



Cykelattityder Göteborg

Oktober 2024

Innehåll

- Undersökningens syfte och genomförande
- Sammanfattande slutsatser
- Övergripande nyckelresultat
- Resvanor och cykelanvändning
- Cykling i stadsdelen
- Cykling i Göteborg
- Om undersökningens respondenter
- Appendix (nedbrytningar - bakgrundsvariabler)



Foto: Magnus Brink

Undersökningens syfte och genomförande

Bakgrund och syfte

Bakgrund

- Göteborgs Stad följer sedan 2008 hur göteborgarnas attityder avseende cykling ser ut. Sedan 2023 är det Stadsbyggnadsförvaltningen som har uppdraget.
- De återkommande undersökningarna är en del av uppföljningen av trafikstrategin och cykelprogrammet i staden.

Syfte

- Syftet är att följa hur allmänheten ser på förutsättningarna för cykling i Göteborg över tid.
- Resultaten och insikterna från undersökningen ska användas för att förbättra och positivt utveckla förutsättningarna för cyklister.



Foto: Frida Winter

Undersökningens genomförande

Målgrupp och metod

Målgrupp & urval

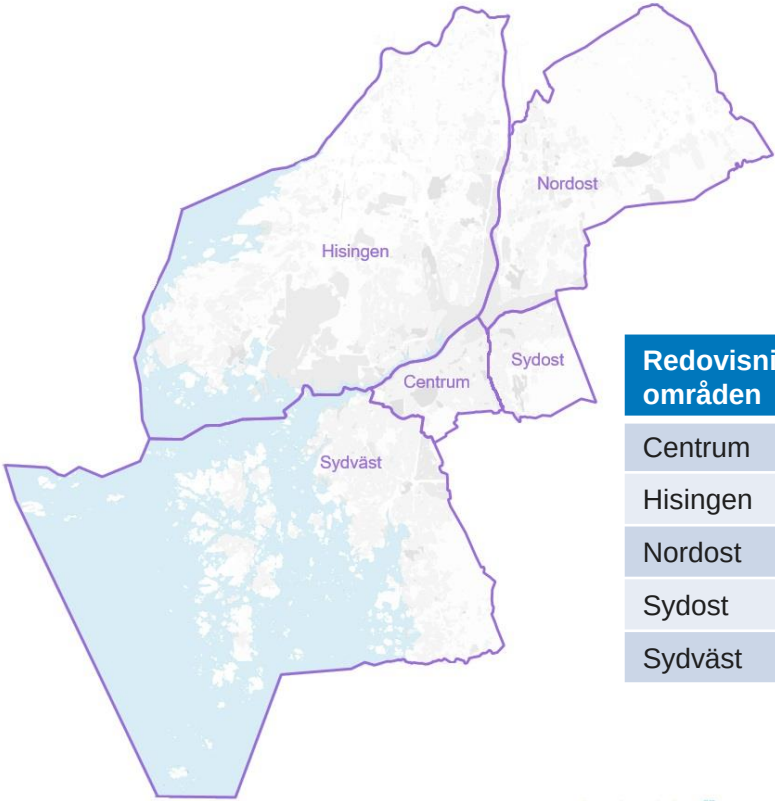
- Målgruppen är boende privatpersoner i Göteborg (ålder 18-70 år)
- Urvalet har baserats på befolkningsregistret och stratifierats utifrån stadens tidigare indelning i stadsdelsnämnder (totalt 10 stycken).
- Extraurval har även dragits för tre pilotområden: Backa, Kungsladugård och Majorna.
- Totalt sett ingick 6 002 personer i urvalet.

Datainsamlingsmetod

- Undersökningen har genomförts med hjälp av postal inbjudan inklusive webbenkät. Sms-påminnelser har skickats till de i urvalet som har telefonnummer, för övriga har postal påminnelse använts (maximalt tre påminnelseomgångar).
- Resultaten har viktats (kön, ålder, stadsdel) för att finjustera så att totala bilden motsvarar den aktuella befolkningsfördelningen sett över de ingående geografiska områdena.

Utfall datainsamling

- Totalt sett skickas undersökningen ut till 6 002 personer och 1 627 svar inkom. Det ger en svarsfrekvens på 27 procent (+7% jfr med undersökningen 2022).
- Antal inkomna svar per redovisningsområde nedan:



Redovisnings- områden	Antal svar	Svars- frekvens
Centrum	420	30%
Hisingen	458	27%
Nordost	198	19%
Sydost	201	30%
Sydväst	350	29%

Sammanfattande slutsatser

Sammanfattande slutsatser

Övergripande attityd, nyckelområden och påverkansfaktorer

- **Positiv utveckling av cykelattityder:** Attityden och upplevelsen av cykling i Göteborg har förbättrats jämfört med tidigare och den negativa trend som varit rådande under senaste fyra mätillfällena bryts. Det övergripande Cykelindex för 2024 ligger på 5,8, vilket är en ökning med 0,3 jämfört med föregående mätning.
- **Nyckelområden och utveckling:** Det är en tydlig positiv utveckling avseende uppfattningen av graden cyklande i stadsdelen och stadens arbete för att göra Göteborg mer cykelvänligt. En majoritet anser också att Göteborg blir mer attraktiv som stad vid en större cykelanpassning. Det finns en fortsatt utvecklingspotential i många nyckelområden, i flertalet frågor är ungefär var tredje respondent negativt inställd.
- **Påverkan på upplevd cykelvänlighet:** Trafiksäkerhetsaspekten påverkar och driver känslan av cykelvänlighet både på stadsdelsnivå och ur ett större Göteborgsperspektiv. Just trafiksäkerheten (och flöde/flyt) visar samtidigt på fortsatt utvecklingspotential framåt. Övriga aspekter med stark påverkan på cykelvänligheten är graden av enkelhet (stadsdel) och cykelbanorna (staden) – och de är respondenterna mer nöjda med.
- **Ökad upplevd cykling i stadsdelarna:** Även om inte andelen cyklister tycks ha ökat, så upplever fler göteborgare att cyklingen ökar i deras stadsdelar, särskilt på Hisingen och i Centrum. Andelen högfrekventa cyklister finns i störst utsträckning i Centrum, Sydost och Sydväst.

Centrala svarsmönster och utveckling

- **Trafiksäkerhet:** Trafiksäkerheten är relativt oförändrad, men det finns fortfarande utvecklingspotential, särskilt i Centrum där var tredje respondent anser att trafiksäkerheten för cyklister behöver förbättras.
- **Kvinnor och äldre är mer kritiska:** Kvinnor och äldre personer är generellt mer kritiska till trafiksäkerheten, cykelinfrastrukturen och möjligheterna att låsa in cyklar, medan yngre personer är mer positiva till cykelvänligheten i staden.
- **Fortsatt behov av cykelparkeringar:** Tillgången till cykelparkeringar är inte någon de starkare påverkansfaktorerna på cykelvänligheten, men visar fortsatt förbättringspotential med särskilt stort behov vid hållplatser och arbetsplatser.
- **Färdsättskombinationer:** Var fjärde person kombinerar olika färdsätt där gång tillsammans med kollektivtrafik är det vanligaste.
- **Stödjande tjänster:** Tillgången till låsmöjligheter och cykelpumpar lyfts fram som de viktigaste faktorerna för att underlätta cyklingen, särskilt bland yngre och högfrekventa cyklister.



Slutsatserna indikerar att cyklingen i Göteborg är på rätt väg, men att det fortfarande finns områden att förbättra, särskilt när det gäller säkerhet och infrastruktur.

Rekommendationer

Följande rekommendationer föreslås för att ytterligare fortsätta att utveckla och förbättra cykelvänligheten:

1. Fortsatt ambition och fokus på förbättrad trafiksäkerhet för cyklister:

Eftersom trafiksäkerheten (inte minst i Centrum), fortsatt är ett område med utvecklingspotential som dessutom driver känslan av cykelvänlighet, bör staden fokusera på att öka säkerheten genom åtgärder som t ex fler separerade cykelbanor, förbättrad belysning och tydligare skyltning vid byggarbetsplatser. Detta är särskilt viktigt för att öka tryggheten bland kvinnor och äldre, som är mer kritiska till säkerheten.

2. Utökade och förbättrade cykelparkeringar: Staden bör satsa på att bygga fler säkra och lättillgängliga cykelparkeringar vid strategiska platser som kollektivtrafikhållplatser, arbetsplatser och bostadsområden. Detta skulle potentiellt göra cykling till ett mer attraktivt alternativ för fler, särskilt i områden där tillgången till cykelparkering är begränsad. Ansvaret för utbyggnaden ligger på flera aktörer såsom fastighetsägare, arbetsplatser, VGR och Göteborgs stad.

3. Ökad tillgång på stödjande tjänster för cyklister: Att installera fler cykelpumpar och låsanordningar vid populära cykelstråk och offentliga platser skulle ytterligare uppmuntra cykling. Dessa åtgärder är särskilt efterfrågade av yngre och högfrekventa cyklister och skulle bidra till att göra cykling mer praktiskt och bekvämt för alla.

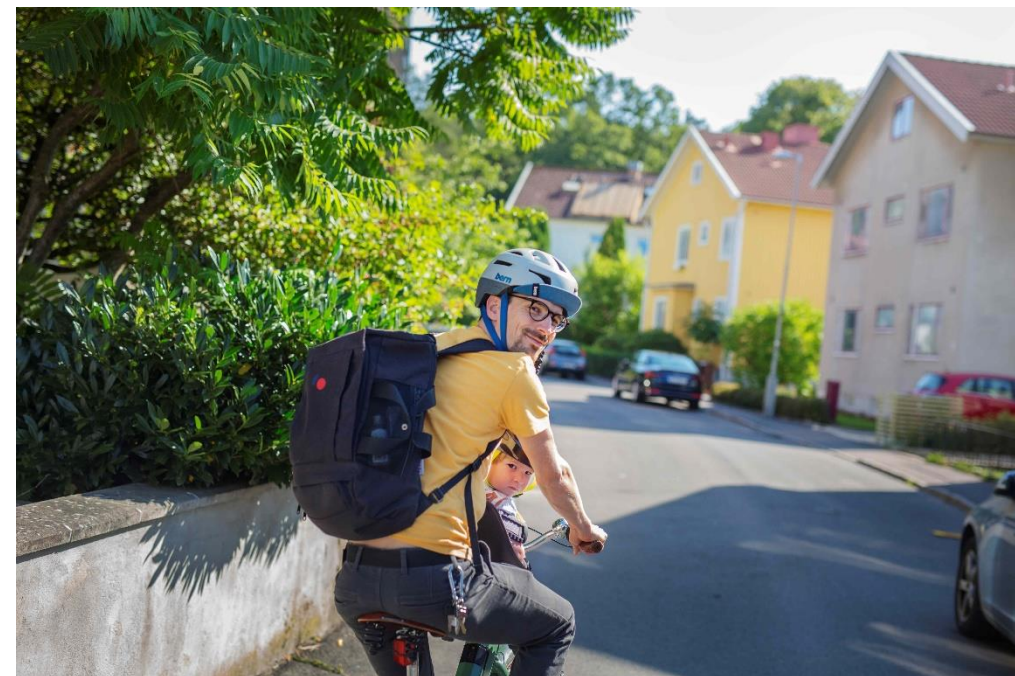
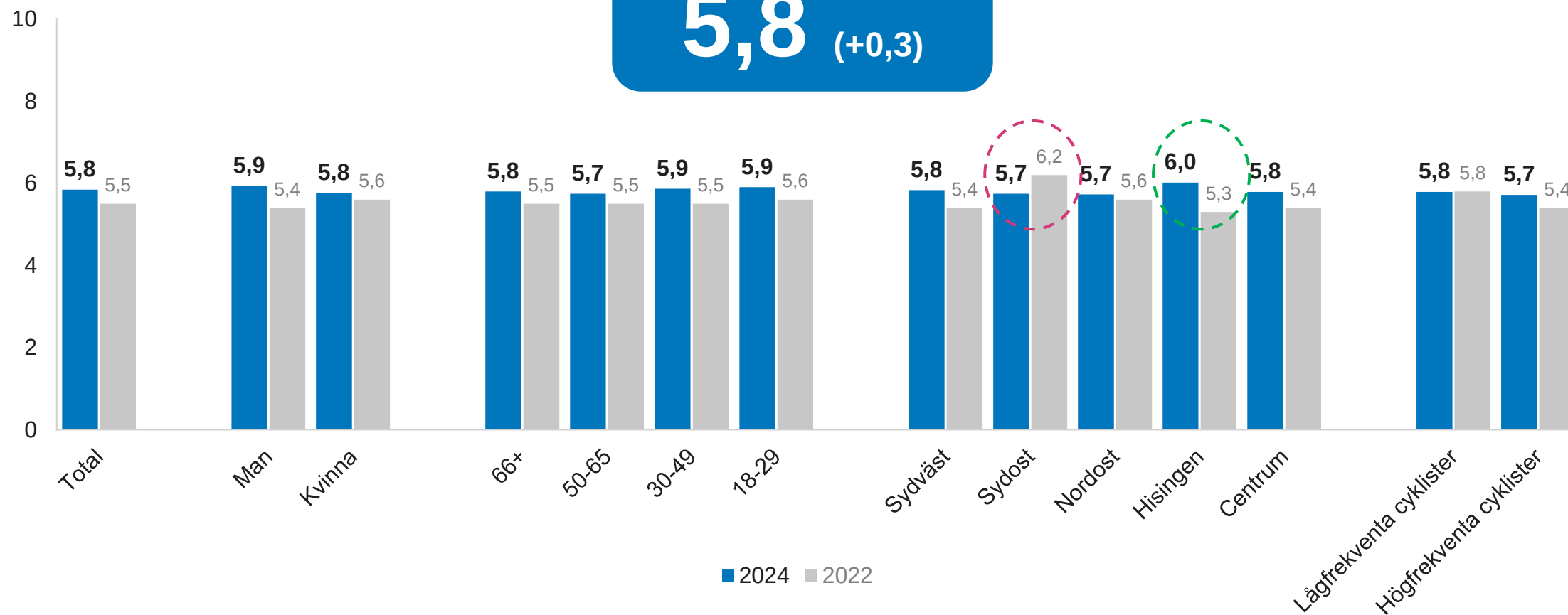


Foto: Lo Birgersson

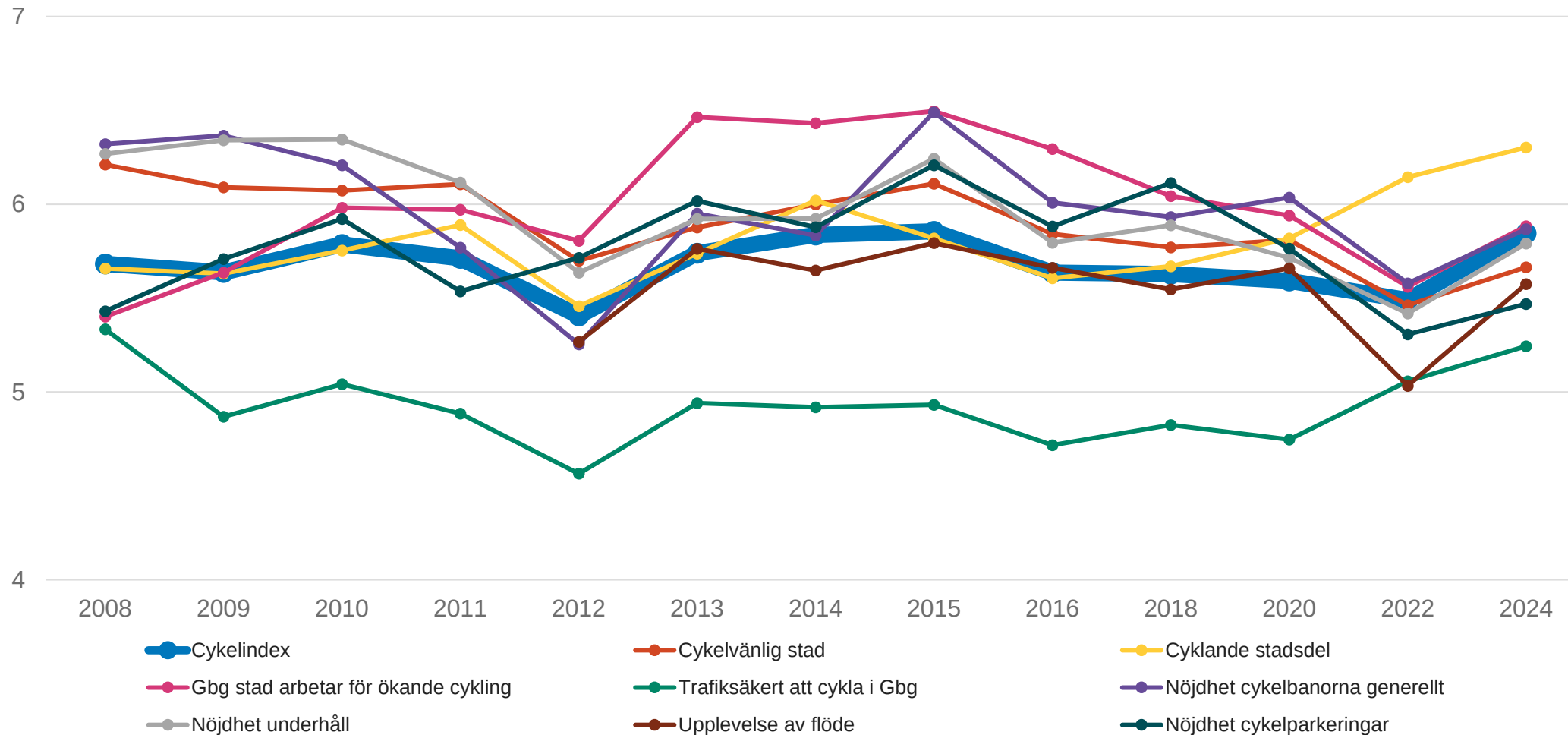
Övergripande nyckelresultat

Attityden till och upplevelsen av att cykla i Göteborg har förstärkts på ett positivt sätt

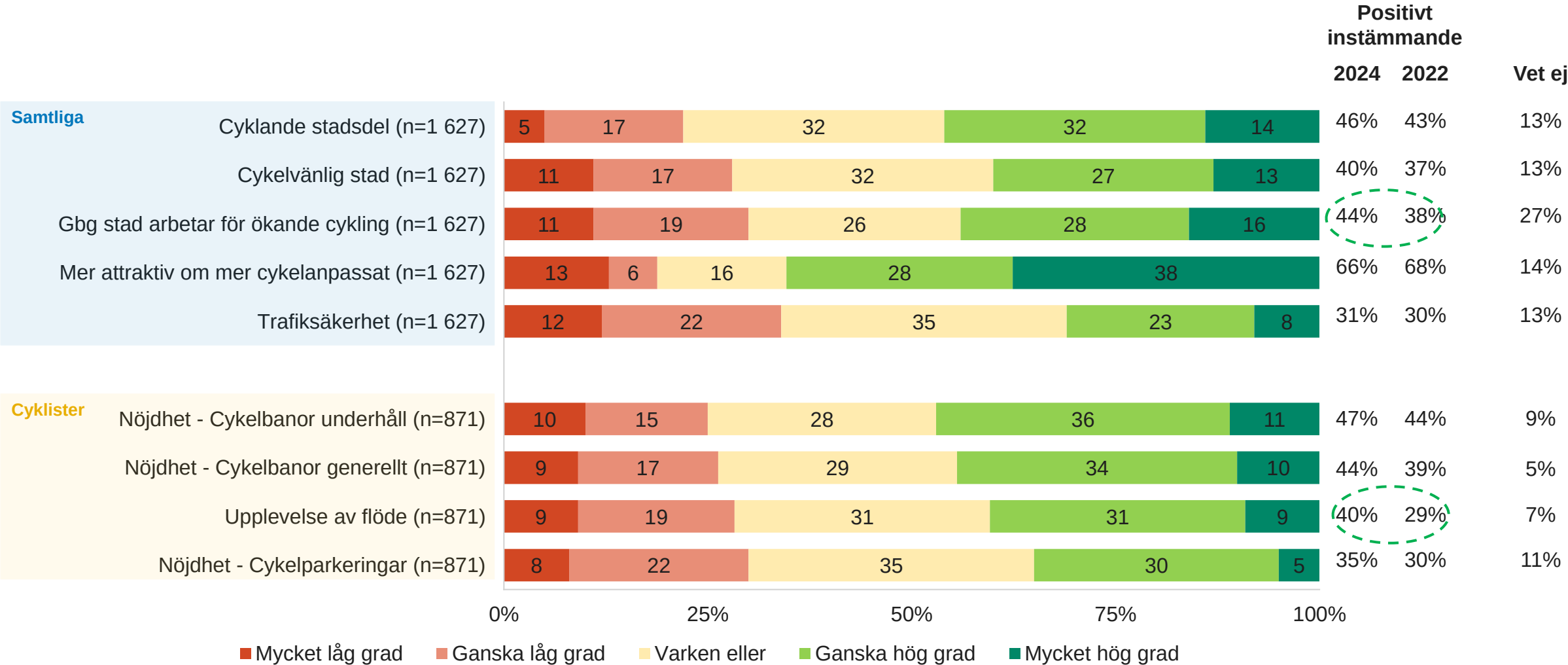
Cykelindex 2024

5,8 (+0,3)

En längre negativ trend avseende attityd och upplevelse vänder uppåt 2024



Positiv utveckling avseende upplevt flöde och stadens proaktiva arbete



Resvanor och cykelanvändning

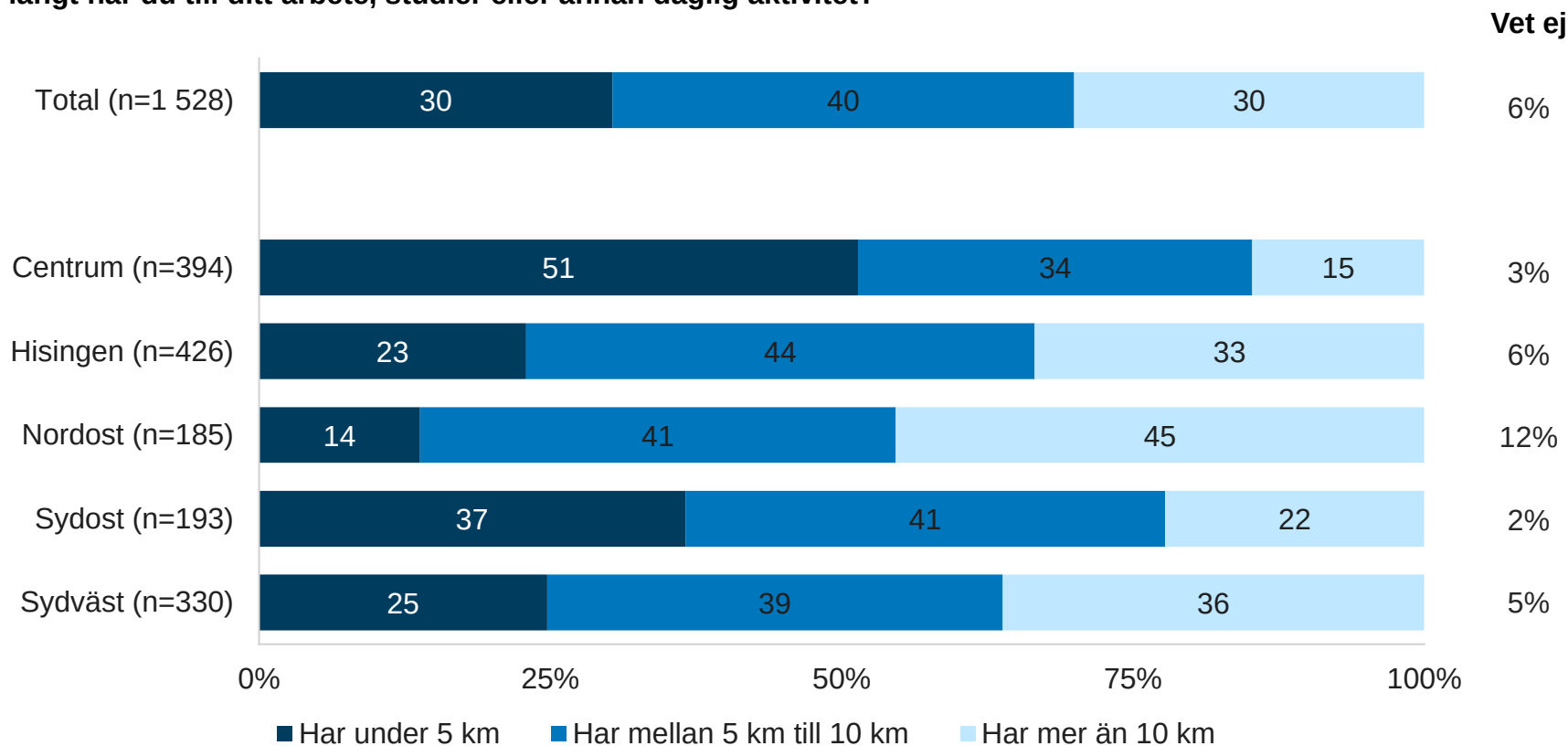
Avstånd till arbete

Stora skillnader i avstånd till arbete/studier mellan boende i område "Centrum" och "Nordost"



Göteborgs
Stad

Hur långt har du till ditt arbete, studier eller annan daglig aktivitet?



Avstånd till arbete

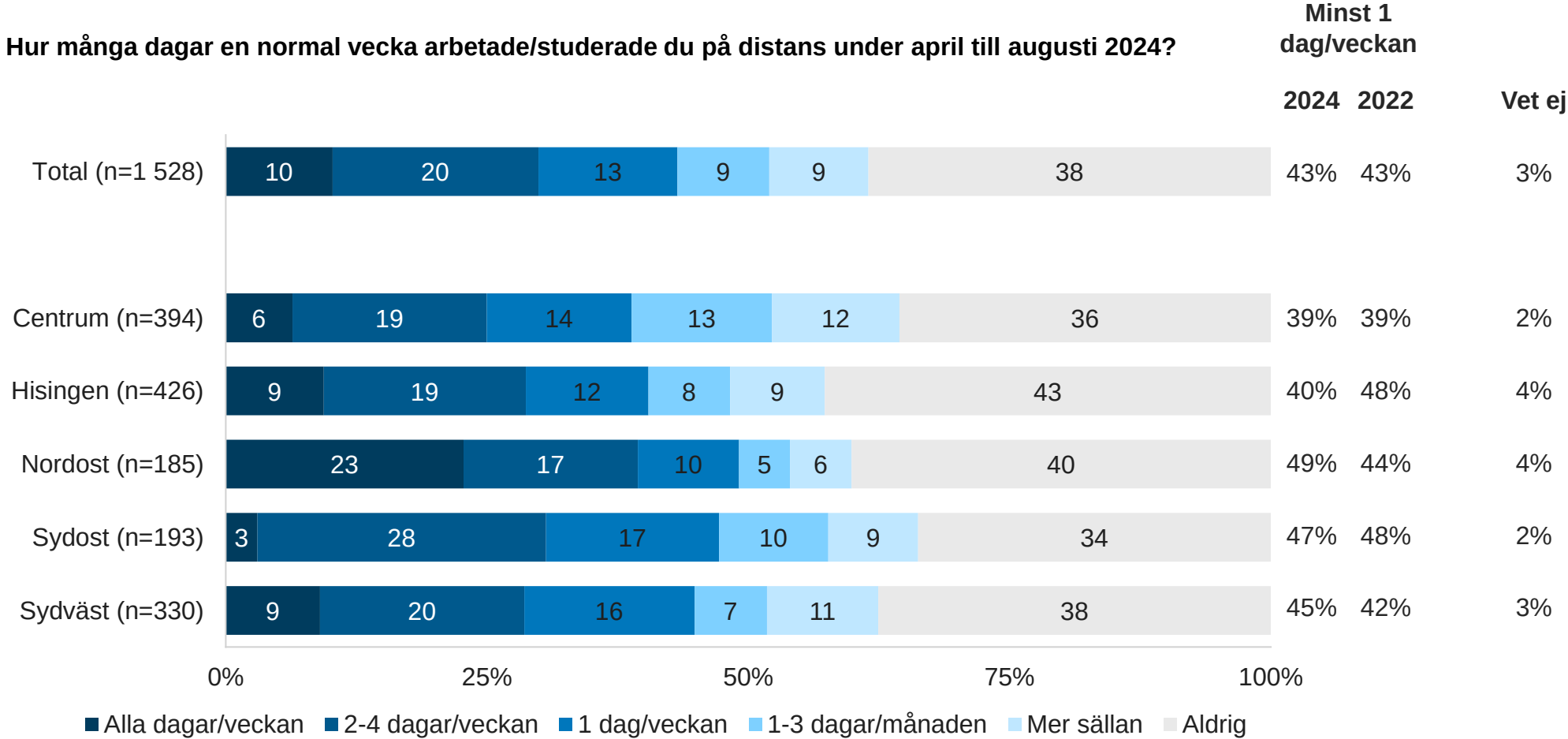
- **Ålder:** De yngre (18-29 år) uppger att de har kortare till arbete/studier än övriga (21 procent har mer än 10 km).
- **Cykelfrekvens:** De högfrekventa cyklisterna uppger att de har kortare till arbete/studier än övriga (20 procent har mer än 10 km)

Bas: Personer som arbetar, studerar eller har annan daglig aktivitet.

Hållbar stad – öppen för världen

Distansarbete

Andelen distansarbete är relativt oförändrad jämfört med situationen 2022



Distansarbete

- **Kön:** Kvinnorna arbetar i mindre utsträckning på distans (44 procent= aldrig) jfr med männen
- **Ålder:** Ur ett åldersperspektiv uppger gruppen över 66 år att de i klart lägre grad än övriga jobbar på distans (67 procent = aldrig)
- **Cyklist eller ej:** Icke-cyklisterna uppger att de jobbar mindre på distans än övriga (45 procent = aldrig)

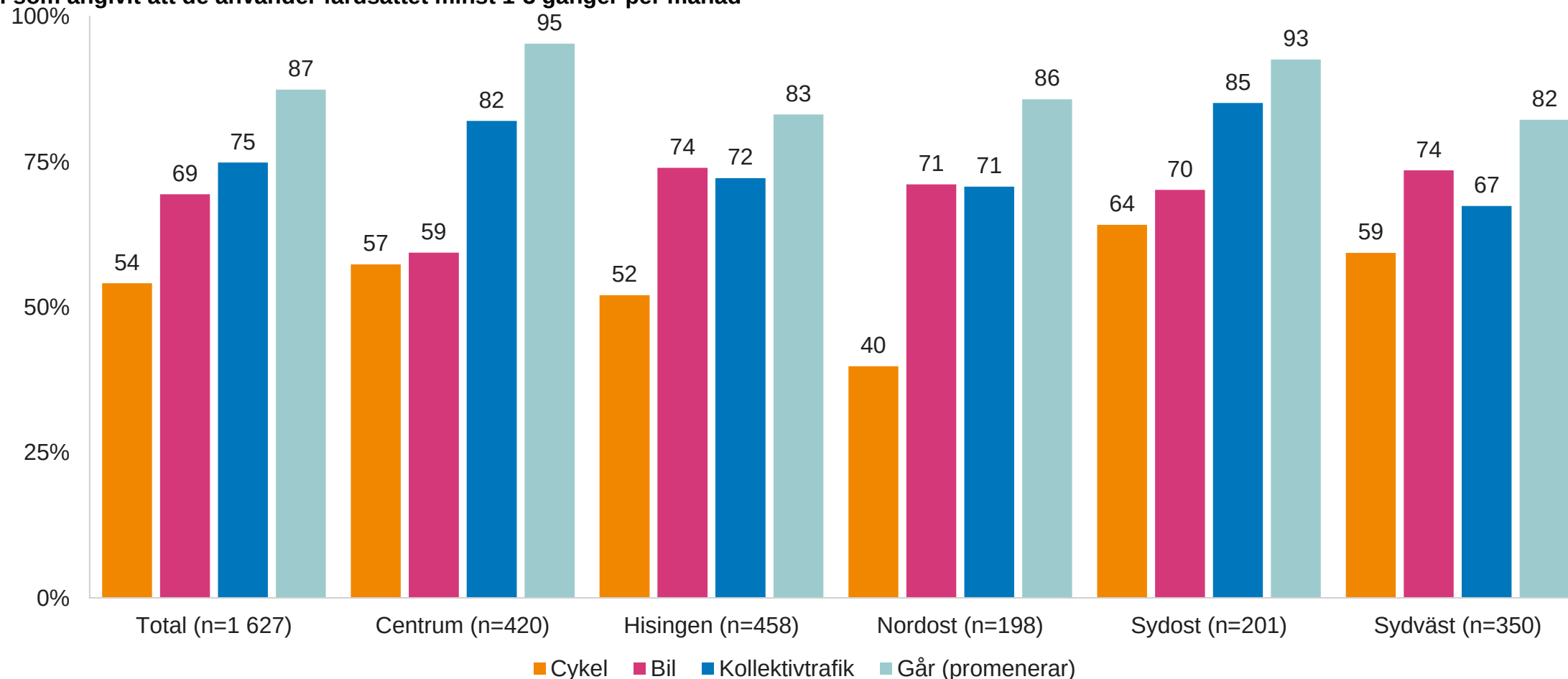
Bas: Personer som arbetar, studerar eller har annan daglig aktivitet.

Vanligast att promenera – störst skillnad för cykelanvändandet i de olika stadsdelarna



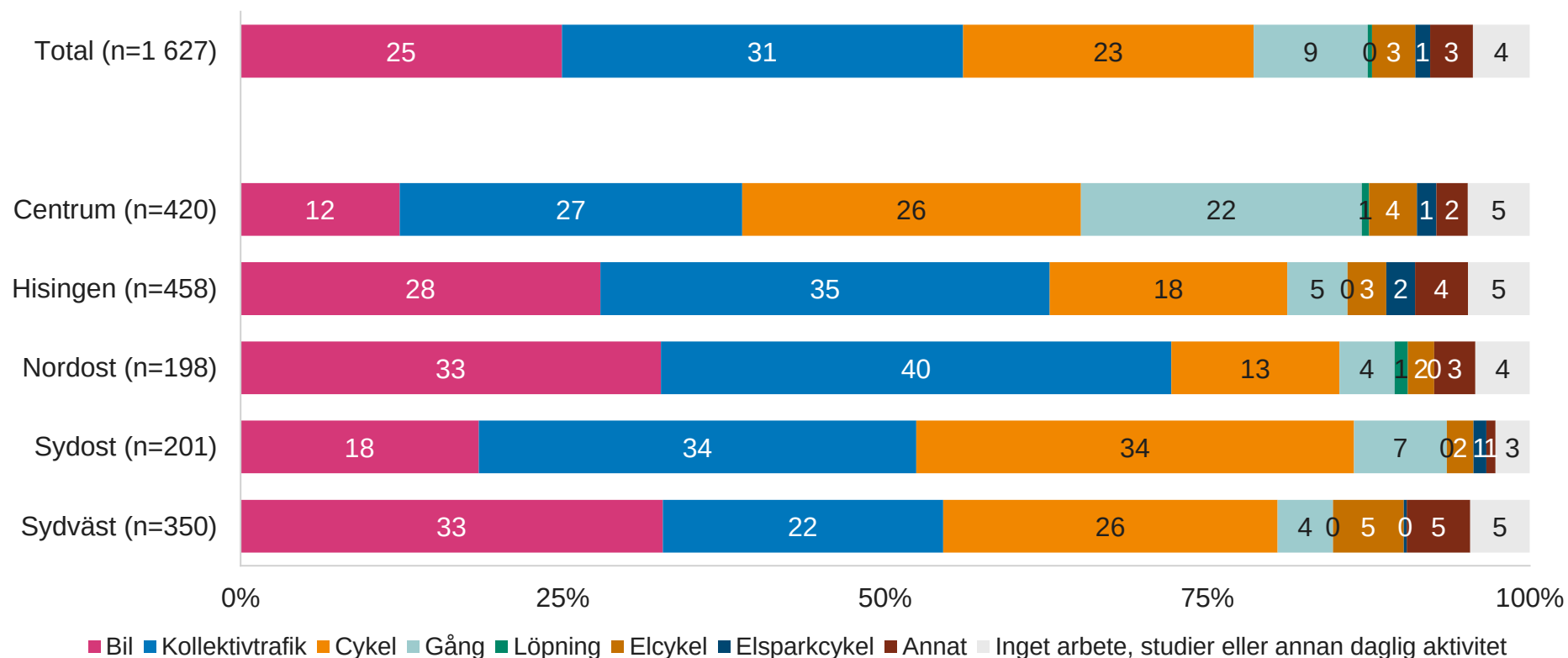
Hur ofta brukar du vanligen transportera dig med...?

Andel som angivit att de använder färd sättet minst 1-3 gånger per månad



Var fjärde använder sig i första hand av cykeln för att ta sig till arbete/studier under sommarhalvåret

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



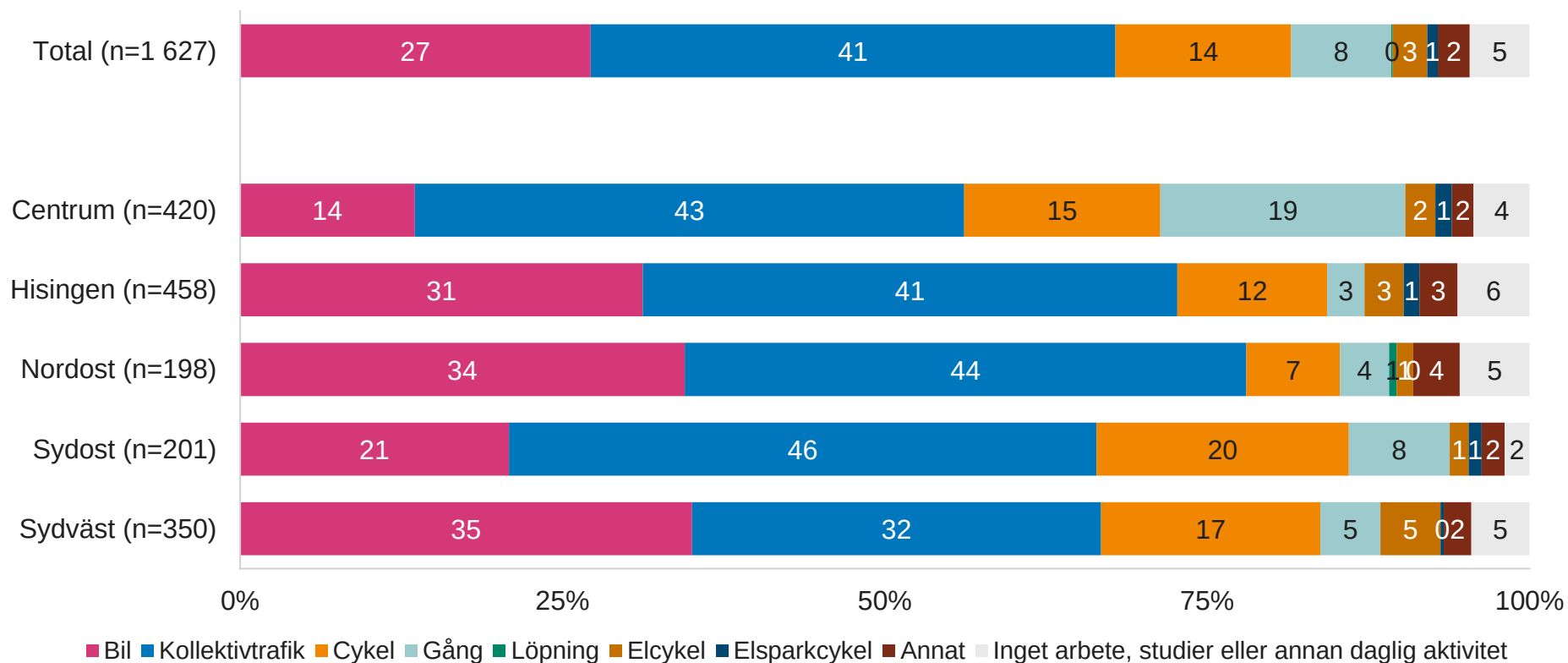
Färdsätt sommar

- **Jfr med 2022:** Något större andelar väljer bil/kollektivtrafik i årets mätning.
- **Kön:** Kvinnorna väljer i högre utsträckning kollektivtrafik än männen (där det istället är relativt sett fler som väljer bilen).
- **Ålder:** Det är åldersgruppen 50-65 år som i störst utsträckning väljer bilen (32 procent) och de yngre (18-29 år) väljer kollektivtrafiken (45 procent).

Två av fem väljer i första hand kollektivtrafiken under vinterhalvåret



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



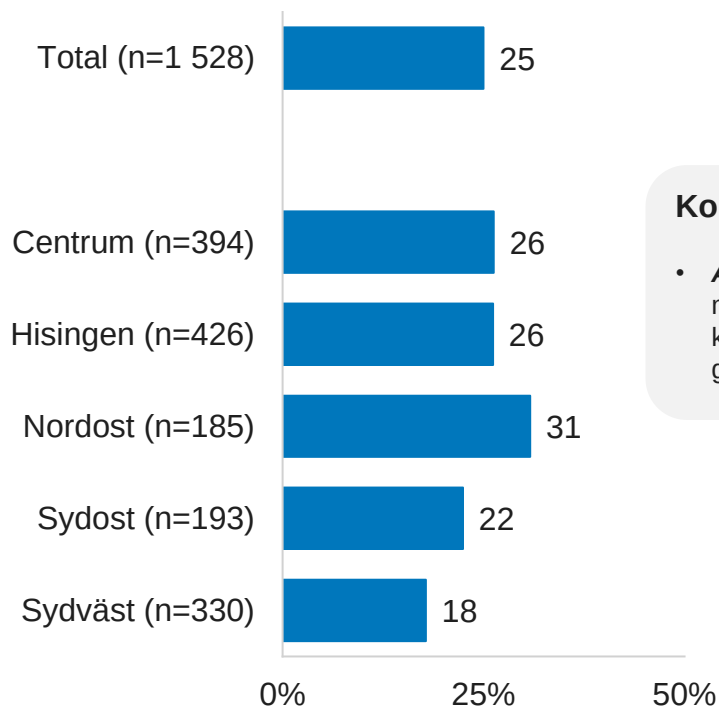
Färdsätt vinter

- **Jfr med 2022:** Relativt likartat mönster som vid förra mätningen.
- **Kön:** Kvinnorna väljer i högre utsträckning kollektivtrafik än männen (där det istället är relativt sett fler som väljer bilen).
- **Ålder:** Det är åldersgruppen 50-65 år som i störst utsträckning väljer bilen (37 procent) och de yngre (18-29 år) väljer kollektivtrafiken (60 procent).

Var fjärde kombinerar färdssätt i vardagen - vanligast är gång/kollektivtrafik



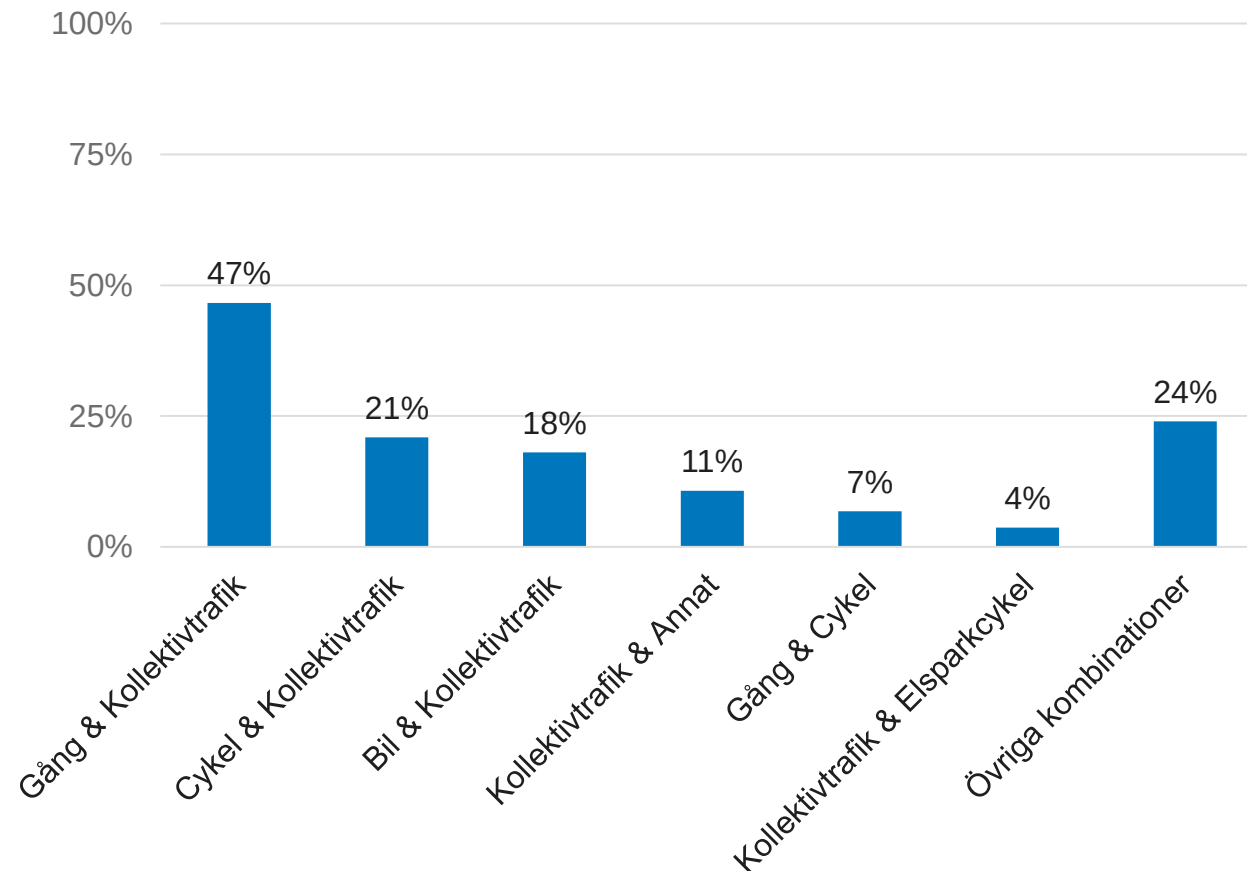
Andel som kombinerar färdssätt



Kombinerade färdssätt

- **Ålder:** Den yngre målgruppen (18-29 år) kombinerar färdssätt i högre grad än övriga (32 procent).

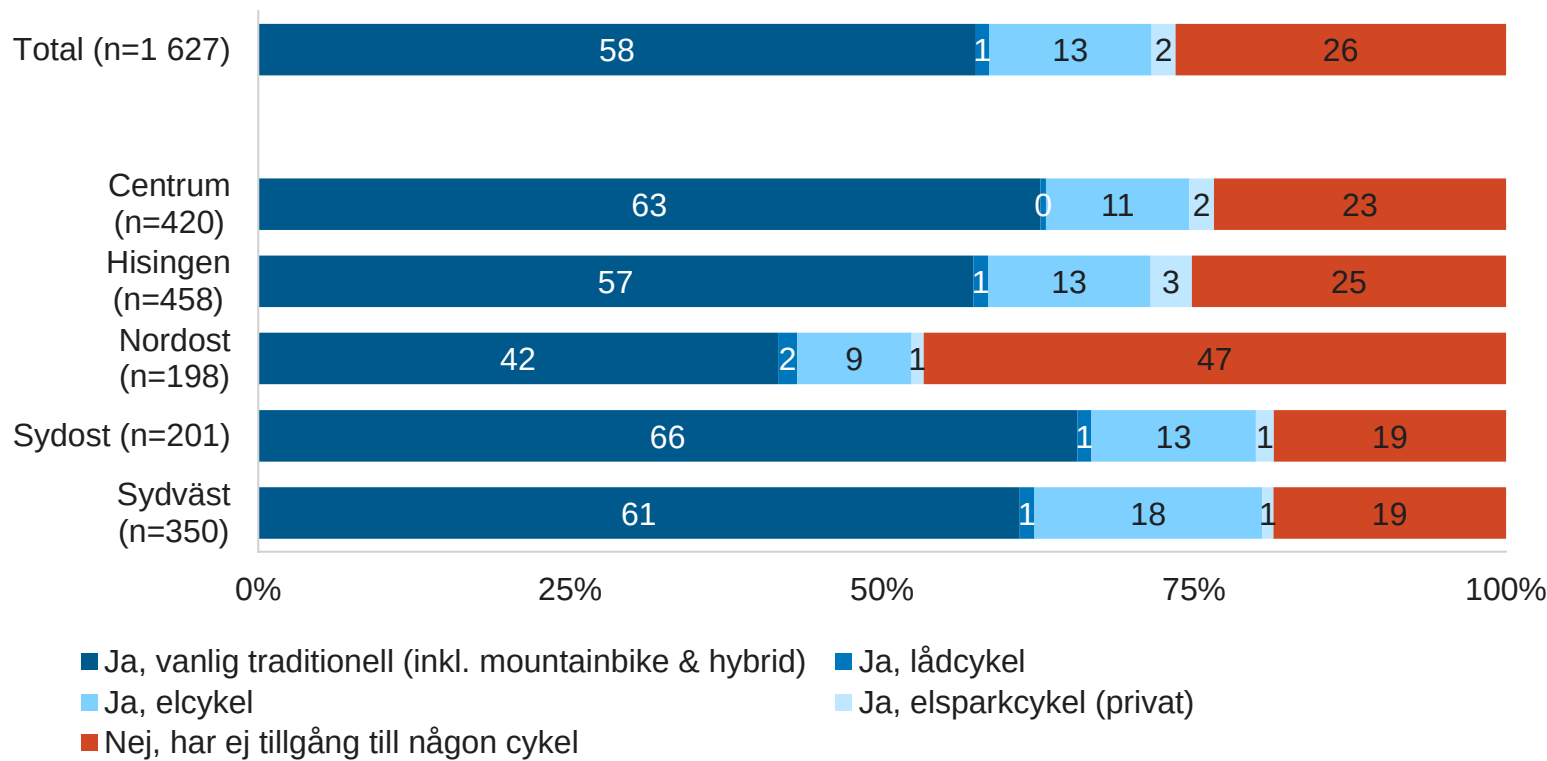
Vilka färdssätt kombineras?



Var fjärde uppger att de saknar tillgång till cykel – nästan hälften av respondenterna i Nordost



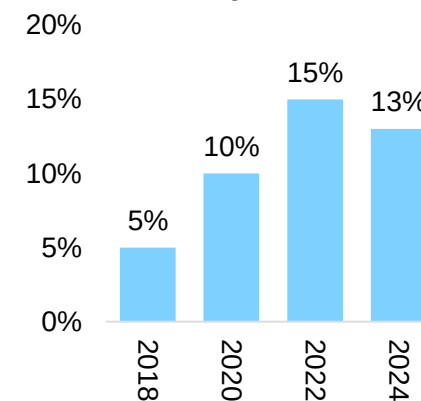
Har du tillgång till en cykel? (Flerval)



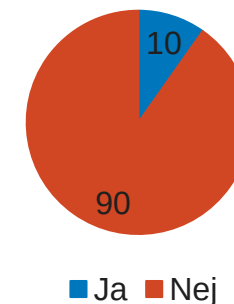
Tillgång till cykel

- **Jfr med 2022:** Andelen som uppger att de inte har tillgång till cykel ökar från 19 till 26 procent.
- **Cyklist eller ej:** Bland icke-cyklister uppger 52 procent att de inte har tillgång till någon cykel.

Tillgång till elcykel

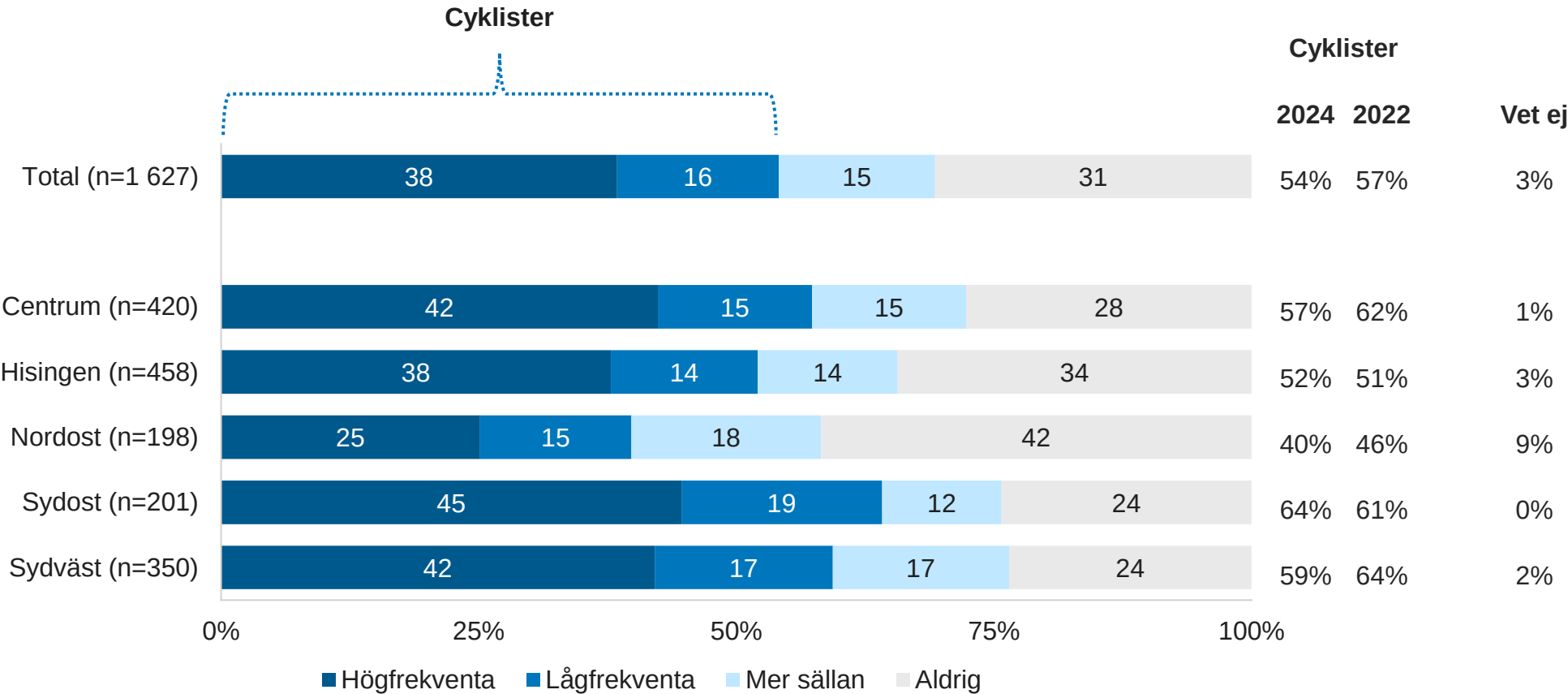


Använder du cykelkärra/vagn?



Bas: n = 1180. Personer med tillgång till cykel

Andelen högfrekventa cyklister finns i störst utsträckning i Centrum, Sydost och Sydväst



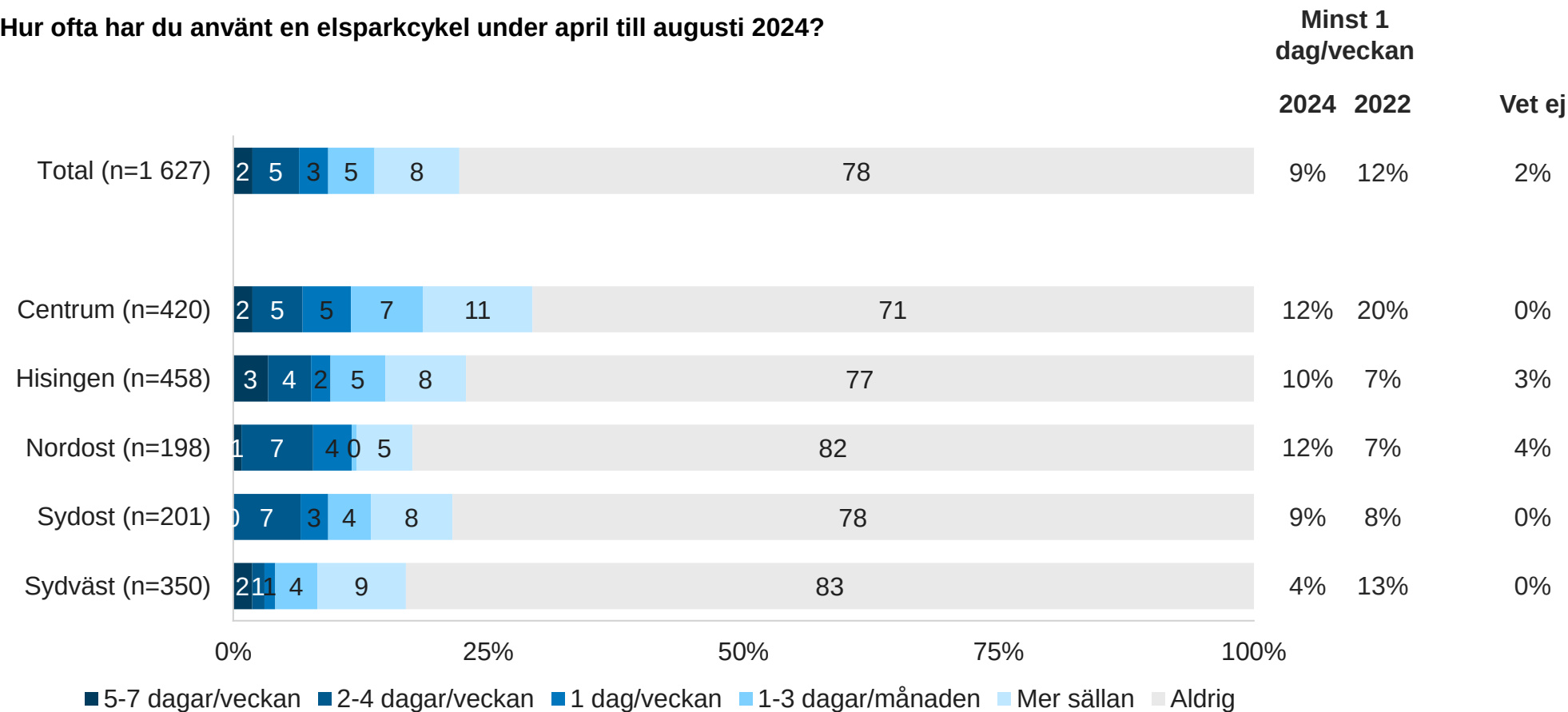
Högfrekventa: 2–4 dagar/vecka eller mer
Lågfrekventa: 1–3 dagar/veckan–1 dag/vecka

Cykelanvändning

- Kön:** Kvinnorna cyklar i mindre grad än männen ("aldrig" = 36 vs 26 procent)
- Ålder:** Andelen högfrekventa cyklister är störst bland åldersgruppen 30-49 år.

Elsparkanvändandet fortsätter att vara relativt litet och fyra av fem använder aldrig det

Hur ofta har du använt en elsparkcykel under april till augusti 2024?



Elsparkcyklar

- **Kön:** Användandet bland männen är större än bland kvinnorna ("aldrig" = 71 vs 85 procent)
- **Ålder:** Användandet minskar med åldern. Andelen som aldrig använder elsparkcykel bland 18-29 åringarna är 66 procent, vilket kan jfr med 93 procent för 66+ år.
- **Cyklist eller ej:** Cyklisterna har ett större användande ("aldrig" = 71 vs 85 procent)

Cykling i stadsdelen

Den upplevda trafiksäkerheten påverkar tydligt känslan av en cykelvänlig stadsdel och visar utvecklingspotential

PRIORITERA

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

VÅRDA

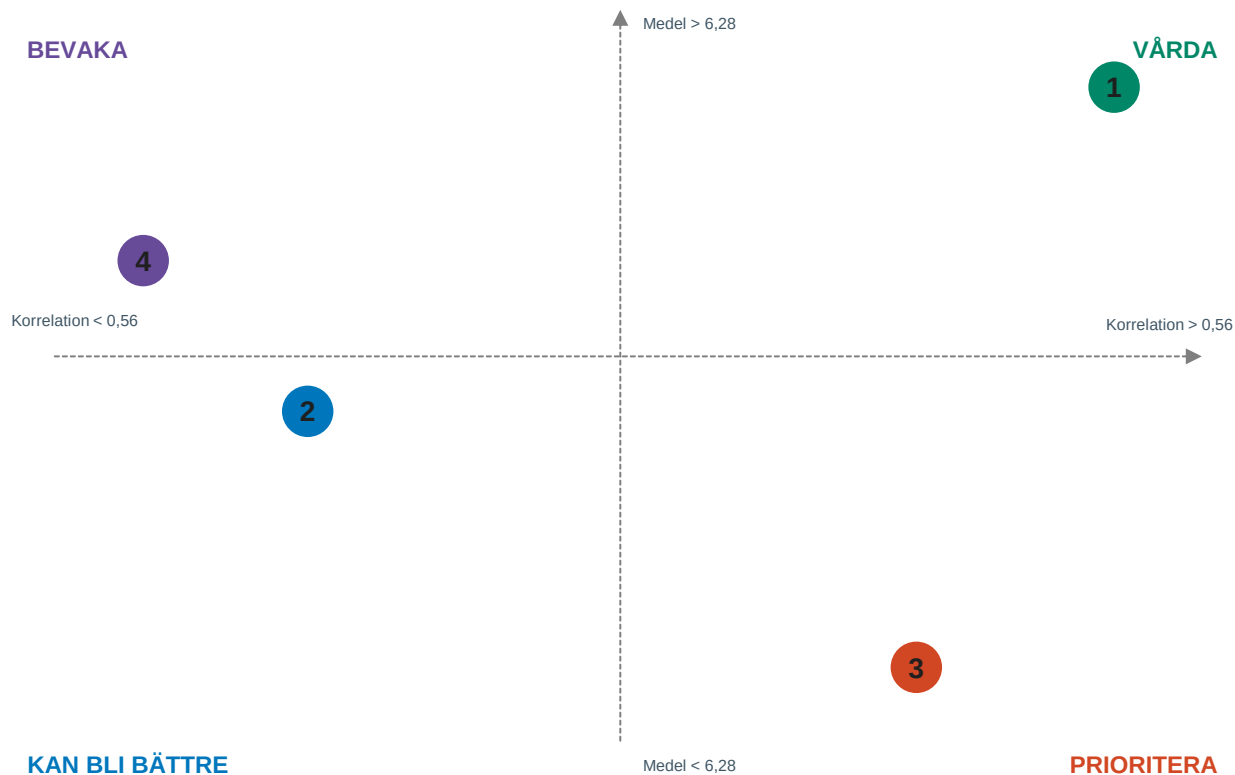
1. I vilken omfattning tycker du att det är enkelt att cykla i din stadsdel?

KAN BLI BÄTTRE

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

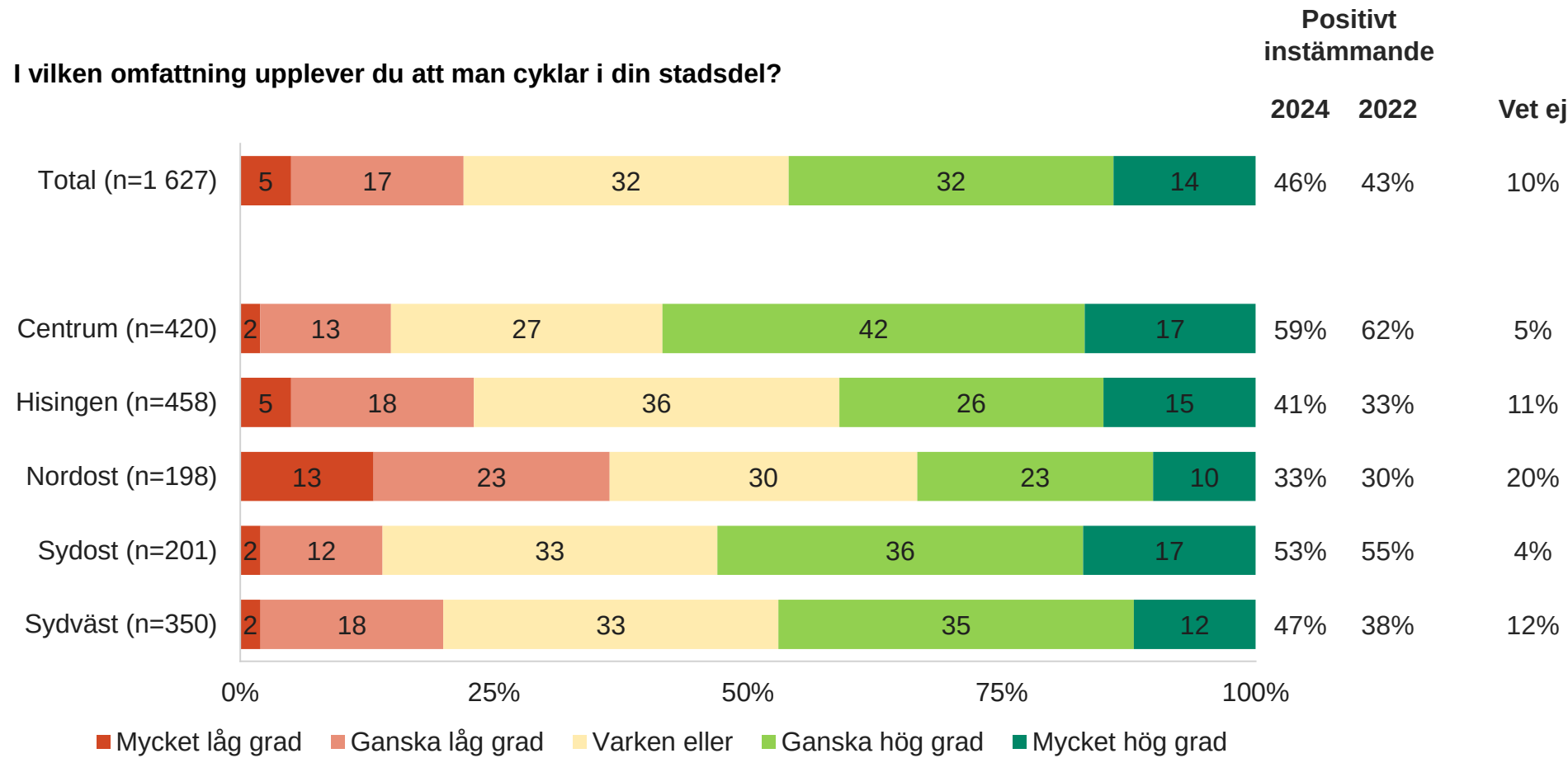
BEVAKA

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



Positionerna längs x-axeln baseras på korrelationen med frågan: "I vilken omfattning upplever du att din stadsdel är cykelvänlig?"
Bas: n = 1417.

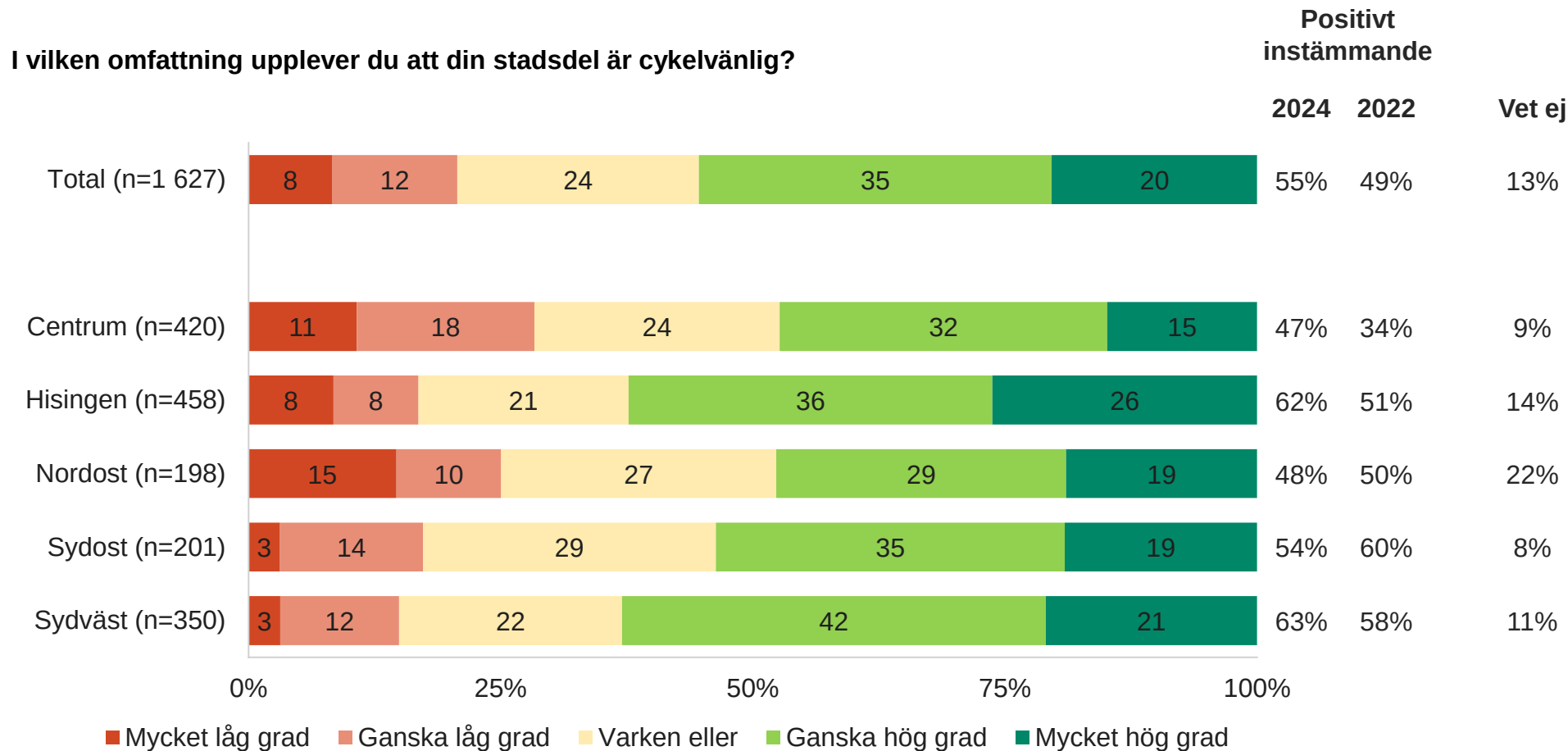
Upplevelsen är att allt fler cyklar i stadsdelarna – största ökningen på Hisingen och i Sydväst



Cykling & omfattning

- Kön:** Kvinnor upplever att man cyklar i stadsdelen i högre grad än männen (mycket hög grad 18 vs 11 procent)
- Ålder:** Den äldsta målgruppen (66+ år) upplever i högst utsträckning att det cyklas (ganska/mkt hög grad = 55 procent).

Stadsdelarna upplevs mer cykelvänliga än tidigare, allra mest avseende Hisingen och Centrum



Cykelvänlig

- Ålder:** Uppfattningen om cykelvänligheten är mest positiv hos den yngre målgruppen (ganska/hög grad = 60 procent) och minskar i takt med åldern (66+ år, 47 procent).

Kommentarer om graden av cykelvänlighet



I vilken omfattning upplever du att din stadsdel är cykelvänlig? Motivera gärna ditt svar:

Vanliga kommentarer från de som tycker att stadsdelen är cykelvänlig:

Tillgängligheten och utbyggnaden av cykelvägar i stadsdelarna är generellt sett bra

"Finns bra cykelbanor till alla destinationer jag besöker."

Cykelvänligheten är bättre där trafiken är tydligt avskild mellan cyklister, bilister och gående

"Finns till stor del åtskilda cykelbanor, men inte överallt. Ju närmre centrum desto svårare att cykla."

Även bland positiva respondenter, anmärker man på att vägarbeten stör cykeltrafiken

"Det är cykelväg nästan hela vägen vilket är mycket bra. Men det är många byggarbetsplatser i vägen (självklart ska det byggas om och förbättras men det är ändå störande)."

Vanliga kommentarer från de som inte tycker att stadsdelen är cykelvänlig:

Cykelvägarnas kvalitet och underhåll

"Trasiga och guppiga och smala cykelbanor."

"Överlag dålig vägyta. Skarvar, lappningar, ojämnheter och dyl."

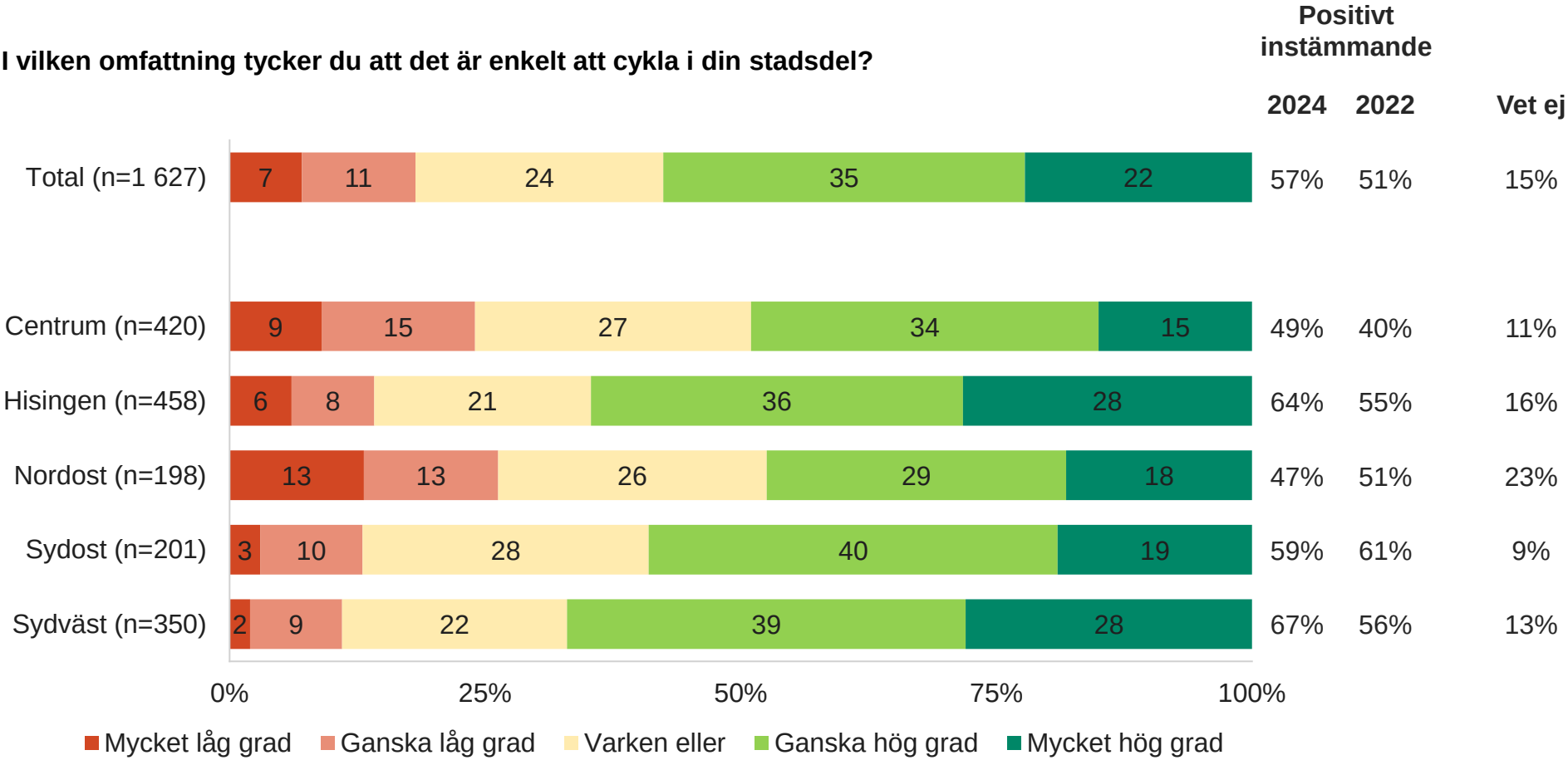
Otrygga vägar att färdas på med cykel

"Kombinerade cykel- och gångbanor på flera ställen gör det otryggt gå både fotgängare och cyklister."

Cykelvägar som oannonserat/plötsligt tar slut och/eller bristande skyltning

"Cykelvägarna tar plötsligt slut lite var stans i stan. Då är det svårt att veta hur man ska fortsätta."

Det upplevs allt enklare att cykla i stadsdelarna – allra enklast på Hisingen och i Sydväst



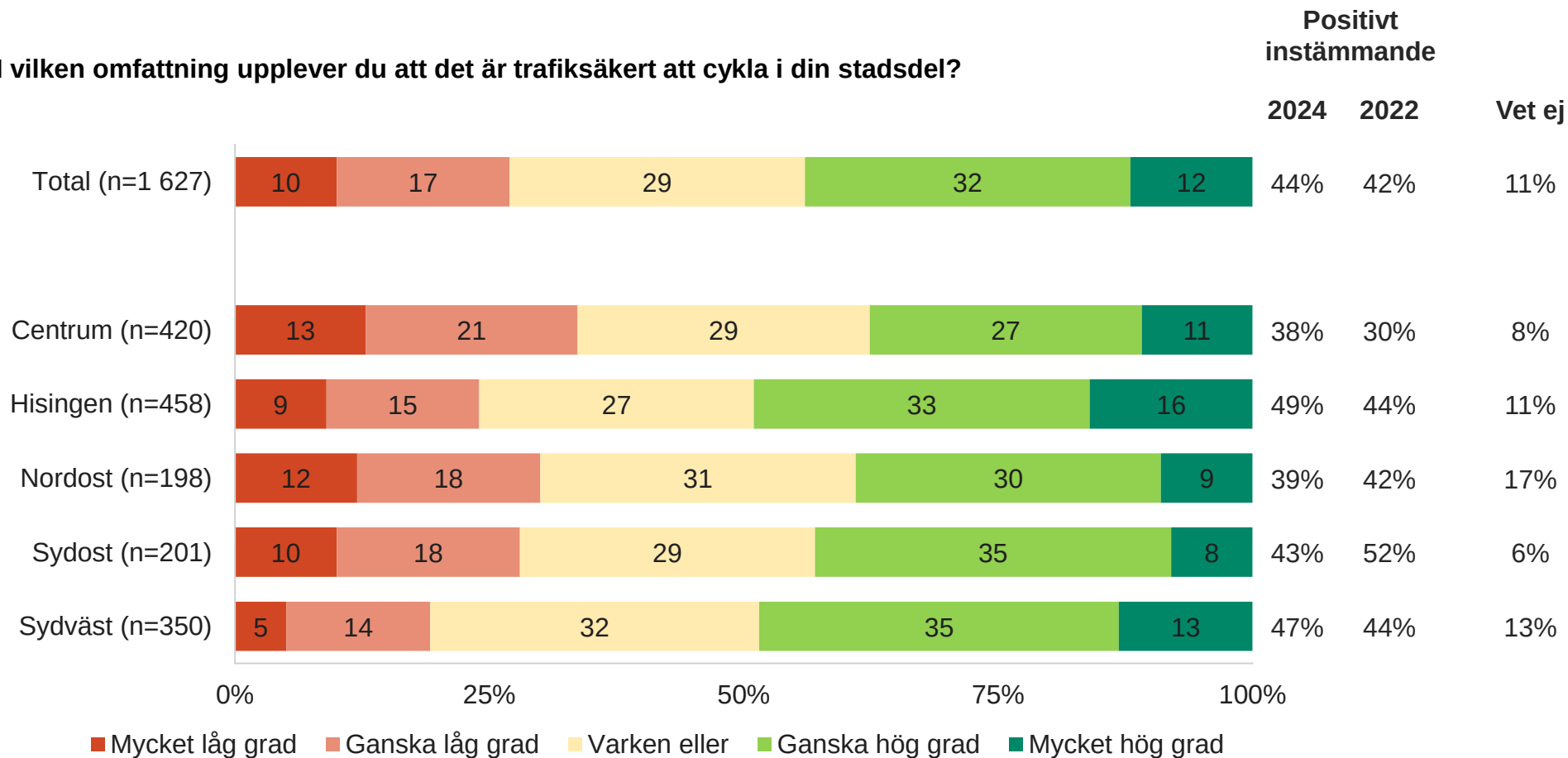
Enkelt

- **Ålder:** I takt med åldern upplever man att cyklandet blir mindre enkelt. Andelen ganska/mkt låg grad = 24 procent för 66+ år, vilket kan jfr med 12 procent för 18-29 år.

Cykling i din stadsdel

Var fjärde fortsatt kritisk till trafiksäkerheten

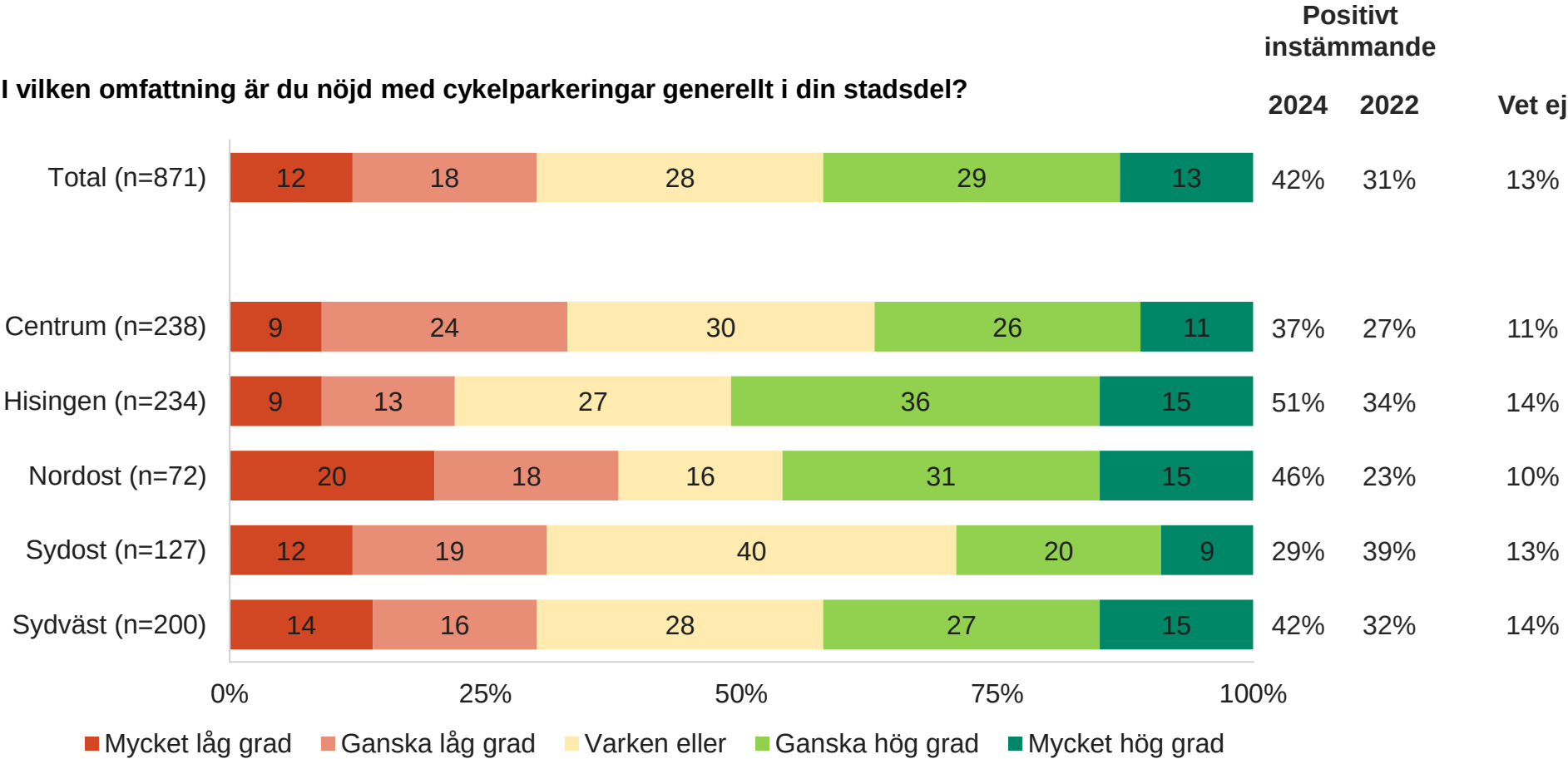
I vilken omfattning upplever du att det är trafiksäkert att cykla i din stadsdel?



Trafiksäkerhet

- Det är en relativt samstämmig bild mellan kön, ålder, cyklist/icke-cyklist avseende synen på trafiksäkerheten för cyklister i stadsdelen.

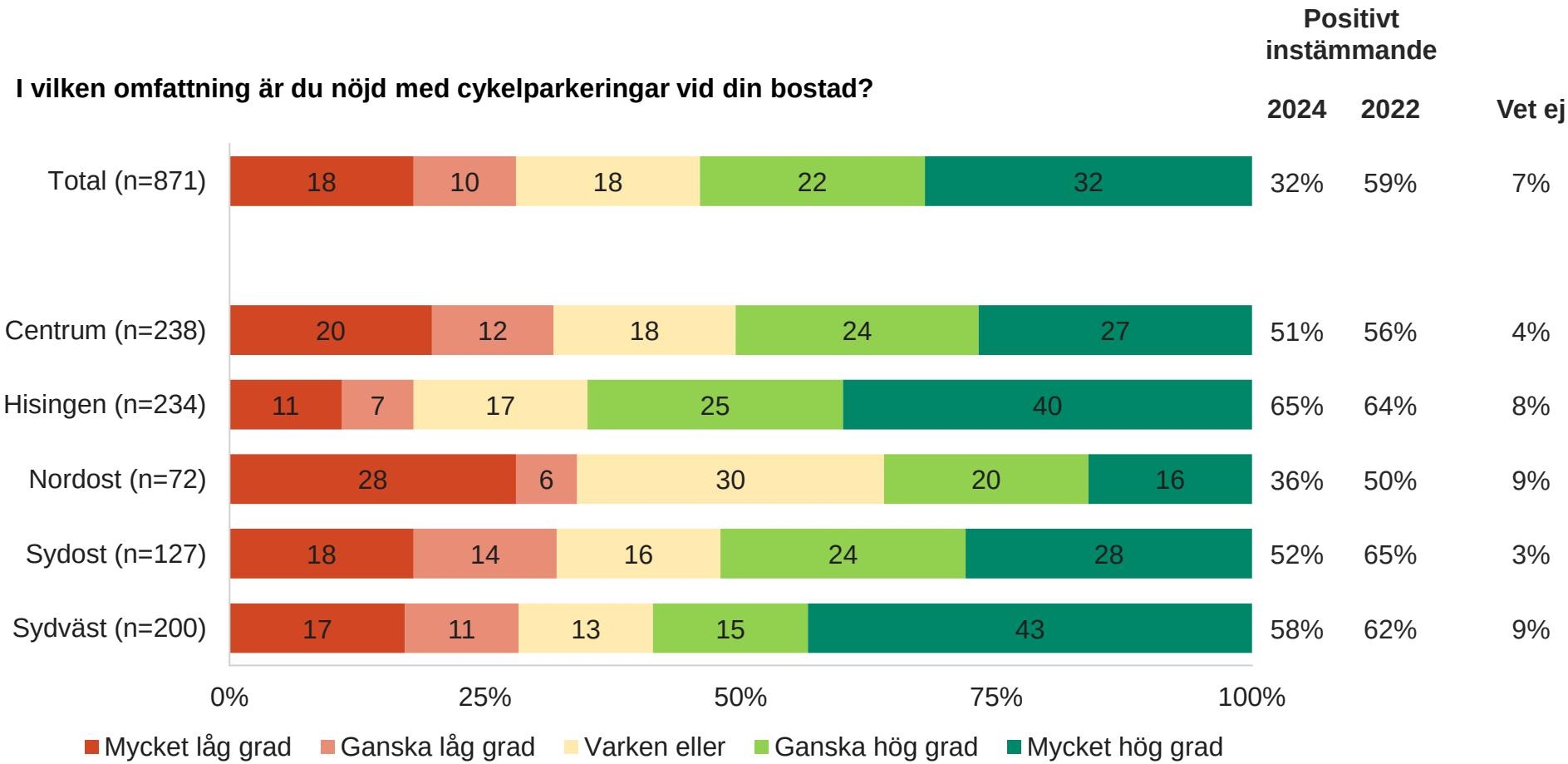
Bilden av cykelparkeringarna i stadsdelarna är mer positiv än tidigare – störst utveckling i Nordost



Cykelparkeringar
stadsdel

- **Kön:** Männen är mer positiva än kvinnorna (mycket hög grad = 16 vs 10 procent).
- **Ålder:** Den yngre målgruppen (18-29 år) är mest och den äldsta minst positiv (mycket hög grad = 19 vs 3 procent).

Nöjdheten med cykelparkeringarna vid bostaden minskar, främst i Nordost



Cykelparkeringar bostad

- **Ålder:** Synen på cykelparkeringar vid bostaden skiljer sig markant från uppfattningen om cykelparkeringar generellt.
- Här är de äldre (66+ år) mer positiva än de yngre (18-29 år) (mycket hög grad = 43 vs 26 procent).

Cykling i Göteborg

Trafiksäkerhet och flyt i trafiken för cyklisterna påverkar känslan av Göteborg som cykelvänlig stad, och visar utvecklingspotential



PRIORITERA

3. I vilken omfattning upplever du att det är trafiksäkert att cykla i Göteborg?
6. I vilken omfattning upplever du att det finns ett flöde/flyt när du cyklar i Göteborg?

VÅRDA

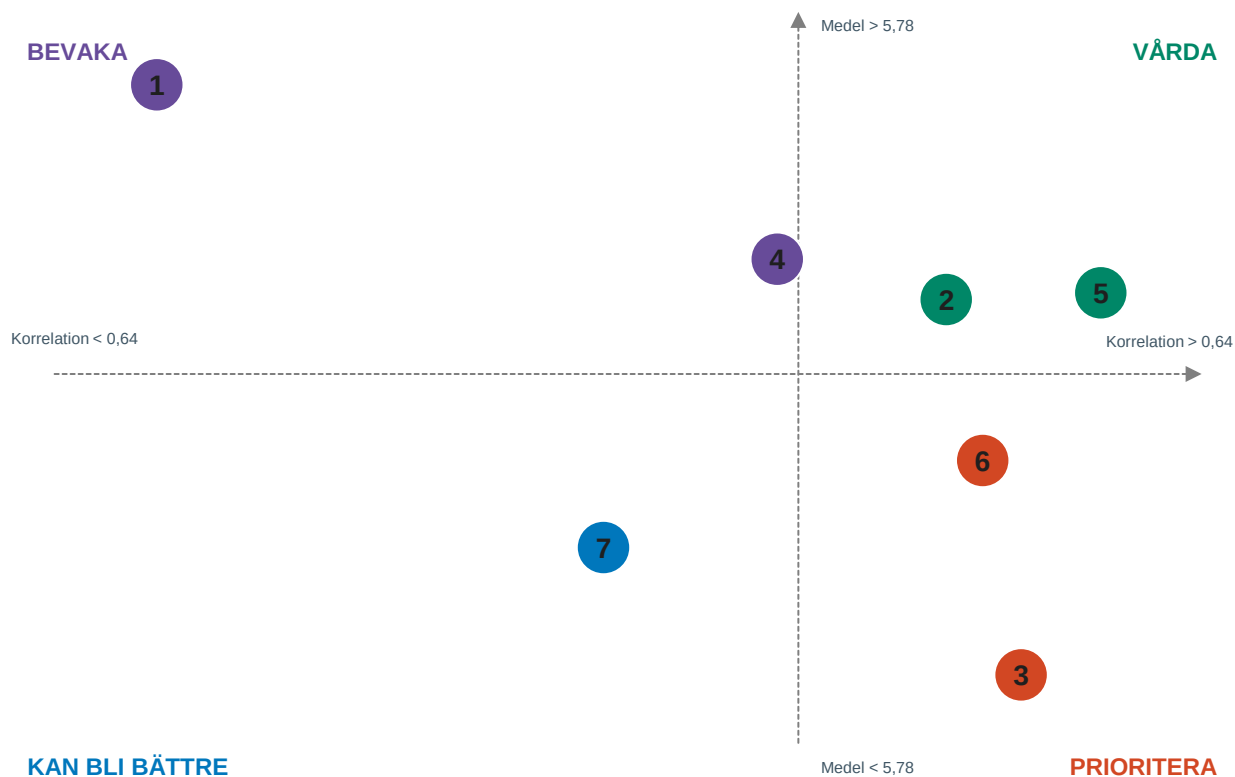
2. I vilken omfattning upplever du att Göteborgs stad arbetar för att öka cyklandet (generellt) i Göteborg?
5. I vilken omfattning är du nöjd med cykelbanorna i Göteborg generellt?

KAN BLI BÄTTRE

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

BEVAKA

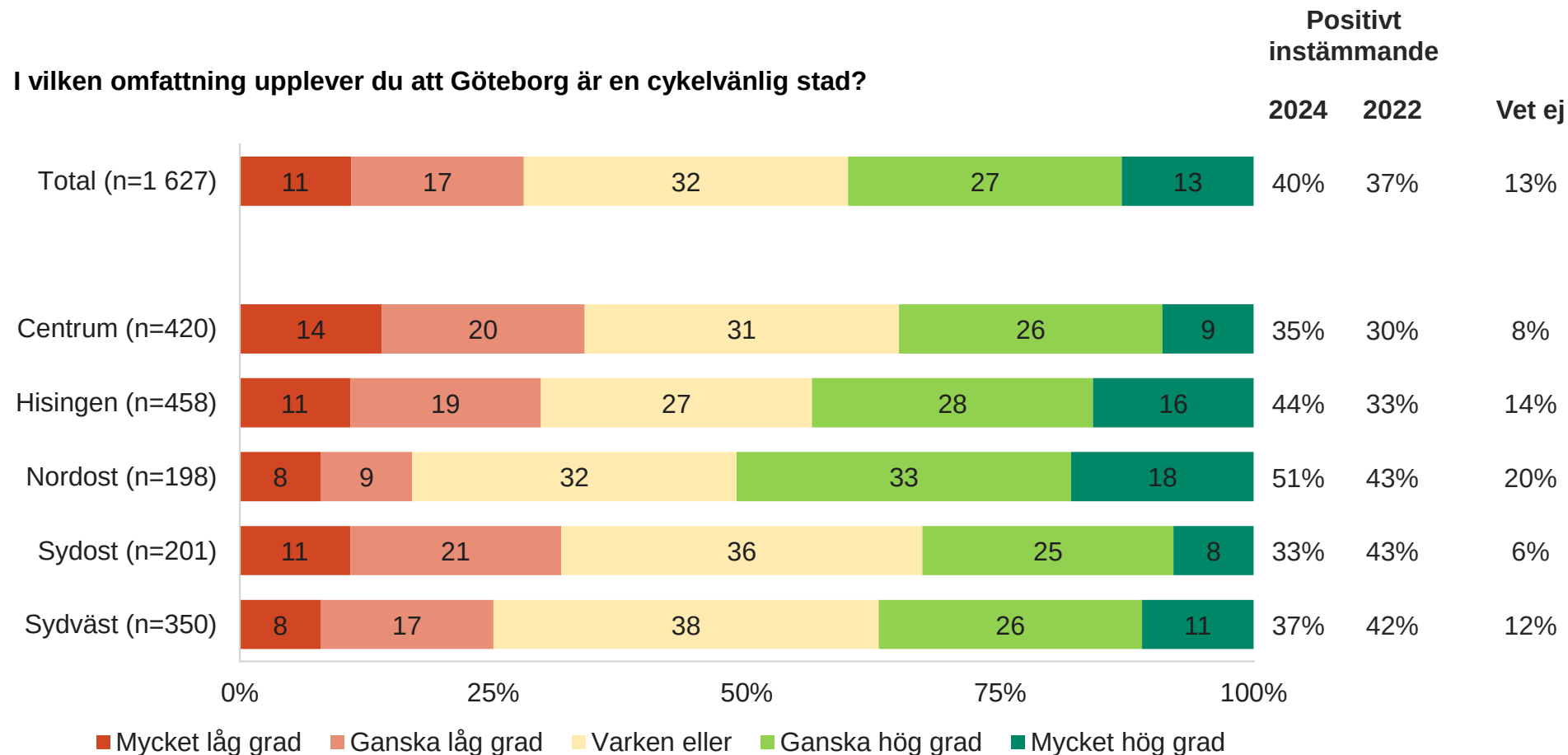
1. I vilken omfattning upplever du att man cyklar i din stadsdel?
4. I vilken omfattning är du nöjd med underhållet av cykelbanorna i Göteborg?



Göteborg upplevs allt cykelvänligare, även om drygt var fjärde respondent inte anser det



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



Cykelvänlig

- Det är en relativt samstämmig bild mellan män/kvinnor och åldersgrupper avseende synen Göteborg som cykelvänlig stad.
- **Cyklist eller ej:** En större andel av Icke-cyklisterna är positiva (ganska/mkt hög grad) jfr med cyklisterna (44 vs 38 procent).

Kommentarer om graden av cykelvänlighet



I vilken omfattning upplever du att Göteborg är en cykelvänlig stad? Motivera gärna ditt svar:

Vanliga kommentarer från de som tycker att Göteborg är en cykelvänlig stad:

Positiva respondenter anmärker trots det på problem som uppstår när trafikanter mixas.

"Bra utbyggda cykelbanor. Bitvis väldigt rörigt med bil, gång cykel i en enda röra."

Vissa medger att Göteborg är cykelvänligt, men att andra trafikanter nedprioriteras

"Den är cykelvänlig på bekostnad av bilister och gångtrafikanter."

"Man gör allt för att förenkla för cyklister och försvåra för oss bilister."

Medtrafikanterna försämrar upplevelsen av att cykla i en annars cykelvänlig stad

"Tycker att där jag cyklar är det bra cykelbanor men farliga cyklister."

"Största problemet när man cyklar är andra cyklister, har flera gånger varit nära att bli påkörd av cyklister som inte anpassar hastigheten."

Vanliga kommentarer från de som inte tycker att Göteborg är en cykelvänlig stad:

Vägarbeten som pågår i staden

"Konstant ombyggnation av vägar och cykelbanor i centrala delarna av stan"

"Svårt att samsas med andra trafikanter när det byggs om så mycket. Förstår såklart att det måste göras så inget klagomål."

Vägar där trafikanter av olika slag färdas upplevs otryggt

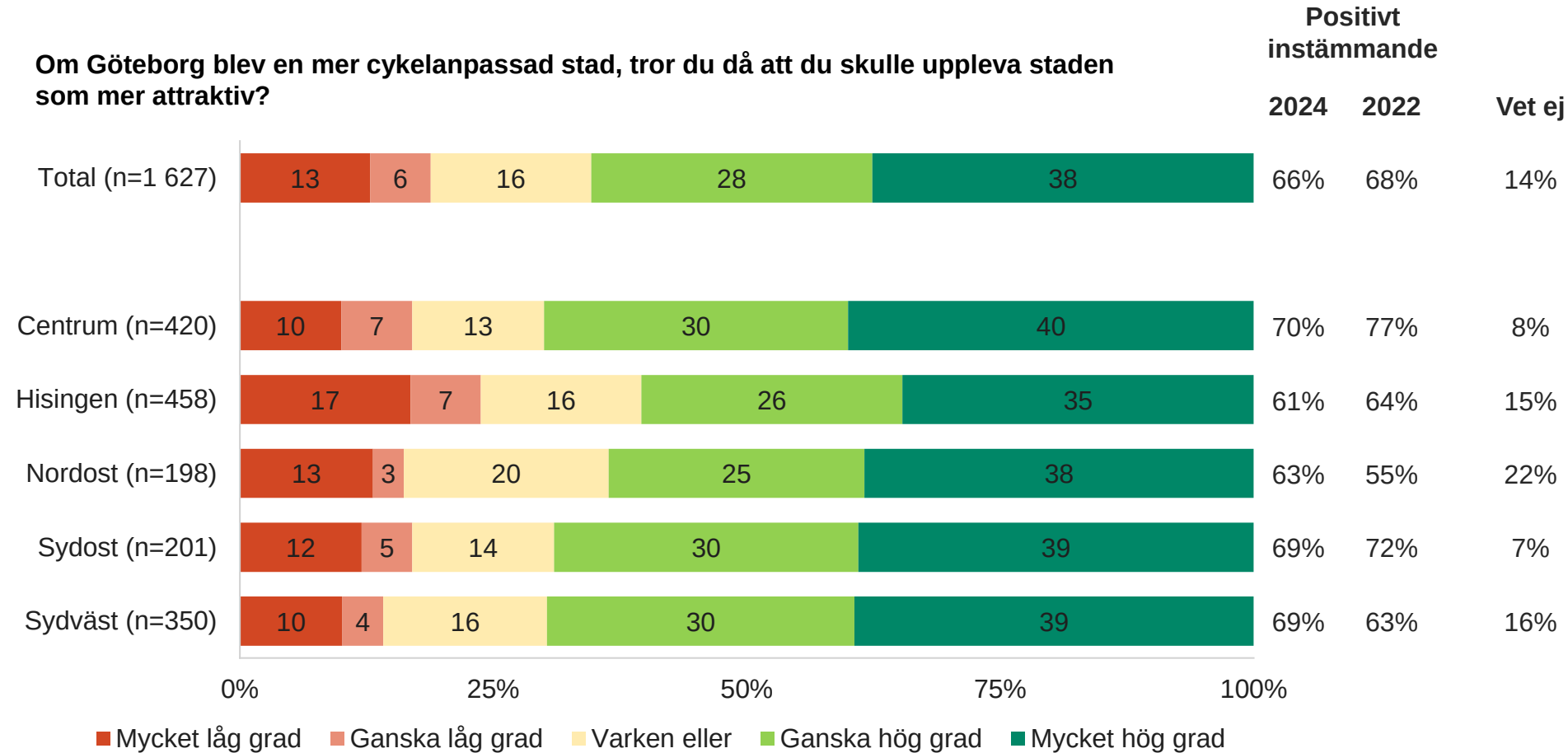
"För många sträckor där bilar, spårvagnar, cyklister och gåingar ska samsas på för liten yta."

Cykelvägar som oannonserat tar slut.

"Det saknas ofta cykelbana, och ibland när det finns cykelbana så upphör den oväntat och man hamnar på vägen."

"Cykelvägarna är tokiga. Korsar gator närsomhelst, tar slut närsomhelst, går i labrynter, hörn och korsningar med skymd sikt, cykelväg som helt plötsligt tar slut och är endast gångväg..."

En majoritet anser att Göteborg skulle upplevas mer attraktiv om den blev mer cykelanpassad

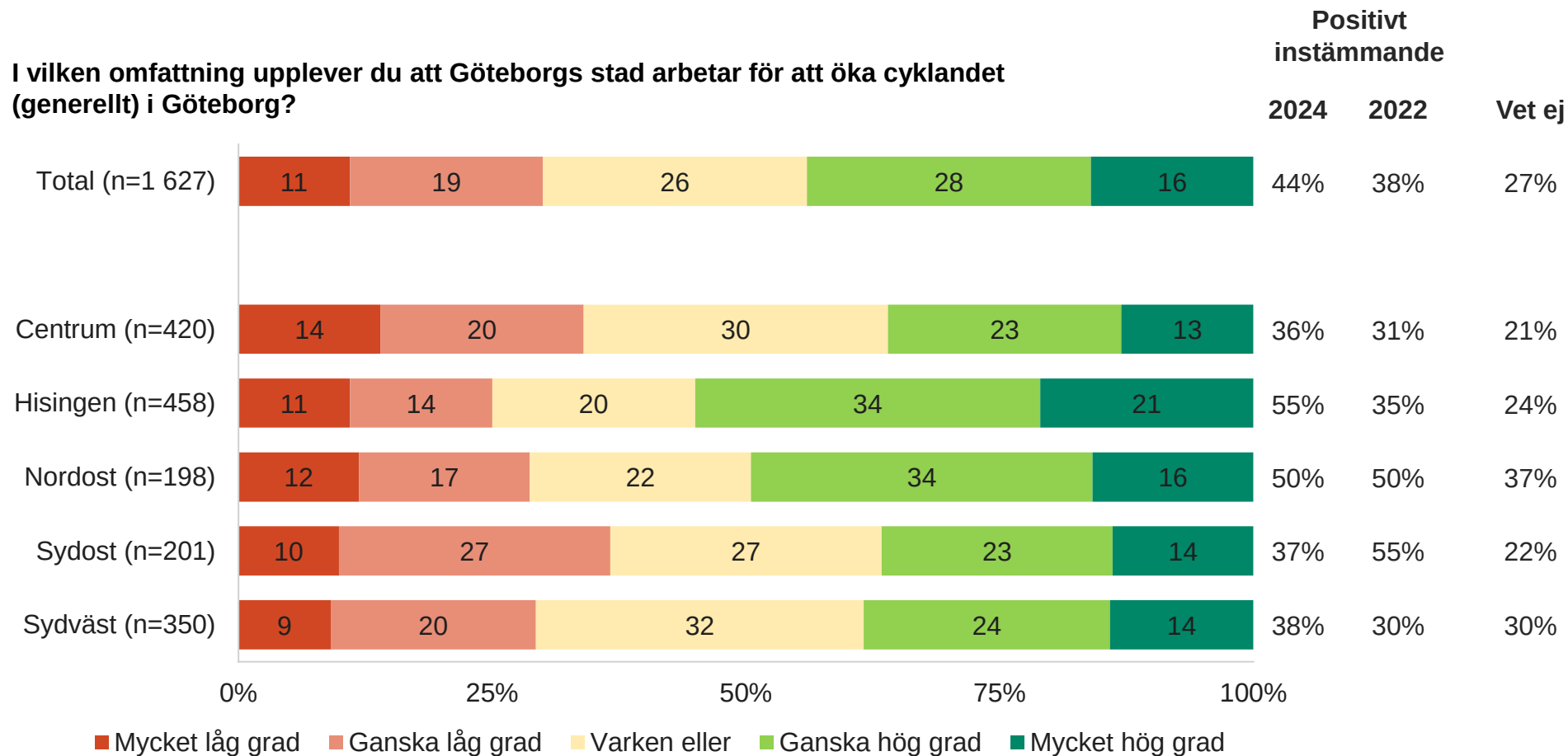


Cykelanpassning & attraktivitet

- **Ålder:** De yngre målgrupperna (18-29 och 30-49 år) instämmer i högre grad än de äldre (50-65 och 66+ år). Exempel: Andel mycket hög grad 18-29 år = 39 procent, vilken kan jfr med 66+ år = 26 procent.

En allt större andel anser att Göteborgs stad proaktivt arbetar för att öka cyklandet

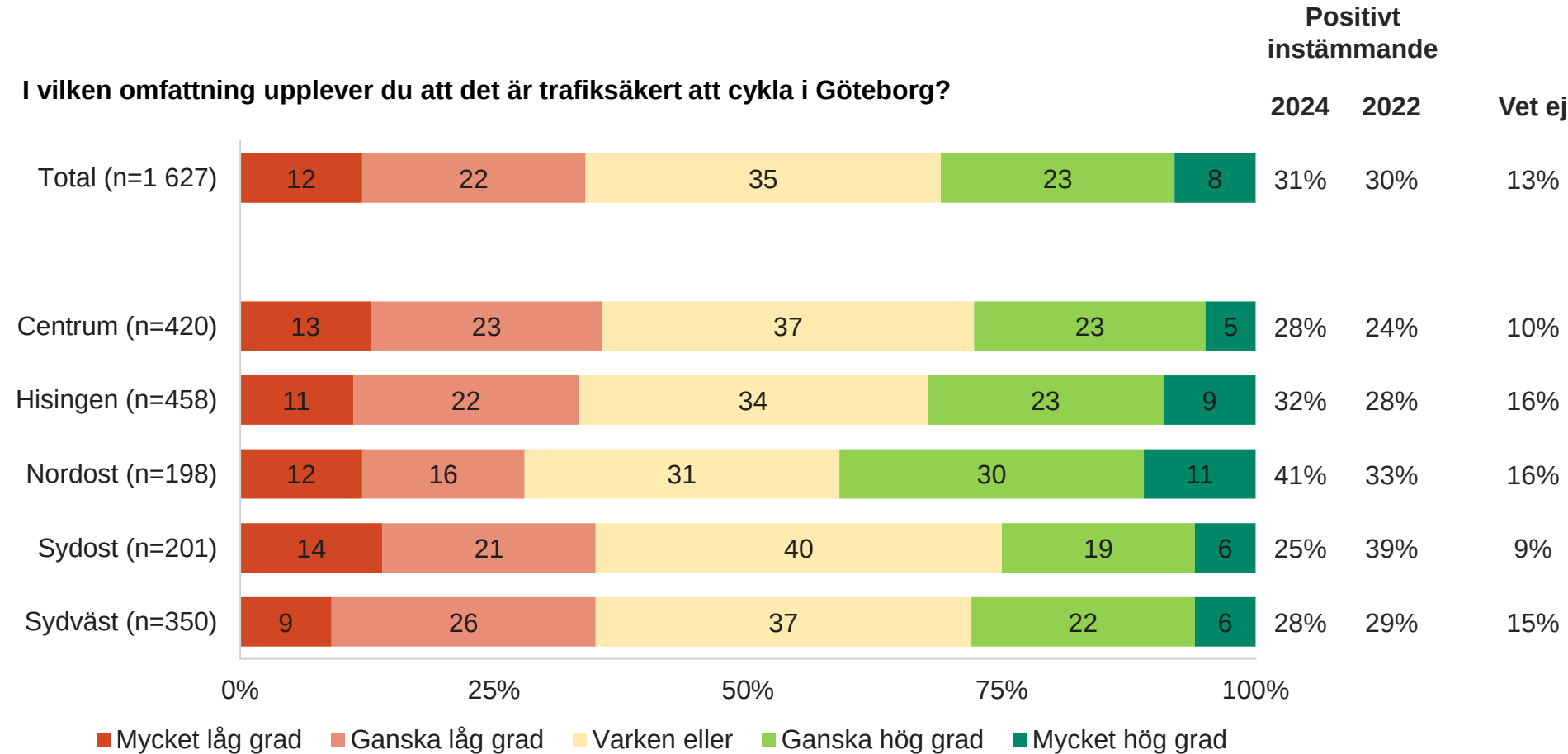
I vilken omfattning upplever du att Göteborgs stad arbetar för att öka cyklandet (generellt) i Göteborg?



Staden – proaktivt arbete

- **Cyklist eller ej:** Icke-cyklisterna instämmer i högre grad (mycket hög grad = 22 vs 12 procent).

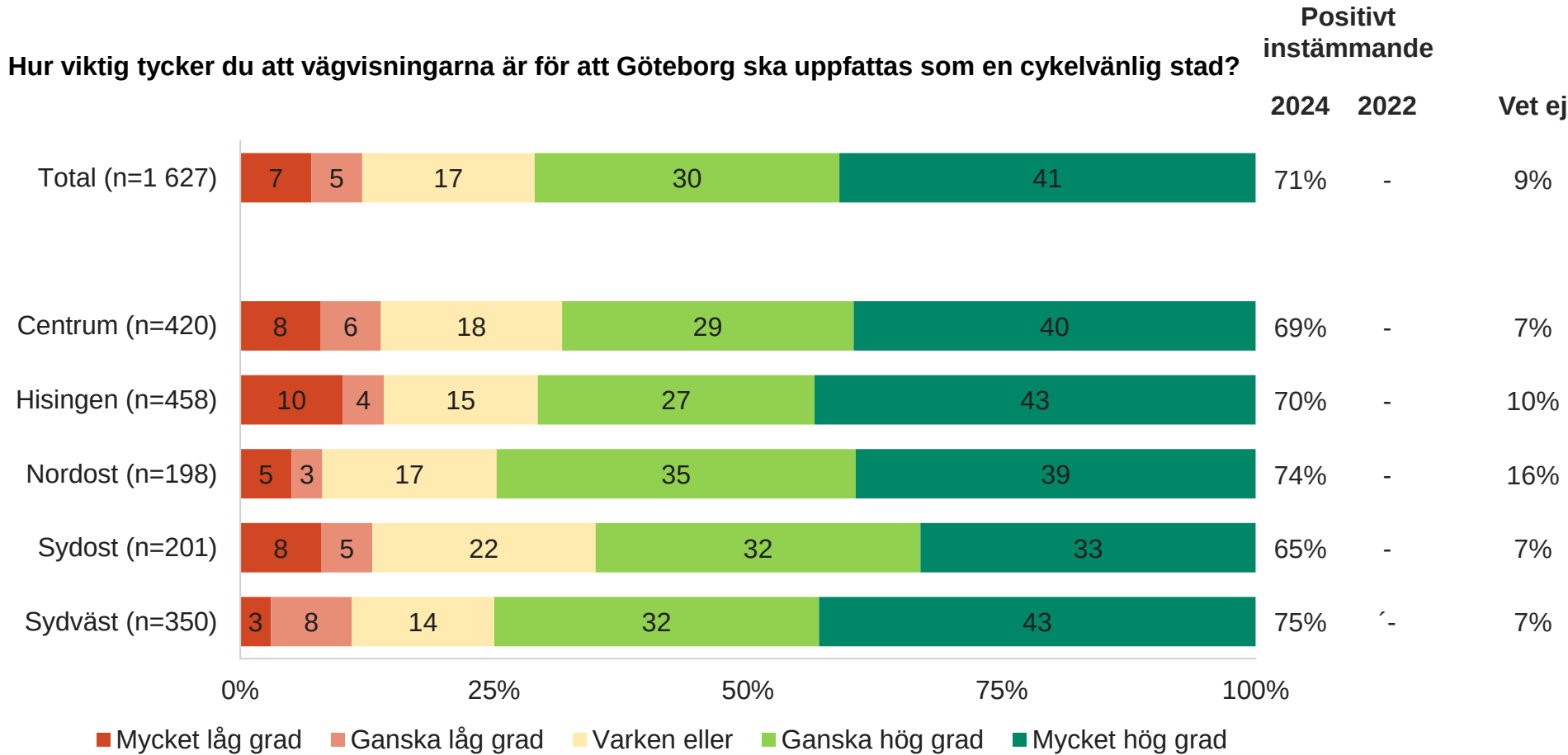
Trafiksäkerheten för cyklister visar fortsatt på utvecklingspotential (var tredje är kritisk)



Trafiksäkerhet

- **Kön:** Kvinnorna är mer kritiska än männen till trafiksäkerheten (mycket låg grad: 15 vs 9 procent)
- **Ålder:** Personer över 50 år är mer kritiska till trafiksäkerheten än yngre. Exempel: andel mkt/ganska låg grad för 66+ = 38 procent, vilket kan jfr med 29 procent i gruppen 18-29 år.

En majoritet anser att vägvisningarna är viktiga för att staden ska uppfattas som cykelvänlig



Vägvisningar

- **Kön:** Kvinnorna tycker att vägvisningarna är viktigare än männen (mycket hög grad = 46 vs 36 procent)
- **Ålder:** Personer över 50 år tycker detta är viktigare än yngre personer (mycket hög grad 66+ år = 46 procent, vilket kan jämföras med 36 procent för 18-29 år).

Kommentarer om vikten av vägvisningar



Hur viktig tycker du att vägvisningarna är för att Göteborg ska uppfattas som en cykelvänlig stad? Motivera gärna ditt svar:

Vanliga kommentarer från de som tycker att vägvisningarna är viktiga:

Bra med vägvisningar, framförallt för nyinflyttade eller personer som inte bor i Göteborg

"Gör det lättare för nya cyklister att navigera och följa cykelvänliga leder."

"Bra för turismen."

Bidrar till att trafikanterna blir mindre beroende av teknisk utrustning och ett bättre flyt i trafiken

"Det gör en ökad trygghet när man cyklar och kan man följa dem måste man inte stanna och kolla telefonen."

"Inte viktigare än cykelbanorna men viktigt att kunna hitta på ett smidigt sätt och inte behöva stanna å titta på telefonen hela tiden. Viktigt med bra skyltning vid ombyggnation!"

"Mer skyltar så slipper man mobiltelefoner för att söka väg samtidigt som man cyklar."

Vanliga kommentarer från de som tycker vägvisningarna inte är viktiga:

Överflödiga, då andra metoder används för att hitta i staden

"Använder Google Maps i större utsträckning än skyltar."

"Tror de flesta använder GPS om de inte hittar."

Vägvisningarna är svåra att se/tyda

"Ser inte vart det pekar förrän man är nära inpå skyltarna."

"Denna typ av vägvisare är väldigt svår att läsa av utan att stanna. När man cyklar åt rätt håll ser man inte pilarna."

Hjälper inte så länge andra delar av infrastrukturen är bristfällig

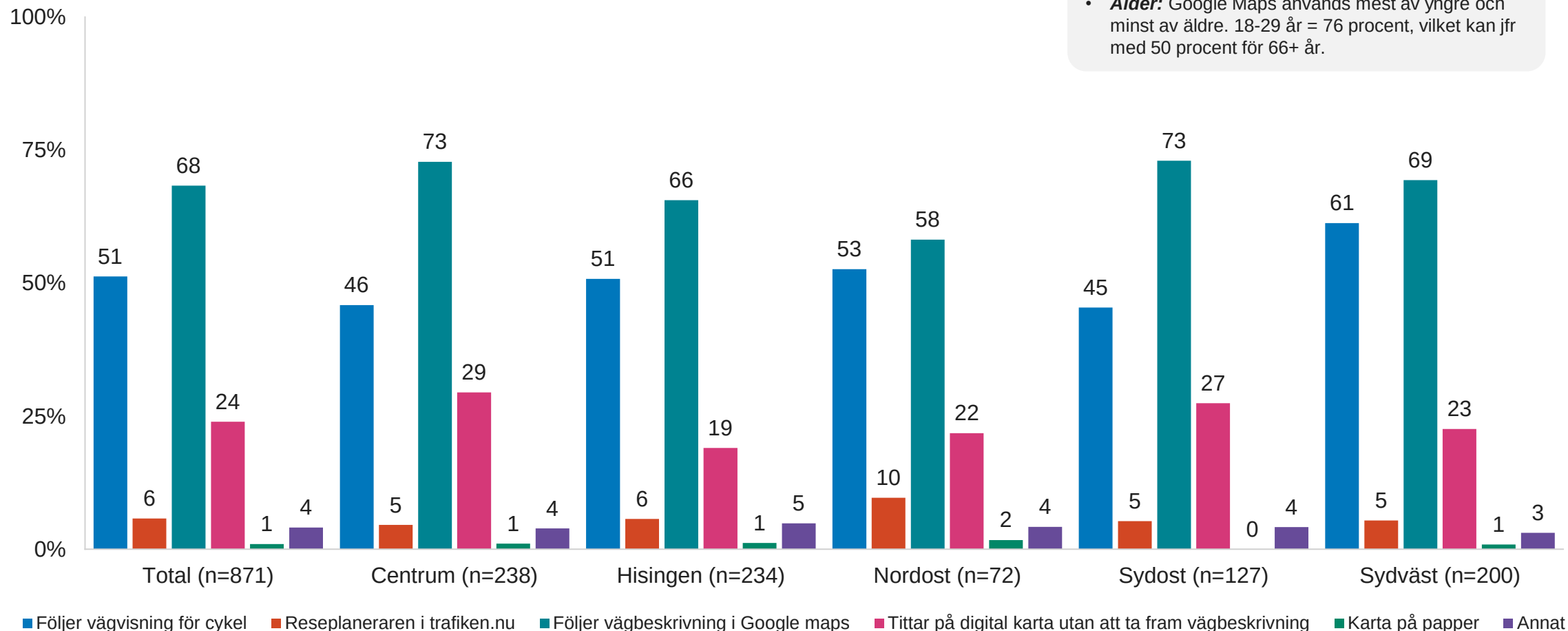
"Skylten har ingenting med det att göra, finns inte cykelbanor är det inte cykelvänligt."

"Spelar ingen som helst roll med skyltar eftersom cykelbanorna ändå inte underhålls/sköts eller prioriteras."

Google Maps är det verktyg som främst används för att hitta, följt av vägvisningarna



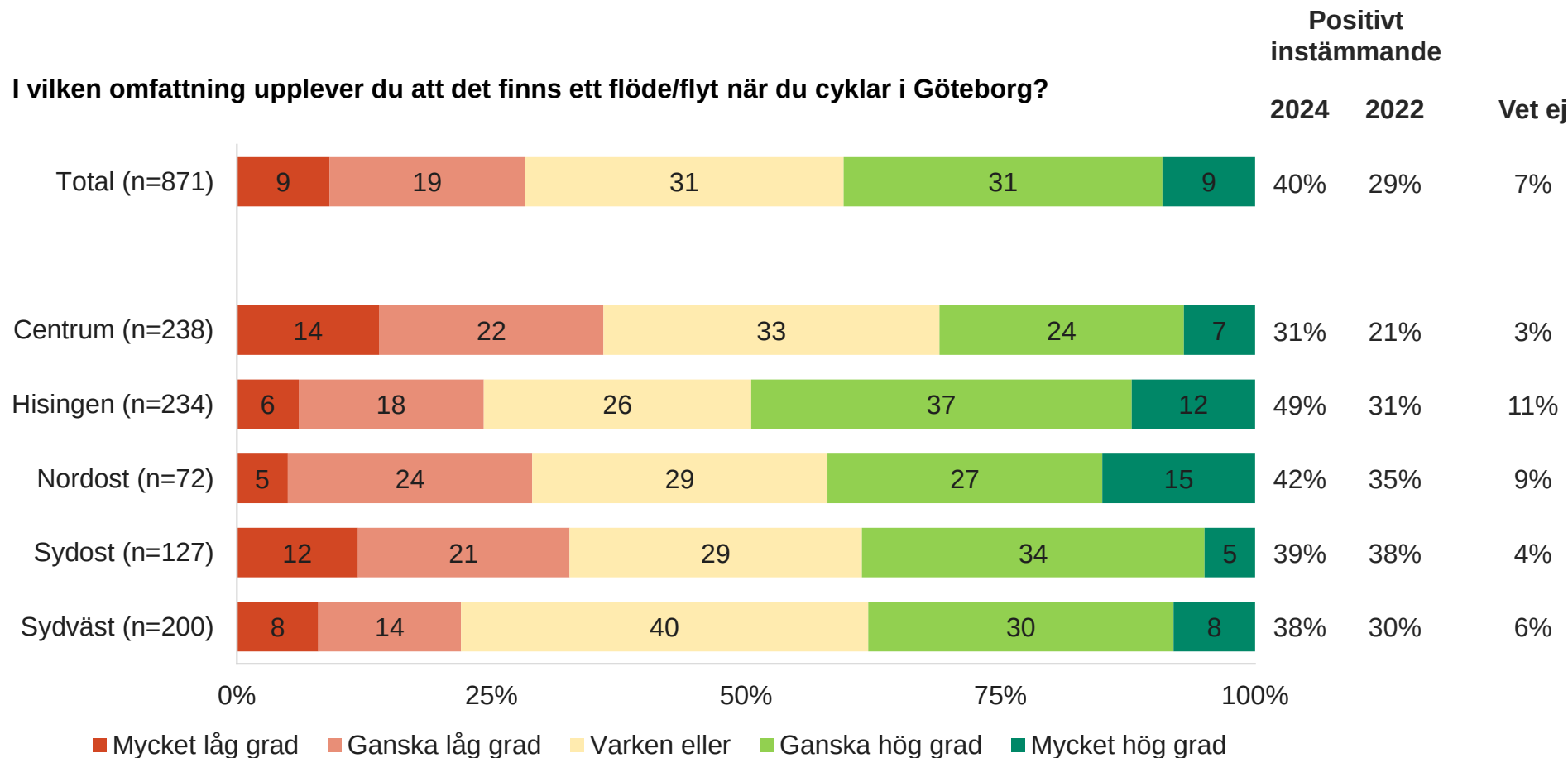
När du ska cykla till ett nytt område/ny målpunkt i staden, hur gör du för att hitta rätt väg?



Cykling i Göteborg (cyklisterna svarar)

Flytet för cyklisterna upplevs bättre än 2022, men tydlig utvecklingspotential i Centrum och Sydost

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



Cykelflyt/flöde

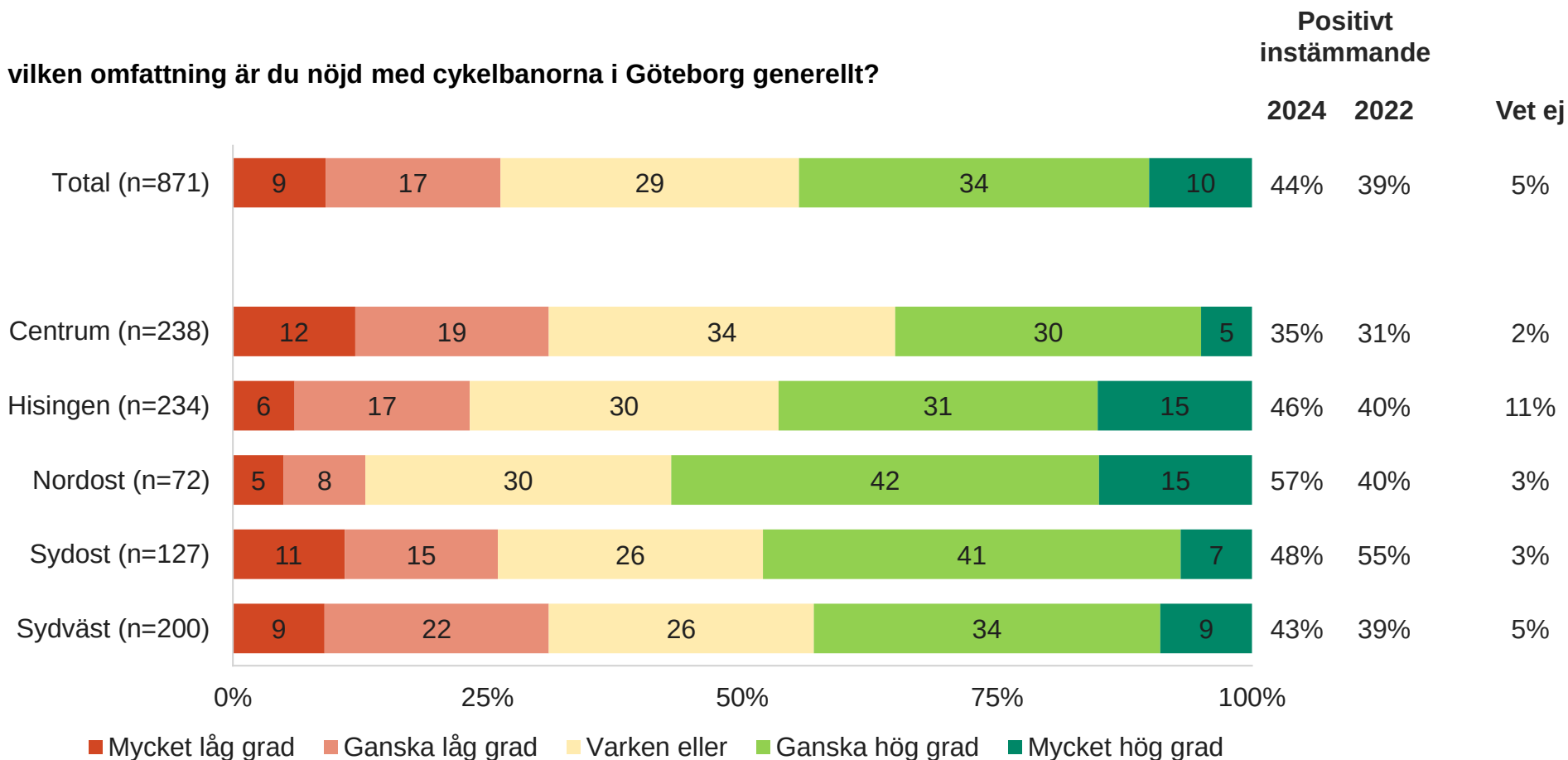
- Det är en relativt samstämmig bild mellan män/kvinnor och åldersgrupper avseende upplevt flyt i cyklingen.

Bas: Cyklister

Hållbar stad – öppen för världen

Förbättringar avseende cykelbanorna, men var tredje är inte nöjda i Centrum, Sydost och Sydväst

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

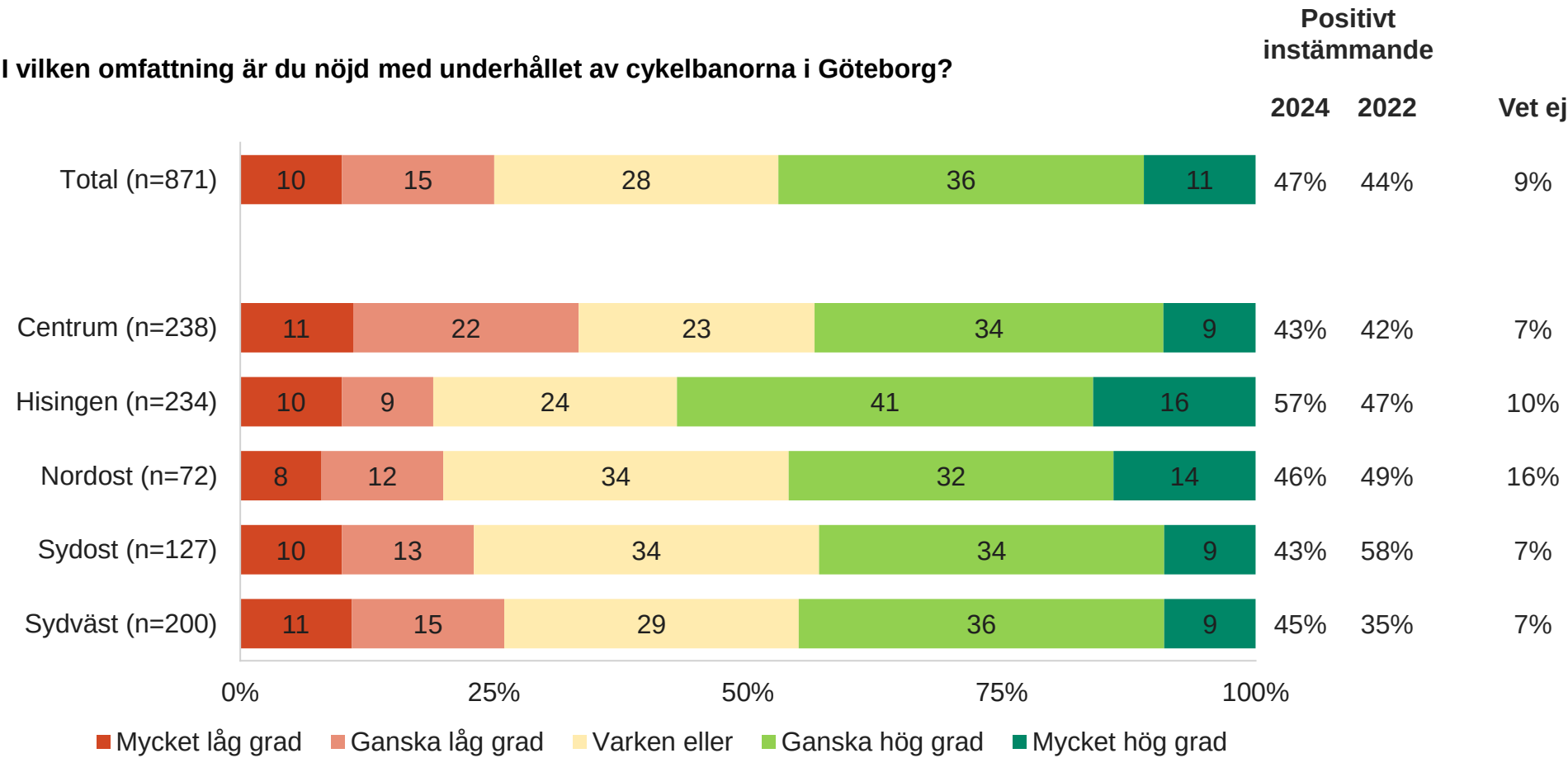


Nöjdhet cykelbanor

- Det är en relativt samstämmig bild mellan män/kvinnor och åldersgrupper avseende cykelbanorna.

Nöjdheten med underhållet förbättras något, främst på Hisingen och i Sydväst

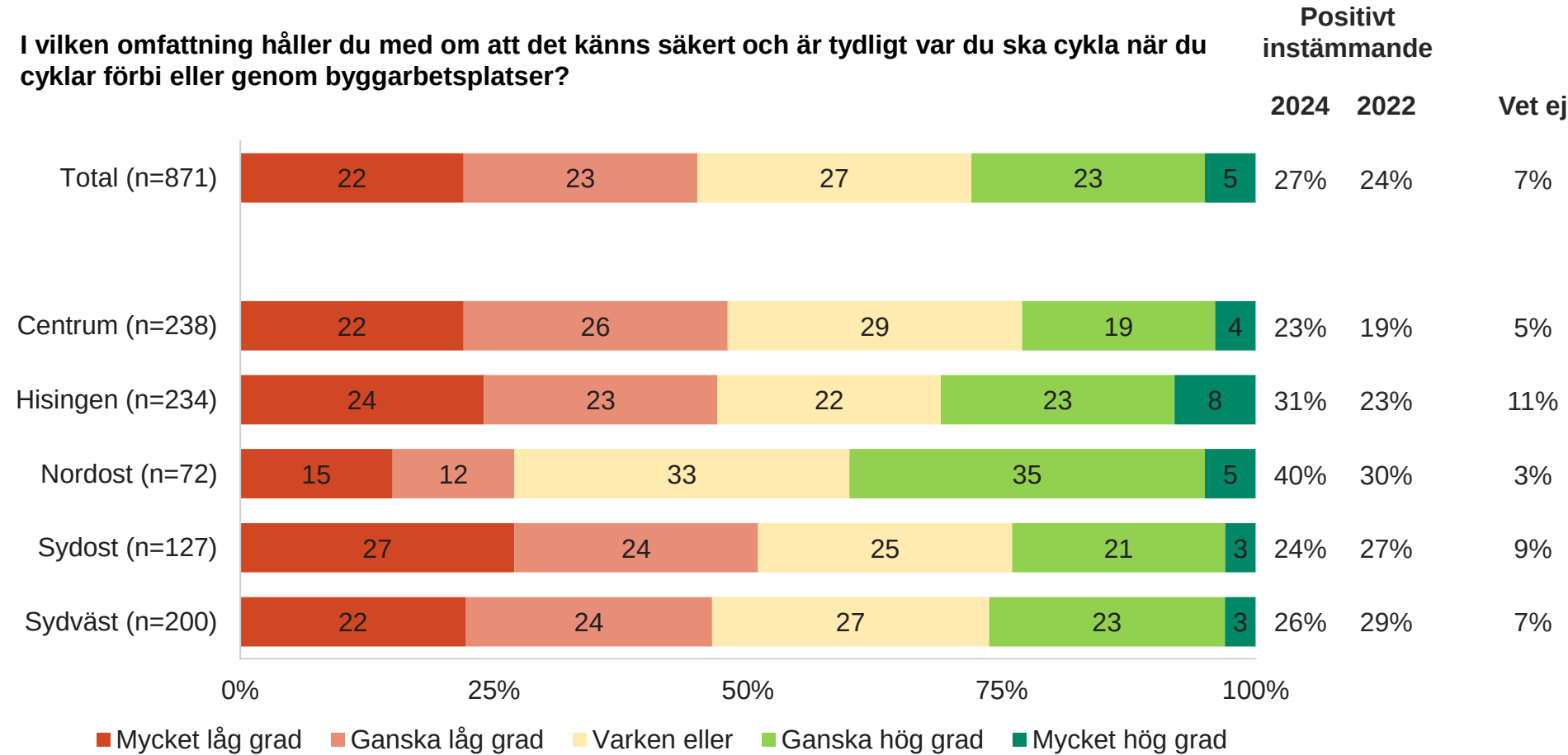
I vilken omfattning är du nöjd med underhållet av cykelbanorna i Göteborg?



Underhåll cykelbanor

- Det är en relativt samstämmig bild mellan män/kvinnor och åldersgrupper avseende underhållet av cykelbanorna.

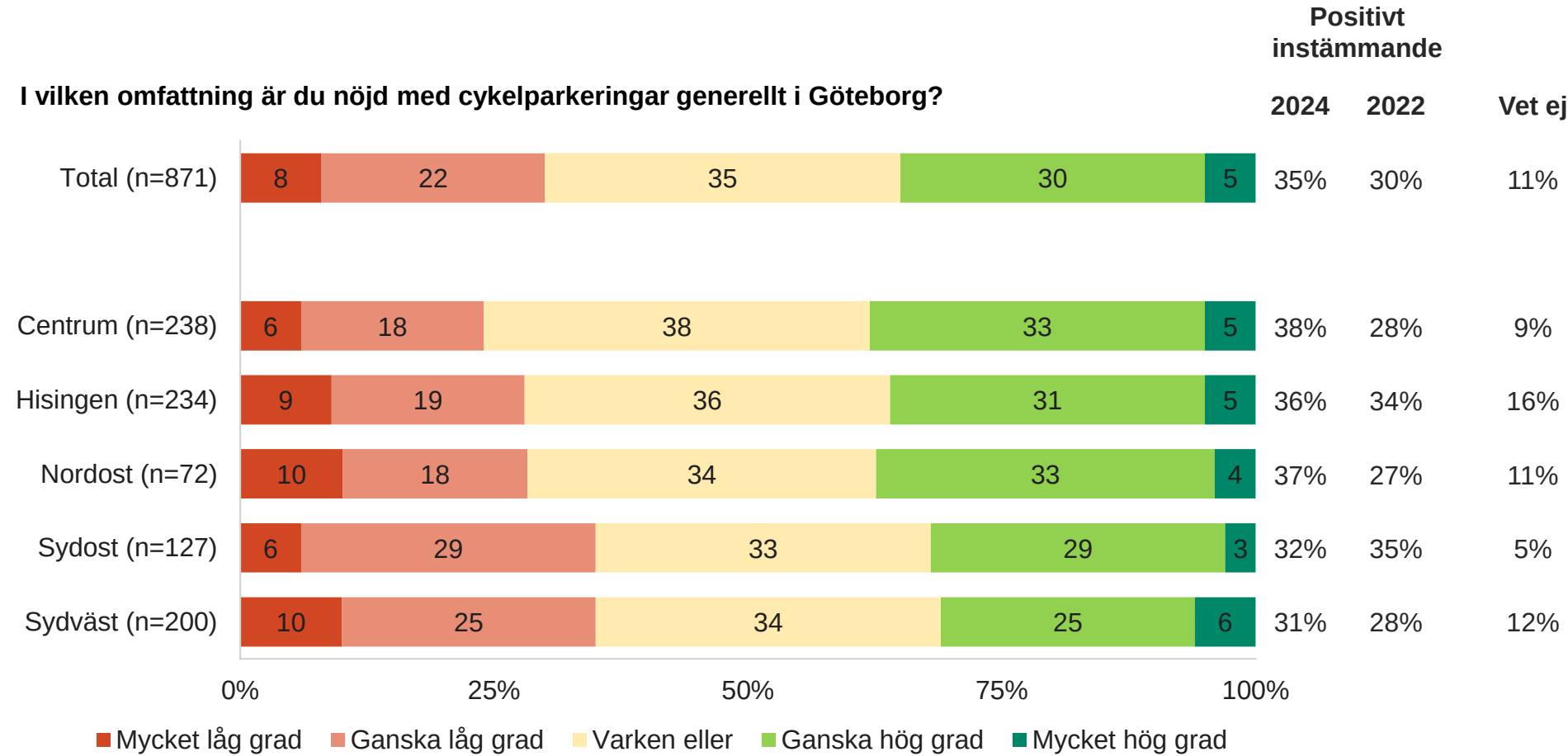
Generellt sett upplevs det relativt osäkert vid cykling i närheten av byggarbetsplatser



Cykling & byggarbetsplatser

- **Ålder:** Relativt stor skillnad hur äldre (66+ år) och yngre (18-29 år) uppfattar detta, där de äldre tycker att det känns mer osäkert.
- Andel mycket/ganska låg grad 18-29 år = 37 procent.
- Andel mycket/ganska låg grad 66+ år = 59 procent.

Något mer positiv bild av cykelparkeringarna – var tredje indikerar dock att det bör förbättras



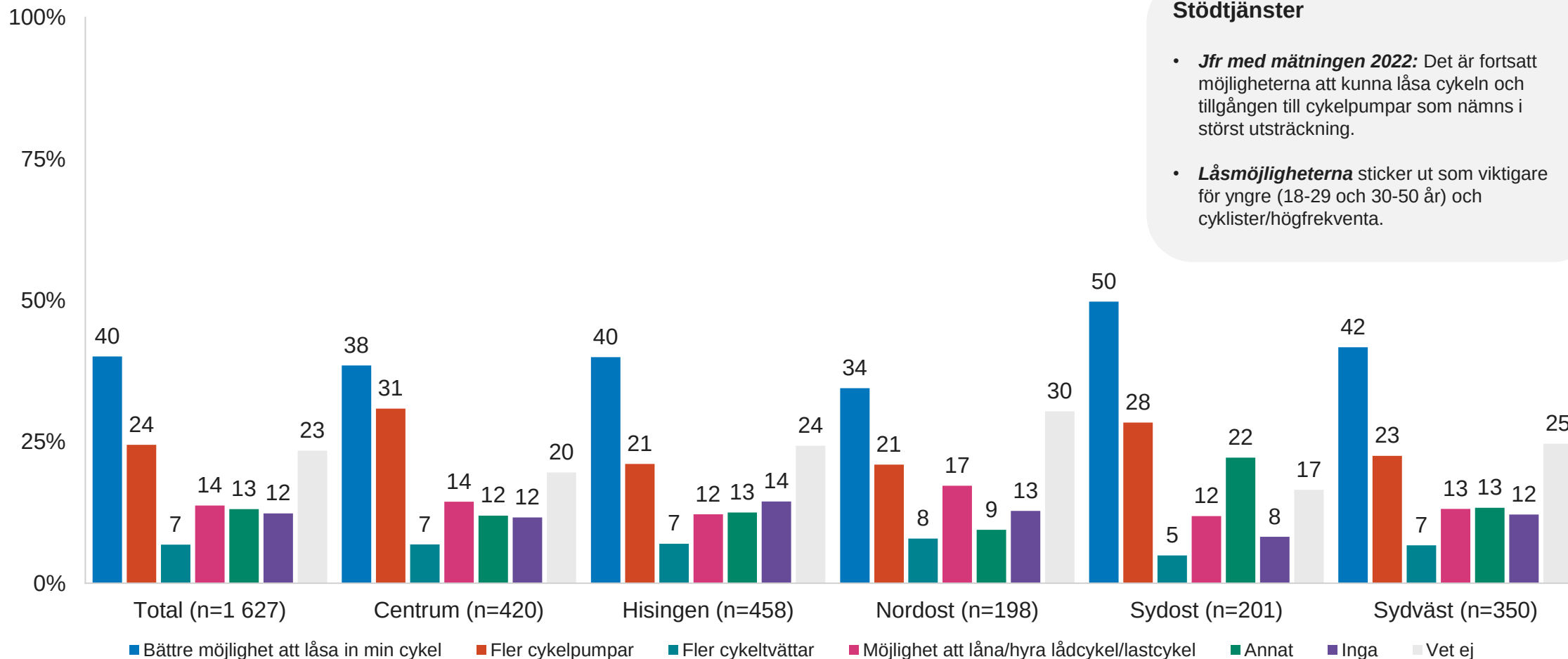
Cykelparkeringar

- Det är en relativt samstämmig bild mellan män/kvinnor och åldersgrupper avseende cykelparkeringarna.

Låsmöjligheter och cykelpumpar gynnar cyklandet mest



Vilka stödtjänster skulle underlätta mest för dig i ditt cyklande?



Stödtjänster

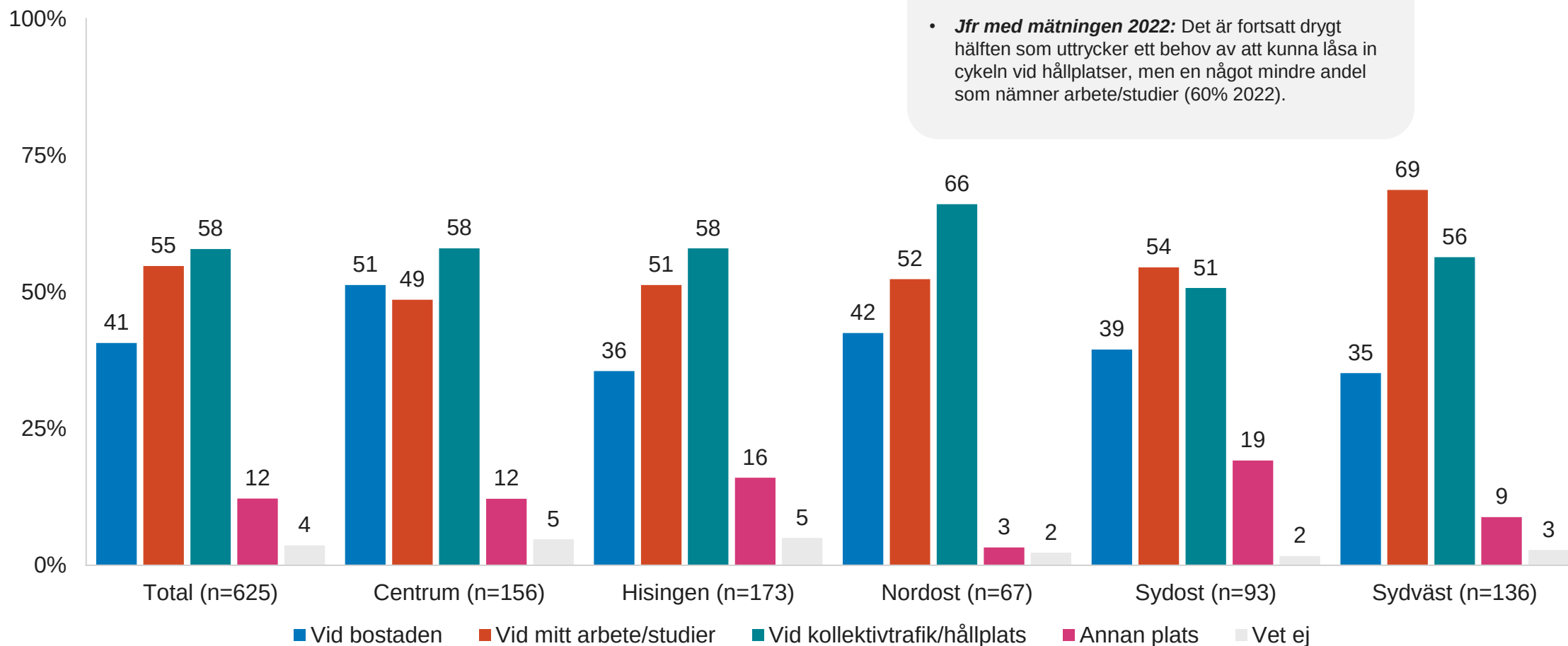
- **Jfr med mätningen 2022:** Det är fortsatt möjligheterna att kunna låsa cykeln och tillgången till cykelpumpar som nämns i störst utsträckning.
- **Låsmöjligheterna** sticker ut som viktigare för yngre (18-29 och 30-50 år) och cyklister/högfrekventa.

Störst behov av att kunna låsa in cykeln är kopplat till hållplatser och vid arbete/studieplatser

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

Behov av att låsa in cykeln

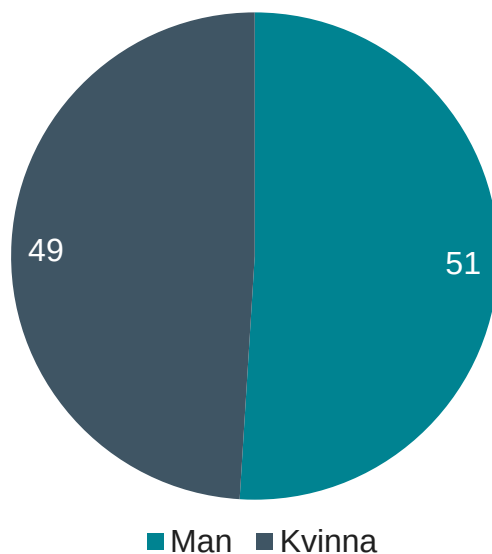
- Jfr med mätningen 2022:** Det är fortsatt drygt hälften som uttrycker ett behov av att kunna låsa in cykeln vid hållplatser, men en något mindre andel som nämner arbete/studier (60% 2022).



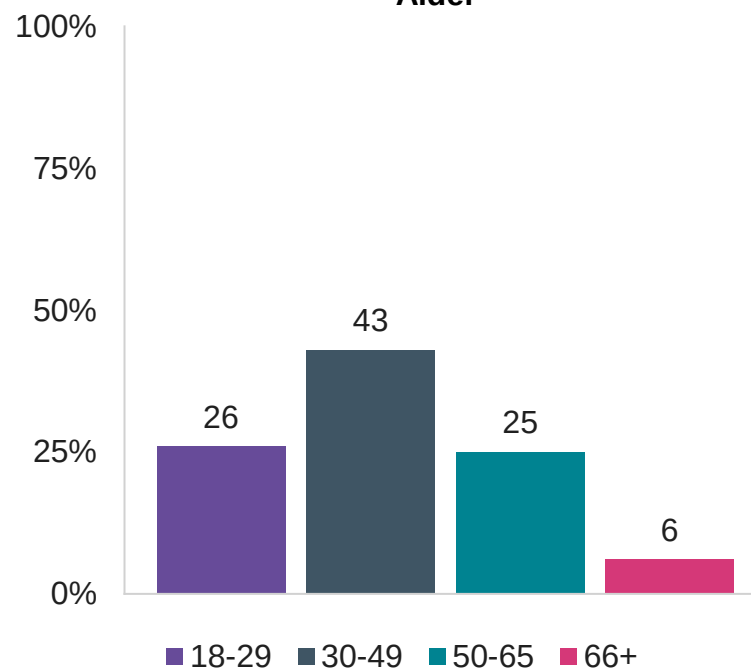
Om undersökningens respondenter

Om respondenterna

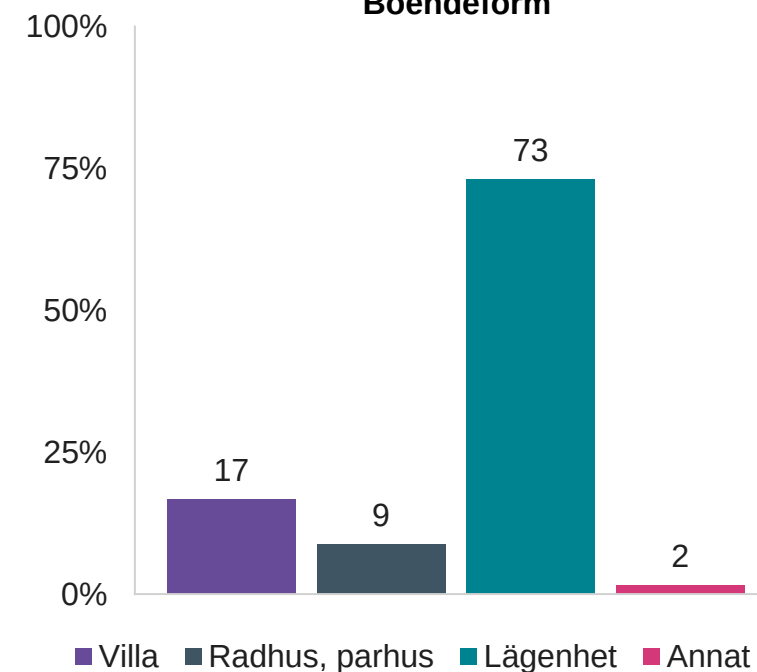
Kön



Ålder



Boendeform



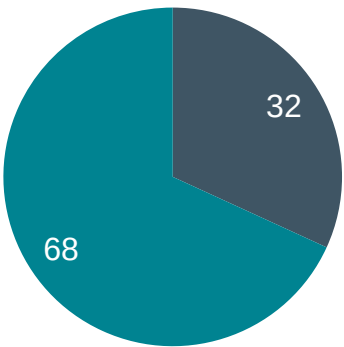
Om respondenterna

Jfr med mätningen 2022:

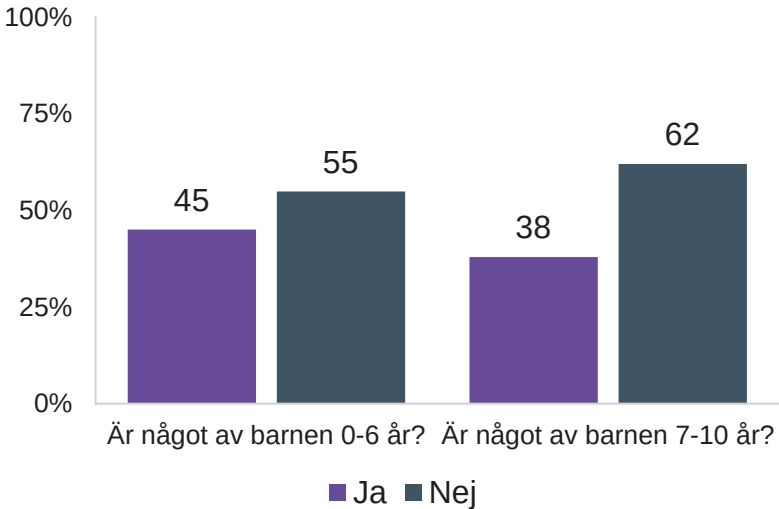
- Fördelningen på kön och ålder är helt samstämmig 2022/2024.
- Fördelningen på boendeform mycket lik (något större andel lägenhet 73 vs 66 procent och något mindre andel radhus 9 vs 12 procent)

Om respondenterna

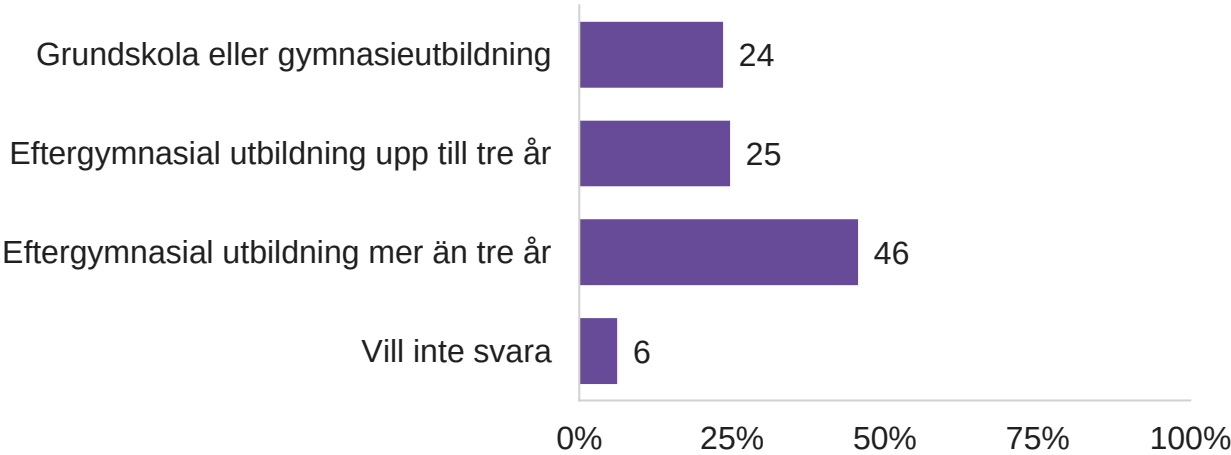
Finns det barn i hushållet?



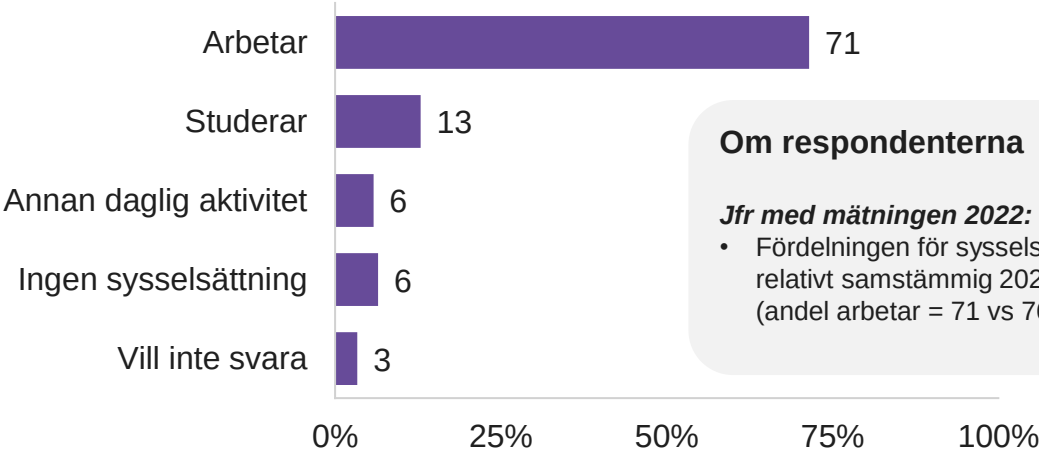
■ Ja ■ Nej



Utbildningsnivå



Sysselsättning



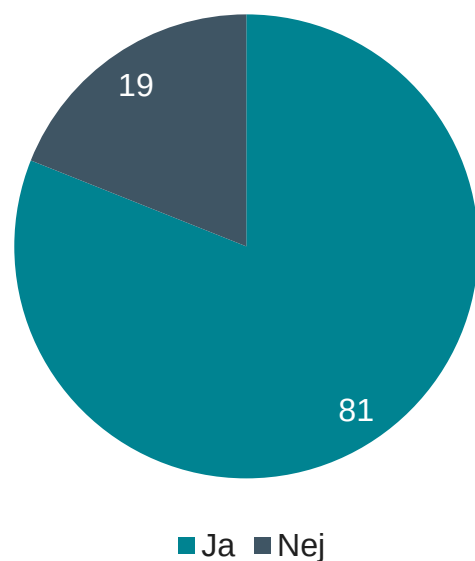
Om respondenterna

Jfr med mätningen 2022:

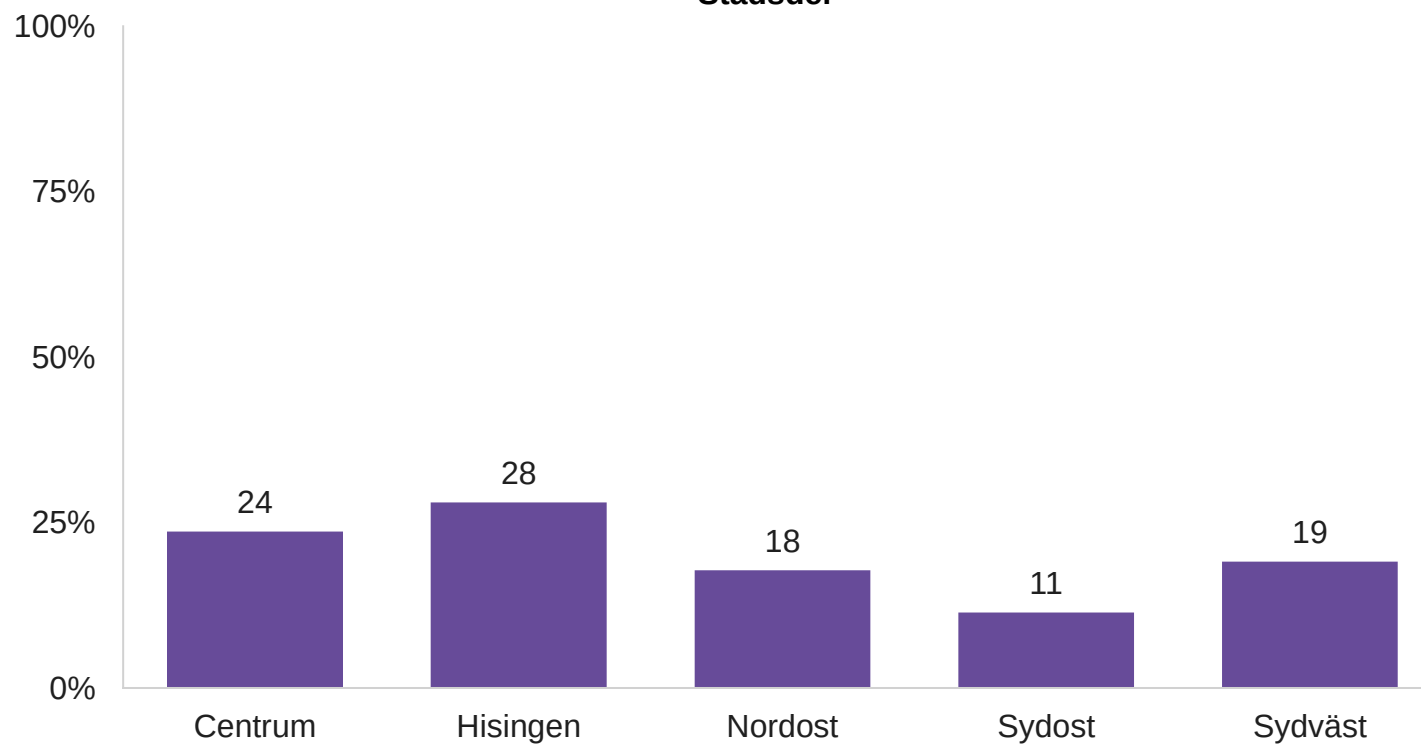
- Fördelningen för sysselsättning relativt samstämmig 2022/2024 (andel arbetar = 71 vs 76 procent)

Om respondenterna

Körkort



Stadsdel



Kontakt

Maria Eriksson

maria.eriksson@stadsbygggnad.goteborg.se

Stadsbygggnadsförvaltningen, Göteborgs Stad

Malin Månsson

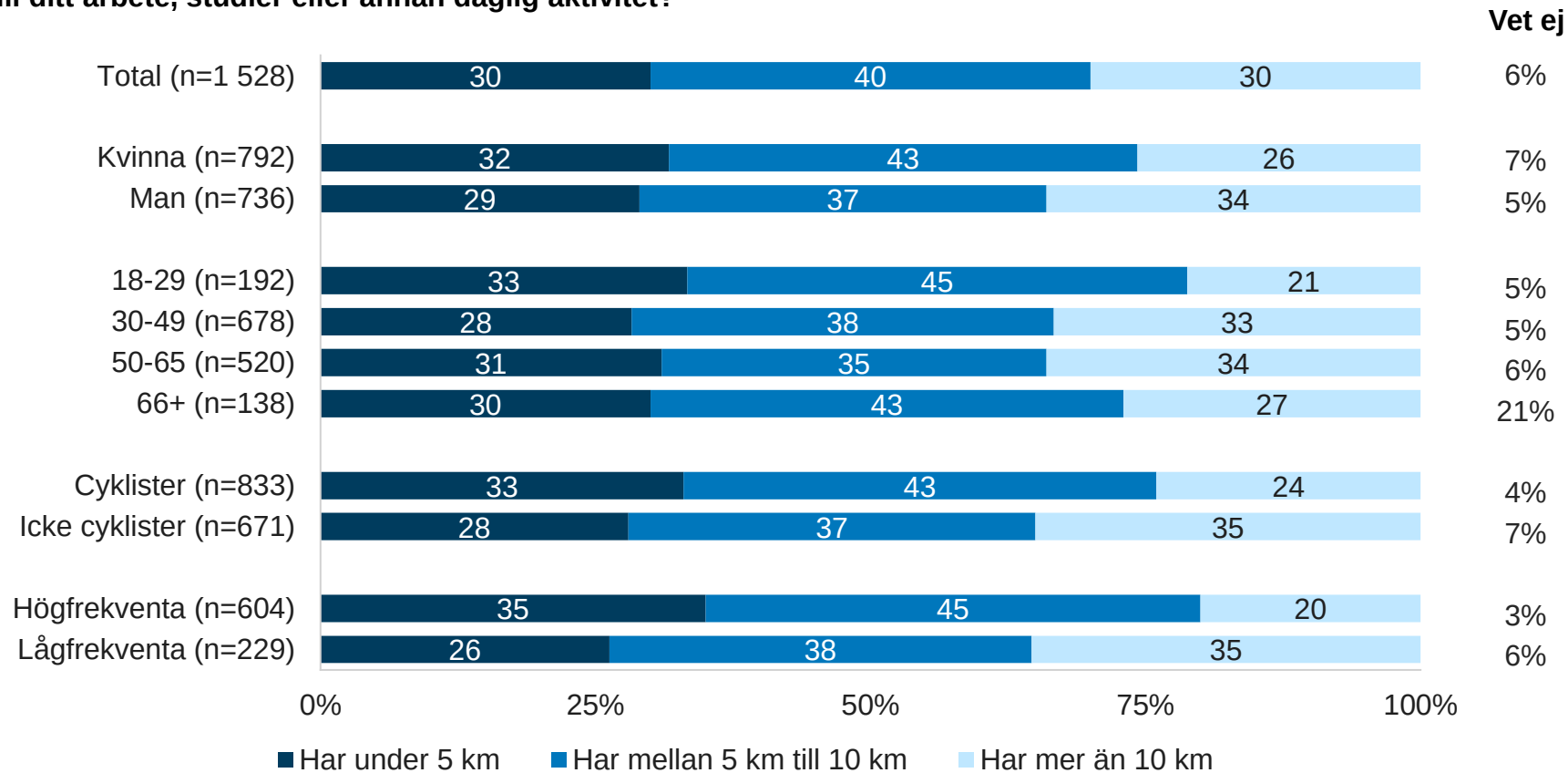
malin.mansson@stadsbygggnad.goteborg.se

Stadsbygggnadsförvaltningen, Göteborgs Stad

Appendix

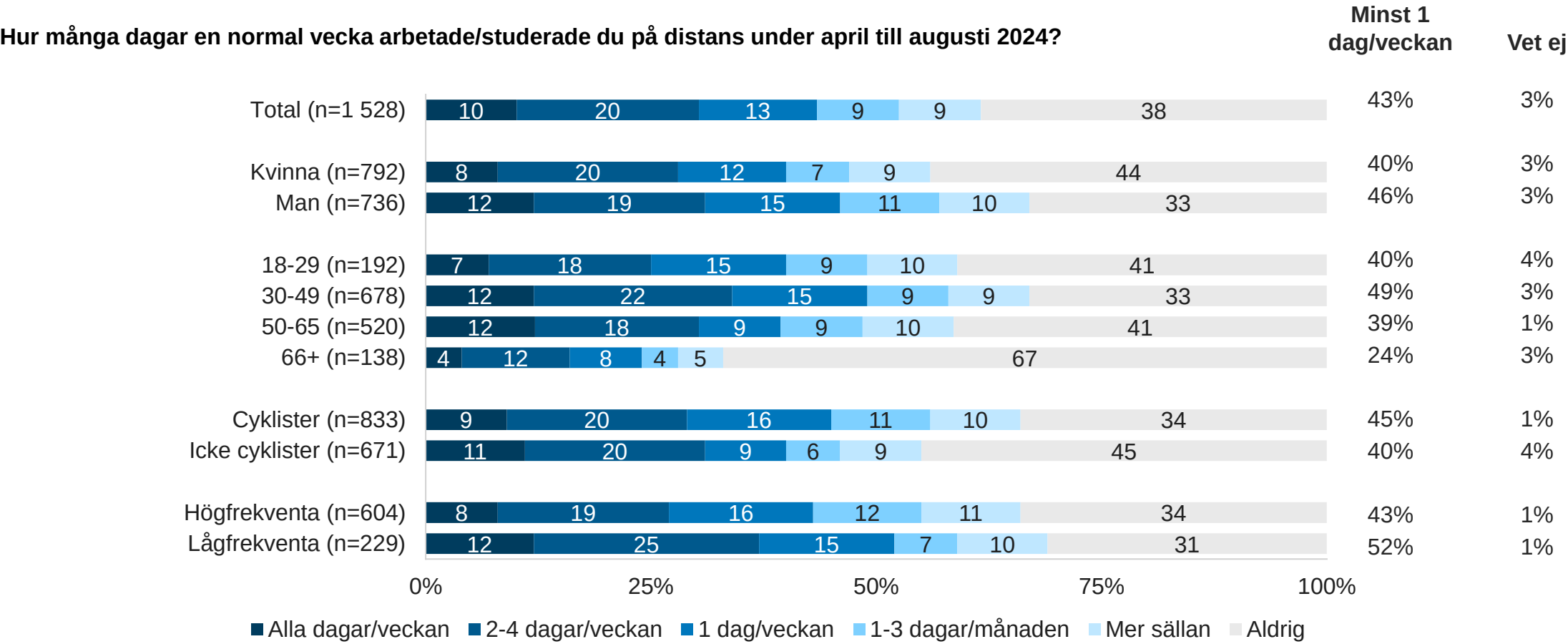
Avstånd till arbete/studier

Hur långt har du till ditt arbete, studier eller annan daglig aktivitet?



Bas: Personer som arbetar, studerar eller har annan daglig aktivitet.

Distansarbete

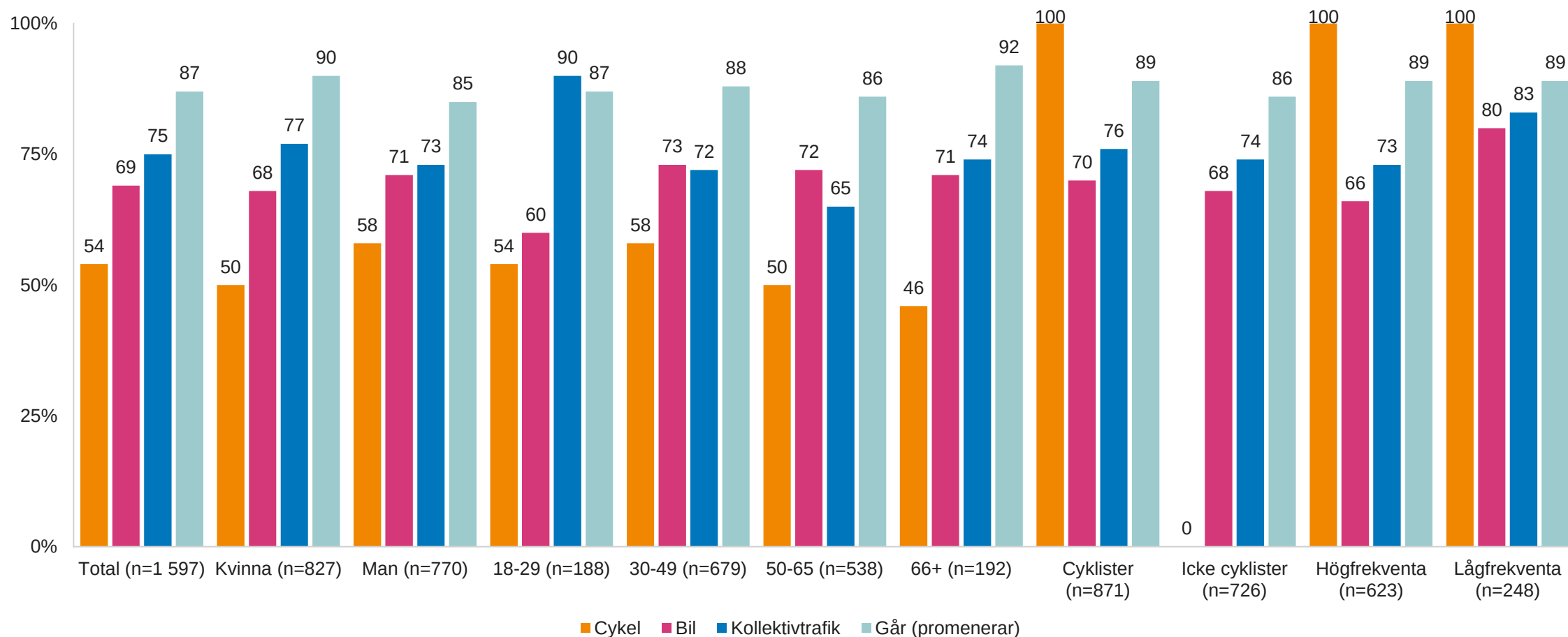


Bas: Personer som arbetar, studerar eller har annan daglig aktivitet.

Färdsätt och frekvens

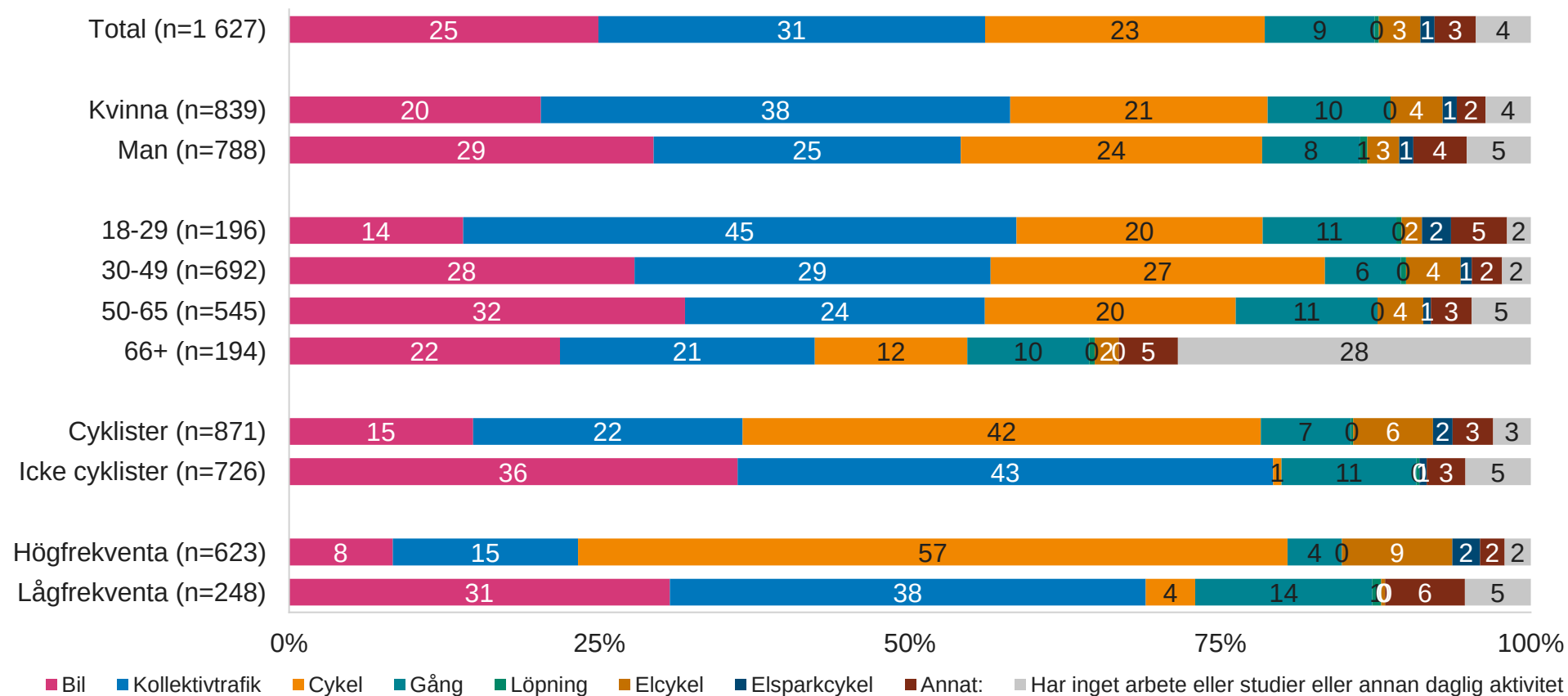
Hur ofta brukar du vanligen transportera dig med...?

Andel sin angivit att de använder färdssättet minst 1-3 gånger per månad



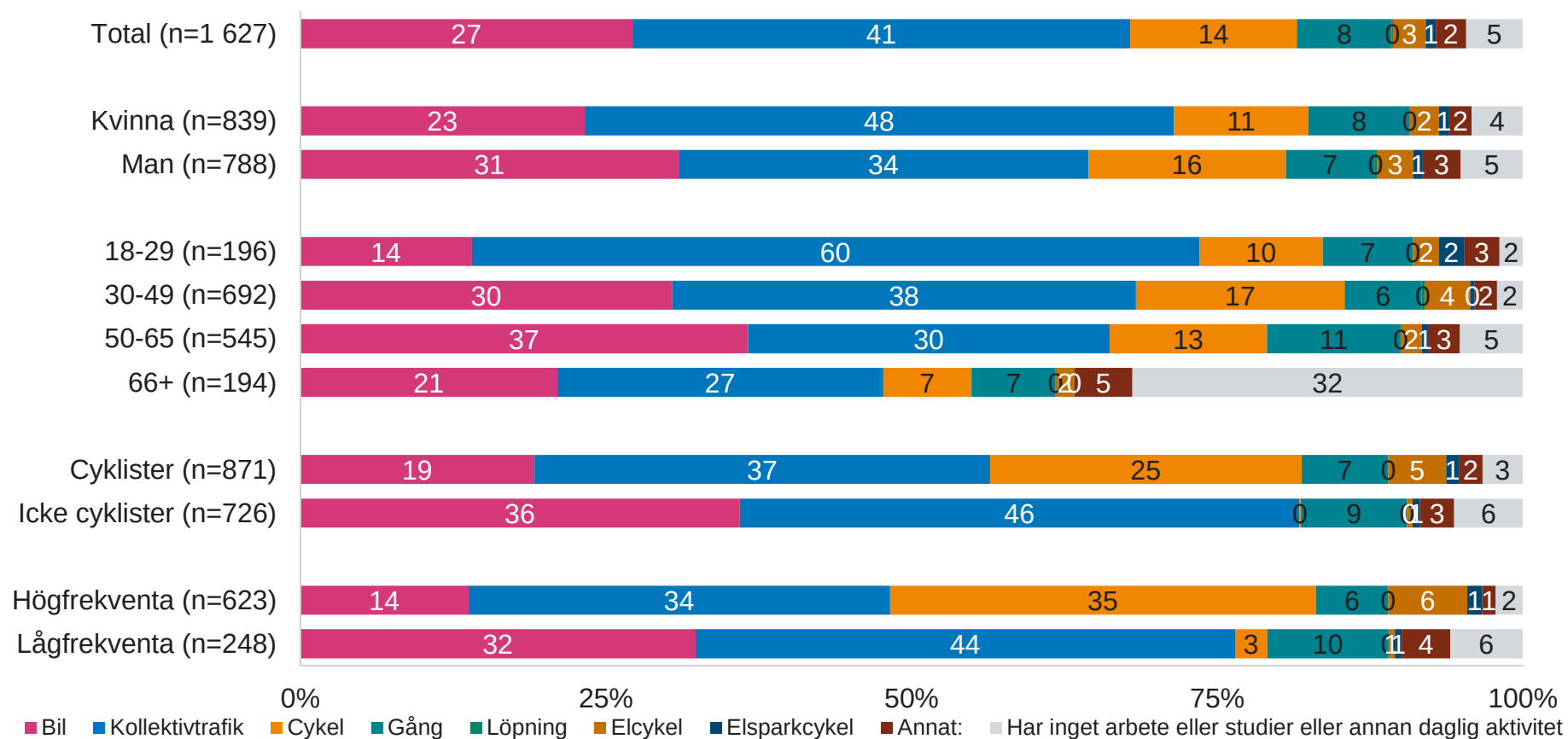
Färdsätt under sommarhalvåret

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



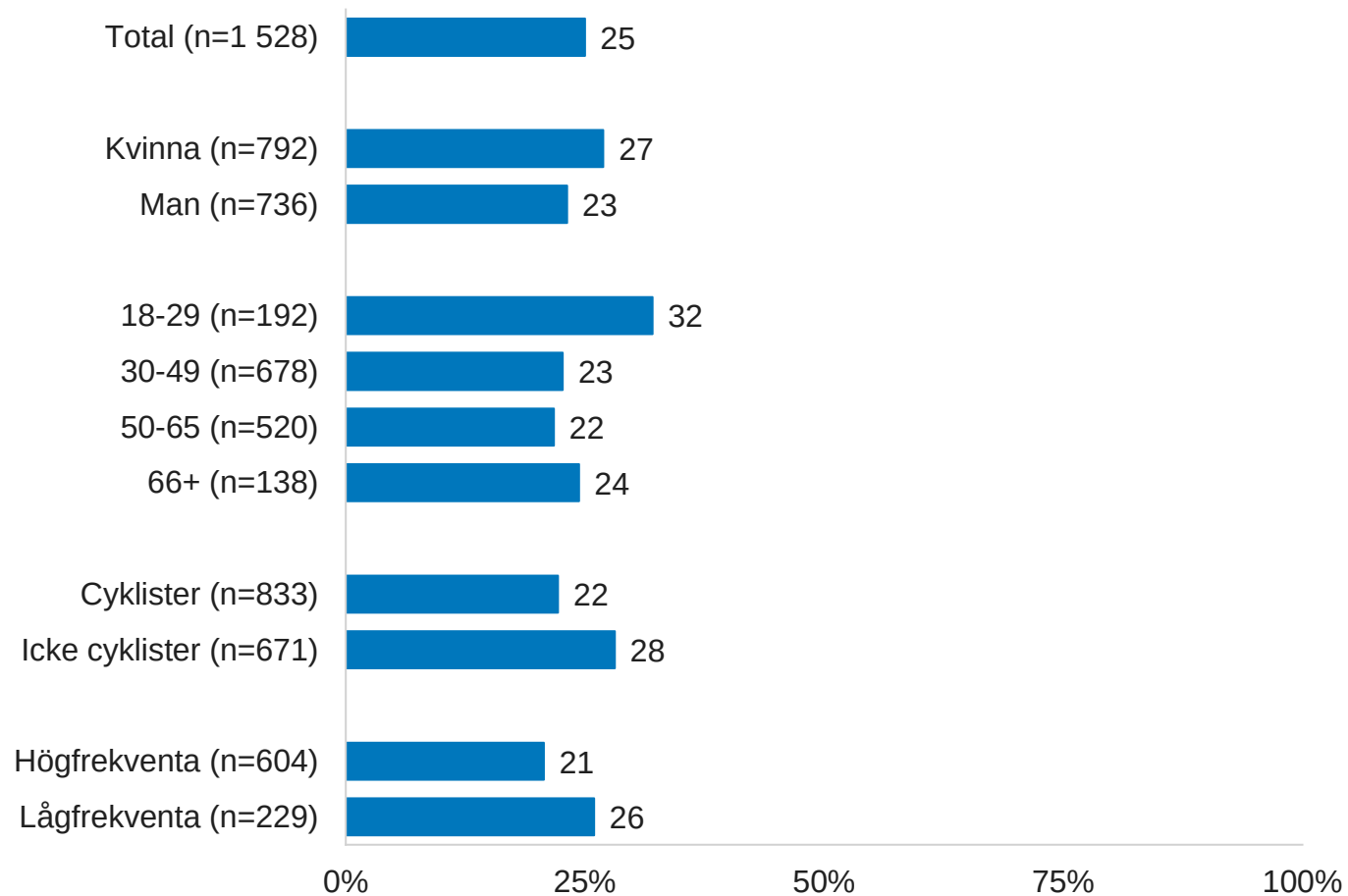
Färdssätt under vinterhalvåret

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



Färdsätt och kombinationer

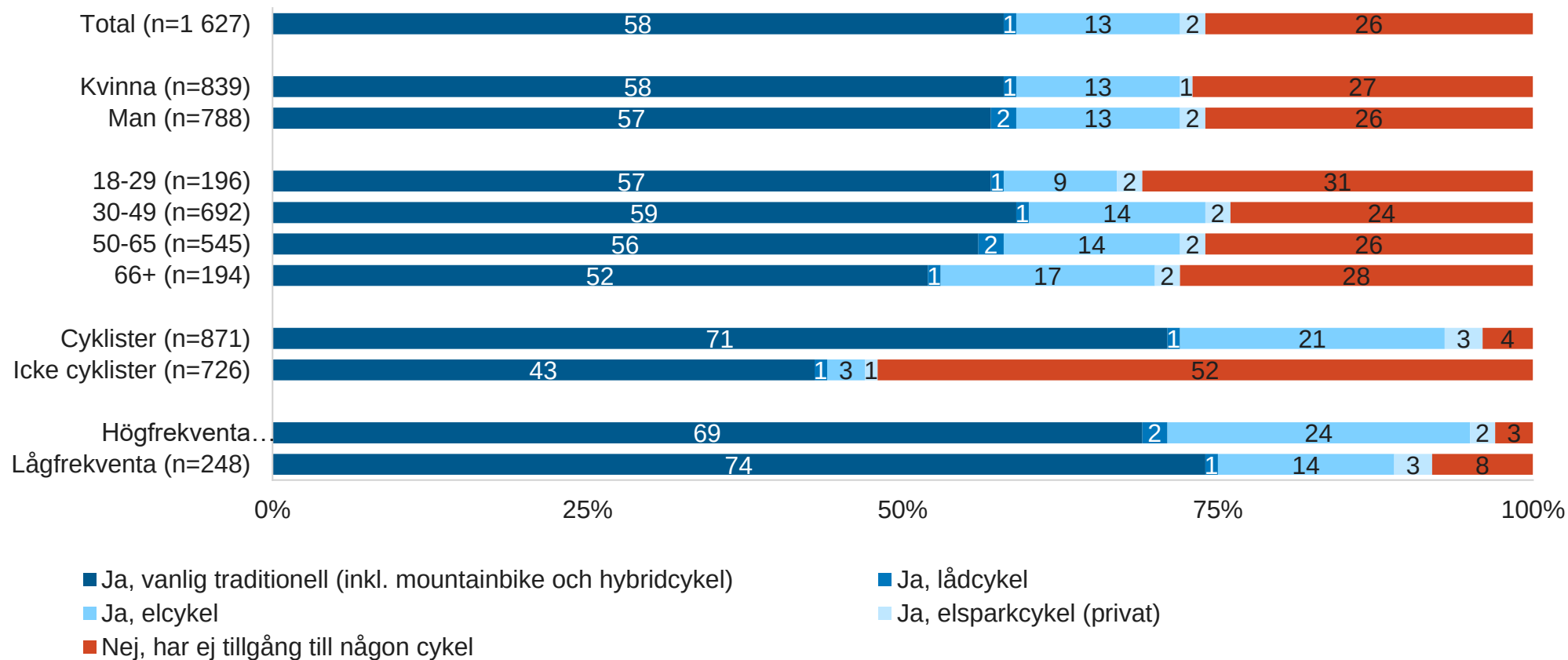
Andel som kombinerar färdsätt



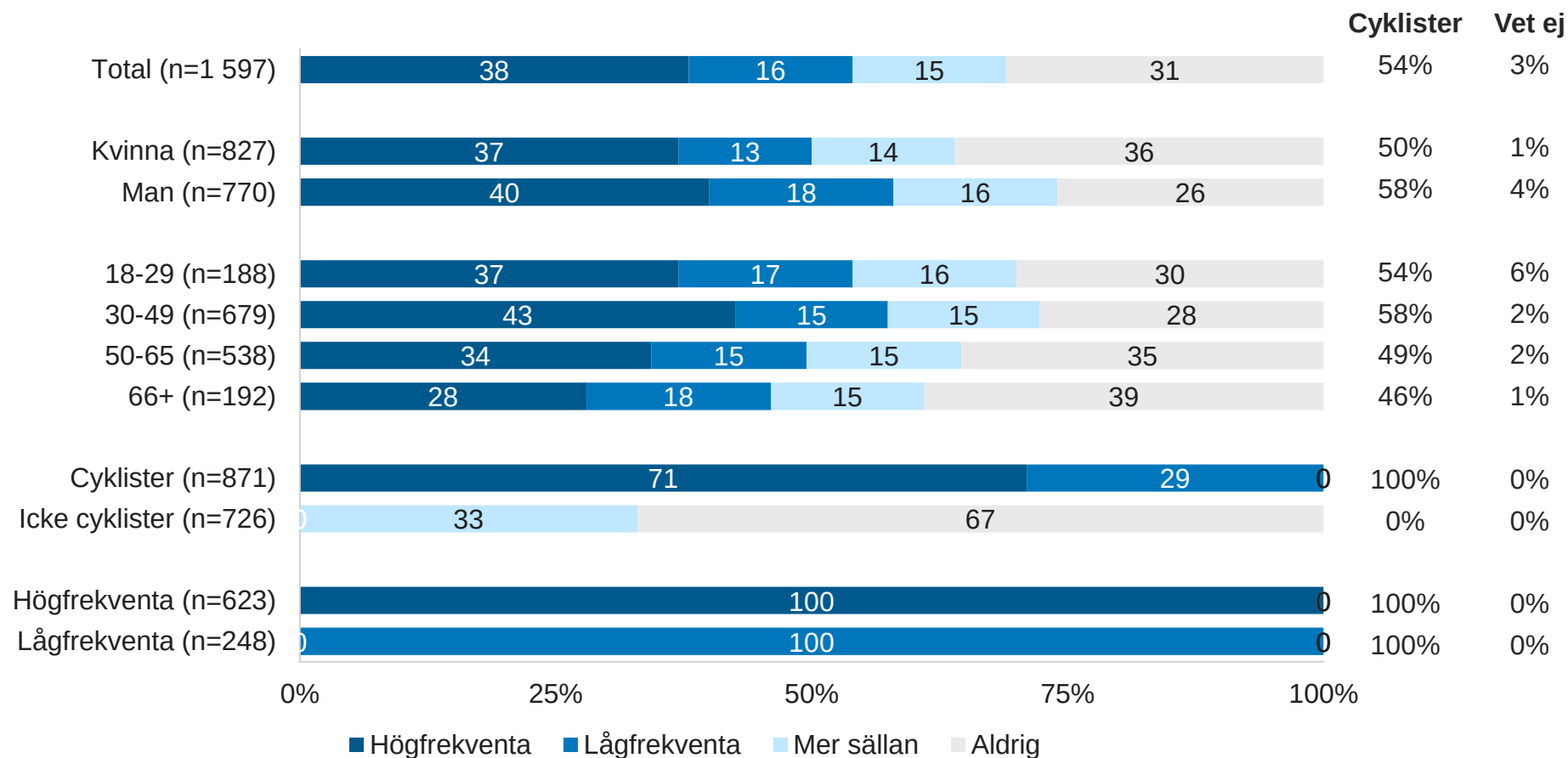
Bas: Personer som arbetar, studerar eller har annan daglig aktivitet.

Tillgång till cykel

Har du tillgång till en cykel?

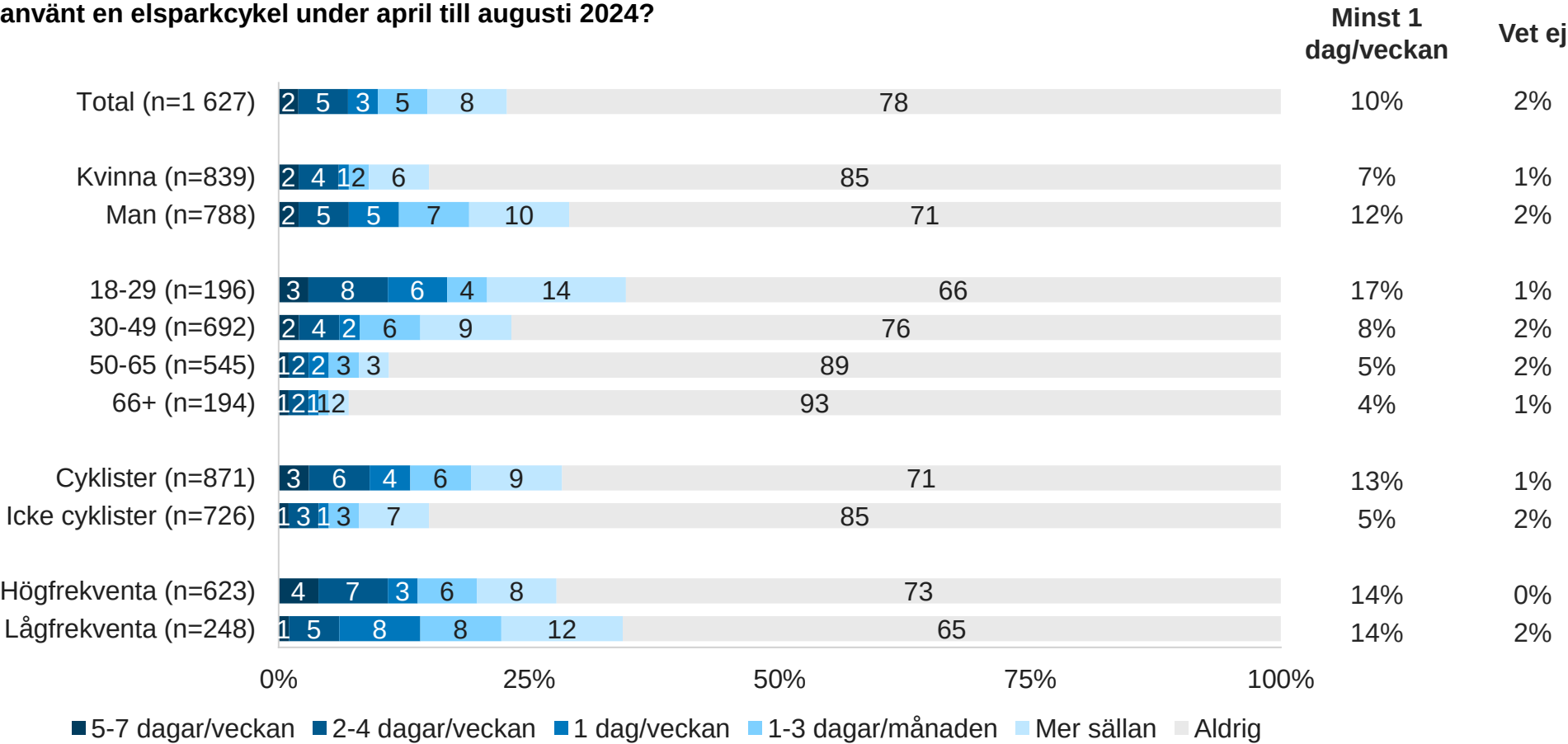


Användande av cykel per stadsdel



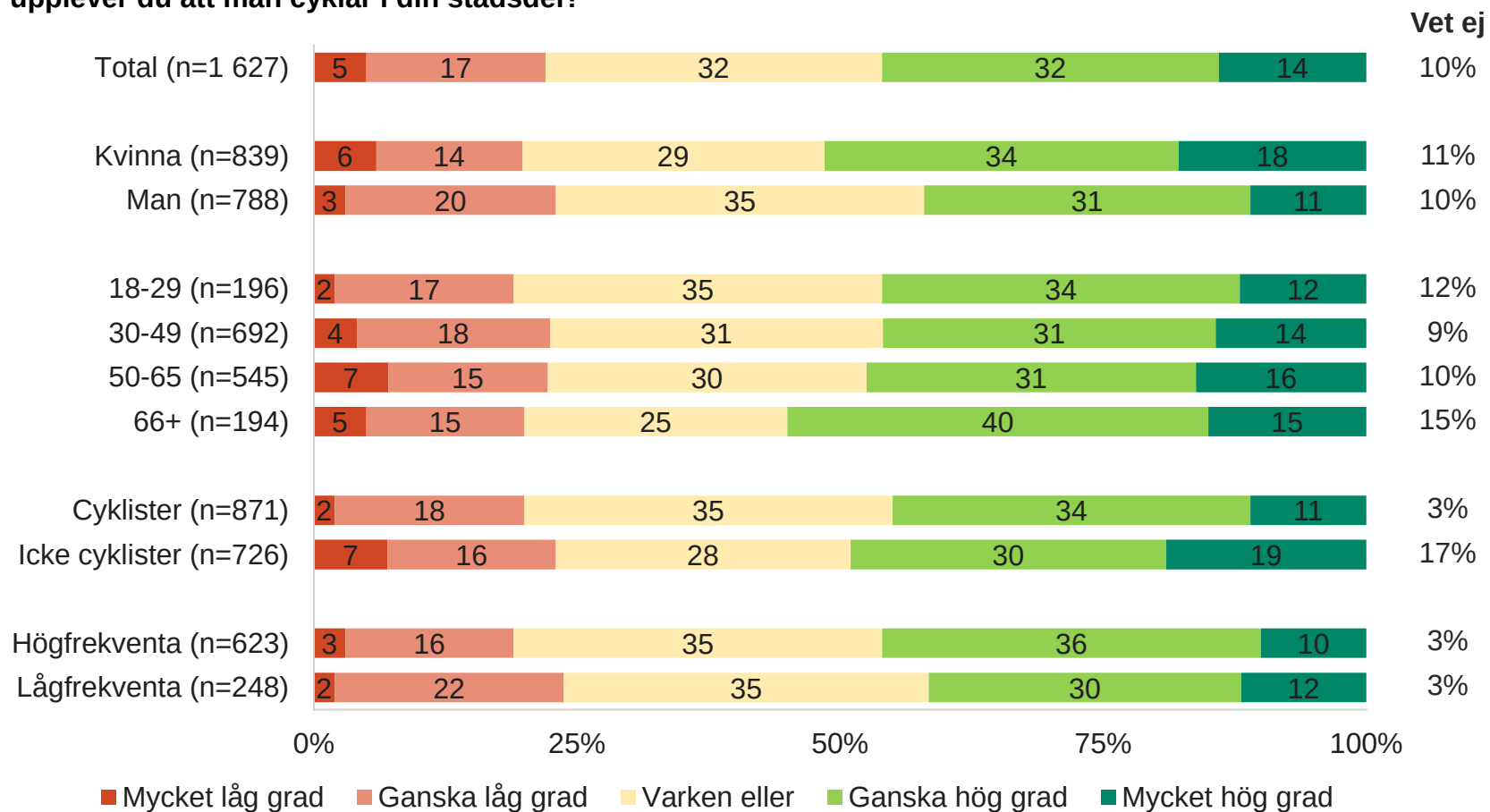
Elsparkcyklar

Hur ofta har du använt en elsparkcykel under april till augusti 2024?



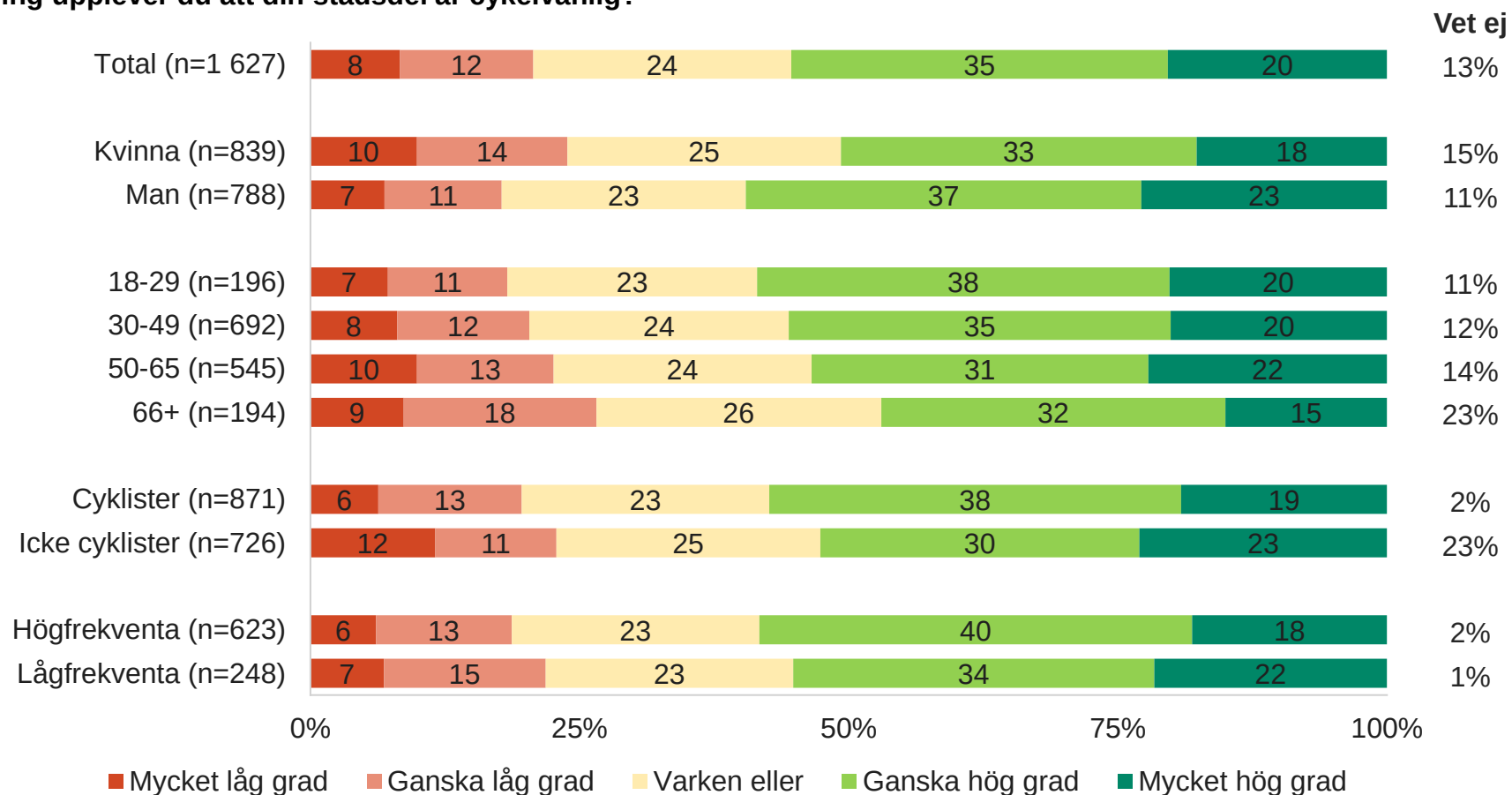
Omfattning av cyklande i stadsdel

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



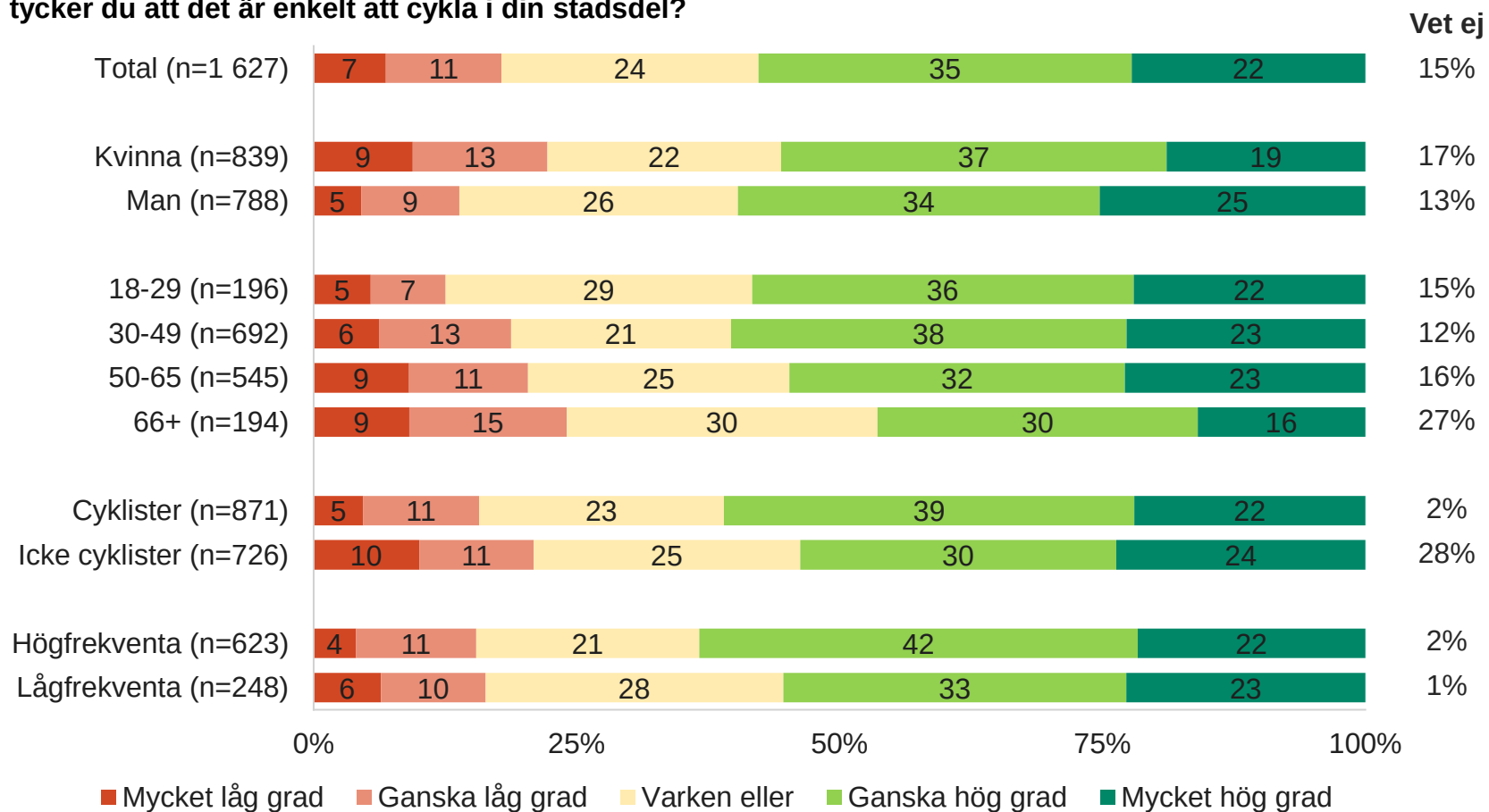
Cykelvänlig stadsdel

I vilken omfattning upplever du att din stadsdel är cykelvänlig?



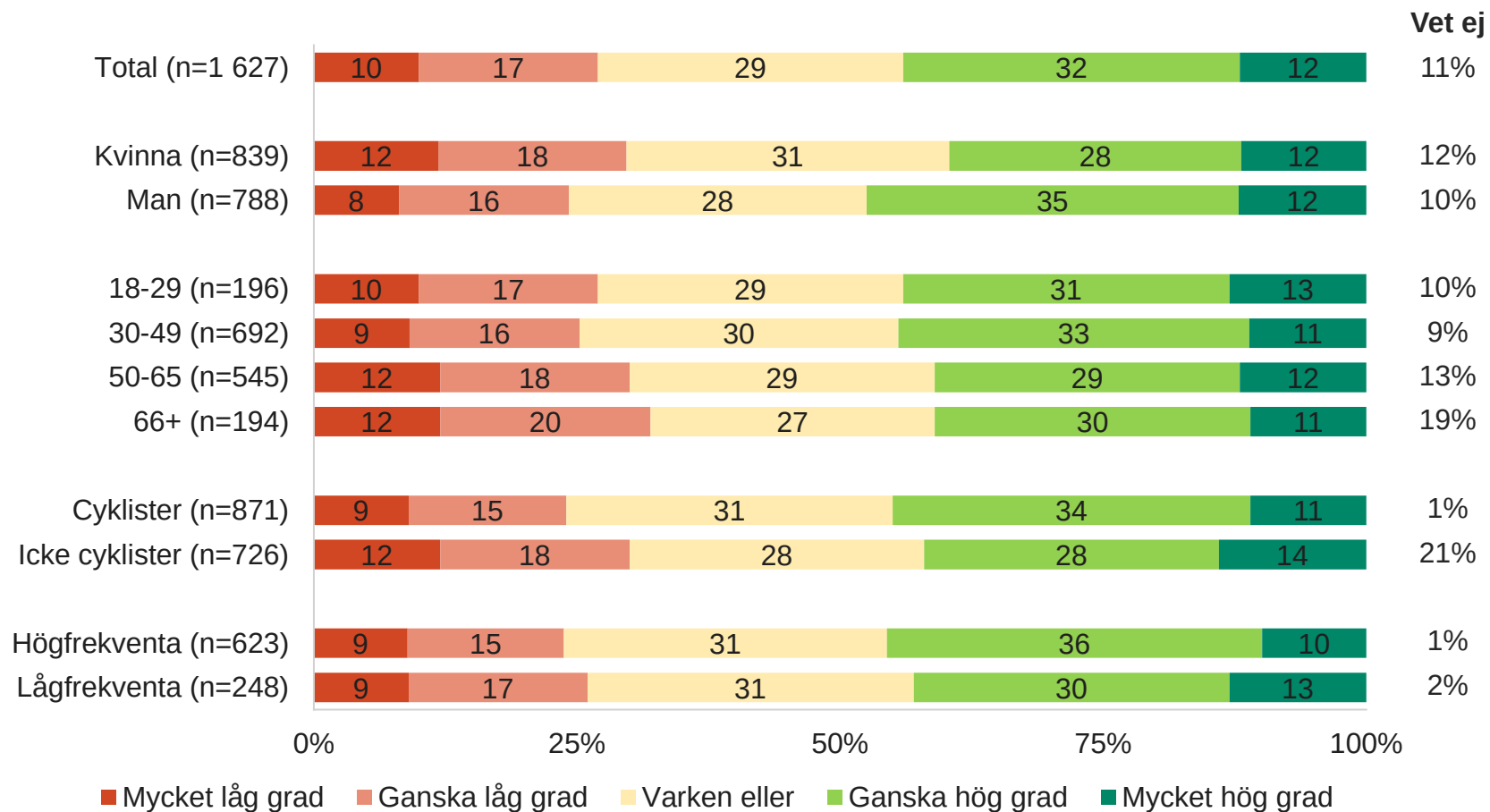
Enkelt att cykla i stadsdel

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



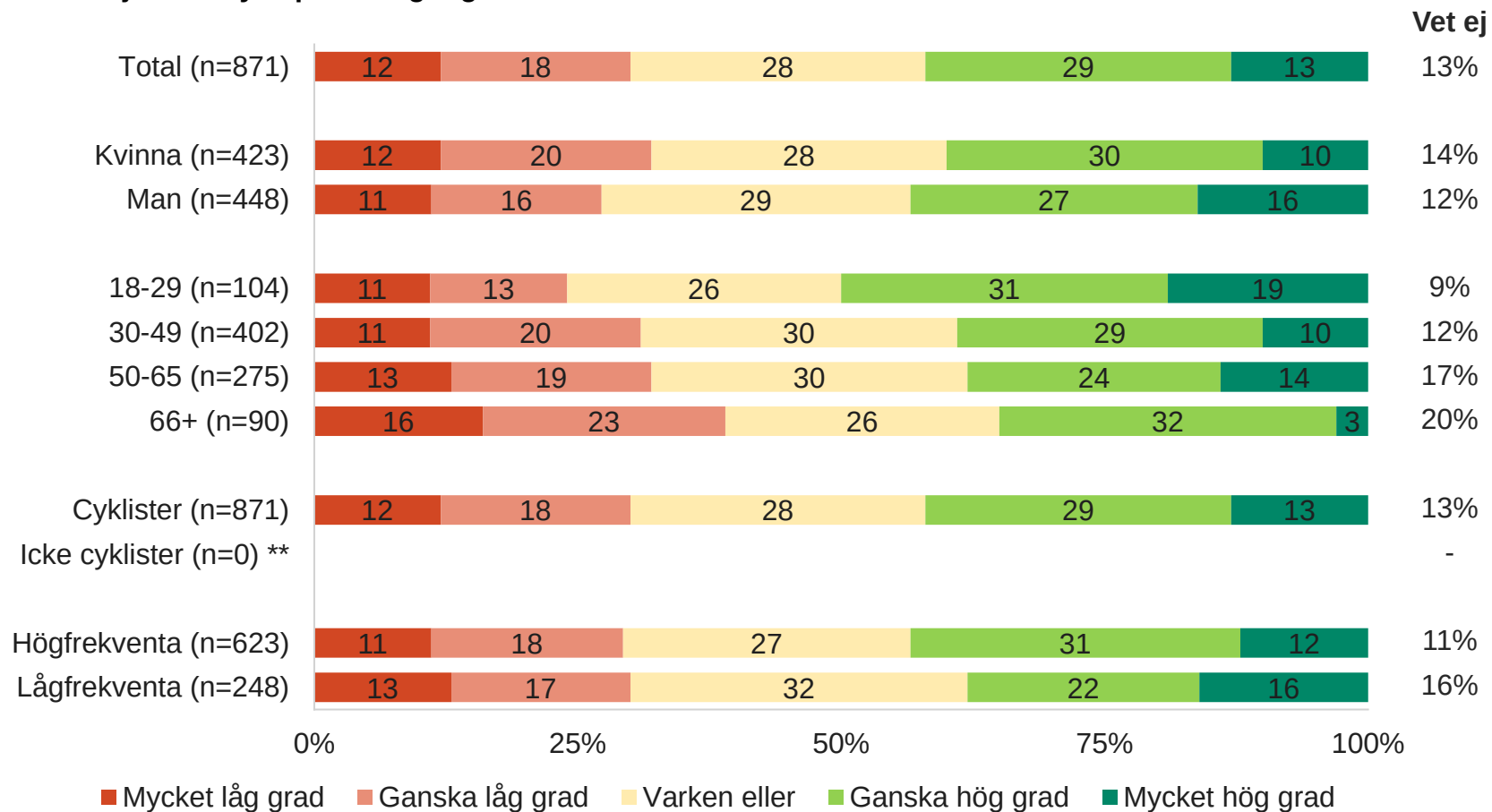
Trafiksäkert cyklande i stadsdel

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



Cykelparkeringar (generellt) i stadsdel

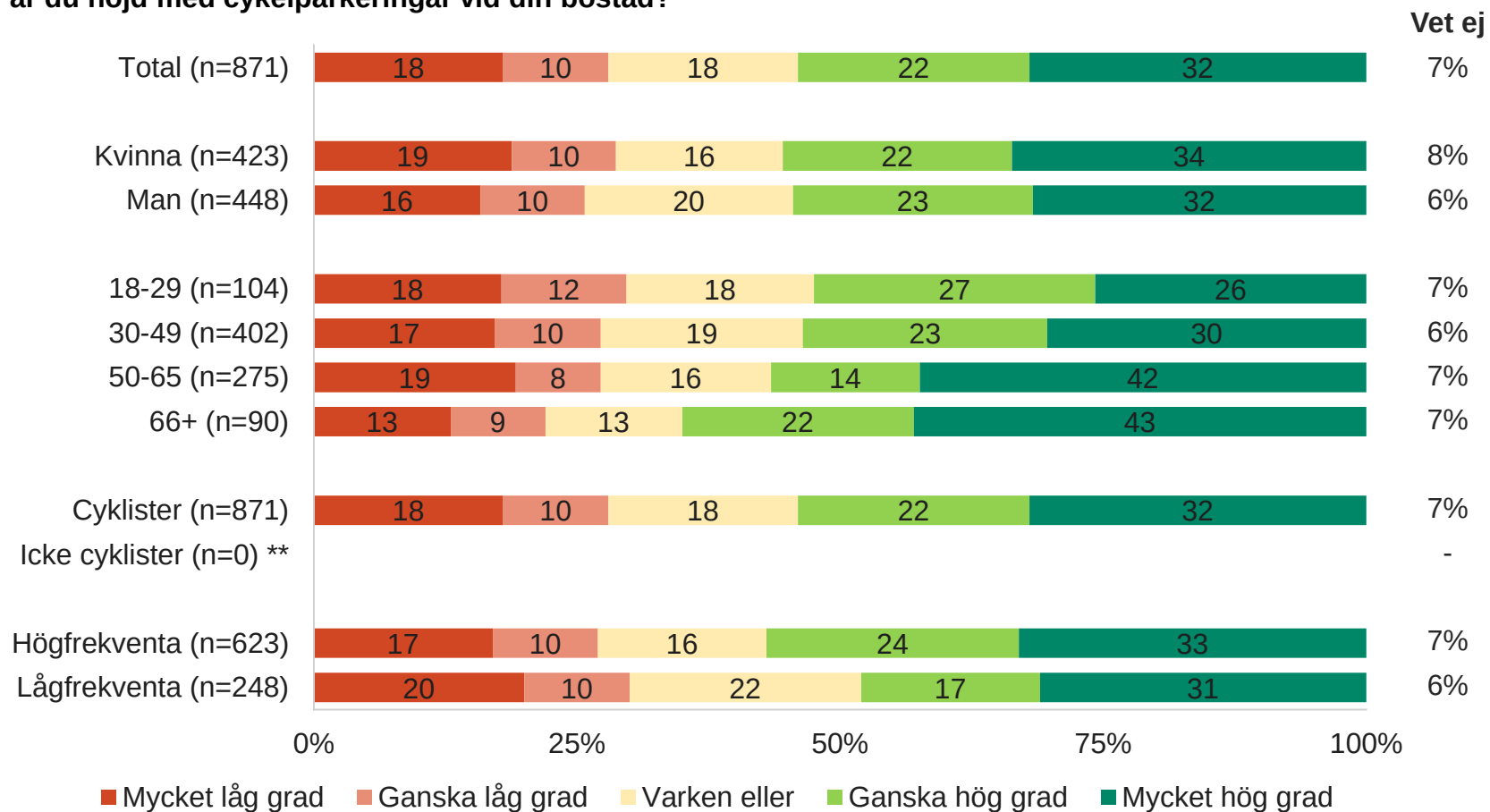
I vilken omfattning är du nöjd med cykelparkeringar generellt i din stadsdel?



Bas: Cyklister

Cykelparkeringar vid bostad

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

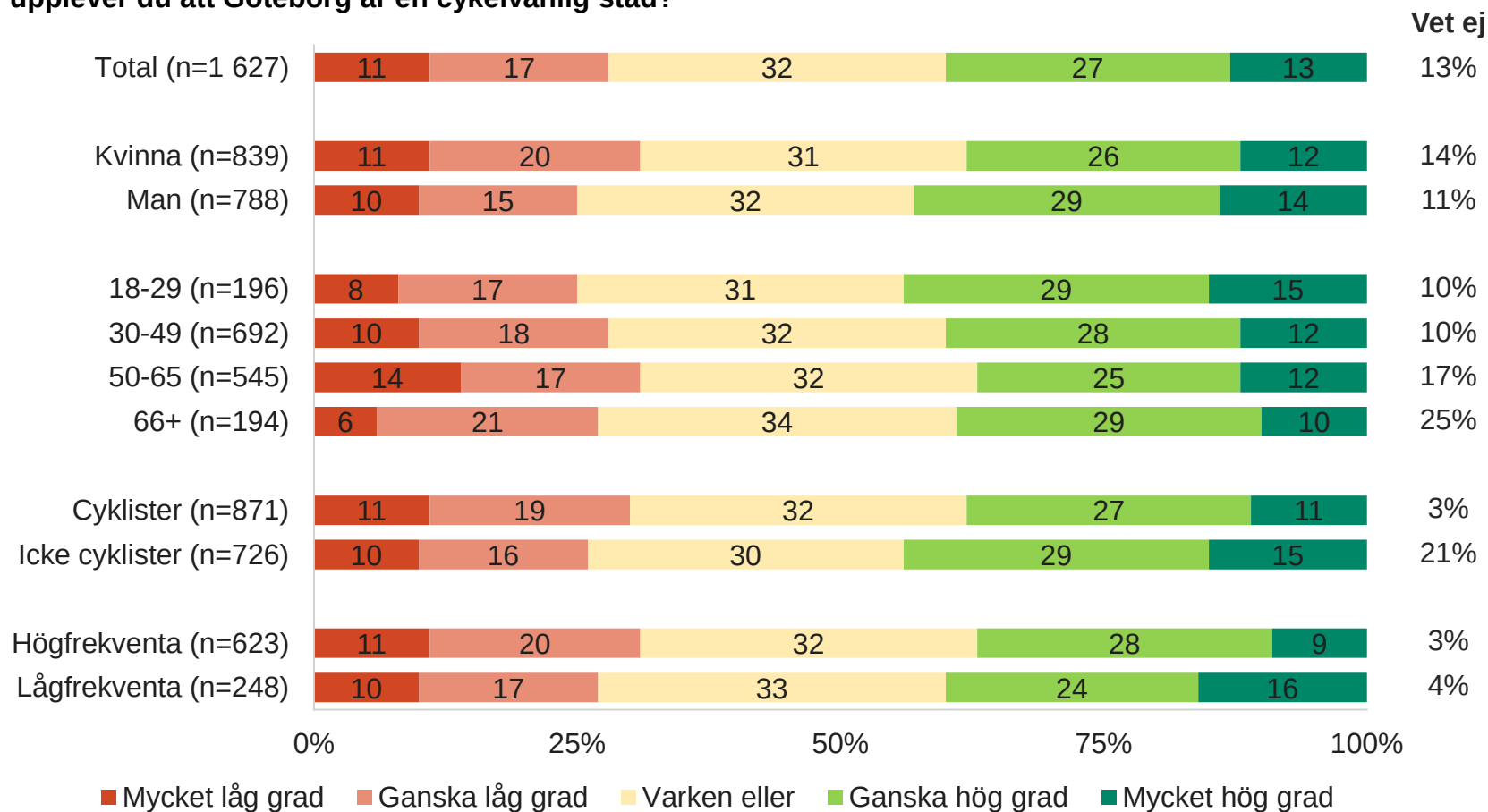


Bas: Cyklister

Hållbar stad – öppen för världen

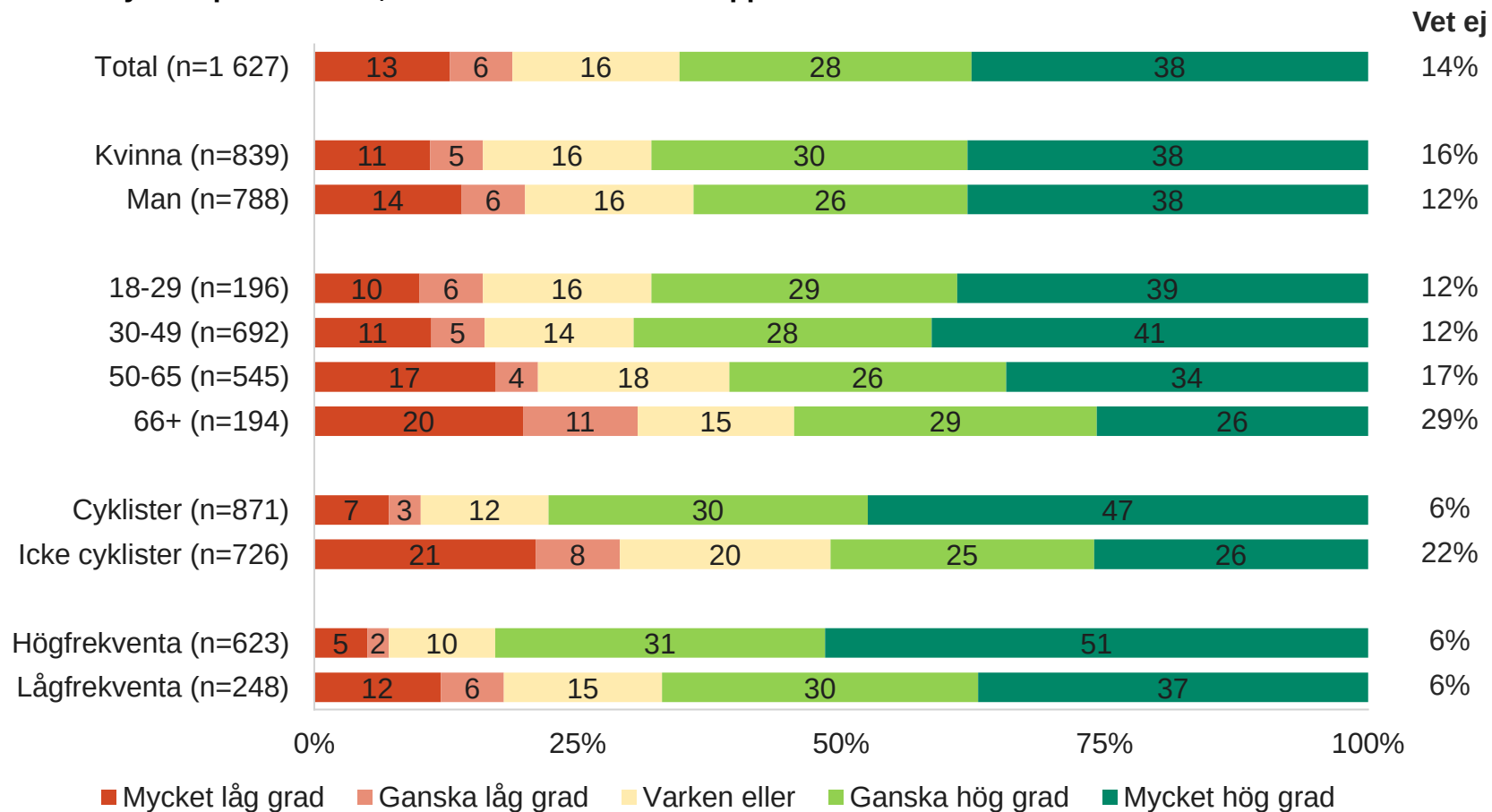
Göteborg som cykelvänlig stad

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



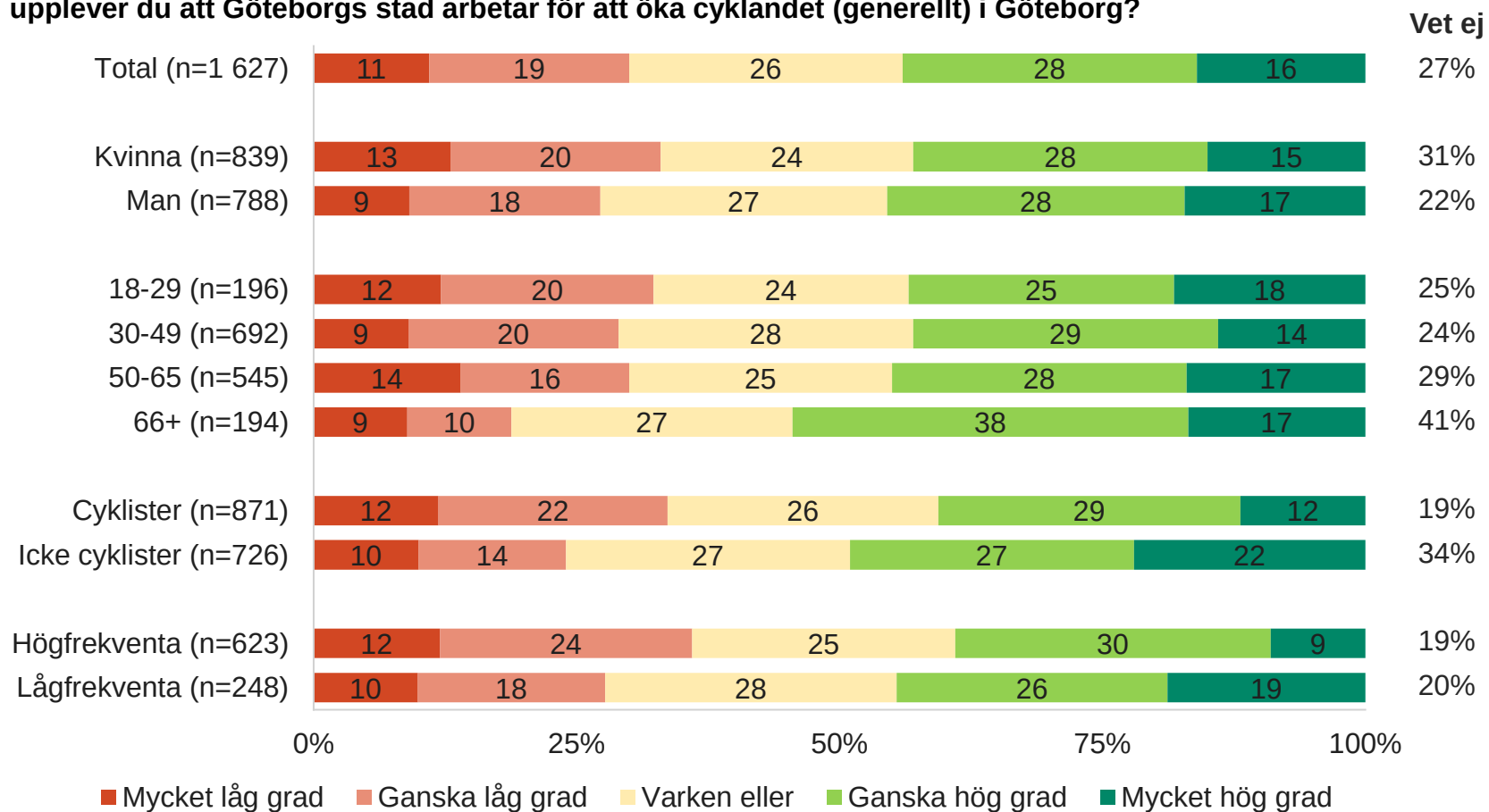
Cykelanpassad stad och attraktivitet

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



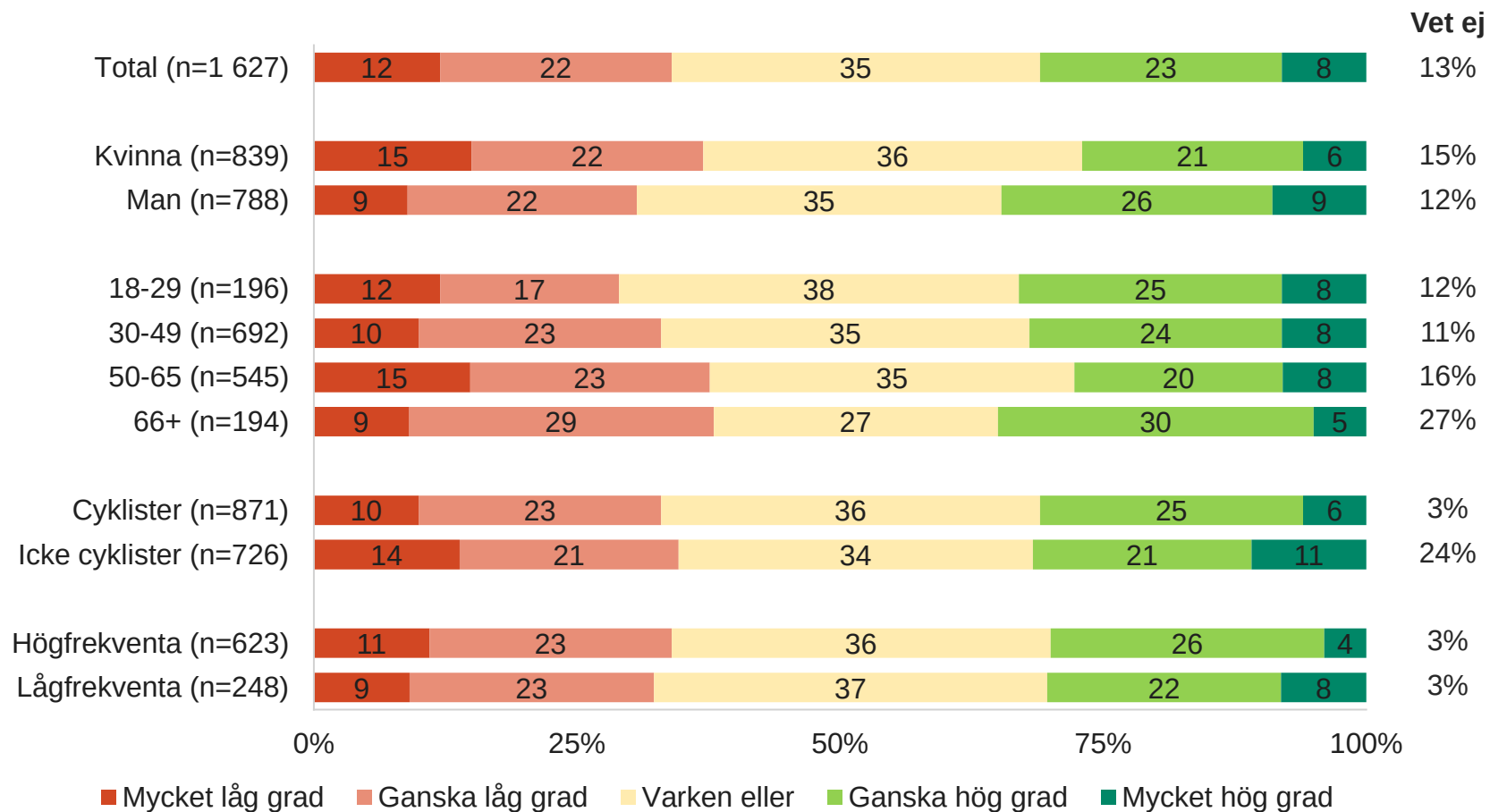
Arbetar för ökat cyklande i Göteborg

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



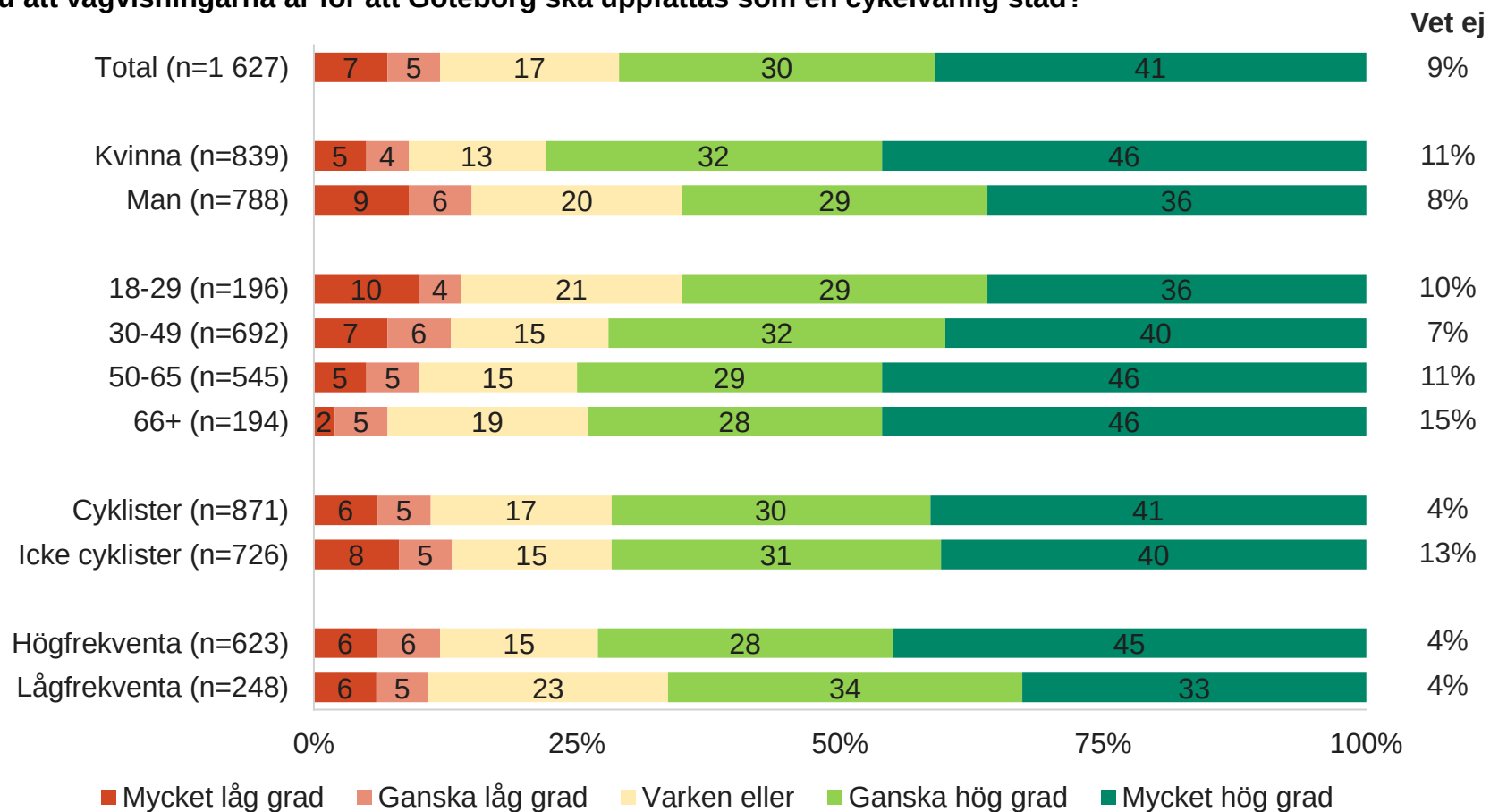
Trafiksäkert cyklande i Göteborg

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



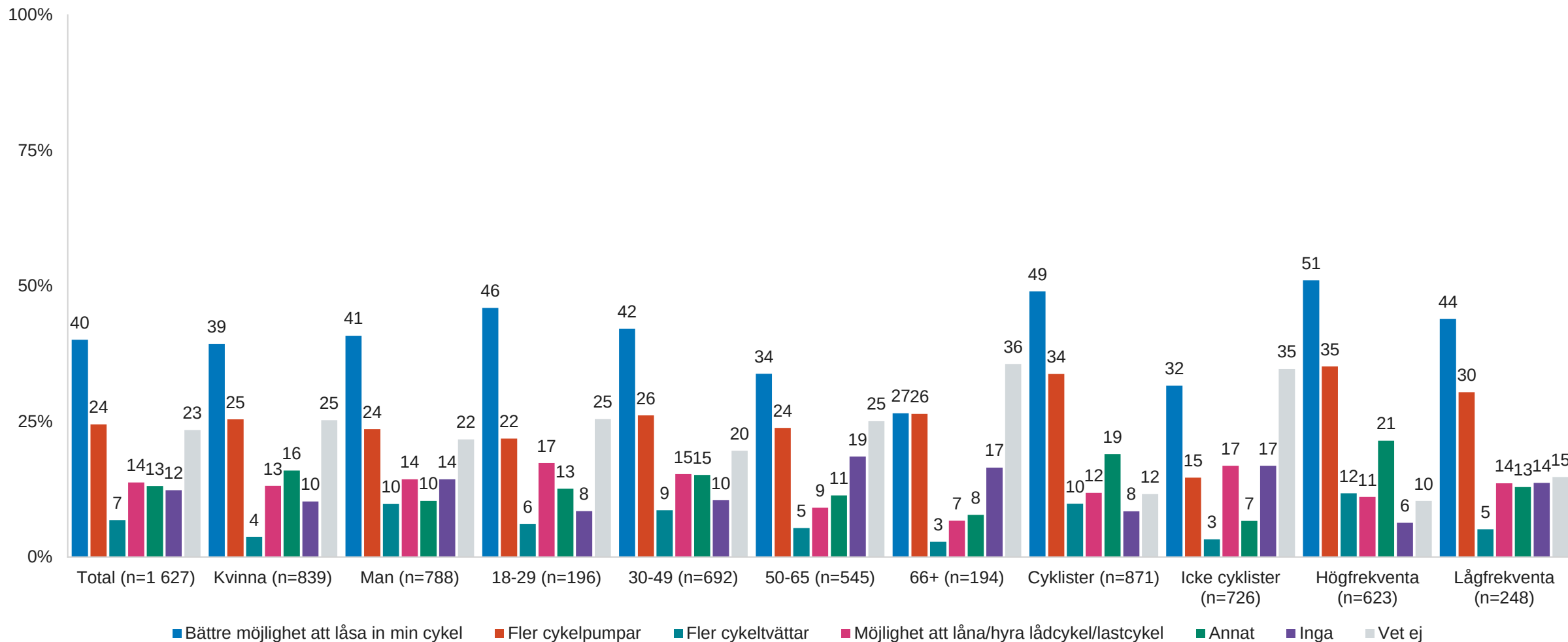
Vägvisningarna i Göteborg

Hur viktig tycker du att vägvisningarna är för att Göteborg ska uppfattas som en cykelvänlig stad?



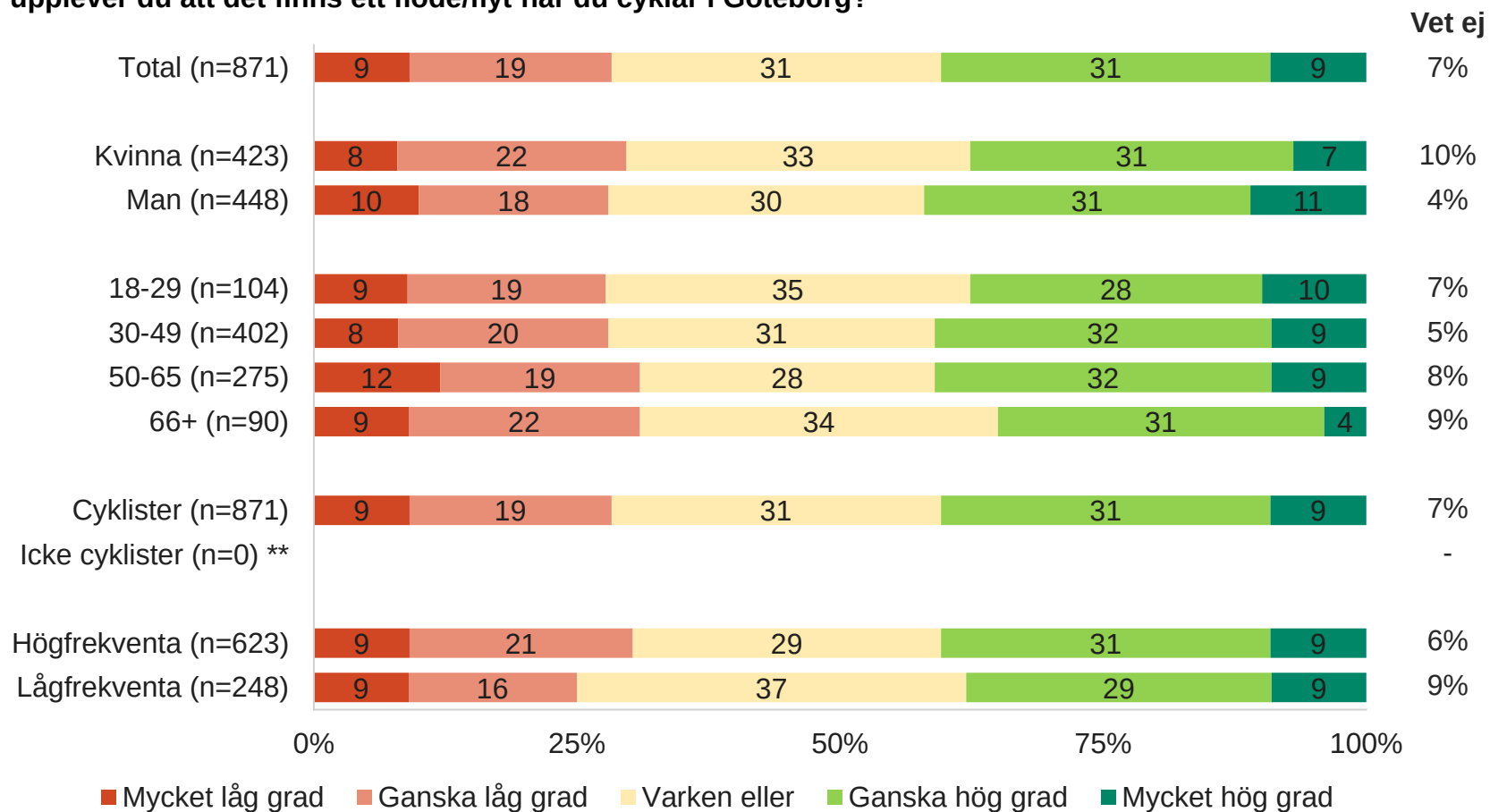
Underlättande stödtjänster

Vilka stödtjänster skulle underlätta mest för dig i ditt cyklande?



Flöde/flyt vid cykling i Göteborg

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

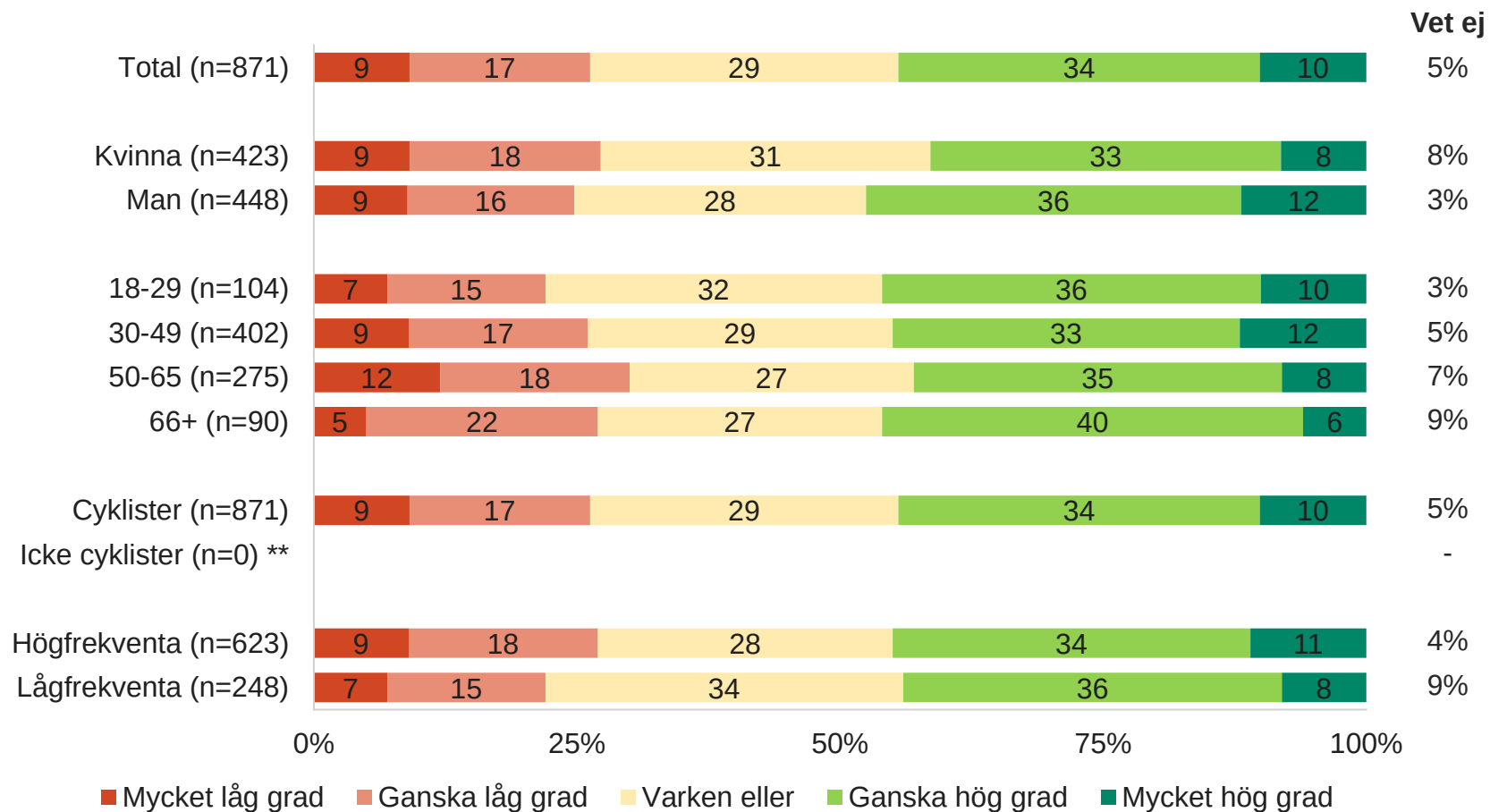


Bas: Cyklister

Hållbar stad – öppen för världen

Nöjdhet cykelbanorna i Göteborg

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

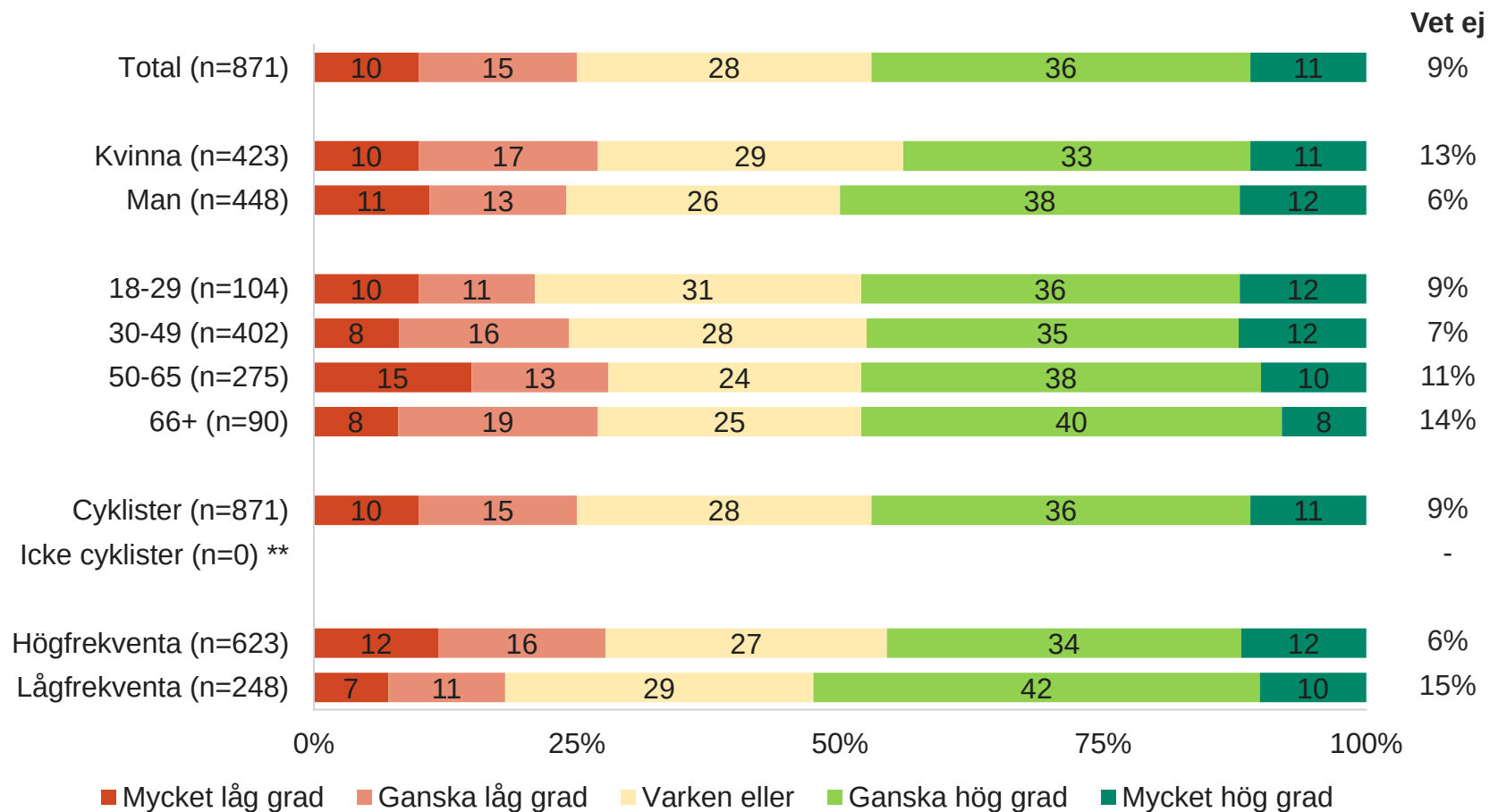


Bas: Cyklister

Hållbar stad – öppen för världen

Underhåll av cykelbanorna

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

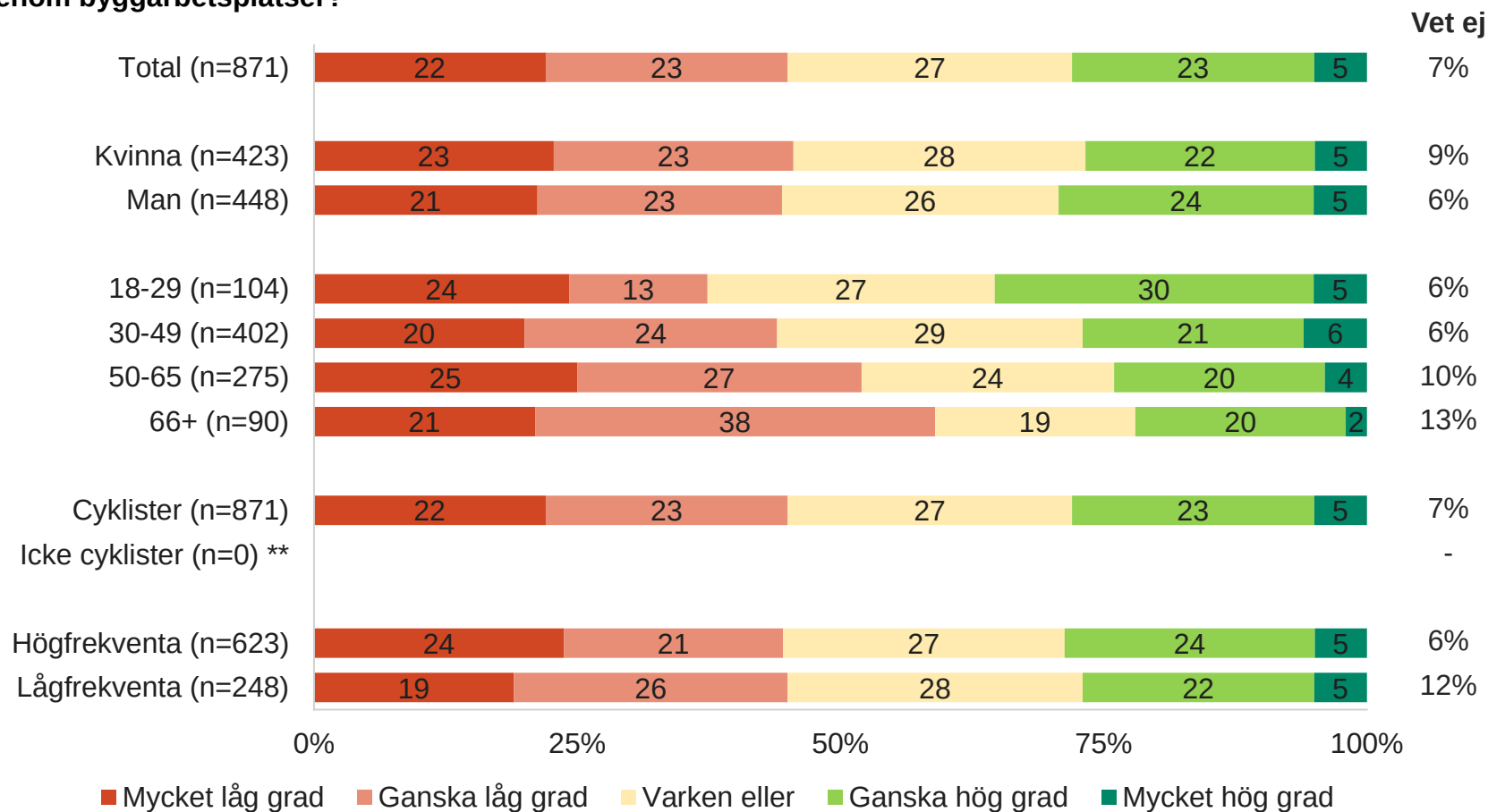


Bas: Cyklister

Hållbar stad – öppen för världen

Cykling vid byggarbetsplatser

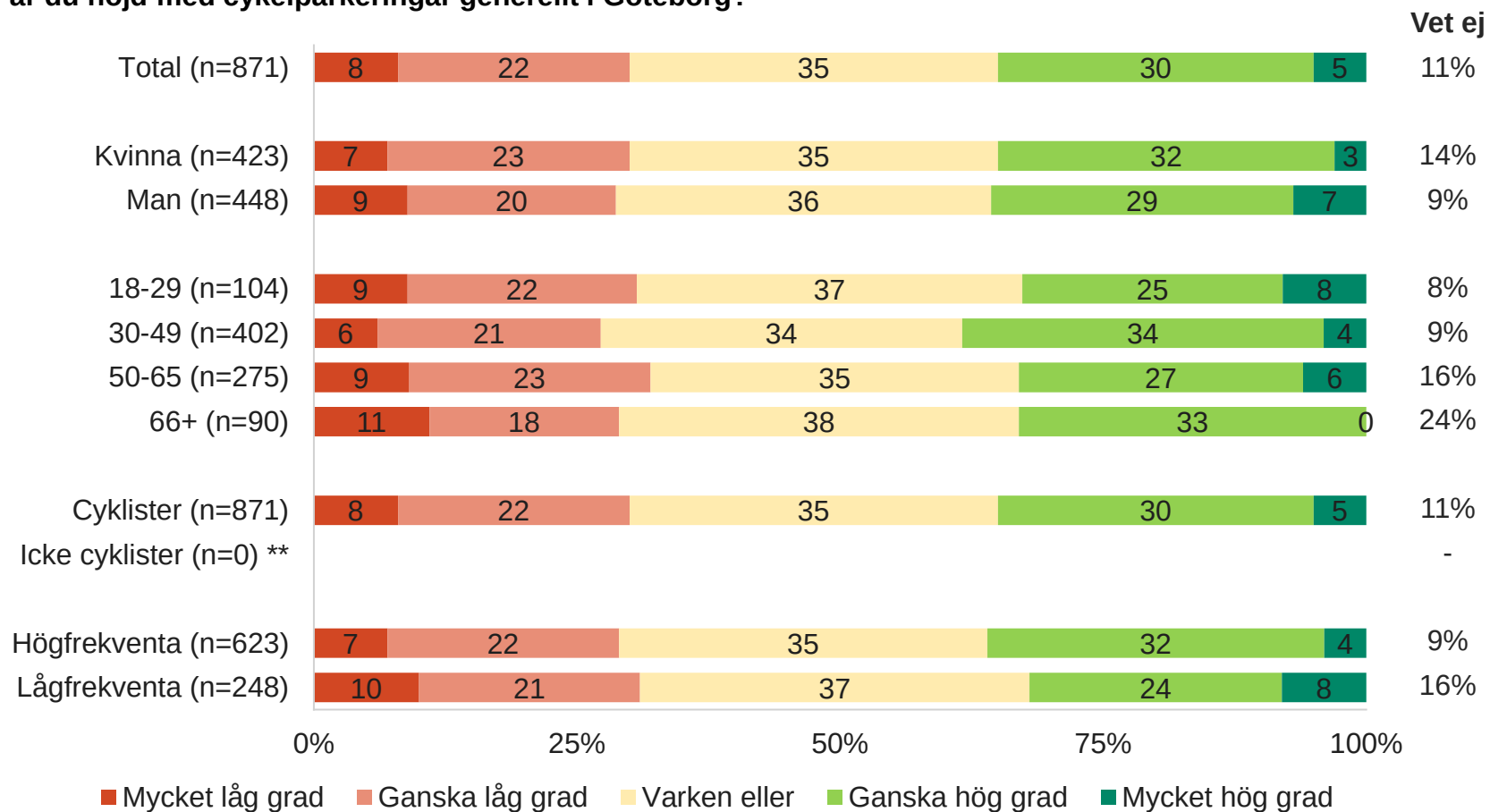
I vilken omfattning håller du med om att det känns säkert och är tydligt var du ska cykla när du cyklar förbi eller genom byggarbetsplatser?



Bas: Cyklister

Nöjdhet cykelparkeringar i Göteborg

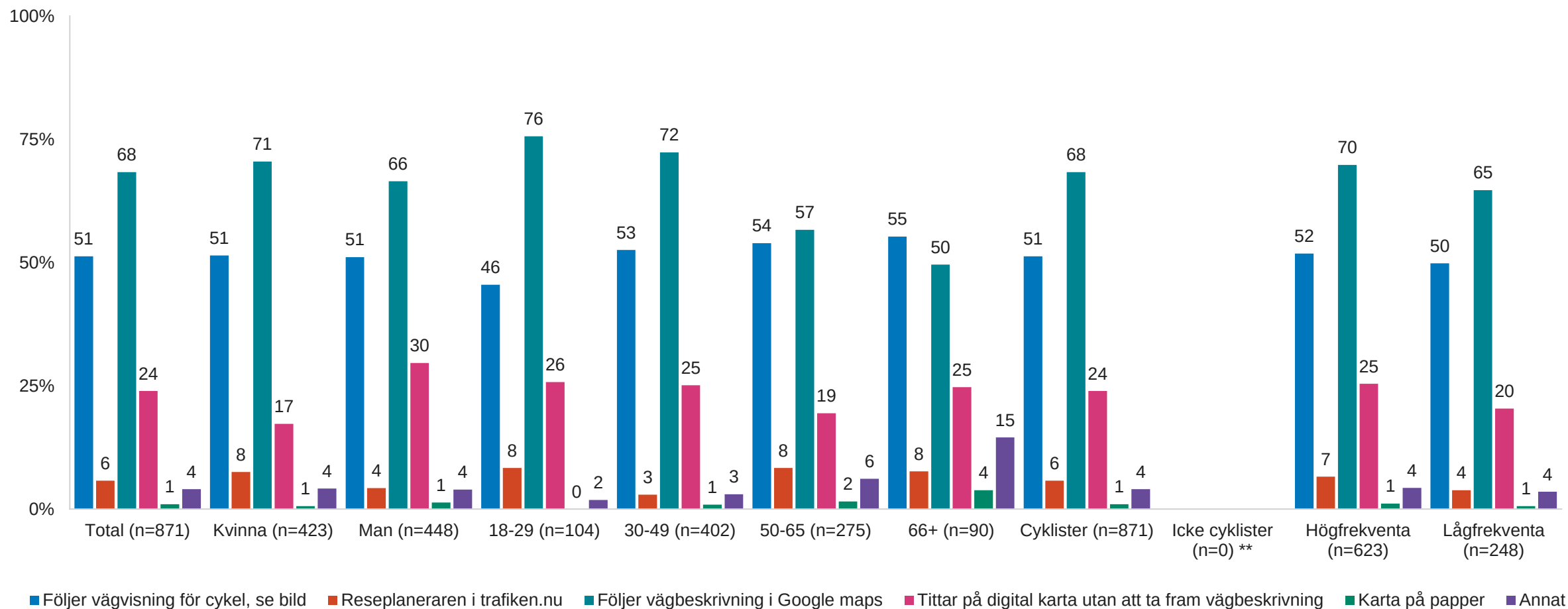
I vilken omfattning är du nöjd med cykelparkeringar generellt i Göteborg?



Bas: Cyklister

Hur hitta rätt väg till nytt område

När du ska cykla till ett nytt område/ny målpunkt i staden, hur gör du för att hitta rätt väg?

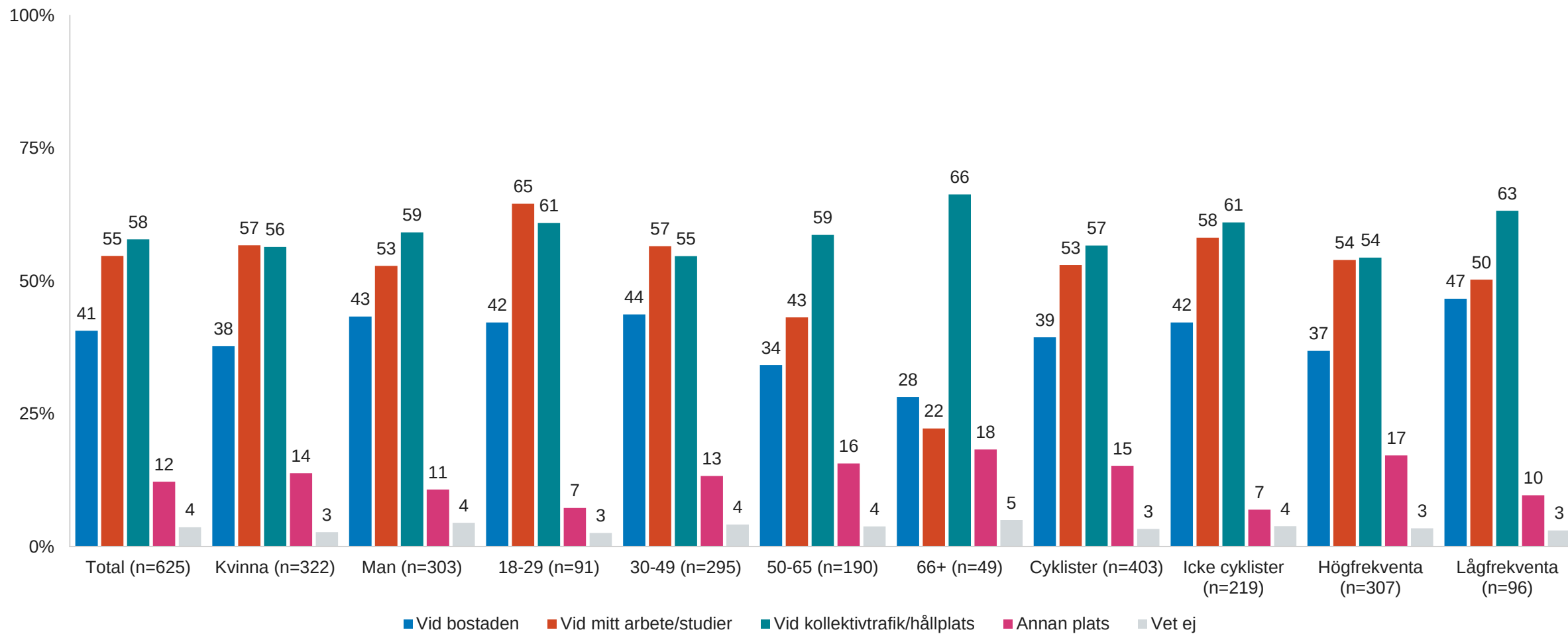


Bas: Cyklister

Hållbar stad – öppen för världen

Möjligheter att låsa cykeln

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



Bas: Personer som efterfrågar bättre möjlighet att låsa in sin cykel.