



**300 testcyklister**

**- Hur många invånare uppfyller  
kriterierna för att rekryteras till  
projektet?**

2022-02-18

Helsingborgs stad  
Stadsbyggnadsförvaltningen

Diarienummer

Utgåva/Status

Version 0.0

Frida Malmqvist, trafikplanerare

Namn, granskande trafikplanerare

**Fel! Hittar inte referenskälla.**

(Uppdragsnamn)

# Innehållsförteckning

- 1. Inledning och syfte\_\_\_\_\_1**
- 2. Adolfsberg och Gustavslund\_\_\_\_\_1**
  - 2.1 Socioekonomisk statistik\_\_\_\_\_1
  - 2.2 Hur långt är det möjligt att cykla i det befintliga cykelvägnätet?\_\_\_\_\_2
  - 2.3 Cykelvägnätet kring Adolfsberg och Gustavslund\_\_\_\_\_3
- 3. Metod – hur många invånare uppfyller kriterierna för att rekryteras till 300 testcyklister?\_\_\_\_\_4**
  - 3.1 Genomförande\_\_4
  - 3.2 Hur många invånare i Adolfsberg och Gustavslund arbetar i varje utvalt B-område?\_\_\_\_\_5
- 4. Resultat och vidare arbete\_\_\_\_\_6**

# 1. Inledning och syfte

För projektet 300 testcyklister har B-områdena<sup>1</sup> Adolfsberg och Gustavslund initialt valts ut att rekrytera kandidater från. Detta PM syftar till att undersöka hur stor del av de två områdenas invånare som potentiellt kan rekryteras till projektet. Den grupp av störst intresse att rekrytera till projektet är de personer som i dagsläget kör bil. Detta för att ha möjlighet att skapa en förflyttning från bilkörning till ett mer hållbart transportalternativ.

## 2. Adolfsberg och Gustavslund

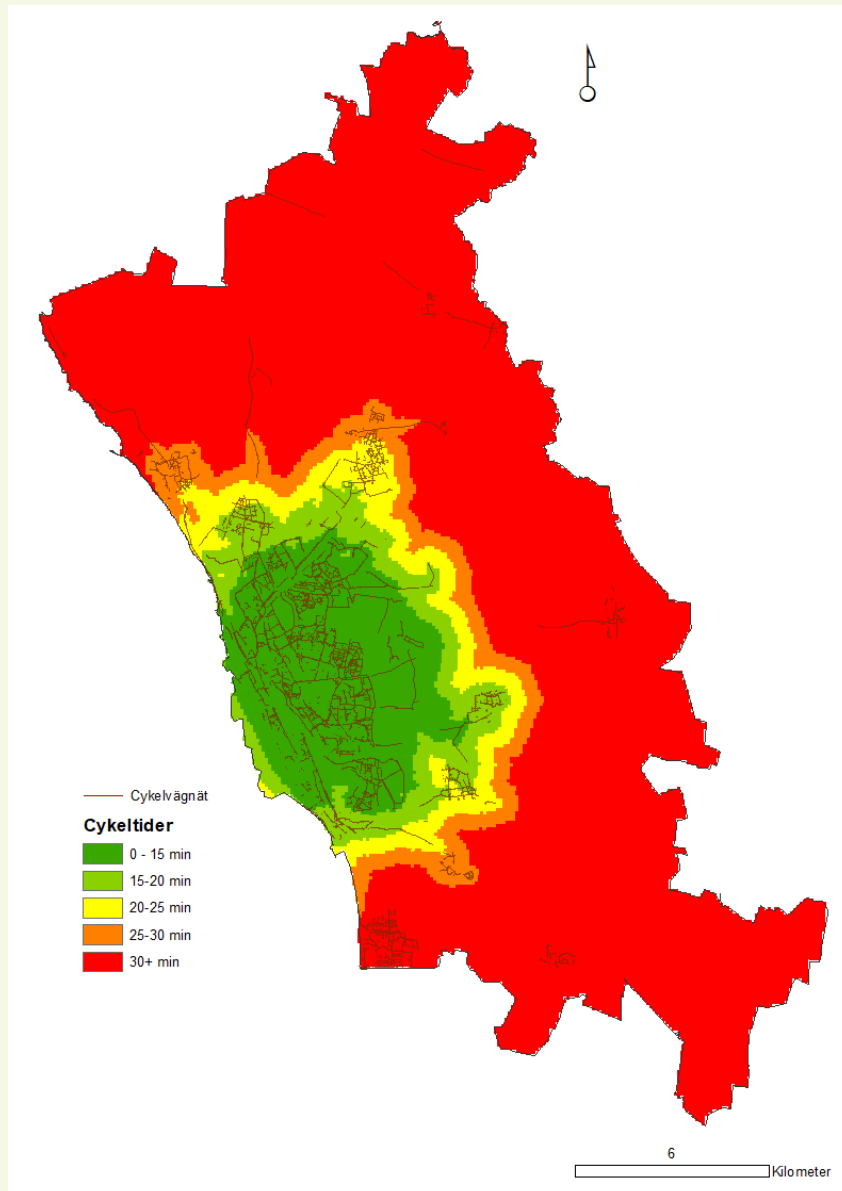
### 2.1 Socioekonomisk statistik

Områdena som valts ut att rekrytera potentiella cyklister från är lika till storlek och tillgång till cykelinfrastruktur men olika sett till de socioekonomiska aspekterna. Som synes i tabellen nedan är det stora skillnader särskilt när det kommer till folkhälsa, utbildningsnivå och inkomst.

Variabel	Adolfsberg	Gustavslund
Folkmängd 20-80+	3475	3224
Antal bilar per 1000 inv	351	404
Eftergymnasial utbildning 3 år eller mer	16 %	34 %
Utländsk bakgrund	60 %	25 %
Utbetalda dagar med sjukpenning (2020)	31	15
Andel flerbostadshus	71.5 %	4.8 %
Andel arbetslösa 18-64 år	14 %	4 %
Förvärvsarbetande (2019)	1838	2165
Medelålder	40	37
Medelinkomst (tkr) förvärvsarbete 20-64	335	455

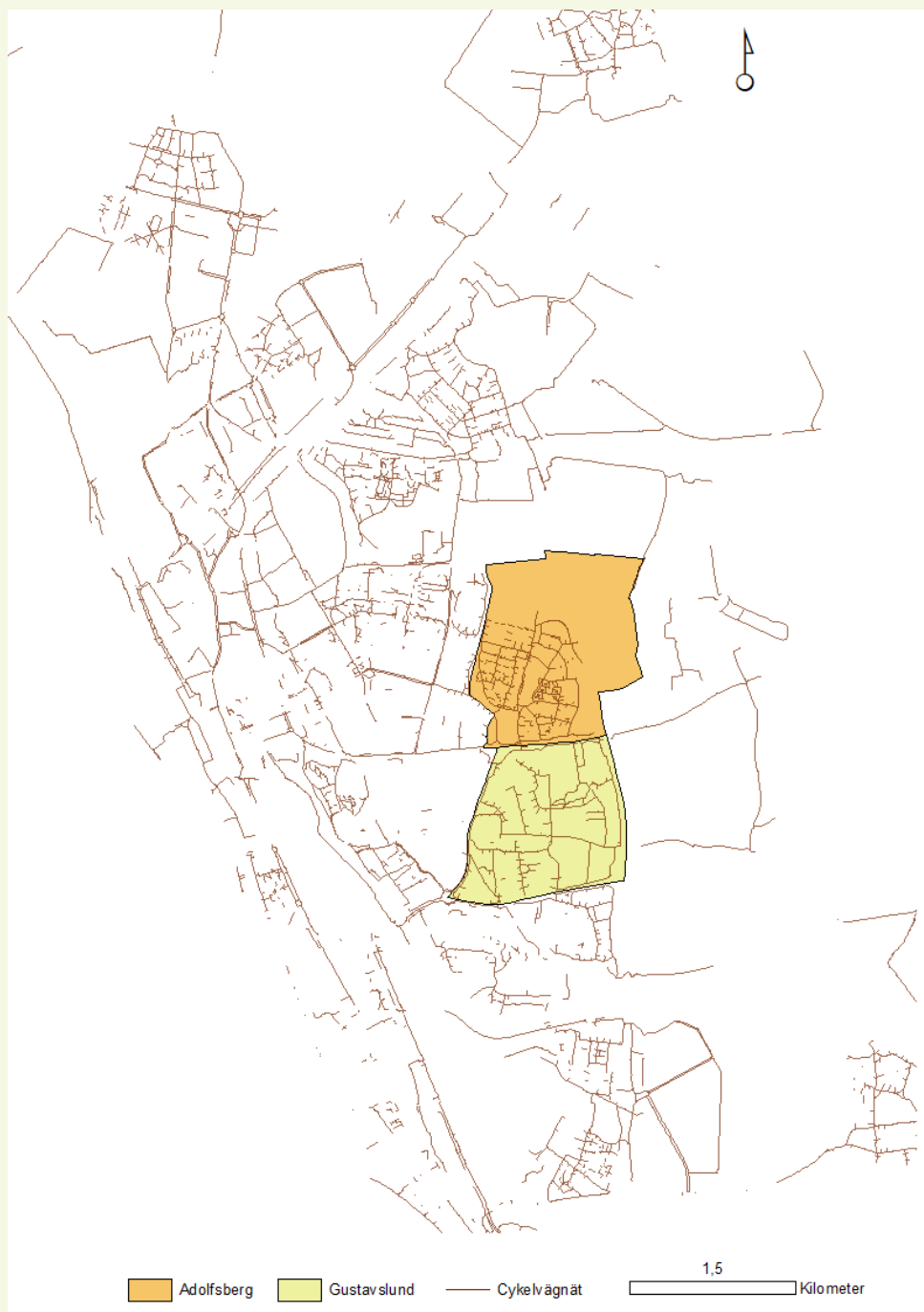
<sup>1</sup> Kommunen är indelad i statistikområden på olika nivåer där B-nivån innebär stadsdelsnivå.

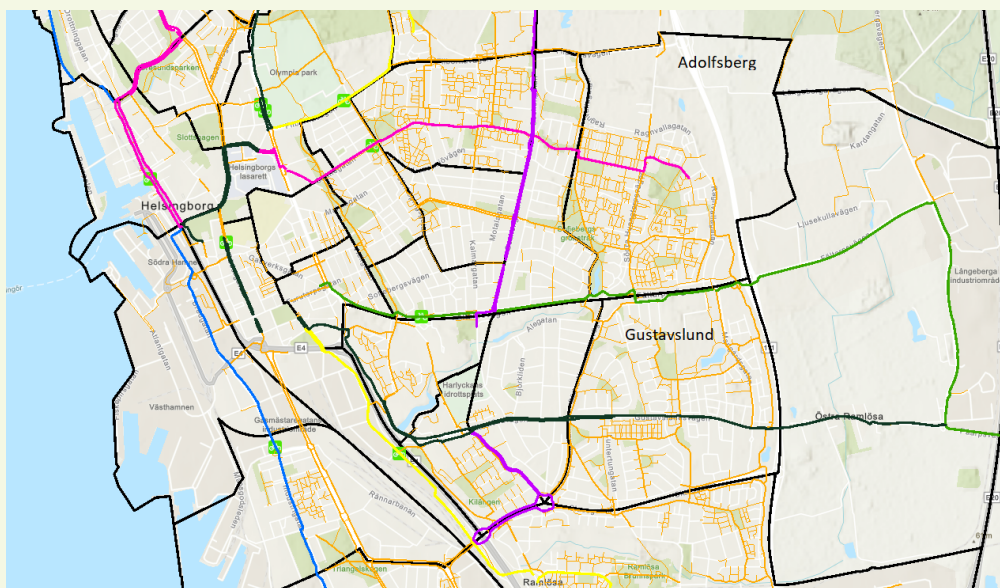
## 2.2 Hur långt är det möjligt att cykla i det befintliga cykelvägnätet?



Figur 1 Cost distance-analys av cykelvägnätet och hur långt det är möjligt att cykla från Adolfsberg och Gustavslund på utsatta tider. 5 km har här antagits ta ca 15 minuter att cykla och 10 km ca 30 minuter.

## 2.3 Cykelvägnätet kring Adolfsberg och Gustavslund





Figur 2 Bilden visar cykelmätstationer, cykelstråk (färgglada linjer), cykelvägnätet (orangea linjer) samt B-områdesgränser (svarta linjer). (Trafikkartan 2022)

## 3. Metod – hur många invånare uppfyller kriterierna för att rekryteras till 300 testcyklister?

### 3.1 Genomförande

Då de två områden har strax över 3000 invånare vardera och endast en relativt liten del av dessa kan uppfylla kriterierna för att vara med i projektet var det nödvändigt att räkna ut hur stor den potentiella gruppen som kan rekryteras är. Med hjälp av statistik över hur många från Gustavslund respektive Adolfsberg som arbetar i resterande B-områden i kommunen samt närliggande kommuner var det möjligt att göra en GIS-analys av hur många av dessa personer som har cykelavstånd<sup>2</sup> till sitt arbete.

GIS-analysen utgår från en mittpunkt i de två områdena Gustavslund och Adolfsberg och baseras på de vägar som klassas som cykelvägar i Nationella vägdatabasen. Analysen utgår således från själva vägnätet och inte från hur långt det är möjligt att cykla fågelvägen, vilket gör att resultatet är mer exakt. Att det endast är vägar som klassas som just cykelvägar som använts har möjligen en begränsad inverkan på resultatet då det tekniskt sett är möjligt att cykla även på andra vägar.

<sup>2</sup> Den definition av cykelavstånd som används här är 15 minuter.

Resultatet visar hur långt det är möjligt att cykla på utsatta tider och därmed vilka B-områden som täcks in.

Antalet invånare i Gustavslund respektive Adolfsberg som arbetar i de B-områden som kan nå inom 15 minuter presenteras i tabellen nedan.

I tabellen visas även de områden som bara delvis nås på den utsatta tiden. Exempelvis är det endast en ytterst liten del av området Mörarp som kan nås på 15 minuter men antalet personer från Adolfsberg och Gustavslund som arbetar där presenteras likväl i tabellen. Detta kan tänkas ha en missvisande inverkan på resultatet men antalet invånare som tillförs är ytterst lågt och kan inte sägas ha en nämnvärd effekt på den slutgiltiga siffran.

Att inkludera kringliggande kommuner i beräkningen eftersom det går att delvis ta sig dit med cykel är ytterligare en faktor som kan förvränga resultatet. Det är tänkbart att det krävs fler åtgärder för att dessa personer ska cykla till arbetet eftersom en färdmedelsförflyttning från bil till cykel i kombination med kollektivtrafik även innebär att personen måste investera i ett månadskort. Gruppen som arbetar inom kommunen med cykelavstånd och gruppen som arbetar utanför kommunen med cykelavstånd till centralstationen kan på så sätt troligen inte bedömas på samma sätt och det är tänkbart att dessa personer bör räknas bort från resultatet.

### 3.2 Hur många invånare i Adolfsberg och Gustavslund arbetar i varje utvalt B-område?

B-område	Adolfsberg	Gustavslund
Norr	0	15
Tågaborg S	9	0
Rosengården	11	6
Fältbacken	0	0
Högasten	31	43
Sofieberg	7	0
Mörarp	16	17
Adolfsberg	123	12
Bårslöv	0	7
Berga	124	145
Närlunda	22	8
Gustavslund	127	230
Slottshöjden	14	7
Elineberg	15	16
Ringstorp	6	7



Ramlösa	23	45
Råå	29	37
Påarp	13	9
Högaborg	13	5
Planteringen	29	38
Drottninghög	18	11
Tågaborg N	12	10
Miatorp	26	37
Olympia	73	101
Centrum	107	197
Eneborg	0	0
Söder	111	199
Wilson park	23	11
Stattena	20	42
Fredriksdal	25	12
Eskilsminne	0	0
Östra Ramlösa	0	0
Oceanhamnen*	305	453
Husensjö	0	0
Dalhem	112	85
Ättekulla	56	66
Totalt	1500	1871

\* Siffrorna för Oceanhamnen är de invånare som har sin arbetsplats i någon av kommunerna Ängelholm, Landskrona, Lund, Malmö, Åstorp, Bjuv, Kävlinge eller Båstad. Utgångspunkten är att dessa personer har möjlighet att cykla till exempelvis Helsingborg C eller Ramlösa station och därifrån ta sig vidare med tåg.

## 4. Resultat och vidare arbete

Den slutgiltiga siffran över hur många som har cykelavstånd till arbetet ligger, som tabellen ovan visar, på 1500 personer från Adolfsberg och 1971 personer från Gustavslund. Detta kan dock inte hanteras som den rekryterbara populationen då ett ytterligare antal faktorer spelar in gällande vilka invånare som uppfyller kriterierna för att rekryteras.

Den grupp som är mest intressant att rekrytera är de som i dagsläget pendlar med bil, då detta är en ytterst önskvärd färdmedelsförflyttning för att generera fler hållbara transporter. Enligt en resvaneundersökning från 2018 gjordes cirka 35 % av resor kortare än 5 km i Adolfsberg med bil och siffran för Gustavslund låg på 59 %. Appliceras dessa siffror på den population som har potential att cykla till arbetet blir den grupp som potentiellt kan rekryteras 525 personer i Adolfsberg och 1103 i Gustavslund.

Det är dock rimligt att anta att delar av de som har cykelavstånd till arbetet redan cyklar, vilket gör att dessa inte är aktuella för att rekryteras till projektet och de faller därför bort. De invånare som arbetar i samma B-område som de bor i faller också bort då det är troligt att de arbetar hemma och därför inte har någon transportsträcka till arbetet.

Till dessa siffror måste även den svarsfrekvens som vanligtvis observeras i områdena vägas in. Den folkhälsoenkät som görs årligen har haft cirka 30 % svarsfrekvens i Adolfsberg och cirka 50 % i Gustavslund. Det är rimligt att förvänta sig att de utskick som görs i samband med projektet 300 testcyklister inte kommer att attrahera en hundra procentig svarsfrekvens, utan rimligtvis gå i linje med siffrorna för folkhälsoenkäten, vilket leder till att ännu fler potentiella deltagare faller bort. Att nå 300 personer i de två utvalda områdena blir möjligen en svåruppnåelig uppgift och det kan därför vara nödvändigt att utöka urvalsbasen med två områden till.