

Utvärdering elcykelkampanj



Lindell, Johanna A

HRU Region Sörmland | Repslagaregatan 19, 611 88 Nyköping



Innehållsförteckning

Bakgrund om kampanjen	2
Resultat	3
1.1 Anmälan till kampanj	3
Tabell 1 – Andelen kvinnor och män av de anmälda	3
1.2 Resvaneundersökning inför testperiod	4
1.2.1 Fördelning av testresenärerna	5
Tabell 4 – Fördelning av kön	6
1.2.2 Information om kampanjen	6
1.3 Efterenkät	6
1.3.1 Användandet av cykeln under testperioden	9
1.3.2 Digitalt lås	10
1.3.3 Information innan och under kampanjen	11
1.4 Utsläppsminskning	12
Bilagor	13

Bakgrund om kampanjen

Prova-på-kampanjen är en del av Rena resans aktiviteter och är en riktad platsspecifik kampanj som enligt beslutet för projektet beskrivs på detta sätt:

Riktade platsspecifika kampanjer på arbetsplatser eller geografiska platser. Aktiviteten kan innehålla tävlingsmoment, prova-på-moment, eller olika sorters test-cyklare. Genom en anpassning efter plats kan vi skraddarsy snävare kampanjer. Att jobba riktat väcker uppmärksamhet både där kampanjen sker och i vidare kretsar.

Planeringen och genomförandet har genomförts av projektgruppen för Rena resan Sörmland som består av en projektledare och två kommunrepresentanter, en från Flen och en från Eskilstuna. En upphandling för att hyra cyklar genomfördes under 2020 tillsammans med Inköp på Region Sörmland.

Planeringen startades under våren 2020 och har i stor del skett digital på grund av pandemin. Under planeringen valdes två arbetsplatser att arbeta specifikt med, de två arbetsplatserna var två skolor. Kommunerna som varit med i projektet ville rikta arbetet mot skolor då det där idag ofta upplevs som en osäker trafikmiljö och fler bör kunna ta cykeln. Målgruppen blev de anställda på skolorna då det var en tydlig målgrupp att kunna arbeta med. Förhoppningen var även att om de anställda föregår med gott exempel kan beteendet spridas till fler så som vårdnadshavarna med elever på skolorna. De tre sista testperioderna var även öppna för vårdnadshavarna att söka till. Under mars 2021, innan testkampanjens start, gjordes en resvaneundersökning på skolorna för att ta reda på hur resandet såg ut hos personalen. Denna följdes sedan upp under 2022 för att se om kampanjen hade någon effekt på resandet.

Totalt fanns det 10 cyklar uppdelade på två skolor. Testperioderna var 30 dagar långa. Ambitionen var att 60 deltagare skulle testa på under sex testperioder men på grund av ett något lågt deltagande och att testperioderna endast blev fem till antalet fick totalt 48 stycken möjlighet att prova elcykel under kampanjen. Vid utlåningen av cyklarna fick testresenärerna skriva under ett avtal som syns i Bilaga 1.

Totalt hade kampanjen fem testperioder, två under senvåren 2021 och tre under hösten 2021. Tanken var att ha fyra perioder under hösten men då sista perioden var så sent på året valde projektgruppen att förlänga den sista perioden istället. Detta då cyklarna ej hade vinterdäck och därmed ge chansen att ha fler dagar att kunna testa på om någon av testdagarna hade för dåligt väder.

För att förankra kampanjen och underlätta informationsspridningen fanns det två kontaktpersoner från vardera skolor, två rektorer och två ytterligare anställda. Dessa hjälpte projektgruppen att forma kampanjen mot skolorna samt att sprida informationen. Informationen spreds med hjälp av så kallade flyers som både trycktes upp men som även spreds digitalt. Rektorererna berättade även om kampanjen vid arbetsplatsträffar.

Resultatet av kampanjen spreds sedan via ett pressmeddelande till lokala medier, se pressmeddelandet i Bilaga 2.

Resultat

Utvärderingen av kampanjen är uppdelad i tre delar: en utifrån anmälningenkäten, en utifrån resvaneundersökningen som gjorde inför testperioden av de utvalda testresenärerna och en utifrån uppföljningsenkäten som gjordes efter avslutad testperiod. Alla tabeller med svar från enkäterna finns med i Bilaga 3 men några av tabellerna presenteras löpande i texten. I detta avsnitt finns även beräkningar för de klimatvinster som kampanjen kan räkna med.

1.1 Anmälan till kampanj

I denna del presenteras statistik från anmälningenkäten för kampanjen. Totalt har 79 svarat.

Fördelningen mellan de två skolorna som var med i kampanjen var hyfsad jämlik där Gökstensskolan i Torshälla hade något fler anmälda än Stenhammarskolan i Flen. Totalt anmälde 79 sig till kampanjen varav Gökstensskolan hade 44 anmälda och Stenhammarskolan 35 anmälda. En stor andel anmälda var kvinnor, 72,2 %, och de allra flesta, 30 %, som anmälde sig var i ålder 41–45 år. Störst andel var bilister, 78,5 %, vilket var ett kriterium för att bli uttagen men även några cyklister, fotgängare och kollektivtrafikanter ansökte även om att få vara med.

Tabell 1 – Andelen kvinnor och män av de anmälda

Kön	Antal	Procent
Kvinna	57	72,2
Man	22	27,8
Totalt	79	

Fördelning mellan könen

Tabell 2 - Antal och andel av de anmälda uppdelat i ålder

Alder	Antal	Procent
26-30	4	5%
31-35	4	5%
36-40	8	10%
41-45	24	30%
46-50	12	15%
51-55	10	13%
56-60	12	15%
61-65	5	6%
Totalt	79	

Flest av de anmälda är mellan 41-45år men det är en relativt jämn spridning mellan åldrarna.

1.2 Resvaneundersökning inför testperiod

I denna del presenteras statistik från enkäten som skickades ut inför testperioden till alla de som blivit uttagna till att bli testcyklister. Totalt har 48 svarat.

Den största andelen åker bil, över 80 %, både under sommar- och vinterhalvåret, några testcyklister uppger att de går, cyklar eller åker kollektivtrafik trots att bil som huvudfärdsätt varit ett krav. Resultatet borde alltså ha varit att 100 % åker bil men några icke-bilister kom, trots kravet, med i urvalet för kampanjen. En anledning är att de uppgett i anmälan att de åker bil och sedan har det visat sig att det varit fel. En annan anledning är det bitvis har varit svårt att få ihop testcyklister och därför valde projektgruppen att välja ut några cyklister för att inte låta cyklarna stå under testperioderna. Medelvärdet för hur långt testresenärerna har till arbetsplatsen är 6 km och medianvärdet är 4 km. En stor majoritet, 85,4 %, av testresenärerna har inte testat elcykel innan kampanjen.

31,3 % uppger att de handlar på vägen till/från hemmet, 16,7 % uppger att de hämtar och lämnar barn på vägen, några enstaka uppger att de tränar, åker till en fritidsaktivitet på vägen. Majoriteten, 45, %, har inte lämnat något svar.

Tabell 3 - Fördelning över hur långt testresenärerna har till arbetet

Hur långt har du det till arbetsplatsen enkel väg i km	Antal
Inget svar	3
1	3
2	6
3	8
4	8
6	2
7	4
8	2
9	3
10	3
13	1
15	5
Totalsumma	48

Tabellen visar att det är en relativt jämn fördelning mellan respondenterna avseende hur långt de har till arbetet, med flest som har mellan 3-4km

1.2.1 Fördelning av testresenärerna

Fördelningen av män och kvinnor är liknande som vid anmälningen, något fler män denna gång då vi försökte få en jämn fördelning. Även åldersfördelningen är liknande som vid anmälningen, de flesta testresenärerna är mellan 41–50 år. Fördelning mellan ålder och kön finns bifogat i bilagan.

Tabell 4 – Fördelning av kön

Kön	Antal	Procent
Inget svar	1	2
Kvinna	33	69
Man	14	29
Totalt	48	

Tabellen visar att en majoritet av respondenterna är kvinnor.

Tabell 5 - Fördelning av ålder

Ålder	Antal
25-30	3
31-40	9
41-50	21
51-60	13
61 eller äldre	2
Totalt	48

Tabellen visar att de flesta va respondenterna är i åldern 41–50.

1.2.2 Information om kampanjen

På frågan ”hur gick du information om kampanjen” har den största andelen uppgett att de fått reda på kampanjen via mejlutskick, nästan 50 % uppger detta som svar. 25 % uppger att de fått reda på det från sin chef, 16,7 % från en kollega och 20 % uppger annat som svar. Ingen av de svarande anger att de fått informationen från en fysisk flyer.

1.3 Efterenkät

I denna del presenteras statistik från enkäten som skickades ut efter att testperioden var genomförd.

Enkätens första fråga var hur testdeltagen reser i nuläget. Frågan är väldigt öppen ställd och det är svårt att veta om de menar exakt den dag de svarade eller om det är hur de tänkt att resa i nuläget. 17 % av testresenärerna uppger att de i nuläget cyklar eller går till arbetsplatsen. Det går att tolka som att de som svarat detta redan cyklade eller gick

innan testperioden då totalt 23 %, eller 11, svarade i införenkäten att de cyklade eller gick till arbetsplatsen. Det är även svårt att avgöra om vilka som svarade i slutenkäten. Totalt svarade 48 inför och 40 efter.

Tabell 6 - Fördelning över hur resandet ser ut i nuläget

Hur reser du i nuläget	Antal	Procent
Bil, ensam	33	82,5%
Cykel	6	15,0%
Gång	1	2,5%
Totalt	40	

Tabellen visar att de allra flesta reser med bil till arbetet i nuläget.

Ingen uppger att ”nej, det var inget för mig” på frågan om de kommer att fortsätta cykla. 57,5% svarar att de inte kommer fortsätta i nuläget men funderar på det. 42,5 % uppger att de kommer att fortsätta cykla till jobbet, antingen med elcykel eller med sin vanliga cykel. I denna siffra är dock de som redan cyklade eller gick till arbetsplatsen innan testperioden inräknade.

Tabell 7 - Fördelning över det fortsatta cyklandet

Kommer du att fortsätta cykla till jobbet?	Antal	Procent
Inte i nuläget men jag funderar på det	23	57,5%
Ja, jag har eller kommer införskaffa mig en elcykel	7	17,5%
Ja, men med min vanliga cykel	10	25,0%
Totalsumma	40	

Tabellen visar att en majoritet inte kommer att fortsätta cykla till jobbet.

I och med att det finns en osäkerhet i vilka som svarat i efterenkäten, om de var bilister innan eller inte kommer vi klimatberäkningen att räkna på att det är 42,5 % som fortsätter att cykla och räkna på att de var bilister innan. Men även om vi gör mer pessimistiska antaganden ser vi att når vårt projektmål på att minst 15 % ska vilja fortsätta att resa hållbart.

Om vi antar att det är de 7 som svarade i efterenkät att de redan går eller cyklar blir det 25 % som kommer fortsätta cykla som ett nytt färdssätt för dem. Tar vi bort 11 stycken från de 17 som svarat att de kommer fortsätta cykla innebär det att vi istället får 15 % som uppger att de kommer fortsätta cykla och att det är ett nytt färdssätt för dem.

Alla svarar att de skulle rekommendera någon att testa elcykel.

Anledningar som de svarade lämnat till varför de inte kommer fortsätter cykla efter testperioden:

- Behöver införskaffa en duglig cykel, har förhoppningar om att kommunen kan administrera förmåncyklar i framtiden.
- Behöver inköpa elcykel
- Behöver lämna barn på fritids så då passar det inte att cykla.
- Byte av jobb samt ska spara till en elcykel.
- Det är långt om man ska cykla med vanlig cykel. Det tog med el-cykeln 40–45 min. Det är även inte någon bra cykelväg för att kunna cykla den kortaste vägen.
- Det är så pass långt och tar mycket tid. Eftersom jag släpar en del material fram och tillbaka blir det väldigt besvärligt att få med mig allt. Dessutom utträttar jag en del ärenden efter jobbet och det fungerar inte när jag cyklar.
- Funderar att skaffa en el-cykeln.
- Funderar på att skaffa el-cykel, för att kunna uträtta ärenden i samband med jobbet.
- För att jag ibland behöver bilen i mitt arbete.
- Har gjort det förut men blev bestulen på min cykel.
- Jag har fått problem med ryggen och smärtan blir för stor.
- Jag skulle vilja köpa en elcykel, men det kostar mycket!
- Jag är jätterädd att ramla med cykel och har inte cyklat under vinterhalvåret på många år.
- Just nu passar det inte livet, det tar för mycket tid (bil ca 13 min, cykel 1,5 h då man inte kan åka lika kort väg)
- Kommer göra det till våren då jag tycker det är för kallt att cykla nu.
- Lite bökigt att cykla i stan med hunden.

- Så fort termometern går upp några grader kommer jag att ta cykeln. Jag blev verkligen inspirerad av att testa el cykeln.
- Vinter så till våren skulle det bli bättre väder för att cykla
- Årstid och för att jag inte har nån cykel

1.3.1 Användandet av cykeln under testperioden

En majoritet använde cykeln 3–4 dagar/veckan vilket var ett kriterium att de skulle för att få bli testresenär. 15 % har använt cykel 5–7 dagar/veckan och 27,5 % uppger att de endast använt cykeln. Se nedan för anledningar till att de inte använt cykeln så ofta som tanken var.

Tabell 8 - Fördelning över hur ofta cykeln användes

Hur ofta använde du cykeln under testperioden?	Antal	Procent
1–2 dagar/veckan	11	27,5%
3–4 dagar/veckan	23	57,5%
5–7 dagar/veckan	6	15,0%
Totalsumma	40	

Tabellen visar att en majoritet av respondenterna använde cykeln 3–4 dagar i veckan

Anledningar till att inte använda cykeln:

- Behövde bilen i mitt arbete
- Blev mer resande till annan ort i Sverige och har varit sjuk.
- Det blev inte någon dag tyvärr p.g.a lång väg att cykla (2 mil enkel resa) och ett galet livspuzzel p.g.a inställt hunddagis och kaosschema hos sambons jobb,
- Det var tyvärr både för kallt och regnigt.
- För isigt på cykelbanan, ej sandat.
- Första perioden, det var dagar med snö och regn.
- P g a halka och att det endast fanns sommardäck
- På grund av distansarbete, dåligt väder och för mycket packning.
- Sjukdom

- Skadade knät första veckan på testperioden.
- Stressigt med avslutningen

I huvudsak har elcykeln använts för arbetspendling, 92,5 % uppger att de använt cykeln till arbetsplatsen. Endast 7,5 % uppger att de använt elcykeln för att hämta/lämna barn, 25 % uppger att de använt elcykeln för att handla, 40 % har använt elcykeln för att ta sig till en fritidssysselsättning och 12,5 % har använt elcykeln till annat. Se kommentarerna nedan för vad de uppgett att de använt cykeln till.

1.3.2 Digitalt lås

Tanken var att alla skulle använda ett digitalt lås som hyrdes till elcyklarna men på grund av pandemin blev leveransen av komponenterna till låset försenat och de första testresenärerna hade därför inte möjlighet att använda det digitala låset. 72,5 % uppger att de har använt det digitala låset, 11 stycken uppger att de inte haft möjlighet att använda låset. Detta är de tio första testresenärerna plus en person som skulle vara testresenär men som inte använde cykeln något men har svarat på enkäten. Det fanns en viss oro från projektgruppen att det digitala låset skulle strula men från kommentarerna går det att utläsa att det fungerat väldigt bra och det har bara varit något enstaka problem som har varit snabbt åtgärdat.

Tabell 9 - Fördelning över användningen av det digitala låset

Har du haft möjlighet att använda det digitala låset?	Antal	Procent
Ja	29	72,5%
Nej	11	27,5%
Totalt	40	100,0%

Kommentarer från svaranden:

- Bra
- Bra
- Bra!
- Bra överlag, tar lite tid bara och det kan vara lite irriterande ibland.
- Bra!
- Bra. Enkelt och smidigt!

- Det fungerade bra förutom att det ibland tog ganska lång tid innan man blev inloggad. Och ett annat problem som uppstod var när vi skulle lämna cyklarna på ett ställe där vi inte hade täckning, då kunde vi inte låsa. Det vore bra att ha ett vanligt lås också.
- Det har fungerat bra, det som fungerat dåligt är låset till elpaketet, det kunde ta en kvart innan man fick loss det ibland.
- Det har fungerat bra.
- Det har fungerat hur bra som helst. Vilken fantastisk uppfinning!
- Det har fungerat jättebra!
- Det har varit jättesmidigt.
- Ett säkert lås och det har fungerat bra.
- Helt ok!
- Ja
- Klockrent enkelt och smidigt
- Lilla låset fastnar i samma läge pga smuts osv. Så man får ibland göra det manuellt.
- När det väl kom igång (försenat p g a inställningar i appen) fungerade det utan problem
- Utmärkt

1.3.3 Information innan och under kampanjen

En stor majoritet anser att de informationen inför testperioden var tillräcklig, 97,5 %. Det ansågs även vara tydligt hur hämtningen av cyklarna skulle ske, 97,5 % anser det och även inlämningen ansågs tydlig även om några fler ansåg att det inte var det, 92,5 % anser att det var tydligt. Här trodde dock projektgruppen att andelen som inte tyckte det var tydligt skulle vara mycket större det efter sommaren var väldigt struligt från leverantörens sida hur inlämningen och utlämningen skulle ske. Dessa kommunikationsproblem reddes dock ut efteråt och som svaren i enkäten visar påverkade det inte kampanjen i sin helhet. Det har dock varit väldigt struligt att få till inlämning och utlämning av cyklarna då det har getts stor valmöjlighet till testresenärerna när de kunnat göra detta. Det har gjort att det har gått väldigt mycket tid att styra upp denna logistik. Inför nästkommande perioder är därför lärdomen med att vara väldigt tydliga och strikta över när och hur cyklarna kan lämnas in och hämtas ut. Väldigt få behövde kontakta kommunen eller leverantören för problem med cyklarna. Endast 3 kontaktade leverantören och 1 kontaktade kommunen.

På det stora hela verkar de flesta nöjda med kampanjen. Nedan följer kommenterar från fritextfrågan ”Något annat som du vill skicka med”:

- Det var ett nöje att använda cykeln. Jag gör om det mer än gärna om möjligheten kommer att finnas
- Det var kul att få testa elcykel. Men jag har bara 4 km att cykla till jobbet. Så i dagsläget kommer jag att cykla vidare med min vanliga cykel. Tack för att jag fick vara med att testa!
- Det var superkul att få prova på elcykel! Det var fantastiskt att kunna åka cykel till jobbet utan att behöva duscha och byta om efteråt. Jag kunde rensa hjärnan på ett helt annat sätt än när jag åker bil. Även om det inte är en varje dagslösning för mig, så funderar jag ändå på att skaffa en elcykel i framtiden.
- Det vore bra med info om var man kan köpa just den cykeln
- Ett fantastiskt projekt!
- Hade önskat en längre testperiod.
- Jag hade gärna sett att det hade funnits dubbade däck, då hade jag kunnat använda cykeln mycket mer
- Jag vet inte om det fungerar men det skulle vara en kul idé att det fanns ett antal cyklar i kommunen som vi anställda kan låna eller hyra någon vecka eller helg när man skulle vilja. Ni kan ju ta en liten summa så det inte blir en minussiffra på dom...
- Mycket trevligt att få prova på elcykel innan jag köper en egen nu.
- Om möjligheten att testa en el-cykel kommer att finnas så gör jag en gång till under vårterminen med tanke på halkan och det regniga/snöiga vädret som vi har framför oss. Tack för den här gången
- Tack för att man fick möjlighet att prova på. Ser det som ett alternativ/komplement till bil.
- "Tack för att vi fick chansen! Riktigt smart sätt att färdas på"
- "Vill gärna köpa en elcykel efter att ha provat, men de är fortfarande tyvärr alltför dyra för mig.
- Skulle gärna låna en elcykel så ofta det är möjligt!
- Vinterdäck
- Vore kul att kunna köpa elcykel och tex använda friskvårdspengen, eller om det kunde dras på lönen varje månad en summa som avbetalning. Tror flera skulle köpa sig en cykel då.

1.4 Utsläppsminskning

För att räkna på hur mycket kampanjen har minskat testresenärernas klimatpåverkan har projektet tagit hjälp av WSP, utvecklad uträkning finns med som bilaga.

Testresenärerna uppskattade antal km de skulle resa med elcyklarna innan provperioden, medelvärde för alla 48 resenärer tillsammans beräknas vara 3780 km totalt vilket innebär en minskning på 576 kg CO2 ekvivalenter. Cyklarna var dock utrustade med cykeldatorer och från dessa går det att utläsa att cyklarna har gått totalt 5903 km vilket innebär en minskning på 885,45 kg CO2 ekvivalenter. Denna minskning är alltså endast för den period som testresenärerna provat på.

För att försöka få en uppfattning vad kampanjen kan bidra med i fortsättningen har vi tagit det antal som angett att de kommer fortsätta att cykla efter kampanjen och antagit att de fortsätter cykla på liknande sätt under hela året och får därmed ett värde för en total utsläppsminskning i CO2-utsläpp per år. Denna blir 5587,2 kg CO2-utsläppsminskning under ett år om testresenärerna i kampanjen fortsätter att cykla vidare.

Kortfattat innebär detta att:

1. Cyklisterna trodde att de skulle cykla 79 km/person i snitt
2. De cyklade i stället 123 km/person i snitt enligt cykeldator
3. Det innebär en koldioxidbesparing på 18,5 kg CO2 ekvivalenter/person vilket totalt innebär en besparing på 885,45 kg CO2 ekvivalenter för testperioden.
4. 42,5 procent sa att de skulle fortsätta att cykla efter testperioden.
5. Det betyder en koldioxidbesparing på 145,5 kg koldioxid per år per person
6. Det sammanlagda resultatet blir en koldioxidbesparing på 6984 kg under ett år
7. Vilket motsvarar lite mer än ett 1 varv runt jorden med bil, exakt 1,16 varv runt jorden

Bilagor

Samtliga bilagor går att hitta på Public360 under diarienummer RUN-HRU21-0129-46

- Bilaga 1 – Villkorsbrev
- Bilaga 2 – Pressmedeleande
- Bilaga 3 – Utökat resultat från enkäterna
- Bilaga 4 – Beräkningar av utsläppsminskning