

Supercykelvägen mellan Laröd och Helsingborg C - användares upplevelser av trafiksäkerhet, trygghet, framkomlighet och attraktivitet

Mustafa Aboutaka

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

Copyright © Mustafa Aboutaka

LTH, Institutionen för Teknik och samhälle

CODEN: LUTVDG/(TVTT-5389)/1-66/2026

ISSN 1653-1922

Tryckt i Sverige av Media-Tryck, Lunds universitet

Lund 2026

Author(s): Mustafa Aboutaka
Title: Supercykelvägen mellan Laröd och Helsingborg C - användares upplevelser av trafiksäkerhet, trygghet, framkomlighet och attraktivitet
English title: The Supercycle route between Laröd and Helsingborg Central – Users’ perceptions of traffic safety, security, accessibility and attractiveness
Language: Swedish
Year: 2026
Keywords: bicycle superhighway; cycling infrastructure; bicycle commuting; perceived safety; perceived security; attractiveness; sustainable mobility
Citation: Aboutaka, Mustafa. Supercykelvägen mellan Laröd och Helsingborg C – användares upplevelser av trafiksäkerhet, trygghet, framkomlighet och attraktivitet. Lund, Lunds universitet, LTH, Institutionen för Teknik och samhälle. Trafik och väg 2026. Thesis. 422

Abstract: The transport sector faces increasing demands for more sustainable transport solutions. Bicycle superhighways have been introduced to promote cycling by improving safety, comfort, accessibility, and attractiveness. This thesis investigates users' perceptions of the bicycle superhighway between Laröd and Helsingborg Central. A web-based survey was conducted among residents in Laröd and surrounding areas. In total, 261 respondents participated, of whom 201 had experience using the route and were included in the analysis. The results show that the bicycle superhighway is generally perceived positively. Separation from motor traffic, route continuity, and accessibility were identified as important strengths, while intersections and connection points received less favourable evaluations. The route is also used by many individuals with access to a car, indicating that it is perceived as an attractive transport alternative. However, most respondents reported that the route had not changed their primary mode of transport. Traffic safety, comfort, and accessibility were identified as the most important factors influencing route use. Overall, the findings suggest that high-quality cycling infrastructure can improve the cycling experience and increase the attractiveness of cycling, but may not be sufficient to change established travel habits.

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

Nedan läser ni ett examensarbete som är det avslutande momentet på en femårig civilingenjörsutbildning vid LTH inom väg- och vattenbyggnad. Arbetet omfattar 30 högskolepoäng och är ett samarbete mellan avdelningen för Trafik och väg, handledaren Chunli Zhao, biträdande handledare Ruben Kuipers och skribenten Mustafa Aboutaka.

Jag vill härmed rikta ett stort tack till mina handledare som med precision lett mig genom arbetet och med stort stöd och tålamod följt mig genom denna process. Deras insikter och engagemang gjorde detta arbete möjligt att genomföra.

Under skrivandet har jag fått en större förståelse för supercykelvägar och hur jag på bästa sätt kan undersöka användarnas upplevda säkerhet längs stråken.

Jag vill även rikta ett stort tack till min familj och vänner som stöttat, motiverat och hjälpt mig att hålla uppe tempot och disciplinen, inte bara genom detta examensarbete utan också genom hela utbildningen.

Mustafa Aboutaka

Lund, juni 2026

Sammanfattning

Transportsektorn står för en betydande del av samhällets klimatpåverkan, vilket har ökat intresset för åtgärder som kan främja hållbara transportval. Supercykelvägar har under senare år lyfts fram som ett verktyg för att stärka cykelns konkurrenskraft och skapa bättre förutsättningar för vardaglig cykelpendling.

Syftet med studien är att undersöka användares upplevelser av trafiksäkerhet, trygghet, framkomlighet och attraktivitet längs en supercykelväg samt att analysera hur den används och uppfattas. Studien genomförs med supercykelvägen mellan Laröd och Helsingborgs centrum som fallstudieområde. Studien bygger på en kvantitativ metod där data samlats in genom en webbaserad enkät. Totalt deltog 261 respondenter i studien. Av dessa kände 231 till supercykelvägen och 201 hade använt stråket i någon omfattning. Eftersom studien fokuserar på användares upplevelser baseras analysen enbart på de 201 respondenters svar. Resultatet analyserades med hjälp av deskriptiv statistik och Spearmans rangkorrelationer samt tolkades utifrån tidigare forskning om cykelinfrastruktur, cykelpendling och upplevd trafiksäkerhet.

Resultaten visar att supercykelvägen är välkänd bland studiens respondenter och att en stor andel av dem har använt stråket. Vägen upplevs generellt som trafiksäker, trygg och framkomlig, där särskilt separeringen från motortrafik och den sammanhängande utformningen uppskattas av användarna. Samtidigt framkommer det att korsningar och anslutningspunkter upplevs mindre positivt än övriga delar av stråket. Studien visar även att supercykelvägen används av personer med tillgång till bil, vilket tyder på att stråket uppfattas som ett attraktivt transportalternativ även bland personer som har möjlighet att välja andra färdmedel. Trots detta uppgav majoriteten av respondenterna att deras färdmedelsval inte förändrats efter att supercykelvägen byggdes.

Vidare visar resultaten att trafiksäkerhet, komfort och framkomlighet är de faktorer som värderas högst vid valet att använda supercykelvägen. Däremot har kompletterande funktioner såsom servicestationer och cykelparkeringar mindre betydelse. Detta tyder på att

attraktiviteten i första hand skapas genom kvaliteten på själva reseupplevelsen. Resultatet visar att supercykelvägen i stor utsträckning uppfyller de kvaliteter som efterfrågas av cyklister och uppfattas som ett attraktivt transportalternativ av användarna. Samtidigt visar resultaten att förbättrad cykelinfrastruktur ensam inte är tillräcklig för att förändra etablerade resvanor. För att stärka cykelns roll i ett mer hållbart transportsystem krävs därför både välutformad infrastruktur och en förståelse för de faktorer som påverkar människors transportval.

Summary

The transport sector accounts for a significant share of society's climate impact, which has increased interest in measures that can promote more sustainable travel choices. In recent years, bicycle superhighways have been highlighted as a tool for strengthening the competitiveness of cycling and creating better conditions for everyday bicycle commuting.

The aim of this study is to investigate users' perceptions of traffic safety, security, accessibility, comfort, and attractiveness along a bicycle superhighway, as well as to analyse how it is used and perceived as a commuting alternative. The study is conducted as a case study of the bicycle superhighway between Laröd and Helsingborg city centre. A quantitative research approach was employed, with data collected through a web-based survey. A total of 261 respondents participated in the study. Of these, 231 respondents were familiar with the bicycle superhighway and 201 had used the route to some extent. As the study focuses on users' experiences, the analysis is primarily based on the responses from these 201 users. The results were analysed using descriptive statistics and Spearmans rank correlations and interpreted in relation to previous research on cycling infrastructure, bicycle commuting, and perceived traffic safety.

The findings show that the bicycle superhighway is well known among the study respondents and that a large proportion of them have used the route. Overall, the route is perceived as safe, secure, and accessible, with the separation from motor traffic and the continuous design

of the route being particularly appreciated by users. At the same time, intersections and connection points are perceived less positively than other parts of the route. The study also shows that the bicycle superhighway is used by individuals who have access to a car, suggesting that the route is perceived as an attractive transport alternative even among people who have the option to choose other modes of transport. Despite this, the majority of respondents reported that their choice of transport mode had not changed following the construction of the bicycle superhighway.

Furthermore, the results indicate that traffic safety, comfort, and accessibility are the factors considered most important when choosing to use the bicycle superhighway. In contrast, complementary facilities such as service stations and bicycle parking are considered less important. This suggests that the attractiveness of the route is primarily determined by the quality of the travel experience itself. The findings show that the bicycle superhighway largely fulfils the qualities sought by bicycle commuters and is perceived by users as an attractive transport alternative. At the same time, the results indicate that improved cycling infrastructure alone is insufficient to change established travel habits. Strengthening the role of cycling in a more sustainable transport system therefore requires both well-designed infrastructure and a broader understanding of the factors that influence individual travel behaviour.

Innehållsförteckning:

Förord	4
Sammanfattning	5
Summary	6
Innehållsförteckning:	8
1. Inledning	10
1.1 Bakgrund	10
1.2 Problemformulering	12
1.3 Syfte	13
1.4 Forskningsfrågor	13
1.5 Avgränsningar	13
1.6 Disposition	14
2. Centrala begrepp	15
2.1 Supercykelväg	15
2.2 Trygghet	16
2.3 Framkomlighet	16
2.4 Komfort	16
3. Teori	17
3.1 Cykelinfrastruktur och cyklandets omfattning	17
3.2 Upplevd och faktisk trafiksäkerhet	17
3.3 Trygghet, komfort och cyklisters upplevelser	19
3.4 Cykelpendling och framkomlighet	20
3.5 Supercykelvägar som planeringsåtgärd	21
3.6 Sammanfattning av teori	22
4. Metod	22
4.1 Metodval och forskningsinsats	22
4.2 Datainsamlingsmetod : Enkätundersökning	23
4.3 Målgrupp, urval och genomförande	24
4.4 Etiska överväganden	25
4.5 Enkät	25
5. Resultat	26
5.1 Respondenternas bakgrund	26
5.2 Användning av supercykelvägen	31
5.3 Supercykelvägens attraktivitet	33
5.4 Upplevd trafiksäkerhet och trygghet	35
5.5 Framkomlighet	38
6. Analys av resultat	40
6.1 Sambandsanalyser	40
6.2 Trafiksäkerhet, trygghet & framkomlighet längs supercykelvägen	41
6.3 Supercykelvägens attraktivitet	43
6.4 Faktorer som påverkar valet att använda supercykelvägen	45
7. Diskussion	46

7.1 Trafiksäkerhet, trygghet och framkomlighet	46
7.2 Supercykelvägens attraktivitet	47
7.3 Faktorer som påverkar valet att använda supercykelvägen	48
7.4 Rekommendationer för framtida planering	49
7.5 Metoddiskussion	50
8. Slutsats	51
9. Källförteckning	53
10. Bilagor	56
10.1 Bilaga 1	56

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Transportsektorn utgör idag en av de största utmaningarna för en hållbar samhällsutveckling, inte minst genom sin klimatpåverkan, luftföroreningar, buller, trängsel och trafiksäkerhetsproblem. I urbana miljöer är konkurrensen om markytor stor och befolkningstätheten hög. Trots detta dominerar fortfarande personbilstrafiken, även om bilen kräver stora resurser och mycket utrymme. Detta har gjort att intresset för mer hållbara och yteffektiva transportsätt ökat, där cykeln ofta lyfts fram som ett centralt alternativ för korta och medellånga resor (Ekblad et al., 2016).

Forskning visar att ökad cykling kan generera betydande samhällsnyttor i form av minskade utsläpp, förbättrad luftkvalitet samt positiva effekter på folkhälsan genom ökad fysisk aktivitet (Ekblad et al., 2016). Trots detta har cyklandets andel av resandet i Sverige varit relativt stabil över tid och inte utvecklats i linje med nationella och lokala mål för hållbara transporter. Ett återkommande resultat i tidigare studier är att bristande cykelinfrastruktur, i kombination med låg upplevd trafiksäkerhet och komfort, utgör centrala hinder för ökat cyklande (Alm and Koglin, 2022). Interaktionen med motorfordon, höga hastigheter och otydliga trafikmiljöer påverkar cyklisters upplevelse, och kan i sin tur påverka både potentiella och befintliga cyklister negativt (Aldred and Crosweller, 2015).

Cykelinfrastrukturens utformning och kvalitet visar sig ha en avgörande betydelse för både cyklandets omfattning, komfort och cyklisters upplevelse av trafiksäkerheten. Infrastruktur som tillhandahåller fysisk separering från motorfordon, god sikt, tillräcklig bredd, tydlig linjeföring samt begränsade konflikter i korsningar skapar en trygg och attraktiv cykelmiljö. När dessa förutsättningar uppfylls ökar chanserna att man väljer cykeln framför bilen, särskilt vid regelbunden pendling (Uijtdewilligen et al., 2024).

Utöver den fysiska utformningen spelar även trafikmiljöns komplexitet och interaktionen med andra trafikanter en viktig roll. Studier av både faktisk och upplevd trafiksäkerhet visar att höga motorfordonshastigheter, otydliga prioriteringsförhållanden och frekventa konflikter med biltrafik påverkar cyklisters trygghetsupplevelse negativt (Aldred and Crosweller, 2015). Samtidigt är upplevd trafiksäkerhet ofta mer avgörande för valet att cykla än objektiva mått såsom olycksfrekvens, särskilt för ovana eller potentiella cyklister (von Stülpnagel and Binnig, 2022). Forskning om cyklisters subjektiva upplevelser visar dessutom att faktorer såsom trygghet, mental komfort och känslan av prioritet i trafiksystemet är avgörande för om infrastrukturen upplevs som attraktiv (Berghoefer and Vollrath, 2022). Cyklister föredrar generellt stråk där interaktionen med motorfordon är begränsad och där trafikmiljön upplevs som förutsägbart och lättolkad (Uijtendewilligen et al., 2024).

Den ökade förståelsen för betydelsen av upplevd trafiksäkerhet och komfort har bidragit till att högkvalitativ cykelinfrastruktur fått ökad uppmärksamhet inom både forskning och planering. Supercykelvägar utgör ett exempel på denna utveckling och skiljer sig från traditionella cykelbanor genom att vara dimensionerade för längre resor. De möjliggör högre hastigheter, effektiv arbetspendling och kännetecknas vanligtvis av breda körbanor, få stopp, prioritet i korsningar, god belysning, sammanhängande sträckning och tydlig vägvisning (Kuipers & De Ceunynck, 2019). Supercykelvägar kan bidra till förändrade resvanor och ökad cykling, men effekterna är starkt beroende av lokala förutsättningar samt hur infrastrukturen upplevs av användarna (Ekblad et al., 2016).

Internationell forskning om supercykelvägar visar att investeringar i högkvalitativ cykelinfrastruktur kan öka användningen av cykelstråk och förbättra cyklisters upplevelser av kvalitet, komfort och trafiksäkerhet. Samtidigt visar resultaten att effekterna varierar mellan olika stråk och att förändringar i resvanor påverkas av lokala förutsättningar såsom omgivande bebyggelse, befintliga resmönster och alternativa färdvägar (Skov-Petersen et al., 2017). Studier betonar därför vikten av att komplettera traditionella trafikmätningar med analyser av cyklisters upplevelser och erfarenheter för att få en mer heltäckande bild av infrastrukturens effekter (Skov-Petersen et al., 2017). Forskning visar att cyklisters upplevelser av cykelinfrastruktur påverkas av både den byggda miljön och den geografiska kontext där infrastrukturen är lokaliserad. Perceptioner av exempelvis säkerhet, bekvämlighet och infrastrukturens kvalitet kan därför skilja sig mellan olika miljöer, vilket understryker

vikten av lokala studier som fångar användarnas erfarenheter och upplevelser i den specifika kontext där infrastrukturen används (Vallejo-Borda et al., 2020).

Tidigare forskning visar att effekterna av cykelinfrastruktur inte enbart bestäms av dess tekniska utformning utan även av den lokala kontext där den är placerad. Faktorer såsom bebyggelsestruktur, avstånd mellan målpunkter, trafikmiljö, markanvändning och resmönster påverkar både användningen av infrastrukturen och hur den upplevs av cyklister. En cykelväg som fungerar väl i en stad eller stadsdel behöver därför inte nödvändigtvis ge samma effekter i en annan miljö. Flera studier betonar att cyklisters upplevelser av trygghet, framkomlighet och attraktivitet formas i samspelet mellan den fysiska infrastrukturen och platsens specifika förutsättningar (Alm and Koglin, 2022).

1.2 Problemformulering

Trots ett växande kunskapsunderlag om cykelinfrastrukturens betydelse för trafiksäkerhet, resvanor och upplevd attraktivitet finns fortfarande osäkerheter kring hur effekterna av högkvalitativ cykelinfrastruktur varierar mellan olika geografiska och lokala kontexter. Tidigare studier visar att effekterna av cykelinfrastruktur påverkas av både den fysiska utformningen och cyklisters subjektiva upplevelser av trygghet, komfort och attraktivitet. Detta innebär att resultat från en plats inte nödvändigtvis kan överföras till en annan utan vidare. För att kunna bedöma om investeringar i supercykelvägar leder till de önskade effekterna i form av ökat cyklande, förbättrad trafiksäkerhet och minskat bilberoende krävs därför platsanpassade utvärderingar som tar hänsyn till lokala förutsättningar och användarnas erfarenheter.

Den nyligen anlagda supercykelvägen mellan Laröd och Helsingborgs centrum utgör ett strategiskt viktigt pendlingsstråk. Trots att forskning har undersökt effekterna av högkvalitativ cykelinfrastruktur i olika sammanhang finns det fortfarande begränsad kunskap om hur den aktuella supercykelvägen upplevs av användarna och vilken betydelse den har för deras användningssmönster, upplevd trafiksäkerhet och attraktivitet. För att öka förståelsen för hur supercykelvägar fungerar i praktiken krävs empiriska studier som undersöker

användarnas upplevelser och erfarenheter i den specifika miljö där infrastrukturen är implementerad.

1.3 Syfte

Syftet med detta examensarbete är att undersöka användares upplevelser av trafiksäkerhet, trygghet, framkomlighet och attraktivitet längs supercykelvägen mellan Laröd och Helsingborgs centrum. Samt att analysera hur supercykelvägen används och uppfattas av användarna.

1.4 Forskningsfrågor

För att uppfylla syftet besvarar studien följande forskningsfrågor:

1. Hur upplever cyklister trafiksäkerhet, trygghet och framkomlighet längs den nya supercykelvägen mellan Laröd och Helsingborgs centrum?
2. Hur uppfattar användarna supercykelvägens attraktivitet mellan Laröd och Helsingborg centrum?
3. Vilka faktorer längs stråket upplevs som särskilt viktiga för cyklisters val att använda supercykelvägen?

1.5 Avgränsningar

Studien avgränsas till cyklisters upplevelser av den aktuella supercykelvägen mellan Laröd och Helsingborgs centrum. Fokus ligger på upplevd trafiksäkerhet, trygghet, framkomlighet och attraktivitet, medan faktiska olycksdata, objektiva hastighets- eller konfliktsmätningar samt förändringar i trafikflöden inte analyseras. Studien bygger på självrapporterade upplevelser från en kvantitativ enkätundersökning och behandlar därmed subjektiva bedömningar snarare än objektiva uppmätta säkerhetsförhållanden.

Datainsamlingen riktas huvudsakligen mot boende i Laröd och närliggande områden eftersom supercykelvägen utgår från Laröd och dessa områden utgör dess primära upptagningsområde. Studiens målgrupp är personer som har använt supercykelvägen vid minst ett tillfälle. Urvalet motiveras av att personer bosatta i dessa områden bedöms ha större sannolikhet att känna till och ha erfarenhet av den aktuella supercykelvägen än personer bosatta längre från sträckan. Av totalt inkomna 261 enkätsvar baseras analyserna enbart på de 201 respondenter som uppgav att de använt supercykelvägen i någon omfattning. Svar från personer som inte kände till stråket eller som uppgav att de aldrig använt det inkluderades inte i analyser som avser användarnas upplevelser av supercykelvägen. Vid databearbetningen genomfördes även en kvalitetsgranskning av materialet där uppenbart motsägelsefulla eller orimliga svar exkluderades för att stärka datamaterialets tillförlitlighet.

Studien omfattar därmed inte hela Helsingborgs befolkning eller samtliga cyklister i staden, vilket innebär att resultaten inte kan generaliseras till stadens cykelnät i sin helhet. Vidare genomförs ingen direkt jämförelse med andra liknande cykelstråk, och eventuella säsongsvariationer i cyklande beaktas inte. Studien syftar således till att belysa cyklisters upplevelser av supercykelvägen inom en specifik lokal och tidsmässig kontext.

1.6 Disposition

Rapporten inleds med en presentation av bakgrund, syfte och forskningsfrågor för att tydliggöra studiens kontext och övergripande mål. Därefter redovisas de avgränsningar som gjorts för att klargöra studiens omfattning och begränsningar.

I det efterföljande kapitlet presenteras centrala begrepp för att ge läsaren en djupare förståelse för studien. Denna följs sedan upp av en teoretisk referensram som behandlar centrala begrepp och tidigare forskning inom cykelinfrastruktur, upplevd trafiksäkerhet, komfort samt supercykelvägar. Detta kapitel syftar till att skapa en vetenskaplig grund för studien och utgör ett analytiskt ramverk för tolkning av resultaten.

Därefter beskrivs studiens metod, inklusive val av studieområde, datainsamlingsmetod, urval samt genomförande av enkätundersökningen. Metodkapitlet avslutas med en diskussion om metodens tillförlitlighet och studiens begränsningar. Resultatkapitlet presenterar de empiriska resultaten från enkätundersökningen och redovisar cyklisternas upplevelser av trafiksäkerhet, trygghet, framkomlighet och attraktivitet längs den aktuella supercykelvägen.

I analys- och diskussionskapitlet analyseras resultaten i relation till tidigare forskning och den teoretiska referensramen. Här diskuteras även studiens implikationer för planering och utformning av supercykelvägar samt möjliga förklaringar till identifierade mönster. Slutligen sammanfattas studiens huvudsakliga resultat i ett avslutande kapitel där slutsatser dras och förslag ges på vidare forskning inom området.

2. Centrala begrepp

I detta examensarbete används ett antal centrala begrepp som återkommer i analysen och diskussionen. Nedan definieras de begrepp som är särskilt relevanta för att förstå studiens innehåll och resultat.

2.1 Supercykelväg

Supercykelvägar är cykelstråk som utformas för att möjliggöra effektiv, säker och attraktiv cykelpendling över längre avstånd. De kännetecknas av en hög och jämn standard med fokus på kontinuitet, framkomlighet och orienterbarhet. Syftet är att skapa ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen för vardagliga resor och arbetspendling (Wirsenius, 2023). Till skillnad från traditionell cykelinfrastruktur är supercykelvägar särskilt anpassade för längre resor och högre cykelflöden. Regionala riktlinjer betonar vikten av sammanhängande stråk, enhetlig utformning, god drift och underhåll samt minimering av stopp och barriärer längs sträckan (Region Skåne, 2019). Vanliga kännetecken är hög kvalitet på beläggningen, generösa

bredder, tydlig vägvisning och prioritet i korsningar för att främja en säker och effektiv framkomlighet (Cabral Dias and Gomes Ribeiro, 2021). Supercykelvägar syftar till att erbjuda sammanhängande och attraktiva pendlingsstråk som motsvarar de kvaliteter cyklister efterfrågar vid val av färdväg, såsom trygghet, komfort och god framkomlighet (Broach et al., 2012).

2.2 Trygghet

Trygghet är ett bredare begrepp än trafiksäkerhet och avser individens upplevelse av säkerhet och välbefinnande i trafikmiljön. Begreppet omfattar både psykologiska och emotionella aspekter och påverkas bland annat av belysning, siktförhållanden, omgivningens utformning och känslan av att vara prioriterad i trafiksystemet (Alm and Koglin, 2022; Berghoefer and Vollrath, 2022).

2.3 Framkomlighet

Framkomlighet avser hur enkelt, snabbt och obrutet cyklister kan förflytta sig längs ett stråk. Begreppet påverkas bland annat av antalet stopp, prioritering i korsningar, stråkets kontinuitet och beläggningens kvalitet. God framkomlighet är särskilt viktig vid cykelpendling, där effektivitet och restid utgör centrala aspekter av resan (Kuipers & De Ceunynck, 2019.; Forsman et al., 2023).

2.4 Komfort

Komfort avser cyklistens fysiska och mentala upplevelse under färden. Begreppet påverkas bland annat av beläggningens kvalitet, vibrationer, buller, trafikmiljöns komplexitet samt interaktionen med andra trafikanter. Komfort är en viktig del av hur en cykelmiljö upplevs och kan påverka cyklisters uppfattning om infrastrukturens kvalitet och användbarhet (Berghoefer and Vollrath, 2022).

3. Teori

3.1 Cykelinfrastruktur och cyklandets omfattning

Flera studier visar att cykelinfrastrukturens utformning och kvalitet har stor betydelse för cykelns konkurrenskraft som transportmedel. Tillgång till sammanhängande, tydlig och högkvalitativ cykelinfrastruktur framhålls som en av de viktigaste faktorerna för att öka andelen cykelresor, särskilt vid arbetspendling. Infrastrukturens betydelse är särskilt tydlig i urbana miljöer där cykeln konkurrerar med biltrafiken om resorna (Ekblad et al., 2016; Koglin, 2013).

Även svenska planeringsrapporter betonar att sammanhängande och cykelprioriterad infrastruktur är central för att öka cykelns konkurrenskraft som transportmedel. Åtgärder såsom sammanhängande cykelvägar, säkra korsningspunkter och tydlig vägvisning är viktiga för att skapa attraktiva och effektiva cykelstråk, särskilt i urbana miljöer där cykeln konkurrerar med bilen om resor och utrymme (Forsman et al., 2023).

Cyklister är villiga att välja längre färdvägar om dessa upplevs som tryggare och mer bekväma, vilket indikerar att kvalitet ofta prioriteras framför kortast möjliga restid. Brister i cykelinfrastrukturen, såsom avbrott i stråk, otydlig linjeföring eller hög konfliktnivå med motorfordon, har däremot visat sig hämma cyklandet och minska attraktiviteten hos cykeln som vardagligt färdmedel (Ekblad et al., 2016).

3.2 Upplevd och faktisk trafiksäkerhet

Trafiksäkerhet kan betraktas utifrån både objektiva och subjektiva perspektiv. Objektiv trafiksäkerhet avser mätbara faktorer såsom olycksfrekvens och skadeutfall, medan upplevd trafiksäkerhet handlar om hur trafikanter subjektivt uppfattar risk och trygghet i trafikmiljön. Forskning visar att dessa två perspektiv inte alltid sammanfaller och att upplevd trafiksäkerhet ofta har större betydelse för individers färdmedelsval än rådande faktisk olycksrisk (Koglin, 2013; von Stülpnagel and Binnig, 2022). Faktorer såsom höga hastigheter

hos motorfordon, nära passager, otydliga prioriteringar och komplexa trafikmiljöer bidrar till en ökad upplevelse av otrygghet, även i miljöer där olycksrisken objektivt sett är relativt låg (Aldred and Crossweller, 2015).

Genom en nationell enkätstudie identifieras några centrala dimensioner som formar individers upplevelse av cykelsäkerhet. Resultaten visar att upplevd risk för kollisioner och bristande gatukvalitet har störst betydelse för om cyklingen uppfattas som osäker. Detta indikerar att upplevd trafiksäkerhet påverkas av betydligt fler faktorer än faktisk olycksfrekvens, vilket motiverar och belyser vikten av studier som fokuserar på cyklisters egna upplevelser av trafikmiljön (Duren et al., 2023).

Objektiva säkerhetsmått och individers upplevelse av trafiksäkerhet behöver inte alltid överensstämja. Upplevd cykelsäkerhet påverkas av hur trafiksituationer tolkas av cyklister snarare än enbart av faktiska olycksrisker. Detta innebär att förbättringar i objektiv säkerhet inte automatiskt leder till ökad trygghetskänsla, vilket stärker vikten av att studera upplevd trafiksäkerhet som ett eget analytiskt begrepp (Christ et al., 2023).

Inom trafikforskning kopplas trygghet ofta till hur risk upplevs. En person kan till exempel uppfatta att risken är låg men ändå känna sig otrygg, vilket visar att trygghet också handlar om känslor och psykologiska faktorer. Hur trygg en person känner sig skiljer sig åt mellan olika individer och påverkas även av miljön. Det är alltså inte bara den fysiska utformningen som avgör, utan trygghet skapas i samspelet mellan individen, platsen och den sociala omgivningen (Hydén, 2008).

Tillsammans visar detta att upplevd trafiksäkerhet bör förstås som ett analytiskt komplement till objektiva säkerhetsmått snarare än som ett alternativ. Även om olycksstatistik ger viktig information om faktiska risker fångar den inte hur cyklister tolkar och reagerar på sin trafikmiljö i vardagen. För studier med fokus på cykelinfrastrukturens funktion i praktiken framstår därför cyklisters subjektiva upplevelser som en nödvändig utgångspunkt som leder till nästa avsnitt.

3.3 Trygghet, komfort och cyklisters upplevelser

Utöver trafiksäkerhet spelar begreppen trygghet och komfort en viktig roll i hur cykelinfrastruktur upplevs. Trygghet omfattar inte enbart risken för olyckor, utan även psykologiska och emotionella aspekter såsom stressnivå, förutsägbarhet i trafikmiljön och känslan av att vara prioriterad som trafikant (Berghoefer and Vollrath, 2022).

Komfort kan delas in i fysisk och mental komfort. Fysisk komfort relaterar till exempelvis beläggningens jämnhet, lutning och vibrationer, medan mental komfort handlar om stress, buller och interaktion med andra trafikanter (Berghoefer and Vollrath, 2022). Studier visar att låg komfort kan avskräcka cyklister även i miljöer som uppfyller grundläggande trafiksäkerhetskrav. Detta är särskilt relevant för arbetspendling, där resan ofta sker regelbundet och under tidspress (Ekblad et al., 2016).

Utöver objektiva mått såsom framkomlighet och trafiksäkerhet betonar nyare forskning vikten av cyklisters subjektiva upplevelse av infrastrukturen. Cykling kan ses som en helhetsupplevelse där sinnesintryck, känslomässiga reaktioner och kognitiva tolkningar samverkar. Faktorer såsom närhet till motorfordon, visuell utformning och upplevd tydlighet i infrastrukturen påverkar hur trygg och komfortabel en cykelmiljö upplevs. Dessa subjektiva upplevelser har visat sig vara avgörande för om individer väljer att cykla, även när den objektiva trafiksäkerheten är relativt god (Zhang et al., 2024).

Trygghet och komfort kan därmed förstås som kvaliteter som formas i samspelet mellan cyklisten och infrastrukturen. Detta innebär att tekniska lösningar som syftar till ökad säkerhet inte nödvändigtvis får avsedd effekt om de inte samtidigt upplevs som begripliga och anpassade till cyklisters faktiska behov. För cykelinfrastruktur som är avsedd att stödja arbetspendling blir det därför centralt att analysera hur dessa kvaliteter upplevs av cyklisterna.

3.4 Cykelpendling och framkomlighet

Framkomlighet är en viktig faktor för cykelpendling och avser hur enkelt, snabbt och obrutet cyklister kan ta sig fram längs ett stråk. För pendlande cyklister är faktorer såsom antal stopp, prioritet i korsningar, stråkets kontinuitet och tydlig vägvisning särskilt viktiga. Bristande framkomlighet kan leda till ökade restider och försämrad upplevelse, vilket i sin tur minskar cykelns attraktivitet i relation till bil och kollektivtrafik (Kuipers & De Ceunynck, 2019).

Forskning visar att cykelpendlare ställer högre krav på infrastrukturen än rekreationscyklister, särskilt vad gäller tillförlitlighet och effektivitet. Detta innebär att cykelinfrastruktur som syftar till att främja pendling behöver utformas med fokus på både framkomlighet och upplevd säkerhet. I ett pendlingssammanhang får framkomlighet en särskild betydelse då återkommande resor förstärker effekten av upplevda hinder. Små avbrott eller otydligheter längs stråket kan över tid få stor påverkan på cyklisters helhetsbedömning av infrastrukturen. Framkomlighet bör därför förstås som en långsiktig upplevelse snarare än enbart som en fråga om enskilda restider (Koglin, 2013).

Valet att cykelpendla påverkas inte enbart av infrastrukturens utformning utan även av individers vardagsrutiner och praktiska förutsättningar. Faktorer såsom reseavstånd, väderförhållanden, tillgång till bil och tidigare transportvanor påverkar människors benägenhet att välja cykeln som transportmedel. Cykelinfrastruktur kan därmed skapa bättre förutsättningar för pendling, men infrastrukturen ensam är inte avgörande för människors transportval (Heinen et al., 2010). Även vanor, attityder, upplevda barriärer samt tidigare erfarenheter har stor betydelse för människors benägenhet att välja cykel som färdmedel (Willis et al. 2015).

3.5 Supercykelvägar som planeringsåtgärd

Supercykelvägar har utvecklats som ett svar på behovet av högkvalitativ cykelinfrastruktur för längre resor och arbetspendling. De kännetecknas av sammanhängande stråk, hög standard på beläggning, få stopp, prioritet i korsningar samt god orienterbarhet. Internationella erfarenheter visar att supercykelvägar kan bidra till ökat cyklande och förändrade resvanor, särskilt bland pendlare (Kuipers & De Ceunynck, 2019).

Modern transportplanering har successivt gått från att främst prioritera biltrafik och kapacitet till att i större utsträckning fokusera på hållbar mobilitet och tillgänglighet. Banister beskriver hur cykelinfrastruktur inom modern stadsplanering används som ett verktyg för att minska bilberoende och främja mer hållbara transportlösningar. Supercykelvägar kan utifrån detta perspektiv förstås som en del av en bredare strategi för att skapa mer hållbara och tillgängliga urbana transportsystem (Banister, 2008).

Cykelinfrastruktur kan även förstås utifrån ett tillgänglighetsperspektiv där syftet inte enbart är att möjliggöra transport utan även att förbättra människors tillgång till arbete, service och vardagliga målpunkter. Transportinfrastruktur påverkar människors möjligheter att delta i samhällslivet genom att skapa olika förutsättningar för tillgänglighet och mobilitet. Supercykelvägar kan därmed ses som en del av en bredare ambition att skapa mer tillgängliga och hållbara urbana transportsystem (Pereira et al., 2017).

Regional planering av supercykelstråk fokuserar inte enbart på trafiksäkerhet och komfort utan även på att stärka cykelns konkurrenskraft gentemot bilen vid vardagspendling. Infrastrukturen behöver utformas utifrån cyklisters behov av direkthet, kontinuitet och tillgänglighet för att kunna erbjuda effektiva och attraktiva resor i praktiken. Tät och sammanhängande stadsstruktur samt högkvalitativa cykelstråk lyfts fram som centrala faktorer för att öka cykelns konkurrenskraft vid korta och medellånga resor (Forsman et al., 2023).

Samtidigt visar forskningen att effekterna av supercykelvägar är starkt beroende av lokala förutsättningar och användarnas upplevelser. Upplevd trafiksäkerhet, trygghet och komfort framstår som avgörande faktorer för om supercykelvägar fungerar som ett alternativ till bilpendling eller inte. Detta understryker behovet av platsanpassade studier som fokuserar på cyklisters subjektiva upplevelser (Ekblad et al., 2016; Zhang et al., 2024). Supercykelvägar framstår därmed inte enbart som fysisk infrastruktur utan även som ett sätt att påverka människors vardagliga transportval. Detta innebär att effekten av supercykelvägar behöver förstås utifrån både objektiva egenskaper och subjektiva användarupplevelser (Cabral Dias and Gomes Ribeiro, 2021).

3.6 Sammanfattning av teori

Den teoretiska genomgången visar att cykelinfrastrukturens kvalitet har stor betydelse för cyklandets omfattning och att upplevd trafiksäkerhet, trygghet och framkomlighet är centrala faktorer för cyklisters val av färdmedel. Särskilt för cykelpendling krävs infrastruktur som upplevs som trygg, effektiv och attraktiv. Supercykelvägar har potential att uppfylla dessa krav, men forskning pekar på att effekterna är kontextberoende och starkt kopplade till användarnas upplevelser. Denna studie tar därför sin utgångspunkt i cyklisters subjektiva bedömningar för att undersöka hur den aktuella supercykelvägen mellan Laröd och Helsingborgs centrum upplevs av boende i Laröd samt angränsande områden.

4. Metod

4.1 Metodval och forskningsinsats

För att besvara studiens forskningsfrågor har en kvantitativ metod valts, där datainsamlingen genomförs med hjälp av en enkätundersökning riktad till boende i Laröd och närliggande områden. Metodvalet möjliggör insamling av ett större antal individers upplevelser och skapar därmed förutsättningar för att identifiera övergripande mönster i hur cykelinfrastrukturen uppfattas.

Examensarbetet har en empirisk inriktning där förändringar i upplevd trafiksäkerhet och cykling analyseras utifrån användarnas perspektiv. Datainsamlingen baseras på självrapporterade upplevelser, vilket innebär att resultaten speglar respondenternas subjektiva bedömningar av supercykelvägen vid studietillfället. Fokus ligger därmed på upplevda aspekter snarare än objektiva olycksmått, vilket även tydliggörs i arbetets avgränsningar. Valet av enkät som datainsamlingsmetod är i linje med tidigare forskning som visar att subjektiva upplevelser av trafiksäkerhet och infrastruktur lämpar sig väl för kvantitativ datainsamling och kan belysa och framhäva aspekter av trafikmiljön som inte alltid framgår av olycksstatistik.

4.2 Datainsamlingsmetod : Enkätundersökning

Datainsamlingen genomfördes genom en kvantitativ enkätundersökning (se bilaga 1). Enkäten utformades för att undersöka hur respondenter upplever supercykelvägen mellan Laröd och Helsingborgs centrum med avseende på trafiksäkerhet, trygghet, framkomlighet, komfort och användning.

Frågorna bestod huvudsakligen av strukturerade frågor med fasta svarsalternativ, där respondenterna fick bedöma olika aspekter av supercykelvägen genom graderade svarsalternativ. Enkäten utformades och administrerades via Google Forms, vilket möjliggjorde en digital och standardiserad insamling av data. Utöver frågor om supercykelvägen inkluderades även frågor om respondenternas resvanor, användning av supercykelvägen samt bakgrundsvariabler såsom ålder, kön och bostadsområde.

Vid utformningen av enkäten hämtades inspiration från Region Skånes resvaneundersökning från 2023 (Region Skåne, 2024). Frågor om resvanor, färdmedelsval och bakgrundsvariabler inspirerades av etablerade resvaneundersökningar, medan frågor om trafiksäkerhet, trygghet, framkomlighet, attraktivitet och upplevelser av supercykelvägen utformades specifikt för denna studie. Frågorna anpassades till den lokala kontexten genom att de utgick från den specifika supercykelvägen mellan Laröd och Helsingborgs centrum.

Den insamlade datan sammanställdes och bearbetades med hjälp av deskriptiv statistik och statistiska analyser. Frekvensfördelningar och procenttal användes för att beskriva respondenternas svar. För att undersöka samband mellan ordinala variabler genomfördes Spearmans rangkorrelationsanalys. Metoden användes för att analysera om det fanns statistiskt signifikanta samband mellan olika upplevelser och användningsmönster kopplade till supercykelvägen. Resultaten redovisades med Spearmans korrelationskoefficient (ρ) och tillhörande p-värde. För databehandling, sammanställning, statistisk analys och visualisering användes Excel och SPSS.

Enkäten innehöll även en öppen fritextfråga där respondenterna gavs möjlighet att lämna synpunkter och förbättringsförslag avseende supercykelvägen. Svaren på denna fråga analyserades genom en tematisk analys, där återkommande teman och mönster identifierades och grupperades (Braun and Clarke, 2006). Analysen användes för att komplettera de kvantitativa resultaten och bidra med en fördjupad förståelse av respondenternas upplevelser av supercykelvägen samt de förbättringsåtgärder som efterfrågades.

4.3 Målgrupp, urval och genomförande

Målgruppen för studien utgörs av personer som har använt supercykelvägen mellan Laröd och Helsingborgs centrum vid ett eller flera tillfällen. Eftersom det inte var möjligt att identifiera samtliga användare av stråket genomfördes datainsamlingen bland boende i Laröd och närliggande områden. Området valdes eftersom supercykelvägen har sin startpunkt i Laröd och passerar genom dessa områden, vilket bedömdes öka sannolikheten att nå personer som hade erfarenhet av stråket. För att säkerställa att respondenterna tillhörde studiens målgrupp inkluderades frågor om kännedom om och användning av supercykelvägen.

Urvalet kan beskrivas som ett bekvämlighetsurval där respondenter rekryterades genom fysisk utdelning av enkäter till hushåll i Laröd och närliggande områden samt genom digital spridning via Facebookgruppen ”Allt om Laröd, Hittarp och Domsten” som har cirka 2 800 medlemmar och riktar sig till boende i området och dess närområde. Eftersom det inte på

förhand var möjligt att avgöra vilka individer som faktiskt hade erfarenhet av supercykelvägen inkluderades frågor om respondenternas kännedom om och användning av stråket. Detta möjliggjorde att svaren senare kunde analyseras utifrån respondenternas faktiska erfarenhet av supercykelvägen.

Datainsamlingen genomfördes under en begränsad tidsperiod. Respondenterna informerades om studiens syfte samt att deltagandet var frivilligt och anonymt. Totalt inkom 261 enkätsvar. Eftersom samma enkät distribuerades genom både fysisk utdelning och digital publicering via Facebookgruppen ”Allt om Laröd, Hittarp och Domsten” registrerades inte vilken distributionskanal respektive svar inkom från. Det var därför inte möjligt att i efterhand beräkna svarsfrekvensen för respektive distributionskanal eller fastställa fördelningen mellan svar från fysisk utdelning och Facebookgruppen.

Eftersom studien bygger på ett bekvämlighetsurval och är geografiskt avgränsad till Laröd och närliggande områden kan resultaten inte generaliseras till samtliga cyklister i Helsingborg eller till stadens cykelnät i sin helhet. Resultaten kan inte heller generaliseras till andra supercykelvägar, eftersom studien genomfördes inom en specifik lokal kontext med unika förutsättningar avseende infrastruktur, trafikmiljö och resvanor.

4.4 Etiska överväganden

Studien följer grundläggande forskningsetiska principer. Deltagandet är anonymt och framförallt frivilligt, respondenterna informeras om att svaren behandlas anonymt och används endast i akademiskt syfte inom ramen för examensarbetet.

4.5 Enkät

En kopia av enkäten i sin helhet bifogas under avsnitt 10.1 bilaga 1.

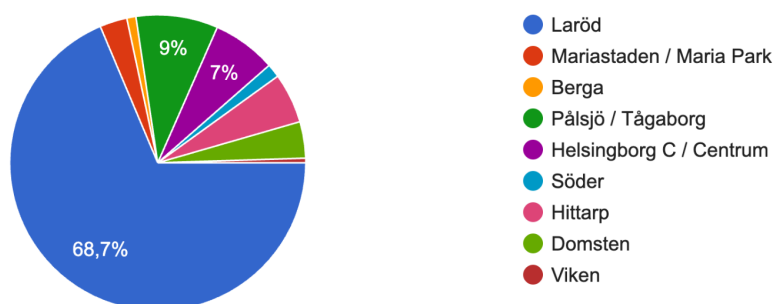
5. Resultat

Totalt besvarades enkäten av 261 personer. Av dessa uppgav 231 respondenter att de kände till supercykelvägen mellan Laröd och Helsingborgs centrum, varav 201 hade använt stråket vid minst ett tillfälle. Eftersom studien syftar till att undersöka användares upplevelser av supercykelvägen baseras den fortsatta analysen på dessa 201 respondenter. Respondenter som inte kände till supercykelvägen eller som inte hade använt den inkluderades inte i analyserna av användarnas upplevelser av stråket. Samtliga resultat som presenteras i detta kapitel bygger därför på svar från de 201 respondenter som hade erfarenhet av supercykelvägen.

5.1 Respondenternas bakgrund

Majoriteten av respondenterna var bosatta i Laröd (n = 138), medan övriga respondenter främst bodde i områdena Pålsjö/Tågaborg (n = 18), Helsingborg centrum (n = 14), samt Hittarp (n = 11). Fördelningen såg ut enligt följande, se figur 1.

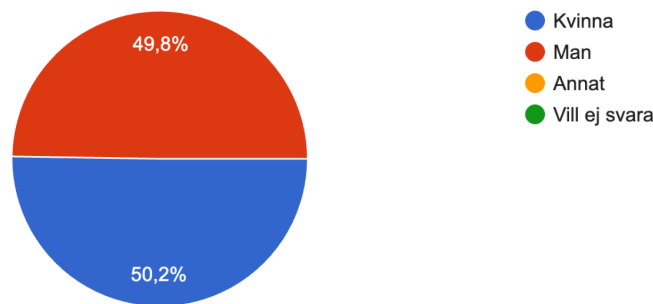
201 svar



Figur 1. Fördelning av respondenternas bostadsområden.

Av respondenterna identifierade sig 101 personer som kvinnor och 100 personer som män. Fördelningen såg ut enligt följande, se figur 2.

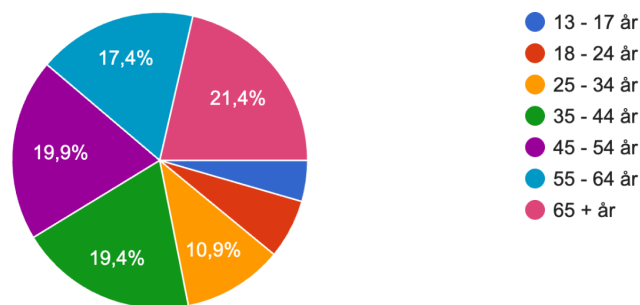
201 svar



Figur 2. Fördelning av respondenternas kön.

Respondenternas åldersfördelning var relativt spridd över de olika åldersgrupperna. Den största gruppen utgjordes av personer som var 65 år eller äldre ($n = 43$), följt av personer mellan 45–54 år ($n = 40$), 35–44 år ($n = 39$) och 55–64 år ($n = 35$). Yngre åldersgrupper var också representerade, men i mindre omfattning: 25–34 år ($n = 22$), 18–24 år ($n = 13$) och 13–17 år ($n = 9$). Fördelningen framgår av figur 3.

201 svar

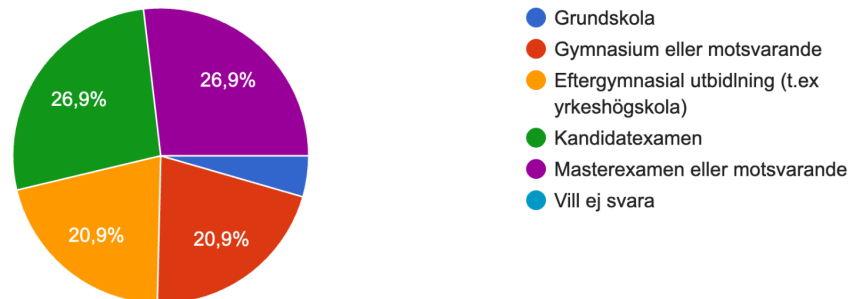


Figur 3. Fördelning av respondenternas ålder.

När det gäller utbildningsnivå hade en stor andel av respondenterna eftergymnasial utbildning. De två största grupperna utgjordes av personer med masterexamen eller motsvarande ($n = 54$) samt personer med kandidatexamen ($n = 54$), vilket motsvarar 26,9 % vardera av respondenterna. Därutöver uppgav 42 respondenter eftergymnasial utbildning såsom yrkeshögskola ($n = 42$) och 42 respondenter gymnasieutbildning eller motsvarande (n

= 42). Endast 9 respondenter hade grundskola som högsta avslutade utbildningsnivå. Fördelningen framgår av figur 4.

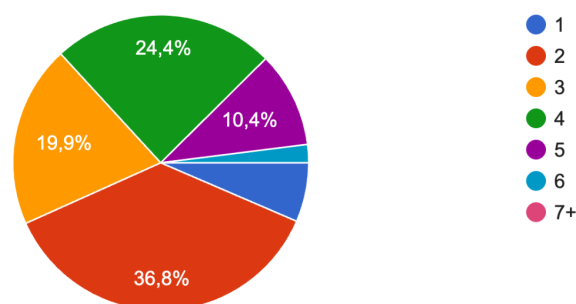
201 svar



Figur 4. Fördelning av respondenternas utbildningsnivå.

Respondenternas hushållsstorlek varierade, men den vanligaste hushållsstorleken var två personer ($n = 74$), vilket motsvarade 36,8 % av respondenterna. Även hushåll med fyra personer ($n = 49$) och tre personer ($n = 40$) var vanligt förekommande. Enpersonshushåll representerades i mindre utsträckning ($n = 13$), medan 21 respondenter uppgav att de var fem personer i hushållet. Endast fyra respondenter uppgav att hushållet bestod av sex personer och inga respondenter uppgav sju personer eller fler i hushållet. Fördelningen framgår av figur 5.

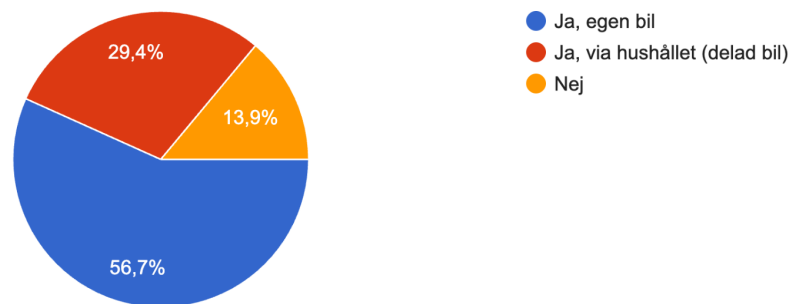
201 svar



Figur 5. Fördelning av hushållsstorlek i "personer per hushåll" bland respondenterna.

Majoriteten av respondenterna hade tillgång till bil. Totalt 114 respondenter uppgav att de hade egen bil, medan 59 respondenter hade tillgång till delad bil inom hushållet. 28 respondenter saknade tillgång till bil. Sammantaget hade 173 av 201 respondenter (86,1 %) någon form av tillgång till bil. Fördelningen framgår av figur 6.

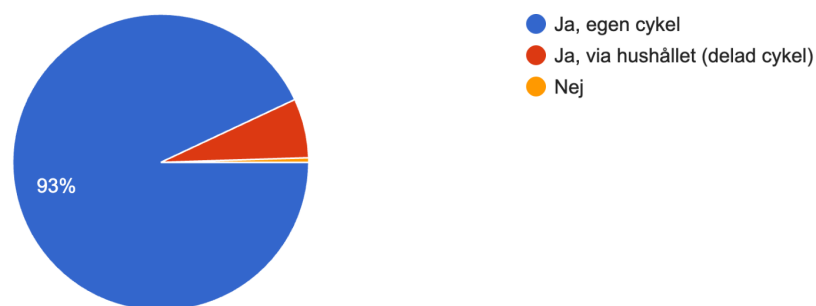
201 svar



Figur 6. Fördelningen av tillgång till bil.

Tillgången till cykel var mycket hög bland respondenterna. Totalt 187 respondenter uppgav att de hade egen cykel, medan 13 respondenter hade tillgång till delad cykel inom hushållet. Endast en respondent saknade tillgång till cykel. 200 av 201 respondenter (99,5 %) hade tillgång till cykel i någon form. Fördelningen framgår av figur 7.

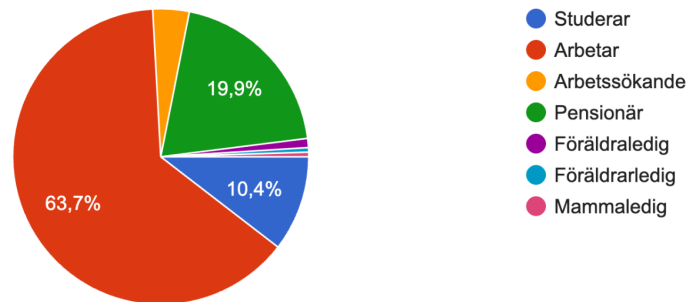
201 svar



Figur 7. Fördelningen av tillgång till cykel.

När det gäller huvudsaklig sysselsättning uppgav majoriteten av respondenterna att de arbetade. Totalt 128 respondenter (63,7 %) angav arbete som huvudsaklig sysselsättning, medan 40 respondenter (19,9 %) var pensionärer och 21 respondenter (10,4 %) studerande. Övriga svarsalternativ representerades i mindre utsträckning. Fördelningen såg ut enligt följande, se figur 8.

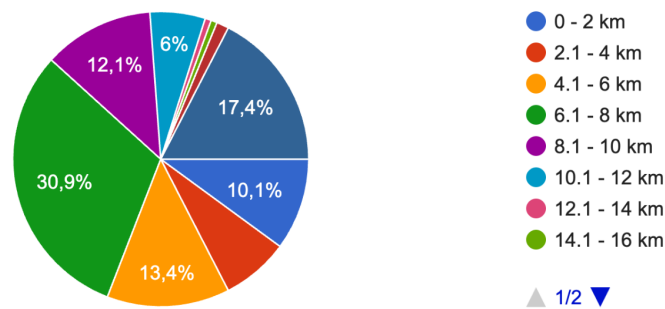
201 svar



Figur 8. Fördelning av respondenternas huvudsakliga sysselsättning.

Respondenternas avstånd till arbete eller studier varierade, men den största gruppen uppgav ett pendlingsavstånd mellan 6,1 och 8 kilometer enkel väg (30,9 %). Därutöver uppgav 17,4 % att de hade längre än 18 kilometer till arbete eller studier, medan 13,4 % hade ett avstånd på mellan 4,1 och 6 kilometer. Kortare pendlingsavstånd förekom också i relativt stor utsträckning. Resultatet visar således en relativt bred spridning av pendlingsavstånd bland respondenterna. Fördelningen såg ut enligt följande, se figur 9.

149 svar

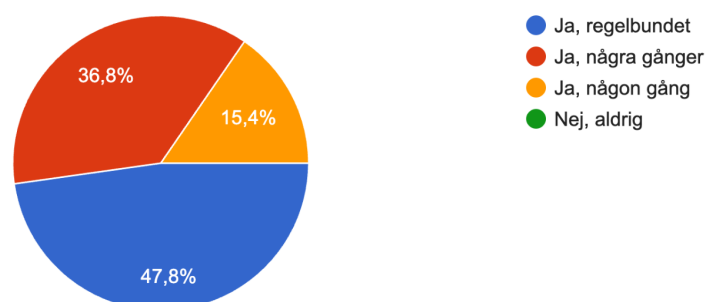


Figur 9. Fördelning av respondenternas avstånd till arbete eller studier enkel väg.

5.2 Användning av supercykelvägen

När det gäller respondenternas användning av stråket uppgav 96 respondenter (47,8 %) att de använde stråket regelbundet, medan 74 respondenter (36,8 %) angav att de använde det några gånger. Resterande 31 respondenter (15,4 %) hade använt stråket vid något enstaka tillfälle. Resultatet visar att nästan hälften av användarna nyttjade supercykelvägen regelbundet. Fördelningen redovisas i figur 10.

201 svar

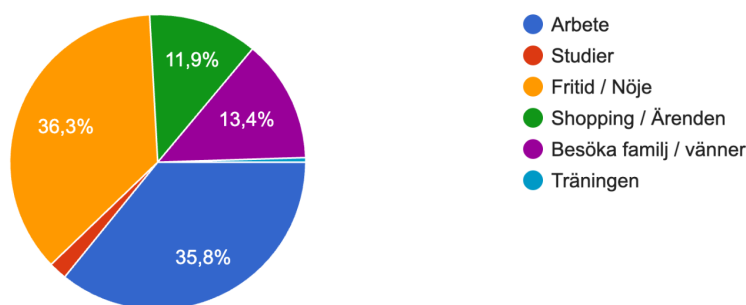


Figur 10. Fördelning av respondenternas användning av supercykelvägen mellan Laröd och Helsingborg C.

Respondenterna fick ange det huvudsakliga syftet med sina resor längs supercykelvägen mellan Laröd och Helsingborg C. De vanligaste ändamålen var fritid och nöje (36,3 %) samt

arbete (35,8 %). Därutöver uppgav flera respondenter att resorna främst gjordes för att besöka familj och vänner eller för shopping och ärenden. Resultatet visar att supercykelvägen används för både pendling och andra vardagliga resor. Fördelningen redovisas i figur 11.

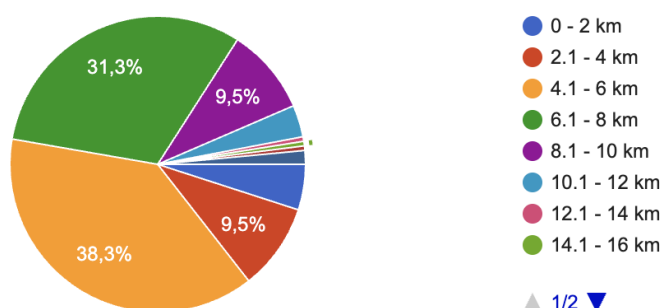
201 svar



Figur 11. Fördelning av respondenternas huvudsakliga syfte med resor längs supercykelvägen.

Respondenternas huvudsakliga destination längs supercykelvägen låg i de flesta fall inom ett avstånd mellan 4,1 och 8 kilometer enkel väg. Den vanligaste distansen var 4,1–6 kilometer (38,3 %), följt av 6,1–8 kilometer (31,3 %). Kortare resor förekom också relativt ofta, medan längre resor över 10 kilometer representerades i mindre utsträckning. Endast ett fåtal respondenter uppgav resor längre än 14 kilometer. Resultatet indikerar att supercykelvägen främst används för korta till medellånga vardagsresor. Fördelningen redovisas i figur 12.

201 svar

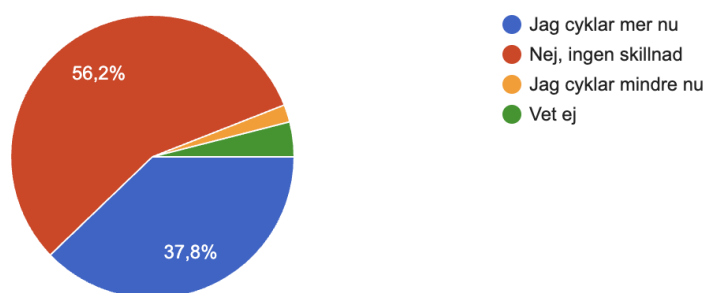


Figur 12. Fördelning av avstånd till respondenternas huvudsakliga destination längs supercykelvägen (enkel väg).

5.3 Supercykelvägens attraktivitet

Respondenterna fick även ange om deras färdmedelsval förändrats sedan supercykelvägen mellan Laröd och Helsingborg C byggdes. Majoriteten av respondenterna (56,2 %) uppgav att supercykelvägen inte hade medfört någon skillnad i deras färdmedelsval. Samtidigt svarade 37,8 % att de cyklar mer nu än tidigare. Endast ett fåtal respondenter uppgav att de cyklar mindre sedan supercykelvägen byggdes, medan vissa respondenter angav att de inte kunde bedöma någon förändring. Resultatet visar att en betydande andel av respondenterna upplever att de cyklar mer idag, medan majoriteten inte upplever någon förändring i sina färdmedelsval. Fördelningen redovisas i figur 13.

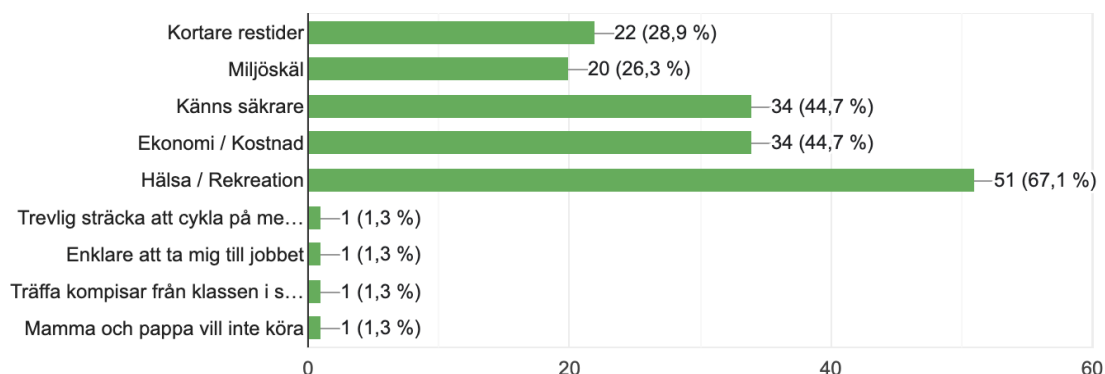
201 svar



Figur 13. Fördelning av respondenternas upplevda förändring av färdmedelsval sedan supercykelvägen byggdes.

De respondenter som uppgav att de cyklar mer sedan supercykelvägen byggdes fick även ange de främsta orsakerna till detta. Den vanligaste orsaken var hälsa och rekreation, vilket uppgavs av 51 respondenter (67,1%). Även upplevd ökad trafiksäkerhet samt ekonomi och kostnad var vanligt förekommande orsaker, där båda alternativen valdes av 34 respondenter (44,7 %). Kortare restider och miljöskäl lyftes också fram av en betydande andel respondenter. Resultatet visar att både praktiska, ekonomiska och upplevelsebaserade faktorer påverkat respondenternas ökade cyklande. Resultatet redovisas i figur 14.

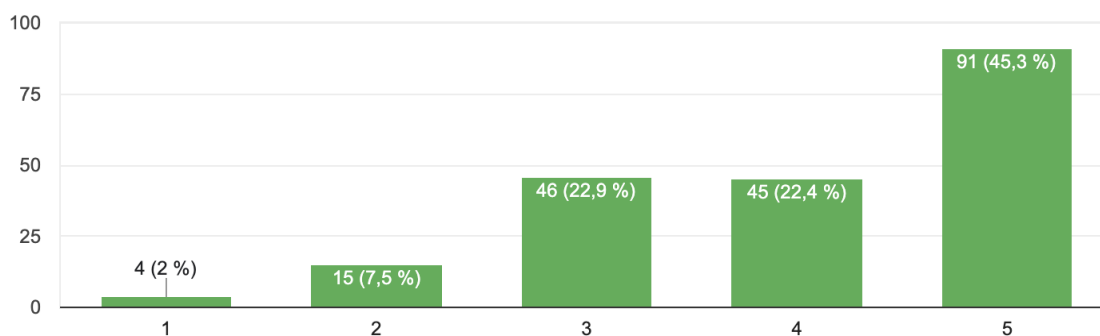
76 svar



Figur 14. Fördelning av de främsta orsakerna till att respondenterna cyklar mer sedan supercykelvägen byggdes.

Respondenterna fick även ange hur sannolikt det var att de skulle rekommendera andra att cykla längs supercykelvägen mellan Laröd och Helsingborg C. Resultatet visar en generell positiv inställning, där nästan hälften av respondenterna (45,3 %) angav det högsta värdet på skalan. Även en betydande andel respondenter valde värde 3 (22,9 %) och 4 (22,4 %). Endast ett fåtal respondenter uppgav låg sannolikhet att rekommendera supercykelvägen. Resultatet indikerar därmed att supercykelvägen upplevs positivt av majoriteten av respondenterna. Resultatet redovisas i figur 15.

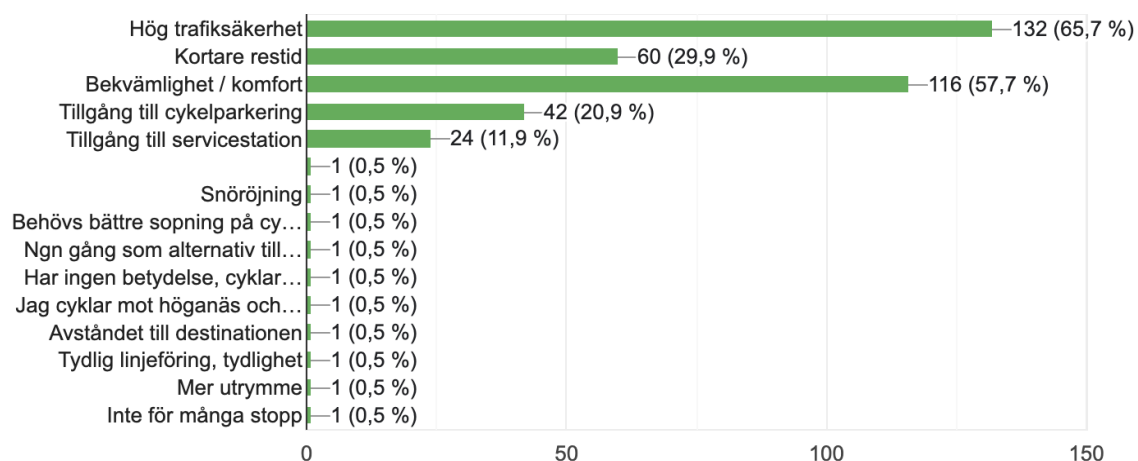
201 svar



Figur 15. Fördelning av respondenternas sannolikhet att rekommendera andra att cykla längs supercykelvägen.

Respondenterna fick även ange vilka faktorer de ansåg vara viktigast för att supercykelvägen ska upplevas som ett bra pendlingsalternativ. Den faktor som flest respondenter lyfte fram var hög trafiksäkerhet, vilket uppgavs av 132 respondenter (65,7 %). Även bekvämlighet och komfort bedömdes som mycket viktigt och valdes av 116 respondenter (57,7 %). Kortare restid uppgavs också som en betydelsefull faktor av en stor andel respondenter. Tillgång till cykelparkering och servicestationer ansågs däremot vara mindre avgörande. Därutöver framfördes enstaka egna synpunkter, bland annat behov av bättre snöröjning och sopning av cykelbanan, tydligare linjeföring, färre stopp längs sträckan samt önskemål om bättre kopplingar mot andra riktningar, exempelvis Höganäs. En respondent uppgav även att supercykelvägen saknade betydelse för det egna färdmedelsvalet eftersom personen cyklar oavsett infrastrukturens utformning. Resultatet visar att trafiksäkerhet och komfort är centrala faktorer för att supercykelvägen ska upplevas som attraktiv för pendling. Resultatet redovisas i figur 16.

201 svar



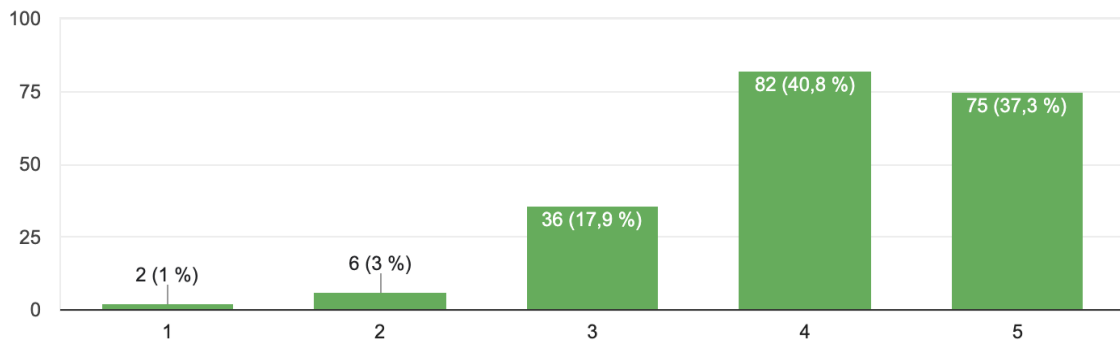
Figur 16. Fördelning av de faktorer respondenterna anser är viktigast för att supercykelvägen ska upplevas som ett bra pendlingsalternativ.

5.4 Upplevd trafiksäkerhet och trygghet

Respondenterna fick ange hur trygga de känner sig när de cyklar längs supercykelvägen mellan Laröd och Helsingborg C på en femgradig skala, där 1 motsvarade mycket otrygg, 2 otrygg, 3 varken trygg eller otrygg, 4 trygg och 5 mycket trygg. Resultatet visar att majoriteten av respondenterna upplevde en hög grad av trygghet. De vanligaste svaren var

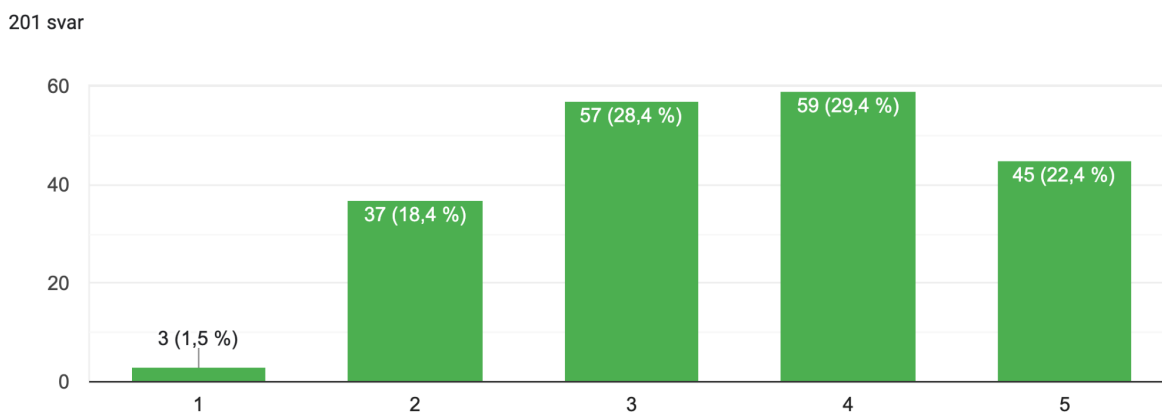
värde 4 (40,8 %) och värde 5 (37,3 %), vilket tillsammans motsvarar mer än tre fjärdedelar av respondenterna. Endast ett fåtal respondenter angav låga trygghetsnivåer, där 1 % valde värde 1 och 3 % valde värde 2. Resultatet indikerar därmed att supercykelvägen generellt upplevs som trygg av användarna. Resultatet redovisas i figur 17.

201 svar



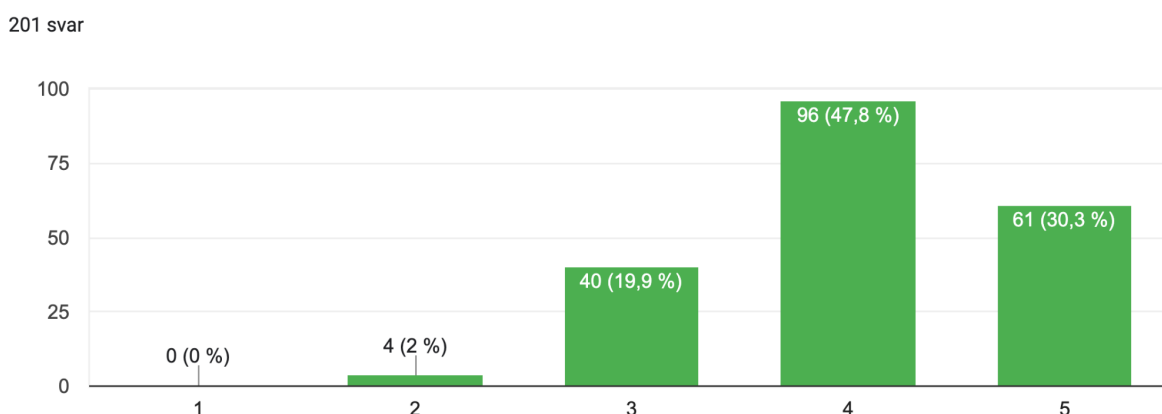
Figur 17. Fördelning av respondenternas upplevda trygghet vid cykling längs supercykelvägen.

Respondenterna fick ange hur de upplevde säkerheten i korsningar och övergångar längs supercykelvägen på en femgradig skala, där 1 motsvarade mycket låg säkerhet, 2 låg säkerhet, 3 varken hög eller låg säkerhet, 4 hög säkerhet och 5 mycket hög säkerhet. Resultatet visar att respondenterna generellt upplevde säkerheten i korsningar och övergångar som god. De vanligaste svaren var värde 4 (29,4 %) och värde 3 (28,4 %), följt av värde 5 (22,4 %). Endast ett fåtal respondenter uppgav låg säkerhet, där 1,5 % valde det lägsta värdet på skalan. Resultatet indikerar därmed att säkerheten i korsningar och övergångar överlag upplevs som relativt god bland respondenterna. Resultatet redovisas i figur 18.



Figur 18. Fördelning av respondenternas upplevda säkerhet i korsningar och övergångar längs supercykelvägen.

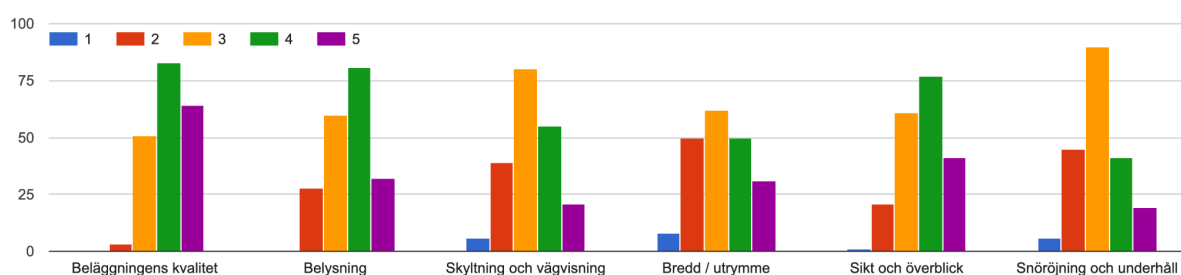
Respondenterna fick ange hur väl de upplever att supercykelvägen är separerad från biltrafik på en femgradig skala, där 1 motsvarade mycket dålig separation, 2 dålig separation, 3 varken god eller dålig separation, 4 god separation och 5 mycket god separation. Resultatet visar att majoriteten av respondenterna upplevde att supercykelvägen är väl separerad från biltrafik. De vanligaste svaren var värde 4 (47,8 %) och värde 5 (30,3 %), vilket tillsammans motsvarar mer än tre fjärdedelar av respondenterna. Endast ett fåtal respondenter uppgav en låg grad av separation, medan inga respondenter valde det lägsta värdet på skalan. Resultatet indikerar därmed att supercykelvägen överlag uppfattas som tydligt avskild från motorfordonstrafik. Resultatet redovisas i figur 19.



Figur 19. Fördelning av respondenternas upplevelse av supercykelvägens separation från biltrafik.

5.5 Framkomlighet

Respondenterna fick bedöma olika egenskaper hos supercykelvägen på en femgradig skala, där 1 motsvarade mycket låg bedömning och 5 mycket hög bedömning. Resultatet visar att flera av supercykelvägens egenskaper generellt bedömdes positivt av respondenterna. Beläggningens kvalitet, belysning samt sikt och överblick fick övervägande höga betyg, där många respondenter angav värde 4 eller 5. Även bredd och tillgängligt utrymme upplevdes relativt positivt, även om svaren här var varierande. Skyltning och vägvisning samt snöröjning och underhåll uppvisade däremot en mer jämn fördelning mellan olika betygsnivåer, vilket indikerar en något mindre positiv bedömning jämfört med övriga egenskaper. Resultatet redovisas i figur 20.



Figur 20. Respondenternas bedömning av olika egenskaper hos supercykelvägen.

I enkätens sista fråga fick respondenterna besvara frågan: *“Vilka förbättringar skulle du vilja se framöver längs sträckan?”* Svaren bestod av öppna synpunkter och förslag på förbättringar längs supercykelvägen mellan Laröd och Helsingborg C. Flera återkommande teman kunde identifieras i materialet. Ett vanligt önskemål handlade om förbättrad belysning och ökad trygghet, särskilt under kvällstid och längs sträckor med begränsad sikt. Många respondenter efterfrågade även tydligare separation mellan gång- och cykeltrafik, framför allt i centrala delar av Helsingborg samt vid Sofiero och Helsingborg C där konflikter med gående upplevdes som vanliga.

Ett annat återkommande tema var förbättrad framkomlighet och tydligare linjeföring. Flera respondenter upplevde att nuvarande lösningar kring Tinkarpsbacken och Sofiero innebär onödiga sidbyten och otydliga trafikflöden. Även säkrare korsningar, bättre skyltning och tydligare vägvisning efterfrågades av många respondenter. Drift och underhåll utgjorde

ytterligare ett tydligt tema i svaren. Flera respondenter lyfte behovet av bättre snöröjning, sopning samt borttagning av grenar, löv och kottar under höst- och vinterperioden. Därutöver efterfrågades fler servicefunktioner såsom cykelpumpar, servicestationer och fler cykelparkeringar längs sträckan. Samtidigt uppgav flera respondenter att de var nöjda med supercykelvägen i dess nuvarande utformning och att de inte ansåg att några större förbättringar behövdes. Resultatet visar sammantaget att frågor kopplade till trafiksäkerhet, tydlighet, separation mellan trafikslag samt drift och underhåll upplevs som centrala för supercykelvägens fortsatta utveckling. De öppna svaren har sammanställts tematiskt och presenteras i tabell 1.

Tabell 1. Sammanställning av återkommande teman i respondenternas öppna synpunkter kring förbättringar av supercykelvägen.

<u>Tema</u>	<u>Typiska synpunkter</u>
Belysning och trygghet	Mer/bättre belysning kvällstid
Separation mellan gång- och cykeltrafik	Tydligare avgränsning
Korsningar och framkomlighet	Säkrare korsningar, färre stopp
Drift och underhåll	Snöröjning, sopning
Servicefunktioner	Pump, servicestationer
Positiva omdömen	Bra som den är
Skyltning och vägvisning	Tydligare skyltning och kartor över cykelvägar

6. Analys av resultat

I detta kapitel analyseras resultaten med utgångspunkt i studiens forskningsfrågor. Analysen bygger på resultatkapitlets deskriptiva resultat, de genomförda sambandsanalyserna som presenteras i tabell 2 samt den teoretiska referensram som presenterats i kapitel 3.

6.1 Sambandsanalyser

Tabell 2. Resultat från Spearmanns rangkorrelationsanalyser mellan utvalda faktorer längs supercykelvägen mellan Laröd och Helsingborg C (n=201).

		rho (ρ) / p	rho (ρ) / p	FF
	Variabel	Trygghet (fig 17)	Användningsfrekvens (fig 10)	
1	Beläggningens kvalitet (fig 20)		0.245 / < 0.01	3
2	Belysning (fig 20)	0.147 / 0.037	0.11 / 0.08	1, 3
3	Skyltning (fig 20)		0.07 / 0.24	3
4	Bredd (fig 20)	0.250 / < 0.001	0.291 / < 0.01	1, 3
5	Sikt (fig 20)	0.298 / < 0.001	0.223 / < 0.05	1, 3
6	Snöröjning (fig 20)		0.09 / 0.15	3
7	Pendlingsavstånd (fig 12)		0.179 / 0.011	2
8	Biläggande (fig 6)		0.043 / 0.549	2
9	Rekommendationsvilja (fig 15)	0.377 / < 0.001		1, 2
10	Separation (motortrafik) (fig 19)	0.518 / < 0.001		1
11	Säkerhet (korsningar) (fig 18)	0.627 / < 0.001		1
12	Trygghet (fig 17)		0.105 / 0.136	1, 2

Tabellen redovisar korrelationskoefficient ρ (rho) och p-värde för de undersökta variablerna. Samtliga samband har analyserats och statistiskt prövats i IBM SPSS. Kolumnen FF (forskningsfrågor) anger vilken av studiens forskningsfrågor som respektive analys huvudsakligen bidrar till att besvara.

Tabell 3. Tolkningsram för Spearmanns rangkorrelationskoefficient ρ (rho) och statistisk signifikans (p-värde).

rho (p-värde)	Betydelse	p-värde	Betydelse
0	Inget samband	>0.05	Ej statistiskt säkerställt
$\pm 0.1 - 0.3$	Svagt samband	<0.05 *	Statistiskt signifikant
$\pm 0.3 - 0.5$	Måttligt samband	<0.01 **	Mycket signifikant
$\pm 0.5 - 0.7$	Starkt samband	<0.001 ***	Extremt stark evidens

Tabellen visar de gränsvärden som använts för att bedöma styrkan i korrelationssambanden samt deras statistiska signifikans.

6.2 Trafiksäkerhet, trygghet & framkomlighet längs supercykelvägen

Den första forskningsfrågan handlar om hur cyklister upplever trafiksäkerhet, trygghet och framkomlighet längs supercykelvägen. De starkaste sambanden i analysen återfinns mellan upplevd trygghet och de variabler som direkt rör trafiksäkerhet och trafikmiljöns utformning. Detta gäller särskilt separation från motortrafik och säkerhet i korsningar.

Spearmans rangkorrelation enligt tabell 2 visar ett starkt positivt samband mellan upplevd säkerhet i korsningar och upplevd trygghet. Detta är det starkaste sambandet i analysen. Resultatet innebär att respondenter som ger högre betyg till säkerheten i korsningar också tenderar att ge högre betyg till tryggheten längs stråket. Sambandet visar inte ett orsakssamband, men indikerar att korsningar och passager är nära kopplade till hur trygg supercykelvägen upplevs som helhet. Detta är relevant eftersom resultatkapitlet visar att korsningar och passager bedömdes mer varierade än flera andra delar av stråket. Sambandsanalysen stärker därför bilden av att korsningar är en särskilt viktig del av användarnas trygghetsbedömning. Detta kan relateras till Christ et al. (2023), som framhåller att upplevd trafiksäkerhet formas av hur användare tolkar trafikmiljön, och inte enbart av objektiva säkerhetsmått. Även sambandet mellan separation från motortrafik och upplevd

trygghet är starkt. Resultatet innebär att högre skattningar av separation från motortrafik samvarierar med högre skattningar av trygghet. Detta ligger i linje med Aldred och Crowther (2015), som beskriver separation från motortrafik som en viktig faktor för cyklister upplevda trafiksäkerhet. I denna studie indikerar sambandet att separation från motortrafik är en central del av användarnas trygghetsbedömning.

Jämförelsen mellan sambanden visar att säkerhet i korsningar har ett något starkare samband med trygghet än separation från motortrafik. Skillnaden är dock relativt liten, vilket talar för att båda faktorerna är relevanta för användarnas trygghetsupplevelse. Resultaten indikerar därmed att trygghet inte kan kopplas till en enskild egenskap hos infrastrukturen, utan snarare till flera delar av trafikmiljön som samvarierar med hur stråket upplevs.

Sambandsanalysen visar även svaga men statistiskt signifikanta samband mellan upplevd trygghet och vissa framkomlighets- och kvalitetsrelaterade egenskaper. Bredd, sikt och belysning har alla tre ett svagt positivt samband med trygghet. Dessa samband är svagare än sambanden för separation och korsningssäkerhet. Detta kan relateras till definitionen av trygghet under 2.2, där trygghet beskrivs som en bredare upplevelse som påverkas av bland annat belysning, siktförhållanden och omgivningens utformning (Alm and Koglin, 2022; Berghoefer and Vollrath, 2022). Resultaten indikerar att tryggheten längs supercykelvägen inte bör förstås som enbart en fråga om separation från motortrafik, även om den faktorn är viktig. Trygghetsupplevelsen samvarierar även med hur överblickbar, rymlig och belyst trafikmiljön upplevs vara.

Framkomlighet analyseras i denna studie främst genom de egenskaper som rör möjligheten att färdas effektivt och utan onödiga hinder. I resultatkapitlet framkommer att flera respondenter efterfrågar bättre kontinuitet, tydligare linjeföring och färre stopp längs stråket. Sambandsanalysen visar dessutom att bredd och sikt samvarierar både med trygghet och användningsfrekvens. Detta indikerar att dessa egenskaper inte enbart har betydelse för upplevelsen av trygghet, utan också kan vara relevanta för hur stråket används. Koglin (2013) beskriver att sammanhängande cykelstråk med god kontinuitet och framkomlighet kan stärka

cykelns funktion som transportmedel. I denna studie ger resultaten stöd för att framkomlighet är en viktig del av användarnas bedömning, men sambanden visar samtidigt att det inte är en enskild faktor som ensam förklarar upplevelsen.

6.3 Supercykelvägens attraktivitet

Den andra forskningsfrågan handlar om hur användarna uppfattar supercykelvägens attraktivitet mellan Laröd och Helsingborgs centrum. I analysen används rekommendationsvilja och användningsfrekvens som två indikatorer på attraktivitet. Rekommendationsvilja speglar användarnas övergripande värdering av stråket, medan användningsfrekvens visar hur ofta stråket faktiskt används av respondenterna.

Sambandsanalysen visar ett måttligt positivt samband mellan upplevd trygghet och rekommendationsvilja. Resultatet innebär att respondenter som upplever högre trygghet också tenderar att vara mer benägna att rekommendera supercykelvägen till andra. Sambandet visar inte att trygghet orsakar rekommendationsvilja, men det indikerar att trygghet är nära kopplad till hur användarna värderar stråket som helhet. Detta kan relateras till Koglin (2013), som framhåller att högkvalitativ cykelinfrastruktur kan stärka cykelns funktion som transportmedel. I denna studie framstår trygghet som en egenskap som bidrar till att supercykelvägen värderas positivt av användarna. Resultatet antyder därmed att attraktivitet inte enbart handlar om att infrastrukturen möjliggör cykling, utan även om att användarna känner sig trygga när de använder den.

Användningsfrekvensen samvarierar med flera av de egenskaper som rör cykelvägens kvalitet. Beläggningens kvalitet, bredd och sikt har alla ett svagt positivt samband med användningsfrekvens. Dessa samband är svaga, men statistiskt signifikanta. Resultaten indikerar att respondenter som bedömer dessa egenskaper högre också tenderar att använda stråket något oftare. Detta är relevant för förståelsen av supercykelvägens attraktivitet,

eftersom beläggning, bredd och sikt är egenskaper som påverkar själva reseupplevelsen. I teorikapitlet beskrivs framkomlighet och komfort som en del av cyklistens fysiska och mentala upplevelse under färden, där bland annat beläggning, trafikmiljöns komplexitet och interaktion med andra trafikanter har betydelse. Resultaten kan därför kopplas till Berghoefer och Vollrath (2022), som beskriver komfort som en viktig del av hur cykelinfrastruktur upplevs. Sambanden är dock svaga, vilket innebär att de inte bör tolkas som att dessa egenskaper ensamma förklarar användningsfrekvensen.

Sambandet mellan pendlingsavstånd och användningsfrekvens är också svagt men statistiskt signifikant. Resultatet innebär att respondenter med längre pendlingsavstånd tenderar att använda supercykelvägen något oftare än respondenter med kortare pendlingsavstånd. Eftersom sambandet är svagt bör det tolkas försiktigt, men det är ändå relevant i relation till supercykelvägens funktion som pendlingsstråk. Kuipers och De Ceunynck (2019) beskriver supercykelvägar som infrastruktur särskilt anpassad för längre vardagsresor och pendling. Resultatet indikerar att supercykelvägen mellan Laröd och Helsingborg C används av respondenter med olika avstånd, och att längre pendlingsavstånd samvarierar svagt med högre användningsfrekvens. Detta ger visst stöd för att stråket fyller en funktion även för vardagliga resor över längre avstånd, men sambandet är inte tillräckligt starkt för att ensam förklara användningen.

Biläggande har däremot inget statistiskt signifikant samband med användningsfrekvens. Detta innebär att det i detta material inte finns stöd för att tillgång till bil samvarierar med hur ofta supercykelvägen används. Detta är ett viktigt resultat eftersom en stor andel av respondenterna har tillgång till bil, men sambandsanalysen visar att biläggande i sig inte förklarar variationen i användningsfrekvensen. Detta kan relateras till Heinen et al. (2010), som framhåller att valet att cykelpendla påverkas av flera faktorer utöver infrastrukturen, exempelvis reseavstånd och vardagsrutiner. Det kan även relateras till Willis et al. (2015), som betonar betydelsen av vanor, attityder och tidigare transportmönster. I denna studie indikerar resultatet att biläggande inte ensamt avgör användningen av supercykelvägen.

Trygghet har inte heller ett statistiskt signifikant samband med användningsfrekvens. Detta innebär att trygghet samvarierar med rekommendationsvilja, men inte med hur ofta respondenterna använder stråket. Det är en viktig skillnad. Resultatet indikerar att trygghet är relevant för hur positivt stråket värderas, men att användningsfrekvensen i större utsträckning kan påverkas av andra faktorer, exempelvis avstånd, vardagsrutiner eller praktiska behov.

6.4 Faktorer som påverkar valet att använda supercykelvägen

Den tredje forskningsfrågan handlar om vilka faktorer längs stråket som upplevs som särskilt viktiga för cyklisters val att använda supercykelvägen. Resultaten i kapitel 5 visar att trafiksäkerhet, komfort, framkomlighet och kortare restid värderas högt av respondenterna. Sambandsanalyserna ger en mer nyanserad bild av hur vissa av dessa faktorer samvarierar med trygghet och användningsfrekvens. Trafiksäkerhetsrelaterade faktorer framstår som särskilt centrala. De starkaste sambanden i analysen är kopplade till trygghet kontra säkerhet i korsningar och separation från motortrafik. Detta innebär att de faktorer som tydligast samvarierar med trygghet också är sådana som rör konflikter med andra trafikslag och utformningen av trafikmiljön. Detta ligger i linje med Aldred och Crossweller (2015), som framhåller att interaktionen med motortrafik har betydelse för cyklisters upplevda trafiksäkerhet.

Komfort- och framkomlighetsrelaterade faktorer visar svagare men fortfarande relevanta samband. Beläggningens kvalitet, bredd och sikt samvarierar med användningsfrekvens, medan bredd, sikt och belysning samvarierar med trygghet. Detta indikerar att flera av de egenskaper som användarna möter under själva färden har betydelse för hur stråket upplevs och används. Resultaten ger därmed stöd för att kvaliteten på reseupplevelsen är viktig, men sambanden visar också att ingen enskild komfort- eller framkomlighetsfaktor ensam förklarar användningen. Detta kan i sin tur relateras till Zhang et al. (2024), som beskriver cykling som en subjektiv upplevelse där flera olika intryck samverkar. I denna studie framkommer samma mönster genom att flera olika egenskaper samvarierar med trygghet och användningsfrekvens, men med olika styrka. Trafiksäkerhetsrelaterade faktorer har starkast

samband med trygghet, medan komfort- och framkomlighetsrelaterade faktorer har svagare samband med användningsfrekvens.

Vissa faktorer visar däremot inga statistiskt signifikanta samband med användningsfrekvens. Detta gäller belysning, skyltning och snöröjning. Det betyder inte att dessa faktorer saknar betydelse för användarnas upplevelser, men i detta material finns inget statistiskt stöd för att de samvarierar med hur ofta stråket används. Detta är viktigt att skilja från de öppna svaren, där exempelvis belysning, skyltning och underhåll ändå återkommer som förbättringsområden. De öppna svaren visar därmed vilka brister användarna uppmärksammar, medan sambandsanalyserna visar vilka faktorer som samvarierar med trygghet och användningsfrekvens.

Analysen att de faktorer som är viktigast för användarnas bedömning av supercykelvägen framförallt är kopplade till själva reseupplevelsen. Trafiksäkerhet och trygghet samvarierar tydligt med separation och korsningssäkerhet, medan användningsfrekvensen främst samvarierar svagt med beläggning, bredd, sikt och pendlingsavstånd.

7. Diskussion

7.1 Trafiksäkerhet, trygghet och framkomlighet

Studien syftade till att undersöka hur användare upplever supercykelvägen mellan Laröd och Helsingborgs centrum samt vilka faktorer som uppfattas som viktiga för dess funktion. Resultaten visar sammantaget att användarna generellt har en positiv uppfattning om supercykelvägen, men också att vissa delar av stråket upplevs som mer positiva än andra.

När det gäller trafiksäkerhet, trygghet och framkomlighet visar resultaten att en stor andel av respondenterna upplever stråket som tryggt och väl separerat från motortrafiken. Samtidigt

framkommer att korsningar och passager bedöms mindre positivt än flera andra delar av infrastrukturen. Både de kvantitativa resultaten och de öppna fritextsvaren pekar i samma riktning, där korsningar och övergångar återkommer som områden där användarna ser behov av förbättringar.

Resultaten visar sammantaget att användarnas upplevelser av trafiksäkerhet, trygghet och framkomlighet i huvudsak är positiva. Samtidigt framträder korsningar och passager som de delar av stråket där förbättringsbehovet är störst. Den första forskningsfrågan kan därmed besvaras genom att konstatera att supercykelvägen generellt upplevs som säker, trygg och funktionell, men att upplevelsen varierar mellan olika delar av infrastrukturen och är mindre positiv i de punkter där olika trafikslag möts.

7.2 Supercykelvägens attraktivitet

När supercykelvägens attraktivitet studeras framträder flera intressanta resultat. En stor andel av respondenterna använder stråket regelbundet eller återkommande, samtidigt som många uppger att de skulle rekommendera det till andra. Resultaten visar även att majoriteten av användarna har tillgång till bil, men trots detta använder supercykelvägen. Detta kan tolkas som att stråket uppfattas som ett attraktivt transportalternativ även bland personer som har möjlighet att välja andra färdmedel.

Samtidigt visar resultaten att majoriteten av respondenterna inte upplever att deras färdmedelsval har förändrats sedan supercykelvägen byggdes. Resultaten ger därför inte stöd för att dra slutsatsen att supercykelvägen i sig har förändrat användarnas resvanor. Däremot visar resultaten att stråket används av många användare och att det uppfattas positivt av en stor andel av respondenterna. Detta är ett viktigt resultat eftersom det visar att en positiv upplevelse av infrastrukturen inte nödvändigtvis innebär att människors transportvanor förändras. Resultaten antyder att attraktiv cykelinfrastruktur kan vara en viktig förutsättning för cykling, men att den inte ensam är tillräcklig för att förändra etablerade resvanor.

Användarnas transportval påverkas sannolikt även av andra faktorer som inte studerats inom ramen för denna undersökning. Samtidigt indikerar resultaten att supercykelvägen uppfattas som ett relevant och attraktivt transportalternativ för många av respondenterna. Attraktiviteten verkar framförallt vara kopplad till användarnas positiva upplevelser av stråkets kvalitet, trygghet och funktion som transportlänk snarare än till förändringar i deras övergripande resvanor.

7.3 Faktorer som påverkar valet att använda supercykelvägen

Den tredje forskningsfrågan fokuserade på vilka faktorer som upplevdes som viktiga för valet att använda supercykelvägen. Här framträder ett tydligt mönster. Trafiksäkerhet, komfort, framkomlighet och kortare restid är de faktorer som flest respondenter lyfter fram som viktiga. Däremot tillmäts funktioner såsom servicestationer, mötesplatser och andra kompletterande faciliteter betydligt mindre betydelse.

Resultaten tyder därmed på att användarna i första hand värderar de egenskaper som påverkar själva resan snarare än funktioner som omger resan. Även fritextsvaren stödjer denna bild eftersom de vanligaste förbättringsförslagen handlar om belysning, korsningar, beläggning och kontinuitet längs stråket. Detta kan tolkas som att kvaliteten på den dagliga reseupplevelsen är mer avgörande för användarnas värdering av ett pendlingsstråk än kompletterande funktioner längs vägen. Resultaten indikerar att användarna främst efterfrågar en infrastruktur som gör det möjligt att genomföra resan på ett säkert, bekvämt och effektivt sätt.

Den tredje forskningsfrågan kan därmed besvaras genom att konstatera att trafiksäkerhet, framkomlighet, komfort och restid framstår som de viktigaste faktorerna för användarnas val att använda supercykelvägen. Gemensamt för dessa faktorer är att de påverkar själva reseupplevelsen och möjligheten att genomföra resan på ett säkert, bekvämt och effektivt sätt.

7.4 Rekommendationer för framtida planering

Resultaten indikerar att framtida utveckling av supercykelvägar i första hand bör fokusera på de faktorer som användarna själva upplever som mest betydelsefulla. Trafiksäkerhet, komfort och framkomlighet framstår som centrala kvaliteter för hur infrastrukturen värderas. Eftersom dessa faktorer också identifierades som de viktigaste vid valet att använda supercykelvägen talar resultaten för att åtgärder inom dessa områden sannolikt har störst betydelse för användarnas upplevelser av stråket.

Särskilt korsningar, passager och anslutningspunkter identifieras som områden där ytterligare förbättringar kan vara relevanta. Dessa delar av stråket bedömdes mindre positivt än övriga delar av infrastrukturen och återkom även i respondenternas fritextsvar som områden där förbättringar efterfrågas. Resultaten indikerar därför att den samlade upplevelsen av ett cykelstråk inte enbart påverkas av kvaliteten på själva cykelvägen utan även av hur övergångar mellan olika delar av infrastrukturen utformas.

Resultaten visar även att användarna värderar kontinuitet och effektiva resmöjligheter högt. Kortare restid, få avbrott och möjligheten att färdas utan onödiga hinder lyftes fram som viktiga egenskaper. Detta talar för att framtida planering bör utgå från ett helhetsperspektiv där hela resekedjan beaktas. Fritextsvaren visar dessutom att flera användare efterfrågar förbättrad belysning och ökad trygghet längs vissa delar av sträckan. Även om den övergripande bedömningen av tryggheten är positiv tyder resultaten på att sådana åtgärder kan bidra till att ytterligare stärka användarnas upplevelser av stråket. Framtida studier skulle med fördel kunna kombinera användarundersökningar med exempelvis trafikmätningar, observationsstudier eller uppföljningar över längre tidsperioder för att skapa en mer heltäckande bild av supercykelvägars användning och funktion.

Sammantaget visar studien att användarnas värdering av supercykelvägen i hög grad är kopplad till hur väl infrastrukturen stödjer en säker, bekväm och effektiv resa. Resultaten

pekar därför på att särskild uppmärksamhet bör riktas mot korsningar, passager, belysning och egenskaper som direkt påverkar den dagliga cykelupplevelsen

7.5 Metoddiskussion

En styrka med studien är att resultaten bygger på svar från personer som själva har erfarenhet av att använda supercykelvägen. Analysen baseras därmed på faktiska användares upplevelser av stråket, vilket ligger i linje med studiens syfte att undersöka hur supercykelvägen uppfattas av dess användare. Kombinationen av slutna enkätfrågor och öppna fritextsvar har även möjliggjort både kvantitativa analyser och en djupare förståelse av respondenternas upplevelser.

Samtidigt finns vissa begränsningar. Studien bygger på självrapporterade uppgifter och beskriver därför användarnas subjektiva upplevelser snarare än objektivt uppmätta förhållanden. Resultaten kan därmed inte användas för att fastställa faktiska säkerhetsnivåer eller orsaksförhållanden mellan infrastruktur och beteendeförändringar. Vidare bygger studien på ett bekvämlighetsurval, vilket innebär att resultaten främst bör tolkas i relation till den studerade gruppens användare.

En ytterligare begränsning är att studien endast omfattar personer som använt supercykelvägen. Personer som valt att inte använda stråket ingår inte i undersökningen, vilket innebär att studien inte fångar eventuella hinder eller negativa uppfattningar hos denna grupp. Resultaten beskriver därför främst hur befintliga användare upplever supercykelvägen. Eftersom datainsamlingen genomfördes vid ett enskilt tillfälle kan studien inte heller uttala sig om förändringar över tid.

8. Slutsats

Syftet med studien var att undersöka användares upplevelser av trafiksäkerhet, trygghet, framkomlighet och attraktivitet längs supercykelvägen mellan Laröd och Helsingborgs centrum. Samt att analysera hur den används och uppfattas. Den första forskningsfrågan behandlade hur cyklister upplever trafiksäkerhet, trygghet och framkomlighet längs supercykelvägen. Resultaten visar att användarna generellt upplever stråket som trafiksäkert, tryggt och framkomligt. Separationen från motortrafik och utformningen av korsningar och passager framstår som centrala delar av användarnas trygghetsupplevelse. Samtidigt identifieras korsningar och passager som de delar av infrastrukturen där användarnas bedömningar är mer varierade och där störst förbättringspotential finns.

Den andra forskningsfrågan behandlade hur användarna uppfattar supercykelvägens attraktivitet. Resultaten visar att supercykelvägen används regelbundet av en stor andel av användarna och att många är villiga att rekommendera den till andra. Studien visar även att användningen är hög bland personer som har tillgång till bil. Resultaten indikerar att supercykelvägen uppfattas som ett attraktivt transportalternativ av de användare som nyttjar stråket. Samtidigt uppger majoriteten av respondenterna att deras färdmedelsval inte förändrats sedan stråket byggdes.

Den tredje forskningsfrågan behandlade vilka faktorer som upplevs som särskilt viktiga vid valet att använda supercykelvägen. Resultaten visar att trafiksäkerhet, komfort, framkomlighet och kortare restid är de faktorer som användarna värderar högst. Kompletterande funktioner såsom servicestationer, cykelparkeringar och mötesplatser bedöms däremot ha mindre betydelse. Studien visar att supercykelvägen mellan Laröd och Helsingborgs centrum uppfattas positivt av användarna. Resultaten indikerar att attraktiviteten i första hand är kopplad till kvaliteten på själva reseupplevelsen, där hög upplevd trafiksäkerhet, komfort och framkomlighet framstår som de mest betydelsefulla faktorerna. Studien visar samtidigt att välutformad cykelinfrastruktur kan skapa goda förutsättningar för cykling, men att förändringar i människors färdmedelsval sannolikt påverkas av fler faktorer än enbart den fysiska infrastrukturen.

Studien bidrar med kunskap om hur användare upplever och värderar en nyetablerad supercykelväg samt vilka egenskaper som bedöms vara viktigast för vardaglig cykelpendling. Resultaten kan utgöra ett underlag för framtida planering och utveckling av supercykelvägar, där särskilt trafiksäkerhet, framkomlighet, komfort och utformningen av korsningar framstår som viktiga aspekter att beakta.

9. Källförteckning

- Aldred, R., Crosweller, S., 2015. Investigating the rates and impacts of near misses and related incidents among UK cyclists. *J. Transp. Health* 2, 379–393.
<https://doi.org/10.1016/j.jth.2015.05.006>
- Alm, J., Koglin, T., 2022. (In)capacity to implement measures for increased cycling? Experiences and perspectives from cycling planners in Sweden. *J. Urban Mobil.* 2, 100029. <https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2022.100029>
- Banister, D., 2008. The sustainable mobility paradigm - ScienceDirect [WWW Document]. URL <https://www-sciencedirect-com.ludwig.lub.lu.se/science/article/pii/S0967070X07000820> (accessed 5.18.26).
- Berghoefer, F.L., Vollrath, M., 2022. Cyclists' perception of cycling infrastructure – A Repertory Grid approach. *Transp. Res. Part F Traffic Psychol. Behav.* 87, 249–263.
<https://doi.org/10.1016/j.trf.2022.04.012>
- Braun, V., Clarke, V., 2006. Using thematic analysis in psychology: Qualitative Research in Psychology: Vol 3, No 2 [WWW Document]. URL <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1191/1478088706qp063oa> (accessed 6.6.26).
- Broach, J., Dill, J., Gliebe, J., 2012. Where do cyclists ride? A route choice model developed with revealed preference GPS data. *Transp. Res. Part Policy Pract.* 46, 1730–1740.
<https://doi.org/10.1016/j.tra.2012.07.005>
- Cabral Dias, G.J., Gomes Ribeiro, P.J., 2021. Cycle Highways: a new concept of infrastructure. *Eur. Plan. Stud.* 29, 1003–1020.
<https://doi.org/10.1080/09654313.2020.1752154>
- Christ, A.K., Costa, M., Marques, M., Roque, C., Moura, F., 2023. Perceiving objective cycling safety: a systematic literature review. *Transp. Res. Procedia* 72, 1380–1387.
<https://doi.org/10.1016/j.trpro.2023.11.601>
- Duren, M., Corrigan, B., Kennedy, R.D., Pollack Porter, K.M., Ehsani, J., 2023. Identifying and Assessing Perceived Cycling Safety Components. *Safety* 9, 75.
<https://doi.org/10.3390/safety9040075>
- Ekblad, H., Svensson, Å., Koglin, T., 2016. Bicycle planning in an urban context – A literature review.
- Forsman, Å., Eriksson, J., Karlström, J., Wallhagen, S., 2023. Cykelstråk i Skåne: En studie av cykelflöden och cyklisternas upplevelser på tre stråk. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI). URL: <https://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1820062/FULLTEXT01.pdf>

- Heinen, E., Bert van Wee, Kees Maat, 2010. Commuting by Bicycle: An Overview of the Literature: Transport Reviews: Vol 30, No 1 [WWW Document]. Commut. Bicycle Overv. Lit. URL <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/01441640903187001> (accessed 5.18.26).
- Hydén, C. (Ed.), 2008. Trafiken i den hållbara staden, 1:3 uppl. Studentlitteratur, Lund.
- Koglin, T., 2013. Vélobility - A critical analysis of planning and space (Doctoral Thesis (monograph)). Lund University.
- Kuipers, R. & De Ceunynck, T. (2019). Bicycle superhighways – City-level: Better safety, better security, infrastructural. Vias Institute.
<https://www.pedbikeplanner.eu/reports/measures.php?id=9C3059E4-3B34-404D-B9E0-48530DA58C4B>
- Pereira, R.H.M., Schwanen, T., Banister, D., 2017. Distributive justice and equity in transportation. Transp. Rev. 37, 170–191.
<https://doi.org/10.1080/01441647.2016.1257660>
- Region Skåne (2024). Så reser vi i Skåne: Resvaneundersökning 2023. Malmö: Region Skåne. URL:
<https://utveckling.skane.se/publikationer/publikationer/resvaneundersokning-i-skane/#367412>
- Region Skåne & Ramboll (2019). Koncept för supercykelstråk i Skåne. Malmö: Region Skåne. URL:
https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/supercykelstrak_rapport_digital.pdf
- Skov-Petersen, H., Jacobsen, J.B., Vedel, S.E., Thomas Alexander, S.N., Rask, S., 2017. Effects of upgrading to cycle highways - An analysis of demand induction, use patterns and satisfaction before and after. J. Transp. Geogr. 64, 203–210.
<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.09.011>
- Uijtdewilligen, T., Wijnhuizen, G.J., Niaki, M.N., 2024. Assessing the safety of international examples of bicycle streets to identify important design elements—an expert judgement. Traffic Saf. Res. 7, e000071–e000071. <https://doi.org/10.55329/fzue5335>
- Vallejo-Borda, J.A., Rosas-Satizábal, D., Rodríguez-Valencia, A., 2020. Do attitudes and perceptions help to explain cycling infrastructure quality of service? Transp. Res. Part Transp. Environ. 87, 102539. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102539>
- von Stülpnagel, R., Binnig, N., 2022. How safe do you feel? – A large-scale survey concerning the subjective safety associated with different kinds of cycling lanes. Accid. Anal. Prev. 167, 106577. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2022.106577>
- Willis, D.P., Manaugh, K. & El-Geneidy, A. (2015). Cycling under influence: Summarizing

the influence of perceptions, attitudes, habits and social environments on cycling for transportation. *International Journal of Sustainable Transportation*, 9(8), ss. 565–579. <https://doi.org/10.1080/15568318.2013.827285>

Wirsenius, P., 2023. Supercykelvägars utformning och vägvisning. Borlänge.

Zhang, R., Te Brömmelstroet, M., Nikolaeva, A., Liu, G., 2024. Cycling subjective experience: A conceptual framework and methods review. *Transp. Res. Part F Traffic Psychol. Behav.* 101, 142–159. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2023.12.021>

10. Bilagor

10.1 Bilaga 1

Enkät om supercykelvägen mellan Laröd och Helsingborg C

Hej!

Denna enkät ingår i ett examensarbete vid Lunds Universitet och syftar till att undersöka hur supercykelvägen mellan Laröd och Helsingborg C påverkar cyklisters upplevda trafiksäkerhet.

- Enkäten tar mellan 3 till 5 minuter att besvara och består av högst 24 frågor.
- Ingen personlig information som kan identifiera dig samlas in.
- Dina svar är anonyma och kommer att användas inom ramen för examensarbetet.

Vid frågor är ni välkomna att kontakta mig via e-post: mu2710ab-s@student.lu.se

1) Vilket område bor du i? *

- ☐ Laröd
- ☐ Mariastaden / Maria Park
- ☐ Berga
- ☐ Pålsjö / Tågaborg
- ☐ Helsingborg C / Centrum
- ☐ Söder
- ☐ Övrigt: _____

2) Vilket kön identifierar du dig som? *

- ☐ Kvinna
- ☐ Man
- ☐ Annat
- ☐ Vill ej svara

3) Vilken är din ålder? *

- ☐ 13 - 17 år
- ☐ 18 - 24 år
- ☐ 25 - 34 år
- ☐ 35 - 44 år
- ☐ 45 - 54 år
- ☐ 55 - 64 år
- ☐ 65 + år

4) Vilken är den högsta utbildningsnivån du har avslutat? *

- ☐ Grundskola
- ☐ Gymnasium eller motsvarande
- ☐ Eftergymnasial utbildning (t.ex yrkeshögskola)
- ☐ Kandidatexamen
- ☐ Masterexamen eller motsvarande
- ☐ Vill ej svara

5) Hur många personer är ni i ditt hushåll inklusive dig själv? *

(Räkna både barn och vuxna som bor i hushållet)

- ☐ 1
- ☐ 2
- ☐ 3
- ☐ 4
- ☐ 5
- ☐ 6
- ☐ 7+

6) Har du tillgång till bil? *

- ☐ Ja, egen bil
- ☐ Ja, via hushållet (delad bil)
- ☐ Nej

7) Har du tillgång till en cykel? *

- ☐ Ja, egen cykel
- ☐ Ja, via hushållet (delad cykel)
- ☐ Nej

8) Känner du till supercykelvägen mellan Laröd och Helsingborg C? *

- ☐ Ja
- ☐ Nej

Enkät om supercykelvägen mellan Laröd och Helsingborg C

Tack för ditt svar!

Den här enkäten riktar sig till personer som känner till supercykelvägen, därför avslutas enkäten här.

Tack för att du tog dig tid att delta.

Om svaret på fråga 8 är "Nej" skickas enkäten in. Om svaret är "Ja" fortsätter enkäten till fråga 9..

9) Vad är din huvudsakliga sysselsättning? *

☐ Studerar

☐ Arbetar

☐ Arbetssökande

☐ Pensionär

☐ Övrigt: _____

Om svaret på fråga 9 är alternativ 3,4 eller 5 nås fråga 13 direkt.

10) På vilken ort är din huvudsakliga sysselsättning belägen? *

Ditt svar _____

11) Hur långt har du till ditt arbete / studier enkel väg? *

- ☐ 0 - 2 km
- ☐ 2.1 - 4 km
- ☐ 4.1 - 6 km
- ☐ 6.1 - 8 km
- ☐ 8.1 - 10 km
- ☐ 10.1 - 12 km
- ☐ 12.1 - 14 km
- ☐ 14.1 - 16 km
- ☐ 16.1 - 18 km
- ☐ Mer än 18 km

12) Vad är ditt huvudsakliga färdmedel till arbete / studier? *

Du kan kryssa i flera alternativ om du använder mer än ett färdmedel.

- ☐ Bil
- ☐ Cykel
- ☐ Buss
- ☐ Tåg
- ☐ Gång
- ☐ Övrigt: _____

13) Har du använt supercykelvägen mellan Laröd och Helsingborg C? *

- ☐ Ja, regelbundet
- ☐ Ja, några gånger
- ☐ Ja, någon gång
- ☐ Nej, aldrig

Om svaret på fråga 13 är "Nej aldrig" hoppar enkäten till fråga 24 och avslutas därefter. Annars fortsätter enkäten och fråga 14 presenteras.

24) Vilken / vilka är de främsta anledningarna till att du inte använt supercykelvägen? *

(Du kan välja flera alternativ)

- ☐ Jag äger ingen cykel
- ☐ Jag föredrar att använda bil
- ☐ Jag använder kollektivtrafik istället
- ☐ Jag cyklar sällan eller aldrig
- ☐ Jag upplever vägen som otrygg
- ☐ Resan blir för lång
- ☐ Jag har inget behov av att resa längs sträckan
- ☐ Cykling är inte praktiskt för mitt ändamål
- ☐ Övrigt: _____

Huvudsaklig destination / Syfte

14) Vad är det huvudsakliga syftet med dina resor längs supercykelvägen? *

- ☐ Arbete
- ☐ Studier
- ☐ Fritid / Nöje
- ☐ Shopping / Ärenden
- ☐ Besöka familj / vänner
- ☐ Övrigt: _____

15) Hur långt är det till din huvudsakliga destination längs supercykelvägen (enkel väg)? *

- ☐ 0 - 2 km
- ☐ 2.1 - 4 km
- ☐ 4.1 - 6 km
- ☐ 6.1 - 8 km
- ☐ 8.1 - 10 km
- ☐ 10.1 - 12 km
- ☐ 12.1 - 14 km
- ☐ 14.1 - 16 km
- ☐ 16.1 - 18 km
- ☐ Mer än 18 km

16) Har ditt färdmedelsval ändrats sedan supercykelvägen Laröd *
- HBG C byggdes?

- ☐ Jag cyklar mer nu
- ☐ Nej, ingen skillnad
- ☐ Jag cyklar mindre nu
- ☐ Vet ej

17) Vad är främsta orsaken till att du cyklar mer? (flera svar är möjliga) *

- ☐ Kortare restider
- ☐ Miljöskäl
- ☐ Känns säkrare
- ☐ Ekonomi / Kostnad
- ☐ Hälsa / Rekreation
- ☐ Övrigt: _____

18) Hur sannolikt är det att du skulle rekommendera andra att cykla längs supercykelvägen? *

	1	2	3	4	5	
Låg sannolikhet	☐	☐	☐	☐	☐	Hög sannolikhet

19) Hur trygg känner du dig när du cyklar längs supercykelvägen? *

(1: Mycket otrygg , 2: Otrygg , 3: Varken eller , 4: Trygg , 5: Mycket trygg)

	1	2	3	4	5	
Mycket otrygg	☐	☐	☐	☐	☐	Mycket trygg

20) Hur upplever du säkerheten i korsningar och övergångar längs sträckan överlag? *

(1: Mycket osäker , 2: Osäker , 3: Varken eller , 4: Säker , 5: Mycket säker)

	1	2	3	4	5	
Mycket osäker	☐	☐	☐	☐	☐	Mycket säker

21) Hur väl anser du att supercykelvägen är separerad från biltrafik? *

(1: Mycket dåligt , 2: Dåligt , 3: Varken eller , 4: Bra , 5: Mycket bra)

	1	2	3	4	5	
Mycket dåligt	☐	☐	☐	☐	☐	Mycket bra

22) Hur bedömer du följande egenskaper hos supercykelvägen? *

(1 = Mycket dålig , 2 = Dålig , 3 = Varken eller , 4 = Bra , 5 = Mycket bra)

	1	2	3	4	5
Beläggningens kvalitet	☐	☐	☐	☐	☐
Belysning	☐	☐	☐	☐	☐
Skyltning och vägvisning	☐	☐	☐	☐	☐
Bredd / utrymme	☐	☐	☐	☐	☐
Sikt och överblick	☐	☐	☐	☐	☐
Snöröjning och underhåll	☐	☐	☐	☐	☐

23) Vad tycker du är viktigast för att supercykelvägen ska upplevas som ett bra pendlingsalternativ för dig? *

(Du kan kryssa i flera alternativ)

- ☐ Hög trafiksäkerhet
- ☐ Kortare restid
- ☐ Bekvämlighet / komfort
- ☐ Tillgång till cykelparkering
- ☐ Tillgång till servicestation
- ☐ Övrigt: _____

24) Vilka förbättringar skulle du vilja se framöver längs sträckan? *

Ditt svar

Enkät om supercykelvägen mellan Laröd och Helsingborg C

Tack! Ditt svar är registrerat.

[Skicka ett annat svar](#)

Det här innehållet har varken skapats eller godkänts av Google. - [Ägare av kontaktformulär](#) - [Användarvillkor](#) - [Integritetspolicy](#)

Ser det här formuläret misstänkt ut? [Rapport](#)

Google Formulär