



GÖTEBORGS
UNIVERSITET

Cykeln – det hållbara resmedlet

Om vad som behöver göras för att fler ska välja cykeln som
färdmedel i Kungsbacka stad

Författare: Anna Zajc

Göteborgs Universitet

Institutionen för Globala Studier

Kandidatuppsats i humanekologi

Vårterminen 2012

Handledare: Gunilla A. Olsson och Per Knutsson

Sammanfattning

Vårt resande för med sig omfattande negativa konsekvenser, inte minst för miljön. Att vi behöver ställa om våra resvanor är idag de flesta överens om. Ett sätt att närma sig hållbara resvanor kan vara att i ökad utsträckning byta ut bilen mot cykeln. Denna uppsats fokuserar på just cyklingen och hur det går att få fler att välja cykeln. Syftet med uppsatsen är att hitta framgångsrika tillvägagångssätt för att öka andelen resor som görs med cykel samt att undersöka hur en konkret satsning för att få fler att cykla har fungerat. Uppsatsens huvudsakliga frågeställning är vad som behöver göras för att fler ska välja cykeln som färdmedel. I uppsatsen belyses denna fråga bland annat genom att en konkret satsning för att få fler att cykla undersöks och diskuteras. Denna satsning är informationsprojektet *Kortväga resande* i Kungsbacka kommun, där en cykelkarta och cykelsidor på webben har tagits fram. Uppsatsens andra frågeställning är hur detta arbete har mottagits bland boende i Kungsbacka stad.

För att besvara frågeställningarna har en frågeundersökning bland boende i Kungsbacka stad genomförts. Totalt har 381 respondenter besvarat frågor om bland annat cykelvanor i staden och kännedom om den cykelkarta och de cykelsidor som tagits fram.

Tidigare forskning på området utgör uppsatsens analytiska ramverk. I den tidigare forskningen har olika faktorerers betydelse för cyklingens utbredning kartlagts och beskrivits. Faktorerna handlar bland annat om infrastrukturåtgärder, informationssatsningar och tillgång till cyklar. Utifrån dessa faktorer har kategorier skapats som använts för att analysera resultatet.

Den genomförda undersökningen visar att även annat än satsningar på infrastruktur och fysisk planering är viktigt för att människor ska välja cykeln. Visserligen utgör dessa saker grundläggande förutsättning för att det ska gå att cykla, men bland dem som faktiskt cyklar är det avgörande inställningen till cyklingen, att man cyklar för att man gillar det. Undersökningen visar också på att de informationsinsatser i form av cykelkartan och cykelsidorna som gjorts i Kungsbacka stad troligtvis inte har påverkat medborgarnas cykelvanor i någon större utsträckning. Tjänsterna har visserligen varit uppskattade bland dem som använt dem, men de har inte fått någon större spridning och de flesta känner inte till att tjänsterna finns.

Förord

Denna uppsats har gjorts i samarbete med Kungsbacka kommun. Jag vill rikta ett stort tack till Elisabeth Ingemarsson Nilsson på kommunstyrelsens förvaltning, för all hjälp genom arbetets gång. Jag vill också tacka Madeleine Wilhelmsson på kommunen, för hjälp med utformande av frågeundersökningen, Valgeir Thorvaldsson som hjälpt mig reda ut en del frågor kring statistik och Lotta Frändberg som i uppsatsens utformande fas kommit med råd och tips. Till sist vill jag rikta ett stort tack till mina handledare Gunilla A. Ohlsson, för värdefulla råd och idéer och Per Knutsson, för konstruktiv kritik och konkreta tips inför slutförandet av uppsatsen.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	2
Förord.....	3
1. Inledning.....	5
1.1 Våra resvanor – vad är problemet?	5
1.2 Resvanor i Kungsbacka stad – Problem och nuvarande angreppssätt	6
1.3 Cykling och humanekologi – Hur hänger det ihop?	8
1.4 Syfte och frågeställning	9
1.5 Uppsatsens disposition.....	11
2. Relation till tidigare forskning	11
2.1 Tidigare forskning	11
2.2 Analytiskt ramverk.....	15
3. Metod och empiriskt material.....	18
3.1 Val av metod och undersökningens upplägg	18
3.2 Insamling av empiriskt material – metod och problem	20
3.3 Bearbetning och analys av empiriskt material – metod och problem	23
4. Resultatredovisning och analys - Vad som behövs för att fler ska välja cykeln som färdmedel... 27	
4.1 Varför medborgarna väljer eller inte väljer cykeln som färdmedel i staden	28
4.1.1 Analys – varför cykeln väljs eller väljs bort.....	31
4.2 Vad som skulle kunna göra cykling mer attraktivt i Kungsbacka stad	32
4.2.1 Analys – Vad som skulle kunna göra cykling mer attraktivt i Kungsbacka stad	33
4.3 Hur Kungsbacka kommuns arbete för att få fler att cykla mottagits bland medborgarna	34
4.3.1 Cykelkartans mottagande.....	34
4.3.2 Cykelsidornas mottagande	35
4.3.3 Analys av informationsprojektets mottagande.....	37
4.4 Sammanfattande analys - Vad som behövs för att fler ska välja cykeln som färdmedel	38
5. Slutsats	41
7. Referenser.....	43
Bilagor	46
A) Frågeundersökningen.....	46
Förklaring till frågeundersökningsfrågorna:	47
B) Svar på de öppna frågorna	48
Varför är cykling i Kungabacka stad inte ett attraktivt alternativ till bilen för dig?	48
Varför cyklar du aldrig i Kungsbacka stad?.....	50
Varför cyklar du ofta i Kungsbacka stad?	53
C) Åtta åtgärdsförslag för att fler ska cykla i Kungsbacka stad	57

1. Inledning

Resandet är en betydande del i våra liv. I vardagen gör vi människor mängder med resor, vi reser till jobbet, till skolan, till vänner och bekanta, till fritidsaktiviteter och till andra platser och områden. I Sverige reser en genomsnittlig person 40 kilometer under en dag och i snitt är det 83 % av svenskarna som förflyttar sig utanför hemmet varje dag. Närmare två tredjedelar av den resta sträckan görs med bil¹. Resandet öppnar upp för enorma möjligheter, men för även med sig negativa konsekvenser för människor, djur och natur.

1.1 Våra resvanor – vad är problemet?

Varje år skadas och dödas människor i trafiken. År 2010 omkom 283 personer i vägtrafiken i Sverige och 3 460 personer skadades svårt i trafikolyckor under 2009². Trafiken har också stora miljökonsekvenser. Naturvårdsverket (2012)³ listar sex negativa effekter som transportsektorn har på miljön. Dessa är:

Bidragande till växthuseffekten och påverkan på klimatet: Främst är det koldioxid som bildas vid förbränningen av fossila bränslen som sker i samband med transporter som bidrar till effekten från transportsektorn.

Försurning av mark och vattendrag: Framförallt är det ämnena svaveldioxid, kväveoxider och ammoniak som bidrar till försurningen. Även dessa uppstår vid förbränningen av fossila bränslen som sker i stor utsträckning inom transportsektorn. Försurningen kan orsaka omfattande skador på växter och djur, och även människors hälsa kan påverkas genom försurat dricksvatten.

Övergödning av sjöar och hav: Från förbränningsmotorer kan även kväveoxid bildas, som bidrar till övergödning, vilket i havet kan leda till algbloomning, som i sin tur leder till syrebrist och fiskdöd.

Trafikbuller som irriterar och stör: Från trafik och från trafikinfrastruktur kommer buller. Buller kan i längden leda till hälsoeffekter såsom trötthet, sämre koncentrations- och prestationsförmåga.

Barriäreffekter och landskapspåverkan: Trafikleder medför ofta barriärer som minskar framkomligheten för bland annat gående och cyklister.

Orsakar luftföroreningar: Från slitage av vägbeläggning, bromsar, däck och vägsand bildats partiklar som är skadliga för människan. De kan bidra till hjärt- och kärlsjukdomar samt sjukdomar som påverkar lungorna⁴. Vid ofullständig förbränning bildas också partiklar och

¹ SIKA Statistik (2007)

² Trafikanalys (2010)

³ Naturvårdsverket (2012a)

⁴ Naturvårdsverket (2012a)

kolväten, som är giftiga för människor och djur och från bilars bromsbeläggning kommer utsläpp av tungmetaller och lättflyktiga organiska ämnen (VOC) ⁵.

Även om detta är en samlad lista för transporter i stort och inte enbart för vägtrafik, så bidrar vägtrafiken, och bilen i stor utsträckning till alla dessa negativa effekter. Fler konsekvenser finns, men dessa kan ses som de främsta negativa miljö- och hälsomässiga följderna.

De flesta är idag överens om att vi behöver ställa om transportsystemet och ändra våra resvanor. Cykeln kan ha en viktig roll att spela i en sådan omställning. År 2000 presenterade Vägverket en nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik⁶. Trots den nationella strategin verkar cyklingen minska och prognoser pekar också på en fortsatt minskning om inget görs^{7,8}. Att finna effektiva och verkningsfulla metoder, samt att genomföra dessa är viktigt för att kunna vända den negativa trenden.

1.2 Resvanor i Kungsbacka stad – Problem och nuvarande angreppssätt

De problem som ovan tagits upp gäller på det nationella planet. Men problemen genereras på regional- och kommunal nivå och det är därför viktigt att också jobba med problemen på dessa nivåer. Denna uppsats har gjorts i samarbete med Kungsbacka kommun, vars arbete för att få medborgarna att i ökad utsträckning välja cykeln framför bilen kommer att fungera som en utgångspunkt och som ett exempel på hur man kan jobba med att dessa frågor.

Kungsbacka kommun är en pendlingskommun där ungefär hälften av invånarna i arbetsför ålder pendlar. Biltrafiken ökar i kommunen och jämfört med kranskommunernas invånare åker boende i Kungsbacka stad mindre kollektivt⁹. Främst är det till Göteborg som pendlingen sker och av dessa resor sker runt 10 % med kollektivtrafik¹⁰. Någon statistik för resor med cykel i kommunen förs inte, men en resvaneundersökning är planerad under hösten 2012¹¹.

⁵ Naturvårdsverket (2012b)

⁶ Vägverket (2000)

⁷ Spolander (2006)

⁸ Faskunger (2008)

⁹ Kungsbacka kommun (2010)

¹⁰ Kungsbacka kommun (2009a)

¹¹ Ingemarsson Nilsson, Elisabeth (2012a)

Liksom på det nationella planet medför vägtrafiken negativa konsekvenser i kommunen. Polisens rapporteringar visar att cirka hundra personer skadas i trafiken varje år¹². I och med den fördjupade översiktsplan som antagits för Kungsbacka stad, bedöms trafiken i staden att öka ytterligare då staden ska växa. Enligt den miljökonsekvensbeskrivning som gjorts leder detta till sämre luftkvalitet på grund av avgasutsläpp och små partiklar som dammar upp från marken. Idag står transportsektorn för 65 % av kommunens koldioxidutsläpp. Med ökad trafik kommer bullret och bidragandet till växthuseffekten att öka ytterligare¹³. Många av de främsta miljöproblemen i kommunen är knutna just till transportsektorn och bilismen. Därför skulle cykling kunna ha en mer betydelsefull roll i miljöarbetet än på andra ställen. Kommunen jobbar på flera olika sätt för att få fler att cykla. Gång- och cykelvägsnätet byggs ut och målet är att på lång sikt skapa ett separat vägnät för fotgängare och cyklister, som binder samman kommunens tätorter med Kungsbacka stad¹⁴.

Kommunen arbetar också med informationsinsatser. Ett informationsprojekt som har genomförts är *Förändrat kortväga resande* även kallat *Kortväga resande*¹⁵. Projektet har genomförts i kommunen för att stödja de fysiska investeringarna som har gjorts och som är planerade. Syftet är att stimulera boende i Kungsbacka stad och kommunanställda att i ökad utsträckning välja kollektivtrafik, gång och cykel som färdmedel i stället för bilen. Projektet är utformat efter SUMO¹⁶ – System för utvärdering för mobilitetsprojekt, som är ett verktyg för att utvärdera mobilitetsprojekt, framtagna av Vägverket¹⁷. I projektet har det bland annat jobbats med insatser för att kommunanställda ska ställa bilen och med aktiviteter för att sprida information om cyklingens alla fördelar¹⁸. Övergripande mål för projektet är att minska bilanvändningen i kommunen och att nå miljöeffekter som bättre luftkvalité, mindre koldioxidutsläpp, mindre buller och minskad trängsel, men kommunen vill också uppnå långsiktiga förändringar i beteende och attityder i form av ett förändrat kortväga resande, där fler väljer cykeln¹⁹.

¹² Kungsbacka kommun (2009b)

¹³ Kungsbacka kommun (2009a)

¹⁴ Kungsbacka kommun (2006)

¹⁵ Kungsbacka kommun (2011a)

¹⁶ Kungsbacka Kommun (20XX)

¹⁷ Hyllenius et.al. (2008)

¹⁸ Kungsbacka kommun (2011a)

¹⁹ Kungsbacka kommun (20XX)

En central del i informationsprojektet är den cykelkarta som tagits fram och distribuerats, samt de cykelsidor som finns på kommunens hemsida. Just dessa insatser kommer att utvärderas och diskuteras i uppsatsen. Cykelkartan vänder sig till boende i Kungsbacka stad, medan cykelsidorna är riktade mot alla kommunens invånare²⁰. Cykelkartan har delats ut vid olika arrangemang och genom distribution hos bland annat turistbyrån, medborgarkontoret, kulturhuset Fyren och sportbutiken Sportson²¹. Cykelsidorna på webben har enbart marknadsförts på förstasidan på kommunens hemsida²². Detaljerade mål för projektet är

-
- Att 70 % av boende i Kungsbacka stad känner till att det finns en cykelkarta
 - Att 60 % av boende i Kungsbacka stad känner till att det finns en cykelsida på webben
-
- Att 40 % har använt cykelkartan och/eller har läst på cykelsidorna på webben
-
- Använder cykelsidorna på webben
 - Är nöjda med cykelkartan
-
- Att 30 % av de som hämtat cykelkartan har använt den
 - Att människor är nöjda med att cykla i Kungsbacka
-

23

1.3 Cykling och humanekologi – Hur hänger det ihop?

Ur ett humanekologiskt perspektiv blir cykeln och cykling särskilt relevant med utgångspunkt i hållbar utveckling. Enligt rapporten *Vår gemensamma framtid*, (Brundtlandrapporten)²⁴ innebär hållbar utveckling att vi behöver tillgodose dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov och att ekonomisk och social utveckling måste definieras i hållbarhetstermer. Cykling kan i allra högsta grad bidra till hållbar utveckling genom att vara ett alternativ till bilen och till det transportsystem vi idag har. Att vi kan förflytta oss är viktigt både för den ekonomiska och för den sociala utvecklingen. Genom rörligheten skapas arbetstillfällen som annars inte skulle vara möjliga, då avståndet mellan hem och arbete är långt. Vår tillgång till olika färdmedel öppnar upp enorma valmöjligheter i våra sociala liv. Vi kan välja att bosätta oss där vi vill, även om det är långt till jobbet, eller att hålla på med fritidsaktiviteter en bra bit ifrån hemmet. Hållbar utveckling kan också ses som en

²⁰ Kungsbacka kommun (20XX)

²¹ Kungsbacka kommun (2011a)

²² Ingemarsson Nilsson, Elisabeth (2012b)

²³ Kungsbacka kommun (20XX)

²⁴ Världskommissionen för miljö och utveckling (1987)

kombination av de tre dimensionerna ekologisk-, ekonomisk- och social hållbarhet. Även då är kopplingen till cykling tydlig. Cykling skadar inte naturen på samma sätt som andra färdmedel. Att cykla är också billigt och hälsosamt. Ur ett hållbarhetsperspektiv är det därför relevant att ta reda på vad som behöver göras för att människor ska välja cykeln framför bilen.

1.4 Syfte och frågeställning

Att få fler att cykla är alltså ett sätt att närma sig en lösning på de problem som är knutna till våra ohållbara resvanor. Syftet med uppsatsen är att hitta framgångsrika tillvägagångssätt för att öka andelen resor som görs med cykel samt att undersöka hur en konkret satsning för att få fler att cykla har fungerat.

Frågeställningarna som kommer att besvaras är

- Vad behöver göras för att fler ska välja cykeln som färdmedel?
- Hur har Kungsbacka kommuns arbete för att få fler att cykla mottagits bland boende i Kungsbacka stad?

Den första frågeställningen ska ses som uppsatsens huvudsakliga frågeställning, medan den andra frågeställningen fungerar som ett praktiskt exempel på hur en kommun faktiskt kan jobba med att öka cyklingen. Från detta exempel går det att dra både teoretisk och praktiskt lärdom.

Med *vad som behöver göras* avses tillvägagångssätt, metoder och strategier som är nödvändiga eller effektiva för att få fler att cykla. Frågeställningen besvaras med utgångspunkt i Kungsbacka kommun, men rimligtvis är resultatet även tillämpligt på andra liknande kommuner. Med *kommunens arbete* avses i den andra frågeställningen projektet *Kortväga resande*, där cykelkartan och cykelsidorna har tagits fram. Med *mottagit* menas vilken spridning de har fått, om de har använts, nöjdhet med tjänsterna samt effekter av informationsinsatsen.

Frågeställningarna har valts utifrån en vilja att finna svar på hur man på bästa sätt gör för att få fler att ställa bilen och istället börja cykla. De har också valts utifrån en önskan att få kombinera teori med praktik. Ett alternativ till frågeställningens grund hade till exempel varit att undersöka flera kommuners insatser för att öka cyklingen och jämföra

deras genomslagskraft. Det hade dock inneburit en risk att behöva jämföra äpplen med päron om utvärderingar skett på olika sätt. Det hade inte heller givit mig samma möjlighet att fördjupa mig i ett projekt och samtidigt gjort uppsatsarbetet mindre praktiskt.

Även om vissa delar i projektet är riktat till alla invånarna i kommunen är det, av praktiska skäl, enbart boende i Kungsbacka stad som ingår i undersökningen. Det hade varit mycket omständligt att få ett representativt urval av både Kungsbacka kommuns invånare och av Kungsbacka stads invånare samtidigt.

I uppsatsen har jag valt att avgränsa mig till att fokusera på metoder och tillvägagångssätt som direkt syftar till att åtgärda själva orsakerna till att människor väljer att inte cykla. Det vill säga, om en orsak till att cykling inte väljs är att det är för dåliga cykelbanor, behöver detta åtgärdas med att förbättra cykelbanorna. Det är visserligen även möjligt att tänka sig andra typer av åtgärder, såsom bättre stötdämpare på cyklarna eller att påverka uppfattningen om vad som är en bra och en dålig cykelbana. Sådana typer av tillvägagångssätt kommer jag alltså inte att ta upp i uppsatsen, även om jag är fullt övertygad om att de också har en roll att spela i arbetet för att få fler att cykla.

Då projektet som utvärderas i uppsatsen heter *Kortväga resande* är detta begrepp viktigt för uppsatsen. Inom projektet har begreppet inte definierats närmare, bortsett från att det handlar om resor som görs inom stadens gränser. För Kungsbacka kommun verkar begreppet fungera utan någon närmare definition. Begreppet är i allra högsta grad begripligt och gissningsvis förstår alla direkt vad det rör sig om. Men denna förståelse kan skilja sig från person till person. För hur långt är ett kortväga resande egentligen? Begreppet är oprecist och för uppsatsen har fokus istället lagts på resor inom Kungsbacka stad, vilket ska förstås som en synonym till det kortväga resandet. Kungsbacka stad sträcker sig från Hede i norr till Västra Hammerö i Söder, Varlaberg i väst och Fors i öst. Från norr till söder är det cirka fem kilometer fågelvägen.

Ett annat viktigt begrepp för uppsatsen är orden *transportmedel*, *färdmedel* och *resmedel*, som kommer att behandlas som synonymer för alla typer av sätt att förflyttas från punkt A till B. Det innebär att även förflyttning till fots räknas som ett

transportmedel. Fokus kommer också att ligga på cykling och cykeln som ett sätt att transportera sig, vilket betyder att sådant som motions- eller rekreationscykling, där förflyttningen inte är en del av syftet faller därför utanför uppsatsens ramar.

1.5 Uppsatsens disposition

I uppsatsens inledande kapitel har problemet med dagens resvanor presenterats, samt syfte och frågeställning lagts fram. Det andra kapitlet behandlar tidigare forskning på området och det analytiska ramverk som har använts i uppsatsen presenteras. I det tredje kapitlet beskrivs tillvägagångssätt och använd metod för genomförande samt analys av frågeundersökningen. Resultat och analys behandlas i det fjärde kapitlet. I 4.1 presenteras varför cykeln väljs eller väljs bort. I 4.2 redovisas vad som skulle kunna göra cykling mer attraktivt i staden och i 4.3 utvärderas och diskuteras cykelkartan och cykelsidorna som tagits fram i satsningen *Kortväga resande*. En kortfattad analys finns till varje del. I 4.4 finns en längre sammanfattande analys av vad som kan göras för att fler ska välja cykeln som färdmedel i Kungsbacka stad. Uppsatsen avslutas i kapitel 5 med slutsats och återstående problem. Till uppsatsen finns också tre bilagor. I Bilaga A finns frågeundersökningen med kommentarer till de valda frågorna. I bilaga B finns svaren på de öppna frågor som har ställts och som utgör materialet för uppsatsens huvudsakliga frågeställning. Konkreta förslag till Kungsbacka kommun på tillvägagångssätt för att få fler att cykla i staden finns i bilaga C.

2. Relation till tidigare forskning

Nedan följer en redogörelse av tidigare forskning och valt analytiskt ramverk. Då jag inte funnit en enskild teoribildning som varit tillräckligt relevant för de aspekter som frågeställningarna rör, har jag istället valt att använda resultat från tidigare forskning som grund för uppsatsen. Den tidigare forskningen motsvarar de delar som vanligtvis brukar kallas *teori* eller *teoretiskt ramverk*²⁵.

2.1 Tidigare forskning

Forskningen har närmast sig resvanor, bilism och cykling på olika sätt. Nedan följer en redogörelse av relevant forskning. Detta ska inte ses som en fullständig redogörelse för allt som har gjorts på området, men jag vill mena att den i alla fall täcker in de viktigaste delarna.

²⁵ Bryman (2004)

Från ett psykologiskt perspektiv har man vid SAMOT– the Service and Market oriented Transport Research Group²⁶, vid Karlstad universitet utgått ifrån bilen och undersökt dess roll för vårt subjektiva välbefinnande. Resultaten pekar mot att bilen främst har en instrumentell roll genom att underlätta vardagsaktiviteter och på så vis påverka det subjektiva välbefinnandet²⁷. Från ett sociologiskt perspektiv har också forskning kring föreställningar om resande och om bilen bedrivits av bland annat Freudendal-Pedersen, vid Roskilde Universitet²⁸. Hon använder sig av begreppet strukturella historier som hon menar är ett visst sätt att resonera kring och argumentera för vardagliga handlingar och val²⁹. Freudendal-Pedersen menar att det finns tre, på ett eller annat sätt återkommande strukturella historier som används för att förklara val av färdmedel. Dessa är:

- När man har barn, behöver man ha bil
- Tåget är alltid försenat
- Bilen innebär möjligheter som inget annat transportmedel gör³⁰

Det verkar alltså finnas vissa resonemang och föreställningar som ligger till grund för våra val av resmedel. Jag har trots eftersökningar inte funnit forskning som på ett liknande sätt undersöker just cyklandet. Däremot har en hel del gjorts kring cyklingen från andra håll. Enligt Horton et.al. (2007)³¹ kan den tidigare forskningen kring cykling delas upp i fyra kategorier.

- Cykling i ett historiskt perspektiv
- Cykling ur ett sport (sociologiskt) perspektiv
- Cykling ur ingenjör-, design- och planeringsperspektiv
- Cyklandet ur ett medicinskt perspektiv

Utöver dessa fyra områden menar Horton et.al. (2007) att forskningen kring cykling är fragmenterad. Det största av dessa fyra forskningsområden är cykling ur ingenjör-, design- och planeringsperspektiv. Det mesta har handlat om hur man kan öka

²⁶ SAMOT (2012)

²⁷ Jakobsson-Bergstad et.al. (2009)

²⁸ Freudendal-Pedersen (2009)

²⁹ Freudendal-Pedersen (2009) ss.34-35

³⁰ Freudendal-Pedersen (2009) ss.42-43

³¹ Horton et.al. (2007) ss. 8-9

användningen av cykeln som transportmedel i städerna. Ur ett humanekologiskt perspektiv vill jag mena att detta är det mest intressanta perspektivet. Jag har därför valt att utgå just från det i uppsatsen.

Inom detta forskningsområde finns de tidigaste studierna i slutet på 1970-talet och början på 1980-talet. Ett exempel är Hudsons böcker^{32,33} om hur cykling kan göras säkert i stora städer och hur utvecklingen kring cyklandet har sett ut i olika länder. Hudson sätter upp ett ramverk med praktiska och billiga metoder för att uppmuntra till att cyklingen integreras i städernas transportplanering³⁴. I lite senare forskning såsom McClintock (1992, 2002)^{35,36} beskrivs hur lyckad cykelplanering är beroende av en kombination av infrastruktursatsningar och utbildning³⁷ och Ryley (2001)³⁸ beskriver hur cykelpolicys kan bli verklighet genom bland annat uppmuntring till en omställning från bil till cykel. Pucher & Buehler (2007)³⁹ (se även 2.2) beskriver nyckelfaktorer för att en stor andel av befolkningen ska cykla. Det handlar bland annat om separata cykelleder, integrering med kollektivtrafiken och om events för att skapa entusiasm kring cykling. Men det handlar också om att göra bilkörning dyrt och obekvämt.

Heinen (2011)⁴⁰ har undersökt vilka faktorer som påverkar användandet av cykeln vid pendling till arbete. Hon menar att cykling är mer beroende av faktorer som varierar från en tidpunkt till en annan, såsom väder. Dessutom spelar normer på arbetsplatsen och i individens sociala liv en roll. Detta är faktorer som ofta har missats i forskningen, som istället har fokuserat på hårda faktorer såsom socioekonomiska förhållanden, menar Heinen⁴¹.

Cycling and Society Research Groups är en tvärvetenskaplig samling av forskare som sysslar med cykling ut ett brett perspektiv⁴². Sedan 2004 har de varje år haft

³² Hudson (1978)

³³ Hudson (1982)

³⁴ SCCB (2011) s. 71

³⁵ McClintock (red.) (1992)

³⁶ McClintock (red.) (2002)

³⁷ McClintock (red.) (2002) s. 330

³⁸ Ryley (2001) s. 38

³⁹ Pucher & Buehler (2007)

⁴⁰ Heinen (2011)

⁴¹ Heinen (2011) s. 149

⁴² Cycling and Society Research Group (2012)

konferenser vid olika brittiska universitet. Boken *Cycling and Society*⁴³ från 2007 är en sammanställning av utvalda artiklar från tidigare konferenser, och i den presenterar bland annat Parkin et. al. (2007) (se även 2.2) olika förklaringar till att människor cyklar eller inte cyklar⁴⁴.

Under våren 2012 kommer även boken *Cycling and Sustainability* att publiceras. Den är en del av en serie kring hållbara transporter och består av en samling artiklar kring olika aspekter av cykling. Boken tar bland annat upp frågan om varför det är så svårt att göra cykling till ett huvudsakligt transportmedel och beskriver även hur den cykeltrend som vi nu ser på många ställen behöver vändas till något mer varaktigt. Boken uppmanar också till nödvändiga handlingar för att skapa en revolution i användandet av cykeln som transportmedel^{45, 46}.

Den forskning jag här tagit upp är främst europeisk, och domineras av brittiska studier. Givetvis har det gjorts mycket forskning även utanför Europa, såsom Zackarias (2002)⁴⁷ som diskuterar situationen i kinesiska städer och cykling i Shanghai. En hel del forskning har även gjorts med Nordamerika som utgångspunkt^{48, 49}. Även om forskningen rör samma saker som den europeiska, är förhållandena i andra delar av världen ofta så pass annorlunda till exempel vad gäller utbredningen av bilanvändandet, vilket gör att forskningen blir mindre intressant ut ett svenskt perspektiv.

Mycket tyder också på att sambanden mellan socioekonomiska faktorer och cykling varierar mycket mellan olika delar av världen och olika länder. Till exempel cyklar män mer än kvinnor i de flesta länder, men kvinnor cyklar mer i de länder där det är mycket vanligt med cykling, såsom i Belgien och Nederländerna⁵⁰. Studier kring socioekonomiska faktorer i Storbritannien visar inga entydiga enkla samband medan en chilensk studie tydligt visat att de som är mest benägna att välja cykeln som

⁴³ Horton et.al. (editor) (2007)

⁴⁴ Parkin et. al. (2007)

⁴⁵ Emerald – Research you can use (2012)

⁴⁶ Horton (2012)

⁴⁷ Zackarias (2002)

⁴⁸ Pucher et.al. (1999)

⁴⁹ Hunt et.al. (2006)

⁵⁰ Parkin et. al. (2007) ss. 74-75

transportmedel är unga, låginkomsttagare, utan bil i hushållet och med låg utbildningsnivå⁵¹.

På grund av dessa variationer hade det varit intressant att se på liknande forskning gjord i Sverige, men jag har trots eftersökningar inte funnit några vetenskapliga studier. Däremot finns en del publikationer från svenska myndigheter på området. Vägverket tog år 2000 fram en nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik. I strategin finns fem insatsområden; infrastruktur, organisation, kunskapsuppbyggnad, kommunikation och uppföljning. Inom dessa insatsområden finns olika åtgärder⁵². År 2003 gjordes en uppföljning av Spolander et.al.⁵³. Han menar att handlingsplanen har varit bra, men att det har brustit i genomförandet och i fokuseringen av insatser. År 2006 genomförde även Spolander en fallstudie kring cykelns utvecklingsmöjligheter i transportsystemet. Detta som en del av ett projekt inom Statens institut för kommunikationsanalys, SIKA, kring planering av den svenska transportinfrastrukturen⁵⁴. Spolander undrar varför cyklandet i Sverige inte ökar trots de transportpolitiska ambitionerna och varför utvecklingen pekar mot att cykelns andel av persontransporterna minskar. Han ställer också frågan om vilka åtgärder som skulle främja cyklandet. De problem han ser idag är bland annat att cykeln inte riktigt integreras i planeringssystemet, utan verkar komma till ad hoc, samt att grundläggande kunskaper om effektsamband saknas, vilket bidrar till att vi inte kan ta reda på hur mycket cykeltrafik som genereras av en viss typ av åtgärd. Spolander har också en del förslag på vad som skulle behövas göras. Några av dessa är att få bort bilden av cykeln som ett säkerhetsproblem och att upprätta data för cykeltrafikens omfattning och egenskaper⁵⁵.

2.2 Analytiskt ramverk

För denna undersökning har jag valt att utgå från två av ovanstående publikationer. Det är Pucher & Buehler (2007)⁵⁶ samt Parkin et. al. (2007)⁵⁷. Tillsammans sammanfattar de olika tillvägagångssätt för att öka cyklingen och olika aspekter som påverkar cykelanvändningsgraden. Utifrån dessa publikationer, som utgör uppsatsens analytiska ramverk, har jag skapat kategorier som resultatet från uppsatsens första frågeställning

⁵¹ Heinen (2011) s. 151

⁵² Vägverket (2000)

⁵³ Spolander et.al. (2003)

⁵⁴ Spolander (2006)

⁵⁵ Spolander (2006)ss. 5-7

⁵⁶ Pucher & Buehler (2007)

⁵⁷ Parkin et al. (2007)

har besvarats och analyserats utifrån (se 3.3). Utifrån ramverket har också Kungsbacka kommuns arbete för att få fler att cykla placerats i en kontext av möjliga tillvägagångssätt, vilket har använts för att analysera uppsatsens andra frågeställning.

De amerikanska forskarna Pucher & Buehler (2007)⁵⁸ väljer att vända blicken mot dem som har kommit långt med att få medborgarna att använda cykeln, för att se vad de har gjort för att lyckas. De har undersökt nyckelstrategier och innovativa åtgärder från Nederländerna, Danmark och Tyskland och de funna strategierna presenteras i listan nedan:

Strategier	Exempel på åtgärder
Omfattande system med separata cyklingsinrättningar	Välunderhållna, fullt integrerade cykelbanor, cykelfiler och speciella cykelgator i städer och i kringliggande områden.
Förändringar i korsning och prioriterande trafiksignaler	Cykelbanor som får en stark färg i korsningar och grönt ljus för cyklister innan bilar i korsningar.
Hastighetsdämpande åtgärder/ Hastighetsbegränsningar för bilar i städer.	Max 30 km/h i bostadsområden och inrättandet av cykelgator där cyklar har företrädesrätt framför bilar.
Cykelparkeringar	Ett stort utbud av bra cykelparkeringar i hela staden och trygghetsåtgärder vid cykelparkeringar med till exempel ljus och övervakning
Samordning med kollektivtrafiken	Ett stort utbud av cykelparkeringar vid stationer och möjlighet att hyra cyklar vid stationerna.
Trafik utbildning och träning	Omfattande cykelträning för skolbarn och träning för motorister för att respektera gående och cyklister
Trafikregler	Lagar som skyddar barn och äldre som cyklar samt lagar som håller motorister ansvariga för i stort sett alla kollisioner med cyklister.
Tillgång till cykel	Lånecyklar i städer, reducerad skatt vid cykelköp.
Information om cykelrutter	Hemsidor med information om cykelrutter, hälsofördelar med mera. Cykelkartor.
Informationskampanjer	Kampanjer med information om t.ex. hälsofördelar, cykelambassadörer, årliga cykelfestivaler och bilfria dagar.
Medborgardeltagande i	Återkommande undersökningar med cyklisters nöjdhet,

⁵⁸ Pucher & Buehler (2007)

cykelplanering	plattform för opinionsutbyte mellan intressenter, cykelindustri, forskning med flera.
Väg- och parkeringsbegränsningar för bilar	Begränsad mängd bilparkering i centrum, reserverade körfält för fordon i linjetrafik och cyklar.
Bilskatter	Höga skatter på bilköp och innehav, höga bensinskatter, höga avgifter och krav för körkort.
Strikta krav för fysisk planering	Nya markanvändningsområden planeras i anslutning till redan använd mark. Planering för blandstad, för att hålla nere reslängder.

(Egen översättning)

59

Men det finns också andra sätt att närma sig frågan om vad som krävs för att människor ska välja cykeln som färdmedel. Parkin, J. et al. (2007)⁶⁰ fokuserar på vilka faktorer som har betydelse för beslutet att cykla eller inte cykla. Faktorerna bygger på forskning som nästan uteslutande skett i Storbritannien och dessa spelar inte nödvändigtvis samma roll i Sverige. I uppsatsen har jag dock valt att utgå från att faktorerna i alla fall spelar en roll för cykling bland svenskarna och bland boende i Kungälv stad. De faktorer som tas upp av Parkin, J. et al. (2007) har sammanfattats i nedanstående lista.

Faktorer som kan påverka val av cykeln som färdmedel	Vad faktorerna spelar för roll
Ägande av bil	Ägande av bil måste inte vara direkt knutet till att cykeln väljs bort som färdmedel. En brittisk studie har visat att personer i hushåll med en bil är mer benägna att cykla än personer i hushåll med ingen bil. Men i hushåll med två bilar eller fler är benägenheten däremot lägre.
Resans längd	En brittisk studie visar att människor främst väljer cykeln för resor som är mellan 2-5 km. Är det kortare kan människor istället gå och är de längre talar tiden och ansträngningen emot.
Resans syfte	Enligt en brittisk resvaneundersökning görs de flesta cykelresor till och från arbetet, följt av fritidscyklning och en mindre del av cykelresorna görs för shopping.
Ägande av cykel	Författarna ger inget svar på vad ägande av cykel har för betydelse.

⁵⁹ Pucher och Buehler (2007)

⁶⁰ Parkin et al. (2007)

Socioekonomiska klasser och ålder	Det går inte att finna något entydigt mönster i vad socioekonomiska faktorer och ålder spelar för roll. Studier har här visat på olika resultat.
Hälsa- och miljöimperativ	Att välja cykeln som färdmedel av miljömässiga orsaker kan verka logiskt, men det verkar troligt att den personliga fördelen med bättre hälsa lockar fler människor till att cykla, menar författarna. (Författarna redovisar dock ingen källa för detta påstående.)
Fysiska faktorer	Studier har också utförts som pekar på att backighet påverkar andelen som cyklar. Vad gäller vädret och andel som cyklar är resultat från olika studier inte entydiga, en studie har visat på att just regn spelar roll.
Trafiksituation	Forskning har visat att människor föredrar off-road – cykling och lugnare rutter samt att inrättningar vid resans mål, såsom cykelparkeringar och möjlighet till dusch och ombyte spelar roll.
Upplevd risk	Det som påverkar upplevd risk är trafikmängd, hastighet, sammansättningen av den motorburna trafiken, antalet parkerade fordon längs med vägen samt typ av korsningar och svängar som ska göras. Sådant som separata cykelfiler i bilvägar, vid korsningar påverkar inte den upplevda risken. Det som däremot minskar den upplevda risken är då cykling kan ske fritt från annan trafik.
Resvägens utseende och utformning	De faktorer som här spelar roll är antalet stopp och starter som behöver göras under turen, vägbanans rullmotstånd spelar roll. Det gör även sådant som konflikter med gående på gemensamma gång- och cykelbanor, brist på kontinuitet under cykelrutten, hinder på vägen och cykelbanor som innebär obekväma rutter.

(egen översättning)

61

3. Metod och empiriskt material

3.1 Val av metod och undersökningens upplägg

Jag har valt att göra en kvantitativ undersökning för att få en så representativ bild av Kungsbacka stads befolkning som möjligt. Ett statistiskt slumpmässigt urval hade för detta syfte varit det idealiska, då det i hög utsträckning hade givit en representativ variation⁶². För ett sådant urval hade det krävts större resurser med enkätutskick via brev och/eller kontakter via telefon och sådana möjligheter har jag inte haft. Istället valde jag att göra en frågeundersökning ute på stadens gator.

⁶¹ Parkin et al. (2007) ss. 72-79

⁶² Esaiasson et.al. (2007) s. 111

Även om ett statistiskt slumpmässigt urval alltså inte har gjorts, vill jag mena att frågeundersökningen ändå ger ett underlag som är bättre än andra möjligt genomförbara metoder, såsom djupintervjuer eller fallstudier. Detta då svaren i en frågeundersökning i högre grad är möjliga att generalisera till hela populationen. Enligt Palm (2006) fungerar också metoden att gå ut på stan hyggligt, om intervjuaren bara ser till att få en blandning av befolkningen⁶³. Att få en blandning av befolkningen är något jag som intervjuare i allra högsta grad har strävat efter.

Jag har valt att undersöka populationen i åldrarna 15-79 år. Anledningen till att 15 år har valts som gräns och inte till exempel myndighetsålderns 18 år är att även 15-åringar i stor utsträckning kan välja färdmedel. De kan visserligen inte själva köra bil, men i övrigt kan de välja på ungefär samma sätt som en myndig person. Som övre gräns har 79 år satts. Detta då cykling i mindre utsträckning blir ett möjligt alternativ då ålderdom gör att kroppen inte klarar av den fysiska ansträngningen. Liksom den nedre gränsen på 15 år, är denna gräns inte självklar och kunde kanske justerats upp eller ned. En bidragande orsak till att exakt dessa åldersgränser valts finns i den statistik över befolkningsmängden⁶⁴ jag har haft tillgång till. Den har varit uppdelad i åldersspann om fem år. Genom att välja gränser som överensstämmer med dessa åldersspann har jag kunnat veta exakt hur stor populationen inom de olika spannen är och därmed kunnat vara mer säker på hur representativt mitt urval är.

För att välja urvalets storlek har jag utgått ifrån ett 95 % konfidensnivå, vilket är en vanlig nivå att välja⁶⁵, samt en konfidensintervall på fem procentenheter. Då befolkningen mellan 15-79 år i Kungsbacka stad uppgår till cirka 15 000 (15 017 per den 31 december 2011)⁶⁶ har jag behövt samla in minst 375 svar⁶⁷. Totalt har jag fått in 381 svar och kan då vara åtminstone 95 % säker på att den verkliga procentandelen hos populationen är det jag kommit fram till, ± 5 procentenheter. Dock gäller detta enbart om urvalet är statistiskt representativt, vilket det inte är fullt ut. När bortfallet räknas bort har alltså totalt 381 personer deltagit i frågeundersökningen. Bortfall har främst berott på att skett då respondenter inte varit bosatta i Kungsbacka stad eller då

⁶³ Palm (2006)

⁶⁴ Kungsbacka kommun (2011b)

⁶⁵ Surveysystem.com (2012)

⁶⁶ Kungsbacka kommun (2011b)

⁶⁷ Surveysystem.com (2012)

respondenterna varit yngre än 15 år eller äldre än 79 år. Då bortfall har skett för de enskilda frågorna, redovisas detta tillsammans med resultatet.

Frågorna i undersökningen har noggrant valts ut för att göra undersökningen så smidig som möjligt samt för att få tydliga och klara svar. Till min hjälp har jag haft Elisabeth Ingemarsson Nilsson, miljösamordnare på kommunen samt Madeleine Wilhelmsson som jobbar med undersökningar på kommunen. Jag har utgått från de mål och indikatorer som tagits fram för projektet för att göra utvärderingen. I bilaga A finns de frågor som slutligen använts vid undersökningen samt kommentarer kring frågorna.

Min egen förförståelse kan ha spelat en viss roll under insamlingen och under bearbetningen. När jag under insamlingen tagit emot respondenternas svar har jag tolkat dem utifrån de svarsalternativ som utformats. I de fall då jag ansett att respondentsvaren varit svåra att tolka har jag försökt överkomma problemet genom att återgå till alternativen och be respondenten att välja någon av dem. Även under bearbetningen och analysen av materialet och speciellt av de öppna frågorna som ställts, kan min egen förförståelse haft betydelse. Jag har då tolkat och placerat in de öppna svaren i uppsatta kategorier och det har inte alltid varit självklart i vilken kategori de bäst passar. Jag har då fått förlita mig på min egen förståelse för vad respondenterna har menat.

3.2 Insamling av empiriskt material – metod och problem

Frågeundersökningen har genomförts på olika platser. När personer har passerat har jag gått fram, presenterat mig, berättat vad undersökningen handlar om, frågat om de bor i Kungsbacka stad och kan tänka sig att ställa upp och svara på några frågor. Platserna har valts för att få ett så representativt urval av populationen som möjligt, det vill säga ett urval som är representativt för populationen som helhet vad gäller ålder och kön (se tabell i kapitel 4). Genom att stå på platser där olika typer av trafikanter rör sig har jag också försökt att få ett representativt urval vad gäller resvanor. Till skillnad från variablerna *ålder* och *kön* har jag dock inte kunnat stämma av huruvida respondenternas resvanor är representativa för hela befolkningen. Främsta förklaringen till detta är att det inte tidigare gjorts några resvaneundersökningar och att det därför inte finns något att jämföra med.

Även om jag velat ha ett så representativt urval av befolkningen som möjligt har jag enbart rört mig i de centrala delarna av staden. På andra ställen rör sig inte lika mycket folk och om jag hade stått där det var mer folktomt skulle det tagit allt för lång tid att samla in materialet. De platser jag har rört mig vid är a) Kungsmässan b) Kulturhuset Fyren c) Resecentrum, där många kommer från pendeltåget d) Stortorget, där många rör sig till fots e) utanför Systembolaget på Lindens torg dit många tar sig med bil och f) simhallen.

Jag har även valt att genomföra undersökningen vid olika tider på dagen. Även detta för att få ett så representativt urval av befolkningen som möjligt och att inte missa dem som är på jobbet hela dagarna. För att försäkra mig om att urvalet skulle bli så representativt som möjligt sammanställde jag efter varje insamlingstillfälle resultaten med avseende på ålder och kön och jämförde med den faktiska demografiska fördelningen för Kungsbacka stad⁶⁸. Då jag i ett tidigt skede av frågeundersökningen fick ett underskott på personer i åldrarna 35-60 år, förlade jag mycket av undersökningstiden till eftermiddagar och helger, vilket är tider då de flesta inte är på jobbet.

Det hade även varit intressant att i undersökningen titta på andra demografiska uppgifter såsom inkomst, för att kunna undersöka om det finns några signifikanta skillnader mellan personer med olika inkomstnivåer. Jag valde dock att inte göra det då jag bedömde det vara en för känslig fråga för att respondenter skulle vara villiga att svara.

Då det empiriska materialet inte vilar på ett slumpmässigt urval finns det risker för tendenser i urvalet. En sådan tendens skulle kunna vara att det är fler gående som svarat än personer som transporterar sig på andra sätt. Då jag frågat folk på stan är det främst människor som just i det tillfället tar sig fram till fots, och kanske också brukar ta sig fram på det viset. För att minska denna möjliga tendens har jag även valt platser dit folk ofta transporterar sig med bil, såsom utanför Systembolaget vid Lindens torg, där en stor parkering ligger i tät anslutning, samt vid resecentrum, där personer kommer från pendeltåget. Andra möjliga tendenser är att cyklister kan ha varit mer villiga att svara än icke-cyklister och att invånare som inte rör sig i stadens centrala delar inte heller

⁶⁸ Kungsbacka kommun (2011b)

kommit med i urvalet. En spekulering är att en större del av de som inte rör sig i centrala Kungsbacka skulle kunna vara bilister. Detta bland annat då bilister inte är beroende av att nyttja de kollektiva transportmedel som ofta utgår från centrala Kungsbacka samt att den rörlighet som bilen innebär kanske gör att man väljer att åka till andra ställen för att uträtta sådana ärenden som annars skulle ha gjorts i Kungsbacka centrum, såsom att handla mat och kläder. Detta är som sagt enbart en spekulering, men jag vill ändå mena att det finns en risk för en tendens i underlaget mot färre bilister och fler cyklister och gående än den faktiska fördelningen i Kungsbacka stads befolkning. En upplevelse jag har haft under genomförandet är också att rökare och hundägare har varit mer villiga att besvara frågorna än andra, de verkar helt enkelt inte ha lika bråttom som andra människor.

Själva insamlingen av respondentsvaren har skett genom att jag har tagit kontakt med personer på stan, ställt de aktuella frågorna och själv fyllt i deras svar på frågeundersökningsenkäterna som jag haft med mig. Vid ett tillfälle har även en väninna hjälpt till med undersökningen, och samlat in cirka 30 respondentsvar. Innan jag påbörjade frågeundersökningen testade jag frågorna på ett antal anställda på kommunstyrelsens förvaltning. Detta för att försäkra mig om att det inte var några konstigheter och att det inte tog för lång tid att besvara dem. Vid dessa test tog det cirka en och en halv minut att besvara frågeundersökningen.

Trots noga överväganden innan frågeundersökningen påbörjades, upptäckte jag redan efter cirka 30 insamlade svar att jag borde lägga till en fråga. Detta var frågan om huruvida respondenterna brukar cykla i Kungsbacka stad, samt följdfrågan om varför inte, vid svar *aldrig*. Efter cirka 170 svar utvecklade jag följdfrågorna ytterligare och började även att fråga varför respondenterna valde att cykla. Detta gör att jag har ett mindre underlag för just dessa öppna frågor, vilket påverkar med vilken statistisk säkerhet det går att dra slutsatser utifrån materialet.

Det finns även andra svårigheter med undersökningens frågor. Mer preciserade frågor hade kunnat ge mer exakta svar. Det gäller främst alternativen ofta/ibland/aldrig till frågan om respondenterna brukar cykla i Kungsbacka stad. Utan en mer precis formulering kan svaren inte användas som en resvaneundersökning. Då svaren inte var tänkta att användas på det viset utan enbart som en indikator på om cykeln används

eller ej, bedömde jag att det inte var nödvändigt med en mer detaljerad nivå. Dessutom är just cykling svårt att få mer exakta svar på då det är så beroende av väder och årstid. Om frågan till exempel hade formulerats som ”*Hur många gånger har du cyklat under den senaste veckan/månaden?*” skulle svaren troligtvis variera mycket beroende på vilket slags väder det varit under perioden. Svaret skulle heller inte ge en bra bild av hur det ser ut i stort och i vilken utsträckning cykeln används resten av året. En frågeformulering med fokus på en längre period hade inte heller fungerat bra då respondenterna rimligtvis inte minns hur många gånger de cyklat under det senaste året. Enligt Halvorsen (1992)⁶⁹ är det inte heller rekommenderat att be människor att minnas saker och ting längre tillbaka än högst en månad.

En ytterligare svårighet i frågeundersökningens formulering gäller den tiogradiga skala som använts för att bedöma nöjdhet med cykelkartan respektive cykelsidorna. Här har svar kanske begärts på en alltför detaljerad skala. Den tiogradiga skalan är en standard som tagits fram av SCB och SKL och som används av Kungsbacka kommun. 1-4 räknas som missnöje, 5-7 som varken eller och 8-10 som nöjdhet⁷⁰. Då respondenterna inte vet i vilken kategori deras svar kommer att placeras blir de lite problematiskt. Vid flera tillfällen har jag under insamlingen upplevt att respondenter berättat att de är nöjda, men att de har gett ett lägre betyg än vad som klassificerats som nöjd och vise versa.

3.3 Bearbetning och analys av empiriskt material – metod och problem

Bearbetningen av frågeundersökningsmaterialet kan delas in i två delar. En del som rör de öppna frågorna om cykelns attraktivitet och varför eller varför inte cykeln använts. Genom dessa frågor har den huvudsakliga frågeställningen om vad som behöver göras för att fler ska välja cykeln besvarats. Den andra delen rör de slutna frågorna som specifikt handlar om Kungsbacka kommuns satsning på att få fler att cykla med hjälp av den cykelkarta och de cykelsidor som tagits fram i projektet *Kortväga resande* och som besvarar frågeställningen om hur kommunens arbete för att få fler att cykla mottagits bland boende i Kungsbacka stad.

För de slutna frågorna, som syftar till att besvara frågeställningen om hur kommunens arbete för att få fler att cykla har mottagits av boende i Kungsbacka stad, har statistikprogrammet SPSS använts. Materialet har kodats, matats in och bearbetats.

⁶⁹ Halvorsen (1992) s. 91

⁷⁰ Wilhelmsson, Madeleine (2012)

Svaren på frågorna som rör uppfattningen om cykeln som ett attraktivt alternativ och om respondenterna brukar cykla har också jämförts för att se om det finns något samband mellan att tycka att cykling är attraktivt och att bruka cykla. För kännedom om tjänsterna cykelkartan och cykelsidorna har jag undersökt om det finns några signifikanta skillnader mellan de olika medborgargrupperna. Detta har gjorts genom Chi-två test när kännedom om tjänst och kön har jämförts och med logistisk regressionsanalys då kännedom om tjänst och ålder har jämförts. Chi-två test visar sannolikheten att vi av slump skulle observera ett samband i urvalet, om det inte finns ett verkligt samband i populationen som helhet och går att använda för variabler på nominal-, ordinal- eller intervallskalsnivå⁷¹. Då ålder istället är en variabel på kvotskala, det vill säga en typ av intervallskala men där en absolut nollpunkt också finns⁷², går det inte att använda Chi-två test. Istället har logistisk regressionsanalys använts. Med denna metod beräknas en predicerad sannolikhet, mellan 0-100 % att ha svarat ja eller nej på frågan⁷³. Som signifikant samband har $p \leq 0,05$ räknats, alltså när det har varit 5 % eller lägre sannolikhet att samband i resultatet beror på slumpen. Anledningen till att inte detta har gjorts för samtliga frågor är för det första att resultatredovisningen skulle bli allt för omfattande. För det andra har jag, utifrån de statistiska resultaten jag fått fram, i de flesta fall inte haft anledning att misstänka några signifikanta skillnader.

För att besvara frågeställningen om vad som behöver göras för att fler ska välja cykeln har jag utgått från öppna frågor om varför cykling inte är ett attraktivt alternativ till bilen samt varför/varför inte respondenterna brukar cykla. Genom att få reda på varför cykling inte är attraktivt får jag också reda på vad som behöver göras för att det ska bli mer attraktivt. Om cykling blir mer attraktivt kommer troligtvis fler också att cykla, då det finns ett samband mellan att tycka cykling är attraktivt och att bruka cykla (se 4.2) Genom att få reda på *varför* cykeln väljs får jag reda på vad som faktiskt gör att människor väljer cykeln och med svar på *varför inte* människor brukar cykla får jag reda på vad som saknas för att cykeln ska väljas.

För att kategorisera svaren på dessa öppna frågor som ställts gällande attraktivitet och varför/varför inte respondenterna brukar cykla har jag skapat kategorier utifrån de punkter som tagits upp av Pucher & Buehler (2007) samt Parkin et. al.(2007) kring vad

⁷¹ SPSS-akuten (2012a)

⁷² Nationalencyklopedin (2012)

⁷³ SPSS-akuten (2012b)

som behövs för att folk ska cykla mer och vad som har betydelse för att cykeln ska väljas. Till dessa punkter har jag lagt till ytterligare kategorier som jag vill mena saknas i det som tagits upp av de båda forskningsgrupperna. De slutgiltiga kategorierna som använts för att kategorisera respondenternas svar finns i listan nedan. I den högra kolumnen beskrivs vad för typ av respondentsvar som har räknats till de olika kategorierna.

Faktorer som kan påverka val av cykeln som färdmedel	Respondentsvar
Ägande av bil	Till denna kategori har inte enbart ägande av bil räknats utan även de som uppgett att de <i>inte</i> har bil som en orsak. Hit hör även de som uppgett att de har/inte har körkort.
Resans längd	Hit räknas de som uppger att det är för långt/för kort att cykla, samt de som uppgett att det går fort/ tar för lång tid. Svar som bor så nära, bor så centralt och det går fort har till exempel placerats i denna kategori.
Resans syfte	Har använts när personer svarat att de inte kan använda cykeln för att de till exempel inte kan bära med sig så mycket på cykeln.
Ägande av cykel	Till denna kategori har inte enbart ägande av cykel räknats, utan även de som uppgett att deras cykel är trasig eller liknande har räknats in i denna kategori. Pucher & Buehler:s kategori <i>tillgång till cykel</i> räknas också in här.
Socioekonomiska klasser och ålder	Denna kategori har inte varit aktuell, ingen respondent har uppgett ett svar som till exempel inkomst, vilket skulle fallit under denna kategori. I de fall då de uppgett ålder har jag istället tolkat det som att de anser sig vara för gamla, d.v.s. att det är den fysiska förmågan det handlar om.
Hälsoimperativ	Parkin et.al:s kategori hälso- och miljöimperativ har delats upp i två separata kategorier. Under kategori hälsa har främst svar som motion, friskvård och frisk luft placerats.
Miljöimperativ	Har använts då personer uppgett miljöskäl. Då personer svarat att de sparar bensin har följdfråga om det är av miljö- eller ekonomiska skäl det görs ställt.
Ekonomiska imperativ*	Hit räknas de som uppgett ekonomi eller t.ex. att de sparar bensin och därmed pengar, som orsak. Under denna kategori faller också Pucher & Buehler:s kategori <i>bilskatter</i> .
Fysiska faktorer	Använts då respondenter uppgett sådants som backighet, väder och vind som orsak.
Trafiksituation	Här handlar det om trafiksituationen i stort, såsom om det är rörigt eller lätt att ta sig fram. Hit har även sådant som cykelparkering och skyltning räknats. Men även de som uppgett att det är jobbigt att ta sig fram med bil, till exempel för att det är svårt att hitta parkering har placerats i denna

	<p>kategori. Under denna kategori faller också Pucher & Buehler:s kategorier <i>Förändringar i korsning och prioriterande trafiksignaler, Hastighetsdämpande åtgärder/hastighetsbegränsningar för bilar i städer, cykelparkeringar och samordning med kollektivtrafiken, Väg- och parkeringsbegränsningar för bilar, Strikta krav för fysisk planering och trafikregler</i></p>
Upplevd risk	<p>Om respondenter uppgett att de känns otryggt, farligt eller riskabelt att cykla skulle de fallit in under denna kategori, ingen har dock uppgett detta som orsak. Däremot har personer uppgett att de själva tidigare råkat ut för cykelolycka. De har placerats i denna kategori, då jag tolkat det som att de avskräckts från cykling på grund av detta.</p>
Resvägens utformning (och utseende)	<p>Hit har sådant som om det finns cykelbanor och dess standard räknats, till exempel klagomål på trottoarkanter, vinterväghållning och grus har hamnat här. Under denna kategori faller också Pucher & Buehler:s kategori <i>Omfattande system med separata cyklingsinrättningar</i>.</p>
Kommunikation	<p>Denna kategori är en sammanslagning av Pucher & Buehler:s kategorier <i>Information om cykelrutter, Informationskampanjer, Medborgardeltagande i cykelplanering och trafikutbildning och träning</i>. De respondentsvar som rört att folk borde lära sig trafikregler har placerats i denna kategori.</p>
Personlig fysisk förmåga*	<p>Då personer uppgett att de är för gamla för att cykla, har en sjukdom eller liknande har svaren placerats i denna kategori.</p>
Andra färdmedel*	<p>Då personer uppgett att de föredrar andra färdmedel framför cykeln eller cykeln framför andra färdmedel har denna kategori använts.</p>
Känslor och behov*	<p>Här har de svar placerats som förklarar cyklingen utifrån känslor eller behov. T.ex. de som uppgett svar som smidigt, trevligt och bekvämt har placerats i denna kategori, men även de som uppgett t.ex. att de har barn, pendlar och så vidare och därför har behov av ett visst färdmedel.</p>
Övrigt	<p>Här har sådant placerats som inte passar in i någon av de andra kategorierna</p>

* Kategorier som skapats utifrån undersökningens resultat, då Pucher & Buehler eller Parker et.al:s kategorier inte räckt till.

De insatser som Kungsbacka kommun har arbetat med kan placeras under kategorierna *Kommunikation*, dit cykelkartan och cykelsidorna kan räknas, *Resvägens utseende och utformning*, dit byggande av cykelbanor räknas samt *Trafiksituation*, dit sådant som skyltning räknas.

I kategoriseringen har varje respondent räknats som 1. Många personer har angett flera orsaker som svar. I de fallen har svaren splittrats upp i de olika kategorierna. Till exempel: en person uppger att hon brukar cykla för att hon får motion, för att det är smidigt och bra för miljön. Då har 1/3 placerats under vardera motsvarande kategori.

Det har inte alltid varit enkelt att tolka svaren och placera dem under en viss kategori. I Bilaga B finns en tabell med alla de öppna svaren och hur de har kategoriserats.

4. Resultatredovisning och analys - Vad som behövs för att fler ska välja cykeln som färdmedel

Nedan följer en resultatredovisning av den genomförda frågeundersökningen. Totalt har 381 personer deltagit i undersökningen. Under förutsättning att urvalet är representativt, ligger motsvarande siffror för alla invånare i Kungsbacka stad med 95 % säkerhet på de nivåer som undersökningen visar \pm 5 procentenheter. Det vill säga, om 20 % uppgett ett visst svar på en fråga, är motsvarande procentandel för hela befolkningen med 95 % sannolikhet på mellan 15-20 %. Om konfidensnivån eller konfidensintervallet inte når upp till dessa nivåer för en specifik fråga, redovisas det tillsammans med resultatet.

I undersökningen har jag försökt att göra ett så jämnt urval av befolkningen som möjligt vad gäller kön och ålder. Fördelning mellan ålder och kön i populationen och i urvalet ser ut på följande vis.

	Procent i populationen, N (Antal inom parentes)		Procent i urval, n (Antal inom parentes)	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
15-19	3,9 (585)	4,38 (658)	3,47 (13)	1,33 (5) <i>U</i>
20-29	8,14 (1223)	8,46 (1270)	9,6 (36)	8,0 (30)
30-39	7,6 (1141)	7,48 (1123)	6,4 (24)	5,07 (19) <i>U</i>
40-49	9,46 (1420)	8,54 (1283)	10,13 (38)	8,8 (33)
50-59	7,81 (1173)	6,83 (1026)	11,2(42) <i>Ö</i>	8,0 (30)
60-69	8,17 (1227)	6,92 (1039)	7,73 (29)	10,67(40) <i>Ö</i>
70-79	7,09 (1065)	5,22 (784)	5,33 (20)	4,27 (16)
Totalt	52,17 (7834)	47,83 (7183)	53,87 (202)	46,13 (173)
Saknade värden			(3)	(3)

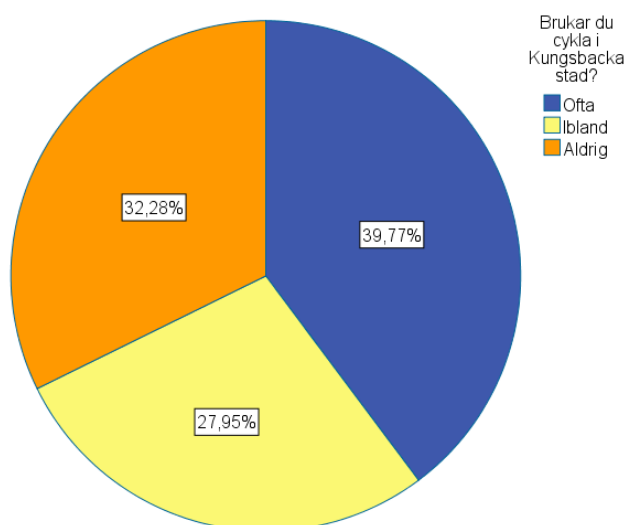
Där det i urvalet skiljer mer än 2 procentenheter mot befolkningen har siffrorna kursiverats, samt markerats med U för underskott och Ö för överskott. I urvalet finns

alltså ett underskott av män i åldrarna 15-19 år och 30-39 år. Samt ett överkott av kvinnor 50-59 år och män 60-69 år. 3 män och 3 kvinnor har inte uppgett ålder.

4.1 Varför medborgarna väljer eller inte väljer cykeln som färdmedel i staden

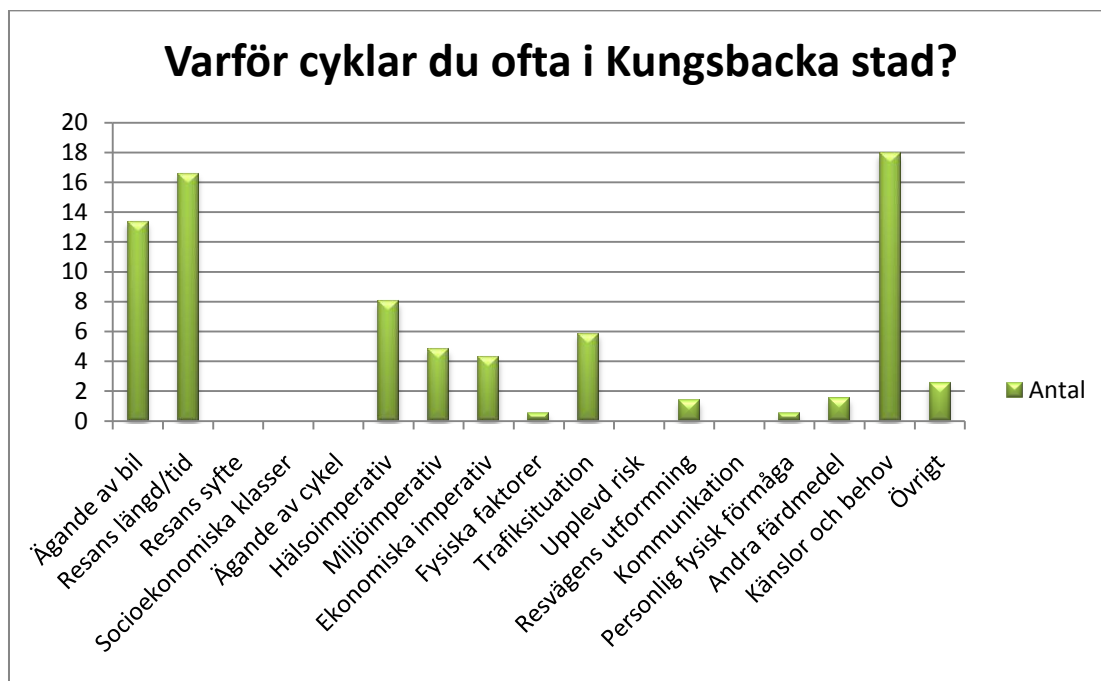
347 personer har besvarat frågan om hur ofta de cyklar i Kungsbacka stad. Urvalet är här för litet för att nå upp till en 95 % konfidensnivå och 5 procentenheters konfidensintervall. Dock når det upp till en 95 % konfidensnivå med 6 procentenheters konfidensintervall.

Av de 347 respondenterna uppger 40 % att de cyklar ofta, 28 % att de cyklar ibland och 32 % att de aldrig cyklar. En något högre andel av kvinnorna svarar att de brukar cykla ofta, medan en något högre andel av männen uppger att de cyklar ibland eller aldrig.



Personerna som har besvarat frågan om huruvida de brukar cykla eller ej, har även fått besvara följdfrågan om varför. Nedan följer de orsaker som de som uppgett att de brukar cykla ofta och de som uppgett att de aldrig brukar cykla.

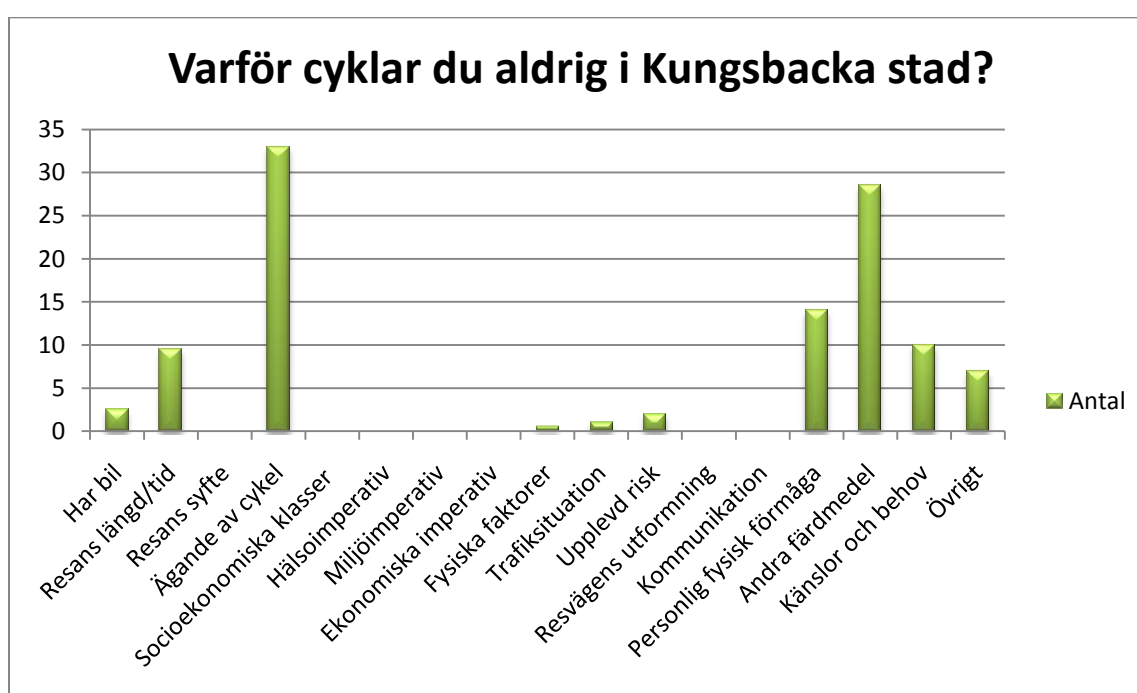
Bland dem som cyklar ofta har 77 personer besvarat frågan om varför de gör det. De allra flesta uppger en kombination av olika orsaker. Då urvalet här är för litet för att nå upp till en rimlig konfidensnivå ska dessa svar inte tolkas som representativa för hela populationen, utan snarare ses som en inblick i möjliga förklaringar som kan finnas till att cykeln väljs som färdmedel.



Flera uppger ett svar som hamnar under *ägande av bil*, de menar att de cyklar för att de inte har någon bil eller inte har något körkort. Många uppger också *resans längd/tid* som orsak. Här är det uteslutande personer som anger att det är så nära, eller att det går fort som orsak till att de cyklar. En del uppger *hälsoimperativ* som orsak. Främst är det motion som personerna anger som förklaring. En del uppger även *miljöimperativ* som orsak, detta görs genom att hänvisa till miljön eller att det är miljövänligt. Nästan lika många anger *ekonomiska imperativ* som förklaring. Här handlar det om att det är billigare att cykla och att man sparar bensin (och därmed pengar). Till de *fysiska faktorerna* hör en person som delvis uppger soligt väder som en förklaring. Bland dem som uppger *trafiksituation* är det nästan uteslutande för att man slipper leta bilparkering, eller att det är svårt att hitta bilparkering som anges som orsak. Några svarar också att det är krångligt att ta sig fram med bil. En annan ytterligare orsak som uppges är just framkomligheten och att man kommer fram snabbare och närmare med cykel. Under *resvägens utformning* finns de som uppger att det är fint sopat, väl förberett för cykling och bra cykelvägar som orsak till att de cyklar ofta. En person uppger ett svar som faller under *personlig fysisk förmåga*, hon cyklar för att hon har foglossningar och då problem med att gå. Några uppger svar som faller under kategorin *andra färdmedel*. De svarar till exempel att det är för nära att ta bilen och bekvämare än att gå. Bland dessa 18,5 personer är det totalt motsvarande 10 personer som uppger att de föredrar bilen. Den vanligaste förklaringen som ges är dock hänvisningar till *känslor och behov*. Denna

kategori består främst av olika positiva adjektiv kring cykling såsom trevligt, bekvämt, skönt, bra, enkelt, smidigt och så vidare. En del uppger också svar som inte kan placeras in i någon annan kategori och som därför placeras under kategorin *övrigt*. En person anger till exempel "är från Holland" som orsak till att hon cyklar. För fullständiga svar och kategorisering av resultaten se bilaga B.

Av de som uppgett att de aldrig cyklar har 108 besvarat frågan om varför. Urvalet är här för litet för att nå upp till en 95 % konfidensnivå och 5 procentenheters konfidensintervall, men når upp till en 95 % konfidensnivå med 6 procentenheters konfidensintervall.



Några få uppger att de *har bil* som en förklaring. *Resans längd/tid* är däremot här en vanligare förklaring. Här uppger de allra flesta att de har för nära för att cykla. En person uppger ett svar som hamnar under kategorin *resans syfte*. Hela 33 personer, vilket motsvarar närmare en tredjedel av alla tillfrågade uppger *ägande av cykel*, det vill säga att de inte har någon cykel eller att cykeln är trasig, som orsak till varför de aldrig cyklar. Många av dessa uppger också att de skulle cykla om de hade haft en cykel. En person anger delvis att det är backigt, vilket går under kategorin *fysiska faktorer*. En annan person uppger att han inte cyklar för att han inte kan ta med sig cykeln på bussen, vilket går under kategorin *trafiksituation*. En större andel uppger däremot *fysisk förmåga* som orsak. Här är det främst ålderdom och sjukdom i form av bland annat rygg-, höft-, - och

benåtkommer. Många har också berättat att de föredrar *andra färdmedel*, såsom att de går eller tar bilen. I denna kategori är det motsvarande 5,5 personer som uppgett att det är bilen de föredrar. En del uppger *känslor och behov* som förklaring. I denna kategori uppger många att de är lata, inte orkar eller inte har tid. Under kategorin *övrigt* finns de som uppger att det ej blir av, att de inte vet varför de inte cyklar och att de inte hunnit cykla än för att de är nyinflyttade.

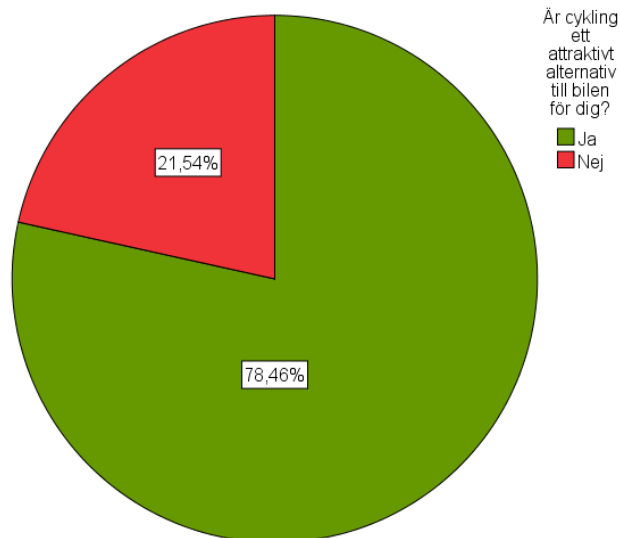
4.1.1 Analys - varför cykeln väljs eller väljs bort

Hos dem som cyklar ofta uppger de allra flesta flera olika orsaker till att cykeln används. Möjligtvis kan det tolkas som att de ser många goda skäl till att cykla. Ett svar som många angett är att de cyklar för att de inte har bil eller inte har körkort. Många av dessa kanske inte väljer cykeln, utan snarare väljer bort bilen för att det inte är ett tillgängligt alternativ, är för dyrt eller att det är för krångligt med bilparkering. En annan vanlig orsak har med känslor och behov att göra. Mycket här handlar helt enkelt om huruvida man gillar att cykla eller inte och det behöver inte nödvändigtvis ha att göra med hur bra cykelvägar det finns eller om det finns gott om cykelparkeringar. Inställningar och attityder till cyklingen kan behöva bemötas med helt andra verktyg än sådant som rör fysisk planering och infrastruktur, kanske kan informationskampanjer av olika slag, såsom just satsningen *Kortväga resande* vara bra redskap för att uppnå förändringar i attityder.

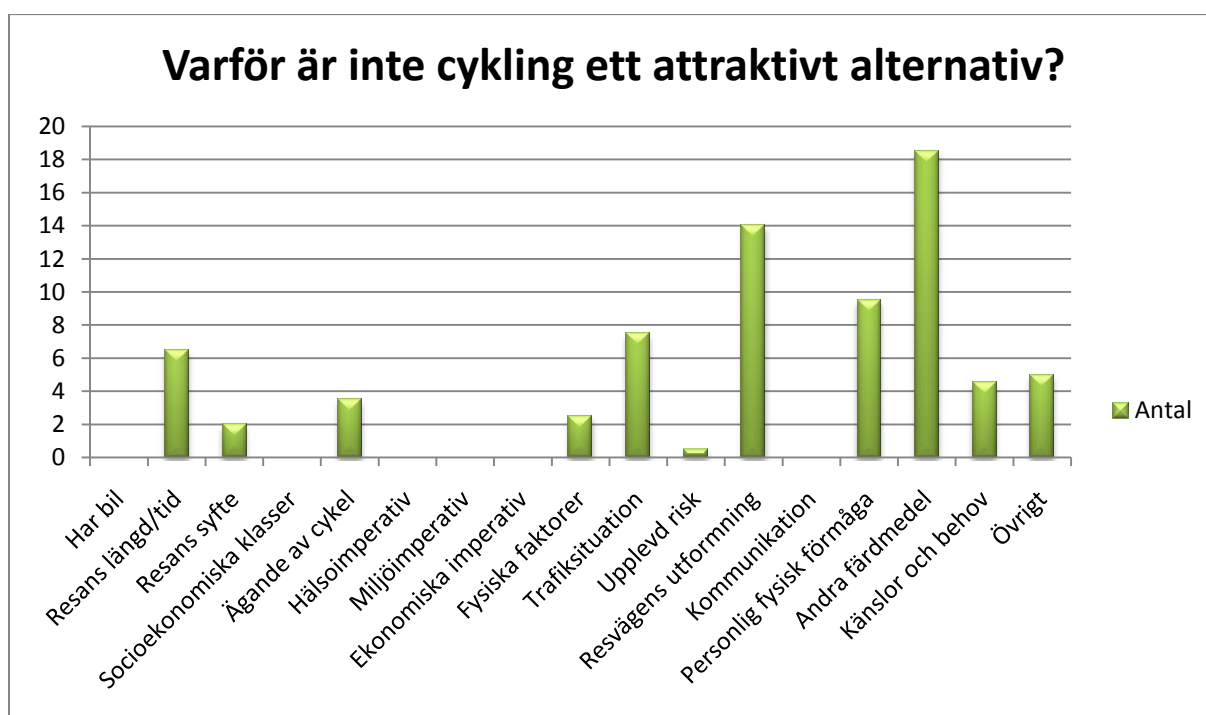
Bland dem som uppger att de aldrig cyklar är det anmärkningsvärt att så många som närmare en tredjedel uppger att det är för att de inte har någon (fungerande) cykel. En cykel är inte särskilt dyr, i alla fall inte i jämförelse med vad en bil kostar att köpa och äga. Ekonomiska hinder borde inte vara en stor förklaring till varför invånarna inte äger cyklar. Inte heller kan jag komma på några andra tänkbara hinder inför inskaffande av en cykel. Det avgörande kanske inte är om man har en cykel eller ej, utan snarare *varför* man inte har en cykel. Kanske kan det helt enkelt bero på att man inte vill, har lust eller vanan att cykla. Något som talar emot detta är dock att flera som fått följdfrågan om huruvida de skulle cykla om de hade cykel faktisk uppger att de skulle det. Både Pucher & Buehler (2007) samt Parkin et. al. (2007) (se 2.2) tar upp tillgång till cykel/ägande av cykel som en komponent för cykling i staden. Pucher & Buehler menar att system med låncyklar kan vara en viktig åtgärd för att öka tillgången till cyklar.

4.2 Vad som skulle kunna göra cykling mer attraktivt i Kungsbacka stad

Huruvida cykling är ett attraktivt alternativ till bilen i Kungsbacka stad har besvarats av 376 personer. Mer än 3 av 4 svarar ja på denna fråga. 76 % av männen och 81 % av kvinnorna uppger att cykling i Kungsbacka stad är ett attraktivt alternativ till bilen för dem.



Enligt undersökningen finns det ett signifikant samband ($p < 0,000$) mellan att tycka att cykling är ett attraktivt alternativ till bilen och att bruka cykla. Därför är det också intressant att se på varför de personer som uppger att cykling inte är ett attraktivt alternativ anser detta. Av de 81 personer som uppger att cykling inte är ett attraktivt alternativ har 74 personer besvarat följdfrågan om varför.



Bland de som uppger *resans längd/tid* som orsak handlar det främst om att det är för nära för att cykla, medan en mindre del handlar om att det är för långt, eller tar för lång tid. När det gäller de svar som faller under kategorin *resans syfte* handlar det om att de

inte kan ta med sig saker på cykeln eller inte kan handla när de cyklar. Några uppger också *ägande av cykel* som orsak till att cykling inte är ett attraktivt alternativ för dem. För *fysiska faktorer* handlar det uteslutande om backighet. Till *trafiksituation* hör svar som att det är rörigt och mycket trafik i centrum, och att trafiken är hård och att folk kör för fort, att det är stressigt och att Kungsbacka är en bilstad. En respondent uppger också att det är svårt att hitta någonstans att parkera cykeln och att det inte har planerats för cyklister, som exempel tar respondenten byggnationen av Tölö tvärled. En person svarar bland annat att hon tidigare har kört omkull, vilket har klassificerats som *upplevd risk*. Till *resvägens utformning* hör främst bristen på cykelbanor, och att de som finns bara tar slut, eller att genomfarten är dålig, men även att de cykelbanor som finns inte vinterväghålles väl samt att det dröjer länge innan gruset tas bort. Många klagar även på höga trottoarkanter. Flera personer uppger också att de själva har sjukdomar eller är för gamla för att kunna cykla, dessa svar finns under *personlig fysisk förmåga*. Många uppger att cykling inte är ett attraktivt alternativ för att de föredrar *andra färdmedel*, såsom att de hellre går eller tar bilen. En del hänvisar till *känslor och behov*. I denna kategori handlar det främst om att de inte har lust, behov eller är för lata för att cykla. En del uppger även svar som inte går att placera under någon annan kategori än *övrigt*. Svaren i denna kategori är bland annat att man inte har funderat på det eller att man inte använder cykeln som ett transportmedel. För fullständiga svar och kategorisering av resultaten se bilaga B.

4.2.1 Analys – Vad som skulle kunna göra cykling mer attraktivt i Kungsbacka stad

Det vanligaste svaret på varför cykling inte är attraktiv är att andra färdmedel föredras. Cyklingen sätts alltså i relation till andra färdmedel och rent krasst borde det vara möjligt att göra cyklingen mer attraktiv, genom att göra andra färdmedel mindre attraktiva. Många av de som uppger detta som svar anger dock att de föredrar att gå istället för att cykla. Ur ett hållbarhetsperspektiv blir det inte relevant att arbeta för att alla dessa ska tycka att cykling är ett attraktivt alternativ. Att däremot göra insatser för att göra bilen mindre attraktiv som färdmedel borde däremot kunna vara meningsfullt. Sådana metoder föreslås också av Pucher & Buehler (2007) (se 2.2). Till exempel går det att minska framkomligheten med bil genom att minska antalet körfält och att begränsa mängden bilparkeringar i centrum.

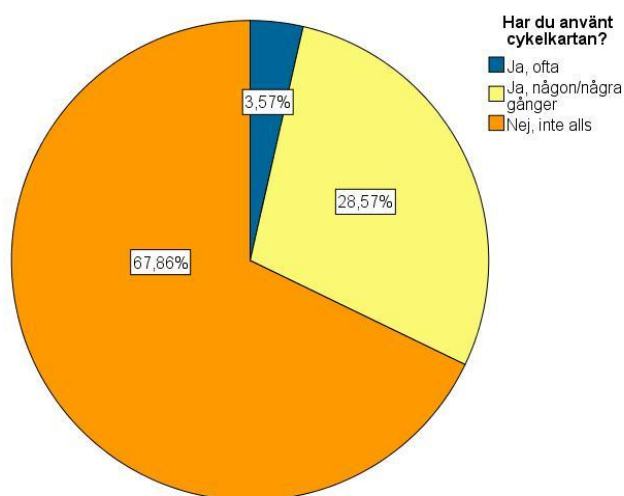
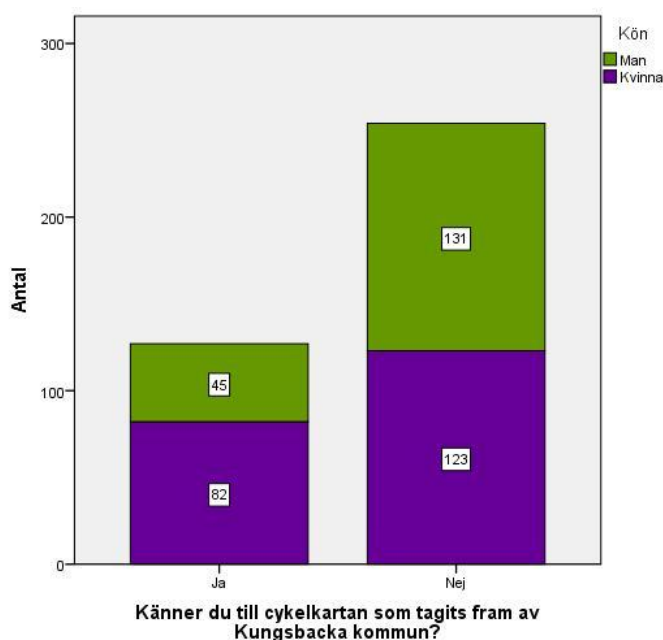
4.3 Hur Kungsbacka kommuns arbete för att få fler att cykla mottagits bland medborgarna

Informationsprojektet *Kortväga resande* kan placeras under Pucher och Buehler:s (2007) kategori *Information om cykelrutter* (se 2.2) eller under *Kommunikation* (se 3.3) som är den kategori som jag valt att placera denna typ av insats under i bearbetning och analys av det empiriska materialet.

4.3.1 Cykelkartans mottagande

Av de 381 som besvarat frågan om huruvida de känner till cykelkartan som tagits fram av kommunen uppger 127 personer, alltså exakt en tredjedel, att de känner till cykelkartan. En signifikant skillnad mellan män och kvinnor finns ($p = 0,003$), där männen är tydligt underrepresenterade. Även sett till olika åldersgrupper finns en signifikant skillnad ($p < 0,000$) mellan

kännedom om cykelkartan. De äldre har bättre kännedom om kartan än yngre. Endast 11 % av respondenterna i åldrarna 20-29 år känner till kartan, medan 47 % av respondenterna i åldrarna 70-79 år gör det.

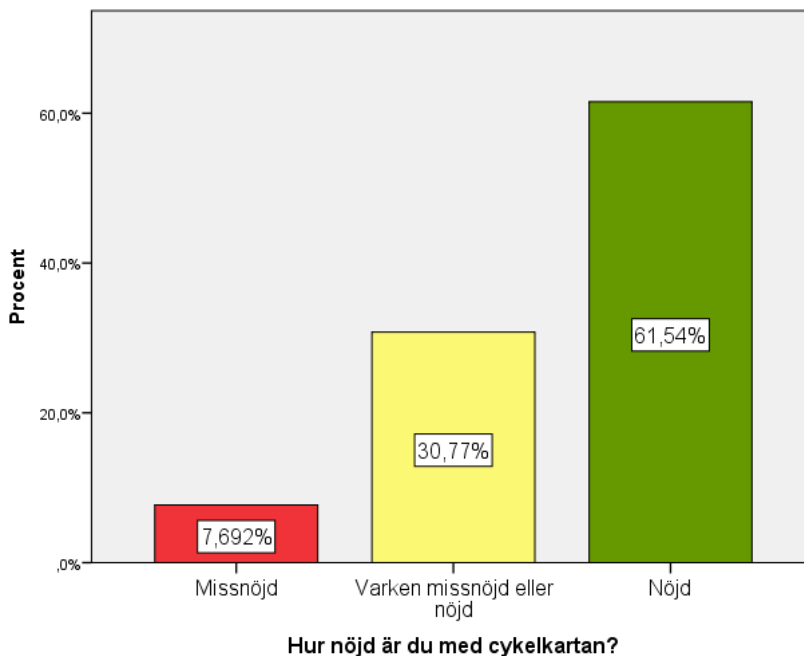


Av de 127 personer som känner till kartan uppger 84 personer, eller 66 % att de själva har eller har haft cykelkartan.

Av dessa svarar närmare en tredjedel, eller 27 personer att de själva har använt kartan. En majoritet av denna tredjedel uppger att de använt den en eller ett par gånger. Även de som använt kartan till annat än att cykla

efter har räknats som användare. Bland de som svarade nej berättade många vid frågeundersökningstillfället att de inte behövde den då de redan kände till staden så bra.

Vad gäller nöjdhet med informationen i form av cykelkartan uppger över 60 % att dem som använt kartan att de är nöjda med den. 30 % är varken nöjda eller missnöjda och närmare 8 % är missnöjda. På den skala från 1-10 som respondenterna har fått sätta sitt betyg, har 1-4 räknats som missnöjd, 5-7 som varken nöjd eller missnöjd och 8-10 som nöjd.

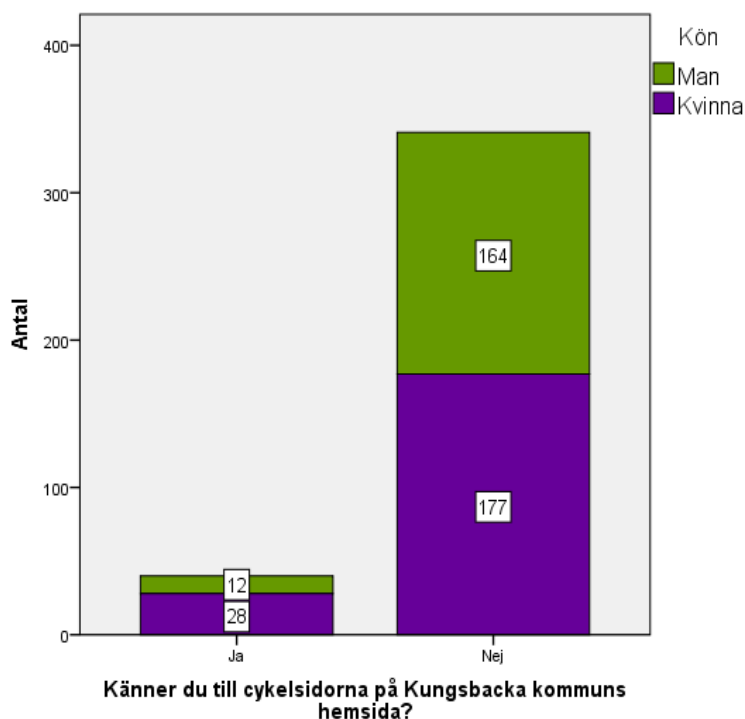


Något som kan vara värt att beakta är att personer som fick denna fråga överlag tyckte att det var svårt att bedöma nöjdhet på en skala från ett till tio. Flera sa till exempel att de var nöjda, men på skalan angav de ett lägre betyg än vad som för denna undersökning räknats som nöjd. Endast en respondent hade ett konkret klagomål på cykelkartan. Det handlade om att det på cykelkartan inte går att avgöra om det är separata cykelbanor eller om det är sammanslagna gång- och cykelbanor.

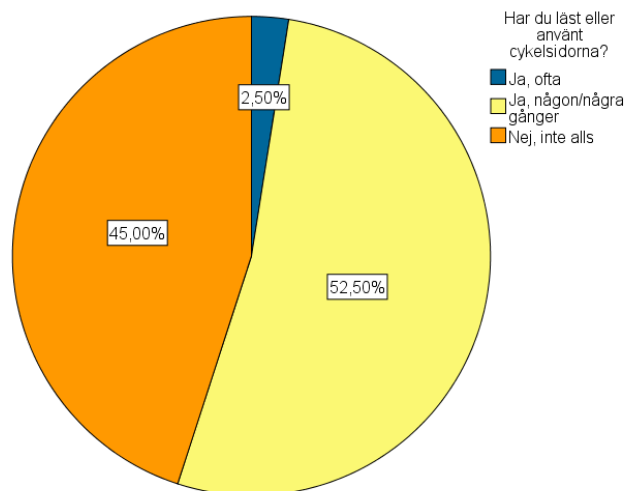
4.3.2 Cykelsidornas mottagande

Av de 381 personer som besvarat frågan om huruvida de känner till cykelsidorna som tagits fram av kommunen uppger 40 personer, drygt 10 % att de känner till den.

Liksom med kännedomen om cykelkartan finns det även här en



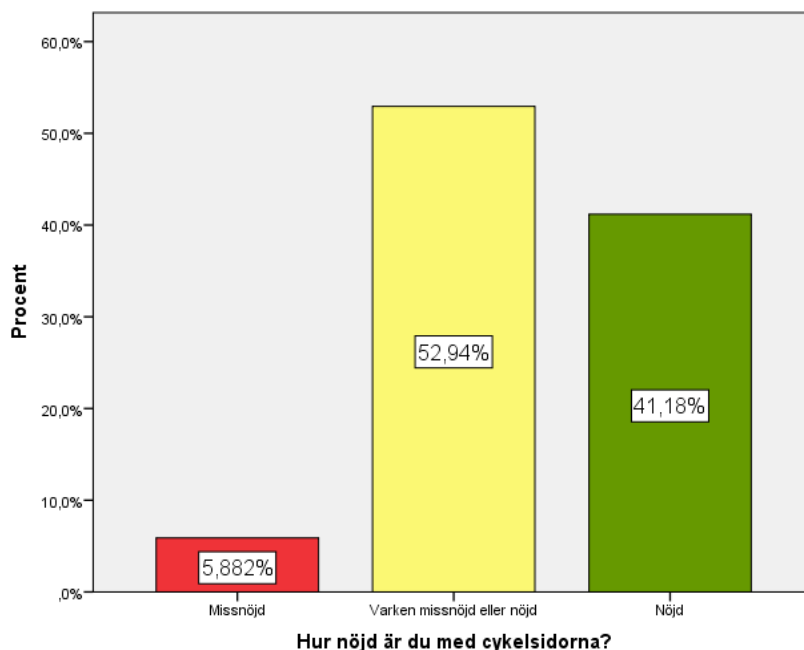
signifikant skillnad ($p = 0,03$) mellan män och kvinnor. Av kvinnorna är det 16 % som känner till cykelsidorna och av männen är det endast 7 %. Någon signifikant skillnad ($p = 0,336$) mellan åldersgrupper och kännedom om cykelsidorna finns däremot inte.



Av de 40 personer som uppger att de känner till cykelsidorna på Kungsbacka kommuns hemsida svarar 55 % att de har använt cykelsidorna. De allra flesta av dessa har använt den någon eller några gånger.

Av alla 381 som deltagit i undersökningen är det totalt 45 personer, alltså 12 % som antingen använt cykelkartan, cykelsidorna eller bådadera.

Bland de 22 personer som uppger att de använt cykelsidorna besvarar 17 personer frågan om hur nöjda de är med cykelsidorna på en skala från 1-10. Drygt hälften av de svarande uppger att de varken är nöjda eller missnöjda och 40 % att de är nöjda. En person, vilket motsvarar 6 % uppger ett betyg som räknas som missnöjd. Liksom vid frågan rörande cykelkartan har 1-4 räknats som missnöjd, 5-7 som varken nöjd eller missnöjd och 8-10 som nöjd. Även för denna fråga hade personerna som tillfrågades svårt att bedöma nöjdhet på en skala och flera avstod helt från att betygsätta cykelsidorna av denna anledning. Vad gäller



andelen missnöjda var det enbart en person som hade ett klagomål på cykelsidorna. Personen meddelade att länken till cykelservice inte hade fungerat då hon besökte sidorna. Detta var dock inte respondenten som klassificerats som missnöjd.

4.3.3 Analys av informationsprojektets mottagande

Om man väljer att arbeta med kommunikation eller information i ett projekt är spridningen av informationen viktig. Ett mål för *Kortväga resande* var att 70 % av boende i Kungsbacka stad skulle känna till cykelkartan och att 60 % skulle känna till cykelsidorna. Dessa mål verkar inte ha uppnåtts. Kommunen tycks alltså inte nått ut med informationen till önskad andel av befolkningen.

Vad det gäller användningen av cykelkartan var målet att 30 % som hämtat kartan också har använt den. Då konfidensintervallet löper mellan 27 % - 37 % går det inte att med någon större säkerhet säga om målet har uppnåtts eller inte. För cykelsidorna var målet enbart att de skulle användas. I vilken omfattning har inte specificerats och det är därför också svårt att avgöra om målet har uppnåtts. Ett annat mål var att 40 % skulle ha använt cykelkartan och/eller läst på cykelsidorna. Detta mål verkar inte ha uppnåtts, då endast 12 % uppger att de använt dem. Om urvalet är statistiskt representativt betyder det att mellan 7-17 % av Kungsbackas befolkning har använt dessa tjänster.

Cykelkartan och cykelsidorna har alltså inte fått en så stor spridning eller en sådan utbredd användning. En förklaring skulle kunna vara att tjänsterna inte har marknadsförts tillräckligt. En annan förklaring skulle kunna vara att det inte finns någon direkt efterfrågan på denna typ av tjänster bland kommuninvånarna. I undersökningen som genomförts är det ingen som har uppgett ett svar som faller under kategorin *kommunikation* på frågorna om varför/varför inte man cyklar (se 4.1) eller på frågan om cyklingens attraktivitet (se 4.2). Inte heller har någon uppgett att de ha har svårt att hitta rätt väg eller liknande som orsak till att de inte cyklar.

Samtidigt verkar de som använt tjänsterna i stor utsträckning vara nöjda med dem. Här fanns ett mål att medborgarna skulle vara nöjda med cykelkartan, utan närmare specificering. Då en klar majoritet ändå är nöjda och endast en liten andel är missnöjda anser jag att målet kan bedömas vara uppnått. Den exakta uppdelningen på missnöjd, varken eller och nöjd för cykelkartan och cykelsidorna bör dock inte tolkas allt för strikt,

då de inte själva varit medvetna om betyget de har gett räknas som nöjd, varken eller, eller missnöjd. Dessutom verkade många inte ha funderat särskilt mycket på denna fråga och därmed har svaren kanske inte alltid varit så välgrundade.

Något annat som är relevant för hur arbetet har fungerat är vilken effekt projektet har haft på befolkningens resvanor. Att påverka resvanorna var också ett övergripande mål för projektet. Denna fråga går dock ej att besvara då inga resvaneundersökningar genomförts innan projektet och inte heller efteråt. Även om det hade gjorts hade det varit svårt att avgöra vilka orsaker som ligger bakom förändringar i resvanor. Då endast 12 % uppger att de använt cykelkartan och/eller cykelsidorna har satsningen troligtvis inte haft någon större direkt effekt på resvanorna. Kanske kan det dock ha haft en indirekt verkan då information om möjliga cykelrutter gjort cyklingen till ett mer tillgängligt resmedel.

4.4 Sammanfattande analys - Vad som behövs för att fler ska välja cykeln som färdmedel

Den konkreta satsningen på cykelkartan och cykelsidorna som gjorts i Kungsbacka stad har alltså troligen inte påverkat boende i någon större utsträckning att välja cykeln som färdmedel. Så vad är det som behöver göras för att fler ska välja att cykla i staden? Förmodligen är det viktigt att utgå från vad medborgarna själva säger. Cykling väljs ofta bort för att tillgång till cykel saknas och när cykeln väljs är det vanligt att det görs för att man gillar att cykla. När cykling inte ses som ett attraktivt alternativ är det främst för att andra färdmedel föredras, det vill säga, för att andra färdmedel gillas mer än cykeln. Med utgångspunkt i undersökningens resultat är det viktigt att satsa på att skapa tillgång till cyklar och att arbeta för att cyklingen ska upplevas som något positivt om man vill lyckas med att få fler att cykla i staden.

Det kan också vara intressant att se vad medborgarna *inte* uppger som förklaringar för att därigenom få en förståelse för vad som kanske är mindre viktigt att satsa på för att få fler att cykla. Att respondenterna inte ger svar som faller under kategorin *socioekonomiska klasser* är kanske mindre förvånande. Om sådana samband finns känner troligtvis individerna inte till dem och orsakerna kan troligtvis också förklaras på andra sätt såsom i form av personliga preferenser eller ägande av bil. Mer anmärkningsvärt är att det är ytterst få som uppger svar som faller under kategorin

upplevd risk. Boende i Kungsbacka stad verkar alltså inte tycka att cykling är det minsta farligt. Kanske är det även här så att dessa uppfattningar kan gömma sig under andra kategorier såsom *trafiksituation*. En del har till exempel uppgett att cykling inte är attraktivt då cyklisterna kör för fort eller att det är för rörigt inne i staden. Dessa svar skulle kunna innebära att respondenterna också ser en risk med att cykla. Ingen uppger heller något svar som rör *kommunikation*. Detta är den kategori dit cykelkartan och cykelsidorna kan räknas. Just dessa typer av satsningar som har gjorts i Kungsbacka verkar det alltså inte råda någon efterfrågan på bland de boende. Att respondenter inte uppger vissa saker behöver dock inte nödvändigtvis innebära att dessa saker inte har betydelse för om man cyklar eller ej. Om vissa handlingar till exempel styrs av vanan, är respondenterna kanske inte medvetna om orsakerna till sitt handlande, eller har kanske inte funderat och reflekterat kring dem.

Vilken typ av förklaringar som anges skiljer sig också mycket åt mellan de olika frågorna. Jag vill mena att det här finns ett utmärkande mönster bland svaren, som gör det relevant att skilja mellan förutsättningar och drivkrafter. När respondenter tillfrågas om varför de *inte* cyklar, eller varför de *inte* tycker att cykling är ett attraktivt alternativ tenderar majoriteten att ange olika typer av förutsättningar som svar. De tycker inte att det är attraktivt på grund av att cykelbanor saknas, trafiksituationen är otillfredsställande eller för att kroppen inte tillåter det och de cyklar inte för att de inte har några cyklar. Alla dessa saker är förutsättningar för att man överhuvudtaget ska kunna cykla. När de som brukar cykla ofta tillfrågas om varför, uppger de däremot inte att de cyklar för att de är unga och friska eller för att de äger en cykel. (Vissa uppger dock att de cyklar för att de inte har bil). Istället handlar det i stor utsträckning om känslor och behov, att man cyklar för att man vill och för att det finns så många fördelar med cykling. Dessa orsaker kan betraktas som drivkrafter.

Det går också att dela in de olika kategorierna i interna och externa förklaringar, där de interna handlar om orsaker på det personliga planet och externa rör sådant som individen inte själv råår över. De som brukar cykla anger i högre utsträckning interna orsaker, medan de som inte brukar cykla eller inte tycker att det är attraktivt i högre utsträckning förklarar detta med sådant som de själva inte har kontroll över.

De olika kategorierna går alltså att strukturera på följande vis:

	Intern	Extern
Förutsättning	Ägande av bil Ägande av cykel Upplevd risk Personlig fysisk förmåga (Socioekonomiska klasser)	Trafiksituation Resvägens utformning Fysiska faktorer Andra färdmedel (Kommunikation)
Drivkrafter	Hälsoperativ Miljöimperativ Ekonomiska imperativ Känslor och behov	Resans längd/tid Resans syfte

Det är inte självklart i vilken ruta alla kategorier ska placeras och det finns egentligen inga skarpa gränser mellan internt och externt, då även de externa kategorierna är beroende av personliga inställningar och tycke. För vad är egentligen för backigt, eller vad är egentligen tillräckligt bra cykelvägar? Kommunikation är en kategori som är svårplacerad. Att kommunikation/information om cykling finns tillgänglig, kan ses som en extern förutsättning. Handlar informationen om till exempel hälsofördelar kan den istället placeras under interna drivkrafter.

Jag vill mena att detta i alla fall är en rimlig uppdelning och att den är meningsfull då den kastar ett annat ljus på de olika insatser som har gjorts för att påverka människors resande. I Kungsbacka kommun har man nästan uteslutande arbetat med externa förutsättningar i form av satsningar på utbyggnad och skyltning av cykelvägnätet, även om just delar av satsningen *Kortväga resande* kan placeras under interna drivkrafter. Också mycket av den tidigare forskning som har gjorts fokuserar på just externa förutsättningar.

Kanske vore det givande att i ökad utsträckning satsa på andra typer av metoder för att få fler att cykla. Att till exempel arbeta för att fler skaffar cykel eller att påverka människors känslor och upplevelser av cykeln som färdmedel kan utgöra andra typer av metoder. I Bilaga C finns en lista med förslag för hur Kungsbacka kommun skulle kunna arbeta vidare för att få fler att cykla i staden. Listan bygger på medborgarnas synpunkter, på tidigare forskning och på mina egna tankar och idéer.

5. Slutsats

Genom denna uppsats har möjliga tillvägagångssätt för att få fler att cykla belysts. Syftet har varit att finna tillvägagångssätt för att öka andelen resor som görs med cykel och uppsatsens huvudsakliga frågeställning var vad som behöver göras för att fler ska välja cykeln som färdmedel. Frågeställningen har besvarats utifrån frågor till medborgarna om varför cykling inte är ett attraktivt alternativ till bilen för dem samt varför eller varför inte de cyklar i Kungsbacka stad. Dessa svar har analyserats och kategoriserats utifrån tidigare forskning på området. Resultatet pekar åt att medborgarna främst väljer bort cykeln eller anser att cykling inte är ett attraktivt alternativ på grund av olika typer av förutsättningar, såsom att cykelbanor inte är tillfredställande och att de inte äger cyklar. Just ägande av cykel uppgav så många som en tredjedel av de tillfrågade som orsak till att de inte cyklade. Många av dessa menade också att de skulle cykla om de bara hade en cykel. Bland dem som brukade cykla handlade det mindre om olika typer av förutsättningar och mer om drivkrafter till att cykla. Cyklisterna uppgav främst att de cyklar för att det är smidigt, lätt, skönt, bra för miljön och ger motion.

I min uppsats har jag funnit orsaker till att cykeln väljs eller väljs bort som inte givits något större utrymme i den tidigare forskningen. Till exempel sådant som ekonomiska imperativ, personlig fysisk förmåga, känslor och behov är sådant som inte fått en framstående roll i forskningen, men som utifrån undersökningens resultat är viktiga aspekter att ta hänsyn till.

Genom uppsatsen har jag utgått ifrån att orsakerna behöver åtgärdas med tillvägagångssätt som motsvarar dessa. Om en orsak till att cykling inte väljs är att det är för dåliga cykelbanor, är tillvägagångssättet att åtgärda cykelbanorna lösningen och så vidare. I Kungsbacka kommun har man tidigare främst arbetat med vad jag har valt att kalla externa förutsättningar, vilket är sådana förutsättningar som ligger utanför individens kontroll. Kommunen skulle behöva vidga tillvägagångssätt och metoder för att få fler att cykla till att även röra interna förutsättningar och drivkrafter. Det handlar då bland annat om att öka tillgången till cyklar och att arbeta för att påverka känslor, behov och uppfattningar av cykeln som färdmedel.

I uppsatsen har jag även undersökt hur en konkret satsning för att påverka människors cykelvanor har fungerat. Kungsbacka kommuns arbete, där en cykelkarta och cykelsidor

på webben tagits fram i informationsprojektet *Kortväga resande* har utgjort den konkreta satsningen. Den frågeundersökning som gjorts i uppsatsen visar på att medborgarna överlag är nöjda med informationsinsatserna men att de inte nått en så stor del av befolkningen som varit önskvärt från kommunens sida. Huruvida dessa insatser har påverkat cykelvanorna är oklart, då det inte förts någon statistik över cykling i kommunen. Rimligtvis har dock cykelkartan och cykelsidorna inte påverkat cykelvanorna i staden i någon större utsträckning, då det i enlighet med utvärderingens resultat, endast är en mindre del av befolkningen som har använt dem. Undersökningen visar också att efterfrågan på denna typ av insatser bland de boende är lågt, vilket skulle kunna vara en förklaring till varför så få använt tjänsterna.

Uppsatsen har också gett upphov till nya frågor. Då detta har varit en kvantitativ undersökning som genomförts ute på stadens gator har det inte funnits utrymme till djupare frågor. Det hade varit intressant att fortsätta studien på en mer kvalitativ nivå för att gräva djupare i vad medborgarna egentligen menar med de svar som angetts. På vilket sätt är det smidigt och skönt med cykling, vad är den bakomliggande orsaken till att man inte äger en cykel, vilken är förklaringen till att man föredrar andra färdmedel och vad är för kort eller för långt avstånd för att cykla? Dessa och fler liknande frågor hade varit givande att få en insikt i. Kanske skulle likande strukturella historier som Freudendal-Pedersen (2009) funnit kring bilen (se 2.2) också dyka upp kring cykeln och kanske skulle ett sådant perspektiv ge ytterligare förståelse för vilka typer av åtgärder och tillvägagångssätt som behövs för att fler ska välja att färdas med cykel.

7. Referenser

Bryman (2004) *Social Research Methods - 2 ed.* Oxford University Press Inc: New York

Cycling and Society Research Group (2012) Hämtad 2012-03-21:
<https://www.jiscmail.ac.uk/cgi-bin/webadmin?A0=cycling-and-society>

Emerald – Research you can use (2012) Transport and Sustainability. Hämtad 2012-04-17: <http://www.emeraldinsight.com/products/books/series.htm?id=2044-9941>

Faskunger (2008) *Aktiv transport – på väg mot bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik.* Statens folkhälsoinstitut, Östersund, R 2008:31

Freudendal-Pedersen (2009) *Mobility in daily life, between freedom and unfreedom.* Ashgate Publishing Company: Cornwall. p. 21

Halvorsen (1992) *Samhällsvetenskaplig metod* Studentlitteratur: Lund

Heinen (2011) *Bicycle Commuting.* ISO Press BV: Amesterdam

Horton et.al. (2007) Introduction Cycling and Society. Horton et.al. (editor) (2007) *Cycling and Society* Achgate: Aldershot

Horton et.al. (editor) (2007) *Cycling and Society* Achgate: Aldershot

Horton (2012) *Thinking about cycling – remaking the world, one revolution at a time.* Archive for the 'academia' Category. Towards a bicycle system, 13 mars. Hämtad 2012-04-17: <http://thinkingaboutcycling.wordpress.com/category/academia/>

Hudson (1978) *Bicycle planning book.* London: Open Books.

Hudson (1982) *Bicycle planning: policy and practice.* London: Architectural P.

Hunt et.al. (2006) Influences on bicycle use. *Transportation.* Volume 34, Number 4, 453-470

Hyllenius et.al. (2008) *SUMO, System för utvärdering av mobilitetsprojekt kompletterad för utvärdering av trafiksäkerhetsprojekt.* Publikation 2008:126 Vägverket

Ingemarsson Nilsson, Elisabeth (2012a) Privat mailkorrespondens, mars 2012

Ingemarsson Nilsson, Elisabeth (2012b) Muntlig kommunikation, maj 2012

Jakobsson-Bergstad et.al. (2009) *Bilens roll för det subjektiva välbefinnandet.* CFK-Rapport 2009:02 p.22

Kungsbacka kommun (20XX) *SUMO för Förändrat kortväga resande*

Kungsbacka kommun (2006) *Kungsbacka översiktsplan 2006*

- Kungsbacka kommun (2009a) *Fördjupad översiktsplan för Kungsbacka stad*
- Kungsbacka kommun (2009b) *GC-Plan Kungsbacka 2009-2012*. Hämtad 2012-04-14: http://www.kungsbacka.se/upload/Gator&Trafik/Dokument/GC-PLAN2009_2012_rev090813.pdf
- Kungsbacka kommun (2010) *Miljörapport, Uppföljning av Kungsbacka kommuns miljömål, våren 2010*
- Kungsbacka kommun (2011a) *Verksamhetsrapport år 2011 – åtgärdsformulär*
- Kungsbacka kommun (2011b) *Befolkn 5 årskl. kön, Kba stad*. (Statistik över befolkningen i Kungsbacka stad, mottaget via provat mailkorrespondens med Elisabeth Ingemarsson Nilsson 5 april 2012)
- McClintock (red.) (1992). *The bicycle and city traffic: principles and practice*. London: Belhaven
- McClintock (red.) (2002). *Planning for cycling: principles, practice and solutions for urban planners*. Boca Raton, Fla.: CRC Press
- Nationalencyklopedin (2012) *Kvotkala*. Hämtad 2012-06-17: <http://www.ne.se.ezproxy.ub.gu.se/lang/kvotkala>
- Naturvårdsverket (2012a) *Transportsektorns miljöpåverkan*. Hämtad 2012-04-11 <http://www.naturvardsverket.se/Start/Verksamheter-med-miljopaverkan/Transporter-och-trafik/Transportsektorns-miljopaverkan/>
- Naturvårdsverket (2012b) *Vägtrafik – Hur påverkas miljön*. Hämtad 2012-04-12: <http://www.naturvardsverket.se/Start/Verksamheter-med-miljopaverkan/Transporter-och-trafik/Vagtrafik/Hur-paverkas-miljon/>
- Parkin et.al (2007) *Barriers to cycling: An exploration of Quantitative Analyses*. Horton et.al. (editor) (2007) *Cycling and Society* Achgate: Aldershot
- Pucher et.al. (1999) *Bicycling renaissance in North America?: Recent trends and alternative policies to promote bicycling*. *Transportation Research Part A* 33 ss. 625-654
- Pucher och Buehler (2007) *Making Cycling Irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark and Germany*. *Transport Reviews*, Vol. 28, No. 4, 495–528, July 2008
- Ryley (2001) *Translating cycling policy into cycling practice*. *World Transport Policy & Practice*. Volume 7, Number 3.
- SAMOT (2012) Hämtat 2012-03-19: <http://www.kau.se/en/samot>
- SCCB – Svenska cykelsällskapets cykelbibliotek (2012) *Lista B –Recensioner*. Hämtad 2012-04-16: <http://www.svenska-cykelsallskapet.se/images/ListaB.pdf>
- SIKA Statistik (2007) *RES 2005–2006: Den nationella resvaneundersökningen 2007:19*

Spolander et.al. (2003) Mer cykeltrafik på säkrare vägar - Uppföljning av Vägverkets Nationella strategi, avsiktsförklaring och handlingsplan. Krister Spolander Consulting
Hämtad 2012-04-17:
http://www.spolander.se/pdfpolicy/Mer_cykeltrafik_pa_sakrare_vagar.pdf

Spolander (2006) *Cykeln i transportsystemet – utvecklingsmöjligheter*. Krister Spolander Consulting

SPSS-akuten (2012a) *Guide: Korstabeller*. Hämtad 2012-06-17:
<http://spssakuten.wordpress.com/2012/02/14/guide-korstabeller/#more-402>

SPSS-akuten (2012b) *Guide: Logistisk regression*. Hämtad 2012-06-17:
<http://spssakuten.wordpress.com/2011/10/01/guide-logistisk-regression/#more-354>

Surveysystem.com (2012) *Sample Size Calculator* Hämtad 2012-03-21:
<http://www.surveysystem.com/sscalc.htm#one>

Trafikanalys (2010) *Vägtrafikskador 2010. Statistik 2011:15*.

Vägverket (2000) Nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik. Publikation 2000:8.
Hämtad 2012-04-17:
http://publikationswebbutik.vv.se/upload/1994/2000_8_nationell_strategi_for_okad_och_saker_cykeltrafik.pdf

Världskommissionen för miljö och utveckling (1987) *Vår gemensamma framtid*. Kapitel 2: Mot hållbar utveckling

Wilhelmsson, Madeleine (2012) Personlig mailkorrespondens. 3 april

Zackarias (2002) Bicycle in Shanghai: movement patterns, cyclist attitudes and the impact of traffic separation. *Transport reviews*. VOL. 22, NO. 3, 309±322

Bilagor

A) Frågeundersökningsenkät

Frågeundersökning om cykling i Kungsbacka kommun

Undersökningen är en utvärdering av informationsprojektet *Kortväga resande* som genomförts av Kungsbacka kommun. Syftet är främst att ta reda på hur cykelkartan och cykelsidan har mottagits bland medborgare. Utvärderingen görs som en del av ett examensarbete i humanekologi, vid Göteborgs universitet. Svaren kommer att behandlas konfidentiellt.

- 1) Kön Man Kvinna
- 2) Ålder _____ år
- 3) Känner du till cykelkartan som tagits fram av Kungsbacka kommun? Ja Nej (Gå till fråga 7)
- 4) Har du, eller har du själv haft en cykelkarta? Ja Nej (Gå till fråga 7)
- 5) Har du använt cykelkartan? Ja, ofta Ja, någon/några gånger Nej, inte alls (Gå till fråga 7)
- 6) På en skala från 1-10, hur nöjd är du med cykelkartan?
(1 = inte alls nöjd och 10 = mycket nöjd) 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
- 7) Känner du till cykelsidorna på Kungsbacka kommuns hemsida? Ja Nej (Gå till fråga 10)
- 8) Har du läst eller använt cykelsidorna? Ja, ofta Ja, några gånger Nej, inte alls
(Gå till fråga 10)
- 9) På en skala från 1-10, hur nöjd är du med cykelsidorna?
(1 = Inte alls nöjd och 10 = mycket nöjd) 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
- 10) Är cykling i Kungsbacka stad ett attraktivt alternativ till bilen för dig? Ja (gå till fråga 12) Nej
- 11) Varför är cykling i Kungsbacka stad inte ett attraktivt alternativ till bilen? _____
-
- 12) Brukar du cykla i Kungsbacka stad? Ofta Ibland Aldrig
- 13) Varför cyklar/cyklar du inte i Kungsbacka stad? _____

TACK FÖR DIN MEDVERKAN!

Förklaring till frågeundersökningsfrågorna:

Frågorna kan delas upp på följande delar:

Fråga 1-2: Demografiska frågor

Fråga 3-10: Frågor direkt kopplade till projektet Kortväga resande och SUMO för projektet och till uppsatsens andra frågeställning.

Fråga: 11-13 Frågor kopplade till uppsatsens första frågeställning

Nedan följer en förklaring till var och en av frågorna:

Fråga 1: Finns med för att försäkra en representativ bild av befolkningen vad gäller kön samt för att se om det finns några skillnader i svaren mellan män och kvinnor.

Fråga 2: Finns med för att försäkra en representativ bild av befolkningen vad gäller ålder samt för att se om det finns några skillnader i svaren mellan yngre, medelålders och äldre.

Fråga 3: Syftar till att ta reda på om målet för projektet *Kortväga Resande* som ställts upp i SUMO, om att 70 % av de boende i Kungsbacka stad ska känna till att det finns en cykelkarta, har uppfyllts.

Fråga 4: Syftar till att ta reda på hur stor andel som har en karta, vilket är en indikator som ställts upp i SUMO för projektet *Kortväga Resande*.

Fråga 5: Syftar till att ta reda på om målet för projektet *Kortväga Resande* som ställts upp i SUMO, om att 40 % av de boende i Kungsbacka stad ska ha använt cykelkartan och/eller cykelsidorna på webben har uppfyllts. Samt om målet om att 30 % av de som hämtat cykelkartan har använt den har uppfyllts. Som använt har även de räknats som använt kartan till annat än att cykla efter, såsom att promenera efter.

Fråga 6: Syftar till att ta reda på nöjdhet med cykelkartan som tjänst, vilket är en parameter i SUMO. Här har en tiogradig skala använts, vilket är den standard som brukar användas av SCB och Kungsbacka kommun. På skalan räknas 1-4 som missnöje, 5-7 som varken eller och 8-10 som nöjda.

Fråga 7: Syftar till att ta reda på om målet för projektet *Kortväga Resande* som ställts upp i SUMO, om att 40 % av de boende i Kungsbacka stad ska ha använt cykelkartan och/eller cykelsidorna på webben, har uppfyllts.

Fråga 8: Syftar till att ta reda på användning av tjänst, vilket är en nivå i SUMO.

Fråga 9: Syftar till att ta reda på nöjdhet med cykelsidan som tjänst, vilket är en parameter i SUMO. Här har en tiogradig skala använts, vilket är den standard som brukar användas av SCB och Kungsbacka kommun. På skalan räknas 1-4 som missnöje, 5-7 som varken eller och 8-10 som nöjda.

Fråga 10: Syftar till att ta reda på om cykling är ett attraktivt alternativ samt långsiktiga attityder och beteenden, vilket är en nivå i SUMO. Som indikator har i SUMO:n för projektet angetts anden personer som bor i Kungsbacka stad och som tycker att cykling är ett bra alternativ i det kortväga resandet.

Fråga 11: Syftar till att fånga upp medborgarnas åsikter om cykling i staden och att ta reda på vad som behöver för att cykling ska vara ett attraktivt alternativ.

Fråga 12: Syftar till att ta reda på om respondenterna själva använder cykel som transportmedel..

Fråga 13: Syftar till att fånga in personers förklaringar till varför de väljer eller inte väljer cykeln som transportmedel.

B) Svar på de öppna frågorna

Varför är cykling i Kungälv stad inte ett attraktivt alternativ till bilen för dig?

Respondent	Varför är cykling oattraktivt?	Resans längd/ tid	Resans syfte	Ägande av cykel	Fysiska faktorer	Trafiksituation	Upplevd risk	Resvägens utseende och utformning	Personlig fysisk förmåga	Andra färdmedel	Känslor och behov	Övrigt
4	Finns inga cykelbanor inne i stan							1				
10	Kan lika gärna ta bussen									1		
11	Dåligt med skyltar, få cykelvägar					0,5		0,5				
15	Inte i centrum, det är för rörigt					1						
16	Inte i centrum, det är för rörigt					1						
18	För backigt och har själv kört omkull tidigare med cykeln				0,5		0,5					
23	Hård trafik, folk kör för fort					1						
25	Kunde bli bättre, med skyltar och så					1						
32	Är krasslig								1			
40	Har skadat sin rygg								1			
42	Jag ska ofta handla då jag är inne i stan och då blir det svårt med cykel		1									
49	Bekvämt med bil									1		
63	Ingen lust att cykla										1	
65	cykelbanor saknas							1				
67	Bilen är bra									1		
85	Hennes man har svårt med balansen.											1
88	Lathet och får ej plats med allt på cykeln		0,5								0,5	
90	Svårt att hitta någonstans att parkera. Man planerar inte för cyklister, t.ex. när Tölö tvärled byggdes. Man borde göra det.					0,5		0,5				
92	Om han haft cykel skulle han cykla			1								
94	Vet ej, skönare att åka bil, lathet och dålig cykel			0,5						0,5		
104	Åker motorcykel istället									1		
105	Gamla ska inte cykla (är 61 år)								1			
107	Fattas cykelvägar							1				
110	Lättare att ta sig fram med bil									1		
112	Allt finns inom gångavstånd	1										

116	Inte nu då han bor i Fors	1								
128	Vinterväghållningen på cykelvägarna är dåliga					1				
133	Grus borde tas bort snabbare					1				
134	Inte attraktivt i innerstaden. Stressigt på storgatan. Dåligt med cykelbanor och trottoarkanter som måste köras över. Bron vid Inlag har ej cykelbana			0,5		0,5				
140	Jobbar utanför Kungsbacka och måste då ha bil									1
147	Behöver inte									1
149	Går hellre inne i stan							1		
153	Har tumör i huvudet							1		
157	Går i närområdet, ska han längre blir det bil	1								
160	Det skulle vara det om det fanns cykelbana mellan Kungsbacka och Lindome									1
170	Beror på men bor inne i centrum, så behöver ej cykel då	1								
174	Vet ej, har ej funderat på det									1
191	Görs ej rent efter vintern, cykelbanorna bara slutar och alla cyklar på trottoarerna									1
193	För mycket gatsten, ej platt									1
197	Höga trottoarkanter									1
206	Kör så gärna									1
210	Går hellre och kan ej cykla p.g.a. sjukdom							0,5	0,5	
213	Tar så lång tid	1								
219	Går för långsamt, ej bilar i innerstaden	0,5			0,5					
223	Bekvämt med bil									1
225	Använder ej för transport									1
231	Kungsbacka är en bilstad, lite omständligt					1				
235	Ej van att cykla, ej svenska och kan gå									1
244	Bor för nära, hade varit det annars	1								
249	Bil eller promenerar istället									1
254	sjukdom								1	
256	Det behövs bättre cykelbanor								1	
261	Bor så högt upp i bergen				1					
262	För backigt				1					
270	Går istället									1
271	Kan ej ta cykeln när hon ska	0,5								0,5

	handla, går hellre											
272	Lättare med bil									1		
274	Går hellre									1		
303	Åldern								1			
304	Åldern								1			
306	Går hellre									1		
307	Inga bra cykelbanor, mycket trafik				0,5		0,5					
312	Hellre bil									1		
313	Bättre att köra bil									1		
328	cyklar bara för träning											1
332	Har ej cykel		1									
344	Går istället									1		
351	Förstörd rygg								1			
354	Har mycket att göra										1	
357	Ingen cykel, inget körkort		1									
359	snabbt igenom, cyklar förbi, osmidigt att motionscykla igenom stan, dålig genomfart, hellre genom Fjärås							1				
363	Gammal								1			
364	fortare med bilen									1		
376	Inga bra cykelvägar							1				
	Totalt	6,5	2	3,5	2,5	7,5	0,5	14	9,5	18,5	4,5	5

Varför cyklar du aldrig i Kungsbacka stad?

Respondent	Varför cyklar du aldrig i Kungsbacka stad?	Ägande av bil	Resans längd/ tid	Ägande av cykel	Fysiska faktorer	Trafiksituation	Upplevd risk	Personlig fysisk förmåga	Föredrar andra färdmedel	Känslor och behov	Övrigt
10	Orkar inte									1	
12	Cykeln på bussen					1					
43	Har ej cykel (men han har bil)			1							
44	Har ej cykel			1							
45	Går hellre								1		
46	Har ej cykel			1							
49	Jobbigt									1	
63	Vet ej var jag ska cykla										1
65	Åker bil. I stan går jag								1		
67	kör bil istället, är lat								0,5	0,5	
72	Har ej cykel			1							
74	Åker mest bil då han pendlar in till									1	

	Göteborg									
75	Har ej tid								1	
76	Åker bil								1	
77	Går istället								1	
79	Cyklisterna är så vårdslösa					1				
85	Det har p.g.a. att hennes man har problem med balansen gett bort sina cyklar till sina barn							1		
88	Brukar åka bil istället								1	
89	Har ej cykel, brukar gå		1							
92	Har ej cykel		1							
102	Punktering och lat		0,5						0,5	
103	Har ej cykel		1							
104	Har motorcykel								1	
105	För gammal							1		
106	Blir ej av									1
108	Har ben att gå med								1	
110	Har ej cykel		1							
113	Tycker om att gå								1	
115	Har ej cykel men skulle cykla om han hade en cykel		1							
116	Bor i Fors		1							
120	Behöver inte, bor i centrum		1							
121	Funkar ej längre för honom (hade med sig barnvagn, syftade nog på att han nu har barn)							1		
127	HAR EJ CYKEL		1							
129	Cykeln är sönder		1							
139	HAR EJ CYKEL (skulle cykla om hade cykel)		1							
140	Har körkort		1							
141	Går hellre								1	
143	Bor så centralt (så behöver ej cykla)		1							
149	HAR EJ CYKEL		1							
150	Lite långt		1							
153	Har tumör i huvudet							1		
157	Hellre bilen								1	
158	Gammal och astma							1		
162	HAR EJ CYKEL & går hellre		0,5						0,5	
164	HAR EJ CYKEL skulle cykla om hade cykel		1							
165	HAR EJ CYKEL		1							
169	HAR EJ CYKEL skulle cykla om hade cykel		1							
174	Promenerar oftast								1	
178	Så nyinflyttad så har ej hunnit använda cykeln än									1

181	Går hellre							1		
182	Går hellre							1		
183	HAR EJ CYKEL, Bor i fors och det är så backigt upp dit			0,5	0,5					
184	Bor centralt och går hellre eller åker kollektivt		0,5					0,5		
186	HAR EJ CYKEL, bättre att gå			0,5				0,5		
187	Har bil och lathet	0,5							0,5	
190	Bor så centralt		1							
192	Har bebis och det blir svårt att cykla då							1		
196	Går istället, det ger mer att gå								1	
198	Bor så nära		1							
202	Har hund men skulle nog cykla annars							1		
203	Bekväm och promenerar hellre							0,5	0,5	
206	Har så bra bil	1								
208	cykeln trasig, går hellre			0,5				0,5		
209	Har barn, hinner inte								1	
210	Kan ej pga sjukdom							1		
219	Går mest								1	
226	Går hellre								1	
231	Är en gångare								1	
235	Ej van att cykla, ej svenska och kan gå								0,5	0,5
239	Har ej cykel			1						
243	Har ej cykel, skulle cykla om hade cykel			1						
244	Går hellre, har gångavstånd		0,5					0,5		
245	Bor så nära		1							
248	Trångt i parkeringshuset, tas cykeln ut får hon inte in den igen. Går istället							0,5		0,5
251	Har ej cykel, skulle cykla om hade cykel			1						
254	Sjukdom							1		
258	Går hellre								1	
263	Behöver inte									1
265	Problem med benen							1		
266	Har ej cykel, skulle cykla om hon hade			1						
271	Gillar inte att cykla, cykelutflykter från skoltiden har avskräckt henne									1
274	Går hellre								1	
281	Har ej hunnit cykla, är nyinflyttad									1
292	Cykeln är trasig			1						
296	Ska operera höften							1		
302	Behöver inte, har bil	1								
303	åldern							1		
304	Åldern							1		
306	går hellre, välter när han cyklar								1	
310	Bor så nära, går hellre		0,5					0,5		
311	Har ej cykel, skulle cykla om han hade cykel			1						

204	Vill ha motion och bensinpriserna			0,5		0,5							
205	Cyklar till jobbet, det är gott att cykla											1	
211	Har ej bil	1											
214	Snabbare	1											
215	Har ej bil, behändigt, enkelt	0,5										0,5	
216	Ekonomi, miljö, motion			1/3		1/3	1/3						
220	Ont om parkeringar, cykeln går snabbare, är billigare		1/3			1/3		1/3					
221	Man kommer ända fram. Behöver ej fundera på parkering, bra cykelvägar							2/3	1/3				
222	Går fortare, är billigare, bra för miljön		1/3		1/3	1/3							
224	motion			1									
227	Smidigare än bilen											1	
228	Har ej körkort, en livsstil	0,5										0,5	
229	smidigt, sparar bensin och miljö				0,5							0,5	
234	Enklast											1	
236	Jobbar nära hemmet, går snabbare		1										
237	Har ej bil	1											
238	Har ej bil	1											
250	Har ej körkort, skönt, smidigt	0,5										0,5	
252	Hinner se, hinner dofta och det är skönt, har alltid cyklat											1	
255	Framkomligheten							1					
256	Ekonomi, nära		0,5			0,5							
257	Smidigt, går fort		0,5									0,5	
264	Miljön				1								
267	Har ej körkort och det är så nära till allt	0,5	0,5										
268	Motion, smidigt			0,5								0,5	
269	Har ej bil	1											
275	Närhet, bekvämt		0,5									0,5	
277	Har ej körkort, har nära	0,5	0,5										
279	Har ej bil, cykling är ett måste och ett behov för henne											1	
283	Sparar bensin och därmed pengar, slipper					0,5		0,5					

	leta parkering											
284	Enklare, billigare					0,5						0,5
285	bor centralt, fort, bra		0,5									0,5
286	Svårt att parkera här, miljön				0,5		0,5					
288	Går fortare		1									
289	Bor nära		1									
291	Ekonomi, miljö, närhet		1/3		1/3	1/3						
293	Behändigt											1
295	Skönt att cykla, billigt, går fort					1/3						2/3
297	Enklare											1
300	Bor i innerstaden		1									
301	Ingen bil	1										
307	Har ej körkort, nära	0,5	0,5									
308	Fint sopat, välförberett för cykling							1				
316	Har ej körkort, bor centralt	0,5	0,5									
318	Motion, miljö, tillgängligt			1/3	1/3		1/3					
319	Har ej bil, det är också krångligt att köra inne i stan med bil	0,5						0,5				
323	Har ej bil, motion	0,5		0,5								
325	Smidigt, gratis motion			0,5								0,5
326	Är från Holland											1
329	billigare, motion, friskvård			2/3	1/3							
331	Har ej bil, snabbare än att gå	0,5							0,5			
334	Behändigast, bor nära		1									
336	Tar sig fram bättre med cykeln, motion			0,5								0,5
339	Lätt att ta sig fram											1
340	Har ej körkort, trevligt, nära, lättare	0,25	0,25									0,5
342	Miljön, motion			0,5	0,5							
347	Närhet till jobbet		1									
350	motion			1								
352	har ingen bil, bra avstånd, har alltid cyklat	1/3	1/3									1/3
353	Ingen bil, härligare än buss											1
354	motion			1								
355	är bra, motion, miljö			1/3	1/3							1/3
356	bekvämt, enkelt att komma fram, slipper							0,5				0,5

	parkering													
358	det går fort		1											
361	Knöligt med trafiken med bil, parkering							1						
367	Kommer närmare och snabbare fram		0,5					0,5						
368	går fortare		1											
370	bekvämt, miljövänligt, motion			1/3	1/3								1/3	
371	har ej bil, billigt, miljövänligt, skönt	0,25			0,25	0,25							0,25	
		13,3	16,6	8	4,8	4,3	0,5	5,8	1,3	0,5	1,5		17,9	2,5

C) Åtta åtgärdsförslag för att fler ska cykla i Kungsbacka stad

- ❖ **Förslag 1 – Mät kontinuerligt invånarnas resvanor:** Att föra statistik över invånarnas resvanor är nödvändigt för att kunna följa utvecklingen av medborgarnas resvanor och för att kunna följa upp och utvärdera arbetet på området.

- ❖ **Förslag 2 – Gör bilen till ett obekvämt alternativ i centrum:** Cykeln konkurrerar med bilen och ett sätt att göra cykeln mer attraktiv är att göra bilen mindre attraktiv. Minska antalet parkeringsplatser i centrum och gör det dyrare att parkera, minska framkomligheten med bil genom att göra Stortorget bilfritt och skapa fler gångfartsområden.

- ❖ **Förslag 3 – Gör cykeln till ett bekvämare alternativ:** Att cykla måste vara bekvämt och smidigt. Fortsätt det viktiga arbetet med utbyggnation av cykelvägnätet och skyltning. Se även till att sänka ned trottoarkanter vid cykelöverfarter och andra ställen där cyklister behöver passera i staden (troligtvis skulle även funktionshindrade uppskatta detta).

- ❖ **Förslag 4 – Öka tillgången på cyklar:** En tredjedel av alla tillfrågade uppger att de inte cyklar för att de inte har någon tillgång till cykel. Inför system med låncyklar, arrangera tillfällen för medborgarna att komma och fixa och laga sina cyklar. Samla in övergivna cyklar och se till att de får nya ägare.

- ❖ **Förslag 5 – Bryt medborgarnas bilvanor:** Vanans makt är enorm, arbeta aktivt för att bryta dessa vanor. Anordna projekt med testfamiljer som får ställa om sina resvanor, med elcyklar och cykelkärror. Se till exempel Hållbarutveckling Västs projekt Flexicyklist.

- ❖ **Förslag 6 – Påverka dem som ännu inga bilvanor har:** Satsa på barnen som ännu inga vanor har. Inför cykelutbildning i grundskolan där de får lära sig trafikregler och anordna roliga cykelutflykter för att barn ska få upp en entusiasm för cyklingen. Kanske kan den entusiasmen även smitta av sig föräldrarna. Några andra som kanske ännu inte har vanan inne är de nyinflyttade. Se till att dessa nås av informationen om hur smidigt det är att cykla i Kungsbacka.

- ❖ **Förslag 7 – Låt medborgarna säga sitt:** Medborgarna vet nog ofta vad som hindrar dem från att ställa bilen och att ta cykeln. Låt dem berätta detta! Utnyttja den invånardialog som finns i kommunen och skapa också möjligheter för alla invånare att berätta varför just de inte cyklar, se till exempel också Göteborgs stads satsning Dåliga ursäkter, under projektet Nya vägvanor.

- ❖ **Förslag 8 – Visa på cykelns alla fördelar:** Cykeln är snäll mot miljön, kroppen och plånboken. Se till att invånarna förstår detta. Visa på alla dessa fördelar och förmedla en positiv känsla kring cykling. Anordna årliga cykelfestivaler, med en bilfri innerstad och massa roliga aktiviteter såsom möjlighet att testa elcyklar och cykelkärror, samt tävlingar där det är möjligt att vinna fina priser.