

# **Resultatredovisning av slutenkät för delprojektet Cykelspanaren**

2015-06-17

Thea Eriksson Almgren

Jonny Eliasson

## Innehållsförteckning

1. Sammanfattning .....	3
2. Inledning .....	4
2.1 Bakgrund .....	4
2.2 Syfte .....	4
2.3 Metod .....	5
3. Projektidé och genomförande.....	5
3.1 Urval av deltagare .....	5
3.2 Kick off .....	5
4. Resultatredovisning .....	6
4.1 Grunduppgifter .....	6
4.2 Kommunikation inom projektet .....	7
4.3 Information om projektet.....	8
4.4 Kraven inom projektet.....	9
4.5 Cykelvanor .....	9
4.6 Trygghet och trafiksäkerhet .....	10
4.7 Vinterväghållning.....	12
4.8 Appen och felanmälan.....	14
4.9 Jämförelse mellan december-mars .....	15
4.10 Nästkommande vinter .....	16
4.11 Helhetsupplevelse .....	16
4.12 Utvecklingsmöjligheter.....	17
5. Slutdiskussion .....	18

## 1. Sammanfattning

Denna rapport är en uppföljning av delprojektet Cykelspanaren som har genomförts av Stadsbyggnadsförvaltningen vintersäsongen 2014/2015. Rapporten redovisar och analyserar enkätsvar som deltagarna lämnade i samband med att de avslutade sina moment inom projektsatsningen.

Delprojektet Cykelspanaren har ingått i Uppsala kommuns arbete med att öka det hållbara resandet och trafiksäkerheten. Cykelspanaren uppkom som en utvidgning av projektsatsningen Vintercyklisten. Sistnämnda projekt var en satsning som vände sig till oerfarna vintercyklister som fick anta en utmaning i form av att cykla regelbundet under vintern 2014/2015. Syftet var att motivera fler Uppsalabor att välja cykeln istället för bilen och att uppmärksamma satsningar på drift och underhåll av cykelvägarna. För att möta upp ett intresse som fanns även hos rutinerade vintercyklister startade kommunen delprojektet Cykelspanaren, som behandlas i denna rapport. Syftet med Cykelspanaren var att ge erfarna vintercyklister möjlighet att aktivt delta i förbättringsarbetet av vinterväghållningen.

Från enkätsvaren framgår att delprojektet Cykelspanaren generellt varit en positiv upplevelse för deltagarna. Ett stort engagemang kan utläsas av svaren och många har konkreta förslag på framtida förbättringar, såväl för cyklismen i Uppsala, som för det aktuella projektet. En variation av åldrar, livssituation och bostadsområden har bidragit till att stora delar av Uppsalas cykelbanor blivit observerade under denna vinter. Det allmänna intrycket av svaren är att Uppsala kommun har gjort ett bra jobb med att underhålla cykelbanorna och att gruppen erfarna cyklister även kan vidimera att det skett en standardhöjning på cykelvägarna de senaste åren.

Det har ställts ett antal krav på deltagarna i projektet, till exempel att cykla fem kilometer minst tre dagar i veckan under den tid de deltar. Deltagarna har i enkäten fått kommentera deras uppfattning av respektive krav. Slående är att i princip samtliga krav som ställts tycks ha hamnat på rätt nivå och där nästintill ingen tycker att kraven skulle ha satts varken lägre eller högre. Ett krav som möjligen skall ses över vid en upprepning av Cykelspanaren är antalet rapporteringstillfällen som deltagarna skall göra statusuppdateringar via app. Även om stora flertalet svarat att kravet på fem statusrapporter var rimligt, så finns även de som menar att till exempel tre statusrapporter per dag skulle kännas mer lagom.

När det gäller kommunikationen från kommunen inom projektet så har deltagarna i enkäten fått bedöma denna ur ett antal olika perspektiv. Bedömningarna har gjorts utifrån en femgradig skala, där en majoritet av deltagarna genomgående angett något av de två mest positiva svaren. Konstateras kan dock att beträffande löpande kommunikation och information är omdömena bland projektdeltagarna lägre än för de övriga frågorna.

De flesta cykelspanare cyklade oftast på gång- och cykelvägar och kvaliteten på vinterväghållningen ansågs vara bra. Helhetsupplevelsen för deltagarna var positiv och stora flertalet skulle rekommendera andra att vara med. Två av tre deltagare är även intresserade av att fortsätta spana i framtiden för att hålla en fortsatt hög standard på cykelbanorna.

## 2. Inledning

### 2.1 Bakgrund

Uppsala är en stad som präglas av tillväxt och en ökad befolkning. Detta innebär en ökad belastning på transportsystemet och infrastrukturen samt medför även större krav på gatumiljöns utformning och brukarnas beteenden. På grund av detta arbetar Uppsala för att få moderna och hållbara transportlösningar, ett alternativ till att minska miljöutsläppen är att främja cyklandet. Andelen resor som görs med cykel är bland de högsta i landet och det finns även en utbredd cykelkultur i kommunen. För kortare resor ses cykeln som det självklara valet och för att uppmuntra kommuninvånarna att cykla på vintern har det gjorts satsningar på drift och underhåll av cykelvägarna.

Under vintern 2014/15 genomförde Stadsbyggnadsförvaltningen satsningen Vintercyklisten, som var en del av arbetet för att öka det hållbara resandet och trafiksäkerheten. Projektet vände sig till ovana vintercyklister som fick utmaningen att regelbundet cykla under den gångna vintern, bland annat i syfte att observera drift och underhåll av cykelvägarna. När projektansvariga tog emot anmälningar konstaterades ett stort intresse även bland rutinerade vintercyklister att få bli engagerade i satsningen. Delprojektet Cykelspanaren blev konsekvensen av detta, och har byggts upp utifrån att 50 Uppsalabor som är vana vintercyklister fick i uppdrag att under fastställda tidsintervall under vintern göra observationer kopplat till väghållningen för cyklister. Syftet med delprojektet var att ge erfarna vintercyklister en möjlighet att aktivt delta i förbättringsarbetet av vinterväghållningen.

Denna rapport följer upp deltagarnas intryck efter att ha medverkat i delprojektet Cykelspanaren. I viss utsträckning sker jämförelser med Vintercyklisten, och de åsikter som deltagarna har framfört i respektive enkätundersökning. Ambitionen är att jämföra likheter och skillnader i synpunkter utifrån tidigare erfarenhet av att cykla vintertid.

### 2.2 Syfte

Enheten Verksamhetsutveckling inom Kommunledningskontoret (KLK) har haft i uppdrag av Stadsbyggnadsförvaltningen, avdelning Gata park natur, att genomföra en uppföljning av den enkätundersökning som genomförts vid slutfasen av projektet Cykelspanaren.

Syftet har varit att sammanställa och analysera resultat från slutenkätundersökningen och på så vis kunna dra empiriska slutsatser om vinterväghållningen och vad cyklister uppfattar som Uppsala är i behov av att göra bättre. Ambitionen har också varit att göra vissa jämförelser med projektet Vintercyklisten för att få en uppfattning om ifall vana vintercyklister och ovana vintercyklister haft olika perception av cykelförhållandena den senaste vintern.

## 2.3 Metod

Denna uppföljning har skett genom att sammanställa och analysera svaren i den slutenkätundersökning som deltagarna fått att besvara. Totalt besvarade 46 personer denna enkät, vilket innebär en svarsfrekvens på höga 92 procent. En jämförande analys görs även mellan projektet Cykelspanaren och Vintercyklisten i de frågor där detta upplevs som relevant. Det görs även vissa jämförelser utifrån vilken tidsperiod som deltagare i Cykelspanaren varit engagerade.

## 3. Projektidé och genomförande

Cykelspanaren är, som nämnts, en utvidgning av den ursprungliga projektidén Vintercyklisten. Som ett moment vid projektstarten fick deltagare i Cykelspanaren:

- dubbdäck (inklusive byte av däck)
- reflexväst
- fodrat sadelskydd
- benreflexer
- smartphone

Alla deltagare skrev under en överenskommelse där de förband sig till att:

- cykla minst fem kilometer om dagen, tre dagar per vecka under sin deltagarperiod
- göra fem registreringar under ovanstående resor via en app/använda cykeldator
- använda cykelhjälm vid all cykling under ovanstående period,
- använda cykel med godkänt lyse och reflex fram och bak samt reflexer i hjulen, funktionell broms och ringklocka,
- svara på en slutenkät

Överenskommelsen undertecknades för flertalet 20 november 2014, på kick-offen.

### 3.1 Urval av deltagare

Till Cykelspanarna valdes 50 vana vintercyklister över 18 år ut, utifrån cirka 300 intresseanmälningar. Målet var att få en jämn fördelning mellan könen samt att deltagarna skulle vara geografiskt spridda i kommunen. Deltagarna blev indelade i fyra grupper under vintern där de skulle göra observationer när de färdades på cykeln. Perioderna var vardera cirka en månad lång och där den första perioden hade tyngdpunkt mot december 2015, och den sista hade tyngdpunkt på mars 2015.

### 3.2 Kick off

I november 2014 arrangerades en kick-off. Denna hölls i två delar, där den första hölls tillsammans med deltagarna i Vintercyklisten. Syftet med denna del var att berätta mer om hur kommunen arbetar med cykel frågor, intervåghållning samt vikten av vardagsmotion. De fick också ta del av information om trafiksäkerhet under en modevisning av cykelskydd som kommer ut på marknaden inom något år. Modevisningen avslutades med en demonstration av cykelhjälmen Hövding som kombinerades med information om vikten av cykelhjälm när olyckan är framme. Syftet var också att försöka skapa ett medialt intresse för Vintercyklisten och delprojektet Cykelspanaren.







Den andra delen av kick-offen vände sig specifikt till cykelspanargruppen och syftade till att ge deltagarna praktisk information om projektet; kravet på hur långt och ofta de skulle cykla, vad de skulle göra vid sjukdom, hur de skulle rapportera sina resor e t c.

De antagna projektdeltagarna skrev under överenskommelsen och fick utrustningen samt presentkortet på cykeldäck och byte av däck. Det gav dem även en chans att träffa varandra och projektledningen. De som inte kunde närvara vid kick-offen fick möjlighet att få information vid ett senare tillfälle av projektledaren.

## 4. Resultatredovisning





### 4.1 Grunduppgifter

Projektets deltagare har haft spridning från 18 år och uppåt, och där tre av fyra var i åldern 18-45 år. I tabellen nedan framgår spridningen i ålder.

1.	1. Ålder		
	18-25		6 (13,0 %)
	26-35		18 (39,1%)
	36-45		11 (23,9 %)
	46-55		3 (6,5 %)
	56-65		7 (15,2 %)
	66-75		1 (2,2%)
	> 76		0

Det har varit en helt jämn fördelning mellan kvinnor och män bland deltagarna. Av de som besvarat slutenkäten är det 23 personer av respektive kön. Spridningen av deltagarnas bostadsområde har också varit bra, dock med en överrepresentation i stadsdelen Luthagen.

En enkätfråga gällde om deltagarna haft tillgång till bil under projekttiden. Något fler än hälften, 54 procent, av deltagarna i Cykelspanaren uppger här att de alltid, eller en majoritet av dagarna, hade biltillgång. Omvänt svarade nära fyra av tio, 39 procent att de inte alls hade biltillgång. Fördelning framgår av följande tabell.

4.	4. Har du tillgång till bil?		
	Ja, alltid		20 (43,5 %)
	Ja, flera dagar i veckan		5 (10,9 %)
	Ja, en dag i veckan eller mer sällan		3 (6, 5 %)
	Nej, saknar tillgång till bil alt. har ej körkort		18 (39,1%)

Samma fråga som ovan ställdes även till deltagarna i Vintercyklisten. Där svarade 70 procent att de alltid hade biltillgång. Differensen mellan grupperna kan samtidigt upplevas som logisk, utifrån de olika kriterierna som funnits för att vara deltagare i respektive satsning.

## 4.1 Kommunikation inom projektet

Totalt åtta frågor har ställts i enkäten som berör hur kommunikationen från kommunen har fungerat under projektet. För samtliga frågor har svarsskalan varit femgradig från alternativet ”mycket bra” på ena ytterligheten av skalan, till alternativet ”mycket dåligt” på den andra sidan. Genomgående dominerar svaren på den positiva sidan, d v s där respondenten antingen svarar ”mycket bra” eller ”bra”, även om det på flertalet frågor finns en och annan som är missnöjd.





Några synpunkter från deltagare är följande:

*”Jag tycker kommunikationen har fungerat bra. Allt var planerat i förväg och Kickoffen var mycket bra. Det skulle samtidigt varit bra om vi hade fått veta mer om kravet som kommunen har på vinterväghållning – vad kommunen betraktar som bra kvalitet, och vilka praktiska svårigheter som finns när det gäller underhåll av cykelvägar”.*

*”Helt OK med tanke på att det här var första gången detta gjordes”*

Allra bäst betyg lämnas kring frågan som rör bemötande från projektledaren, där 52 procent ger det högsta svarsomdömet. En majoritet ansåg även att välkomstbrevet, kick off, startmötet, slutmötet och den löpande kommunikationen varit bra. Beträffande den löpande kommunikationen var det dock jämförelsevis många, 30 procent, som lämnar omdömet ”godtagbar”, vilket var det mittersta svarsalternativet på skalan. Utöver detta uttrycker 10 procent ett negativt omdöme. Detta var sammantaget en tydligt större andel jämfört med andra frågor. I de öppna svaren påpekas att viss information kom med för kort varsel, och att det förekom att informationen innehöll felaktigheter.

En av frågorna i slutenkäten gällde informationen på uppsala.se. Här svarar hela 61 procent att de inte vet, vilket kan antas bero på att de inte varit inne på hemsidan och läst. Detta kan i sin tur bero på att det fanns bättre alternativ till denna källa eller att de inte hade information om att den existerade. Av de som ger ett omdöme så är dessa emellertid tydligt positiva.

8.	Informationen på <a href="http://www.uppsala.se">www.uppsala.se</a>		
	Mycket bra		5 (10,9%)
	Bra		11 (23,9%)
	Godtagbar		2 (4,3%)
	Dålig		0 (0,0%)
	Mycket dålig		0 (0,0%)
	Vet ej		28 (60,9%)

Beträffande felanmälningsfunktionen så finns blandade reaktioner. I följande tabell framgår hur svaren fördelades sig. Mest vanliga svaret är att de inte vet, något som 41 procent svarar. Men även bland dem som har använt funktionen och har en åsikt, så är denna splittrad.

Var tredje deltagare ger ett positivt omdöme, samtidigt som elva procent är negativa. Utöver detta finns en relativt stor grupp på 13 procent som menar på att den varit godtagbar.

14.	Felanmälan	
	Mycket dålig	2 (4,3 %)
	Dålig	3 (6,5 %)
	Godtagbar	6 (13,0 %)
	Bra	13 (28,3%)
	Mycket bra	2 (4,3 %)
	Vet ej	19 (41,3 %)

Flera deltagare lyfter fram en önskan om bättre återkoppling när det gäller vad som händer med de felanmälningar som görs. En deltagare uttrycker att denne upplevde att ingen tittade på de anmälningar som rapporterades in, då denne själv hade anmält ett och samma fel ett flertal gånger utan att något hände.

Ett par deltagare uttrycker i samma anda:

*”Det hade varit bra om appen gett något kvitto på att någon mottagit din felanmälan”*

*”Det hade varit roligt att se/höra om vilka åtgärder som hade gjorts samtidigt som projektet fortskred”*

Utrustningen som gavs till cykelspanarna var däck inklusive däckbyte, reflexväst, sadelskydd, benreflexer samt en smartphone. Däcken och däckbytet var det som flest ansåg vara bra eller mycket bra. Majoriteten tyckte även att reflexvästen samt sadelskyddet också var bra. Smartphone samt benreflexerna hade blandade reaktioner. Benreflexerna samt sadelskyddet var den utrustning som flest inte använde, därefter kom reflexvästen.

De flesta av deltagarna, 74 procent, saknade inte någon utrustning. Det som vissa av deltagarna efterfrågade var dock olika storlekar på reflexvästen eller eventuellt en dragkedja på denna, olika storlekar på benreflexerna, hjälm samt cykellysen.

### 4.3 Information om projektet

Deltagarna fick reda på information om Cykelspanaren på varierande vis. De flesta fick informationen från annons i tidningen, vilket kan utläsas i tabellen nedan.

24.	9. Hur fick du först reda på information om Vintercyklisten/Cykelspanaren?	
	Annons i tidning	10 (21,7%)
	Nyhetsinslag (radio, TV, tidning)	0 (0,0%)
	Facebook	7 (15,2%)
	Annonsering på jobbet	6 (13,0%)
	Annonsering (affisch) vid Resecentrum	6 (13,0%)
	Annonsering via stor annons (vepa) på Åhlénshuset	4 (8,7%)
	Annat	13 (28,3%)



Genom de öppna svaren går det att förstå att nästan lika många fick informationen från vänner, kollegor eller familjemedlemmar. Annonsering på jobbet, Resecentrum och vid Åhlénshuset samt Facebook var andra alternativ som bidrog till informationsflödet. Ingen av deltagarna fick reda på Cykelspanaren via nyhetsinslag.

#### 4.4 Kraven inom projektet

Ett antal krav har ställts på deltagarna i projektet. I enkäten har deltagarna fått bedöma kraven var för sig, om de varit på en rimlig nivå eller inte. Påtagligt är att det för samtliga krav finns en kraftig majoritet som uppger att kraven ligger på en rimlig nivå. För tre av kraven, som punktats nedan, har samtliga svarande angett att dessa krav var rimliga.

- Använda cykel med godkänt lyse, reflex, ringklocka och broms
- Kontakta felanmälan vid större/akuta fel
- Svara på slutenkät







Ytterligare två krav – att delta vid startmöte respektive slutmöte svarar alla utom en deltagare (98 procent) att respektive krav var rimligt. Beträffande övriga krav finns det på respektive fråga ett fåtal svarande som avviker från åsikten att kravet är rimligt. Det handlar bland annat om kravet att cykla fem kilometer tre dagar i veckan, där de som har avvikande åsikt menar att kravet varit för lågt satt.

För de två sista kraven som funnits i projektet är det tre personer vardera som menar att kraven är för högt satta. Det ena gäller kravet på att ha cykelhjälm. Det andra kravet handlar om rapportera om status angående vinterväghållningen i en app. Det som dessa nämner i öppna svar är att rapporteringen borde skett från färre punkter. De som har denna åsikt menar att det blev för många stopp och därigenom blev projektet mer tidskrävande än förväntat.


Bland övriga synpunkter som lyfts fram finns bland annat att rabatten på cykelhjälm var uppskattad men att det även fanns önskemål om rabatt på till exempel cykellysen.

#### 4.5 Cykelvanor












Majoriteten kombinerade inte sina cykelresor med något annat färdmedel, vilket framgår av tabellen nedan. Av de deltagare som kombinerade sina resor var promenad eller buss det vanligaste. I det öppna kommentarsfältet nämns det att det vore bra om det fanns bättre möjligheter att kombinera cykel med buss eller tåg.

37.	12. Kombinerar du vanligtvis dina cykelresor med något annat färdmedel?	
	Ja, med bil 	3 (6,5 %)
	Ja, med buss 	4 (8,7 %)
	Ja, med tåg 	1 (2,2 %)
	Ja, med promenad 	6 (13,0 %)
	Nej 	31 (67,4 %)
	Annat 	1 (2,2 %)

Den vanligaste destinationen med cykel som transportmedel var till jobb eller skola, för att handla samt för fritidsresor, besöka vänner eller att träna. Tabellen nedan åskådliggör hur svaren fördelats.

39.	13. Var brukar du vanligtvis cykla? (du kan kryssa för flera alternativ)	
	Jobb eller skola 	46 (100,0 %)
	För att handla	28 (60,9 %)
	Fritidsresor, besöka vänner, träna mm.	28 (60,9 %)
	Hämta/lämna barn vid förskola/skola	10 (21,7 %)
	Annat	2 (4,3 %)

Den vanligaste orsaken till att deltagarna avstod från att cykla var att de behövde bilen i andra ärenden eller på grund av sjukdom - men som framgår av tabellen nedan så svarar majoriteten att de cyklar oftast.

41.	14. Vilken är de vanligaste orsakerna till att du avstår från att cykla? Du kan kryssa för flera alternativ.	
	Inget, jag cyklar oftast 	29 (63,0%)
	Behöver bil för att göra ärenden 	13 (28,3%)
	Tidsbrist 	2 (4,3%)
	Har inte lust/ork 	2 (4,3%)
	Frisyr eller klädsel tillåter inte 	3 (6,5%)
	Sjukdom 	7 (15,2%)
	Problem med cykel 	4 (8,7%)
	För kallt 	5 (10,9%)
	Dåligt väglag 	3 (6,5%)
	Behöver bil i tjänsten 	3 (6,5%)
	Annat 	6 (13,0%)

Även deltagarna i Vintercyklisten besvarade samma fråga. Samma svarsalternativ förekommer frekvent även i den gruppen, men där det är klart färre, 21 procent som svarar alternativet ”Inget, jag cyklar oftast”. Nära hälften, 48 procent, i den gruppen svarade att en vanlig orsak att inte cykla var när de behövde bil för att göra ärenden. Även orsaker som för kallt, sjukdom och tidsbrist var vanliga orsaker som nämns i svaren.

Många cykelspanare beskriver att de försökt påverka sin omgivning vad gäller vinterväghållning och att cykla på vintern. Detta har främst skett genom att prata positivt om snöröjningen, dubbdäck och snabbcykellederna med sina kollegor, familjemedlemmar och vänner.

#### 4.6 Trygghet och trafiksäkerhet

En av cykelspanarna råkade ut för en singelolycka under sin period, vilket orsakades av halka. Det var även en deltagare som var med om en olycka med andra trafikanter. En bil bromsade

kraftigt för att släppa över deltagaren, som då ledde sin cykel över ett övergångsställe, vilket resulterade i att bilen bakom körde in i bilen som stannat. Alla klarade sig tillsynsnes oskadda.

Nära sex av tio deltagare uppger att de kände sig otrygga att cykla på vissa vägar. Intrycket är att korsningar, rondeller, dålig belysning, cykelvägar som går ner i vägbanan eller tvärt slutar, och andra platser där cyklister och bilister måste samsas är de ställen som uppfattades som mest otrygga.

Av den utrustning som nämns i kontraktet använde majoriteten cykelbelysning, broms, ringklocka, reflexer i cykelhjul och cykelhjälm. Användandet av reflexväst, benreflex och sadelskydd var varierande. I de öppna svaren kommenteras att många glömde bort att använda benreflexer samt reflexväst och att just dessa två inte uppfattades som helt nödvändiga.

Majoriteten ansåg att gång- och cykelbanor bör separeras vilket visas i tabellen nedan. I de öppna svaren kommenterades att det är trångt på cykelbanorna och det dagligen uppstår situationer där gångare inte respekterar cykelvägen. Speciellt snabbcykellederna anser många deltagare att det borde vara en självklarhet att separera cyklister och gångare. I övrigt var andan i flera svar att ”separera så mycket det går”. Mer specifika stråk som nämndes var Gottsunda centrum, Boländerna, Luthagesplanaden, Sjukhusvägen samt St. Johannesgatan.

60.	20. Anser du att gång och cykelbanor borde separeras mer mellan gående och cyklister? Vilken/vilka i så fall?	
	Ja	25 (54,3%)
	Nej	13 (28,3%)
	Vet ej	7 (15,2%)

Av Vintercyklisterna ansåg 63 procent att cykelbanorna borde separeras mellan gående och cyklister. Detta är således nära tio procentenheter högre andel än för cykelspanarna.

Flertalet av cykelspanarna är skeptiska beträffande hur trafikregler följs. Flertalet menar att reglerna antingen följs dåligt eller definierar det som ”godtagbart”, se tabellen nedan. Ett fåtal, 13 procent, ger omdömet bra. Bland kommentarerna nämns bristande kunskap om högerregeln, att cyklister kör mot rött, missar väjningsplikt, stoppsignaler och övergångsställen.

Flera av deltagarna poängterar att många bilister och gående inte heller respekterar trafikreglerna till fullo. Även om detta inte skall ses som en ursäkt för cykelkollektivet, så kan det likväl vara en förklaring.

62.	21. Hur anser du att trafikregler efterlevs bland cyklisterna i Uppsala?	
	Mycket dåligt	2 (4,3%)
	Dåligt	16 (34,8%)
	Godtagbart	18 (39,1%)
	Bra	6 (13,0%)
	Mycket bra	0 (0,0%)
	Vet ej	2 (4,3%)

Jämförs motsvarande svar bland vintercyklisterna så finner man att 15 procent av dessa svarar att trafikreglerna följs bra, medan andelen som svarar dåligt var 37 procent. Nära hälften, 48 procent, ansåg att de var godtagbart. Omdömena är därigenom mycket snarlika mellan de två projektgrupperna.

#### 4.7 Vinterväghållning
















I tabellen nedan kan utläsas att kvaliteten/nivån på vinterväghållningen generellt ansågs vara bra. Tre av fyra ger positiva omdömen, 74 procent, medan ingen är negativ.

64.	22. Beskriv kvaliteten/nivån på vinterväghållningen generellt?	
	Mycket dålig	0 (0,0%)
	Dålig	0 (0,0%)
	Godtagbar	7 (15,2%)
	Bra	22 (47,8%)
	Mycket bra	12 (26,1%)
	Vet ej	0 (0,0%)

Många kommenterar i det öppna svarsfältet att det varit bättre än tidigare år men att det varit en mild vinter. Flera skriver dock att väghållningen varit bra på cykelvägarna men inte på gångvägar och gator där det varit modd. De sopsaltade vägarna får positiva omdömen.

Även deltagarna i Vintercyklisten svarade på samma fråga. Där uppgav något färre, 69 procent, ett positivt svar, medan en person ansåg att den var dålig. På det stora hela är emellertid svaren likartade mellan grupperna.

63 procent av deltagarna inom Cykelspanaren menade att det finns särskilda gator/stråk som skulle kunna prioriteras högre/snöröjas bättre. Mer generellt gäller detta påfarter till cykelvägar i korsning, lokalgator, i city, mindre bilvägar som leder till cykelbanor och övergångsställen nämns i de öppna svaren. Cykelspanarna har skilda åsikter i vilka typ av underlag som behövde snöröjas/röjas bättre men med det vanligaste underlagen som verkade vara problematiska var när det var isigt och spårigt, slaskigt och spårigt, hårda ojämnheter och där det fanns snövallar över korsande körfält. ”Annat väglag” som var återkommande som problem var vattenpölar som täckte is.

68.	24. Finns det typer av vinterväglag som skulle kunna snöröjas/röjas bättre? Du kan kryssa för flera alternativ.		
	Nej, det prioriteras bra som det är		4 (8,7%)
	Ja, blötsnö (snöfall vid 0 grader)		9 (19,6%)
	Ja, isfläckar		5 (10,9%)
	Ja, is och nedsjunket grus (ser ut som grusat men ligger under isytan)		5 (10,9%)
	Ja, lössnö på is		6 (13,0%)
	Ja, blankis		11 (23,9%)
	Ja, snömodd		16 (34,8%)
	Ja, hårda ojämnheter (spår, gropar, ispelare mm)		17 (37,0%)
	Ja, rullgrus (sandning på snöfri asfalt)		3 (6,5%)
	Ja, tjockt snölager (vid snöfall)		4 (8,7%)
	Ja, när det är isigt och spårigt		18 (39,1%)
	Ja, när det är slaskigt och spårigt		16 (34,8%)
	Ja, snövallar/snösträngar över korsande körfält		15 (32,6%)
	Ja, vid övergångsställen/korsningar/rondeller		11 (23,9%)
	Annat vinterväglag (ange nedan)		1 (2,2%)

Majoriteten, 65 procent, ansåg att kommunen generellt plogades tillräckligt snabbt. Även här framkommer det att deltagarna upplevde att cykelvägarna var mycket bättre röjda än tidigare år. En kommentar var dock ”snabbt men inte alltid så bra” vilket tyder på att större noggrannhet kan krävas på vissa håll. Sandningen ansågs också vara tillräckligt snabb men det verkar som att det missats sandas på vissa ställen. Detta felanmäldes dock. Det förekom även kommentarer om att det ibland sandas för mycket och att sanden sedan ligger kvar länge. Typen av grus vid sandning uppfattades fungera bra som det är. Dock var det 13 procent av de svarande som menade att korna var för vassa, vilket skapade risk för punktering.

Deltagarna upplevde att snöröjningsmaskinerna mellan Valsätra och Hamnspången höll vägbanan fri från snö och is på ett bra sätt. 48 procent menade även att det var mycket bra. Det var delade meningar om hur cykeln påverkats av rost och slitage, men många, 28 procent, ansåg att det var dåligt. Nästan hälften hade dock ingen åsikt. Upplevelsen av trygghet och säkerhet var dock bra vilket kan utläsas i tabellen nedan.

Av Vintercyklistens deltagare upplevde 63 procent att tryggheten och säkerheten var bra, 17 procent att den var godtagbar medan 19 procent inte visste.




78.	Din upplevelse av trygghet och säkerhet		
	Mycket dåligt		0 (0,0%)
	Dåligt		0 (0,0%)
	Godtagbart		3 (6,5%)
	Bra		12 (26,1%)
	Mycket bra		16 (34,8%)
	Vet ej		14 (30,4%)

I de öppna svaren fanns en väldigt positiv kommentar om sopsaltet ”ändrat vintercykling från expedition till transport!”. Det förekom dock ett flertal negativa kommentarer om saltlösningens konsekvenser i form av att cykeln rostar mycket snabbt, att dessa vägar undviks samt att det var lätt att missbedöma väglaget.

Plogbredd gällande bilväg upplevdes som bra eller godkänt av 70 procent. Problematiken verkade vara att det uppstod snövallar mellan vägbanan och cykelbanan samt att det var för smalt i områden inne i city. Snön samlades vid kanten där cyklisterna annars skulle cykla. Plogbredden för cykelväg upplevdes även den som främst bra eller godkänd av 65 procent. Även här nämns snövallar som problem samt att gångbanan inte alltid var plogad helt, vilket resulterade i att de gående istället befann sig på cykelbanan.

Kvaliteten på plogningen på bilvägar upplevdes som bra eller godkänd menar 72 procent. Det nämndes i de öppna svaren att lokalgator uppfattades som dåligt plogade samt att det blir gropigt och isigt i city. Kvaliteten på plogningen på cykelvägar ansågs vara bra enligt två av tre. Vissa av deltagarna menade att det varierar stort mellan cykelbanor och att det i vissa fall blir spårigt och isigt. Det nämndes att de cykelvägar som går ned i bilvägen var dåligt plogade.

Cykelspanarna valde att oftast cykla på gång- och cykelväg vilket redovisas i följande tabell nedan. Majoriteten motiverar detta med att det är tryggare och säkrare att cykla på cykelbanan. Några av deltagarna skrev dock att de cyklade där framkomligheten var bäst.







88.	33. Vilken typ av väg väljer du oftast att cykla på?	
	Gång- och cykelväg 	39 (84,8%)
	Markerad cykelbana i bilväg (vitstreckat) 	2 (4,3%)
	Bilväg (cykla i gatan) 	4 (8,7%)

Andra saker i trafikplaneringen som skulle kunna förbättras för att öka cykelsäkerheten, framkomligheten eller komforten för cyklister var enligt deltagarna en hel del. Förslag på förbättringar var till exempel att ta bort de vita markeringarna vid övergångarna på grund av halkrisk, begränsa dålig sikt på ett flertal ställen runt om i staden, göra fler cykeltunnlar samt klargöra trafikregler för alla trafikanter. Även förslag som fler snabbcykelleder, fler separata cykelbanor, säkrare korsningar, inspektera plogning sandning med mera fanns i de öppna svaren. Bättre och fungerande belysning, färgade cykelbanor, hålla cykeltrafiken skild från bilvägen, knyta ihop cykelnätet bättre, fler cykelparkeringar samt se till att cykelbanor inte slutar tvärt runt om kring i staden var andra förslag.

#### 4.8 Appen och felanmälan

Det var många av deltagarna, 63 procent, som inte hade någon uppfattning om tiden från rapportering i felanmälan till att det blir åtgärd. De resterande verkade ha olika uppfattning om hur bra denna var. I de öppna svaren framkommer det att några fick se resultat, belysningen blev lagad på ett ställe och plogningen uppfattades som bättre efter en felanmälan. En av deltagarna menar dock att hål i asfalten fortfarande var kvar efter anmälan och att feedbacken varit dålig. Förslag på förbättring var att kommunicera ut när någon på kommunen tagit del av en rapportering.

Tid från rapportering i felanmälan till åtgärd redovisas i denna tabell.

91. Tid från rapportering i felanmälan till åtgärd		
Mycket dåligt		1 (2,2%)
Dåligt		3 (6,5%)
Godtagbart		4 (8,7%)
Bra		5 (10,9%)
Mycket bra		2 (4,3%)
Vet ej		29 (63,0%)

Att använda telefonen som verktyg verkar deltagarna ha skilda åsikter om. 28 procent ansåg att det var godtagbart, 24 procent menar att det varit dåligt och 33 procent att det varit bra. De som använde sig av sin egen smartphone ansåg dock att det fungerat bra, 59 procent vet ej.

Det framkom genom de öppna svaren att GPSen strulade och det ibland var kallt och jobbigt att rapportera på plats. Ett förslag var att ha ett telefonfäste på styret för att underlätta rapporteringen. Appen i sig får viss kritik, ett exempel är att frågorna uppfattades som oklara och deltagarna hoppade då över att svara på dessa.

Rapporteringen utomhus via cykelspanarappen fungerade ändå bra enligt 50 procent av deltagarna. 20 procent ansåg att det fungerade godtagbart medan 24 procent ansåg att det fungerade dåligt. Dagrapporteringen verkar ha fungerat aningen sämre då 37 procent ansåg att den fungerade bra, 26 procent ansåg att den fungerat godtagbart och 13 procent ansåg att den fungerat dåligt. Samtidigt svarade en av fem att de inte vet hur rapporteringen fungerat.

I de öppna svaren verkar det som att skillnaden mellan rapporteringen utomhus och dagrapporteringen varit oklar. I dessa svar kommenterades det även att appen borde varit mer användarvänlig. Ett förslag på förbättring var att det borde gå att rapportera utan GPS-signal och att det borde vart enklare att rapportera inomhus. Något som också efterfrågades var att det skulle gå att rapportera från datorn.

Många ansåg att appen var lättanvänd men kanske för enkel i sin konstruktion. Det fanns även förbättringsförslag som kom in. Bland annat, som tidigare nämnt, att den som rapporterar borde få en kvittens så denna vet att det som rapporteras kommit fram. Någon kommenterade även att appen borde gå att ladda ner till sin privata telefon, d v s att appen stöds av alla smartphones. Mer plats för fritext efterfrågades och några saknade specifika alternativ som ”snömodd” och ”belysning”.

#### 4.9 Jämförelse mellan december-mars

En jämförelse har genomförts utifrån vilken period som de olika cykelspanarna har genomfört sina uppdrag. Intressant är att det finns hyfsat stora skillnader mellan perioderna. På frågan om satsningen påverkat inställningen till vintercykling så svarar nio av tolv, 75 procent, som hade sin deltagarperiod i februari att de nu är mer positiva till vintercykling, medan övriga denna period låg på bibehållen nivå. Detta var klart högre resultat än för de övriga tre perioderna. Bland de som deltog i december svarar hälften att de var mer positiva till vintercyklism, medan övriga två perioder ligger kring 30 procent som har denna uppfattning.

Deltagarna i februari var även mest positiva till kvaliteten/nivån på vinterväghållningen men ingen av de fyra grupperna ansåg att den var dålig. Deltagarna i februari var även mest nöjda med hur snabbt det plogades och sandades, men där även cykelspanarna i januari var nöjda med plogningen. Deltagarna i mars var minst nöjda med gruset som användes vid sandning.

Påverkan av saltet på cyklarna verkar ha varit störst i januari och februari, många har dock svarat att de inte vet. I december ansåg fler deltagare än vid övriga perioder att det var mindre bra att rapportera utomhus, medan det enligt deltagarna var bäst att rapportera i februari. Flest deltagarna i februari och mars hade den bästa helhetsupplevelsen, medan lägst resultat visas för de som spanade i december. Oavsett månad var det dock många som tyckte att det var en mycket bra upplevelse oavsett period.

Alla deltagare i februari och mars skulle rekommendera andra att delta i projektet Cykelspanaren. Resultatet på denna fråga var lägre övriga två månader, men även där dominerar de som skulle rekommendera. Ungefär lika många deltagare i varje månad skulle vilka fortsätta att spana.

#### 4.10 Nästkommande vinter

En av frågorna i enkätundersökningen gällde om deltagarna skulle fortsätta att cykla i liknande omfattning nästkommande vinter. Stora flertalet, 87 procent, uppger att så är fallet. Av de som anger något annat så är svaret att de skall öka cykelmängden mest vanligt. Totalt innebär detta att 96 procent av de svarande anger att de antingen skall cykla mer eller i samma utsträckning. Se sammanställning i tabellen nedan. Beträffande det fåtal som flaggar för att minska cyklandet så beror detta på sådant som inte beror av projektet.

5.	5. Tror du att kommer du att fortsätta cykla nästa vinter?	
	Ja, ännu mer	4 (8,7%)
	Ja, i lika stor utsträckning	40 (87,0%)
	Ja, men inte i lika stor utsträckning	1 (2,2%)
	Nej, det kommer jag inte	1 (2,2%)

En referensjämförelse kan göras med Vintercyklisten. I den gruppen fanns det klart fler som uppgav att de skulle öka cykelmängden nästa vinter, men det var även fler som skulle minska cykelmängden. Dessa skillnader mellan grupperna får ses som logiska då ena delprojektet handlat om att skapa nya vanor, medan det andra handlat om att konservera befintliga vanor.

#### 4.11 Helhetsupplevelse

Nästintill alla har oförändrad inställning eller har påverkats positivt av Cykelspanaren när det gäller att cykla på vintern. Endast en person påverkades negativt. Detta berodde inte på projektet i sig, utan på förhållandena som cyklist under denna vinter. De flesta av deltagarna hade redan innan projektet en mycket positiv inställning till vintercykling. Det var dock många som upplevde att cykelvägarna var i bättre skick denna vinter och att det är bra att Uppsala kommun har ambitionen att förbättra cyklisternas vardag. Det nämns också att det var kul att hjälpa kommunen med detta.



Deltagarna har haft en bra helhetsupplevelse av projektet. Endast ett fåtal ansåg att dess helhetsintryck varit dåligt, se tabellen nedan.

99.	38. Hur är din helhetsupplevelse av Cykelspanaren?	
	Mycket dålig	0 (0,0%)
	Dålig	3 (6,5%)
	Godtagbar	6 (13,0%)
	Bra	11 (23,9%)
	Mycket bra	23 (50,0%)
	Vet ej	0 (0,0%)

Av Vintercyklistens deltagare var det 96 procent som hade bra helhetsupplevelse och de resterande 4 procenten ansåg att den var godtagbar.

I de öppna svaren poängterar många av deltagarna hur bra de tycker det är att kommunen satsar på cyklisterna och att det är bra att invånarna får vara med att bidra och påverka samt kommunen fångar in allmänhetens åsikter.

Majoriteten skulle rekommendera andra att delta i Cykelspanaren vilket kan utläsas i tabellen nedan. Deltagarnas kommentarer bestod generellt av att det är bra att ge människor som vill chansen att påverka och att det är kul att engagera sig. Många tyckte att det var intressant att få en inblick i hur kommunen arbetar med snöröjning.

102.	40. Skulle du rekommendera andra att delta i Cykelspanaren?	
	Ja	38 (82,6%)
	Nej	4 (8,7%)

I tabellen nedan kan vi förstå att något färre av deltagarna skulle vara intresserade av att själv fortsätta vara Cykelspanare.

104.	41. Skulle du vara intresserad av att fortsätta spana?	
	Ja	31 (67,4%)
	Nej	10 (21,7%)

De som dock svarade ja fick chansen att svara på inom vilket område de skulle kunna tänka sig att spana kring. Gatuunderhåll var det absolut vanligaste svaret på denna fråga. Nedskräpning var också något som nämndes ofta och andra områden som gav som förlag var hinder, parker, lekplatser och trafikplanering. Andra mer generella svar som ”allt jag kan se längs min sträcka till/från jobbet” förekom också.

#### 4.12 Utvecklingsmöjligheter

För att utveckla projektet Cykelspanaren anser deltagarna generellt att appen bör utvecklas och förbättras. Förslag om att en app för allmänheten för felanmälan bör skapas så det blir lättare att få kunskap om samt åtgärda felen för kommunen. Ett förslag är att lägga fokus på hur trafiksituationen känns för cyklisterna i Uppsala och hur den kan förbättras. De nämns också att några tyckte att det bör kommuniceras ut hur mycket tid projektet verkligen tar.

Andra synpunkter på hur Uppsala kan bli en bättre cykelstad var att fortsätta bygga ut cykelnätet och att jobba för säkrare cykelvägar samt ha fler kontroller för cykellyse. Även bättre belysning efterfrågas och bidrar till säkrare cykelvägar. Förslag som att separera cykelbanor från bilvägar och gångare förekom också samt att informera om trafikregler för allmänheten och i skolor samt på universitetet. Andra förslag var att göra plats för fler cykelställ, pumpstationer och ta bort gamla cyklar som inte används.

## 5. Slutdiskussion

Det allmänna intrycket som går att utläsa av enkätsvaren är att det uppfattas som bra att kommunen satsar på cyklisterna i Uppsala. Alla deltagare i Cykelspanaren utom en uppger att de kommer att fortsätta cykla nästa vinter. Detta är förmodligen inte primärt tack vare projektet utan snarare på grund av att dessa personer redan sedan tidigare är positiva till vintercyklism.

En bidragande faktor till att Cykelspanarna hade en så positiv inställning till vintercyklning kan dock vara att det varit bra underhållna vägar. Trots att en del kommenterat att vintern varit mild, så lyfts även fram att flera ser en kvalitetshöjning de senaste åren. I det fortsatta arbetet är det dock viktigt att sträva mot att få bort snövallar och mot en mer noggrann plogning. Detta tycks framför allt gälla lokalgator och i city. Resonemanget bygger på fler kan komma att cykla om vinterväghållningen har en hög standard. Den positiva inställningen till vinterväghållningen i år bidrar till en positiv syn på vintercyklning generellt. Vänner, kollegor och familj kan påverkas lättare till att börja cykla på vintern. Cykelspanaren tycker här det är viktigt att allmänheten tillåts vara med att påverka och uttrycka sin åsikt.

En majoritet, såväl av vintercyklister som av cykelspanare ansåg att gång- och cykelbanorna bör separeras, och skulle därigenom kunna vara något som kommunen i framtiden prioriterar, både av säkerhetsskäl som komfortskäl.

I båda projektsatsningarna var det många som ansåg att trafikreglerna följs dåligt bland cyklisterna i Uppsala. Inte någon deltagare, varken bland Cykelspanaren eller bland Vintercyklisten, menade att trafikreglerna följs mycket bra. Detta indikerar att någon typ av åtgärd bör sätta in. Att trafikregler följs dåligt har generellt sett inget med årstid att göra och är därför viktigt att få bukt med.

Kvaliteten/nivån på vinterväghållningen ansåg alla deltagare vara bra eller godtagbar. Detta får anses som klart positivt. Trygghet och säkerhet på de sopsaltade cykelvägarna upplevdes som bra av de som nyttjade dessa vägar.

Cykelspanarens deltagare var som tidigare nämnt uppdelade i olika månader. Generellt sett verkar det som att deltagarna som cyklade i projektet under februari var mest nöjda, såväl beträffande projektet som med hur cykelvägarna sköts. En tydlig majoritet av deltagarna skulle rekommendera andra att delta i Cykelspanaren i framtiden. Anmärkningsvärt var möjligen att samtliga som deltog i februari och mars hade den inställningen. Samtidigt skall betonas att det var relativt få personer som deltog respektive månad, vilket ökar sannolikheten

för avvikelser mellan mätobjekten. Till exempel kan det finnas avvikelser i bostadsområden, ålder hos deltagare, och liknande mellan de olika månaderna som bidrar till skillnader.

Utvärderarnas uppfattning är att projektet vid en framtida satsning skall se över möjligheten att förbättra/förnya appen. Detta handlar om att ge mer feedback vid felanmälan och rapportering, fler specifika alternativ, mer plats för fritext samt att göra det möjligt att rapportera utan GPS-signal. Deltagarna borde även kunna rapportera från färre punkter och möjligtvis hemifrån och via datorn. Det bör även tydliggöras vad som är skillnaden mellan dagrapportering och rapportering utomhus.

Deltagare har även bidragit med en hel del förslag om förändringar. Ett av dessa förslag var färgade cykelbanor, då det blir lättare att identifiera cykelbana. Detta förslag innebär också att den vita linjen som skiljer cykel- och gångbanan försvinner, som många ser som en säkerhetsrisk då den lätt blir hal. Fler separata cykelbanor, knyta ihop cykelnätet, fler cykeltunnlar, pumpstationer, bättre belysning och lära ut trafikregler var också förslag som var återkommande. En möjlig konsekvens av att många inte följer trafikregler kan bli att andra tappar respekt för dessa och struntar att följa dem. De som är ovana cyklister lär sig heller inte att följa rätt regler. Det är därför bra att informera alla grupper om vilka regler som gäller för cyklister. ”I trafiken har man inga rättigheter, bara skyldigheter”. Många av dessa förslag återfinns också i Vintercyklisten vilket indikerar att det är verkliga problem som bör åtgärdas och ses över.

För att engagera allmänheten mer och för att förbättra cykelsituationen för alla kan en app för felanmälan som utvecklas för gemene man vara ett bra förslag. Även en fortsatt spaning för de som varit Cykelspanare i år bidrar till en kontinuerlig förbättring. Information sprids ofta mellan vänner, familj och kollegor. Det är därför viktigt att ta vara på alla tillfällen som ges att informera om viktiga budskap som trafikregler, hjälm och cykellysen men även ta hjälp av allmänheten för att utveckla och förbättra cykelstaden Uppsala.