

## Hur används lastcyklar i Malmö?



Marcus Nilsson

Trafik och Väg  
Institutionen för Teknik och Samhälle  
Lunds Tekniska Högskola  
Lunds Universitet





Copyright © Marcus Nilsson

LTH, Institutionen för Teknik och samhälle  
CODEN: LUTVDG/(TVTT-5265)/1-41/2016  
ISSN 1653-1922

Tryckt i Sverige av Media-Tryck, Lunds universitet  
Lund 2016



Examensarbete

CODEN: LUTVDG/(TVTT-5265)/1-41/2016

Thesis / Lunds Tekniska Högskola,  
Institutionen för Teknik och samhälle,  
Trafik och väg, 298

ISSN 1653-1922

Author(s): Marcus Nilsson

Title: Hur används lastcyklar i Malmö?

English title: How are cargobikes used in Malmö?

Language Svenska

Year: 2016

Keywords: Lastcykel, Användning, Malmö, Hållbar mobilitet, cykling, cykel

Citation: Nilsson, M., Hur används lastcyklar i Malmö. Lund, Lunds universitet, LTH, Institutionen för Teknik och samhälle. Trafik och väg 2016. Thesis. 298

#### Abstract

The changing of the climate is today a problem. There are many reasons why the climate is changing but one of the biggest is the use of cars for personal transport. To reduce the emissions of climate gases many cities in Sweden are today planning for sustainable transports instead of the car. Examples of sustainable transportation is public transport and biking. Although the bike is a good vehicle for transport, it does not offer enough cargo space, or possibility to transport more than one or two children which is important for many car users. To solve this the use of cargo bikes by families has increased in Swedish cities. The aim of the thesis is to examine if the cargo bike can replace the car for personal transport. People in the town of Malmö has been asked to answer a survey and an interview. The results from surveys and interviews indicates that the cargo bike solves many problems for people without a car. There is no additional problem to do your regular commuting, take your children to school or bring home your groceries on a cargo bike compared to a car. The people of Malmö also explains that the bike is way cheaper than a car since you don't have to pay for parking, service or gas, this is also one important factor to why people are using the cargo bike. The conclusion drawn in this thesis is that for some people the cargo bike is an equally good mode of transport as a car.

Trafik och väg  
Institutionen för Teknik och samhälle  
Lunds Tekniska Högskola, LTH  
Lunds Universitet  
Box 118, 221 00 LUND

Transport and Roads  
Department of Technology and Society  
Faculty of Engineering, LTH  
Lund University  
Box 118, SE-221 00 Lund, Sweden



---

Förord	1
Sammanfattning	3
Summary	5
1 Inledning	7
2 Bakgrund	8
2.1 Koppling till utlandet	9
2.2 Häls fördelar	9
2.3 Cykling och hållbarhet	10
2.4 Trafiksäkerhet	12
2.5 Ökad cykling, förändring av stadsbild	13
2.6 Vad är en lastcykel	14
2.7 Syfte	15
2.8 Frågeställning	15
3 Metod och material	16
3.1 Metod	16
3.2 Urval	16
3.3 Datainsamling	16
4 Resultat	18
4.1 Resultat från enkätstudien	18
4.1.1 Hur ofta använder du din lastcykel?	18
4.1.2 Hur lång är din vanligaste resa på lastcykeln?	19
4.1.3 Till vilken typ av resor	19
4.1.4 Varför använder du en lastcykel?	20
4.1.5 Tycker du utformningen av cykelvägar behöver ta ännu större hänsyn till lastcyklar?	20
4.1.6 Fungerar det bra att parkera sin lastcykel i Malmö?	20
4.1.7 Hade du kunnat tänka dig att hyra en lastcykel på resor t.ex.?	21
4.1.8 Något du vill tillägga om situationen för lastcyklar i Malmö?	21
4.2 Resultat från djupintervjuer	21
5 Diskussion och slutsatser	23
6 Resultatdiskussion	26
6.1 Metoddiskussion	26

---

6.2	Slutsatser	26
6.3	Rekommendationer	26
7	Referenser	27
8	Bilaga / bilagor	31



---

# Förord

Arbetet om lastcyklar har utförts för att belysa vikten av transporter men även för att kunna visa att det går att bryta sig ur bilberoendet idag. Insamlandet av data har skett under våren 2015 och färdigställande av arbetet har gjorts under 2016, viktiga personer för att genomföra projektet har varit min handledare Till Koglin samt min familj.

Lund, November 2016



---

# Sammanfattning

Klimatförändringarna är ett verkligt hot mot dagens och morgondagens samhälle. Persontransporter har pekats ut som en stor bidragande orsak till klimatförändringar och därför läggs stort fokus på samhället att hitta lösningar för mer hållbara transporter. Cykling är ett intressant alternativ då det bidrar till förbättrad folkhälsa, begränsad klimatpåverkan samt har positiva effekter på personers välmående. I detta arbete har fokus varit på låd-/lastcyklar i Malmö stad. Detta då det vid uppstarten av undersökningen fanns begränsat med litteratur kring ämnet som avhandlade användningsområden för lastcyklar och deras kvaliteter jämfört med traditionella tvåhjuliga cyklar.

Syftet med uppsatsen är att utforska användningen av lastcyklar i Malmö. Detta har gjorts genom två olika insamlingsmetoder, dels en kvantitativ enkät där cyklande personer fyllt i enkäten i Malmö. Den andra delen är en fördjupning av den första i form av en intervju, respondenterna är personer som tidigare fyllt i enkäten och i denna accepterat att delta.

Resultaten från enkäterna och intervjuerna gav en beskrivning av användarnas vardag. Många av personerna har valt en bilfri vardag efter de införskaffat sina cyklar. De flesta valde att använda cykeln varje dag, den vanligaste reslängden var 3-4km och cykeln användes till både pendling och utflyktsresor. Användarna berättade om att cykeln erbjuder lastmöjligheter som en bil men utan dyra parkeringar, försäkringar och servicekostnader som bilen har. Även kvalitén med att få vardagsmotion utan att behöva lägga in det i ett stressat schema är uppskattat.

Under djupintervjuerna framkom att intervjupersonerna ägt bil först men efter att ha flyttat till centrala Malmö försvann nyttan med bilen samtidigt som kostnaderna var kvar. Därför hade användarna valt att sälja sin personbil och använda lastcykel istället. Vid tillfällen användarna hade behov av en personbil valde de att hyra en eller använda sig av bilpool.

Slutsatserna som kan dras är att för vissa användare är lastcykeln ett lika bra transportmedel som en personbil. Den har fördelarna som en cykel har men erbjuder även goda lastmöjligheter vilket gör att användarna kan transportera sina varuinköp och familj på ett enkelt sätt.



---

# Summary

The change of the climate is a threat for the society of today and tomorrow. The transportation of people in cars is one big reason to the climate changes. To make this effect smaller the society is encouraged to choose more sustainable modes of transport. Cycling is seen as an interesting alternative because it can improve the public health, the effect it leaves on the climate is small and it can improve the well-being of people. This thesis has set the aim to explore cargo bike users in the Swedish town Malmö. At the time when the thesis was begun there were very little written about how the users uses their cargo bike compared to a regular bike.

The aim of this study is to find the use patterns of cargo bikes in Malmö. By using two different methods, one qualitative survey where users have been asked to fill in their travel patterns. The other method is a quantitative interview with users who filled in the survey and wanted to explain more about their use patterns. The interview focuses on the already given answers and gives the user the possibility to explain how and why they uses a cargo bike.

The result from the surveys and the interviews indicates the travel patterns of the users. Many of the users have chosen a living without a car since e they bought their cargo bikes. People uses their bikes for commuting and trips. The most common travel distance is 3-4 kilometres and the bike was used almost every day. People spoke about the good things with the cargo bike, it gave them the same possibilities to transport cargo as with a car but without parking fees, insurance cost and the cost of service. Everyday exercise was also appreciated.

The interviews had things in common, most of the people owned a car before moving to Malmö but since they moved there was no longer any need for a car, mostly because of the costs of the car. Because of this people had chosen to sell their car and start using a cargo bike instead. The few times the persons needed a car they choose to borrow, rent or use a carpool car.

The conclusion from this study is that for some users the cargo bike is a transport as good as a car. The cargo bikes have all the benefits of common cycling and offers a good load capacity which ensures that the users can manage most of their transports, grocery shopping and transport of children in an easy way.



---

# 1 Inledning

De senaste åren har hotet klarlagts att vår jord utsätts för påtagliga klimatförändringar som till viss del har sin grund i människors val av livsstil. Att förutspå hur eller på vilket sätt klimatet kommer att förändras är svårt. För att minska påverkan är det viktigt att samhället utvecklas och anpassas till dessa förutsättningar och möjliggör att samhällen i framtiden blir långsiktigt hållbara.

En sak som framhävs som ohållbar är våra persontransporter och då främst de som utförs med personbil. För att göra transporter mer hållbara uppmanas befolkningen på många platser att använda sig av mer hållbara transportmedel, kollektivtrafik och gång/cykel. Ytterligare en aspekt som gör dessa transportslag mer hållbara är minskningen av antalet dödade och skadade på grund av trafikolyckor och luftföroreningar.

Att persontransporter, främst med bil orsakar dessa problem är ingen nyhet som uppstått med klimatförändringarna, utan är något som diskuterats ända sen urbaniseringen tog fart. Tidigare handlade debatten främst om människors välmående och inte klimatförändringar (Breheny, 1996). Inom Europeiska Unionen (EU) har det tidigt identifierats som ett problem och redan 1998 utkom dokumentet Walcyng, How to enhance walking and cycling instead of shorter car trips and make these modes safer (European Commission, 1998). Dock har bilinnehavet inom EU ökat sen 1998 vilket borde innebära att det vägledande dokumentet inte haft den effekt som varit önskvärd av författarna. Jag har funderat mycket kring cykeln och vilka kvaliteter som cykeln och främst lastcykeln har. Cykeln erbjuder snabb och enkel förflyttning inom staden, erbjuder daglig motion som kan minska antalet sjukdomar på grund av övervikt och med elcykelns intåg har även avstånden som kan avverkas på en cykel ökat. Dessutom föreslås åtgärder som förbättrade cykelbanor, utbyggd kollektivtrafik och elfordon för att invånarna ska kunna behålla sin mobilitet trots ett minskat bilanvändande

Cykeln, som vi normalt tänker oss har däremot begränsad lastförmåga och ger oftast inte samma möjlighet att frakta barn och varor samtidigt som bilen ger. Lastcyklar/lådcyklar som är populära utomlands löser däremot en del av denna problematik och därför kan det vara intressant att undersöka hur de få användarna idag upplever sin användning av lådcyklar och hur fler ska kunna lockas att ställa bilen.

Mitt stora intresse för cykling och hållbar mobilitet har gjort att jag intresserat mig för lastcyklar och därför valt skriva min uppsats om deras användning. Malmö stad har under ett antal år försökt minska bilberoendet i stadskärnan genom ökad cykling, och har i viss utsträckning lyckats. Jag vill utforska om dagens användare av lastcyklar ersätter resor som annars hade gjorts med en bil och om lastcykeln kan bli ett fordon som blir vanligare på Malmös cykelbanor. Detta för att undersöka om ett bilfritt levande är möjligt med det behov av transporter dagens samhälle medför.

---

## 2 Bakgrund

Bilen är idag ett fordon som syns nästan överallt och används av många personer dagligen för transport till och från arbetet. Vägar har byggts för att sammanlänka olika städer och inne i städerna har transportsystemet tillåtits ta stor plats. Denna utveckling påbörjades i slutet av 60-talet då massproduktion av bilar blev allt vanligare (Trafa, 2015a). Sedan 1960 talet har körsträcka, bilantalet och personbilstätheten stadigt ökat i Sverige (Ibid). Idag kan detta ses genom att en stor majoritet av hushållen idag äger minst en bil och att resa med bil är det vanligaste sättet att ta sig mellan olika resmål (Trafa, 2015b). Såväl kvinnor som män väljer i första hand att ta bilen då de skall färdas till eller från olika målpunkter, tätt följt av cykeln eller valet att gå till fots.

Bilen och dess infrastruktur har sedan tidigt 1900-tal fått ta stor del i stadsplaneringen vilket gett avtryck i stadens utformning. I Sverige ses detta i form av planeringsstrategierna i SCAFT (Stadsbyggnad, Chalmers, Arbetsgruppen för Forskning om Trafiksäkerhet). SCAFT var ett kunskapsdokument som utvecklades under 1960 talet och användes som vägledande dokument för stadsplanerare i hela Sverige. Idén bakom SCAFT var att säkerställa trafiksäkerheten för alla trafikanter, främst genom separering av trafikslagen. Kritiken mot SCAFT blev dock stor vilket har resulterat i nya kunskapsdokument från trafikverket, bland annat Trafik för en attraktiv stad (TRAST) (Sveriges kommuner och landsting (SKL), 2015). Intresset för miljö och då främst klimatförändringar har ökat stort de senaste åren vilket resulterat i debatter om hur den svenska befolkningen ska kunna resa mer hållbart. Med en ökande befolkning som ställer högre krav på matproduktion har även krav ställts på städer att de ska urbaniseras och utvecklas utan att ta ny jordbruksmark i anspråk. I trafik för en attraktiv stad (SKL 2015) definieras hållbart resande som resor med cykel, gång eller kollektivtrafik. TRAST ser till att ta större hänsyn för samtliga trafikslag och säkerställa framkomligheten för dessa. Konsekvenserna av SCAFT finns dock fortfarande kvar och ses idag i form av otrygga gång- och cykelvägar, främst under kvällstid, leder för oskyddade trafikanter som inte är möter de krav som ställs på genhet, vilket resulterar i att oskyddade trafikanter passerar bilstråk på ett osäkert sätt. Även stadsuppbyggnaden har påverkats och resulterat i osammanhängande gång- och cykelstråk. En stad som är byggd för bilar är problematisk då den minskar den upplevda tryggheten samt bidrar till utsläpp av klimatpåverkande gaser. I dagens Sverige står nämligen transportsystemet för 33 % av de totala klimatgasutsläppen (Naturvårdsverket, 2016). Personbilsanvändningen är en viktig bidragande faktor och står för 60 % av dessa utsläpp (Naturvårdsverket, 2015).

Med bakgrund i miljöproblematiken från biltrafiken och vägledande dokument från SKL beskriver kommuner numera ofta i sina översiktsplaner hur hållbart resande ska göra staden mer attraktiv att leva, bo och handla i. Bland annat Malmö, Lund, och Helsingborg beskriver tydligt visioner om sammanlänkande cykelstråk och bättre kollektivtrafik (Malmö stad, 2014; Helsingborgs stad, 2010; Lunds kommun, 2010). Stockholms län har även en cykelstrategi och Trafikverket har börjat ta fram nya vägledande dokument för cykelplanering (Trafikverket, 2014).

Detta har identifierats tidigare och främst i större städer där man länge har haft stor trängselproblematik. EU-kommissionen utgav 1998 ett kunskapsdokument för att ge beslutsfattare kunskap om hur gång och cykling över kortare resor och transporter kan ökas (European Commission, 1998). I denna text kan man läsa att många av de dagliga resorna



---

människor gör är korta och borde kunna ersättas av gång och cykling utan problem. Exempelvis så om alla bilresor som är kortare än två km hade ersatts av gång eller cykel så hade antalet bilresor minskat med 30 procent, om gränsen satts till fem km hade upp mot hälften av alla bilresor ersatts (European Commission, 1998). Detta är en gammal källa men statistik över bilinnehav och färdmedelsfördelning för EU visar att ingen märkbar skillnad. Bilinnehavet verkar öka i hela EU och färdmedelsfördelningen är oförändrad (Eurostat, 2016a; Eurostat, 2016b)

Trots detta har ingen större överflyttning från personbilstransporter till gång och cykel skett och jag undrar varför. Är en viktig orsak som framhävs i Walcyng att de kortare bilresorna främst görs för inköp (European Commission, 1998). Kan det vara så att personer inte tycker en traditionell cykel möjliggör den frihet som bilen ger på grund av begränsad lastmöjlighet, och kan lastcykeln i så fall vara en viktig pusselbit för en framtid med hållbar mobilitet?

Malmö stad har sammanställt en trafik och mobilitetsplan (Malmö stad, 2016) där målet är att bilresandet ska minska till förmån för cykel och kollektivtrafik. Detta är även något som malmöborna är beredda att satsa på och genomföra då en enkätundersökning utförd av Statens Väg- och Transportforskningsinstitut (VTI) (2014) har visat att 81 % av de centrala hushållen i centrala Malmö vill se ett tätare centrum med lägre fordonshastigheter och större möjlighet att röra sig fritt. 47 % av de tillfrågade vill även se en ökad mängd gång och cykling i staden. (VTI, 2014)

## 2.1 Koppling till utlandet

I större städer i Europa är cykeln ett viktigt transportmedel. I länder som Danmark och Nederländerna, och då främst i de större städerna är det vanligt att använda cykeln som transportmedel precis som bilen. Många av de cyklar som används i exempelvis Amsterdam och Köpenhamn är lastcyklar. I dessa städer utgör även cykling en stor del av de dagliga transportererna, andelen cykelresor är ca 30-40% (Buehler.& Pucher, 2008). I Sverige är inte cykling lika vanligt, cykelandelen bland alla resor är ca hälften mot Danmark och en tredjedel jämfört med Nederländerna (Buehler & Pucher, 2008). Ökad cykling i Sverige är däremot någon som uppmuntras av stadsplanerare och i både Malmö och Stockholm verkar det som användningen av lastcyklar har ökat, både genom att familjer köper in sina egna och att lastcyklar placerats ut i bostadsföreningar som poolsystem.

## 2.2 Häls fördelar

Att ha en aktiv livsstil med vardaglig träning och motion är något som förbättrar folkhälsan och kan minska risken att drabbas av många av våra folksjukdomar. Vanliga sjukdomar som fetma, hjärt- och kärlsjukdomar samt diabetes går att undvika för många människor med en sund livsstil som innefattar träning (Miles, 2007). Miles (2007) har kartlagt rörelsenivåerna i Storbritannien och identifierat att befolkningen i stort inte uppfyller de råd för fysiskt aktivitet om minst 30 minuter fem gånger per vecka som är uppställda av brittiska myndigheter. Även svenska folkhälsomyndigheten har ställt upp råd för fysiskt aktivitet som uppgår till att göra måttligt intensiv fysisk aktivitet minst 150 minuter i veckan varav aktiviteten ska pågå minst 10 minuter per gång (Folkhälsomyndigheten, 2016a). Dessa mål har även ställts upp av World Health Organization (WHO) i sina rekommendationer. Fysisk aktivitet förbättrar hälsan och minskar risken för cancer, hjärt- och kärlsjukdomar och andra sjukdomar orsakade av fetma (WHO, 2010). Exempelvis

---

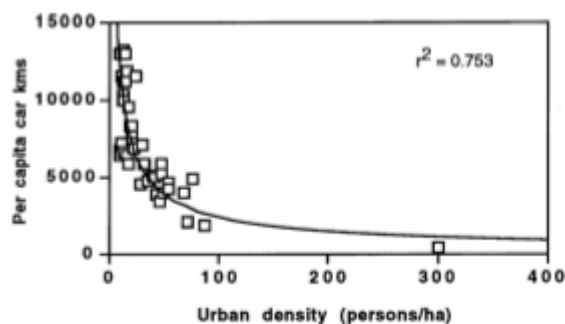
rekommenderar WHO att alla vuxna personer mellan 19-64 år att utföra en fysisk aktivitet minst 2,5 timmar i veckan. Dessa aktiviteter ska också vara längre än 10minuter per gång (WHO, 2010). Precis som i Storbritannien uppskattar folkhälsomyndigheten i Sverige att endast hälften av den vuxna befolkningen är tillräckligt aktiva för att uppnå önskvärd fysisk aktivitet (Folkhälsomyndigheten, 2016b). Då en cykeltur på 5 km tar ca 15-20 minuter kan vardagscykling motsvara en del av detta rörelsebehov. Att cykling kan vara en del i lösningen för folkhälsan tas upp i en artikel skriven av Fox och Hillsdon (2006). I artikeln talas om att i takt med att samhället blivit mer och mer motoriserat har gång och cykelsträckorna i befolkningen minskat. Författarna talar om att ökningen av folksjukdomar kan ha en koppling till minskningen av antalet arbeten som kräver hårt fysiskt arbete som resulterar i mindre rörelse bland befolkningen. En lösning som föreslås är att en ökning av gång och cykelresor borde ha en positiv påverkan för hur många människor som uppnår de dagliga rekommendationerna för fysisk aktivitet. För att uppnå dessa högre nivåer föreslås tätare städer med säkra gång- och cykelstråk som möjliggör människor att använda hållbara färdmedel istället för motoriserade färdmedel.

Resande med både cykling och kollektivtrafik har stora hälsofördelar jämfört med bilresor (Dora, Hosking, Pierpaolo & Fletcher, 2011). Däremot är det inte bara fördelar med att byta färdmedel. En risk med att byta färdmedel från bil till cykel är den större mängd partiklar och avgaser som inandas, dessa är giftiga och inte bra för hälsan. Detta bekräftas i flera olika källor, bl.a. Dora. et al (2011), Buehler och Pucher (2012) och är en stor nackdel för cyklingen. Ur ett längre perspektiv överväger de positiva effekterna av cykling de negativa som beror på luftföroreningar, detta även om cyklingen utförs på ställen med högre risk för trafikskador (Dora. et al, 2011; Buehler & Pucher, 2012).

Cykling kan även leda till bättre mental hälsa och kognitiv hälsa. Konditionsträning har visat sig förbättra koncentration och lärandeförmåga hos aktiva ungdomar och personer som lider av depression har fått förbättrad hälsa av träning. Träning har även kunnat förebygga depression bland äldre personer (Buehler & Pucher, 2012).

## 2.3 Cykling och hållbarhet

I många kommuners översiktsplaner beskrivs hur städer ska förtätas och vid nybyggnation ska inte ny jordbruksmark tas i anspråk för konstruktioner. Idén med denna planeringsstrategi är att minska invånarnas beroende av transporter som främst utförs av bilar för att dels förbättra stadsbilden men även minska utsläppen av växthusgaser i staden. Breheny (1996) sammanställer olika rapporter om fördelar med en förtätning av befintliga städer eller att låta dem breda ut sig och talar om problem som uppstår vid förtätning, sämre livskvalitet och att det inte tilltalar alla människor som bor i en stad, Breheny (1996) diskuterar att majoriteten av befolkningen väljer att bo i de mindre täta områdena då det är lugnare men tillägger att transportbehovet och därmed utsläpp från personbilstrafik ökar vid större utbredning av städer. Detta kan hänföras till urban densitet där en låg densitet har visat sig resultera i fler resta kilometer med bil jämfört med städer med hög urban densitet (Kenworthy & Laube, 1999). Detta då en stad med högre urban densitet erbjuder kortare avstånd till handel, jobb och fritidsaktiviteter.



**Figur 1: Urban densitet och bilanvändning i utvecklade länder (Kenworthy & Laube 1999)**

Ett annat sätt att göra städer mindre klimatpåverkande är att ändra transportsätten inom staden men även in och ut ur staden. Det som då är målet är att överflytta invånarna från personbilstrafik till hållbara transporter såsom kollektivtrafik och cykel. Cykeln är ett fordon som erbjuder energisnåla transporter som inte är fossilberoende. Cykling bidrar därför inte till växthuseffekten och ses därför som ett av de fordon som är mest ekologiskt hållbara. Dock möter det ofta motstånd när människor uppmanas till denna förändring, främsta argumentet är ofta en förlängd restid till och från sina målpunkter (Shannon et al, 2005). I artikeln skriven av Shannon et al (2005) undersöktes hur de anställda och studenterna valde att resa till och från The University of western Australia. Från enkätundersökningen upptäcktes att många som arbetade eller studerade på universitetet hade möjlighet att resa med hållbara transportmedel men undvek det främst pga. bussbyten för att komma rätt eller dåligt sammanhängande cykel och gångvägnät vilket gjorde att de tvingades dela utrymme med bilar. Enkätundersökningen visade för att uppnå ett ändrat resande var det viktigt att ta bort barriärer och förbättra transportsätten istället för att informera om nyttorna och hälsofördelarna med ett annorlunda resande. Detta då majoriteten främst värdesatte tidsåtgången för sitt resande (Shannon et al, 2005).

Cykelns del i det sociala hållbarhetsarbetet kan dock diskuteras och i Nederländerna har en undersökning gjorts om cykeln har möjlighet att minska utanförskapet på arbetsmarknaden och det sociala livet om personer inte har råd att äga en bil. Undersökningen visar att cykeln är viktig för de som inte har tillgång till bil. Cykeln möjliggör nämligen för personer som inte har råd att använda bilen att upprätthålla ett umgänge inom staden och även att transportera sig till och från jobbet med tillhörande vardagssysslor med cykeln. Personerna i studien berättade dock att under kvällstimmar åkte man hellre kollektivtrafik vilket minskade personernas mobilitet. Cykeln var inte heller någon väg in på arbetsmarknaden då många "enklare" arbeten inte gick att nå med cykeln för de låg för långt utanför staden eller krävde transporter under de mörkare osäkrare timmarna på dygnet. Slutsatserna som kan dras är alltså att inom tätbebyggda områden och städer kan cykeln vara en viktig del för den sociala hållbarheten och inte förstärka klyftor skapade av löneskillnader. I tätorter utanför centrumen minskar dock cykelns betydelse då personer med mindre inkomst inte använder sin cykel för längre resor än personer med en högre inkomst utan till fler resor (Martens, 2013).

Rättvisaspekten med hur människor med olika funktionshinder såsom synnedsättning, hörselnedsättning och olika handikapp kvarstår dock precis som för bilanvändning. Cykeln kan till och med förstärka dessa orättvisor då cykeln är ett fordon som kräver en väl fungerande kropp med möjlighet att hålla balansen. Detta är en sak som är viktig att ta hänsyn till då cykling kan släppa in fler i transportsystemet samtidigt som det utesluter andra. Om cyklingen ska få en ökad status krävs även att kollektivtrafiken får bättre status och inte

---

exkluderar vissa persongrupper i samhället. I artikeln skriven av Hine och Mitchell (2001) har personer intervjuats, både de med rörelsehinder och människor utan och de talar om svårigheterna med att transportera sig med kollektivtrafiken. Personerna berättar om svårigheter att ta sig på bussen med packning eller gånghjälpmedel och att de ofta känner sig stressade, därför väljer många att resa med bil när de har möjligheten att bli upphämtade eller att låna någon annans bil. Lastcykeln löser problemen för vissa av dessa personer men långt ifrån alla personer kan cykla och därför måste ytterligare en anpassning av övriga transportsystem också göras för att skapa goda transporter åt hela befolkningen.

## 2.4 Trafiksäkerhet

Säkerhetsmässigt är personbilen bättre än cykeln. Oskyddade trafikanter är med i fler olyckor med dödlig utkomst än privatbilister. Detta har olika förklaringar och olika lösningar, en förklaring är hur olycksdata redovisas. Vid jämförelser redovisas dödsolyckor i antalet dödade/km, detta är något som gynnar biltrafiken då den med sin högre hastighet rör sig över betydligt längre sträckor än vad cykeln kommer göra. Detta redovisas bland annat i en artikel över olycksstatistik i Holland (De Hartog, Boogard, Nijland, & Hoek, 2011). Där visar olycksstatistiken att individen löper ca 5,5 gånger större risk att dödas i en trafikolycka när den cyklar istället för att köra bil. Vid en omräkning där hänsyn tagits till cyklisters kortare färdlängder samt nyttan av att en bilist börjar cykla istället för att köra bil och därav minskar risken för att cyklister dödas visas att risken att dödas i en trafikolycka är ungefär detsamma oberoende om man cyklar eller kör bil (Dekoster & Schollaert, 1999). En annan förklaring är att trafiksystemet sällan är utformat för oskyddade trafikanters behov på genhet. Detta gör att oskyddade trafikanter kan korsa vägen på ställen som inte anses säkra och resultera i många olyckor. För att lösa detta problem kan man antingen bygga säkrare överfarter för oskyddade trafikanter eller minimera möjligheten att korsa vägen på dessa platser, det sistnämnda gjordes i Oakland i USA genom att plocka bort övergångsställen som ansågs för farliga för att använda (Patton, 2007).

Trafiksäkerheten för cyklister varierar dock från land till land, och beror enligt (Buehler & Pucher., 2008) mycket på hur många cyklister det finns i trafiksystemet. I artikeln beskrivs att i USA, där andelen cyklister är låg är antalet skadade och dödade betydligt fler än i europeiska städer, främst holländska där cykeln är vanlig är samma siffra betydligt lägre. Anledningen till detta kan beskrivas dels genom "safety in numbers" vilket innebär att övriga trafikanter blir mer medvetna om det större antalet cyklister vilket gör de mer uppmärksamma att de måste interagera tillsammans med cyklister. Detta kan även ses i diagrammet över antalet dödade cyklister och antalet cyklister i Holland. Detta fenomen med att antalet dödade cyklister beror på hur vanligt det är med cyklister i staden framhävs i artikeln av Nazelle och Rabl (2012). De har identifierat två artiklar där skaderisken för cyklister jämförs mellan Amsterdam och Paris. I dessa artiklar framhävs att i Amsterdam förändras inte risken för att dödas för personen som byter från bil till cykel då hänsyn tagits till att cyklister inte får färdas på motorväg. Däremot i Paris ökar risken att dödas fem gånger för personen som byter färdmedel.

Detta är dock inte hela lösningen, med ett ökat antal cyklister krävs en bättre infrastruktur för cyklister, något som gör att cyklister passas bättre in i systemet och precis som trafiksäkerhetsåtgärden i infrastrukturen för bilar resulterar i färre olyckor borde detsamma gälla för infrastruktur för cyklister.

## 2.5 Ökad cykling, förändring av stadsbild

Stadsbilden kännetecknas idag av mycket vägar, parkeringar och ytor för bilinfrastuktur. En minskning av bilresor inne i staden till förmån för en ökad andel cykelresor kan därför ha en stor påverkan på gaturummet. Bilen är ett stort och utrymmeskrävande fordon både då det är parkerat och i rullning. Med en minskad andel bilresor och med detta även minskat bilägande i staden kan många stora ytor, exempelvis parkeringsplatser frigöras för att möjliggöra förtätning av staden. Ett minskat resande med bilen kommer även minska vägbreddsbehovet och möjliggöra byggandet av stadshuvudgator likt de beskrivna i Malmö transport och mobilitetsplan (Malmö stad, 2016).



Figur 2: Visionsbild för stadshuvudgata (Malmö stad 2016)

Dock är inte diskussioner om hur ytorna inne i städerna ska förvaltas en debatt startad av bilanvändning. Innan bilen fanns talades om rena och friska städer, detta i tider då stora sanitetsproblem fanns inom städerna. Ur dessa växte olika förespråkare för framtida städer fram, dels de som förespråkade en urbanisering och de andra som ruralisering (Breheny, 1996). Dessa läger målade upp olika framtidsbilder, en ruralisering skulle resultera i god folkhälsa, självhushållning och personer spridda jämt över landet utan de problem som uppstår inne i städer, urbanisterna förespråkade den förhöjda kvalitén i stadslivet med en större urbanisering där större folkrörelser resulterade i större trevnad och välmående bland stadsbefolkningen. När bilen introducerades slogs dessa begrepp samman, nu fanns möjligheten att leva utanför staden och samtidigt ta del av den, invånarna började pendla långa sträckor och utnyttja både landsbygd och staden, dock fanns diskussionen fortfarande kvar då problemen med bilen uppmärksammades, vägkapaciteten verkade aldrig räcka till. Detta beskrivs av Brown (2006) i en artikel om stadsutvecklingen i USA under 1900-talet. Där beskrivs hur vägkapaciteten byggdes ut gång på gång under 1900-talet då antalet bilar ökade snabbt, dock verkade aldrig vägkapaciteten räcka till då ny vägkapacitet nästan alltid

resulterade i ett ökat antal bilar.. När även miljöproblematiken uppmärksammades fortsatte diskussionerna, främst till fördel för de som förespråkar urbanisering. Detta kan ses idag i kommuners översiktsplaner och även riktlinjer från länsstyrelsen i Skåne om bevarande av åkermarken. Frågan är dock hur väl stadsplanerarnas visioner stämmer överens med människors vilja att leva. I en bok skriven av Harry Wray (2008) framhävs hur människors kultur och invånarnas attityder påverkar individens attityd mot resande. Wray (2008) beskriver det amerikanska samhället som är väldigt inriktad mot marknadsekonomi, marknaden löser problem och utvecklingen av städer kommer ske i den riktningen marknaden önskar. Wray (2008) menar dock att marknaden även påverkar personers idealbild av livet och beskriver hur amerikanerna, och även den moderna västvärlden kännetecknas av en individualism, målet för många personer är att uppnå sina drömmar och en hög status, främst genom att visa upp en fin villa med fina bilar som resor mellan boende och arbete sker med. Invånarna lever sina liv privat, i sin egen sfär, tidigare var garaget undgängömt på tomten vilket gjorde att personerna fick promenera till garaget och träffa sina grannar, numera byggs garaget ihop med villan vilket gör att personerna går från vardagsrummet till bilen och kör vidare, utan att träffa någon i grannskapet (Wray, 2008). Så ser det även ut i dagens Sverige idag. Många spenderar stora delar av sitt liv i en bil, avskärmade från övriga personer i samhället. Om invånarna istället valde att cykla skulle de antagligen lägga lika lång tid på resor men få högre kvalitet på sina resor.

## 2.6 Vad är en lastcykel

Uppsatsen nämner ordet lastcyklar många gånger och då begreppet är brett och kan innefatta allt från en cykel med pakethållare till fyrhjuliga cykelbilar förklaras nedan vilket typ av cykel som uppsatsen väljer att fokusera på. För uppsatsen definieras lastcyklar/lådcyklar som två eller trehjuliga cyklar som med hjälp av ett golv eller låda erbjuder transport av saker. Lastkapaciteten är ofta upp emot 100kg och cyklar som är riktade mot yrkesverksamhet kan ha en lastkapacitet upp emot 300kg. Cyklarna kan vara med eldrift eller utan som hjälper till vid tyngre laster. Lastytan är en del av cykeln och således inte en kärria som fästs bakom en vanlig cykel.



Figur 3: Trehjulig lastcykel

---

## 2.7 Syfte

Syftet med detta kandidatarbete är att utforska användningen av lastcyklar i Malmö stad.

## 2.8 Frågeställning

För att på bästa sätt kunna besvara mitt syfte har jag delat upp arbetet i tre frågeställningar. Frågorna ligger även grund till enkätfrågorna som används i datainsamling. Frågeställningarna följer enligt nedan.

- Hur ser resvanorna ut för lastcyklister?
- Hur har användarna kommit fram till beslutet att använda en lastcykel?
- Vad tycker lastcyklister i Malmö om den befintliga cykelinfrastrukturen?

---

## 3 Metod och material

### 3.1 Metod

Undersökningen av lastcyklars användning i Malmö har utförts i två delar under tidsintervallet 25/5 till 26/6 år 2015. Första delen i studien utfördes med kvantitativ metod och den uppföljande delen med en kvalitativ metod. Grunden för att använda två metoder är för att utforska ämnet såväl utifrån mätbar fakta och åsikter.

### 3.2 Urval

Avgränsningar har gjorts till att endast personer som använder lastcykel i Malmö stad får delta. Urvalet till den kvantitativa enkätifyllnaden har skett slumpmässigt genom att stanna upp lastcyklister på Malmös cykelbanor och frågat utifall de vill delta i enkätstudien. Urvalet var fem slumpmässigt utvalda personer som genom svaret på fråga nio givit sitt medgivande att delta i djupintervjudelen. Någon bortfallsanalys har inte kunnat göras då endast personer som velat delta har svarat på enkäten.

### 3.3 Datainsamling

I den kvantitativa delstudien gjordes datainsamlingen genom en enkät utformad med hjälp av Trost (2007) enkätboken. Frågorna till enkätstudien har utformats för att få en bred uppfattning om hur användningen är i vardagen. Frågorna som ställts är sakfrågor i tabellarisk uppställningsform för att få reda på de faktiska förhållandena för lastcykelanvändning. Frågorna som ställts är totalt nio till antalet. De första sju är kryssfrågor där två av dem är av flersvarsalternativ. Den åttonde frågan är en öppen fråga där respondenten får fritt tillföra viktig information om lastcykelanvändningen, den nionde frågan är en samtyckesfråga för att medverka i den kvalitativa djupintervjudelstudien. Dessa frågor ger en grundläggande inblick i hur respondenterna resonerat när de valt att skaffa en lastcykel.. På nästa sida redovisas de nio frågeställningarna, enkäten i sin helhet finns bifogad i bilaga nr 1.



- Hur ofta använder du din lastcykel?
- Hur lång är din vanligaste resa på lastcykeln?
- Till vilken typ av resor?
- Varför använder du en lastcykel?
- Tycker du utformningen av cykelvägar behöver ta ännu större hänsyn till lastcyklar?
- Fungerar det bra att parkera sin lastcykel i Malmö?
- Hade du kunnat tänka dig hyra en lastcykel på resor t.ex.?
- Något du vill tillägga om situationen för lastcyklar i Malmö?
- Skulle du vilja ställa upp på en djupintervju om lastcyklars användning och framtidsutsikterna för dem?

Den kvalitativa delstudien har varit en uppföljande del till de som svarat på enkäten. Datainsamlingen utfördes i form av en djupintervju för att djupare diskutera problem och möjligheter med lastcykeln i Malmö. Tre av intervjuerna utfördes genom telefonsamtal och de övriga två gjordes i ett personligt möte. För att få ut det mesta möjliga av intervjuerna har de gjorts med hjälp av mallen beskriven av Kvale (1997). Kvale (1997) beskriver hur den kvalitativa forskningsintervjun ska ge ett större djup och förklaringar till svaren än vad en anonym enkät ger. Forskningsintervjun ska färgas av intervjupersonens känslor och åsikter för att ge en så djup förståelse som möjligt till denne personens svar. Det innebär att vid intervjupersonen har jag försökt att inte styra intervjun enligt ett strikt schema och ta frågorna i den ordning jag skrivit upp dem utan försökt hålla samtalet flytande och låta intervjupersonen tala för sig själv. Tanken bakom frågornas utformning är även att intervjupersonen ska vilja föra ett samtal om sina vanor istället för att endast svara ja eller nej på frågorna. Ja eller nej frågor ger nämligen inte svar på användarnas tankar och åsikter om cykling.

För djupintervju frågorna har en avvägning gjorts för att utforska dessa frågor ur en kvalitativ vinkel. Frågorna är utformade för att informanterna ska ges möjlighet att förklara hur de känner, tycker och tänker. Intervjuerna har sedan transkriberats för att kunna analyseras. Här nedan redovisas de öppna frågorna. Intervjumallen finns bifogad i bilaga nr 2.

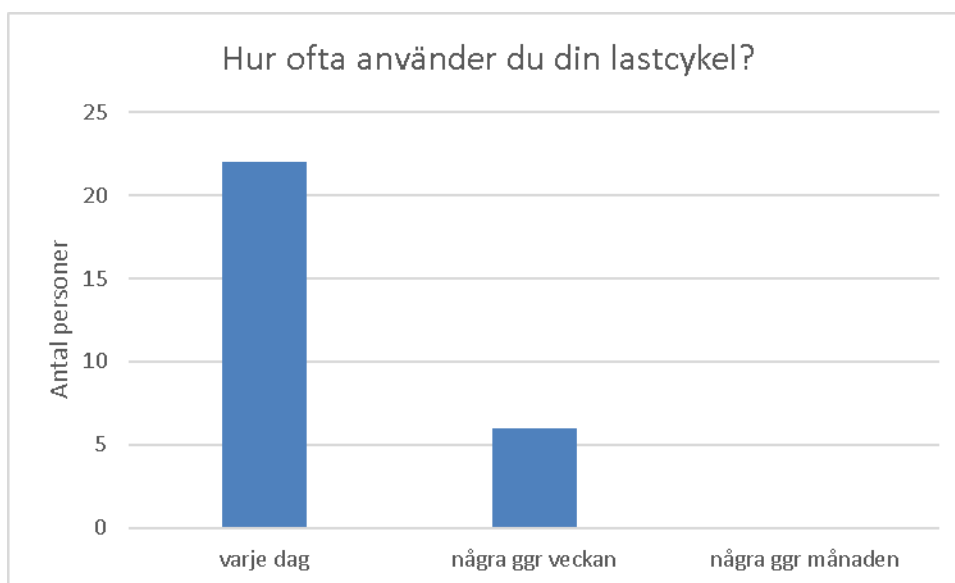
- Jag ser att du använder en lastcykel pga.... vill du förklara detta lite mer utförligt, varför du använder en lastcykel och varför du beslutade att använda en lastcykel?
- Vad avgör om du använder din lastcykel en dag? T.ex. väder, tid, känsla (idag vill jag cykla) ekonomi? (använder du din lastcykel året runt?)
- Hur har din användning av cykel påverkat ditt vardagsliv?
- Hur väljer du att resa i övriga sammanhang? (t.ex. fritidsresor, hälsa på vänner)
- Hur har ditt cykelanvändande påverkats av din uppväxt?
- Malmö har nyligen utsetts till 6e bästa cykelstaden i världen, har du något exempel på vad som kan möjliggöra att Malmö placeras ännu högre upp nästa år?
- Vilka problem ser du när du använder din lastcykel i vardagen? (parkering, framkomlighet, infrastruktur, andra cyklister etc.)
- Vad skulle kunna göras bättre för att underlätta användningen av lastcyklar?
- Gör Malmö stad tillräcklig för lastcyklar?
- Vilken frihetsgrad ger dig lastcykeln, om den gör det överhuvudtaget?

# 4 Resultat

## 4.1 Resultat från enkätstudien

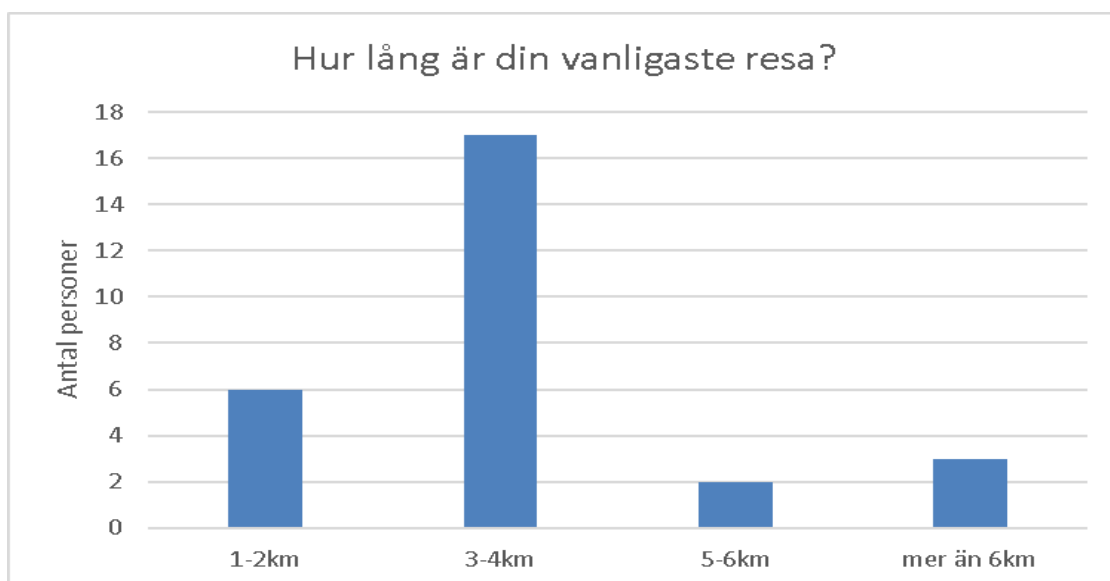
Resultatet bygger på de 28 enkätifyllnader som samlades in under tidsperioden 25/5 till 26/6 2015 och resultatet från intervjuerna bygger på 5 djupintervjuer. Bland de som fyllde i enkäten var 13st män och 15 st. kvinnor. Kontakt med dessa personer har skett genom att stanna upp dem på gatan och be dem om att fylla i enkäten. Fördelningen mellan last eller inte last i cyklarna var ungefär hälften och allt från barn och husdjur till högtalare och blomjord transporterades med lastcyklar.

### 4.1.1 Hur ofta använder du din lastcykel?



Av de som svarade på enkäten var det främst användare som använde sin lastcykel varje dag. De som fyllt i enkäten har berättat om olika användningsmönster då vissa använder den varje dag men bara åt en resa, exempelvis var det en familj där ena föräldern skjutsade barnen till dagis och parkerade cykeln utanför den andra förälderns arbete där denna förälder transporterade hem barnen i samma cykel. Andra personer berättade om hur de skjutsade barnen till dagis och förskolor i sin lastcykel för att sedan parkera sin cykel vid buss/tågstation och fortsätta sin resa vidare med kollektivtrafik. Ett tredje alternativ var att informanten vissa dagar använde sin cykel och andra dagar bilen för samma resa, beroende på tidsåtgång, andra aktiviteter och väder.

#### 4.1.2 Hur lång är din vanligaste resa på lastcykeln?



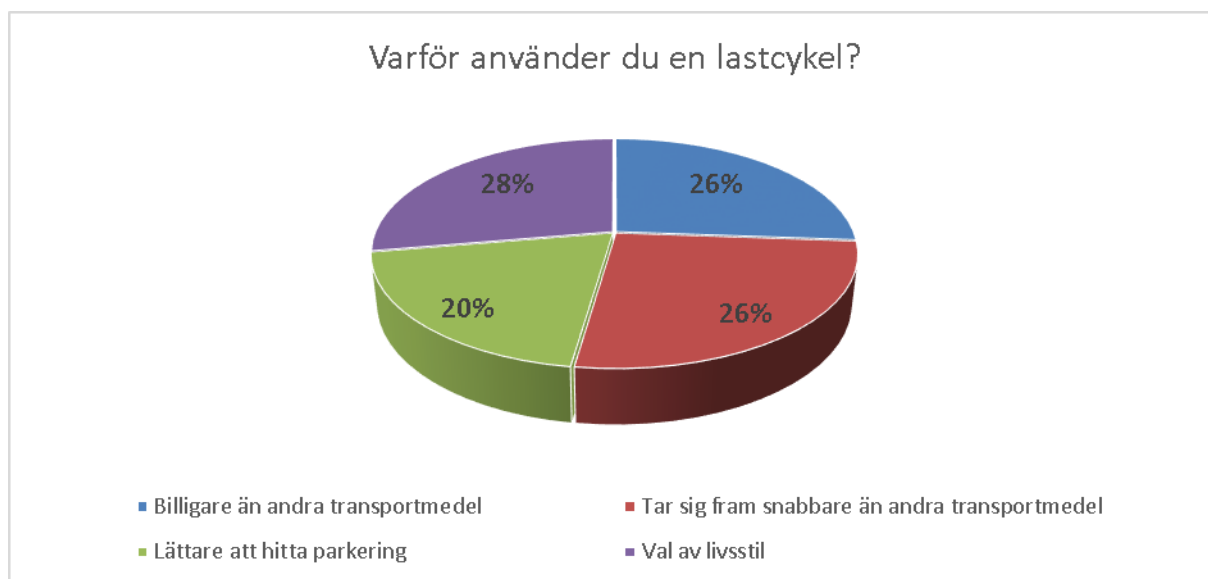
Denna fråga ställdes om hur lång cyklisternas vanligaste enkla resa var, precis som frågan ovan om hur ofta cykeln används så varierade reslängderna beroende på dag och därför har personerna svarat med den vanligaste resan.

#### 4.1.3 Till vilken typ av resor



Denna fråga var av typ flersvarsalternativ och det visas tydligt. Man kan inte se tendenser till att lastcykeln används har ett enda användningsområde utan det används till de flesta vardagliga transporter och fritidsresor.

#### 4.1.4 Varför använder du en lastcykel?



Enkätsvaren visade att användarna valt att använda sig av en lastcykel av flera olika skäl. De olika skälen har även kombinerats av enkätifyllaren då det sällan fanns en enda anledning till deras val att använda lastcykel. Några av användarna har även valt att införskaffa en lastcykel för att kunna transportera sina husdjur, främst hundar.

#### 4.1.5 Tycker du utformningen av cykelvägar behöver ta ännu större hänsyn till lastcyklar?

Denna fråga gav inget entydigt svar bland cyklisterna. De som svarade ja på frågan hade även vissa saker de tyckte kunde förbättras, de talade bland annat om bredare cykelbanor som förenklade och möjliggjorde möten och omkörningar av andra lastcyklar men även problem med nedfarter och trottoarkanter som gjorde åkturen främst för barn i lastutrymmet ojämn och obekvä.

Ja	16
Nej	12

#### 4.1.6 Fungerar det bra att parkera sin lastcykel i Malmö?

Många tyckte att det fungerade bra att parkera sin cykel i Malmö, få hade några egentliga problem med att hitta parkeringsyta, de parkerade sin lastcykel likadant som de hade gjort med någon annan cykel. En synpunkt som däremot återkom vid flera tillfällen, framförallt bland de som svarat nej på fråga var rädslan för att cykeln skulle bli stulen. En av de intervjuade hade blivit av med en cykel och en annan berättade att många väljer att måla sin cykel med utstickande kulörer för att minska stöldrisken.

Ja	19
Nej	9

#### 4.1.7 Hade du kunnat tänka dig att hyra en lastcykel på resor t.ex.?

Att hyra en lastcykel på semestern var ett förslag som lockade många av de tillfrågade, det som informanterna mest tyckte verkade praktiskt var att använda en lastcykel för att upptäcka nya städer. Vissa av de tillfrågade berättade att de känner sig bekväma vid att använda lastcykeln och att det ses som lättare att spontant stanna med cykeln än med en bil.

Ja	26
Nej	2

#### 4.1.8 Något du vill tillägga om situationen för lastcyklar i Malmö?

Många av svaren som framkom på denna fråga var fördjupningar av de tidigare frågorna och handlade främst om utformning av cykelinfrastrukturen, att ett förbättrat samspel mellan de olika trafikanterna, främst cyklister och bilister hade förbättrat den upplevda säkerheten av att använda sin cykel. Många berättade även om hur nöjda de var över att ha införskaffat sin lastcykel för att kunna lösa vardagstransporter av barn till och från dagis samt andra ärenden.

## 4.2 Resultat från djupintervjuer

Av de fem personer som djupintervjuats använder två av personerna sina lastcyklar dagligen i sin verksamhet, de övriga användarna är privatpersoner. Frågorna har dock ställs främst för att få en uppfattning om hur personerna kommit till beslutet att använda en lastcykel och hur de ser på cykling.

Intervjupersonerna har alla haft en relation till cykeln innan de införskaffade sina lastcyklar, alla har använt cykeln för lek och transport när de växte upp och vissa av dem har även haft föräldrar som använt cykel under deras uppväxt. Beroende på var personen är uppväxt och avstånd till skola och lekplatser har cykeln använts olika mycket.

När informanterna växte upp har det ofta resulterat i att de valt att införskaffa bil för sina transporter. De har dock återupptäckt cykeln ofta i samband med en flytt från en annan plats till Malmö. Efter flytten in till stan har en omvärdering av bilens värde för vardagstransporter och dess kostnad i förhållande till nytta gjorts och då har kostnaderna inte setts som försvarbar. Många har bytt till cykel och lastcykel då det ses som ett smidigare färdmedel, man har lättare tillgång till staden då det är lättare att parkera var man vill.

På frågan om hur de känner sig då de cyklar och om det har resulterat i någon förändring jämfört med att använda bilen framhäver många nyttan med vardagsmotionen. De berättar att de har fått en bättre kondition och att det känns bra. Även åsikter om nyttan av att vara ute i luften och att få ”rensa skallen” under tiden när man cyklar är något som uppskattas. Överlag har informanterna berättat om positiva upplevelser av att cykla, detta oberoende av väder och vind då många berättar att de är året runt cyklister och det krävs extrema väder för att de ska använda något annat färdmedel.

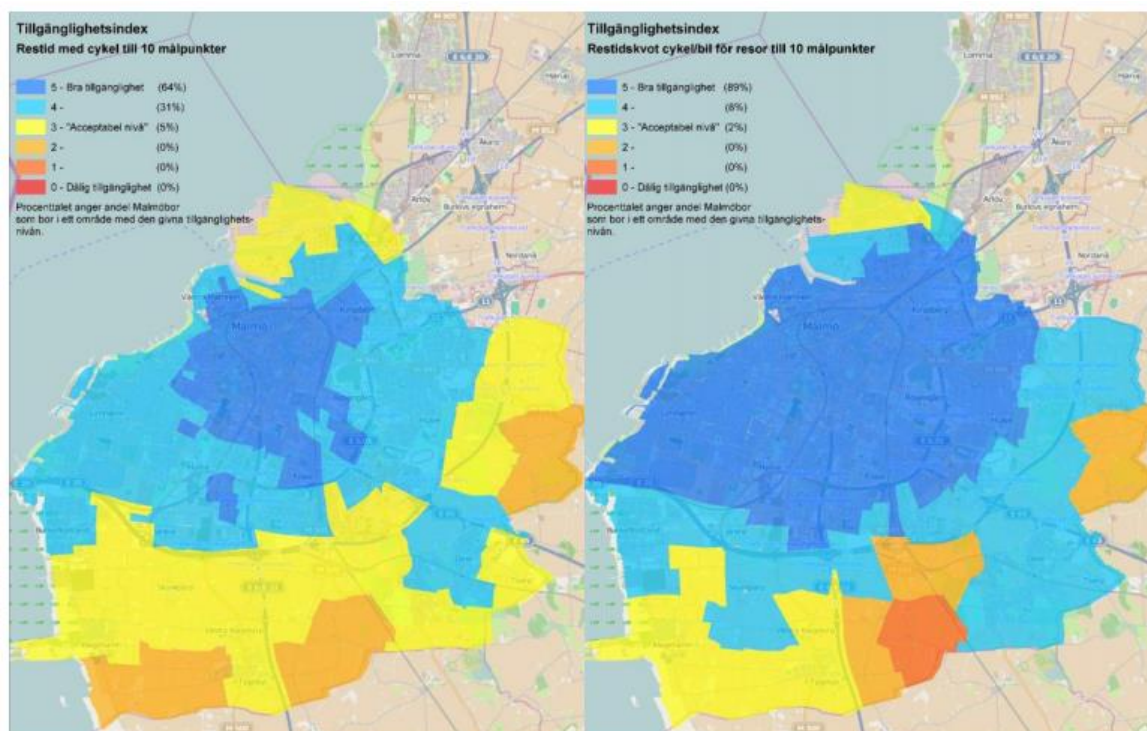
Hur intervjupersonerna väljer att resa på sällanresor varierar, om avstånden är korta väljer de gärna sin lastcykel även på dessa resor men om avstånden är längre, utanför Malmö eller till och med utanför Skåne väljer de att använda både personbil och kollektivtrafik. Alla har inte direkt tillgång till bil efter att ha skaffat lastcykel så de använder först och främst kollektivtrafiken men har möjlighet att använda bil genom bilpool eller genom att låna av bekanta. De få informanter som har bil använder bilen främst för fritidsintressen och tillfällen då längre dagsturer behövs. De som inte har direkt tillgång till bil eller behöver låna bil använder den för speciella utflykter och en informant använder ibland hyrbil i sin verksamhet.

---

Kritik mot utformningen av cykelvägar har uteblivit, de är medvetna om att lastcyklarnas större yttermått gör att cykelbanorna inte fullt ut är anpassade till dem men att anpassa sin körning mot rådande förhållande ses inte som några problem. Något som däremot väcker större irritation och rädsla är då man behöver interagera med andra trafikanter, främst bilister. Bilisterna uppfattas som hänsynslösa och en delad syn av informanterna är att om en viss sträcka inte erbjuder cykelbanor väljer man helst en annan väg.

## 5 Diskussion och slutsatser

Ur enkätstudien framkom att de flesta intervjupersoner använder sin lastcykel varje dag. Att denna fråga besvarades av personer som använder sin cykel dagligen är inte särskilt förvånande då jag med störst sannolikhet borde stöta på personer som använder sin lastcykel ofta. Detta förklarades även i djupintervjuerna där vissa av personerna berättade att de inte ägde någon bil och var hänvisade till att använda sin cykel för vardagstransporter. Under tiden jag samlade in enkätsvar var det många som cyklade förbi mig utan att stanna upp vilket borde tyda på att det finns ett ännu större underlag av vardagsanvändande av lastcyklar i Malmö stad. Av de som svarade uppgav de flesta att deras vanligaste resa är 3-4km lång. Detta är en sträcka som enligt Malmös resvaneundersökning 2013 är den genomsnittliga reslängden för cyklister (Sweco, 2013). Detta är även en resa som Malmö Stad har arbetat med för att antalet cykelresor ska öka. De har använt sig av en kampanj de kallar ”Inga löjliga bilresor” (Malmö stad, 2016) där invånarna uppmuntras att använda sig av cykeln för kortare resor, upp till ca fem kilometer istället för bilen. Efter kampanjen genomförde Malmö stad en utvärdering där resultatet efter intervjuer visar att antalet ”löjliga bilresor” minskat inom Malmö till förmån för ett mer hållbart resande (Malmö stad, 2008). Kanske är det så att en del av de som tog del av kampanjen har fortsatt cykla och skaffat lastcyklar. En annan anledning till att denna sträcka är den vanligaste kan vara att flest enkäter insamlades i de centrala delarna av Malmö där de tillfrågade antagligen både arbetar och bor. Dessutom har Malmö kartlagt tillgängligheten inom stadsområdet för cyklar och hur tillgängligt centrala delarna av Malmö är för cyklister (Malmö, 2014).



Figur 4: Tillgänglighet cyklister Malmö (Malmö 2014)

---

Översiktskartan visar att område som har hög tillgänglighet för cyklister och låg restid jämfört med bilresor är ett område med en diameter på ca 6km. Då enkätifyllnaden främst har gjorts av personer i centrala Malmö borde de flestas målpunkter vara inom detta område vilket antagligen kan förklara den vanligaste reslängden.

Användningen av lastcyklarna var relativt jämt fördelad mellan de olika svarsalternativen. Personerna använde sina cyklar till de flesta vardagliga resor och några kortare fritidsresor. Även detta förklaras noggrannare i djupintervjuerna. Cyklarna användes främst för pendling men även för fritidsresor och inköp. En viktig faktor att ta hänsyn till innan man analyserar enkätsvaren djupare är att användarna som främst svarat på enkäten verkar ha varit vuxna med barn och därför visas användningen främst för denna målgrupp. Det syns att användarna inte använder sin lastcykel till endast en resa utan till de flesta olika resor i vardagen. Detta är intressant att jämföra med det som framkommit i Stockholm där försök till lastcykelpool använts. I den undersökningen användes cyklarna främst för utflyktsresor (Börjesson Rivera, Henriksson & Liljenström, 2014) Detta var den resa som fick minst kryss i enkätstudien och därför har man anta att cyklarna använts för olika ändamål. Enligt Börjesson Rivera et al. (2014) användes lastcyklarna i poolsystemet främst för att testa på om lastcykeln var något som fungerade i respektive familj och respondenterna i min enkät äger redan sin lastcykel och använder den antagligen därför på ett annat sätt. Vid användning av poolsystem ses antagligen bokningen som en tröskel att komma över vilket antagligen kan avskräcka personerna från att använda dessa lastcyklar för dagliga resor.

På frågan varför personerna har valt att använda en lastcykel blir svaren precis lika spridda som för cykelns användningsområden. Svaren ger ingen tydlig anledning till varför de intervjuade har valt att använda sig av en lastcykel. Många väljer att påpeka att det är ett val av livsstil och det borde kunna kopplas till miljömedvetenhet och hälsa. Även ekonomin har varit viktig, många har påpekat att en bil känns onödigt dyr för resor inom Malmö. Att en cykel tar sig fram snabbare än andra transportmedel verkar främst ha tolkats som en jämförelse mot kollektivtrafiken, att välja bort bilen hade de flesta redan gjort redan vid den ekonomiska frågan. Från djupintervjuerna framkommer liknande resonemang, många har valt bort bilen på grund av de stora kostnaderna men precis som framkom i enkätstudien anser många att det främst är onödigt och krångligt att använda sig av personbil inom staden när man cykla. Att frågan om parkering har fått få svar beror nog på att många pendlar till arbetet där de erbjuds parkeringsplats om de skulle ta sig dit med bil.

Frågan om att hyra lastcyklar på semestern gav överraskande svar, jag hade inte trott mig se detta tydliga resultat och att personerna var beredda att hyra en lastcykel på resor. I boken *City cycling* skriver av Pucher och Buehler (2012) diskuteras utnyttjande av hyrsystem för cyklar och deras för och nackdelar. De talar om att en stor fördel med systemen är att turister använder dem och därför ser staden. En nackdel de beskriver, dock inte mer än en mening är att vanliga cyklar, framförallt i hyrcykelsystem inte erbjuder lastmöjligheter, kunderna kan inte ta med sig resväskor då de ska upptäcka staden. Att se denna tydliga majoritet säga ja om man frågar personer som inte är vana cyklister är nog svårt att tänka sig. De tillfrågade cyklisterna är vana användare och ser det därför som en självklarhet att använda cykeln även på semestern, precis som att många bilanvändare hyr bil på sina semesterresor.

Resultatet som mina enkätsvar och intervjuer visat på tycker jag ger en fingervisning om att informanterna i många fall har ersatt bilen med en lastcykel. Många har talat om att lastcykeln har möjliggjort att transportera sina barn på ett smidigt och säkert sätt och detta ses som väldigt positivt.

Litteraturen som studerats och använts som bakgrundsmaterial i denna uppsats visar på vissa viktiga faktorer för att cykling ska fungera som ett attraktivt transportmedel. Det ska finnas en god infrastruktur som möjliggör smidigt resande likt för bilister, ofta krävs det att



---

cyklisterna är en större grupp för ökad trafiksäkerhet. Detta är saker som kommenterats av användarna i Malmö.

En viktig faktor som många har påpekat är mängden cykelbanor. Malmös väl utbyggda vägnät för cyklar är den avgörande faktorn som gjort att personerna börjat cykla. Föräldrarna är rädda om sina barn och tycker inte det känns säkert att blanda sig med biltrafik då många har framhåvt att Malmös biltrafik stundvis är aggressiv, antagligen främst under rusningstrafik då trafiken ofta verkar vara av aggressivare natur än under andra tidpunkter.

Samtidigt som jag ser möjligheterna med lastcyklarna har jag förstått att om fler personer ska välja att använda en lastcykel måste man ta hänsyn till samma faktorer som för vanlig cykling. Reseavstånden får inte vara för långa, medelreslängden för cyklister i Malmö är ju endast 3km (Sweco, 2013). Cykelvägar av god kvalitet ska erbjudas, jämför exempelvis andelen cyklister mellan Köpenhamn, Malmö och andra mindre städer, Malmö och Köpenhamn erbjuder väl sammanlänkade cykelvägar där det är lätt att ta sig fram, därför är även antalet cyklister högt. Samband mellan antalet cykelbankilometrar och antalet som använder cykling för dagliga transporter är nämligen positivt, fler kilometer cykelbanor kommer resultera i ett större antal cyklister (Dill & Carr, 2003). Många samhällen i Sverige erbjuder inte samhällsfunktioner inom en radie på 3-6km och därför avskräcks många från att använda cykeln, även bristen på cykelbanor och rädsla för övriga trafikanter gör att många avskräcks och det kan vara svårt att se hur lastcykeln ska få en spridning utanför städer och större tätorter

---

## 6 Resultatdiskussion

Resultaten som erhållits i denna undersökning är grunden i att kartlägga och förstå faktorerna som gör att personer väljer att ersätta vardagliga bilresor med lastcykelresor. När uppsatsen påbörjades fanns väldigt lite information om lastcykelanvändarna och om deras vanor och behov skiljer sig gentemot vanliga cyklister. Hela uppsatsen är uppbyggd kring enkätsvaren och litteratur om cykling vilket har gett en förståelse för dessa cyklister i Malmö stad. Syftet har besvarats med hjälp av enkätstudier och litteraturen för tolkningen. Den finns en grupp människor i Malmö stad som har valt att ersätta vardagstransporter med lastcykel.

### 6.1 Metoddiskussion

Felkällor som är inbakat i studien är att de intervjuade personerna redan är lastcykelanvändare och generellt positiva till användandet av cykeln. Många av personerna har aktivt valt att cykla för att de uppskattar cykling och därför visar resultatet inte hela samhällets inställning till cykling.

### 6.2 Slutsatser

Slutsatser som kan dras är att lastcyklar kan vara en del i arbetet mot en mer hållbar stad. Lastcyklar erbjuder framkomlighet och frihet likt en vanlig cykel men är samtidigt lik bilen genom att erbjuda goda lastmöjligheter av både familjemedlemmar och varor. De intervjuade personerna är överlag nöjda med hur det fungerar att cykla i Malmö och har ingen större kritik mot varken utformningen av cykelbanor eller parkeringssituationen för cyklister. Dock verkar ett behov av bättre interaktioner mellan olika trafikanter behöva utredas då många av cyklisterna undviker större trafikleder för motorfordon. En annan sak de är tveksamma mot är antalet cykelstölder som upplevs vara relativt stort. Personerna som intervjuats är redan aktiva lastcykelanvändare och därav är de säkert mer positivt inställda till cykling än bilister är, därför kan resultatet från analyserna vara mer positivt än om en större urvalsgrupp använts.

### 6.3 Rekommendationer

För att fortsätta undersöka potentialen i lastcykelanvändning skulle fler intervjuer behöva göras och kanske med personer som vanligtvis inte cyklar och fråga dem vilka värden bilen har som en cykel inte ger och försöka överföra dessa värden på cykeln och dess infrastruktur.

---

## 7 Referenser

Breheny, M. (1996) *Centrist, Decentrists and Compromisers: Views on the future of urban form*.

Brown, J. (2006) *From Traffic Regulation to Limited Ways: The Effort to Build a Science of Transportation Planning*. Journal of Planning History 2006 5: 3.

Börjesson Rivera, M., Henriksson, G. & Liljenström, C. (2014) *Lådcyklar och bilfria vardagsliv* Kungliga tekniska högskolan, Stockholm.

De Hartog, J.J., Boogard, H., Nijland, H. & Hoek, G. (2011) *Do the health benefits of cycling outweigh the risks?* (<http://www.scielosp.org/pdf/csc/v16n12/22.pdf>  
[http://www.scielosp.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1413-81232011001300022](http://www.scielosp.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-81232011001300022))

Dekoster, J. & Schollaert, U. (1999) *Cycling: the way ahead for towns and cities*. European Communities, Belgium.

Dill, J. & Carr, T. (2003) *Bicycle commuting and facilities in major U.S cities, if you build them, commuters will use them*. Transport research record 1828.

Dora, C., Hosking, J., Pierpaolo, M. & Fletcher, R.E. (2011) *Urban transport and health. Module 5g Sustainable Transport: A sourcebook for policy-makers in developing cities*. ISBN 978 92 4 150244 3

European Commission. (1998) *Walcyng How to enhance walking and cycling instead of shorter car trips and make these modes safer*. European Commission, Belgium.

Eurostat. (2016a) *Motorisation rate, Cars per 1000 inhabitants*. Webbsida hämtad (2016-09-03)  
<http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/download.do?tab=table&plugin=1&language=en&pcode=tsdpc340>

Eurostat. (2016b) *Modal split of passenger transport*. Webbsida hämtad (2016-09-03)  
[http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/web/\\_download/Eurostat\\_Table\\_tsdtr210PDFDesc\\_ed096a5f-18cf-4396-ad09-0eb2d2613f14.pdf](http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/web/_download/Eurostat_Table_tsdtr210PDFDesc_ed096a5f-18cf-4396-ad09-0eb2d2613f14.pdf)

Folkhälsomyndigheten. (2016) *Rekommendationer, aktivitetsnivå och attityder*. Svenska folkhälsomyndigheten. Webbsida hämtad (2016-08-28)  
<https://www.folkhalsomyndigheten.se/far/rekommendationer/>

Folkhälsomyndigheten. (2016b) *Aktivitetsnivå i befolkningen*. Folkhälsomyndigheten. Webbsida hämtad (2016-08-28)  
<https://www.folkhalsomyndigheten.se/far/rekommendationer/aktivitetsniva-i-befolkningen/>

Helsingborgs stad. (2010) *ÖP 2010, en strategisk översiktsplan för Helsingborgs utveckling*.

- 
- Hine, J. & Mitchell, F. (2001) *Better for everyone? Travel experiences and transport exclusion*. Urban studies, Edingburgh.
- Kenworthy, J.R., & Laube, F.B. (1999) Patterns of automobile dependence in cities: an international overview of key physical and economic dimensions with some implications for urban policy. Perth: Transportation and Research Part A 691-723
- Kvale, S. (1997) *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur.
- Lunds kommun. (2010) *Översiktsplan för Lunds kommun*.
- Malmö stad. (2008) *Utvärderingsrapport Inga löjliga bilresor 2008*. Malmö stad.
- Malmö stad. (2014) *Översiktsplan för Malmö, Planstrategi*.
- Malmö stad. (2016) *Inga löjliga bilresor*. Webbsida hämtad 2016-09-11 <http://malmo.se/Stadsplanering--trafik/Trafik--hallbart-resande/Bra-resvanor/Genomforda-kampanjer/Inga-lojliga-bilresor-.html>
- Malmö stad. (2016) *Trafik och mobilitetsplan, för ett mer tillgängligt och hållbart Malmö*. Malmö stad.
- Malmö. (2014) *Cykelbokslut 2014*. Gatukontoret, Malmö.
- Martens, K. (2013) *Role of the the bicycle in the limitation of transport poverty in the Netherlands*.
- Miles, L. (2007) *Physical activity and health*. Britttish nutrition foundation, London Storbritannien.
- Naturvårdsverket. (2015) *Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter*. Webbsida, hämtad 2016-02-21 <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/>
- Naturvårdsverket. (2016) *Nationella utsläpp och upptag av växthusgaser*. Webbsida, hämtad 2016-02-21 <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser--nationella-utslapp/>
- Patton, J.W. (2007) A pedestrian world: competing rationalities and the calculation of transportation change. City of Oakland Community and Economic Development Agency, Oakland.
- Pucher, J., & Buehler, R. (2008) *Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany*. Transport Reviews, 28:4, 495-528, DOI: 10.1080/01441640701806612
- Pucher, J., & Buehler, R. (2012) *City Cycling*. Massachusetts Institute of Technology, Cambridge
- Shannon, T., Giles-Corti, B., Pikora, T., Bulsasa, M., Shilton, T. & Bull, F. (2005) *Active commuting in a university setting: Assessing commuting habits and potential for modal change*. Transport policy 13 (2006) 240-253
- Statens Väg- och Transportforskningsinstitut. (VTI) (2014) *Invånarnas syn på den framtida trafiken i Malmös innerstad – resultat från en enkätundersökning*. VTI, Linköping.
- Sweco (2013) *Resvaneundersökning i Malmö 2013*. Sweco, Malmö.
- Sveriges kommuner och landsting. (2015) *Trafik för en attraktiv stad*. Sveriges kommuner och landsting,

- 
- Trafa. (2015a) *Peak car i sikte? Statistik och analys över Sveriges personbilsflotta och dess användning*. Trafikanalys, Stockholm.
- Trafa. (2015b) *RVU Sverige 2011-2014*. Trafikanalys. Stockholm
- Trafikverket. (2014) *Regional cykelplan för Stockholms län*. Trafikverket region Stockholm, Stockholm.
- Trost, J. (2007) *Enkätboken Studentlitteratur*, Lund.
- World Health Organization. (WHO) (2010) *Global recommendations on physical activity for health*. WHO, Schweiz.



---

## 8 Bilaga / bilagor

Bilaga 1: Enkät med frågor	32
Bilaga 2: Mall för djupintervjun	33

# Användning av lastcyklar i Malmö

Hur ofta använder du din lastcykel?

- Varje dag
- Några gånger i veckan
- Några gånger i månaden

Hur lång är din vanligaste resa på lastcykeln?

- 1-2 Km
- 3-4 Km
- 5-6 Km
- Mer än 6Km

Till vilken typ av resor

- Resor till och från jobbet
- Lämna/hämta barn
- Inköp av matvaror
- Fritidsresor

Varför använder du en lastcykel?

- Billigare än andra transportmedel
- Tar sig fram snabbare än andra transportmedel
- Lättare att hitta parkering
- Val av livsstil

Tycker du utformningen av cykelvägar behöver ta ännu större hänsyn till lastcyklar?

- Ja
- Nej

Fungerar det bra att parkera sin lastcykel i Malmö?

- Ja
- Nej

Hade du kunnat tänka dig att hyra en lastcykel på resor t.ex.?

- Ja
- Nej

Något du vill tillägga om situationen för lastcyklar i Malmö?

---

Skulle du vilja ställa upp på en djupintervju om lastcyklars användnings och framtidsutsikterna för dem?

- Ja
- Nej

Nummer: \_\_\_\_\_

Namn: \_\_\_\_\_



# Djupintervju

- Jag ser att du använder en lastcykel pga.... vill du förklara detta lite mer utförligt, varför du använder en last cykel och varför du beslutade att använder en lastcykel?
- Vad avgör om du använder din lastcykel en dag? T.ex. väder, tid, känsla (idag vill jag cykla) ekonomi? (använder du din lastcykel året runt?)
- Hur har din användning av cykel påverkat ditt vardagsliv?
- Hur väljer du att resa i övriga sammanhang? (t.ex. fritidsresor, hälsa på vänner)
- Hur har ditt cykelanvändande påverkats av din uppväxt?
- Malmö har nyligen utsetts till 6e bästa cykelstaden i världen, har du något exempel på vad som kan möjliggöra att Malmö placeras ännu högre upp nästa år?
- Vilka problem ser du när du använder din lastcykel i vardagen? (parkering, framkomlighet, infrastruktur, andra cyklister etc.)
- Vad skulle kunna göras bättre för att underlätta användningen av lastcyklar?
- Gör Malmö stad tillräcklig för lastcyklar?
- Vilken frihetsgrad ger dig lastcykeln, om den gör det överhuvudtaget?