

300 testcyklister

– Om attityder till att arbetspendla med cykel och dess potential i Helsingborg



Författare:

Johansson, Michael

Krüger, Georg

Lunds universitet

Campus Helsingborg

Inst. för Tjänstvetenskap

2023-09-06

Innehåll

1. Inledning	5
1.1. Bakgrund	5
1.2. Nulägesbeskrivning av cykling i Helsingborg och Skåne.....	6
1.3. Syfte, målsättning och frågeställningar	7
2. Cykelns betydelse för hållbar utveckling.....	7
2.1. Måluppfyllelse: Globala hållbarhetsmål och nationella miljömål.....	7
2.2. Cykelns roll i staden.....	8
2.2.1. El-cykelns betydelse	8
2.3. Litteratursammanställning	9
2.3.1. Arbetspendling med cykel.....	9
2.3.2. Pendlingsavståndet och restidens påverkan på cykelpendling.....	10
2.3.3. Cykelinfrastrukturens påverkan på cykelpendling	11
2.3.4. Arbetsplatsens påverkan på cykelpendling.....	12
2.3.5. Årstider, väder och klimatets påverkan på cykelpendling	12
2.3.6. Socioekonomiska faktorerers påverkan på cykelpendling	13
2.3.7. Psykologiska faktorerers påverkan på cykelpendling	15
2.3.8. Kostnad, ansträngning och trafiksäkerhetens påverkan på cykelpendling.....	17
2.3.9. Ålders påverkan på cykling.....	18
3. Teoretiska referensramar	18
3.1. Hållbar mobilitet.....	18
3.2. Mobility management	19
3.3. Theory of planned behaviour	19
2.2.3. Attitude theory och resbeteende	22
4. Metod	23
4.1. Forskningsdesign	23
4.2. Kvalitativ metod - Intervju.....	23
4.2.1. Genomförda intervjuer 2022 och 2023.....	24
4.3. Urvalsprocess	26
4.3. Kvalitativ metod – Workshop.....	28
4.4. Kvantitativ metod - Enkät.....	28
4.5. Kvantitativ metod – Beräkningar / potentialstudie.....	30
5. Analys	30
5.1. Analys av fyra svenska testcykelprojekt.....	30
5.1.1. Framgångsfaktorer	31
5.2. Analys av tidigare testcyklistprojekt i Helsingborgs stad mellan perioden 2016 - 2021.....	31

5.3. Intervjuanalys	37
5.3.1. Om respondenternas upplevelser av att medverka som testcyklist i 6 veckor	37
5.3.2. Om vad respondenternas upplever skulle kunna få fler att cykla till och från sitt arbete..	40
5.3.3. Om respondenterna kommer att fortsätta cykla även efter testcykelperioden.....	42
5.3.4. Om vad respondenterna tycker är det bästa med att cykla till och från jobbet	44
5.3.5. Om vad respondenterna tycker är det sämsta med att cykla till och från jobbet	46
5.3.6. Om respondenterna även använder cykel på fritiden	48
5.3.7. Om respondenterna även använder cykel i tjänsten	50
5.3.8. Om hur respondenterna tycker om cykelinfrastrukturen på deras pendlingsväg.....	50
5.3.9. Om vad respondenterna anser att sin arbetsgivare kan göra för att få fler att cykla till och från sitt arbete.....	52
5.3.10. Om respondenterna har rekommenderat familj, grannar, kompisar och kollegor att börja cykla i och med testcykelprojektet.....	52
5.3.11. Om vad respondenterna tycker om att höja statusen för cykling i Helsingborg	54
5.3.12. Om respondenternas tips för den som vill börja cykla	56
5.3.13. Om respondenternas medskick kring testcykelprojektets betydelse	58
5.4. Enkätanalys.....	60
5.5. Beräkningar / potentialstudie	64
5.5.1. Potential avseende reducerad mängd bilkö, parkeringsplats och parkeringskostnad	64
5.5.2. Potential av modellerad cykelhastighet och avstånd som nås på 15 minuter	65
5.5.3. Koldioxidpotential vid årlig cykelpendling.....	66
6. Diskussion.....	68
6.1. Hållbar mobilitet och cykling.....	68
6.2. Mobility management och cykling	68
6.3. Theory of planned behaviour och cykling	69
7. Resultat.....	70
7.1. Att cykla till och från jobbet	70
7.2. Att cykla för vardagsmotion	71
7.3. Att öka statusen för cykling.....	71
7.4. Att tipsa ovana cyklister	72
7.5. Att prioritera bra cykelinfrastruktur.....	72
7.6. Att göra bra eller mindre bra testcyklist-projekt	73
8. Resultat.....	73
9. Referenser	74

Förord

Rapporten har genomförts av tekn. dr. Michael Johansson Inst. för Tjänstevetenskap vid Lunds universitet, Campus Helsingborg tillsammans med projektassistent Georg Krüger.

Jag vill först börja med att tacka min trogna projektassistent Georg Krüger som under ett års tid hjälpte mig med bland annat detta forskningsprojekt och denna rapport. Tack också för att du gjorde jobbet betydligt mycket roligare.

Jag vill också passa på att tacka Syeeda Raisa Maliha för ovärderlig hjälp med att sammanställa enkätresultaten.

I would also like to take this opportunity to thank fantastic Syeeda Raisa Maliha for her valuable help in compiling the survey results.

Ett stort tack även till gänget i Helsingborgs stad; Emma, Agnes, Pia och Eva för att göra detta till ett så fantastiskt roligt, intressant och värdefullt forskningsprojekt som det faktiskt blev. Jag får inte heller glömma Linnea Folkesson som en gång i tiden initierade förslaget som mynnade ut i detta forskningsprojekt – tack för att du tänkte på mig från början. Och tack till Frida för områdesanalysen och Simon för bra reflektioner tidigt i projektet.

Och vad hade projektet varit om vi inte haft alla tappra testcyklister – 300 st! Fantastiskt att ni tog er tiden att ställa upp på att testa nya vanor och att våga byta bilen mot cykeln. Och tack framförallt för att ni verkar vilja fortsätta cykla även efter testperioden men även inspirerat andra i er omgivning till förändring. Det är ni som är inspiratörer och ambassadörer för cykling i Helsingborg. Och så ett stort tack till alla er 27 personer som även tog er tiden att bli intervjuade. Det var verkligen roligt att få höra om era attityder till att arbetspendla med cykel.

Författarna vill passa på att rikta ett stort tack till alla andra personer som tagit sig tid till att på olika sätt bidra med värdefull input till rapporten.

Tack även till finansören Vinnova som godkände projektet!

Författarna är själva ansvariga för innehållet vad avser insamlat empiriskt material, tolkningar, analys, samt slutresultat. Notera att studien ger en generell och teoretisk överblick över potential och dess effekter kopplade till Helsingborg stad, men metoden kan med fördel användas i andra kommuner.

Referens till rapport:

Johansson, M & Krüger, G. (2023). *300 testcyklister. Om attityder till att arbetspendla med cykel och dess potential i Helsingborg*. Lunds universitet, Institutionen för tjänstevetenskaper.

Hälsningar

Michael Johansson

Allerum den 29 september 2023

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Utsläppen från transporter står för en tredjedel av Sveriges totala växthusgasutsläpp. Huvudsakligen kommer utsläppen från vägtrafiken, och då främst från personbilar och tunga fordon. Vägtransporterna tar också, framförallt i våra städer och stadsregioner (oproportionerligt?) mycket yta i anspråk i form av körbanor och parkeringsplatser. Dessutom bidrar vägtransporterna också negativt till folkhälsan då en stor del av bilresorna i landet är korta, och skapar därmed onödigt buller och lokala utsläpp. Som samhälle står vi i Sverige, och stora delar av västvärlden inför dessa ovan nämnda stora utmaningarna -utsläppen, att bygga mer attraktiva samhällen och att öka den allmänna folkhälsan. Det som många gånger hindrar oss från att minska/effektivisera vägtransporterna och sänka dessa transportelaterade utsläppen de medför, handlar inte alltid om att vi inte vet hur det skulle kunna gå till, utan om att vi behöver förändra vårt beteende, både som samhälle och som individer.

När det gäller hur vi transporterar oss så styrs vi på många sätt av hur andra gör, och vad som egentligen är enklast samt mest belönande utifrån hur våra städer är planerade och utformade. Cykeln har stor potential att bidra till att lösa flera av utmaningarna med utsläppen, trängseln, stadens attraktivitet och folkhälsan, men Om vi vill få fler personer att cykla, åka kollektivtrafik, gå eller samåka så behöver vi samtidigt göra förändringar. Vi behöver bland annat forma vår samhällsplanering och erbjuda möjligheter som främjar yteffektiva och klimatneutrala transporter. Dessa transporter måste samtidigt vara de enklaste och mest belönande för både individen och för klimatet.

Projektet *300 testcyklister* vill på ett forskningsbaserat sätt utveckla och skala upp en sedan tidigare lokal metod för att inspirera invånare i Helsingborg till att i större utsträckning vilja byta färdmedel för arbetspendling från bil till cykel. Pendling eller arbetspendling är det vi till vardags skulle definiera som regelbundet resande, oftast hemifrån till en arbets- eller studieplats och tillbaka. Ordet pendling i detta avseende används typiskt endast om regelbundna resor där sträcka eller restid är icke-försumbar. Gränsen för pendling mätt i kilometer, eller i tid, för vad som enbart kallas arbetsresor och vad som övergår till att kallas arbetspendling är dock inte fastlagd.

Helsingborg stad har sedan tidigare använt sig av en metod kallad testcyklist för att få privatpersoner att främst prova på att cykelpendla. Testcyklist har tidigare genomförts i betydligt mindre skala, främst riktat till stadens anställda. I samband med det så har enkla utvärderingar genomförts, vilka visat att metoden har god potential att fungera för att ändra resebeteende även hos privatpersoner som pendlar till arbetet med bil. Tidigare studier visar att resebeteenden och möjlighet till förändringsbenägenhet ser olika ut för olika grupper i samhället, beroende bland annat på faktorer som till exempel kön och socioekonomisk status (Ajzen, 1991; Ravis et. al., 2009; Chen & Tung, 2014; Kim et al, 2013; Teisl et al, 2009).

Tanken är att när fler ändrar sina individuella resvanor bedöms även cykelkulturen i staden kunna förändras. Genom att inte bara kvantitativt mäta hur deltagarna i projektet ändrar sina vanor, utan även undersöka om vi kan se eventuella spridningseffekter hoppas projektet

kunna undersöka beteendeförändring av resvanor i ett större perspektiv. Projektet *300 testcyklister* är ett samverkans- och forskningsprojekt mellan Institutionen för Tjänstevetenskap på Lunds universitet och Miljöförvaltningen på Helsingborgs stad. Projektet finansierades av Vinnova.

1.2. Nulägesbeskrivning av cykling i Helsingborg och Skåne

I den senaste resvaneundersökningen som genomfördes i Helsingborg 2018 var andelen resor med cykel 11 %. Region Skåne har gjort en större potentialstudie över resor och arbetspendling som visar att 30 % av Helsingborgarna kan cykla till jobbet på 15 minuter. Det finns således en stor potential att få fler att cykla i kommunen. Region Skåne har även tittat på cykelpotentialen för skolelever att ta sig till skolan och ca 50 % av eleverna i åk 0–6 i Skåne har under 1 km till skolan. Goda vanor kan grundas i barndomen och håller då oftast livet ut. Genom att involverar barn och skolor i metoden finns potential att skapa situationer där barn och föräldrar lär resvanor av varandra. Enligt Cykelfrämjandet (2021) ser andelen cykelresor i Helsingborg ut som följande och i jämförelse med andra jämnstora städer och regioner (se Tabell 1 nedan):

Andel cykelresor i %	
Helsingborg	11
Skåne	15
Malmö	55
Lund	27
Uppsala	33
Örebro	26

Tabell 1: Andel cykelresor i jämförbara städer (Cykelfrämjandet, 2021).

Helsingborgs stad har som målsättning att öka andelen cykelresor och ambitionerna för lokal hållbar mobilitet inom Helsingborgs stad är således höga. Men hur skapas egentligen en cykelkultur där cykel känns som ett naturligt val för invånarna i staden? Projektet vill testa om det går att göra det i ett begränsat geografiskt område, som en grupp villakvarter, för att se om vi kan skapa lokala mikrocykelkulturer. Genom att på så vis begränsa projektet blir det enklare att följa upp resultat. Enligt Helsingborgs stads klimat- och energiplan ska staden bryta beroendet av fossila bränslen inom transportsektorn och öka andelen hållbara resor och transporter samt vara klimatneutrala till år 2030.

Staden har för övrigt nio mätstationer utspridda över staden där antal cykelpassager mäts dygnet runt, året runt. Mätningarna kommer ge en fingervisning om hur cyklingen förändras i stort. Ytterligare mätplatser kan komma att komplettera de fasta för att kunna mäta antalet cyklister i de utvalda fallstudieområdena. Förutom det kommer det inom projektet också att göras enskilda uppföljningar med deltagarna i projektet. Detta för att få veta om vanor förändrats på ett bestående och långsiktigt sätt. Projektet kommer att följa upp resultatet

både med enkäter och med intervjuer, före och efter invånarna deltar som testcyklister i forskningsprojektet.

1.3. Syfte, målsättning och frågeställningar

Syftet med projektet att utvärdera projektet 300 testcyklister i Helsingborg. Följande frågeställningar besvaras:

- Vilka motiv ligger bakom ändrade resvanor hos olika målgrupper, och
- kan metoden ha spridningseffekter till fler än de som deltar i testet när det genomförs på ett begränsat geografiskt område?

Den övergripande målsättningen med projektet är att få 300 personer boende i Helsingborg att delta som testcyklister inom den uppsatta projektiden. Detta för att kunna utföra kvantitativa mätningar tillsammans med kvalitativ forskning gällande metodens potential. Slutprodukten är förutom denna vetenskapliga rapport, även en utvärderad metodmall av Helsingborgs stad för att främja cykling och som kan spridas till fler kommuner som ett gott exempel inom arbetet med hållbar mobilitet i allmänhet och arbetspendling med cykel i synnerhet.

2. Cykelns betydelse för hållbar utveckling

2.1. Måluppfyllelse: Globala hållbarhetsmål och nationella miljömål

Att använda cykel som transportmedel är hälsosamt för individen ur flera aspekter. Ur ett samhällsperspektiv kan ett ökat cyklande minska luftföroreningar och utsläpp av koldioxid. Projektet bidrar därmed till nationella mål om minskad klimatpåverkan från transporter. Ökat cyklande på lokal nivå bidrar även till flera av de uppsatta målen i Agenda 2030 som till exempel:

3. God hälsa och välbefinnande – God hälsa på individnivå främjas genom ökad rörelse och motion. God hälsa på folkhälsolivå ökar genom bland annat minskade utsläpp. Regelbunden cykling kan bidra till att minska risken för hjärt- och kärlsjukdomar, övervikt, diabetes och andra hälsoproblem. Det kan också förbättra mental hälsa och välbefinnande.

11. Hållbara städer – Cykeln är som transportmedel ett yteffektivt transportsätt som både minskar buller och kan om det leder till minskad bilanvändning frigöra ytor från till exempel parkering i urbana miljöer. Cykling främjar hållbara och livskraftiga städer genom att minska biltrafiken och därmed luftföroreningar och trängsel. Det bidrar också till att förbättra tillgänglighet, främja hälsa och välbefinnande samt skapa en mer inkluderande och jämlik transportmiljö.

13. Bekämpa klimatförändringarna – cykel är ett fossilfritt transportmedel. Genom att ersätta korta bilresor med cykling kan man bidra till att minska den totala klimatpåverkan och bekämpa klimatförändringarna.

2.2. Cykelns roll i staden

En större andel yteffektiva transporter är också en nyckel till att minska problemen med trängsel, luftkvalitet och trafikbuller i våra städer, och därmed öka städernas attraktivitet. Många städer har redan påbörjat detta arbete genom att prioritera gående och cyklister i sina strategier, och sätta mål för framtidens färdmedelsfördelning.

Städer med en hög andel gång- och cykeltrafik har därför ofta en stadsmiljö som upplevs attraktiv och levande. Fler människor i rörelse skapar folkliv och ökad trygghet. En stor utmaning för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige är dock att minska antalet allvarligt skadade gående och cyklister. En stor del av dessa, skadas i singelolyckor, och antalet kan minska genom bland annat drift- och underhållsinsatser, utformning av tillåtande cykelinfrastruktur samt användning av vinterdäck och skyddsutrustning såsom till exempel hjälm, belysning och reflexer. Trafiksäkra miljöer är en förutsättning för att fler ska vilja och våga gå och cykla, och för att våga låta barnen gå och cykla på egen hand, det vill säga en förutsättning för mer hållbart och aktivt resande.

Cyklister är en heterogen grupp med barn, ungdomar, snabba pendelcyklister, vuxna och äldre vardagscyklister, lådcyklister och el-cyklister. Vissa förutsättningar har cyklister dock gemensamt. Cyklister är känsliga för omvägar, nivåkillnader och omotiverade stopp. Liksom för gående är cyklister oskyddade mot väder och vind och även vid kollision. Fördelen med att vara ute som cyklist kan förstärkas med en attraktiv omgivning. Nackdelarna kan mildras genom vindskydd och genom att cykelstråk planeras med hänsyn till mikroklimatet på olika platser. Cyklister är precis som gående, oskyddade trafikanter och För trafiksäkerheten är det viktigt att skilja cykeltrafik från tät, snabb eller tung motorfordonstrafik och ge cyklister en skyddszon mot exempelvis parkerade bilar.

För de flesta cyklister avtar cyklandet för resor över cirka 5 kilometer, men i storstadsregioner med trängsel i bil- och kollektivtrafiken är medellängden på cykelresor vid pendling 8–9 kilometer. För el-cyklister som ofta kan hålla en hastighet på knappt 25 km/tim är räckvidden betydligt längre, upp till 15–20 kilometer. Cyklandet varierar mycket mellan olika grupper, olika städer och över året.

2.2.1. El-cykelns betydelse

Sedan början av 2000-talet har det skett en snabb global tillväxt av el-cyklar (Weiss et al., 2015) och det har uppskattningsvis sålts över 35 miljoner el-cyklar över hela världen (EBW, 2016). Hur detta påverkar vårt totala resande är svårt att bedöma. Studier ger en blandad bild av transportomställningen främst från bil till el-cykel, men även från kollektivtrafik till el-cykel, och från konventionella cykel till el-cykel (Cherry et al., 2016; Kroesen, 2017). Med det sagt bedöms potentialen för en överflyttningsprocess till e-cykel som stor (Fishman & Cherry, 2016).

När det gäller hållbar mobilitet råder det en stor utmaning att förändra de vanligaste typerna av resor, som till exempel daglig arbetspendling (Fyhri & Fearnley, 2015). Fritidsresor utgör också en betydande del av de totala kilometer som människor reser (KiM, 2016). Fyhri et al. (2017) menar att en el-cykel är av lite intresse för de personer som redan cyklar mycket, men är mer tilltalande för dem som vill köra bil mindre. Lee et al (2015) indikerar att el-cykel

ersätter resor med traditionell cykel och bilresor i liknande utsträckning. Kroesen (2017) visar däremot att el-cykel ersätter traditionell cykel i högre utsträckning än bilresor.

2.3. Litteratursammanställning

2.3.1. Arbetspendling med cykel

Att arbetspendla med cykel bedöms ha många fördelar jämfört med andra transportsätt, både för den som pendlar och för samhället. Fast även om cykling idag är ett attraktivt alternativ så väljer ett stort antal arbetspendlare att använda andra transportsätt. Vi vet samtidigt att cykling innebär en rad sociala, miljömässiga och ekonomiska fördelar gentemot andra transportsätt. Många drar samtidigt nytta av att cykling är en hälsosam och billig transportform. Dessutom så kan cykling i stadsområden ibland visa sig vara snabbare än andra transportsätt (Olde Kalter, 2007).

Samtidigt har studier visat att cykelpendling givetvis även har ett antal utmaningar, bland annat för vissa specifika målgrupper. Detta genom att cykling kräver större fysisk ansträngning, i vissa fall svårigheter att transportera last och gods när man cyklar samt bristande eller dålig infrastruktur i och utanför städer. Faktorer som fysisk ansträngning begränsar naturligtvis den totala sträcka som en cyklist kan och vill färdas vilket många studier visar (Saelens et al., 2003; Parkin et al., 2007). Cykelpendling skiljer sig även mycket från de redan identifierade egenskaperna för traditionell pendling med bil- och kollektivtrafikanvändning, då cyklister även i betydligt högre utsträckning påverkas av externa faktorer som väder och säsong än andra trafikanter (Wardman et al., 1997).

Pendlingsavstånd spelar också en viktig roll för, inte minst för energiomsättningen och de potentiella hälsovinster av en ökad aktiv pendling. Längre cykelavstånd associeras till exempel av betydligt lägre förekomst av övervikt och fetma, inte minst hos skolungdomar (DeWeese & Ohri-Vachaspati, 2015). Vardagsmotion genom bland annat cykling utgör betydande del av rekommenderad fysisk aktivitet hos både vuxna och unga (Dyck et al., 2010; Oja et al., 1998; Sahlqvist et al., 2012). Studier visar även att personer som cykelpendlar generellt ägnar sig oftare åt fysisk aktivitet jämfört med mer passiva pendlare (Sahlqvist et al., 2012; Yang et al., 2014).

Arbetspendling är således en viktig aspekt av resebeteendet för hållbar samhällsplanering att både belysa och förstå, detta eftersom det bidrar till ekonomiskt välstånd samtidigt som arbetspendling till stora delar är fixerad i tid och plats så bidrar den oproportionerligt mycket till trafikstockningar och lokala samt globala miljöföroreningar. Att pendla med cykel kan därför ge ett större bidrag till att minska trängseln i städer, speciellt på morgnar och eftermiddagar/tidiga kvällar. Dessutom kommer en omställning mot att cykla till och från jobbet ha stor inverkan på att förbättra folkhälsan. Regelbunden cykling till jobbet kan således ha positiva effekter på arbetsprestationen.

Studier visar att personer som cyklar till jobbet även är mer produktiva, mer alerta och har högre energinivåer under arbetsdagen. Den fysiska aktiviteten och frisk luft kan förbättra koncentrationen och kreativiteten genom cykelpendling. Lawlor et al (2003) hävdar att hälsofördelarna med träning är störst vid dagliga repetitiva aktiviteter, såsom till exempel pendling, eftersom dessa återkommande moment är mer framgångsrika och långsiktigt

hållbara över längre perioder. Arbetspendling med cykel ger möjlighet till regelbunden fysisk aktivitet. Genom att cykla till och från jobbet får man som nämnts en naturlig träning som bidrar till att förbättra konditionen, stärka musklerna och främja övergripande hälsa och välbefinnande.

Det finns även ett antal givna faktorer och förutsättningar som på olika sätt påverkar vårt transportval. Det är till exempel kvaliteten på den byggda miljön och kvaliteten på den naturliga miljön (landskapet, topografi, väderförhållanden och klimat). Sedan finns det sedan tidigare identifierade socioekonomiska- och psykologiska (attityder, beteenden och värderingar) faktorer som påverkar vårt val av transportsätt, men även ett antal andra faktorer som är mer relaterade till kostnad, tid, ansträngning och säkerhet (Crane, 2000; Ewing & Cervero, 2001). Ovan nämnda aspekter och faktorer kommer att ytterligare belysas nedan i följande underkapitel:

2.3.2. Pendlingsavståndet och restidens påverkan på cykelpendling

Pendlingsavstånd, eller avstånd mellan olika aktiviteter och målpunkter, tas ofta med i beräkningen när man undersöker en individs transportval, eller möjlighet till att till exempel cykla eller att använda andra transportsätt (Rietveld, 2000). Cykling är generellt sett mer lämpligt för kortare pendlingsavstånd, vanligtvis upp till cirka 10–15 kilometer. För många människor är detta en rimlig sträcka som kan täckas inom en rimlig tid på cykel. En ökning av reseavstånd leder till en ökning av den tid och den ansträngning som krävs för att genomföra själva resan till och från arbetet.

Generellt sett leder en ökning av avståndet till att cykling succesivt ses ett attraktivt transportmedel och leder allt eftersom till en lägre transportandel (Moritz, 1998; Zacharias, 2005; Pucher & Buehler, 2006) framförallt när det gäller arbetspendling (Cervero, 1996; Dickinson et al., 2003; Timperio et al., 2006; Parkin et al., 2008). Några studier tyder på att kvinnor cyklar kortare sträckor till jobbet än män (Garrard et al., 2008). McDonald & Burns (2001) har i sammanhanget tidigare studier mätt att avståndet gällande arbetspendling med cykel är cirka 6,6 km för kvinnor jämfört med 11,6 km för män.

Pendlingsavståndet spelar givetvis också en betydande roll för energiomsättningen och de potentiella hälsovinsterna av aktiv pendling. Längre cykelavstånd associeras till exempel med lägre förekomst av övervikt och fetma hos skolungdomar men även i samband med cykelpendling till och från arbetet (DeWeese & Ohri-Vachaspati, 2015). Vardagsmotion genom bland annat cykling utgör således betydande del av rekommenderad fysisk aktivitet hos både vuxna och unga (Dyck et al., 2010; Oja et al., 1998; Sahlqvist et al., 2012). Studier visar även att personer som cykelpendlar generellt ägnar sig oftare åt fysisk aktivitet jämfört med mer passiva pendlare även på sin fritid (Sahlqvist et al., 2012; Yang et al., 2014).

Restid är en annan relevant faktor som påverkar cykelanvändningen. Särskilt vana pendlingscyklister föredrar korta restider (Stinson & Bhat, 2005; Hunt & Abraham, 2007). Precis som när det gäller trafiksäkerhet sätter cyklister högt värde på cyklingens komfort- och standardnivå och påverkar i många fall den totala restiden (Noland & Kunreuther, 1995). En hög kvalitet på cykelinfrastruktur innebär ökad sannolikhet att arbetspendla med cykel (Rietveld & Daniel, 2004; Rodríguez & Joo, 2004) genom att underlätta snabbare pendlings- och restid.

Cykling kan därför vara snabbt och effektivt för kortare avstånd och i de fall när trafikstockningar på kortare resor enkelt kan undvikas. För längre avstånd kan dock cykling ta längre tid jämfört med bil eller kollektivtrafik. För att främja cykling kan det därför vara viktigt att se till att cykelvägnätet är väl utbyggt och effektivt, vilket minskar restiden och gör cykling till ett attraktivt alternativ. Kostnad, restid, ansträngning och säkerhet är således viktiga faktorer för cyklister. Dessa aspekter bör alltid beaktas i förhållande till andra transportsätt, vilket exemplet med kostnad tydliggör: om ett annat transportsätt blir dyrare, ökar cykelanvändandet.

2.3.3. Cykelinfrastrukturens påverkan på cykelpendling

Tillgång till bra cykelinfrastruktur kan som tidigare nämnts påverka beslutet att vilja cykla längre pendlingsavstånd. Om det finns bra cykelvägar som är avsedda för pendlingscykling kan det samtidigt göra det tryggare och bekvämare att pendla även längre sträckor. Att ha separata cykelvägar från fordonstrafiken och möjligheter till cykelparkering vid arbetsplatsen cykelpendling bli mer attraktivt och även få ökad status. Studier visar även att nära tillgång till infrastruktur för gång- eller cykel direkt vid bostaden associeras med högre förekomst av aktiva pendlingsresor med cykel (Bopp et al., 2015; Djurhuus et al., 2014).

Förändringar i fysisk infrastruktur som förbättrar och underlättar tillgängligheten till anpassade cykel- och gångvägar kan därför stimulera till ett ökat aktivitetsbeteende, framförallt när det kommer till cykling (Heinen et al., 2017; Wahlgren & Schantz, 2014). Cykeln fungerar inte alltid enbart som ett huvudsakligt (eller enda) transportmedel, utan används också av många arbetspendlare för att till exempel ta sig till en tågstation eller busshållplats för att genomföra så kallad kombinerad mobilitet (Keijer & Rietveld, 2000; Rietveld, 2000; Martens, 2004). Witlox & Tindemans (2004) och Dill & Voros (2007) finner dock att invånare i centrala delar av städer oftare väljer cykeln som transportmedel än vad invånare i förorter eller i byar utanför tätbebyggt område gör.

För städer utan en mogen cykelkultur är det oftast de "hårda" cykelåtgärderna som får störst effekt som att bygga ut cykelvägnätet och att skapa säker interaktion med andra trafikanter främst bilar. Även att det finns bra möjligheter att låsa fast sin cykel är av stor vikt. Koglin (2015) belyser vikten av helhetsgreppet för att öka cyklingen. I sin studie jämförde han två kulturellt lika städer, Stockholm och Köpenhamn, men med helt olika cykelnivåer. I Köpenhamn är cykelinfrastrukturen utbyggd och genomtänkt och cykelandelen är hög och i Stockholm, som inte satsat på god cykelinfrastruktur är cykelandelen låg.

I Köpenhamn har policyarbetet för att öka cyklingen under många år varit högt prioriterat och integrerat i samhällsplaneringen medan cykelinfrastrukturen och policyarbetet i Stockholm länge varit marginaliserad och fragmenterad. Farliga trafikmiljöer för cyklister bidrar till att skapa ett motstånd till viljan att själv börja cykla. Cykelanvändare föredrar sammanfattningsvis separata cykelvägar framför trottoarcykling med blandad cykel- och gångtrafikanter (Taylor & Mahmassani, 1996) och cyklister föredrar även i högre utsträckning cykelvägar framför vägar utan någon cykelprioritering (Wardman et al., 1997; Abraham et al., 2002; Stinson & Bhat, 2005; Hunt & Abraham, 2007). Enligt Dill & Voros (2007) brukar arbetspendlare påpeka att de skulle cykla oftare om de hade bra och trafiksäkra cykelvägar, och om dessa var lätta att nå och bra anslutna till sin arbetsplats. Dickinson et al. (2003) drar

också slutsatsen att tillhandahållande av säkra cykelvägar också skulle vara populärt bland många anställda på till exempel industriområden lokaliserade i stadens periferi.

2.3.4. Arbetsplatsens påverkan på cykelpendling

Studier visar att nödvändiga faciliteter på jobbet som säker cykelparkering och duschmöjlighet påverkar attityden och intresset till att vilja arbetspendla med cykel (Noland & Kunreuthe, 1995; Pucher, 1998; Abraham et al., 2002). Dickinson et al. (2003), Stinson & Bhat (2004), Hunt & Abraham (2007) samt Martens (2007) finner i sina studier att cyklister anser att säker cykelparkering är en mycket viktig aspekt vid valet av transportmedel, det vill säga att tillhandahålla både säker och bekväm cykelparkering i direkt anslutning till arbetsplatsen. Det kan vara cykelfrämjande åtgärder som till exempel vanliga cykelställ, cykelställ med tak eller cykelgarage. Att cykelparkeringen är lättillgänglig och skyddad mot väder och stöld är viktigt aspekt, och förutom nämnda goda parkeringsmöjligheter anser pendlare att det är viktigt med duschar, omklädningsmöjligheter och förvaringsskåp (Abraham et al., 2002; De Geus, 2007).

Arbetsgivare kan således förbättra bekvämligheten för cykelpendlare genom att erbjuda omklädningsrum där de kan byta om till andra kläder. Duschar är som sagt också viktiga för att fräscha upp sig efter cykelturen, särskilt om det är en längre sträcka eller om det är varmt väder. Samtidigt visar intressant nog Taylor & Mahmassani (1996) att duschar i sin studie inte har någon signifikant effekt, och möjlighet till dusch på jobbet verkar inte resultera i högre frekvenser av cykling (Stinson & Bhat, 2004). Många anställda föredrar dock säker parkering framför duschar och skåp om man skulle behöva välja cykelfrämjande åtgärder för att få upp intresset för cykelpendling (Dickinson et al., 2003; Hunt & Abraham, 2007).

2.3.5. Årstider, väder och klimatets påverkan på cykelpendling

Stinson & Bhat (2004) samt Guo et al. (2007) påvisar av förklarliga skäl att cykling på sommaren är betydligt vanligare än under andra årstider. Nankervis (1999) menar också att fler människor cyklar på sommaren och hösten jämfört med vintern och våren. Sommaren erbjuder generellt sett de absolut bästa förutsättningarna för cykling, både med behagliga temperaturer och längre ljusa dagar. Men varma dagar kan också medföra utmaningar på grund av hög luftfuktighet och stark sol samt hög värme. Beteendet styrs således till stora delar av vädret, vilket i sin tur leder till att antalet aktiva pendlingsresor varierar under året (Stigell & Schantz, 2015).

Förutom väder- och temperaturskillnader kan även som sagt ljusförhållanden påverka människors benägenhet att gå eller cykla till arbetet. Säsongsvariationer som tyder på en generellt lägre pendlingsfrekvens med både gång och cykel under vinterhalvåret har observerats i flera andra studier (Collins & Mayer, 2015; Yang et al., 2011), och det är framförallt cykelbeteendet som verkar vara mest känsligt för större väderomslag, framförallt under vintern (Børrestad et al., 2011; Kallio et al., 2016; Stigell & Schantz, 2015). Överlag är det dock få studier som jämför olika geografiska områden med varandra, trots att det aktiva pendlingsbeteendet även kan variera mellan olika städer i samma land och i samma region (Reis et al., 2013).

Man cyklar inte bara mindre på vintern, utan enligt Bergström & Magnussen (2003) minskar även den maximala cyklade sträckan i till exempel Sverige från 20 km på sommaren till totalt 10 km på vintern. Samma studie identifierade att på sommaren reser endast 25 % av människorna med bil för resor upp till 3 km, medan på vintern nästan 40 % av människorna som studerades (Bergström & Magnussen, 2003).

I kallare klimat och vintertid kan cykling också vara utmanande på grund av faktorer som till exempel snö, is och kyla. Halka kan göra cykling direkt farlig, och det kan vara svårt att manövrera cykeln på snötäckta eller isiga vägar under vissa perioder och platser i städerna. I dessa förhållanden kan vinterdäck eller dubbdäck vara till stor hjälp för att förbättra greppet för cykeln. Alla har dock inte det intresset eller kunskapen att byta till dubb- eller vinterdäck. Vid extremt kalla temperaturer kan även klädsel som skyddar mot kylan givetvis vara nödvändig.

Stinson & Bhat (2004) samt Gatersleben & Appleton (2007) finner även att mörker har en negativ effekt på cykelpendlingen. I synnerhet bryr sig kvinnliga cyklister mer om dagsljus än män och känner sig i större utsträckning mer otrygga än män på kvällar och nätter (Bergström & Magnussen, 2003; Cervero & Duncan, 2003). Nederbörd eller risken för regn nämns ofta också i studier som en av de mest negativa faktorerna vid val att cykla eller andra transportmedel (Nankervis, 1999; Brandenburg et al., 2004).

Pendlare som även cyklar på vintern har dock en bedömd större motvilja mot regn än snö (Bergström & Magnussen, 2003; Brandenburg et al., 2004). Nederbörd kan naturligtvis mätas och upplevas på flera olika sätt: antalet regndagar per år, antalet mm regn per dag och risken för regn och så vidare. Vädret bedöms således ha stor inverkan på cykelfrekvensen och således valet av transportmedel. Risken för regn, vind, låga temperaturer och mörker är således olika faktorer till att människor väljer bort cykeln (Stigell & Schantz, 2015).

Under övergångsperioderna mellan vinter och sommar kan vädret vara ganska varierande. Det kan vara både svalt och regnigt. Det är viktigt att vara förberedd på temperaturväxlingar och ha kläder som passar för dessa förhållanden. Regnkläder och lager-på-lager-klädsel kan vara till hjälp för att hantera väderförändringarna. Oavsett årstid kan regn vara en utmaning för cykling. Det kan göra vägarna hala och minska synligheten.

Vattentäta kläder och skydd för cykeln som skärmar och stänkskydd kan göra cyklingen mer bekväm och säker under regniga förhållanden. Att vara förberedd på klimatets påverkan och anpassa sig efter årstiderna är viktigt för att kunna cykla på ett säkert och bekvämt sätt. Genom att använda rätt kläder och utrustning samt vara medveten om väderförhållandena kan man minska risken och göra cyklingen mer acceptabel oavsett årstid.

2.3.6. Socioekonomiska faktorerers påverkan på cykelpendling

Pendlingsbeteende är traditionellt starkt kopplat till personliga egenskaper det vill säga socioekonomiska faktorer. Således kan dessa socioekonomiska faktorer ha en stark påverkan på valet av cykling och generellt användningen av cykel som prioriterat transportsätt. Studier har visat att det finns ett direkt samband mellan transportbeteende och kön, inkomst och ålder (Cervero, 2002). Aktiv arbetspendling i form av cykling kan som tidigare nämnts dock vara en viktig bidragande faktor när det kommer till att höja graden av fysisk aktivitet helt

oberoende av etnicitet och socioekonomisk tillhörighet (Berrigan et al., 2006), men forskning visar även att människors benägenhet att välja aktiva transportmedel i hög grad påverkas av sociodemografiska faktorer som bland annat innefattar kön, utbildningsnivå och civilstatus (Menai et al., 2015).

Tidigare studier drar också som tidigare nämnts slutsatsen att män cyklar mer än kvinnor (Räsänen & Summala, 1998; Banister & Gallant, 1999; Pucher et al., 1999; McDonald & Burns, 2001; Dickinson et al., 2003; et al., 2004; Rietveld & Daniel, 2004; Rodríguez & Joo, 2004; Moudon et al., 2005; Plaut, 2005; Stinson & Bhat, 2005; Ryley, 2006; Dill & Voros, 2007). Andra studier fann dock inte samma direkta samband med att män cyklade mer än kvinnor till och från jobbet (Witlox & Tindemans, 2004; de Geus, 2007; Wardman et al., 2007). Dickinson et al., (2003) fann till och med i sin studie att kvinnor cyklade mer än män för alla sorters resor. Det verkar i den vetenskapliga litteraturen som att köns inverkan på cykling snarare är landspecifik än genuspecifik (Garrard et al., 2008).

Samtidigt visar sambandet mellan cykling och inkomst bedömas vara ännu mindre tydligt i vetenskapliga studier. Man skulle kunna förvänta sig att ha en hög inkomst skulle ha en negativ inverkan på cyklingen, eftersom en hög inkomst på en aggregerad nivå resulterar i mindre cykling och ökar sannolikheten för att äga egen bil (Pucher et al., 1999; Pucher & Buehler, 2006). Stinson & Bhat (2005) och Dill & Voros (2007) finner dock ett positivt samband mellan inkomst och cykelpendling, vilket tyder på att människor som tjänar mer tenderar att cykla allt oftare. Dill & Carr (2003) och Zacharias (2005) visar också att inkomst inte har någon direkt signifikant effekt vid valet av transportmedel.

Inkomstnivån kan dock påverka tillgång till dyrare modeller av cyklar och annan cykelrelaterad utrustning. Det är viktigt att vara medveten om och adressera socioekonomiska faktorer när man utformar cykelfrämjande åtgärder och policyer. Det inkluderar att göra cyklar och cykelrelaterade tjänster mer tillgängliga och prisvärda för personer med olika inkomstnivåer, att investera i cykelinfrastruktur och underhåll i områden med olika socioekonomiska förhållanden samt att erbjuda utbildning och kampanjer som främjar cyklingens fördelar för alla grupper i samhället. Bilägandet i sig har i många fall visat sig ge en stark negativ effekt på andelen cyklister (Cervero, 1996; Kitamura et al., 1997; Banister & Gallant, 1999; Stinson & Bhat, 2004, 2005; Plaut, 2005; Pucher & Buehler, 2006). Stinson & Bhat (2004) drar således slutsatsen att med färre bilar i ett hushåll ökar cykelfrekvensen. Moritz (1998) nämner att behöva en bil för sitt arbete som en anledning till att de inte pendlar med cykel.

Hushållets sammansättning och struktur påverkar också sannolikheten att arbetspendla med cykel (Ryley, 2006; Boumans & Harms, 2004). Att ha hög social status och samtidigt ha en ung familj minskar sannolikheten för att cykla (Moudon et al., 2005; Ryley, 2006). Andra personliga egenskaper som att till exempel vara fysiskt aktiv ökar som nämnts sannolikheten för att cykla (Rietveld & Daniel, 2004; Moudon et al., 2005; Plaut, 2005; de Geus, 2007; Parkin et al., 2008). Arbetspendling i form av cykling kan samtidigt vara en viktig bidragande faktor när det kommer till att höja den ackumulerade graden av fysisk aktivitet, egentligen oberoende av etnicitet och socioekonomisk tillhörighet (Berrigan et al., 2006), men forskning visar att människors benägenhet att välja aktiva transportmedel i hög grad påverkas av

sociodemografiska faktorer som bland annat innefattar kön, utbildningsnivå och civilstatus (Menai et al., 2015).

Cykling är vanligtvis mer utbredd i städer och områden där infrastrukturen är cykelvänlig och avstånden till arbete och servicepunkter är rimliga. Personer som bor i tätbefolkade områden eller städer med väl utvecklade cykelvägnät och cykelfaciliteter har större sannolikhet att använda cykel som transportsätt jämfört med de som bor i områden där cykling inte är lika bekvämt eller praktiskt. Det finns således samband mellan socioekonomiska faktorer och cykling men sambandet mellan cykling, ålder och inkomst är blandad. Merparten av den forskning som diskuterats ovan använder i många fall endast enkätresultat för att finna samband mellan socioekonomiska faktorer och cykling.

2.3.7. Psykologiska faktorerers påverkan på cykelpendling

Attityder, sociala normer och vanor är exempel på klassiska psykologiska faktorer som påverkar såväl resebeteende som val av transportsätt. Människors attityd till bilanvändning är generellt sett mer positiva än människors attityder till cykling (Dill & Voros, 2007). Gatersleben & Appleton (2007) finner dock att personer som funderar på att cykla till jobbet också generellt är mer positiva inställda till cykling än andra. Att ha en negativ uppfattning om bilanvändning och dess negativa effekter stimulerar givetvis också i högre utsträckning till cykling (Stinson & Bhat, 2005). De Bruijn et al. (2005) fann att cyklister upplevs ha en mer subjektivt positiv social norm gentemot andra än icke-cyklister.

Individuella uppfattningar, identitet, sociala normer och tidigare vanor används på olika sätt för att förstå valet av färdmedel (Forward, 1994; Verplanken et al., 1994; Tertoolen et al., 1998; Bamberg & Schmidt, 2001; Steg et al., 2001). Studier visar att även symboliskt-affektiva motiv vilka är svåra att mäta men som till exempel njutning och tillfredsställelse är lika relevanta motiv som mer traditionella motiv som tid och kostnad för att använda en bil eller andra färdmedel (Steg et al., 2001).

Andra studier visar på att valet av resesätt till stor del är rationella och motiverade beslut som relaterar till individuella attityder gentemot vissa transportmedel och subjektivt upplevda hinder för att förändra resbeteendet (Ajzen, 1991; Bamberg och Schmidt, 1998; Forward, 1998). Vana är även ett förekommande motiv till framförallt när det gäller bilåkande, bland annat när det kommer till arbetspendling och andra rutinbaserade resor (Verplanken et al., 1994; Bamberg et al., 2003).

Andra relevanta resultat av tidigare kvalitativa studier (Rimano, et al., 2012) visar också på att personer tenderar att nämna flera känslomässiga aspekter (både positiva och negativa) vid association med att till exempel arbetspendla med cykel i staden. Känslor av glädje, tillfredsställelse, frihet och lycka är bland positiva känslor som beskrivs vid cykling, men även flera olika negativa aspekter så som rädslor och faror nämns, som exempelvis risken för olyckor och hälsoproblem tack vare dålig luftkvalitet i städer. Sammantaget tyder studier på att praktiska (utilitaristiska) överväganden och känslomässiga reaktioner ofta kombineras för att avgöra personers vilja att använda cykel istället för bil i staden (Rimano et al, 2012).

Det antas också finnas vissa samband mellan sociala aspekter, såsom cyklingens offentliga status och image med den allmänna inställningen till cykling inom ett visst land eller regions kultur och cykelanvändning (Pucher et al., 1999). Enligt de Geus (2007) ökar även sannolikheten för cykelpendling om en arbetsgivare erbjuder olika former av uppmuntran för cykling, vilket kan ses som ett bevis på en positiv attityd till cykling. Altruistiska förväntningar påverkar också valet av transportmedel.

Personer med en mer djupgående miljöövertygelse använder sig oftare av kollektivtrafik och cykel (Hunecke et al., 2001). Generellt sett är det mer sannolikt att kollektivtrafikresenärer, fysiskt aktiva personer, personer som har starka preferenser för självförverkligande och personer med god tillgång till kollektivtrafik, handel och andra tjänster samt de som bor i stadsmiljöer i större utsträckning använder icke-motoriserade transporter som till exempel cykel (Moudon et al., 2005; Scheiner & Holz-Rau, 2007).

Gatersleben & Appleton (2007) och de Geus (2007) visar i sina studier att personer som inte pendlar med cykel dock upplever fler hinder för att pendla med cykel än vana cykelpendlare. Själva processen att bryta en vana kan leda till en omprövning av pendlingsituationen. Att till exempel under en period uppleva hur det är att pendla med cykel till jobbet kan övertala vissa människor att byta pendlingsätt (Rose & Marfurt, 2007). Människors vanor och rutiner kan vara starka drivkrafter. Om cykling blir en etablerad vana och en del av den dagliga rutinen, blir det lättare att fortsätta cykla regelbundet. Att skapa och förstärka cykelvanor kan vara en effektiv strategi för att öka cyklingens frekvens.

Studier av acceptansen av olika lokala transportpolitiska åtgärder har visat att personer är mer benägna att acceptera positiva (pull) åtgärder, än negativa (push) åtgärder (Schade & Schlag, 2003). Tidigare studier visar även att miljöattityder och normer är positivt relaterade till personers vilja att minska bilanvändningen, eller för den delen stödja åtgärder för att minska sina bilresor (Steg & Vlek, 2001). Gatersleben & Appleton (2007) beskriver att många personer tenderar att man faktiskt skulle vilja cykla till och från arbetet, men att de avskräcks av flera praktiska hinder, såsom brist på säkra parkeringsanläggningar eller osäker trafikmiljö.

Att även cykla mer på fritiden resulterar i en högre frekvens av cykelanvändning för pendling (Stinson & Bhat, 2004). Stinson & Bhat (2007) drar också slutsatsen att cykling till jobbet under en tidsperiod resulterar i högre frekvens av cykelanvändande. Dessutom kan cykelanvändning under barndomen påverka vuxnas inställning till cykelpendling. Att cykla som barn ökar sannolikheten för att cykla även som vuxen (Dill & Voros, 2007). Uppväxtmiljön och utbildningsnivån kan således påverka cyklingens popularitet. Personer som har vuxit upp i cykelvänliga miljöer och som har fått utbildning om trafiksäkerhet och cyklingens fördelar har större benägenhet att välja cykeln som transportsätt. Utbildning och medvetenhet kan spela en roll för att öka intresset och kunskapen om cykling även bland olika socioekonomiska grupper.

Skäl som i litteraturen ofta nämns som motiv för att cykla inkluderar bland annat hälsoskäl, vardagsmotion, träning/kondition, roligt, flexibelt, bekvämt och njutning av attraktiva landskap och natur (Bergström & Magnussen, 2003; Gatersleben & Appleton, 2007; Gatersleben & Uzzell, 2007). Och negativa aspekter som föranleder skäl till att inte cykla

inkluderar bland annat att det är för farligt, för mycket trafik, dåligt väder, personliga faktorer och anledningar, bristande kondition, obekvämt, tidsbrist samt trötthet (Noland & Kunreuther, 1995; Dickinson et al., 2003; Stinson & Bhat, 2004; Gatersleben & Appleton, 2007; Gatersleben & Uzzell, 2007; Wardman et al., 2007).

Attityder, sociala normer och vanor påverkar i många fall en persons beslut att cykla till jobbet. Om en person har en mer positiv inställning till cykling är sannolikheten större att den kommer att cykla. Förekomsten av vanor innebär dock att människor inte alltid väljer transportsätt när de väl har utvärderat alla potentiella utfall på ett rationellt sätt. Vanor kan påverka val och frekvens: om en person är van vid att använda en viss form av transport är det osannolikt att de söker efter nya transportalternativ. Som ett resultat av detta tas inte hänsyn till vissa transportsätt, såsom till exempel cykeln. Forskning tyder på att attityder och normer är mycket inflytelserika när det gäller inställningen till att cykla till jobbet.

2.3.8. Kostnad, ansträngning och trafiksäkerhetens påverkan på cykelpendling

Trafiksäkerheten nämns ofta en faktor för att främja cykling. Oro för trafikolyckor och bristande trafiksäkerhet kan avskräcka människor från att välja cykeln (Pucher et al., 1999; Rietveld & Daniel, 2004; Lohmann & Rölle, 2005; Southworth, 2005; Pucher & Buehler, 2006). För att öka säkerheten för cyklister är det viktigt att investera i cykelinfrastruktur, såsom separerade cykelbanor, trafiksignalering som prioriterar cyklister och belysning. Att öka medvetenheten om trafiksäkerhet och trafikregler för cyklister kan också bidra till att minska risken och öka tryggheten för cykling.

Vad som dock bedöms som säkerhet är subjektivt och skiftar från person till person (Shankwiler, 2006). Frågan om cykelinfrastruktur är samtidigt relaterad till trafiksäkerhet (Krizek et al., 2004; Stinson & Bhat, 2005; Garrard et al., 2008). Forskning kan identifiera två typer av trafiksäkerhet; objektiv och subjektiv säkerhet. Objektiv säkerhet är "verklig" säkerhet för cyklister, mätt i antal cykelrelaterade incidenter eller olyckor per invånare. Subjektiv säkerhet avser hur individer uppfattar säkerhet och mäts mestadels i termer av angivna säkerhetsupplevelser hos användare eller andra respondenter genom till exempel intervjuer. Dessa två typer av säkerhet kan både överensstämja med och skilja sig från varandra (Klobucar & Fricker, 2007).

Men även transportkostnader påverkar valet av transportsätt. Att cykla är relativt billigt och enligt Bergström & Magnussen (2003) är det en vanligt förekommande anledning till att pendlare väljer att cykla. Kostnaden för att cykla kan vara lägre jämfört med andra transportsätt som bil eller kollektivtrafik. Cykeln är i sig en relativt billig investering, och kostnaderna för underhåll och reparationer är oftast lägre än för fordon. Dessutom finns det inga bränslekostnader eller parkeringsavgifter för cykling.

Att uppmärksamma de kostnadsfördelar som är förknippade med cykling kan göra det mer attraktivt för individer att välja cykeln som transportsätt. Kostnaden för att cykla är inte bara viktig, utan även kostnaden för andra transportformer spelar roll det vil säga vad det kostar att arbetspendla med kollektivtrafik eller med egen bil (Noland & Kunreuther, 1995; Rietveld & Daniel, 2004; Rodríguez & Joo, 2004). Pucher & Buehler (2006) visar på ett samband mellan cykelanvändning, drivmedelspriser, inkomst och bilanvändning.

Cykling kräver fysisk ansträngning och kan vara mer krävande än att åka bil eller kollektivtrafik. Detta kan vara en viktig faktor för vissa människor, särskilt om de har låg fysisk kondition eller om de har särskilda behov som gör cykling svårare. Att erbjuda alternativ som elcyklar eller pedelegs kan minska den upplevda ansträngningen och göra cykling mer tillgängligt för fler personer. Rietveld & Daniel (2004), Rodríguez & Joo (2004), Timperio et al. (2006) samt Parkin et al. (2008) finner samtliga att backar har en negativ effekt på cykelanvändningen.

2.3.9. Ålders påverkan på cykling

Bland skolbarn verkar aspekter som främst berör upplevd trafiksäkerhet spela störst roll framförallt vid val av färdvägar (Dessing et al, 2016). Andra studier från pendlingsbeteendet i Tyskland, Nederländerna och Danmark visar att separata cykelvägar i säkra och bekväma trafikmiljöer, i kombination med cykelfrämjande kampanjer och politiska program, verkar vara framgångsfaktorer bakom en hög förekomst av aktiva transporter från i stort sett samtliga åldersgrupper (Pucher & Buehler, 2008).

Sambandet mellan cykling och ålder är också tvetydigt i vetenskaplig litteratur. Pucher et al. (1999), Moudon et al. (2005), Zacharias (2005) samt Dill & Voros (2007) drar alla slutsatsen att sambandet inte direkt kan påvisas mellan ålder och cykling. Enligt de Geus (2007), Wardman et al. (2007), Zacharias (2005) & Kitamura et al. (1997) avtar dock förmågan och möjligheten av förklarliga skäl att cykla allt eftersom åldern stiger. Även om ett samband mellan ålder och cykling uppenbarligen existerar, är det dock svårt att visa på ett korrekt samband.

Andra forskningsstudier tyder på att det generella pendlingsbeteendet för både cykling och gång tenderar att minska med stigande ålder (Bopp et al., 2014; Menai et al., 2015; Spinney et al., 2012). Äldre personer kan ha vissa fysiska begränsningar som kan påverka deras förmåga att cykla. Det kan vara relaterat till balans, styrka, rörlighet eller kondition. Vissa äldre personer kan också ha hälsoproblem som gör det svårt för dem att cykla långa sträckor eller i tuffa terrängar.

För att främja cykling bland äldre kan anpassade cyklar, som elcyklar eller trehjuliga cyklar, vara ett alternativ. I en svensk studie avtar andelen elever som cyklar eller går till och från skolan successivt mellan 11–15 års ålder (Johansson et al., 2012). Andra studier har beskrivit tydliga könsskillnader med avseende på såväl avstånd som hastigheter, där manliga cyklister tenderar att cykla både längre och snabbare än kvinnor (Schantz, 2017; Stigell & Schantz, 2015).

3. Teoretiska referensramar

3.1. Hållbar mobilitet

Hållbar mobilitet är ett begrepp som används för resurs- och energieffektiva transporter och resande, och som är bra för såväl ekonomi, som för individen, samhället och miljön. Hållbar mobilitet är en form av tjänst som kombinerar olika transportmedel och gör det till en så smidig tjänst så att resenären kan ta sig från dörr till dörr, från morgon till kväll oavsett vilka resealternativ som används.

Det konkreta arbetet med hållbar mobilitet syftar således till att skapa attraktiva alternativ (bland annat så kallade delningstjänster) till eget bilägande. Detta uppmuntras genom en hållbar planering som ger förutsättningar för ett effektivare resande. Mer konkret menas med hållbart resande i första hand resandet med hållbara färdmedel såsom gång, cykel och kollektivtrafik, eller att resor inte behöver genomföras alls. Det handlar även om att möjliggöra en effektivare bilanvändning, i form av exempelvis fordonspool, eller samåkning, och i viss mån också resor med fossilbränsle fria och energieffektiva fordon, räknas som hållbart resande.

3.2. Mobility management

Beteendepåverkande åtgärder, eller så kallade mobility management-åtgärder, innebär grundläggande att försöka förändra resenärers inställning och beteenden till förmån för ett mer hållbart resande. Det kan handla om åtgärder som leder till att bryta invanda beteendemönster. En sådan färdmedelsomställning går naturligtvis fortare om alternativ till den privata bilen prioriteras i samhällsplaneringen, som till exempel tillgänglig gång- och cykelinfrastruktur och närhet till kollektivtrafik. Det kan också handla om begränsningar för biltrafik och parkering.

Mobility management är ett hyfsat nygammalt koncept för att på olika sätt främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Vad som är grundläggande för MM är vad som definieras som "mjuka" åtgärder, som till exempel riktad information och kommunikation, organisation av tjänster och koordinering av olika partners verksamheter. Mjuka åtgärder bedöms ofta förbättra effektiviteten av "hårda" åtgärder, som till exempel infrastrukturella satsningar som gång- och cykelvägar eller etablering av nya busslinjer. MM-åtgärder kräver nödvändigtvis inte några stora finansiella investeringar då åtgärderna är tänkt att påverka själva resan egentligen helst innan den har börjat.

Inom arbetet med hållbart resande och beteendeförändringar inom offentliga verksamheter används ofta metoden att låta invånarna testa själva. Erfarenhet inom Helsingborgs stad har visat på att många väljer att fortsätta resa med cykel, om de fått testa och på egen hand uppleva vilka fördelar som finns. I enklare tidigare genomförda enkäter anger ca 60–80 % av deltagarna att de fortsatte att cykla även efter testet.

3.3. Theory of planned behaviour

Sociala normer inbegriper ofta allmänt delade, men många gånger underförstådda "regler" och förväntningar på beteende som gäller, antingen i en mindre social gemenskap eller i samhället i stort. Med normer menas vanligtvis ett mönster för hur man bör utföra något, eller hur man bör uppträda mot varandra. När människor interagerar med varandra skapas olika mönster för hur man bör bete sig mot varandra. Det kan vara inom familjer, företag, föreningar och samhället i stort. Sociala normer varierar samtidigt i många dimensioner. De kanske största skillnaderna i sociala normer finns mellan olika kulturer, över svåröverkomliga geografiska avstånd och mellan olika tidsepoker.

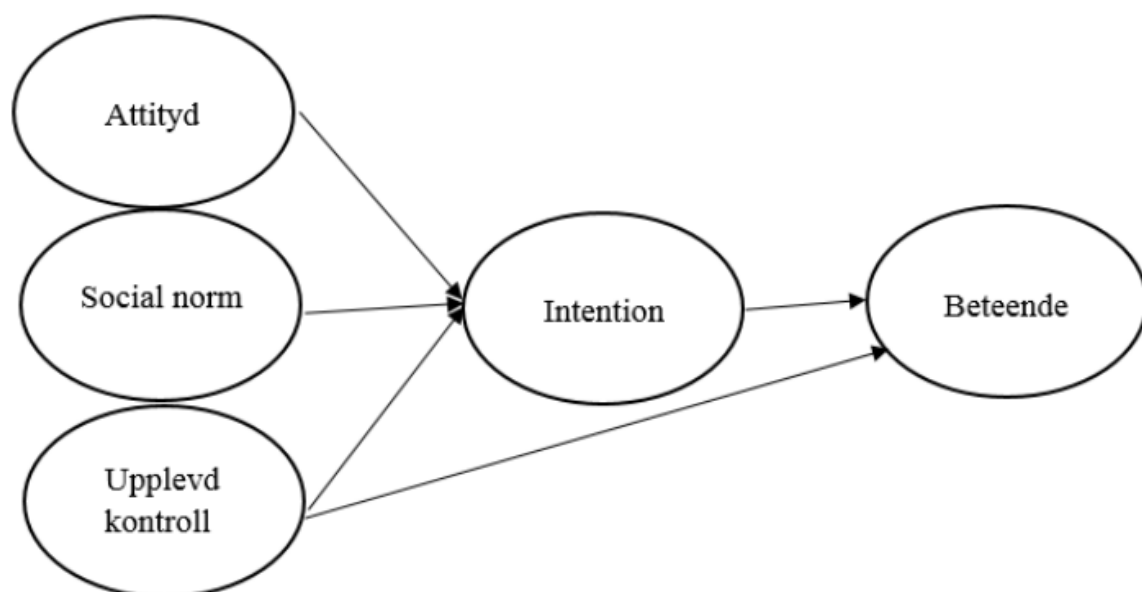
Normer kan även variera mellan olika religioner och livsåskådningar, mellan länder, mellan samhällsklasser och etniciteter inom ett land och beroende på vilka yrken, sexuell läggning, civilstånd och kön som personer i den specifika sociala tillhörigheten har. Sociala normer faller ofta tillbaka på underliggande och grundläggande värderingar. Såväl normer som värderingar är en del av den tillhörande sociala gruppens kultur (Aroseus, 2013). Medan en attityd är en generell inställning till något eller någon. Till skillnad från vår personlighet så antas attityder till stor del vara inlärd och påverkas oss till stor del av vårt sociala liv.

Beteende förhåller sig till hur vi "förpackar" vår kunskap och attityd och skulle på så vis kunna vara vårt "gränssnitt" i våra olika sociala sammanhang. Många upplever att det är lättare att utveckla kunskap och kompetens, än just värdestyrda beteenden. De grundläggande värderingarna är den måttstock som ligger till grund för många av de beslut som vi dagligen fattar genom livet såväl medvetet som omedvetet. Grundläggande värderingar agerar samtidigt vägvisare genom livet.

The theory of planned behaviour (TPH) är i detta sammanhang en teoretisk referensram vars huvudsakliga mål är att försöka förutsäga huruvida ett givet beteende kommer att genomföras eller inte. Theory of planned behaviour grundades av Ajzen och Fishbein (1975) och har genom flera års empirisk insamlat forskningsresultat visat sig ha stor förutsägbarhet på vårt beteende i olika situationer och sammanhang (Ajzen, 1991). Ravis et. al. (2009) bedömer TBH som den mest inflytelserika teorin av sociala beteenden.

Teorin har haft framgångar i förståelsen av konsumtionsbeteende (Chen & Tung, 2014; Kim et al, 2013; Teisl et al, 2009). Grundantagandet för detta är att människor är rationella i alla sina beslut, och att man använder flera olika informationskällor för att ta beslut (Ajzen, 1991). Enligt teorin så är själva intentionen att utföra ett beteende den mest avgörande faktorn för huruvida ett beteende kommer att genomföras eller inte. Intentionen i sin tur påverkas av tre aspekter:

(1) Attityder mot beteendet, (2) Sociala normer, och (3) Upplevd kontroll (se Figur 1 nedan).



Figur 1. Attityder (1) baseras enligt Ajzen & Fishbein (1975) på dels våra upplevda förväntningar om att ett visst beteende ska leda fram till ett specifikt mål eller utfall, men även hur högt vi värderar detta mål.

I testcykelprojekt kan attityder motsvara till vilken grad som testcyklisterna förväntar sig att motionering genom cykling till och från sin arbetsplats leder till en bättre hälsa och hur högt testcyklisten värderar en bättre hälsa.

För att förstå detta används teorier om attityder, motivation och hälsobeteende. Attityder i detta sammanhang är individers positiva eller negativa känslor och tankar gentemot ett visst beteende. I detta fall är beteendet att cykla till och från arbetsplatsen. Testcyklisternas attityder gentemot detta beteende kan påverka deras benägenhet att utföra det. Om de har positiva attityder, som att tro att cykling är roligt eller att det ger dem mer energi, är de mer benägna att cykla precis som litteraturanalysen beskriver.

Motivation spelar i detta fall en viktig roll i att driva beteende. Om testcyklisterna är starkt motiverade att förbättra sin hälsa, kan de vara mer benägna att välja cykling som ett sätt att uppnå detta mål. Motivation kan vara inre (personlig önskan att förbättra hälsan) eller yttre (till exempel arbetsgivarens incitament att främja cykling som arbetspendling). Och testcyklisternas uppskattning av hälsan och hur mycket de värderar en bättre hälsa kan vara en stark motivationsfaktor. Om de anser att bättre hälsa är av högt värde, kommer de sannolikt att vara mer benägna att ägna sig åt hälsosamma beteenden som att cykla. Hur vi sedan uppfattar den sociala normen (2) för ett visst beteende, är sedan avgörande för vårt beslutstagande.

Det mest avgörande är i testcykelprojektet inte huruvida majoriteten av befolkningen är för eller emot ett visst beteende kopplat till cykling istället för bilkörande, utan inställningen hos de individer som testcyklisten identifierar sig med.

Den upplevda kontrollen (3) är den sista aspekten, och fokuserar på de faktorer som antingen ökar eller minskar hur väl man uppskattar sig själv kunna utföra en viss beteendeförändring. Den upplevda självkontrollen, även känd som "locus of control", är ett begrepp som beskriver en individs uppfattning om graden av kontroll de tror sig ha över händelserna i sina liv, inklusive deras förmåga att utföra beteendeförändringar. Det kan antingen vara inriktat på extern kontroll eller intern kontroll, och det påverkar hur väl en person uppskattar sin förmåga att genomföra en viss beteendeförändring.

Ett exempel kan vara om en individ har en hög grad av intern kontroll tror de att de har stor makt att påverka sina egna liv och beteenden. De känner sig kapabla och ansvariga för sina handlingar och förändringar i sitt liv. När de överväger att utföra en beteendeförändring, som att ändra sin livsstil för att bli hälsosammare genom att träna mer, äta bättre eller sluta röka, har de en ökad tro på sin förmåga att lyckas. Denna tro på deras egen förmåga är en viktig faktor för att uppskatta deras förmåga att genomföra beteendeförändringen.

Å andra sidan, om en individ har en hög grad av extern kontroll, tror de att yttre faktorer, som ödet eller andra människor, har större inflytande över deras liv och beteenden. De kan känna sig maktlösa att påverka sin egen situation och uppleva det som att de har begränsad kontroll

över sina liv. När de överväger en beteendeförändring kan de vara mer skeptiska om de kommer att lyckas och känner sig mer beroende av yttre faktorer, som stöd från andra människor eller omständigheter, för att lyckas.

Det kan i testcykelprojektet bl.a. vara möjligheten till att ta cykeln istället för bilen och bero på trafiksäker cykelinfrastruktur, tillgång till (el-)cykel, möjlighet att parkera cykel på arbetet och eventuellt duscha etc.

Tillsammans bildar dessa tre aspekter själva intentionen till att utföra ett specifikt beteende (Ajzen & Fishbein, 1975; Ajzen & Madden, 1986; Kelly & Breinliger, 1995). Det finns forskare som motsätter sig TPB och menar att attityder, sociala normer och upplevd kontroll inte har något betydande inflytande på våra intentioner, utan att den i högsta grad avgörs utifrån tidigare beteendemönster och invanda vanor (Bentler & Speckart, 1979; Oulette & Wood, 1998).

2.2.3. Attitude theory och resbeteende

Man kan även dela in bilister i olika kategorier, eller indelning av olika "grader av bilister" beroende på deras attityder och inställning gentemot bilanvändning. Genom kategorisering av bilister kan man sedan rikta specifika budskap till de olika respektive grupperna och på så vis göra budskap om förändring av resbeteende mer personliga och i enlighet med gruppens identifierade övergripande attityder och intressen. För att en person ska ändra sitt beteende genom mjuka påverkansåtgärder (mobility management-åtgärder se kapitel 3.2.) krävs det att personen i sig har en egen vilja att ändra sitt beteende, vilket går kan identifieras genom kategoriseringen.

En grupp som identifierats och kategoriserats är de så kallade "*die hard drivers*" och som är den grupp som är minst benägen att förändra sitt beteende gentemot sitt bilanvändande, och har således det starkaste beroendet av att äga egen bil. Gruppen "*complacent car drivers*" har inte har samma starka beroende av bilen som "*die hard drivers*", men som ändå ser bilen som en nödvändighet för att kunna klara vardagen. Denna grupp ser heller inga större problem med sin bilanvändning och är också svåra att påverka för att minska sin bilanvändning.

Däremot är gruppen "*complacent drivers*" mer mottagliga att ändra sitt beteende gentemot bilanvändning, genom olika faktorer som att till exempel bränslet skulle bli dyrare osv. Den fjärde gruppen kallas för "*malcontented motorists*" och blir på svenska "*missnöjda bilister*". Denna grupp uttrycker negativa känslor kopplat till sin moral gentemot bilanvändning, och det är just denna grupp som har störst möjlighet att påverkas, bland annat med hjälp av mjuka påverkanskampanjer som olika mobility management-åtgärder. I kommunikationen med "*malcontented motorists*" kan man förstärka deras missnöje med bilköer, och på så vid att förstärka deras uppfattning om de positiva aspekterna med de hållbara alternativen som till exempel att börja arbetspendla med cykel istället för med bil.

4. Metod

4.1. Forskningsdesign

I arbetet så har en mixad forskningsmetod använts. I projektet har en kombination av både kvantitativa och kvalitativa metoder använts för att få en djupare och mer komplett förståelse av forskningsproblemet. Detta innebär empirisk insamling och analys av både numeriska och icke-numeriska data. Kvantitativ metod använder data som är mätbara och kvantifierbara, såsom statistik och numeriska värden. Detta syftar till att kvantifiera fenomen och förstå samband mellan variabler inom projektet. I kvalitativ metod används icke-numeriska data, som intervjuer och workshops för att förstå komplexa fenomen och insamla rika beskrivningar av deltagarnas upplevelser och åsikter kring attityder till cykelpendling.

Valet av forskningsdesign beror på forskningsfrågorna, tillgängliga resurser och den typ av data som behöver samlas in för att svara på forskningsfrågorna på bästa sätt. En väl designad forskningsdesign är avgörande för att få trovärdiga resultat och dra tillförlitliga slutsatser från forskningsstudien.

4.2. Kvalitativ metod - Intervju

Det finns idag ett brett spektrum av intervjumetoder, allt ifrån strukturerade intervjuer till exempel i enkätform, till mer ostrukturerade intervjuer, som mer liknar vanliga samtal. Målsättningen med de flesta intervjuer är oftast densamma, att kunna skapa och erhålla en djupare förståelse av sociala och vardagliga fenomen och processer, och samtidigt försöka göra dessa fenomen och processer begripliga. Intervjuer genomförs för att få olika aktörers syn ur deras egna perspektiv på ett specifikt fenomen eller processsamband (Ryen, 2004).

Intervjuer som i detta fall använder en intervjuguide med helt öppna svar upplevs ge större utrymme för respondenten att utveckla sitt resonemang, medan mer strukturerade intervjuer med på förhand föreslagna svarsalternativ således blir mer lik enkäter, och därför ger en mer översiktlig bild av olika aktörers uppfattningar om ett fenomen (se bilaga 1). Genom att ständigt sträva efter större frihet och flexibilitet vid intervjutillfället, skapas samtidigt en ökad möjlighet att få fram ett nyanserat kunskapsmaterial som speglar aktörernas egna förståelse- och kunskapsramar. Men en allt för stor frihet under intervjun kan medföra viss svårighet att tolka resultaten, eftersom det då är lätt att missa relevanta frågeställningar och tematiska frågeställningar, och det är också därför som en intervjuguide använts i samband med genomförda intervjuer.

Den styrda, eller strukturerade forskningsintervjun innehåller å andra sidan en intervjuguide eller checklista med tydliga teman eller ämnen men som inte behöver behandlas i strikt ordningsföljd. Kvale (1997) ställer upp sex generella kvalitetskriterier för en intervju:

- Stor omfattning av spontana, rika, specifika och relevanta svar från respondenten
- Desto kortare intervjufrågor och längre intervjusvar, desto bättre
- I vilken grad respondenten följer upp och klargör meningen i de relevanta aspekterna av svaren

- Den ideala intervjun tolkas i stor utsträckning under loppet av intervjutillfället
- Intervjuaren försöker verifiera sina tolkningar av respondentens svar under intervjutillfallets förlopp
- Intervjun är ”självkommunicerande”, dvs. den är en historia i sig som knappast kräver mycket extra beskrivningar och förklaringar.

Dessa kriterier har varit vägledande i teknikutformningen av frågor i denna rapport (se bilaga 1), eftersom kvalitativa metoder fokuserar på den socialt konstruerade verkligheten, människor emellan, och hur processer, system samt mening skapas inom den samhälleliga kontexten (Strauss & Corbin, 1990). Hoepfl (1997) hävdar att kvantitativ forskning istället söker orsaksbestämning, förutsägelse och statistisk generalisering av resultaten, medan kvalitativ forskning söker förståelse och kontext för ett specifikt samhällsfenomen.

I kvalitativa studier föredras således kvalitativa data, alltså ordets betydelse hellre än siffror och statistik. Kvalitativa studier frågar *hur* snarare än *vad* och *varför*. Det gemensamma målet med intervjuer är alltså, att samla in data och skapa en djupare förståelse för sociala och vardagliga fenomen, och försöka göra dessa fenomen begripliga samt synliga.

Enligt Hoepfl (1997) och Strauss & Corbin (1990) används kvalitativa metoder för att bättre förstå fenomen och samband om vilka lite ännu är känt. Följaktligen är det av stor nytta att genomföra ett antal intervjuer med olika intressenter, för att i slutändan erhålla relevanta slutsatser. Enligt Jörgensen & Phillips (2000) bör en intervju vara systematisk och konsekvent, annars hotas studiens tillförlitlighet.

4.2.1. Genomförda intervjuer 2022 och 2023

Intervjuerna i projektet genomfördes under två perioder – dels under 2022 och dels under 2023. År 2022 genomfördes 14 intervjuer med respondenter boende enbart på Gustafslund och Adolfsberg vilket var projektets initiala fallstudie-områden (se även kapitel 4.3.). År 2023 deltog respondenter från olika områden fördelade till stora delar över hela Helsingborgs kommun, vilket innebar 13 intervjuer.

Totalt intervjuades således 9 % (27 st.) av det totala antalet testcyklister (300 st.) vilket i sammanhanget bedöms syfta till vetenskaplig mättnad. Vetenskaplig mättnad är ett begrepp som används inom forskning för att beskriva den punkt då ytterligare forskning inom ett visst område inte längre bidrar med signifikant ny kunskap eller insikter. Det innebär att forskningsfältet har utforskats tillräckligt och att det inte finns mycket kvar att upptäcka eller undersöka inom ramen för den befintliga kunskapen.

Det är dock i sammanhanget viktigt att notera att vetenskaplig mättnad inte betyder att forskning inom området upphör helt. Det kan fortfarande finnas utrymme för att vidareutveckla befintlig kunskap, fördjupa förståelsen eller tillämpa kunskapen på nya kontexter eller problem. Dessutom kan vetenskaplig mättnad vara relativ och vara specifik för ett visst forskningsområde eller perspektiv, medan det fortfarande finns obesvarade frågor eller behov av forskning från andra perspektiv.

När forskningsområden når en punkt av vetenskaplig mättnad kan det vara en anledning för forskare att undersöka andra områden som är mindre utforskade eller att övergå till att tillämpa befintlig kunskap i praktiken. Det kan också ge möjligheter för meta-analyser eller översiktlig forskning för att sammanfatta och sammanställa den befintliga kunskapen och dra slutsatser för vidare arbete eller policyutveckling inom området. Det är därför såväl kvalitativ metod har kombinerats med kvantitativ metod i projektet. Nedanstående tabell förklarar kodning, datum, kön, ålder, utbildningsnivå, sysselsättning, vilket område respondenterna bor i samt avstånd till deras respektive arbete (se Figur 2 nedan):

Kodning	Datum	Kön	Ålder	Utbildning	Sysselsättning	Område	Avstånd
IP1	13/6–22	Kvinna	50–59	Högskola/universitet	Yrkesarbetar	Gustavslund	2,1 km
IP2	13/6–22	Kvinna	50–59	Högskola/universitet	Yrkesarbetar	Adolfsberg	6 km
IP3	13/6–22	Kvinna	30–39	Gymnasium	Yrkesarbetar	Adolfsberg	5 km
IP4	14/6–22	Kvinna	40–49	Högskola/universitet	Yrkesarbetar	Adolfsberg	4 km
IP5	14/6–22	Man	30–39	Högskola/universitet	Yrkesarbetar	Gustavslund	9 km
IP6	14/6–22	Man	40–49	Högskola/universitet	Yrkesarbetar	Adolfsberg	7 km
IP7	14/6–22	Kvinna	30–39	Högskola/universitet	Yrkesarbetar	Adolfsberg	4 km
IP8	15/6–22	Kvinna	50–59	Gymnasium	Yrkesarbetar	Adolfsberg	3 km
IP9	15/6–22	Kvinna	40–49	Högskola/universitet	Yrkesarbetar	Adolfsberg	4,5 km
IP10	15/6–22	Kvinna	40–49	Högskola/universitet	Yrkesarbetar	Gustavslund	3,2 km
IP11	21/6–22	Man	40–49	Högskola/universitet	Yrkesarbetar	Gustavslund	6 km
IP12	21/6–22	Man	60–69	Yrkeshögskola	Yrkesarbetar	Gustavslund	3 km
IP13	21/6–22	Man	50–59	Högskola/universitet	Yrkesarbetar	Gustavslund	3,2 km
IP14	21/6–22	Kvinna	50–59	Högskola/universitet	Yrkesarbetar	Gustavslund	4,3 km
IP15	19/6–23	Kvinna	30–39	Gymnasium	Yrkesarbetar	Söder	2 km
IP16	19/6–23	Kvinna	60–69	Gymnasium	Yrkesarbetar	Ödåkra	10 km
IP17	19/6–23	Man	30–39	Högskola/universitet	Yrkesarbetar	Allerum	6 km
IP18	19/6–23	Kvinna	40–49	Högskola/universitet	Utbildning	Eneborg	5 km
IP19	19/6–23	Man	70-	Högskola/universitet	Yrkesarbetar	Raus	13 km
IP20	20/6–23	Kvinna	50–59	Grundskola	Yrkesarbetar	Slottshöjden	17 km
IP21	21/6–23	Man	60–69	Gymnasium	Yrkesarbetar	Elineberg	2 km
IP22	22/6–23	Kvinna	40–49	Högskola/universitet	Yrkesarbetar	Råå	8 km
IP23	22/6–23	Man	60–69	Högskola/universitet	Yrkesarbetar	Ramlösa	10 km
IP24	22/6–23	Kvinna	60–69	Högskola universitet	Yrkesarbetar	Pålsjö Östra	5,5 km
IP25	27/6–23	Kvinna	70-	Högskola/universitet	Yrkesarbetar	Centrum	5 km
IP26	28/6–23	Kvinna	40–49	Högskola/universitet	Yrkesarbetar	Rydebäck	5 km
IP27	28/6–23	Man	30–39	Högskola/universitet	Yrkesarbetar	Tågaborg	6,7 km

Figur 2. Intervjurespondenternas respektive kodning samt bakgrund.

Majoriteten av respondenterna har, enligt Figur 2, högskola/universitets-utbildning och samtliga yrkesarbetar förutom en som för tillfället studerar. Den geografiska spridningen visar att flest respondenter bor antingen på Adolfsberg (7 st.) eller på Gustavslund (7 st.) vilket kan förklaras med att det som tidigare nämnts var de initiala fallstudieområden i projektet (se även kapitel 4.3.).

Pendlingsavståndet varierar mellan 2 km till 17 km och respondenternas genomsnittliga pendlingsavstånd är 5,9 km enkel resa, vilket innebär en total genomsnittlig pendlingsträcka på 11,8 km/pendlingstillfälle. Fördelningen av respondenternas ålder och kön ser ut som följande (se Figur 3 nedan):

Ålder	Kvinna	Man
18 - 29	0	0
30 - 39	3	3
40 - 49	6	2
50 - 59	5	1
60 - 69	2	3
70 +	1	1
TOTALT	17 (63 % av respondenter)	10 (37 % av respondenter)

Figur 3. Intervjurespondenternas fördelning mellan ålder och kön.

Fördelningen av respondenter mellan ålder och kön är viktig av flera skäl (se Figur 2 ovan):

Representativitet: Genom att säkerställa en balanserad fördelning av respondenter mellan ålder och kön kan man sträva efter att få en representativ bild av den undersökta populationen. Detta är viktigt för att kunna dra allmängiltiga slutsatser och generalisera forskningsresultaten till hela populationen. Om fördelningen är snedvriden kan det leda till att vissa grupper över- eller underrepresenteras, vilket kan påverka tillförlitligheten och validiteten i forskningen.

Variation av perspektiv: Ålder och kön kan påverka människors upplevelser, åsikter och beteenden. Genom att inkludera ett brett åldersspann och en jämlik könsfördelning får man en större variation av perspektiv och erfarenheter inom undersökningen. Detta kan bidra till en mer heltäckande förståelse av ämnet och ge insikter som annars skulle kunna missas.

Jämlikhet och inkludering: Att säkerställa en rättvis fördelning av respondenter mellan ålder och kön är också en fråga om jämlikhet och inkludering. Genom att inkludera människor från olika åldersgrupper och kön ges alla grupper möjlighet att bli hörda och representerade i forskningen. Detta är viktigt för att undvika att vissa grupper marginaliseras eller förbises i forskningen.

Tillämpbarhet och anpassning av resultat: Genom att undersöka hur resultat och slutsatser varierar mellan olika åldersgrupper och kön kan forskningen ge insikter om eventuella skillnader och likheter i beteenden, attityder eller preferenser. Detta kan vara användbart för att anpassa insatser, program eller politik på ett mer målinriktat sätt och för att främja jämställdhet och inkludering i samhället.

4.3. Urvalsprocess

Följande text är till stora delar baserad på Frida Malmqvist (Helsingborgs stad, 2022) rapport inför projektstart: *300 testcyklister - Hur många invånare uppfyller kriterierna för att rekryteras till projektet?*

Projektgruppen funderade på hur man skulle undersöka testcyklister i ett lokalt perspektiv. För projektet 300 testcyklister hade de så kallade B-områdena (vilket innebär stadsdelsnivå). Adolfsberg och Gustavslund initialt valts ut att rekrytera kandidater från. Den grupp av störst intresse att rekrytera till projektet var de personer som i dagsläget kör bil. Detta för att ha möjlighet att skapa en förflyttning från bilkörning till ett mer hållbart transportalternativ.

Adolfsberg och Gustavslund valdes ursprungligen ut för att rekrytera potentiella cyklister eftersom områdena är lika till storlek och tillgång till cykelinfrastruktur, men olika sett till de

socioekonomiska aspekterna samt att de hade liknande förutsättningar att nå olika målpunkter i Helsingborg. Tabell 2 nedan visar på skillnader områdena emellan 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 %
Förvärvsarbete (2019)	1838	2165
Medelålder	40	37
Medelinkomst (tkr) förvärvsarbete 20–64	335	455

Tabell 2. Variabler utifrån ursprungsområdena Adolfsberg och Gustavslund.

Då båda två områdena har strax över 3000 invånare vardera och endast en relativt liten del av dessa kunde uppfylla kriterierna för att vara med i projektet. Definitionen av cykelavstånd är i detta fall 15 minuter. Antalet invånare i Gustavslund (1871 personer) respektive Adolfsberg (1500 personer) som arbetar i B-områden som kan nås inom 15 minuter.

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. 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.

Efter successiv utvidgning av fler områden för att nå målet med 300 testcyklister öppnades projektet i sista testcykelomgången upp till invånare bosatta i hela Helsingborg. Målet med totalt 300 testcyklister nåddes dock till slut.

4.3. Kvalitativ metod – Workshop

En workshop är en interaktiv forskningsmetod som involverar deltagande och samarbete från olika personer för att undersöka ett specifikt ämne, lösa problem och samtidigt generera nya idéer och tankar. Workshop används som metod ofta för att samla in kvalitativa data genom att erbjuda en kreativ miljö för att utforska komplexa frågor. Workshops är särskilt användbara när det krävs olika perspektiv från deltagarna.

Workshopen som genomfördes i början av 2023 med ett 10-tal representanter som tackat ja till att medverka från den första intervjuerien 2022. Workshopen delades in i två olika stationer:

Station 1: Cykel och samhällsplanering

På station 1 skulle man under ca 5 minuter skriv ner egna tankar/reflektioner på post-it lappar. Därefter diskuterade man under ca 25 minuter över deltagarnas post-it lappar om det fanns gemensamma slutsatser eller ej.

Frågorna på station 1 som diskuterades var bland annat:

- Hur får vi fler att cykla? (Spridningseffekten)
- Hur kan vi höja cykelns status? (värdeskapande funktioner)
- Kan samhället och/eller arbetsgivaren göra mer för att öka cyklingen?
- Hur inspirerar ni andra på arbetsplatsen till att börja cykla? familj, grannar, vänner, kollegor? Social tipping points (ambassadörer)?
- Vad påverkar ditt val av färdmedel till arbetet och fritidsresor?
- Har cykeln några begränsningar?

Station 2: Min cykelväg till jobbet

På station 2 skulle man identifiera vad som är bra och vad är dåligt på sin väg till och från jobbet. Man skulle och sätta post-it lappar på en stor karta över Helsingborg över:

- Farliga platser/väggkorsningar, osäker, mörk sträcka
- Säkra platser, vacker, trevlig fin sträcka

Station 2 avslutades med en diskussion om:

- Man även cyklar till fritidsaktiviteter
- Alla i gruppens färdvägar. Tycker flera att vissa sträckor är bra/dåliga?

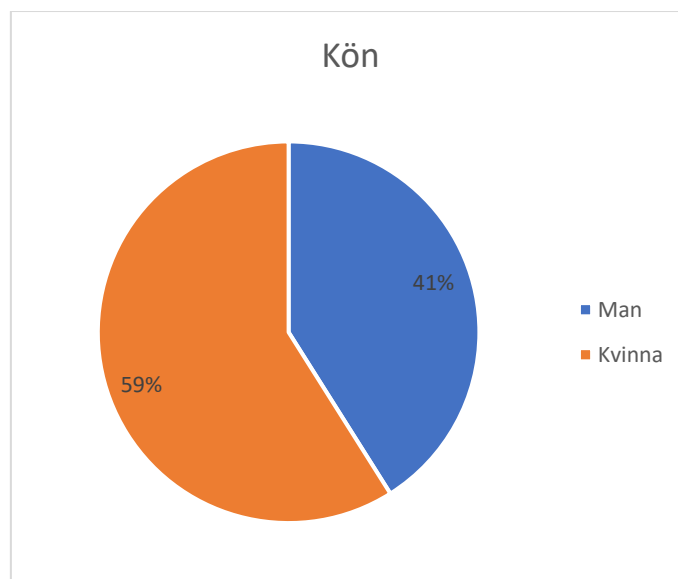
4.4. Kvantitativ metod - Enkät

Enkäter är en effektiv metod för att samla in data från ett stort antal respondenter på relativt kort tid. Enkäter kan erbjuda ett anonymt och konfidentiellt sätt för respondenter att dela sina åsikter och information.

Enkäter erbjuder även en möjlighet att standardisera frågor och svarsalternativ, vilket gör det lättare att jämföra och analysera resultaten. Detta kan vara särskilt användbart vid kvantitativ forskning där man strävar efter att mäta och kvantifiera specifika variabler och samband.

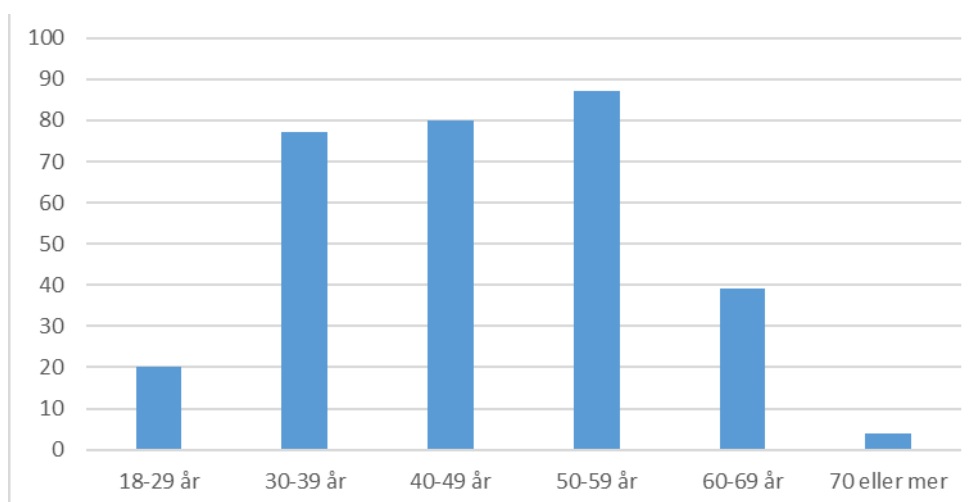
Enkäter kan nå ut till en bred publik och inkludera deltagare från olika geografiska områden, åldersgrupper, kön, socioekonomiska bakgrunder och andra demografiska kategorier.

Detta gör det möjligt att få en mångfald av perspektiv och representera olika delar av populationen i forskningen. Enkäten delades ut i samband med varje testcyklistillfälle det vill säga en enkät på våren 2022 och en enkät på hösten 2022 samt slutligen en enkät på våren 2023. Totalt svarade 307 respondenter på sammanlagt tre analyserade enkätutskick genomförda våren 2022, hösten 2022 samt våren 2023. Och fördelningen var 126 män (41 %) svarade och 181 kvinnor (59 %) (se Figur 4).



Figur 4. Fördelning av enkätsvar mellan man och kvinna.

Majoriteten av enkätrespondenterna var samtidigt mellan 30–59 år med visst övertag inom åldersgruppen 50–59 år (se Tabell 3 nedan).



Tabell 3. Ålder på respondenterna som svarade på enkäterna.

4.5. Kvantitativ metod – Beräkningar / potentialstudie

Beräkningar har i rapporten genomförts med syfte att komplettera de kvalitativa intervjuerna, och belysa potentialen av förändringsarbetet, det vill säga att cykla istället för att ta bilen till och från arbetet. Beräkningarna är byggda på schabloner och antaganden, vilket naturligtvis möjliggör argumenterande för andra resultat. Samtidigt genomfördes beräkningarna för att på ett pedagogiskt sätt illustrera den kvantifierade nyttan av förändringspotentialen i projektet. Ofta nedprioriteras icke-monetära mål och åtgärder i det lokala beslutsfattandet, mycket kanske tack vare en okunskap om övriga samhällsliga värden som är svåra att monetärt belysa.

Beräkningarna kan således inte betraktas som en komplett samhällsekonomisk kalkyl och gör heller inga anspråk på att vara fullständiga. Beräkningarna är till för att belysa effekter av vissa åtgärder inom samhällsplanering. Det är ett mycket viktigt bidrag till befintlig forskning inom såväl hållbara transporter som inom hållbar samhällsplanering. Beräkningsstudien används för att undersöka och förutsäga hur olika faktorer och variabler påverkar samhällsplaneringen på ett lokalt plan.

Beräkningsstudien är givetvis förenklad och baserade på antaganden baserade på intervjustudien, vilket kan påverka validiteten av resultaten. Dessutom kan det vara utmanande att få tillgång till tillräckligt detaljerade och tillförlitliga data för att kalibrera och validera resultatet. I slutändan är beräkningsstudier en viktig del av vetenskaplig forskning eftersom de ger möjlighet att undersöka komplexa system och förutsäga beteenden och utfall. Genom att kombinera beräkningsstudier med empiriska studier kan forskare få en mer omfattande förståelse av vilken potential i detta fall testcyklister har genom att inspirera andra i sin närhet att också börja ta cykel till och från arbetet.

5. Analys

5.1. Analys av fyra svenska testcykelprojekt

Detta är en kort analys av upplägg, erfarenheter och framgångsfaktorer från några av de svenska testcykelprojekten som genomförts under de senaste åren.

I ett testcykel-projekt som riktades till vanebilister i Göteborgsregionen fick deltagarna välja den cykel (el-cykel, lastcykel, vikcykel) som passade deras behov bäst utifrån deras livssituation. Överlag har det varit relativt få testcyklister till antalet i de projekten som analyserats. I ett testcykelprojekt i Höganäs kommun (2022) medverkade 20 testcyklister. I ett testcykelprojekt som genomfördes i Huddinge kommun (2019) medverkade 19 testcyklister som fick låna el-cyklar under projektet. Detta innebär att dessa projekt framförallt handlar om att testa och utvärdera om metoden fungerar snarare än att skapa en stor förändring på samhällsnivå. Mot denna bakgrund är den bedömda ambitionsnivån för Helsingborgs testcykelprojekt med 300 testcyklister därför avsevärt högre än andra liknande projekt i Sverige. Det ska också tilläggas att i flera av testcykelprojekten får testcyklister låna dyra el-cyklar, eller el-lastcyklar vilket givetvis påverkar projektbudgeten.

5.1.1. Framgångsfaktorer

Samtliga testcykelprojekt som analyserats är framgångsrika i avseendet att majoriteten av projektens deltagare ökar sin andel cykling, och även ersätter flera av sina bilresor med cykel efter projektet. I ett testcykelprojekt med el-cyklar som genomfördes i Huddinge (2019) uppgav 60 % efter projektets slut att *”det är troligt eller mycket troligt att de kommer att börja cykelpendla mer framöver”*. Eftersom samtliga testcykelprojekt bygger på en frivillighet är det övervägande personer som redan har en viss motivation eller öppenhet till att förändra sitt resebeteende.

I testcykelprojekten uppger deltagarna fördelar som: *”att det bara tar marginellt längre tid att cykla än att köra bil till jobbet”*. Det är också vanligt att deltagarna förundras över hur enkelt och smidigt det är att cykla, något som annars brukar vara det vanligaste argumentet för att använda bilen. Deltagarna beskriver ofta friheten som cykeln ger dem, att slippa bilköer och tidtabeller och att man kan ta sig nästan dit man vill beroende på avståndet.

Många testcyklister uppger att de mår bättre både fysiskt och psykiskt, samt att de sover bättre och är på bättre humör sedan de börjat cykla dagligen. En stor fördel är den annars upplevda egentiden man får på cykeln både till och från jobbet. För många är denna tid ovärderlig för att reflektera på dagens avslutade arbete och varva ner efter arbetsdagen. Barnfamiljerna i testcykelprojekten som cyklat el-lastcykel har upplevt och blivit förvånade över hur smidigt det varit och mycket man kunnat lasta i lådan, både mat och barn på samma gång. Dessutom har man kunnat ersätta många bilresor även om det fortfarande har funnits ett behov av att behålla bilen så har lastcykeln definitivt gjort andrabilen överflödig.

Det centrala i testcykelprojekten är att få vanebilister att ändra sitt beteende och bryta vanan att alltid ta bilen. Utvärderingarna av testcykelprojekten visar att en majoritet av testcyklisterna är positiva till sin nya vana att cykla istället för att ta bilen. Flertalet uppger också att de börjat cykla mer på fritiden och inte bara till arbetet. Gemenskapen att delta i testcykelprojektet har varit viktigt för många för att känna motivationen och peppen att fortsätta cykla, man vill ingå i en gemenskap ett sammanhang. Det är lättare att börja med en god vana tillsammans uppger testcyklisterna. Bara börja cykla uppger flera deltagare. Du kommer märka alla de positiva effekterna direkt och framförallt att ditt psykiska och fysiska mående kommer öka.

I flera testcykelprojekt förbinder sig deltagarna att bli ambassadörer för cykling och även skriva en dagbok i form av blogginslag osv. Testcyklisterna uppger också att de sprider och inspirerar både familjemedlemmar och kollegor på jobbet om sina nya cykelvanor. På jobbet är många kollegor nyfikna om hur man gör och många vill testa cyklarna. Vissa testcyklister uppger dessutom att de är vandrare reklampelare för cykling och att de även känner en stolthet i att vara ambassadörer för det.

5.2. Analys av tidigare testcyklistprojekt i Helsingborgs stad mellan perioden 2016 - 2021

Nedan följer en sammanställning av tidigare genomförda testcykelprojekt i Helsingborgs stad mellan perioden 2016 – 2021. Syftet med projekten är att i möjligaste mån överföra

bilpendlare till cykling genom att låta anställda som pendlar med bil få cykelutrustning i motprestation till att de pendlar till arbetet med cykel istället.

Rekryteringsprocessen av stadens anställda har till största delen genomförts via stadens intranät (Insikten) med länkar till anmälan. Detta har varierats med t.ex. flyers etc.

TESTTRAMPARE Utvärdering HT 2016

Testperiod

12 september – 31 oktober 2016

Rekryteringsprocess

År 2016 anmälde 70 personer sitt intresse att delta som testcyklist. Av dessa sorterades 25 personer bort, 2 som inte fyllt i kontaktuppgifter, och 23 st. som redan tog cykeln till jobbet majoriteten av sina pendlingsresor. De som redan cyklade fick dock en regnponcho och ett "tack för att du cyklar" brev. 45 personer fick således erbjudande om att bli test-trampare. Av dessa var det 38 personer om gick vidare och hämtade ut cykelutrustning, och skrev på avsiktsförklaring för att cykla till jobbet i sex veckor. Den utrustning deltagarna fick var reflexväst, cykelbelysning, ryggsäck och cykelhjälm eller cykellås. Cykellås var populärast.

Deltagarna uppmanades att mejla eller ringa in synpunkter beträffande cykelinfrastrukturen i staden. Appen "ett bättre Helsingborg" rekommenderades för driftsfrågor. Ett planerat möte för deltagarna med projektledare samt representant från trafikenheten blev inställt då det endast var tre personer som anmälde sig. Däremot var det flera deltagare som i och med inbjudningen mejlade in om hur det gick för dem med cyklingen och synpunkter om cykelinfrastruktur.

Kostnader

Det mesta av utrustningen var i detta sammanhang inköpt sedan innan. Hjälmar och lås köptes in för 10 500 kr (20 hjälmar och 7 lås). Arbetstiden för projektet beräknades till ca 5–7 dagar.

Enkätutvärdering

77 % av deltagarna fyllde i enkäten efter testperiodens slut. Enkätresultatet visade att 92 % av deltagarna cyklade minst två dagar i veckan under testperioden. 70 % av deltagarna sa att de skulle fortsätta cykla efter testperioden varav 55,6 % två till fyra dagar i veckan och 14,8 % att de skulle cykla fem till sju dagar i veckan.

De främsta anledningarna att deltagarna skulle fortsätta att cykla var enligt enkäten främst:

1. Möjlighet till motion (73,7 %)
2. Billigt (63,2 %)
3. Miljövänligt (68,4 %)

Främsta anledningen till att inte fortsätta att cykla efter projektperioden hängde ihop med att det var för långt till jobb, nattjobb, och vintern med halka och mörker. De som ändrat sitt resande i tjänsten har börjat cykla mer. Av de som inte ändrat sina vanor kör många egen bil i tjänsten. Även fritidsresorna har ändrats för många till förmån för cykel och kollektivtrafik.

Samtliga deltagare upplevde att de fick tillräcklig information kring projektet. Många av kommentarerna från deltagarna handlade om brister i trafikmiljön/cykelinfrastrukturen som skapade viss oro som t.ex. service/drift, säkrare cykelvägar och överfarter etc.

TESTTRAMPARE Utvärdering VT 2017

Testperiod

12 maj – slutet av juni 2017 (6 veckor)

Rekryteringsprocess

År 2017 anmälde 36 personer anmälde sitt intresse som test-trampare. Av dessa var det 25 personer som tog bilen 3–5 dagar i veckan, och därmed valdes ut som testcyklister. Av de som gick vidare kunde 5 inte delta, 3 hade ingen egen cykel och 2 hade skador som gjorde att det inte passade att cykla. Av de 25 personerna som valdes ut deltog därför slutligen 17 personer i testomgången.

Enkätutvärdering

77 % av deltagarna fyllde även i denna enkät. Av de som svarade på avslutningsenkäten cyklade samtliga minst tre dagar i veckan under själva testperioden. 83 % av deltagarna kommer att fortsätta cykla 4–5 dagar i veckan efter testperioden.

De främsta anledningarna att deltagarna skulle fortsätta att cykla var främst enligt frisvaren i enkäten:

- Motion
- Bättre miljö

Deltagarna listade i enkätens frisvar följande nackdelar med att cykla till jobbet:

- Väder
- Trafiksituation/otrygghet
- Hämta/lämna barn

TESTTRAMPARE Utvärdering VT 2018

Testperiod

21 maj – 29 juni 2018

Rekryteringsprocess

20 personer anmälde intresse som test-trampare 2018. 5 st. var aktuella för testet då två personer redan cyklade, en blev sjukskriven och en hade anmälts av kollegor men var inte intresserad. Det innebar totalt 15 testcyklister.

Enkätutvärdering

Testomgången resulterade i 10 enkätsvar, det vill säga 50 %. 70 % av deltagarna cyklade till jobbet 4–5 dagar i genomsnitt under testomgången. 80 % skrev att de kommer fortsätta cykla till jobbet även efter testet. Av de som gjorde resor i tjänsten så har hälften använt cykel mer även till tjänsterelaterade resor.

Primära fritext-svar för att fortsätta i att cykla efter denna testcykelomgång var bl.a.:

1. Vardagsmotion
2. Frihetskänsla
3. Flexibilitet

Anledningen till att man inte valde att fortsätta cykla efter testet var cykelstöld, väder, uppförsbackar, för långt pendlingsavstånd samt lathet i angett i fritext-svar.

TESTTRAMPARE Utvärdering VT 2019

Testperiod

Vecka 18 – 23

Rekryteringsprocess

Möjligheten att bli testcyklist spreds denna omgång via Cykelvänlig arbetsplats, bl.a. genom en nätverksträff, och även genom nyhetsbrev. Tre arbetsplatser i Helsingborgs stad hoppade på aktiviteten: Helsingborgshem, Plantera plantära, och Skol och fritidsförvaltningen. Arbetsplatserna spred själva erbjudandet till sina anställda på olika sätt med informationsmaterial de fått av avdelningen för Miljö och livsstil.

Att sprida testcyklister genom arbetsplatser gjorde att projektet nådde en större målgrupp, men samtidigt hade projektledarna inte kontroll på i vilka kanaler och hur informationen spreds. Skol och fritidsförvaltningen fick många deltagare direkt. Helsingborgshem gjorde flera insatser att sprida informationen, men fick endast med två testpersoner. Plantera plantära är en liten arbetsplats med endast 6 anställda och fick med en testperson.

Detta var första testomgången där man frågade om deltagarna cyklade med barn när det gjorde en intresseanmälan. Tre personer angav att de cyklade med barn till och från jobbet. Barnen fick även en liten cykelgåva i form av reflexväst. Detta var även första gången man kunde erbjuda lån av cykel till testpersonerna. Det var en enklare cykel med tre växlar, och lågt insteg som lånades ut. En person lånade cykeln och var väldigt nöjd. För utlånet användes samma utlåningsavtal som för cykelbiblioteket.

20 personer anmälde intresse. Det var det två st. som inte blev aktuella för testet, då en redan cyklade (men fick en liten uppmuntringspresent) och en st. hade fyllt i intresseanmälan av misstag därav totalt 17 testcyklister. Skol och fritidsförvaltningen hade flest testcyklister, 15 st.

Enkätutvärdering

Testomgången resulterade i 12 enkätsvar efter testet. På grund av att enkäten låg så nära semestertider skickades ingen påminnelse ut om att fylla i enkäten för att få fler svarande. 100 % från denna testomgång sa att de kommer att fortsätta cykla till jobbet efter testet. 75% kommer cykla i alla fall 3–5 dagar i veckan. 60% av deltagarna har ändrat sina tjänsteresor till mer cykel och gång. I genomsnitt cyklade testcyklisterna 5 dagar (41,7 %), 4 dagar (8,3 %) samt 3 dagar (33,3 %).

En av personerna som cyklade 2 dagar i veckan till jobbet hade 3 mil till jobbet, och det fungerade inte alltid med väder med mera. De som inte kommer cykla alla dagar efter testet uppger att det är på grund av arbete på flera olika arbetsplatser och vädret. Huvudsakliga anledningar och det bästa med att cykla denna testomgång var:

1. Motion
2. Slippa leta parkeringsplatser
3. Ekonomiskt

Annars var väder, hämtning och lämning av barn samt avståndet det sämsta med att cykla till och från arbetet. Sammanfattningsvis visar denna testomgång att 87,5 % har cyklat och gått mer även i tjänsten.

TESTTRAMPARE Utvärdering HT 2020

Testperiod

Vecka 36 - 42

Rekryteringsprocess

Rekryteringen av testcyklister av denna omgång gjordes inom projektet Fossilbränsle fria kommuner som handlade om att minska organisationen Helsingborgs stads klimatutsläpp. Därför rekryterades testcyklisterna bland de anställda inom Helsingborgs stad. Möjligheten att bli testcyklist spreds via stadens intranät Portalen.

Vid det här tillfället erbjöds även dem som åkte kollektivt att delta, eftersom mätningar visar att många har gått från kollektivtrafik till bil under Corona-pandemin. Testet hade också ett erbjudande till dem som redan cyklar, att de kunde värva en cykelkompis. Om de cyklade till jobbet under tre veckor så skulle de få varsin reflexväst och varsin biobiljett. Tyvärr var det ingen som anmälde sig till detta. Även denna gång frågades det om man cyklade med barn som då belönades med reflexer.

Omgången erbjöd även vid behov en låncykel till deltagare. Det var en enklare cykel med tre växlar, och lågt insteg som lånades ut. En person lånade cykeln och var väldigt nöjd. För utlånet användes samma utlånings avtal som för cykelbiblioteket. 27 personer anmälde intresse. Samtliga blev godkända, men två personer valde att hoppa av så 25 personer deltog totalt.

Enkätutvärdering

Testomgången ledde till 20 enkätsvar efter testet. Alla som svarade på enkäten tyckte att de fått tillräcklig och bra information inom projektet. 90 % kommer att fortsätta cykla till jobbet efter testet och 50 % kommer cykla mellan 3–5 dagar i veckan. 20 % av deltagarna har även ändrat sina tjänsteresor, och de flesta av dem till mer hållbar mobilitet i form av cykel och gång. Under projektet cyklade 70 % av deltagarna 4–5 dagar i veckan. Endast två personer hade angett att de cyklat mindre än 2 dagar per vecka. Anledningarna var att cykelresan var för lång och mörk, samt att en person hade jobbat hemifrån.

De som angett att de inte kommer att fortsätta att cykla efter projektet, eller att de kommer att cykla 1-2 dagar per vecka nämner bland annat mörker, dåligt väder samt dålig cykelväg som främsta anledningar. Än en gång var motionen och frisk luft det bästa med att cykla, därefter följde miljörelaterade anledningar samt att man slipper vänta på bussen när man slutar arbetet. 20 % menar att testperioden har inneburit att resandet i tjänsten har förändrats. Av dessa 20 % så säger 87,5 % att de har cyklat och gått mer än tidigare.

TESTTRAMPARE Utvärdering VT 2021

Testperiod

Vecka 18 – 24

Rekryteringsprocess

Rekryteringen av testcyklister gjordes än en gång inom projektet Fossilbränsle fria kommuner. Möjligheten att bli testcyklist spreds via stadens intranät Portalen.

Vid det här tillfället erbjöds även dem som åkte kollektivtrafik att delta, eftersom mätningar visar att många har gått från kollektivtrafik till bil under Corona-pandemin. Då smittspridningen var hög under våren anpassade vi testcyklister genom att skicka cykelutrustningen till deltagarna. Allt gick inte att skicka, och alla arbetsplatser kunde inte ta emot post under denna period. Ungefär två tredjedelar av deltagarna kunde man skicka cykelutrustning till. Övriga deltagare fick komma och hämta utrustningen på Stadsbyggnadsförvaltningen. Detta tog mer tid och krävde mer administration, men minskade antalet personer till receptionen i stadsbyggnadsförvaltningen och risk för smittspridning.

Testomgången erbjöd en låncykel till deltagare om någon behövde. 34 personer anmälde sitt intresse. Tre personer cyklade redan, så de blev inte godkända, en person hoppade av innan testet startade vilket således resulterade i att 30 personer slutligen deltog i testet.

Enkätutvärdering

Testomgången resulterade i 16 enkätsvar efter testet. Alla som svarade på enkäten tyckte att de fått tillräcklig och bra information inom projektet. En anledning till att färre svarade på utvärderingsenkäten kunde att testet avslutades när sommarsemestrarna drog igång. Alla som svarade på enkäten skrev att de kommer fortsätta cykla till jobbet även efter testet. 57 % av deltagarna kommer att cykla 3–5 dagar i veckan framöver och 50 % av deltagarna som reser i tjänsten har ändrat sina tjänsteresor till mer cykel och gång.

De som angav att de cyklat 2 dagar angav avståndet, familjesituation och att man arbetar hemifrån som främsta anledningar. Som tidigare testomgångar så var motion, frisk luft och vardagshälsa det bästa med att cykla till arbetet. Och de vanligaste anledningarna till vad det sämsta med att cykla till arbetet var väder och tidsaspekten.

5.3. Intervjuanalys

Intervjuanalyskapitlet syftar till att fokusera på det empiriskt insamlade och transkriberade materialet från de totalt 27 genomförda intervjuerna kring respondenternas attityder, åsikter, funderingar, tankar och reflektioner kring cykelns betydelse i samband med arbetspendling. Se även intervjumall (bilaga 1). Vid varje fråga avslutas med en kortare sammanfattning av citaten, det vill säga det empiriskt insamlade resultatet:

5.3.1. Om respondenternas upplevelser av att medverka som testcyklist i 6 veckor

Nedan följer några relevanta svar om hur respondenterna upplevde tiden som testcyklist och varför de valde att medverka i projektet:

”Projektet var kul, eller rättare sagt en spark i rumpan. Jag har bott pinsamt nära jobbet märkte jag så jag har tänkt på det hela tiden att jag borde cykla till jobbet men inte kommit till skott förrän nu” - IP1

”Ett trevligt projekt men man har känt sig pressad, men positiv press eftersom man har lovat att medverka i projektet. Trots det så gick det väldigt bra faktiskt då jag har 6 km till jobbet så jag var lite osäker först om det var för långt men det har visat sig vara skönt att cykla till och från arbetet” - IP2

”Roligt, men jobbigt också för att jag var ovan som cyklist. Jag har 5 km till jobbet, så jag tänkte att jag borde testa så det var ett bra tillfälle med projektet, det blev som en push att komma igång” – IP3

”Ok, det har tvingat en att cykla mer än man tänkte sig från början” – IP4

”Väldigt bra! Jag blev motiverad till att cykla till och från jobbet och det var projektet som motiverade mig att cykla. Det var tycker jag viktigt att man fick mäta avståndet till jobbet och att man hade ett ansvar att delta. Det gjorde det lättare att upprätthålla motivationen” – IP5

”Jättebra, jag har verkligen uppskattat det. Det har blivit många plus och många win-win i det stora hela. Det är ett plus för hälsan, träning varje dag. Och ekonomiskt då jag slipper ta bilen i dessa tider när bränslepriserna är höga. Så det har varit dels ekonomiskt incitament, dels att jag mår bättre av det, och det är bättre för miljön” – IP6

”Väldigt bra projekt som varit både kul och väldigt givande. Fast man har nära till jobb har man tidigare ändå tagit bilen. Nu fick jag en morot så jag kan säga att jag blev jättemotiverad nu av detta projekt, det är jätteroligt” – IP7

”Jättekul, och så bra! Jag har varit slarvig själv med att komma igång med cyklandet. Men fick lite mer press med att komma igång” – IP8

”Bra, en bra anledning att komma igång och äntligen börja cykla” – IP9

”Bra! Någonstans så lovar man att cykla, oavsett omständigheter. Det är piskan som man behöver för att komma loss. Innan tänkte jag att det är lättare att tex handla om man tog bilen, nu går det precis lika bra med cykel. Cyklingen har på så vis blivit en vardagsmotion som kompletterar träningen. Det tar för mig ca 10–15 min att cykla till jobbet och är positivt att cykla för att kvicka till på morgonen, komma igång, när man väl kommer fram till jobbet är

man redo. Bra tidsmässigt att få in en dos träning i vardagen. När det är fint väder är det ljuvligt att cykla” – IP10

”Det är bra för mig. En boost för att börja cykla till jobbet och det har visat sig vara härligt att cykla till jobbet och jag mår starkare rent fysiskt och psykiskt. Och det har aldrig känts besvärande utan snarare tvärt om och det finns egentligen ingen anledning att ta bilen till de flesta resor” – IP11

”Jag jobbar utgår från Knutpunkten. Och det vet vi alla att där är ett elände att parkera sin bil. Men i och med detta testprojekt så tänkte jag att nu är det dags att testa och cykla på riktigt i och med detta. Och jag har fortsatt med att cykla till och från jobbet även sedan testperioden slutade. Jag har även börjat att använda hjälm nu vilket jag inte tidigare har gjort. Personligen upplever jag att trafiken är väldigt lugn kl. 4 då jag börjar men det är betydligt större trafikvolym med bilar i stan vid lunch då jag cyklar hem. Och cykelbanan på Drottninggatan är integrerad med olika färger på cykelbanan men ingen av de gående bryr sig vilken är en orsak till irritation hos alla trafikanter både cyklister och gående. Och så många bilar som kör mot rött ljus var jag inte medveten om när jag själv körde bil så man får helt enkelt ha ögon i nacken som cyklist. Det är som sagt inte kul att cykla Drottninggatan. Att köra bil funkar bra även efter man gjorde om den men det funkar inte riktigt för cyklister” -IP12

”Det har varit bra och framförallt kul att vara testcyklist. Det har tack vare att man förbundit sig till projektet blivit mer och mer cykling för mig då man varit tvungen att tänka till vilket färdmedel man ska använda till och från arbetet. Jag är gymnasielärare så jag har förutom påskveckan cyklat varje dag till jobbet i projektet. I alla fall minst 4 gånger i veckan då jag cyklade 3,5 km enkel resa. Jag har tidigare både gått kört bil och cyklat till mitt arbete men inte åkt buss” - IP13

”Jag läste om detta testprojekt på FB om testpiloter som ska cykla till jobbet istället för att ta bil och det tycker jag låter rätt så vettigt. Jag har länge haft ambitionen att cykla mer än innan. Och denna möjlighet gav mig en spark i röven att faktiskt ta tag i det. Och det var en morot att få också få en present att starta detta projekt. Jag planerade så att jag skulle starta veckan efter jag fyllt år då jag visste att jag skulle få en el-cykel i present. Och jag cyklade glatt i tre veckor. Därefter fick jag en helt ny arbetsplats vilket jag inte visste när jag starta att testcykla till jobbet. Den nya arbetsplatsen ledde även till betydligt sämre arbetstid än tidigare. Det tar med el-cykel 25 min till min nya arbetsplats jämfört med 10 min till min förra arbetsplats som jag hade från början av projektet. Och så börjar jag kl. 6 istället för kl. 9 som jag gjorde tidigare” – IP14

”Det har givetvis varit mycket roligt men kanske inte direkt utmanande. Så jag ser det som en rolig grej som jag har varit med om. Det har i alla fall gjort mig lite gladare och så har jag fått min vardagsmotion”- IP15

”Det har varit bra att få vara en del av testcyklist-projektet. Jag köpte precis en el-cykel då jobbet inte har tillgång till dusch så detta kom mycket lägligt för mig” - IP16

"Jag tänker att det är ju bra att cykla så projektet hjälper kanske fler som mig att verkligen börja cykla som man har tänkt göra under så lång tid och nu är man igång vilket känns kul" – IP17

"Jag startade med en ny utbildning vilket innebär lite längre avstånd så projektet var från början tänkt som vardagsmotion eftersom jag har ca 20 min cykling. Jag passade även på att köpa en ny enklare vanlig cykel i samband med projektet" - IP18

"Testcyklist har varit ett mycket trevligt projekt trots att jag är över 70 år så har jag fortfarande två arbeten och cyklar mellan 7 km och 1,3 mil tre dagar i veckan" – IP19

"Jag tycker att det har varit en mycket trevlig upplevelse och projektet visade sig vara den knuffen som jag behövde för att överhuvudtaget våga vilja ställa bilen till förmån för cykel då jag inte trodde att jag skulle våga ställa bilen för att den kunde ju alltid vara bra och ha. Men varför?" – IP20

"Det har gått bra! Jag har cyklat så mycket jag har kunnat. Jag har ibland beredskap på mitt arbete och då behöver jag naturligtvis bilen men annars har jag cyklat till det mesta och inte bara till och från arbetet" – IP21

"Jag har som säkert så många andra redan innan projektet tänkt att börja cykla. För mig var det verkligen en utmaning då jag har 8 km enkel resa till mitt arbete vilket betyder att man verkligen får planera sina veckor på ett helt annat sätt än när man körde bil. Bland annat när det gäller ombyte som jag behöver göra när jag kommer till jobbet" – IP22

"Jag tycker givetvis att det är positivt annars hade jag inte gjort det. Det är inte alltid bara bekvämt att cykla men då jag såg vykortet som ni sände ut blev jag inspirerad till att börja cykla. Något som jag har funderat på länge" – IP23

"Jag tycker att det var ett spännande och intressant projekt då man fått utforska sin stad med cykel och samtidigt få ta del av mindfulness då man njuter av sin omgivning" – IP24

"Jag har tyckt att det varit bra och jag har noterat under projektets gång att jag har tagit längre cykelturer än tidigare och jag ser mig mer som cyklist än bilist i samband med detta projekt" – IP25

"Jag bröt benet förra året och var tvungen att ta bilen efter det. Men nu när jag såg information om projektet tänkte jag att nu var det dags att börja cykla och de gånger jag inte cyklat under denna projektperiod har inte varit på grund av vädret utan att jag haft andra ärenden som gjort det svårt att använda cykeln" – IP26

"Det har gått bra! Jag är i och för sig lite chockad över hur lätt det är att cykla i Helsingborg. Förutom när man bygger om då är det lätt förvirrande att vara cyklist. Då är det betydligt enklare att vara bilist" – IP27

Sammanfattning: Många såg deltagande i projektet som en anledning att komma igång att cykla eller "som en spark i rumpan" som många uttryckte det. Det var förvånansvärt många som länge tänkt tanken att börja cykla till och från jobbet men av olika anledningar inte gjort det. Projektet har enligt respondenterna varit motiverande, trevligt, roligt och givande. Några

av testcyklisterna tyckte att det var utmanande att vara med i projektet medan andra inte tyckte att det var utmanande. Det beror till stora delar på avstånd från hemmet till arbetsplatsen och om testcyklisterna har "vanlig" cykel eller el-cykel samt var någonstans de bor i Helsingborg. Det spelar inte dock inte så stor roll var de rent geografiskt bor någonstans utan en komplicerande faktor är vad vissa bedömer som en utmaning och det är om man tar sig upp/ner på Landborgen. Det är ungefär fem av totalt 27 respondenter som nämner utmaningen med just Landborgen. Många har i samband med projektet även konstaterat att man klarar sig mycket bra även utan bilen vilket många kanske inte trodde innan projektperioden.

5.3.2. Om vad respondenternas upplever skulle kunna få fler att cykla till och från sitt arbete
Nedan följer några relevanta svar om hur respondenterna upplever skulle kunna få fler att börja cykla till och från jobbet:

"Vädret är nog den största bidragande faktorn till att folk inte cyklar mer än vad man gör. Och det hade behövts bättre cykelvägar i alla fall i mitt fall. Annars kan man alltid höja busspriserna och parkeringsavgifterna på jobbet för att få fler att cykla till sitt arbete" – IP1

"Det är viktigt att veta att cykeln står säkert under arbetstid så den inte blir stulen. Gärna med säkra låsbara cykelställ eller cykelgarage" – IP2

"Folk behöver bara börja att cykla. Det är en bekvämlighet att köra bil, folk är fast i gamla vanor bara misstänker jag" – IP3

"Jag tycker att det är rätt många som cyklar till sitt jobb" - IP4

"Det är viktigt med morot, det motiverar mer än piskan" – IP5

"Det svåra för många är att man tänker väldigt mycket på att det ska börja cykla, inte i dag men de skjuter fram det. Man måste se till att förutsättningarna är rätt och man måste ha gjort förberedelserna noggrant, kollat däcken i förväg och inte när du ska använda den. Folk går i sina vanliga hjulspår och projektet ger en push i rätt riktning" – IP6

"Att arbetsplatsen skulle motiverat mer till cykling. Cykelpool eller elcykel. Friskvårdsbidraget skulle kunna gå till inköp av cykel" – IP7

"Det borde vara betydligt enklare för många och så beror det på hur långt man har" – IP8

"Många säger att de har för långt att cykla att avståndet gör det svårt att välja bort bilen. Eventuellt skulle det kunna funka för dem med el-cykel" – IP9

"Jag tror att ett sådant här projekt är bra. Om jag jämför med att köra bil i rusningstrafik så går det snabbare att cykla och det har visat sig vara skönt för själ hjärta och kropp att cykla" – IP10

"Det är en svår fråga. Cykelstöder är en viktig fråga framförallt nere i city. Vissa överfarter upplevs som farliga. Utfarter korsningar stora som små. Missförstånd mellan bilister och cyklist. Det har varit 6–7 incidenter under testperioden för min egen del" – IP11

”Parkeringsplatser på arbetsplatsen är ett bekymmer. I alla fall är det så för mig. Men att förbättra för framkomligheten ännu mer för cyklister är jätteviktigt för att fler överhuvudtaget ska våga cykla i stan, särskilt om man inte är van som cyklist. Projektet skapar viktigt intresse och jag cyklar trots väder och vind. Jag tror nog att man gör nog problemen med att cykla större än vad de är. Och man hittar ofta ursäcker till att ta bilen eller ta bussen för den delen istället för att cykla. Jag tror att man måste fortsätta att sprida information om nyttan med att cykla. Och att ha möjlighet till att parkera cykeln säkert hos sitt företag på till exempel knutpunkten eftersom man inte vill riskera att cykeln blir stulen. Jag har själv elcykel. Elcykel är bra som pendlingsredskap. Jag har heller ingen tid att duscha innan jag börjar jobbet kl 4 på morgonen. Men att kunna låsa in den är viktigt argument till att få fler att cykla till jobbet”
- IP12

”Det bär mig emot att säga det men både de höga bensin- och dieselpriserna gör nog sitt till, alltså ekonomiska incitament. Jag tycker generellt att det finns bra cykelvägar i Helsingborg bortsett från någon dålig väg här och där. För att få fler att cykla tror jag att det behövs vissa åtgärder på arbetsplatsen som till exempel tak för cyklar och att det generellt bör finnas bra möjligheter att kunna låsa fast cykeln. Jag har duschmöjligheter på jobbet. Torkskåp på arbetsplatsen är inte heller fel att kunna hänga upp kläder om det har regnat. Jag tror att det är viktigt att påvisa att vid längre cykelavstånd använda arbetspendlingen som vardagsmotion” – IP13

”Jag tror att om det hade funnits laddstationer för el-cyklar på arbetsplatsen så hade kanske fler cyklat? Idag får vi inte ta med batterier in på arbetsplatsen och ladda med tanke på brandrisken. Jag tror att om El-cykel hade varit billigare och om folk fattade hur enkelt det är att cykla hade nog också fler valt att cykla till jobbet. Jag har inga problem att cykla längre nu när jag har el-cykel. Men i mitt fall behöver man se om och bygga ut cykelvägen vid Bruces skog mot tippen. Som det är nu så måste man cykla genom skogen med mycket lera och en otrygg och oupplyst tunnel som man måste passera” – IP14

”Jag cyklar alla dagar i veckan och har faktiskt inte använt bilen på länge nu. Jag har i och för sig de flesta mötena i Helsingborg men ofta körde jag bil även till dessa möten vilket nu känns oerhört onödigt. Men man lär sig så länge man lever. Sedan är det ju ganska enkelt att ta cykeln i Helsingborg. Så stor är ju inte direkt stan” – IP17

”Jag tror att det behövs mer av mycket. Inte minst denna typ av projekt som verkligen synliggör nyttan och potentialen med cykling. Men även att hela tiden förbättra förutsättningarna för att kunna cykla i Helsingborg” - IP20

”Det kanske kan vara att anordna tävlingar för anställda. För vem gillar inte tävlingar och kanske låta cyklister komma lite för sent till jobbet bara de testat på att cykla” – IP26

”Jag tror att det är viktigt för arbetsgivaren att kanske anordna tävlingar att cykla längst under en period och även kunna erbjuda dusch” – IP27

Sammanfattning: Här är inte lika entydigt svar på vad respondenterna bedömer kan få fler personer att börja cykla till och från jobbet. Men en del påpekar att det krävs säkra parkeringsplatser för cyklar på arbetsplatsen, men även möjlighet till att ladda el-cykel. Någon

nämner att cykling bör på olika sätt uppmuntras av arbetsgivaren. Det är inte så många respondenter som kanske har sett kopplingen mellan arbetsgivarens roll i att erbjuda cykelmöjligheter utan många har anmält sig till detta testcyklist-projekt i egenskap av privatperson som tidigare kört bil till och från jobbet med nu testat på att cykla. Det har således varit en mer personlig reflektion och initiativ snarare än något som är förknippat med arbetsplatsen. Att ordna någon form av tävling för att anställda för att vilja börja cykla tycker dock några respondenter kan vara en god idé.

5.3.3. Om respondenterna kommer att fortsätta cykla även efter testcykelperioden

Nedan följer relevanta svar om respondenterna väljer att cykla till och från jobbet även efter projektperiodens slut:

"Ja det kommer jag göra. Jag kommer först att köpa mig en ny cykelhjälm" – IP1

"Inte en chans att jag börjar att köra bil igen. Det känns omodernt" – IP2

"Absolut men kanske inte i regn, men definitivt cykla i normalt väder. Jag gillar att träna så det blir perfekt för mig att fortsätta cykla även efter projektet" – IP3

"Ja i alla fall fram till höst och vinter. Jag jobbar natt så ibland blir man väldigt trött och då tar man bilen" - IP4

"Så länge det är helt ok väder kommer jag att fortsätta. Sedan vet man aldrig om man får nytt arbete och hur cykelvägar dit i sådana fall ser ut" – IP5

"Självklart! Nu när jag lärt mig att hitta i stan och inte bara till arbetet utan till affären och min träning med cykel så blir det fortsatt bra att cykla" – IP6

"Yes! Det kommer jag att göra. Varför inte nu när jag tänker efter. Det är trevligt att komma ut och röra sig även efter projektperioden" – IP7

"Ja. Numera funderar jag verkligen på om jag ska ta bilen varje gång. Ibland om jag vet att jag ska resa mellan arbetsplatser tar jag bilen annars föredrar jag att cykla om jag kan det" – IP8

"Ja, jag cyklar fortfarande! En nackdel med att cykla är att det är mörkt på vägen till jobbet och jag cyklar genom en mörk skog som känns väldigt kuslig" – IP9

"Ja, Ja jo det kommer jag göra, absolut. Min man har varit med i samma projekt, så vi båda kommer cykla framöver. Jag har också uppmuntrat andra att börja cykla, vi har pratat om bensinpriset med kollegor eftersom det kostar för mycket att köra bil just nu" – IP10

"Jajaja oja. Det är bekvämt, hälsan och ekonomin det gör stor skillnad" – IP11

"Nu har jag sommarlov, annars har jag cyklat och jag kommer även fortsättningsvis att cykla till jobbet. Det är när jag är i behov av storhandling och vissa andra ärenden som jag tar bilen till jobbet för att lösa det på vägen hem" – IP13

"Jag kommer definitivt att cykla efter projektet vilket jag redan gör. Till exempel nu under H22 cyklade jag och sambon flera gånger i veckan till stan. Och istället för bilen tog vi el-cykel istället. Det var inga problem. Från början var det tänkt att jag och sambon skulle dela på min

el-cykel men det slutade med att han också köpte en egen. Vi är jättenöjda med det beslutet”
– IP14

”Ja – jag kommer att cykla även efter projektets avslut förutom när det ösregnar då tar jag bilen eller kanske hellre bussen. Jag har i och med detta projekt tänkt om när det gäller bilen. Jag kanske till och med säljer min bil framöver då jag mest flyttar bilen med tanke på parkeringsplatser. Buss är för mig också ett bra alternativ”- IP15

”Givetvis kommer jag att cykla efter det att projektet är slut bortsett då från när det blåser som värst. Då tar jag bilen” - IP16

”Jag kommer att fortsätta cykla som jag gjorde i projektet det vill säga alla dagar i veckan. Det är i och för sig lätt att säga så nu när det inte är vinter men ambitionen är den att cykla så mycket som möjligt” – IP17

”Jajamän, jag försöker cykla så mycket det bara går även efter projektet. Jag cyklar till det mesta även affären. Jag kör nog bara bil till min mamma som bor i en annan kommun” - IP18

”Projektet har motiverat mig att cykla mer än tidigare. Jag säger hellre cykel än bil” – IP19

”Jag kommer på mig själv att inte alls behöva bilen i den utsträckning som jag först trodde. Så ja – jag kommer framöver absolut att cykla så mycket jag någonsin kan” – IP20

”Självklart kommer jag att fortsätta att cykla även efter projektet. Det finns ingen anledning till att byta tillbaka till bilen nu efter detta” – IP21

”Jag har efter projektet försökt att cykla ca 3 gånger i veckan. För min del finns det inte riktigt incitament att till exempel ställa bilen hemma då jag har tjänstebil på el så för min del är det inte ekonomiska incitament utan mer hälsoeffekten som är viktig” – IP22

”Kanske inte alla dagar men så många dagar som möjligt tror jag nog att jag kommer att fortsätta att cykla” – IP23

”Visst kommer jag att göra det” – IP24

”Givetvis kommer jag att fortsätta att cykla. Nu när man börjat med det finns det ingen anledning att inte fortsätta” – IP25

”Jag kommer att börja på ett nytt jobb i höst. Idag har jag 5 km till jobbet och i höst kommer jag att ha 1,2 mil istället. Men jag ser fram emot det eftersom cykelvägen till mitt nya jobb är mycket finare och bättre” – IP26

”Jag kommer att fortsätta att cykla. Köra bil är det inte tal om och det går absolut snabbare att cykla än att ta bussen i Helsingborg” – IP27

Sammanfattning: Här är svaret och signifikansen entydigt att samtliga respondenter säger att de aktivt har valt att fortsätta cykla även efter testperioden. Samtliga respondenter ser fördelarna med att cykla till förmån för bilen för deras resor till och från jobbet. Samtidigt menar många av respondenterna att de kommer att ta bil eller åka buss vid de tillfällen som det är dåligt väder. Det är framförallt när det regnar eller blåser som man skulle kunna välja

bort cykeln. Många delar dock ambitionen att i första hand välja cykeln framöver i den mån det inte blir för dåligt väder.

5.3.4. Om vad respondenterna tycker är det bästa med att cykla till och från jobbet

Nedan följer relevanta svar om vad respondenterna tycker är det bästa med att cykla:

"Det är nog frihetskänslan och att det leder till viktig vardagsmotion som man aldrig kan få för mycket av"- IP1

"Komma ut och känna på vinden och vädret varje dag. Speciellt att cykla hem är skönt och ett bra avslut på dagen. Att få röra på kroppen är en skön känsla. När man kör bil växlar man inte om till fritid på samma sätt som när man cyklar" – IP2

"Jag får energi, när jag kommer till jobbet har jag piggnat till på annat sätt om jag har tagit bilen. Jag jobbar på kontor, när jag cyklat hade jag fått igång kroppen och huvet. Man blir glad. Jag skrattade den veckan jag cyklade när det regnade" – IP3

"Jag får lite motion och frisk luft. När man cyklar från jobbet är det rätt skönt att man tänkt igenom arbetsdagen" - IP4

"Vardagsmotionen, ekonomisk vinst och miljöaspekter. Tidsvinsten är att även få in vardagsmotionen och att få en egen stund att reflektera, att separera arbetet från vardagen" – IP5

"Egentiden är viktig då det tar 25 min att cykla till jobbet. Den tiden är min tid att tänka på arbetsdagen, lyssna på podd eller musik och jag hinner varva upp och varva ner" – IP6

"Man rensar hjärnan totalt. Det är inte samma som att sitta i en bil där måste man koncentrera sig. När man cyklar så kan man rensa tankarna både före och efter jobb" – IP7

"Det är ju vardagsmotion, rörelse, och att rensa huvudet, bättre för kroppen och en allmän hälsogrej och självklart positivt att man minskar sin miljöpåverkan" – IP8

"Det är för mig frisk luft och 40 min motion som känns bra i själen. Hälsan är för mig det viktigaste och ekonomin är sekundär" – IP9

"Jag får vara för mig själv och att man känner sig dels friare och dels piggare när man kommer fram till jobbet" – IP10

"Möjligheten att inte behöva använda bilen och ständigt leta efter parkeringsplatser" – IP11

"Jag ser i stort sett bara fördelar så det är svårt att välja ut något speciellt. Men jag skulle nog säga att det är hälsoaspekten som jag ser är den stora nyttan. Visst är det bra för miljö och plånbok också men det är inte det som jag går igång på när det gäller cykling" -IP12

"Det bästa med att cykla är att det är mycket friare än att sitta i bilen. Framförallt nu när det är vägarbeten överallt så är det mycket enklare och genare att sätta sig på cykeln" - IP13

"Det är att slippa den värma bilen på vägen hem. Det här med motion är väl lite så där om man har el-cykel. Motion kanske man inte får i tillräcklig utsträckning med en elcykel. Dp skulle

jag nog ljuga. Jag tycker naturligtvis om det för miljöns skull eftersom jag inte har en elbil tyvärr” – IP14

”Det bästa med att cykla till jobbet är att få frisk luft, komma ut i naturen och få se det gröna”- IP15

”Att få vara ute i den friska luften då jag har ca 1 mil till jobbet blir det en skön tur till och från arbetet” - IP16

”Det absolut bästa är att man får en bra start på dagen. Man får en mentalt och inte bara en fysisk förberedelse och man kan gå igenom dagen både på vägen till jobbet och hem från jobbet” – IP17

”Det bästa med att cykla är vardagsmotionen. Jag tränar även mycket på fritiden och uppskattar även denna möjlighet till lite extra träningspass. Det är även en rätt så skön motionsform” - IP18

”Upplevelsen av natur plus att man slipper sätta sig i en varm bil men även känslan av att vara miljömedveten och ekonomisk är inte helt fel” – IP19

”Men självklart är det möjligheten till att kunna må bättre och kunna addera lite mer vardagsmotion i mitt liv” – IP20

”Det bästa är den motion som cyklingen ger. Jag har ett som jag brukar säga kontorsjobb fast jag är ute på olika platser så det är mest för skojs skull och vardagsmotionen” – IP21

”Det bästa är vardagsmotionen och sedan är det att kunna glida förbi alla bilköer på vägen hem” – IP22

”Vardagsmotion! Jag har inga ekonomiska incitament överhuvudtaget till att cykla då jag har tillgång till en firmabil i tjänsten. Jag får genom att cykla 1 timmes extra motion om dagen vilket jag inte tycker är dåligt” – IP23

”Det bästa har varit att bli av med stressen och samtidigt få en positiv kick av att cykla. Jag mår mycket bättre utan att jag har känt något tvång” – IP24

”Det bästa har varit att det blivit rutin att cykla. En positiv rutin som innebär vardagsmotion. Man måste röra sig så mycket som möjligt och att cykla är ett naturligt sätt att göra det på” – IP25

”Man kommer ut och man peppar sig själv till att få lite extra vardagsmotion. Men också att man får tid till att mentalt reflektera på vägen till och från jobbet. Jag har sju minuter med bil och 20 minuter med cykel vilket är helt ok att få som egentid också” – IP26

”Jag svara egentid och motion på vad som jag tycker är bäst med att cykla. Jag har lite mer än sju km till jobbet vilket blir 1,4 mil tur och retur vilket inte jag ser som ett problem snarare tvärtom” – IP27

Sammanfattning: Att cykla till jobbet erbjuder enligt många respondenter en rad fördelar både för individens hälsa och välbefinnande samt för samhället och i något fall miljön. Man anser att cykling är en fysisk aktivitet som ger många olika hälsofördelar. Genom att cykla till jobbet

får man även en regelbunden träning som kan förbättra konditionen. Man anser också att cykla till jobbet kan vara en utmärkt stressreducerare och erbjuda mindfulness. Det ger samtidigt möjlighet att spendera tid utomhus och njuta av naturen, vilket kan ha en positiv effekt på den mentala hälsan. Cykling kan också hjälpa till att förbättra humöret. Regelbunden fysisk aktivitet, som cykling till och från jobbet, kan ha positiva effekter på arbetsprestationen menar respondenterna. Det kan öka energinivån, förbättra koncentrationen och bidra till att man känner sig mer alert och produktiv under arbetsdagen men även när man är på väg hem efter jobbet. I Helsingborg kan cykling vara ett snabbt och smidigt transportsätt i förhållande till andra alternativ. Många respondenter påvisar att man slipper trafikstockningar och behovet av att söka efter parkering, vilket kan spara tid och göra arbetspendlingen mer effektiv. I stort sett samtliga menar på att cykling är en bra del av den viktiga vardagsmotionen.

5.3.5. Om vad respondenterna tycker är det sämsta med att cykla till och från jobbet

Nedan följer relevanta svar om vad respondenterna tycker är det bästa med att cykla:

"Det är vädret, och att byxorna blir nedstänkta" – IP1

"Att behöva planera och att behöva tänka ut hur dagen ser ut så att jag inte behöver stressa"
– IP2

"Det finns inget som är dåligt. Motvind, regn och oväder är en utmaning dock men jag har inga speciella cykelkläder" – IP3

"Det är när det är storm eller regnar något så kopiöst så att man knappt ser vägen. Då är det inte roligt att vara cyklist" – IP4

"Att försöka cykla på vinterhalvåret går nästan bara inte i Helsingborg. Jag är heller ingen cykelnörd som byter till vinterdäck utan då får man vid riktigt dåligt väder vila med att vara cyklist" – IP5

"Jag tror nog inte att det finns något som är dåligt med att cykla. Väder som kan vara ett problem kan man planera bort i förtid genom att ha rätt kläder" – IP6

"Jag tycker att det är jobbigt när det regnar då tycker jag inte att det är kul alls att cykla" – IP7

"När det regnar och blåser motvind, annars finns det inget som är dåligt med att cykla" – IP8

"Ombyte kan vara lite knöligt" – IP9

"Dåliga saker är att det ofta är rätt så stökigt på cykelvägarna och det inte som med bil att man kan slappna av på ett annat sätt. Att cykla kräver totalt fokus då det på många platser är totalt kaos mellan cyklister och fotgängare. Mentalt är jag cyklist men det är inte så enkelt i alla lägen att cykla snabbt eller ouppmärksammat då många fotgängare men även andra cyklister bara svänger ut framför en utan att ens titta efter" – IP12

"Det sämsta med att cykla är svår att göra något åt men det är väder och vind som till exempel regn och mycket vind. Det går för min del bra att undvika backar och jag uppskattar att cykla på Jönköpingsgatan som idag verkligen är trafikanpassad för cyklister" – IP13

"Det är väder och vind då man blir dyngsur och blöt efter att cykla i regn. Annars kan det vara oron att köra och ramla och skrapa sig med el-cykel" – IP14

"Det sämsta med att cykla är dåligt väder, framförallt att bli blöt. Det är inte roligt alls"- IP15

"Det absolut sämsta med att cykla är blåsten. Det blåser alltid i Helsingborg och det blåser alltid motvind. Regnet kan man alltid klä sig för men vinden är jobbig" - IP16

"Det sämsta med att cykla är att det alltid blåser i Helsingborg och det märks när man har vanlig cykel" – IP17

"Det sämsta med att cykla är givetvis dåligt väder. Annars så är det mesta positivt. Vinden är jobbigast. Det är svårt att klä sig rätt och det blåser alltid i Helsingborg eftersom det är en kuststad. Annars är det väl även belysningen på en del cykelvägar som inte alltid är så bra" - IP18

"Det sämsta är när det regnar men då finns regnkläder så det skulle vara vinden men då har jag el-cykel så jag vet inte riktigt" – IP19

"Jag tycker nog att det sämsta är Landborgen då jag tycker att det är drygt att cykla upp för backen. Ner går bra men inte uppåt" – IP20

"Är man frisk så finns det inget som är dåligt med cykling" – IP21

"För min del har jag för långt för att det ska kännas friskt och skönt. Jag blir trött i benen och svettig och känner inte friheten på samma sätt som kanske andra i projektet gör" – IP22

"Det kan vara att det inte går att cykla till och från jobbet varje dag. Jag har emellanåt behov av att använda bilen till att göra större inköp. Kanske det tillsammans med att det inte går att skynda sig hem. Man vet att det tar 30 min hem varken mer eller mindre och det får man helt enkelt gilla" – IP23

"Det är nog vädret och att det vid fyra olika tillfällen varit obehagliga incidenter då jag har blivit sparkad och knuffad och nästan blivit påkörd av en buss vilket har gjort att jag alltid är på min vakt då jag känner det på vissa platser som väldigt otryggt" – IP24

"Det sämsta är att cykla när det är kraftigt regn eller stormvindar. Men det gäller att anpassa sig och planera sitt cyklande. Och det gör man bäst genom att kolla väderprognosen kvällen innan så att man har rätt utrustning beroende på väder och vind. Så det tar kanske lite längre tid att förbereda sig men det blir efter ett tag en vana eller rutin" – IP25

"Det sämsta skulle vara uppførsbacken på vägen hem. Den är jättetråkig. Förutom uppførsbacken skulle negativt kanske vara att ibland komma hem med andan i halsen till familjen när man ska iväg på annat men allt är en process som tar tid att anpassa sig till" – IP26

"Det sämsta med att cykla är helt klart alla ombyggnationer runt om i stan. Att köra bil är en sak men att cykla är en helt annan. Man blir ofta helt utelämnad som fotgängare och cyklist när man reoverar och bygger om medan man underlättas som bilist" – IP27

Sammanfattning: Precis som litteraturen beskriver så är det föga oväntat väder som ställer till det och bedöms vara det i särklass sämsta med cykling. Framförallt när det blåser eller regnar mycket. Följden av detta är att vissa tycker att det är jobbigt med ombyte beroende på vilket väder det är. Att cykla på vinterhalvåret tycker en del också är dåligt. Föga överraskande är det en del av respondenterna som tycker att topografin det vill säga backarna i Helsingborg är en klart dålig sak med att cykla i Helsingborg. Förutom detta är det någon som tycker att det är stökigt på cykelbanan med många olika trafikanter men också att man fortfarande behöver bilen vid enstaka tillfällen till vissa aktiviteter.

5.3.6. Om respondenterna även använder cykel på fritiden

Nedan följer relevanta svar om vad respondenterna även tack vare testcyklistprojektet cyklar på fritiden:

"Ja, jag tror att jag cyklar mer på fritiden nu, framförallt på sommaren. Det har helt klart väckts ett större cykelintresse" – IP1

"Ja, jag cyklar betydligt oftare nu och överväger oftare vart jag kan cykla. Jag har med det sagt ökat min radie för vad som är möjligt och min radie nu är 6 km" – IP2

"Ja, har det varit ställen i närheten dit jag kunnat ta cykeln så har jag cyklat. Innan tog jag bilen även för dessa korta resor men projektet har gjort att jag tänker på om jag kan cykla. Ett problem vi har är att min man inte har en cykel eller vill cykla så när vi ska åka med familjen så blir det med bilen. Jag försöker få honom att skaffa en cykel och börja cykla" – IP3

"Nej det kan jag inte säga utan det är som innan" – IP4

"Ja, jag använder bilen betydligt mindre än innan. Jag är mer medveten om hur jag kan använda cykeln till mer ärenden. Och småhandla går bra med cykel men inte storhandla" – IP5

"Om jag ska ner till Helsingborg tar jag cykeln minst 19 gånger av 20. Innan tog jag bilen för de resorna. Jag cyklar även till mataffären numera, men har inte löst det helt än när det blir mycket varor. Då är det svårt att handla med cykeln. Mitt normalt cykelavstånd har jag utökat från 3 km innan projektet till 7 km nu efter projektet" – IP6

"Ja, jag har absolut börjat att cykla mycket mer sedan jag började i projektet. Man ser staden på ett helt annat sätt när man cyklar än när man körde bil och man upptäcker nya stadsdelar, och kan testa andra vägar hem från jobbet" – IP7

"Ja, min man har också börjat cykla till jobbet, trots att han har längre till jobbet än vad jag har. Vi cyklar även ner till stan numer och det är 3 km ner till stan. Vi har el-cyklar så uppförsbacken är inte ett problem och min man tycker också att det är positivt för honom" – IP8

"Ja det har jag nog. Kanske i alla fall mindre ärenden i affären nu när jag tänker efter" – IP9

"Nej – inget nämnvärt skulle jag nog säga" – IP10

"Det har det! Det har blivit supertillgängligt, nu står cykeln framme hela tiden. Jag cyklar mycket mer nu hela tiden, till fotboll och till svärföräldrar" – IP11

”Det har projektet redan gjort eftersom jag cyklar fortfarande efter testperioden. Jag åkte buss innan pandemin men därefter har bussåkandet lett till osäkerhet. Där kommer cykeln in i bilden som ett bra komplement helt enkelt” - IP12

”Ja, men det tror jag att det har. Man tänker nog till mer att se cykeln som en transportmöjlighet även på fritiden. Det är mycket man kan ta cykel till i Helsingborg och man kommer långt på cykel under 15 minuter. Och jag är mån av min hälsa så jag tog cykeln till frisören i stan senast. Jag har funderat på en sak. Här är förresten en del pumpstationer i Helsingborg, men de har jag aldrig lyckats förstå. Ofta är kompressorn tydlig sönder vilket gör de svåra att använda. Och sedan är det som så att nu har jag en gammal Crescent-cykel men min fru har en fin el-cykel. Och risken att den blir stulen är stor i och med ju finare och dyrare cyklar som parkeras osäkert i Helsingborg” – IP13

”Jag cyklar mer på min fritid nu än jag gjorde tidigare. Bilresorna är ersatta med cykelresor istället. Men som sagt så länge det inte ösregnar så cyklar jag mer än gärna” - IP15

”Jag har börjat att i samband med projektet att cykla till och från allt. Allt från min träning i stan som tar en halvtimme till att även handla. Det tar tid och kostar pengar med parkering i Helsingborg vilket är onödigt när man kan cykla” - IP16

”Jag cyklar mycket är än bara till och från jobbet. Jag cyklar även i min tjänst då jag tycker att det går fortare men även på fritiden då det är mer avkopplande att cykla än att köra bil. Plus att det är roligare att cykla” – IP19

”Ja – jag använder cykeln även litegrann även på fritiden. Kanske framförallt för att göra mindre inköp och om man ska besöka vänner och bekanta då man inte har någon tid direkt att passa” - IP20

”Nej det vill jag inte påstå! Att cykelresorna har spillt över på min fritid” – IP23

”Jag cyklar mer ner till stan och mer att jag bara cyklar när jag är ledig än tidigare. Det har även med att det kostar mycket att parkera i stan då är det mycket enklare att bara ta cykeln utan att behöva bry sig” – IP24

”Till viss del kanske det har spillt över på mina fritidsresor men det har jag i sådana fall inte tänkt på då jag även innan cyklat mycket på min fritid även när jag körde bil till jobbet så körde jag inte bil så mycket på min fritid” – IP25

”Kanske litegrann men jag vet inte direkt. Men viss jag tycker nu att cykling innebär större frihet än att åka bil så det kanske blir att man cyklar till annat än jobbet framöver” – IP26

Sammanfattning: Vissa av respondenterna har börjat använda cykeln mera på fritiden medan andra inte har använt cykeln i större utsträckning på fritiden. Vissa av respondenterna har inte reflekterat över om de använder cykeln mer även på fritiden. Många av respondenterna har uppenbarligen ett visst cykelintresse sedan tidigare och cyklar i stor utsträckning sedan tidigare på fritiden. Så det är svårt att bedöma om det är projektets förtjänst förutom i några enstaka fall.

5.3.7. Om respondenterna även använder cykel i tjänsten

Nedan följer relevanta svar om vad respondenterna också vid möjlighet använder cykel i tjänsten:

"Nej jag reser inte alls i tjänsten men skolan har två el-cyklar som vi kan använda, men de används sällan. Cyklarna saknar förvaringsutrymme" – IP1

"Jag cyklar faktiskt med min egen nya el-cykel i tjänsten. Detta är mycket smidigare än att ta bilen för mig" – IP7

"Egentligen har jag inte så stort behov av bilen längre, inte ens i tjänsten och det visade sig faktiskt i samband med detta projekt. Jag använder bilen mindre och mindre och cykel eller buss mer och mer" - IP15

"Jag cyklar inte så mycket på fritiden utan jag går mest på kvällarna och i jobbet behöver jag tyvärr bilen på jobbet då jag har en massa utrustning som måste med till kunder" – IP21

Sammanfattning: Majoriteten har av olika anledningar inte använt cykel i tjänsten i samma utsträckning som på fritiden. En del reser helt enkelt inte i tjänsten och om de gör det så är de i behov av bil för tjänsterelaterade resor. De flesta respondenter har helt enkelt ingen anledning eller möjlighet att cykla i tjänsten.

5.3.8. Om hur respondenterna tycker om cykelinfrastrukturen på deras pendlingsväg

Nedan följer relevanta svar om vad respondenterna om hur de upplever infrastrukturen för cykling till och från jobbet:

"Förutom vid de tillfällena cyklister behöver möte bilister" – IP1

"Ja, det är de ställena där cykelvägen korsar bilvägar framförallt vid större trafikleder och rondeller. I övrigt är det rätt bra" – IP2

"Överlag bra, men ett ställe på min rutt upplevs som väldigt farlig. Jag hade önskat ett övergångsställe vid Trintegatan" – IP3

"Jag tycker att min cykelväg är trevlig och känner mig inte direkt otrygg i trafiken. Men jag har märkt att det är många bilar i stan" – IP4

"Helt ok!" – IP5

"Jag är väldigt nöjd med cykelvägen i nuläget. Vissa rondeller och överfarter upplever jag i och för sig som farliga. Framförallt några rondeller vid Olympia. Och Väla upplevs som svårt att cykla till, även Biltema, Hornbach är svåra att cykla till tycker jag" – IP6

"Nej, det finns en jättefin cykelväg ut till Påarp dit jag kommer bosätta mig nu" – IP7

"Det finns flera farliga cykelvägar nere i city där cykelgatorna möter trafik bl.a. växjögatan i Helsingborg är dålig, gropig, rötter ifrån träd, och är även tungt trafikerat. Vissa andra distanser har bra cykelvägar, men överlag en ojämn kvalitet i stan" – IP10

"Viktigt fråga, cykelbanorna på många ställen är slitna. Rötterna har gått upp i asfalten. Men viktigast tydlig skyltning så att man kan minska missförstånd mellan bilister och cyklister. Tydlighet" – IP11

"För min del är det superbra cykelväg till och från jobbet så där har jag ingenting att klaga på" – IP12

"Sträckan jag cyklar på är väldigt bra att cykla. Det är cykelväg och cykelöverfarter längs vägen så jag känner mig väldigt trygg. Men det kanske skiljer sig från var man bor i Helsingborg och var man cyklar" - IP15

"Jag har märkt att de flesta gator och vägar i stan är i norr-södergående riktning och desto mindre bra infrastruktur är i öst-västlig riktning" - IP16

"Min cykel väg till jobbet känns väldigt trafiksäker bortsett från när man ska passera vägen vid 111:an där bilarna kör extremt fort" – IP17

"Jag jobbar skift men försöker cykla ca 4 dagar i veckan. Det som är lite oroväckande är att cykla hem vid 2-tiden på natten då det finns en hel del oupplysta cykelvägar i stan. Annars är Helsingborg en fantastisk cykelstad med bra cykelväg. Belysning måste man dock jobba mer med" - IP18

"Till stora delar är det bra cykelvägar i stan men det är vissa platser som har sådant skydd med plexiglas vilket gör det svårt för bilister att se oss cyklister förrän vi är ute på vägen och det skapar en orolig känsla som cyklist. Detta borde man tänka över hur man kan synliggöra cyklister och fotgängare vid dessa platser" – IP19

"Klart helt ok cykelväg till mitt arbete. Jag har inget att klaga på" – IP20

"Jag har jättebra cykelväg till och från arbetet. Jag cyklar mest på Planteringsvägen som är klockren att cykla på. Inga problem" – IP21

"Under mina 8 km så är det separat cykelväg i stort sett hela vägen. Cykelvägen följer en större trafikled så det känns som om man cyklar i trafiken men det gör man inte" – IP22

"Det skulle väl vara Landborgen som är det som kanske är den jobbigaste infrastrukturen i Helsingborg. Annars klär man sig efter väder och vind och då är det inga problem" – IP23

"Min cykelväg på lite mer än 5 km har förutom på ett enstaka par ställen bra cykelmöjligheter. Det mesta är bra och överväger de dåliga platserna"- IP24

"Jag tycker att jag har utmärkta cykelmöjligheter till och från mitt arbete. Jag cyklar mest parallellt med en stor väg på egen cykelbana vilket ökar min trygghet som cyklist. Innan de byggde separat cykelväg kändes det betydligt mer osäkert att cykla tillsammans med all trafik" – IP25

"Jag har inget att klaga på när det gäller min väg till jobbet. Inte heller vägen till mitt nya jobb är särskilt problematisk med cykel" – IP26

"För min del tycker jag att den är helt ok" – IP27

Sammanfattning: De absolut flesta av respondenterna bedömer att de har bra cykelmöjligheter från deras hem till arbetet. Men det uppstår otrygghet när respondenterna behöver passera eller korsa trafikerade vägar. Det vill säga när cyklisterna behöver lämna parallella och separerade cykelvägar och passera eller korsa gator och vägar med bil och tyngre trafik. Förvånansvärt många upplever dock att de har mycket bra cykelmöjligheter till och från arbetet vilket får ses som bra betyg för Helsingborgs stad. Det är några fall där man måste cykla från mindre orter in till stan då det kan kännas obehagligt med snabb biltrafik.

5.3.9. Om vad respondenterna anser att sin arbetsgivare kan göra för att få fler att cykla till och från sitt arbete

Nedan följer relevanta svar om vad respondenterna anser att sin arbetsgivare kan göra för att underlätta för anställda att använda cykel i högre utsträckning:

"Det finns bra möjligheter för mig att låsa fast cykeln vid jobbet, med tak så det känns säkert"
– IP5

"Företaget som jag jobbar på köpte in två vanliga cyklar för några år sedan men ingen använder dem. Hade företaget istället köpt el-cyklar hade jag använt mer cykel i tjänsten istället. Företaget skulle även kunna erbjuda cykelkläder som förmån men jag har gått och blivit skyddsombud nu och då tänkte jag ta upp dessa frågor" – IP7

"Det är dåligt med cykelställ på jobbet där man kan låsa fast ramen" – IP8

"De borde ge ekonomiska incitament för de som cyklar. Precis som subventionerad bilparkering för bilar på sin arbetsplats, men det finns ingen kompensation för dem som cyklar"
– IP11

"Min arbetsgivare har gett oss anställda bra förutsättningar att cykla till och från arbetet. Vi har cykelgarage, dusch, skåp och även laddningsmöjlighet till elcyklar. Arbetet ligger bra rent geografiskt i Lund också" - IP15

"Mitt jobb skulle mycket väl kunna göra mer för att uppmuntra cyklister. Vad jag vet har de typ en tävling en gång om året om cykling. Det är allt" – IP21

Sammanfattning: Det är inte så många respondenter som har svarat på frågan om vad arbetsgivaren skulle kunna göra för att underlätta för anställda att cykla. Men sammanfattningsvis tycker de som svarat på frågan att det krävs bra cykelställ där man kan låsa fast cykeln på ett bra sätt men även att kanske ge ekonomiska incitament på samma sätt som man idag subventionerar bilparkering idag skulle man kunna kompensera även för cyklister. Men också att företaget kan anordna tävlingar för att få igång ett cykelintresse hos anställda.

5.3.10. Om respondenterna har rekommenderat familj, grannar, kompisar och kollegor att börja cykla i och med testcykelprojektet

Nedan följer relevanta svar om respondenterna har påverkat familj, grannar, vänner eller kollegor till att börja cykla:

"Ja det gör jag. Jag är den siste bland mina vänner som har börjat cykla" – IP1

”Lätt att två kollegor börjat att cykla” – IP2

”Ja! Jag berättar för grannar och vänner att jag cyklar till jobbet och berättar hur smidigt det är. Jag har fått några att börja cykla och de blev nöjda. Hittills uppskattar jag till att jag fått cirka 5 cyklister tack vare mitt tjat om hur bra det är” – IP6

”Absolut. Det gör jag redan. Vi pratar mycket om att cykla till jobbet med kollegor, fler börjar förstå att det är viktigt att röra på sig. Jag vet att minst en av mina kollegor börjat cykla efter att vi har pratat om det” – IP7

”Jag sprider det vidare till vänner och kollegor att jag cyklar, och hoppas att det blir ringar på vattnet. Jag har fått igång två kollegor att börja cykla” – IP9

”Det gör jag självklart! I och med att vi cyklar så sprider det ringar på vattnet, så att fler tänker om. Två av mina grannar har jag för mig börjat cykla vilket är kul” – IP10

”Ja men det gör jag redan nu. Framförallt på jobbet när mina kollegor gnäller om bristen på parkeringsplatser. Så jag har fått fler kollegor som inte är med i projektet att också börja cykla. Men jag anser att det borde vara lättare för kollegor att hitta parkeringsplatser i alla fall för de som bor på avstånd där cykel inte är ett alternativ” - IP12

”Absolut. Det kanske är det bästa sättet att påverka, alltså att prata och vara gott föredöme för kollegor som kanske även de också börjar att cykla. Vi har haft några diskussioner på jobbet och jag säger att det inte tar längre tid att cykla än att köra bil. Och det tycker jag är viktigt att framföra. Jag märker att det finns en del kollegor med dåligt samvete som kör bil och urskuldar sig att de måste hämta eller lämna barnen. Och jag är mycket förvånad över hur lite cyklar det finns på min arbetsplats både bland kollegor och bland gymnasieelever. Det är ju bra träning för elever att gå, men man tar elsparkcykel istället” - IP13

”Ja det skulle jag gärna göra. Men nej - det har jag nog ännu inte gjort men det borde jag kanske göra. Vi har i och för sig pratat om cykelvägar och om att ta sig till och från jobbet på bästa vis med cykel. Min sambo har även kontrollerat tunneln i Bruces skog som han inte heller är riktigt nöjd med. Grus är svårt att cykla på och man kan inte svänga riktigt utan att man istället måste kliva av och leda cykeln på gruset” – IP14

”Jag har sedan tidigare ett cykelintresse men har inte direkt påverkat någon i min omgivning att börja cykla. Kanske inte direkt med anledning av detta projekt utan snarare kanske i sådana fall mer för att jag deltagit i Vätternrundan” - IP15

”Det är givetvis svårt att uppskatta men jag tror att jag har fått ca 5 st kollegor att börja ta cykeln till och från jobbet. Men även min man har jag fått till att cykla mer än tidigare faktiskt även till jobbet vid några tillfällen” - IP16

”Jag har efter att jag börjat cykla förutom fått min familj alltså min fru och dotter att cykla och faktiskt även bestämt mig för att köpa in 5 st cyklar till mitt företag eftersom en hel del arbeten sker i nära arbetet och då kan mina anställda cykla snarare än att ta bilen till dessa. Det gäller arbeten med cirka en mils radie från företaget vilket man nästan når hela Helsingborg. Så det kan man säga ha blivit ringar på vattnet i samband med projektet” – IP17

"Jag har fått min pojkvän att börja cykla i alla fall" - IP18

"Jag har fått min fru till att cykla i samband med projektet vilket är kul. Och när jag tänker efter kanske men det är svårt att veta så har jag nog fått i alla fall två kollegor att cykla. Eller cykla och cykla kanske i alla fall titta på sina cyklar där hemma. Men jag ska vara på dem igen"
– IP19

"Kanske har jag fått tre kollegor att börja cykla. Jag tror att de fortfarande cyklar. I alla fall två av dem vet jag cyklar mycket tack vare att vi pratat om cykelns nytta på jobbet" - IP20

"Lustigt att du frågar detta. Jag har fått tre av mina närmaste kollegor att börja cykla. Vi ska cykla ner till Gröningen efter jobbet och grilla så ja jag har fått några kollegor att börja cykla"
– IP21

"En av mina kompisar har börjat cykla tack vare att jag har börjat cykla" - IP22

"Jag har fått en kollega som jag skift att börja cykla" – IP24

"Nej det kan jag inte direkt säga att jag har gjort. Det skulle nog uppfattas som lite väl extremt"
– IP25

"Det har blivit lite av en snackis på jobbet att jag är med som testcyklist. Och många tror att jag har el-cykel men det har jag inte och då blir de lite imponerade. Jag brukar fråga de som har kortare sträcka än jag till jobbet om de verkligen tar bilen och då tycker de att det är lite pinsamt" – IP26

"Jag har fått en kollega som bor 4 km från jobbet att börja cykla. Det började med att jag påpekade att bilen knappt hinner bli varm förrän han är på jobbet vilket han själv insåg efter tag. Han har köpt en el-cykel för detta" – IP27

Sammanfattning: Förvånansvärt många av respondenterna har pratat med andra personer om projektet och att de cyklar till och från arbetet. Och trots en subjektiv bedömning tror väldigt många av respondenterna att de påverkat antingen familjemedlemmar eller kollegor till att börja cykla. Vissa har inte fått några att cykla medan några har fått en eller två och i några fall tre och upp till fem kollegor att börja cykla i samband med testcyklistprojektet. Det är dock svårt att på riktigt veta spridningseffekten men det är ändå ett positivt resultat att de flesta av respondenterna har pratat om projektet, främst på jobbet men också att många fått med sig fler cyklister på arbetet eller i familjen. Detta resultat ligger till grund för potentialstudie längre fram i rapporten, det vill säga den studie som visar vilka möjligheter testcyklistprojektet har vid eventuell uppskalningseffekt.

5.3.11. Om vad respondenterna tycker om att höja statusen för cykling i Helsingborg

Nedan följer relevanta svar om vad respondenterna tycker skulle kunna öka cykelns status i Helsingborg:

"Jag tycker att ett viktigt incitament är att arbetsgivaren skulle kunna uppmuntra det mer än vad man gör idag" – IP2

"El-cykling kan locka många som är ovana att träna och på så vis öka cykelns status" – IP3

"Jag tror att det ger ringar på vattnet och att fler börjar cyklar. När man berättar för andra att man cyklar så blir fler intresserade" – IP6

"Enkelt! Det behövs fler rejäla cykelvägar" – IP10

"Informera gärna folk om nyttan som cyklingen gör. Det är viktigt så att fler bilister kan bli cyklister och på så sätt äga mer av gatan på bekostnad av bilen" – IP11

"Jag tror att det är viktigt att börja få barn att cykla i tidig ålder vilket kan spilla över på föräldrar att kanske också börja cykla" – IP12

"Bra cykelvägar är viktigt för att höja cykelns status i Helsingborg. Cykelvägarna bör även vara breda så att man kan på ett trafiksäkert sätt få möte mellan cyklister. Utan en bra infrastruktur ungefär som för bilen går det nog inte att höja cykelns status för oss cyklister" - IP13

"Jag tror att man måste uppgradera cykelvägarnas kvalitet för att öka cykelns status. Upprustningen måste ske i samma kvalitet som för bilarna om inte bättre. Då kommer säkert fler att ta cykeln" - IP14

"Att höja cykelns status är att precis som staden har gjort anordna olika cykelaktiviteter som typ cykelparaden för att fler Helsingborgare ska få upp ögonen för cykeln som effektivt transportmedel" - IP15

"En bra och tillåtande infrastruktur behövs även utanför stan mellan stan och de mindre orterna annars är det meningslöst i alla fall som arbetspendling. Så glöm inte binda ihop landsbygden med staden även för oss cyklister" - IP16

"Jag tror att det är viktigt att trycka på att det inte är så svårt som man kan tro att börja cykla istället för att köra bil. Det är även viktigt att kommunicera att Helsingborg inte heller är så stor så många kanske tror. Visst den är långsmal men inte stor för att behöva bil till alla aktiviteter och jobb" – IP17

"En sak som kan höja statusen är att erbjuda bättre låsmöjligheter på fler ställen i Helsingborg. Det behövs betydligt fler säkra cykelparkeringar runt om i stan. Men även bättre belysning vid skogsdungar och framförallt i cykeltunnlar" - IP18

"Jag tror att det precis som i bilkulturen många gånger handlar om att ha fina och dyra cyklar att visa upp för vänner i stan. Titta på mig jag har en häftig cykel. Bortsett från det handlar det om att öka andra service-funktioner som pumpstationer för oss cyklister" – IP19

"Höj kvaliteten på cykelvägarna och prioritera dem lika mycket som man gör med bilvägarna. Detta gäller även drift och underhåll året runt. Då kan cykelns status öka i Helsingborg. Man ska inte känna att det är en uppoffring att våga vilja välja cykeln" – IP20

"Jag tycker att cykeln redan nu har en status i Helsingborg. I alla fall tycker jag det då många kollegor kommer fram till mig när de ser min cykelhjälm och tycker att det är jättehäftigt att jag cyklar det avståndet som jag faktiskt gör och då blir man även lite stolt ambassadör för cykeln i stan" – IP22

”Det handlar om att bygga varumärke precis som med bilar. Det är viktigt för er att berätta cykelns berättelse så att fler vågar prova på att cykla. Och på sätt göra det mer folkligt och kanske genom dessa kampanjer börja bygga en folkrörelse. Lite som med lådcyklar där har vi en tydlig statussymbol inom cyklingen. Den är dyr och har många av de fördelar som en bil har” – IP23

”Jag tror att det är viktigt att bygga sammanhängande och säkra cykelvägar. Helsingborg är en fin stad som också är liten och har man svårigheter kan man alltid skaffa el-cykel” – IP24

”Jag tror nog inte att cykeln kommer få en status likt bilen utan man cyklar för sitt eget välmående och välbefinnande. Cykeln kommer nog aldrig få en status likt en Cabriolet eller annan fin bil. Men jag tror däremot att acceptansen för cykeln kan öka i samhället. Det ser man inte minst hos den mer medvetna yngre generationen som värnar om god hälsa” – IP25

”Det vet jag faktiskt inte. Kanske mer reklam för cykling?” – IP26

”Jag tycker mig nog se att det i Helsingborg finns en lite negativ status i att cykla. Jag tror absolut att detta går att ändra på. Bland annat genom att bygga mer separat infrastruktur så att bilister inte behöver reta sig på cyklister och tvärtom. Jag läste någonstans tänk bil men bygg för cykel vilket är passande för att öka cykelns status i Helsingborg” – IP27

Sammanfattning: Det är två aspekter som respondenterna främst lyfter fram för att höja eller öka cykelns status i Helsingborg, det ena är bra cykelinfrastruktur och det andra är informationsspridning och kampanjer. Många bedömer att cykelinfrastrukturen bör prioriteras i högre utsträckning än bilinfarstrukturen, framförallt med trafiksäkra och separerade cykelstråk. Kommunikation och information är också viktigt för att höja cykelns status genom att på olika sätt påvisa nyttan med att inte behöva äga egen bil. Framförallt när det gäller kortare pendlingssträckor till och från arbetet.

5.3.12. Om respondenternas tips för den som vill börja cykla

Nedan följer relevanta svar om vad respondenterna har för tips baserat på testcyklistprojektet för de som ännu inte har börjat att cykla:

”Tipset är att visa på att man vaknar härligt på morgonen, och man kommer igång mycket bättre desto mer man cyklar. Jag gillar cykeldatorn, man blir triggad av statistiken. Det är i och för sig svårt att bevisa det men jag känner mig piggare på morgonen när jag cyklar och är mer alert på jobbet vilket gör mig även gladare” – IP1

”Skaffa en hyffsat bra cykel med bra lås, cykelkorg och givetvis bra regnkläder” – IP2

”Det är bara att testa! Många är för bekväma eller lata för att ens prova men ge det ett försök. Redan efter en dag känner man om det är något för dig och ge det då en vecka. För min del blev projektet lite som en tävling som utmanade mig att tävla mot sig själv vilket tycker jag är en bra målsättning” – IP3

”Man måste inse och förstå de positiva effekterna av att cykla. Vardagsmotionen är mycket värd mer än vad man någonsin tror. Tidsvinsten, tillsammans med alla hälsoeffekterna som att man blir piggare. Man behöver ju röra på sig ändå, så om man får in den i vardagsmotionen varje dag så sparas även tid som man kan göra annat på” – IP5

"Tänk på kläderna och tänk bra kläder alltså vind, vattentäta och som andas. Man behöver givetvis inte ha det dyraste men bara de är bra och fyller sin funktion" – IP7

"Tidsvinsten för att köra bil är inte så stor som man kanske tror. Jag har 10 min med bil och det tar 18 min att cykla. Så för min del motiverar tiden inte till att jag skulle köra bil istället för att cykla till jobbet" – IP9

"Det är väl egentligen bara att göra det, att man får bestämma sig. Men bra utrustning underlättar och gör det lättare. Också en bra cykel och ett hyggligt regnställ. Det vore dock välkommet om man även blev stöttad från sin arbetsgivare också" – IP10

"En bra cykel är att föredra och sedan försök se den stora bilden, allt från miljöaspekten, hälsan och att få igång en vardagsmotion för alla som sitter bakom ett skrivbord dagarna i ända. Och att ge det tid, 6 veckor som projektet är bra för det ger cykling en ärlig chans" – IP11

"Man bör se cykling som träning det vill säga som vardagsmotion, men det är även en för mig ekonomisk besparing och ett miljötänk. Tidsfaktorn är också viktig. Jag tror att det inte tar mycket längre tid för mig att cykla än att ta bilen till min arbetsplats. Det går ju inte direkt snabbt att köra i stan med tanke på dagens trafiksituation med alla bilar" – IP13

"Mitt bästa tips är att påpeka att det inte tar så mycket längre tid med cykel än med bil. Och när man ska hem från jobbet en sommardag så kan man ju dö av värmen i bilen. Det är det absolut jobbigaste med bil" – IP14

"Bara börja cykla och håll ut någon vecka så att man kanske hinner vänja sig" - IP15

"Skaffa el-cykel då behöver man inte tillgång till dusch på jobbet" - IP16

"Mitt bästa tips att börja cykla är att välja en cykel man känner sig bekväm med och kanske inte börja ha allt för höga mål utan kanske bara någon eller några gånger cykel i veckan. Sedan är det inte fel att kolla närmaste vägen med hjälp av någon karttjänst så att man verkligen hittar rätt till en början" – IP17

"Passa på att ta tillfället i akt att få vardagsmotion. Med tanke på vad jag vet nu så är det bara till att göra det. Man kommer inte att ångra sig" - IP18

"Det är bara till att börja cykla. Välj först och främst vägar med lite trafik så kan man känna av naturen och cykla med lite mer lugn och ro" – IP19

"Våga ta beslutet att ställa bilen hemma. Den behövs inte alltid så mycket som man först tror" – IP20

"På med hjälm och reflexer och sedan är det bara ut och cykla. Svårare än så är det inte. Eller rättare sagt börja med att kanske cykla till jobbet och sedan cykla mer och mer med familjen" – IP21

"Mitt tips är att köpa cykelhjälm för att känna sig trygg och sedan en cykel som man känner sig trygg med och sedan är det bara att börja cykla" – IP22

"Man måste bestämma sig! Vad man vill och kanske framförallt varför man vill det. För mig var det tydligt med projektets målsättning samtidigt som jag nu när jag tänker på det ser det

”som en social del en påtryckning att det inte bara är jag utan vi är flera testcyklister som tillsammans gör detta” – IP23

”Att skaffa regnställ och handskar då det blir kallt när man cyklar. Då finns det ingen undanflykt till att inte börja cykla”- IP24

”Det handlar om att förbereda sig och få in cykling i vardagsrutinerna. Planera sitt cyklande så att det blir enklare och inte svårare än att ta bilen” – IP25

”Tror man inte att man ska klara att cykla till jobbet kanske man kan köpa en el-cykel. Då minskar mängden ursäkter om att det är för långt till jobbet eller att det är för jobbigt med väder eller backar. Det kan jag se som en bra mjukstart och sedan naturligtvis börja med små resor först till dess att man känner sig bekväm” – IP27

Sammanfattning: Majoriteten av respondenterna tycker att man bara ska börja att cykla och på så vis inse eller förstå de positiva effekterna av att arbetspendla med cykel. Inte minst för den tidigare nämnda positiva vardagsmotionen. Flera rekommenderar att skaffa rätt kläder för ändamålet och även rätt cykel utifrån ens egna förutsättningar. Andra rekommendationer är att skaffa el-cykel för de som har svårigheter av olika slag. El-cykel underlättar för många personer att kanske ställa bilen hemma för att testa att cykla till jobbet.

5.3.13. Om respondenternas medskick kring testcykelprojektets betydelse

Nedan följer relevanta medskick från respondenterna om testcykelprojektet överlag:

”Jag skulle vilja ta upp den eländiga trafiksituationen utanför Knutpunkten framförallt på Drottningatan där det måste kunna gå att förtydliga för både gående och cyklister vad som gäller. Men även övergångställena utanför Knutpunkten är problematiska då man som cyklist tvunget måste stanna för att folk bara går ut utan att se sig om. Jag tycker att problemet med elsparkcyklar har blivit bättre sedan förra året. Innan låg de överallt men nu tycker jag att det är mer ordning på dem. Jag vet inte om det finns mindre elsparkcyklar eller om folk sköter sig bättre nu?” – IP12

”Projektet skulle kunnat bjuda in alla testcyklister på en fysisk träff mest för att på ett socialt sätt visa på att det är fler som väljer att ställa bort bilen till förmån för cykeln. Då känner man sig inte heller så ensam” - IP15

”Glöm inte oss på landet vi behöver kunna cykla också” – IP17

”Projektet har varit trevligt och uppmuntrar till ökad cykling i Helsingborg vilket jag misstänker är tanken med testcyklist-projektet” - IP18

”Det absolut bästa med att cykla är att jag inte ens behöver bry mig om att tänka på parkering och det går ju faktiskt fortare med cykel än med bil om man ser på min resa från dörr till dörr” – IP19

”Tack för ett supertrevligt projekt som kommer att göra stor nytta för cykelns betydelse i Helsingborg” – IP20

”För min del behövs inte gåvor för att få mig att cykla. Det som var det viktiga var att man tack vare projektet började någonting som man länge tänkt göra” – IP21

”För min del var det trevlig med en gåva men inte det viktigaste då jag som sagt har 8 km till jobbet. Det är andra aspekter än en gåva som fick mig att vilja cykla den sträckan och det är framförallt att jag känner att jag själv mår bra. Visst det tar lite längre tid men jag känner mig mycket piggare nu än tidigare” – IP22

”Det medskick jag skulle vilja göra är att projektet har varit mycket trevligt utformat. Varför? Jo för att det inte har varit några pekpinnar och noll fokus på miljö och tänka på jorden och så vidare. Projektet har fokuserat på cykeln och hälsa och det räcker långt för mig” – IP23

”Fokusera på våra barn och lär dem att cykla i tidig ålder. Då kanske även de lär sina föräldrar att cykla och så vinner alla på det” – IP24

”Det är viktigt att få ut information om hur bra det är med cykling att skapa positiv publicitet för att få fler att verkligen våga testa. Har man testat så är man snart fast men det handlar om att informera fler om vilka fördelar cykling egentligen leder till” – IP25

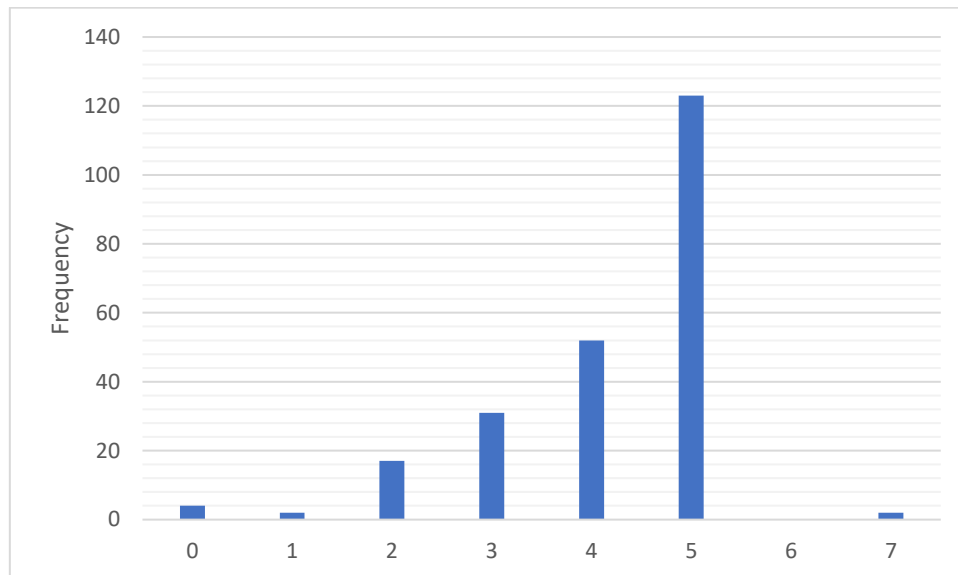
”Det är många som jag vet som har hört talas om detta projekt och jag hoppas att man fortsätter med liknande satsningar även framöver. Det är sådana här initiativ som jag tror behövs för att öka cykelns status i Helsingborg. Att fler får upp ögonen för cykeln och kanske framförallt att man testat på att cykla under en period. Det tror jag är viktigt för att få fler cyklister” – IP27

Sammanfattning: De respondenter som svarade tycker överlag att testcykelprojektet är viktigt för att skapa publicitet och information om cykling i allmänhet och cykelpendling i synnerhet i Helsingborg. För några spelade inte gåvan man erhöll som testcyklist någon större roll utan det var främst för att få inspiration till vardagsmotion genom att cykla istället för att ta bilen till och från jobbet.

5.4. Enkätanalys

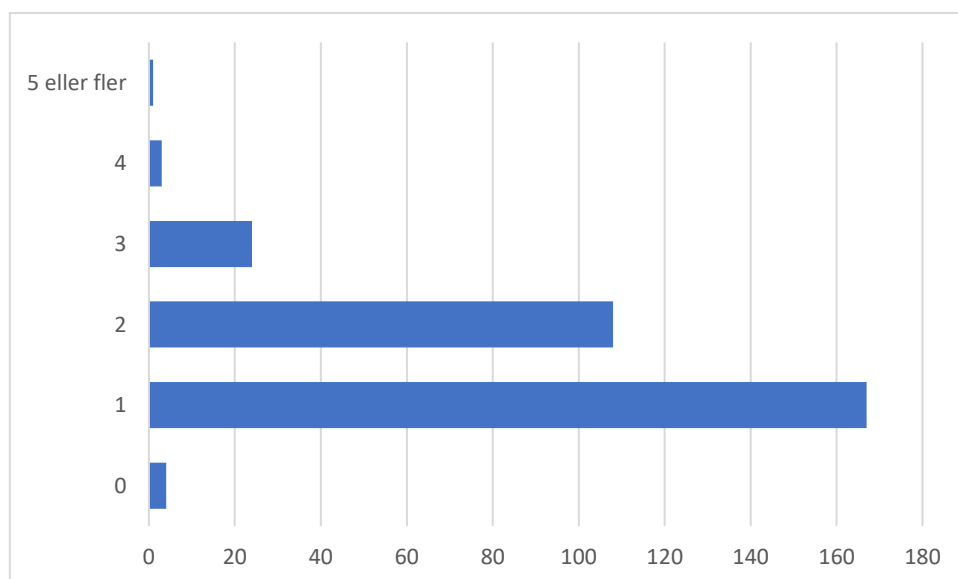
Enkätanalysen möjliggör insamling av kvantitativa data från ett brett urval av respondenter. I detta fall från testcyklister som ger objektiva och kvantifierbara resultat vilka kan användas för att besvara forskningsfrågorna och bidra till vetenskaplig kunskap. Se även Kapitel 4.4. *Kvantitativ metod – Enkät* för mer information.

Den stora majoriteten av respondenterna körde bil till och från arbete eller skola innan projektet:



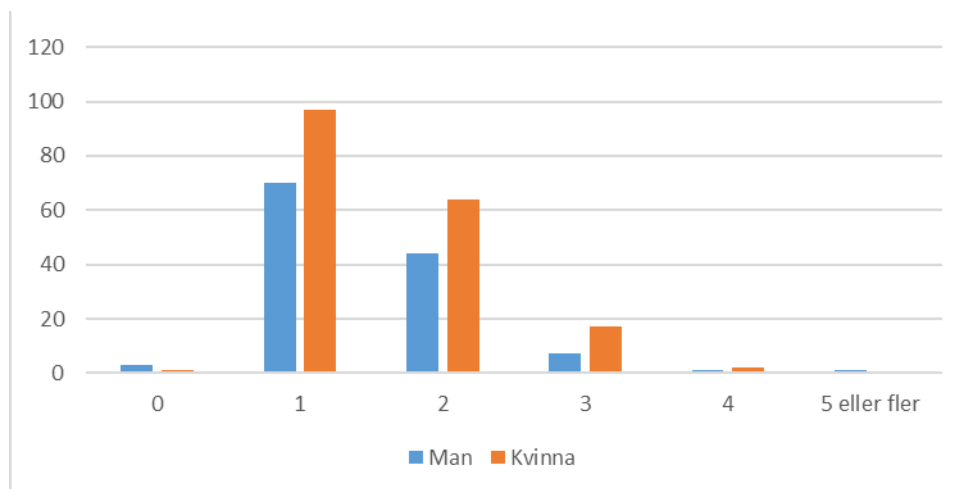
Tabell 4. Hur många dagar i veckan som respondenterna vanligtvis i genomsnitt tar bilen till jobb eller skola (Notera att svaret "Några gånger i månaden" har angetts som "medel antal dagar" för HT22, vilket i detta fallet är 4 dagar. Notera även att denna fråga inte var med i enkätutskicket VT22).

Majoriteten av testcyklister har tillgång till minst en bil, men där enkätresultatet visar på att många hushåll även har tillgång till både två och tre bilar (se Tabell 5 nedan):



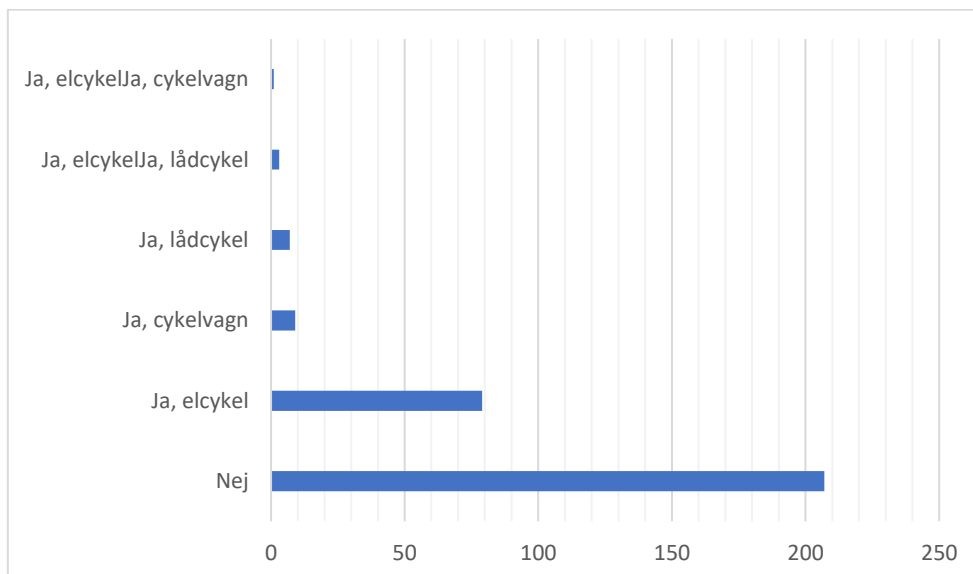
Tabell 5. Antal privatbilar, tjänstebilar samt leasingbilar i hushållet men inte tillgång till eventuella bilpoolsbilar.

Tabell 6 nedan visar fördelning av respondenternas bilar per hushåll fördelat på kön:



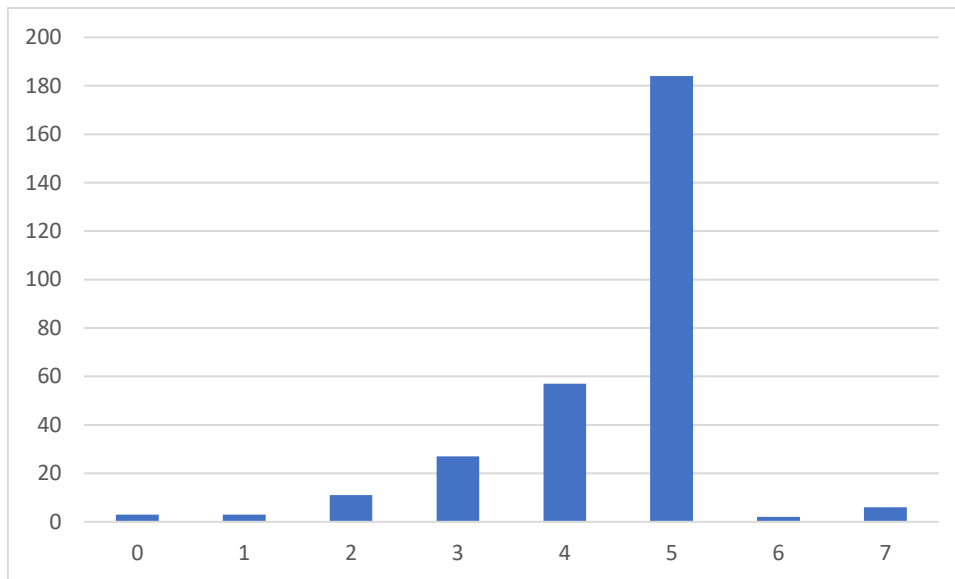
Tabell 6. Fördelning av bilar per hushåll i förhållande till kön. Antal bilar avser privatbilar, tjänstebilar samt leasingbilar men inte tillgång till bilpoolsbilar.

Tabellen nedan visar på tillgången på mer än bara "vanlig" cykel som till exempel el-cykel, lådcykel, cykelvagn eller liknande:



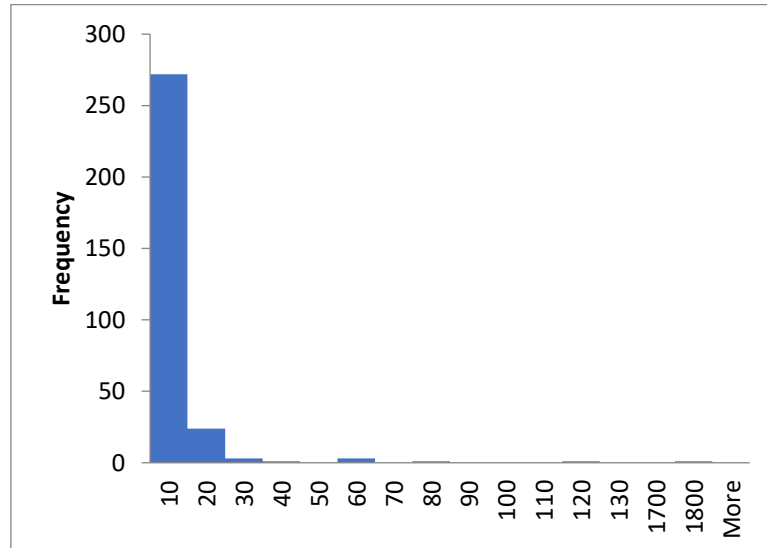
Tabell 7. Hushållens tillgång till el-cykel, lådcykel, cykelvagn eller liknande.

Enkätresultatet visar att majoriteten av respondenterna vanligtvis brukar ta sig till sin respektive arbetsplats eller skola med bil 5 dagar i veckan innan projektet:



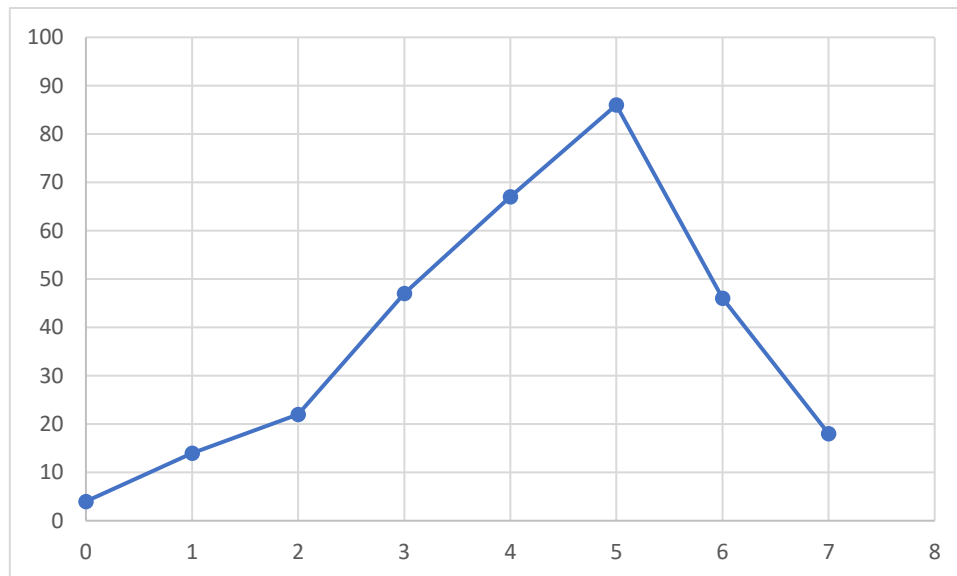
Tabell 8. Antal dagar i veckan som respondenterna vanligtvis brukar ta sig till sin respektive arbetsplats eller skola. Antal dagar som respondenterna jobbar hemifrån är borträknade (Notera att frågan "Hur många dagar per vecka brukar du vanligtvis ta dig till din arbetsplats eller skola?" inte var med våren 2022. Således är endast svar från hösten 2022 och våren 2023 representerade i denna tabell).

Enkäten visar också på att den allra största delen har sitt arbete eller skola 10 km eller kortare från sin bostad. En liten andel har upp till 20 km:



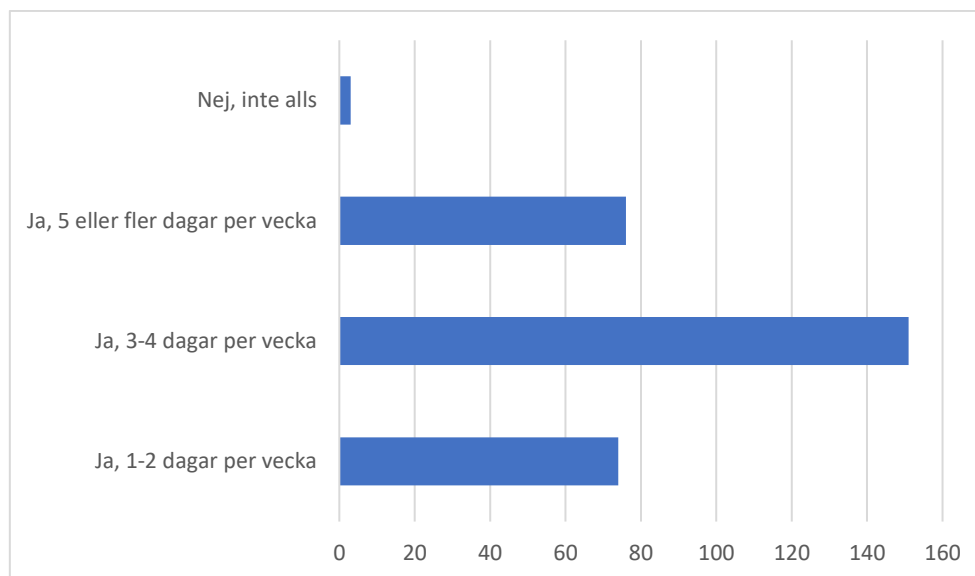
Tabell 9. Avstånd till respondenternas arbetsplats i kilometer.

Majoriteten av testcyklister använder sin cykel 5 dagar i veckan, men där 4–6 dagar är vanligast:



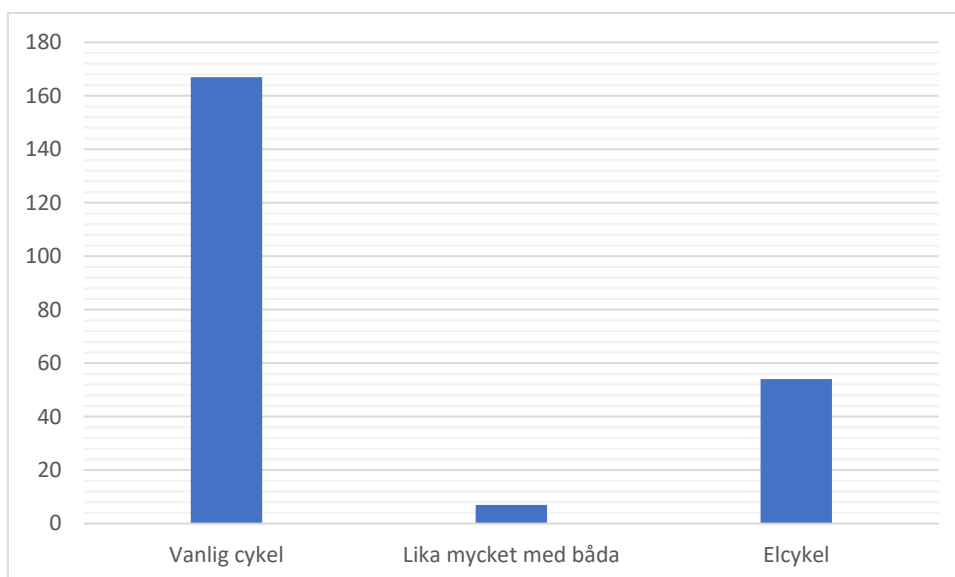
Tabell 10. Antal dagar per vecka som respondenterna i genomsnitt använde cykel. Svaren är även inkluderade alla typer av resor, även fritidsresor med cykel.

Cirka hälften av alla testcyklister kommer fortsättningsvis att cykla 3–4 dagar i veckan. 25 % säger sig fortsätta att cykla 5 gånger eller fler dagar per vecka. Bara en bråkdel av samtliga respondenter säger sig inte alls vilja fortsätta att cykla efter test-perioden:



Tabell 11. Om testcyklisterna fortsättningsvis även efter test-perioden kommer att fortsätta att cykla till jobb eller skola.

Majoriteten av testcyklisterna använde sig av "vanlig" cykel jämfört med el-cykel:



Tabell 12. Andel användande av "vanlig" respektive el-cykel under test-perioden.

5.5. Beräkningar / potentialstudie

Beräkningarna i potentialstudien syftar till att fokusera på olika beräkningar kopplade till testcykel-projektet. Beräkningsstudien är av holistisk karaktär som syftar till att analysera och förstå ett fenomen genom att ta hänsyn till alla dess komponenter och deras inbördes samband. Denna metodik innebär att man inte isolerar enskilda delar av systemet för att studera dem separat, utan istället försöker få en helhetsförståelse genom att integrera och undersöka alla relevanta aspekter samtidigt.

5.5.1. Potential avseende reducerad mängd bilkö, parkeringsplats och parkeringskostnad

Beräkningarna i potentialstudien är till stor del inspirerad av och utgår från intervjuresultatet i kapitel: 5.2.10. *Om respondenterna har rekommenderat familj, grannar, kompisar och kollegor att börja cykla i och med testcykelprojektet.* Det är många respondenter som på frågan på svarar att de på olika sätt inspirerat andra personer till att börja cykla. Det är främst familjemedlemmar och kollegor som respondenterna främst inspirerat till att, mer eller mindre, börja cykla. Förvånansvärt många respondenter har även inspirerat fler än en person att testa på att cykla.

Beräkningarna i potentialstudien nedan utgår från att antingen 100 % (300 personer) eller 80 % (240 personer) av 300 testcyklister väljer att kontinuerligt fortsätta cykla efter testcyklisterprojektet istället för att som tidigare ta bilen till och från jobbet. Beräkningarna i potentialstudien antar vidare att antingen så får testcyklister; en, fem eller tio av familj, vänner, grannar eller arbetskollegor att också börja cykla. Utifrån dessa antaganden bedöms projektet ha följande spridningspotential (se Figur 4):

Antal cyklister	Reducerad längd bilkö i staden ¹	Reducerat behov av parkeringsplats ²	Besparad kostnad för anläggande av parkering ³
300	1,38 km	6 000 m ²	3–9 miljoner kronor
240	1,11 km	4 800 m ²	2,4–7,2 miljoner kronor
240 x 2 = 480	2,22 km	9 600 m ²	4,8–14,4 miljoner kronor
240 x 5 = 1200	5,55 km	24 000 m ²	12–36 miljoner kronor
240 x 10 = 2400	11,1 km	48 000 m ²	24–72 miljoner kronor

Figur 4. Uppskattad samhällelig potential som testcyklist-projekt bedöms innefatta.

¹ Beräkningsexemplet avser Volvo V60 som är Sveriges vanligaste bil med en längd på 4,63 m.

² Beräkningsexemplet avser att en parkeringsplats kräver 20 m² i markanspråk.

³ Beräkningsexemplet avser en anläggningskostnad för markparkeringsplats på 10 000 – 30 000 SEK/parkeringsplats

Värt att notera är att det enligt Naturvårdsverket i Sverige samtidigt finns mer parkeringsyta än boarea. Med cirka 20 miljoner parkeringsplatser uppskattas ytan vara 500 km² vilket är en yta ungefär lika stor som hela Madrid. Det motsvarar ca 50 m² parkeringsyta per svensk, medan genomsnittlig boarea är 42 m² (SCB 2018). Bilens ytproblematik bör således tas på allvar inom hållbar samhällsplanering.

5.5.2. Potential av modellerad cykelhastighet och avstånd som nås på 15 minuter

Inom löpning, cykling och andra aktiviteter är tid, distans, tempo och hastighet mycket centrala begrepp och kan bland annat användas för att bedöma ett tävlingsresultat, men även för att planera och analysera arbetspendling med cykel.

Både tempo och hastighet ger information om hur snabbt det går att förflytta sig och kan beräknas om man vet distans och tid. Tempo är tid per längdenhet och mäts oftast i min/km. Hastighet är avverkad sträcka per tidsenhet och mäts vanligtvis i km/h. Verktuget som man hittar på <https://dataverktyg.se> kan användas för att beräkna tid, distans och tempo/hastighet, men även för att omvandla enheter.

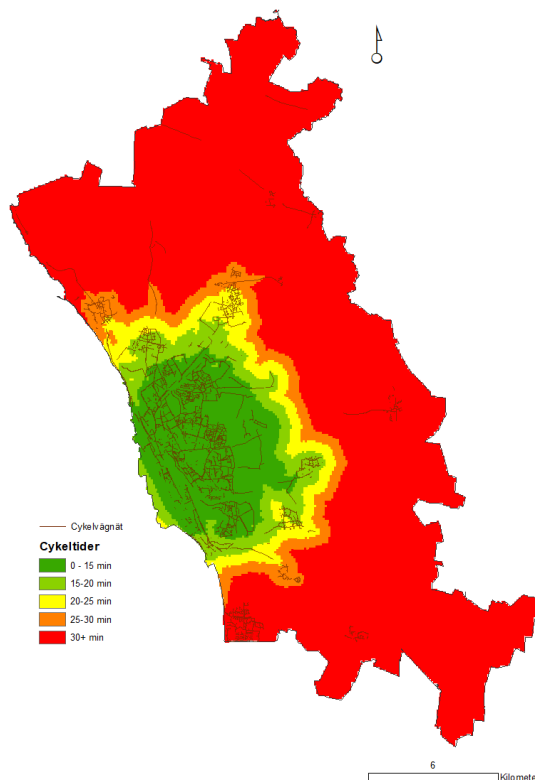
Modellerad cykelhastighet är i detta fall den förutsägbara hastighet som cyklister förväntas hålla på olika vägar eller cykelvägar. Denna hastighet kan dock beräknas genom att använda olika modeller och faktorer som påverkar cykling i urbana miljöer. Följande faktorer har INTE tagits hänsyn: vägkvalitet på och utformning av infrastruktur, vägkorsningar och trafikljus (och andra hinder) på cykelvägen som kan påverka cyklisternas hastighet samt väderförhållanden vilket kan påverka cyklisternas hastighet negativt. Tre genomsnittliga cykelhastigheter har modellerats enligt rapporten *Potentialstudie för arbetspendling med cykel i Stockholms län* från 2019:

- 25 km/h:
 - Motsvarar en el-cyklist
- 20 km/h:
 - motsvarar en snabbare cyklist
- 15 km/h
 - motsvarar en mindre snabb cyklist eller cyklist i backigt område

Hastighet	Tempo	Distans på 15 minuter
25 km/h	2:24 min/km	6,25 km
20 km/h	3:00 min/km	5 km
15 km/h	4:00 min/km	3,75 km

Figur 5. Tempo och distans för cyklister.

Uppskattad distans (avstånd) i förhållande till restid på cykelvägnätet i Helsingborg:



Figur 6. 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 (Figur gjord av Frida Malmqvist, Helsingborgs stad 2022).

5.5.3. Koldioxidpotential vid årlig cykelpendling

Koldioxidpotentialen vid årlig cykelpendling är lägre jämfört med andra transportmedel som främst idag drivs av förbränningsmotorer. Cykling är ett miljöanpassat transportalternativ som inte släpper ut växthusgaser i lika stor utsträckning som fordon med förbränningsmotorer. Även om det kan finnas en viss indirekt påverkan på koldioxidutsläppen genom tillverkningen av cykeln och underhåll, är den totala koldioxidpåverkan fortfarande mycket lägre än vid användning av fordon med förbränningsmotorer.

Exemplet nedan i Figur 7 visar att om 300 testcyklister i genomsnitt cyklar 5 km dagligen enkel resa (10 km T&R) under totalt 251 arbetsdagar så blir det totala cykelavståndet 75 300 mil (251 mil/testcyklist) år 2023. Det betyder att om varje testcyklist får med varsin kollega eller familjemedlem att också välja bort bilen blir cykelpotentialen istället en reducerad bilsträcka motsvarande 150 600 mil/år:

Antal personer	Avstånd (mil/år)	Volym drivmedel (L) ¹	Summa kg CO ₂ -utsläpp (kg CO ₂)	Energianvändning (kWh)	Bränslekostnad (SEK)
1	251	123,76	303 ² 319 ³	1 199 ³	2 736 ³
300	75 300	37 128	72 708 ² 95 790 ³	359 744 ³	820 900 ³
600	150 600	74 256	145 417 ² 191 580 ³	719 489 ³	1 641 800 ³

Figur 7. Holistiskt exempel på projektets miljö- och klimatmässigt potentiella uppskalningseffekt.

¹ Beräkningsexemplet baseras på Volvo V60 (Sveriges vanligaste bil) med en uppskattad medelförbrukning på 0,56 liter diesel/mil.

² Beräkningsexemplet baseras på Naturvårdsverkets excel-dokument *Beräkning av klimatutsläpp från pendlingsresor* (version 5 senast uppdaterad: november 2021). Detta beräkningsverktyg är ett hjälpmedel för myndigheter för att beräkna koldioxidutsläpp och annan klimatpåverkan från tjänste- och arbetspendlingsresor. Beräkningsmodellen har tagits fram av Naturvårdsverket och sedan uppdaterats av IVL Svenska Miljöinstitutet AB (IVL) år 2014, och uppdaterats och utvecklats under 2018 av IVL och baseras på IVLs egna bedömningar och beräkningar. År 2019, 2020 och 2021 gjordes mindre uppdateringar och utveckling av verktyget. "Summa kg CO₂-utsläpp" summerar utsläpp av fossil koldioxid som sker under drift det vill säga Tank-to-Wheel (TTW).

³ Beräkningsexemplet baseras på Miljöfordon.se beräkningsmodell (<https://www.miljofordon.se>). Miljöfordon.se drivs av Stockholms, Göteborgs och Malmö stad. Med drivmedelskalkylen kan man beräkna utsläpp, energiförbrukning och kostnad för körning. Beräkningarna baserar sig på genomsnittliga utsläppsdata för de drivmedel som såldes i Sverige förra/förrförra året, vilket är de senast tillgängliga. Kostnaden beräknas utifrån nu aktuella drivmedelspriser. Elpriset är ett genomsnittsvärde. Det faktiska elpriset påverkas mycket av vilket elavtal användaren har. "Summa kg CO₂-utsläpp" summerar i detta fall koldioxidutsläppen från Well-to-Wheel (WTW) vilket tar hänsyn till hela kedjan från produktion, distribution och användning av drivmedlet.

Exemplet ovan visar på projektets potentiella miljö- och klimatmässiga uppskalningspotential. Denna koldioxidanalys kan inte med säkerhet fastställas men potentialen bedöms dock vara stor. Genom att fler väljer att cykla istället för att använda egna privata fordon som förbränner fossila bränslen för stadens energibehov skulle projektet avsevärt minska stadens koldioxidutsläpp. Detta skulle vara ett viktigt steg mot att uppnå stadens klimatmål och minska sin klimatpåverkan. Minskningen av användningen av fossila bränslen skulle leda till förbättrad luftkvalitet i staden, vilket skulle ha positiva hälsoeffekter för stadens invånare. Minskat utsläpp av luftföroreningar som kväveoxider och partiklar skulle minska risken för luftvägssjukdomar och andra hälsoproblem.

6. Diskussion

6.1. Hållbar mobilitet och cykling

Cykling i allmänhet och cykelpendling i synnerhet har visat spelar en viktig roll inom hållbar mobilitet. Hållbar mobilitet syftar som tidigare nämnts till att främja transportsätt och transportsystem som är miljöanpassade, ekonomiskt livskraftiga och socialt rättvisa. Cykling är ett miljöanpassat transportsätt eftersom den inte använder fossila bränslen eller orsakar luftföroreningar. Genom att välja cykeln istället för en bil minskar man utsläpp av växthusgaser och bidrar till att reducera klimatförändringar samt förbättra den lokala luftkvaliteten. Cykling kan bidra till att minska trängseln på vägarna genom att erbjuda en alternativ transportmetod för korta till medellånga resor. Genom att således uppmuntra fler människor att cykla kan man minska antalet bilar på vägen och därigenom förbättra trafikflödet för alla trafikanter, även bilister.

Cykling är även en fysisk aktivitet som på så vis främjar till ökad hälsa och välbefinnande. Genom att cykla till arbete, skola eller andra destinationer och målpunkter får man en naturlig träning och förbättrar den fysiska konditionen. Detta kan ha positiva effekter på folkhälsan genom att minska stillasittande livsstilar och relaterade hälsoproblem. Cykling är också ett kostnadseffektivt transportsätt. Det kräver inte bränsle eller dyra underhållskostnader jämfört med att äga egen privat bil. Genom att välja cykeln kan man spara pengar på bränsle och parkeringsavgifter. Cykling är samtidigt ett tillgängligt och inkluderande transportsätt som kan användas av människor i olika åldrar, ekonomiska förhållanden och fysiska förmågor. Men för att främja hållbar mobilitet är det också viktigt att skapa en cykelvänlig infrastruktur, inkludera cyklingen i transportplaneringen och uppmuntra till användningen av cykeln genom kampanjer och andra incitament.

6.2. Mobility management och cykling

Relationen mellan cykling och mobility management ligger främst i att främja och styra användningen cykling, till att uppnå en effektiv, hållbar och integrerad rörlighet. Mobility management syftar som tidigare nämnts till att främja ett holistiskt perspektiv på transportplanering och uppmuntra till mer hållbara och resurseffektiva transportsätt. Mobility management innebär också att integrera olika sorters transportsätt för att skapa ett sammanhängande och hållbart transportsystem. Det innebär att se cykling som en del av det övergripande transportsystemet och inte minst planera för integrerade och kombinerade cykelresor med kollektivtrafik, gångvägar och andra transportsätt. Det innebär också att skapa cykelvänliga anslutningar till kollektivtrafikstationer och främja kombinerade resor som inkluderar cykling framförallt till och från arbetsplatsen.

Genom att främja cykling och erbjuda incitament och stöd kan man uppmuntra människor att välja cykeln som ett hållbart alternativ. Det kan också innebära att påverka attityder och uppfattningar om cykling genom att sprida information om dess fördelar och skapa en positiv bild av cykling som ett miljövänligt och hälsosamt transportsätt. Det har skett stora steg i utvecklingen av information, kommunikation och teknik de senaste åren. Det har samtidigt uppstått en upplevd ökning av intresset kring hållbar mobilitet, dels hos kommuner, dels hos

privatpersoner främst genom olika delningstjänster men även för ökad cykling. Det är viktigt att titta på dessa mobilitetsövergångar och hur individer anpassar sig till dem. För cykling är både infrastrukturen och människors beteende samt motivation (sociala normer) avgörande framgångsfaktorer.

Fast även om man har alla ekonomiska förutsättningar att bygga perfekta cykelvägar på varenda gata i en kommun och mellan kommuner, så kanske det inte nödvändigtvis får människor att omedelbart börja cykla till och från jobbet. Det är således av hög relevans intressant att förstå hur samhället kan uppmuntra till ökad cykling, och vad som verkligen krävs för att ändra resebeteenden. Naturligtvis är som tidigare påvisats cykling hälsosammare och mer miljö- och klimatsmart än många andra transportsätt. Men, för att människor välja det så måste det också vara säkert, tillgängligt och bekvämt. Det är kommunen som måste tillgodose många av dessa faktorer. Arbetsgivare kan i sin tur uppmuntra till ökad cykling till exempel genom att tillhandahålla säker cykelparkering och dusch efter pendlingen.

6.3. Theory of planned behaviour och cykling

Att erbjuda en positiv attityd gentemot cykling är också en viktig faktor som visat sig påverka beslutet att på individ-nivå välja cykeln som transportsätt. Theory of planned behaviour (TPB) betonar till exempel att om en individ har en positiv attityd till cykling, det vill säga att man ser det som något gynnsamt och fördelaktigt, kommer man troligtvis att ha en starkare intention till att börja cykla. Det har även visat sig att om en individ upplever att man stöder och uppmuntrar cykling, kan även det öka sannolikheten för att man väljer att cykla istället för att ta egen bil.

Och om en individ har en hög upplevd beteendekontroll för cykling, det vill säga att de känner sig kapabla och har de nödvändiga resurserna och motivationen för att cykla, kommer man sannolikt att ha en starkare intention även att framöver fortsätta att cykla. Kampanjer och informationsspridning som till exempel testcyklist-projektet kan således främja positiva attityder till cykling, betona stödet från viktiga personer (i detta fall testcyklisterna själva) i den enskilda individens sociala nätverk och på så vis öka medvetenheten om tillgängliga resurser och kunskaper för att underlätta cykling.

Det är dock viktigt att notera att TPB är en modell och att andra faktorer och teorier också kan påverka cykelbeteendet hos enskilda individer. Det kan vara en komplex kombination av individuella faktorer, miljömässiga faktorer och samhälleliga faktorer som påverkar det slutgiltiga beslutet att cykla.

7. Resultat

Enligt enkätsvaren uppgavs vanligaste anledningen till att testcyklisterna från början körde bil till sitt arbete framförallt vara bekvämligheten och den bedömda smidigheten som bilen innebar. Utöver bekvämligheten var också flexibiliteten starkt kopplad till möjligheten att handla på vägen hem, utföra ärenden, "det går fortare", hämta lämna barn på skolan framkommit som argument till bilpendling till och från arbetet. På andra plats kom argument kopplade eller relaterade till vädret, där man inte vill bli blöt om det regnar, är kallt eller att behöva cykla i motvind. Vissa deltagare uppgav att de behövde vara propert klädda på jobbet och därför hade svårt att cykla. Obekväma tider, skift eller tidiga arbetstider uppgavs också som en anledning till att köra bil. Argument som kopplade till lathet "jag är lat" och "ren lathet" var också vanliga i enkätresultaten.

7.1. Att cykla till och från jobbet

I samband med totalt 28 genomförda intervjuer och totalt 307 enkät svar upplevs möjligheten till att testcyklisterna ändrar sina res- och pendlingsvanor som mycket stora. Detta är dock svårt att bekräfta då respondenter, ofta medvetet eller omedvetet, naturligtvis svarar på det vis som den som genomför intervjun upplevs eller vad enkäten bedöms vilja ha svar på. Det är dock även andra faktorer som påverkar den långsiktiga beteendeförändringen vilka kan vara starkt kopplade till grundläggande värderingar. Grundläggande värderingar baseras på omgivande faktorer som till exempel invanda och uppväxta vanor. Studier finner dock attityder som de starkast bidragande faktorerna, om inte den starkaste faktorn till ett långsiktigt förändringsarbete (Bamberg & Möser, 2007; Klöckner, 2013).

Om pendlingsavståndet ligger inom 2–7 km är det möjligt för testcyklisterna att cykla, även om det är upp till i vissa fall 13 km. Men om det är mer än 15 km väljer många att cykla en del av vägen via en kombination av till exempel cykel och tåg eller buss. Handlar det om längre sträckor är det vanliga att köra bil. El-cyklar har visat sig göra det än mer möjligt och tillgängligt att pendla längre sträckor med cykel.

Även om det finns många fördelar med att cykla till jobbet, har denna studie identifierat några potentiella nackdelar eller utmaningar med att i högre utsträckning cykelpendla till jobb. Att cykla till jobbet har visat sig vara mer utmanande i dåligt väder, som regn, snö eller starka vindar. Det kan påverka komfort och säkerhet på vägen och man kan i större utsträckning behöva planera och vara beredd på att klä sig lämpligt och ha rätt utrustning för att hantera olika väderförhållanden.

Cykling har i vissa fall visat sig även för några respondenter vara fysiskt utmanande, särskilt om pendelsträckan är lång eller om det finns branta backar längs vägen. Att cykla till jobbet kan också enligt denna studie innebära en viss begränsning i flexibiliteten i sitt dagliga schema. Man är beroende av väderförhållanden och av bra samt gena cykelvägar, vilket kan påverka planering och egen tidtabell. Inom tjänsten kan det vara svårt om man har möten eller evenemang som kräver snabb förflyttning så kan det vara svårt att anpassa sig till cykling som transportmedel.

7.2. Att cykla för vardagsmotion

Vardagsmotion är i särklass den vanligaste orsaken till att testcyklisterna valt att delta i detta forskningsprojekt. Vardagsmotion kan definieras som den fysiska aktivitet eller motion som vi får genom våra dagliga vardagsrutiner och aktiviteter. Det inkluderar den energi vi använder när vi rör oss i vardagen utan att medvetet träna eller delta i organiserade idrottsaktiviteter.

Exempel på vardagsmotion kan vara att gå eller cykla till jobbet eller skolan istället för att använda bilen eller kollektivtrafiken, att ta trapporna istället för hissen, att städa huset eller trädgården, att utföra hushållssysslor, att leka med barnen eller husdjuren, eller att gå ut på promenader under lunchrasten.

Vardagsmotion är således en viktig del av en hälsosam livsstil eftersom det hjälper till att förbränna kalorier, öka konditionen och förbättra den allmänna hälsan. Även om vardagsmotion inte ersätter mer intensiv träning eller konditionsträning, kan det vara en värdefull komplettering för att öka den totala fysiska aktivitetsnivån och minska den stillasittande livsstilen.

7.3. Att öka statusen för cykling

En viktig faktor för att öka statusen på cykling är enligt testcyklisterna att förbättra cykelinfrastrukturen. Kommunen kan satsa på att bygga fler och säkrare cykelvägar, separerade cykelfält och cykelparkeringar vid strategiska platser. Genom att skapa en trygg och bekväm cykelinfrastruktur kan cykling ses som ett än mer attraktivt transportalternativ.

Att även öka kunskapen och medvetenheten om fördelarna med cykling kan bidra till att höja statusen på cykling anser testcyklisterna. Kommuner, men även företag, kan erbjuda cykelaktiviteter och kampanjer för att informera om trafiksäkerhet, cykelvänliga resvägar och andra mer generella hälsosamma aspekter av att cykla. Det kan också vara viktigt att lyfta fram cyklister som förebilder och inspirationskällor, precis som man har gjort inom testcyklistprojektet. Men även genom att främja en positiv cykelkultur i kommunen kan statusen på cykling höjas. Helsingborgs stad kan enligt testcyklisterna arrangera olika evenemang som cykelfestivaler, tävlingar, cykelparader eller temadagar för att fira cykling och skapa en känsla av gemenskap. Det kan också vara fördelaktigt att involvera skolor, arbetsplatser och andra organisationer för att främja cykling som en del av deras kultur och hållbara värderingar.

Man bör använda kraftfull och övertygande kommunikation för att förmedla fördelarna och betydelsen av den önskade förändringen och anpassa budskapet till olika målgrupper samt använd olika kommunikationskanaler för att nå ut till så många människor som möjligt. Med utgångspunkt i det är det viktigt att visa att det önskade beteendet eller förändringen är den accepterade normen. Genom att synliggöra och främja exempel på de som redan antagit den önskade förändringen kan du inspirera och motivera andra att göra detsamma. Använd sociala medier, kampanjer och lokala gemenskaper för att sprida positiva exempel.

Städer blir inte cykelstäder över en natt. Det krävs tålamod och ett konsekvent arbete med att förbättra cykelinfrastrukturen och in många fall samtidigt försämra möjligheten att köra bil i städerna för att lyckas. Flera av dessa beslut kräver mod och beslutsamhet från stadens

politiker och tjänstepersoner, och då utdelningen i form av ökad cykling kan släpa efter några gäller det att fortsätta hålla fast vid sina mål och ambitioner.

7.4. Att tipsa ovana cyklister

Många av respondenterna rekommenderar el-cyklar vid lite längre pendlingsavstånd. Respondenterna vill också tipsa om att ha en godkänd cykelhjälm och kläder som är synliga och lämpliga för väderförhållandena. Innan man påbörjar att pendla med cykel tycker många också att det är viktigt att planera sin rutt noggrant. Man bör undersöka och välja de säkraste och mest cykelvänliga vägarna som finns till och från arbetet. Men även att försöka att undvika stråk med tung trafik och farliga korsningar samt cirkulationsplatser. Man förespråkar även gärna cykelvägar och separerade cykelfält när de finns tillgängliga.

När det gäller väder och vind är det många av respondenterna som är angelägna om att påtala dessa utmaningar. Man bör således vara förberedd på olika väderförhållanden genom att klä sig lämpligt och ha rätt utrustning, som till exempel regnkläder. På framförallt jobbet så är det viktigt att ha tillgång till säker cykelparkering eller annan destination.

7.5. Att prioritera bra cykelinfrastruktur

Det har i samband med denna studie framkommit många så kallade subjektiva upplevelser av bra cykelinfrastruktur vilka naturligtvis kan variera från person till person beroende på deras individuella preferenser och behov. Här är dock några faktorer som kan påverka den subjektiva upplevelsen av cykelinfrastruktur enligt respondenterna: säkerhet, bekvämlighet, effektivitet, tillgänglighet och attraktivitet.

Bra cykelinfrastruktur hänvisas av många respondenter i studien. Det inkluderar bland annat dedikerade vägar eller cykelbanor som är fysiskt separerade från biltrafiken. Detta ger cyklister enligt respondenterna en egen och säker väg att cykla på och minskar risken för olyckor. Många efterlyser även säkra cykelparkeringar, både i stan och i många fall på sina arbetsplatser. Det innefattar tillräckligt med säker och bekväm cykelparkering vid olika destinationer som arbetsplatser, skolor, kollektivtrafikstationer, köpcentrum och andra offentliga platser. Många respondenter tycker också att naturen runt omkring är en viktig del av att cykla. Det handlar om att erbjuda natursköna och attraktiva cykelvägar längs vattendrag, grönområden eller naturområden som främjar cykling för arbetspendling men även för rekreation och vardagligt bruk.

Respondenterna i studien påpekar också hur viktigt det är med belysning och i vissa fall även skyltning längs cykelvägar. Det har kommenterats om tillräcklig belysning längs cykelvägar för att förbättra säkerheten och tydlig skyltning som vägleder cyklister på rätt rutt och ger information om avstånd, destinationer och vägvisning. Det är viktigt att komma ihåg att den subjektiva upplevelsen av cykelinfrastruktur kan variera beroende på individuella preferenser, cykelkunskap och personliga behov. En bra cykelinfrastruktur bör dock överlag sträva efter att tillgodose sådana variationer och erbjuda en positiv och tillfredsställande upplevelse för cyklister i allmänhet och cykelpendling i synnerhet.

7.6. Att göra bra eller mindre bra testcyklist-projekt

Testcyklist-projektet har visat sig vara mycket effektivt för att främja cykling och uppmuntra fler människor att välja cykeln som ett hållbart transportsätt. Testcyklist-projektet bidrar till att öka medvetenheten om cykling som ett alternativt transportsätt och sprida kunskap om fördelarna med att cykla. Genom att informera människor om cyklingsens hälsofördelar, miljövinster och kostnadseffektivitet kan man förändra uppfattningar och attityder gentemot cykling. Testcykel-projektet verkar ha fungerat som en uppmuntran och motivation för människor att välja cykeln till och från sitt arbete. Enligt denna studie kan testcyklist-projektet ha en beteendeförändrande effekt på individer och uppmuntra till en långsiktig övergång till cykling som ett vardagligt transportsätt.

Det finns dock några potentiella utmaningar med liknande cykelprojekt. Testcykel-projekt kan ha begränsad räckvidd och nå bara en liten del av befolkningen. Vissa människor kan inte vara medvetna om kampanjerna eller ha tillgång till de kanaler genom vilka kampanjerna marknadsförs. Olika grupper i samhället är mer eller mindre mottagliga till att förändra sitt resebeteende. De "inbitna bilisterna" är tex en grupp som är mycket svår att nå ut till för testcykelprojekt, medan det finns grupper som har ett intresse av att börja cykla men bara behöver en sista liten knuff. Det kan också finnas socioekonomiska och kulturella faktorer som påverkar deltagandet i kampanjer och möjligheten att cykla regelbundet.

Cykelkampanjer kan ha en kortsiktig effekt och vara mindre effektiva på att upprätthålla beteendeförändringar över tid. Det kan vara utmanande att hålla uppe motivationen och intresset för cykling efter avslutade kampanjer. Liknade cykelkampanjer kan också vara beroende av tillgång till resurser som finansiering, personal och marknadsföring. Det kan finnas begränsningar i resurserna som är tillgängliga för att genomföra kampanjer på ett effektivt sätt, vilket kan påverka kampanjernas omfattning och effektivitet. Trots dessa utmaningar är cykelkampanjer fortsatt värdefulla för att främja cykling och öka medvetenheten om dess fördelar. Det är viktigt att kombinera kampanjer med andra strategier och insatser för att skapa en mer hållbar och cykelvänlig miljö.

8. Resultat

Forskningsprojektet *300 testcyklister* har sammanfattningsvis resulterat i:

- positiva effekter på såväl fysisk som mental hälsa genom ökad vardagsmotion och hälsosam mobilitet
- långsiktigt förändrat pendlingsbeteende på testcyklisterna från bil till cykel, om inte under hela året så under stora delar av året
- ökade spridningseffekter om cykelns nytta hos framförallt kollegor och nära familjemedlemmar
- en grund för kunskaps- och informations-spridning som en del i att öka cykelns status
- stor potential avseende faktorer som reducerad mängd bilkö, minskat behov av parkeringsplatser, reducerade parkeringskostnader, reducerat koldioxidutsläpp, minskad energianvändning och minskat bränslekostnad

9. Referenser

- Abraham, J. E., McMillan, S., Brownlee, A. T. and Hunt, J. D. (2002). Investigation of Cycling Sensitivities (Washington, DC: Transportation Research Board).
- Ajzen, I., & Fishbein, M. (1980). Understanding attitudes and predicting social behavior. Englewood-Cliffs, NJ:Prentice-Hall
- Ajzen, I., & Fishbein, M. (2005). The influence of attitudes on behavior. In D. Albarracin, B.T.
- Ajzen, I., & Madden, T. J. (1986). Prediction of goal-directed behavior: Attitudes, intentions, and perceived behavioral control. *Journal of Experimental Social Psychology*, 22, 453–474
- Ajzen, I., (1991) The theory of planned behaviour organizational behaviour and human decision processes 50, 179-211
- Aroseus, F. (2013) Grupper, roller och normer. <https://lattattlara.com/psykologiska-perspektiv/sociokulturellt-perspektiv/grupper-roller-och-normer/>
- Bamberg, S. S., & Möser, G. G. (2007). Twenty years after Hines, Hungerford, and Tomera: A new meta-analysis of psycho-social determinants of pro-environmental behaviour. *Journal Of Environmental Psychology*, 27(1), 14-25. doi:10.1016/j.jenvp.2006.12.002
- Bamberg, S., Ajzen, I., Schmidt, P., (2003). Choice of travel mode in the theory of planned behavior: the roles of past behavior, habit, and reasoned action. *Basic and Applied Social Psychology* 25, 175–188.
- Bamberg, S., Schmidt, P., (1998). Changing travel mode choice as rational choice: results from a longitudinal intervention study. *Rationality and Society* 10, 223–252.
- Bamberg, S., Schmidt, P., (2001). Theory-driven evaluation of an intervention to reduce the private car-use. *Journal of Applied Social Psychology* 31 (6), 1300–1329.
- Banister, C. and Gallant, N. (1999). Sustainable commuting: a contradiction in terms? *Regional Studies: Journal of the Regional Studies Association*, 33(3), pp. 274–280.
- Bentler, P. M., & Speckart, G. (1979). Models of attitude–behavior relations. *Psychological Review*, 86, 452–464
- Bergström, A. and Magnussen, R. (2003). Potential of transferring car trips to bicycle during winter, *Transportation Research Part A*, 37, pp. 649–666.
- Berrigan, D., Troiano, R.P., McNeel, T., Disogra, C. & Ballard-Barbash, R. (2006). Active transportation increases adherence to activity recommendations. *American Journal of Preventive Medicine*, 31(3), ss. 210–216.
- Bopp, M., Der Ananian, C. & Campbell, M.E. (2014). Differences in active commuting among younger and older adults. *Journal of Aging and Physical Activity*, 22(2) ss. 199–211.
- Bopp, M., Gayah, V.V. & Campbell, M.E. (2015). Examining the link between public transit use and active commuting. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 12(4), ss. 4256–4274.

- Boumans, A. and Harms, L. (2004). Part-time employment and travel patterns of women in the Netherlands. Paper presented at Conference on Research on Women's Issues in Transportation, Chicago, IL, 18–20 November.
- Brandenburg, C., Matzarakis, A. and Arnberger, A. (2004). The effects of weather on frequencies of use by commuting and recreation bicyclists. In: A. Matzarakis, C. R. De Freitas and D. Scott (Eds)
- Børrestad, L.A.B., Andersen, L.B. & Bere, E. (2011). Seasonal and socio-demographic determinants of school commuting. *Preventive Medicine* 52(2), ss. 133–135.
- Cervero, R. (1996). Mixed land-uses and commuting: evidence from the American housing survey, *Transportation Research Part A*, 30(5), pp. 361–377.
- Cervero, R. (2002). Built environments and mode choice: toward a normative framework, *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 7(4), pp. 265–284.
- Cervero, R. and Duncan, M. (2003). Walking, bicycling, and urban landscapes: evidence from the San Francisco Bay Area, *American Journal of Public Health*, 93(9), pp. 1478–1483.
- Chen, M., & Tung, P. (2014). Developing an extended Theory of Planned Behavior model to predict consumers' intention to visit green hotels. *International Journal Of Hospitality Management*, 36221-230. doi:10.1016/j.ijhm.2013.09.006
- Cherry, C.R., Yang, H., Jones, L.R., He M., (2016). Dynamics of electric bike ownership and use in Kunming China. *Transp. Policy*, 45 (2016), pp. 127-135, 10.1016/j.tranpol.2015.09.007.
- Collins, P.A. & Mayer, D. (2015). Active Transportation in Kingston, Ontario: An Analysis of Mode, Destination, Duration, and Season Among Walkers and Cyclists. *Journal of Physical Activity and Health*, 12(6), ss. 76-83.
- Crane, R. (2000). The influence of urban form on travel: an interpretive review, *Journal of Planning Literature*, 15(1), pp. 3–23.
- de Bruijn, G.-J., Kremers, S. P. J., Schaalma, H., van Mechelen, W. and Brug, J. (2005). Determinants of adolescent bicycle use for transportation and snacking behavior, *Preventive Medicine*, 40(6), pp. 658–667.
- de Geus, B. (2007). Cycling to work: psychosocial and environmental factors associated with cycling and the effect of cycling on fitness and health indexes in an untrained working population. Doctoral dissertation, Department of Human Physiology and Sports Medicine, Vrije Universiteit Brussel.
- Dessing, D., de Vries, S.I., Hegeman, G., Verhagen, E., van Mechelen, W. & Pierik, F.H. (2016). Children's route choice during active transportation to school: difference between shortest and actual route. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 13:48. DOI: 10.1186/s12966-016-0373-y.

DeWeese, R. & Ohri-Vachaspati, P. (2015). The Role of Distance in Examining the Association Between Active Commuting to School and Students' Weight Status. *Journal of Physical Activity and Health*, 12(9), ss. 1280–1288.

Dickinson, J. E., Kingham, S., Copsey, S. and Hougie, D. J. P. (2003). Employer travel plans, cycling and gender: will travel plan measures improve the outlook for cycling to work in the UK? *Transportation Research Part D*, 8(1), pp. 53–67.

Dill, J. and Carr, T. (2003). *Bicycle Commuting and Facilities in Major US Cities: If You Build Them, Commuters will Use Them—Another Look* (Washington, DC: Transportation Research Board).

Dill, J. and Voros, K. (2007). *Factors Affecting Bicycling Demand: Initial Survey Findings from the Portland Region* (Washington, DC: Transportation Research Board).

Djurhuus, S., Hansen, H.S., Aadahl, M. & Glümer, C. (2014). Individual Public Transportation Accessibility is Positively Associated with Self-Reported Active Commuting.

Dyck, D.V., Bourdeaudhuij, I.D., Cardon, G. & Deforche, B. (2010). Criterion distances and correlates of active transportation to school in Belgian older adolescents. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 7(1), s. 87.

Electric Bikes Worldwide Reports, (2016). URL <http://www.ebwr.com/>

Ewing, R. and Cervero, R. (2001). Travel and the built environment: a synthesis, *Transportation Research Record*, 1780, pp. 87–114.

Fishbein, M., & Ajzen, I. (1975). *Belief, attitude, intention, and behavior: An introduction to theory and research*. Reading, MA: Addison-Wesley

Fishman, E., Cherry, C., (2016). E-bikes in the mainstream: reviewing a decade of research. *Transp. Rev.*, 36 (2016), pp. 72-91, 10.1080/01441647.2015.1069907.

Forward, S.E., (1994). *Theoretical Models of Attitudes and the Prediction of Driver's Behaviour*. Uppsala Psychological Reports 343, Uppsala University, Sweden.

Forward, S.E., (1998). *Behavioural Factors Affecting Modal Choice: ADONIS*. Swedish National Road and Transport Research Institute, Sweden.

Fyhri, A., Fearnley, N., (2015). Effects of e-bikes on bicycle use and mode share. *Transp. Res. Part Transp. Environ.*, 36 (2015), pp. 45-52, 10.1016/j.trd.2015.02.005

Garrard, J., Rose, G. and Lo, S. K. (2008). Promoting transportation cycling for women: the role of bicycle infrastructure, *Preventive Medicine*, 46(1), pp. 55–59.

Gatersleben, B. and Appleton, K. M. (2007). Contemplating cycling to work: attitudes and perceptions in different stages of change, *Transportation Research Part A*, 41(4), pp. 302–312.

Gatersleben, B. and Uzzell, D. (2007). Affective appraisals of the daily commute: comparing perceptions of drivers, cyclist, and users of public transport, *Environment and Behavior*, 39(5), pp. 416–431.

Gatersleben, B., & Appleton, K. (2007). Contemplating cycling to work: Attitudes and perceptions in different stages of change. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41, 302e312.

Guo, J. Y., Bhat, C. R. and Copperman, R. B. (2007). *Effect of the Built Environment on Motorized and Non-Motorized Trip Making: Substitutive, Complementary, or Synergistic?* (Washington, DC: Transportation Research Board).

Heinen, E., Harshfield, A., Panter, J., Mackett, R. & Ogilvie, D. (2017). Does exposure to new transport infrastructure result in modal shifts? Patterns of change in commute mode choices in a four-year quasi-experimental cohort study. *Journal of Transport & Health*, 6, ss. 396-410.

Hoepfl, M.C., (1997). Choosing qualitative research: A primer for technology education researchers. *Journal of Technology Education* 9(1).

Hunecke, M., Blöbaum, A., Matthies, E. and Höger, R. (2001). Responsibility and environment: ecological norm orientation and external factors in the domain of travel mode choice behavior, *Environment and Behavior*, 33(6), pp. 830–852.

Hunt, J. D. and Abraham, J. E. (2007). Influences on bicycle use, *Transportation*, 34, pp. 453–470.

Hunter, W. and William, W. (1995). *Bicycle–Motor Vehicle Crash Types: The Early 1990s* (Washington, DC: Transportation Research Record).

Johansson, K., Laflamme, L. & Hasselberg, M. (2012). Active commuting to and from school among Swedish children—a national and regional study. *The European Journal of Public Health*, 22 (2), ss. 209–214.

Kallio, J., Turpeinen, S., Hakonen, H. & Tammelin, T. (2016). Active commuting to school in Finland, the potential for physical activity increase in different seasons. *International Journal of Circumpolar Health*, 75(1):33319.

Keijer, M. J. N. and Rietveld, P. (2000). How do people get to the railway station? The Dutch experience, *Transportation Planning and Technology*, 23(3), pp. 215–235.

Kelly, C., & Breinlinger, S. (1995). Attitudes, intentions, and behavior: A study of women's participation in collective action. *Journal of Applied Social Psychology*, 25, 1430–1445

KiM, (2016). *Mobility Report*. Netherlands Institute for Transport Policy Analysis.

Kim, Y., Hancer, M., & Njite, D. (2013). Anticipated emotion in consumers' intentions to select eco-friendly restaurants: Augmenting the theory of planned behavior. *International Journal Of Hospitality Management*, 34(1), 255-262. doi:10.1016/j.ijhm.2013.04.004

Kitamura, R., Mokhtarian, P. L. and Laidet, L. (1997). A micro-analysis of land use and travel in five neighborhoods in de San Francisco Bay Area, *Transportation Planning and Technology*, 24(2), pp. 125–158.

Klobucar, M. S. and Fricker, J. D. (2007). *A Network Evaluation Tool to Improve Real and Perceived Bicycle Safety* (Washington, DC: Transportation Research Board).

- Klößner, C. A. (2013). A comprehensive model of the psychology of environmental behaviour- A meta-analysis. *Global Environmental Change*, 23(5), 1028-1038. doi:10.1016/j.gloenvcha.2013.05.014
- Krizek, K. J., Johnson, P. J. and Tilahun, N. (2004). Gender differences in bicycling behavior and facility preferences. Paper presented at Conference on Research on Women's Issues in Transportation, Chicago, IL, 18–20 November.
- Kroesen, M., (2017). To what extent do e-bikes substitute travel by other modes? Evidence from the Netherlands. *Transp. Res. Part Transp. Environ.*, 53 (2017), pp. 377-387, 10.1016/j.trd.2017.04.036.
- Kvale, S., (1997). Den kvalitativa forskningsintervjun. Studentlitteratur, Lund, Studentlitteratur, 1997.
- Lawlor, D. A., Ness, A. R., Cope, A. M., Insall, P. and Riddoch, C. (2003). The challenges of evaluating environmental interventions to increase population levels of physical activity: the case of the UK.
- Lee, A., Molin, E., Maat, K., Sierzchula, W., (2015). Electric bicycle use and mode choice in the Netherlands. *Transp. Res. Rec. J. Transp. Res. Board*, 2520 (2015), pp. 1-7, 10.3141/2520-01
- Martens, K. (2004). The bicycle as a feeding mode: experiences from three European countries, *Transportation Research Part D*, 9, pp. 281–294.
- Martens, K. (2007). Promoting bike-and-ride: the Dutch experience, *Transportation Research Part A*, 41, pp. 326–338.
- McDonald, C. and E. K. Burns (2001). *Cycling to Work in Phoenix: Route Choice, Travel Behavior, and Commuter Characteristics* (Washington, DC: Transportation Research Board).
- Menai, M., Charreire, H., Feuillet, T., Salze, P., Weber, C., Eaux, C., Andreeva, V.A., Hercberg, S., Nazare, J.-A., Perchoux, C., Simon, C. & Oppert, J.-M. (2015). Walking and cycling for commuting, leisure and errands: relations with individual characteristics and leisure-time physical activity in a cross-sectional survey (the ACTI-Cités project). *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 12:150.
- Moritz, W. E. (1998). *Adult Bicyclists in the United States: Characteristics and Riding Experience in 1996* (Washington, DC: Transportation Research Board).
- Moudon, A. V., Lee, C., Cheadle, A. D., Collier, C. W., Johnson, D., Schmid, T. L. and Weather, R. D. (2005). Cycling and the built environment: a US perspective, *Transportation Research Part D*, 10, pp. 245–261.
- Nankervis, M. (1999). The effect of weather and climate on bicycle commuting, *Transportation Research Part A*, 33, pp. 417–431.
- Noland, R. B. and Kunreuther, H. (1995). Short-run and long-run policies for increasing bicycle transportation for daily commuter trips, *Transport Policy*, 2(1), pp. 67–79.

Oja, P., Vuori, I. & Paronen, O. (1998). Daily walking and cycling to work: their utility as health-enhancing physical activity. *Patient Education and Counseling*, 33(1 suppl), ss. 87-94.

Olde Kalter, M-J. (2007). More often the bicycle? Effects of government measures

Parkin, J., Ryley, T. and Jones, T. (2007). On barriers to cycling: an exploration of quantitative analyses. In: D. Horton, P. Rosen and P. Cox (Eds) *Cycling and Society*, pp. 83–96 (London: Ashgate).

Parkin, J., Wardman, M. and Page, M. (2008). Estimation of the determinants of bicycle mode share for the journey to work using census data, *Transportation*, 35(1), pp. 93–109.

Plaut, P. O. (2005). Non-motorized commuting in the US, *Transportation Research Part D*, 10, pp. 347–356.

Pucher, J. & Buehler, R. (2008). Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*, 28(4), ss. 495–528.

Pucher, J. (1998). Urban transport in Germany: providing feasible alternatives to the car, *Transport Reviews*, 18(4), pp. 285–310.

Pucher, J. (2001). Cycling safety on bikeways vs. roads, *Transportation Quarterly*, 55(4), pp. 9–11.

Pucher, J. and Buehler, R. (2006). Why Canadians cycle more than Americans: a comparative analysis of bicycling trends and policies, *Transport Policy*, 13(3), pp. 265–279.

Pucher, J. and Buehler, R. (2008). Making cycling irresistible: lessons from the Netherlands, Denmark and Germany, *Transport Reviews*, 28(4), pp. 495–528.

Pucher, J., Buehler, R., Merom, D. & Bauman, A. (2011). Walking and cycling in the United States, 2001-2009: evidence from the National Household Travel Surveys. *American Journal of Public Health*, 101(suppl 1), ss. 310-317.

Pucher, J., Komanoff, C. and Schimek, P. (1999). Bicycling renaissance in North America? Recent trends and alternative policies to promote bicycling, *Transportation Research Part A*, 33(7/8), pp. 625–654.

Reis, R.S., Hino, A.A.F., Parra, D.C., Hallal, P.C. & Brownson, R.C. (2013). Bicycling and walking for transportation in three Brazilian cities. *American Journal of Preventive Medicine*, 44(2), ss. 9-17.

Rietveld, P. (2000a). The accessibility of railway stations: the role of the bicycle in the Netherlands, *Transportation Research Part D*, 5, pp. 71–75.

Rietveld, P. (2000b). Non-motorised modes in transport systems: a multimodal chain perspective for The Netherlands, *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 5(1), pp. 31–36.

Rietveld, P. and Daniel, V. (2004). Determinants of bicycle use: do municipal policies matter? *Transportation Research Part A*, 38, pp. 531–550.

Rimano, A., Piccini, M. P., Metastasio, R., Chiarolanza, C., & Passafaro, P. (2012). Determinants of the use of bike in the city: Between practical motivations and social cultural values. In Poster presented at the planet under pressure e New knowledge towards solutions e Conference, London, March 26e29th, 2012.

Rivis, A., Sheeran, P., Armitage, C.J., 2009. Expanding the affective and normative components of the theory of planned behavior: a meta-analysis of anticipated affect and moral norms. *Journal of Applied Social Psychology* 39, 2985–3019

Rodríguez, D. A. and Joo, J. (2004). The relationship between non-motorized mode choice and the local physical environment, *Transportation Research Part D*, 9(2), pp. 151–173.

Rose, G. (2007). Combining Intercept Surveys and a Self-Completion Questionnaire to Understand Cyclist Use of Off-Road Paths (Washington, DC: Transportation Research Board).

Ryen, A., (2004). Kvalitativ intervju – från vetenskapsteori till fältstudier. Malmö, Liber, 2004.

Räsänen, M. and Summala, H. (1998). Attention and expectation problems in bicycle-car collisions: an in-depth study, *Accident Analysis and Prevention*, 30(5), pp. 657–666.

Saelens, B., Sallis, J. and Frank, L. D. (2003). Environmental correlates of walking and cycling: findings from the transportation, urban design, and planning literatures, *Annals of Behavioral Medicine*, 25(2), pp. 80–91.

Sahlqvist, S., Song, Y. & Ogilvie, D. (2012). Is active travel associated with greater physical activity? The contribution of commuting and non-commuting active travel to total physical activity in adults. *Preventive Medicine*, 55(3), ss. 206–211.

Schade, J., Schlag, B., (2003). Acceptability of urban pricing strategies. *Transportation Research Part F* 2003, 45–61.

Schantz, P. (2017). Distance, Duration, and Velocity in Cycle Commuting: Analyses of Relations and Determinants of Velocity [epubl. före tryckning]. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 14(10):1166. DOI: 10.3390/ijerph14101166.

Scheiner, J. and Holz-Rau, C. (2007). Travel mode choice: affected by objective or subjective determinants? *Transportation*, (34), pp. 487–511.

Shankwiler, K. D. (2006). Developing a framework for behavior assessment of bicycling commuters: a cyclist-centric approach, *School of Industrial Design*, p. 87 (Atlanta: Georgia Institute of Technology).

Southworth, M. (2005). Designing the walkable city, *Journal of Urban Planning and Development*, 131(4), pp. 246–257.

Spinney, J.E.L., Millward, H. & Scott, D. (2012). Walking for transport versus recreation: a comparison of participants, timing, and locations. *Journal of Physical Activity and Health*, 9(2), ss. 153–162.

Steg, L., Vlek, C., Slotegraaf, G., (2001). Instrumental-reasoned and symbolic-affective motives for using a motor car. *Transport Research Part F*, 151–169.

Stigell, E. & Schantz, P. (2011). Methods for determining route distances in active commuting – Their validity and reproducibility. *Journal of Transport Geography*, 19(4), ss. 563–574.

Stigell, E. & Schantz, P. (2015). Active Commuting Behaviors in a Nordic Metropolitan Setting in Relation to Modality, Gender, and Health Recommendations. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 12(12), ss. 15626–15648.

Stinson, M. A. and Bhat, C. R. (2003). *An Analysis of Commuter Bicyclist Route Choice Using Stated Preference Survey* (Washington, DC: Transportation Research Board).

Stinson, M. A. and Bhat, C. R. (2004). Frequency of bicycle commuting: internet-based survey analysis, *Transportation Research Record*, 1878, pp. 122–130.

Stinson, M. A. and Bhat, C. R. (2005). *A Comparison of the Route Preferences of Experienced and Inexperienced Bicycle Commuters* (Washington, DC: Transportation Research Board).

Strauss, A., & Corbin, J., (1990). *Basics of qualitative research. Grounded theory procedures and techniques*. Sage Publications, Inc. Newbury Park, CA.

Taylor, D. and Mahmassani, H. (1996). Analysis of stated preferences for intermodal bicycle-transit interfaces, *Transportation Research Record*, 1556, pp. 86–95.

Teisl, M. F., Noblet, C. L., & Rubin, J. (2009). The Psychology of Eco-Consumption. *Journal Of Agricultural & Food Industrial Organization*, 71-27.

Tertoolen, R., van Kreveld, D., Verstraten, B., (1998). Psychological resistance against attempts to reduce private car use. *Transportation Research A* 32 (3), 171–181.

Timperio, A., Ball, K., Salmon, J., Roberts, R., Giles-Corti, B., Baur, C. A. and Crawford, D. (2006). Personal, family, social, and environmental correlates of active commuting to school, *American Journal of Preventive Medicine*, 30(1), pp. 45–51.

Verplanken, B., Aarts, H., van Knippenberg, A., Knippenberg, C., (1994). Attitude versus general habit: antecedents of travel mode choice. *Journal of Applied Social Psychology* 24, 285–300.

Wahlgren, L. & Schantz, P. (2014). Exploring bikeability in a suburban metropolitan area using the Active Commuting Route Environment Scale (ACRES). *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 11(8), ss. 8276–8300.

Wardman, M., Hatfield, R. and Page, M. (1997). The UK national cycling strategy: can improved facilities meet the targets? *Transport Policy*, 4(2), pp. 123–133.

Wardman, M., Tight, M. and Page, M. (2007). Factors influencing the propensity to cycle to work, *Transportation Research Part A*, 41(4), pp. 339–350.

Weiss, P. Dekker, A. Moro, H. Scholz, M.K. Patel (2015). On the electrification of road transportation? A review of the environmental, economic, and social performance of electric two-wheelers. *Transp. Res. Part Transp. Environ.*, 41 (2015), pp. 348-366, 10.1016/j.trd.2015.09.007

Witlox, F. and Tindemans, H. (2004). Evaluating bicycle-car transport mode competitiveness in an urban environment: an activity-based approach, *World Transport Policy and Practice*, 10(4), pp. 32–42.

Yang, X., Telama, R., Hirvensalo, M., Tammelin, T., Viikari, J.S.A. & Raitakari, O.T. (2014). Active commuting from youth to adulthood and as a predictor of physical activity in early midlife: the young Finns study. *Preventive Medicine*, 59, ss. 5–11.

Yang, Y., Diez Roux, A.V. & Bingham, C.R. (2011). Variability and seasonality of active transportation in USA: evidence from the 2001 NHTS. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 8:96.

Zacharias, J. (2005). Non-motorized transportation in four Shanghai districts, *International Planning Studies*, 10(3–4), pp. 323–340.

Bilaga 1. Intervjufrågor

1. Projektet – TC300

- Berätta - hur har det varit att delta i projektet som "Testcyklist"?
- Ungefär hur många dagar i veckan cyklar du till och från arbetet?
- I vilket område bor du?

- Vad är det bästa enligt dig med att cykla till jobbet?
- Vad är det sämsta enligt dig med att cykla till jobbet?

- Kommer du att fortsätta cykla även efter projektet?
- Om du inte kommer fortsätta cykla, varför?
- Har du fortsatt behov av bil? I sådana fall när - och varför?

- Har projektet/testet påverkat dig hur du reser i tjänsten?
- Har projektet/testet påverkat dig hur du reser på fritiden?

- Vad är dina bästa tips till den som vill börja cykla?
- Påverkar din familjesituation vilket val av transportmedel du använder?

2. Infrastruktur

- Vad tycker du om gator och vägar på väg till och från ditt arbete?
- Har du några förslag till åtgärder för att öka cyklandet där du bor?

- Är det något som ditt jobb / arbete skulle kunna göra för att underlätta / få fler att cykla till och från sitt arbete?
-

3. Påverkan / status / potential

- Har du rekommenderat andra i din omgivning (familj, grannar, vänner eller kollegor) att börja cykla?
- Skulle du kunna uppskatta hur många som du inspirerat till att cykla?
- Vad tror du skulle få fler att cykla till och från sitt arbete?

- Man pratar om bilens status? Hur kan man enligt dig öka statusen för cykling?

- Är det något mer som du vill ta upp som du tycker att vi borde veta kring frågor och möjligheter till ökad cykling?