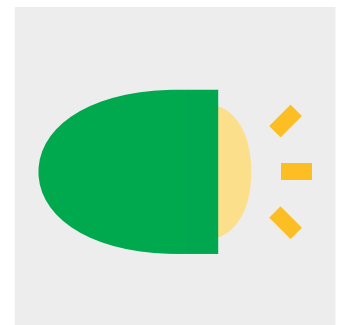
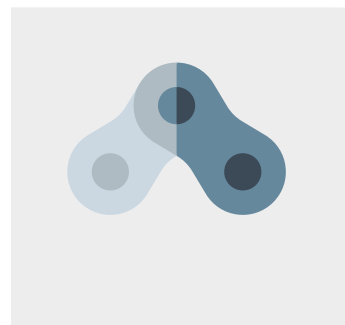
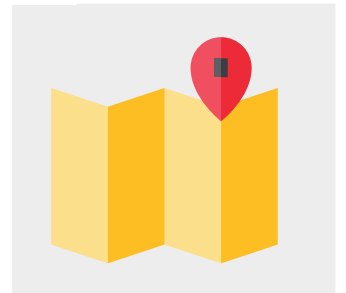
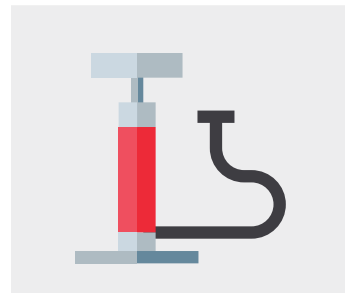
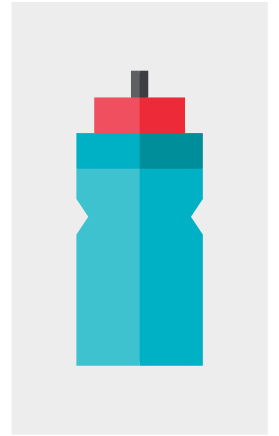
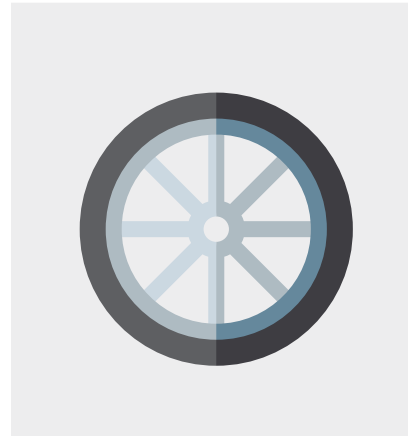
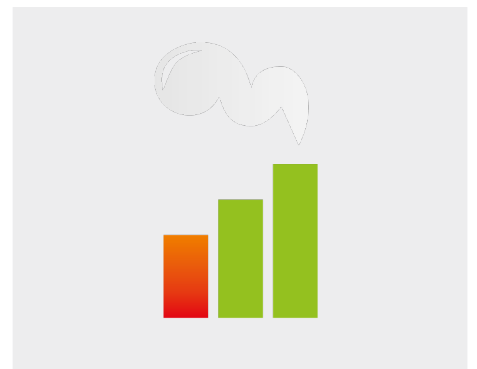


CYKELENKÄT

SVENSK CYKLING



SC
SVENSK
CYKLING



**”Cykling ger frihet, motion
och är bra för hälsa och miljö.”**



Sammanställd av Enkätfabriken
Mars 2018

Innehållsförteckning

| | |
|----------------------------|----|
| Bakgrund och syfte | 4 |
| Screening..... | 5 |
| Bakgrundsfrågor | 6 |
| Motivation..... | 9 |
| El-cykel | 10 |
| Infrastrukturen | 13 |
| Samspel i trafiken | 19 |
| Hinder för cyklister | 21 |
| Kommun | 23 |



**Rapporten är
färgkoordinerad!**

Hitta den del du vill
läsa genom att titta på
färgen i avsnittens
kant.

Bakgrund och syfte

Enkätfabriken har för Svensk Cykling genomfört en enkät bland cyklister. Syftet var att kartlägga attityder och uppfattningar bland personer som cyklar regelbundet. Enkäten täcker därför in frågor kring hinder, otrygghet och annat som berör cyklister.

Genomförande

Undersökningen genomfördes under april och maj 2018. Svaren samlades in via en webbenkät och inbjudan att delta sändes per e-post genom en webbpanel. En påminnelse skickades ut till de som vid tidpunkten för det aktuella utskicket inte hade svarat färdigt på undersökningen.

Undersökningen genomfördes via en telefonrekryterad webbpanel som tillhandahålls av Norstat. Paneldeltagarna i undersökningen ingår i en panel bestående av 67 000 personer. Rekryteringen sker slumpvis över hela Sverige och i åldrarna 15 år och uppåt. Urvalsdragningen till undersökningen bygger på Norstats riksrepresentativa matriser och bygger på kön, ålder (5 eller 10 årsintervall) samt region (nuts2).

Webbpanelen har ett naturligt bortfall, dvs. paneldeltagare som avanmäler sig eller slutar svara, på ca 20% per år. Norstat filtrerar kontinuerligt bort inaktiva paneldeltagare. Definitionen av en aktiv panellist är att panellisten ska ha öppnat minst en undersökning de senaste 12 månaderna. Alla paneldeltagare i webbpanelen får ersättning i poängform som motsvarar pengar, som kan väljas att betalas ut eller skänkas till välgörande ändamål.

| | tidpunkt |
|---------------------|------------|
| inbjudan | 2018-04-25 |
| undersökning stängd | 2018-05-02 |

Urval och antal svar

Sammanlagt har 1012 kompletta svar samlats in. Utöver dessa screenades 90 personer som inte cyklar tillräckligt ofta bort från enkäten. Resultatet har viktats på ålder för att justera så att resultatet motsvarar populationen. Population är i detta fall cyklister. Hjälpvariabeln som använts är fördelningen på ålder bland cyklister i Trafikanalys nationella resvaneundersökning.

Kontaktperson hos Svensk Cykel har varit:

Klas Elm
klas.elm@branschkansliet.se

Projektledare för undersökningen har varit:

Erik Granberg
erik.granberg@enkatfabriken.se

Analys och bearbetning av data har genomförts av:

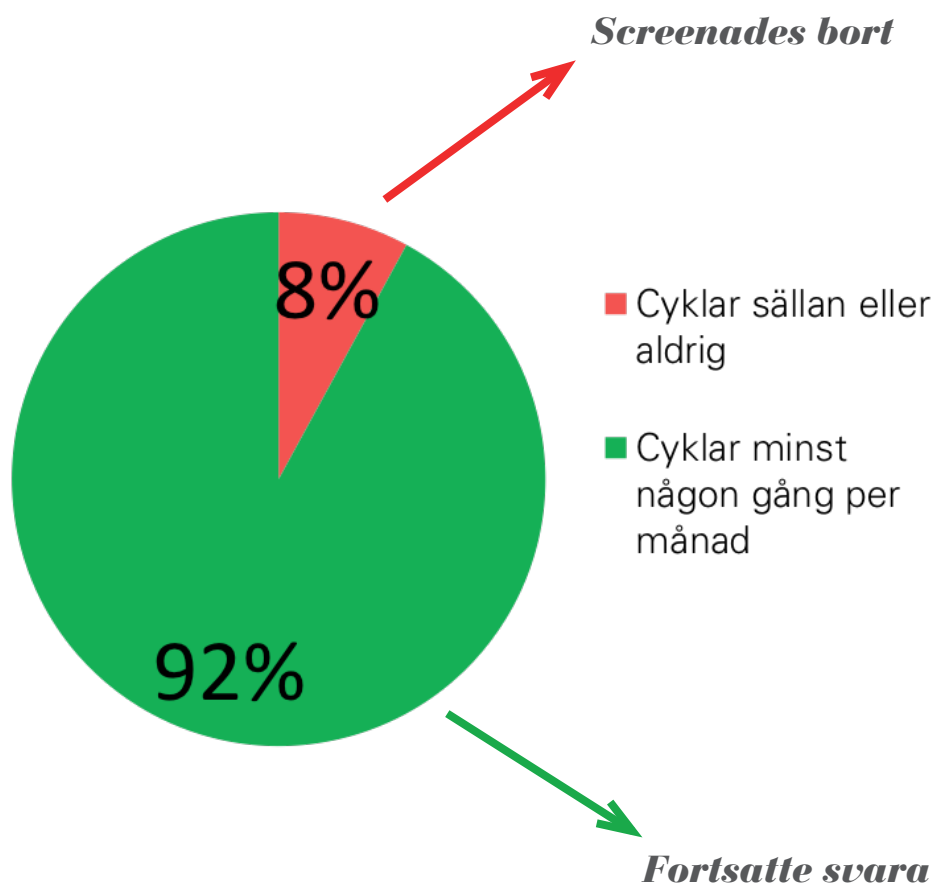
Daniel Olander
daniel.olander@enkatfabriken.se



Screening

Screeningsfrågor

Screeningen i undersökningen skedde i två olika steg. Den första screeningen skedde i webbpanelen. Där valdes personer som på en fråga om hur de reser svarat att de cyklar minst en gång per månad. I ett andra läge ställdes en fråga i början av enkäten. Där fick respondenten frågan om hur ofta de cyklar vid olika tillfällen. De som svarat sällan eller aldrig på samtliga tre frågor screenades ut. Totalt screenades 8 procent bort i detta läge. Kvar var 1 012 personer som svarade på hela enkäten.

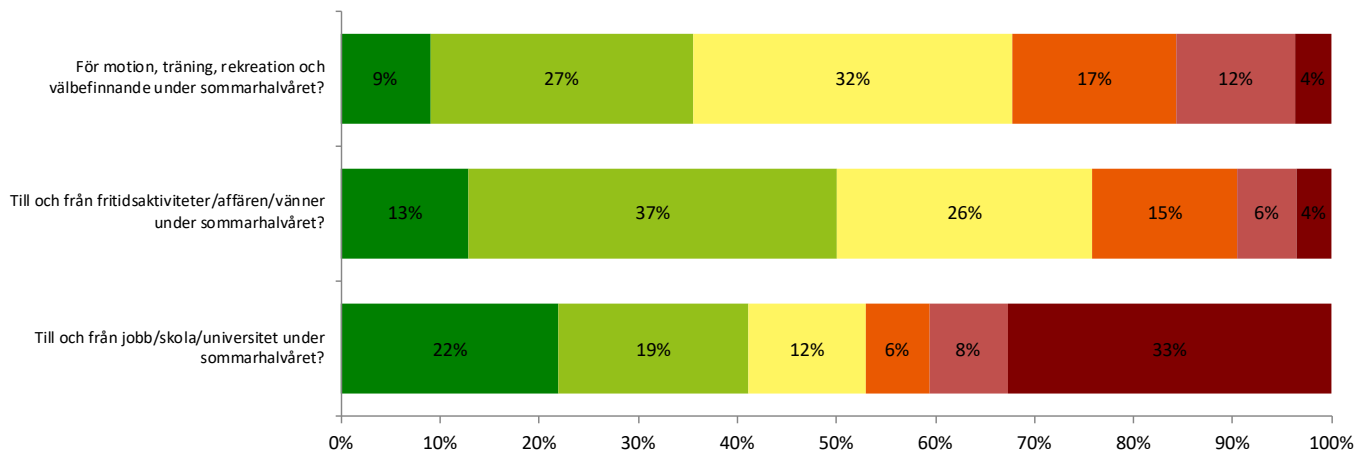




Bakgrundsfrågor

Frågan om hur ofta personer cyklade användes som screening i undersökningen. Diagrammet nedan visar hur resultatet ser ut efter screeningen. Samtliga har därmed svarat någon gång per månad eller oftare på minst ett av alternativen. 33 procent av cyklisterna i undersökningen använder inte cykeln till och från jobbet utan får betraktas som fritidscyklister där de antingen cyklar för motion eller på annat sätt på fritiden.

B1. Hur ofta cyklar du vid följande tillfällen?



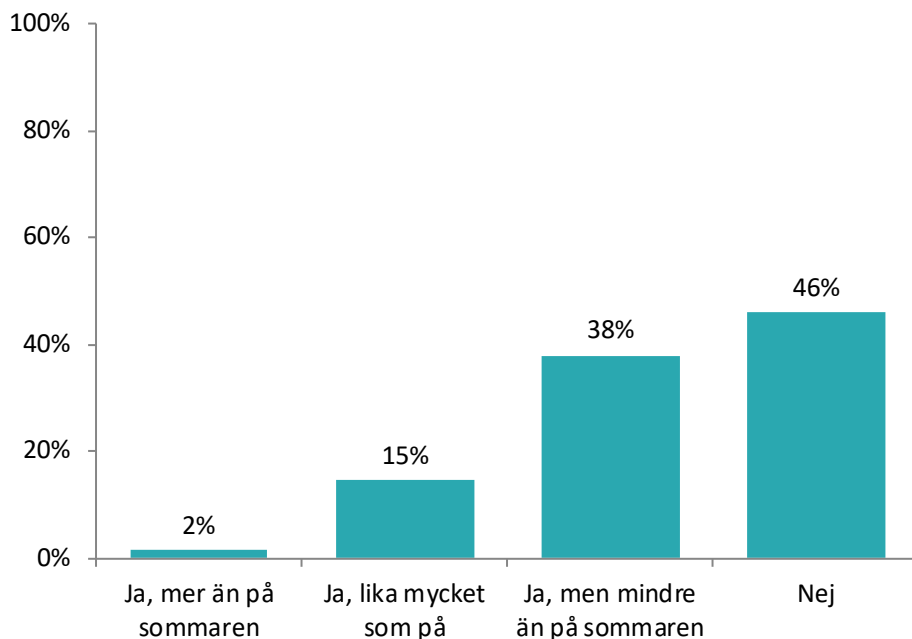
Uppdelning på ålder för frågan: Till och från jobb/skola/universitet under sommarhalvåret?

| | Varje dag | Flera gånger per vecka | Någon gång per vecka | Någon gång per månad | Mer sällan | Aldrig | Summa |
|---------|-----------|------------------------|----------------------|----------------------|------------|--------|-------|
| <= 30 | 29% | 27% | 16% | 7% | 11% | 9% | 100% |
| 31 - 40 | 26% | 24% | 10% | 9% | 7% | 26% | 100% |
| 41 - 50 | 25% | 20% | 14% | 7% | 9% | 25% | 100% |
| 51 - 60 | 25% | 20% | 15% | 6% | 7% | 27% | 100% |
| 61 - 70 | 13% | 10% | 8% | 5% | 8% | 57% | 100% |
| 71+ | 4% | 8% | 4% | 2% | 6% | 77% | 100% |

Vintercyklister

En fråga ställdes kring cykling på vinterhalvåret. Under vinterhalvåret slutar närmare hälften av respondenterna att cykla helt. Endast 17 procent cyklar mer eller lika ofta som på sommaren. Bland cyklisterna som cyklar till jobb eller skola är det dock betydligt fler som fortsätter cykla över vinterhalvåret. I denna grupp är det enbart 30% som helt upphör cykla på vinterhalvåret. Den klassiske vintercyklisten är en välutbildad person mellan 20-40 år. I tabellen nedan visas uppdelning på åldersgrupper.

B2. Fortsätter du att cykla under vinterhalvåret?

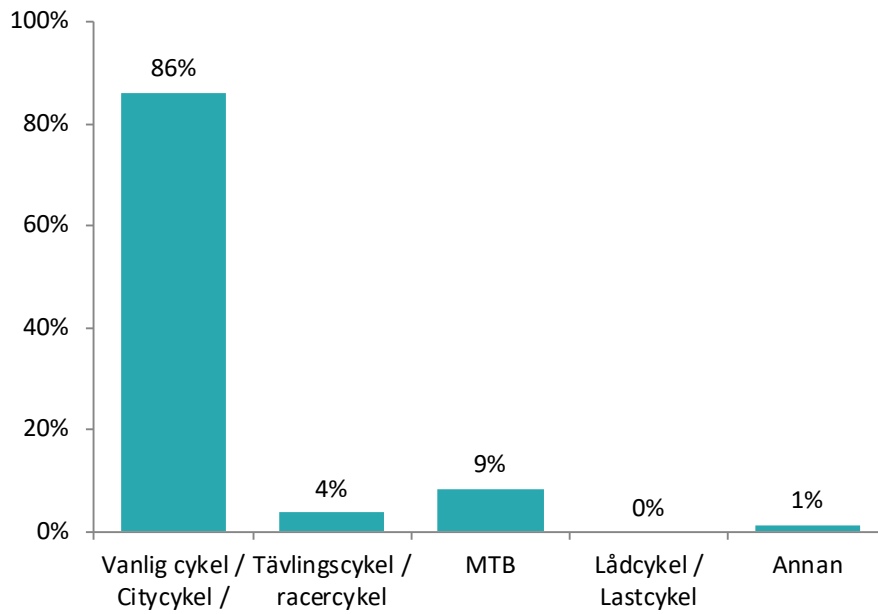


Uppdelning på ålder

| | Ja, mer än på sommaren | Ja, lika mycket som på sommaren | Ja, men mindre än på sommaren | Nej | Total |
|---------|------------------------|---------------------------------|-------------------------------|-----|-------|
| <= 30 | 3% | 17% | 46% | 34% | 100% |
| 31 - 40 | 2% | 12% | 46% | 40% | 100% |
| 41 - 50 | 1% | 19% | 37% | 43% | 100% |
| 51 - 60 | 1% | 17% | 31% | 51% | 100% |
| 61 - 70 | 2% | 6% | 36% | 55% | 100% |
| 71+ | 2% | 8% | 33% | 58% | 100% |

De allra flesta av cyklisterna använder sig främst av en vanlig cykel, citycykel eller hybridcykel. Därefter följer 9 procent som använder mountainbike och 4 procent som använder racercykel.

B3. Vilken typ av cykel använder du mest frekvent?

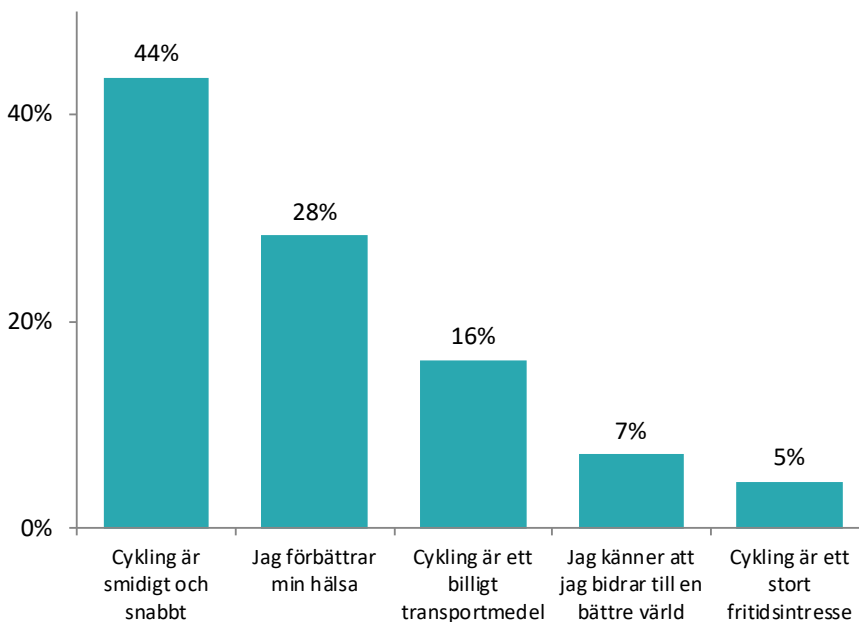




Motivation

Den främsta motivationen till att cykla är att cykling är smidigt och snabbt, följt av att det förbättrar hälsan. Bland de som cyklar till arbete eller utbildning är det främst att det är snabbt och smidigt som är främsta motivationen, medan hälsa är viktigare bland de som främst cyklar på fritiden. Den yngre åldersgruppen sätter även att cykling är billigt som motivation.

C1. Vad motiverar dig främst till att cykla?



Uppdelning på ålder för frågan

| | Cykling är ett stort fritidsintresse | Cykling är smidigt och snabbt | Cykling är ett billigt transportmedel | Jag känner att jag bidrar till en bättre värld | Jag förbättrar min hälsa | Totalt |
|---------|--------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------|--|--------------------------|--------|
| <= 30 | 2% | 51% | 26% | 7% | 14% | 100% |
| 31 - 40 | 6% | 42% | 21% | 10% | 22% | 100% |
| 41 - 50 | 5% | 49% | 13% | 8% | 25% | 100% |
| 51 - 60 | 6% | 41% | 15% | 8% | 30% | 100% |
| 61 - 70 | 3% | 36% | 15% | 3% | 43% | 100% |
| 71+ | 4% | 37% | 10% | 3% | 46% | 100% |

Uppdelning på ärende för frågan

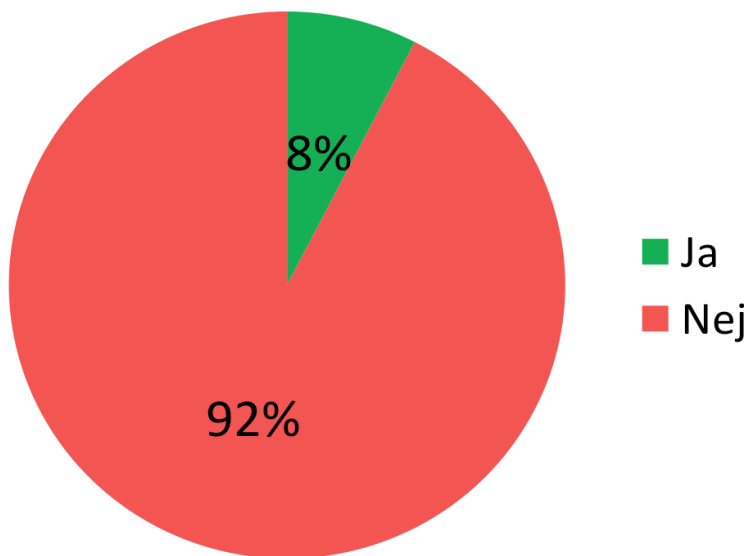
| | Cykling är ett stort fritidsintresse | Cykling är smidigt och snabbt | Cykling är ett billigt transportmedel | Jag känner att jag bidrar till en bättre värld | Jag förbättrar min hälsa | Totalt |
|--------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------|--|--------------------------|--------|
| Cyklar ej till arbete och utbildning | 5% | 38% | 14% | 7% | 36% | 100% |
| Cyklar till arbete och utbildning | 5% | 49% | 18% | 7% | 21% | 100% |



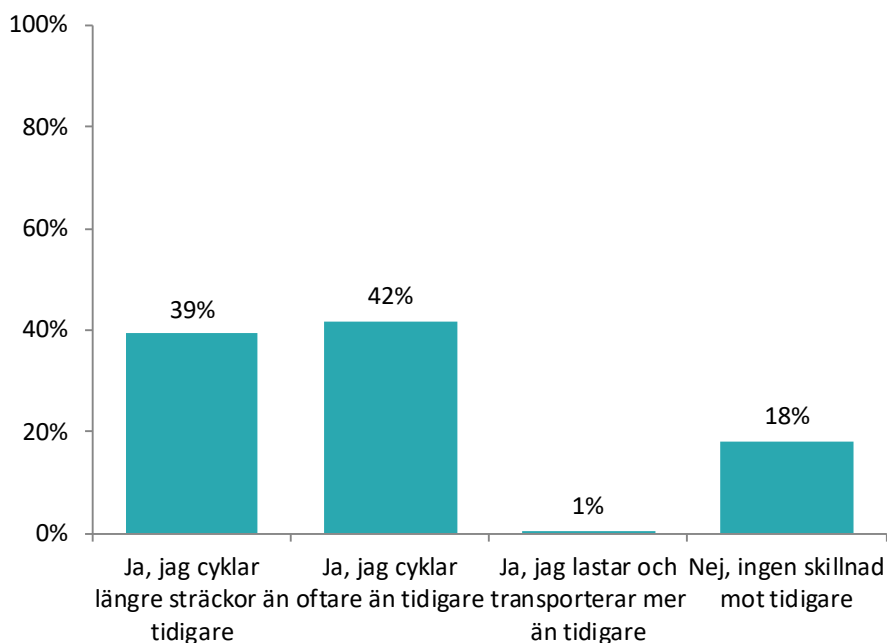
El-cykel

Bland responderna svarar totalt 8 procent att den cykel de använder mest frekvent är en el-cykel. El-cykel är något vanligare bland de som cyklar till arbete eller utbildning, men är också förekommande bland de som fritidscyklar. El-cykeln har inneburit att de cyklar såväl oftare som längre sträckor än tidigare.

D1. Är den cykel du använder mest frekvent en el-cykel?



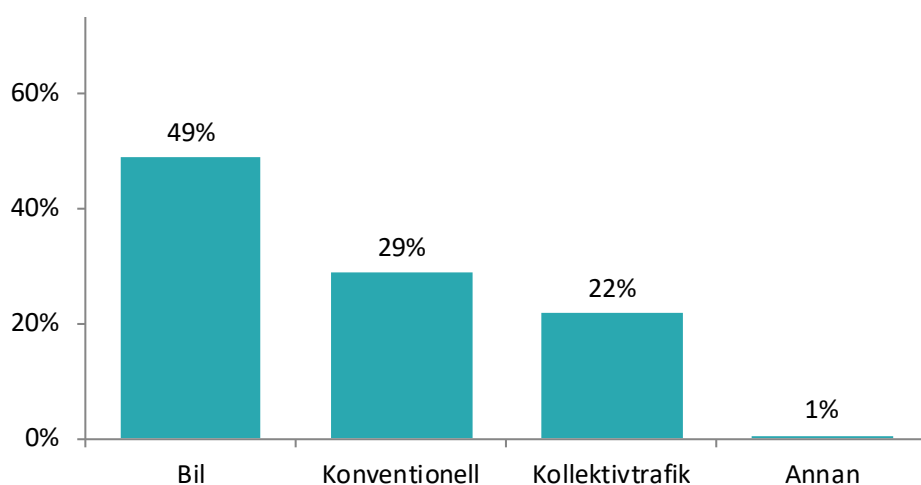
D2. Har valet av el-cykel inneburit att du använder cykeln annorlunda än tidigare?



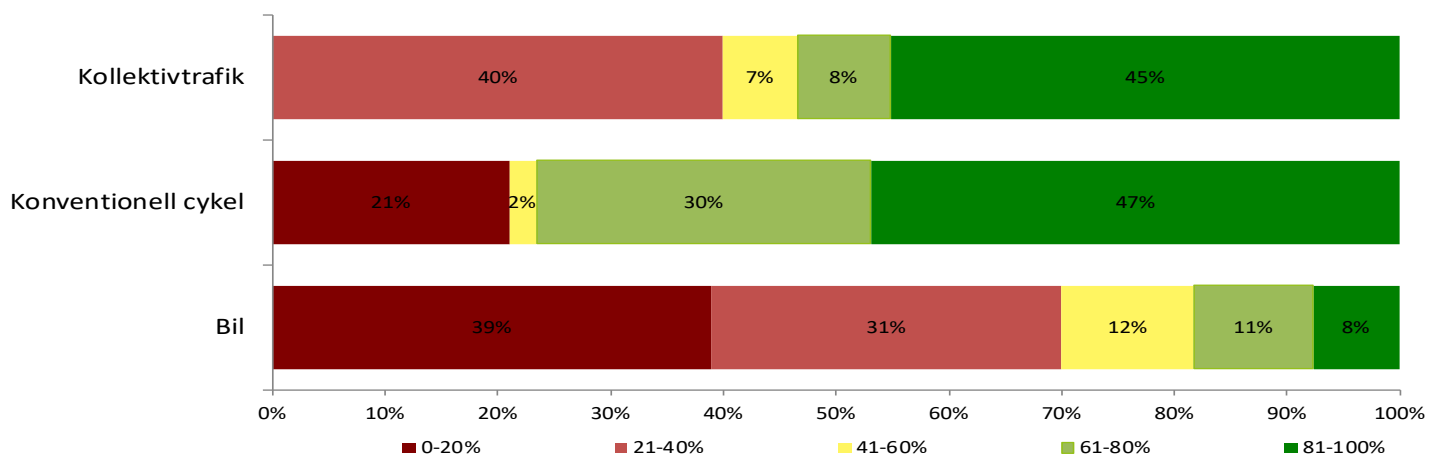
El-cykel ersätter bilresor

Bland de som skaffat el-cykel är det allra vanligaste att cykeln ersatt bilresor. Totalt svarar 49% att det främst är bilen som valts bort. När bilen valts bort är det oftast i något lägre utsträckning, där 0-40% av alla bilresor nu sker med el-cykeln. Ytterligare 29% har ersatt en konventionell cykel med el-cykeln. I dessa fall har den konventionella el-cykeln ersatts nästintill fullt ut. När el-cykeln ersätter kollektivtrafik sker även det i mycket stor utsträckning, där en tredjedel helt valt bort kollektivtrafiken till förmån för cykeln.

D3. Vilket transportmedel har du främst ersatt med din el-cykel?



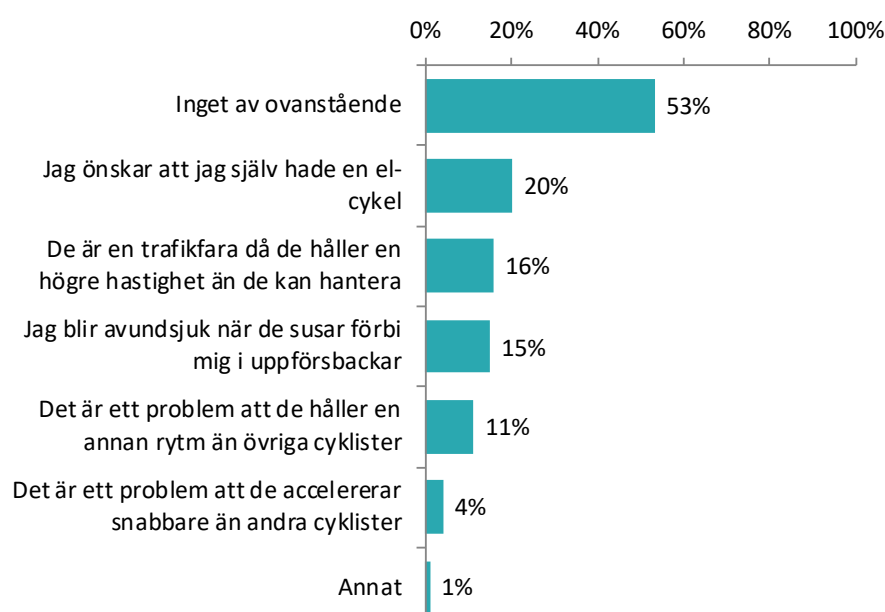
D4. Ungefär hur stor andel av ditt resande med följande har du ersatt med el-cykeln?



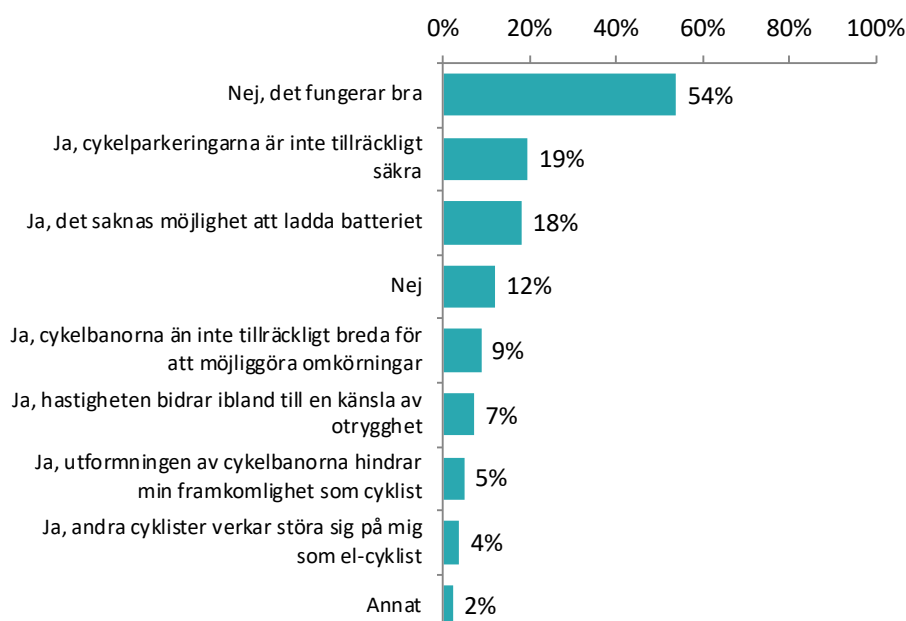
Hur el-cyklar upplevs i trafiken

Bland övriga cyklister är det få som har direkta åsikter kring el-cyklarna. Vanligast bland de som har en åsikt är istället att de själva önskar att de hade en el-cykel. Bland de som tycker det finns ett problem är det främst att el-cyklarna håller en högre hastighet än de kan hantera. Bland el-cyklisterna tycker en majoritet att det fungerar bra och att det inte finns några stora problem. Vanligaste problemen är annars att cykelparkeringarna inte är säkra nog och att det saknas möjlighet att ladda batteriet.

D5. Hur upplever du el-cyklar i trafiken (Besvarad av de utan el-cykel)?



D6. Upplever du som använder el-cykel problem i trafiken (Besvarad av de med el-cykel)?

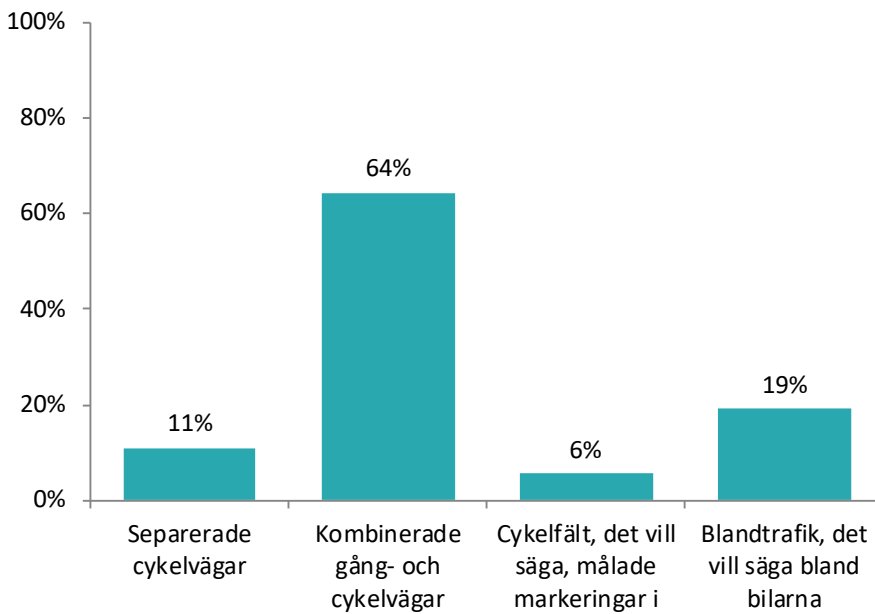




Infrastrukturen

En majoritet, 64 %, svarar att de oftast cyklar på kombinerade gång- och cykelvägar. Var femte svarar att de oftast cyklar i blandtrafik, det vill säga bland bilar. Därtill svarar 11 % att de vanligen cyklar på separata cykelvägar och 6 % att de cyklar i cykelfält. I tabellen visas typ av väg uppdelat på olika kommungrupper.

E1. Oftast när jag cyklar så cyklar jag på:



Uppdelning på kommuntyp*

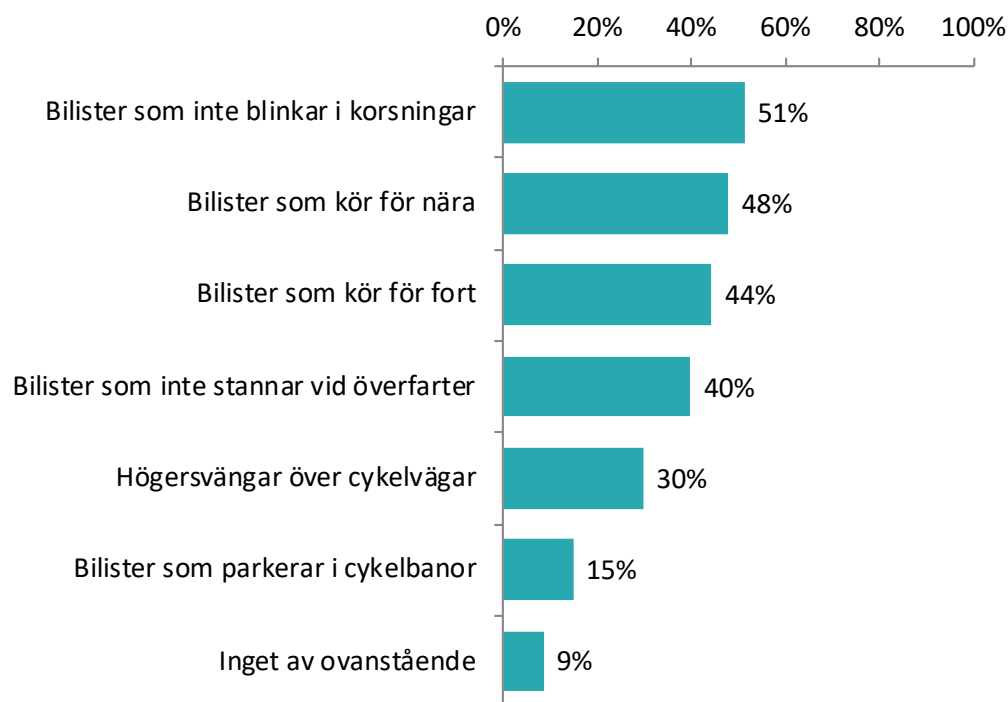
| | Mindre städer/ tätorter och landsbygdskommuner | Större städer och kommuner nära större stad | Storstäder och storstadsnära kommuner |
|--|--|---|---|
| Separerade cykelvägar | 10% | 7% | 17% |
| Kombinerade gång- och cykelvägar | 58% | 70% | 61% |
| Cykelfält, det vill säga, målade markeringar i gatan | 3% | 4% | 10% |
| Blandtrafik, det vill säga bland bilarna | 30% | 20% | 12% |
| Summa | 100% | 100% | 100% |

*SKL:s kommungruppsindelning

Samspel med bilister

Det ställdes även en fråga om vilka problem som finns i samspelet med bilister. Att bilister inte blinkar i korsningen upplever mer än hälften, 51 %, som ett problem. En liknande andel, 48 %, tycker även att bilister som kör för nära är ett problem i samspelet. Flera har även listat bilister som kör för fort samt bilister som inte stannar vid överfarter som problem.

E2. Vad, om något, av följande upplever du utgör ett problem i samspelet med bilister när du cyklar?



Uppdelning på kön

| | Kvinna | Man |
|--|--------|-----|
| Bilister som inte blinkar i korsningar | 51% | 52% |
| Bilister som kör för fort | 48% | 40% |
| Bilister som kör för nära | 51% | 45% |
| Bilister som inte stannar vid överfarter | 41% | 38% |
| Högersvängar över cykelvägar | 28% | 31% |
| Bilister som kör i cykelbanor | 6% | 10% |
| Bilister som parkerar i cykelbanor | 14% | 16% |
| Inget av ovanstående | 8% | 10% |

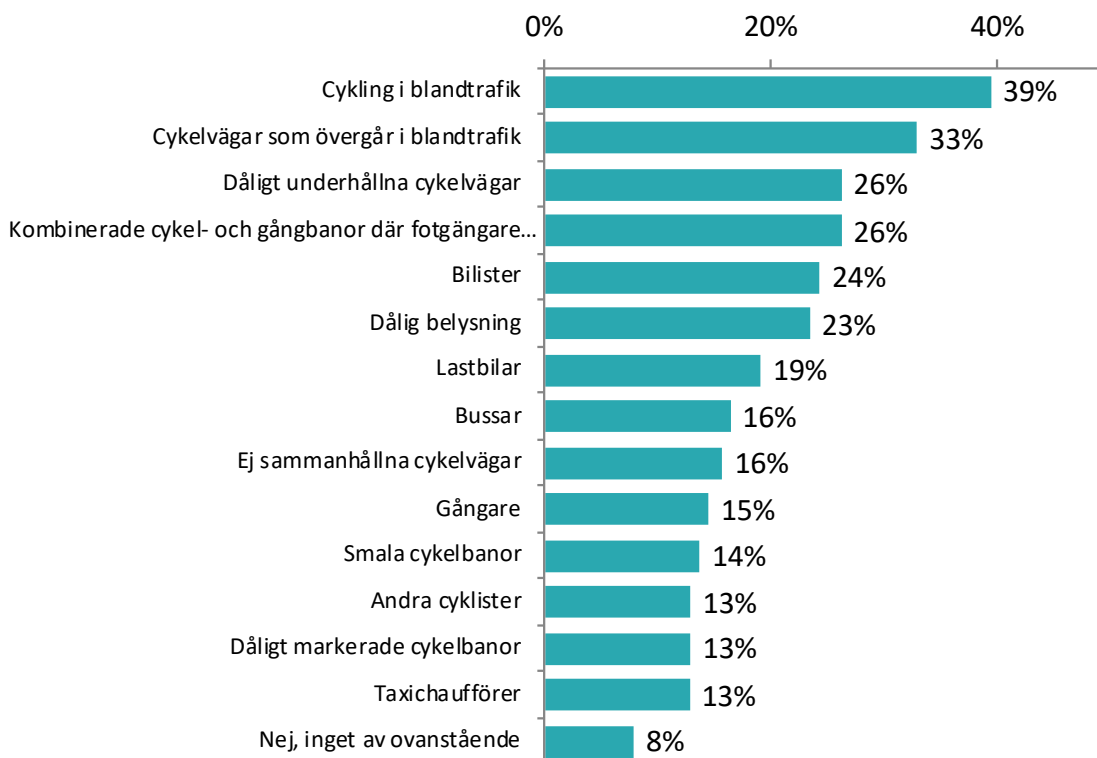
Uppdelning på ålder

| | <= 30 | 31 - 40 | 41 - 50 | 51 - 60 | 61 - 70 | 71+ |
|--|-------|---------|---------|---------|---------|-----|
| Bilister som inte blinkar i korsningar | 53% | 42% | 52% | 49% | 60% | 58% |
| Bilister som kör för fort | 54% | 59% | 39% | 39% | 39% | 38% |
| Bilister som kör för nära | 50% | 45% | 46% | 52% | 51% | 43% |
| Bilister som inte stannar vid överfarter | 56% | 45% | 36% | 41% | 34% | 29% |
| Högersvängar över cykelvägar | 31% | 26% | 31% | 33% | 30% | 27% |
| Bilister som kör i cykelbanor | 7% | 9% | 7% | 9% | 5% | 8% |
| Bilister som parkerar i cykelbanor | 20% | 12% | 14% | 15% | 15% | 17% |
| Inget av ovanstående | 8% | 6% | 9% | 11% | 9% | 11% |

Otrygghet

Bland de som använder sig av el-cykel svarar 39 % att cykling i blandtrafik får dem att känna sig otrygga. Cykelvägar som övergår i blandtrafik är ytterligare något som skapar en känsla av otrygghet. Även kombinerade cykel- och gångbanor, dåligt underhållna cykelvägar, bilister och dålig belysning listas av flera som saker i trafiken som får dem att känna sig otrygga.

E3. Finns det något i trafiken som gör dig otrygg, och i så fall vad?



Otrygghet uppdelning på kön

| | Kvinna | Man |
|---|--------|-----|
| Andra cyklister | 13% | 13% |
| Bilister | 24% | 25% |
| Gångare | 12% | 17% |
| Bussar | 19% | 13% |
| Lastbilar | 21% | 17% |
| Taxichaufförer | 12% | 13% |
| Dåligt underhållna cykelvägar | 27% | 26% |
| Dålig belysning | 27% | 20% |
| Dåligt markerade cykelbanor | 13% | 13% |
| Smala cykelbanor | 14% | 13% |
| Kombinerade cykel- och gångbanor där fotgängare och cyklister samsas på samma yta | 27% | 25% |
| Ej sammanhållna cykelvägar | 17% | 14% |
| Cykelvägar som övergår i blandtrafik | 35% | 31% |
| Cykling i blandtrafik | 46% | 32% |
| Nej, inget av ovanstående | 7% | 9% |
| Annat | 2% | 3% |

Otrygghet uppdelning på ålder

| | <= 30 | 31 - 40 | 41 - 50 | 51- 60 | 61 - 70 | 71+ |
|---|-------|---------|---------|--------|---------|-----|
| Andra cyklister | 9% | 8% | 8% | 18% | 20% | 22% |
| Bilister | 32% | 26% | 21% | 27% | 21% | 19% |
| Gångare | 11% | 9% | 19% | 14% | 17% | 15% |
| Bussar | 19% | 19% | 15% | 17% | 17% | 13% |
| Lastbilar | 17% | 21% | 19% | 18% | 23% | 18% |
| Taxichaufförer | 20% | 12% | 11% | 13% | 11% | 12% |
| Dåligt underhållna cykelvägar | 24% | 33% | 25% | 24% | 28% | 22% |
| Dålig belysning | 29% | 20% | 26% | 22% | 25% | 17% |
| Dåligt markerade cykelbanor | 24% | 12% | 8% | 13% | 13% | 13% |
| Smala cykelbanor | 16% | 19% | 11% | 13% | 13% | 10% |
| Kombinerade cykel- och gångbanor där fotgängare och cyklister samsas på samma yta | 20% | 21% | 22% | 34% | 31% | 34% |
| Ej sammanhållna cykelvägar | 14% | 18% | 14% | 16% | 15% | 19% |
| Cykelvägar som övergår i blandtrafik | 37% | 30% | 29% | 35% | 35% | 38% |
| Cykling i blandtrafik | 38% | 39% | 36% | 46% | 39% | 40% |
| Nej, inget av ovanstående | 9% | 9% | 10% | 6% | 7% | 4% |
| Annat | 2% | 3% | 2% | 3% | 2% | 1% |

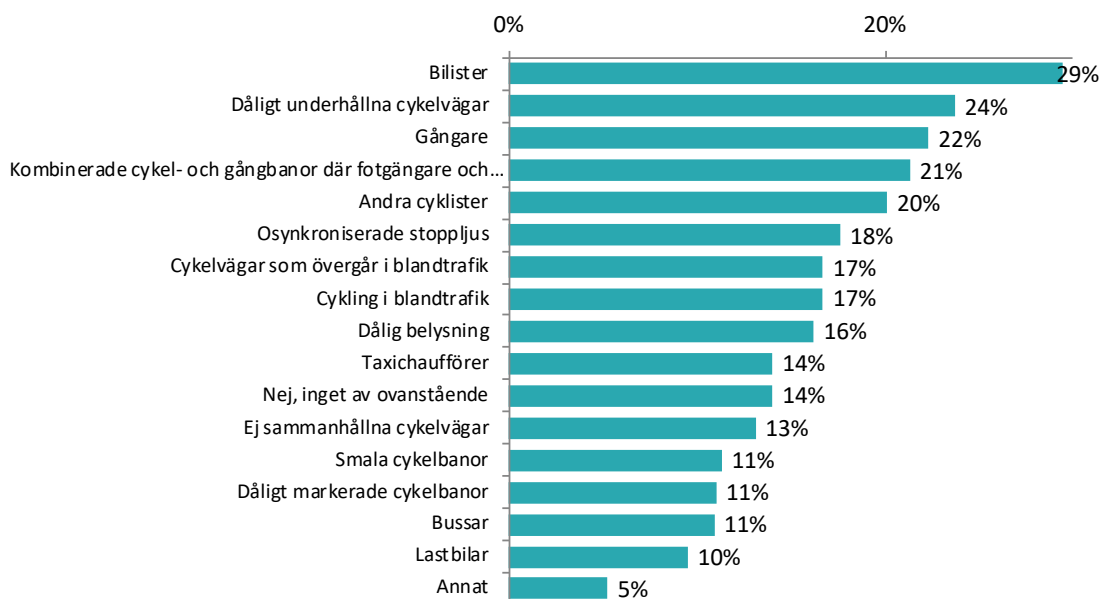
Otrygghet uppdelning på kommungrupp

| | Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner | Större städer och kommuner nära större stad | Storstäder och storstadsnära kommuner |
|---|---|---|---------------------------------------|
| Andra cyklister | 4% | 10% | 22% |
| Bilister | 21% | 26% | 24% |
| Gångare | 14% | 12% | 18% |
| Bussar | 18% | 14% | 19% |
| Lastbilar | 19% | 19% | 19% |
| Taxichaufförer | 8% | 11% | 19% |
| Dåligt underhållna cykelvägar | 21% | 31% | 24% |
| Dålig belysning | 25% | 25% | 20% |
| Dåligt markerade cykelbanor | 10% | 12% | 16% |
| Smala cykelbanor | 7% | 15% | 16% |
| Kombinerade cykel- och gångbanor där fotgängare och cyklister samsas på samma yta | 19% | 24% | 34% |
| Ej sammanhållna cykelvägar | 13% | 14% | 19% |
| Cykelvägar som övergår i blandtrafik | 29% | 31% | 38% |
| Cykling i blandtrafik | 36% | 40% | 41% |
| Nej, inget av ovanstående | 9% | 9% | 5% |

Irritation

Bilister är det största irritationsmomentet för el-cyklister i trafiken, följt av dåligt underhållna vägar och kombinerade cykel- och gångbanor. Andra cyklister är ytterligare en faktor som skapar irritation. Totalt svarar 14 % att ingen av de listade faktorerna gör dem irriterade i trafiken.

E4. Finns det något i trafiken som gör dig irriterad, och i så fall vad?



Uppdelning på kön

| | Kvinna | Man |
|---|--------|-----|
| Andra cyklister | 20% | 21% |
| Bilister | 29% | 30% |
| Gångare | 22% | 22% |
| Bussar | 14% | 7% |
| Lastbilar | 11% | 8% |
| Taxichaufförer | 14% | 15% |
| Dåligt underhållna cykelvägar | 25% | 22% |
| Dålig belysning | 19% | 13% |
| Dåligt markerade cykelbanor | 10% | 12% |
| Smala cykelbanor | 13% | 9% |
| Kombinerade cykel- och gångbanor där fotgängare och cyklister samsas på samma yta | 26% | 16% |
| Osynkroniserade stoppljus | 17% | 18% |
| Ej sammanhållna cykelvägar | 14% | 12% |
| Cykelvägar som övergår i blandtrafik | 20% | 13% |
| Cykling i blandtrafik | 18% | 15% |
| Nej, inget av ovanstående | 13% | 15% |
| Annat | 4% | 6% |

Irritation uppdelning på ålder

| | <= 30 | 31 - 40 | 41 - 50 | 51 - 60 | 61 - 70 | 71+ |
|---|-------|---------|---------|---------|---------|-----|
| Andra cyklister | 19% | 17% | 15% | 26% | 23% | 26% |
| Bilister | 39% | 37% | 31% | 24% | 24% | 19% |
| Gångare | 25% | 18% | 27% | 21% | 17% | 22% |
| Bussar | 15% | 9% | 14% | 9% | 9% | 8% |
| Lastbilar | 7% | 11% | 9% | 9% | 9% | 13% |
| Taxichaufförer | 18% | 13% | 15% | 15% | 12% | 11% |
| Dåligt underhållna cykelvägar | 24% | 25% | 23% | 23% | 26% | 21% |
| Dålig belysning | 26% | 11% | 19% | 15% | 17% | 10% |
| Dåligt markerade cykelbanor | 16% | 8% | 10% | 14% | 11% | 9% |
| Smala cykelbanor | 14% | 15% | 12% | 9% | 9% | 7% |
| Kombinerade cykel- och gångbanor där fotgängare och cyklister samsas på samma yta | 18% | 18% | 21% | 22% | 26% | 26% |
| Osynkroniserade stoppljus | 26% | 18% | 19% | 18% | 12% | 11% |
| Ej sammanhållna cykelvägar | 12% | 15% | 13% | 13% | 13% | 11% |
| Cykelvägar som övergår i blandtrafik | 17% | 19% | 13% | 17% | 20% | 19% |
| Cykling i blandtrafik | 15% | 15% | 15% | 18% | 19% | 24% |
| Nej, inget av ovanstående | 8% | 14% | 13% | 16% | 18% | 14% |

Irritation uppdelning på kommungrupp

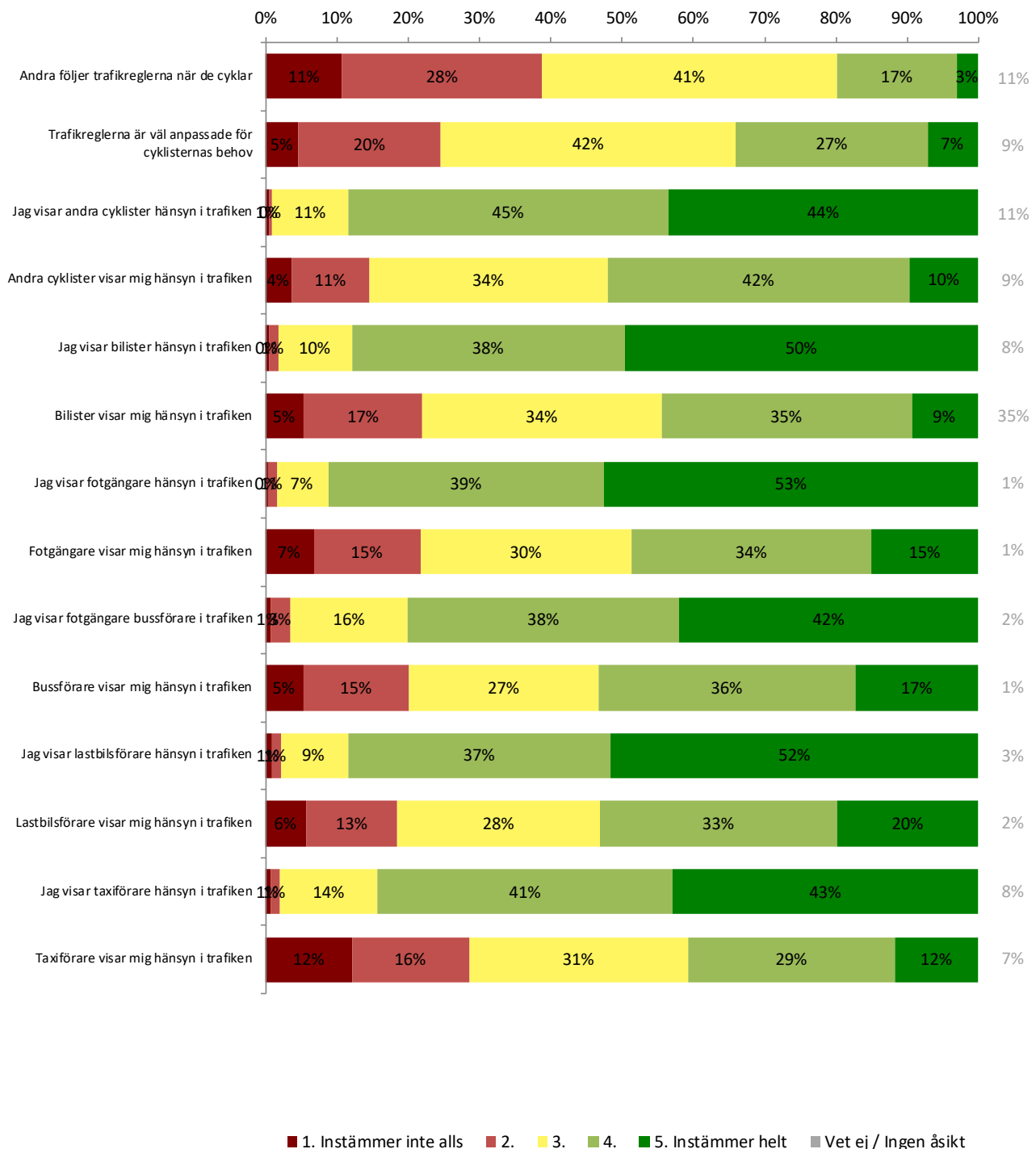
| | Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner | Större städer och kommuner nära större stad | Storstäder och storstadsnära kommuner |
|---|---|---|---------------------------------------|
| Andra cyklister | 9% | 17% | 31% |
| Bilister | 24% | 33% | 29% |
| Gångare | 18% | 22% | 25% |
| Bussar | 7% | 12% | 12% |
| Lastbilar | 10% | 8% | 11% |
| Taxichaufförer | 7% | 11% | 22% |
| Dåligt underhållna cykelvägar | 20% | 29% | 20% |
| Dålig belysning | 15% | 18% | 15% |
| Dåligt markerade cykelbanor | 8% | 12% | 12% |
| Smala cykelbanor | 6% | 12% | 13% |
| Kombinerade cykel- och gångbanor där fotgängare och cyklister samsas på samma yta | 20% | 19% | 26% |
| Osynkroniserade stoppljus | 13% | 17% | 21% |
| Ej sammanhållna cykelvägar | 12% | 12% | 15% |
| Cykelvägar som övergår i blandtrafik | 12% | 16% | 21% |
| Cykling i blandtrafik | 17% | 15% | 19% |
| Nej, inget av ovanstående | 17% | 16% | 10% |



Samspel i trafiken

Cyklisterna fick även ta ställning till ett antal påståenden gällande samspel i trafiken. Som framgår i diagrammet nedan utmärker sig ett antal påståenden med en hög andel som inte instämmer. 39 % instämmer exempelvis inte i att andra följer trafikreglerna när de cyklar. 28 % instämmer heller inte i att taxiförare visar dem hänsyn i trafiken. 84 % instämmer däremot i det motsatta, det vill säga att de själva visar taxiförare hänsyn i trafiken. Högst instämmandegrad återfinns i huruvida man visar fotgängare hänsyn i trafiken, vilket 92 % instämmer med. Ett genomgående tema är således att man upplever sig visa mer hänsyn åt andra än vad andra trafikanter visar hänsyn tillbaka.

F1. Påståenden kring samspelet med andra i trafiken

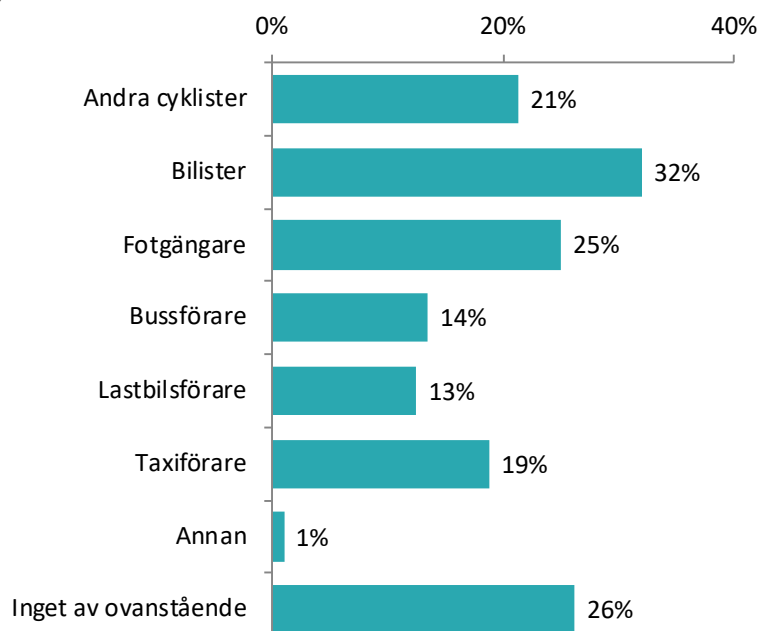


Omdöme och respekt

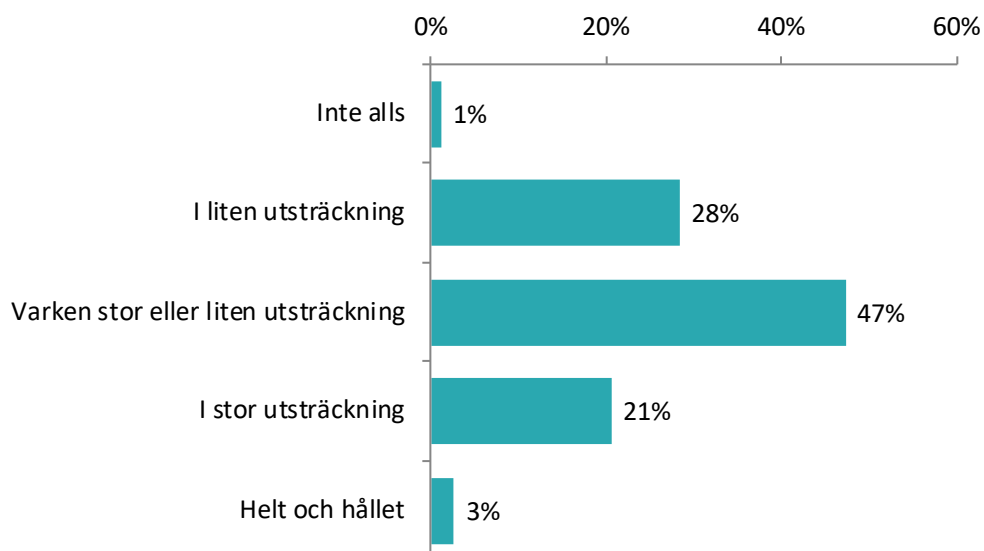
Det ställdes även en fråga om huruvida det finns någon eller några trafikanter med särskilt dåligt omdöme i trafiken i förhållande till dem som cyklister. 26 % har svarat att det inte finns några sådana, medan närmare var tredje, 32 %, svarat bilister. Därtill har var fjärde, 21 %, svarat andra cyklister och en liknande andel, 25 %, har även svarat fortgångare.

24 % upplever att trafiken präglas av ömsesidig hänsyn och respekt i stor utsträckning, medan 29 % svarar det motsatta, det vill säga i liten utsträckning. Störst andel, 47 %, har svarat varken eller på samma fråga.

F2. Visar någon eller några av följande särskilt dåligt omdöme i trafiken i förhållande till dig som cyklist?



F3. I vilken utsträckning upplever du att trafiken präglas av ömsesidig hänsyn och respekt?

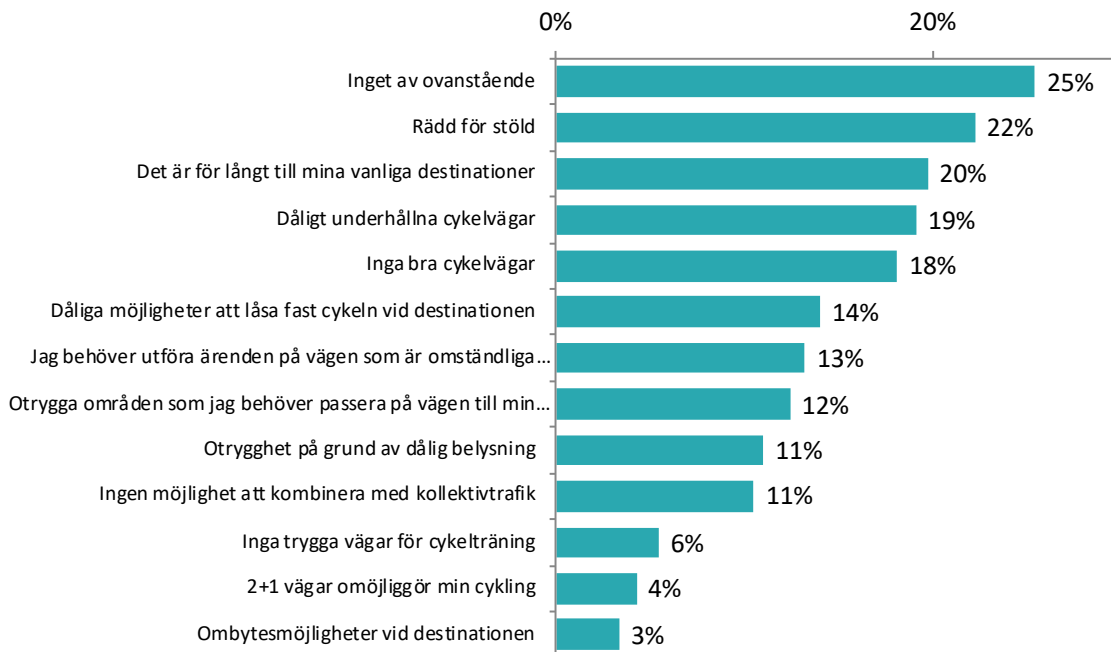




Hinder för cyklister

Respondenterna fick även ta ställning till vad som utgör ett hinder för dem när de cyklar. Störst andel har svarat att de är rädda för stöld, följt av dåligt underhållna cykelvägar och att det inte finns några bra cykelvägar.

G1. Vad av följande är ett stort hinder för dig när du cyklar?



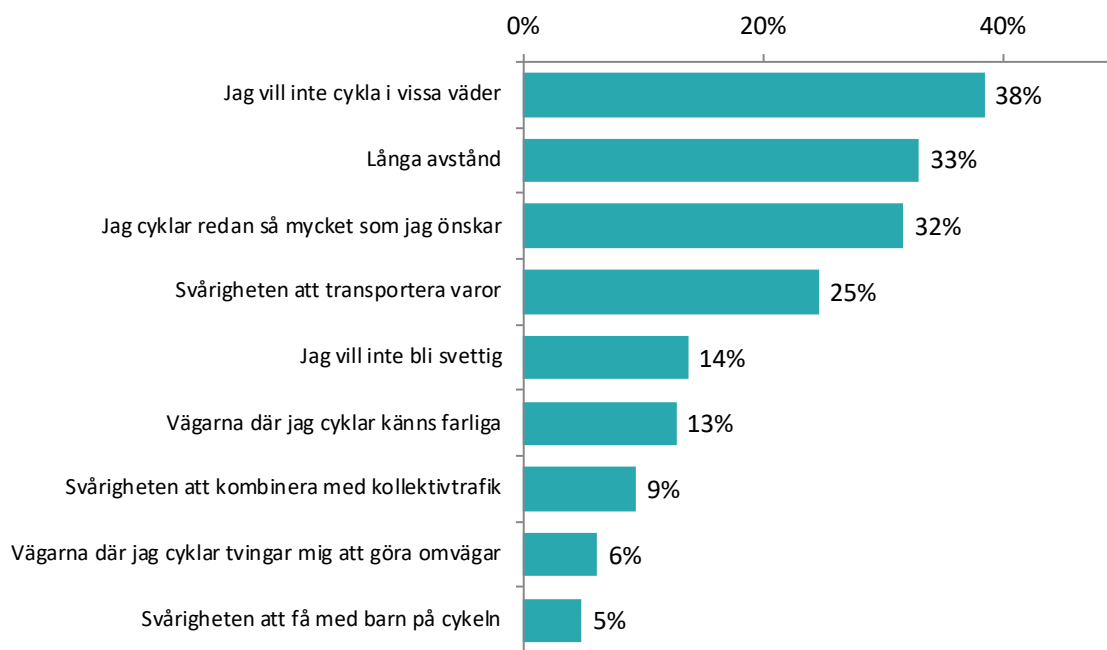
Hinder uppdelning på kommungrupp

| | Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner | Större städer och kommuner nära större stad | Storstäder och storstadsnära kommuner |
|---|---|---|---------------------------------------|
| Ingen möjlighet att kombinera med kollektivtrafik | 11% | 6% | 17% |
| Otrygghet på grund av dålig belysning | 11% | 13% | 9% |
| Otrygga områden som jag behöver passera på vägen till min destination | 9% | 14% | 12% |
| Inga bra cykelvägar | 18% | 20% | 16% |
| Dåligt underhållna cykelvägar | 14% | 23% | 18% |
| Dåliga möjligheter att låsa fast cykeln vid destinationen | 11% | 12% | 18% |
| Ombytesmöjligheter vid destinationen | 3% | 2% | 5% |
| Rädd för stöld | 15% | 21% | 28% |
| 2+1 vägar omöjliggör min cykling | 9% | 4% | 2% |
| Inga trygga vägar för cykelträning | 5% | 7% | 4% |
| Jag behöver utföra ärenden på vägen som är omständliga med cykel | 10% | 13% | 16% |
| Det är för långt till mina vanliga destinationer | 19% | 18% | 22% |
| Inget av ovanstående | 31% | 26% | 22% |
| Annat | 3% | 1% | 3% |

Hinder från att cykla mer

På frågan om vad som hindrar dem från att cykla mer svarar störst andel att de inte vill cykla i vissa väder. 32 % menar däremot att de redan cyklar så mycket som de önskar. 33 % menar att det som hindrar dem från att cykla mer är långa avstånd.

G2. Vad är det som hindrar dig från att cykla mer?

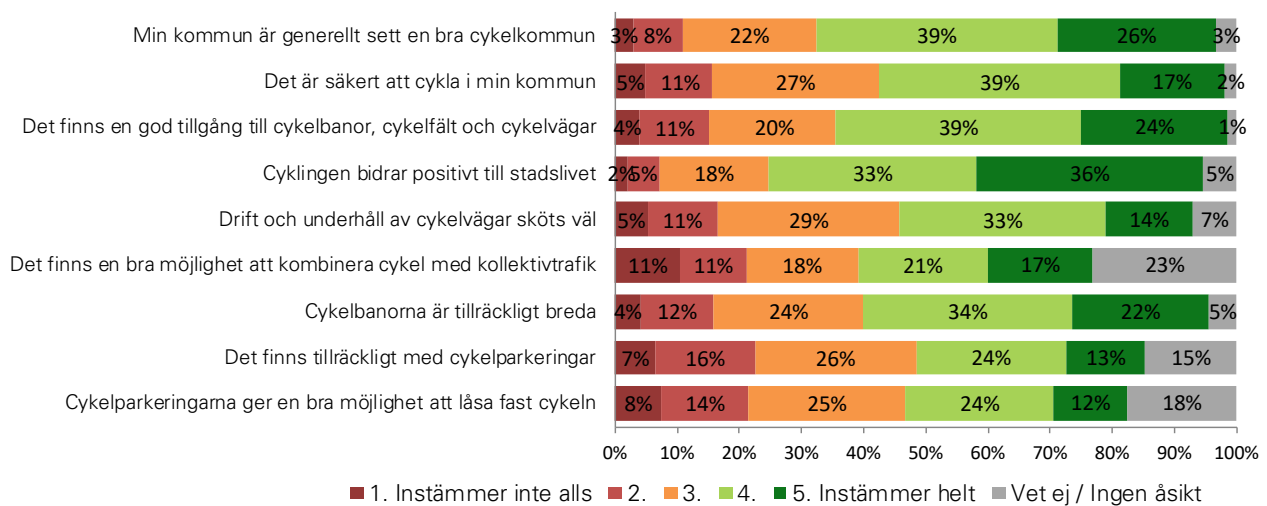


Hinder uppdelning på kommungrupp

| | Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner | Större städer och kommuner nära större stad | Storstäder och storstadsnära kommuner |
|---|---|---|---------------------------------------|
| Svårigheten att transportera varor | 28% | 26% | 21% |
| Svårigheten att få med barn på cykeln | 6% | 4% | 6% |
| Svårigheten att kombinera med kollektivtrafik | 8% | 3% | 18% |
| Jag vill inte cykla i vissa väder | 37% | 36% | 43% |
| Jag vill inte bli svettig | 8% | 15% | 15% |
| Långa avstånd | 33% | 33% | 32% |
| Vägarna där jag cyklar tvingar mig att göra omvägar | 4% | 5% | 9% |
| Vägarna där jag cyklar känns farliga | 16% | 10% | 14% |
| Jag cyklar redan så mycket som jag önskar | 28% | 35% | 30% |



Respondenterna fick även ta ställning till några frågor kring hur det är att cykla i sin hemkommun. En fjärdedel instämmer helt i att de generellt sett bor i en bra cykelkommun. Cyklister i större städer svarar mer instämmande än cyklister i mindre städer respektive storstäder. Instämmandegraden är högre för cyklister i större städer och kommuner nära större stad i majoriteten av frågorna nedan.



Uppdelning på kommungrupp för frågan

| | Mindre städer/ tätorter och landsbygds- kommuner | Större städer och kommuner nära större stad | Storstäder och storstadsnära kommuner |
|---|---|--|---|
| Min kommun är generellt sett en bra cykelkommun | 3,63 | 3,89 | 3,75 |
| Det är säkert att cykla i min kommun | 3,52 | 3,65 | 3,38 |
| Det finns en god tillgång till cykelbanor, cykelfält och cykelvägar | 3,36 | 3,85 | 3,68 |
| Cyklingen bidrar positivt till stadslivet | 3,91 | 4,05 | 4,06 |
| Drift och underhåll av cykelvägar sköts väl | 3,32 | 3,47 | 3,41 |
| Det finns en bra möjlighet att kombinera cykel med kollektivtrafik | 2,98 | 3,41 | 3,36 |
| Cykelbanorna är tillräckligt breda | 3,63 | 3,68 | 3,49 |
| Det finns tillräckligt med cykelparkeringar | 3,22 | 3,36 | 3,08 |
| Cykelparkeringarna ger en bra möjlighet att låsa fast cykeln | 3,15 | 3,28 | 3,2 |

Uppdelning på kommun för frågan (OBS små baser (n= mellan 31 och 80))

| | Göteborgs kommun | Linköpings kommun | Malmö kommun | Stock- holms kommun | Uppsala kommun | Örebro kommun |
|---|---------------------|----------------------|-----------------|---------------------------|-------------------|------------------|
| Min kommun är generellt sett en bra cykelkommun | 3,18 | 4,22 | 4,48 | 3,59 | 4,29 | 4,26 |
| Det är säkert att cykla i min kommun | 2,66 | 3,91 | 3,57 | 2,88 | 3,58 | 3,95 |
| Det finns en god tillgång till cykelbanor, cykelfält och cykelvägar | 3,5 | 4,05 | 4,42 | 3,45 | 4,2 | 4,45 |
| Cyklingen bidrar positivt till stadslivet | 4,16 | 4,22 | 4,09 | 4,08 | 4,34 | 3,95 |
| Drift och underhåll av cykelvägar sköts väl | 2,89 | 3,56 | 3,89 | 3,12 | 3,97 | 3,91 |
| Det finns en bra möjlighet att kombinera cykel med kollektivtrafik | 2,65 | 3,23 | 3,99 | 3,05 | 3,84 | 3,62 |
| Cykelbanorna är tillräckligt breda | 3,33 | 3,9 | 3,78 | 3,08 | 4,08 | 3,97 |
| Det finns tillräckligt med cykelparkeringar | 3,05 | 3,04 | 3,01 | 2,56 | 3,12 | 3,7 |
| Cykelparkeringarna ger en bra möjlighet att låsa fast cykeln | 3,3 | 3,06 | 2,88 | 2,99 | 3,59 | 3,72 |



Undersökningar som leder till utveckling!