

Utvärdering – Vikcykelkampanj 2022



Lindell, Johanna A

HRU Region Sörmland | Repslagaregatan 19, 611 88 Nyköping



Innehållsförteckning

Bakgrund	3
Arbetsätt	3
Mål	4
Resultat	4
Tabell 1 – Fördelning av intresseanmälningar mellan kommuner	5
1. Inledande enkät	5
Tabell 2 - Könsfördelning	5
Tabell 3 – Åldersfördelning	5
Tabell 4 – Hur tar du dig till jobbet sommartid?	6
Tabell 5 - Hur har du dig vanligen till jobbet under vintertid?	6
Tabell 6 - Gör du stopp på vägen till/från arbetet?	6
Tabell 7 - Vilka stopp gör du på vägen?	7
Tabell 8 - Hur långt har du till ditt arbete, enkel väg?	7
Tabell 9 - Har du testat vikcykel förut?	7
2. Uppföljande enkät efter provperioden	8
Tabell 10 - Hur ofta använde du cykeln under testperioden?	8
Tabell 11 - Vilka typer av resor gjorde du med vikcykeln/kollektivtrafiken?	9
Tabell 12 - Kommer du att fortsätta resa med kollektivtrafik och vikcykel till jobbet?	10
Tabell 13 - Skulle du rekommendera någon annan att testa detta transportsätt?	11
Kommunikation	12
Bild 1 – Foto för sociala medier annonser	12
Bild 2 – Foto för sociala medier annonser	13
Koldioxiduträkning	13
Tabell 14 - Uträkning	13
Utmaningar och lärdomar	15

Sårbarheten i kollektivtrafiken	15
Vikcykel – fortfarande ett dolt färd sätt	15
Lås till cykeln	15
Män kan tänka sig vikcykel	16
Bilagor	16

Bakgrund

Resans första och sista sträcka kan vara en utmaning för den som pendlar med kollektivtrafik. Om hållplatsen ligger för långt från hemmet är det många som drar sig för att promenera, då det kan upplevas krångligt och omständligt. Som ett försök att möta denna problematik genomfördes därför en vikcykelkampanj våren 2022. Målgruppen för kampanjen har varit vanebilister med ett tillåtande synsätt på hållbart resande. Testresenären skulle också ha anknytning till Region Sörmlands samverkanskommuner; Eskilstuna och Flen, genom att antingen bo eller verka på platsen.

Arbetsätt

Kampanjen planerades och genomfördes av Rena Resan Sörmlands projektgrupp, bestående av en regional projektledare och en kommunrepresentant från Flen och en från Eskilstuna.

Denna kampanj skulle ha genomförts tidigare under projektet Rena Resan, men har i och med pandemin fått skjutas upp. Kampanjen planerades under hösten 2021 med hopp om att kunna genomföras under våren 2022. När regeringen den 9 februari påbörjade avvecklingen av landets coronarestrektioner beslutade projektgruppen att vikcykelkampanjen äntligen kunde genomföras.

Vårens kampanj omfattades av tre testperioder med start 21/3. Inom varje period fanns det möjlighet för 5 testresenärer. Projektet tillhandahöll en vikcykel och ett resekort för angiven sträcka till testresenärerna, som motprestation begärdes att tre bildagar skulle bytas ut mot ett kombinerat resande och att resenären skulle genomföra en enkät inför och en efter testperioden. Fyra av de vikcyklar som användes under prova-på-perioderna ägs av Eskilstuna kommun och en ägs av Region Sörmland.

Urvalet av testresenärerna genomfördes utifrån några särskilt ställda kriterier;

- Är vanebilist
- Har minst 1 km mellan hemmet och hållplats samt arbetsplats och hållplats

- Pendlar från eller till någon av projektets samverkanskommuner Eskilstuna och Flen
- Är villiga att ställa bilen minst 3 dagar och genomföra minst 3 uppföljande enkäter.

Uppfylldes ovannämnda kriteriet hade intressenten möjlighet att tilldelas en plats som testresenär. Män är i projektet en uttalad målgrupp, därför prioriterades dessa som testresenärer. Annars fördelades platserna i den mån det gick för att uppnå variation mellan testresenärerna.

Mål

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 men också i vidare kretsar.

Målet med denna prova-på-kampanj är att:

- 15 procent av deltagare i aktiviteter börjar resa hållbara resor.
- Målgruppen män har fått kunskap om hållbart resande.
- Deltagare i projektaktivitet ska ha provat kombinerade resor inom Östra Mellansverige.
- Deltagare har provat att resa hållbart på för dem nya sätt.

Resultat

33 personer genomförde en fullständig intresseanmälan. Av dessa 33 uppfyllde 27 urvalskriterierna. Under testperiod 1 hade vi 4 deltagare, i provperiod 2 & 3 var det 5 testresenärer vardera. Nedan visas fördelningen av intresseanmälningar mellan kommuner.

Tabell 1 – Fördelning av intresseanmälningar mellan kommuner

Kommun	Antal
Eskilstuna	8
Flen	18
Annan kommun	7

Följande resultatdelen är uppdelad i tre, en del som redogör för den enkät som genomfördes innan provperioden och en andra delen som visar svaren från den uppföljande enkäten direkt efter provperioden och del tre som visar resultaten av den enkät som genomfördes 6 månader efter provperioden.

1. Inledande enkät

Den inledande enkäten genomfördes av 14 personer, det vill säga alla testresenärer.

Tabell 2 - Könsfördelning

Kön	Antal
Kvinna	8
Man	6
Annat alternativ/vill ej svara	0

Tabell 3 – Åldersfördelning

Åldersspann	Antal
18–25 år	
25–30 år	
31–40 år	4
41–50 år	7
51–60 år	2
61 eller äldre	1

Tabell 4 – Hur tar du dig till jobbet sommartid?

Färdsätt	Antal	Procent
Gång		
Cykel		
Kollektivtrafik	1	7%
Moped/MC		
Bil, samåkning	1	7%
Bil, ensam	12	86%
Totalt	14	100%

Tabell 5 - Hur har du dig vanligen till jobbet under vintertid?

Färdsätt	Antal	Procent
Gång		
Cykel		
Kollektivtrafik		
Moped/MC		
Bil, samåkning		
Bil, ensam	14	100%
Totalt	14	100%

Tabell 6 - Gör du stopp på vägen till/från arbetet?

	Antal	Procent
Ja	4	29%
Nej	10	71%
Totalt	14	100%

Tabell 7 - Vilka stopp gör du på vägen?

	Antal
Hämta/lämna barn	
Handla	3
Träning	1
Fritidsaktivitet	
Annat	

Tabell 8 - Hur långt har du till ditt arbete, enkel väg?

Mil	Antal	Procent
1-2 mil	3	
3-5 mil	9	
Fler än 5 mil	2	
Totalt	14	

Tabell 9 - Har du testat vikcykel förut?

	Antal
Ja	0
Nej	14

2. Uppföljande enkät efter provperioden

Alla testresenärer skulle efter genomförd provperiod svara på en uppföljande enkät. Alla testresenärer genomförde enkäten, 14 svarande. 2 personer lämnade in sina cyklar och resekort tidigare då de inte använt vare sig cykel eller busskortet någon gång, dessa uppmanades dock att svara på enkäten och har också genomfört den.

Ett av våra kriterier för att få möjlighet att delta som testcyklist är att byta ut minst 3 av sina bildagar mot kombinerat resande i veckan. Tabellen nedan visar att 5 av 14 testresenärer inte uppnådde det målet. Enligt kommentarerna nedan har det främst berott på väderlek, sjukdom och problem i tågtrafiken.

Tabell 10 - Hur ofta använde du cykeln under testperioden?

	Antal	Procent
1-2 dagar/veckan	5	36%
3-4 dagar/veckan	7	50%
5-7 dagar/veckan	2	14%
Total	14	100%

Varför blev det endast 1-2 dagar i veckan?

Kommentarer lämnande av testresenärerna:

”Jag reste i genomsnitt 2 dagar i veckan med kollektivtrafiken, jobbar endast 4 dagar på plats och en dag hemma. Så 50% av resorna reste jag med kollektivtrafiken. Tyvärr hade jag otur under testperioden, fick Covid så var hemma en vecka. En vecka var det påsk så då var det en kortvecka, då reste jag endast 3 dagar till jobbet. Sen var inte vädret på min sida det var snö och is. Då kunde jag inte ta cykeln för att cykeln var inte vinterutrustad. Sen var det banarbete så många tåg var inställda...”

”Det är rätt långt till arbetsplats från station. Plus ett vinterbakslag i april.”

”Strul med länstrafiken, snö, vab”

”Svårt med de arbetstider jag har, plus att jag arbetar helger ibland och då finns ingen kollektivtrafik som passar.”

”Jag var för tung för cykeln”

Tabell 11 - Vilka typer av resor gjorde du med vikcykeln/kollektivtrafiken?

	Antal
Till och från arbetet	12
Hämta/lämna barn	
Handla	3
Fritidssysselsättning	2
Annat, kommentera gärna.	2

Deltagarna använde främst cykeln/resekortet för att resa till och från arbetet. Några kommenterade att de inte torde använda cykeln utöver arbetspendling då det saknades lås.

Kommentar:

”Cykla till en vän på grillning. ”

”Jag ville inte ha sönder den så cykeln blev förgäves”

”Eftersom det inte var med något lås använde jag bara cykeln till och från jobbet där jag kunde förvara den säkert inomhus. Dock så har jag även lämnat den hemma hos en vän för att sedan gå på stan och äta eller ta en AW. Det kändes begränsande att inte kunna utföra ärenden till och från jobbet, men den situationen är såklart annorlunda om jag hade ägt en egen cykel och haft lås till den.”

”Ville/tordes inte använda cykeln privat då den sas vara mycket stöldbegärlig.”

”Använda vikcykel som medtogs på tåget till och från arbetet på sträckan Strängnäs-Eskilstuna. ”

”Gjorde inga resor. ”

Tabell 12 - Kommer du att fortsätta resa med kollektivtrafik och vikcykel till jobbet?

Påståenden	Antal	Procent
Ja, jag har eller kommer införskaffa mig en vikcykel	3	21%
Jag kommer enbart fortsätta att resa med kollektivtrafiken	3	21%
Inte i nuläget men jag funderar på det	6	43%
Nej, det var inget för mig	2	14%
Total	14	100%

Det var endast två personer som upplevde att detta färdssätt inte var för dem. Några nämner svårigheter med kollektivtrafiken och att deras arbetstider inte stämmer överens med tidtabellen.

Varför kommer du inte fortsätta resa med kollektivtrafik och vikcykel till jobbet?

Kommentarer lämnande av testresenärerna:

”Det är att arbetsplatsen ligger bökgigt till utanför stan vid E20. Men kollektivtrafik och cykel kan lösas med att ha en cykel (ejvikbar) stående vid stationerna. Men stölder är populära på cyklar men funderar starkt på det. ”.

**”Jag har ingen vikcykel. Det är en investering att köpa så måste fundera.
Bra sätt att transportera sig med iaf när det är väder för det. ”**

**”Pga det inte går att nyttja kollektivtrafik på helger när jag jobbar. Finns
inga turer som passar. Tyvärr. ”**

**”Jag har tyvärr ingen vik-cykel vilket gjorde transporten mellan
hem/tågstation och tågstation/arbetet så smidig i alla trappor på stationen
och på tåget. ”**

**”Kollektivtrafiken går inte tidigt nog för mitt jobb och de dagar jag har åkt
så har 40% av resorna varit försenade, antingen till jobbet eller hem.”**

**”Behöver i sådant fall införskaffa en vikcykel. Har i dagsläget en vanlig
cykel som jag använder. ”**

**”Pga av inställda och sena tåg. Skapar en stress. Gick tågen i tid och
oftare så skulle jag välja detta sätt och pendla och lämna bilen hemma.”**

**”Bor på lantgård och är beroende av bilen. Detta test visar att bo på landet
med aktivt jordbruk som maken bedriver och där jag är ""springkvinna""
och samtidigt pendla med buss fungerar inte.”**

**”Jag jobbar allt mer hemifrån. Stressigt arbete där passning av tidtabell
inte fungerar. För detta test är den största miljöpåverkan att jag jobbar
hemifrån och därmed står bilen.”**

**Tabell 13 - Skulle du rekommendera någon annan att testa detta
transportsätt?**

Antal	Procent
--------------	----------------

Ja	12	86%
Nej	2	14%
Totalt	14	100%

Den uppföljande enkäten omfattades av fler frågor, med frågeställningar hur deltagaren upplevde organisationen av kampanjen. Svaren på dessa frågor finner du under Bilagor

Kommunikation

Kampanjen genomfördes främst digitalt, via regionens och kommunernas sociala medier. Ett nyhetstips skickades ut via regionens kommunikationsavdelning, kampanjen uppmärksammades både i radio och tidning.

Bild 1 – Foto för sociala medier annonser



Bild 2 – Foto för sociala medier annonser



Bild 1 och 2 användes i sociala medier för att locka vanebilister till att välja hållbar pendling.

Anmälningenkäten har besökts av 473 personer, av dessa har totalt 70 påbörjat enkäten och 32 genomfört den fullständigt. Intressenterna uppger främst hälso- och miljömässiga skäl till att prova på kombinerat resande. En del uppger tidseffektiviteten med cykel kontra gång till och från hållplatsen som motiv. Några uppger även att de är rädd för att bli av med sin cykel om de parkerar den vid hållplatsen, och vill därför prova på vikcykel som de enkelt kan bära med sig.

Koldioxiduträkning

Tillsammans ersatte samtliga testresenärerna 1872 km bil med cykel i denna kampanj. Vilket innebär en total koldioxidbesparing på 281 kg CO₂, och ca 20 kg CO₂ per person.

21% uppger att de kommer fortsätta att ersätta sina bilresor med vikcykel och kollektivtrafik. Utgår vi då ifrån att dessa testresenärer fortsätter att resa likt provperioden, skulle det innebära en koldioxidbesparing på 240 kg CO₂ per person/år.

Tabell 14 - Uträkning

Totalt antal km cyklande tur och retur per dag	156 km
---	--------

Genomsnittligt antal resdagar per vecka	3 dagar i veckan
Antal veckor för testperioden	4 veckor
Totalt antal cyklade km som ersätter bil	$156 \times 3 \times 4 = 1872$ km totalt.
Totalt antal kilogram koldioxidbesparing under testperioden	$1872 \times 150 = 280\,800\text{g} = 281$ kg

Utmaningar och lärdomar

Sårbarheten i kollektivtrafiken

Våren 2022 hade Mälartåg stora problem med att tillhandahålla god trafik till Sörmlands invånare. Något som också spillde över i utvärderingen av vårens prova-på-kampanj. Deltagarna i denna prova-på-kampanj nämner att det blir svårt att välja det hållbara alternativet när det inte går att lita på punktligheten. Samtidigt som de nämner att skulle kollektivtrafiken bli mer punktlig skulle den kunna vara ett alternativ. Därför är dessa typer av kampanjer viktiga för att upprätthålla förtroendet för hållbart resande när tågtrafiken sviker. Det blir också tydligt i denna kampanj hur viktig kollektivtrafiken är som stomme för att ställa om till ett hållbart resande. Ska invånarna resa en längre bit är det kollektivtrafik eller bil som gäller och då måste kollektivtrafiken vara på tårna.

Vikcykel – fortfarande ett dolt färd sätt

I början av kampanjen blev det ett missförstånd mellan en av transportbolagens chaufförer och en testresenär. Vid en tur blev testresenären tillsagd att vikcykeln inte får medhavas på bussarna, det står dock tydligt i Sörmlandstrafikens villkor är att det är okej. Det löste sig för testresenären till slut och denna fick åka med. Detta medföljde även att enheten för allmän kollektivtrafik på Region Sörmland gjorde en informationsinsats mot transportbolaget kring vad som gäller för cyklar på bussen. Men det är viktigt att ta med sig till nästa gång, att det inte går att informera för mycket om att en kampanj ska genomföras. Både internt inom Region Sörmland, främst då till enheten för allmän kollektivtrafik men också till transportbolagen som är de som faktiskt kör. En idé till framtiden är också att skapa en liten ”tag” som kan hängas på vikcykeln som informerar om att det är okej att ha med sig cykeln på bussen. Då behöver det inte bli några missförstånd mellan busschaufför och testresenär.

Lås till cykeln

Några av deltagarna kommenterade att de inte kände sig säkra att använda vikcykeln mer än mellan arbetet och hemmet då det saknades lås. Projektgruppen beslutade att inte tillhandahålla lås då vikcykeln ska bäras med enkelt och kunna låsas in i säkrade

utrymmen och gjorde bedömningen att vikcykeln inte ska stå i tillexempel ett cykelställ. Men i och med att många deltagare kommenterade att de upplevde att det gjorde att cykeln användes mindre på grund av just avsaknaden av lås är det någonting att ta med sig i framtiden.

Män kan tänka sig vikcykel

Av testdeltagarna under våren 2022 var 42% män (6 av 14). När det genomförs kampanjer för att främja hållbart resande tenderar det att vara en stor majoritet av kvinnor som vill delta. Även i denna kampanj är kvinnor överrepresenterade men inte i en enorm utsträckning. Sätter vi det i relation till liknande kampanjer som ska främja hållbart resande är andelen män här betydligt större. Till exempel erbjöd Region Sörmland under våren 2022 även möjligheten att prova på elcykling, bland de testresenärerna var enbart 8 av 27 män.

Bilagor

Samtliga bilagor finns att hitta på Public360 under ärende id: RUN-HRU21-0129-47

Bilaga 1 – Pressmeddelande

Bilaga 2 – Svar från resterande frågor ur uppföljningsenkäten