

CYKELSAMVERKAN SÖRMLAND

projektresultat



Cykelsamverkan
Sörmland



Malardalen Energy Agency
Energikontoret
i Mälardalen

Förord och bakgrund

Denna infobroschyr presenterar projektresultat från det tvååriga projektet Cykelsamverkan Sörmland. Projekttiden har varit november 2018-december 2020. Projektägare har varit Energikontoret i Mälardalen med finansiering av Energimyndigheten och programmet Lokal och regional kapacitetsutveckling – transport. Samarbetspartners har varit Region Sörmland, Länsstyrelsen i Södermanland och kommunerna Eskilstuna, Flen, Katrineholm, Nyköping och Strängnäs.

Syftet med projektet har varit att få en ökad samverkan för cykelfrågor mellan kommuner och Region i Södermanland. Projektet har innefattat följande effektmål, projektmål och delmål:

Effektmål

- Att attityden till cykling har förändrats genom beteendepåverkande åtgärder så att cyklingen ökat och bilismen minskat

Projektmål

- Genom tre olika kampanjer öka andelen cyklister i de deltagande kommunerna
- Etablera ett nätverk för erfarenhetsutbyten och öka kapaciteten att arbeta med gemensamma beteendepåverkande åtgärder i kommunerna

Delmål för respektive kampanj

- Vintercyklist: 100 personer deltar (antagande om besparingspotential på 182 MWh, 60 ton CO₂).
- Cykelvänligarbetsplats: 50 st arbetsplatser deltar per omgång och 2 nya cyklister per deltagande arbetsplats tillkommer (antagande om besparingspotential på 365 MWh, 120 ton CO₂).
- Testcyklister: 10 st hushåll deltar per omgång (antagande om besparingspotential på 70 MWh, 24 ton CO₂).

Verktyget MaxSumo har använts för att följa upp och utvärdera insatserna och de framtagna resvaneundersökningarna har baserats på detta verktyg. Resvaneundersökning förkortas i vissa fall med RVU i detta dokument. En del av verktyget finns beskrivet i Bilaga 2.

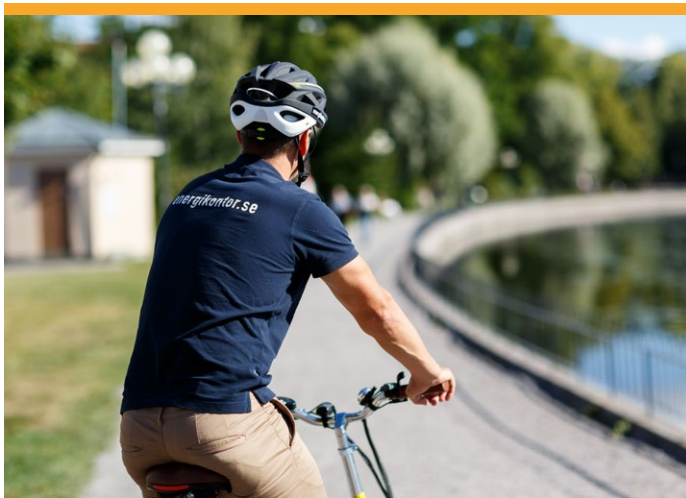


Agnes Widing från Energikontoret i Mälardalen har varit projektledare sedan januari 2019 och har genomfört arbetet tillsammans med sina kollegor Joachim Gellerstedt och Helena Ek.



Innehåll

Nätverket	s. 3
Vintercyklist	s. 5
Cykelvänlig arbetsplats	s. 8
Testcyklist	s. 11
Bilaga 1	s. 14
Bilaga 2	s. 15
Bilaga 3	s. 16



Nätverket

Syfte

Syftet med nätverket har varit att förbättra deltagande verksamheters möjligheter att arbeta med beteendeförändrande aktiviteter och cykelfrågor. Att öka arbetet över kommunala gränser och jobba med cykling på ett mer övergripande, regionalt plan.

Om nätverket

Under det tvååriga projektet har totalt 17 nätverksträffar genomförts, där de flesta varit digitala via Skype eller Microsoft Teams. Deltagare i nätverket har varit representanter från Region Sörmland, Länsstyrelsen i Södermanland och kommunerna Eskilstuna, Flen, Katrineholm, Nyköping, Oxelösund och Strängnäs.

Nätverksträffarnas fokus har varit att driva kampanjerna framåt. Träffarna har även varit forum för diskussion, utbyte av erfarenheter och spridning av goda exempel och delad kunskap i frågan. Deltagarna har gett tips till varandra kopplat till aktiviteter och åtgärder, vilket bidragit till att verksamheterna lärt av varandra. I slutet av projektet genomfördes en utvärdering för att undersöka hur kommunerna anser att projektet har påverkat dem inför framtida aktiviteter samt om deras arbete kring cykling har förändrats.

Resultat

15 personer

Deltog i nätverket, varav 11 svarade på utvärderingen

70 %

Anser att nätverket i sin helhet varit "Mycket bra" eller "Bra"

80 %

Anser att nätverket har bidragit till ökad regional samverkan för cykelfrågor

80 %

Anser att nätverket bidragit till ökad kunskap inom den egna verksamheten för beteendeförändrade åtgärder

73 %

Anser att nätverket bidragit positivt till arbetet med cykelfrågor inom den egna verksamheten

90 %

Anser att deltagande i nätverket bidragit till högre prioritering av cykelfrågor i den egna verksamheten

63 %

Vill fortsätta med en eller flera av aktiviteterna/kampanjerna även efter projektavslut. Många vill fortsätta med nätverksträffar internt och med andra kommuner och Region Sörmland. Flera verksamheter ska även fortsätta med kampanjen Vintercyklist.

Event och konferenser

Konferens på ReTuna, 3/6–2019

Antal deltagare: 26 personer

Föreläsare: VTI, Trafikverket, Region Sörmland, Katrineholms kommun och Länsstyrelsen i Södermanland

Utvärdering: 69 % tyckte eventet var "Bra" eller "Mycket bra"

Sörmlands Cykelting, 3/12–2019

Antal deltagare: 45 personer

Föreläsare: Region Sörmland, Trivector, Bikelease, Uppsala kommun och Svenska Cykelstäder

Utvärdering: 72 % tyckte eventet var "Bra" eller "Mycket bra"

Digital Cykelkonferens, 12/5–2020

Antal deltagare: 38 personer

Föreläsare: VTI, Stockholm stad, Sweco, Lunds universitet och Ramboll

Workshop med politiker, 3/9–2020

Antal deltagare: 9 personer

Sörmlands Cykelting, 10/11–2020

Antal deltagare: 62 personer

Föreläsare: SISAB, Sweco, SthlmBike, Luleå tekniska universitet, Energimyndigheten och Energikontoret i Mälardalen

Utvärdering: 85 % tyckte eventet var "Bra" eller "Mycket bra"

Projektet har resulterat i **11** mediala inslag i sörmländsk radio och tidningar.

Under projektet har **14** resvaneundersökningar genomförts, en före och en efter varje kampanjomgång.

Projektets Facebook-sida, *Cykelsamverkan Sörmland*, har **79** följare.

Totalt har deltagarna i kampanjerna cyklat **126 000 km** under det tvååriga projektet.

Hemsidor kopplat till projektet hos Energikontoret i Mälardalen, Region Sörmland och kommunerna Eskilstuna, Katrineholm och Strängnäs har gett över **10 100** unika sidvisningar.

Under projektet har drygt **153** inlägg på sociala medier gjorts kopplade till Energikontoret i Mälardalen och kommunerna Nyköping, Eskilstuna, Strängnäs och Katrineholm. Inläggen har nått över **80 300** personer och fått **2 780** likes och kommentarer.

Framdriften av nätverket, och det kommunala och regionala intresse som nätverket har samordnat och stärkt, har medfört att Region Sörmland fått stärkta förutsättningar att fortsatt driva nätverk för hållbara transporter.

Citat från nätverksdeltagare:

Vad har varit det bästa med nätverket Cykelsamverkan Sörmland?

” *Stöd och hjälp med kampanjer*

” *Utbyte av erfarenheter och arbetssätt med kollegor i andra kommuner. Avstämningarna kring detaljer och genomförande i kampanjerna Testcyklist samt Vintercyklist har varit det mest värdefulla. De två kampanjerna har varit den stora behållningen i deltagandet i projektet - bra jobbat med dem!*

” *Kontakter, Intressanta föreläsare, Kunskapsdelning, Att Energikontoret drivit på och påmint*

” *Nätverkandet, cykelfrukost, Vintercyklist- och Testcyklistkampanjen*

” *Samverkan med andra*

Syfte och delmål

Uppmuntra fler till att använda cykeln även under vinterhalvåret. Delmålet var att 100 personer deltar (antagande om besparingspotential på 182 MWh och 60 ton CO₂)

Om kampanjen

Kampanjen genomfördes 1 december 2019 till 28 februari 2020. Den riktade sig till arbetsplatser inom Region Sörmland och kommunerna Eskilstuna, Nyköping och Katrineholm. 100 par vinterdäck fördelades genom intresseanmälningar från personer som ville delta.

Vinterdäcken delades ut genom lottning eller "först till kvarn"-principen. Kravet för deltagande var att man cyklade minst 3km minst 3 dagar i veckan, att man registrerade sina resor i en träningsapp och att man svarade på en resvaneundersökning före och efter kampanjen.

Energikontoret i Mälardalen genomförde två digitala uppstartsmöten där deltagarna fick information om hur kampanjen går till, tips på material som kan behövas och hur man registrerar sina resor i appen. Efter kampanjen genomfördes två digitala avslutningsmöten där vinnarna i varje kommun och hos Region Sörmland presenterades, vanliga cykelstråk lyftes fram och Cykelfrämjandet höll en peppande inspirationsföreläsning.

Uppdelning av vinterdäck

- *Eskilstuna kommun*: 15 par
- *Nyköpings kommun*: 14 par
- *Katrineholms kommun*: 15 par
- *Region Sörmland*: 56 par (14 par per arbetsplats)

Deltagare vid:

- *Uppstartsmöte 1*: 27 deltagare
- *Uppstartsmöte 2*: 10 deltagare
- *Avslutningsmöte 1*: 14 deltagare
- *Avslutningsmöte 2*: 12 deltagare

Resultat ¹

133st

Personer deltog som vintercyklist

69st

Deltagare bodde kortare än 5km från sin arbetsplats

28st

Deltagare bodde längre än 5km från sin arbetsplats

96 %

Anser att kampanjen varit "Bra" eller "Mycket bra"

44 %

Anser att vinterväghållningen är "Bra" eller "Mycket bra"

29 %

Menar att de skulle cykla mer på vintern om det plogades bättre

55 %

Upplever att kampanjen bidragit till stärkt välmående

38 840 km

Cyklade deltagarna under kampanjen

36 %

Anser att vardagsmotion och frisk luft är en orsak till val av färdmedel

25 %

Anser att smidighet är en orsak till val av färdmedel

19 %

Anser att tidseffektivitet är en orsak till val av färdmedel

19%

Anser att klimatet och miljön är en orsak till val av färdmedel

¹ Vanliga cykelstråk som cyklades i respektive kommun under kampanjen är sammanställda i Bilaga 1.

Analys utifrån resvaneundersökningar ²

Andel deltagare som svarade att de inte cyklar vid regn och snö minskade med 20 %, vid jämförelse före och efter kampanjen.

Vid frågan hur man tog sig till och från arbetet igår och idag, ökade andel cyklister med 10 % och andel bilister minskade med 5 %.

Andel som svarade att vädrets inverkan på val av transportmedel till arbetet var stor eller mycket stor minskade med 16 %. Andel som svarade att årstidernas har stor eller mycket stor inverkan minskade med 13 %.

13 % fler av deltagarna ansåg det viktigt att resa klimatsmart i arbetet och 18 % fler ansåg det viktigt att resa klimatsmart i tjänsten, vid jämförelse före och efter kampanjen.

Subjektiva personrelaterade faktorer

Andel deltagare som anser sig befinna sig i *Bevarandestadiet* har genom kampanjen ökat med 9 %.

Dessa personer har framgångsrikt ersatt vissa eller alla sina resor till det "nya" färd sättet, det vill säga cykling. En ny vana har skapats och cykling blir det dominerade färd sättet för deras resor framöver.

Beräkningar av besparingspotential ³

56 personer svarade "Instämmer helt" eller "Instämmer något" på något/några av följande påståenden:

Som resultat av mitt deltagande i kampanjen Vintercyklist har jag börjat överväga att vintercykla även framöver

Som resultat av mitt deltagande i kampanjen Vintercyklist har jag börjat överväga att cykla även vid nederbörd (regn/snö)

Som resultat av mitt deltagande i kampanjen Vintercyklist har jag börjat överväga att cykla även när det är halt

	Energibesparing (MWh)	Koldioxidbesparing (ton CO₂)
<i>Beräknat på de kilometer som cyklades under kampanjperioden</i>	21,1	5,4
<i>Antagande: deltagarna fortsätter cykla på samma sätt under ett år</i>	84,3	21,8
<i>Antagande: de 56 personer som svarat att de förändrat sitt resebeteende blir snittcyklister (cyklar 250 mil/år)</i>	76	19,6

² För förklaring av *Subjektiva personrelaterade faktorer* och frågan som analysen grundas på, se Bilaga 2.

³ För förklaring av beräkningen för besparingspotential för energi och koldioxidutsläpp, se Bilaga 3.

Reflektioner

- Projektets delmål för kampanjen uppnåddes med avseende på antal deltagare; 133 personer deltog och 100st var målet. Däremot uppnåddes inte antagandet av besparingspotentialen av energi och koldioxidutsläpp, vilket delvis grundas på revidering av beräkningsmetod under projektets gång, se Bilaga 3.
- Enbart 75 av 133 deltagare svarade på Resvaneundersökning 2. Antal vintercyklister som ändrat sitt beteende till följd av kampanjen kan därför ha varit betydligt större. Högre svarsfrekvens kan således ha resulterat i att besparingspotentialen för energi och koldioxidutsläpp kommit närmre antagandet i delmålet.
- I den här typ av kampanj är upplevelsen att redan frälsta cyklister hakar på. Om man gör om kampanjen kan det därför vara relevant att enbart ta in deltagare som inte vintercyklarat förut.
- Träningsappen som användes upplevdes en aning komplicerad, vilket kan ha medfört att vissa deltagare inte registrerade samtliga sina resor.
- Vintern 2019/2020 var väldigt mild. Deltagarna behövde sällan kämpa med snö, halka, bristande väghållning, cyklar som behövde stå ute i kylan med mera vilket kan ha haft inverkan på resultatet.

Citat från vintercyklister, Resvaneundersökning 2

”*Mycket peppande kampanj och roligt att kunna följa andra deltagare, samt att peppa andra medarbetare på enheten.*

”*Bra initiativ. Jag tycker cyklister ska premieras. Vi sparar många miljoner på minskat behov av parkeringsplatser för bilar. Dessutom är vi friskare och orkar jobba mer vilket gynnar arbetsgivaren.*

”*Kul att se hur mycket vardagscyklingen faktiskt ger i mil.*

”*Tack för rolig och sporrande utmaning!*

Syfte och delmål

Förbättra medarbetares förutsättningarna för att cykla till arbetet och i tjänst, vilket bidrar till minskat klimatavtryck och bättre hälsa. Delmålet var att 50 arbetsplatser deltar per omgång och 2 nya cyklar per deltagande arbetsplats tillkommer (antagande om besparingspotential på 365 MWh, 120 ton CO₂).

Info om kampanjen

Kampanjen genomfördes två omgångar under projektperioden; vår till höst år 2019 och vår till höst år 2020. Under år 2019 riktade sig kampanjen till arbetsplatser på Region Sörmland och inom kommunerna Eskilstuna, Nyköping och Katrineholm. Under år 2020 tillkom även kommunerna Flen och Strängnäs. Kommunerna hjälpte till med marknadsföring och spridning av kampanjen för att få med deltagande arbetsplatser. De deltagande arbetsplatserna arbetade under kampanjperioden med olika kriterier för att bli så cykelvänliga som möjligt. Kriterierna var uppdelade i olika nivåer som representerade en till fem stjärnor; Cykelhygglig, Cykelbra, Cykelutmärkt, Cykelförträfflig och Cykelprima. Medarbetarna på arbetsplatserna svarade på en resvaneundersökning före och efter kampanjen. Arbetsplatserna diplomerades för sina insatser under Sörmlands Cykelting 2019 och 2020 och det delades ut pris till vinnaren.

Kampanjen blev starkt påverkad av Covid-19 under 2020, då det inte var möjligt att marknadsföra och sprida information enligt plan. Många arbetsplatser och branscher drabbades hårt av pandemin och det var inte aktuellt att delta i den här typen av aktiviteter. För att anpassa kampanjen genomfördes fyra digitala cykelfrukostar under året. Varje frukost fokuserade på ett visst tema och externa föreläsare bjöds in.

Deltagande arbetsplatser

- *Eskilstuna kommun*: 28st (19st 2019, 9st 2020)
- *Nyköpings kommun*: 9st (6st 2019, 3st 2020)
- *Katrineholms kommun*: 7st (4st 2019, 3st 2020)
- *Strängnäs kommun*: 1st (2020)
- *Flens kommun*: 5st (2020)
- *Region Sörmland*: 9st (4st 2019, 5st 2020)

Vinnande arbetsplatser

- 2019: Regionsjukhuset Karsudden och Mälarsjukhuset
- 2020: Regionsjukhuset Karsudden

Deltagare Cykelfrukostar

- *Cykelfrukost 1*: 20 deltagare
- *Cykelfrukost 2*: 29 deltagare
- *Cykelfrukost 3*: 41 deltagare
- *Cykelfrukost 4*: 31 deltagare

Resultat

59st

Arbetsplatser deltog i Cykelvänlig arbetsplats 2019 och 2020

20 %

Av deltagarna upplever förbättrade förutsättningar för cykling

10 %

Anser att kampanjen bidragit till att de börjat cykla mer

69 %

Anser att kampanjen varit "Bra" eller "Mycket bra"

20 %

Anser att vardagsmotion och frisk luft är en orsak till val av färdmedel

27 %

Upplever att deras arbetsgivare främjar cykling till och från arbetet

50 %

Upplever att deras arbetsgivare främjar cykling i tjänst

75 100 km

Cyklade deltagarna totalt under båda kampanjperioderna

64 %

Skulle använda cykelställ under tak om det erbjöds av deras arbetsgivare

61 %

Skulle vilja få personlig utrustning, som t.ex. cykelhjälm, om det erbjöds av deras arbetsgivare

63 %

Skulle vilja att cykelbidrag för pendling till arbetet erbjöds av deras arbetsgivare

80 %

Anser att det är viktigt att resa klimatsmart till arbetet och i tjänst

Analys utifrån resvaneundersökningar ⁴

102 personer hade kostnadsfri bilparkering vid arbetsplatsen eller i anknytning till arbetsplatsen. 57% av dessa cyklade aldrig till jobbet, trots att nästan 50% av dem hade mellan 0-5km till jobbet. Enbart 18% av dessa 102 personer cyklade varje dag.

10 % fler menade efter kampanjen att vardagsmotion och frisk luft är en orsak till val av färdmedel. 6 % fler menade att vädret påverkar deras val av färdmedel, vilket kan kopplas mot att RVU 1 genomförs på våren och RVU 2 på hösten.

Vid frågan hur man tog sig till och från arbetet igår och idag, minskade andel cyklister med 9 % och andel bilister ökade med 6 %.

Andel som svarade att de arbetar på distans någon dag i veckan ökade med 42 % vid jämförelse mellan år 2019 och år 2020.

I snitt svarade 35 % att de inte cyklar till arbetet för att avståndet är för långt.

Subjektiva personrelaterade faktorer

Andel deltagare som anser befinna sig i *Bevarandestadiet* har genom kampanjen minskat med **6 %**.

Den största minskningen skedde under år 2020. Det skulle kunna kopplas ihop med Coronasituationen, då möjligheterna att åka kollektivt varit begränsat samt att många arbetade hemifrån.

Beräkningar av besparingspotential ⁵

38 personer svarade "Instämmer helt" eller "Instämmer något" på något/några av följande påståenden:

Som resultat av min arbetsplats deltagande i Cykelvänlig arbetsplats har jag börjat cykla till jobbet oftare

Som resultat av min arbetsplats deltagande i Cykelvänlig arbetsplats har jag börjat cykla mer i tjänsten

Som resultat av min arbetsplats deltagande i Cykelvänlig arbetsplats har jag börjat cykla mer privat

	Energibesparing (MWh)	Koldioxidbesparing (ton CO₂)
<i>Beräknat på de kilometer som cyklades under kampanjperioden</i>	40,8	10,5
<i>Antagande: deltagarna fortsätter cykla på samma sätt under ett år</i>	89	23
<i>Antagande: de 38 personer som svarat att de förändrat sitt resebeteende blir snittcyklister (250 mil/år)</i>	51,5	13,3

⁴ För förklaring av *Subjektiva personrelaterade faktorer* och frågan som analysen grundas på, se Bilaga 2.

⁵ För förklaring av beräkningen för besparingspotential för energi och koldioxidutsläpp, se Bilaga 3.

Reflektioner

- Projektets delmål för kampanjen uppnåddes inte; 59 arbetsplatser deltog totalt och 100st var målet. Detta kan delvis förklaras med att färre kommuner i Södermanland valde att delta än förväntat, vilket minskade antal möjliga arbetsplatser avsevärt. Även Coronasituationen under 2020 påverkade mycket, vilket nämnts tidigare, då många branscher drabbades hårt på olika sätt och ansåg att deltagande inte var möjligt. Således uppnåddes inte antagandet av besparingspotentialen av energi och koldioxidutsläpp, vilket även grundas på revidering av beräkningsmetod under projektets gång, se Bilaga 3.
- Totalt besvarade 460 personer RVU 1 och 324 personer RVU 2. 193 personer besvarade båda resvaneundersökningarna. Det är därför möjligt att ett större antal förändrat sitt beteende än vad uträkningarna om besparingspotentialen baseras på. Om samtliga 460 personer som besvarade RVU 1 även besvarat RVU 2 kan besparingspotentialen för energi och koldioxidutsläpp därför ha kommit närmre antagandet för delmålet.
- Flera resultat påvisar minskning av cykling vid jämförelse innan och efter kampanjen. Detta kan till viss del kopplas till Coronasituationen under 2020, då många resor med kollektivtrafik valdes bort och många jobbade hemifrån och därför inte cyklade till arbetsplatsen. Utifrån telefonsamtal med deltagande arbetsplatser år 2020 medförde pandemin också att många inte hade tid och möjlighet att jobba med kriterierna i lika stor utsträckning, vilket kan ha påverkat resultatet och medarbetarnas upplevelse av kampanjen.
- Många arbetsplatser tror att det är tidskrävande att delta i kampanjen och hade därav svårt att prioritera deltagande. Det tar tid att genomföra vissa av åtgärderna som kriterierna innefattar. Den här typ av kampanj kan därför med fördel drivas årligen i kommunerna, utan start och stopp. Då blir kampanjen mer som ett verktyg för arbetsplatserna att arbeta med hållbara transporter långsiktigt och de kan utvecklas varje år. Långsiktigt arbete med den här typen av frågor är centralt för att uppnå beteendeförändring.

Citat från anställda, Resvaneundersökning 2

” Att cykla på riksvägar är inget alternativ. Så länge som cykelbanor/vägar inte anläggs så är frågor som dessa onödiga. Bygg ut cykelvägar mellan olika tätorter i kommunen och utefter befintliga vägar/riksvägar annars omöjliggörs möjligheten att cykla säkert.

” Tack för ett bra initiativ! Representanterna för kampanjen vid min arbetsplats har gjort ett stående jobb med att peppa och uppmuntra till att välja cykeln istället för bilen.

” Förslag om hur vi kan förbättra vår arbetsplats om att bli mer cykelsmart har lyfts fram men ingen åtgärd har vidtagits.

” Fler bilsäkra cykelvägar i kommunen behövs! Det skulle även vara mysigt att kunna cykla runt i kommunen på ett säkert sätt på fritiden.

” Jag har inte uppfattat att det pågått någon kampanj, det beror nog mycket på att vi har haft en pandemi och informationen inte kommit till oss över mail eller dylikt.

Syfte och delmål

Minska klimatpåverkan och ge invånarna i Södermanland en mer varierad bild av hur man kan transportera sig. Delmålet med kampanjen var att 10 hushåll deltar per omgång (antagande om besparingspotential på 70 MWh, 24 ton CO₂).

Om kampanjen

Kampanjen genomfördes fyra omgångar under projektperioden; maj-juli 2019, aug-okt 2019, april-juni 2020, juli-sept 2020. Under 2019 riktade sig kampanjen till hushåll, verksamheter och barnfamiljer i kommunerna Eskilstuna, Nyköping och Katrineholm samt på Region Sörmlands fyra arbetsplatser. Under 2020 tillkom även kommunerna Strängnäs och Flen.

Tio hushåll per kampanjomgång fick låna en elassisterad lådcykel under tre månader. De bloggade om sina upplevelser och svarade på en resvaneundersökning före och efter kampanjen. Kommunerna och Region Sörmland fick själva välja vilken målgrupp deltagandet skulle rikta sig mot och de valde ut sina deltagare baserat på olika villkor som de själva satte upp. Varje deltagare fick signera ett avtal inför sitt deltagande i kampanjen, innefattande information om exempelvis behov av försäkring och hantering av lådcykeln.

Deltagande testcyklister

- *Eskilstuna kommun*: 10st (6st 2019, 4st 2020)
- *Nyköpings kommun*: 6st (4st 2019, 2st 2020)
- *Katrineholms kommun*: 4st (2st 2019, 2st 2020)
- *Strängnäs kommun*: 2st (2020)
- *Flens kommun*: 2 st (2020)
- *Region Sörmland*: 16 st (8st 2019, 8st 2020)

Resultat

40st

Hushåll och verksamheter deltog totalt i kampanjen

85 %

Har insett att det är möjligt att minska bilanvändningen i vardagen

56 %

Har börjat överväga att själv införskaffa en elassisterande lådcykel

82 %

Anser att kampanjen varit "Mycket bra" eller "Bra"

88 %

Svarade att barn var den vanligaste frakten i lådcykeln

82 %

Menar att det finns för få cykelparkeringar anpassade till lådcyklar i sin kommun

55 %

Menar att cykelvägarna i sin kommun inte är tillräckligt utvecklade för lådcyklar

12 750 km

Cyklade deltagarna totalt under kampanjomgångarna

82 %

Har börjat överväga att använda andra transportmedel än bil till matbutiken

68 %

Har börjat överväga att använda andra transportmedel än bil till arbetet

70 %

Har börjat överväga att använda andra transportmedel än bil vid lämning/hämtning på skola

55 %

Anser att den höga kostnaden för lådcyklar är en anledning att inte själv investera i en

Analys utifrån resvaneundersökningar ⁶

Långa resor var en vanlig anledning att inte använda lådcykeln, främst på grund av den begränsade batteritiden. Men 20% upplevde också att cykelvägarnas skick spelade in, då det var svårt att cykla på grusvägar och gropiga vägar.

Andel som menade att hälsa var det huvudsakliga skälet till val av färdmedel ökade med 30 % efter kampanjen och miljö/klimat ökade med 24 %. Samtidigt minskade tidsvinst och bekvämlighet som huvudsakligt skäl med 8 % respektive 19 %.

Vid frågan hur man tog sig till och från arbetet igår och idag, ökade andel cyklister med 9 % och andel bilister minskade med 6 %.

Kampanjen bidrog inte till någon märkbar förändring i hur ofta deltagarna vanligtvis motionerar under en vecka.

Subjektiva personrelaterade faktorer

Andel deltagare som anser befinna sig i *Bevarandestadiet* har genom kampanjen ökat med **16 %**.

Dessa personer har framgångsrikt ersatt vissa eller alla sina resor till det "nya" färd sättet, det vill säga cykling. En ny vana har skapats och cykling blir det dominerade färd sättet för deras resor framöver.

Beräkningar av besparingspotential ⁷

37 personer svarade "Instämmer helt" eller "Instämmer något" på något/några av följande påståenden:

Som resultat av deltagande i kampanjen Testcyklist, har jag börjat överväga att använda andra transportmedel än bil för mina resor till arbetet

Som resultat av deltagande i kampanjen Testcyklist, har jag börjat överväga att använda andra transportmedel än bil för mina resor till matbutiken

Som resultat av deltagande i kampanjen Testcyklist, har jag börjat överväga att använda andra transportmedel än bil när jag hämtar/lämnar barn på förskola eller skola

	Energibesparing (MWh)	Koldioxidbesparing (ton CO₂)
<i>Beräknat på de kilometer som cyklades under kampanjperioden</i>	6,9	1,8
<i>Antagande: deltagarna fortsätter cykla på samma sätt under ett år</i>	27,7	7,1
<i>Antagande: de 37 personer som svarat att de förändrat sitt resebeteende blir snittcyklister (250 mil/år)</i>	50,2	13

⁶ För förklaring av *Subjektiva personrelaterade faktorer* och frågan som analysen grundas på, se Bilaga 2.

⁷ För förklaring av beräkningen för besparingspotential för energi och koldioxidutsläpp, se Bilaga 3.

Reflektioner

- Projektets delmål för kampanjen uppnåddes med avseende på antal deltagare; 40 hushåll och verksamheter deltog under kampanjen. Däremot uppnåddes inte antagandet av besparingspotentialen av energi och koldioxidutsläpp, vilket delvis grundas på revidering av beräkningsmetod under projektets gång, se Bilaga 3.
- En elassisterad lådcykel kan inte ersätta alla typer av resor som annars görs med bil. Men resultatet från kampanjen påvisar att många hushåll skulle kunna ersätta en andra bil med en lådcykel, då den fungerar för många typer av vardagsresor.
- Lådcykelns utformning inverkar mycket på hur deltagarna uppfattar användningen av den. En trehjulig lådcykel, likt de som användes i projektet, har fördelar som tyngre lastmöjligheter och ökad stabilitet vid trafikljus medan en tvåhjulig lådcykel är enklare att köra och blir stabilare utan last.

Citat från testcyklister, Resvaneundersökning 2

”

Vi är tacksamma över att få ha varit testcyklister och tycker verkligen att projektet är bra!

Angående skicken på stadens cykelbanor och tillgången på platser att låsa cykeln på så kan det ju alltid bli bättre men de är så pass bra att det absolut går bra att använda cykeln i stan.

”

Vi är glada att vi fått testa lådcykel och barnet har sedan avslutad tid, flera gånger frågat om vi inte ska låna en igen, eller köpa en. Vi önskar att vi hade den ekonomiska förutsättningarna för ett sådant inköp.

”

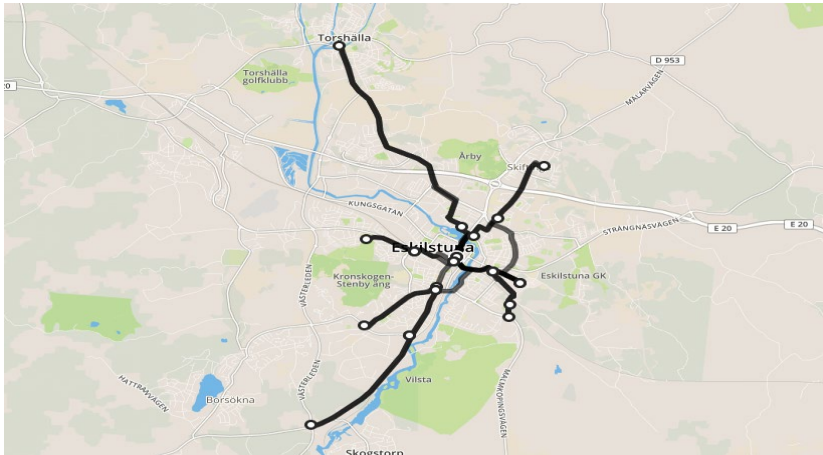
Jag är väldigt glad över möjligheten jag fick att låna lådcykeln. Det har varit väldigt roligt och det har fått mig att vilja cykla mer. Därför är min cykel på verkstad för upprustning så att jag snart kan cykla igen.

”

Tack snälla för jag fick vara med på denna fantastiska kampanj! Jag känner mig hedrad men samtidigt lite besviken att jag inte levererade till 100% men nya företaget kom emellan. Men ska utveckla detta till en mer hållbar verksamhet på sikt! Bästa hälsningar Familjen kaos! ;)

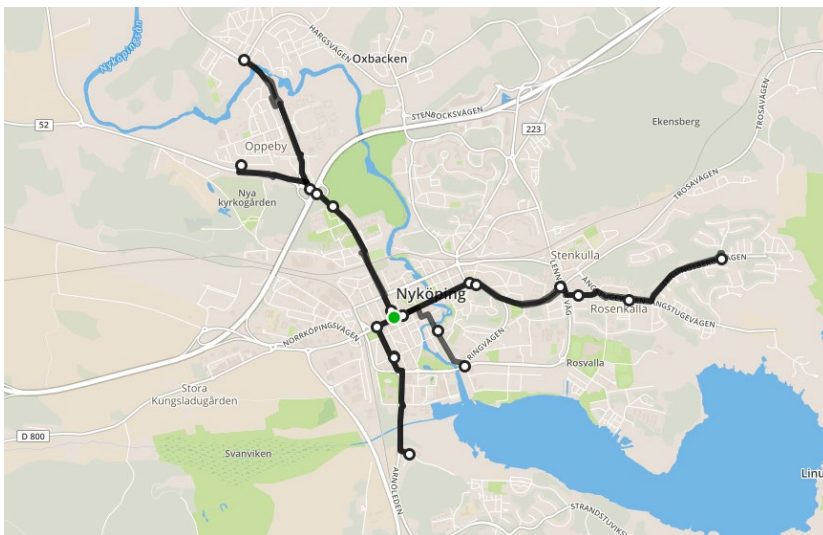
Bilaga 1

Vanliga cykelstråk – Eskilstuna



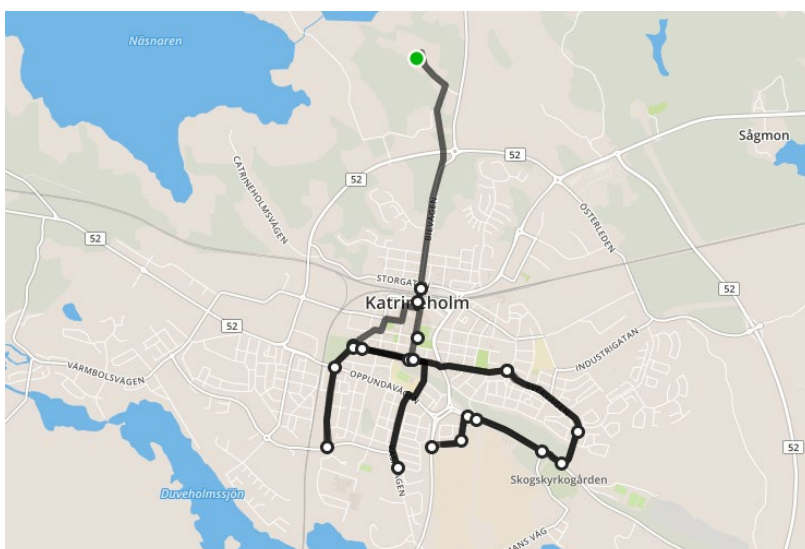
- Torshälla till centrum (ca 6 km)
- Skogstorp till centrum (ca 6 km)
- Skiftinge till centrum (ca 3 km)

Vanliga cykelstråk – Nyköping



- Brygelstorp till centrum (ca 4 km)
- Arnö till centrum (ca 3 km)
- Oppeby till centrum (ca 3 km)

Vanliga cykelstråk – Katrineholm



- Karsudden till centrum (ca 3 km)
- Nävertorp till centrum (ca 3 km)

Bilaga 2

MaxSumo

Verktøget MaxSumo har använts under projektet för att utvärdera insatserna och komma fram till projektresultat. MaxSumo är en metod för systematisk planering, uppföljning och utvärdering av mobilitetsprojekt. Verktøget utvecklades i projektet MAX, ett forskningsprojekt inom EU:s sjätte ramverksprogram. Samtliga resvaneundersökningar som genomförts i projektet baseras på detta verktyg.

Subjektiva personrelaterade faktorer ⁸

Subjektiva personrelaterade faktorer refererar till individernas värderingar, attityder och resebeteende före deltagandet i kampanjen. Det är viktigt att samla in uppgifter om varje individs stadietillhörighet både före och efter kampanjen har genomförts, för att följa upp eventuella ändringar under projektets gång.

Båda resvaneundersökningarna som deltagarna i de tre kampanjerna besvarade, en före och en efter kampanjen, avslutades med en fråga för att mäta förändringar i uppfattningar och attityd. På så sätt kan en eventuell inställningsförändring kring bilkörande upptäckas. Genom nedanstående fråga fås en uppfattning av vilket påstående som bäst speglar deltagarnas nuvarande attityd gentemot deras nuvarande bilanvändning och avsikter gällande framtida bilanvändning.

Välj det påstående som passar bäst med din nuvarande situation och markera bara ett svar.

1. Jag varken äger eller har tillgång till bil så en minskad bilanvändning är inte aktuellt för mig.
2. Jag har tillgång till bil men jag använder andra färdssätt så mycket det går. Jag kommer att bibehålla eller minska min redan låga bilanvändning de närmaste månaderna.
3. Jag använder bil för de flesta av mina resor men jag har som mål att minska min bilanvändning. Jag har redan provat att ersätta vissa resor eller har tankar om hur jag ska göra det.
4. Jag använder bil för de flesta av mina resor men jag funderar på att minska min bilanvändning. Jag är dock osäker på hur och när det kan ske.
5. Jag använder bil för de flesta av mina resor men jag skulle vilja minska min bilanvändning. Just nu är det dock inte möjligt för mig.
6. Jag använder bil för de flesta av mina resor. Jag är nöjd med detta och ser inget skäl att minska bilresandet.

Deltagarna kan sedan klassificeras in i ett av fyra stadier:

- **Stadie 1: Icke-begrundande stadie** (de som svarar alternativ 5 eller 6). Personer i detta stadie är ganska nöjda med det sätt som de gör sina nuvarande resor på (dvs. som bilförare) och vill eller önskar inte för tillfället byta till ett annat färdssätt.
- **Stadie 2: Begrundande stadie** (de som svarade alternativ 4). Personer i detta stadie är inte lika nöjda som gruppen icke-begrundare med sitt nuvarande resebeteende. De skulle vilja byta till ett annat sätt att resa, men är kanske osäkra på vilket färdssätt de ska byta till, eller så är de inte helt övertygade om att de ska göra det.
- **Stadie 3: Förberedande stadie** (de som svarade alternativ 3). Personer i detta stadie har bestämt vilket färdssätt de avser att byta till för vissa eller alla sina resor, och har kanske redan provat detta nya sätt för en del av sina resor.
- **Stadie 4: Bevarandestadie** (de som svarade alternativ 1 eller 2). Personerna i detta stadie har framgångsrikt ersatt vissa eller alla sina resor till det "nya" färdssättet och detta nya beteende (det nya färdssättet) blir det dominerande färdssättet de använder för de flesta av sina resor (en ny vana har skapats).

⁸ Mycket av texten är hämtad från följande dokument: http://epomm.eu/sites/default/files/files/MaxSUMO_Swedish.pdf

Bilaga 3

Beräkning av besparingspotential

Samtliga beräkningar har baserats på Trafikverkets emissionsfaktorer för förbränning av fossila bränslen, samt *Borgmästaravtalet för klimat och energi – Riktlinjer för rapportering*, se Tabell 1:

Tabell 1	Värde
Flytande icke förnybart (kg CO ₂ /kWh). Medelvärde för diesel och bensin ⁹	0,258
Viktat medel 2017 (kg CO ₂ /km) ¹⁰	0,14
Energianvändning (kWh/km) ¹¹	0,543

Dessa värden varierar från de som användes vid framtagandet av projektet och som de beräknade besparingspotentialerna för respektive delmål utgår från, se Tabell 2:

Tabell 2	Värde
Snittbil 2014 (kWh/km)	0,73
Utsläpp från bensin 2017 (kg CO ₂ /km)	0,239

Under projektperioden har antagandet om besparingspotentialen och det beräkningssätt som sattes upp i projektbeslutet diskuterats med Trivector och Energimyndigheten. Det har varit en process där vi fört en dialog om vilka värden som ger de mest verklighetsöverensstämmande resultaten. Emissionsfaktorer för bilresor varierar årligen i takt med ny forskning och ny teknik. Revideringar har därför genomförts under projektets gång, där vi landat i värdena från Tabell 1, som vid utvärderingen kändes mest kompatibla med verkligheten.

Under framtagandet av projektet antogs att samtliga deltagare i kampanjerna skulle bli snittcyklister till följd av sitt deltagande i kampanjen. För Cykelvänlig arbetsplats antogs att två nya cyklister per arbetsplatser skulle tillkomma och att dessa blir snittcyklister. Enligt Trafikverkets nationella cykelbokslut 2018 är definitionen av en snittcyklist följande:

”En genomsnittlig dag cyklar cirka 800 000 personer, i genomsnitt cirka 7 kilometer var, fördelat på 2,2 resor. De tillryggalägger i genomsnitt 250 mil var per år.” ¹²

Vid beräkning av projektresultat gjordes antagandet att de deltagare som i resvaneundersökningarna påvisat förändringar i sitt resebeteende blir snittcyklister, det vill säga att de börjar cykla 250 mil per år.

Samtliga beräkningar utgår också från antagandet att de kilometer som cyklats under kampanjen har ersatt en bilresa som släpper ut 0,258 kg CO₂ per kilometer. Detta är ett grovt antagande, då vissa av resorna eventuellt skulle gjorts med cykel ändå.

⁹ Länk till dokumentet: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/ac865f28-dedb-11e6-ad7c-01aa75ed71a1/language-sv>

¹⁰ Länk till dokumentet: <https://www.trafikverket.se/contentassets/3c85ef29f30b4f58aa895dc52efbb14a/handbok-for-vagtrafikens-luftforeningar/kapitel-6-bilagor-emissionsfaktorer-2017-2020-2030.pdf>

¹¹ Värdet är beräknat genom att dividera 0,14 kg CO₂/km med 0,258 kg CO₂/kWh, vilket ger antal kWh/km.

¹² Länk till dokumentet: <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1326348/FULLTEXT01.pdf>

energikontor.se



Cykelsamverkan
Sörmland



Malardalen Energy Agency

Energikontoret
i Mälardalen