

Utvärdering – Vikcykelkampanj 2023



Lindell, Johanna A

HRU Region Sörmland | Repslagaregatan 19, 611 88 Nyköping



Innehållsförteckning

Bakgrund, syfte och mål	2
Genomförande	3
Tabell 1 – Tidsintervall för testperioderna	3
Resultat	4
Tabell 1. Testresenärernas fördelning baserat på vart de bor	5
Tabell 2. Testresenärernas fördelning baserat på jobb ort	5
Tabell 3. Testresenärernas åldersfördelning	6
Tabell 4. Antal dagar som testresenärerna reste med kollektivtrafik i genomsnitt under testperioden	6
Tabell 5. Antal dagar som testresenärerna använde vikcykeln i sin arbetspendling i genomsnitt under testperioden	6
Tabell 6. Antal dagar som testresenärerna kommer fortsätta resa med cykel och/eller kollektivtrafik efter testperioden	8
Måluppfyllnad och reflektion	9
Bilagor	10

Bakgrund, syfte och mål

Kampanjen kombiresor med vikcykel och kollektivtrafik är en prova-på kampanj som avser att visa på nya hållbara resesätt.

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, omständligt eller tidskrävande.

Vikcykeln är ett bra komplement för de som upplever detta då den är smidig att ta med sig på buss eller tåg, vilket därmed gör det möjligt att cykla både till och från de olika hållplatserna.

Vikcyklar är däremot inte så vanliga, de flesta har inte provat en och kanske inte har kännedom om att detta alternativ finns som en pendlingsmöjlighet. Cyklarna är oftast lite dyrare än vanliga cyklar vilket kan avskräcka folk från att prova dem. Denna kampanj avser att undanröja många av dessa hinder för folk genom att gratis låta dem prova på vikcyklar i kombination med kollektivtrafik i deras arbetspendling. 15 testresenärer erbjuds möjligheten att prova på, men genom att belysa denna typ av hållbart resande kan testresenärerna agera ambassadörer för alternativet och därmed kan resesättet spridas till långt fler än endast de 15 personer som får prova på det. I längden ska kampanjen leda till att fler reser mer hållbart.

Mätbara mål:

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

Kampanjen riktade sig till vanebilister samt arbetspendlare som reste till eller från Eskilstuna eller Flen.

Kampanjen gjordes för andra gången i Sörmland inom Rena Resan projektet under våren 2023, den första gjordes under våren 2022. Kampanjen genomfördes på ungefär samma sätt år 2023 som det gjordes år 2022 fast med korrigering för de lärdomar som kunde tas för det första kampanjtillfället. Den främsta förändringen var att avsätta särskilda tidpunkter för upphämtning och inlämning av vikcyklarna vilket drog ner mycket tid som annars behövde läggas på logistik här.

Genomförande

Vi hade fem vikcyklar tillgängliga som kunde användas till kampanjen. Fyra av dem ägs av Eskilstuna kommun och en ägs av Region Sörmland. För att testresenärerna ska få tillräckligt med tid att prova på kombinerat resande med vikcykel delade vi upp kampanjen i tre testperioder där fem testresenärer per period fick låna vikcykel och kollektivtrafik. Följande testperioder användes:

Tabell 1 – Tidsintervall för testperioderna

Testperiod 1 startar – 27 mars	Testperiod 1 slutar – 21 april
Testperiod 2 startar – 24 april	Testperiod 2 slutar – 17 maj
Testperiod 3 startar – 22 maj	Testperiod 3 slutar – 16 juni

För att välja ut testresenärer till kampanjen använde vi oss av en enkät som marknadsfördes ut genom sociala medier till befolkning i Sörmland, främst riktat till Eskilstuna och Flen. Enkäten fungerade dels som en intresseanmälan för testperioden, dels som ett urvalsunderlag för att säkerställa att målgruppen blev rätt. Se enkät i Bilaga 1. Urvalet baserades på följande kriterier:

- Testresenären använder bil vid resor i vardagen under de flesta av veckans dagar.
- De bilresor testresenären gör ska kunna ersättas med vikcykel + kollektivtrafik.
- Testresenären ska byta ut minst 3 pendeldagar från bilresor till vikcykel + kollektivtrafik
- Testresenären ska arbetspendla till eller från Flen/Eskilstuna

- Testresenären har minst 1km från hemmet och hållplats samt arbetsplats och hållplats.
- Testresenären ska svara på minst en uppföljningsenkät efter provperioden
- Testresenären kan hämta och lämna vikcykeln under angivna tidsperioder.

Vid utlåning av vikcyklarna behövde testresenärerna även underteckna ett avtal för utlåningen som gjorde resenären ansvarig för cykeln tills den är återlämnad. Se detta avtal i Bilaga 2.

Vi såg även till att kommunicera tydligt både med testresenärerna (se informationsbrev i Bilaga 3) samt kollektivtrafiken för att säkerställa att perioden blev så bra som möjligt för testresenärerna och att de till exempel fick lov att ta på vikcyklarna på bussarna osv. Testresenärerna erbjöds också en simpel tagg där det framgick att cykeln fick tas ombord på tågen/bussarna som resenärerna kunde hänga på cykeln vid dessa tillfällen.

Utöver vikcykel och kollektivtrafikkort, fick testresenärerna även lite profilprodukter såsom cykelsadelskydd, reflex, Banderas. Tyvärr fick vi inte till att kunna ge testresenärerna en cykelhjälm eller cykellås då detta visade sig vara lite krångligt i enlighet med avgränsningarna i projektet. Detta hade dock varit bra att få med då resenärer under både denna och föregående prova-på kampanj uttryckte att ett lås hade gjort att de använt cykeln mer.

Slutligen användes en uppföljande enkät som testresenärerna fick svara på efter deras provperiod, som underlag för att utvärdera kampanjen. Se uppföljningsenkäten i Bilaga 4.

Resultat

- 57 fullständiga ansökningar varav ca 20 kvalificerade enligt kriterierna
- 14 testresenärer fick prova på kombinerat resande under kampanjen
- 12 svarade på den uppföljande enkäten som utgör underlaget för resultatet
- 9 av 12 reste med kollektivtrafiken minst 3 dagar i veckan under testperioden
- 5 av 12 använde vikcykeln minst 3 dagar i veckan under testperioden
- Flera använde i stället en annan cykel eller promenerade till kollektivtrafiken
- Den generella upplevelsen av testperioden blev i genomsnitt 6 av 10, vilket kan tolkas som okej
- 7 av 12 kommer att resa med kollektivtrafik och/eller cykel minst 1 dag i veckan framöver

- 1 av 12 kommer fortsätta resa med vikcykel
- 9 av 12 skulle rekommendera arbetspendling med kollektivtrafik och vikcykel

Vi fick in totalt 57 fullständiga anmälningar till testperioden varav ca 20 kvalificerade som testresenärer i enlighet med de kriterier vi ställt. 15 resenärer valdes ut och kontaktades.

På grund av sjukdom fick vi ett avhopp i den sista provperioden vilket resulterade i att endast fyra testresenärer var med i kampanjen för den sista perioden, totalt 14 testresenärer för hela kampanjen. Från den sista testperioden fick vi dessutom endast in uppföljningsenkät-svar från två av fyra testresenärer. Troligen kom semestrar för tätt inpå denna testperiodavslutning vilket gjorde enkäten nedprioriterad av testresenärerna trots löfte om att fylla i denna. Totalt har vi alltså fått in 12 enkäter som följande resultat visar.

De flesta testresenärer hade någon koppling till Eskilstuna då hälften bor i staden och 10 av 12 jobbar där.

Tabell 1. Testresenärernas fördelning baserat på vart de bor

Hemort	Antal
Eskilstuna	6
Flen	4
Katrineholm	1
Strängnäs	1

Tabell 2. Testresenärernas fördelning baserat på jobb ort

Jobbort	Antal
Eskilstuna	10
Flen	1
Nyköping	1

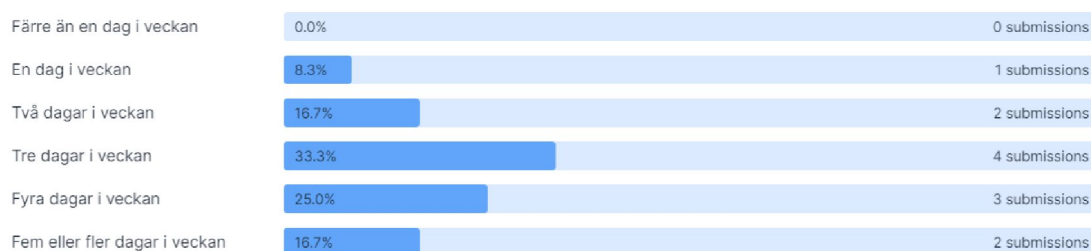
8 av testresenärerna var kvinnor, 4 män. Åldersfördelningen var relativt jämnt fördelad mellan 26–55 år.

Tabell 3. Testresenärernas åldersfördelning

Aldersspann	Antal
26-35	4
36-45	4
46-55	3
56-65	1

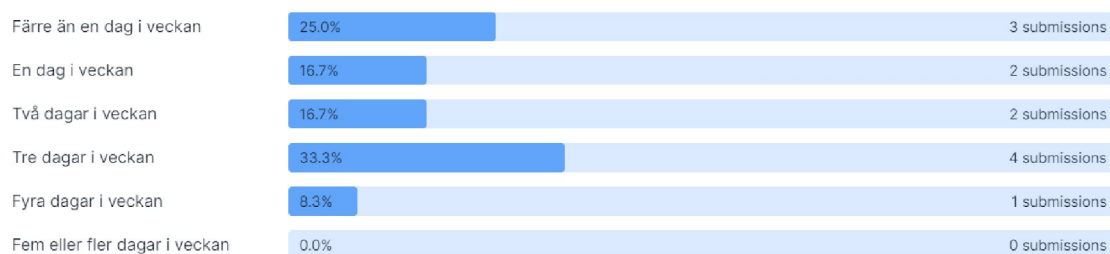
Majoriteten av testresenärerna, 9 av 12, reste med kollektivtrafik till och från sitt arbete minst 3 dagar i veckan under testperioden.

Tabell 4. Antal dagar som testresenärerna reste med kollektivtrafik i genomsnitt under testperioden



Däremot hade en minoritet av testresenärerna, 5 av 12, använt vikcykeln i sin pendling minst 3 dagar per vecka under testperioden.

Tabell 5. Antal dagar som testresenärerna använde vikcykeln i sin arbetspendling i genomsnitt under testperioden



Vid frågan, hur tog testresenären sig till kollektivtrafiken, uppgav hälften att de promenerade, 5, en att de använde en annan cykel och resterande hälften att de använt vikcykeln. Endast 5 av 12 använde vikcykeln vid något tillfälle till annat än arbetspendling såsom för att handla och ta sig till sin fritidsaktivitet. Anledningar till att testresenärerna inte använt vikcykeln mer än de gjorde var spridda. Flera upplevde att

vikcykeln var lite krånglig på olika sätt, till exempel för tung att bära, jobbig att få in på bussen eller besvärlig att vika upp och ihop. Dåligt väder, tidspress eller rädsla för att cykeln ska bli stulen uppkom också som anledningar.

På en skala från 0 till 10 där 0 är mycket dåligt och 10 mycket bra, rankade testresenärerna den generella upplevelsen av att resa med vikcykel och kollektivtrafik i genomsnitt till 6. Betygen varierade väldigt mycket där flera rankade upplevelsen med 10 men flera även med 1 och 2. De som rankade upplevelsen lågt uppgav att vikcykeln var för tung och osmidig eller att bussarna var försenade eller gick dåligt.

“Att använda sig av vikcykeln var helt fantastisk. Både för att man enkelt kunde vika ihop den om man samåkade med någon annan som hade bil. Också för att tågen flera gånger var fulla med cyklar och att jag då inte skulle fått plats med en vanlig cykel men nu kunde vika ihop den. Cykeln var stabilare än vad jag förställt mig.”

“Jag fick bättre kondition på köpet och jag tyckte mycket om att bara sitta och blunda på tåget! Det som gör att det inte blev en 10a är att man trots allt måste planera och anpassa sig mer efter särskilda tider. Jag har barn att lämna eller hämta på förskolan och en del dagar hann jag faktiskt inte med att passa tågtiderna. Man måste också vara beredd på att det kan bli förseningar i tågtrafiken.”

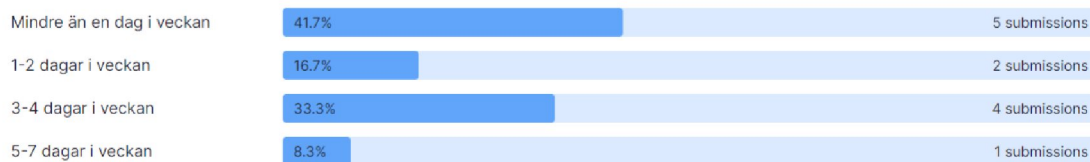
En vanlig reflektion bland testresenärerna var att det var kul och givande att testa kombinerat resande med vikcykel och kollektivtrafik och att de nog skulle fortsätta resa mer med kollektivtrafik men använda en vanlig cykel eller promenera i stället för att skaffa en vikcykel. Endast 1 person kommer att fortsätta resa med vikcykel efter testperioden. Även vikcykelns dyra pris uppkom som en anledning till att inte fler ville fortsätta använda vikcykel.

“En bra upplevelse, men inte tillräckligt för att skaffa en vikcykel. Kanske kommer jag åka mer kollektivt.”

“Jag har en vanlig cykel och har i nuläget inte råd att köpa en vikcykel.”

En majoritet, 7 av 12, kommer fortsätta att resa med cykel och/eller kollektivtrafik minst en dag i veckan efter testperioden.

Tabell 6. Antal dagar som testresenärerna kommer fortsätta resa med cykel och/eller kollektivtrafik efter testperioden



Majoriteten av testresenärerna, 9 av 12, hade rekommenderat arbetspendling med vikcykel och kollektivtrafik till andra. Lika många uppger att deras bild av kollektivtrafiken har förändrats genom deltagandet i testperioden. Här uppger de flesta att deras bild av kollektivtrafiken har förbättrats, men även negativa förändringar har uppstått.

”Jag upptäckte att det var billigare än vad jag trodde med ett pendlingskort. Nu anser jag det möjligt ekonomiskt att pendla med kollektivtrafik.”

“Jag fick röra på mig mycket mer än en vanlig dag och det gjorde mig pigg och redo för jobbet. Kände mig även nöjd på ett annat sätt efter jobbet.”

“Tyvärr till det sämre. Jag har alltid varit intresserad av att resa med buss men det är helt omöjligt om man exempelvis ska jobba natt och kommer 1,5 timme tidigare till jobbet. Eller att man varje dag riskerar om man inte får gå ett par minuter tidigare att man ska behöva vänta över en timme på nästa buss hem. Helt ohållbart när man har småbarn hemma.”

“Baserat på mina nya erfarenheter, finns ingen anledning till att ta bil utom i särskilda fall.”

Det som hade fått testresenärerna att resa mer med kollektivtrafik är framför allt mer frekventa och punktliga avgångar, framför allt på kvällen då många arbetade även kvällar. Även sänkta priser på biljetterna och att få till bättre rutiner i vardagen angavs som faktorer som hade påverkat.

De flesta var nöjda och önskade inget annorlunda från testperioden mer än möjligen att perioden skulle vara längre. Även någon form av erbjudande för att minska kostnader för vikcykeln togs upp som förslag av testresenärerna.

“Möjligen om man fick ett erbjudande om vikcykel från någon anknuten cykelhandlare efter perioden.”

“Jag önskar att ni skulle lotta ut vikcyklarna till oss efter testperioderna



Måluppfyllnad och reflektion

Testresenärerna som valdes ut bestod av både män och kvinnor som reste i genomsnitt 4 dagar i veckan till jobbet i huvudsak med bil. Ingen av testresenärerna hade tidigare testat att arbetspendla med vikcykel och kollektivtrafik. Samtliga resenärer fick därmed prova att resa på för dem nya sätt samt prova kombinerade resor inom Östra Mellansverige. Efter provperioden uppgav 58,3% av testresenärerna att de kommer fortsätta resa minst 1 dag i veckan med cykel och/eller kollektivtrafik, varav 41,6% kommer resa mellan 3–5 dagar i veckan på detta sätt. Alla fyra delmål som sattes inför aktiviteten har därmed uppfyllts.

Dock var testresenärernas upplevelse inte lika bra som vi hoppats med ett genomsnitt på 6 av 10 vilket är lite bättre än “vare sig bra eller dåligt”. Vikcykeln visade sig även vara lite av en vattendelare där några älskade den, medan andra inte alls tyckte om den. Endast 8,3% uppger att de kommer fortsätta resa med vikcykel. Även om denna siffra troligen skulle kunna höjas genom att till exempel erbjuda en rabatt på vikcyklar för testresenärerna i slutet av perioden, så är detta inte jättebra siffror. Kanske är vikcykeln lite för nischad för att locka allmänheten till att ställa om sina resvanor. Det var relativt svårt att få in tillräckligt med kvalificerade intresseanmälningar och flera betalda annonseringar på sociala medier fick göras för att få in fler ansökningar. Även kontakten med testresenärerna som valts ut var rätt omständlig och flera ångrade sig och fick i sista stund ersättas med en annan testresenär som ansökt. Intresset verkade tyvärr vara lite för lågt för denna typ av kombinerat resande och hindrades troligen mycket av

avtalet som behövde göras vid utlåningen av vikcykeln. Min uppfattning var även att många sökte sig till denna testperiod för att få en månads gratis kollektivtrafik, snarare än för att de va nyfikna på vikcykeln eller kombinationen. Eventuellt skulle man behöva aktivt leta fram en mer snäv målgrupp för denna prova-på kampanj som passar bättre för kombinerat resande med just vikcykel och kollektivtrafik.

Att låna ut vikcyklar innebar en ganska stor arbetsbörda för projektgruppen i relation till räckvidden för kampanjen, så med tanke på detta skulle jag säga att denna kampanj inte är att rekommendera i denna utformning framöver. Någon form av samarbete med en cykelhandlare och riktad marknadsföring för att locka folk att prova den typ av cykel som de själva är intresserade av hade kanske varit ett mer lämpligt och långsiktigt koncept.

Bilagor

Samtliga bilagor hittas på Public360 under diarienummer RUN-HRU21-0129-43.

Bilaga 1 - Ansökningsenkät

Bilaga 2 – Avtal för utlåning av vikcykel

Bilaga 3 - Informationsbrev inför provperiod

Bilaga 4 - Uppföljningsenkät

Bilaga 5 – Tagg

Bilaga 6 – Informationsutskick efter provperiod

Bilaga 7 – Inläggsschema

Bilaga 8 - Projektplan

Bilaga 9 – Text till landningssida

Bilaga 10 – Svar till frågor och kommentarer på sociala medier