3 gånger i månaden eller oftare.

Diagram 1. Cyklister samt de som cyklar i någon omfattning. Per samtliga respondenter.
I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n=737.



Nyckeltal över tid

Nyckeltalsfrågorna gällande 2008-2012 års undersökningar redovisas i diagram 2-3. Med undantag av *trafiksäkert att cykla*, är samtliga medelvärden högre än 5.

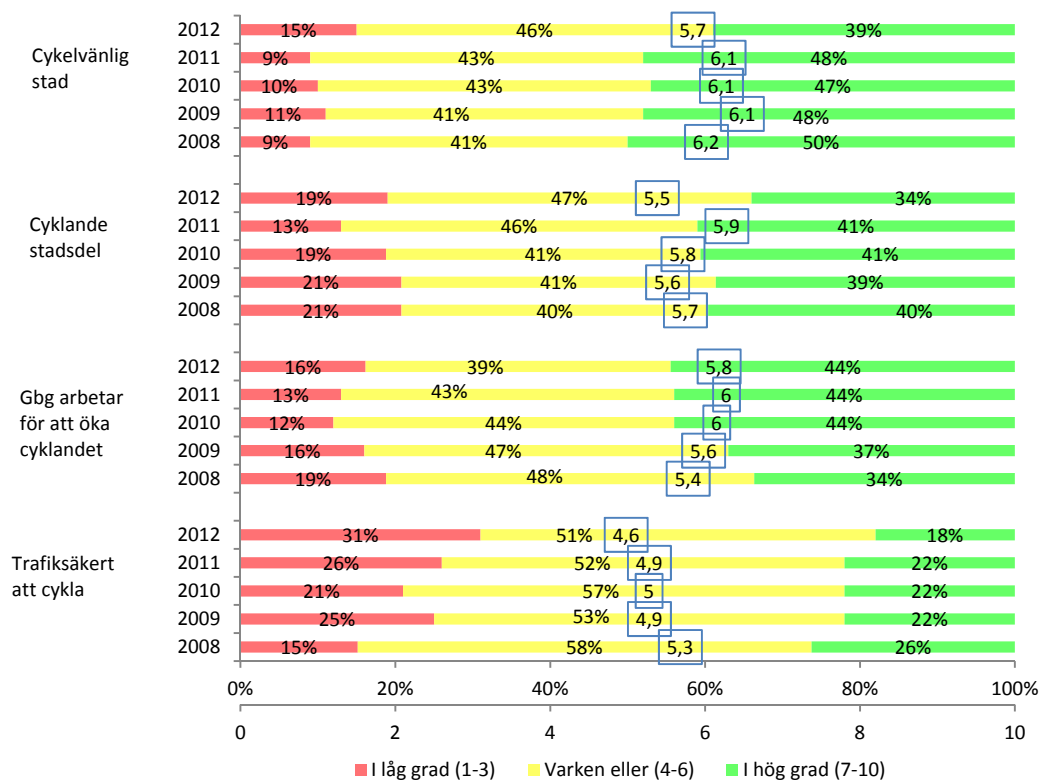
Vid en jämförelse av medelvärdena för nyckeltalen som samtliga respondenter besvarat i 2011 och 2012 års undersökningar finns följande signifikanta skillnad:

- ▶ I 2012 års undersökning är medelvärdet för *cykelvänlig stad*, *cyklande stadsdel* samt *trafiksäkert att cykla* signifikant lägre jämfört med 2011 års undersökning.

Inte för någon av de fyra frågor som *samtliga respondenter* svarat på, kan man se någon statistiskt säkerställd skillnad i svaren mellan *cyklister* och *icke-cyklister*.

Sett över hela femårsperioden som undersökningen har genomförts finns det en positiv utveckling som nu har stabiliserats i att göteborgarna upplever att Göteborgs Stad arbetar för att öka cyklandet.

Diagram 2. Nyckeltalsfrågor 2008, 2009, 2010, 2011 och 2012. Procentfördelning och medelvärde. Per samtliga respondenter. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal.

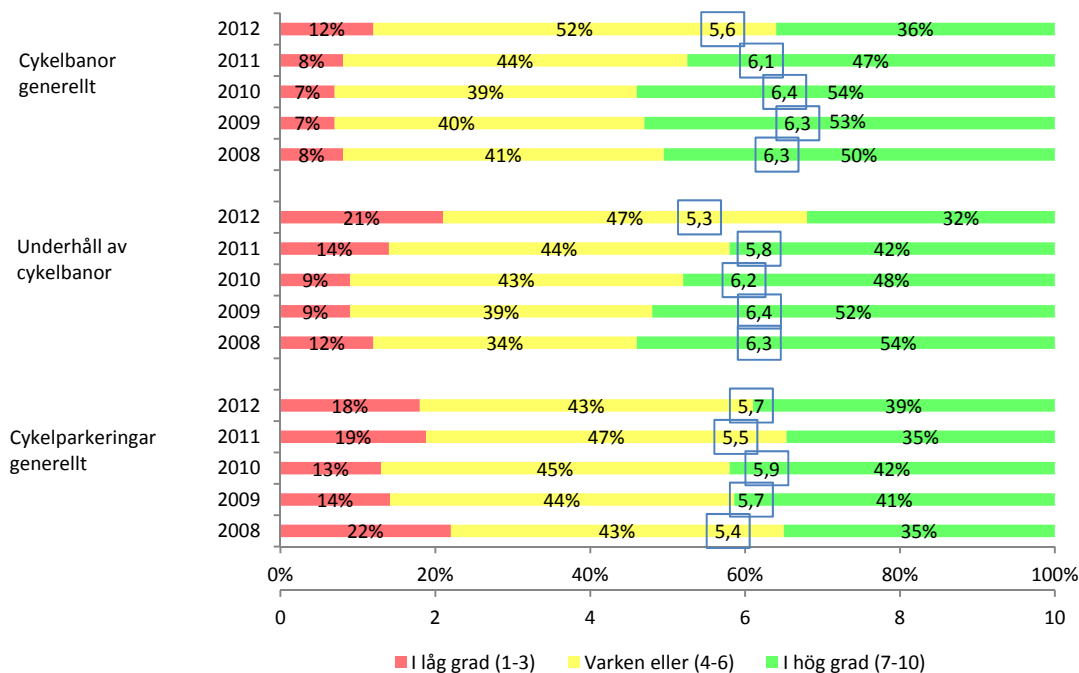


Vid en jämförelse av medelvärdena för nyckeltalen som besvaras av cyklister i 2011 och 2012 års undersökningar finns följande signifikanta skillnad:

- I 2012 års undersökning är medelvärdet för cykelbanorna generellt samt underhållet av cykelbanorna, signifikant lägre jämfört med 2011 års undersökning.

Underhåll av cykelbanor är den nyckeltalsfråga som cyklisterna uppger att de är allra minst nöjda med, se diagram 3.

Diagram 3. Nyckeltalsfrågor 2008, 2009, 2010, 2011 och 2012. Procentfördelning och medelvärde. Per samtliga cyklister. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal.



Vad gör Göteborg till en bra cykelstad?

På frågan om vad som gör Göteborg till en bra cykelstad har respondenterna kunnat ge öppna svar. Deras svar har i efterhand kategoriserats. De största kategorierna är följande:

- ▶ Nästan fem av tio cyklister uppger kommentarer som har med *vägnätet av cykelbanor* att göra.
- ▶ Nästan två av tio anger kommentarer som har med *framkomlighet, närhet, flöde och transportkostnader* att göra.
- ▶ En av tio nämner *kommunens ambition att utveckla cyklandet*.

Vad gör Göteborg till en mindre bra cykelstad?

Även på frågan om vad som gör Göteborg till en mindre bra cykelstad har respondenterna kunnat ge öppna svar. Deras svar har i efterhand kategoriserats. De största kategorierna är följande:

- ▶ Tre av tio cyklister uppger kommentarer som har med *framkomlighet, närhet, flöde och transportkostnader* att göra.
- ▶ Nästan tre av tio uppger *vägnätet av cykelbanor*.
- ▶ Två av tio uppger *färlig miljö, bristande hänsyn*.

Tillfällen att cykla

Drygt fyra av tio (43 %) av dem som *inte cyklar* uppger att det under det senaste året har funnits tillfällen då de funderat på att ta cykeln, men sedan inte gjort det.

Det finns inga statistiskt säkerställda skillnader ¹ per kön, ålder eller i vilket område de svarande bor i.

För de drygt fyra av tio som har angett att det fanns tillfällen under det senaste året då de funderat att cykla men sedan inte gjort det, är de tre vanligaste orsakerna:

- Yttre miljöfaktorer (dåligt väder, backigt, avgaser med mera)
- Har inte tillgång till egen cykel
- Bekvämlighet, "lättja", orkar inte med mera

Vad skulle få respondenterna att börja cykla eller att cykla oftare? Det vanligaste svaret är att ingenting skulle få dem att börja cykla eller cykla oftare, vilket drygt två av tio svarat. Därefter är de tre vanligaste faktorerna som skulle påverka att respondenterna började cykla eller cykla oftare:

- Ny livssituation såsom nytt jobb, ny bostad
- Införskaffande av cykel
- Förbättrade cykelbanor

¹ Uppfyller inte villkoren för signifikans.

KAPITEL 1

OM UNDERSÖKNINGEN

Bakgrund

Den första nyckeltalsundersökningen genomfördes år 2008. Bakgrunden till undersökningen var att den skulle utgöra en kunskapsbas runt göteborgarnas attityder, värderingar och beteenden. Den mäter även årligen nyckeltal kring vad göteborgarna tycker om cykelsituationen i Göteborg.

Telefonundersökningen "Undersökning kring vad göteborgarna tycker om att cykla i Göteborg" har genomförts fem gånger (hösten 2008, 2009, 2010, 2011 samt 2012). Sju nyckeltalsfrågor har följts upp i samtliga av dessa undersökningar. I 2012 års undersökning har ytterligare två nyckeltalsfrågor lagts till gällande de som uppger att de cyklar 1-3 dagar per månad eller oftare (cyklister).

Utöver nyckeltalsfrågorna har det i ovanstående undersökningar funnits tillägsfrågor som varje år haft ett specifikt tema:

- ▶ 2012 är tillägsfrågorna på temat *vad som gör Göteborg till en bra respektive mindre bra cykelstad* samt frågor till de som inte cyklar om de under det senaste året har *funderat på att ta cykeln utan att göra det, varför de valt bort cykeln som färdmedel* och *vad som skulle få dem att börja cykla eller cykla oftare*.
- ▶ 2011 var tillägsfrågorna på temat *vad respondenterna upplever visar på att Göteborgs Stad gör för att öka cyklandet* samt *vad och var respondenterna har uppmärksammat någon information, reklam eller kampanj från Göteborgs Stad som handlar om cykling*.
- ▶ 2010 var tillägsfrågorna på temat *trygghet och säkerhet*.
- ▶ 2009 var tillägsfrågorna på temat *normer och attityder gällande korta resor*.
- ▶ 2008 var tillägsfrågorna på temat *resvanor gällande cykling* samt även *vad som gör att de som inte cyklar väljer bort att cykla*.

År 2008 och 2010 har två fördjupande etnografiska undersökningar genomförts parallellt med telefonundersökningarna:

- ▶ 2010 genomfördes en undersökning på temat *Trygghet och säkerhet vid cykling i Göteborg*.
- ▶ 2008 genomfördes en undersökning kring vad göteborgarna tycker om att cykla i Göteborg. Temat för undersökningen var *Den potentiella cyklisten*.

Telefonintervjuer

I årets kvantitativa undersökning har 737 telefonintervjuer genomförts med göteborgare. De som har intervjuats är både personer som cyklar idag, potentiella cyklister samt personer som idag absolut inte kan tänka sig att cykla. Upplägget för telefonintervjuerna går till så att vi slumpmässigt ringer göteborgare i åldern 18-65 år till dess att minst 300 intervjuer med cyklister har genomförts.

Telefonintervjuerna genomfördes under veckorna 41-43, 2012. Undersökningen är genomförd som en så kallad *urvalsundersökning* där ett slumpmässigt urval av invånarna i Göteborg får representera helheten.

Enkätunderlaget har i år bestått av 32 frågor. Omfattningen av frågorna har begränsats så att intervjun kan genomföras på 5 minuter. Underlaget utformades i samarbete mellan Splitvision Research och Trafikkontoret Göteborgs Stad. Enkäten finns att tillgå i bilaga längst bak i rapporten.

Disposition

I **korta drag** presenteras huvuddragen av resultatet.

I **Kapitel 1** finner ni bakgrundsinformation om hur undersökningen har genomförts samt information om undersökningens bakgrundsvariabler.

I **Kapitel 2** presenteras göteborgarnas resvanor gällande olika trafikslag över tid. I **Kapitel 3** presenteras en fördjupning av göteborgarnas resvanor gällande olika trafikslag för 2012 års undersökning.

I **Kapitel 4** presenteras nyckeltalsfrågorna över tid. I **Kapitel 5** presenteras en fördjupning av nyckeltalsfrågorna gällande 2012 års undersökning.

I **Kapitel 6** presenteras frågor gällande de som inte cyklar så mycket ännu.

I **Kapitel 7** presenteras Splitvision Researchs sammanfattande analys av resultatet.

I slutet av rapporten finner ni **information om Splitvision Research**. I slutet av rapporten finner ni även det **intervjuunderlag** som vi har använt oss av i undersökningen.

Läsanvisningar

Statistik kan ge skenet av att leverera sanningar med alltför stor noggrannhet och exakthet. Därför ber vi er att läsa siffror och diagram utifrån att de ger er en fingervisning om vilka tendenser som råder.

I diagram och tabeller redovisas *n* (det totala antalet svar på frågan), se exempeldiagram 1:1 i detta kapitel. I de fall där *n* inte redovisas beror det på att det finns flera olika *n* med i diagrammet, varav ingen är överordnad de andra.

Rapportens resultat redovisas dels övergripande (procentuellt) och dels per grupp (se Begrepp).

I slutet av denna rapport finner ni det intervjuunderlag som använts i undersökningen.

Begrepp

I rapporten använder vi oss av fyra områden i Göteborg (Hisingen, Nordost, Sydväst och Centrum). Indelningen skapades när Göteborg bestod av 21 stadsdelar. För att inte inverka på studiens utfall har vi behållit indelningen i denna rapport (de tidigare 21 stadsdelarna delas in enligt illustration 1:1). Från och med januari 2011 indelas Göteborg enligt följande tio stadsdelar: *Västra Hisingen, Norra Hisingen, Angered, Östra Göteborg, Lundby, Örgryte-Härlanda, Västra Göteborg, Askim-Frölunda-Högsbo, Majorna-Linné* samt *Centrum*.

Notera att i något enstaka fall hamnar en stadsdel enligt 2011 års definitioner i två olika områden. Det gäller Örgryte-Härlanda som hör till områdena Centrum och Nordost samt Askim-Frölunda-Högsbo som hör till Sydväst och Centrum.

Illustration 1:1. Geografisk indelning av Göteborgs stadsdelar i fyra områden. Notera att illustrationen bygger på en indelning utifrån när Göteborg hade 21 stadsdelar.

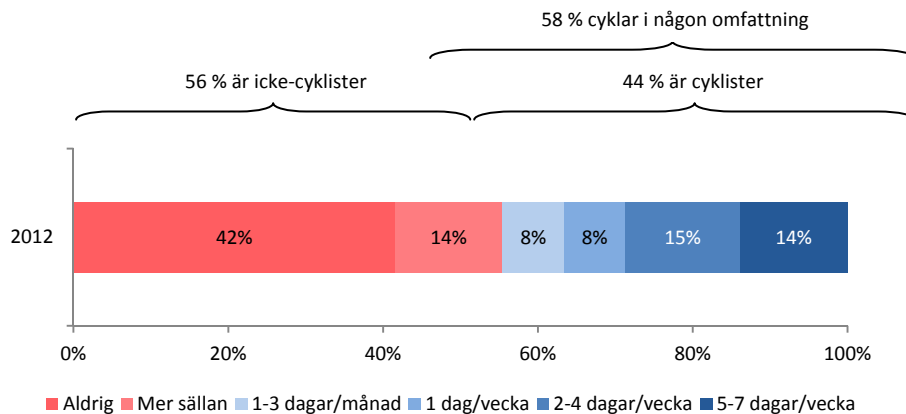


Definitionerna baseras på frågan om hur ofta respondenterna uppger att de cyklar. De som cyklar 1-3 dagar i månaden eller oftare benämns som *cyklister*. De som cyklar mer sällan eller aldrig benämns som *icke-cyklister*. De som *cyklar i någon omfattning* omfattas av den grupp som benämns som *cyklister* samt av dem som cyklar *mer sällan*, se diagram 1:1.

I rapporten refererar vi både till *cyklister*, *icke-cyklister* samt till dem som *cyklar i någon omfattning*. Dessa definitioner har utarbetats av Trafikkontoret och används genomgående i alla rapporter som Splitvision Research har gjort för Trafikkontoret.

Orsaken till att inte bara använda *cyklist* utan även *cyklar i någon omfattning* är att cyklingsspecifika frågor är relevanta även sett till dem som uppger att de cyklar mer sällan. Sett ur ett analysperspektiv är det dock mer meningsfullt att jämföra dem som är *cyklister* med de som är *icke-cyklister*.

Diagram 1:1. Cyklister, icke-cyklister samt de som cyklar i någon omfattning. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n=737.



I rapporten refererar vi även till *respondent*. Med detta menas de som har svarat på frågorna i telefonundersökningen.

Statistisk signifikans

Med statistisk signifikans/ statistiskt säkerställda skillnader menas att skillnaden mellan exempelvis kvinnor och män är så stor att vi anser att det inte är slumpen som orsakat den, utan skillnaden är statistiskt säkerställd.

Vi har använt oss av chi två-test för att ta fram statistisk signifikans. Chi två-test uttrycker ett förhållande mellan två kvalitativa variabler utifrån en hypotetisk sannolikhetsfördelning. Alla mätningar är kontrollerade utifrån en säkerhetsnivå på 95 %.

I de fall chi två-testet har påvisat skillnader har vi använt ett proportionstest (z-test) för att tydligt kunna se vad dessa skillnader består i.

Sett till medelvärdesjämförelserna har vi använt oss av t-test.

Diagram

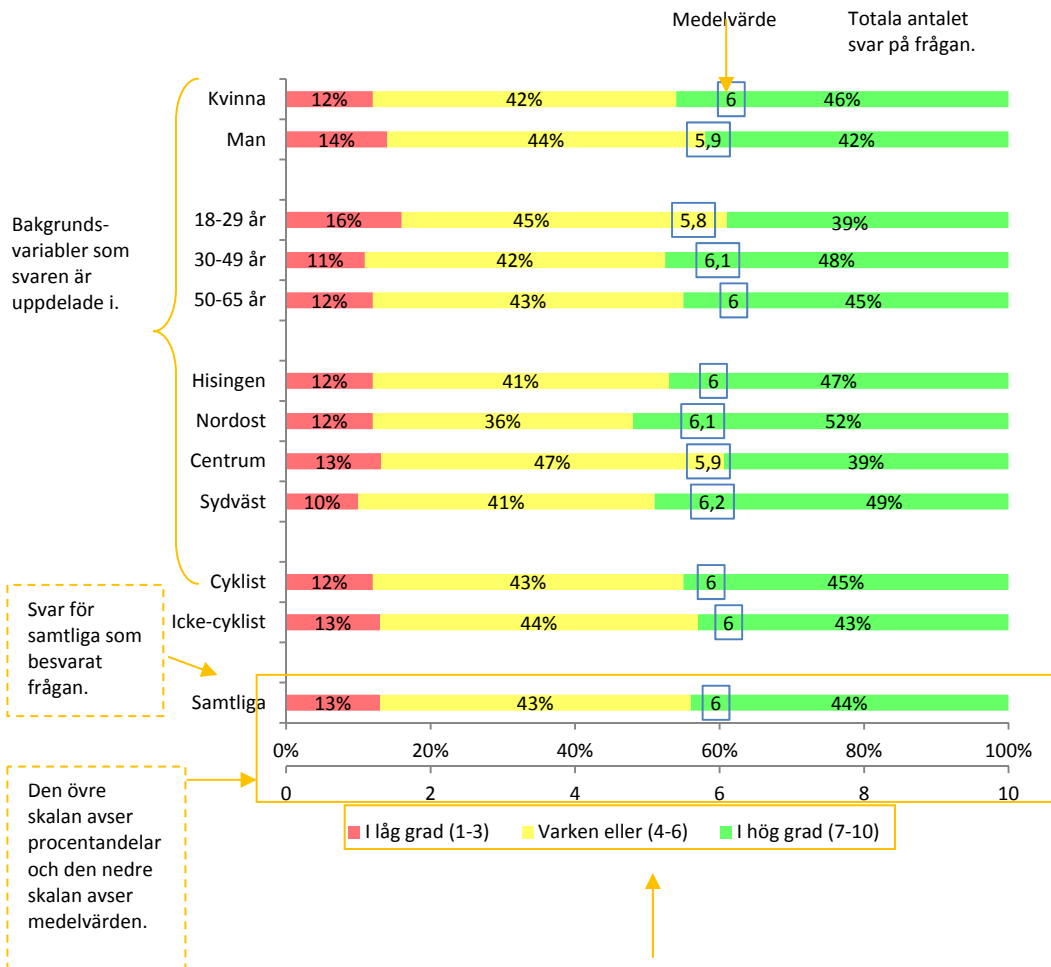
Nyckeltalsfrågorna presenteras i ett diagram där både procentfördelningar och medelvärden visas.

På grund av att procentsatsen i varje diagram och tabell är avrundade till närmaste heltal, kan totalsumman i vissa fall bli någon procentenhet större eller mindre än 100 %.

I samtliga diagram i rapporten har respondenter som angett "vet inte" uteslutits. Resultatet i rapporten baseras alltså på de som uppgett konkreta svar.

Text som hänvisar till ett diagram presenteras vanligen ovanför diagrammet. I de fall där även en djupare analys presenteras följer detta efter diagrammet.

Exempeldiagram 1:1. Nyckeltalsfråga. Per kön, ålder, område, cyklist, icke-cyklist och samtliga respondenter. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. **n=737.**



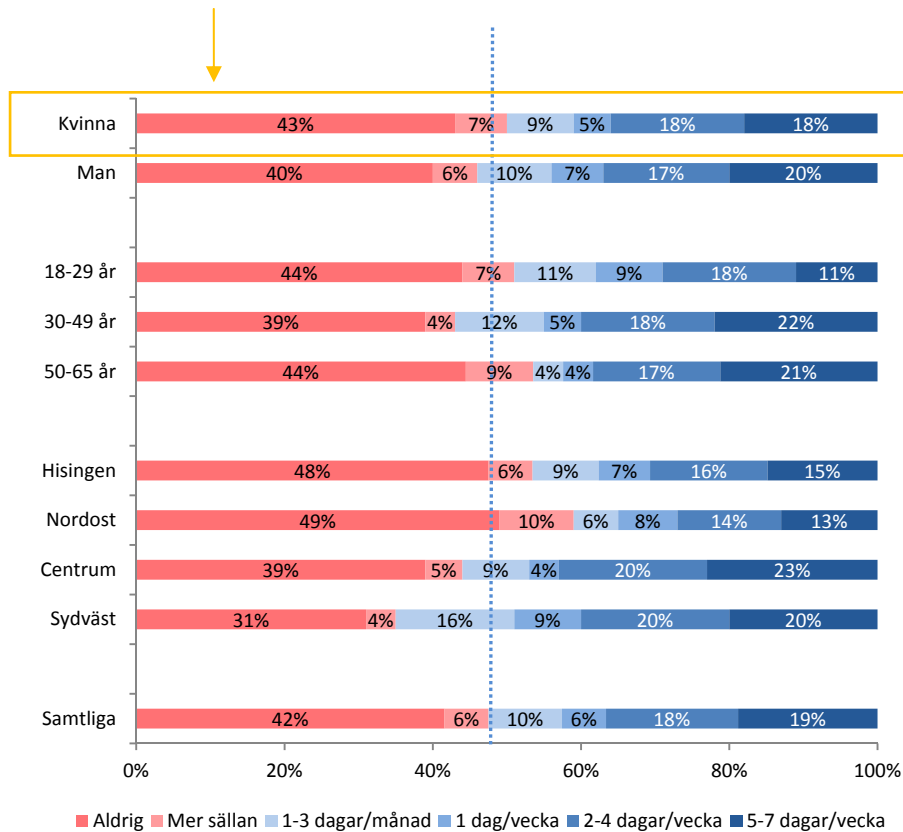
Färgförklaring. Nyckeltalsfrågorna ställs i formen *I vilken omfattning tycker du att...?* Svaren ges på en 10-gradig skala. De som uppger ett svar mellan 1-3 tolkas som *i låg grad*. De som uppger ett svar mellan 7-10 tolkas som *i hög grad*.

Exempeldiagram 1:2. Resvanor i form av cykel. Per kön, ålder, område och samtliga respondenter. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n=737.

Den streckade linjen i diagrammet visar var stapeln för *Samtliga* har brottet gällande de som svarat mer sällan och aldrig samt de som svarat 1-3 dagar per månad eller oftare.

På detta sätt kan man jämföra övriga staplar (kön, ålder och område) och se hur de ligger i förhållande till stapeln för *Samtliga*.

Summan för varje stapel blir 100 %.



Bakgrundsvariabler

Undersökningens fördelning av respondenter per kön och ålder kan i tabell 1:1 ses i jämförelse med den demografiska profilen för Göteborg.

Tabell 1:1. Fördelning per kön och ålder i undersökningen (2012) samt fördelning per kön och ålder bland invånare i Göteborg 2011. Per samtliga. (Kommunfakta, befolkningspyramid 2011, www.scb.se). I tabellen är procentsatserna avrundade till närmaste heltal.

	18-29 år	30-49 år	50-65 år
Kvinnor i denna undersökning	30%	44%	26%
Kvinnor i Göteborg 2011	29%	43%	27%
Män i denna undersökning	27%	44%	29%
Män i Göteborg 2011	28%	45%	26%
Samtliga i denna undersökning	28%	44%	27%
Samtliga i Göteborg 2011	29%	44%	27%

Totalt har 737 personer intervjuats. För fördelning per kön och per ålder, se tabell 1:2.

Tabell 1:2. Fördelning per kön respektive ålder i undersökningen. Per samtliga. I tabellen är procentsatserna avrundade till närmaste heltal.

	Andel	Antal (n=737)
Kvinna	49 %	364
Man	51 %	373
18-29 år	28 %	210
30-49 år	44 %	325
50-65 år	27 %	202

Bland dem som har deltagit i undersökningen ser situationen i hushållet ut enligt diagram 1:2.

Diagram 1:2. Procentuell fördelning av situation i hushållet. Notera att de som uppger att de bor med förälder/föräldrar är över 18 år. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n= 735.

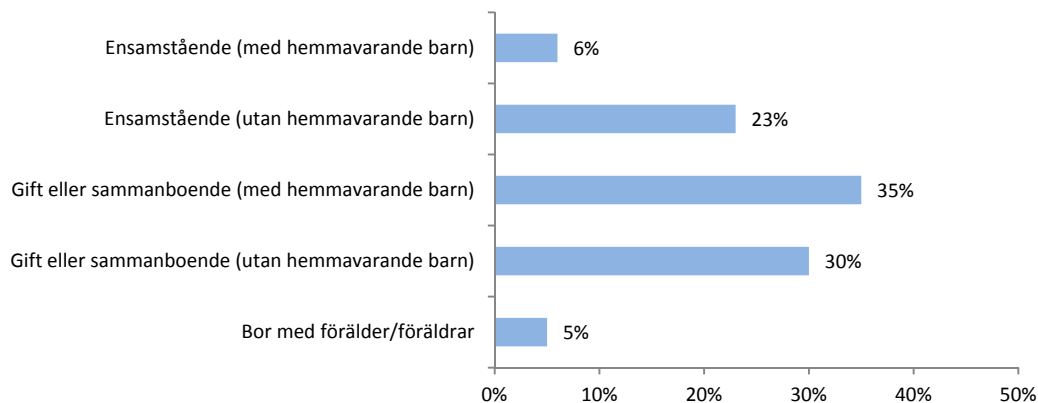
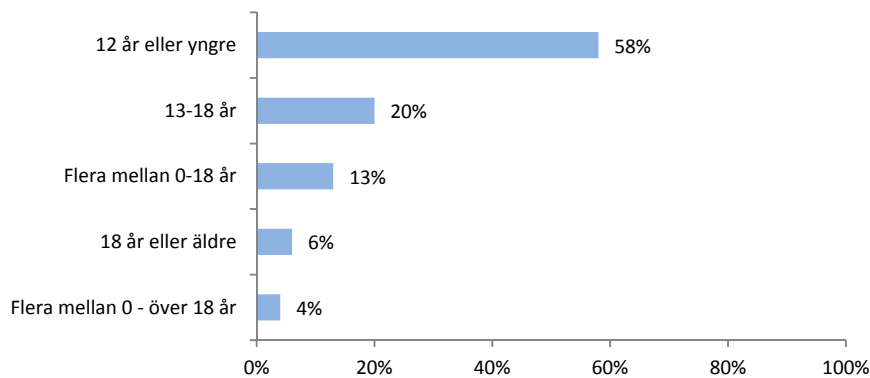


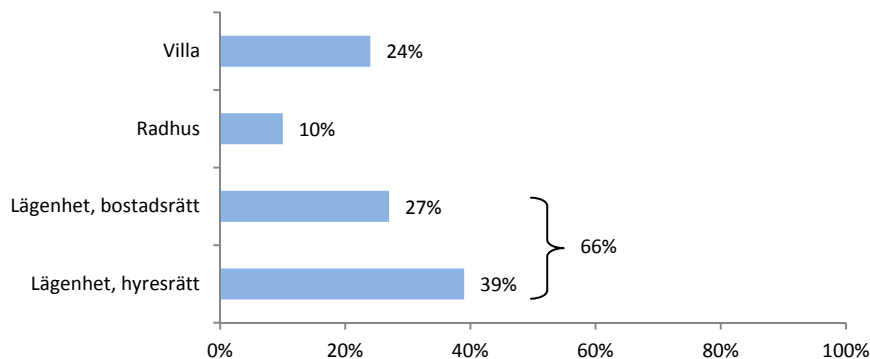
Diagram 1:3. Procentuell fördelning av ålder på hemmavarande barn. Per samtliga som uppger att de har hemmavarande barn. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n= 303.



I rapporten redovisas inte frågorna per hushåll eller ålder på hemmavarande barn eftersom inte resultatet skiljer sig åt i någon större utsträckning.

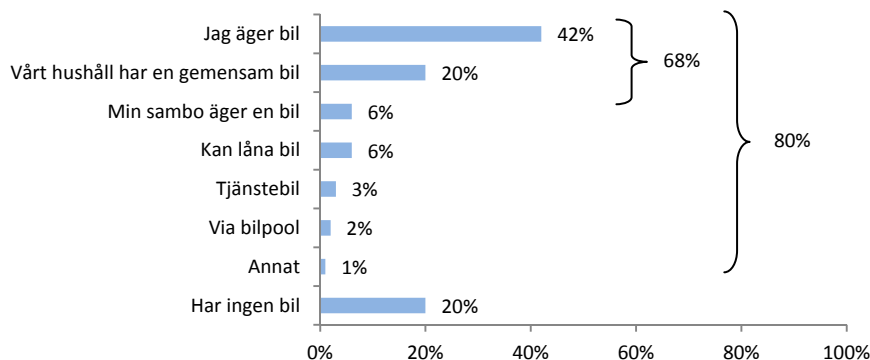
Nästan sju av tio uppger att de bor i lägenhet, drygt två av tio uppger att de bor i villa och en av tio uppger att de bor i radhus, se diagram 1:4.

Diagram 1:4. Procentuell fördelning av hur de svarande bor. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n= 737.



Åtta av tio (80 %) uppger att de har tillgång till bil. Det är nästan sju av tio (68 %) av samtliga respondenter i undersökningen som uppger att de har bil i hushållet.

Diagram 1:5. Tillgång till bil. Per samtliga respondenter. Annat utgörs exempelvis av *hyrbil, färdtjänst*. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n=737.

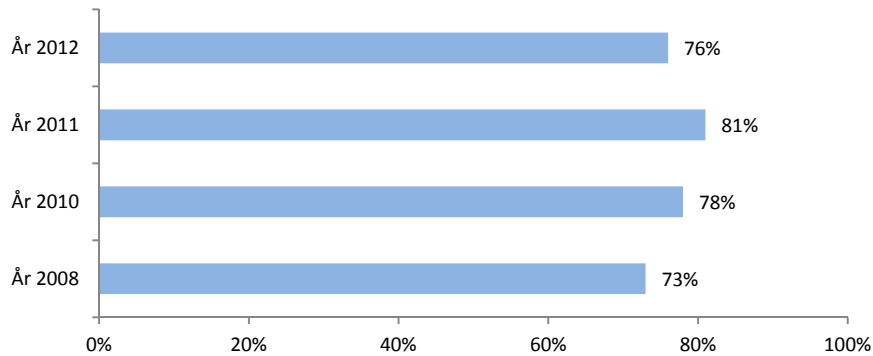


Nästan åtta av tio respondenter uppger att de har tillgång till en cykel, se diagram 1:6. Personer i åldern 30-49 år och 50-65 år uppger i högre grad att de har tillgång till en cykel jämfört med personer i åldern 18-29 år.

För kvinnor och män samt boendeort finns det inga signifikanta skillnader gällande om de har tillgång till en cykel.

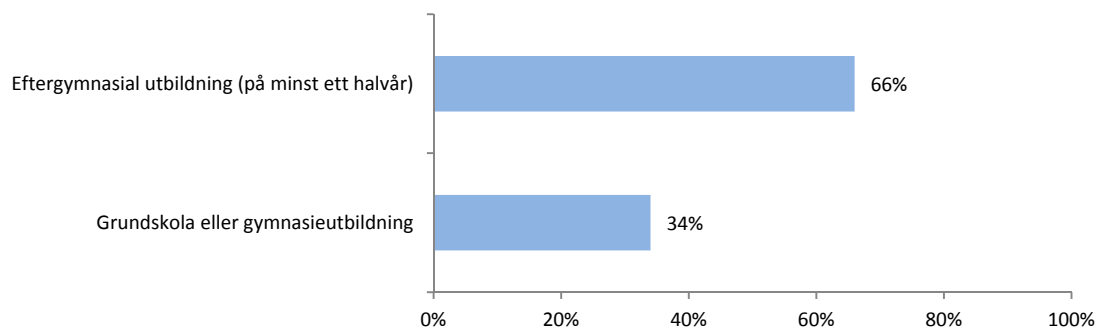
År 2011 var det åtta av tio (81 %), 2010 var det åtta av tio (78 %) och 2008 var det drygt sju av tio (73 %) som uppgav att de hade tillgång till en cykel (denna fråga ställdes inte i 2009 års undersökning). När det gäller andelen som har tillgång till cykel 2010, 2011 och 2012 så ligger skillnaderna dessa år emellan inom den statistiska felmarginalen. Däremot är ökningen mellan 2008 (73 %) och 2011 (81 %) års undersökningar signifikant.

Diagram 1:6. Tillgång till cykel 2008, 2010, 2011 och 2012. Per samtliga respondenter. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal.



Nästan sju av tio av undersökningens deltagare uppger att de har en eftergymnasial utbildning som högsta avslutade utbildning, se diagram 1:7.

Diagram 1:7. Högsta avslutade utbildning. Per samtliga respondenter. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n=737.



KAPITEL 2

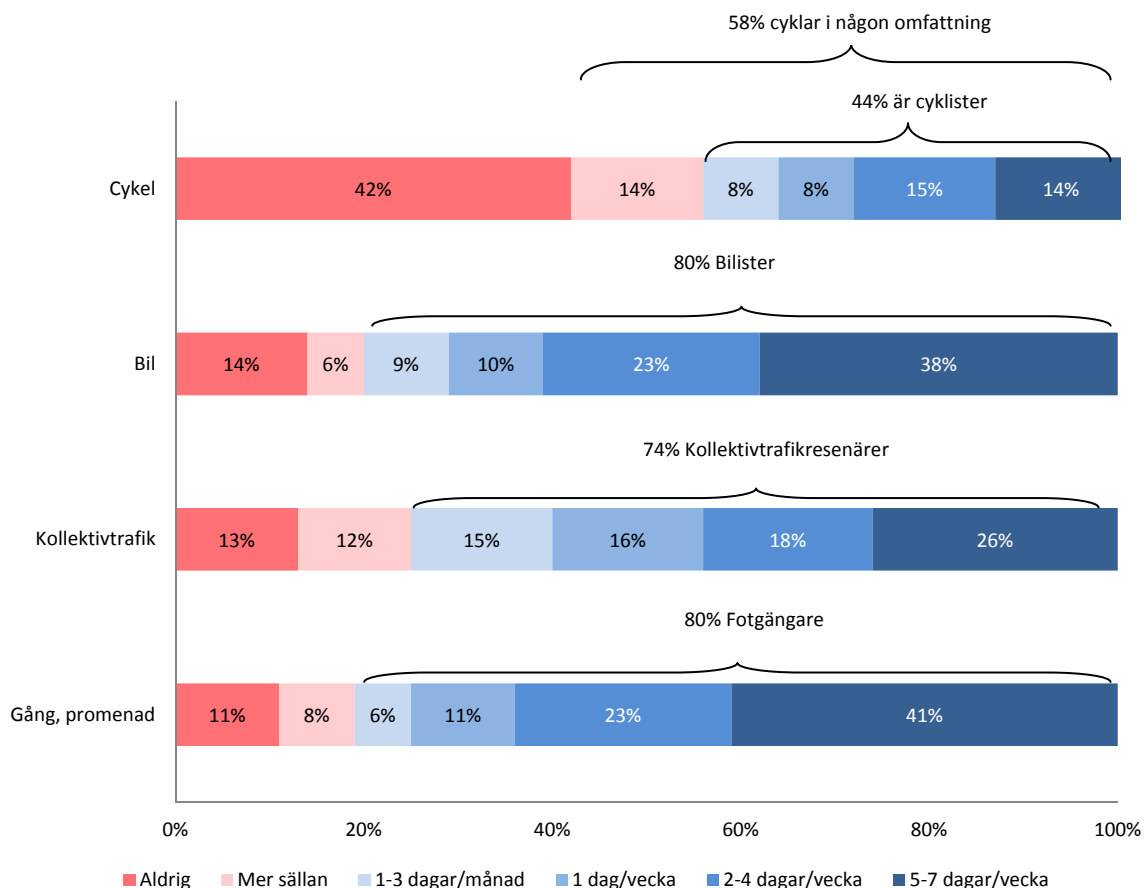
RESVANOR ÖVER TID

I årets undersökning uppger drygt fyra av tio (44 %) av de intervjuade göteborgarna att de cyklar 1-3 dagar per månad eller oftare under april till september, se diagram 2:1. Genomgående i rapporten benämns denna grupp *cyklister*. Sex av tio (58 %) uppger att de *cyklar i någon omfattning*.

Detta är något färre jämfört med 2011 års nyckeltalsundersökning², då fem av tio (52 %) var cyklister. Det ligger dock i linje med 2009 och 2010 års undersökningar, se diagram 2:2 på nästa sida.

Åtta av tio uppger att de åker bil 1-3 dagar per månad eller oftare, drygt sju av tio uppger att de åker kollektivtrafik 1-3 dagar per månad eller oftare och åtta av tio promenerar, se diagram 2:1.

Diagram 2:1. Resvanor i form av cykel, kollektivtrafik, bil och promenad. Per samtliga respondenter. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n=739.



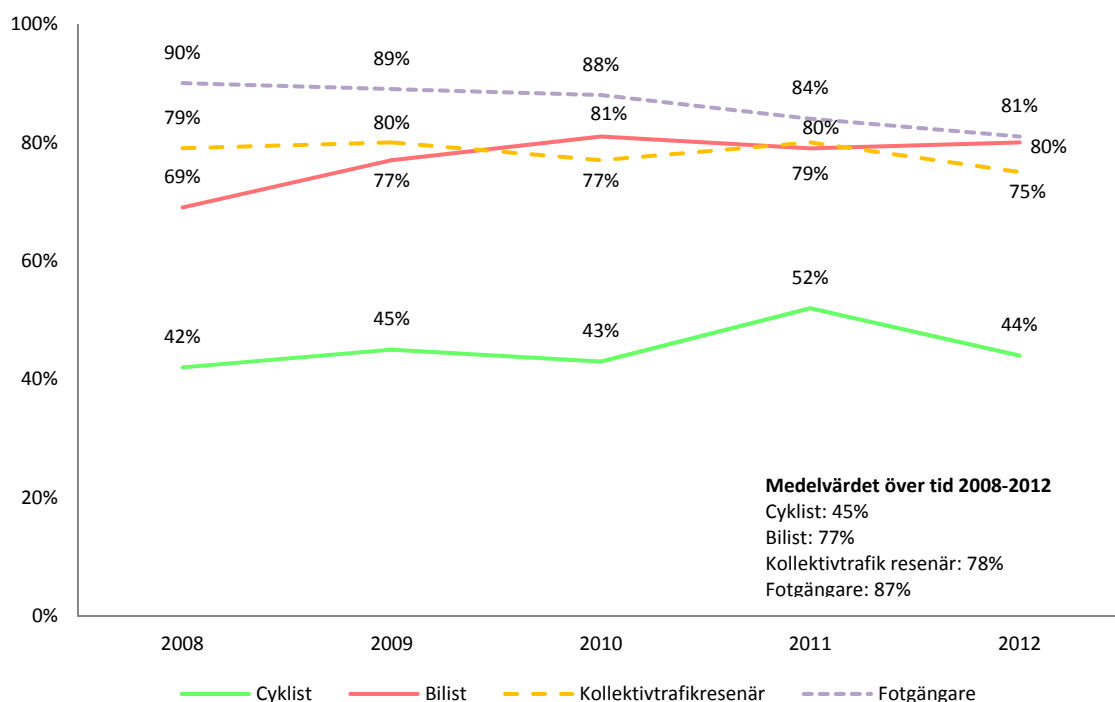
² Undersökning kring vad Göteborgarna tycker om att cykla i Göteborg, 2011. Undersökningen är genomförd av Splitvision Research på uppdrag av Trafikkontoret Göteborgs Stad. Sidan 20, diagram 2:1.

Resvanetrender

Det går att se vissa skillnader över tid (statistiskt säkerställda) när det gäller färdmedel som respondenterna använder 1-3 gånger i månaden eller oftare, vilket är kriteriet i undersökningen för att bli klassificerad som cyklist, bilist, kollektivtrafikresenär eller fotgängare. Det enda färdmedel som det inte går att utläsa en statistiskt säkerställd beteendeskilnad över tid är för dem som reser med kollektivtrafiken.

- Andelen cyklister var högst 2011 jämfört med 2008, 2010 och 2012.
- Andelen bilister var lägst 2008 jämfört med 2009, 2010, 2011 och 2012.
- Andelen fotgängare var högst 2008 jämfört med 2011 och 2012.
Även 2009 och 2010 var andelen fotgängare högre än 2012.

Diagram 2:2. Trenddiagram Resvanor utifrån cyklister, kollektivtrafikresenärer, bilister och fotgängare över tid (2008-2012)³. Per samtliga respondenter. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. Notera att värdena för fotgängare år 2009 och 2010 (stod tidigare 88 % respektive 87 %) samt för kollektivtrafikresenär 2009 (stod tidigare 79 %) skiljer sig åt en procentenhet jämfört med det som redovisats i tidigare rapporter. Detta på grund av avrundning.



³ Undersökning kring vad göteborgarna tycker om att cykla i Göteborg, 2008.

Undersökning kring vad göteborgarna tycker om att cykla i Göteborg, 2009.

Undersökning kring vad göteborgarna tycker om att cykla i Göteborg, 2010.

Undersökning kring vad göteborgarna tycker om att cykla i Göteborg, 2011.

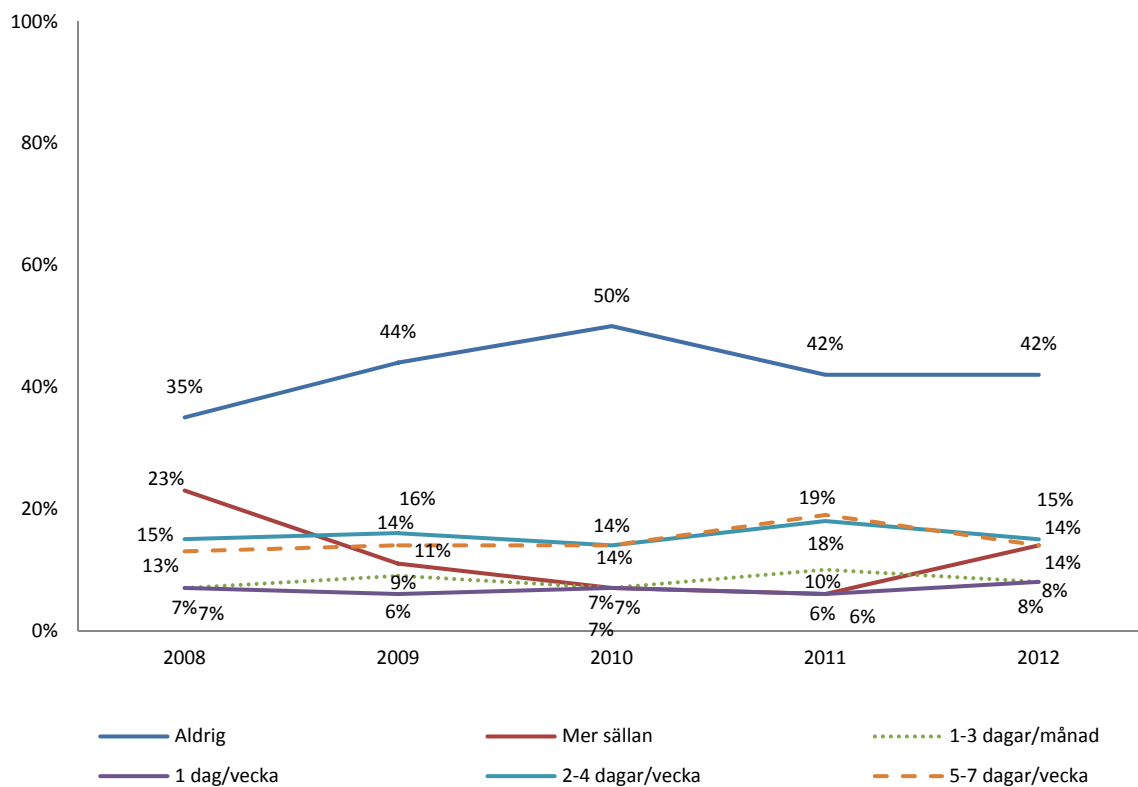
Undersökningarna ovan är genomförda av Splitvision Research på uppdrag av Trafikkontoret Göteborgs Stad.

Cykelfrekvens över tid

De statistiskt säkerställda skillnader som går att se över tid när det gäller hur ofta respondenterna cyklar är att:

- Det är fler som *cyklade 5-7 dagar i veckan* 2011 jämfört med 2008.
- Det är fler som 2008 svarat att de *cyklade mer sällan* jämfört med 2009, 2010, 2011 och 2012.
- Det är fler som 2009 svarat att de *cyklade mer sällan* jämfört med 2011.
- Det är fler som 2012 svarat att de *cyklade mer sällan* jämfört med 2010 och 2011.
- Det är fler som 2010 svarat att de *aldrig cyklar* jämfört med 2008, 2011 och 2012.
- Det är fler som 2009 svarat att de *aldrig cyklar* jämfört med 2008.

Diagram 2:3. Trenddiagram utifrån hur ofta respondenterna uppger att de transporterar sig per cykel (2008-2012). Per samtliga respondenter. I tabellen är procentsatserna avrundade till närmaste heltal.



Tabell 2:1. Resvanor utifrån hur ofta respondenterna uppger att de transporterar sig per cykel, kollektivtrafik, bil samt promenad över tid (2008-2012). Per samtliga respondenter.

I tabellen är procentsatserna avrundade till närmaste heltal.

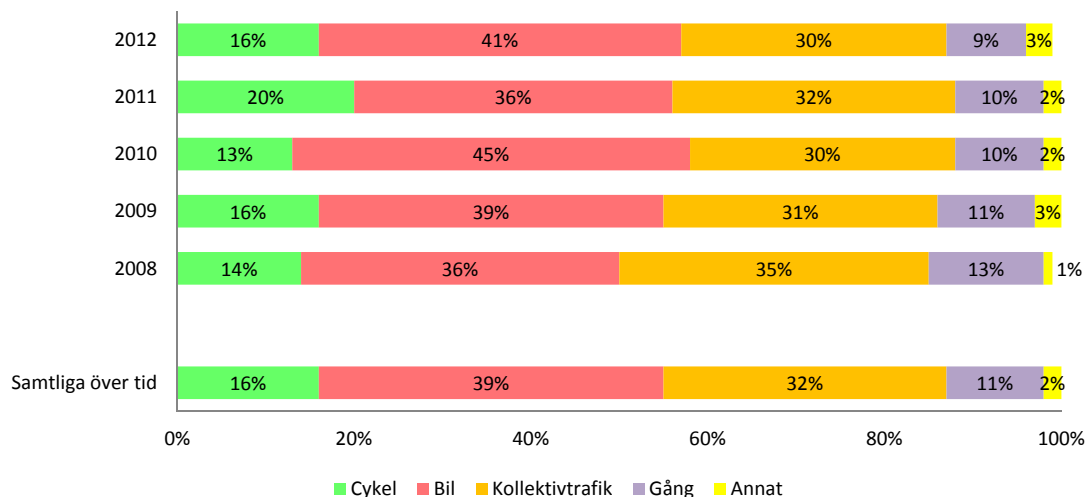
		Aldrig	Mer sällan	1-3 dagar/ månad	1 dag/ vecka	2-4 dagar/ vecka	5-7 dagar/ vecka
Cykel	2012	42%	14%	8%	8%	15%	14%
	2011	42%	6%	10%	6%	18%	19%
	2010	50%	7%	7%	7%	14%	14%
	2009	44%	11%	9%	6%	16%	14%
	2008	35%	23%	7%	7%	15%	13%
Bil	2012	14%	6%	9%	10%	23%	38%
	2011	17%	4%	8%	14%	22%	34%
	2010	15%	5%	9%	13%	19%	40%
	2009	17%	6%	9%	11%	22%	36%
	2008	20%	11%	7%	11%	22%	29%
Kollektivtrafik	2012	13%	12%	15%	16%	18%	26%
	2011	14%	6%	17%	14%	21%	29%
	2010	14%	9%	16%	15%	19%	28%
	2009	9%	11%	18%	15%	18%	29%
	2008	10%	11%	13%	14%	21%	30%
Gång, promenad	2012	11%	8%	6%	11%	23%	41%
	2011	9%	6%	4%	11%	25%	45%
	2010	8%	4%	6%	11%	28%	43%
	2009	6%	4%	4%	11%	30%	44%
	2008	5%	5%	4%	10%	27%	48%

Främsta färdmedlet över tid

Det går att se tre skillnader över tid (statistiskt säkerställda) när det gäller vilket färdmedel som respondenterna främst använder sig av för att ta sig till sitt arbete eller annan daglig aktivitet.

- Det var fler som har *bilen* som sitt huvudsakliga färdmedel 2010 jämfört med 2008 och 2011.
- Det var fler som hade *cykeln* som sitt huvudsakliga färdmedel 2011 jämfört med 2008 och 2010.
- Det var fler som hade *annat färdmedel* som sitt huvudsakliga färdmedel 2009 jämfört med 2008.

Diagram 2:4. Hur respondenterna främst tar sig till arbete eller studier eller annan daglig aktivitet. Per samtliga respondenter 2008, 2009, 2010, 2011 och 2012. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal.



KAPITEL 3

FÖRDJUPNING AV RESVANOR, 2012

I detta kapitel presenteras en fördjupad bild från årets undersökning gällande resvanor, tillgång till cykel och om man cyklade i åldern 15-25 år.

Resvanor med cykel

Det finns inte några skillnader i beteende beroende på kön eller ålder när det gäller resvanor med cykel. Däremot skiljer det sig åt beroende på i vilket område som de svarande bor i. De statistiskt säkerställda skillnader som går att utläsa är:

5-7 dagar/vecka

- Boende i Centrum uppger i högre grad att de cyklar *5-7 dagar/vecka* än boende på Hisingen.

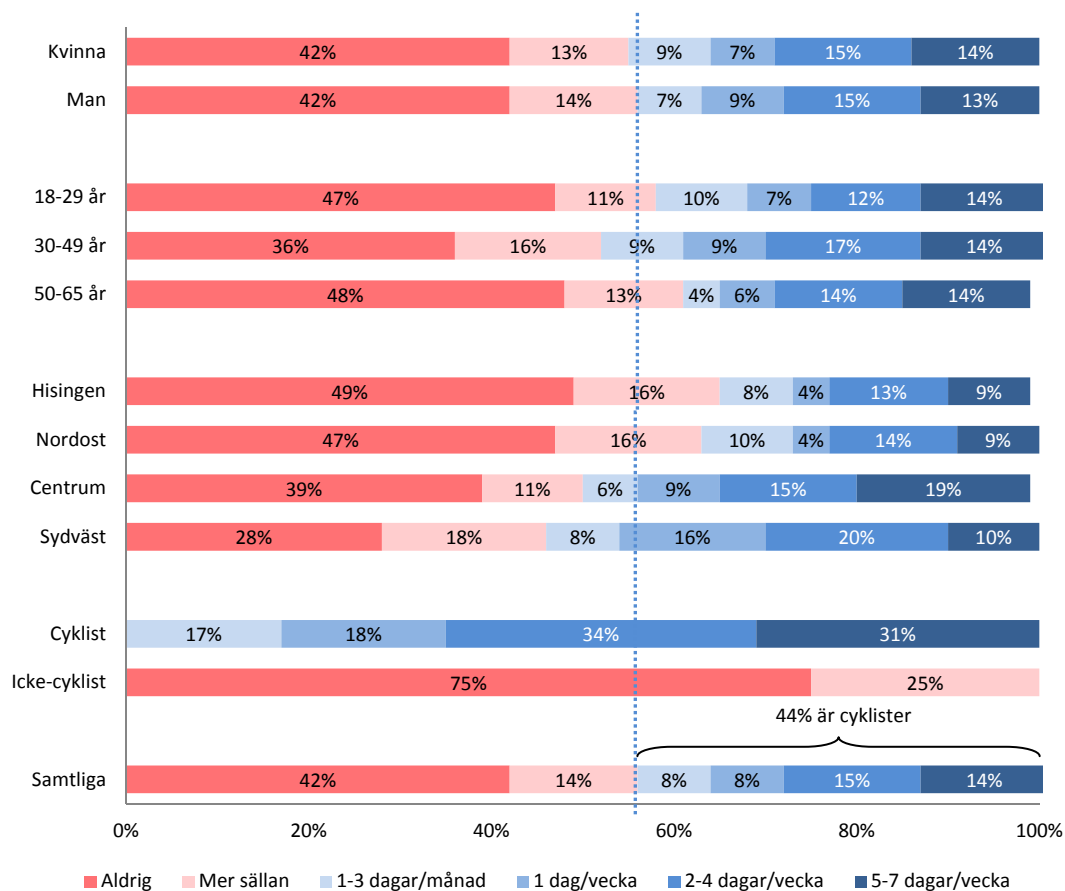
1 dag/vecka

- Boende i Sydväst uppger i högre grad att de cyklar *1 dag/vecka* i jämförelse med boende på Hisingen och i Nordost.

Aldrig

- Boende på Hisingen uppger i högre grad att de *aldrig* cyklar i jämförelse med boende i Centrum och Sydväst.

Diagram 3:1. Resvanor i form av cykel. Per kön, ålder, område och samtliga respondenter.
I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n=737.



Cyklist

Boende i Centrum och i Sydväst är i högre grad cyklister i jämförelse med boende på Hisingen (cyklar 1-3 dagar per månad eller oftare under en normal vecka i april till september).

Resvanor med bil

Det finns inte några skillnader i beteende beroende på kön när det gäller resvanor med bil. Däremot skiljer det sig åt beroende på ålder och i vilket område som de svarande bor i. De statistiskt säkerställda skillnader som går att utläsa är:

5-7 dagar/vecka

- Personer i åldern 30-49 år och 50-65 år transporterar sig i högre grad med bil 5-7 dagar/vecka än personer i åldern 18-29 år.
- Boende på Hisingen, i Nordost och Sydväst transporterar sig i högre grad med bil 5-7 dagar/vecka än boende i Centrum.

1 dag/veckan

- Boende i Centrum transporterar sig i högre grad med bil *1 dag/vecka* än boende i Nordost.

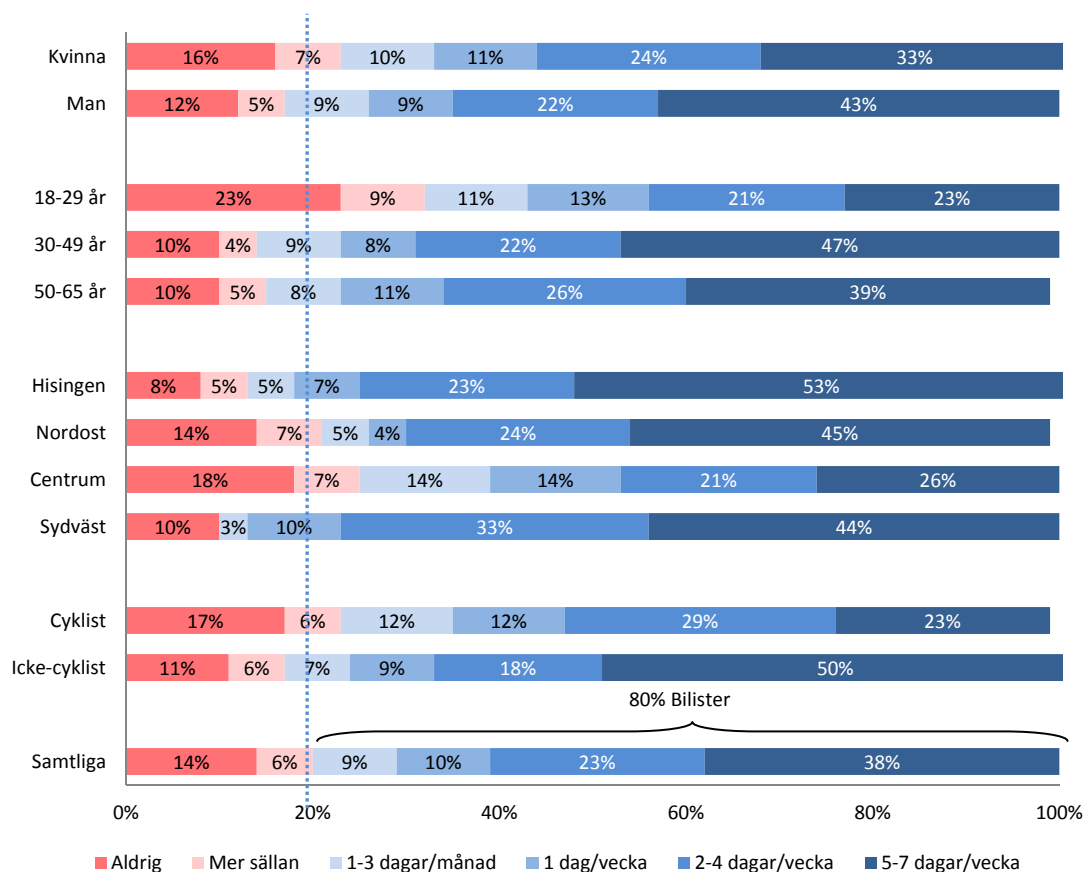
Mer sällan

- Personer i åldern 18-29 år transporterar sig i högre grad med bil *mer sällan* än personer i åldern 30-49 år.

Aldrig

- Personer i åldern 18-29 år transporterar sig i högre grad *aldrig* med bil än personer i åldern 30-49 år och 50-65 år.
- Boende i Centrum transporterar sig i högre grad med bil *1-3 dagar/månad* och *aldrig* än boende på Hisingen.

Diagram 3:2. Resvanor i form av bil. Per kön, ålder, område, cyklist, icke-cyklist och samtliga respondenter. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n=737.



Bilist

Personer i åldern 30-49 år och 50-65 år är i högre grad bilister i jämförelse med 18-29 åringar. Icke-cyklister är i högre grad bilister än vad cyklister är (transporterar sig med bil 1-3 dagar per månad eller oftare under en normal vecka i april till september).

Resvanor med kollektivtrafik

Det finns inte några skillnader i beteende beroende på kön när det gäller resor med kollektivtrafiken. Däremot skiljer det sig åt beroende på ålder och i vilket område som de svarande bor i samt om de är cyklister eller ej. De statistiskt säkerställda skillnader som går att utläsa är:

5-7 dagar/vecka

- Personer i åldern 18-29 år åker i högre grad kollektivtrafik 5-7 *dagar/vecka* än personer i åldern 30-49 år och 50-65 år.
- Icke-cyklister åker i högre grad kollektivtrafik 5-7 *dagar/vecka* än personer som är cyklister.

2-4 dagar/vecka

- Cyklister åker i högre grad kollektivtrafik 2-4 *dagar/vecka* och 1 *dag/vecka* än personer som inte är cyklister.

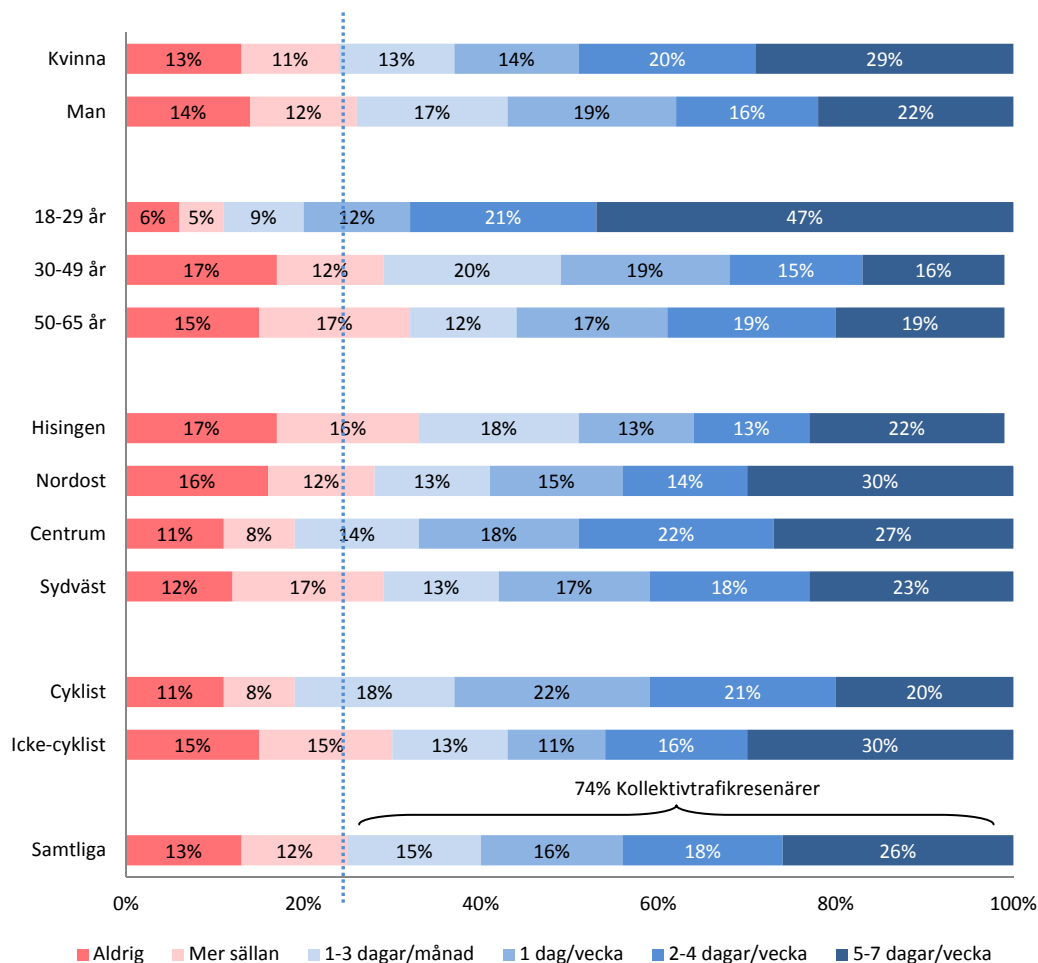
1-3 dagar/vecka

- Personer i åldern 30-49 år åker i högre grad kollektivtrafik 1-3 *dagar/månad* än personer i åldern 18-29 år och 50-65 år.

Mer sällan

- Personer i åldern 30-49 år och 50-65 år åker i högre grad kollektivtrafik *mer sällan och aldrig* än personer i åldern 18-29 år.
- Boende på Hisingen åker i högre grad kollektivtrafik *mer sällan* än boende i Centrum.
- Icke-cyklister åker i högre grad kollektivtrafik *mer sällan* än personer som är cyklister.

Diagram 3:3. Resvanor i form av kollektivtrafik. Per kön, ålder, område, cyklist, icke-cyklist och samtliga respondenter. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n=735.



Kollektivtrafikresenärer

Personer i åldern 18-29 år är i högre grad kollektivtrafikresenärer i jämförelse med personer i åldern 30-49 år och 50-65 år. Boende i Centrum är i högre grad kollektivtrafikresenärer i jämförelse med boende på Hisingen. Cyklister är i högre grad kollektivtrafikresenärer än de som inte är cyklister (transporterar sig med kollektivtrafiken 1-3 dagar per månad eller oftare under en normal vecka i april till september).

Resvanor per promenad

Det finns inte några skillnader i beteende beroende på kön när det gäller att transportera sig till fots. Däremot skiljer det sig åt beroende på ålder och i vilket område som de svarande bor i samt om de är cyklister eller ej. De statistiskt säkerställda skillnader som går att utläsa är:

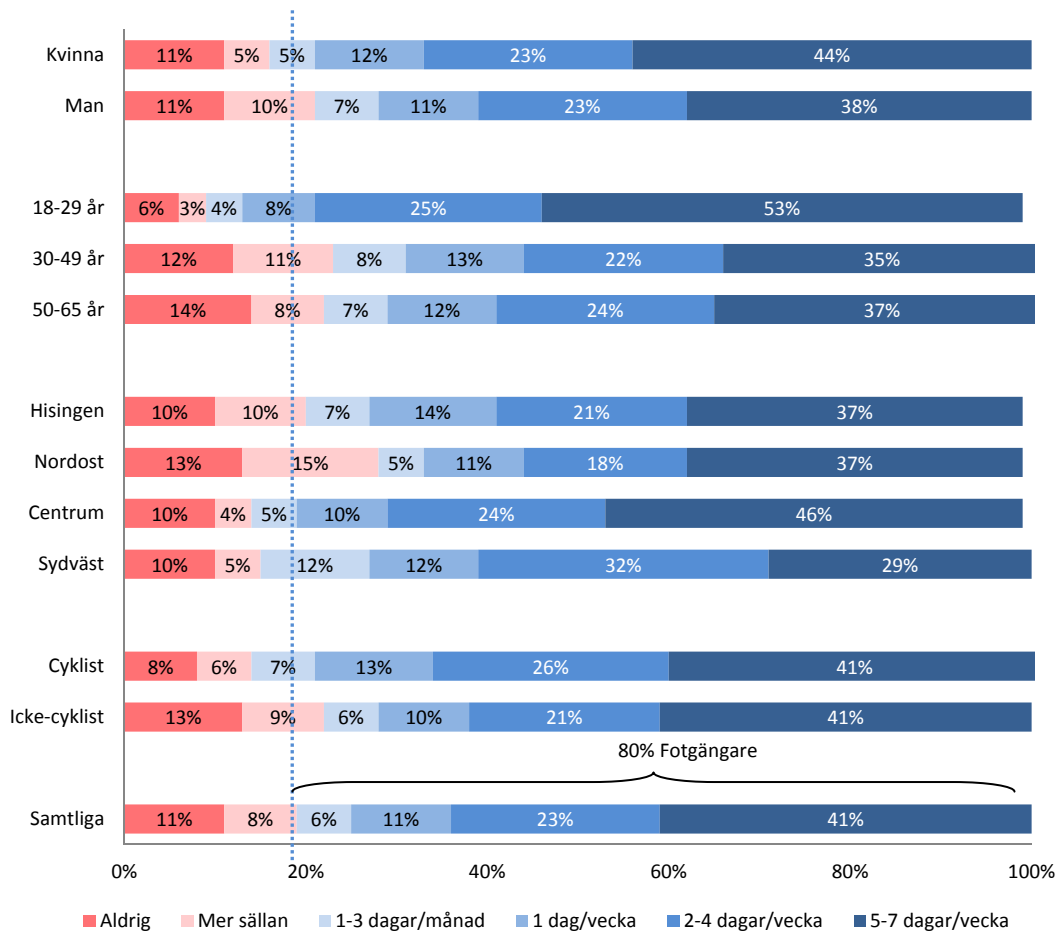
5-7 dagar/vecka

- Personer i åldern 18-29 år transporterar sig i högre grad till fots 5-7 dagar/vecka än personer i åldern 30-49 år och 50-65 år.

Mer sällan och aldrig

- Personer i åldern 30-49 år och 50-65 år transporterar sig i högre grad till fots *mer sällan och aldrig* än personer i åldern 18-29 år.
- Boende i Nordost transporterar sig i högre grad till fots *mer sällan* i jämförelse med boende i Centrum.

Diagram 3:4. Resvanor i form av gång, promenad. Per kön, ålder, område, cyklist, icke-cyklist och samtliga respondenter. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n=724.



Fotgängare

Personer i åldern *18-29 år* transporterar sig i högre grad till fots i jämförelse med personer i åldern *30-49 år* och *50-65 år*. Boende i *Centrum* transporterar sig i högre grad till fots i jämförelse med boende i *Nordost*. Cyklister transporterar sig i högre grad till fots än de som inte är cyklister (transporterar sig genom att gå 1-3 dagar per månad eller oftare under en normal vecka i april till september).

Främsta färdmedel till och från arbete eller studier

Det främsta färdmedlet för respondenterna är bilen. Fyra av tio uppger att de tar bilen till sina dagliga aktiviteter. Nästan två av tio uppger att de cyklar, en av tio uppger att de går och tre av tio uppger att de åker kollektivtrafik, se diagram 3:5.

Resultatet visar att det finns skillnader i beteende beroende på kön, ålder och i vilket område som de svarande bor i samt om de är cyklister eller ej. De statistiskt säkerställda skillnader som går att utläsa är:

Har cykeln som sitt huvudsakliga färdmedel

- Personer boende i *Centrum* transporterar sig huvudsakligen med cykel i högre grad än personer boende på *Hisingen*.

Har bilen som sitt huvudsakliga färdmedel

- *Män* transporterar sig huvudsakligen med bil i högre grad än *kvinnor*.
- *Icke-cyklister* transporterar sig huvudsakligen med bil i högre grad än *cyklister*.
- Personer i åldern *30-49 år* transporterar sig huvudsakligen med bil i högre grad än personer i åldern *18-29 år* och *50-65 år*.
- Personer i åldern *50-65 år* transporterar sig huvudsakligen med bil i högre grad än personer i åldern *18-29 år*.
- Boende på *Hisingen* och i *Nordost* transporterar sig huvudsakligen med bil i högre grad än personer boende i *Centrum*.

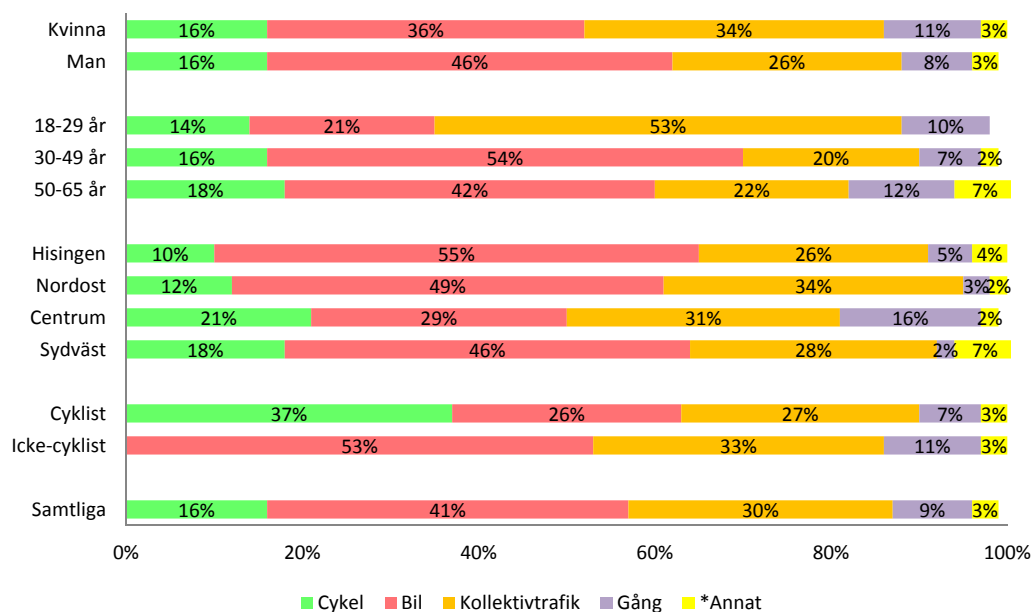
Har kollektivtrafiken som sitt huvudsakliga färdmedel

- *Kvinnor* transporterar sig huvudsakligen med kollektivtrafik i högre grad än *män*.
- Personer i åldern *18-29 år* transporterar sig huvudsakligen med kollektivtrafik i högre grad än personer i åldern *30-49 år* och *50-65 år*.

Har gång, promenad som sitt huvudsakliga färdmedel

- Personer boende i *Centrum* transporterar sig huvudsakligen till fots i högre grad än personer boende i de *övriga stadsdelarna*.

Diagram 3:5. Hur respondenterna främst tar sig till arbete eller studier eller annan daglig aktivitet. Per kön, ålder, område, cyklist, icke-cyklist och samtliga respondenter. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n=737.



Främsta färdmedel

I gruppen som anger att de i första hand har cykeln som sitt främsta färdmedel till att ta sig till arbete eller daglig aktivitet har samtliga svarat att de cyklar 1-3 dagar i månaden eller oftare.

Här nedan samt i diagram 3:6 presenteras hur stor andel som cyklar (1-3 dagar i månaden eller oftare) per de som svarat att bilen, kollektivtrafiken respektive gång är deras främsta transportmedel.

Har bilen som sitt huvudsakliga färdmedel

Av de som idag huvudsakligen har bilen som sitt främsta färdmedel att ta sig till arbete eller annan daglig aktivitet med, så är det tre av tio (28 %) som cyklar minst 1-3 dagar i månaden (cyklist), se diagram 3:6.

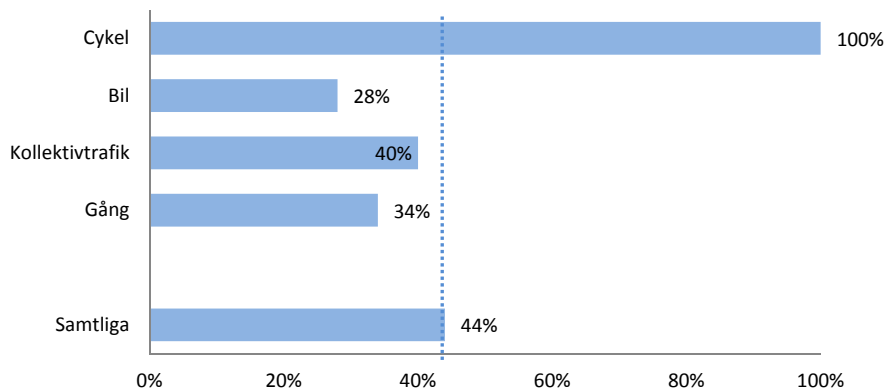
Har kollektivtrafiken som sitt huvudsakliga färdmedel

Av de som idag huvudsakligen har kollektivtrafiken som sitt främsta färdmedel att ta sig till arbete eller annan daglig aktivitet med, så är det fyra av tio (40 %) som cyklar minst 1-3 dagar i månaden (cyklist), se diagram 3:6.

Har gång, promenad som sitt huvudsakliga färdmedel

Av de som idag huvudsakligen går för att ta sig till arbete eller annan daglig aktivitet, så är det drygt tre av tio (34 %) som cyklar minst 1-3 dagar i månaden (cyklist), se diagram 3:6.

Diagram 3:6. Andelen som uppger att de cyklar 1-3 dagar i månaden eller oftare (cyklist) per deras främsta färdmedel till arbetet eller dagliga aktiviteten. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n=714.



Avstånd till arbete eller studier

Nästan sju av tio har under en mil till sitt arbete (66 %). Fyra av tio (39 %) har under 5 kilometer till sitt arbete eller annan daglig aktivitet, se diagram 3:7. De statistiskt säkerställda skillnader som går att utläsa är:

Under 5 km

- Det är en högre andel kvinnor än män som har under 5 km till sitt arbete eller dagliga aktivitet.
- Det är en högre andel boende i Centrum än i övriga områden som har under 5 km till sitt arbete eller dagliga aktivitet.
- Det är en högre andel cyklister än icke-cyklister som har under 5 km till sitt arbete eller dagliga aktivitet.

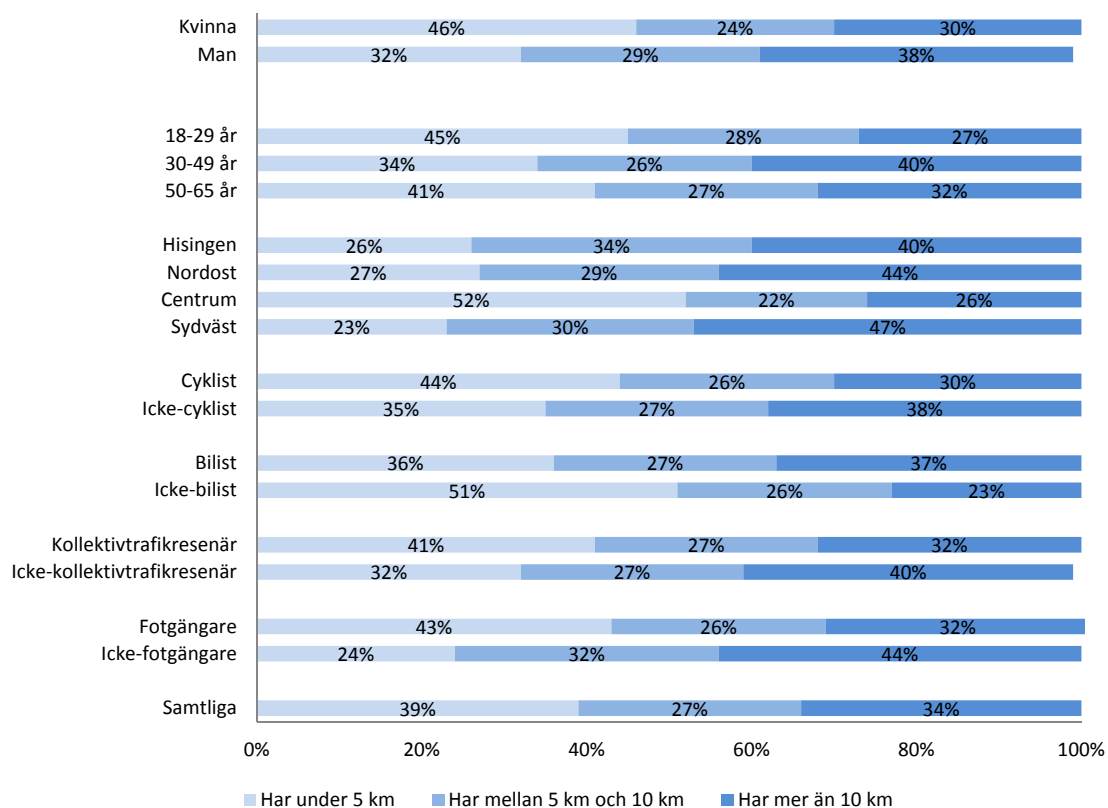
Mellan 5 km och 10 km

- Det är en högre andel bland de boende på Hisingen, än bland de boende i Centrum som har mellan 5 km och 10 km till sitt arbete eller dagliga aktivitet.

Har mer än 10 km

- Det är en högre andel män än kvinnor som har över 10 km till sitt arbete eller dagliga aktivitet.
- Det är en högre andel bland de boende på Hisingen, i Nordost och Sydväst än bland de boende i Centrum som har över 10 km till sitt arbete eller dagliga aktivitet.
- Det är en högre andel icke-cyklister än cyklister som har över 10 km till sitt arbete eller dagliga aktivitet.

Diagram 3:7. Avstånd till arbete eller annan daglig aktivitet. Per kön, ålder, område, resvanor och samtliga respondenter. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n=684.



Avstånd till arbete och valet av färdmedel

Det finns en korrelation mellan hur långt respondenterna har till arbetet och vilket färdmedel de främst använder för att ta sig dit. Omvänt finns det en korrelation mellan valet av färdmedel och avståndet till arbetet, se diagram 3:8 och 3:9. I diagram 3:8 presenteras hur avståndsfördelningen ser ut per val av främsta färdmedel och i diagram 3:9 hur valet av främsta färdmedel ser ut per respektive avstånd.

Diagram 3:8 Avstånd till arbete eller annan daglig aktivitet per de intervjuades främsta färdmedel.

I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n=672.

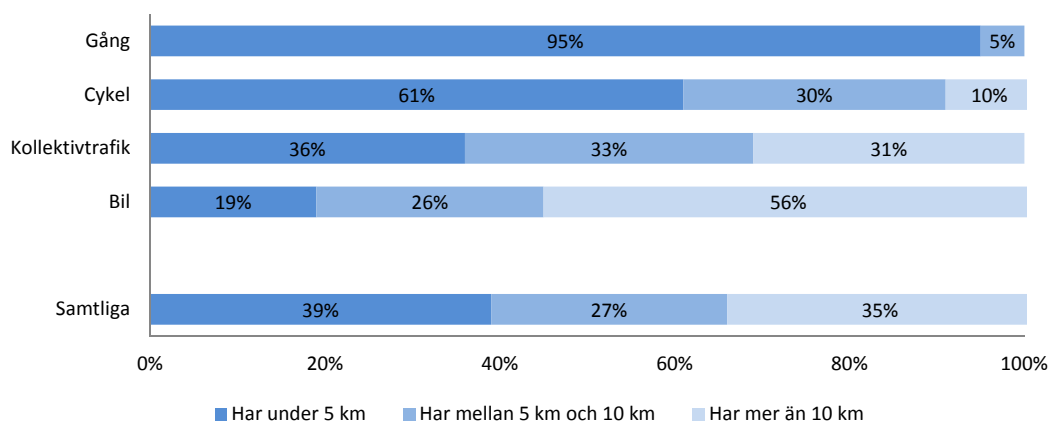
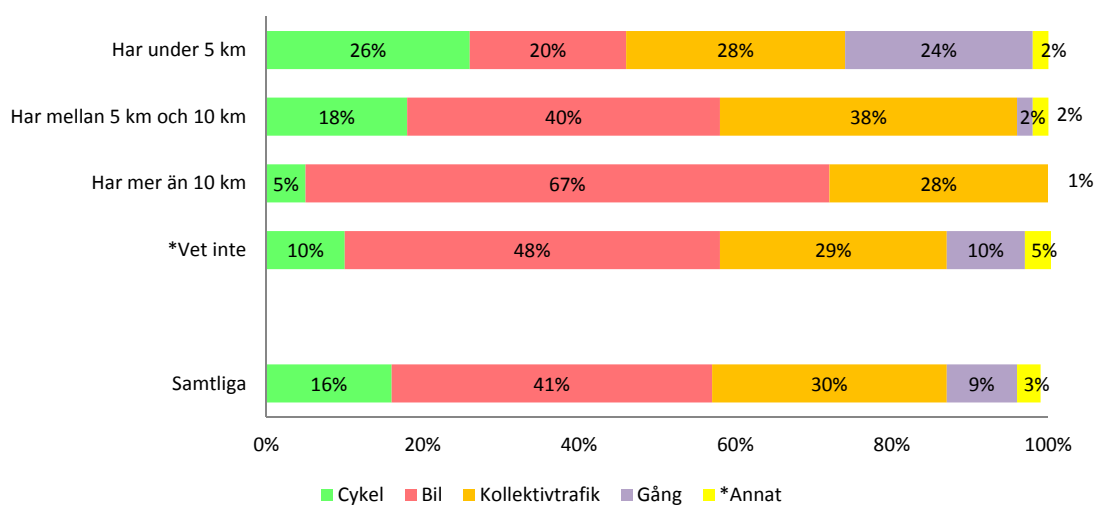


Diagram 3:9 Resvanor utifrån avstånd till arbetet på frågan hur de främst transporterar sig. Per

samtliga respondenter. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n=705.

* Antalet svarande är 30 eller färre.



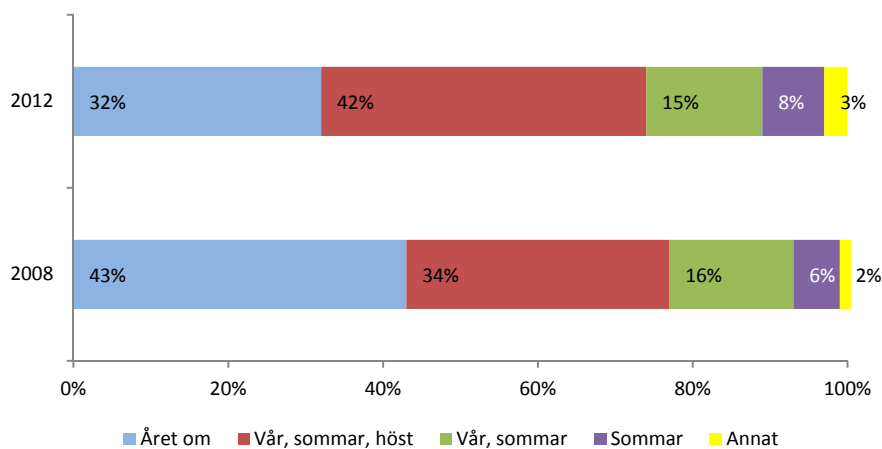
Vilka årstider cyklisterna cyklar

Det är 42 % av cyklisterna som uppger att de cyklar *vår, sommar och höst* och 32 % som uppger att de cyklar *året om*, se diagram 3:10.

I 2008 års undersökning ställdes också denna fråga. Vid en jämförelse mellan 2008 och 2012 års undersökningar har andelen respondenter som svarat *året om* samt *vår, sommar, höst* bytt plats med varandra.

Diagram 3:10. Vilka årstider cyklar du? Per samtliga respondenter som cyklar.

I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n=325 år 2012 samt n= 312 år 2008. Annat utgörs av sporadiska svar, som exempelvis "våren" eller "vår, höst och vinter".



Vid en jämförelse mellan grupperna kön, ålder och område samt om de cyklade när de var i åldern 15-25 år finns det inte några signifikanta skillnader för denna fråga, se diagram 3:11-3:12.

Diagram 3:11. Vilka årstider cyklar du? Per kön, ålder, område samt samtliga respondenter som cyklar. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n=325.

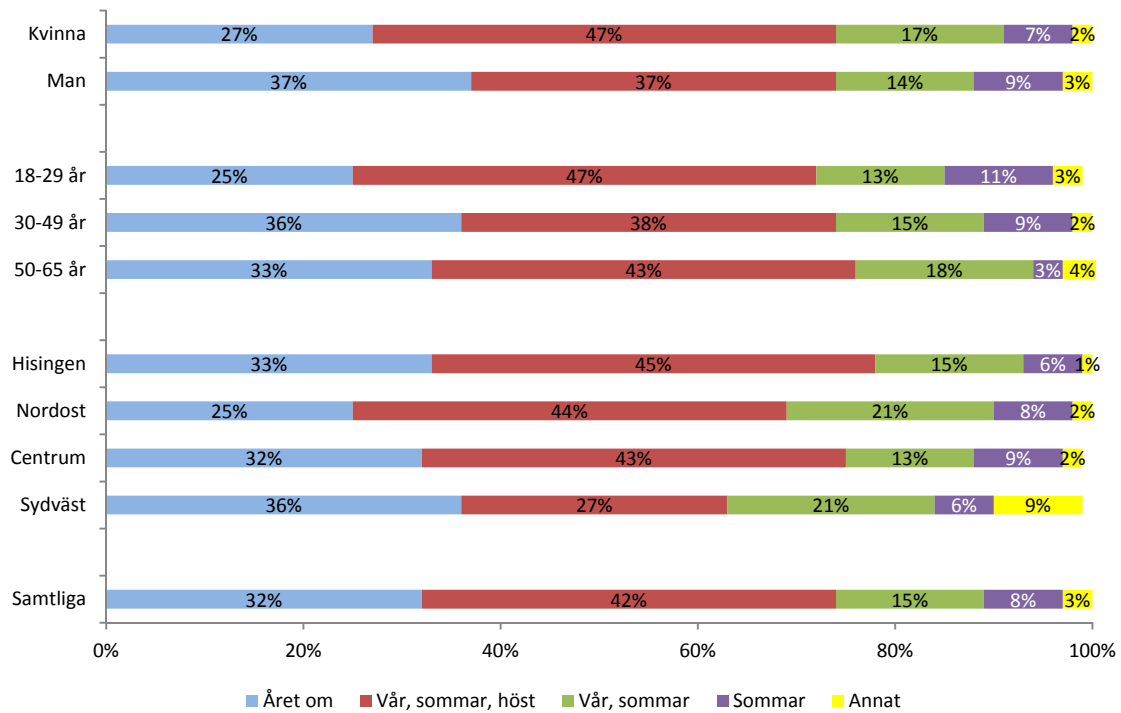
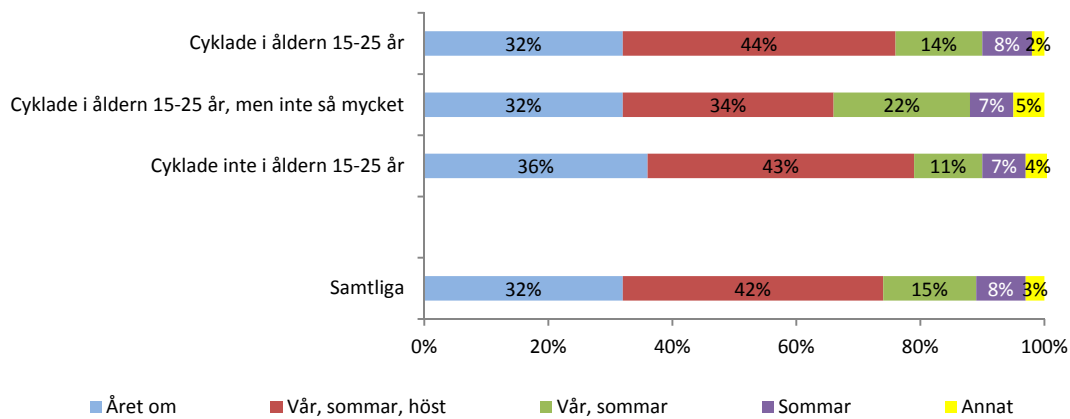


Diagram 3:12. Vilka årstider cyklar du? Per om de cyklade i åldern 15-25 år samt samtliga respondenter som cyklar. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n=325.

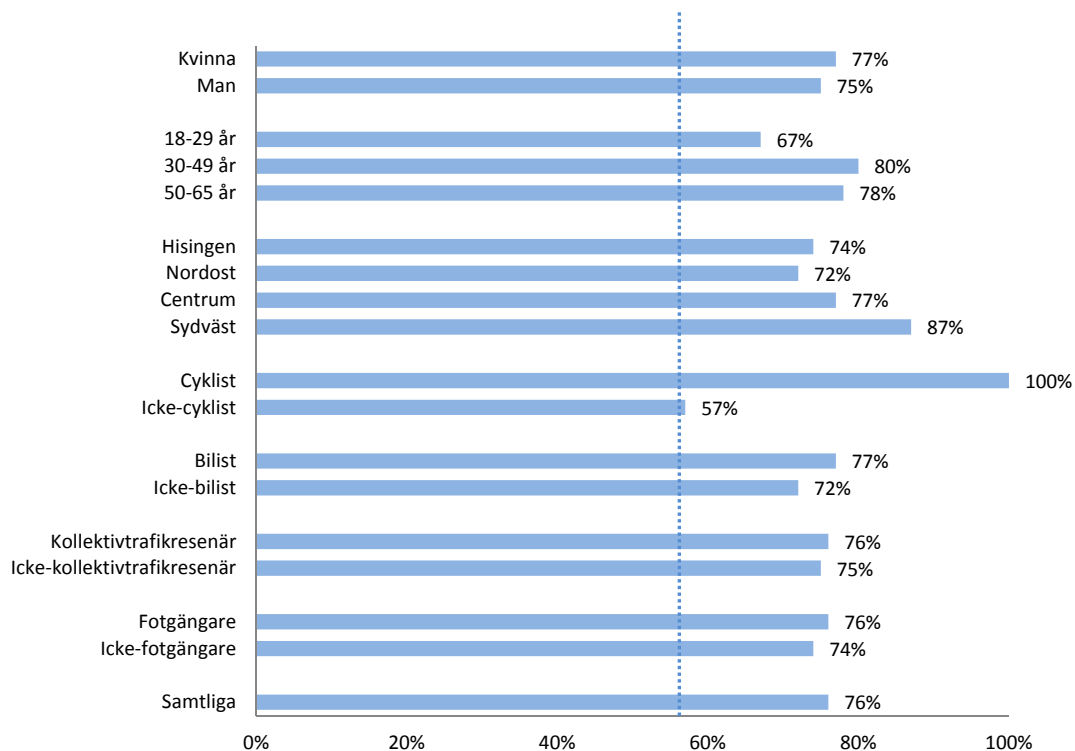


Tillgång till cykel

Nästan åtta av tio (76 %) har tillgång till en cykel.

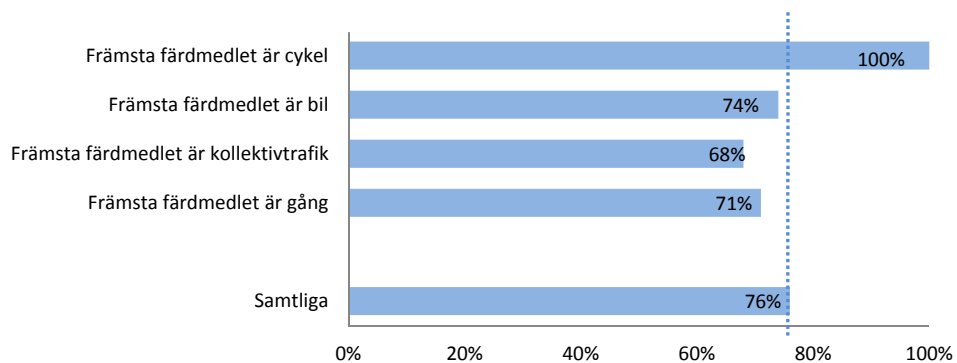
Det finns inga statistiskt säkerställda skillnader när det gäller tillgång till cykel beroende på kön, bostadsort, bilist/icke-bilist, kollektivtrafikresenär/icke-kollektivtrafikresenär och fotgängare/icke-fotgängare. Däremot skiljer det sig åt beroende på ålder och om de svarande är cyklister eller ej. Det är färre 18-29-åringar som har tillgång till en cykel jämfört med 30-49 åringar. Det är fler cyklister än icke-cyklister som har tillgång till en cykel, se diagram 3:13.

Diagram 3:13 Har tillgång till en cykel. Per kön, ålder, område, resvanor och samtliga respondenter. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n=737.



Det är inga skillnader i tillgången till cykel utifrån vilket transportmedel respondenterna främst använder för att ta sig till sitt arbete eller annan daglig aktivitet, med undantag av om de uppger att de transporterar sig med cykel, se diagram 3:14.

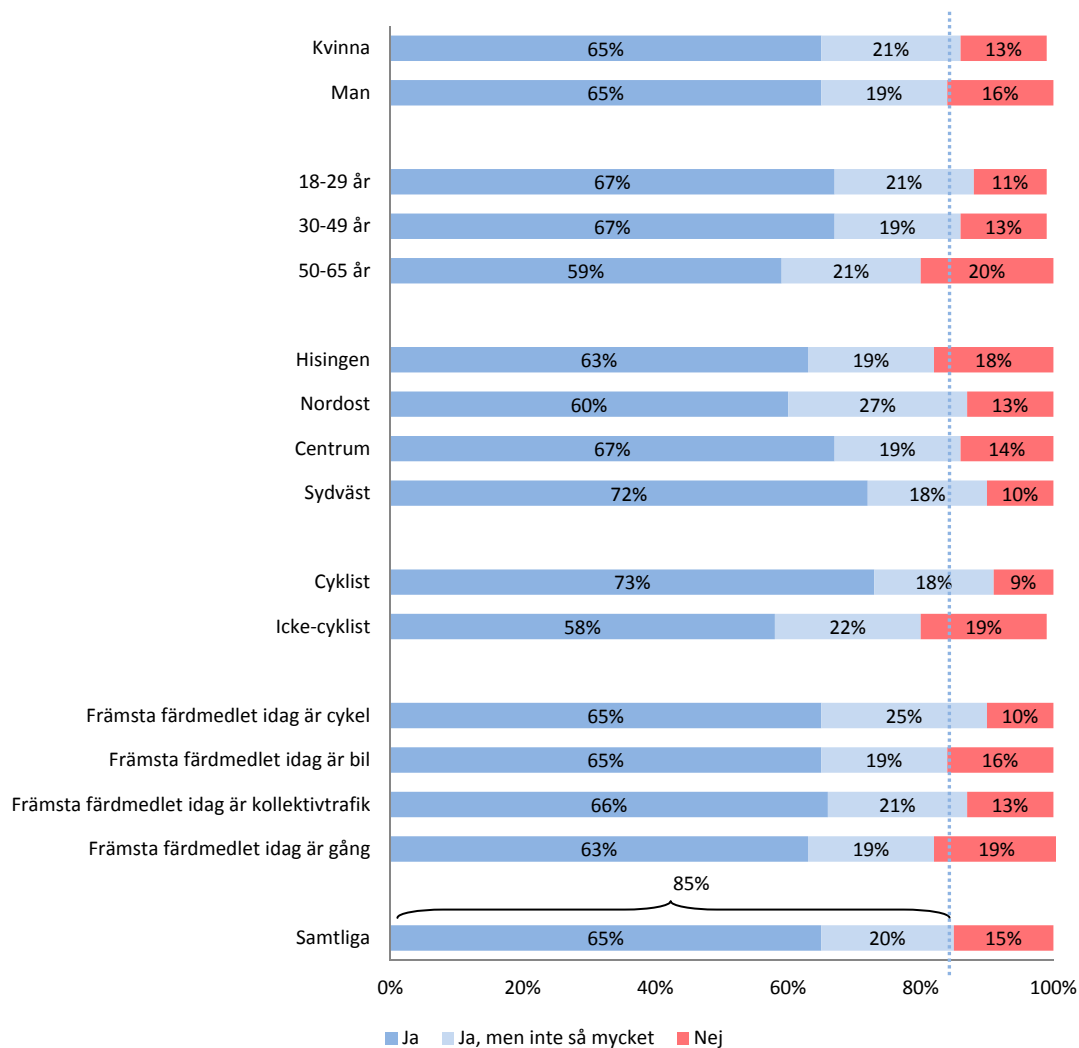
Diagram 3:14 Har tillgång till en cykel. Per främsta färdmedel och per samtliga respondenter. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n=737.



Resvanor utifrån cykling i åldern 15-25 år

Drygt åtta av tio (85 %) av undersökningens respondenter cyklade i någon omfattning när de var i åldern 15-25 år. I gruppen *cyklister* är det fler som uppger att de cyklade när de var i åldern 15-25 år i jämförelse med *icke-cyklister*, se diagram 3:15. Per kön, ålder, boendeort eller främsta färdmedel idag finns inga statistiskt säkerställda skillnader.

Diagram 3:15 Cyklade när de var i åldern 15-25 år. Per kön, ålder, område, cyklist, icke-cyklist och samtliga respondenter. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n=737.

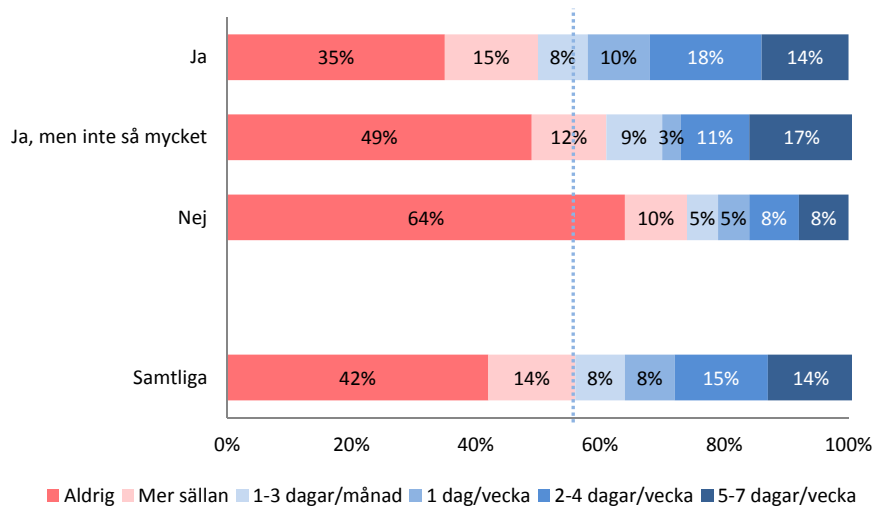


Det går att se två statistiskt säkerställda skillnader beroende på respondenternas cykelvanor när de var i åldern 15-25 år.

Det är fler procentuellt bland dem som svarat att de inte cyklade när de var i åldern 15-25 år jämfört med de som svarat att de cyklade i åldern 15-25 år som idag uppger att de aldrig cyklar.

Det är också fler bland dem som uppger att de inte cyklade så mycket när de var i åldern 15-25 år än bland dem som inte cyklade i åldern 15-25 år som uppger att de idag aldrig cyklar, se diagram 3:16.

Diagram 3:16. Cykelvanor idag utifrån huruvida respondenterna cyklade när de var i åldern 15-25 år.
Per samtliga respondenter. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal.
X-axeln beskriver respondenternas cykelvanor idag (från Aldrig till 5-7 dagar/vecka). Y-axeln beskriver om respondenterna cyklade när de var unga (Ja, Ja, men inte så mycket samt Nej).
n=737.



KAPITEL 4

NYCKELTAL ÖVER TID

Syftet med nyckeltalsfrågorna i undersökningen är bland annat att ge en indikation på hur Trafikkontorets pågående arbete med att förbättra cykelförhållanden i Göteborg upplevs av Göteborgs invånare samt hur göteborgarna upplever att Göteborg är som cykelstad. Genom kontinuerliga mätningar kan även resultatet ställas i förhållande till insatser som genomförts av Trafikkontoret. Ambitionen är också att få en bild över cykelfrågors position sett över tid.

I rapporten används genomgående följande två begrepp:

- ▶ *Cyklist*
- ▶ *Cyklar i någon omfattning*

Definitionerna baseras på frågan om hur ofta respondenterna uppger att de cyklar. De som cyklar 1-3 dagar i månaden eller oftare benämns som *cyklister*. De som *cyklar i någon omfattning* omfattas av den grupp som benämns som *cyklister* samt av dem som cyklar *mer sällan* än 1-3 dagar i månaden (se diagram 4:1).

Nyckeltalsfrågorna är indelade i två kategorier:

- ▶ De första fyra frågorna är ställda till *samtliga* respondenter i undersökningen. Det omfattar frågorna i vilken omfattning respondenterna upplever att Göteborg är en cykelvänlig stad, att man cyklar i deras stadsdel, att Göteborgs Stad arbetar för att öka cyklandet samt att det är trafiksäkert att cykla i Göteborg.
- ▶ Därefter följer fem frågor som enbart ställts till de som svarat att de cyklar 1-3 gånger i månaden eller oftare. Det gäller i vilken omfattning cyklisterna upplever att de är nöjda med underhållet av cykelbanorna, med cykelbanorna generellt, med cykelparkeringar generellt och vid arbetsplatsen/dagliga aktiviteten samt att det finns ett flöde när de cyklar i Göteborg. Då två av dessa frågor är nya för 2012 års undersökning återfinns enbart tre av dem i jämförelsen över tid.

Nyckeltalsfrågorna besvaras på en tiogradig skala där frågeformuleringen är "*I vilken omfattning upplever du att...?*".

Nyckeltal andel cyklister

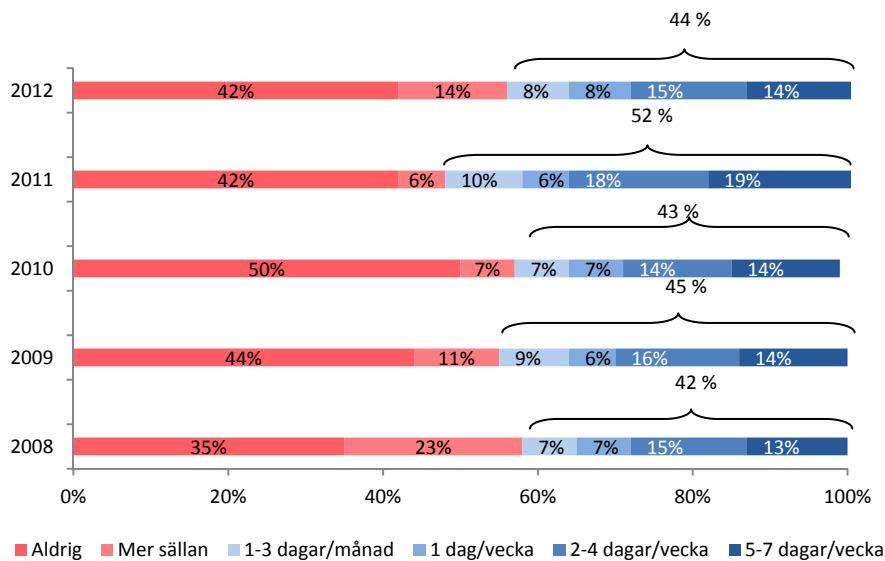
I 2012 års undersökning uppger drygt fyra av tio (44 %) respondenter att de cyklar 1-3 gånger i månaden eller oftare, vilket innebär att de enligt undersökningens definition är *cyklister* (se diagram 4:1).

I årets undersökning är andelen som uppger att de är cyklister tillbaka på samma nivå som vid 2010 års undersökning. I 2010 års undersökning var det drygt fyra av tio (43 %) som uppgav att de var cyklister och i 2011 års undersökning var det fem av tio (52 %) som uppgav att de är cyklister, se diagram 3:2.

Sett över tid för 2008-2010 års undersökningar skedde det en ökning av dem som uppgav att de *aldrig* cyklar samtidigt som andelen som uppgav att de cyklar *mer sällan* än 1-3 per månad minskade. I 2011 års undersökning sker en avvikelse från denna utveckling där både de som *aldrig* cyklar och de som cyklar *mer sällan* än 1-3 dagar per månad minskar. Samtidigt ökade andelen som definieras som cyklister. I 2012 års undersökning är andelen som uppger att de aldrig cyklar densamma som vid 2011 års undersökning (42 %), men andelen som uppger att de cyklar mer sällan har ökat jämfört med 2011 års undersökning.



Diagram 4:1. Andel cyklister 2008, 2009, 2010, 2011 och 2012. Per samtliga respondenter.
I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal.



Jämförelse av nyckeltal över tid gällande frågor som samtliga respondenter besvarat

Vid en jämförelse av de fyra *nyckeltalsfrågor som samtliga respondenter har svarat på* finns följande signifikanta skillnader gällande de som uppger svarsalternativet *i låg grad*:

- ▶ I 2012 års undersökning uppger en större andel respondenter i *låg grad* att Göteborg är en cykelvänlig stad jämfört med 2008-2010 års undersökningar.
- ▶ I 2008-2009 års undersökning uppger en större andel respondenter i *låg grad* att de upplever att man cyklar i deras stadsdel jämfört med 2011 års undersökning.
- ▶ I 2008 års undersökning uppger en större andel respondenter i *låg grad* att Göteborgs Stad arbetar för att öka cyklandet jämfört med 2009-2010 års undersökningar.
- ▶ I 2009 samt i 2011 och 2012 års undersökningar uppger en större andel respondenter i *låg grad* att det är trafiksäkert att cykla i Göteborg jämfört med 2008 års undersökning.

Följande signifikanta skillnader finns gällande de som uppger svarsalternativet *i hög grad*:

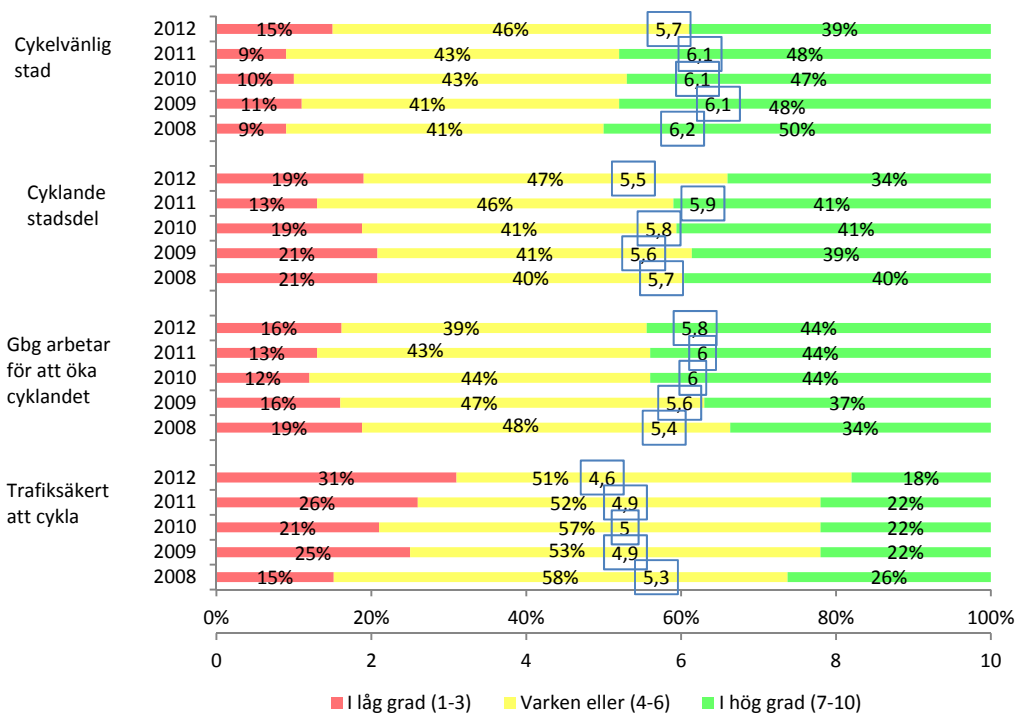
- ▶ I 2008-2011 års undersökningar uppger en större andel respondenter i *hög grad* att Göteborg är en cykelvänlig stad jämfört med 2012 års undersökning.
- ▶ I 2011 års undersökning uppger en större andel respondenter i *hög grad* att de upplever att man cyklar i deras stadsdel jämfört med 2012 års undersökning.
- ▶ I 2010-2012 års undersökning uppger en större andel respondenter i *hög grad* att Göteborgs Stad arbetar för att öka cyklandet jämfört med 2008 års undersökning.
- ▶ I 2008 års undersökning uppger en större andel respondenter i *hög grad* att det är trafiksäkert att cykla i Göteborg jämfört med 2012 års undersökning.

Sett över hela femårsperioden som undersökningen har genomförts finns det en positiv utveckling som nu har stabiliserats i att göteborgarna upplever att Göteborgs Stad arbetar för att öka cyklandet.

Vid en jämförelse av *medelvärdena för nyckeltalen* i 2011 och 2012 års undersökningar finns följande signifikanta skillnad:

- ▶ I 2012 års undersökning är medelvärdet för *cykelvänlig stad*, *cyklande stadsdel* samt *trafiksäkert att cykla* signifikant lägre jämfört med 2011 års undersökning.

Diagram 4:2. Nyckeltalsfrågor 2008, 2009, 2010, 2011 och 2012. Procentfördelning och medelvärde. Per samtliga respondenter. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal.



Jämförelse av nyckeltal över tid gällande frågor som cyklister besvarat

Vid en jämförelse av procentfördelningen när det gäller *nyckeltalsfrågorna* som *samtliga cyklister* har svarat på finns följande signifikanta skillnad gällande de som uppger svarsalternativen *i låg grad*:

- ▶ I 2012 års undersökning uppger en större andel respondenter att de i låg grad är nöjda med underhållet av cykelbanorna jämfört med 2008-2010 års undersökningar.

Följande signifikanta skillnader finns gällande de som uppger svarsalternativen *i hög grad*:

- ▶ I 2008-2011 års undersökningar uppger en större andel respondenter att de i hög grad är nöjda med cykelbanorna generellt jämfört med 2012 års undersökning.
- ▶ I 2008-2010 års undersökningar uppger en större andel respondenter att de i hög grad är nöjda med underhållet av cykelbanorna jämfört med 2012 års undersökning.

Resultatet i årets undersökning, gällande *nyckeltalsfrågorna* som *samtliga cyklister* har svarat på, visar på att göteborgarna uppger att de är mindre nöjda på samtliga frågor i förhållande till tidigare års undersökningar. Ett undantag är dock frågan om *cykelparkeringar generellt* då årets resultat är liknande 2010 års undersökning, se diagram 4:3.

Vid en jämförelse av *medelvärdena för nyckeltalen som besvaras av cyklister* i 2011 och 2012 års undersökningar finns följande signifikanta skillnad:

- ▶ I 2012 års undersökning är medelvärdet för *cykelbanorna generellt* samt *underhållet av cykelbanorna*, signifikant lägre jämfört med 2011 års undersökning.

Notera att dessa uppgifter skiljer sig från redovisningen som gjorts på sidan innan som avser jämförelse av procentfördelningen av nyckeltalsfrågorna som cyklisterna besvarat.

Diagram 4:3. Nyckeltalsfrågor 2008, 2009, 2010, 2011 och 2012. Procentfördelning och medelvärde. Per samtliga cyklister. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal.



KAPITEL 5

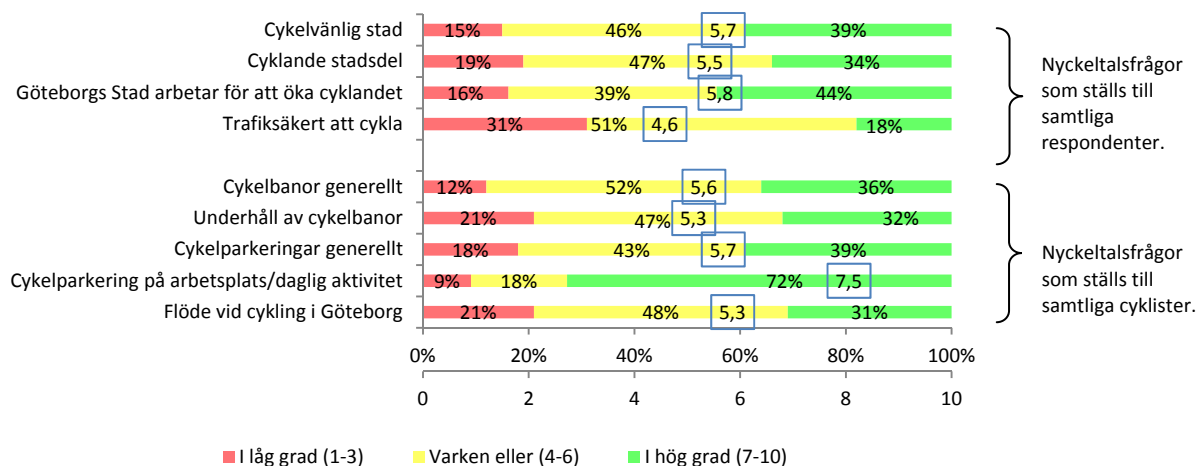
FÖRDJUPNING AV NYCKELTAL, 2012

I detta kapitel presenteras 2012 års nyckeltalsfrågor gällande årets undersökning lite mer ingående. Det gäller fyra frågor som samtliga respondenter besvarat samt 5 frågor som enbart cyklister besvarat, se diagram 5:1.

Årets medelvärden för nyckeltalsfrågorna redovisas i diagram 5:1. Med undantag av *trafiksäkert att cykla*, är samtliga medelvärden högre än 5.

Inte på någon av de fyra frågor som *samtliga respondenter* svarat på, kan man se någon statistiskt säkerställd skillnad i svaren mellan *cyklister* och *icke-cyklister*.

Diagram 5:1 Nyckeltalsfrågor. Procentfördelning och medelvärde. Per samtliga respondenter respektive samtliga cyklister. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal.



Jämförelse av nyckeltal sett per längd till arbetet

Vid en jämförelse av nyckeltalen med utgångspunkt från *hur långt man har till arbetet* finns följande signifikanta skillnad:

- Medelvärdet för *Cyklande stadsdel* är signifikant högre bland de som uppger att de *har under 5 kilometer* till sitt arbete eller studier jämfört med de som *har mellan 5 km och 10 km* samt de som *har mer än 10 kilometer*.

Cykelvänlig stad

I årets undersökning uppger fyra av tio respondenter att de i hög grad upplever att *Göteborg är en cykelvänlig stad*, se diagram 5:2.

Inom följande grupp är det en större andel som uppger att de *i hög grad* upplever att Göteborg är en cykelvänlig stad:

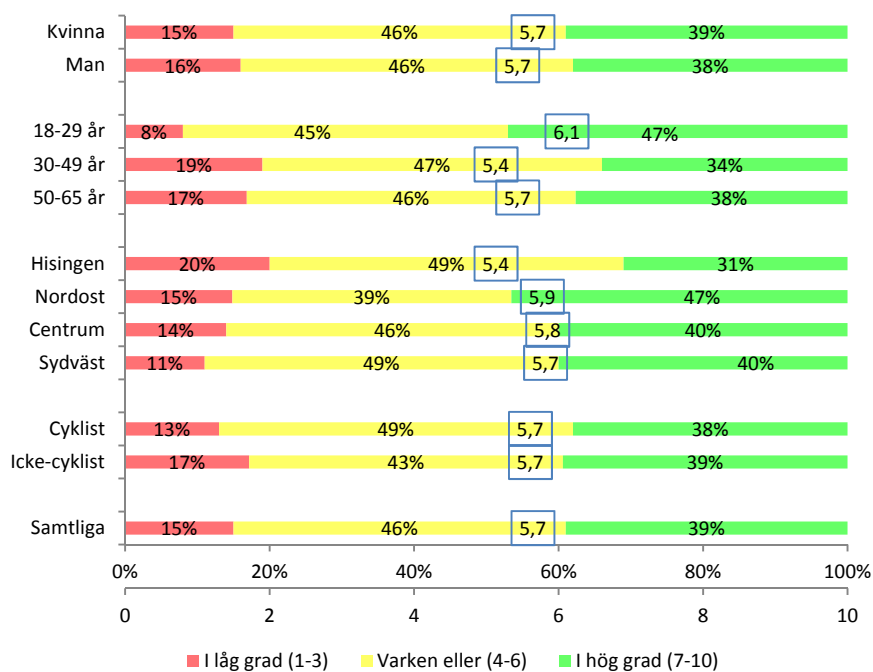
- Personer i åldern 18-29 år i jämförelse med personer i åldern 30-49 år.

Inom följande grupp är det en större andel som uppger att de *i låg grad* upplever att Göteborg är en cykelvänlig stad:

- Personer i åldern 30-49 år och 50-65 år i jämförelse med personer i åldern 18-29 år.



Diagram 5:2. Cykelvänlig stad. Procentfördelning och medelvärde. Per kön, ålder, område, cyklist, icke-cyklist och samtliga respondenter. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n=694.



Cyklande stadsdel

Drygt tre av tio respondenter i undersökningen uppger i hög grad att *man cyklar i deras stadsdel*, se diagram 5:3.

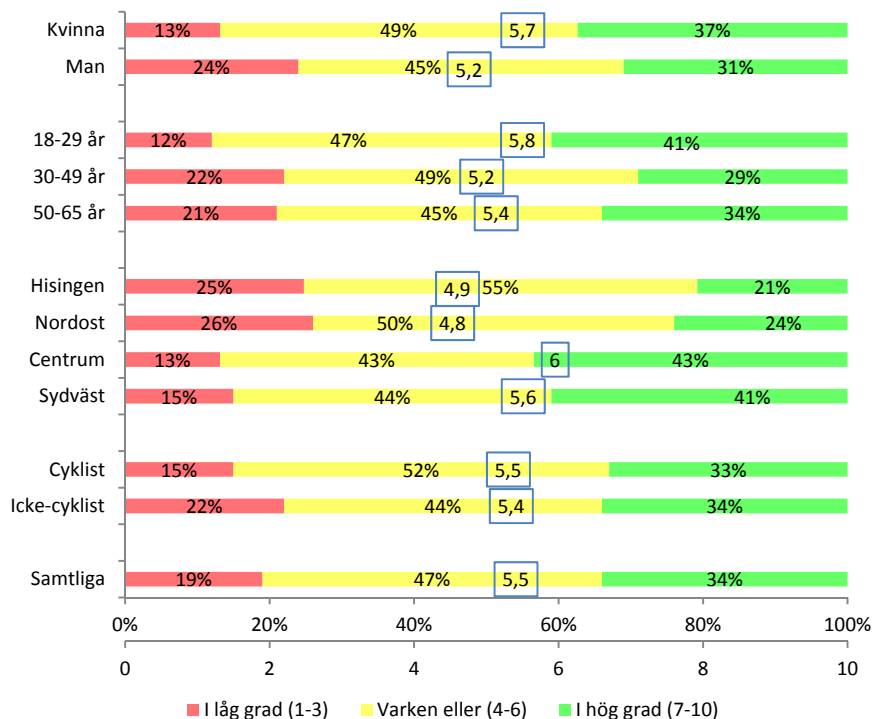
Inom följande grupper är det en större andel som uppger att man *i hög grad* cyklar i deras stadsdel:

- ▶ Personer i åldern 18-29 år i jämförelse med personer i åldern 30-49 år.
- ▶ Boende i Centrum och Sydväst i jämförelse med boende på Hisingen.

Inom följande grupper är det en större andel som uppger att man *i låg grad* cyklar i deras stadsdel:

- ▶ Män i jämförelse med kvinnor.
- ▶ Personer i åldern 30-49 år i jämförelse med personer i åldern 18-29 år.
- ▶ Boende på Hisingen och i Nordost i jämförelse med boende i Centrum.
- ▶ Icke-cyklister i jämförelse med cyklister.

Diagram 5:3. Cyklande stadsdel. Procentfördelning och medelvärde. Per kön, ålder, område, cyklist, icke-cyklist och samtliga respondenter. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n=721.

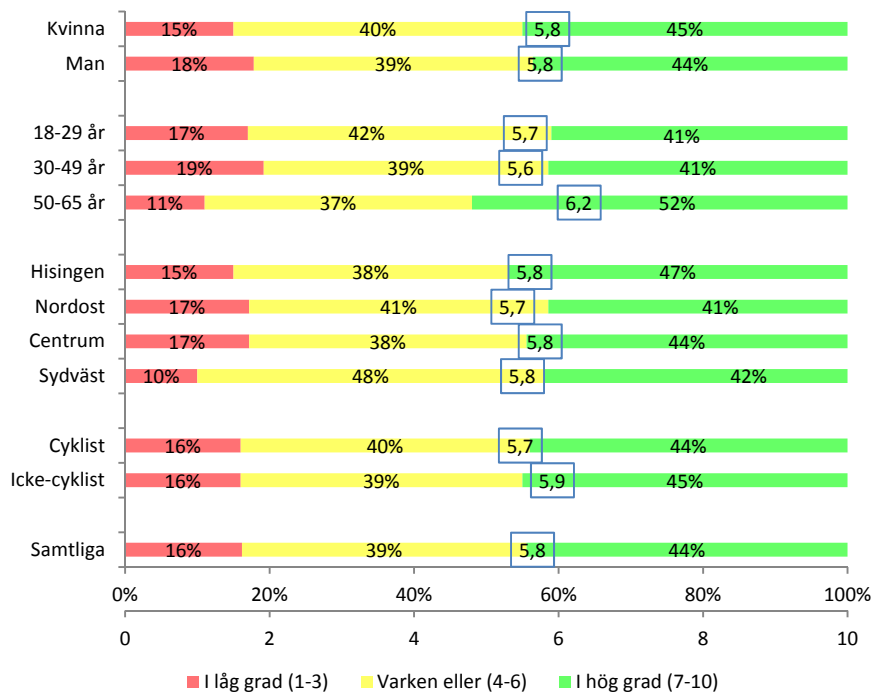


Göteborgs Stad arbetar för att öka cyklandet

Drygt fyra av tio respondenter i undersökningen uppger i hög grad att de upplever att *Göteborgs Stad arbetar för att öka cyklandet*, se diagram 5:4.

Vid en jämförelse mellan grupperna finns det inte några signifikanta skillnader för denna fråga när det gäller *i hög grad* och *i låg grad*.

Diagram 5:4. Göteborgs Stad arbetar för att öka cyklandet. Procentfördelning och medelvärde. Per kön, ålder, område, cyklist, icke-cyklist och samtliga respondenter. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n=637.

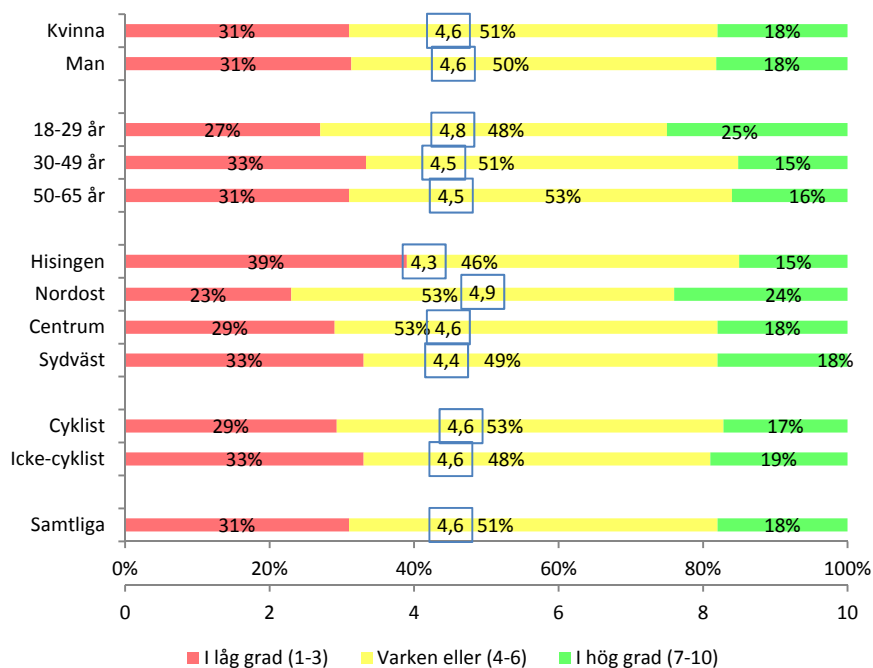


Trafiksäkert att cykla i Göteborg

Två av tio respondenter i undersökningen uppger att de i hög grad upplever att det är *trafiksäkert att cykla i Göteborg*, se diagram 5:5.

Vid en jämförelse mellan grupperna finns det inte några signifikanta skillnader för denna fråga när det gäller *i hög grad* och *i låg grad*.

Diagram 5:5. Trafiksäkert att cykla i Göteborg. Procentfördelning och medelvärde. Per kön, ålder, område, cyklist, icke-cyklist och samtliga respondenter. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n=702.



Cyklister – cykelbanor generellt

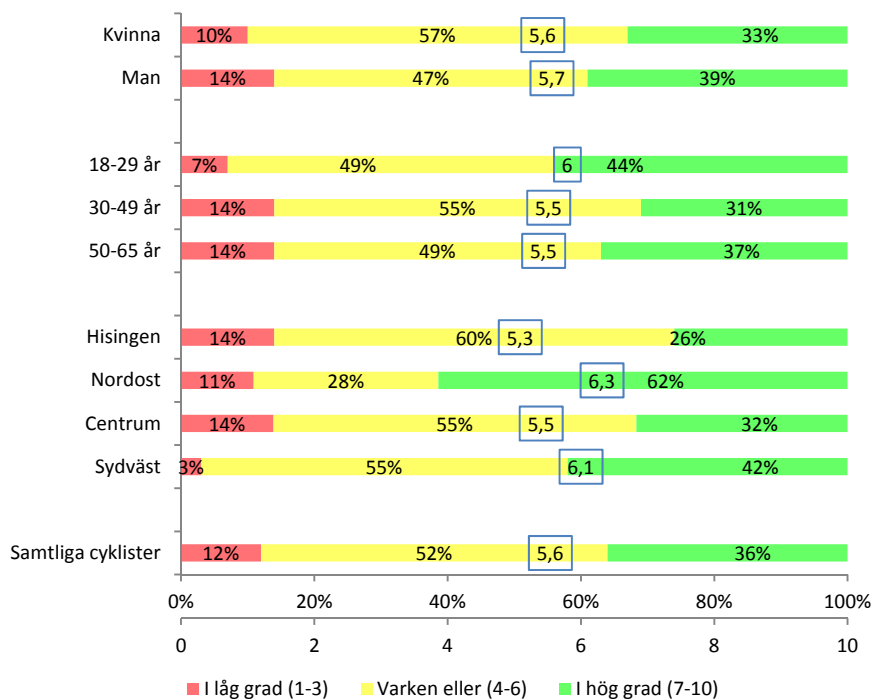
Nästan fyra av tio cyklister i undersökningen uppger att de i hög grad är *nöjda med cykelbanorna*, se diagram 5:6.

Inom följande grupp är det en större andel som uppger att de *i hög grad* är nöjda med underhållet av cykelbanor:

- Boende i Nordost i jämförelse med boende på Hisingen och i Centrum.

Vid en jämförelse mellan grupperna finns det inte några signifikanta skillnader för denna fråga när det gäller *i låg grad*.

Diagram 5:6. Cykelbanor generellt. Procentfördelning och medelvärde. Per kön, ålder, område och samtliga cyklister. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n=322.



Cyklister – underhåll av cykelbanor

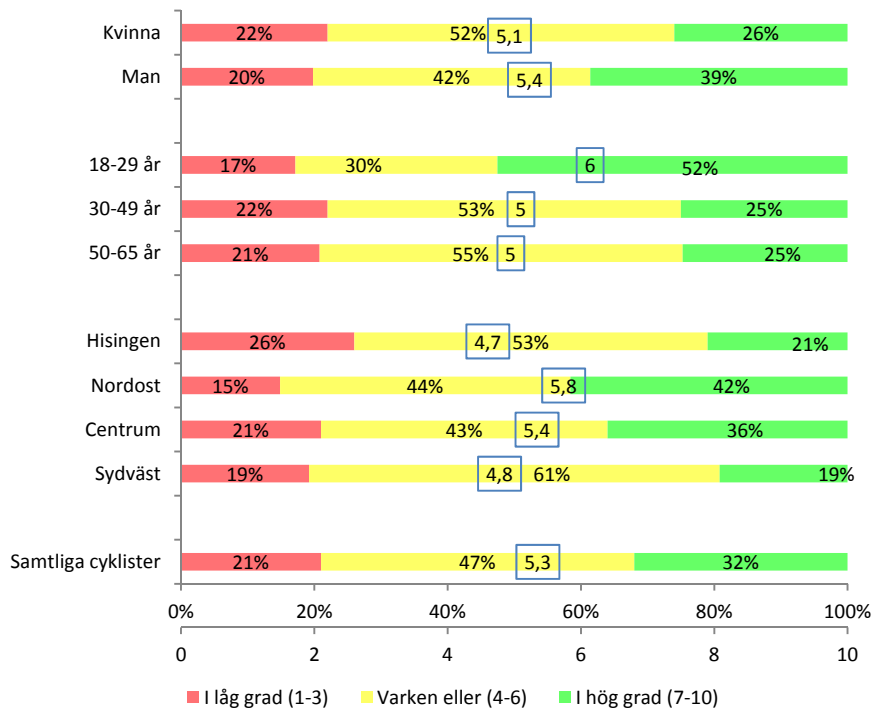
Tre av tio cyklister i undersökningen uppger att de i hög grad är *nöjda med underhållet av cykelbanorna*, se diagram 5:7.

Inom följande grupp är det en större andel som uppger att de *i hög grad* är nöjda med underhållet av cykelbanor:

- Personer i åldern 18-29 år i jämförelse med personer i åldern 30-49 år och 50-65 år.

Vid en jämförelse mellan grupperna finns det inte några signifikanta skillnader för denna fråga när det gäller *i låg grad*.

Diagram 5:7. Underhåll av cykelbanor. Procentfördelning och medelvärde. Per kön, ålder, område och samtliga cyklister. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n=315.

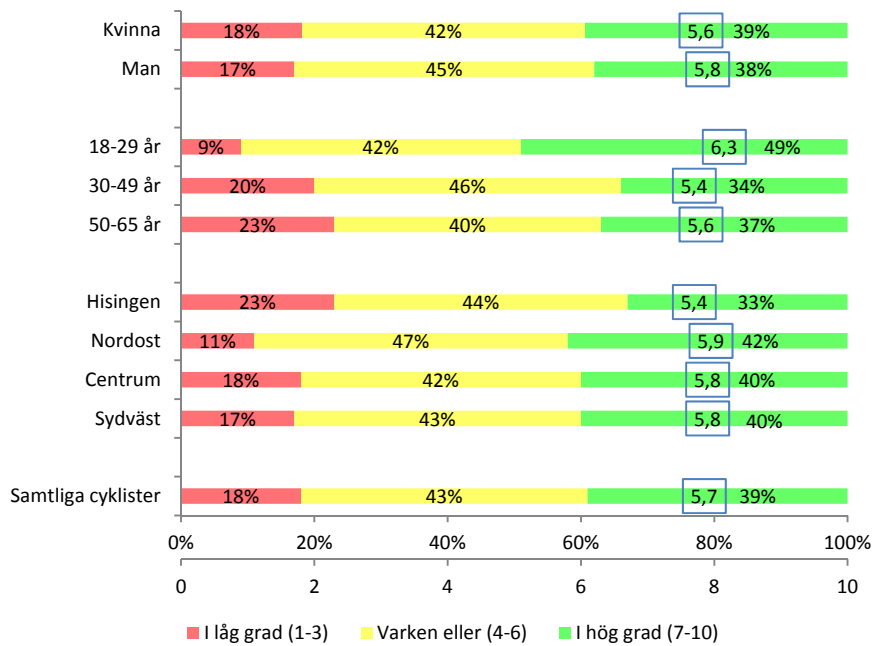


Cyklister – cykelparkeringar generellt

Fyra av tio cyklister i undersökningen uppger att de i hög grad är *nöjda med cykelparkeringarna*, se diagram 5:8.

Vid en jämförelse mellan grupperna finns det inte några signifikanta skillnader för denna fråga när det gäller *i hög grad* och *i låg grad*.

Diagram 5:8. Cykelparkeringar generellt. Procentfördelning och medelvärde. Per kön, ålder, område och samtliga cyklister. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n=299.



Cyklister - nöjd med cykelparkeringar vid arbetsplats/daglig aktivitet

Sju av tio cyklister i undersökningen uppger att de i hög grad är *nöjda med cykelparkeringarna vid deras arbetsplats eller dagliga aktivitet*, se diagram 5:9.

Denna fråga är ny för 2012 års undersökning. Vid en jämförelse mellan grupperna finns det inte några signifikanta skillnader för denna fråga när det gäller *i hög grad* och *i låg grad*.

Diagram 5:9. Nöjd med cykelparkeringar vid arbetsplats/daglig aktivitet. Procentfördelning och medelvärde. Per kön, ålder, område och samtliga cyklister. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n=298.



Cyklister - flöde när man cyklar

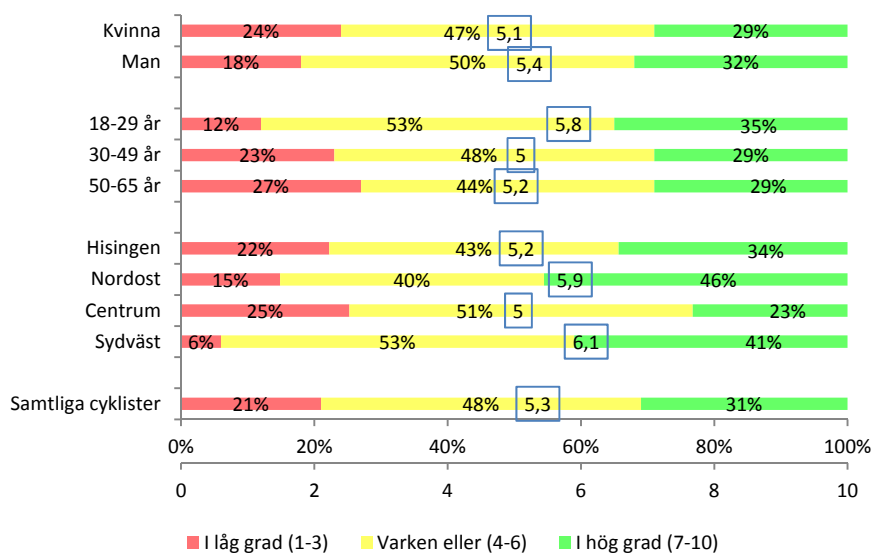
Tre av tio cyklister i undersökningen uppger att det i hög grad finns ett flöde när de cyklar i Göteborg, se diagram 5:10.

Denna fråga är ny för 2012 års undersökning. Inom följande grupp är det en större andel som uppger att de *i hög grad* är nöjda med underhållet av cykelbanor:

- Boende i Nordost i jämförelse med boende i Centrum.

Vid en jämförelse mellan grupperna finns det inte några signifikanta skillnader för denna fråga när det gäller *i låg grad*.

Diagram 5:10. Flöde när man cyklar i Göteborg. Procentfördelning och medelvärde. Per kön, ålder, område och samtliga cyklister. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n=323.



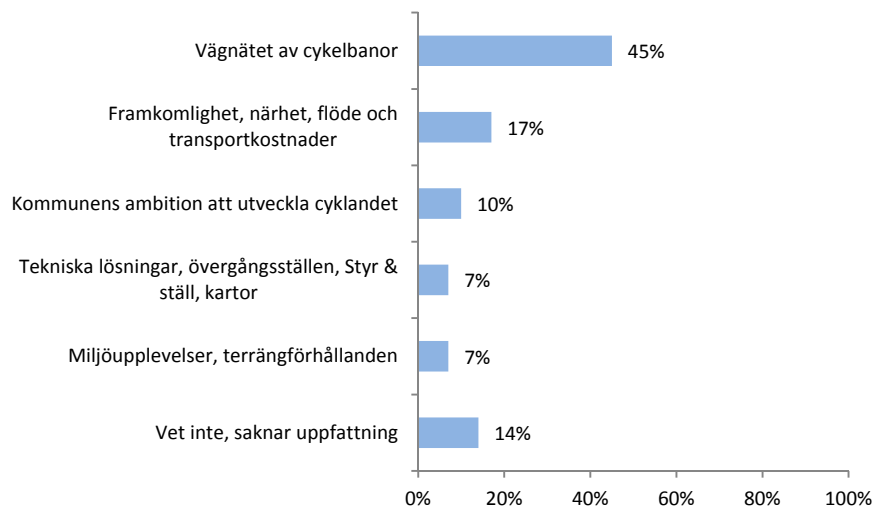
Vad gör Göteborg till en bra cykelstad?

På frågan om vad som gör Göteborg till en bra cykelstad har respondenterna kunnat ge öppna svar. Deras svar har i efterhand kategoriserats (se diagram 5:11).

De största kategorierna är följande:

- ▶ Nästan fem av tio cyklister uppger kommentarer som har med *vägnätet av cykelbanor* att göra
- ▶ Nästan två av tio anger kommentarer som har med *framkomlighet, närhet, flöde och transportkostnader* att göra
- ▶ En av tio nämner *kommunens ambition att utveckla cyklandet*, se diagram 5:11.

Diagram 5:11. Vad gör Göteborg till en bra cykelstad? Per samtliga cyklister. Öppen fråga vars svar kategoriserats. N=325.



Då svaren har kategoriserats i efterhand är det vanskligt att utgå från signifikanta skillnader. Det viktiga här är mer att avläsa mönster i svarandet. Följande mönster går att se gällande respondenternas svar på vad som gör Göteborg till en bra cykelstad (notera dock att nedanstående skillnader inte är signifikanta).

Vägnätet av cykelbanor

- ▶ Boende i Nordost uppger i högre omfattning kommentarer gällande vägnätet av cykelbanor jämfört med snittet (60 % Nordost jämfört med snittet 45 %).
- ▶ Boende i Sydväst uppger i lägre omfattning kommentarer gällande vägnätet av cykelbanor jämfört med snittet (39 % Sydväst jämfört med snittet 45 %).

Framkomlighet, närhet, flöde och transportkostnader

- ▶ Boende på Hisingen uppger i lägre omfattning kommentarer gällande framkomlighet jämfört med snittet (12 % Hisingen jämfört med snittet 17 %).

Kommunens ambition att utveckla cyklandet

- ▶ Boende i Nordost uppger i lägre omfattning kommentarer gällande kommunens ambition att utveckla cyklandet jämfört med snittet (2 % Nordost jämfört med snittet 10 %).

Tabell 5:1. Vad gör Göteborg till en bra cykelstad? Per kön, ålder, område samt samtliga cyklister.
Öppen fråga vars svar kategoriserats.

	Vägnätet av cykel- banor	Framkomlighet, närhet, flöde och transport- kostnader	Kommunens ambition att utveckla cyklandet	Tekniska lösningar, övergångsställ en, Styr & ställ, kartor	Miljöupp- levelser, terräng- förhållanden	Vet inte, saknar uppfattning
Kvinna	45%	18%	10%	7%	6%	12%
Man	45%	15%	9%	6%	9%	16%
18-29 år	44%	20%	8%	13%	4%	10%
30-49 år	46%	16%	10%	6%	6%	16%
50-65 år	44%	15%	11%	1%	13%	15%
Hisingen	46%	12%	10%	6%	6%	19%
Nordost	60%	21%	2%	2%	6%	8%
Centrum	42%	18%	11%	9%	8%	13%
Sydväst	39%	18%	9%	6%	9%	18%
Samtliga	45%	17%	10%	7%	7%	14%

I syfte att synliggöra de vanligaste orden som använts i kommentarerna gällande vad som gör Göteborg till en bra cykelstad har ett ordträd skapats av de kommentarer respondenterna gett (illustration 5:1). Ju fler gånger ett ord förekommer, desto större textstorlek i ordträdet.

Illustration 5:1. Vad upplever du gör Göteborg till en bra cykelstad? Öppen fråga.



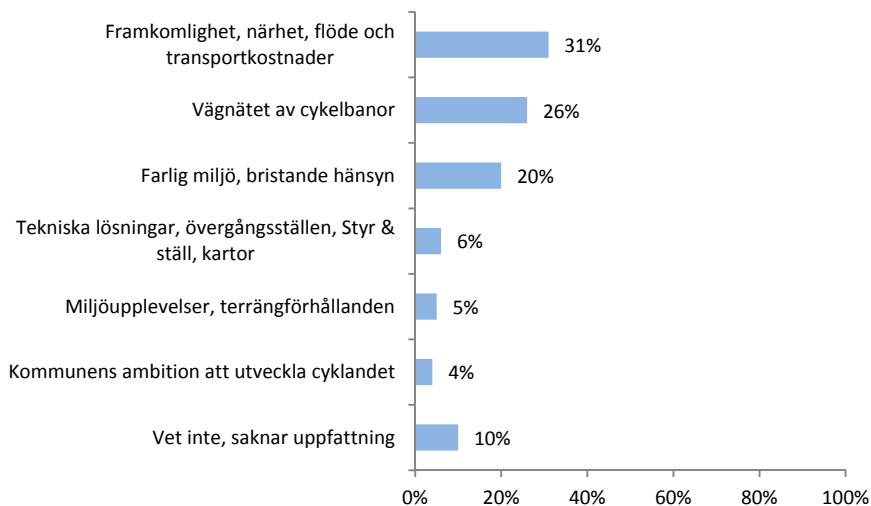
Vad gör Göteborg till en mindre bra cykelstad?

På frågan om vad som gör Göteborg till en mindre bra cykelstad har respondenterna kunnat ge öppna svar. Deras svar har i efterhand kategoriserats (se diagram 5:12).

De största kategorierna är följande:

- ▶ Tre av tio cyklister uppger kommentarer som har med *framkomlighet, närhet, flöde och transportkostnader* att göra
- ▶ Nästan tre av tio uppger vägnätet av cykelbanor
- ▶ Två av tio uppger farlig miljö, bristande hänsyn

Diagram 5:12. Vad gör Göteborg till en mindre bra cykelstad? Per samtliga cyklister. Öppen fråga vars svar kategoriserats. N=325.



Följande mönster går att se gällande respondenternas svar på vad som gör Göteborg till en mindre bra cykelstad. Notera dock att nedanstående skillnader inte är signifikanta.

Framkomlighet, närhet, flöde och transportkostnader

- ▶ Boende i Centrum uppger i högre omfattning kommentarer gällande framkomlighet jämfört med snittet (36 % Centrum jämfört med snittet 31 %).
- ▶ Boende i Sydväst och Nordost uppger i lägre omfattning kommentarer gällande framkomlighet jämfört med snittet (12 % Sydväst och 23 % Nordost jämfört med snittet 31 %).

Vägnätet av cykelbanor

- ▶ Boende i Sydväst uppger i högre omfattning kommentarer gällande vägnätet jämfört med snittet (33 % Sydväst jämfört med snittet 26 %).

Tabell 5:2. Vad gör Göteborg till en mindre bra cykelstad? Per kön, ålder, område samt samtliga cyklister. Öppen fråga vars svar kategoriserats.

	Framkomlighet, närhet, flöde och transportkostnader	Gäller vägnätet av cykelbanor	Farlig miljö, bristande hänsyn	Tekniska lösningar, övergångsställen, Styr & ställ, kartor,	Miljöupplevelser, terrängförhållanden	Gäller kommunens ambition att utveckla cyklandet	Vet inte, saknar uppfattning
Kvinna	29%	27%	22%	5%	3%	3%	11%
Man	33%	24%	17%	7%	6%	4%	9%
18-29 år	31%	30%	17%	6%	4%	2%	9%
30-49 år	32%	24%	19%	6%	4%	5%	10%
50-65 år	27%	24%	24%	6%	5%	3%	11%
Hisingen	33%	24%	21%	4%	6%	0%	12%
Nordost	23%	25%	19%	8%	6%	4%	15%
Centrum	36%	25%	19%	6%	4%	5%	6%
Sydväst	12%	33%	24%	3%	3%	3%	21%
Samtliga	31%	26%	20%	6%	5%	4%	10%

I syfte att synliggöra de vanligaste orden som använts i kommentarerna gällande vad som gör Göteborg till en mindre bra cykelstad har ett ordträd skapats av de kommentarer respondenterna gett (illustration 5:2). Ju fler gånger ett ord förekommer, desto större textstorlek i ordträdet.

Illustration 5.2. Vad upplever du gör Göteborg till en mindre bra cykelstad (om du bortser från vädret)? Öppen fråga.



KAPITEL 6

DE SOM INTE CYKLAR SÅ MYCKET ÄNNU

I detta kapitel presenteras svar på frågor gällande *respondenterna som uppgett att de inte cyklar (cyklar aldrig eller mer sällan)*.

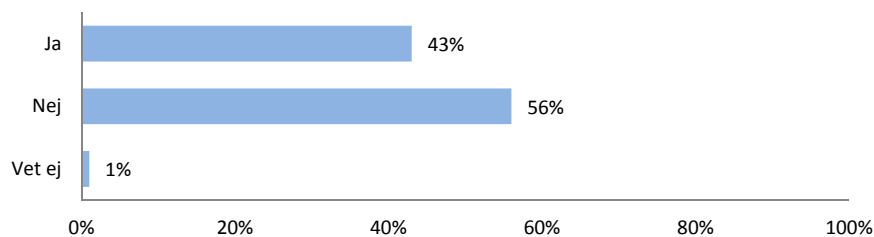
Frågorna har ställts som öppna frågor, inga förvalda svarsalternativ har funnits. Svaren har kategoriserats i efterhand av oss, Splitvision Research. Eftersom resultatet är baserat på *öppna svar* kan vi i detta kapitel inte redogöra för några signifikanta skillnader.



Tillfällen att cykla

Drygt fyra av tio (43 %) av dem som inte cyklar uppger att det under det senaste året har funnits tillfällen då de funderat på att ta cykeln, men sedan inte gjort det.

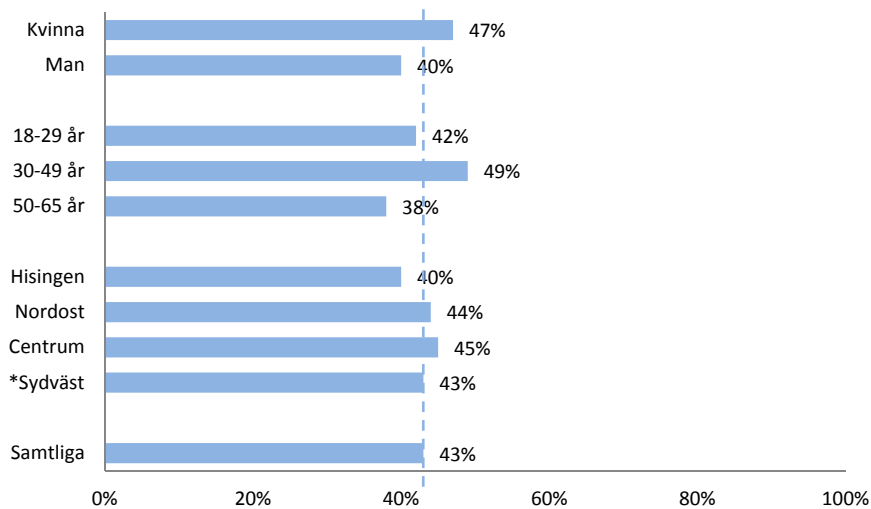
Diagram 6:1. Har det funnits tillfällen under det senaste året där du funderat på att ta cykeln, men sedan inte gjort det? Per samtliga respondenter. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n=412.



Det finns inga statistiskt säkerställda skillnader ⁴ per kön, ålder eller i vilket område de svarande bor i (diagram 6:2).

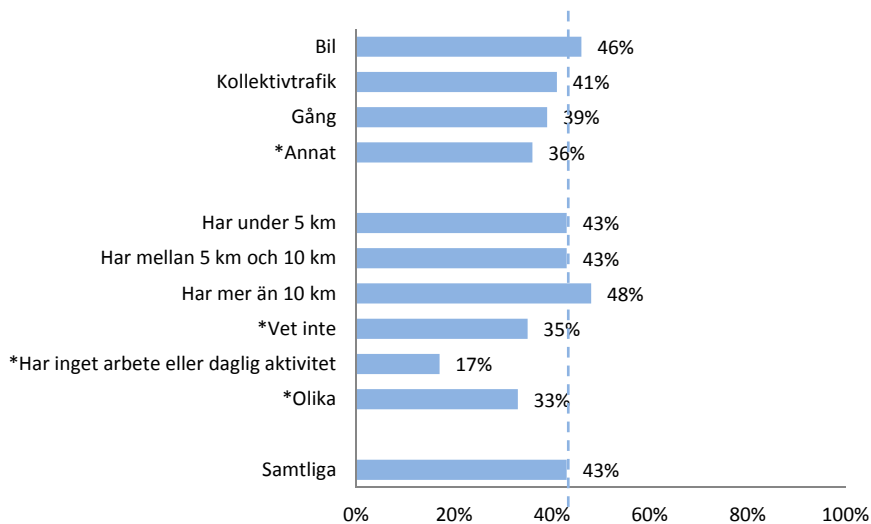
⁴ Uppfyller inte villkoren för signifikans.

Diagram 6:2. Andelen för vilka det under det senaste året funnits tillfällen då de funderat på att ta cykeln, men sedan inte gjort det. Per kön, ålder och område samt per samtliga respondenter. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n=412. * Antalet svarande är 30 eller färre.



Det finns inga statistiskt säkerställda skillnader⁵ per vilket som är deras främsta färdmedel till arbete eller annan daglig aktivitet eller per avstånd till arbete eller annan daglig aktivitet (diagram 6:3).

Diagram 6:3. Andelen för vilka det under det senaste året funnits tillfällen då de funderat på att ta cykeln, men sedan inte gjort det. Per främsta färdmedel till arbete eller annan daglig aktivitet, avstånd till arbete eller annan daglig aktivitet samt per samtliga respondenter. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. n=409. * Antalet svarande är 30 eller färre.



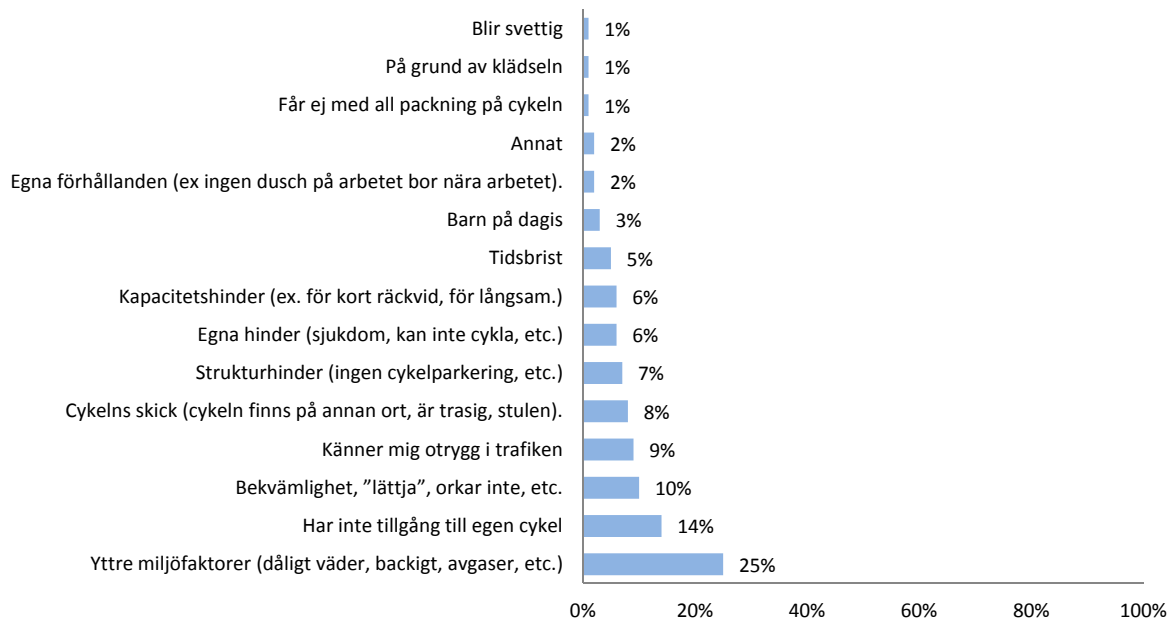
⁵ Uppfyller inte villkoren för signifikans.

Vad gjorde att du valde bort att ta cykeln?

För de drygt fyra av tio som har angett att det fanns tillfällen under det senaste året då de funderat på att cykla men sedan inte gjort det, är de tre vanligaste orsakerna:

- Yttre miljöfaktorer (dåligt väder, backigt, avgaser med mera)
- Har inte tillgång till egen cykel
- Bekvämlighet, "lättja", orkar inte med mera

Diagram 6:4. Vad var det främst som gjorde att du valde bort cykeln? Per samtliga som uppgett att det har funnits tillfällen under det senaste året då de funderat på att ta cykeln, men sedan inte gjort det. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. Öppen fråga som i efterhand kategoriserats. n=177.



I 2008 års Nyckeltalsundersökning⁶ ställdes en likvärdig fråga. I den undersökningen var det tre vanligaste svaren:

- Avståndet är för långt
- Har inte tillgång till en cykel
- Bekvämlighet

⁶ Undersökning kring vad Göteborgarna tycker om att cykla i Göteborg. December 2008. Undersökningen är genomförd av Splitvision Research på uppdrag av Trafikkontoret i Göteborgs Stad. Sidan 72, diagram 5:12.

De ord respondenterna nämnt i sina öppna svar presenteras här nedan i ett ordträd. Storleken på orden representerar hur orden förhåller sig till varandra i de svar som de intervjuade lämnat. Det är dessa beskrivningar (öppna svar) som presenteras kategoriserade i diagram 6:4.

Illustration 6.1. Vilka ord respondenterna använt mest frekvent i sina beskrivningar gällande vad det främst var som gjorde att de valde bort att ta cykeln. Per samtliga som uppgett att det har funnits tillfällen under det senaste året då de funderat på att ta cykeln, men sedan inte gjort det. Öppen fråga. n=177.



I tabell 6:1-6:2 nedan presenteras frågan vad det var som gjorde att de valde bort att ta cykeln *per bakgrundsvariabler*. I tabell 6:3-6:4 presenteras vad det var som gjorde att de valde bort att ta cykeln *per avstånd till arbete eller annan daglig aktivitet*. I tabell 6:5-6:6 presenteras vad det var som gjorde att de valde bort att ta cykeln *per främsta färdmedel till arbete eller annan daglig aktivitet*.

Observera att svaren från frågan om vad det främst var som gjorde att de valde bort att ta cykeln har kategoriserats. Var extra vaksamma gällande resultatet för de svarsalternativ med * framför sig, då de baserar sig på svar från få personer.

Tabell 6:1. Vad var det främst som gjorde att du valde bort att ta cykeln? Del 1 (tabellen fortsätter på nästa sida). Per kön, ålder, område och samtliga. n=412.

I tabellen är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. Öppen fråga som i efterhand har kategoriserats i 16 grupper. Streckad orange linje innebär ett värde som är minst fem procentenheter under värdet för samtliga. Heldragen orange linje innebär ett värde som är minst fem procentenheter över värdet för samtliga. * Antalet svarande är 30 eller färre.

Vad var det främst som gjorde att du valde bort att ta cykeln? Del 1 (tabellen fortsätter på nästa sida)	*Cykelns skick (cykeln finns på annan ort, är trasig, stulen)	Yttre miljöfaktorer (dåligt väder, backigt, avgaser, etc.)	*Egna förhållanden (ingen dusch på arbetet, bor nära arbetet)	*Egna hinder (sjukdom, kan inte cykla, etc.)	*Kapacitetshinder (för liten räckvidd, för långsam, etc.)	*Strukturhinder (ingen cykelparkering, etc.)	*Barn på dagis	*Bekvämlighet, "lättja", orkar inte, etc.
Kvinna	14%	27%	2%	4%	8%	4%	1%	4%
Man	2%	24%	2%	8%	4%	11%	5%	17%
18-29 år	6%	26%	---	---	4%	8%	2%	14%
30-49 år	11%	25%	5%	7%	9%	2%	5%	5%
50-65 år	7%	26%	---	11%	2%	15%	---	15%
Hisingen	10%	16%	2%	6%	10%	8%	6%	6%
Nordost	6%	31%	3%	3%	3%	11%	---	11%
Centrum	10%	27%	3%	9%	4%	5%	---	12%
Sydväst	---	42%	---	---	8%	8%	8%	17%
Samtliga	8%	25%	2%	6%	6%	7%	3%	10%

Tabell 6:2. Vad var det främst som gjorde att du valde bort att ta cykeln? Del 2 (fortsättning på tabell från föregående sida). Per kön, ålder, område och samtliga. n=412.

I tabellen är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. Öppen fråga som i efterhand har kategoriserats i 16 grupper. Streckad orange linje innebär ett värde som är minst fem procentenheter under värdet för samtliga. Heldragen orange linje innebär ett värde som är minst fem procentenheter över värdet för samtliga. * Antalet svarande är 30 eller färre.

Vad var det främst som gjorde att du valde bort att ta cykeln? Del 2 (fortsättning på tabell från föregående sida)	*Tidsbrist	*Får ej med all packning på cykeln	*På grund av klädseln	*Blir svettig	*Känner mig otrygg i trafiken	*Har inte tillgång till egen cykel	*Annat
Kvinna	4%	---	1%	1%	16%	12%	1%
Man	6%	1%	---	---	1%	15%	4%
18-29 år	2%	2%	---	2%	8%	24%	2%
30-49 år	7%	---	1%	---	9%	12%	1%
50-65 år	4%	---	---	---	11%	4%	4%
Hisingen	6%	---	---	2%	16%	8%	6%
Nordost	9%	---	3%	---	3%	17%	---
Centrum	3%	1%	---	---	8%	18%	1%
Sydväst	8%	---	---	---	8%	---	---
Samtliga	5%	1%	1%	1%	9%	14%	2%

Tabell 6:3. Vad var det främst som gjorde att du valde bort att ta cykeln? Del 1 (tabellen fortsätter på nästa sida). Per kön, ålder, område och samtliga. n=412.

I tabellen är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. Öppen fråga som i efterhand har kategoriserats i 16 grupper. Streckad orange linje innebär ett värde som är minst fem procentenheter under värdet för samtliga. Heldragen orange linje innebär ett värde som är minst fem procentenheter över värdet för samtliga. * Antalet svarande är 30 eller färre.

Vad var det främst som gjorde att du valde bort att ta cykeln? Del 1 (tabellen fortsätter på nästa sida)	*Cykelns skick (cykeln finns på annan ort, är trasig, stulen)	Yttre miljöfaktorer (dåligt väder, backigt, avgaser, etc.)	*Egna förhållanden (ingen dusch på arbetet, bor nära arbetet)	*Egna hinder (sjukdom, kan inte cykla, etc.)	*Kapacitetshinder (för liten räckvid, för långsam, etc.)	*Strukturhinder (ingen cykelparkering, etc.)	*Barn på dagis	*Bekvämlighet, "lättja", orkar inte, etc.
Har under 5 km	11%	22%	5%	11%	---	5%	4%	15%
Har mellan 5 km och 10 km	5%	32%	2%	2%	7%	7%	2%	2%
Har mer än 10 km	9%	25%	---	3%	10%	10%	1%	12%
*Vet inte	---	17%	---	17%	---	---	17%	---
*Har inget arbete eller daglig aktivitet	50%	---	---	50%	---	---	---	---
*Olika	---	33%	---	---	---	---	---	33%
Samtliga	8%	25%	2%	6%	6%	7%	3%	10%

Tabell 6:4. Vad var det främst som gjorde att du valde bort att ta cykeln? Del 2 (fortsättning på tabell från föregående sida). Per kön, ålder, område och samtliga. n=412.

I tabellen är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. Öppen fråga som i efterhand har kategoriserats i 16 grupper. Streckad orange linje innebär ett värde som är minst fem procentenheter under värdet för samtliga. Heldragen orange linje innebär ett värde som är minst fem procentenheter över värdet för samtliga. * Antalet svarande är 30 eller färre.

Vad var det främst som gjorde att du valde bort att ta cykeln? Del 2 (fortsättning på tabell från föregående sida)	*Tidsbrist	*Får ej med all packning på cykeln	*På grund av klädseln	*Blir svettig	*Känner mig otrygg i trafiken	*Har inte tillgång till egen cykel	*Annat
Har under 5 km	---	---	---	---	13%	11%	4%
Har mellan 5 km och 10 km	7%	---	2%	---	9%	18%	5%
Har mer än 10 km	7%	1%	---	---	7%	12%	---
*Vet inte	17%	---	---	17%	---	17%	---
*Har inget arbete eller daglig aktivitet	---	---	---	---	---	---	---
*Olika	---	---	---	---	---	33%	---
Samtliga	5%	1%	1%	1%	9%	14%	2%

Tabell 6:5. Vad var det främst som gjorde att du valde bort att ta cykeln? Del 1 (tabellen fortsätter på nästa sida). Per kön, ålder, område och samtliga. n=412.

I tabellen är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. Öppen fråga som i efterhand har kategoriserats i 16 grupper. Streckad orange linje innebär ett värde som är minst fem procentenheter under värdet för samtliga. Heldragen orange linje innebär ett värde som är minst fem procentenheter över värdet för samtliga. * Antalet svarande är 30 eller färre.

Vad var det främst som gjorde att du valde bort att ta cykeln? Del 1 (tabellen fortsätter på nästa sida)	*Cykelns skick (cykeln finns på annan ort, är trasig, stulen,	Yttre miljöfaktorer (dåligt väder, backigt, avgaser, etc.)	*Egna förhållanden (ingen dusch på jobbet, bor nära jobbet, e	*Egna hinder (sjukdom, kan inte cykla, etc.)	*Kapacitetshinder (för liten räckvid, för långsam, etc.)	*Struktur hinder (ingen cykelparakering, etc.)	*Barn på dagis	*Bekvämlighet, "lättja", orkar inte, etc.
Bil	10%	30%	1%	2%	6%	7%	4%	10%
Kollektivtrafik	5%	16%	2%	9%	7%	9%	2%	5%
Gång	6%	24%	12%	12%	---	6%	---	29%
*Annat	20%	40%	---	40%	---	---	---	---
Samtliga	8%	25%	2%	6%	6%	7%	3%	10%

Tabell 6:6. Vad var det främst som gjorde att du valde bort att ta cykeln? Del 2 (fortsättning på tabell från föregående sida). Per kön, ålder, område och samtliga. n=412.

I tabellen är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. Öppen fråga som i efterhand har kategoriserats i 16 grupper. Streckad orange linje innebär ett värde som är minst fem procentenheter under värdet för samtliga. Heldragen orange linje innebär ett värde som är minst fem procentenheter över värdet för samtliga. * Antalet svarande är 30 eller färre.

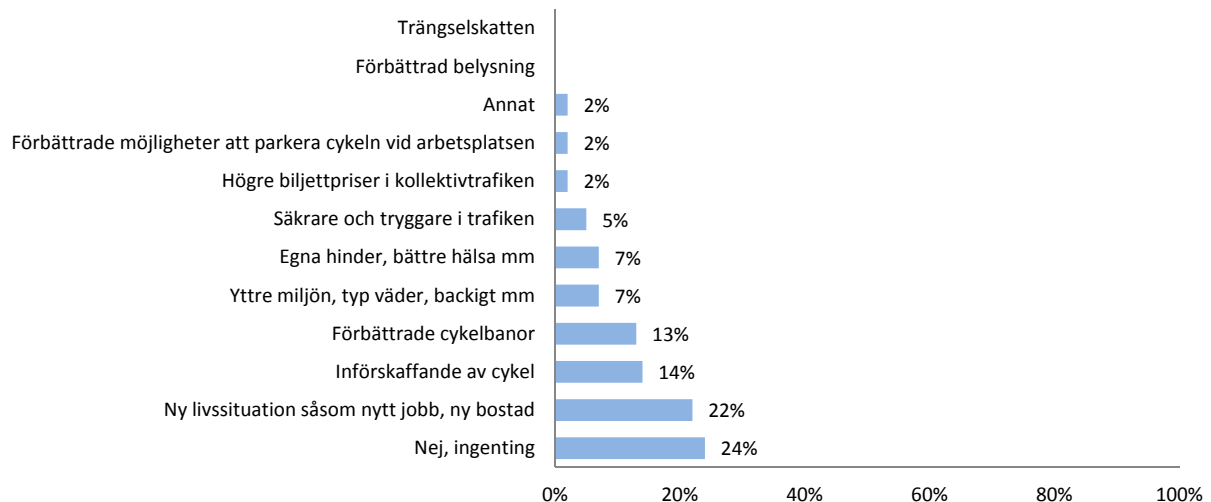
Vad var det främst som gjorde att du valde bort att ta cykeln? Del 2 (fortsättning på tabell från föregående sida)	*Tidsbrist	*Får ej med all packning på cykeln	*På grund av klädseln	*Blir svettig	*Känner mig otrygg i trafiken	*Har inte tillgång till egen cykel	*Annat
Bil	8%	---	1%	1%	6%	12%	2%
Kollektivtrafik	2%	2%	---	---	15%	22%	4%
Gång	---	---	---	---	12%	---	---
*Annat	---	---	---	---	---	---	---
Samtliga	5%	1%	1%	1%	9%	14%	2%

Vad skulle få dig att börja cykla eller att cykla oftare?

Det vanligaste svaret är att ingenting skulle få dem att börja cykla eller att cykla oftare, vilket drygt två av tio svarat, se diagram 6:5. Därefter är de tre vanligaste faktorerna som skulle påverka att de intervjuade började cykla eller cykla oftare:

- Ny livssituation såsom nytt jobb, ny bostad
- Införskaffande av cykel
- Förbättrade cykelbanor

Diagram 6:5. Vad skulle främst kunna få dig att börja cykla eller att cykla oftare? Per samtliga som cyklar sällan eller aldrig. För kategorierna Trängselskatt och Förbättrad belysning är det färre än 1 % som angett dessa svar, fast fler än 0 %. I diagrammet är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. Öppen fråga som i efterhand har kategoriserats i 12 grupper. n=412.



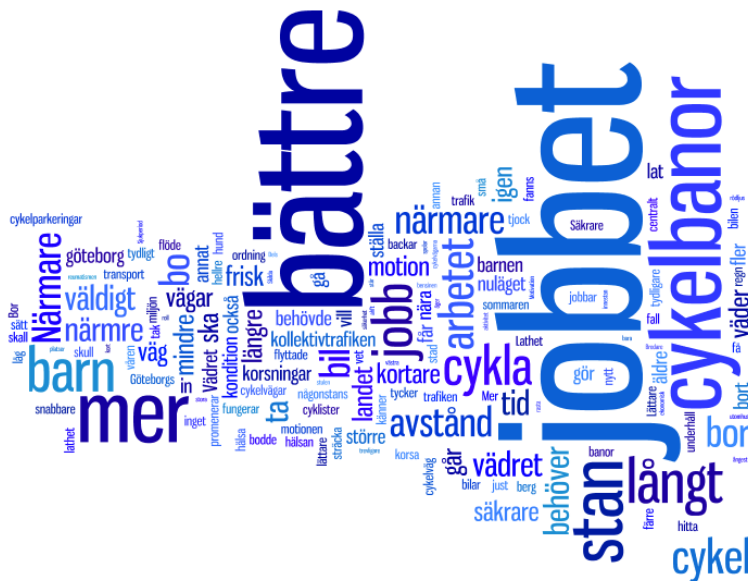
I tabellerna 6:3 till 6:4 presenteras svaren nedbrutna per kön, ålder, område de svarande bor i, hur de vanligen transporterar sig till sitt arbete eller annan daglig aktivitet och per avstånd till sitt arbete eller annan daglig aktivitet.

I 2008 års Nyckeltalsundersökning⁷ ställdes en likvärdig fråga. I den undersökningen var det fem av tio (49 %) som svarade att ingenting skulle få dem att börja cykla. Därefter var de vanligaste svaren:

- Tillgång till en cykel
- Byte av arbete
- Hälsa och motion
- Förbättrade cykelvillkor
- Ekonomiska skäl

De ord respondenterna nämnt i sina öppna svar presenteras här nedan i ett ordträd. Storleken på orden representerar hur orden förhåller sig till varandra i de svar som de intervjuade lämnat. Det är dessa beskrivningar (öppna svar) som presenteras kategoriserade i diagram 6:5.

Illustration 6.2. Vilka ord respondenterna använt mest frekvent i sina beskrivningar gällande vad som främst skulle kunna få dem att börja cykla eller att cykla oftare. Per samtliga som cyklar sällan eller aldrig. Öppen fråga. n=412.



⁷ Undersökning kring vad Göteborgarna tycker om att cykla i Göteborg. December 2008. Undersökningen är genomförd av Splitvision Research på uppdrag av Trafikkontoret i Göteborgs Stad. Sidan 74, diagram 5:13.

Konvertering

Baserat på vad de intervjuade i hög eller låg grad har angett för anledning som skulle få dem att börja cykla eller att cykla oftare, listas nedan hur de intervjuade främst transporterar sig till arbete eller studier (eller annan daglig aktivitet). En viss försiktighet i användandet av slutsatserna bör dock iakttas. Se nedan presenterade resultat som en vindriktning för hur det skiljer sig för olika transportsätt. Resultatet i sin helhet presenteras i tabell 6:7-6:9.

BILISTER

Det bilister framförallt anger som skulle få dem att börja cykla är *en förändrad livssituation*, men detta ligger i linje med snittet. Det finns ingen faktor där bilisterna utmärker sig mot vad samtliga har svarat. Trängselskatten har en låg effekt som ett incitament till att börja cykla.

KOLLEKTIVTRAFIKRESENÄRER

Det kollektivtrafikresenärerna framförallt anger som skulle få dem att börja cykla eller cykla oftare är *införskaffande av cykel*. En något högre andel än snittet anger även att **Högre biljettpriiser i kollektivtrafiken skulle få dem att börja cykla eller cykla oftare*. En något lägre andel än snittet anger att valet att inte cykla i dag beror på deras *livssituation*. En lägre andel anger även att Nej, ingenting skulle få mig att börja cykla eller cykla oftare.

FOTGÄNGARE

Gruppen som huvudsakligen transporterar sig genom gång, promenad är den grupp där flest procentuellt svarat att *Nej, ingenting skulle kunna få dem att börja cykla eller cykla oftare*.

Fotgängare anger i låg omfattning att *förbättrade cykelbanor* skulle leda till att de började cykla eller cyklade oftare. Likaså uppger de i låg omfattning att *införskaffande av cykel* skulle leda till att de cyklade oftare.

HAR UNDER 5 KM

Det gruppen som har under 5 km till sin arbetsplats eller dagliga aktivitet anger är att *ingenting* skulle få dem att börja cykla eller cykla oftare, men detta ligger i linje med snittet.

Det som avviker från samtliga är att det är en något lägre andel än snittet som angett att en *Ny livssituation såsom nytt jobb, ny bostad* med mera skulle leda till att de började cykla eller cyklade oftare.

HAR MELLAN 5 KM OCH 10 KM

Inget utmärker sig mot samtliga för denna grupp. Det som flest i gruppen anger är att *ingenting* skulle få dem att börja cykla eller cykla oftare, men detta ligger i linje med snittet.

HAR MER ÄN 10 KM

Denna grupp avviker mest från vad samtliga angett. Det som flest i gruppen anger är att *Ny livssituation såsom nytt jobb, ny bostad* skulle leda till att de började cykla eller cykla oftare. Detta ligger högre än vad samtliga angett. Det är en något lägre andel än för samtliga som angett att *Nej, ingenting* skulle leda till att de började cykla eller cyklade oftare.

KÖN

Det finns inga utmärkande skillnader mellan kvinnor och män.

18-29 år

Personer i åldern 18-29 år uppger i hög omfattning att *Införskaffande av cykel* skulle leda till att de började cykla eller cykla oftare.

30-49 år

Personer i åldern 30-49 år uppger i hög omfattning att *Ny livssituation såsom nytt jobb, ny bostad* skulle leda till att de började cykla eller cykla oftare. En något lägre andel än snittet har uppgett att *Nej, ingenting* skulle leda till att de började cykla eller cykla oftare.

50-65 år

Personer i åldern 50-65 år har i hög omfattning uppgett att *Nej, ingenting* skulle leda till att de började cykla eller cykla oftare. De har även i hög omfattning uppgett att **Egna hinder, bättre hälsa med mera* skulle leda till att de började cykla eller cykla oftare. En något lägre andel än snittet har uppgett att en *Ny livssituation såsom nytt jobb, ny bostad* skulle leda till att de började cykla eller cykla oftare.

Hisingen

Boende på Hisingen har i hög omfattning uppgett att *Nej, ingenting* skulle leda till att de började cykla eller cykla oftare. De har även uppgett att en *Ny livssituation såsom nytt jobb, ny bostad* skulle leda till att de började cykla eller cykla oftare. I låg omfattning uppger de att *Införskaffande av cykel* och **Yttre miljön, typ väder, backigt med mera* skulle leda till att de började cykla eller cykla oftare.

Nordost

En något högre andel boende i Nordost än snittet har uppgett att **Säkrare och tryggare i trafiken* skulle leda till att de började cykla eller cykla oftare.

Centrum

Boende i Centrum uppger i hög omfattning att *införskaffande av cykel* skulle leda till att de började cykla eller cyklade oftare.

Sydväst

Boende i Sydväst har i hög omfattning uppgett att *Nej, ingenting* skulle leda till att de började cykla eller cykla oftare. I låg omfattning har de uppgett att *Införskaffande av cykel* skulle leda till att de började cykla eller cykla oftare.

Tabell 6:7. Vad skulle främst kunna få dig att börja cykla eller att cykla oftare? Per kön, ålder, område och samtliga. n=412.

I tabellen är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. Öppen fråga som i efterhand har kategoriserats i 12 grupper. Streckad orange linje innebär ett värde som är minst fem procentenheter under värdet för samtliga. Heldragen orange linje innebär ett värde som är minst fem procentenheter över värdet för samtliga.

	Förbättrade cykelbanor	*Förbättrad belysning	*Högre biljettpriser i kollektivtrafiken	*Säkrare och tryggare i trafiken	Ny livssituation såsom nytt jobb, ny bostad	*Trängselskatten	Förbättrade möjligheter att parkera cykeln vid arbetsplatsen	Nej, ingenting	Införskaffande av cykel	Yttre miljön, typ väder, backigt mm	*Egna hinder, bättre hälsa mm	*Annat
Kvinna	13%	---	3%	7%	21%	---	2%	22%	15%	6%	7%	3%
Man	12%	---	2%	4%	23%	1%	2%	25%	14%	8%	7%	1%
18-29 år	16%	---	8%	2%	20%	---	2%	21%	23%	4%	3%	---
30-49 år	13%	1%	---	7%	30%	1%	3%	18%	11%	9%	5%	4%
50-65 år	11%	1%	---	7%	14%	---	1%	34%	10%	7%	14%	2%
Hisingen	16%	---	2%	3%	27%	---	2%	30%	7%	2%	8%	3%
Nordost	11%	1%	3%	10%	20%	3%	3%	20%	11%	11%	5%	3%
Centrum	12%	1%	2%	5%	18%	---	2%	20%	22%	9%	7%	2%
Sydväst	11%	---	4%	4%	25%	---	---	32%	7%	11%	7%	---
Samtliga	13%	---	2%	5%	22%	---	2%	24%	14%	7%	7%	2%

Tabell 6:8. Vad skulle främst kunna få dig att börja cykla eller att cykla oftare? Per avstånd de uppger att de har till sitt arbete eller annan daglig aktivitet samt per samtliga. n=412.

I tabellen är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. Öppen fråga som i efterhand har kategoriserats i 12 grupper. Streckad orange linje innebär ett värde som är minst fem procentenheter under värdet för samtliga. Heldragen orange linje innebär ett värde som är minst fem procentenheter över värdet för samtliga.

Hur långt har du till ditt arbete eller studier (eller annan daglig aktivitet)?	Förbättrade cykelbanor	*Förbättrad belysning	*Högre biljettpriser i kollektivtrafiken	*Säkrare och tryggare i trafiken	Ny livssituation såsom nytt jobb, ny bostad	*Trängsel-skatten	*Förbättrade möjligheter att parkera cykeln vid arbetsplatsen	Nej, ingenting	Införskaffande av cykel	*Yttre miljön, typ väder, backigt mm	*Egna hinder, bättre hälsa mm	*Annat
Har under 5 km	12%	1%	3%	5%	15%	---	1%	24%	16%	9%	11%	3%
Har mellan 5 km och 10 km	11%	---	2%	7%	19%	---	3%	25%	13%	10%	8%	4%
Har mer än 10 km	17%	1%	1%	5%	30%	1%	2%	18%	17%	4%	3%	---
*Vet inte	6%	---	12%	6%	18%	---	---	35%	6%	6%	6%	6%
*Har inget arbete eller daglig aktivitet	---	---	---	8%	42%	---	8%	42%	---	---	---	---
*Olika	11%	---	---	---	22%	---	11%	33%	---	11%	11%	---
Samtliga	13%	---	2%	5%	22%	---	2%	24%	14%	7%	7%	2%

Tabell 6:9. Vad skulle främst kunna få dig att börja cykla eller att cykla oftare? Per hur de främst tar sig till arbetet eller annan daglig aktivitet samt per samtliga. n=412.

I tabellen är procentsatserna avrundade till närmaste heltal. Öppen fråga som i efterhand har kategoriserats i 12 grupper. Streckad orange linje innebär ett värde som är minst fem procentenheter under värdet för samtliga. Heldragen orange linje innebär ett värde som är minst fem procentenheter över värdet för samtliga.

Hur tar du dig främst till arbete eller studier (eller annan daglig aktivitet)?	Förbättrade cykelbanor	*Förbättrad belysning	*Högre biljettpriser i kollektivtrafiken	*Säkrare och tryggare i trafiken	Ny livssituation såsom nytt jobb, ny bostad	*Trängselkatten	*Förbättrade möjligheter att parkera cykeln vid arbetsplatsen	Nej, ingenting	Införskaffande av cykel	*Yttre miljön, typ väder, backigt mm	*Egna hinder, bättre hälsa mm	*Annat
Bil	13%	---	---	6%	26%	1%	2%	24%	13%	8%	4%	3%
Kollektivtrafik	17%	---	7%	4%	16%	---	1%	17%	19%	5%	10%	2%
Gång	4%	2%	2%	7%	22%	---	4%	30%	9%	9%	11%	---
*Annat	---	---	---	7%	14%	---	7%	50%	7%	7%	7%	---
Samtliga	13%	---	2%	5%	22%	---	2%	24%	14%	7%	7%	2%

KAPITEL 7

REFLEKTION

I årets undersökning är andelen cyklister (44 %) på likvärdiga nivåer som för 2009 och 2010 års undersökningar. Det är en lägre andel cyklister jämfört med 2011 (52 %). Skillnaden är statistiskt säkerställd.

Det är färre som har cykeln som sitt främsta färdmedel till arbete eller annan daglig aktivitet i år jämfört med 2011. Det är fler som främst har bilen som sitt främsta färdmedel till arbete eller annan daglig aktivitet i år jämfört med 2011. Båda uppgifterna är statistiskt säkerställda.

I detta kapitel reflekterar vi på Splitvision Research runt årets resultat och de tecken som tyder på att det är en attityd-, värderings- och beteendeförändring som sker.

Vad hände under 2012?

Färre cyklister och färre som har cykeln som sitt främsta färdmedel

I 2011 års undersökning kunde vi se en ökning av andelen *cyklister* till den högsta nivån under perioden som undersökningen genomförts. Andelen cyklister är i år tillbaka på samma nivåer som för 2009 och 2010 års undersökningar.

Ett liknande mönster med att det är färre som cyklar finns när det gäller främsta färdmedel till arbete eller annan daglig aktivitet.

Det är en lika stor andel i årets undersökning som i 2011 års undersökning som uppger att de *aldrig cyklar* (42 %). Det som skett är en omfördelning i frekvensen gällande de som uppger att de cyklar i någon omfattning; bland annat har fler i 2012 års undersökning uppgett att de cyklar *mer sällan*, se diagram 2:1-2:3.

Lägre nöjdhet med Göteborg som cykelstad

I årets undersökning finns nio frågor som mäter nöjdheten med Göteborg som cykelstad. Sju av dessa frågor har ställts under samtliga fem år som undersökningen har genomförts. Fem av dessa sju nyckeltalsfrågor har i årets undersökning fått ett lägre medelvärde jämfört med 2011 års värden. Samtliga skillnader är statistiskt säkerställda. Det berör frågorna *Göteborg som en cykelvänlig stad*, *om respondenterna upplever att de bor i en cyklande stadsdel*, *om Göteborg upplevs som trafiksäkert att cykla i*, *hur*

respondenterna upplever underhållet av cykelbanor samt hur bra de upplever att cykelbanorna generellt är.

Resultatet från undersökningen ger inte någon förklaring till varför andelen cyklister har sjunkit eller varför färre har angett cykeln som sitt främsta färdmedel. Resultatet från undersökningen ger heller inte någon förklaring till varför respondenterna har angett lägre värden på nyckeltalsfrågorna i år jämfört med 2011.

Vi ser tre faktorer som kan vara bidragande till årets resultat.

- Under 2012 har det varit stora ombyggnationer i vägnätet i Göteborg.
- Det har varit "sämre väder" under 2012 jämfört med 2011.
- Höga förväntningar. I 2011 års rapport refererade vi till en sjustegsmodell för strukturell samhällsförändring. Denna visade på att nästa fas innebar högre förväntningar och med det högre krav på möjligheterna för cykling.

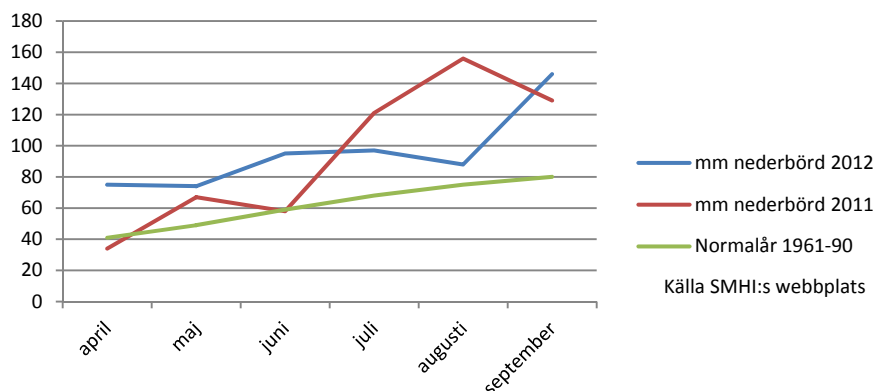
Stora ombyggnationer i vägnätet i Göteborg under 2012

Det har på flera håll under 2012 skett ombyggnationer av vägnätet i Göteborgs stadskärna vilket har lett till att flera cykelbanor har varit provisoriska och uppgrävda (bland annat på Övre Husargatan, Mölndalsvägen och Linnéplatsen). På en öppen fråga i undersökningen om vad som gör Göteborg till en mindre bra cykelstad så nämns främst framkomlighet och brist på flöde.

Sämre väder

Under april till juni 2012 kom det mer nederbörd än för samma period 2011. Däremot för perioden juli till augusti kom det mer nederbörd 2011 än 2012 för att åter 2012 ha mer nederbörd under september 2012 än under september 2011, se diagram 7:1.

Diagram 7:1. Nederbörd under april-september år 2011 samt år 2012. Källa: SMHI:s webbplats.



Högre förväntningar och krav

I 2011 års rapport refererade vi till en sjustegsmodell när det gäller en strukturell samhällsförändring, en förflyttning från att bilen är främsta transportmedlet till att cykeln är det.

Sjustegsmodellen var inspirerad av Ingleharts tankar⁸. Sjustegsmodellen finns med som bilaga 2 i denna rapport. I korthet kan stegen beskrivas som att de beteenden vi har och de krav vi ställer på strukturerna/förutsättningarna förändras i takt med att strukturerna/förutsättningarna blir bättre. Vi förmodar att förändringen nu befinner sig på steg 6-7. Detta innebär högre förväntningar och krav. Med förändrade beteenden (fler cyklar) ställs det högre förväntningar och nya krav på infrastrukturen. Möts förväntningar och krav upp så sker en förstärkning av hela processen, där attityder, värderingar och beteenden förändras mot en mer cyklande vardag. I annat fall stannar förändringen upp. Det kan vara detta vi ser i årets resultat.

Om förväntningarna och de nya kraven inte möts upp kan det bli en motsatt effekt, att man backar till steg tre (att det blir ett vi och dem) och att man får en förstärkning av ens inställning till att cykeln inte var ett bra alternativ.

Konvertering av potentiella cyklister

När det gäller potentiella målgrupper att konvertera till att bli cyklister eller att välja cykeln som sitt främsta färdmedel finns det lite olika sätt att se på saken.

Få som cyklar

Ett sätt är att utgå från grupper där det idag är få som cyklar och se vad som hindrar dem att cykla och vad som kan göras för att skapa bättre förutsättningar. Hisingen samt Nordost är områden där färre cyklar. I dessa områden har de vanligaste orsakerna respondenterna angett till att de valde bort cykeln vid tillfällena då de funderat på att cykla varit: cykelns skick (cykeln finns på annan ort, är trasig, stulen) eller på grund av yttre miljöfaktorer (dåligt väder, backigt, avgaser med mera).

Lågt konverteringsmotstånd

Ett annat sätt är att utgå från grupper där konverteringsmotståndet är lågt. En faktor som inverkar hämmande på att välja cykeln som färdmedel är om avstånd är för långt.

Grupper som idag har under 5 km till sitt arbete i högre grad än andra grupper är: kvinnor samt boende i Centrum. Grupper som har mellan 5 till 10 km är boende på Hisingen.

⁸ Ronald Inglehart, *Silent Revolution: Changing Values and Political Styles Among Western Publics*, 1977.

Det är fler som åker kollektivt som har kortare sträcka till sitt arbete eller daglig aktivitet än det är bland gruppen bilister. Gruppen 18-29 åringar och kvinnor åker kollektivt i högre omfattning än övriga grupper. I kapitlet *De som inte cyklar så mycket ännu* kapitel 6 så anger kollektivtrafikresenärerna följande faktorer som skulle påverka dem att börja cykla: *införskaffande av cykel*. En något högre andel än snittet anger även att *Högre biljettpriser i kollektivtrafiken skulle få dem att börja cykla eller cykla oftare. De anger i lägre grad än bilister att valet att de inte cyklar i dag beror på deras *livssituation*. De anger med andra ord faktorer som Trafikkontoret i högre grad har möjlighet att påverka.

Hur stora är grupperna?

Under 5 km

I årets undersökning är det 39 % som har uppgett att de har under 5 km till sitt arbete eller annan daglig aktivitet. Av dessa är det 20 % som åker bil och 28 % som åker kollektivtrafik.

Mellan 5 km och 10 km

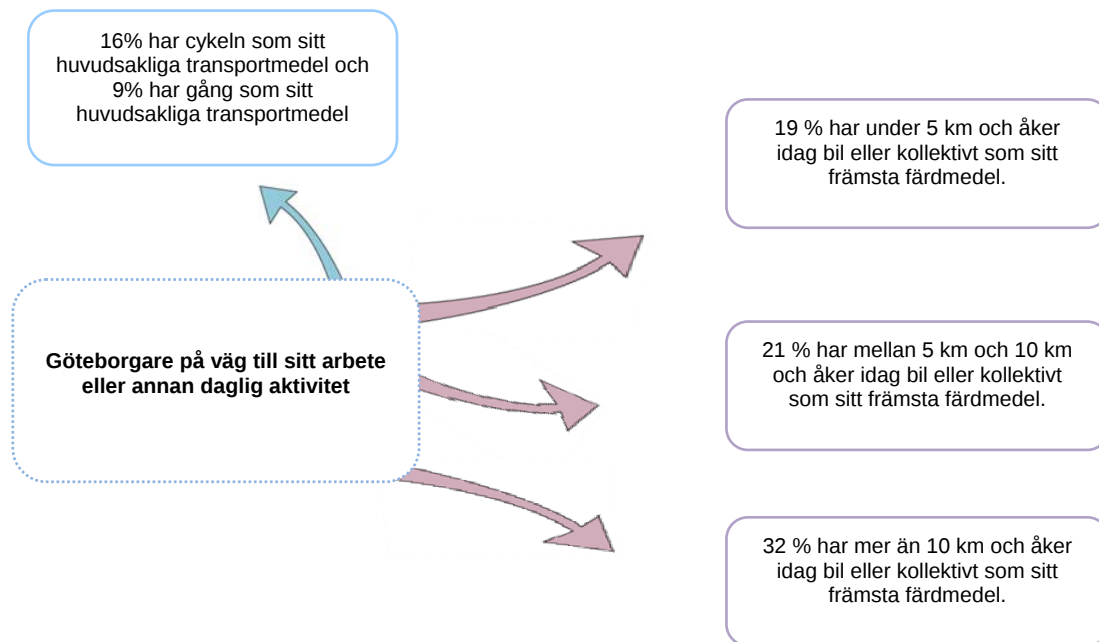
I årets undersökning är det 27 % som har uppgett att de har mellan 5 km och 10 km till sitt arbete eller annan daglig aktivitet. Av dessa är det 40 % som åker bil och 38 % som åker kollektivtrafik.

Mer än 10 km

I årets undersökning är det 34 % som har uppgett att de har mer än 10 km till sitt arbete eller annan daglig aktivitet. Av dessa är det 67 % som åker bil och 28 % som åker kollektivtrafik.

Med utgångspunkt från ovanstående uppgifter presenteras i illustration 7:1 nedan en omräkning för vad detta ger för andel potentiella cyklister.

Illustration 7:1 Potentiella målgrupper att rekrytera bland i syfte att välja cykeln som huvudsakligt transportmedel. I illustrationen är procentsatserna avrundade till närmaste heltal.



Att arbeta vidare med

Med årets resultat som grund, ser vi att viktiga delar att arbeta vidare med är att säkerställa att förväntningarna på Göteborgs Stad som cykelstad uppfylls. Detta innebär att Trafikkontoret måste arbeta än mer med underhåll, fortsätta arbeta för att ett flöde kan upprätthållas även om det blir fler cyklister på cykelbanorna. En stor andel cyklar året runt. Det här gör att man ställer krav på allt från snöröjning till belysning, sandning och buskklippning. Det vi kunnat se i tidigare studier för Trafikkontoret är att många väljer färdssätt utifrån syfte och de optimerar sin cykelfärd (inte bara till arbete utan cykelfärden måste fungera under dygnets alla timmar).

Parallellt med att man arbetar med att göra förbättringar, bör man också arbeta med att sprida och förmedla att man har gjort förändringarna och att förändringarna är gjorda utifrån cyklisternas behov och önskemål.

Vid samhällsförändringar är det lätt att det i ett första skede blir polariseringar. I kommunikationen med allmänheten kan det vara bra att tänka på att inte kommunicera ett vi och dem (cyklister kontra bilister). Det vore även bra att förklara att de förbättringar som görs för cyklisterna delvis görs i syfte att den större trafiksituationen ska fungera. Detta blir extra viktigt i samband med att trängselskatt införs.

Att tänka transportrotation vid konvertering. Flera av de som vi ser står närmast att börja cykla är personer som idag är kollektivtrafikresenärer. Kollektivtrafikresenärerna är den grupp bland transportsätten som främst refererar till externa faktorer som skulle påverka dem att börja cykla (bättre cykelbanor, höjt biljettpris).

OM SPLITVISION RESEARCH

Splitvision Research är ett konsultföretag. Vi arbetar främst med samhälls- och marknadsundersökningar, utredningar och utvärderingar där våra uppdragsgivare vill nå en djupare och bredare kunskap om företeelser och kunder.

Vår specialitet som affärsantropologer är att vi kan mäta det "mjuka", hur människor tänker och vad de upplever. Vi arbetar på ett nytt sätt med kvalitativa och kvantitativa undersökningar.

I egenskap av affärsantropologer använder vi oss av etnografiska metoder som intervjuer, observationer och deltagande. Ofta genomförs våra undersökningar i människors vardag. Det kan vara på plats i personers hem, på kontor, på sjukhus, i butiker eller på skolor.

De etnografiska metoderna lyfter fram människors attityder, värderingar, beteenden och de kulturella sammanhang som de ingår i.

Bland våra kunder finns både näringsliv och offentlig verksamhet. Vi arbetar både med korta, intensiva uppdrag och med långsiktiga strategiska projekt.

För mer information besök gärna vår webbsida:
www.splitvisionresearch.se

Ni är även varmt välkomna att kontakta oss:
Göteborgskontoret: 031-707 41 00
Stockholmskontoret: 08-55 24 24 70



REFERENSLISTA

Splitvision Research (på uppdrag av Trafikkontoret Göteborgs Stad) (2008).
Undersökning kring vad göteborgarna tycker om att cykla i Göteborg, 2008.

Splitvision Research (på uppdrag av Trafikkontoret Göteborgs Stad) (2009).
Undersökning kring vad göteborgarna tycker om att cykla i Göteborg, 2009.

Splitvision Research (på uppdrag av Trafikkontoret Göteborgs Stad) (2010).
Undersökning kring vad göteborgarna tycker om att cykla i Göteborg, 2010.

Splitvision Research (på uppdrag av Trafikkontoret Göteborgs Stad) (2011).
Undersökning kring vad göteborgarna tycker om att cykla i Göteborg, 2011.

Andra rapporter som Splitvision Research genomfört för Trafikkontoret Göteborgs Stad är:

Splitvision Research (på uppdrag av Trafikkontoret Göteborgs Stad) (2012).
Manliga cyklister 30-49 år som "relativt nyligen" börjat cykla kontinuerligt.

Splitvision Research (på uppdrag av Trafikkontoret Göteborgs Stad) (2012).
Målgruppsundersökning gällande studenter.

Splitvision Research (på uppdrag av Trafikkontoret Göteborgs Stad) (2010).
Trygghet och säkerhet vid cykling i Göteborg.

Splitvision Research (på uppdrag av Trafikkontoret Göteborgs Stad) (2010).
Trygghet & säkerhet. Litteraturgenomgång.

Splitvision Research (på uppdrag av Trafikkontoret Göteborgs Stad) (2010).
Undersökning gällande målade cykelöverfarter, 2010.

BILAGA 1 ENKÄTUNDERLAG

A. Introduktion/Resvanor

A. Dessa frågor skall **alla** besvara.

Resvanor

En normal vecka under april till september, hur ofta brukar du vanligen transportera dig per...?

Gör en generell uppskattning. (Gäller alla resor, ej bara till arbete.)

(Frågan ställs till fråga A1-4 nedan.)

Fyll i ett svar per rad.

	5-7 dgr/v 1	2-4 dgr/v 2	1 dag/v 3	1-3 dgr/må n 4	Mer sällan 5	Aldrig 6	Vet ej 7
1. Cykel.....	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
2. Bil	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
3. Kollektivtrafik	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
4. Går (promenerar)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Fråga A4. Notera att *går/promenerar* även kan utgöra en del av en transportsträcka.**Fråga 5 ställs till dem som svarat att de cyklar *Mer sällan* till *aldrig* på fråga 1.****5. Har du tillgång till cykel?**

- ☐ Ja [1] (Gå till fråga A5b)
☐ Nej [2] (Gå till fråga A6)

För dem som svarat svarsalternativ 1-4 på fråga 1 kryssa bara i ja på fråga 5, utan att ställa frågan till dem.

6. Hur tar du dig främst till arbete eller studier (eller annan daglig aktivitet)?

Endast ett svar.

- ☐ Bil [1]
☐ Kollektivtrafik [2]
☐ Cykel [3]
☐ Gång [4]

☐ Annat: _____ [5]

7. Hur långt har du till ditt arbete eller annan daglig aktivitet?

- ☐ Har under 5 km [1]
☐ Har mellan 5 km till 10 km [2]
☐ Har mer än 10 km [3]

☐ Vet inte [4]
☐ Har inget arbete eller arbetar inte [5]

8. Cyklade du när du var i åldern 15-25 år?

- ☐ Ja [1]
☐ Ja, men inte så mycket [2]
☐ Nej [3]
☐ Vet inte [4]

Fråga A8 är en öppen fråga. Svarsalternativ *Ja* innefattar att de cyklade mycket | någon gång ibland.

Cykelvänlig stadFyll i ett svar per rad.

	Inte alls	1	2	3	4	5	6	7	8	9	I mkt hög grad 10	Vet inte
9. I vilken omfattning upplever du att Göteborg är en cykelvänlig stad? Skala 1-10, där 1 står för inte alls och 10 för i mycket hög grad.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Fråga A9. Med cykelvänlig stad menas en stad som är trygg, som känns lätt att cykla i.

Fyll i ett svar per rad.

	Inte alls	1	2	3	4	5	6	7	8	9	I mkt hög grad 10	Vet inte
10. I vilken omfattning upplever du att man cyklar i din stadsdel? Skala 1-10, där 1 står för inte alls och 10 för i mycket hög grad.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Fyll i ett svar per rad.

	Inte alls	1	2	3	4	5	6	7	8	9	I mkt hög grad 10	Vet inte
11. I vilken omfattning upplever du att Göteborgs Stad <u>arbetar för att öka cyklandet (generellt)</u> i Göteborg? Skala 1-10, där 1 står för inte alls och 10 för i	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

mycket hög grad.

Säkerhet

Fyll i ett svar per rad.

	Inte alls	1	2	3	4	5	6	7	8	9	I mkt hög grad 10	Vet inte
12. I vilken omfattning upplever du att det är <u>trafiksäkert</u> att cykla i Göteborg ? Skala 1-10, där 1 står för inte alls och 10 för i mycket hög grad.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

B. Frågor till dem som cyklar -

För dem som svarar att de har cyklat i intervallet **1-3 dagar i månaden eller oftare** på fråga A1.

Underhåll

Fyll i ett svar per rad.

	Inte alls	1	2	3	4	5	6	7	8	9	I mkt hög grad 10	Vet inte
1. I vilken omfattning är du nöjd med <u>underhållet</u> av <u>cykelbanorna</u> i Göteborg ? Skala 1-10, där 1 står för <i>inte alls</i> och 10 för <i>i mycket hög grad</i> .	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Fråga B1. Med underhåll menas sopning, vägunderhåll, saltning, glasborttagning, ta bort vegetation mm.

Fyll i ett svar per rad.

	Inte alls	1	2	3	4	5	6	7	8	9	I mkt hög grad 10	Vet inte
2. I vilken omfattning är du nöjd med <u>cykelbanorna</u> i Göteborg (generellt) ? Skala 1-10, där 1 står för <i>inte alls</i> och 10 för <i>i mycket hög grad</i> .	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Fråga B2. Med cykelbanor syftas exempelvis till sträckning, utformning och beläggning.

Flöde

Fyll i ett svar per rad.

	Inte alls	1	2	3	4	5	6	7	8	9	I mkt hög grad 10	Vet inte
3. I vilken omfattning upplever du att det finns ett flöde när du cyklar i Göteborg? Skala 1-10, där 1 står för inte alls och 10 för i mycket hög grad.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Fråga B3. Med flöde menas att du kan cykla relativt obehindrat utan stopp på grund av yttre faktorer som exempelvis trängsel, håll i vägen, rödljus med mera.

Cykelparkeringar

Fyll i ett svar per rad.

	Inte alls	1	2	3	4	5	6	7	8	9	I mkt hög grad 10	Vet inte
4. I vilken omfattning är du nöjd med <u>cykelparkeringar</u> generellt i Göteborg? Skala 1-10, där 1 står för <i>inte alls</i> och 10 för <i>i mycket hög grad</i> .	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Fråga B4. Syftar till cykelställ. Man ska kunna låsa fast cykeln ordentligt.

Med frågan vill vi komma åt nöjdheten med cykelparkeringarna, utifrån utformning, placeringar och antalet cykelparkeringar.

Fyll i ett svar per rad.

	Inte alls	1	2	3	4	5	6	7	8	9	I mkt hög grad 10	Vet inte
5. I vilken omfattning är du nöjd med <u>cykelparkeringen på din arbetsplats/vid din dagliga aktivitet?</u> Skala 1-10, där 1 står för <i>inte alls</i> och 10 för <i>i mycket hög grad</i> .	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

☐ Finns ingen cykelparkering

6. Vilka årstider cyklar du? Flera svar kan anges.

- ☐ Vår [1]
- ☐ Sommar [2]
- ☐ Höst [3]
- ☐ Vinter [4]
- ☐ Året om [5]

7. Vad upplever du gör Göteborg till en bra cykelstad? Öppen fråga.

8. Vad upplever du gör Göteborg till en mindre bra cykelstad (om du bortser från vädret)? Öppen fråga.

C. Frågor till dem som inte cyklar -

För dem som svarar att de **inte** har cyklat 1-3 dagar i månaden eller oftare på fråga A1.

1. Har det funnits tillfällen under det senaste året där du funderat på att ta cykeln, men sedan inte gjort det?

- ☐ Ja [1] (Gå till fråga C2)
- ☐ Nej [2] (Gå till fråga C3)
- ☐ Vet inte [3] (Gå till fråga C3)

Ställ C-frågor till dem som har svarat att de cyklar mer sällan eller aldrig på fråga A1.

2. Vad var det främst som gjorde att du valde bort att ta cykeln?

Öppen fråga. Ange ett svar.

- ☐ Avståndet är för långt [1]
- ☐ Tidsbrist [2]
- ☐ Vädret [3]
- ☐ Ska göra flera ärenden [4]
- ☐ Får ej med all packning på cykeln [5]
- ☐ På grund av klädseln [6]
- ☐ Blir svettig [7]
- ☐ Bekvämlighet [8]
- ☐ Känner mig otrygg i trafiken [9]
- ☐ Vill ej röra på mig [10]
- ☐ Har inte tillgång till cykel [11]
- ☐ Annat: _____ [12]

Fråga C2 ställs enbart till dem som svarat "Ja" på fråga C1.

3. Vad skulle främst kunna få dig att börja cykla eller att cykla oftare? Öppen fråga.

Ange ett svar.

- ☐ Förbättrade cykelbanor [1]
- ☐ Förbättrad belysning [2]
- ☐ Högre biljettpriser i kollektivtrafiken [3]
- ☐ Säkrare och tryggare i trafiken [4]
- ☐ Ny livssituation såsom nytt jobb, ny bostad [5]
- ☐ Trängselskatten [6]
- ☐ Förbättrade möjligheter att parkera cykeln vid arbetsplatsen [7]
- ☐ Nej, ingenting [8]
- ☐ Annat: _____ [9]

Fråga C3 ställs till alla som blivit tillfrågade fråga C1.

Och så har vi slutligen några frågor om dig som person.

D. Bakgrundsuppgifter

1. Hur bor du?

- ☐ Villa [1]
- ☐ Radhus [2]
- ☐ Lägenhet, bostadsrätt [3]
- ☐ Lägenhet, hyresrätt [4]
- ☐ Annat: _____ [5]

D1. I
svarsalternativet
radhus ingår

2. Vilket av följande stämmer in på dig och ditt hushåll?

- ☐ Ensamstående (**med** hemmavarande barn) [1]
- ☐ Ensamstående (**utan** hemmavarande barn) [2]
- ☐ Gift eller sammanboende (**med** hemmavarande barn) [3]
- ☐ Gift eller sammanboende (**utan** hemmavarande barn) [4]
- ☐ Bor med förälder/föräldrar [5]
- ☐ Annat: _____ [6]
- ☐ Vill ej svara [7]

D. Dessa frågor
skall **alla** besvara.

Om du har hemmavarande barn,

3. Hur gamla är dina hemmavarande barn?

- ☐ 12 år eller yngre [1]
- ☐ 13-18 år [2]

4. Har du (eller ditt hushåll) tillgång till bil?

- ☐ Ja [1]
- ☐ Nej [2]

5. På vilket sätt har du tillgång till bil?

- ☐ Jag äger bil [1]
- ☐ Min sambo äger en bil [2]
- ☐ Vårt hushåll har en gemensam bil [3]
- ☐ Via bilpool [4]
- ☐ Kan låna bil [5]
- ☐ Annat: _____ [6]
- ☐ Nej [7]

6. Vilken är din högsta avslutade utbildning?

Fyll bara i ett svar.

- ☐ Grundskola eller gymnasieutbildning [1]
- ☐ Jag har en eftergymnasial utbildning (på minst ett halvår) eller mer [2]
- ☐ Annat: _____ [3]

7. Vilken stadsdel bor du i?

- ☐ Askim [1]
- ☐ Backa [2]
- ☐ Bergsjön [3]
- ☐ Biskopsgården [4]

- | | | | |
|---|--|---|---|
| ☐ Centrum [5] | ☐ Frölunda [6] | ☐ Gunnared [7] | ☐ Härlanda [8] |
| ☐ Högsbo [9] | ☐ Kortedala [10] | ☐ Kärre-Rödbo [11] | ☐ Linnéstaden [12] |
| ☐ Lundby [13] | ☐ Lärjedalen [14] | ☐ Majorna [15] | ☐ Styrö [16] |
| ☐ Torslanda [17] | ☐ Tuve-Säve [18] | ☐ Tynnered [19] | ☐ Älvsborg [20] |
| ☐ Örgryte [21] | ☐ Annat: _____ [22] | | |

Tyst fråga – fyll i direkt efter genomförd intervju, enligt information från ringlistan.

8. Vilket av följande stämmer in på dig, är du i åldern...?

- ☐ 18-29 år [1]
☐ 30-39 år [2]
☐ 40-49 år [3]
☐ 50-65 år [4]

OBS!
Ställ frågan om Ni
intervjuar någon annan i
hushållet än den som står
på listan!

Tyst fråga – fyll i direkt efter genomförd intervju, enligt information från ringlistan.

9. Är du kvinna eller man?

- ☐ Kvinna [1]
☐ Man [2]

Observera! Ställ ej denna fråga högt. Fyll i svar enligt information i ringlistan.

10. Är nix-registrerad.

- ☐ Ja [1]
☐ Nej [2]

OBS!
Denna fråga ställs inte högt.
Det står markerat i
adresslistan om numret är nix-
registrerat eller ej.

Tack för din medverkan!

BILAGA 2 SJUSTEGSMODELL

Steg	Händelse
1	Förändring i infrastruktur Först sker det en samhällsstrukturell förändring (förändring i infrastruktur). Det kan exempelvis handla om förbättring av cykelbanor, försämring av framkomlighet och parkeringsmöjligheter för bilister.
2	Ny infrastruktur påverkar attityder och värderingar De infrastrukturella förändringarna påverkar människors vardag, vilket i sin tur påverkar deras attityder och värderingar. I detta steg sker det en förändring av inställningen till cykling och cykeln som transportmedel, men inte några förändringar vad gäller cykelbeteendet.
3	Anpassning till ny infrastruktur och polarisering En anpassning till de nya infrastrukturella förändringarna och de nya attityderna, värderingarna och beteendena leder till polarisering, det blir ett "vi och dem-tänkande", bilister kontra cyklister. Som exempel på polarisering kunde vi i 2010 års undersökning se att andelen personer som svarade att de aldrig cyklar ökade. I fokusgrupperna som genomfördes 2010 kunde vi också höra att bilisterna tydligare tog ställning mot cyklister och mot den infrastrukturella förändring som skett (än vad de gjort i de fokusgrupper vi genomförde 2008).
4	Acceptans av strukturella förändringar En ökad grad av acceptans av den strukturella förändringen sker. Medborgarna anpassar sig till den nya strukturen.
5	Nya beteenden På en individnivå sker förändringar av beteendet. I 2011 års undersökning anar vi att ökningen av andelen cyklister och av dem som har cykel som främsta transportmedel samt att det är färre som aldrig cyklar är ett tecken på förändringar av beteendet.
6	Högre förväntningar och krav Med förändrade beteenden ställs det högre förväntningar och nya krav på infrastrukturen. Vi tror att den minskning vad gäller cyklister som i 2011 års undersökning är nöjda är en början på högre och nya förväntningar och krav som ställs.
7	Stabilisering eller regression Möts förväntningar och krav upp så sker en förstärkning av hela processen, där attityder, värderingar och beteenden förändras mot en mer cyklande vardag. Om förväntningarna och de nya kraven inte möts upp kan det bli en motsatt effekt, att man backar till steg tre (att det blir ett vi och dem) och att man får en förstärkning av ens inställning att cykeln inte var ett bra alternativ.