



# LUND UNIVERSITY

## Hur lika är bilisters och cyklisters preferenser?

Resultat från en resvaneundersökning i Lund, Malmö och Helsingborg

Svensson, Åse

2012

*Document Version:*

Förlagets slutgiltiga version

[Link to publication](#)

*Citation for published version (APA):*

Svensson, Å. (2012). *Hur lika är bilisters och cyklisters preferenser? Resultat från en resvaneundersökning i Lund, Malmö och Helsingborg*. Lunds universitet, LTH, institutionen för teknik och samhälle, trafik och väg.

*Total number of authors:*

1

### General rights

Unless other specific re-use rights are stated the following general rights apply:

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Read more about Creative commons licenses: <https://creativecommons.org/licenses/>

### Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

LUND UNIVERSITY

PO Box 117  
221 00 Lund  
+46 46-222 00 00

Bulletin 279 - 2012  
Trafik & väg  
Institutionen för Teknik och samhälle  
Lunds universitet

# Hur lika är bilisters och cyklisters preferenser? Resultat från en resvaneundersökning i Lund, Malmö och Helsingborg

---

Åse Svensson



# Hur lika är bilisters och cyklisters preferenser?

## Resultat från en resvaneundersökning i Lund, Malmö och Helsingborg

Åse Svensson



Åse Svensson

Hur lika är bilisters och cyklisters preferenser? Resultat från en resvaneundersökning i Lund, Malmö och Helsingborg.

2012

**Ämnesord:**

färdmedelsval, preferenser, arbetsresor, lokalisering, trafiksituation, restid, framkomlighet, parkeringsavgift

**Referat:**

För att åstadkomma en förändrad färdmedelsfördelning krävs kunskap om olika gruppers preferenser och deras faktiska beteende. Syftet med denna rapport är att identifiera arbetspendlares preferenser som i förlängningen kan ligga till grund för planering av ökat gående och cyklande. Studien tar sitt avstamp i en webbaserad resvaneundersökning ställd till anställda på Lunds Tekniska Högskola (LTH), Malmö Högskola (MöH) samt Campus Helsingborg (CHbg) angående deras arbetsresor. Resultaten pekar bland annat mot stora likheter gällande bilisters och cyklandes preferenser. Det krävs alltså att man tar cyklandes anspråk på god framkomlighet på allvar för att överhuvudtaget vara ett attraktivt alternativ för bilister.

**Citeringsanvisning**

Svensson, Å. 2012, Hur lika är bilisters och cyklisters preferenser? Resultat från en resvaneundersökning i Lund, Malmö och Helsingborg. Bulletin 279. Trafik & väg, Institutionen för Teknik och Samhälle, Lunds Tekniska Högskola, Lund.

**Med stöd från:**



Institutionen för Teknik och Samhälle  
Lunds Tekniska Högskola  
Trafik & väg  
Box 118, 221 00 LUND, Sverige

I

Department of Technology and Society  
Lund University  
Traffic & Roads  
Box 118, SE-221 00 Lund, Sweden



## Förord

Denna rapport "Hur lika är bilisters och cyklisters preferenser? Resultat från en resvaneundersökning i Lund, Malmö och Helsingborg", utgör den sjunde rapporten för ramprojektet HASTA (Hållbar Attraktiv Stad). Rapporten syftar till att identifiera arbetspendlares preferenser vid val av färdmedel samt implikationer för att åstadkomma ett förändrat färdmedelsval mot ökat gående och cyklande.

Ramprojektet HASTA drivs av Trafik & väg, Institutionen för Teknik och samhälle, Lunds tekniska högskola. I ramprojektet forskas kring staden och dess kvaliteter och problem. En baskvalitet är säkerhet, men andra viktiga kvaliteter som behandlas är trygghet, tillgänglighet, bekvämlighet och miljö. HASTA:s vision för den hållbara och attraktiva staden innebär en stad som tillgodoser, inom samhällets ramvillkor, dess invånares olika och skiftande behov, utan att äventyra framtida invånares behov. Samhällets ramvillkor definieras av ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet.

Inom HASTA bedrivs olika projekt. Denna rapport är skriven för projektet "Gående och cyklande i staden". Vidare bedrivs forskning inom projekten "Utveckling av hållbarhetsindikatorer" och "Hastighetsanpassning i tätorter".

HASTA finansieras av VINNOVA, Sveriges Kommuner och Landsting samt Vägverkets Skyltfond.

Lund, december 2012

This report is written for the project HASTA (Sustainable Attractive City)







## *Sammanfattning*

Om man inte bara syftar till att skapa nya resor innebär deisen "ökat cyklande och gående i staden" en förändrad färdmedelsfördelning. För att åstadkomma en förändrad färdmedelsfördelning krävs kunskap om olika gruppers preferenser och deras faktiska beteende. Syftet med denna rapport är att identifiera arbetspendlars preferenser som i förlängningen kan ligga till grund för planering av ökat gående och cyklande. Studien tar sitt avstamp i en webbaserad resvaneundersökning ställd till anställda på Lunds Tekniska Högskola (LTH), Malmö Högskola (MöH) samt Campus Helsingborg (CHbg) angående deras arbetsresor. Studiens huvudsakliga frågeställningar gällde likheter och skillnader i bevekelsegrunder vid val av färd sätt vid arbetsresor samt vilken betydelse dessa likheter respektive skillnader har när det gäller planering för gående, cyklande och bilresande. Resultaten pekar mot stora likheter gällande bilisters och cyklandes preferenser. Med bäring på planering och infrastruktur är den mest intressanta likheten att dessa trafikanter väljer sitt färd sätt för att det är snabbt och ger kort restid jämfört med alternativa färd sätt. Det krävs alltså att man tar cyklandes anspråk på god framkomlighet på allvar för att överhuvudtaget vara ett attraktivt alternativ för bilister. Resultaten i denna studie stödjer också tidigare forskning som pekar mot parkeringsavgiftens stora betydelse för färdmedelsvalet.

## *Summary*

If the aim is not only to create new trips, increased cycling and walking in the city implies changed modal split. To achieve changed modal split there is a need for knowledge on different groups' preferences and their actual behaviour. The aim of this report is to identify commuters' preferences to form the basis for planning for increased walking and cycling. The study is based on a web-questionnaire to employees at Lund Faculty of Engineering (LTH), Malmö University (MöH) and Campus Helsingborg (CHbg) regarding their commuting trips. The study's main questions at issue were regarding differences and similarities in motives for different modal choices for commuter trips and the implication of these differences and similarities when planning for cycling, walking and travelling by car. The results indicate big similarities between car drivers' and cyclists' preferences. Regarding planning and infrastructure the most interesting similarity is that these road user groups choose their mode of transport because it is fast and provides short travel time compared to other modes of transport. Thus, there is an urgent demand that cyclists' need for good level of service is taken seriously in order to be an attractive alternative to car drivers. The results in this study also support other research that points at the great impact of parking fee on modal choice.



# Innehållsförteckning

<b>FÖRORD</b> .....	<b>III</b>
<b>SAMMANFATTNING</b> .....	<b>V</b>
<b>SUMMARY</b> .....	<b>V</b>
<b>1 INLEDNING</b> .....	<b>1</b>
1.1 BAKGRUND.....	1
1.2 SYFTE .....	1
1.3 AVGRÄNSNING .....	1
1.4 DISPOSITION .....	2
<b>2 RESVANEUNDERSÖKNINGEN</b> .....	<b>2</b>
2.1 BESKRIVNING AV ARBETSPLATSERNAS LOKALISERING.....	3
2.2 UTSKICK OCH SVARFREKVENNS .....	5
<b>3 BAKGRUNDSINFORMATION</b> .....	<b>6</b>
3.1 KÖN.....	6
3.2 ÅLDER .....	7
3.3 HUSHÅLLETS SAMMANSÄTTNING .....	8
<b>4 AVSTÅND TILL ARBETSPLATSEN</b> .....	<b>9</b>
<b>5 VAL AV HUVUDSAKLIGT FÄRDMEDEL</b> .....	<b>10</b>
5.1 FÖRDELNING AV FÄRDMEDEL MED AVSEENDE PÅ KÖN .....	11
<b>6 AVSTÅND OCH VAL AV FÄRDMEDEL</b> .....	<b>13</b>
6.1 ANALYS AV LIKHETER OCH SKILLNADER MELLAN LTH OCH MÖH .....	14
<b>7 PREFERENSER VID VAL AV FÄRDMEDEL</b> .....	<b>15</b>
7.1 JÄMFÖRELSE MELLAN BIL, CYKEL OCH GÅNG .....	15
7.2 JÄMFÖRELSE MELLAN LTH OCH MÖH.....	18
7.3 BILISTERS OCH CYKLANDES PREFERENSER MED AVSEENDE PÅ AVSTÅND.....	20

<b>8</b>	<b><u>RESER IBLAND ANNORLUNDA.....</u></b>	<b><u>24</u></b>
<b>9</b>	<b><u>SLUTSATSER.....</u></b>	<b><u>27</u></b>
<b>10</b>	<b><u>REFERENSER .....</u></b>	<b><u>28</u></b>

# 1 *Inledning*

## 1.1 Bakgrund

Ett ökat gående och cyklande utgör en viktig komponent i den hållbara staden. För att uppnå ökat cyklande och gående i staden krävs dock en förändrad färdmedelsfördelning. Det är ofta de kortare bilresorna som är främsta fokus för denna ändrade färdmedelsfördelning. I projektet "Gående och cyklande i staden" ingår att nå ökad kunskap om faktorer och kvaliteter som är betydelsefulla för olika grupper av cyklande och gående. Grunden sattes i projektets litteraturstudie (Lindelöw, 2009) där olika faktorer betydelse för ökat cyklande och gående värderades. För att få till stånd en faktisk förändring av färdmedelsvalet krävs dock att man även har förståelse för de mekanismer som gör att trafikanter väljer det färdmedel som man önskar ska minska d.v.s. bilen. Om man önskar att vissa bilresor ska ersättas med cykel respektive gång så krävs alltså kunskap om hur man bäst ger incitament till detta ändrade färdmedelsval. Här krävs bland annat kunskap om olika gruppers preferenser, deras faktiska beteende samt att data är insamlat på ett likartat sätt för de olika grupperna.

Frageställningar:

- 1) Vilka är likheterna respektive skillnaderna i bevekelsegrunder när olika färdmedel väljs vid arbetsresor? Är bevekelsegrunderna annorlunda vid kortare avstånd jämfört med längre avstånd för olika färdmedel?
- 2) Finns det förklarande faktorer i staden, kring arbetsplatsen, som premierar ett visst färdmedelsval? Vilken betydelse har detta tillsammans med likheter och skillnader i preferenser när det slutligen gäller planering för ökat gående och cyklande?

## 1.2 Syfte

Syftet med denna rapport är att med utgångspunkt i en webbaserad resvaneundersökning identifiera arbetspendlars preferenser som i förlängningen kan ligga till grund för planering av ökat cyklat gående och cyklande.

## 1.3 Avgränsning

I studien ingår enbart arbetspendlare till Lunds Tekniska Högskola (LTH), Malmö Högskola (MöH) samt Campus Helsingborg (CHbg) och i analysen fr.o.m. kapitel 5.1 ingår endast LTH och MöH p.g.a. bristfälligt underlag för CHbg.

## 1.4 Disposition

Presentation av resultat och analys av resultat återfinns i kapitel 5-8 och rapporten avslutas med slutsatser i kapitel 9.

## 2 *Resvaneundersökningen*

För denna resvaneundersökning av arbetspendlares preferens av färdmedel valde vi att ställa enkäten till anställda vid Lunds Tekniska Högskola (LTH), Malmö Högskola (MöH) samt Campus Helsingborg (CHbg). Anledningen till att valet föll på dessa tre arbetsplatser är primärt att vi tämligen enkelt fick tillgång till samtliga anställdas e-mailadresser samt att alla tre arbetsplatser är relativt väl koncentrerade till ett mindre avgränsat geografiskt område (se Figurerna 1-3) d.v.s. målpunkterna är klart definierade och därmed kunde ett annars omfattande arbete med att lokalisera de svarandes mål och startpunkter undvikas. För övrigt utgick vi från att dessa tre grupper av anställda är tämligen lika socioekonomiskt d.v.s. utifrån utbildning, inkomst, etc. Förutom att få ett större underlag var anledningen till att välja tre arbetsplatser i tre tämligen olika städer att även inkludera effekter av eventuella skillnader i trafiksituation, cykelkultur, etc.

Valet föll på att göra en webbaserad resvaneundersökning. Nackdelen med denna typ av metod är oftast bortfallet av personer som inte har tillgång till dator och internet. Då denna enkät vänder sig till anställda på LTH, MöH och CHbg faller denna betänklighet då alla har tillgång till dator och internet.

Enkäten bestod av ett antal block av frågeställningar. Först ställdes bakgrundsfrågor såsom kön, ålder och hushållssammansättning. Sedan kom frågor kring avstånd mellan bostaden och arbetsplatsen/närmaste busshållplats/närmaste tågstation. Därefter avhandlades frågor om det huvudsakliga färd sättet till och från arbetet, under den senaste månaden; vilket färdmedelet var och främsta anledningarna till valet av detta färd sätt. Därefter kom frågor kring avvikelser från det huvudsakliga färd sättet; *om* man ibland under den senaste månaden rest annorlunda, hur man i så fall rest och varför. Det fanns även en fråga om man reser annorlunda på vinterhalvåret (enkäten skickades ut i maj).

Då enkäten var webbaserad så lotsades den svarande beroende på svaret på frågan vidare till nästa fråga d.v.s. svarande behövde på så sätt inte ta ställning till ej relevanta frågeställningar. Frågorna i den sista delen av enkäten var utformade för specifika grupper såsom de som har kortare än 10 km till arbete och som vanligtvis reser med bil, tåg eller buss och som aldrig avviker från det huvudsakliga färd sättet och som reser på samma sätt på vinterhalvåret. Denna grupp fick då svara på frågor om de har övervägt eller kanske någon enstaka gång provat på att resa annorlunda. Om man svarade ja fick man då vidare frågor kring vilket färd sätt och varför detta inte fungerade. Likaså om man svarade nej fick man

frågor kring detta ställningstagande. Det blev i sammanhanget väldigt få svarande på dessa sista delar så dessa resultat redovisas därför inte.

Det planerades även för fokusgruppsdiskussioner för att följa upp svaren i webbenkäten och webbenkäten avslutades därför med en fråga om den svarande var intresserad av att delta i en sådan diskussion. På grund av bristande intresse blev det tyvärr endast möjligt att genomföra två fokusgruppsdiskussioner, båda på LTH, där bilförare dessutom var kraftigt underrepresenterad och cyklande överrepresenterade. Då underlaget är mycket bristfälligt redovisas utfallet av fokusgruppsdiskussionerna inte här.

## 2.1 Beskrivning av arbetsplatsernas lokalisering

### Lunds Tekniska Högskola – LTH



Figur 1: Karta över Lund med Lunds Tekniska Högskola (LTH) samt centralstationen markerade med ellips respektive J.

Tätorten Lund har drygt 80,000 invånare. Lunds Tekniska Högskola (LTH) ligger tämligen samlat i ett område i nordöstra delen av Lund. LTH ligger ca 1,5 km från centrum och stationen. Kännetecknade för LTH är också att området ligger nära E22 och då speciellt den norra avfarten. Det finns täta bussförbindelser mellan LTH och stationen samt god tillgång till bil- och cykelparkering.

## Malmö Högskola – MöH



Figur 2: Karta över Malmö med Malmö Högskola (MöH) samt centralstationen markerade med ellips respektive J.

Tätorten Malmö har drygt 280,000 invånare. Jämfört med LTH ligger Malmö Högskola (MöH) mer utspritt i ett område väster om stationen. Avståndet mellan stationen och MöH varierar mellan 0,4 och 1,3km. Tillgängligheten till MöH med bil är god men innebär också färd i tätortstrafik. MöH kännetecknas också av täta bussförbindelser till övriga delar av staden samt god tillgång till bil- och cykelparkering.



## Campus Helsingborg – CHbg



Figur 3: Karta över Helsingborg med Campus Helsingborg (CHbg) samt centralstationen markerade med ellips respektive J.

Tätorten Helsingborg har nästan 100,000 invånare. Campus Helsingborg (CHbg) ligger samlat och väldigt nära stationen i Helsingborg, ca 800m. Tillgängligheten till CHbg med bil är god men beroende på startpunkt blir det en del stadskörande. CHbg kännetecknas också av täta bussförbindelser till övriga delar av staden samt god tillgång till bil- och cykelparkering.

## 2.2 Utskick och svarsfrekvens

Cirka 3300 enkäter skickades ut och vi fick 1000 svar som ger en svarsfrekvens på sammanlagt cirka 30 %.

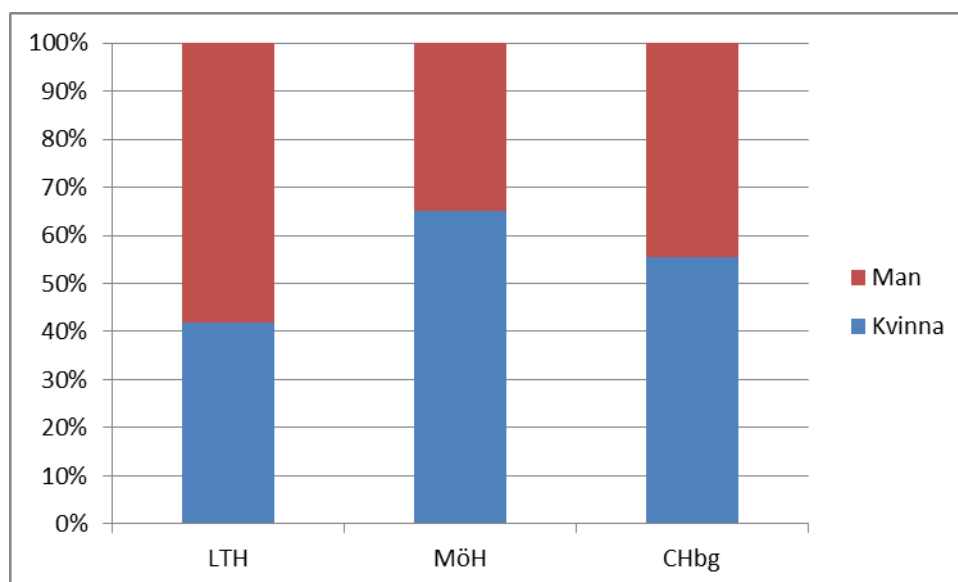
Tabell 1: Utskick, svar och svarfrekvens

	Utskick (antal)	Svar (antal)	Svarsfrekvens (%)
<b>LTH</b>	1400	499	36
<b>MöH</b>	1700	448	26
<b>CHbg</b>	180	74	41

### 3 Bakgrundsinformation

#### 3.1 Kön

Figur 4 visar svarandes procentuella fördelning med avseende på kön vid LTH, MöH respektive CHbg och Tabell 2 visar antalet svarande med avseende på kön. Om man jämför med könsfördelningen totalt bland de anställda på respektive arbetsplats speglas denna väl bland de svarande från MöH och CHbg medan fördelningen män/kvinnor är ca 70%/30% bland de anställda på LTH d.v.s. kvinnor är något överrepresenterade bland de svarande på LTH.



Figur 4: Svarandes fördelning med avseende på kön vid LTH, MöH respektive CHbg

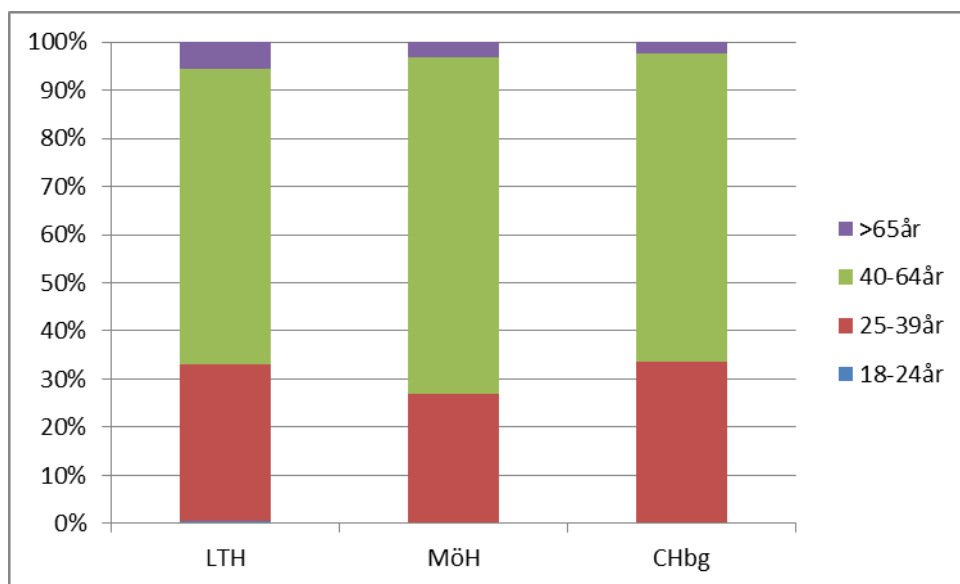
Tabell 2: Antal svarande med avseende på kön vid LTH, MöH respektive CHbg

	<b>Kvinnor (antal)</b>	<b>Män (antal)</b>	<b>Totalt (antal)</b>
<b>LTH</b>	229	319	548
<b>MöH</b>	329	176	505
<b>CHbg</b>	46	37	83

Då fördelningen mellan kvinnor och män ser annorlunda ut bland de svarande från de tre arbetsplatserna bör detta tas hänsyn till vid analyserna av färdmedelsval, se kapitel 5.1.

### 3.2 Ålder

Figur 5 visar svarandes procentuella fördelning med avseende på ålder vid LTH, MöH och CHbg och Tabell 3 visar antalet svarande med avseende på ålder.



Figur 5: Svarandes fördelning med avseende på ålder vid LTH, MöH respektive CHbg

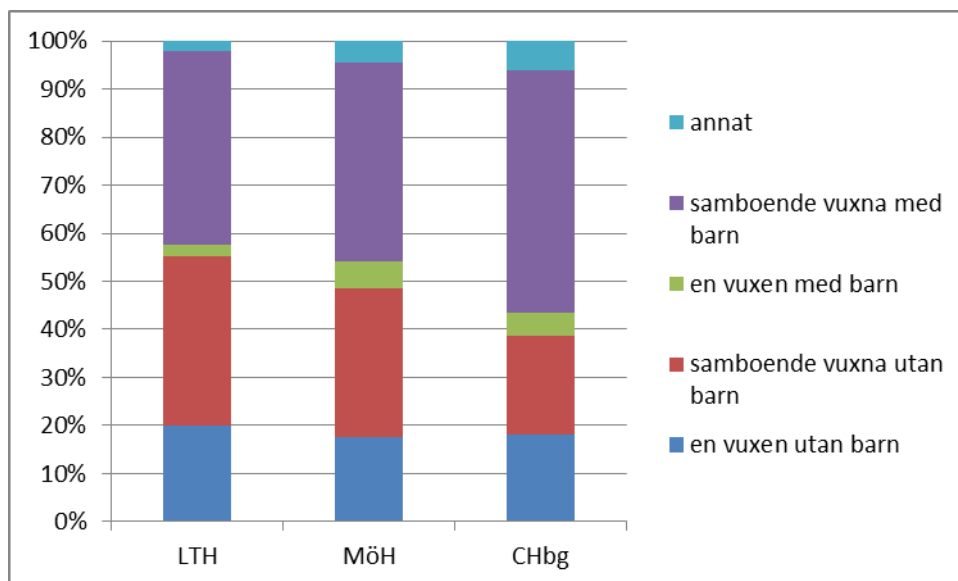
Tabell 3: Antal svarande med avseende på ålder vid LTH, MöH respektive CHbg

	<b>18-24år (antal)</b>	<b>25-39år (antal)</b>	<b>40-64år (antal)</b>	<b>&gt;65år (antal)</b>	<b>Totalt (antal)</b>
<b>LTH</b>	3	178	336	31	548
<b>MöH</b>	0	136	352	16	504
<b>CHbg</b>	0	28	53	2	83

Åldersfördelningen är tämligen lika bland de svarande från de tre arbetsplatserna så inverkan av åldersfördelning på färdmedelsval kommer fortsättningsvis inte att beaktas.

### 3.3 Hushållets sammansättning

Figur 6 visar svarandes procentuella fördelning med avseende på hushållets sammansättning vid LTH, MöH och CHbg och Tabell 4 visar antalet svarande med avseende på hushållets sammansättning.



Figur 6: Svarandes fördelning med avseende på hushållets sammansättning vid LTH, MöH respektive CHbg

Tabell 4: Antal svarande med avseende på hushållets sammansättning vid LTH, MöH respektive CHbg

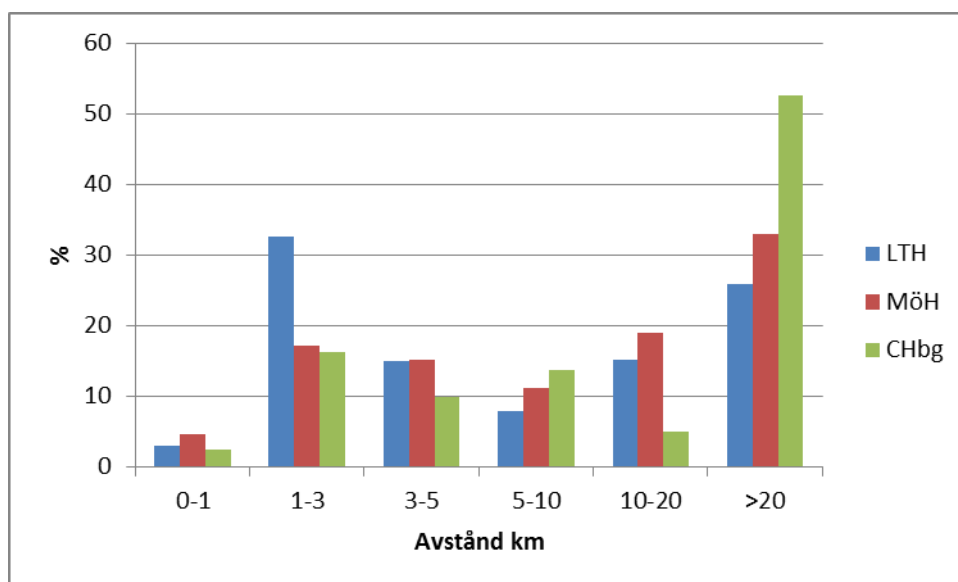
	En vuxen utan barn (antal)	Samboende vuxna utan barn (antal)	En vuxen med barn (antal)	Samboende vuxna med barn (antal)	Annat (antal)	Totalt (antal)
<b>LTH</b>	109	191	14	218	12	544
<b>MöH</b>	88	154	29	207	22	500
<b>CHbg</b>	15	17	4	42	5	83

Med avseende på hushållets sammansättning skiljer sig förhållandena för svarande vid de tre arbetsplatserna. Om man slår ihop och enbart tittar på fördelningen mellan om det finns barn i hushållet eller ej så har CHbg störst andel svarande med barn i hushållet, 59%, därefter MöH med 49% och vid LTH är det lägst andel svarande som har barn i hushållet,

44%. Vilken betydelse dessa skillnader kan ha för färdmedelsvalet återkommer vi till vid analys med avseende på främsta anledningar till att välja ett visst färdmedel i avsnitt 7.1.1.

## 4 Avstånd till arbetsplatsen

Figur 7 visar svarandes procentuella fördelning med avseende på avståndet till arbetsplatsen för LTH, MöH och CHbg och Tabell 5 visar antalet svarande med avseende på avståndet. Frågan formulerades "Hur långt är fägelavståndet mellan din bostad och arbetsplats" där arbetsplats naturligtvis byttes ut till Lunds Tekniska Högskola, Malmö Högskola respektive Campus Helsingborg i respektive enkät



Figur 7: Avstånd till arbetsplatsen för svarande på LTH, MöH och CHbg

Tabell 5: Antal personer i de olika avståndskategorierna

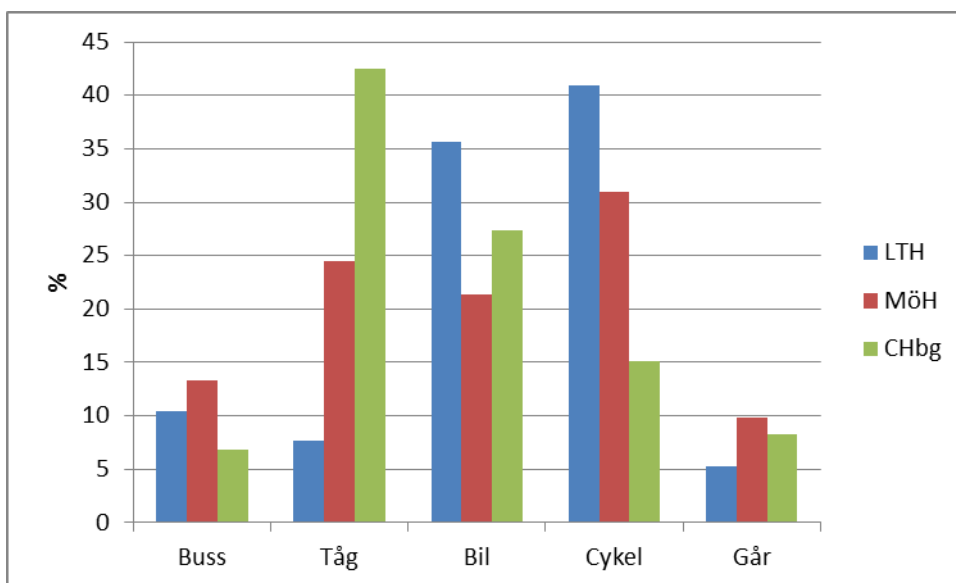
	0-1km (antal)	1-3km (antal)	3-5km (antal)	5-10km (antal)	10-20km (antal)	> 20km (antal)
<b>LTH</b>	16	165	73	39	75	131
<b>MöH</b>	21	78	71	49	86	152
<b>CHbg</b>	2	10	8	9	4	40

Ur Figur 7 och Tabell 5 kan man utläsa följande gällande avståndet mellan hemmet och arbetsplatserna LTH, MöH och CHbg:

- Arbetspendlingen till LTH kännetecknas av väldigt korta avstånd – ca 50% av resorna är kortare än 5km.
- Arbetsresorna till MöH är lite längre – ca 50% av resorna är kortare än 10km.
- Arbetsresorna till CHbg är ytterligare lite längre – ca 50% av resorna är kortare än 20km.

## 5 Val av huvudsakligt färdmedel

Figur 8 och Tabell 6 visar svarandes fördelning med avseende på färdmedel vid arbetsresor till LTH, MöH och CHbg. Den exakta frågeställningen löd: "Vilket har varit ditt huvudsakliga färsätt till och från arbetet, under den senaste månaden? Om du använder flera färsätt t.ex. går till fots och åker buss anger du färsättet för den längsta resan."



Figur 8: Huvudsakligt färdmedel för arbetsresor till LTH, MöH och CHbg

Tabell 6: Procentuell fördelning på färdställen tåg, bil och cykel för de olika arbetsplatserna

	<b>LTH (%)</b>	<b>MöH (%)</b>	<b>CHbg (%)</b>
<b>Tåg</b>	8	24	42
<b>Bil</b>	36	21	27
<b>Cykel</b>	41	31	15
<b>Övriga</b>	15	24	16
<b>Totalt</b>	100	100	100

Arbetspendlandet till CHbg kännetecknas av att en stor andel sker med tåg och CHbg är dessutom den av de tre arbetsplatserna som har överlägset störst andel resande med tåg. Rimliga förklaringar till detta är antagligen bland annat de långa avstånden (hälften har 20 km eller längre till CHbg) och att CHbg är beläget alldeles i närheten av centralstationen.

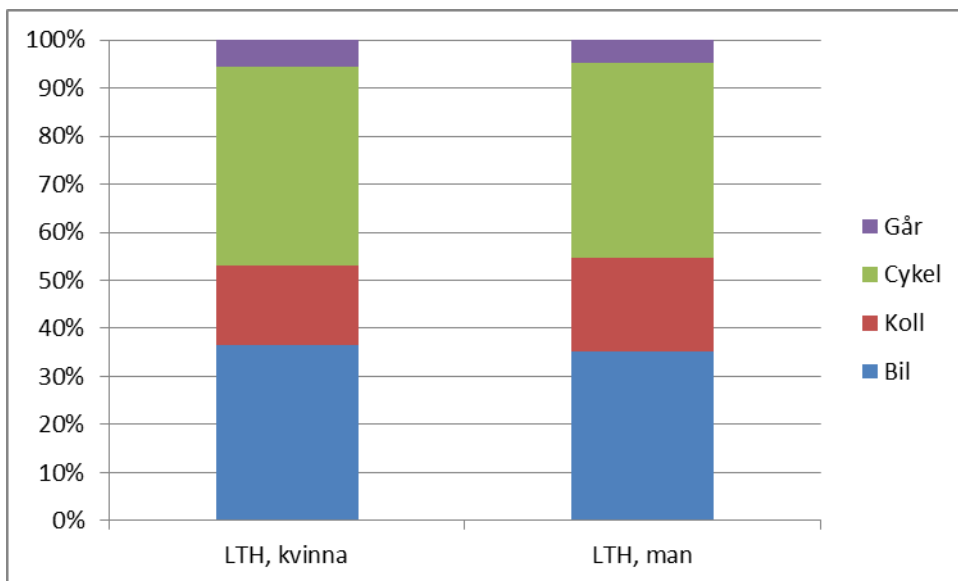
Arbetspendlarna till LTH väljer primärt cykel eller bil. Rimliga förklaringar till detta är antagligen bland annat de väldigt korta avstånden (hälften har kortare än 5 km till LTH) och det förhållandevis lite längre avståndet till centralstationen.

Det som är speciellt för arbetspendlarna till MöH jämfört med till de två andra arbetsplatserna är den lägre andelen bilresor och högre andelen buss- och gångresor. Ytterligare diskussion kring tänkbara förklaringar till detta får vi återkomma till vid senare analyser då inte enbart det specifika avståndet till arbetsplatsen kan tjäna som förklaring här.

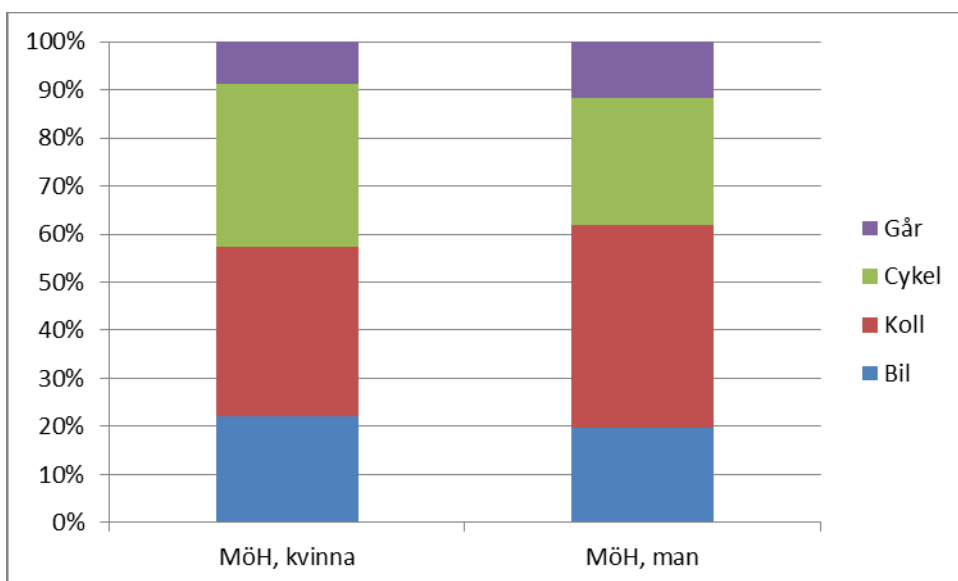
## 5.1 Fördelning av färdmedel med avseende på kön

Härifrån och framåt sker redovisning och analys endast för arbetspendlare till LTH och MöH. Anledningen är att antalet svarande från CHbg är väldigt få och då det nu sker ytterligare uppdelning av materialet blir dataunderlaget alltför bristfälligt.

I bakgrundsinformationen, kapitel 3.1, ser man att fördelningen mellan kvinnor och män som svarat på enkäten skiljer sig mellan svarande vid LTH respektive MöH. För att se om denna skillnad kan ha betydelse för den annorlunda färdmedelsfördelningen vid LTH respektive MöH och därmed för de fortsatta analyserna, analyserades färdmedelsfördelningen med avseende på kön för LTH respektive MöH (Figur 9 och 10).



Figur 9: Färdmedelsfördelning med avseende på kön för LTH. Koll = tåg+buss.



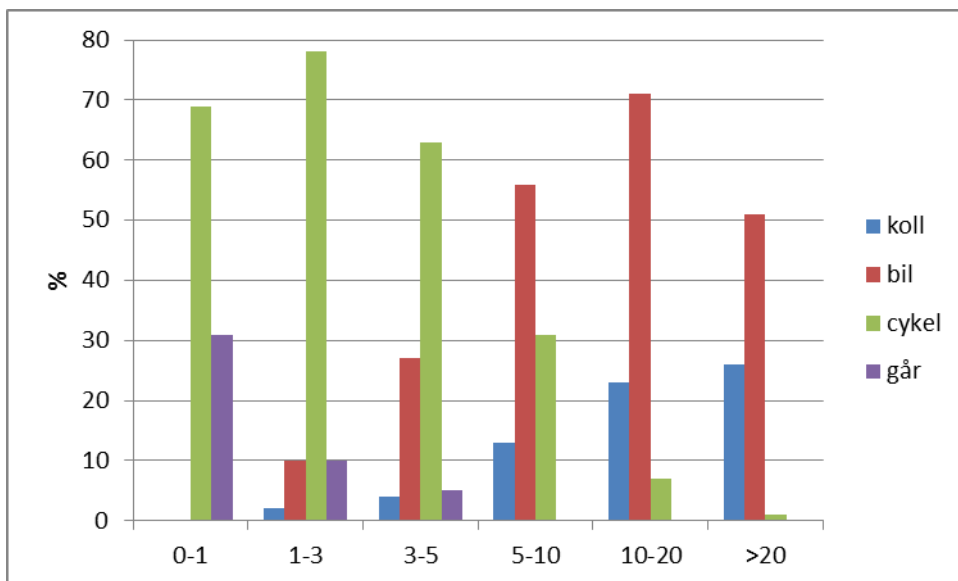
Figur 10: Färdmedelsfördelning med avseende på kön för MöH. Koll = tåg+buss.

Som det framgår av Figur 9 och 10 är kvinnors och mäns val av huvudsakligt färdmedel väldigt lika för svarande från LTH respektive MöH. Detta betyder att eventuella skillnader mellan LTH och MöH inte primärt kan hänföras till skillnader i könsfördelning mellan LTH och MöH.

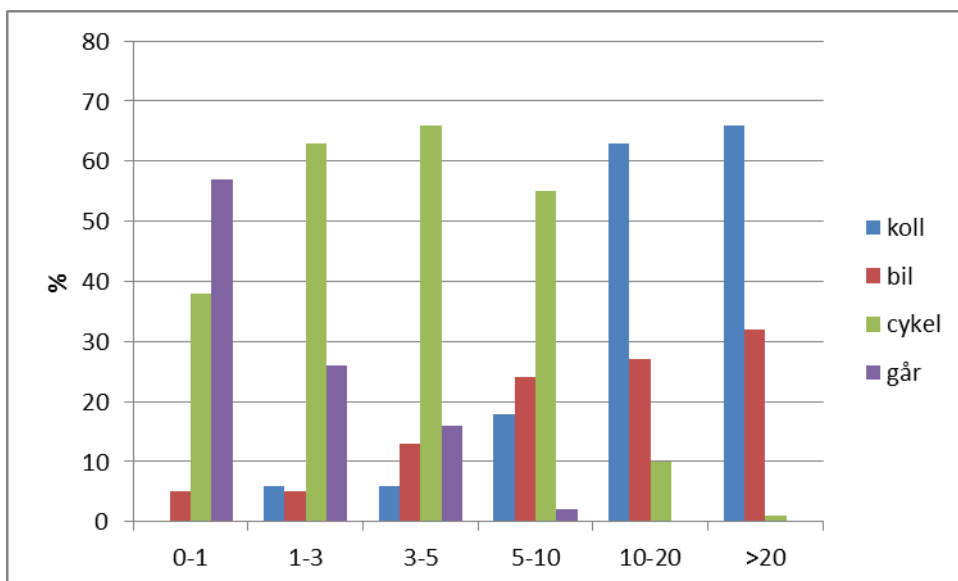


## 6 Avstånd och val av färdmedel

Figur 11 och 12 visar svarandes fördelning på färdmedel med avseende på olika avstånd till arbetsplatsen för LTH och MöH. Då de kollektiva färdmedlen inte är av primärt intresse i denna rapport har alternativen buss och tåg slagits ihop till koll.



Figur 11: LTH, avstånd hemmet – arbetsplatsen samt val av färdmedel



Figur 12: MöH, avstånd hemmet – arbetsplatsen samt val av färdmedel

### **Avståndet mellan hemmet och arbetsplatsen: mindre än 3km**

För de allra kortaste avstånden dominerar resor med cykel och till fots både till/från LTH och MöH. Det kan vara värt att notera att för dessa avstånd är andelen gångresor för arbetsresor till/från MöH högre än för arbetsresor till/från LTH.

### **Avståndet mellan hemmet och arbetsplatsen: 3-5km**

På dessa avstånd färdas man både i Lund och Malmö inom tätorten för att ta sig till/från LTH respektive MöH. För båda arbetsplatserna är andelen cykelresor vid dessa avstånd hög och ligger på ca 65%. Det är värt att notera att för dessa avstånd är andelen bilresor för arbetsresor till/från LTH högre än för arbetsresor till/från MöH.

### **Avståndet mellan hemmet och arbetsplatsen: 5-10km**

På dessa avstånd färdas man nu även utanför tätorten Lund för att ta sig till LTH medan man fortfarande till största del färdas inom tätorten Malmö då man tar sig till MöH. Här är det värt att notera att man på dessa avstånd till/från LTH i större utsträckning väljer att köra bil än att cykla, medan förhållandet är det omvända till/från MöH d.v.s. man väljer i större utsträckning att cykla än att köra bil.

## **6.1 Analys av likheter och skillnader mellan LTH och MöH**

Först måste man konstatera att det cyklas mycket både till/från LTH och MöH. Till och med på avstånden 5-10 km är andelen cykelresor höga, 31% för LTH och 55% för MöH. Samtidigt kan man konstatera att för i princip alla avstånd är andelen resor med bil högre till/från LTH än till/från MöH. Detta indikerar att trafiksituationen och arbetsplatsernas placering i de båda städerna kan ha betydelse samt att förekomst av infrastruktur för cykeltrafik kan spela roll. Att LTH är perifert beläget i Lunds utkant med god tillgänglighet för bilresenärer från E22:an medan MöH är centralt beläget i Malmö med sämre tillgänglighet för bil kan säkert förklara en del av skillnaderna i färdmedelsvalet för de båda arbetsplatserna. På avstånd kortare än 5 km mellan hemmet och arbetsplatsen befinner man sig i princip under hela resan inom tätorten då man färdas till/från LTH och MöH. Jämfört med Lund är Malmö en betydligt större stad med mer intensiv trafik vilket antagligen betyder att framkomligheten för biltrafik är förhållandevis sämre i Malmö jämfört med i Lund. Detta kan i sin tur leda till att det inte i samma utsträckning "lönar sig" tidsmässigt att ta bilen kortare sträckor i Malmö jämfört med i Lund och att man därför väljer alternativa färdmedel. I Malmö cyklar man fortfarande i stor utsträckning vid avstånd på 5-10 km men i Lund överger man delvis cykeln till förmån för bilen när avståndet blir längre än

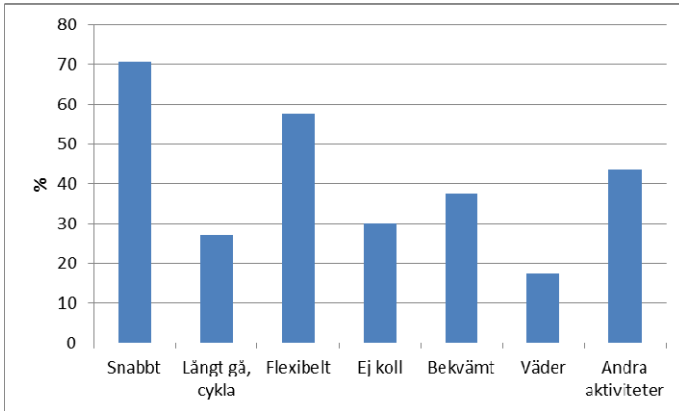
5 km. Avstånd är en begränsande faktor för benägenheten att välja cykeln (Lindelöw, 2009) och avståndet 5 km anges ofta i litteraturen som den kritiska gränsen för att cykla under sommarhalvåret (3 km för cyklande på vinterhalvåret). Att 55% av arbetsresorna till/från MöH på avstånden 5-10 km ändå sker med cykel innebär att det inte enbart är avståndet i sig som är begränsande. Som det tidigare har påpekats färdas man vid dessa avstånd till största del inom tätorten Malmö när man tar sig till MöH medan man nu även färdas utanför tätorten Lund för att ta sig till LTH. Cykling utanför tätorten innebär naturligtvis att man inte har tillgång till samma omfattning och kvalitet på cykelinfrastruktur som vid färd inom tätorten. Hur viktig denna faktor är för benägenheten att cykla är dock inte enhetligt fastlagd i litteraturen (Lindelöw, 2009). Resultaten här får därför helt enkelt föras till de andra studier som indikerar att tillgång till cykelinfrastruktur kan ha betydelse för benägenheten att cykla. Det finns naturligtvis en mängd andra möjliga förklaringar till dessa skillnader mellan LTH och MöH såsom exempelvis skillnader i parkeringsavgift vid de båda arbetsplatserna, detta återkommer vi dock till i nästa kapitel när vi analyserar resandes främsta anledningar för val av färdmedel.

## 7 *Preferenser vid val av färdmedel*

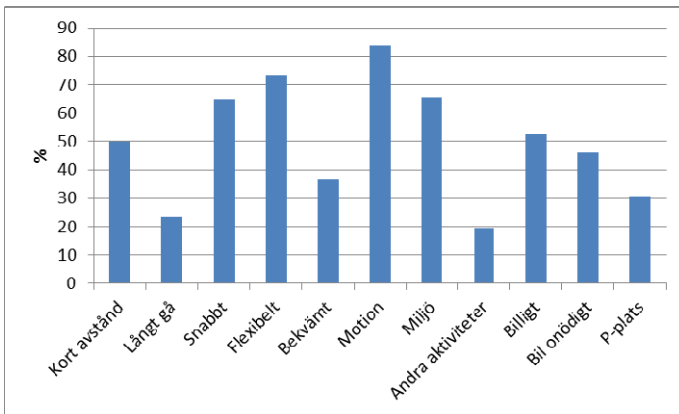
I detta avsnitt redovisas svarandes främsta anledningar till att välja bil, cykel eller att gå som huvudsakligt färdmedel vid arbetsresor. Resultaten gällande buss och tåg redovisas i Bilaga. Beroende på färdmedel hade svarande 10-14 alternativ att välja mellan och man kunde ange flera alternativ. I andra resvaneundersökningar som exempelvis Resvanor Malmö 2008 (Trivector, 2009) har frågorna inte ställts på ett liknande sätt som i denna studie vilket tyvärr omöjliggör en jämförelse. I den nämnda resvaneundersökningen ställdes frågor istället kring "skäl till att man *inte* väljer ett visst färdmedel".

### 7.1 Jämförelse mellan bil, cykel och gång

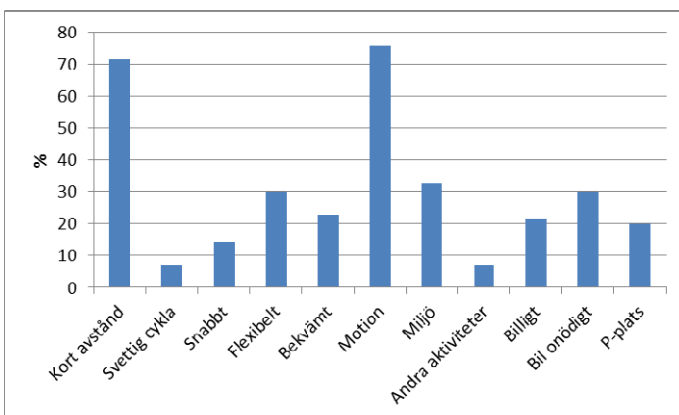
I detta avsnitt redovisas grafer över de främsta anledningar som bilister, cyklande och gående anger som motiv för sina färdmedelsval. Datamaterialet för LTH och MöH är sammanslaget då primära syftet här är att analysera likheter och skillnader mellan preferenser för olika färdmedel (skillnader mellan LTH och MöH redovisas i avsnitten 7.2 och 7.3). Observera att alternativ som kryssats för av färre än 10% av de svarande av presentationsskäl inte finns med i grafen.



Figur 18: Svarandes preferenser vid val av bil som färdstätt. Data för LTH + MöH.



Figur 19: Svarandes preferenser vid val av cykel som färdstätt. Data för LTH + MöH.



Figur 20: Svarandes preferenser vid val av gång som färdstätt. Data för LTH + MöH.

Tabell 7: De främsta anledningarna till att arbetspendlare till LTH och MöH väljer bilen, cykeln respektive att gå till fots. Siffrorna anger andelen svarande som kryssat för alternativet. Endast alternativ med större andel än 50% har tagits med.

	<b>Bil</b>	<b>Cykel</b>	<b>Gång</b>
<b>1</b>	Snabbt (71%)	Motion (84%)	Motion (76%)
<b>2</b>	Flexibelt (58%)	Flexibelt (73%)	Kort avstånd (71%)
<b>3</b>		Miljö, Snabbt (65%)	
<b>4</b>		Billigt (52%)	

Resultaten visar att främsta anledningarna till att välja:

- **bilen** vid arbetspendling är: 1) att bilen ger en snabb färd/kort restid jämfört med alternativa färsätt, 2) att bilen är flexibel – behöver inte passa tider och 3) att det passar bäst med tanke på mina övriga aktiviteter och/eller andra personer i hushållet och deras aktiviteter (genomgående bil som har högst andel svarande på detta alternativ)
- **cykeln** vid arbetspendling är: 1) att det ger motion/frisk luft/välbefinnande, 2) att det är flexibelt, snabbt och att cykeln är ett miljövänligt färsätt samt 3) att det är billigt.
- **att gå** vid arbetspendling är att det ger motion/frisk luft/välbefinnande och att avståndet är kort. De andra anledningarna anges betydligt mindre ofta.

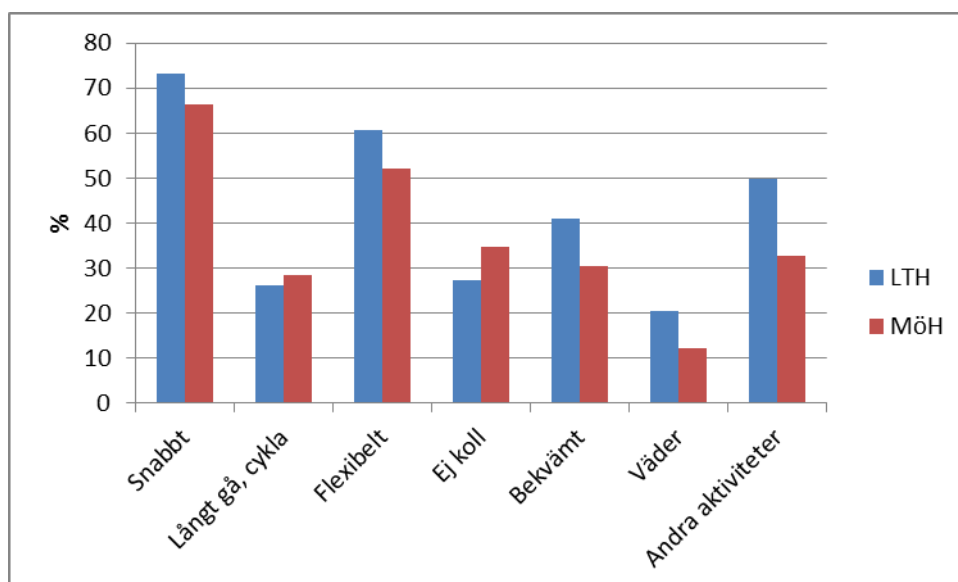
Figurerna 18-20 och Tabell 7 visar att bilisters och cyklandes preferenser är väldigt lika då de väljer respektive färdmedel för arbetspendling. Båda grupperna anger som primära anledningar att färsättet är flexibelt/man behöver inte passa tider och att det ger snabb färd/kort restid jämfört med alternativa färsätt. För bilister och cyklande tycks det vara väldigt viktigt att kunna välja sin egen tidtabell. Båda är privata färsätt och denna aspekt är väsentlig jämfört med de kollektiva transporterna där det ligger i sakens natur att man måste förhålla sig till en given tidtabell. Vid planering för cyklande är trafiksäkerheten otvetydigt av central betydelse, cyklande löper drygt 4 gånger så stor risk per personkilometer att dödas som bilister (Svensson, 2008). Resultaten här stödjer dock tidigare studier (Svensson et al., 2011) som visar att utöver trafiksäkerheten är **även** framkomligheten av avgörande betydelse för att göra cyklandet till ett attraktivt alternativ. Likheten mellan bilisters och cyklisters preferenser betonar att en snabb och effektiv färd borde vara ett viktigt incitament för att förmå bilister att välja cykeln. Detta har direkta implikationer på planering och infrastruktur genom minskade väntetider i korsningspunkter och tillräckliga dimensioner av cykelfält/cykelbanor så att cyklandes framkomlighet främjas. Cyklandes och gåendes preferenser är lika i avseende att färsättet ger motion/frisk luft/välbefinnande. Däremot finns det inte många likheter mellan cyklandes och gåendes preferenser som kan hänföras till planering och infrastruktur. Även

gåendet är ett privat färdmedel och även för gående är flexibiliteten viktig (ca 30% instämmer i detta påstående) om än inte lika viktig som för cyklande och bilister. Utöver detta visar sig bilister och gående inte ha mycket gemensamt när det gäller preferenser.

## 7.2 Jämförelse mellan LTH och MöH

I detta avsnitt redovisas i princip graferna från förra avsnittet igen men nu uppdelat på LTH och MöH då primära syftet är att analysera likheter och skillnader mellan LTH och MöH med avseende på angivna skäl för att välja bil, cykel respektive gång. Observera att det i respektive figurtext finns angivet vilka alternativ som kryssats för av färre än 10% av de svarande och därför av presentationsskäl inte finns med i grafen. Observera också att texten enbart behandlar större skillnader mellan LTH och MöH.

### Skäl till att välja bilen som huvudsakligt färdssätt

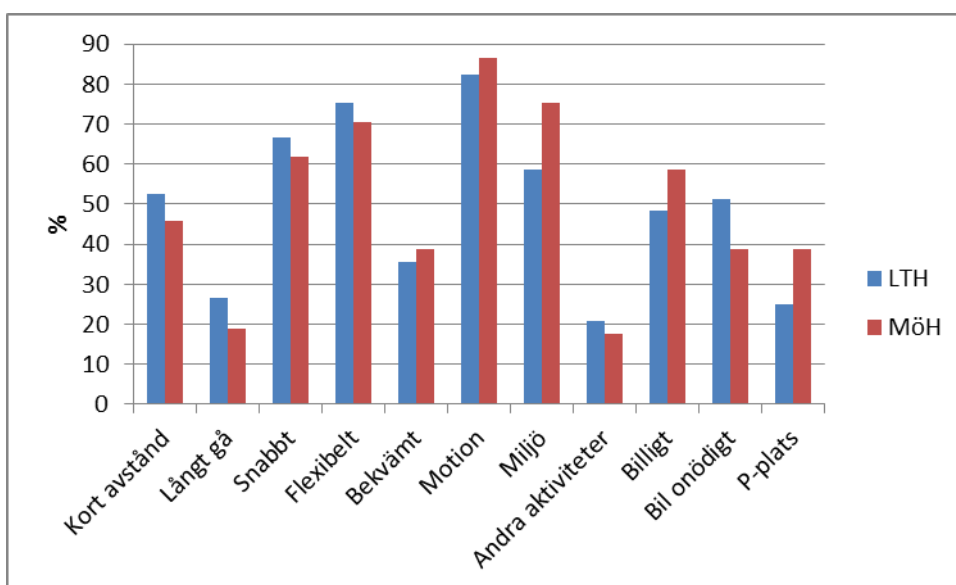


Figur 15: Främsta anledningarna till att välja bil. Alternativ <10% såsom funktionshinder, billigt och behöver bilen i arbetet är inte med i illustrationen.

Svarande vid LTH har generellt fler ikryssade alternativ per svarande än MöH; LTH 3,3 och MöH 2,8. Detta kan tolkas som att anställda vid LTH ser fler anledningar/större fördelar med att åka bil jämfört med anställda vid MöH. Den största skillnaden mellan LTH och MöH återfinns för alternativet ”jag väljer bilen för det passar bäst med tanke på mina övriga aktiviteter och/eller andra personer i hushållet och deras aktiviteter”. Detta skäl anges av nästan 20% fler svarande vid LTH jämfört med MöH. I avsnitt 3.3 kunde vi konstatera att andelen hushåll med barn var högre vid MöH (49%) än vid LTH (44%). Om denna olikhet i hushållets sammansättning t.ex. skulle påverka behovet av att ha bilen

för att hämta och lämna barn så visar sig inte detta i denna analys. Endast alternativet ”jag väljer bilen för att det saknas bra kollektivtrafikförbindelser/tidtabellerna passar inte mina tider” har fler som instämmer vid MöH jämfört med LTH. Här kan vara värt att notera att från analysen av bussresenärernas preferenser (Bilaga) är största skillnaden mellan LTH och MöH att en större andel av de som busspendlar till LTH jämfört med till MöH anger som en viktig anledning att man väljer bussen för att man inte har tillgång till bil.

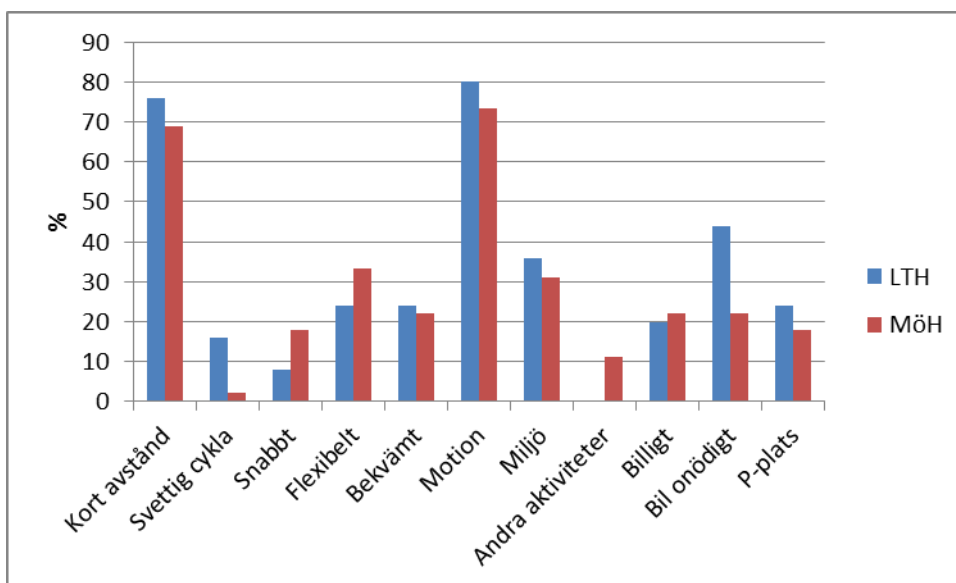
### Skäl till att välja cykeln som huvudsakligt färdssätt



Figur 16: Främsta anledningarna till att välja cykel. Alternativ <10% såsom saknar bra kollektivtrafikförbindelser/tidtabellerna passar inte mina tider, alltför långt avstånd till busshållplats/station, tryggt och säkert, ej körkort och ej bil är inte med i illustrationen.

”Att det är onödigt att köra bil så kort sträcka” är en betydligt viktigare anledning för arbetspendlare att välja cykeln till LTH än till MöH. Notera dock att avstånden generellt är kortare för arbetspendlarna till LTH jämfört med till MöH. Följande aspekter är betydligt viktigare för arbetspendlare till/från MöH än LTH när man väljer cykeln som huvudsakligt färdssätt; att cykeln är ett miljövänligt färdssätt; att cykeln är ett billigt färdssätt samt att det är dyrt och besvärligt att parkera bilen vid arbetsplatsen. De sistnämnda aspekterna gjorde att vi undersökte om parkeringsavgifterna faktiskt skiljer sig åt vid LTH och MöH och det visade de sig göra. På LTH kan man köpa en terminsdekal som utslaget på terminens alla arbetsdagar ger en parkeringsavgift på 5 kr per arbetsdag. Vid MöH är de anställda däremot hänvisade till kommunens parkering som kostar allt mellan 18 och 100 kr per arbetsdag.

## Skäl till att välja att gå som huvudsakligt färdssätt



Figur 17: Främsta anledningarna till att välja att gå. Alternativ <10% såsom att cykelvägen är av alltför dålig kvalitet, rädd att cykeln blir stulen, ej tillgång till dusch på jobbet, alltför struligt med barn, cykelhjälm matkassar, etc., ej passande kollektivtrafik, tryggt och säkert, ej körkort och ej tillgång till bil.

De anledningar som man i högre grad instämmer i vid LTH jämfört med vid MöH är främst att man går för att "det är svettigt att cykla" samt att "det känns onödigt att köra bil så kort sträcka". De anledningar som är vanligare vid MöH än LTH är att man går för att "det är snabbt", "flexibelt" och "passar bäst med tanke på mina övriga aktiviteter och/eller andra personer i hushållet och deras aktiviteter".

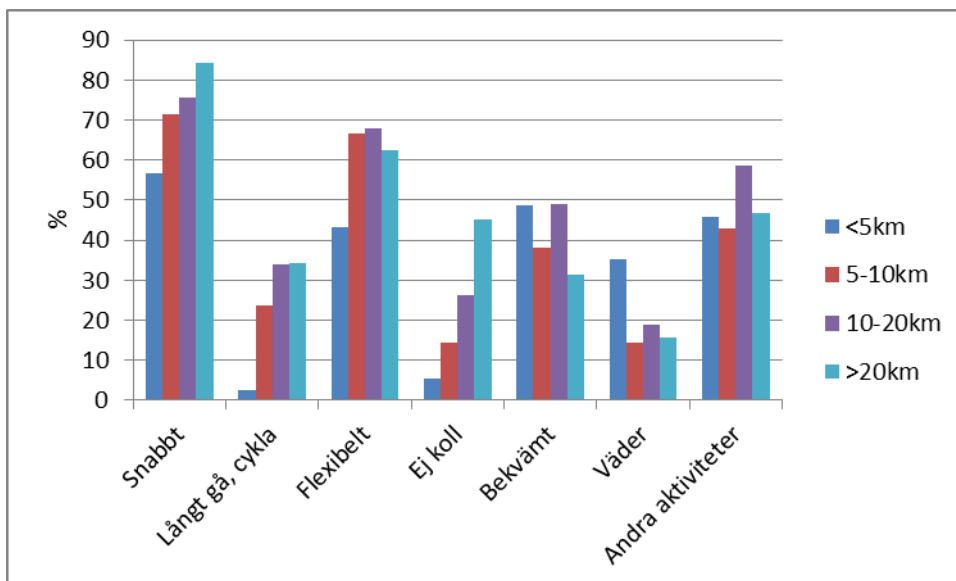
### 7.3 Bilisters och cyklandes preferenser med avseende på avstånd

Ett syfte med denna rapport är att om möjligt finna aspekter som kan förmå bilister att ställa bilen och övergå till ett mer hållbart resande. Likheterna ovan gällande cyklandes och bilisters preferenser gör det därför intressant att gå vidare och analysera om dessa preferenser ser olika ut beroende på vilket avstånd man har till arbetsplatsen. Finns det något som skiljer sig mellan bilister respektive cyklande som färdas kortare respektive längre avstånd?



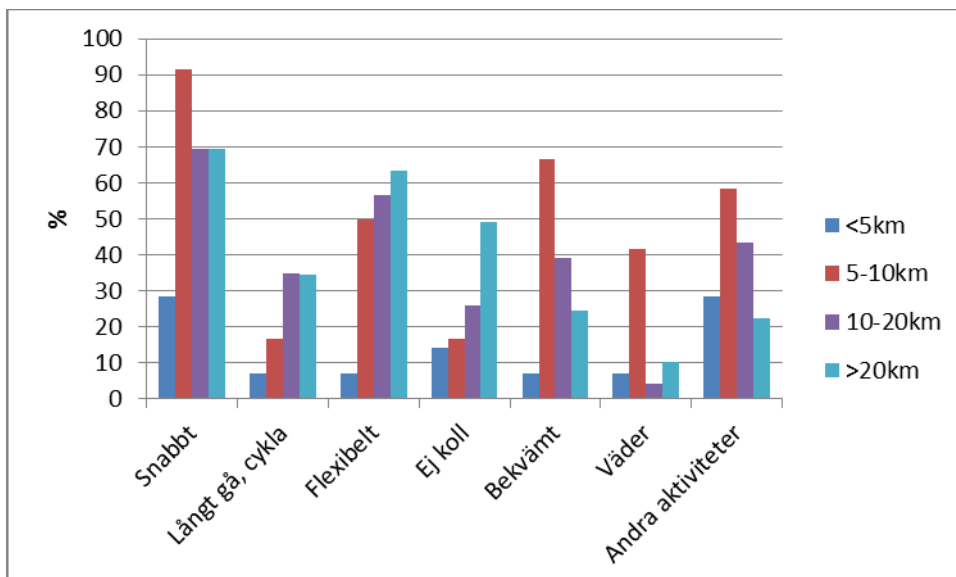
## Bil

### - Bil LTH



Figur 21: Hur primära anledningar till att välja bil till/från LTH varierar med avståndet till hemmet. Anledningar <10% har inte tagits med i illustrationen.

### - Bil MöH



Figur 22: Hur primära anledningar till att välja bil till/från MöH varierar med avståndet till hemmet. Anledningar <10% har inte tagits med i illustrationen.

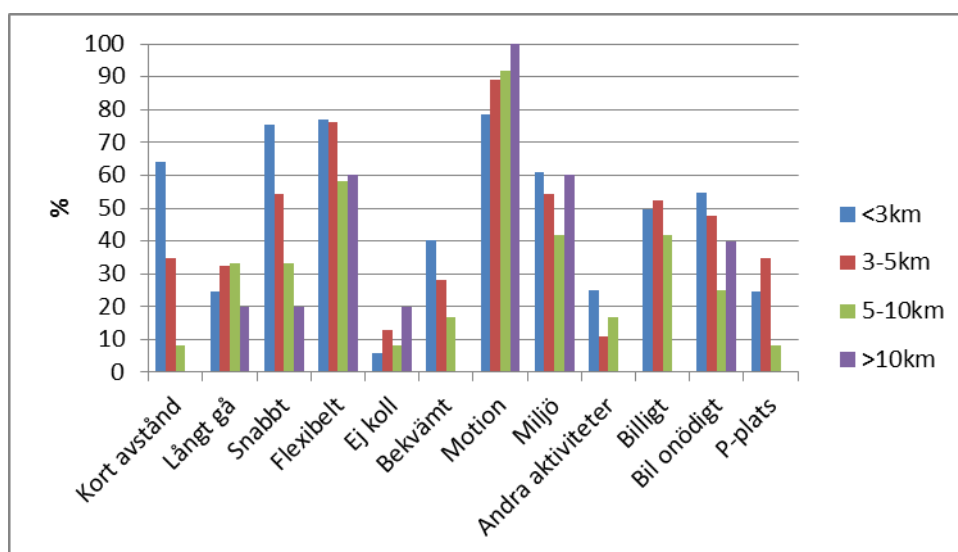
Tabell 8: Antal personer som kör bil vid olika avstånd.

	< 5km (antal)	5-10km (antal)	10-20km (antal)	> 20km (antal)
<b>LTH</b>	37	21	53	64
<b>MöH</b>	14	12	23	49

För bilresorna var vi intresserade av om det fanns något utmärkande gällande bilisters preferenser vid kortare avstånd d.v.s. dessa avstånd som man hade kunnat cykla och i vissa fall även gå. Man kan eventuellt se att väder (LTH) sticker ut för avstånd <5km jämfört med längre avstånd. Annars är jämförelser mellan MöH och LTH i princip omöjliga på grund av det begränsade dataunderlaget; det var väldigt få bilresor till/från MöH vid avstånd kortare än 10 km (se Tabell 8).

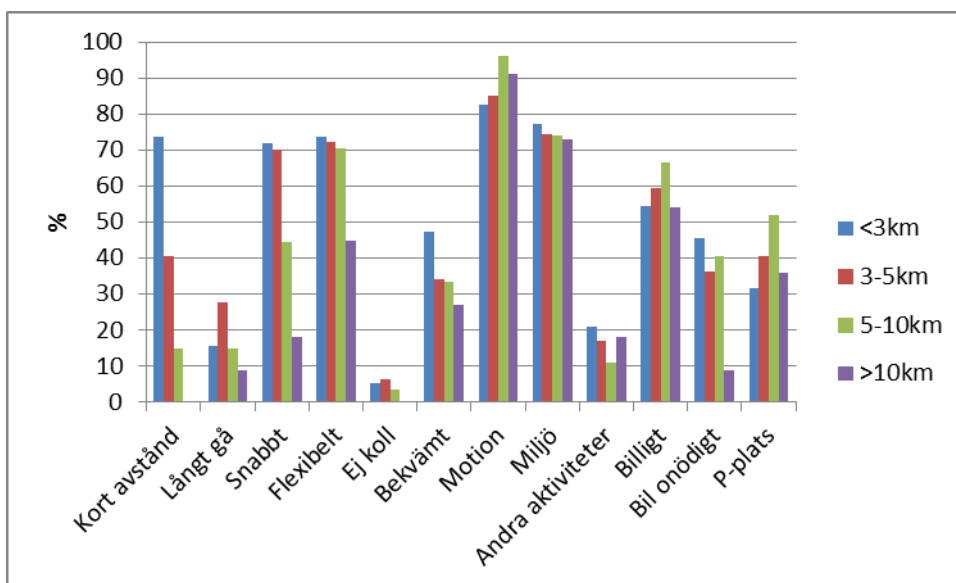
## Cykel

### - Cykel LTH



Figur 23: Hur primära anledningar till att välja cykeln till/från LTH varierar med avståndet till hemmet

- Cykel MöH



Figur 24: Hur primära anledningar till att välja bil till/från MöH varierar med avståndet till hemmet

Tabell 9: Antal personer som cyklar vid olika avstånd till/från LTH och MöH

	< 5km (antal)	5-10km (antal)	10-20km (antal)	> 20km (antal)
LTH	185	12	5	0
MöH	104	27	9	2

	< 3km (antal)	3-5km (antal)	5-10km (antal)	> 10km (antal)
LTH	139	46	12	5
MöH	57	47	27	11

För cykelresorna analyserades dels likheter och skillnader i preferenser mellan LTH och MöH för olika avstånd och dels likheter och skillnader i preferenser för olika avstånd för samma arbetsplats.

**Motion:** Motion är den primära anledningen att välja cykeln sammantaget och den viktigaste anledningen oavsett avstånd.

**Flexibelt/man behöver inte passa tider:** Att cykeln är flexibel är den andra viktigaste anledningen att välja cykeln sammantaget och ligger även som klar 2:a oavsett avstånd.

**Snabb färd/kort restid jämfört med alternativa färsätt:** Att cykeln ger snabb färd och kort restid tycks vara viktigare vid kortare avstånd d.v.s. betydelsen minskar då avståndet ökar. För färder till/från MöH tycks dock den snabba färden vara lika viktig vid de längre avstånden, 3-5km, som de kortare, <3km. För färder till/från LTH tycks emellertid den snabba färden vara mindre viktig för avstånd mellan 3 och 5km jämfört med avstånd kortare än 3km. En förklaring till dessa skillnader mellan LTH och MöH kan vara att Malmö är en betydligt mer trafikerad stad med överlag sämre framkomlighet jämfört med Lund och då kan cykelns snabbhet vara en styrka även på lite längre avstånd. En annan förklaring, men på samma tema, är att cykeln har svårare att konkurrera restidsmässigt till det perifert belägna LTH (med god tillgänglighet för bil) jämfört till MöH som är mycket centralt beläget i Malmö.

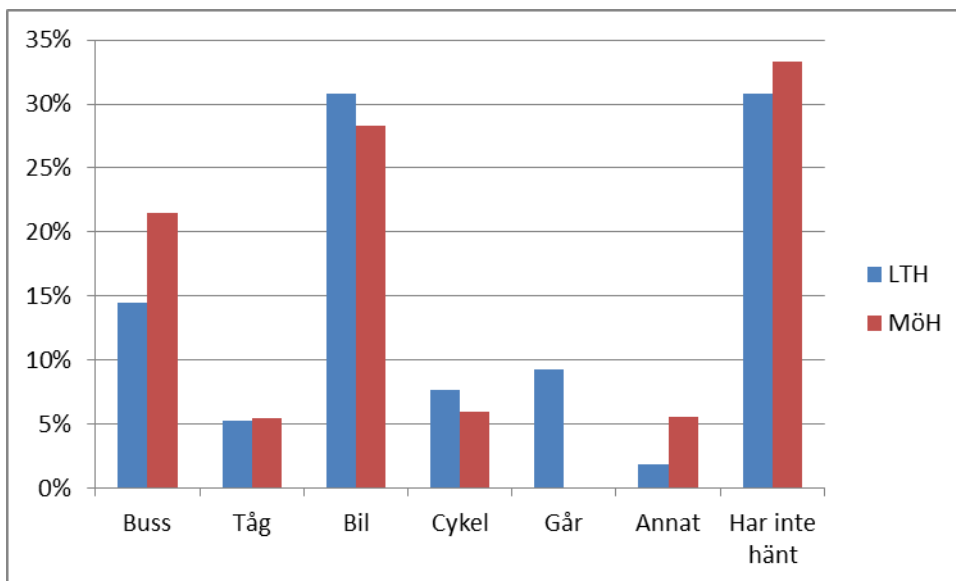
**Miljövänligt färsätt:** Att cykeln är ett miljövänligt färsätt är överlag ett mycket viktigare argument för att välja cykeln till/från MöH jämfört med LTH. För LTH minskar detta argument i betydelse med längre avstånd medan det är lika viktigt för MöH oavsett avstånd.

**Bekvämt:** Att välja cykeln för att det är bekvämt minskar med ökat avstånd.

**Dyrt och besvärligt att parkera bilen:** Att det är dyrt och besvärligt att parkera bilen vid arbetsplatsen är en viktigare anledning för att cykla till/från MöH än till/från LTH. Som vi visade tidigare är det en väsentlig skillnad i parkeringsavgift kring LTH jämfört med kring MöH. Därför är detta resultat helt i överensstämmelse med andra studier (Wardman et al., 2007; Svensson & Hedström, 2010) som visar att parkeringsavgiften vid arbetsplatsen är den i särklass viktigare faktorn för pendlare att välja annat färsätt än bil. Jämfört med exempelvis besöksparkering visar Svenssons & Hedströms (2010) litteraturstudie att priselasticiteten för arbetsplatsparkering är betydligt högre. Detta betyder att ändringar av utbudet av parkering vid arbetsplatsen eller ändring av avgiften påverkar färdmedelsvalet betydligt. Jämfört med ändringar av parkeringspolicyn står sig förbättringar i kollektivtrafiken och för gående och cyklande slätt med avseende på påverkan på färdmedelsvalet. Dessutom tycks det för MöH vara en faktor som för cyklande ökar i betydelse med ökat avstånd. Detta kan vara ett intressant resultat att arbeta vidare med då man oftast pratar om avståndets betydelse i sig (Lindelöw, 2009) för att välja att gå eller cykla istället för att köra bil; nivån på parkeringsavgiften kan kanske vara ett incitament för att även ställa bilen vid lite längre avstånd.

## **8 Reser ibland annorlunda**

I enkäten ställdes frågan om man ibland reser annorlunda och hur man reser då. Totalt sett reser ca 65-70% av de svarande vid LTH och MöH någon gång annorlunda jämfört med det huvudsakliga färsättet och att bilen är det huvudsakliga alternativa färsättet om man ibland reser annorlunda (Figur 25).



Figur 25: Svar på frågan om man ibland under den senaste månaden rest till och från arbetet på annat sätt jämfört med det huvudsakliga färd sättet samt vilket färd sätt man använt då.

Av de svarande på LTH som har 10 km eller kortare till arbetsplatsen och som vanligtvis åker bil, cyklar eller går uppger 73% att man ibland reser annorlunda; motsvarande siffra för MöH är 58%. Att man vid LTH är mer benägen att ibland resa annorlunda jämfört med MöH gäller för alla tre färd sätten bil, cykel och gång. I de fortsatta analyserna är utgångspunkten arbetsresor som är 10 km eller kortare, om inget annat anges.

### Åker vanligtvis bil till/från LTH

Av de som vanligtvis reser med bil (59 svarande), men som ibland reser annorlunda (37 svarande), väljer drygt hälften (21 svarande) att cykla. Den andra hälften är jämt fördelad mellan buss och gång. Dataunderlaget är väldigt litet men det finns en tendens till att detta gäller oavsett avstånd <5km eller 5-10km.

### Åker vanligtvis bil till/från MöH

Observera att antalet svarande som har 10 km eller kortare och vanligtvis åker bil till/från MöH är väldigt få, endast 26 personer. Av dessa är det sedan hälften som ibland reser annorlunda, d.v.s. underlaget är nere på enbart 13 personer. Av dessa 13 personer är det 8 som väljer att cykla och resterande 5 väljer att ta bussen de gånger man inte åker bil.

### Cyklar vanligtvis till/från LTH

Här är underlaget betydligt bättre och består i utgångsläget av 197 personer som har 10 km eller kortare till LTH och som vanligtvis cyklar. Av dessa reser 150 personer (76%) ibland annorlunda. Av dessa som ibland reser annorlunda väljer 60% att åka bil, 26% att gå och

14% att åka buss. Andelen som väljer bilen som alternativt färd sätt är även väldigt hög (57%) vid de allra kortaste avstånden 0-3km. På dessa kortaste avstånd är det vanligare att gå som alternativt färd sätt (34%) än att åka buss (8%).

### **Cyklar vanligtvis till/från MöH**

Här är underlaget 72 personer som har 10 km eller kortare till MöH, som vanligtvis cyklar men som ibland reser annorlunda. Av dessa väljer 41 (60%) att åka buss och resterande 31 (dvs 40%) att åka bil. För avstånden 0-5 km är förhållandet bil/buss 65%/35% medan det är det omvända 33%/67% för avstånden 5-10 km.

### **Går vanligtvis till/från LTH**

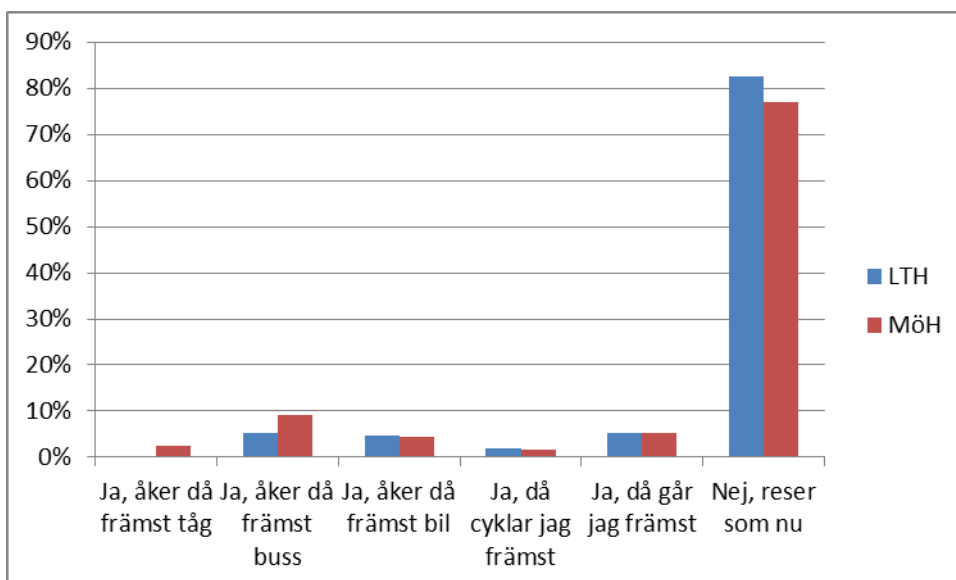
Även här är underlaget väldigt litet; 19 personer som har 10 km eller kortare till/från LTH, som vanligtvis går men som ibland reser med annat färdmedel. Av dessa väljer 9 att åka bil, 6 att cykla och 4 att åka buss.

### **Går vanligtvis till/från MöH**

Även här är underlaget väldigt litet; 31 personer som har 10 km eller kortare till/från MöH, som vanligtvis går men som ibland reser med annat färdmedel. Av dessa väljer 15 att cykla, 8 att åka bil och 8 att åka buss.

För både MöH och LTH gäller att det främst är cykeln man väljer om man ibland inte åker bil. Om man vanligtvis cyklar men ibland väljer att resa annorlunda är det främst bilen man väljer till/från LTH medan det främst är bussen man väljer till/från MöH. Det som är lite uppseendeväckande är att bilen även är det främsta alternativet om man vid de kortaste avstånden, <3km, ibland inte väljer sitt huvudsakliga färdmedel cykeln till/från LTH. Bilen blir ett alternativ först på de lite längre avstånden om man till/från MöH ibland inte väljer sitt huvudsakliga färd sätt, cykeln. Om man vanligtvis går men ibland väljer att resa annorlunda är det främst bilen man väljer till/från LTH medan det främst är cykeln man väljer till/från MöH. Att alternativen till de huvudsakliga färd sätten gång och cykel ser så annorlunda ut för resor till/från LTH respektive MöH har antagligen återigen med de tidigare identifierade faktorerna, framkomlighet, lokalisering i staden samt parkeringsavgifter att göra. En slutsats är också att vi vid identifikation och beteendemodifieringar kanske inte ska vara så fokuserade på huruvida personer är renodlade "bilister" eller "cyklister". Det vore eventuellt mer framgångsrikt att ta fasta på att bilförare faktiskt ibland reser annorlunda och uppmuntra detta beteende.

Slutligen ställdes frågan om man reser annorlunda på vinterhalvåret jämfört med sommarhalvåret och på vilket sätt man reser annorlunda då (Figur 26). Som man kan se i figuren reser en majoritet ca 80% på samma sätt under vinterhalvåret som sommarhalvåret (som enkäten avsåg).



Figur 26: Svar på frågan om man reser annorlunda på vinterhalvåret jämfört med sommarhalvåret (som enkäten avsåg).

## 9 Slutsatser

**Frankomligheten är viktig för såväl cyklande som bilister.** En viktig slutsats av resvaneundersökningen är att cykeln har samma fördelar som bilen och ger dessutom motion, är bra ur miljöhänsyn och är ett billigt alternativ. Cyklande och bilister anger båda som primära anledningar till att man valt cykeln respektive bilen att färdmedlet är flexibelt/ man behöver inte passa tider och att det ger snabb färd/kort restid jämfört med alternativa färdmedel. Som input till den fysiska planeringen är dessa likheter intressanta då det återigen sätter fingret på betydelsen av att planera för en snabb och effektiv färd för cyklande.

**Stadens trafiksituation och arbetsplatsens lokalisering viktig för färdmedelsvalet.** Jämfört med Lund är Malmö en mer trafikintensiv stad med vissa framkomlighetsproblem för biltrafiken. Ur framkomlighetssynpunkt kan det därför vara mer fördelaktigt att välja cykeln än bilen för resor inom Malmö än inom Lund, vilket även resultaten understryker. Även arbetsplatsens lokalisering med avseende på tillgängligheten för bil (lokal eller perifer placering i staden) har betydelsen för färdmedelsvalet.

**Tänk bil men planera för cykel** För att förmå bilister att ställa bilen vid stadstrafik och öka andelen resor med cykel krävs att man tar cyklandes anspråk på god framkomlighet på allvar. Lite tillspetsat kan man säga att vi bör planera för cyklande med avseende på samma kvaliteter som vi idag planerar för biltrafik. Lägre hastighet i tätort, typ införandet av de

lägre referenshastigheterna 20 respektive 40km/h, skulle otvetydigt ge cykeln ytterligare konkurrensfördel i termer av ”snabb färd/kort restid jämfört med alternativa färsätt”.

**Planera för korta avstånd och god cykelinfrastruktur.** Förutom att det krävs cykelbara avstånd visar jämförelsen mellan MöH och LTH att benägenheten att välja cykeln minskar om det innebär att man måste cykla delar av sträckan utanför tätorten d.v.s. längs sträckor som saknar cykelinfrastruktur.

**Det måste kosta att parkera vid arbetsplatsen.** Låga avgifter för bilparkering på arbetsplatsen är ett stort hinder mot att förmå bilister att välja alternativa och mer hållbara färsätt.

**Bilisters andra alternativ är cykeln.** Om man har 10 km eller kortare till arbetsplatsen och som bilist ibland inte väljer bilen är cykeln det främsta alternativet. För arbetspendlare till LTH gäller även det omvända d.v.s. om man som cyklande ibland inte väljer cykeln väljer man bilen. För MöH gäller dock bussen som alternativ i dessa situationer vilket naturligtvis speglar de redan påtalade förutsättningar för det allmänna färdmedelsvalet. Det faktum att bilen och cykeln är delvis utbytbara vid kortare avstånd ger upphov till frågan om vi är betjänta av att fortsätta tänka och planera för renodlade ”bilister” eller ”cyklister, eller om vi snarare bör arbeta mot att uppmuntra bilister till att än lite oftare välja annat färsätt?

**Stryk termen och tänket GC-trafik gällande infrastruktur.** Cyklandes och gåendes preferenser är lika i avseende att färsätten ger motion/frisk luft/välbefinnande. Som input till den fysiska planeringen är det dock viktigare att utgå från olikheterna där det gäller dessa färsätts krav på utformning och planering.

## 10 Referenser

- Lindelöw, D. (2009), **Strategier för ett ökat gående och cyklande - en litteraturstudie om olika faktors betydelse**, Bulletin 249, Institutionen för Teknik och samhälle, Trafik och väg, Lunds universitet
- Pucher, J., Buehler, R. (2008) **Making Cycling Irresistible** Transport Reviews, Vol. 28, 2008
- Svensson, T., Hedström, R. (2010) **Parkering – Politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik** VTI notat 23-2010
- Svensson, Å. (2008) **Gång- och cykeltrafik** I Hydén, C. (ed.) Trafiken i den hållbara staden. Studentlitteratur, Lund



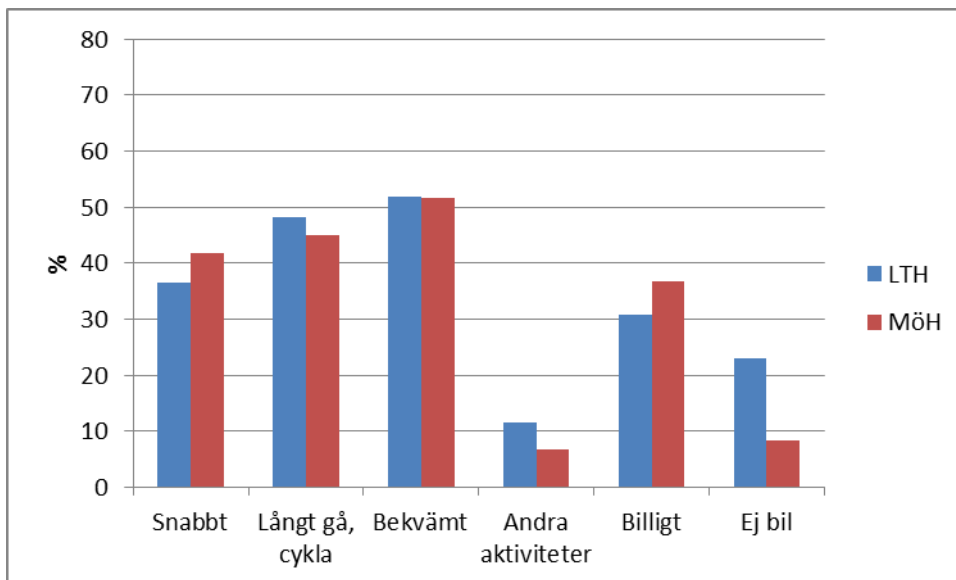
Svensson, Å., Engel, S., Koglin, T. (2011) ***Råd och riktlinjer för cykelinfrastruktur – en litteraturstudie med avseende på korsningspunkter mellan cyklande och motorfordonstrafik***, Bulletin 262, Trafik & väg, Institutionen för Teknik och samhälle, Lunds universitet, Lund

Trivector Traffic (2009) ***Malmöbornas resvanor och attityder till trafik och miljö 2008 – samt jämförelse med 2003***. Malmö Stad

Wardman, M., Tight, M., Page, M. (2007) ***Factors influencing the propensity to cycle to work***. Transportation Research Part A 41 (2007) 339–350

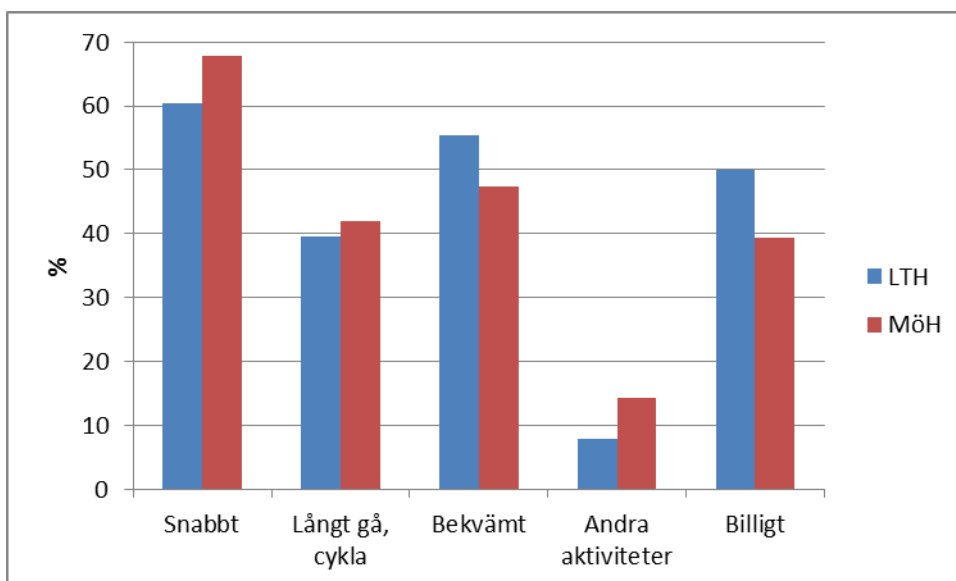
## BILAGA – Preferens vid val av buss, tåg, bil, cykel och att gå

### Skäl till att välja bussen som huvudsakligt färdstätt



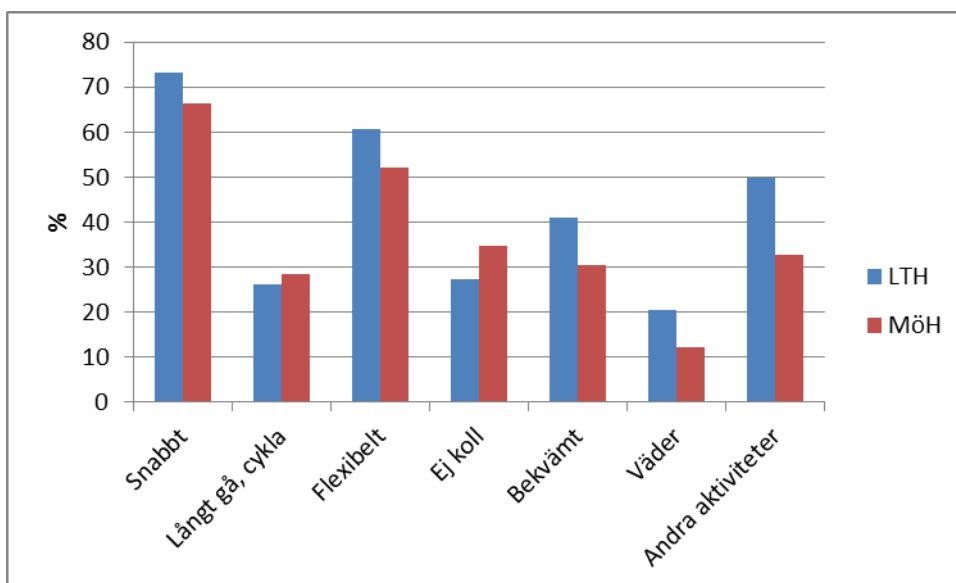
Figur B1: Främsta anledningarna till att välja buss. Alternativ <10% såsom funktionshinder, väder, ej körkort är inte med i illustrationen.

### Skäl till att välja tåget som huvudsakligt färdstätt



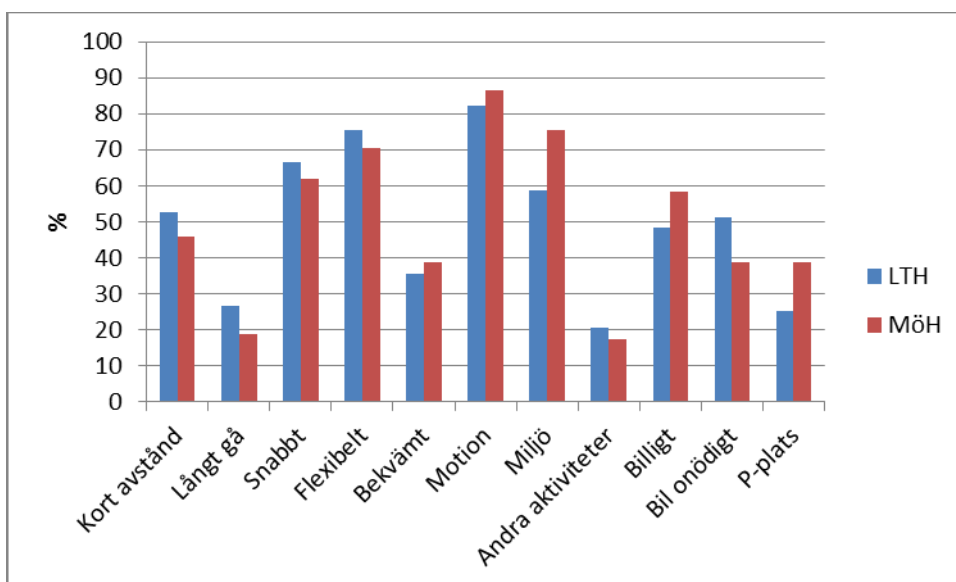
Figur B2: Främsta anledningarna till att välja tåg. Alternativ <10% såsom funktionshinder, väder, ej körkort, ej bil är inte med i illustrationen.

### Skäl till att välja bilen som huvudsakligt färdssätt



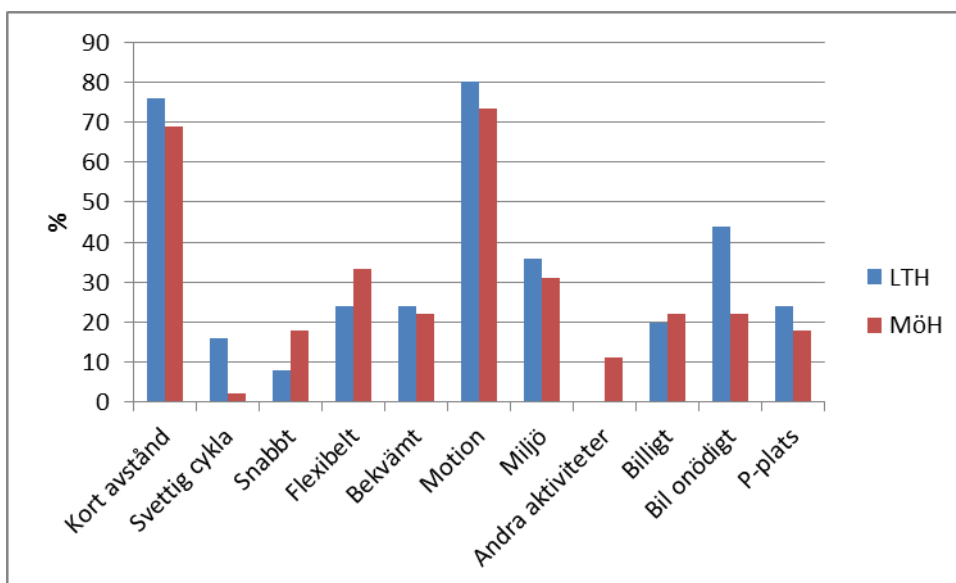
Figur B3: Främsta anledningarna till att välja bil. Alternativ <10% såsom funktionshinder, billigt och behöver bilen i arbetet är inte med i illustrationen.

### Skäl till att välja cykeln som huvudsakligt färdssätt

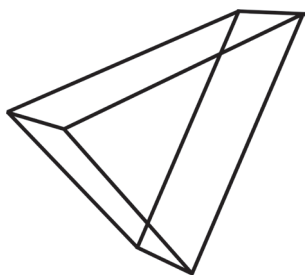


Figur B4: Främsta anledningarna till att välja cykel. Alternativ <10% såsom saknar bra kollektivtrafikförbindelser/tidtabellerna passar inte mina tider, alltför långt avstånd till busshållplats/station, tryggt och säkert, ej körkort och ej bil är inte med i illustrationen.

## Skäl till att välja att gå som huvudsakligt färdssätt



Figur B5: Främsta anledningarna till att välja att gå. Alternativ <10% såsom att cykelvägen är av alltför dålig kvalitet, rädd att cykeln blir stulen, ej tillgång till dusch på jobbet, alltför struligt med barn, cykelhjälm matkassar, etc., ej passande kollektivtrafik, tryggt och säkert, ej körkort och ej tillgång till bil.



Ramprojektet HASTA (Hållbar Attraktiv Stad) drivs av Trafik & väg, Institutionen för Teknik och samhälle, Lunds Tekniska Högskola. I ramprojektet forskas kring staden och dess kvaliteter och problem. En baskvalitet är säkerhet, men andra viktiga kvaliteter som fokuseras är trygghet, tillgänglighet, bekvämlighet och miljö. HASTA:s vision för den hållbara och attraktiva staden innebär en stad som, inom samhällets ramvillkor, tillgodoser dess invånares olika och skiftande behov, utan att äventyra framtida invånares behov. Samhällets ramvillkor definieras av ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet.

Denna rapport " Hur lika är bilisters och cyklisters preferenser? Resultat från en resvaneundersökning i Lund, Malmö och Helsingborg" syftar till att identifiera arbetspendlares preferenser vid val av färdmedel samt implikationer för att åstadkomma ett förändrat färdmedelsval mot ökat gående och cyklande. Denna rapport är skriven för projektet "Gående och cyklande i staden" och är den sjunde rapporten för ramprojektet HASTA. Inom HASTA bedrivs även forskning inom projekten "Utveckling av hållbarhetsindikatorer" och "Hastighetsanpassning i tätorter".

### **Institutionen för Teknik och samhälle**

Lunds universitet  
Box 118  
221 00 Lund  
Telefon: 046-222 91 25  
E-post: [tft@lth.se](mailto:tft@lth.se)  
Webb: [www.tft.lth.se](http://www.tft.lth.se)



**LUNDS UNIVERSITET**