

# FlexiCyklist

## Slutrapport

### 1. Sammanfattning av projektet FlexiCyklist

Projektet har undersökt om det är möjligt för familjer att ställa om sitt transportbeteende från bil till (delvis) cykel. Gick det att använda cykelkärror i familjens vardag? Vad var bra, vad var krångligt? Totalt deltog 22 familjer i 3 kommuner i Västra Götaland (Mölnads Stad, Trollhättans Stad och Tranemo Kommun). Resultatet presenterades i media, på projektets webbplats (en blogg där också familjerna kunde skriva) samt i form av en sammanställning och utvärdering av olika enkäter som familjerna svarade på under projektets gång.

Kontakt med familjer hade vi i projektet på olika sätt:

- Löpande kontakt
  - Kontakt med deltagare via mejl och telefon, dels "vanlig" kontakt, dels vid speciella problem (med utrustningen, strul eller dylikt)
  - Kontakt genom coachning (i Mölndal och i Trollhättan)
- Via blogg, där deltagare kunde skriva om sina erfarenheter
- Utvärdering
  - större analyser
    - Stor analys i början av projektet, kallat för nulägesanalys
    - Stor analys i anslutning till projektet, kallat för slutanalys
  - Veckoenkät, korta enkäter med återkommande frågor

Resultat (sammanfattning):

Deltagande familjer använde bilen mindre och reducerade på det sättet sitt genomsnittliga CO<sub>2</sub>-utsläpp med ca 0,28 ton / år / familj eller ca 1,2 MWh (om man alltså skulle cykla året runt). I relation till en familjs totala CO<sub>2</sub>-utsläpp resp energianvändningen är denna reduktion låg. Dock kunde vi se andra vinster med projektet. Familjemedlemmarna cyklade mer (eftersom bilskjuts till skolor och / eller fritidsaktiviteter minskades) vilket främjar hälsan och även lägga grund för den framtida transportbeteendet hos unga (se nedan). Vi kunde även se en "ringar på vatten effekt" – deltagare har inspirerat andra (såsom grannar, kolleger) att cykla åtminstone ibland. Dessutom var våra deltagare synliga i gatan och pratade med andra trafikanter / handlande / föräldrar och har på det sättet gjort andra uppmärksamma på ett alternativ till bilen.

Projektet bidrog även till att deltagande kommuner fick en mer cykelvänlig image hos befolkningen (den delen som hörde om projektet).

## 2. Bakgrund

Transportfrågan är i dagens samhälle en viktig del i miljödebatten. Transporter utgör en mycket stor utsläppskälla och är i dagens form ohållbar i längden. De flesta är överens om detta. Det har genomförts många transportprojekt för att främja cyklande och flera av dessa har också haft betydelse för människors beteende. Genom att ta tillvara på erfarenheterna som dokumenteras i olika studier från dessa projekt och arbeta tillsammans med kommuner hade vi en bra grund att stå på. Projektet arbetade också ihop med Karin Sandqvist, professor inom transport och beteende på Stockholms Universitet, Svensk Cyklist mm för att säkra kvalitén i resultatet. Det rekommenderas även att läsa hennes rapport "Det går bra utan bil" (Karin Sandqvist, Stockholms universitet, 2009).

Projektet finansierades av Energimyndigheten.

Projektleddning: Joakim Achim Friedrich, Hållbar utveckling Väst, Göteborg

Tidplan:

Projektstart: höst 2010

Val av testfamiljer: vinter 2010 / 2011

Val och inköp av cykelkärror: vår 2011

Testfasen (dvs själva cyklandet): sommarhalvåret 2011

Utvärdering: löpande under testfasen

Genomgång av utvärderingen: höst 2011

Projektslut: dec 2011, förlängd till feb 2012

## 3. Projektbeskrivning samt uppfyllelse av syfte och mål

### Syfte

Syfte med projektet var att visa att det finns alternativ till bilen för barnfamiljer. Projektet visar tydligt att en cykelkärra kan vara ett bra och mycket användbart alternativ vid många tillfällen.

### Mål

Målet var att visa att vissa transporter klaras med cykel istället för bil samt att sprida detta genom att samarbeta med media. Målet skulle uppnås genom att följa alla familjer från 3 kommuner som provat på att ändra sina vanor från bil till cykel i kombination med en cykelkärra.

Detta mål är uppfyllt. Våra testfamiljer konstaterade att det i många lägen går mycket väl att byta bil mot cykel med en cykelkärra – i alla fall under sommaren (det finns inga testerfarenheter från vinterhalvåret).

Ytterligare ett mål var att sprida resultaten och kanske även skriva rekommendationer till kommuner så att den kan bidra med att främja cyklandet med en kärra. Målet med detta är att främja

användandet av cykelkärror hos allmänheten, t ex genom att förebilder motiveras, att cykelvägar och cykelparkeringsplatser anpassas, att det finns servicemöjligheter. Se nedan.

Projektet var synlig i en hel del medier, från TV4 Borås, artiklar i GP, flera reportage (från dubbelsidiga till en helsida på första sidan av en lokal tidning). Spridningen har också skett via projektets blogg och de nätverk som finns hos alla samarbetspartners och hos medierna. Bloggen hade mellan 20 och 100 besökare varje vecka eller mellan 400 och 1200 per månad.

#### Avvikelser:

- Under projektets gång fick projektledningen tips om en coachare som hjälper Mölndal och Göteborg Stad med olika trafikfrågor. Efter ett samtal fick coacharen, Ulla Robertsson, Göteborg, uppdraget att dels genomföra en personlig coachning med alla familjer i Mölndal (detta betalades av Mölndal Stad) och dels att genomföra en gruppcoachning till familjerna i Trollhättan (betalades av detta projekt). Pengar till detta erbjudande fanns eftersom cykelkärror och utrustning blev lite billigare i inköp än förväntat. Detta avstämdes och godkändes av handläggaren på Energimyndigheten.
- Antal familjer ändrades från 15 till 22. De flesta kärror bekostades av Energimyndigheten. Vissa kärror bekostades av deltagande kommuner. Projektledningen var oförändrad trots ändrade antal familjer.

#### Målgrupp

Målgruppen för projektet var

- Kommuner
- Privatpersoner / -familjer
- Cykelorganisationer

Projektet samarbetade med 3 testkommuner: Mölndal Stad, Trollhättan Stad och Tranemo kommun. Samarbetspartner i varje kommun var trafiksamordnare, agenda 21 samordnare resp energi- och klimatrådgivare (som ju också ska syssla med transport). I varje kommun valdes av dessa samordnare lämpliga familjer som kunde delta i projektet. Därutöver gavs information om projektet och resultatet även till organisationen Svensk Cykling (som sprider information om detta i sina kanaler) samt till Karin Sandkvist på Stockholms Universitet, en professor som är pensionerad men fortfarande mycket aktiv och insatt i frågor som rör transportalternativ till bilen. Kommunerna (dvs kommunledningen) får information om projektet genom de 3 samordnarna. T ex deltog de på möten och diskussioner med politiker och kommunstyrelsen. Därutöver spred de information om projektet och dess resultat i sina dagliga kontakter som ofta rör transportfrågor. Frågan hur man kan främja cyklandet (gärna även med en cykelkärra) står nu på agendan i dessa kommuner.

#### Projektbeskrivningen och effektmätning

Projektet genomfördes genom att följa några familjer i vardagen för att kunna se om och hur det går att ställa om från bil till cykel. Det är viktigt att hela tiden titta på verkliga situationer och följa hur familjen upplever omställningen.

Organisation: projektledare: Joakim Achim Friedrich, Hållbar utveckling Väst, Göteborg

### Hur genomfördes detta?

- 3 kommuner engagerades: Mölndals Stad, Trollhättans Stad och Tranemo Kommun
- I varje kommun hittades lämpliga testfamiljer som ville vara med. I Mölndal deltog 10 familjer, i Trollhättan och Tranemo 6 familjer var. Totalt deltog alltså 22 familjer. Främsta kriterier för att vara en testfamilj:
  - Ha småbarn
  - Kan cykla, vill gärna cykla men cyklar inte dagligen redan idag
  - Är villiga att berätta om sina erfarenheter
- Familjerna fick en cykelkärra och rådgivning i hur man kunde förändra sina vanor.
- En utvärdering genomfördes.
- Media involverades.
- Vissa av familjerna skrev i bloggen. Även samarbetspartners i de deltagande kommunerna la in inlägg och tips.
- Sammanställning av resultat och erfarenheter.

### Delaktiviteter

- Inledande workshop med arbetsgruppen i september 2010
- Inledande litteraturstudie för att skaffa en bra överblick över dagens situation, få bakgrundsinformation, hitta lämpliga kärror och få ytterligare inspiration.
- Kick off möte med familjer i respektive testkommun. Här gavs information om:
  - Hur fungerar projektet?
  - Vad erbjuder projektet och projektledningen?
  - Vad förväntas av deltagarna?
  - Säkerhet vid cyklande med en cykelkärra.
  - Dessutom en möjlighet att lära känna varandra.
- Löpande avstämning / vägledning med familjer, antingen direkt eller genom samarbetspartner i varje kommun.
- Löpande kontakt med medier.

### Arbetsgrupp och samarbetspartners

Arbetsgruppen bestod av deltagare från de 3 testkommunerna.

- Mölndals Stad, Malin Månsson, trafiksamordnare
- Trollhättans Stad, Rose-Mari Sandstedt, agenda 21 samordnare
- Tranemo Kommun, Sylvia Löfberg, energi- och klimatrådgivare

I början av projektet var även Skövde Kommun kopplat till arbetsgruppen, dock upphörde detta engagemang pga graviditeten hos tjänstemannen i Skövde.

Trafikverket, Agneta Nordstöm, är informerad om projektet.

Organisationen Svensk Cyklist, Klas Elm, fick information. Projektet FlexiCyklist uppmärksammades på deras webbplats.

Karin Sandkvist, professor på trafikfrågor på Stockholms Universitet informerades regelbundet under projektets gång.

### Antal familjer

Projektet hade totalt 22 deltagande familjer. Dock har inte alla familjer använt cykelkärnan resp berättat om sina erfarenheter i den utsträckning som önskades: 4 familjer har (i stort sett) aldrig hört av sig eller svarat på enkäter. Projektledningen valde att acceptera ett visst frånfall och istället peppa de andra familjerna desto mer – vilket visade sig vara en bra strategi. En familj avbröt projektet helt i en tidig fas pga en svår sjukdom i familjen som krävde full uppmärksamhet. I snitt svarade 12 familjer på veckoenkäten. Med hänsyn till att vissa familjer var bortresta (ingen cykelresa), var sjuka eller hade en vecka fullt upp med annat är en svarsfrekvens av 2/3 ett bra resultat. Nuläges- och slutanalysen besvarades av 17 resp 11 familjer.

### Av litteraturen

Under projektets gång lästes en del litteratur och forskningsresultat för att få inspiration inom cykelrelaterat transport. T ex konfronteras man ofta med argumentet att det är inte säkert att cykla varför föräldrar väljer bilskjuts. Är argumentet korrekt? Det är även intressant att fundera på frågan om man hjälper sina barn genom att skjutsa dem till skolan eller till fritidsaktiviteter. Eller är det kanske en björntjänst mot sina barn i längden? För kommunerna kan det vara intressant att veta hur köpbeteende och transportslag hänger ihop – nu då det finns många köpcenter utanför stadskärnan. Försvinner köpkraft om folk skulle cykla till köpcentrum i större utsträckning?

### Transportbeteende

I rapporten "Det går bra utan bil" (Karin Sandqvist, Stockholms universitet, 2009) kan man läsa om tonåringens fritidsaktiviteter och bilberoende. Här en intressant tanke: **"Tonåringar i billösa familjer har troligen mindre möjlighet att utveckla aktiviteter som kräver geografisk rörelsefrihet, men är samtidigt mer jämställda med sina föräldrar, vilket kan antas utveckla självständighet och självförtroende."** Dessutom: **Människans transportbeteende grundas i en ålder av ca 10 år.** Med andra ord: barn som är vana att transportera sig på egen hand (t ex att cykla) bibehåller antagligen detta beteende även i framtiden – och är därmed mer jämställda med sina föräldrar!

### Skolväg

Inom LundaMaTs-projektet "Gå och cykla till skolan", Lund 2001, kan man läsa, apropå att skolvägen ofta inte är trafiksäker: "Ja, detta är många gånger ett reellt problem. Ändå måste vi föräldrar ifrågasätta om en trafikfarlig skolväg motiverar oss till att även göra skolans närmiljö mer trafikfarlig genom att köra bil dit. **Ju fler bilar som cirkulerar runt skolorna, desto större risk för barn.**" Och: "I vissa fall är det faktiskt så att **den farligaste platsen på barnens skolväg är utanför skolan, när barnen släpps av på morgonen.**"

### Köpvanor av cyklister

AB Handelns Utredningsinstitut har under 2010 genomfört en undersökning i Växjö för att kartlägga rese- och köpvanor hos cyklister. Tätorten Växjö är en genomsnittlig svensk stad. Resultat kan därför överföras även till andra städer och tätorter samt stadsdelar i större städer. En viktig slutsats som konsumentundersökningen kom fram till: "Resultaten visar att cyklisterna är en viktig kundgrupp för handeln [...]. Resultaten visar också att cyklisterna spenderar mer än de som går eller åker buss till centrum och endast något mindre än de som åker bil. **Antalet cyklister till centrum bör därför kunna öka utan att handelns försäljning påverkas negativt.**"

## Rekommendation för kommuner

För att främja användandet av cykelkärror till barn- och / eller varutransport krävs inte bara entusiastiska cyklister. Även andra förutsättningar måste vara rätt. Våra testcyklister kom flera gånger fram till följande hinder:

- Det är ofta inte lätt att hitta en lämplig parkeringsplats till kärran så att den kan låsas säkert och parkeras på ett sätt så att man inte blockerar vägen.
- Vissa cykelvägar var väldigt smala.
- Ibland svårt att komma förbi hinder resp bom som står vid början / slutet av cykelvägar.
- Grus låg länge kvar efter vinterns slut.

Vi rekommenderar därför kommuner (och vid behov för detaljhandeln och dylikt) följande åtgärder för att främja cyklandet med en cykelkärra:

- Planera och bygga cykelparkeringsplatser som kan rymma några kärror. Tänk på att cykel och kärra behöver extra svängrum.
- En cykelkärra är ca 80 cm i bredd. Med lite svängrum till sidorna behöver man minst 1 meter i bredd för en cykelkärra.
- Bom eller dylikt ska ha så mycket plats att en cykel med kärra kan passera problemlöst.

Generella rekommendationer för att främja cyklandet:

- Goda och säkra cykelvägar, inkl (energismål) belysning.
- Rövning av snö (och av grus när vintern är slut) bör prioriteras på cykelvägar.
- Sammanhängande cykelvägnätverk bör finnas.
- Cykelkartor är tillgängliga och gratis.
- Offentliga institutioner (som skola, förskola, idrottshall, bibliotek) har bra cykelparkering.
- Samarbete med den lokala handeln är önskvärt för att främja
- Och last not least: tät dialog med cyklister!

## Utvärdering

I projektet planerades redan från början att genomföra en utvärdering. Utvärderingen gjordes på olika sätt. Alla analyser och enkäter var webbaserade. Det användes googles-gratis verktyg – som fungerade mycket bra i sammanhanget.

- I början och slutet av projektet genomfördes en stor och omfattande analys. Båda analyser var lika, just därför går det att jämföra resultaten. För att se hur deltagarna cyklade *innan* projektet genomfördes en sk nulägesanalys. Analysen har avsett tidsperioden sommar 2010. *Efter* projektets avslutning genomfördes en liknande analys, kallad för slutanalys. Denna analys har avsett projektiden, dvs sommaren 2011. Båda analyser har alltså avsett samma årstid. Analyserna gick mest ut på att se och kartlägga transportvanor – före och under projektet.
- Varje vecka skickades en länk till en kort veckoanalys ut. Veckoanalysen hade 3 uppgifter:
  - Att se om man bilade mindre (eller mer) i veckan som gick
  - Att hålla kontakt med familjerna (mejlet med länken kombinerades ofta med annan information kring cyklandet samt att peppa deltagarna)

- Att ge deltagarna en möjlighet att kommentera vissa saker (som kvalitet av cykelvägar, cykelparkeringen, cykelkärren, projektet, bloggfunktion, ...)
- Det gick även att utläsa i blogginlägg och kommentarer på bloggen samt i personliga samtal (t ex vid coachningen) om familjerna var nöjda med projektet, med cykelkärren osv.

Anmärkning till utvärderingen: Det är viktigt att planera utvärderingen redan från början. Det är även viktigt att tänka på målgruppen. I detta fall är målgruppen privatpersoner som svarar på frågor på sin fritid. Visserligen får projektdeltagarna en gratis cykelkärre samt tips och rådgivning. Men man ska ändå inte använda för mycket av deras tid. Därför var veckoenkäten mycket kort och hade hela tiden samma uppbyggnad – just för att deltagarna inte skulle behöva läsa in sig varje gång. Analysen i början och slutet tog längre tid för deltagarna – men detta kommunicerades tydligt till familjerna då dessa valdes ut.

Utvärderingen är på inget sätt representativ för hela befolkningen eller för en grupp av befolkningen. Resultaten visar tendenser, och ska alltså tas med en nypa salt. Nulägesanalysen besvarades av 18 familjer (motsvarade 82 %), slutanalysen besvarades av 11 familjer (motsvarade 52 %, en familj lämnade projektet pga sjukdom). Svarsfrekvensen för veckoenkäterna låg mellan 9 och 18 familjer (dvs ca 43 och 85 %). Man kan dock se vissa tendenser hos deltagarna: vanliga (barn)familjer ändrar sitt beteende om man kan skapa bra förutsättningar för detta.

Projektet genomfördes i kommuner resp tätorter av olika storlek: en landbyggskommun (Tranemo), en mellanstor stad (Trollhättan) och en storstadskommun (Mölnadal). En skillnad som kan relateras till kommunens resp tätortens storlek kunde inte ses.

Formulär och svar är bifogade som bilaga.

### **Utvärdering nuläges- och slutanalys**

Nulägesanalys är en "startanalys" som avser tidsperioden sommaren 2010. Slutanalysen avser projektiden, dvs sommaren 2011. På det sättet går det att jämföra resultaten från båda analyserna eftersom båda refererar till sommarhalvåret (cykelsäsongen).

Nulägesanalysen och slutanalysen hade 8 ämnesområden: föräldrarnas transport till jobbet, barnens transport till förskolan / skolan, barnens transport till fritidsaktiviteter och kompisar, inköp av dagligvaror, inköp av sällanköpsvaror, besök hos familjer och vänner i närområde, semester, dagsutflykter.

Dessutom fanns inledningsfrågan "antal bilar i familjen". Resultat: ca 90 % har 1 bil, 10 % har två bilar. Under projektet kom dock fram att en familj avstod från att köpa en bil till eftersom man insåg att en cykelkärre ofta räcker långt. En annan familj ställde sin bil helt och hållet och satsade på att cykla istället. Här var det en kombination av ekonomin och miljö- och hälsotänkandet.

Resultat från de 8 ämnesområden

- Resultat "Föräldrarnas transport till jobbet"
  - De flesta arbetsplatser hade en distans av 5 till 10 km (enkelväg)
  - De två största transportslagen var 2010:

- kvinnor: bil 41 %, cykel 12 %
  - män: bil 35 %, cykel 35 %
- De två största transportslagen var 2011:
  - kvinnor: bil 45 %, cykel 27 %
  - män: cykel 55 %, bil 27 %
- Slutsats för detta ämnesområde: Andel av vuxna testdeltagare som cyklade till jobbet ökade kraftigt. Dock är det förmodligen framförallt de korta pendlingssträckorna där bilen ersatts av cykeln, så den totala effekten (i CO<sub>2</sub>-minskning) är ändå inte så stor. Fokus flyttades dock mot cykeln.
- Resultat "Barnens transport till förskolan / skolan"
  - Största delen av barnen i våra testfamiljer är barn som är i förskolan, andra största gruppen är barn som stannar hemma, tredje största gruppen är barn som är i skolan.
  - Typiska längden av den dagliga vägen är 1 till 2 km.
  - 2010: De flesta barn kom till förskolan / skolan genom (i denna turordning):
    - Skjuts med bilen
    - Gång
    - Cyklar själv
  - 2011: De flesta barn kom till förskolan / skolan genom (i denna turordning):
    - Skjuts med cykel
    - Gång
    - Cyklar själv
    - Anmärkning 2011: antal barn som skjutsades med bilen till skolan var noll!
  - Argument / kommentarer av deltagare (som man kunde lämna i analysen):
    - Bilen används mest för bekvämlighetens skull, t ex enkelt att transportera flera barn med alla sina väskor.
    - 2011 ansågs cykeln (med eller utan kärran) inte bara som transportslag utan även som en källa till motion i vardagen.
    - Några deltagare försökte att använda kärran till förskolan / skolan i alla fall i flera dagar per vecka eftersom det ofta anses som smidigt. Men det är inte så lätt att bryta gamla mönster.
  - Slutsats för detta ämnesområde:
    - Möjligheten att transportera sitt / sina barn med hjälp av cykeln resp cykelkärran var nu på tapeten. Testfamiljer kom uppenbarligen fram till att det ofta går bra att ersätta bilskjuts med cykelskjuts resp cykelkärraskjuts!
    - CO<sub>2</sub>-utsläpps reduktionen är kanske inte så stor. Här handlar det dock mer om att "inöva" ett beteende hos barn samt att visa andra (t ex andra föräldrar) att det finns alternativ till bilen.
    - Föräldrarna fick gratis motion som inte tog extratid.
- Resultat "Transport av barn till fritidsaktiviteter och kompisar"
  - Huvudparten av barn har 2 till 4 fritidsaktiviteter per vecka.
  - 2010:
    - För sträckor upp till 5 km användes huvudsakligen (i denna turordning):
      - Bil
      - Gå
      - Cykel
    - För sträckor längre än 5 km användes huvudsakligen (i denna turordning):



- Bil (nästan uteslutande)
- Buss / spårvagn
- Cykel
- 2011:
  - För sträckor upp till 5 km användes huvudsakligen (i denna turordning):
    - Cykel
    - Gå
    - Bil
  - För sträckor längre än 5 km användes huvudsakligen (i denna turordning):
    - Bil
    - Cykel
    - Gå
- Argument / kommentarer av deltagare:
  - Som argument för transport med bilen används för båda åren t ex: aktiviteten är sent på kvällen, man kör flera barn samtidigt osv.
  - Som argument för transport med cykeln används 2011 t ex: "Snabbt och smidigt med cykel och cykelkärra."
- Slutsats för detta ämnesområde:
  - Genom projektet funderade familjerna mer på vilket transportslag som är lämpligt för vilken aktivitet. Cykeln fanns nu med i deras tankar som ett möjligt alternativ till bilen, framförallt på korta sträckor där bilen och cykel som transportslag har "bytt plats" i listan. Bilskjuts kan ofta ersättas med cykelskjuts.
- Resultat "Inköp av dagligvaror (framförallt livsmedel)"
  - De flesta använde sig av en affär på ca 3 till 10 km avstånd.
  - 2010 användes mest (i denna turordning):
    - för den klassiska storhandeln:
      - Bil (uteslutande)
      - Anmärkning: Fler än hälften av barnen är med i butiken.
    - För mindre inköp (fylla-på-inköp):
      - Bil
      - Gå
      - Cykel
  - 2011 användes mest (i denna turordning):
    - för den klassiska storhandeln
      - Bil
      - Cykel
      - Anmärkning: Bara ca en tredjedel av barnen är med i butiken.
    - För mindre inköp (fylla-på-inköp):
      - Cykel
      - Gå
      - Anmärkning: Bilen användes inte av någon av de svarande familjerna!
  - Slutsats för detta ämnesområde:

- Även här gäller att man testade (och godkände) cykeln som ett alternativ till bilen. Inte alla inköp ersättes av transport med cykel. Men – om möjligt – har familjerna gjort en insats och använt cykel!
- Resultat "Inköp av sällanköpsvaror (kläder, möbler, apotek, böcker o dyl)"
  - 2010:
    - Bil
    - Cykel och kollektiv (delad andra plats)
  - 2011:
    - Bil
    - Cykel
  - Slutsats för detta ämnesområde:
    - Som förväntat visade det sig att det är svårt att ersätta bilen med cykel om man ska transportera stora eller flera produkter. Dessutom är avståndet till dessa affärer ofta längre än till livsmedelsbutiker.
- Resultat "Besök hos familjer och vänner i närområde (upp till ca 10 km avstånd)"
  - 2010:
    - Bil
    - Gång
    - Cykel
  - 2011:
    - Bil och cykel (delad första plats)
    - Gång
  - Slutsats för detta ämnesområde:
    - Samma här: Cykeln testades och ansågs av en del av familjerna som ett alternativ till bilen.
- Resultat "semester (privata resor med längre ledighet, dvs inkl sommarstugan men exkl en kortresa över en helg)"
  - Många familjer genomförde en hel del resor enligt definitionen, ofta till sommarstugan / lantstället. Vissa familjer genomförde fler än 10 sådana resor.
  - Det syntes ingen märkbar skillnad mellan 2010 och 2011.
  - De flesta resor inom Sverige och Norden genomfördes med
    - Bil
    - Tåg
    - Färja
  - De flesta resor utanför Norden genomfördes med
    - Flyg
  - Deltagarna svarade på frågan "Har du erfarenhet av cykelsemester?" så här:
    - De flesta hade ingen erfarenhet.
    - Vissa hade lite erfarenhet från korta resor under sin egen barndom.
    - Många är dock positiva och vill gärna pröva.
    - En familj cyklade under sommaren 2011 längs Göta Kanal med sin cykelkärra och upplevde detta som mycket positivt. Dock var transport till Göta Kanal med kollektivtrafiken knappt möjligt, så man valde bilen för att komma dit. Se bidrag i bloggen, "Cykelsemester" från den 15 augusti 2011.
  - Slutsats för detta ämnesområde:

- Projektet hade nästan inget inflytande på semesterresor. Det är ett stort steg att gå från en klassisk charterresa till en aktiv cykelresa! Dock fick några familjer kanske smak på att pröva en cykelresa i framtiden.
- Resultat "Dagsutflykter"
  - 2010:
    - Bil
    - Gå
  - 2011:
    - Bil
    - Cykel (bara lite avstånd till plats 1)
  - Slutsats för detta ämnesområde:
    - I motsats till semesterresan genomfördes dagsutflykter i större utsträckning med cykeln. Här är det enklare att pröva på – vilket en del familjer vågade och fick framförallt positiva erfarenheter.

### Utvärdering veckoenkät

Veckoenkäten hade 4 huvudfrågor. Sammanställningen visas här. Därutöver kunde man lämna kommentarer om vad som gick bra eller dåligt med att cykla. Deltagarna tog ofta upp frågor som berör kvalitet av cykelvägar i just deras kommun.

"Generell bedömning för veckan som gick" – en skala från 1 (mycket dåligt) till 5 (mycket bra). Denna fråga kände på stämningen i projektet just i den veckan. Här ingår olika faktorer som kan vara högst individuella såsom tid till att cykla, nöjdhet med sin kärra, nöjdhet med de cykelvägar som man testade i denna vecka men även vädret. Snittbedömning: 3,9. Så de flesta familjerna var över lag nöjda.

"Användning av cykelkärran i veckan som gick". Här kunde deltagarna ange hur ofta man använde sin kärra för att transporta barn och / eller inköp.

- Dagligen: 16 %
- Nästan dagligen: 29 %
- Bara en eller två gånger denna vecka: 30 %
- Inte alls denna vecka: 25 %

"Hur mycket i familjen cyklade ni MED cykelkärran under veckan?". Här kunde man välja:

- 0 km (dvs inte alls)
- 0 till 5 km
- 5 till 10 km
- 10 till 20 km
- 20 till 50 km
- 50 till 100 km
- > 100 km

Resultatet som ligger mellan 0 till 5 och 20 till 50 km är relativt jämt fördelat. Många cyklade dock vissa veckor inte alls. Det var inte många som cyklade mer än 50 km. Dock hade vi en vecka en familj som cyklade mer än 100 km – och det var ingen semestervecka.

I snitt cyklade varje familj 15 km med sin cykelkärra per vecka. Om man skulle cykla året runt på samma sätt motsvarar det ca 760 km. Om man grovt uppskattar att föräldrarna delar på detta så motsvara det ca 7,5 km cykling per vecka inkl att dra en (tung) cykelkärra. Det är en början för att främja folkhälsan.

”Hur mycket använde du bilen mindre i veckan?” Här kunde man svara så här:

- Vi körde mer bil
- Cirka som tidigare
- Vi reducerade användningen av bilen med 20 till 50 km.
- Vi reducerade användningen av bilen med 50 till 100 km.
- Vi reducerade användningen av bilen med 100 till 200 km.
- Vi reducerade användningen av bilen med mer än 200 km.
- Vi använde bilen inte alls!
- Vi äger ingen bil.

De flesta, 42 %, svarade med att man använde bilen ca som tidigare. Dock svarade den näst största gruppen, 31 %, att man reducerade bilanvändningen med 20 till 50 km jämfört med en tidigare, vanlig vecka. Svaren till denna fråga var grundlaget till beräkningen av mängden minskat CO<sub>2</sub>-utsläpp, se nedan.

### Effekt i form av minskat CO<sub>2</sub>-utsläpp

Totalt reducerades bilanvändningen under projektet hos våra deltagare med ca 8300 km (eller 830 mil).

Med en genomsnittlig förbrukning av ca 8,2 l / 100 km (genomsnitt för bilar i Sverige enligt Vägverket / Trafikverket) betyder det ca 690 liter. De flesta bilar drivs till största delen med fossilbaserat bränsle (bensin, diesel). En liter motsvarar ca 9,5 kWh. Totalt sparade projektet således 6,5 MWh. Det motsvarar ett reducerat CO<sub>2</sub>-utsläpp av ca 1,6 ton. En genomsnittsbil i Sverige (befintlig bilpark, inte nybilar alltså!) har ett utsläpp av ca 190 g CO<sub>2</sub> / km (vilket är det högsta utsläppet av bilparker i EU-länder). Det motsvarar ett reducerat CO<sub>2</sub>-utsläpp av ca 1,6 ton för hela projektet.

Potential av cykel och cykelkärran:

Om våra genomsnittsfamiljer skulle cykla i samma takt som under testet och året runt skulle det motsvara en utsläppsminskning av ca 280 kg per år per familj eller 0,28 ton / år / familj. Det betyder att energianvändningen skulle minska med nästan 1,2 MWh / år / familj.

Diskussion av resultatet:

Transport står för en betydande del av energianvändningen (och därmed oljeanvändningen) och har alltså stor potential att bidra till ett minskat CO<sub>2</sub>-utsläpp. En ”genomsnittlig svensk” står för ca 10 ton

CO<sub>2</sub>-utsläpp / år (inkl importandelen). (Om man räknar utan importandelen så är det genomsnittliga utsläppet ca 6 ton.) En familj med 4 personer står därmed för ca 40 ton CO<sub>2</sub>-utsläpp / år. Det här projektet bidrog med en reduktion av ca 0,3 ton / år / familj. Det motsvarar alltså inte ens 1 %. Dock bör man inte stirra sig blind på en siffra. Visserligen är 1 % inte mycket. Projekt som detta innebär dock mer än bara "1 %". Folk blir uppmärksammade på transportfrågor, våra deltagare var och är förebild och ambassadör för andra. Kollegor och grannar inspirerades att även de ställa bilen (delvis) och cykla och ev även skaffa sig en kärra osv. Denna "ringar på vatten"-effekt går inte att mäta i CO<sub>2</sub>-utsläpps-minskning. Dock ska effekten inte underskattas. Beteendeförändring behöver tid! Då är det viktigt med kompetenta förebilder som har provat "in real life". Våra FlexiCyklister har gjort en stor insats!

Hur gjordes beräkningen för att komma fram till CO<sub>2</sub>-utsläpps-minskningen resp energianvändningen? Svar av deltagarna bedömdes så här:

- Vi körde mer bil → + 35 km
- Cirka som tidigare → som tidigare, ingen förändring
- Vi reducerade användningen av bilen med 20 till 50 km. → - 35 km
- Vi reducerade användningen av bilen med 50 till 100 km. → - 75 km
- Vi reducerade användningen av bilen med 100 till 200 km. → - 150 km
- Vi reducerade användningen av bilen med mer än 200 km. → - 250 km
- Vi använde bilen inte alls! → - 250 km \*
- Vi äger ingen bil. → - 250 km \*

\* En bil i Sverige kör ca 15 000 km / år, dvs 300 km / vecka. Att räkna med 250 km minskning för "använde bilen inte alls" resp för "äger ingen bil" är därmed på den säkra sidan.

En mer noggrann sammanställning av resultat av veckoenkäten finns som excel-fil som bilaga.

### Utvärdering projektledningen

Projektledningen och samordnare i de 3 deltagande kommunerna utvärderades med hjälp av en enkät. Enkäten omfattade några frågor där man kunde vissa moment i projektet på en 6-siffrig skala. Därutöver kunde deltagarna lämna kommentarer till olika ämnen.

Deltagare svarade på en 6-siffrig skala på frågan "Projektledningen över lag var ..." med i snitt 5,4! Kick-off mötet bedömdes som nästan lika positivt. Coachningen däremot var mer blandad, hos vissa var detta erbjudande mycket uppskattat, hos vissa nästan inte alls. Flertalet deltagare vill även i fortsättningen gärna använda sin kärra, de fick ganska enkelt smak för detta! Några få vill framöver gärna använda den, men bara i mån av bra väder eller bara lite då och då.

Några kommentarer till projekt och projektledningen:

"Bra kick-off, enkla veckoenkäter. Roligt att delta [i projektet]."

"Tycker alla [projektledningen och kontaktperson i kommunen] varit mycket tillmötesgående och positiva. Ni har peppat oss, och det har varit kul att vara med!"

"Det blev ibland svårt att hålla ordning på vilka enkäter vi svarat på när de kom i samma mejl. Bra om man fått t.ex. en blänkare att spara enkäterna eller fått meddelande att de kommit fram."

”Tycker det kändes lätt att ta kontakt med Joakim och Rose-Mari. Entusiasmerande utan att vara påtvingande. ...” Anmärkning från projektledningen: Alla 3 samordnare i respektive kommun fick beröm av deltagarna för sin insats.

### Sammanställning av (intressanta) kommentarer av deltagare som lämnades i enkäter eller på bloggen:

Tankar (som citat) av deltagare kring cykelkärnan:

- **Hur är det med våra vanor och vårt bil-beteende?** – ”Samtidigt har jag blivit mer medveten om mina bilvanor och gör mer aktiva val om en bilresa verkligen är nödvändig.” – ”Vi trivs bättre och bättre med kärnan och den börjar kännas naturlig i vår vardag. Vill nog inte vara utan den nu.” - ”Vi bor väldigt nära mataffären, och förut gjorde vi alla storhandlingar med bil. Nu känns det lätt att cykla till affären med eller utan barn i kärnan.”
- **Är man verkligen snabbare med en bil?** – ”Det bästa var att när jag precis lastat matkassarna i kärnan och skulle cykla iväg såg jag ett annat par som bor typ 200 meter från oss. De bar varsin bärkasse. Jag cyklade gatan bort förbi vårdcentralen och vidare på x-vägen, vid busshållplatsen kom paret åkandes i sin bil ... och båda tittade på mig och jag tror vi tänkte samma sak – det går lika fort att cykla!!! Tror de möjligtvis kom hem någon halvminut innan mig 😊”
- **Gratis motion är alltid bra.** – ”Jag är glad att vi kommit igång och att vädret är samarbetsvilligt! Det känns faktiskt som att detta kommer göra skillnad i våra vanor. En extra bonus är att det blir gratis motion, vilket både jag och min man behöver.” – ”Går ganska trögt i uppförsbackarna men jag hoppas jag ska få bättre kondition snart =) ” – ”Nu talar vädret för ännu mer cykling....Lårmusklerna är redan starkare!” - ”Bra motion för mig och mycket frisk luft och fin utsikt för barnen!”
- **Heja på, kämpa på.** – ”En toppendag med cykling och promenad, jag blir alltid lika glad av folks reaktioner när dom ser kärnan bakom cykeln, det blir rätt tungt ibland när man har fullproppat och ska ta sig upp för en backe och möter man då folk längst vägen brukar de peppa och säga ”Kom igen, lite till” 😊 hänt mig flera gånger! Jag brukar givetvis berätta om Flexicyklist för de flesta jag pratar med, och många känner till det!”
- **Och hur är själva cykelkärnan?** De flesta familjer är mycket positiva och gillar sin cykelkärna. Dock finns det små problem. Vissa kärror har varit lite otäta vid starkt regn, se nedan. Även kärrens framhjul krånglar ibland.
- **Regn = fantastiskt väder, eller hur?** – ”Vi har redan använt kärnan massor. Extra bra är den då det regnar, blåser eller när barnet behöver sova. Eftersom hon kan sova vidare i kärnan när man kommit fram, vilket inte går med en cykelstol.”
- **Cykelstol eller cykelkärna?** – ”Efter att ha testat båda så tycker jag att cykelkärna är ännu smidigare än jag tyckte innan. Den största fördelen tycker jag är att man kan ställa ifrån sig cykeln utan att man måste ta ur barnet, det underlättar massor!!”
- **Starkt regn, nja ...** – ”Det regnar in! Ska sy ett överdrag i vattentätt material så att det inte fortsätter att droppa in. Vi bor i ett väldigt regntätt område så det känns viktigt!!!”. Kommentar: Återförsäljaren har skickat ut förbättrade regnskydd till alla familjer.
- **Och vad tycker barnen?** – ”Barnet satt hela resan och småpratade med oss, han fullkomligt älskar sina fönster och man hör ofta ’Tiiiiitta’, vilket är hans favoritord just nu.” - ”Innan vi trampade iväg fick hon ett äpple, vilket var väldigt praktiskt jämfört med när hon suttit på en

cykelsadel tidigare, för då har hon tappat äpplet på backen. Medan hon nu själv kunde ta upp äpplet från sätet och äta vidare!”

- **Kärran används gärna i olika transportsamband.** - ”Jag använde kärran till att gå till återvinningen – grymt praktiskt.”
- Och så ett **lyxproblem**: Får man transportera jordgubbar tillsammans med barn i en cykelkärra? – ”Sist jag gjorde det var hälften uppätet 😊”

Allmänna tankar / citat av deltagare:

- ”Jag är riktigt stolt över våran familj som använder cykeln i så stor utsträckning!”
- ”Haft bilen ståendes på parkeringen som EJ varit i anslutningen till vårt boende, så vi har inte använt bilen till korta ärenden, t ex affären.”
- ”Jag kommer att ha bilen till jobbet och min sambo kan lämna barnet på dagis med cykelkärran, då kommer den att underlätta för oss och vi kommer inte behöva köpa en extra bil.”

Och om projekt och cyklandet generellt:

- ”Tack för att just vår familj blev utvald. Har varit roligt och mycket stimulerande, vi skall fortsätta cykla.”
- ”I framtiden kommer vi behöva använda cykelkärran för att underlätta i vardagen. Då kommer min man använda kärran när han lämnar barnet på dagis medan jag har bilen till jobbet. Det gör att vi inte behöver skaffa en bil till.”
- ”Kommer att använda kärran massor även i fortsättningen, och skall naturligtvis göra reklam för den även i framtiden.”

Anmärkning: Alla utvärderingar, kommentarer och dylikt är anonymiserade. Detta för att inte ”hänga ut” några deltagare.

Ett mail som projektledningen fick id projektets avslutning, dvs efter vintern hade redan gott:

- ”Hela vintern har den rullat flera mil i veckan, och dottern (nu 2år) tycker att det är toppen att sitta i kärran. De dagar som varit riktigt kalla har jag lagt en filt under henne, varmt två st bovetepåsar i micron och lagt brevid henne och sedan toppat med ytterligare en filt. Inte undra på att hon gillar att sitta där!!! Vi har kunnat cykla i princip hela vintern i år tack vare vagnen, är det risk för halka vill man ju inte ha ett barn bak i en stol över pakethållaren. Men kärran känns mycket säkrare.  
Tyvärr har både plasten till regnskyddet som man kan rulla upp och ner och flaggan frusit sönder i vinter trots att vagnen alltid står i garaget. Vet inte riktigt hur jag skall fixa regnskyddet än, men flaggan går ju lätt att byta. Men det löser sig säkert.  
Dessutom har jag fortsatt att sprida positiv reklam för cykelkärror, och bara den här veckan har jag hört två kompisar som faktiskt skall beställa var sin! Visst är det toppen!”

### Utvärdering av bloggen [flexicyklist.wordpress.com](https://flexicyklist.wordpress.com)

Wordpress.com erbjuder en gratis blogg tjänst. Verktyget är genomtänkt och bjuder på många olika funktioner och möjligheten till en anpassad layout. Krångligt är dock att ge rättigheter till andra så att

alla kan blogga. Projektet (resp wordpress.com) fick kritik för detta. När man väl har kommit förbi denna uppstartssvårighet bedömdes vår sida flexicyklist.wordpress.com som bra och översiktligt. Vissa familjer var rätt så aktiva med att blogga (text och foto), andra bloggade inte alls (det var ju frivilligt att blogga).

Sidan hade mellan 20 och 100 besökare per vecka eller 400 och 1200 besökare per månad. Mest besökt var de aktuella blogginläggen, "Om projektet" samt sammanfattningen "Vad tycker testfamiljer?". Det mest lästa inlägget var "cykelstol vs cykelkärra" från den 03 juni 2011 (se flexicyklist.wordpress.com/2011/06/03/cykelstol-vs-cykelkarra ) – en gedigen kort sammanfattning av en deltagare. Det mest lästa cykelsemestertipset var tipset angående Ginstleden i Halland.

Det verkade som ett bra verktyg att kunna erbjuda en blogg eftersom

- Projektet blev mer synligt och det var enkelt att bara hänvisa till sidan (detta gäller inte minst deltagare)
- Man kunde lägga ut information där (gäller deltagare och projektledningen)
- Deltagare kände att det fanns en möjlighet att aktivt delta i projektet.

Erfarenhet visar dock också att inte alla kan eller vill blogga (t ex vill vissa deltagare inte synas offentligt, vissa vill inte använda en dator på fritiden osv). Det kräver också mycket tid att sköta en blogg (så att sidan blir "levande" och intressant) samt att uppmana deltagare att vara aktiva på bloggen.

#### 4. Projektets övriga resultat och erfarenheter

Det här projektet är av den typen som försöker att ändra beteendemönster hos en grupp människor. Det handlar dessutom om privatpersoner. Erfarenhet från projektet visar att det är viktigt att:

- har en tät dialog mellan projektledare och deltagare,
- stå till rådighet vid frågor,
- leda deltagare på ett tydligt sätt, ge tips,
- förse deltagare med bra utrustning (cykelkärran, bloggfunktion, enkäter o dyl).

Ytterligare erfarenheter i att arbeta med arbetsgruppen:

- Det var mycket viktigt att sätta ihop en fungerande och engagerande arbetsgrupp. I detta fall hade arbetsgruppen och Hållbar utveckling Väst redan sedan tidigare etablerade kontakter från andra projekt vilket underlättade att komma igång.

Ytterligare erfarenheter i att arbeta med familjer:

- Att ha tät kontakt med familjer var viktigt men det var även mycket tidskrävande (t ex enkäter, blogg, personliga kontakter (telefon, mejl) vid behov).
- Att ha en coachning för att guida och motivera familjer ännu mer blev uppskattat av både projektledningen och (de flesta) deltagare.



- Det gick inte att få alla deltagare med på tåget hela tiden. Vissa familjer hoppade av pga sjukdom, andra var mycket motiverade i början men insåg sedan att de hade tagit "vatten över huvudet" med sin tidsplanering. Det var en bra idé att inte använda allt för mycket energi för "icke aktiva" familjer och istället satsa helhjärtat på de andra familjerna.

Joakim Achim Friedrich  
Hållbar utveckling Väst, Göteborg  
2012-02-17