

Vintercyklisten 2

Projekt för hållbart resande 2010/2011

Slutrapport



1 INLEDNING	4
1.1 Bakgrund.....	4
1.2 Syfte.....	5
1.3 Projektmål.....	5
1.4 Övergripande mål för hållbar utveckling	5
2 METOD	6
2.1 Projektinformation.....	6
2.2 Upptaktsmöte	6
2.3 Marknadsföring.....	7
2.4 Information och kommunikation med deltagare	7
2.5 Uppföljning	8
2.6 Hållbart resande	8
3. RESULTAT	9
3.1 Kampanjresultat.....	9
3.2 Upptaktsmöte	10
3.3 Effekter.....	10
3.4 Klimatutsläpp.....	11
3.5 Hälsa	12
3.6 Trafiksäkerhet	12
3.7 Väder.....	14
3.8 Projektkostnad	15
4 ENKÄTSVAR	15
4.1 Resvanor och attityder	16
4.2 Vinterväghållning	20
4.3 Information	21
4.4 Spridning.....	24
5. SLUTSATSER.....	25
REFERENSER.....	26

Sammanfattning

Projektet Vintercyklisten pågick 2010/2011 och riktade sig till kommuninvånare i Borlänge och Falu kommun som tidigare inte cyklat på vintern och var villiga att prova det. Deltagarantalet var 200 personer i respektive kommun. Kraven för att delta var att cykla minst tre kilometer per dag minst tre dagar i veckan under fyra vintermånader.

Deltagarna fick kostnadsfritt dubbdäck, reflexväst och sadelskydd för att cykla säkert och bekvämt. De fick även en cykeldator för att mäta hur långt de cyklat. Under projekttiden redovisade deltagarna hur långt de cyklat månadsvis. Efterprojektet besvarade deltagarna en slutenkät.

I Borlänge kommun cyklade Vintercyklisterna i genomsnitt 327 km per person under projekttiden och den sammanlagda cyklade sträckan var 65 372 kilometer. Det motsvarar lite mer än ett och ett halvt varv runt jorden. I Falu kommun cyklade Vintercyklisterna 74 507 km (373 km per deltagare). I och med att 45 procent av vintercyklisterna i Borlänge valde bort bilen till förmån för cykeln sparades 6 ton utsläpp av koldioxid (CO₂) in.

Vintercyklisten är inte bara ett projekt för hållbart resande, det är också ett projekt för att förbättra folkhälsan. Mellan 30 och 40 procent av borlängeborna är inte tillräckligt aktiva. Att få in motionen i vardagen är ett bra sätt att bli mer aktiv och på så sätt må bättre.

Tack vare projektet delgav vintercyklisterna sina erfarenheter och kom med en hel del synpunkter som kommer att vara till god hjälp för att förbättra förutsättningarna för cykling generellt men vintercykling specifikt i Borlänge kommun.



Vintercyklist. Foto: Johannes Reinholdsson

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Utsläppen som transportsektorn genererar är ett problem som inte har en enkel lösning. Det krävs många olika insatser för att transporterens klimatpåverkan ska minska. De transporter vi gör i vår vardag påverkar utsläpp av växthusgaser och därigenom människa och natur.

Att välja cykeln även på vintern har en positiv effekt, inte bara på klimatet utan även för individens egen hälsa. En stillasittande livsstil med för lite fysisk aktivitet leder till, förutom personligt lidande, höga kostnader för samhället genom en rad olika välfärdssjukdomar. I Borlänge har mer än var tionde man riskabla alkoholvanor och nästan var femte kvinna lider av övervikt eller fetma. Även andelen dagligrökare är högre för kvinnor i Borlänge än för riket i snitt. Vad det gäller den fysiska aktiviteten anger mellan 35 och 40 procent av alla medborgare i Borlänge att de inte är tillräckligt fysiskt aktiva för att uppnå hälsosamma effekter, det vill säga att de rör på sig 30 minuter per dag.¹

Genom att välja cykeln istället för bilen eller kollektivtrafiken kan man väldigt enkelt ändra på detta, och beräkningar visar att om alla kom upp i 30 minuters hälsofrämjande rörelse om dagen skulle detta bespara samhället hälso- och sjukvårdskostnader på ca 6 miljarder kronor per år.²

I arbetet med hållbart resande är Trafikverkets fyrstegsprincip en viktig grund³. Principens första steg handlar om att påverka attityder och beteende kring resande för att påverka trafiksituationen och miljön positivt. Steg fyra är i sin tur konkreta ombyggnationer av vägar och cykelvägar. Alla projekt rörande trafiken ska utformas enligt fyrstegsprincipen, är ombyggnation oundviklig är det ändå viktigt att åtgärder rörande steg ett till fyra gås igenom innan projektet startar.



Figur 1: Fyrstegsprincipen

Vintercyklisten är ett steg ett-projekt, det syftar till att förändra sättet att transportera sig på vintern. Genom att få 200 personer att prova på cykling på vintern ska de ges chansen att, med uppmuntran i form av gratis material, inleda en ny vana.

Projekt med detta upplägg har visat sig ge bra resultat. Genom att gratis prova på något är det lättare att sedan fortsätta och på så vis inleda en ny och i detta fall även en mer klimatvänlig vana. Borlänge kommun har tidigare provat konceptet på testresenärer inom kollektivtrafiken. Där uppgav 46 procent att de skulle fortsätta åka buss efter testperioden.

¹ Statens folkhälsoinstitut 2010

² Statens folkhälsoinstitut 2008

³ Trafikverket 2011

Figur – generell cykelanvändning sommar- respektive vinterhalvåret

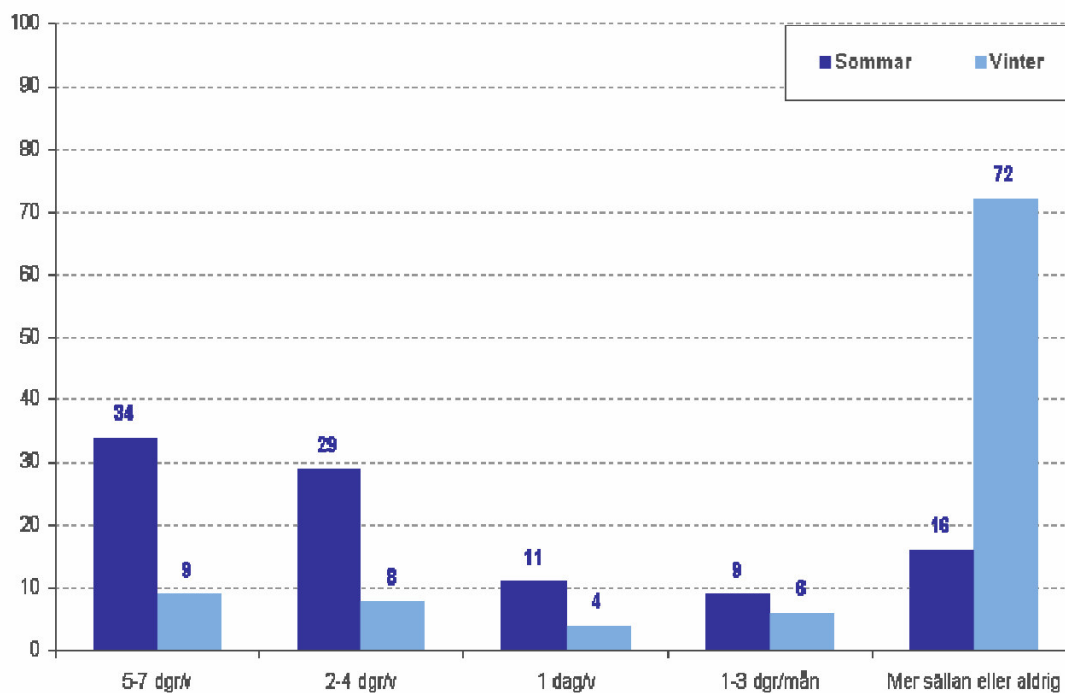


Bild från Resvaneundersökningen 2009.

Borlänge kommun genomförde 2009 en resvaneundersökning som visade på att många ställer cykeln hemma under vintern. 63 procent av de intervjuade cyklade 2-7 dagar i veckan under sommaren, den siffran sjönk till 17 procent under vintern.

1.2 Syfte

Huvudsyftet med projektet var att öka andelen cyklister som cyklar året runt och avsikten är att de förändrade resvanorna ska bli bestående. Projektet bidrar även till följande:

- att höja cykelns status som färdmedel
- att främja en god miljö och en god folkhälsa
- att främja ett mer hållbart transportsätt
- att skapa nya mer klimatvänliga vanor

1.3 Projekt mål

I projektet Vintercyklisten 2 sattes följande mål upp:

1. Minst 80 procent av deltagarna ska fullfölja projektet.
2. Minst 80 procent av deltagarna ska fortsätta vintercykla nästa säsong.
3. Minst 80 procent ska vara nöjda med informationen före och under projektet.

1.4 Övergripande mål för hållbar utveckling

I Borlänges energi- och klimatstrategi⁴ är en av de fyra strategipunkterna *Ett hållbart transportsystem utvecklas*, det innebär att kommunen arbetar efter följande;

Här i Borlänge behöver vi inte ha egen bil för att kunna leva gott.

⁴ Antagen 2010-03-25 i kommunfullmäktige.

Borlängebor som idag tar bilen ska ha möjligheter att istället välja gång, cykel eller kollektivtrafik. Borlängeborna ska kunna "källsortera" sina resor efter mottot "ta cykeln när du kan och bilen när du måste", speciellt vid resor kortare än 5 km.

och

Borlänges väl utbyggda cykelvägnät ska ständigt förbättras. Tydliga stråk, genare sträckningar till olika målpunkter samt enkel och väl synlig vägvisning ska utvecklas. Det ska bli lättare för borlängebon att föra fram sina synpunkter om cykelvägarna.

I miljöprogrammet för Borlänge kommun är ett av delmålen relaterat till cykling;

Andelen gång- och cykelresor ökar jämfört med 2001.

Vintercyklisten är en del i det långsiktiga arbetet med att göra Borlänge till en mer attraktiv cykelstad – även på vintern.

2 Metod

2.1 Projektinformation

Projektet Vintercyklisten riktade sig till kommuninvånare som tidigare inte vintercyklade och var villiga att prova detta. Kraven för att få delta var att cykla tre kilometer per dag minst tre dagar i veckan, under perioden 16 november 2010 fram till den 16 mars 2011. Deltagarna fick kostnadsfritt dubbdäck och reflexväst för att cykla säkert. De fick även ett sadelskydd och för att kunna mäta cyklad sträcka fick de en cykeldator. Under och efter projekttiden redovisade deltagarna cyklad sträcka samt besvarade två enkäter.

I samband med anmälan på hemsidan presenterades ett antal villkor för att bli antagen som vintercyklist.

- att cykla i snitt tre kilometer tre dagar per vecka mellan 16 november 2010 – 16 mars 2011
- att använda cykelhjälm vid all cykling under ovanstående projektperiod
- att använda cykel med godkänt lyse och reflex fram och bak + reflexer i hjulen samt funktionell broms.
- att senast den sista dagen varje månad rapportera in cyklad sträcka (antal cyklade kilometer mellan den 16:e till den 16:e efterföljande månad) via ett web-formulär.
- svara på den avslutande web-enkäten senast 31 mars 2011

2.2 Upptaktsmöte

Den 16 november anordnades en kick-off för projektet på Teknikdalen i Borlänge. De antagna till projektet hade möjligheten att lämna in sina cyklar under dagen innan träffen och kunde hämta ut dem löpande vartefter de blev klara. Deltagarna fick även cykeldatorn monterad och kvitterade utrustningen genom att skriva på ett avtal efter upptaktsträffen.

Syftet med upptaktsmötet var att skapa en gruppkänsla bland deltagarna och även ett medialt intresse. Borlänge Energi deltog och gav information om hur snöröjningen på cykelbanor fungerar för att skapa en förståelse för detta innan cyklisterna gav sig ut på vägarna. Vintercyklisterna uppmanades ge feedback på snöröjningen under projektet.

2.3 Marknadsföring

Reklamkampanjen utformades med utgångspunkt ur föregående års kampanj. För att väcka intresse för projektet användes då estetiken från en filmaffisch. Nu utformades affischen som en uppföljare till föregående års affisch. Målgruppen var kommuninvånare från 15 år och uppåt.

Marknadsföringen gick ut på att få kommuninvånarna att anta utmaningen att vintercykla och de erbjöds kostnadsfri utrustning som morot. Budskapet i marknadsföringen innehöll inga argument som till exempel miljö- och hälsoskäl, utan appellerade mer till människors vilja att anta en utmaning. Modellerna som användes på affischen var projektledare i Borlänge respektive Falun.

Marknadsföringen var påkostad, dels för att höja statusen för cykeln som färdmedel och dels för att lyckas attrahera så många som 200 personer. Kampanjen pågick under två veckor (vecka 42 – 43, 2010), cirka tre veckor innan projektstart. Flera olika mediekkanaler användes:

- radioreklam – Mix Megapol och RIX FM
- hemsidor – Borlänge och Falu kommun
- annons – Annonssbladet
- affischering – busskurer, bussidor, reklampelare och A3-affischer
- pressinbjudan – lokala tidningar, TV och radio.

Radioreklamen sändes morgon och kväll då många sitter i bilen till/från jobbet, detta för att locka de som vanligen kör bil att börja cykla istället. Annonseringen utanpå bussarna var även den tänkt att nå bilister.



Affisch på bussida framtagen av Heimer & Co i Falun.

2.4 Information och kommunikation med deltagare

För att upprätthålla kontakten med deltagarna under projektet användes en blogg (vintercyklisten.blogg.se), mail och SMS. Under Vintercyklisten 2009/2010 startades en grupp på det sociala nätverket facebook för deltagare i projektet. Gruppen användes också för kommunikation med de som använde facebook i Vintercyklisten 2.



vintercyklisten.blogg.se

2.5 Uppföljning

Efter projektets slut i mars svarade deltagarna på en omfattande slutenkät som ligger till grund för denna rapport. I december 2011 planeras ett utskick till projektets deltagare för att se hur många som cyklar även efterkommande säsong.

2.6 Hållbart resande

Arbetet med att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem är i praktiken komplicerat och sker på flera fronter samtidigt. Samarbete mellan olika aktörer ger ofta bättre genomslag av åtgärder. Det är alltid viktigt att väga nyttan av åtgärden mot effekter och konsekvenser projektet leder till för samhället, positiva som negativa.

Luft

I städer med sämre luft under vintermånaderna kan ökad cykling leda till en lindring av problemen, det krävs dock att det finns säkra cykelbanor för att cyklisterna ska kunna ta sig fram säkert. Finns det säkra cykelbanor som plogas bra är det självklart bättre för hälsan och miljön om man väljer cykeln även vintertid.

Tabell 1. Emmissionsvärden för personbil⁵

Ämne/förorening

Partiklar	0,0058 g/km
NOx (kväveoxider)	0,36 g/km
HC (kolväten)	0,42 g/km
CO2 (koldioxid)	0,19 kg/km

Transportsätt

Det är också viktigt att fundera över vilket transportsätt som cykeln ersätter. Byter man bort bilen mot cykel är det självklart positivt, i längden kanske detta påverkar efterfrågan på parkeringar och andra kostnader för infrastruktur. Privatekonomin för den enskilde påverkas också, i positiv bemärkelse, av ett byte från bil till cykel.

För att beräkna hur privatekonomin påverkats används en schablonsiffra (29 kronor milen), för en Volvo V70, årsmodell 2001, som kört 1 500 mil på ett år⁶. Kostnaden för att cykla uppskattades till cirka fem kronor milen⁷.

Hälsa

Beräkningar gjorda med hjälp av Världshälsoorganisationens (WHO) beräkningsmodell *Health Economic Assessment Tool for Cycling (HEAT)*⁸ uppskattade att samhällsvinsten, med anledning av förbättrad hälsa, motsvarade 220 000 kr. Vinsten är lika med den förlängda livslängden av ett statistiskt liv (VSL). Det samhällsekonomiska värdet av ett liv baseras på individens betalningsvilja, för att reducera risken att dö.

⁵ Trafikverket 2011 Handbok för vägtrafikens luftföroreningar

⁶ Konsumentverkets bilkalkyl 2011

⁷ Trafikverket 2011

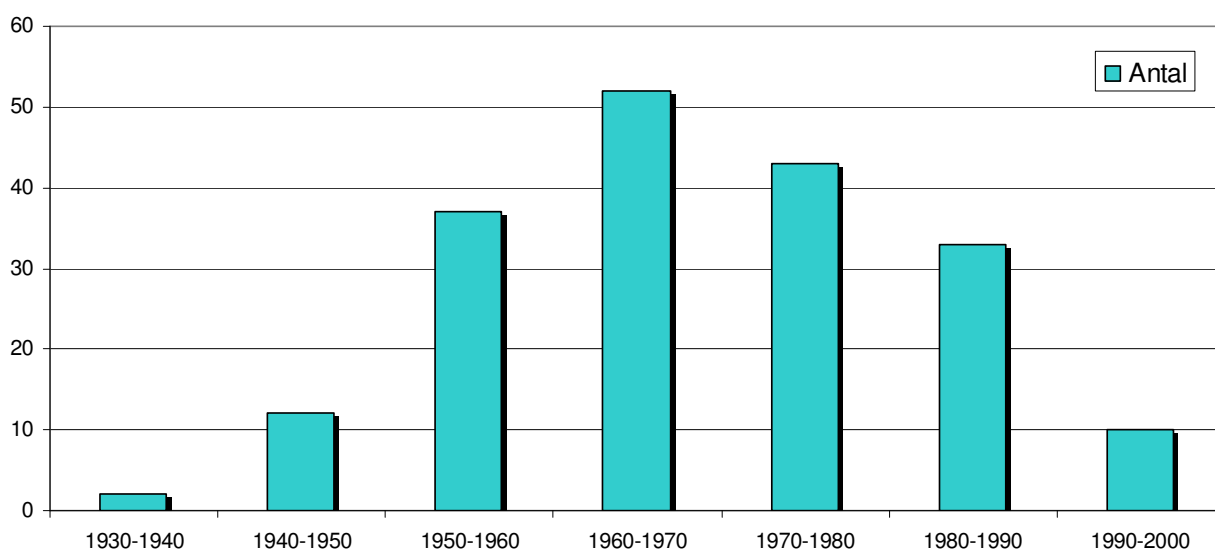
⁸ World Health Organisation 2011

3. Resultat

3.1 Kampanjresultat

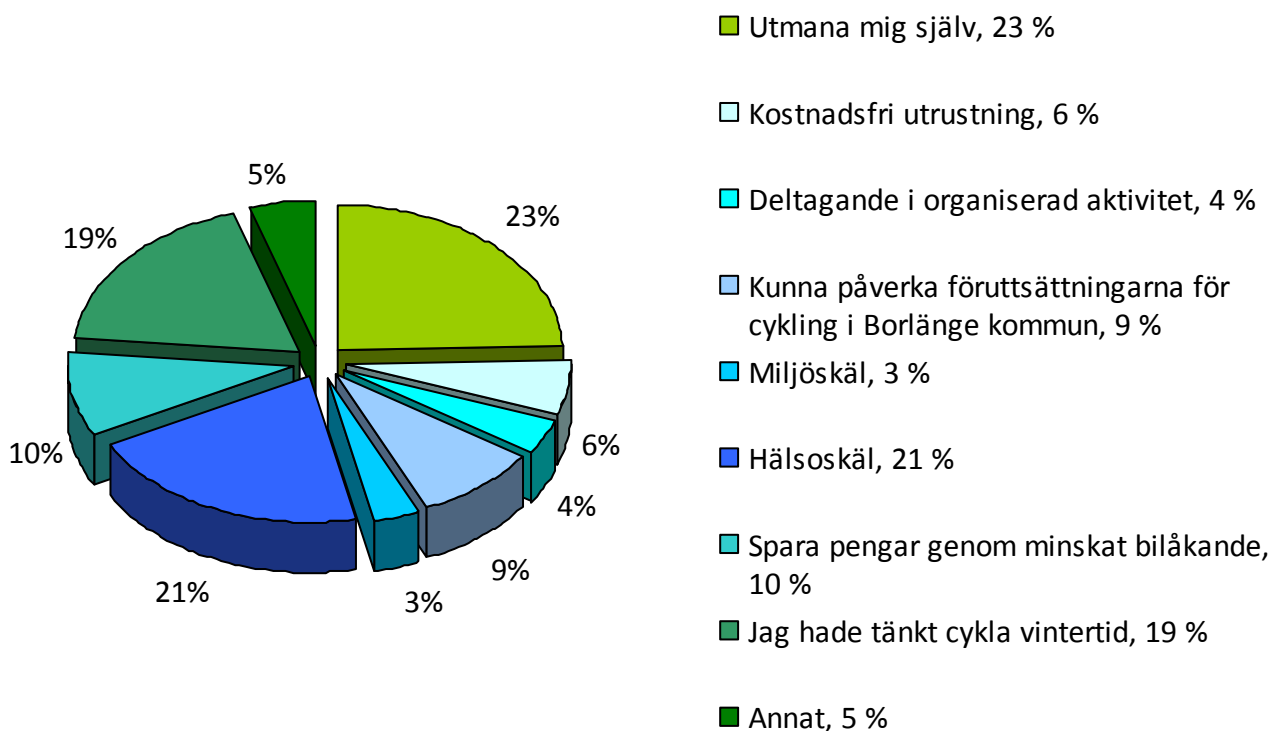
I Borlänge kommun anmälde sig 360 personer till de 200 platserna i Vintercyklisten 2, under de två veckor som kampanjen pågick. Urvalet av deltagare till projektet baserades på när i tid anmälan kom in och på hur mycket deltagarna vintercyklade tidigare. Fördelningen mellan män och kvinnor blev jämn, 49 procent kvinnor och 51 procent män. Även i Falu kommun blev könsfördelningen jämn, 56 procent kvinnor och 44 procent män.

Diagram 1. Åldersfördelning



Spridningen i ålder var bred, vilket är roligt eftersom det visar att alla åldrar var intresserade av att delta i projektet.

Diagram 2. Vilken var din främsta drivkraft till att anmäla dig till projektet?



Att utmana sig själv och hälsoskäl var de största drivkrafterna till att deltagarna anmälde sig till projektet. Vissa hade redan tänkt börja cykla vintertid (19 procent), medan 10 procent såg de positiva fördelarna med att spara pengar genom att låta bilen stå hemma som den starkaste drivkraften.

Anmälan till projektet gjordes via webben och detta var smidigt när projektledningen fick det att fungera, inledningsvis uppstod mycket problem. Statistik gällande hur de som anmält sig till projektet fick reda på projektet kan därför inte visas. Falu kommuns resultat rörande detta under 2009/2010 visade att flest hade sett annonseringen i annonsbladet (32,8 procent), tidningsartikel (23 procent) och busskurer/reklampelare (9,3 procent).

3.2 Upptaktsmöte

I samband med projektstart och upptaktsmöte på Teknikdalen 16 november fick deltagarna fram- och bakdäcken monterade, cykeldator och sadelskydd. Representanter från Cykelcentrum i Borlänge jobbade hårt i en och en halv dag med att byta alla däck (15-16 november). Under träffen på kvällen fick Vintercyklisterna även hämta ut sin reflexväst. De undertecknade även ett avtal där de gick med på några villkor, se 2.1 Projektinformation.

Uppfylldes inte kriterierna i avtalet ska kommunen ersättas för det totala värdet av det material som ingår i projektet (cykeldäck, sadelskydd, reflexväst och cykeldator).

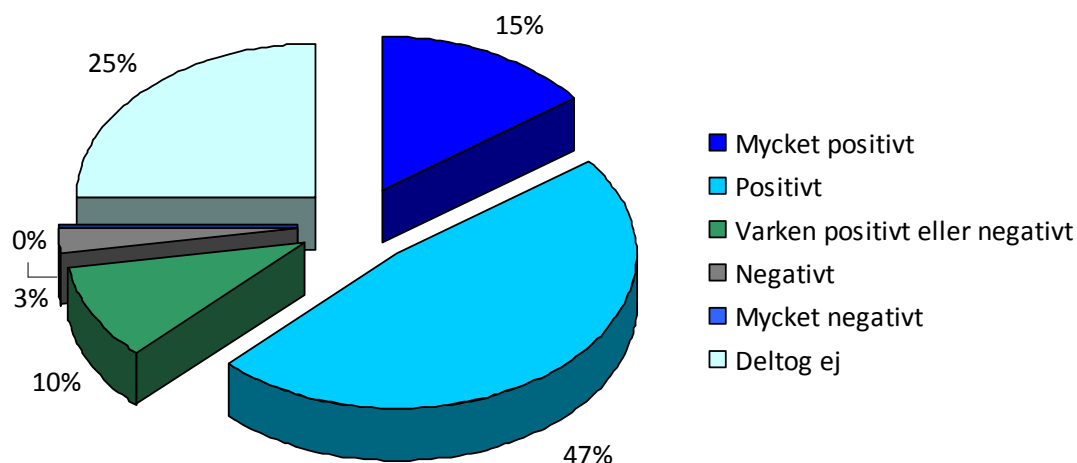


Diagram 3. Hur upplevde du upptaktsmötet på Teknikdalen 16 november?

47 procent uppfattade mötet som positivt och 15 procent var mycket positiva. 25 procent var förhindrade att delta på upptaktsmötet. Deltagarna bjöds på fika och informations- och inspirationsföreläsningar med bland annat Borlänge Energi om vinterväghållning. En vintercyklist från Falun som medverkat föregående år delade med sig av sina erfarenheter och tips rörande klädsel och utrustning.

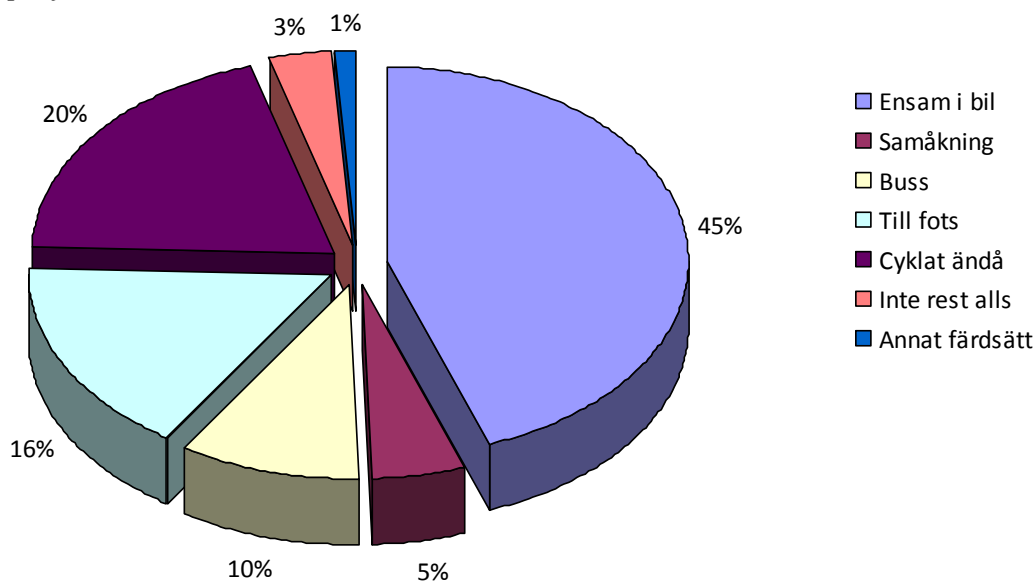
3.3 Effekter

På bloggen visualiserades Borlänge- och Falucyklisternas resultat efter varje månadsrapportering i form av en sträcka på en världskarta.. Det var inget uttalat syfte att städerna skulle tävla med varandra vilken som cyklade längst, kartan ska mer ses som en inspiration för att uppmuntra deltagarna. Under projekttiden cyklade vintercyklisterna i genomsnitt 327 km per person, totalt 65 372 km



Figur 2. Världskarta med markering efter två månader, 16 november till 16 januari.

Diagram 4. Hur hade du sannolikt rest den cyklade sträckan om du inte deltagit i vintercykelprojektet?



De flesta deltagarna i Vintercyklisten 2 hade åkt ensam i bil (45 procent) istället för att cykla om de inte varit med i Vintercyklisten. Att cykla istället för att ta bilen innebär besparingar både för miljön genom minskade utsläpp, men också för den privata ekonomin. 20 procent anger att de skulle ha cyklat ändå och 16 procent hade promenerat istället.

3.4 Klimatutsläpp

Under perioden ersatte vintercyklingen bilåkning till viss del vilket minskade koldioxidutsläppen med sex ton. Hade alla cykelresor ersatts med bil har projektet sparat in 13 ton CO₂ och 5687 liter bensin⁹.

⁹ Formel: Koldioxidutsläppen beräknas på 2,36 kg CO₂/mil och en bensinförbrukning på 0,87 liter/mil.

Minskad negativ påverkan på luften genom minskade utsläpp av partiklar, kväveoxid och kolväten redovisas i tabellen nedan.

Tabell 2. Minskade utsläpp från personbilar i kilogram.

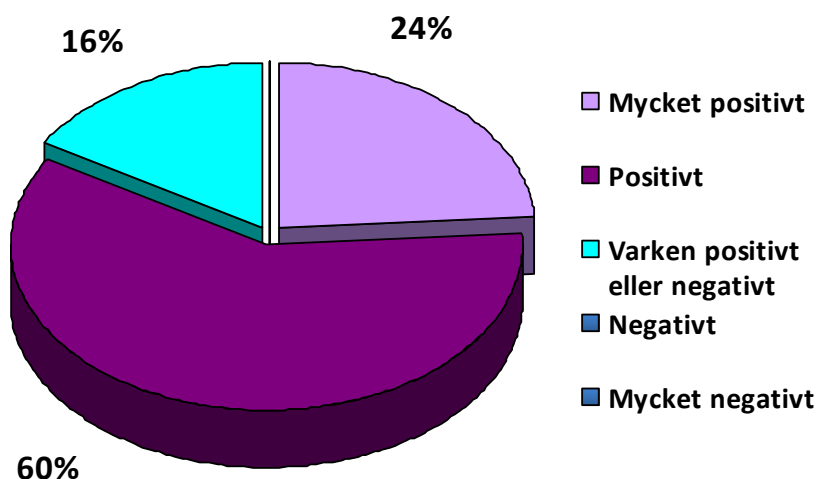
Ämne	Kg
Partiklar	0,2
NOx (kväveoxider)	11
HC (kolväten)	12,4

3.5 Hälsa

Den samhällsekonomiska hälsovinsten beräknades utifrån cyklad sträcka och antal dagar. Hälsovinsten var lika med 24 000 EURO (cirka 220 000 kr) enligt HEAT. Hälsovinster fortsätter årligen så länge som vintercyklisterna fortsätter att cykla.

I slutenkäten fick deltagarna svara på hur de upplevde att deras hälsa påverkats under projektet.

Diagram 5. Hur upplever du att din hälsa påverkats av deltagande i Vintercyklisten?



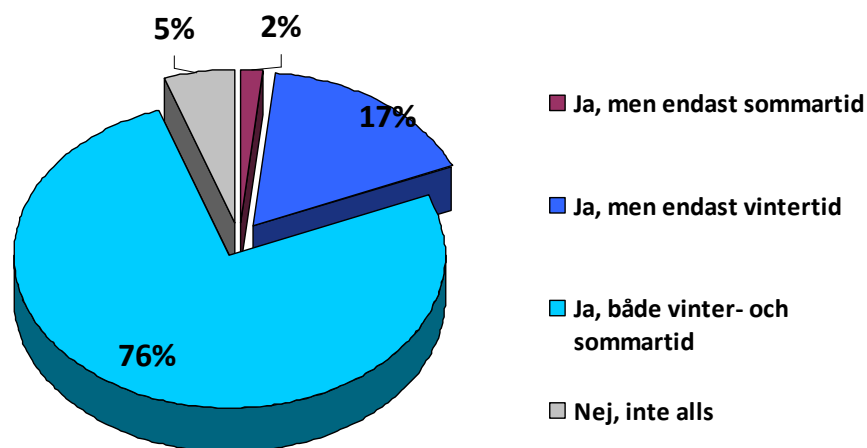
Totalt 84 procent av deltagarna i Vintercyklisten angav att deras hälsa påverkats positivt eller mycket positivt under projektet. Det är numera väletablerat att regelbunden fysisk aktivitet i vardagen har stor betydelse för hälsan, bland annat genom att minska risken för förtida död samt hjärt- och kärlsjukdomar, slaganfall, vissa cancerformer, typ-2 diabetes, benskörhet, högt blodtryck, höga blodfetter, övervikt och fetma med mera. Fysisk aktivitet höjer även konditionsnivån, förbättrar balans och koordination, förbättrar styrkan i muskler och bindväv, motverkar psykisk ohälsa som depression, oro och ångest samtidigt som det främjar en positiv kroppsuppfattning. Man har även sett att fysisk aktivitet bland äldre kan förbättra den kognitiva funktionen och förebygga demens.¹⁰

3.6 Trafiksäkerhet

En nyhet för denna upplaga av Vintercyklisten, jämfört med den som genomfördes 2009/2010, är att hjälm var ett krav. Det är tyvärr inte möjligt att kontrollera huruvida alla projektdeltagare använde hjälm, men i slutenkäten fick de besvara frågan om vad de tyckte om hjälmkravet och 97 procent svarade att det var positivt.

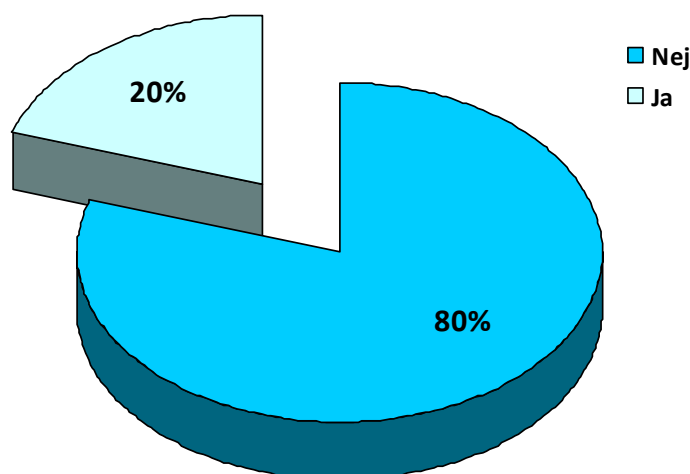
¹⁰ Elinder och Faskunger 2006

Diagram 6. Kommer du att använda cykelhjälm i fortsättningen?



På frågan om deltagarna kommer att använda hjälm i fortsättningen svarade 76 procent att de kommer att göra det både sommar- och vintertid. 17 procent svarade att de kommer att använda hjälm endast på vintern.

Diagram 7. Har du råkat ut för singelolyckor som vintercyklist?



På de flesta frågorna i enkäten fanns möjligheten att kommentera och här följer två kommentarer till frågan i diagram 7;

- Man känner sig mer trygg med dubbdäck och tar det inte lika lugnt. Så jag har halkat omkull minst tre gånger.

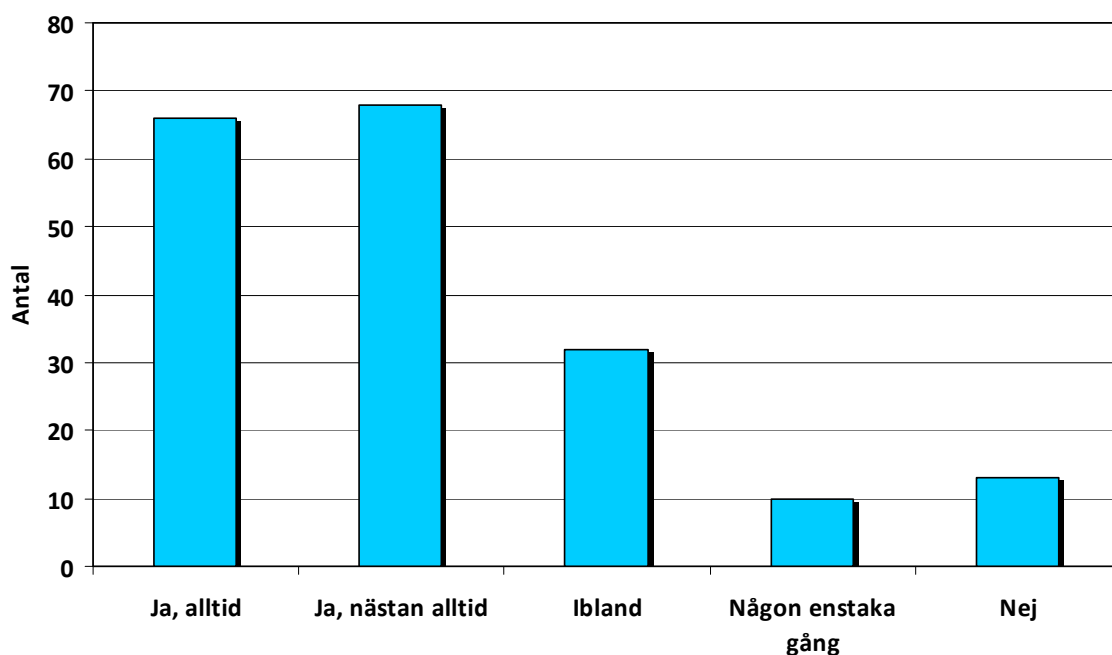
- Ja. Det klasiska man står upp på cykeln när man cyklar och har lite för bråttom. Gick bättre sen när man fokuserade på att bl.a. att sitta ner när det var halt & inte göra för häftiga rörelser när man skulle svänga. Inga större blesstyrer än nåt blåmärke. Bra med hjälmen också.

Tabell 3. Har du råkat ut för personskador som Vintercyklist?

Svar	Procent
Nej	96
Ja	4

En stor majoritet har inte råkat ut för någon personskada. De skador som ändå inträffat var lindriga, i något fall ledde skadan till att deltagaren fick ha uppehåll några veckor.

Diagram 8. Har du använt reflexväst?

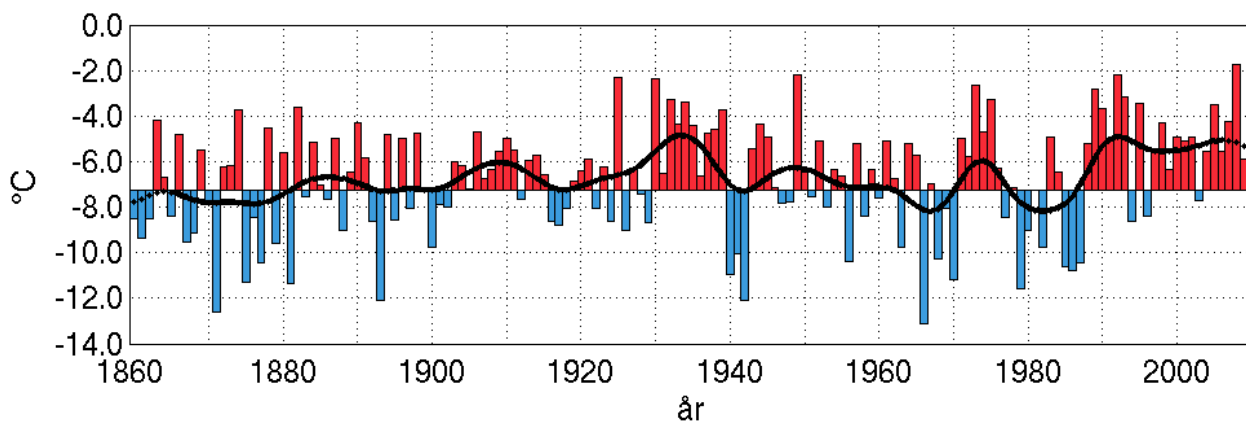


Reflexvästen är ett bra och praktiskt sätt att bli mer synlig i vintermörkret. I kommentarerna till denna fråga kan man utläsa att det är lätt att glömma reflexvästen. Många är dock måna om att ha reflexer i allmänhet och påpekar detta.

3.7 Väder

Vädret är såklart något som påverkar om man väljer att cykla eller ej. Vintern 2010/2011 var kall och snörik, främst i de södra delarna av Sverige. November var kallare än normalt och nederbörden var rik i södra Sverige. I delar av Götaland blev december den kallaste månaden på hundra år. Hela landet fick en vit jul.

Under januari blev det lite mildare, men i Dalarna låg snön kvar. 2010 blev dock, på många platser, ett av de tio kallaste åren under de senaste hundra åren. Under februari fortsatte vintervädret emellanåt med hårda vindar. Under slutet av månaden blev det mildare, men inga vårtemperaturer uppmättes. I mars kom vårvädret sakta men säkert och det blev isigt på vägarna när snö och is smälte. Mars blev sammantaget en mild månad.



Diagrammet visar vintrarnas medeltemperatur i Sverige 1860 till 2009.

Med tanke på vädret under vintern 2010/2011 är det imponerande att deltagarna i projektet ändå haft en positiv upplevelse av att vara vintercyklister. Det visar på en stark vilja och härlig attityd till cyklandet som transportmedel och med kläder efter väder kommer man långt.

3.8 Projektkostnad

Tabell 4. Projektkostnad

Kostnader	SEK
<i>Kampanj</i>	
- tryck och affischer	2930,50
- reklambyrå, layout	12250
- radiojingel (omarbetning)	2000
- radioreklam	8329
- affischer på bussar	14468
- affischer på busshållplatser	10200
- annonsering	6238
<i>Upptaktsmöte</i>	
- catering, fika	9680
- hyra av lokal	8120
<i>Utrustning Vintercyklister (200st)</i>	
- däck, cykeldatorer, reflexvästar och sadelskydd	150 560
- tryck på reflexvästar	9868
- rabatt hjälmar	320
<i>Övrigt</i>	
- IT	
- mass-SMS-tjänst (Pixie)	1123
- övriga kostnader	184
Total kostnad	236 270,50

Kostnad per cyklist (material): 804 kr¹¹

Marknadsföringen är huvuddelen i projektet, utöver inköp av utrustning. Arbetstid ingår inte i projektkostnad och användes huvudsakligen till projektplanering, projektledning, upptaktsmöte, informationsinsatser (blogg och hemsida), kampanjutformning, och utvärdering/rapportering. Tidsåtgången för hela projektet uppskattas till cirka 800 timmar fördelat på två personer.

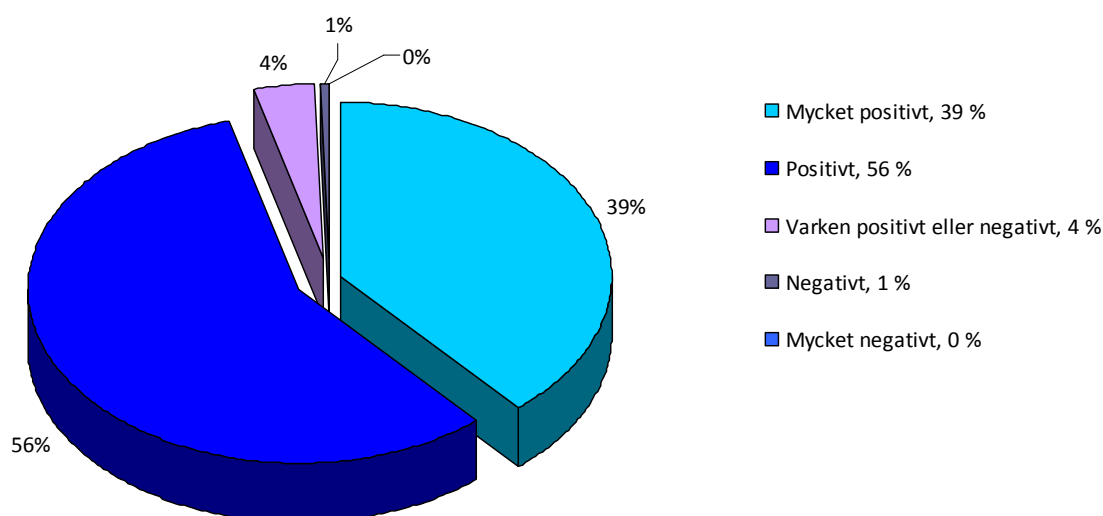
4 Enkät svar

Slutenkäten bestod av 47 frågor och skickades ut i slutet av mars 2010. Svarsfrekvensen var 95 procent. Här redovisas ett urval av frågor och svar från enkäten. Att några inte svarade på slutenkäten kan bero på att de bytt ut sin e-postadress, avhopp, flytt eller ointresse.

¹¹ 150 560 + 9868 + 320 = 160 748 / 200 = 804kr

4.1 Resvanor och attityder

Diagram 9. Hur har du upplevt det att vara Vintercyklist?



En majoritet av deltagarna har upplevt det positivt eller mycket positivt att delta i projektet.

Kommentarer till frågan:

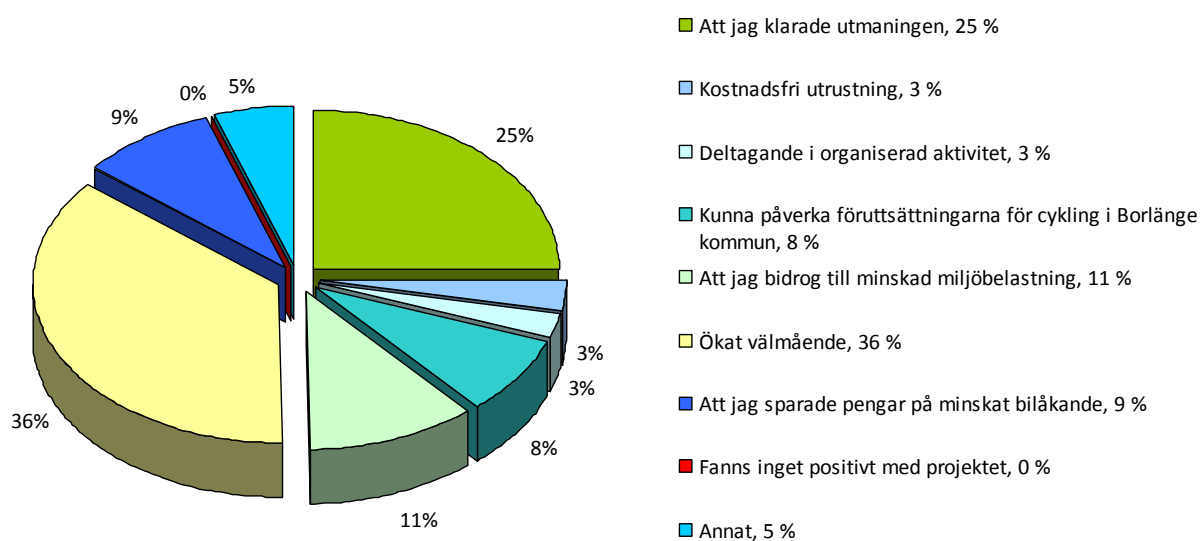
- Det svåraste delen var nu i mars när det var spårigt och väldigt halt, tempen var ju som bekant som en bergodalbana...

- Allt har funkade bra. Vägarna har för det allra mesta varit bra plogade. Vädret har skiftat mycket men det är bara att ta sig ut. Som vintercyklist kan man uppskatta vinterns friska luft och ofta mindre blåst.

- Visserligen blev det en av dom kallare vintrarna den här vintern och väldigt mycket snö. Men det gick bra att cykla när man klädde sig rätt

- Som att ta sig en skidtur fast på ett annat sätt.

Diagram 10. Nu när projektet är slut, vad ser du som det mest positiva med Vintercyklisten 2?

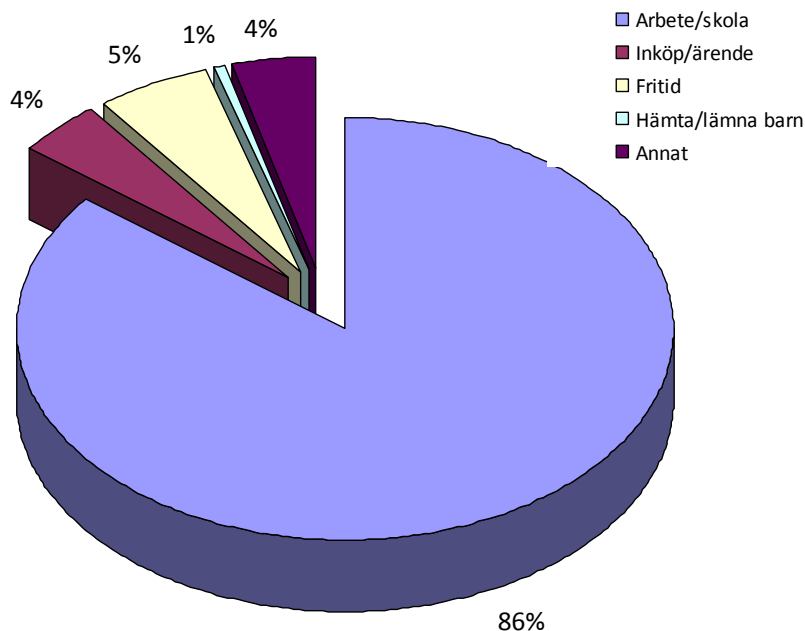


Ökat välmående och att man klarat utmaningen är de alternativ som beskriver det mest positiva med projektet för de flesta. Att bidra till minskad miljöbelastning och att kunna få påverka Borlänge kommun som cykelkommun har även det setts som positivt.

Ur kommentarerna till denna fråga kan man läsa;

- Frihetskänslan av att kunna ta sig fram på cykel även på vintern
- Jag upptäckte att det går fint att cykla även vintertid. Dvs får större valmöjlighet bland transportmedlen.
- Att jag sett fler cyklister på gatorna i vinter än tidigare vintrar.

Diagram 11. Vilket var syftet med resorna när du cyklade?



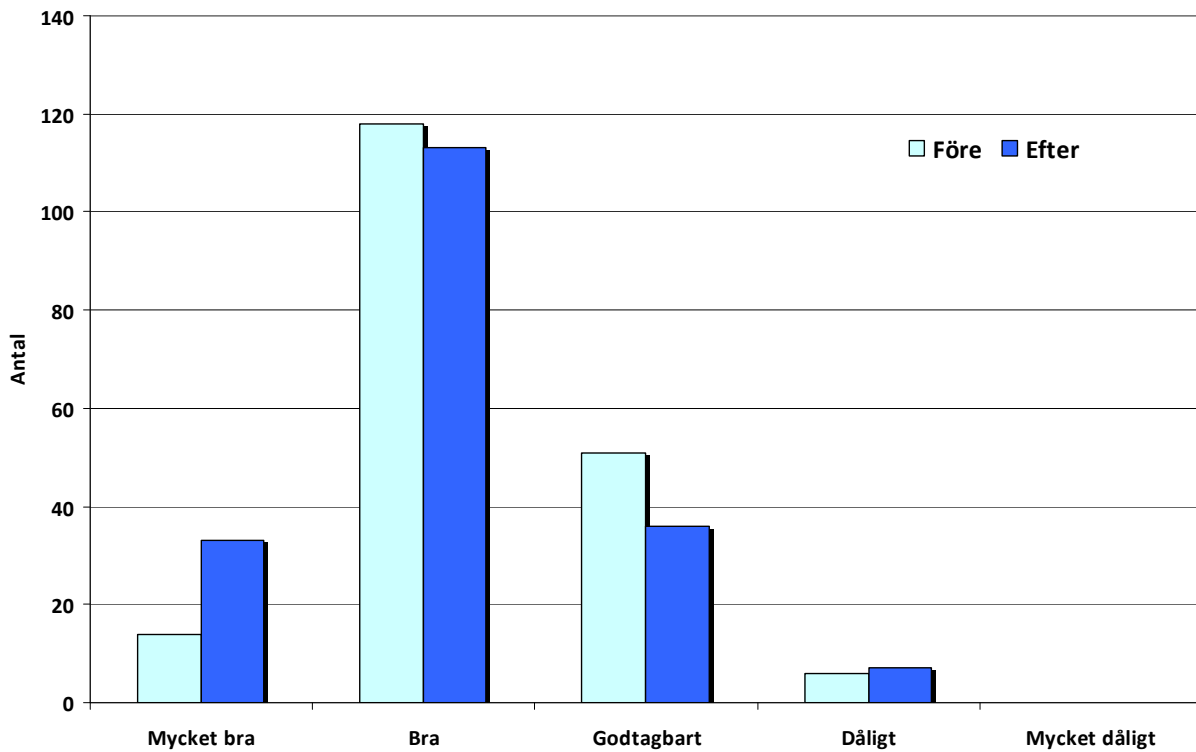
En stor majoritet, 86 procent, har cyklat till arbete eller skola. Det är positivt eftersom det kanske ofta är dit man tar bilen och att cykelresan då ersätter bilresan.

Tabell 5. Kombinerar du din cykelresa med något annat färdmedel?

Svar	Antal
Nej	150
Ja, därav;	39
- Bil	16
- Buss	18
- Tåg	4
- Annat	1

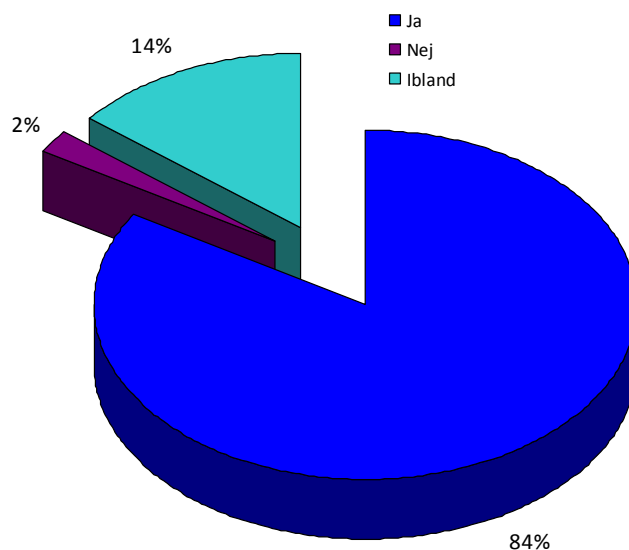
Majoriteten av vintercyklisterna kombinerade inte sin cykelsesa med något annat färdmedel. De som kombinerade sin cykelresa med annat färdmedel gjorde det i störst utsträckning med buss eller bil.

Diagram 12. Vad var din uppfattning om Borlänge kommun som cykelkommun före respektive efter projektet?



Uppfattningen om Borlänge kommun som cykelkommun har sammantaget förändrats till det bättre hos de som deltog. Fler tycker det är mycket bra, medan de som såg det som godtagbart minskade. En liten ökning på dåligt ses också. Det är lättare att uttrycka sin åsikt om något som man själv fått prova på och genom Vintercyklisten 2 har deltagarna just provat hur Borlänge är som cykelkommun under vinterhalvåret.

Diagram 13. Kommer du att cykla vintertid även nästa vinter?



Om de cyklar i vinter kommer att följas upp med en enkät som går ut till deltagarna i december 2011, för att få en bild av hur många som verkligen fortsätter cykla. Detta är viktigt eftersom det är en förändring i beteende och en vana hos de deltagande som förändras. De har fått utrustningen genom projektet, men ett riktigt bra resultat nås inte förrän de själva väljer att cykla på vintern då det är möjligt.

Tabell 6. Hur har inställningen till att du vintercyklar varit på din arbetsplats/skola?

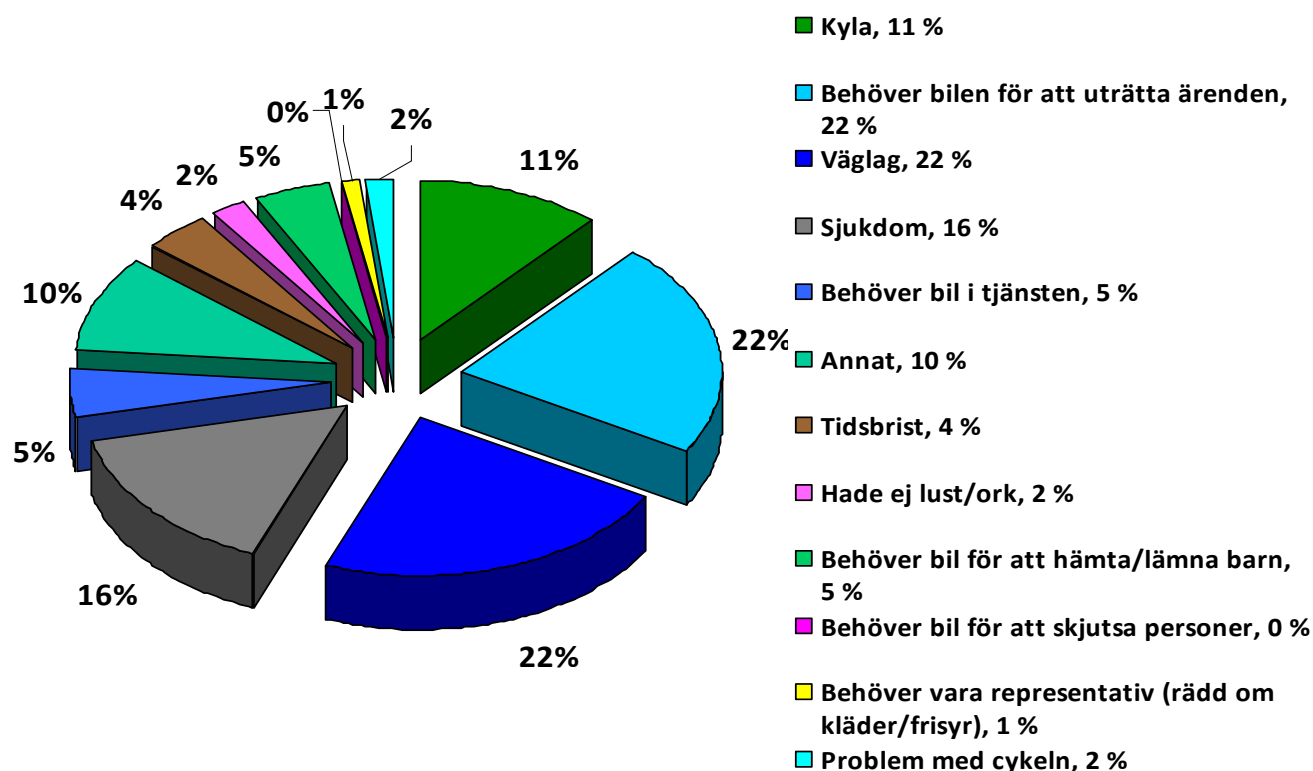
Övervägande positivt	73 %
Varken positivt eller negativt	22 %
Övervägande negativt	2 %
Arbetade eller studerade inte under projektiden	3 %

Tabell 7. Hur har inställningen till att du vintercyklar varit bland släkt och vänner?

Övervägande positivt	73 %
Varken positivt eller negativt	25 %
Övervägande negativt	2 %

Anledningen till att vi vill veta hur vintercykling uppfattats av vänner och kollegor är att inställningen kan påverka om man fortsätter vintercykla eller ej. En negativ inställning kan leda till att man avstår från att prova/fortsätta att cykla på vintern även om man tänkt tanken. För att förändra invanda attityder och beteenden kring resande kan det ha en stor betydelse vad vänner, bekanta och andra anser om det man gör. En av tankarna kring projektet är att skapa och sprida en positiv atmosfär kring cykling på vintern.

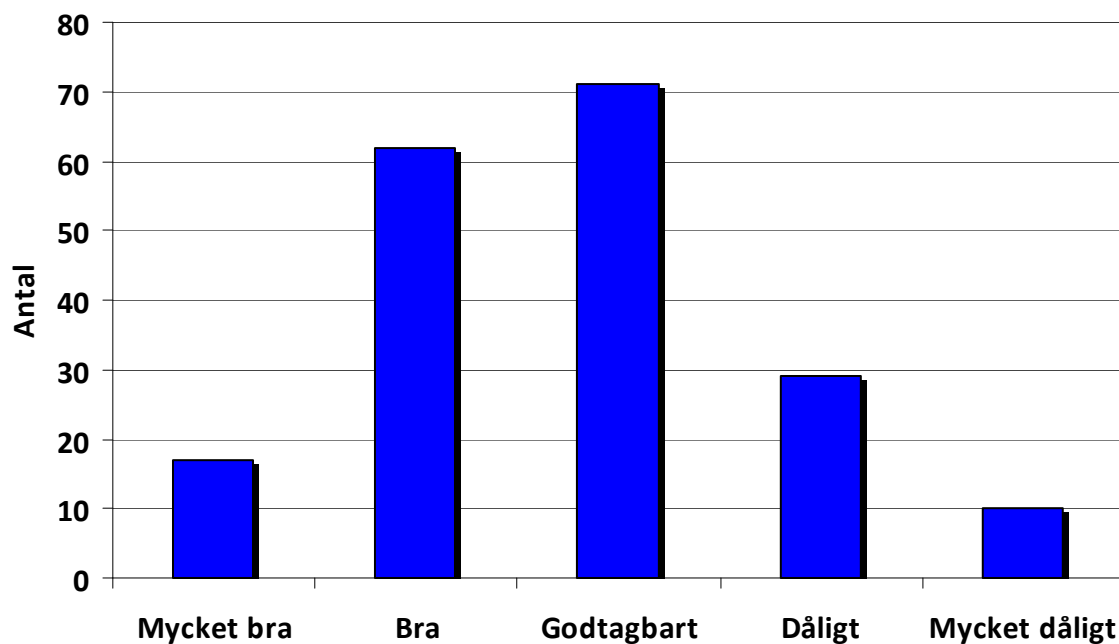
Diagram 14. Vilken var den vanligaste orsaken till att du avstod från att cykla de dagar du tänkt cykla?



Väglaget betyder mycket för val av transportsätt, även om man behöver bil för att uträtta ärenden. Väglaget är något som går att påverka genom bättre/mer effektiv plogning och väghållning.

4.2 Vinterväghållning

Diagram 15. Hur tycker du snöröjningen fungerat?



En majoritet tycker att snöröjningen fungerat bra eller godtagbart.

Kommentarer till frågan:

- De har inte varit plogat på alla cykelvägar i vinter så jag fick gå med cykeln på en del ställen.
- När det snöar flera dagar i rad tar det för lång tid innan cykelvägarna utanför centrum plogas.
- Mycket bra, har i de allra flesta fallen varit bra plogat där jag åkt.
- När det snöar flera dagar i rad tar det för lång tid innan cykelvägarna utanför centrum plogas.

Tabell 8. Hur har snöröjningen fungerat vid de offentliga cykelparkeringarna?

Mycket bra	5 %
Bra	31 %
Godtagbart	49 %
Dåligt	11 %
Mycket dåligt	4 %

Att de offentliga cykelparkeringarna överhuvudtaget plogades var överraskande för vissa. Andra parkerade inte på dessa och kunde då inte svara på frågan.

Kommentare till frågan:

- Chockad att dom till och med skotta så man kunde parkera cykeln det hade jag aldrig trott tidigare!

Tabell 9. Vilket/vilka vinterväglag får dig att välja bort bilen till förmån för andra färdmedel? (möjligt att kryssa i flera alternativ)

Kallsnö (snöfall under -3 grader)	2
Blötsnö (snöfall kring 0 grader)	13
Ishalka påfrusen	34
Ishalka orsakad av snöröjning	21
ishalka orsakad av svallis från smältvatten	6
Modd/snösörja	53
Ojämn bara (tex frusna spår, fåror i vägbanan)	7
Jag har cyklat oavsett väglag	61
Annat:	2

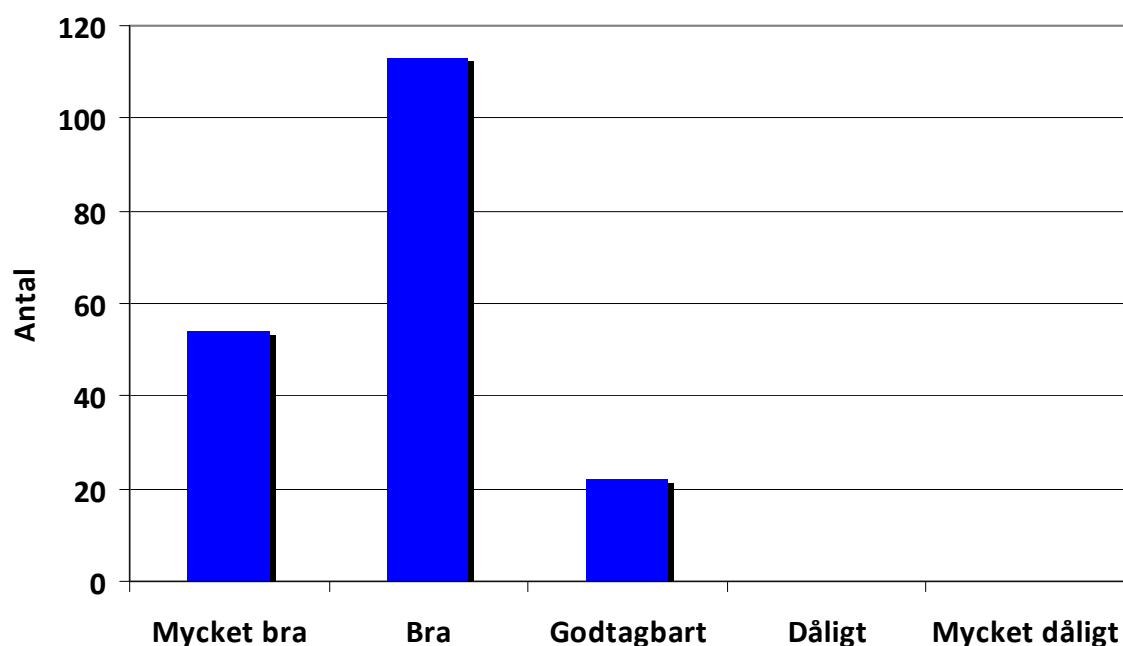
De flesta valde att cykla oavsett väglag (61 st), medan flest valde bort cykeln då det var modd/snösörja. Ishalka är även det ett väglag som gjorde att deltagarna övervägde andra transportmedel.

Borlänge Energi sköter, med hjälp av olika entreprenörer, plogningen av vägar och cykelvägar under vintern. De kommentarer som vintercyklister har gett i slutenkäten gällande vinterväglag och plogning har vidarebefordrats till Borlänge Energi för att kunna förbättra och utveckla vinterväghållningen på cykelbanorna.

4.3 Information

Under hela projektet förmedlades nästan all information elektroniskt via e-post, SMS, blogg och hemsida. Enkäterna och de månadsvisa tidrapporteringarna var helt webbaserade. Att nästan uteslutande använda, blogg, hemsida och e-post har både för- och nackdelar. Den största fördelen var att svaren i de båda enkäterna gick snabbt att sammanställa. Självklart har de deltagande även kunnat kontakta projektledare via telefon vid behov.

Diagram 16. Hur har informationen fungerat?



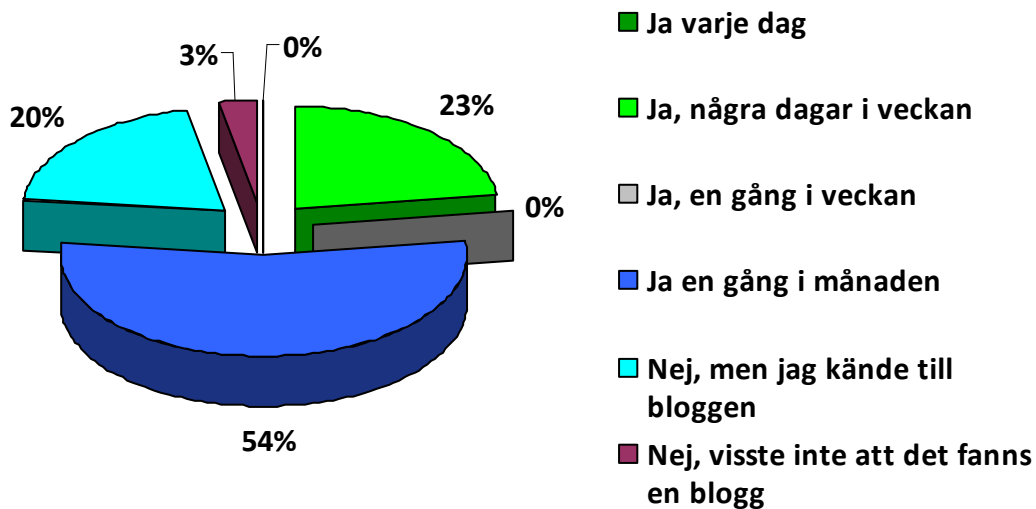
Kommentarer till frågan:

- Jag tyckte om påminnelse via mail.

- Det var hur bra som helst att man fick en påminnelse på sms. SMART!!
- Bra med bloggen. Samt att man kunde gå med i gruppen på facebook. Där kan man alltid ställa frågor.
- Vi är några stycken där det tydligen blivit felaktiga e-postadresser i början av projektet.
- Många kanaler att få informationen, sms, mail, facebook mm.

I början av projektet uppstod problem med att de mail som skickades från vintercyklist@borlange.se hamnade i skräppostmappen hos ett antal Vintercyklistor. Detta problem uppmärksammades och löstes så småningom genom att Vintercyklisterna uppmanades att kolla sin skräppost-mapp och att information även lades ut på bloggen och skickades via SMS. Två Vintercyklistor hade inte tillgång till Internet och de blev kontaktade via telefon och post vid inrapportering och enkätsvar.

Diagram 17: Har du besökt bloggen?



Det bloggverktyg som användes till Vintercyklisten redovisar besöksstatistik. Det totala antalet besök på bloggen under projektet var 19 782 (avläst i mars). Under projektet gjordes 25 inlägg på bloggen av projektledarna. I slutenkäten efterfrågades mer aktivitet på bloggen och det är något att ta med sig till kommande projekt. Deltagarna efterfrågade också möjligheten att lägga upp inlägg själva där de kunde berätta om deras upplevelser, även detta tar vi med oss till framtida projekt.



Bloggstatistik

Tabell 10. Vad tycker du om bloggen?

Mycket bra	13
Bra	107
Godtagbart	62
Dåligt	5
Mycket dåligt	0

Kommentar till frågan:

- *Ja men önskar att vi cyklister kunnat få uppdatera om hur det känns att cykla.*
- *Bra, roliga/nyttiga inlägg.*
- *För få uppdateringar.*

Vi tolkar svaren i slutenkäten som att bloggen uppskattades av de som var in på den, men det efterfrågades även efter mer aktivitet i form av inlägg och tävlingar. En fototävling genomfördes under projektet, i projektplaneringen planerades för fler aktiviteter genom bland annat bloggen men detta hann tyvärr inte med.

En fototävling anordnades via bloggen, vintercyklisterna och andra intresserade uppmuntrades att skicka in deras vinterfotografier. En jury bestående av personer från både Falu och Borlänge kommuner utsåg sedan pristagarna.



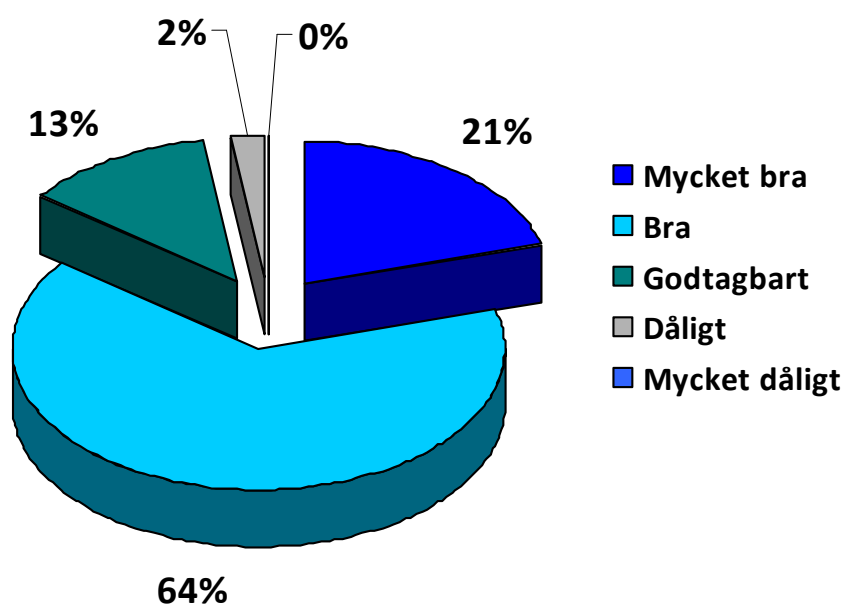
Bilden som vann fototävlingen.

Tabell 11. Har facebook-gruppen varit ett bra forum?

Ja	81
Nej	34
Har inte tillgång till facebook/internet	74

Det sociala forumet Facebook var också en kontakt och informationskanal till deltagarna. Gruppen på Facebook skapades av en projektdeltagare som deltog i den första upplagan av Vintercyklisten 2009/2010.

Diagram 18. Hur tycker du kontakten med de som arbetat med Vintercyklisten 2 fungerat?



4.4 Spridning

Deltagande i en organiserad aktivitet, såsom Vintercyklisten, leder ofta till att det pratas om den bland kollegor, vänner och bekanta. En förhoppning var att deltagarna i Vintercyklisten skulle fungera som ett slags ambassadörer för vintercykling och på så sätt inspirera andra i deras omgivning att börja cykla.

Tabell 12. Har du påverkat någon i din omgivning att börja vintercykla?

Ja	26 %
Nej	74 %

Av deltagarna i Vintercyklisten 2 angav 26 procent att de påverkat sin omgivning, det vill säga en eller flera personer.

5. Slutsatser

Vintercyklisten 2 uppvisar lika goda resultat som tidigare testresenärsprojekt. Detta ger ytterligare stöd för metodiken, att pröva en ny vana under längre tid. Det återstår att se hur många av deltagarna i Vintercyklisten 2 som kommer att välja cykeln även under vintern 2011/2012.

Vintercyklandet ersatte till största delen (45 procent) bilresor vilket troligen hade en positiv effekt på trängseln i biltrafiken och minskningar av utsläpp i luften. Varje bilresa som ersätts med en cykelresa är en vinst för både miljön och hälsan. För att förbättra luftkvaliteten lokalt och i enskilda gaturum krävs att fler personer cyklar vintertid på bekostnad av bilåkandet. De vintercyklister som cyklade istället för att ta bilen sparade tillsammans in 70 584kr.

För att öka antalet cyklister året runt krävs ett tillgängligt cykelvägnät med god framkomlighet. Vintercyklisterna är en viktig kugge i arbetet med att utveckla kvaliteten på vinterväghållningen i Borlänge.

De positiva hälsoeffekterna upplevdes som stora av deltagarna och var sannolikt den största nyttan med Vintercyklisten. Den ekonomiska samhällsvinsten på 220 000 kr ska dock ses med en viss försiktighet eftersom det finns osäkerheter, men ger oss en fingervisning om projektets relevans och samhällsekonomiska effektivitet. Det är inte pengar man får ”direkt i handen”, utan det är främst samhällsekonomiska vinster som ett resultat av förbättrad hälsa.

Av de mål som sattes upp för projektet är det två som uppfyllts med säkerhet. 91 procent av deltagarna fullföljde projektet om man ser till cyklad sträcka och 88 procent var nöjda med informationen. Om det tredje målet uppfylls vet vi först i december 2011 då den uppföljande enkäten går ut till Vintercyklisterna.

Vintercyklisten inleddes med en strategisk marknadsföring för att skapa intresse för vintercykling. Effekterna av marknadsföringen, när det gäller ambitionen att höja statusen för cykel, är sannolikt begränsad. Deltagarna själva är däremot betydelsefulla inspiratörer och normskapare, i och med deras antal i trafiken och positiva inställning till vintercykling.

Genom att Vintercyklisten uppmärksammas i media och av allmänheten bidrar projektet till ett bredare perspektiv på cykel frågor. Detta kan i förlängningen höja statusen för cykeln som färd sätt generellt. Vintercykling ökar i omfattning och ser ut att bli ett allt vanligare inslag i trafiken. Det gör att vintercyklistens perspektiv måste beaktas i trafikmiljön. Stadsplanering, vinterväghållning, attityd- och beteendepåverkan har en avgörande roll för att öka säkerheten och ge goda förutsättningar för vintercykling.

Referenser

Konsumentverkets Bilkalkyl 2011 [Elektronisk] Tillgänglig:
<http://www.konsumentverket.se/bilar/Bilkalkylen/> [2011-07-08]

Schäfer Elinder, L. och Faskunger, J. (2006). *Fysisk aktivitet och folkhälsa*. Östersund: Statens folkhälsoinstitut.

Statens folkhälsoinstitut (2008). *Stödjande miljöer för fysisk aktivitet*. Slutrapport avseende regeringsuppdrag Byggd miljö och fysisk aktivitet [Elektronisk]. Tillgänglig:
<http://www.fhi.se/Documents/Om-oss/redovisade-uppdrag/2008/Slutrapport-byggd-miljo-fysisk-aktivitet2008.pdf> [2011-08-10]

Statens folkhälsoinstitut (2010). Nationella folkhälsoenkäten 2010 [Elektronisk]. Tillgänglig:
<http://www.fhi.se/Statistik-uppfoljning/Nationella-folkhalsoenkaten/> [2011-08-10]

Trafikverket 2011 Tjäna på att cykla [Elektronisk] Tillgänglig:
<http://www.trafikverket.se/Privat/Trafiksakerhet/Din-sakerhet-pa-vagen/Ga-och-cykla/Tjana-pa-att-cykla/> [2011-08-04]

Trafikverket 2011 Handbok för vägtrafikens luftföroreningar [Elektronisk] Tillgänglig:
<http://www.trafikverket.se/Privat/Miljo-och-halsa/Halsa/Luft/Dokument-och-lankar-om-luft/Handbok-for-vagtrafikens-luftfororeningar/> [2011-07-07]

Trafikverket 2011 Fyrstegsprincipen [Elektronisk] Tillgänglig:
<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Planera-persontransporter/Hallbart-resande/Fyrstegsprincipen/> [2011-08-03]

World Health Organisation (2011) Health Economic assesment tool (HEAT) [Elektronisk]
Tillgänglig: <http://www.heatwalkingcycling.org/index.php?pg=cycling&act=introduction> [2011-07-26]

Bilder

Fyrstegsprincipen

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/1448/2002_72_atgardsanalys_enligt_fyrstegsprincipen.pdf

Vintrarnas medeltemperatur

http://www.smhi.se/polopoly_fs/1.2451!image/temp_vin.png_gen/derivatives/fullSizeImage/temp_vin.png