

RESULTATREDOVISNING AV PROJEKTET VINTERCYKKLISTEN

STADSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning... sidan 4

Inledning ... sidan 5

Projektidé och genomförande ... sidan 7

Resultatredovisning ... sidan 9

Slutdiskussion ... sidan 16

Projektledning Vintercyklisten: Projektgrupp enheten trafik & samhälle

Produktion: Stadsbyggnadsförvaltningen 2015

Analys och sammanställning av slutrapport: Thea Eriksson Almgren & Jonny Eliasson, enheten verksamhetsutveckling, kommunledningskontoret

Foto: Stewen Quigley, Infomedia, Uppsala kommun, Teresa Ugglä Kerrou

Form: Infomedia, Uppsala kommun

1. SAMMANFATTNING

Denna rapport är en uppföljning av projektet Vintercyklisten som har genomförts vintersäsongen 2014/2015. Rapporten följer upp de projektmål som sattes inför projektstarten, samt redovisar och analyserar enkätsvar som deltagarna lämnade i mars 2015 i samband med projektets avslut. Av rapporten framgår att i princip samtliga mål som sattes upp inför projektsatsningen även har infriats.

Denna rapport redovisar och analyserar enkätsvar som deltagare i projektet Vintercyklisten lämnade i mars 2015 i samband med projektets avslut för vintersäsongen 2014/2015.

Projektet Vintercyklisten har genomförts av stadsbyggnadsförvaltningen och ingår i kommunens arbete med att öka det hållbara resandet och trafiksäkerheten. Målsättningen med projektet var att motivera fler Uppsalabor att välja cykeln istället för bilen och att uppmärksamma kommunens satsningar på drift och underhåll av cykelvägarna. Projektet vände sig till oerfarna vintercyklister som ville anta utmaningen att cykla en hel vinter.

Rapporten följer upp deltagarnas intryck efter att ha deltagit i projektet. Svarefrekvensen för enkätundersökningen är hela 96 procent, något som bidrar till en hög tillförlitlighet för de resultat som har erhållits. Utifrån enkätsvaren är det påtagligt att projektet har varit en positiv upplevelse för i stort sett samtliga deltagare. Ett stort engagemang kan utläsas av enkätsvaren och många har konkreta förslag på framtida förbättringar.

Det fanns en stor spridning när det gäller deltagarnas ålder, livssituation och var de bor i Uppsala, liksom hur de reser. Detta har sammantaget bidragit till att stora delar av Uppsalas cykelbanor observerats.

Motion och hälsa sågs som positiva effekter och flertalet kommer fortsätta cykla nästa vinter. I allmänhet uppfattades kommunikationen inom projektet fungerat bra, på samma sätt som att de krav som ställdes på deltagarna i projektet ansågs som fullt rimliga. Dåligt väder var en av de främsta orsakerna till att deltagarna vid vissa tillfällen valde att inte cykla.

Enkätsvaren visar att några deltagare råkade ut för olyckor under den tid de var med i projektet. Det handlar både om singelolyckor som om olyckor där andra trafikanter varit inblandade. Dessa olyckor berodde åtminstone delvis på vinterväghållningen. I detta sammanhang kan konstateras att ungefär hälften av deltagarna generellt anser att det finns vägar där de känner sig otrygga att cykla på. Otryggheten bygger främst på dålig belysning eller är relaterat till underlaget.

Det allmänna intrycket av deltagarsvaren är att Uppsala kommun har gjort ett bra jobb senaste vintern med att underhålla cykelbanorna, men även att den satsning som kommunen gjort på cykelbanorna har uppskattats. Kontrasten mellan vanligt sopsaltade cykelvägar, övriga cykelvägar och vägar som även tillåter motorfordonstrafik upplevs däremot som stor. Deltagarna upplever att detta kan skapa problem för dem som oftast färdas sträckor där de under sin cykelfärd skiftar mellan dessa vägkategorier.

Deltagarna uttrycker i princip genomgående en positiv inställning till vintercykling samt rekommenderar andra kommuninvånare att delta i liknande projekt.



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 kommun 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 satsar kommunen på drift och underhåll av cykelvägarna.

Vintercyklisten ingår i kommunens arbete att öka det hållbara resandet och trafiksäkerheten. En målsättning för projektet var att motivera fler Uppsalabor att välja cykeln istället för bilen och att uppmärksamma kommunens satsningar på drift och underhåll av cykelvägarna.

Projektet vände sig till oerfarna vintercyklister som ville anta utmaningen att cykla tre kilometer, tre dagar i veckan under perioden 20 november 2014 till och med 24 mars 2015. Ett villkor för att delta var att man skulle ha fyllt 18 år. En förväntan som fanns var även att deltagarna skulle vilja inspirera andra genom att berätta om sina upplevelser och ställa upp på intervjuer och fotografering.

Uppföljningen av projektet är till för att få kunskap om hur deltagarna uppfattat projektet, om deras syn på cykling har förändrats, liksom deras åsikter om vinterväghållningen för cyklister. Sistnämnda aspekt handlar om att Uppsala kommun ska få information om vad som fungerat bra och vad som kan göras bättre till kommande vintrar.

Deltagarna har även fått ett erbjudande att kostnadsfritt få dubbdäck monterade till säsongen 2015/2016 för att komma igång med cyklingen kommande vintersäsong. I december 2015 kommer en uppföljande enkät att skickas ut för att ta reda på hur många som cyklar under kommande vinter.

När intresseanmälningen öppnade till Vintercyklisten blev det tydligt att många av de som ville delta var erfarna vintercyklister som ville vara med och påverka vinterväghållningen. För att möta upp detta intresse startade kommunen ett delprojekt,

Cykelspanarna. Syftet med delprojektet var att ge erfarna vintercyklister en möjlighet att aktivt delta i förbättringsarbetet av vinterväghållningen.

Även deltagarna i Cykelspanarna har besvarat en enkätundersökning i samband med att de avslutat sitt uppdrag. I viss utsträckning sker i denna rapport jämförelser mellan de två delarna i projektet och de åsikter som deltagarna har framfört i respektive enkätundersökning. Ambitionen är att jämföra likheter och skillnader i synpunkter angående cykling den gångna vintern beroende på erfarenhet.

2.2 Syfte med uppföljningen

Enheten verksamhetsutveckling inom kommunledningskontoret (KLK) har haft i uppdrag av stadsbyggnadsförvaltningen, enheten trafik & samhälle, att genomföra en uppföljning av projektsatsningen.

Det primära syftet handlar om att följa upp projektets måluppfyllelse. Detta har framför allt skett genom att sammanställa resultat från den enkätundersökning som utfördes vid slutfasen av Vintercyklisten. Därigenom har empiriska slutsatser om projektet kunnat dras, liksom om vinterväghållningen och vad cyklister uppfattar att Uppsala kommun kan göra bättre.

Ett ytterligare syfte är att göra en jämförelse med Cykelspanaren för att få en uppfattning om likheter och skillnader i åsikter mellan dessa två deltagargrupper.

2.3 Metod för uppföljningen

Uppföljningen har gjorts genom att sammanställa och analysera enkätsvar som lämnades i samband med att Vintercyklisten avslutades. Totalt 48 av 50 deltagare, 96 procent, svarade på enkäten. Svarefrekvensen är mycket hög vilket delvis kan förklaras av att deltagarna vid projektstarten skrev under en förbindelse att besvara enkäten. Stadsbyggnadsförvaltningen har ansvarat för konstruktionen av enkäten, men där uppdragstagaren bidragit med synpunkter.

Faktainsamling har även skett genom telefonintervjuer med fem deltagare samt genom ett fokusgruppsamtal med åtta projektdeltagare.

2.4 Projekt mål

Mål som sattes upp av stadsbyggnadsförvaltningen före Vintercyklisten startade var att:

- Minst 1000 personer skulle anmäla intresse att delta.
- Minst 80 procent av deltagarna ska fullfölja projektet.
- Deltagarna skulle tillsammans cykla en sträcka på minst 7650 km (3 km x 3 gånger x 17 veckor x 50 deltagare).
- Det ökade antalet cykelresor skulle skapa en minskning av CO₂-utsläpp med 1,5 ton (0,2 CO₂ x 7650 km).
- Minst 70 procent av deltagarna skulle vilja fortsätta vintercykla nästa säsong.
- Minst 90 procent skulle vara nöjda med informationen/kommunikationen före och under projektet.
- Minst 70 procent av deltagarna skulle vara mer positiva till vintercyklingen än före satsningen.
- Minst 70 procent skulle uppleva vinterväghållningen som bra eller godkänd.

- Minst 50 procent skulle uppleva att deras hälsa förbättrats tack vare vintercyklingen.
- Minst 30 procent av deltagarna skulle plantera ett frö hos sin omgivning om att vintercykling är ett bra transportmedel och att kommunen prioriterar snöröjning på cykelbanor.

2.5 Omvärldsbevakning

Uppsala kommun har hämtat inspiration från andra kommuner som genomfört liknande satsningar tidigare. I Borlänge och Falu kommun genomfördes exempelvis en satsning redan vintern 2010/2011, där 200 invånare från respektive kommun deltog. Den största nyttan dessa deltagare upplevde var de positiva hälsoeffekterna och en övervägande majoritet svarade att de skulle cykla även nästa vinter.

Vid en genomgång av enkätsvar för deltagarna från Borlänge kommun framgår det att 95 procent av deltagarna var positiva till Vintercyklisten och 84 procent menade att de skulle fortsätta vintern därefter. Utöver detta uppgav 26 procent att de påverkat någon i sin omgivning i syfte att börja vintercykla. De flesta av deltagarna i detta projekt använde reflexväst men många uppgav att det ibland var svårt att komma ihåg den. En tydlig majoritet, 86 procent, slog fast att det främsta syftet med cykelresorna var att ta sig till arbete eller skola.



3. PROJEKTIDÉ OCH GENOMFÖRANDE

Som nämnts vände sig Vintercyklisten till oerfarna vintercyklister över 18 år som ville anta utmaningen att cykla tre kilometer, tre dagar i veckan under vinterperioden. Deltagarna förväntades även vilja inspirera andra genom att berätta om sina upplevelser och ställa upp på intervjuer och fotografering.

För att deltagare i Vintercyklisten skulle få en positiv upplevelse av cyklingen var det viktigt att de hade rätt utrustning. Alla deltagare fick därför:

- dubbdäck (inklusive montering, avmontering och
- erbjudande om montering hösten 2015)
- cykelhjälmspåse
- reflexväst
- fodrat sadelskydd
- cykellysen (fram- och baklyktor)
- benreflexer
- värmekudde

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

- cykla minst tre kilometer om dagen, tre dagar per vecka mellan 24 november 2014 till 20 mars 2015
- registrera 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 två enkäter

Överenskommelsen undertecknades för flertalet 20 november 2014, på kick-offen. De som av någon anledning inte kunde fullfölja överenskommelsen skulle meddela detta snarast möjligt, för att undvika ersättningskrav på 1000 kronor.

3.1 Urval av deltagare

Till Vintercyklisten valdes 50 ovana vintercyklister ut. Målet var att ha en jämn fördelning mellan män

och kvinnor samt att dessa skulle vara geografiskt spridda i kommunen. Alla skulle bo inom Uppsala kommuns gränser och vara myndiga.

3.2 Kick off

Några dagar före projektstart arrangerades en kick-off. Denna var indelad i två delar. Den första delen hölls tillsammans med deltagarna i delprojektet Cykelspanarna. Syftet var att berätta mer om hur kommunen arbetar med cykel frågor, vinterväghållning 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 Cykelspanarna.

Den andra delen, då deltagarna i de olika projekten delades upp i två grupper, syftade till att ge deltagarna praktisk information om utmaningen; information om hälsotester, kravet på hur långt och ofta de skulle cykla, vad de skulle göra vid sjukdom, hur de skulle rapportera sina resor etc.

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 senare samma vecka av projektledaren.

3.3 Rapportering av resor

Kommunen skapade en utmaning i sportappen Endomondo, där alla deltagare loggade in och blev medlemmar. Gruppen var sluten, men deltagarna kunde se hur de andra vintercyklisterna cyklade och vem som cyklat längst.

3.4 Hälsotester

Alla deltagare erbjöds hälsovägledning och konditionstester i början och slutet av cykelperioden.

Kommunens hälsostateg genomförde även Bia-mätningar och konditionstester. Testerna var gratis och utfördes av kommunens hälsostateg och professionella hälsoinstruktörer.

3.5 Marknadsföring

Marknadsföringen för kampanjen utformades formmässigt i likhet med hur andra kommuner gjort tidigare.

Bildmanéret byggde på att använda estetiken från en filmaffisch. Modellerna som användes representerade olika målgrupper för att nå ut till så många som möjligt. Målgruppen var kommuninvånare från 15 år och uppåt. Marknadsföringen gick ut på att få kommuninvånarna att anta utmaningen att vintercykla.

På affischer och stortavlor och vepor var budskapet ”Vintercyklisterna sökes. Vi räknar med dig!”. På webben, i intervjuer och pressmeddelanden lyftes tre budskap fram:

- Kommunen satsar på vintercykling genom att bygga nytt, höja standard på befintliga vägar och prioritera snöröjning av cykelvägar
- Cykling är bra för din hälsa, din och samhällets plånbok samt miljön.
- Vi vill veta hur vi kan bli en ännu bättre cykelstad

Anmälningssperioden pågick från 20 oktober till 7 november (tre veckor), cirka två veckor innan deltagarna började cykla (24 november).

Följande kanaler användes i marknadsföringen av kampanjen:

- Vepa på Åhlénshuset
- Facebook; kommunens inlägg som marknadsfördes
- 46 stycken stortavlor som stod längs med bil- och cykelvägar

- Webb-banner på Uppsala.se/ som hänvisade till Uppsala.se/vintercyklisten
- En annons i Uppsalatidningen
- Pressmedelanden
- Affischering och utdelning av vykort på arbetsplatser och träningslokaler genom samarbete med medlemmar i Uppsala klimatprotokoll.

3.6 Information och kommunikation

Uppsala kommuns webbplats användes för att kommunicera inför projektstart. När deltagarna valts ut skedde informationen via:

- mejl, veckobrev första månaden samt i sista veckorna
- slutna facebookgrupp; Vintercyklisten Uppsala 2014–2015
- kommentarsfält på Endomondo.

Syftet med mejlen var främst att få igång alla deltagare, med praktisk information om Endomondo, bokning av hälsotester och byte av dubbdäck. Däremellan användes facebookgruppen och kommentarsfälten i Endomondo upp till löpande kommunikation, peppning och svar på frågor om vinterväghållningen. Många deltagare använde dessa kanaler till att felanmäla saker i vinterväghållningen.

Moderatorn lade upp 1–4 inlägg i veckan. Det kunde exempelvis vara information om vinnarna i extra utmaning under julen, fakta om hur hälsan påverkas av vardagsmotion, eller information om vad Uppsala-bornas anser att kommunen bör satsa mer på när det gäller cykel frågor.



4. RESULTATREDOVISNING

Totalt inkom 1584 intresseanmälningar till projektet Vintercyklisten. Utifrån anmälningarna valdes 50 personer ut att få delta i projektet. Samtliga projektdeltagare fullföljde projektet. I genomsnitt cyklade deltagarna 626 km, vilket innebär att de tillsammans cyklade nästan ett varv runt jorden, 31 278 km och sparade omkring 6 ton CO₂.

Av projektdeltagarna besvarade 48 stycken den slutenkät som sändes ut i samband med att projektet i mars 2015 avslutades. Resterande del av avsnitt 4 bygger till största del på resultat som framkom av nämnda enkätundersökning.

4.1 Bakgrundsuppgifter om deltagarna

De som svarat på slutenkäten var i varierande åldrar men de flesta mellan 26–55 år. Det var en jämn köns-mässig fördelning, men med något fler kvinnor. Det var också en bra spridning av deltagarnas bostads-område. Majoriteten, 65 procent, var heltidsanställda. Bland övriga grupperingar var studenter flest. I nedanstående tabell redovisat hur svaren fördelades.

Vad beskriver bäst din nuvarande situation?	
Arbets sökande	2 (4,2%)
Deltidsanställd	2 (4,2%)
Egenföretagare	2 (4,2%)
Heltidsanställd	31 (64,6%)
Hemarbetande	0 (0,0%)
Pensionär	3 (6,3%)
Sjukpensionär	0 (0,0%)
Student	8 (16,7%)
Annat	0 (0,0%)

En frågeställning i enkäten tog upp i vilken utsträckning deltagarna haft tillgång till bil under den tid som Vintercyklisten pågick. Av svaren framgår att flertalet, 71 procent, uppger att de alltid har tillgång till bil. 17 procent hade inte tillgång till bil eller inget körkort. Hur svaren i detalj fördelades framgår av tabellen nedan.

Har du tillgång till bil?	
Ja, alltid	34 (70,8%)
Ja, flera dagar i veckan	3 (6,3%)
Ja, en dag i veckan eller mer sällan	3 (6,3%)
Nej, jag saknar tillgång till bil	5 (10,4%)
Jag har ej körkort	3 (6,3%)

En annan fråga i enkätundersökningen har gällt hur deltagaren skulle ha löst sina transporter om de inte hade deltagit i Vintercyklisten. De flesta svarar att skulle ha åkt bil ensamma, åkt buss eller cyklat. Förhållandevis många skulle även ha promenerat. Nedan sker en fullständig resultatredovisning kring denna fråga.

Hur hade du sannolikt rest den sträckan om du inte deltagit i Vintercyklisten? (Fler svarsalternativ var möjliga)	
Bil, ensam	29 (60,4%)
Bil, samåkning	3 (6,3%)
Buss	21 (43,8%)
Gång	13 (27,1%)
Cykel	21 (43,8%)
Tåg	0 (0,0%)
Inte rest alls	2 (4,2%)
Annat	1 (2,1%)

4.2 Kommunikation inom projektet

Flera frågor i enkäten har ställts angående hur deltagarna upplevt kommunikationen inom projektet. Överhuvudtaget finns ingen deltagare som är missnöjd med bemötandet från projektledare, välkomstbrev, information på kommunens hemsida, löpande kommunikation och information, respektive den kick off som genomfördes inför projektstarten. När det gäller resultatet på frågorna om bemötandet från projektledare respektive välkomstbrev ger samtliga positiva betyg. Även för de övriga frågeställningarna som nämns ovan dominerar de positiva omdömena tydligt, men där det även finns vissa svarande som anger det mer neutrala svarsalternativt ”godtagbart”.

Felanmälan och konditionstestet får mer blandade reaktioner, även om flertalet var positiva. Konditionstestet ansåg vissa vara för enkelt och inte så precist samt att det var dålig flexibilitet när det gällde de tider det gick att utföra detta på. Utifrån svaren verkar det även ha funnits en otydlighet kring hur en felanmälan skulle upp-rättas, vilket även indikeras av uteblivna svar. Under en intervju med en deltagare framgick även att denne under kickoff saknat information om hur en cykel sköts på bästa sätt under vintertid samt vilken klädsel som är bäst. Allmänna ”tips och trix” önskades. En annan intervjuad deltagare skulle gärna sett att det hade varit bättre uppföljning efter projektet avslutats samt någon slags uppföljning halvvägs. Sistnämnda åsikt, att ha

någon form av gemensam avstämningsstation en bit in i projektet var även något som flera framhöll vid den fokusgruppsintervju som genomfördes.

Stora flertalet, 85 procent av deltagarna, upplevde att dubbdäcken som använts har fungerat bra eller mycket bra. Nedan redovisas hur svaren fördelades mellan svarsalternativen.

Däck	
Mycket bra	31 (64,6%)
Bra	10 (20,8%)
Godtagbar	4 (8,3%)
Dålig	1 (2,1%)
Mycket dålig	1 (2,1%)
Ej använt	1 (2,1%)

Själva däckbytet hos däckleverantören får dock något lägre betyg, men 71 procent ger positivt betyg kring detta. De kommentarer som är av negativ karaktär och flera gånger återkommer i fritext handlar om långa väntetider när däcken skulle bytas tillbaka till original, men även att några upplever sig ha blivit dåligt bemötta. Vissa svarande lyfter även fram att däckleverantören ägnade sig åt försök till merförsäljning. Exempelvis ville de serva, uppgradera däck och byta diverse delar.

4.3 Information om kampanjen

De flesta av deltagarna fick reda på kampanjen Vintercyklister via annons i en tidning. Även annonsering på jobbet och Facebook är vanligt förekommande svar. I tabellen nedan framgår i detalj hur svaren fördelade sig. Bland dem som svarat ”annat” dominerar kommentaren att de fått tips från familj och vänner.

Hur fick du information om kampanjen Vintercyklister? (Fler svarsalternativ var möjliga)	
Annons i tidning	23 (47,9%)
Nyhetsinslag (radio, TV, tidning)	1 (2,1%)
Facebook	9 (18,8%)
Annonsering på jobbet	11 (22,9%)
Annonsering (affisch) vid Resecentrum	6 (12,5%)
Annonsering via stor annons (vepa) på Åhlénshuset	3 (6,3%)
Annat	11 (22,9%)

4.4 Kraven inom projektet

Fyra frågor har ställts kring hur deltagarna upplevt de krav som ställts på deltagarna i projektet. Svarsskalan har bestått av tre svarsalternativ – att kravet

varit för lågt ställt, att kravet varit rimligt, eller att kravet varit för högt ställt. Utöver detta fanns ett ”vet ej”-alternativ.

På samtliga frågor dominerar svaret som innebär att kravet varit rimligt. Kraven var att använda cykelhjälm, cykla tre kilometer tre dagar i veckan, använda cykel med godkänt lyse, reflex, ringklocka och broms och att kontakta felanmälan vid större/akuta fel eller brister längs cykelvägarna.

Det krav som flest deltagare ansåg vara för lågt ställt var att cykla tre kilometer tre dagar i veckan. Här svarade 35 procent att kravet var för lågt satt, medan övriga 65 procent uppgav att kravet var rimligt. Argument som framförs från dem som representerar majoriteten handlar främst om att kraven inte får sättas för högt då det handlar om ovana vintercyklister.

Generellt är uppfattningen bland deltagarna att kraven rakt igenom varit rimliga. En deltagare uttrycker i en intervju:

”Rimliga krav och det var mycket positivt att de ställdes”.

Samma karaktär av svar finns även bland fritextkommentarerna i enkäten.

”Jag tycker det är bra att kravet om tre kilometer tre dagar i veckan är så pass lågt som det är. Det är ju just dessa kortare sträckor som jag tror att vanliga människor kan tänka sig att ta cykeln i stället för bilen”.

Endast för ett av kraven finns det svarande som uppger att kravet var för högt ställt. Detta gäller användandet av cykelhjälm, där tre deltagare lämnar detta svar. En deltagare kommenterar i fri text i enkäten:

”Tänker mest på cykelhjälm, för mig kunde man tagit bort det kravet, förstår dock varför det fanns”.

4.5 Cykelvanor

Deltagarna har fått uppge hur lång resväg de har till sina vanligaste destinationer. Det visade sig vara en stor spridning mellan hur långt deltagarna hade till sin vanligaste destination, men där de flesta hade över fyra kilometer. I tabellen nedan framgår hur svaren fördelade sig.

Hur långt har du till din vanligaste destination (enkel väg till exempelvis arbete eller skola)?

Upp till 2 km	3 (6,3%)
2.1–4 km	16 (33,3%)
4.1-6 km	11 (22,9%)
6.1–9 km	9 (18,8%)
Mer än 9 km	9 (18,8%)

Drygt en av fem, 21 procent, uppger att de i princip alltid cyklat senaste vintern när de skulle transportera sig. Majoriteten, 54 procent, kombinerade inte sina cykelresor men något annat färdmedel.

Bland de som kombinerar var promenad, buss eller ensam i bil de vanligaste alternativen. Det var även några som samåkade eller kombinerade med tåg.

Nedan följer en redovisningen av hur svaren fördelades på frågan om deltagaren kombinerat cyklandet med annat resätt.

Kombinerar du vanligtvis dina cykelresor med något annat färdmedel?

(Fler svarsalternativ var möjliga)

Ja, med bil som jag åker själv i	9 (18,8%)
Ja, med bil, som jag samåker i	2 (4,2%)
Ja, med buss	6 (12,5%)
Ja, med tåg	3 (6,3%)
Ja, med promenad	9 (18,8%)
Nej	26 (54,2%)
Annat	0 (0,0%)

En deltagare kommenterar i enkäten sitt svar:

”Promenad var dessvärre nödvändigt under vintern då det var dåligt plogat på många ställen. Speciellt vid rondeller och cykelbanor som växelväs går samman med vägen (helt oplogade).”

Av deltagarna i projektet cyklade 90 procent vanligtvis till jobb eller skola. Många cyklade också för att handla, till träning eller hämta/lämna barn. Andra ärenden som exempelvis möten och tandläkare nämns i de öppna svaren. Den vanligaste orsaken till att avstå från att cykla var att deltagarna behövde bil för andra ärenden, men sjukdom, tidsbrist eller kyla var alternativ som många också framförde. Även ”dåligt väder” i allmänhet dyker upp i flera fall som en orsak att avstå från att cykla.

63 procent av Cykelspanarna anger att de i allmänhet cyklar överallt, vilket således är klart mer än de 21 procent som ger samma svar i Vintercyklisten. 28 procent av Cykelspanarna svarade att den vanligaste orsaken till att inte cykla var att de behövde

bil för ärenden, medan 15 procent menade att det berodde på sjukdom. Det är en relativt stor skillnad mellan Vintercyklisten och Cykelspanaren i detta avseende.

I tabellen nedan redovisas de svar som lämnats i Vintercyklisten beträffande skäl för att avstå från att cykla.

Vilken är de vanligaste orsakerna till att du avstår från att cykla? (Fler svarsalternativ var möjliga)

Inget, jag cyklar oftast	10 (20,8%)
Behöver bil för att göra ärenden	23 (47,9%)
Tidsbrist	13 (27,1%)
Har inte lust/ork	10 (20,8%)
Frisky eller klädsel tillåter inte	4 (8,3%)
Sjukdom	16 (33,3%)
Problem med cykeln	3 (6,3%)
För kallt	12 (25,0%)
Dåligt väglag	10 (20,8%)
Behöver bil i tjänsten	6 (12,5%)
Annat	11 (22,9%)

Drygt hälften av deltagarna, 58 procent, uppger att de påverkade någon i sin omgivning vad gäller vinterväghållningen och att cykla på vintern. De som främst blivit påverkade var vänner, familj och kollegor. Många av deltagarna har pratat positivt om att vara vintercyklist och att cykelvägarna har skötts bra.

4.6 Trygghet och trafiksäkerhet

Sex stycken av deltagarna råkade ut för singelolyckor under sin tid som vintercyklist. Dessa olyckor uppstod i första hand på grund av underlaget. Några av dessa har ramlat fler än en gång. Mer specifikt orsakades dessa olyckor av isfläckar, översnöade trottoarkanter, gropar i vägbanan och nerkörning i däckspår. Två stycken av deltagarna råkade ut för olyckor när andra trafikanter varit inblandade. En av dessa har blivit påkörd två gånger när denna lett över cykeln över ett övergångsställe. Den andra blev påkörd bakifrån av en bil vid en cykelöverfart, inga allvarliga skador uppstod dock.

Cirka hälften av Vintercyklisterna menade att det finns vägar som de känner sig otrygga att cykla på. Den absolut vanligaste orsaken som beskrevs i de öppna svaren var mörker, alltså dålig belysning och trasiga lampor. Det nämns också att dålig uppsikt, gropiga vägar och vägar där cyklist och bilister ska samsas är faktorer som bidrar till otrygghet.

Majoriteten av deltagarna svarade att de alltid använde utrustning som cykelhjälm, sadelskydd,

cykelbelysning, reflexer i cykelhjulen, broms och ringklocka. Utrustning som reflexväst och benreflexer var inte lika självklart. Hur ofta dessa användes varierade stort men bland all utrustning som deltagarna fått, användes benreflexer i minst utsträckning.

Flertalet deltagare, 62 procent, anser att gång- och cykelbanor borde separeras mellan gående och cyklister. Den främsta orsaken till detta verkar vara att de gående ofta går på cykelbanan vilket gör det osäkert för alla. Bredare cykelbanor, tydligare avgränsningar och skyltning efterfrågas. Under en intervju påpekades det att dålig kunskap om vart de gående ska gå är problematiskt. Det är extra viktigt med den informationen då många har hörlurar i öronen och inte hör när den cyklande plingar i ringklockan.

I tabellen nedan framgår svarsfördelningen.

Anser du att gång- och cykelbanor borde separeras mer mellan gående och cyklister?	
Ja	30 (62,5%)
Nej	17 (35,4%)
Vet ej	1 (2,1%)

Av Cykelspararna ansåg 56 procent att gång- och cykelbanor bör separeras, 29 procent ansåg att det inte borde det och 15 procent visste inte. Svaren påminner således i stor utsträckning mellan grupperna.

Omkring 15 procent av deltagarna i Vintercyklisten ansåg att trafikreglerna efterlevdes bra bland cyklisterna i Uppsala. Nästan hälften, 48 procent, menade att trafikreglerna följdes godtagbart, medan övriga 38 procent ansåg att de efterlevdes dåligt. Brist på respekt för andra trafikanter och kunskap om vilka regler som gäller verkar vara den generella problem-bilden av cyklister. Högerregeln, genvägar i form av att cykla in i rondeller och korsningar från fel håll, inga cykellysen och att cyklister inte stanna vid röd-ljus är exempel på detta.

Bland deltagarna i Cykelspanaren ansåg 14 procent att trafikreglerna efterlevdes bra bland cyklister, 41 procent menade att de tyckte att de efterlevdes godtagbart och 41 procent menade att de efterlevdes dåligt. Svaren är således likartade mellan de två grupperna. I tabellen nedan framgår svarsfördelningen för Vintercyklisten.

Hur anser du att trafikregler efterlevs bland cyklisterna i Uppsala?

Mycket bra	0 (0,0%)
Bra	7 (14,6%)
Godtagbart	23 (47,9%)
Dåligt	11 (22,9%)
Mycket dåligt	7 (14,6%)
Vet ej	0 (0,0%)

4.7 Hälsa

Majoriteten, 73 procent, upplevde att deras hälsa påverkats positivt av deltagandet i Vintercyklisten. En fjärdedel ansåg att det inte var någon skillnad sedan utmaningen startade. Ingen ansåg att hälsan har påverkats negativt. I fritextsvaren beskrivs bra kondition, mer ork och ökat välbefinnande som positiva argument. De som inte kände någon skillnad var i allmänhet redan vältränade. En deltagare uttryckte i en intervju att hälsan var den mest betydande faktorn till att denne deltog i projektet.

I tabellen nedan redovisas hur svaren fördelats kring frågan om hälsans påverkan.

Hur upplever du att din hälsa har påverkats av deltagandet i Vintercyklisten?

Mycket positivt	12 (25,0%)
Positivt	23 (47,9%)
Ingen skillnad mot före utmaningen	12 (25,0%)
Negativt	0 (0,0%)
Mycket negativt	0 (0,0%)
Vet ej	1 (2,1%)

Majoriteten såg ingen skillnad på antalet sjukdagar under denna vinter jämför med förra vintern. 29 procent var dock sjuka färre dagar medan ett fåtal hade fler sjukdagar. En deltagare med fler sjukdagar påpekar i sitt enkätsvar att sjukdagarna beror på omständigheter som ligger utanför projektet.

En tredjedel av deltagarna ansåg att konditionstesterna motiverade dem till att cykla mer. Omkring hälften av de svarande uppgav samtidigt att de inte deltog i konditionstesterna. Resterande deltog i testerna men menade att dessa inte motiverade dem till att cykla mer.

Av deltagarna i Vintercyklisten cyklade flertalet 3–10 gånger på en vanlig vecka under projektets gång. Det är 73 procent som avger ett svar i denna

intervall. Bland övriga svarar 19 procent att de cyklade fler än 10 gånger under en vanlig projektvecka.

Nära sju av tio, 69 procent, uppger även att de utförde annan konditionstränande aktivitet under tiden som projektet pågick.

4.8 Vinterväghållning

Alla deltagare utom en upplevde kvaliteten/nivån på vinterväghållningen som bra eller godtagbar. De synpunkter som dock framhölls var att snöröjningen på helger och på mornar kan bli bättre – snabbare snöröjning efter nederbörd samt att vissa sträckor var bättre plogade än andra. Även deltagare inom Cykelspanaren hade samma positiva omdöme och ansåg att kvaliteten/nivån på vinterväghållningen var bra eller godtagbar.

Bland deltagare som kommenterat i fri text finns bland annat följande två kommentarer:

”Jag har förvånats flera gånger när plogbilen fixar cykelbanan före bilvägen!”

”Mycket varierat. Ju närmare stan desto bättre kan man väl säga”

Även fast deltagarna är förhållandevis positiva till hur snöröjningen har fungerat så upplever flertalet att det likväl finns förbättringsområden. Var fjärde deltagare menade att prioriteringen i nuläget fungerar tillfredsställande, medan övriga har synpunkter på förbättringar.

Hälften av deltagarna inom Vintercyklisten tyckte att särskilda gator/stråk borde prioriteras högre/ snöröjas bättre. Rent generellt nämndes lokalgator, gator inne i city, snövallar och rondeller. Under en intervju med en deltagare nämndes just lokalgator som ”hopplösa för cyklister att färdas på” men att det var bra nivå på gång- och cykelvägar.

Det underlag som flest ansåg att Uppsala bör jobba bättre med att få bort var när det är isigt och spårigt, hårda ojämnheter, snömodd och snövallar över korsande körfält.

I tabellen nedan beskrivs hur svaren fördelade sig på frågan om vinterväglag som skulle kunna snöröjas bättre. Deltagarna har haft möjlighet att ange flera olika svarsalternativ.

Finns det typer av vinterväglag som skulle kunna snöröjas/röjas bättre?

(Fler svarsalternativ var möjliga)

Nej, det prioriteras bra som det är	12 (25,0%)
Ja, blötsnö (snöfall vid 0 grader)	5 (10,4%)
Ja, isfläckar	12 (25,0%)
Ja, is och nedsjunket grus (ser ut som grusat men ligger under isytan)	9 (18,8%)
Ja, lössnö på is	10 (20,8%)
Ja, blankis	9 (18,8%)
Ja, snömodd	14 (29,2%)
Ja, hårda ojämnheter (spår, gropar, ispelare mm)	20 (41,7%)
Ja, rullgrus (sandning på snöfri asfalt)	7 (14,6%)
Ja, tjockt snölager (vid snöfall)	5 (10,4%)
Ja, när det är isigt och spårigt	24 (50,0%)
Ja, när det är slaskigt och spårigt	12 (25,0%)
Ja, snövallar/snösträngar över korsande körfält	13 (27,1%)
Ja, vid övergångsställen/korsningar/rondeller	8 (16,7%)
Annat vinterväglag	1 (2,1%)

En större satsning som Uppsala kommun gjorde till senaste vintern var att använda sig av nya snöröjningsmaskiner, så kallade saltsopare. De flesta deltagarna i Vintercyklisterna upplevde att dessa saltsopare var mycket bra på att hålla vägbanan fri från snö och is. Samtidigt var det förhållandevis många, 42 procent som uppgav att saltsoparen skapade en stor negativ påverkan på cykeln i form av rost och slitage tycker 42 procent var stor.

Både när det gäller säkerhetsaspekten som påverkan på cykeln är det relativt många som svarar att de inte vet. Den höga andelen som inte vet baseras förmodligen på att många inte cyklade de sträckor där de nya maskinerna användes.

Bland de öppna svaren hittas kommentarer som att cyklarna blivit extremt rostiga och att saltningen ger falsk säkerhet. Vissa av deltagarna har dock inte märkt av någonting och menar att cykelturerna endast blivit lättare. En av deltagarna uttryckte i en intervju att kommunen borde informera om att cykeln slits mycket, inte bara beroende på sopsaltet utan också av att cykla på vintern i allmänhet. Kontrasterna verkar upplevas stora mellan vanligt skötta cykelvägar och sopsaltade vägar.

Sammantaget upplevde 63 procent att tryggheten och säkerheten var bra eller mycket bra där saltsoparen hade använts. Hur svaren exakt fördelade sig framgår av nedanstående tabell.

Din upplevelse av trygghet och säkerhet	
Mycket bra	16 (33,3%)
Bra	14 (29,2%)
Godtagbart	8 (16,7%)
Dåligt	1 (2,1%)
Mycket dåligt	0 (0,0%)
Vet ej	9 (18,8%)

Även bland Cykelspanarna var svaren likartat fördelade. 61 procent uppgav i den undersökningen att tryggheten och säkerheten var bra eller mycket bra, 7 procent menade att den var godtagbar, medan övriga 30 procent inte visste.

En övervägande majoritet cyklar oftast på gång- och cykelvägar. För att öka cykelsäkerheten, framkomligheten och komforten för cyklisterna i Uppsala kommun finns förslag om att skilja på gång- och cykelvägar, göra fler cykelbanor samt göra en kampanj om att använda lyse, reflexer och trafikregler.

4.9 Nästkommande vinter

Ett syfte med projektet har varit att långsiktigt få Uppsalabor att välja cykeln vintertid framför andra kommunikationssätt. En fråga i enkäten har därför handlat om ifall deltagarna tror att de nästa vinter kommer att cykla.

Drygt sju av tio, 71 procent, uppger att de tror att de kommer att fortsätta cykla i lika stor utsträckning nästa vinter (50 procent) eller ännu högre utsträckning (21 procent). Motionsaspekten och god hälsa som en konsekvens av cyklandet framhävs som positiva effekter som dessa deltagare lyfter fram.

Bland övriga svarande dominerar uppfattningen att de även nästa vinter kommer att cykla, men då i lägre utsträckning än vintern som de deltagit i projektet. Det är 21 procent som uttrycker den uppfattningen. Flera av dessa påpekar att de främst kommer cykla då vädret tillåter och när det är lämpligt underlag. Vissa deltagare uttrycker att de upplever praktiska problem kring att hämta och lämna barn som cyklist och där detta är deras huvudargument till att undvika cykeln.

Endast ett fåtal av deltagarna uppger att de inte kommer att cykla nästa vinter. Bland de som inte tror sig fortsätta cykla kommande vinter finns motivering i enkätsvaret från två av de svarande. Dessa motiverar sina svar med förändrad arbets-situation liksom planerad föräldraledighet. Det handlar således om skäl som inte kan kopplas till vinterns projektdeltagande.

Nedan redovisas hur svaren fördelade sig på frågan.

Tror du att kommer du att fortsätta cykla nästa vinter?	
Ja, ännu mer	10 (20,8%)
Ja, i lika stor utsträckning	24 (50,0%)
Ja, men inte i lika stor utsträckning	10 (20,8%)
Nej, det kommer jag inte	3 (6,3%)
Vet ej	1 (2,1%)

Jämförs resultatet med hur projektdeltagarna i Cykelspanarna svarat på samma fråga finner man att tydligt fler (96 procent i Cykelspanarna mot 71 procent i Vintercyklisten) bland Cykelspanarna avser att cykla lika mycket eller mer kommande vinter. Omvänt är det en större andel av deltagarna i Vintercyklisten som anger svarsalternativet att de ska cykla ännu mer nästa vinter (21 procent inom Vintercyklisten, mot 9 procent inom Cykel spanarna).

Resultaten indikerar att deltagandet i Vintercyklisten i högre utsträckning än bland Cykelspanarna inneburit en mer långsiktig förändring beträffande hur man ser på sättet att välja transportsätt vintertid.

4.10 Helhetsupplevelse

En övervägande majoritet, 79 procent, är nu mer positivt inställd till vintercykling efter att ha deltagit i projektet. Projektet Vintercyklisten har uppmuntrat folk att cykla under vinterhalvåret och många som trodde att det var farligt har fått en annan uppfattning. Framkomligheten, utrustningen och att ha ”peppat” varandra har bidragit till ett bra resultat.

Bland 19 procent har inställningen inte påverkats, medan en person uttrycker att denne nu är mer negativ till vintercykling. Den deltagare som uttrycker sig negativt motiverar detta utifrån den s altning av cykelvägar som Uppsala kommun genomfört under vintern. Det är således inte deltagandet i Vintercyklisten som sådant som skapat denna åsikt, även om personen blivit medveten om problematiken genom sitt deltagande.

En fråga i undersökningen har ställts om deltagarnas helhetsupplevelse av projektet. Här svarar hela 96 procent att upplevelsen var bra. Drygt hälften, 56 procent ger det mest positiva svarsalternativet ”mycket bra” i sitt omdöme. Resterande fyra procent ansåg att helhetsupplevelsen var godtagbar. Ingen svarande upplevde en negativ helhetsupplevelse.

I tabellen nedan åskådliggörs hur svaren angående helhetsupplevelse fördelade sig.

Hur är din helhetsupplevelse av Vintercyklisten?	
Mycket bra	27 (56,3%)
Bra	19 (39,6%)
Godtagbar	2 (4,2%)
Dålig	0 (0,0%)
Mycket dålig	0 (0,0%)
Vet ej	0 (0,0%)

Vid en jämförelse med Cykelspanarna kan konstateras att nöjdheten är högre för Vintercyklisten. När det gäller Cykelspanarna så upplevde 79 procent att projektet var bra, medan 14 procent ansåg att det var godtagbart. Resterande 7 procent var negativa till detta projekt. Tydligt fler av Vintercyklisternas upplevelser var således positiva.

Vad som ansågs som det mest positiva med Vintercyklisten är svårbedömt då alla alternativ var populära. Att de fick utrustningen gratis, att de klarade utmaningen, förbättrad hälsa, minskad miljöbelastning, sparade pengar på resor och att de fick prova cykla på vintern var det de flesta svarade. I nedanstående tabell framgår hur svaren fördelade sig mellan de olika svarsalternativen.

Vad ser du som mest positivt med Vintercyklisten?	
Att jag fick gratis utrustning	24 (50,0%)
Att jag klarade utmaningen	22 (45,8%)
Förbättrad hälsa	23 (47,9%)
Minskad miljöbelastning	26 (54,2%)
Spara pengar på resor	23 (47,9%)
Prova cykla på vintern	22 (45,8%)
Att jag fick påverka vinterväghållningen	13 (27,1%)
Delta i organiserad aktivitet	7 (14,6%)
Annat	3 (6,3%)

Flera deltagare formulerar sig i fritextfrågan och motiverar sin åsikt:

”Att få medverka i detta projekt som i sin tur förhoppningsvis kan leda till något större. Jag hoppas detta uppmärksammas av flera kommuner”.

”Det är alltid bra med utmaningar!”

”Mest att man fick möjlighet att cykla med vinterdäck. Det var en stor skillnad från vanliga däck”.

”Allt var positivt. Men allra mest var nog att jag klarade det, att jag inte mitt i vintern fick för mig att åka buss istället. Även att jag verkligen upplevde det som mycket smidigare att ta cykeln även på vintern”.

4.11 Avslutande frågor

För att utveckla och förbättra kampanjen Vintercyklisten finns ett antal förslag. Några av dessa är att förenkla kanaler för felanmälan, byta eller förbättra sportappen som användes för registrering av cykelresorna, ge låsolja till deltagarna, erbjuda en cykelverkstad, lotta ut priser och ha fler tävlingar. En avslutande aktivitet efterfrågas också samt mer reklam vid cykelvägarna, på sociala medier och affischer. Det som majoriteten skrev som förslag var att ha fler deltagare.

Alla deltagare skulle rekommendera andra att delta i Vintercyklisten. Kommentarer som bra sätt att komma igång med vintercykling, kul och rolig upplevelse, miljö- och hälsofrämjande, möjlighet att påverka och bra initiativ återfinns i de öppna svaren. Deltagarna tror att Uppsala kan bli en bättre cykelstad genom exempelvis bättre belysning, informera om trafikregler, fler cykelställ, cykelstråk utan bilar och snabbcykelvägar. Även separata cykelbanor, jämnare snöröjning, tryggare vägar i city, ökad tydlighet, fler pumpstationer och att det börjar planeras mer efter cyklist efterfrågas.

5. SLUTDISKUSSION

Deltagarna i Vintercyklisten har generellt sett varit mycket positiva till att ha deltagit i projektet och skulle rekommendera andra att vara med. Förhoppningen bland deltagarna är att flera ska få chansen och ett utökat antal platser i framtiden.

Genom detta projekt har stadsbyggnadsförvaltningen även fått bra information och insyn i hur ovana vintercyklister reflekterar kring hur det är att cykla på vintern. Även om Uppsala kommun prioriterar vinterväghållning mer och mer så finns uppfattningen hos deltagarna att vinterväghållningen bör förbättras inne i staden och på lokalgator. Den största effekten projektet har bidragit till för deltagarna är bättre hälsa, känslan att kunna påverka både ur ett miljöperspektiv och för vinterväghållningen.

De projektmål som sattes upp innan Vintercyklisten startade har i stort sett uppnåtts. Ambitionen var att projektet minst skulle få in 1000 anmälningar. I realiteten kom det in 1584 anmälningar.

Samtliga deltagare fullföljde projektet, varav 48 svarade på slutenkäten. Det mål som var satt var att minst 80 procent skulle fullfölja projektet.

Tillsammans skulle deltagarna cykla minst 7650 km, dvs 153 km per deltagare. Detta skulle innebära en besparing på 1,5 ton koldioxidutsläpp om motsvarande resor gjorts med bil.

Resultatet blev dock betydligt bättre än väntat. I genomsnitt cyklade deltagarna 626 km, vilket innebär att de tillsammans cyklade nästan ett varv runt jorden, 31278 km och sparade omkring 6 ton CO₂.

Ett annat mål som sattes upp var att minst 70 procent skulle fortsätta vintercykla nästa säsong. Av de svarande är det 71 procent som uppger att de ska cykla lika mycket eller mer och flertalet av de övriga kommer också fortsätta men inte i samma utsträckning. Detta mål kommer följas upp med ytterligare en enkät i december 2015 samt hur många som utnyttjar möjligheten att byta dubbdäck gratis till nästa säsong.

79 procent är nu mer positiva till vintercykling än innan Vintercyklisten och målet var att minst 70 procent skulle vara det.

Näst intill alla deltagare ger omdömet att kvaliteten/nivån på vinterväghållningen under vintern antingen varit godtagbar eller bra, vilket

innebär att detta mål också är uppfyllt.

73 procent upplevde att deltagandet bidrog till positiv hälsa. Målet var minst 50 procent.

Alla deltagare skulle rekommendera andra att vara med i Vintercyklisten och cirka 58 procent menar att de påverkat någon i sin omgivning gällande vinterväghållning och cykling på vintern. Ett frö är sått.

Det mål som kan diskuteras om det är uppnått är att 90 procent skulle vara nöjda med informationen/kommunikationen före och under projektet. Deltagarna var nöjda med välkomstbrevet, informationen på hemsidan, kick off, löpande kommunikation och information och bemötande från projektledaren. De förbättringsområden som finns är felanmälan samt konditionstesterna, men annars är responsen från deltagarna mycket god.

Drygt sju av tio deltagare i Vintercyklisten uppger att de har som ambition att cykla lika mycket eller mer nästa vinter. Detta ska ses som klart positivt, förutsatt att det även infrias, då ju projektdeltagarna inte haft tidigare vana från cyklande vintertid.

En majoritet såväl av Vintercyklistens deltagare och de inom Cykelspanarna ser fördelar av gång- och cykelbanorna bör separeras. Detta kan vara något som kommunen bör prioritera i en framtid, både för säkerhetsskäl samt komfort. När det gäller trafikregler så är det i båda projekten anmärkningsvärt få deltagare som ansåg att dessa efterlevs bra och ingen svarar ”mycket bra”. Detta indikerar att någon typ av åtgärd bör sätta in. Att trafikregler följs dåligt har generellt sett inget med årtid att göra och är därför viktigt att få bukt med.

Kvaliteten/nivån på vinterväghållningen ansåg alla deltagare vara bra eller godtagbar. Detta är givetvis positivt och tack vare de övriga frågorna och de öppna kommentarsfälten framkommer det också vad som bör förbättras och vilken typ av underlag som upplevs som jobbigast. Trygghet och säkerhet på den sopsaltade cykelvägen upplevde alla deltagare snarlikt. Majoriteten ansåg att den var bra. Svarefrekvensen på ”vet ej” var dock hög, vilket förmodligen berodde på att dessa deltagare inte cyklade de sträckor där sopsaltningen användes. Det kan dock fastslås att deltagarna generellt upplevde högre trygghet och säkerhet tack vare sopsaltningen.

Vintercyklisten har haft ett sådant positivt gensvar att Uppsala kommun enligt utvärderarna

bör göra en liknande satsning till nästa vinter för att fortsätta jobba med att få ett ökat intresse för vintercykling. För att ge en ännu bättre upplevelse bör kommunen också fortsätta med att utöka cykelnätet. Bra cykelvägar krävs för att få invånare att cykla. Underhållet av dessa är också mycket viktigt och en förutsättning för att göra det möjligt att vintercykla. Det är även viktigt att inte glömma bort andra trafikanter, som gående, bussresenärer och bilister. Detta för att i så stor utsträckning som

möjligt underlätta samspelet mellan dessa.

Kanske borde kommunen göra som föreslagits av en deltagare, göra en kampanj om vilka trafikregler som gäller för både gående och cyklister. En sådan kampanj bör också informera om konsekvenserna av att inte använda hjälm, reflexer och lysen. Konsekvenser som risken att råka ut för en allvarlig olycka genom att inte synas i mörkret.



CYKLISTER SÖKES. VI RÄKNAR MED DIG!

VINTERCYKLISTEN

Cykla 3 kilometer minst 3 dagar i veckan, 24 november 2014 – 20 mars 2015.

Anmäl ditt intresse senast 7 november.
www.uppsala.se/vintercyklisten

SOM VINTERCYKLIST FÅR DU...
Dubbdäck | Cykelbelysning | Reflexväst | Sadelskydd



KONTAKT

Stadsbyggnadsförvaltningen
E-post: stadsbyggnadsforvaltningen@ uppsala.se
Telefon: 018-727 00 00
www. uppsala.se/cykel

