Göteborgs stad - Trafikkontoret

Rapport: Cykelundersökning 2015

December 2015, Markör Marknad och Kommunikation



Uppdrag: Kartläggning av cyklingen i Göteborgs stad

Beställare: Göteborgs stad, trafikkontoret

Kontaktperson beställaren: Jenny Larsson, trafikkontoret

Projektledare Markör: Niklas Carlsson

Rapportförfattare Markör: Fanny Wigeborn

Datainsamlingsperiod: Okt-Nov 2015

Markör Marknad och Kommunikation AB

*Markör hjälper större företag och organisationer att fatta rätt beslut – det gör vi genom utredningar, undersökningar och utvecklingsarbete på plats hos våra kunder.*

Innehåll

Sammanfattning 4

1. Bakgrund och syfte 5

2. Teknisk beskrivning 5

2.1 Utformning av enkät 5

2.2 Målpopulation och urvalsförfarande 5

2.3 Genomförande och utfall 6

2.4 Redovisning 7

2.5 Databearbetning och viktning 11

2.6 Chi-två-test 11

3. Resultat 13

3.1 Färdmedelsfrekvenser 13

3.2 Nyckeltal och index 15

3.3 Trafiksäkerhet 17

3.4 Utveckling över tid 20

3.5 Bakgrundsuppgifter 27

4. Slutsatser 31

# Sammanfattning

Undersökningen visar att:

* 2015 var andelen som cyklar 41 procent. Det fanns en stor variation mellan de olika geografiska områdena i Göteborg. Man cyklar mest i Sydost och Centrum och minst i Nordost. De som hade nära till sin dagliga aktivitet cyklade i större utsträckning.
* Andelen cyklister ligger relativt konstant över tid. Andelen som åkte bil minskade däremot under perioden 2012 till 2015.
* Cykelindex 2015 var totalt 6,0 vilket var i nivå med tidigare års mätningar.Cykelindex hade dock ett lägre värde 2012 (5,6) jämfört med övriga mätår. En trolig förklaring är att det pågick flera ombyggnationer som upplevts negativt för cyklingen i staden just det året. Detta mönster syntes för samtliga geografiska områden förutom Nordost.
* Nyckeltalen ”Göteborgs stad arbetar för ökad cykling” och ”Nöjdhet underhåll” fick relativt hög andel instämmande. Minst nöjda var respondenterna med trafiksäkerheten som cyklist.
* Nyckeltalet ”Göteborgs stad arbetar för ökad cykling” har genomgått en stark positiv utveckling sedan undersökningens start.
* Fem av åtta nyckeltal uppvisade en stadig positiv utveckling varje år under de senaste tre åren.
* Personer i åldern 18-29 år tycker att det är mer trafiksäkert att cykla utifrån olika trafikala aspekter än de som är äldre. Boende i Nordost och Sydväst tyckte att det var trafiksäkrare att cykla än boende i övriga områden.
* När cyklisterna fick svara på frågor om trafiksäkerhet framkom att osäkerheten i trafiken främst tycks hänga ihop med faktorer som samspelet med fotgängare, korsningspunkter och samspel med bilister. Samspelet med cyklisterna ansågs i betydligt mindre utsträckning vara ett problem. Av de olika trafikslag som cyklisterna stöter på i trafiken anser man att samspelet fungerar säkrast med andra cyklister, följt av buss och spårvagn, bilister och sist gående.

# Bakgrund och syfte

Trafikkontoret följer sedan 2008 nyckeltalsfrågor för hur göteborgare uppfattar cyklingen i staden. Syftet är att på ett övergripande sätt följa de upplevda förutsättningarna att cykla i Göteborg över tid. Förutom de återkommande nyckeltalen finns frågor kring resvanor, bakgrundsfrågor och frågor kring olika fokusområden som trafikkontoret vill undersöka.

Under 2015 års undersökning vill Trafikkontoret fördjupa sig i den upplevda trafiksäkerheten, vilket är ett nyckeltal där missnöjet varit relativt högt under alla år undersökningen genomförts. Sedan mätningar för cykelundersökningen startade 2008 har nyckeltalet ”Upplevd trafiksäkerhet” fått ett relativt sett dåligt resultat. Under alla tidigare mätningar som ingår i undersökningen var det fler trafikanter som inte höll med om att det var trafiksäkert att cykla i Göteborg än som höll med. I årets undersökning önskar Trafikkontoret få en djupare förståelse över vad som gör att man upplever Göteborg som trafiksäkert eller inte. Vad kännetecknar de som upplever att det inte är trafiksäkert? På vilket sätt upplever man det som inte trafiksäkert? I vilka situationer och var?

# Teknisk beskrivning

Kartläggningen har genomförts med en kvantitativ ansats och datainsamlingen har genomförts med hjälp av telefonintervjuer. Samtliga respondenter söktes minst tre och upp till 20 gånger under olika tider på dagen innan de noterades som bortfall.

## Utformning av enkät

Varje år uppdateras enkäten med ett nytt tema, t.ex. behandlades 2014 temat vintercykling och 2015 trafiksäkerhet. Nyckeltals- och bakgrundsfrågorna är fasta och återkommer varje år. Enkäten består av sex bakgrundsfrågor, fyra frågor om resvanor, nio nyckeltalsfrågor som ställs varje år samt tio frågor om trafiksäkerhet som utgör 2015 års tema. Av dessa frågor har samtliga kunnat besvaras mes fasta svarsalternativ. Enkäten innehåller även ett mindre antal öppna frågor. En intervju tog i genomsnitt 7 minuter att genomföra.

## Målpopulation och urvalsförfarande

Undersökningens målpopulation har definierats som personer i åldern 18-65 år som är mantalsskriva i Göteborgs stad. Urvalet kommer från Bisnode (tidigare PAR) och stratifierades utifrån de tio stadsdelar som motsvarar Göteborgs indelning i stadsdelsförvaltningar samt kön och åldersgrupp. För att kunna göra indelningen på stadsdelsnivå användes kartritningsprogram där de aktuella områdena markerades. Inom varje stadsdel drogs ett obundet slumpmässigt urval (OSU) – där varje person i den sökta målgruppen haft lika stor chans att komma med i urvalet. Personerna kontaktades sedan per telefon och en person som inte önskade delta i undersökningen ersattes med en annan till dess att kvoterna var fyllda. På så sätt blir de svarande representativa för målpopulationen och ingen viktning behövs i efterhand. Den demografiska bilden i undersökningen speglar således befolkningsstrukturen i Göteborgs stad. Antalet kvoter var totalt 80 stycken (2 grupper för kön \*4 grupper för ålder \*10 stadsdelsförvaltningar).

Intervjuunderlaget var som störst 2015. Nedan visas antalet intervjuer år för år sedan mätningens start.

*Tabell 2.1 Antal intervjuer*

|  |  |
| --- | --- |
| År | Antal intervjuer |
| 2008 | 739 |
| 2009 | 678 |
| 2010 | 730 |
| 2011 | 672 |
| 2012 | 734 |
| 2013 | 693 |
| 2014 | 681 |
| 2015 | 972 |

## Genomförande och utfall

Fältarbetsperioden inleddes vecka 42 med telefonintervjuer och pågick till vecka 46. Av de som kontaktats men ej deltagit i undersökningen är de vanligaste bortfallsorsakerna vägran och tidsbrist. Vidare har även fall av övertäckning noterats där personen inte kunnat nås. Det vanligaste orsaken har varit felaktigt telefonnummer men det har även påträffats en hel del fall av språkproblem. I undersökningen förekommer även partiellt bortfall i form av att personer inte har velat svara på samtliga frågor. Det har i dessa fall varit i form av ett fast alternativ som motsvarar ”vill ej svara” i enkäten. Samtliga respondenter som ingår i resultatredovisningen har fullföljt enkäten till sista frågan. Det förekommer därmed inga avhoppare i undersökningen. Totalt gjordes 972 intervjuer med boende i Göteborg.

## Redovisning

Resultatet sammanställs i grafisk form fråga för fråga i separat Powerpoint-presentation. Föreliggande Word-rapport syftar till att komplettera och kommentera denna rapportering i form av en teknisk beskrivning, analys och slutsatser av detta resultat. Föreliggande rapport utgår från samma disposition som den grafiska redovisningen.

* + 1. Definitioner och avgränsningar

Användare av cykel, bil, kollektivtrafik och gång definieras utifrån hur ofta ett färdmedel används. Användarna delas in i högfrekventa och lågfrekventa användare. Högfrekventa (HF) och lågfrekventa (LF) cyklister definieras så som bilden till höger visar. Bilister, kollektivtrafikresenärer och gående definieras på motsvarande sätt.

*Figur 2.2 Definition av cyklister*



För områdesindelningen gäller följande avgränsningar:

*Figur 2.3 Områdesindelning*



*Figur 2.4 Områdes- och stadsdelsindelning*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Område | Kod Område | Stadsdel | Kod Stadsdel |
| Nordost | 1 | Angered | 1 |
| Östra Göteborg | 2 |
| Sydost | 2 | Örgryte-Härlanda | 3 |
| Centrum | 3 | Centrum | 4 |
| Majorna-Linné | 5 |
| Sydväst | 4 | Askim-Frölunda-Högsbo | 6 |
| Västra Göteborg | 7 |
| Hisingen | 5 | Västra Hisingen | 8 |
| Lundby | 9 |
| Norra Hisingen | 10 |

#### 2.4.2 Tiderserier

Vid analys av tidsserier kan de irreguljära variationerna vara så stora att den faktiska förändringen över tid är svår att utläsa. En grafisk framställning av en tidsserie med irreguljära variationer blir då hackig och svår att tolka. För att få en tydligare bild av utvecklingen kan tidsserier slätas ut med hjälp av så kallande glidande medelvärden. Glidande medelvärde betyder att ett års värde redovisas som ett medelvärde av det aktuella årets värde och de närliggande årens värden. Det finns flera olika sätt att skapa detta medelvärde.

I cykelundersökningen skapas det glidande medelvärdet utifrån aktuellt års värde med även innehåll från det föregående årets värde. Med detta tillvägagångssätt finns inga glidande medelvärden tillgängliga det första året (2008). Att det glidande medelvärdet i cykelundersökningen skapas ”skevt” med innehåll från innevarande år och ett år bakåt i tiden görs för att viss eftersläpning av effekt kan uppstå när exempelvis förändring i cykelvägnätet sker. Konsekvensen av att använda glidande medelvärde att är att frekvenser, nyckeltal och indexen får andra värden. För exempelvis 2015 års glidande medelvärde är det inte lika med det uppmätta värdet 2015, då det glidande medelvärdet för 2015 även har innehåll av 2014. Notera att glidande medelvärde endast nyttjas vid analys av utvecklingen över tid.

Formel för glidande medelvärde:

$$Värde\_{t}=\frac{2Värde\_{t}+1Värde\_{t-1}}{3}$$

2.4.3 Nyckeltal och cykelindex
Det finns 9 nyckeltal som tillsammans ger en bild av hur det upplevs att cykla i Göteborg. Vissa nyckeltal riktar sig till samtliga och andra till cyklister. Nyckeltalen har en skala 1-10 där 1 står för ”I låg grad” och 10 står för ”I hög grad”. Nyckeltalen redovisas exkluderat de som har angett ”vet ej”. Vid grafisk framställning redovisas nyckeltalen enligt:

1-2: I mycket låg grad

3-4: I ganska låg grad

5-6: Varken eller

7-8: I ganska hög grad

9-10: I mycket hög grad

8 av 9 nyckeltal samvarierar starkt med varandra. Detta ger en möjlighet att skapa ett index som ger en sammanfattande bild av upplevelsen att cykla i Göteborg. Cykelindexet skapas som ett medelvärde av de 8 nyckeltalen. Nyckeltalet ”Gbg vore mer attraktiv om mer cykelanpassad” ingår inte i indexet och studeras separat. Medelvärdet på cykelindexet kan variera mellan 1 och 10, med en mittpunkt på 5,5.

*Figur 2.5 Cykelindex*

**Cykelvänlig stad**

**Cyklande stadsdel**

**Trafiksäkert cykla**

**Gbg stad arbetar för att öka cyklandet**

**Nöjdhet cykelbanor**

**Nöjdhet cykelbanor**

**Upplevelse av flöde**

**Nöjdhet cykelparkeringar**

**Cykelindex**

## Databearbetning och viktning

Rådata för 2015 har slagits ihop med tidigare års rådata. Då utformning av frågor varierat något från år till år har viss omkodning skett i SPSS. Alla omkodningar har dokumenterats. För åren 2008-2014 användes den tidigare administrativa indelningen i 21 stadsdelsförvaltningar som gällde fram till 2011. Där det saknats uppgift om äldre stadsdelsindelning för tidigare år har Markör kodat in svar som uppgetts under annat. Samtliga respondenter har därmed ett värde på variabeln stadsdelstillhörighet. Uppgift om äldre stadsdelsindelning har sedan använts för att sortera in i den nya områdesvariabeln som dels in i fem kategorier med Sydost som nytt område. För åren 2008-2014 hade områdesindelningen fyra kategorier.

Områdesfördelningen i Göteborg 2015 styr viktningen. 2015 är materialet representativt med hänseende på kön, ålder och stadsdel (10 stadsdelar) vilket innebär att ingen viktning har gjorts. Av totalt 1000 planerade intervjuer gjordes 972 varför inte alla 80 kvoter fylldes upp. Följaktligen är inte fördelningen helt representativ (se tabell 2.5). Dock finns minst fem svar i varje kvot. Materialet för åren 2008-2014 har viktats om med utgångspunkt ur 2015 års områdesindelning. Viktningen baseras på 2014 års officiell statistik över boende i områdena. Detta gör att jämförelserna blir helt rättvisande med avseende på denna bakgrundsvariabel.

*Tabell 2.6 Fördelning per område*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|   |  | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | Fördelning Gbg 2014 |
| Fördelning per område utan viktning (i procent) | Nordost | 18 | 12 | 10 | 15 | 12 | 12 | 7 | 17 | 18 |
| Sydost | 14 | 11 | 13 | 10 | 13 | 11 | 13 | 12 | 12 |
| Centrum | 22 | 28 | 27 | 30 | 27 | 29 | 28 | 26 | 25 |
| Sydväst | 24 | 23 | 21 | 22 | 22 | 21 | 20 | 18 | 18 |
| Hisingen | 22 | 26 | 29 | 24 | 27 | 26 | 32 | 27 | 27 |

## Chi-två-test

Ett Chi-två-test är en matematiskt statistisk metod inom hypotesprövning som utvecklats för att analysera data då variabler har ordinalskala eller nominalskala. Vid ett chi-två-test prövar man om frekvenserna av ett antal olika utfall liknar hypotesen om en viss sannolikhetsfördelning. Efter utförandet av det statistiska testet skall nollhypotesen förkastas eller ej förkastas. Nollhypotesen innebär att svarsfördelningen är samma för de olika kategorierna, exempelvis män och kvinnor. Att nollhypotesen förkastas innebär således att det finns en skillnad i svarsmönster, exempelvis mellan män och kvinnor. Vid analysen av undersökningsresultaten har chi-två-test genomförts på alla kategoriska variabler för samtliga bakgrundsvariabler på data för 2015. Alla statistiska tester genomförs med en *signifikansgrad* på fem procent. Signifikanta samband anges genomgående med en .

För att kunna göra ett chi-två-test måste antagandet om slumpmässighet vara uppfyllt. Markör anser att skevheter som kan ha uppkommit i och med urvalsförfarandet, insamlingsmetod och bortfall till stor grad korrigerats av att materialets representativitet genom förfarandet med kvotindelningen, vilket i sig kan sägas vara en typ av viktning. Chi-två-tester kan därmed beräknas på 2015 års data men bör tolkas med försiktighet.

När chi-två-tester har beräknats på nyckeltal används en 3-gradig skala (Skala 1-4, 5-6 och 7-10) för det aktuella nyckeltalet.

# Resultat

Inledningsvis presenteras färdmedelsfrekvenser för 2015 och deras variation med avseende på ett antal bakgrundsvariabler. I avsnittet som följer redovisas nyckeltal och index för 2015. Därefter följer resultatet för årets tema- trafiksäkerhet- och efter detta behandlas utvecklingen över tid för andel cyklister, färdmedelsfrekvenser, nyckeltal och cykelindex. Resultatdelen avslutas med undersökningens bakgrundsuppgifter. I det sista avsnittet avslutas rapporteringen med en summerande slutdiskussion innehållande Markörs slutsatser.

## Färdmedelsfrekvenser

Totalt uppgav 41 procent att de cyklar. Drygt hälften (53 procent) svarade att de aldrig cyklar. Det finns inga större skillnader i män och kvinnors cykelbeteende. Signifikanta skillnader finns däremot för bakgrundsvariablerna ålder, område och avstånd till arbete eller annan daglig aktivitet. De yngre åldersgrupperna har en högre andel cyklister än de mellan 50-65 år. Stor variation återfinns i cykelandelen mellan Göteborgs olika geografiska områden. I centrum och Sydost cyklar en stor del av befolkningen medan man cyklar minst i Nordost och på Hisingen. Cykelandelen och avstånd till arbete eller annan daglig aktivitet har ett negativt samband. Ju närmare man har till sin dagliga aktivitet desto vanligare är det att man cyklar.

Även utbildning har en signifikant betydelse för valet av att cykla. De med eftergymnasial utbildning cyklar i större utsträckning än de vars högsta utbildningsnivå är grundskola eller gymnasium.

*Figur 3.1 Cykelandel*

Det finns en stor variation i hur man transporterar sig med olika färdmedel i stadsdelarna, framför allt när det gäller andelen cyklister. Man cyklar mest i områdena Sydost och Centrum och minst i Nordost. De områden som har en stor andel cyklister har också en stor andel gångtrafikanter. Det finns därmed ett tydligt positivt samband mellan gång och cykling. Områden med stor andel bilister är i regel områden med låg andel cyklister. Ett område där detta samband inte är lika starkt är Nordost, där man istället har en relativt hög andel kollektivresenärer. Det framgår också i Figur 3.2 att det finns en negativ samvariation mellan andelen som reser kollektivt och som reser med bil. I Nordost, Sydost och Centrum är kollektivtrafikandelen relativt sett hög medan bilden är den omvända i Sydväst, Nordost och på Hisingen. Samtliga samband är statistiskt signifikanta. I samtliga områden är kollektivandelen högre än andelen bilister förutom i Sydväst.

*Figur 3.2 Färdmedelsfrekvenser per stadsdel*

## Nyckeltal och index

En relativt hög andel instämmer i att de skulle uppleva Göteborg som en mer attraktiv stad om staden blev mer cykelanpassad (60 procent). Även påståendet om att Göteborg arbetar för en ökad cykling har en hög andel instämmande (57 procent). Lägst grad av instämmande får trafiksäkerheten att cykla i Göteborg (25 procent). Det är ingen större skillnad på hur cyklister och icke-cyklister upplever trafiksäkerhetssituationen.

Av de frågor som riktade sig enbart till cyklister instämde man i högst grad i att underhållet (57 procent) och cykelbanorna generellt (50 procent) var bra. Lägst andel instämmande hade nyckeltalet ”Flöde i trafiken” (41 procent).

*Figur 3.3 Nyckeltal*

Cykelindex uppmättes till totalt 6,0 år 2015. Det finns ingen skillnad i cykelindex mellan kvinnor och män. De svarande i åldrarna 18-29 hade ett högre indexvärde (6,3) än övriga ålderskategorier och var alltså mer nöjda med cyklingen i Göteborg. Av de geografiska områdena hade Sydväst (6,2), Sydost (6,1) och Centrum (6,1) högre indexvärde än Nordost (5,8) och Hisingen (5,8). Sydväst är således inte det område där cyklingen är mest utbredd men boende här tenderar att uppleva förutsättningarna för cykling som bättre än genomsnittet. De som klassas som högfrekventa cyklister har något högre cykelindex, 6,1 jämfört med 5,9 för lågfrekventa cyklister.

*Figur 3.4 Cykelindex*

## Trafiksäkerhet

Respondenterna fick bedöma trafiksäkerheten utifrån en rad olika faktorer kopplade till trafiksituationen. Faktorer som problem med buskage/växtlighet tycktes inte göra att man upplevde miljön som mindre trafiksäker i någon större utsträckning, 63 procent ansåg att det var trafiksäkert i det hänseendet. Tillgången på cykelbanor (49 procent) upplevdes inte heller som någon större osäkerhetsfaktor relativt sett. Istället verkar osäkerheten i trafiken i störst grad hänga ihop med faktorer som samspelet med fotgängare, korsningspunkter och samspel med bilister. Samspelet med cyklisterna ansågs i betydligt mindre utsträckning vara ett problem (44 procent). Av de olika trafikslag som cyklisterna stöter på i trafiken anser man att samspelet fungerar säkrast med andra cyklister, sedan buss och spårvagn, bilister och sist gående.

När respondenterna själva fritt fick uppge vad det var de inte upplevde som trafiksäkert framkom att osäkerheten till stor del beror på att det många trafikslag som blandas i trafiken och att det är svårt för dem att samverka. Det är framför allt förekomsten av farliga korsningar med många olika typer av trafik som bidrar till osäkerheten. Korsningspunkter var också den aspekt av trafiksäkerhet som hade störst samband med den övergripande frågan om man tyckte det var trafiksäkert att cykla i Göteborg. Bristen på ömsesidig hänsyn mellan trafikslag framhålls som ett problem i trafiken. Det finns ett utbrett missnöje med hur cyklisterna kör och flera påpekar att många cyklister inte följer trafikreglerna. Respondenterna uttryckte även missnöje över bristen på cykelbanor och att man tvingas samsas med bilisterna.

*Diagram 3.5 Trafiksäkerhet*

Hälften (50 procent) av de tillfrågade ansåg inte tillgången på cykelbanor var något problem för trafiksäkerheten. Boende i Sydväst anser det mer trafiksäkert ur detta hänseende än exempelvis boende i Nordost och på Hisingen. Det var större andel av de lågfrekventa cyklisterna som såg tillgången av cykelbanor betydligt mindre trafiksäkert än högfrekventa cyklister.

42 procent av alla cyklister anser att utformningen av cykelbanorna är trafiksäker, 44 procent av männen jämfört med 40 procent för kvinnorna. Det är dock samtidigt högre andel män än kvinnor som tycker att utformningen inte gör det trafiksäkert, 26 procent jämfört med 19 procent. Yngre personer tycker i större utsträckning att utformningen av cykelbanorna är trafiksäker än äldre, 50 procent jämfört med knappt 40 procent. 30 procent av cyklister i åldern 30-49 upplever denna faktor som negativ ur ett trafiksäkerhetshänseende. I Nordost instämmer i lägst grad i att utformningen är säker.

36 procent anser att det är tydligt hur man ska agera i trafiken. Män tycker i högre grad att det är tydligt än kvinnor, 40 procent jämfört med 32 procent. Yngre personer instämmer också i högre grad än äldre. I Nordost och Hisingen tycker man i större utsträckning att otydligheten utgör en risk ur trafiksäkerhetshänseende än i andra områden.

38 procent av alla cyklister anser att korsningspunkter utgör ett problem vad gäller trafiksäkerhet jämfört med 23 procent som tycker att korsningarna inte utgör något problem. 27 procent av männen jämfört 20 procent av kvinnorna anser denna aspekt vara trafiksäker. I Sydost är andelen som upplever det trafiksäkert endast 12 procent jämfört med Centrum där 27 procent upplever det trafiksäkert.

Nästan hälften (45 procent) tycker att samspelet med andra cyklister fungerar bra ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det är en större andel av männen (49 procent) jämfört med kvinnorna (39 procent) som instämmer. Personer i åldern 18-45 år i stämmer i högre grad än de som är äldre. I Sydväst håller man i mindre utsträckning med om att samspelet fungerar bra ur säkerhetssynpunkt än i övriga områden.

Samspelet med fotgängare ges lågt betyg ur trafiksäkerhetssynpunkt, 41 procent anser det negativ inverkan på trafiksäkerheten medan bara 21 procent upplever att det fungerar bra ur ett trafiksäkerhetshänseende. Åldersgruppen 30-49 år, områdena Hisingen och Nordost och högfrekventa cyklister utmärker sig som grupper som i större utsträckning uppger att det utgör ett problem.

Cyklisterna anser inte samspelet med bilisters vara ett lika stort problem, 36 procent av samtliga. Åldersgruppen 30-49 år, områdena Hisingen och Nordost har relativt hög andel som inte upplever samspelet med bilister som trafiksäkert.

Samspelet med buss och spårvagn anses vara ett mindre problem än samspelet med fotgängare och bilister, 34 procent av samtliga. Här syns en markant skillnad mellan män och kvinnorna upplevelse av situationen. Medan 46 procent av männen anser samspelet fungera bra ur trafiksäkerhetssynpunkt är det endast 26 procent av kvinnorna som gör det. I Nordost anser man detta samspel inte störa trafiksäkerheten medan boende på Hisingen och Centrum upplever större problem.

Hälften av cyklisterna är nöjda med underlaget ur trafiksäkerhetssynpunkt. Yngre personer är mer positiva, liksom boende i Sydost.

Buskage och växtlighet som kan skymma sikten eller på annat sätt störa färden upplevs av de flesta inte som ett problem. 63 procent anser inte att det påverkar trafiksäkerheten negativt. Allra störst är denna andel för personer i den yngsta ålderskategorin och boende i Sydost.

*Figur 3.6 Trafiksäkerhet signifikanta skillnader*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Kön | Ålder | Område | HF/LF |
| Tillgången på cykelbanor |  |  |  | \* |
| Utformningen av cykelbanorna | \* | \* |  |  |
| Att det är tydligt hur man ska agera i trafiken | \* |  |  |  |
| Korsningspunkter |  |  |  |  |
| Samspel med andra cyklister |  | \* |  |  |
| Samspel med fotgängare |  | \* |  |  |
| Samspel med bilister |  |  |  |  |
| Samspel med buss/spårvagn | \* |  |  |  |
| Underlaget  |  |  |  |  |
| Buskage/växtlighet |  | \* |  |  |

## Utveckling över tid

Andelen cyklister varierar något mellan åren kan sägas vara relativt konstant över tid, runt 45 procent. Jämfört med 2014 minskade andelen cyklister från 48 till 44 procent. Denna skillnad är dock inte statistiskt säkerställd.

*Figur 3.7 Andel cyklister över tid*

Förändringarna över tid för färdmedelsandelen för övriga trafikslag visade däremot något tydligare trender. Förändringarna bör dock tolkas med försiktighet. Sedan 2013 minskade andelen bilister från 80 procent 2013 till 67 procent 2015. Det motsvarar en minskning på 17 procent. Denna förändring är statistiskt säkerställd. Kollektivtrafikandelen låg relativt konstant över tid och uppvisar ingen tydlig trend. Gående minskade från 2009 fram till 2012, ökade från 2012 till 2014 och minskade sedan något igen under 2015. Andelen cyklister är konstant lägre än andelen som reser med övriga färdsätt.

*Figur 3.8 Användare av alla trafikslag över tid*

Ser man till cykelandelens utveckling över tid för de geografiska områdena framgår att andelen som aldrig cyklar ökade för samtliga områden 2015. Inget område uppvisar någon stor ökning i andelen som cyklar. För Hisingen och Centrum syntes en svag uppåtgående trend för andelen cyklister, framför allt gäller detta för de högfrekventa cyklisterna.

*3.9 Andel cyklister per område över tid*

När samtliga respondenter fick svara på hur de upplevde Göteborg som cykelstad kunde det konstateras att flertalet nyckeltal uppmätte en högre grad av instämmande än under tidigare mätår. Nyckeltalet ”Cykelvänlig stad” hade under 2009-2011 en relativt stor andel som uppgav att de i mycket eller ganska hög grad instämde. Under 2012 och 2013 minskade denna andel och de senaste två mätåren ökade den igen. Man upplever också i ökande grad att det cyklas i ens stadsdel. Den kraftigaste ökningen över tid stod nyckeltalet ”Göteborgs stad arbetar för att öka cyklandet” för, från 31 procent instämmande 2009 till 43 procent 2015. Trafiksäkerheten låg kvar på ungefär samma nivå som tidigare.

*Figur 3.10 Nyckeltal samtliga över tid*

Cyklisternas nöjdhet med cykelbanorna generellt och dess underhåll var högt under de första undersökningsåren, minskade under 2012 och 2013 och ökade därefter igen. Flödet i trafiken när man cyklar upplevs inte ha förändrats märkbart över tid. Nöjdheten med cykelparkeringar har däremot ökat under senare år. Mest nöjda var cyklisterna 2015 med underhållet på cykelbanorna.

*3.11 Nyckeltal cyklister över tid*

Cykelindex är relativt konstant över tid. Det går att urskilja en svag uppgång sedan 2012 från 5,6 till 5,9. Ser man istället till de enskilda nyckeltalen och deras utveckling över tid uppvisar de i stort sett samma bild. Flertalet nyckeltal hade en negativ utveckling fram till 2012. Detta gäller för ”Nöjdhet cykelbanor generellt”, ”Nöjdhet undehåll” och ”Trafiksäkert cykla”. Sju av åtta nyckeltal har haft en svagt uppåtgående trend de senaste tre till fyra åren. Nöjdhet med underhåll och att Göteborg arbetar för cykling har haft en mer markant positiv utveckling. Nyckeltalet ”Upplevelse av flöde” tillkom 2012 och har därmed bara tre punkter i tidsserien.

*Figur 3.12 Cykelindex över tid*

*Figur 3.13 Nyckeltal och cykelindex över tid*

Mönstret med en negativ utveckling från undersökningens start fram till 2012 och en vändande trend de senaste mätåren syns för samtliga områden förutom för Nordost. Här var istället cykelindex för området som högst 2012. Förändringarna är dock mycket små och bör tolkas med försiktighet.

*Figur 3.14 Cykelindex per område över tid*

## Bakgrundsuppgifter

49 procent av de som svarade på undersökningen var kvinnor och 51 procent män. 44 procent var i åldern 30-49 år, och 28 procent vardera var i gruppen 18-29 år respektive 50-65 år. Hisingen och Centrum stod för de största andelarna av befolkningen, 27 respektive 26 procent. 18 procent av de respondenterna bodde i Sydväst, 17 procent i Nordost och tolv procent i Sydost. 38 procent har mer än 10 km till arbete eller annan daglig aktivitet, 30 procent har mellan 5 och tio km och 32 procent har kortare än 5 km till arbetet eller annan daglig aktivitet.

En viss samvariation finns mellan bakgrundsvariablerna. Sambandet mellan avstånd till arbete och kön, ålder och område är statistiskt signifikant. Som syns i Figur 3.14 samvarierar inte övriga bakgrundsvariabler.

*Figur 3.15 Bakgrundsvariabler*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Kön | Ålder | Område | Avståndtill arbete |
| Kön | - | Ej sign | Ej sign |  |
| Ålder |  | - | Ej sign |  |
| Område |  |  | - |  |
| Avstånd till arbete |  |  |  | - |

Den demografiska profilen varierar för de olika geografiska områdena. I Centrum och Nordost finns störst andel yngre personer och i Sydväst finns störst andel medelålders. Utbildningsnivån är högre i Centrum och Sydväst och lägre i Nordost och på Hisingen. Avståndet till arbetet är längst för de som bor i Nordost, Sydväst och på Hisingen.

*3.16 Bakgrundsvariabler per område*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | Hisingen | Nordost | Sydväst | Sydost | Centrum |
| Kön | Kvinna | 52% | 54% | 48% | 48% | 50% |
| Man | 48% | 46% | 52% | 52% | 50% |
| Ålder | 18-29 år | 27% | 29% | 20% | 32% | 34% |
| 30-49 år | 46% | 43% | 47% | 43% | 42% |
| 50-65 år | 27% | 28% | 33% | 25% | 25% |
| Utbildning | Grundskola/gymnasium | 54% | 36% | 29% | 41% | 41% |
| Eftergymnasial utbildning | 46% | 64% | 71% | 59% | 59% |
| Avstånd arbete | < 5 km | 12% | 35% | 61% | 24% | 20% |
| 5-10 km | 33% | 37% | 22% | 28% | 32% |
| > 10 km | 55% | 27% | 17% | 48% | 48% |

*Figur 3.17 Kön, ålder, område, avstånd till jobbet*

####

*Figur 3.18 Övriga bakgrundsvariabler*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | (%) |
| Bor | Villa | 18 |
| Radhus | 8 |
| Lägenhet | 73 |
| Annat | 1 |
|  |  |  |
| Barn | Barn i hushållet | 32 |
| Ej barn i hushållet | 68 |
|  |  |  |
| Cykel | Vanlig traditionell | 74 |
| Lådcykel | 0 |
| Elcykel | 2 |
| Har ej tillgång till cykel | 24 |
|  |  |  |
| Utbildning | Grundskola/gymnasium | 34 |
| Eftergymnasial utbildning, minst 1/2 år | 61 |
| Annat | 1 |

# Slutsatser

Syftet med undersökningen är att få kunskap om hur invånarna i Göteborg uppfattar förutsättningarna för cykling i staden. Undersökningen visar att 42 procent av de svarande cyklar minst en gång i månaden. Andelen som använder övriga färdslag är betydligt högre. Det är ingen signifikant skillnad i hur ofta män och kvinnor cyklar. däremot finns det stora skillnader mellan de olika geografiska områdena i Göteborg där Sydost och Centrum utmärker sig som områden men stor cykling. Cykelandelen är betydligt mindre ju längre fån Centrum man kommer. Detta har till viss del att göra med avståndet till arbete eller annan daglig aktivitet. Ju kortare avstånd desto mer benägen är man att cykla. Det finns också en signifikant skillnad i utbildningsnivå; de som har en eftergymnasial utbildning cyklar i större utsträckning än de som inte har det.

Områden där man cyklar mycket är också områden där man går mycket. Det finns ett negativt samband mellan hur ofta man cyklar och hur ofta man åker bil samt mellan kollektivtrafikresande och bilåkande.

Cykelindex är relativt konstant över alla mätår. Det finns dock enskilda nyckeltal som ingår i index som utvecklats positivt de senaste åren. ”Göteborgs stad arbetar för ökad cykling”, ”Nöjdhet underhåll” och ”Nöjdhet cykelbanorna generellt” är exempel på sådana. Det tycks ha funnit en sjunkande trend för majoriteten nyckeltal fram till 2012. Dessa har sedan ökat till samma nivå som under mätningens början. Samtliga geografiska områden utom Nordost uppvisar denna bild.

Den yngre åldersgruppen hade ett högre cykelindex än övriga åldersgrupper och är därmed den åldersgrupp som är mest nöjd med förutsättningarna för cykling. Boende i Sydväst, följt av Sydost och Centrum hade högst indexvärde av alla områden. Sydväst har en betydligt lägre cykelandel än både Sydost och Centrum. Resultatet visar att det inte nödvändigtvis är där man uppfattar cyklingen mest fördelaktig som man faktiskt cyklar.

Trafiksäkerheten är det nyckeltal som ges lägst värde varje år. Årets mätning sökte finna svar på vad det var man upplever som trafikfarligt. När respondenterna osökt fick uppge vad de inte upplevde som trafiksäkert nämnde de faktorer som många farliga korsningar, bristande hänsyn, otydlighet i trafiken och många trafikslag som samsas om ett begränsat utrymme. Att det var korsningsproblematik som utgjorde det största problemet bekräftades av de fasta alternativ som gavs. Cyklisterna pekade även på faktorer som samspel med gående och bilister som stora källor till vållande av osäkerhet i trafiken. Dessa faktorer kan anses utgöra en del av korsningsproblematiken. Kvinnor uppger i större utsträckning att det är otydligt hur man ska agera i trafiken. Yngre personer uppger generellt att de tycker det är mer trafiksäkert än äldre. Det finns inga större skillnader i hur hög- och lågfrekventa cyklister upplever trafiksäkerheten.

Sammanfattningsvis finns det en positiv inställning till att Göteborg arbetar för cykling och att staden skulle bli mer attraktiv om den var mer cykelanpassad. Värdet för flertalet nyckeltal har ökat under mätningens senare år och indikerar att cyklisterna fått förbättrade förutsättningar. Resultatet från undersökningen visar också att de största utmaningarna ligger i att utveckla en trafiksäkrare miljö för cyklister samt lyfta de stora strukturella skillnaderna i cykelandel för olika områden i Göteborg.