

Resvaneundersökning förmåncyklar

En undersökning om hur förmåncyklar har påverkat Örebro kommuns anställdas resvanor.



Sammanfattning

Under hösten 2020 genomfördes en resvaneundersökning bland Örebro kommuns anställda som har köpt en förmånscykel. I enkäten ställdes frågor om varför de svarande köpt förmånscykel, deras resvanor före och efter förmånscykel samt användning av förmånscykel. Totalt fick enkäten 772 svar, vilket ger en svarsfrekvens på 21 %. Den största delen av de svarande var kvinnor (76 %) och den största åldersgruppen var mellan 50–59 år (39 %). De flesta svarande hade köpt en vanlig cykel eller en elcykel. En majoritet av de svarande angav att de huvudsakligen använder förmånscykel till arbetspendling och sekundärt till fritidsaktiviteter, rekreation samt handla mat.

Resultatet från enkäten visar att många av de svarandes resvanor har förändrats sedan erbjudandet om förmånscyklar. Totalt sett har andelen som kör bil till arbetet minskar och andelen som cyklar ökat. Framförallt har andelen som använder elcykel till arbetet ökat, före erbjudandet använde 3 % elcykel och motsvarande siffra efter är 20 %. En jämförelse mellan avstånd mellan bostad och kontor, och användande av cykel respektive elcykel, visar att elcykel är vanligare på längre sträckor. Vid avstånd över 4–5 km är det vanligare med elcykel och det är en relativt stor andel som cyklar upp till 20 km till arbetet. Med ökningen av andelen elcyklar, ökar även potentialen för fler att cykla till arbetet. Effekten av de förändrade resvanorna, att färre kör bil och fler cyklar, har lett till minskade koldioxidutsläpp för arbetsresor.

I enkäten ställdes även frågor om resvanor vid snö och regn, där 49 % angav att deras användande av cykel till arbetet minskar. Dock angav nästan lika många (44 %) att deras resvanor med cykel till arbetet inte påverkas av snö och regn.

Innehåll

Bakgrund	4
Resultat och analys	5
Bakgrundsfakta om respondenterna	5
Användning av förmånscykel	6
Resvanor vid arbetspendling	11
Förändring av resvanor före och efter erbjudande	8
Förändring av resvanor vid olika väderförhållanden	11
Effekten av förändrade resvanor	13
Slutsats	14
Bilagor	15
Bilaga 1 – Enkäten	15

Bakgrund

Örebro kommun började 2017 att erbjuda förmånscyklar till sina tillsvidareanställda. Cyklarna hyrs under tre år med ett bruttolöneavdrag och därefter kan cykeln köpas ut eller lämnas tillbaka. Sedan 2017 har 3 669 cyklar köpts och av dem som levererades under hösten 2020 var 57 % elcyklar. Avtalen har skett via företaget Ecochange.

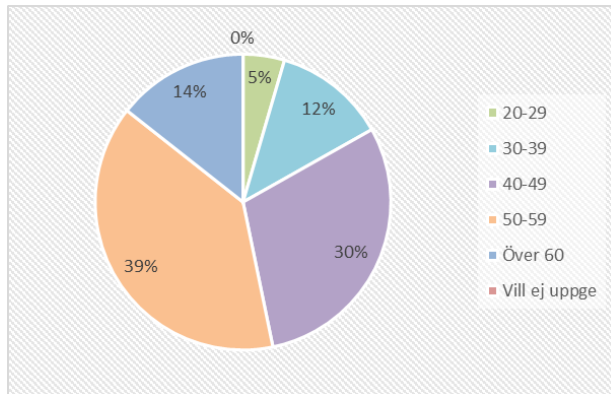
Under hösten 2020 genomfördes en resvaneundersökning bland de som tecknat avtal för förmånscyklar. Syftet var att undersöka om de med förmånscykel ändrat sina resvanor och på vilket sätt de förändrats. Enkäten skickades digitalt till alla anställda vid Örebro kommun som har hyrt eller köpt en förmånscykel. En viktig aspekt att nämna är att enkäten har skickats ut under coronapandemin, vilket är något som kan ha påverkat resultatet. I ett försök att motverka eventuella skillnader i resvanor som uppstått på grund av pandemin har de som svarat på enkäten ombetts lämna uppgifter om hur deras resvanor skulle se ut om det inte pågick en pandemi. Följande rapport sammanfattar resultatet av enkätundersökningen. Enkätundersökningen och datasammanställningen har genomförts av Stadsbyggnads praktikanter Alexander Berggren och Jonathan Eriksson. Rapporten är bearbetad av Hanna Malm på Stadsmiljö- och trafikenheten.

Resultat och analys

Bakgrundsfakta om respondenterna

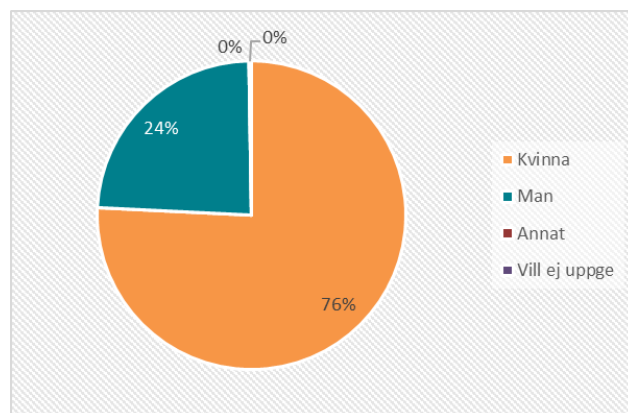
Hösten 2020 skickades en anonym webbenkät ut till de som tecknat avtal för förmånscyklar. Totalt fick kommunen 772 fullständiga enkätsvar, detta motsvarar 21 % av de tecknade avtalen. Enkäten var öppen i 2 veckor.

Av de som svarat på enkäten är ungefär 80 % över 40 år, se figur 1. Den största delen av dessa är mellan 50–59 år.



Figur 1. Åldersfördelning bland de svarande

76 % av de svarande var kvinnor och 24 % var män, se figur 2.



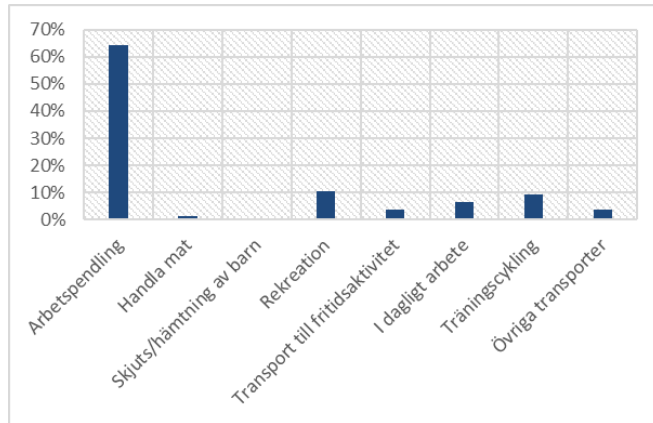
Figur 2. Könfördelning bland de svarande

Fördelningen bland de svarande motsvarar den könsfördelning som finns inom Örebro kommun. Enligt statistik från 2017 var 76 % av de anställda kvinnor. Även sett till de som köpt förmånscykel är ca 75 % kvinnor. Det innebär att resultatet från enkäten kan anses vara representativt.

Fördelningen mellan kvinnor respektive män är alltså samma bland anställda inom Örebro kommun och bland de som köpt förmånscyklar. Det innebär att det är lika stor andel av det totala antalet kvinnliga anställda som har köpt förmånscykel som bland manliga anställda. Eftersom män statistiskt sett reser mindre hållbart än kvinnor, är det positivt med jämställd könsfördelning bland de som köper förmånscykel.

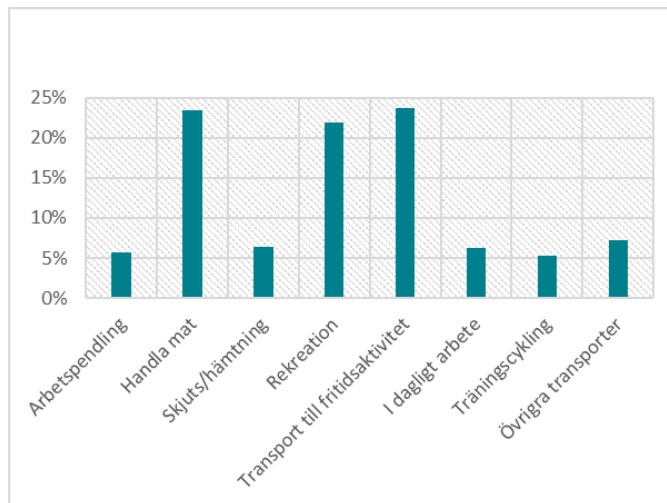
Användning av förmånscykel

En majoritet av respondenterna svarade att det huvudsakliga användningsområdet för förmånscykel är att resa till arbetet. Figur 3 visar att 64 % uppgav att de främst använder sin förmånscykel för arbetspendling. Bland de andra mer vanliga användningsområdena fanns rekreation, i dagligt arbete samt träningscykling.



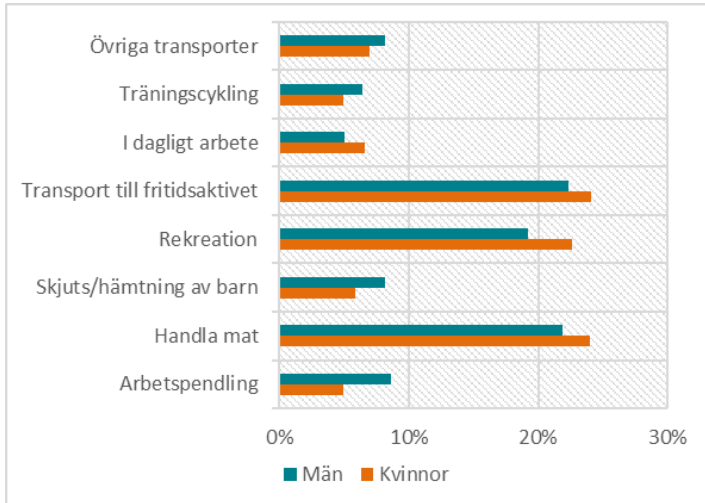
Figur 3. Huvudsakligt användningsområde för förmånscykeln

Totalt 67 % av de svarande angav att de använder sin förmånscykel till annat utöver det huvudsakliga användningsområdet. De övriga användningsområdena som är vanligast är handling av mat, transport till fritidsaktivitet samt för rekreation, se figur 4.



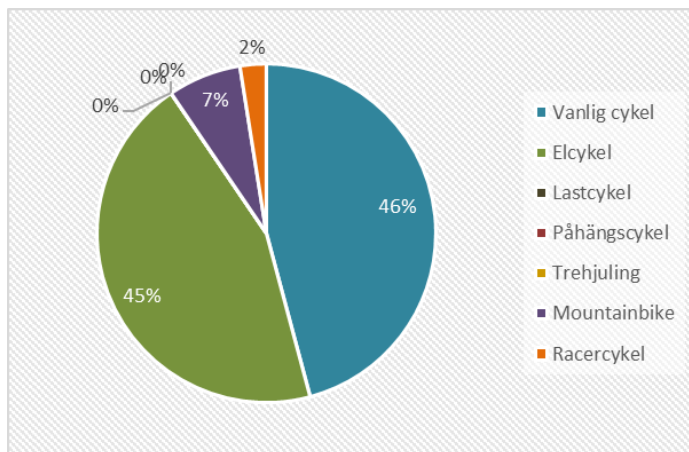
Figur 4. Övrigt användningsområde för förmånscykeln

När svaren om övrig användning av förmånscykel fördelas mellan kvinnor och män syns en viss, se figur 5. Kvinnor använder förmånscykeln till att handla mat, rekreation och till fritidsaktiviteter i större utsträckning. Män använder cykeln i större utsträckning till arbetspendling, skjuts av barn samt till träning.



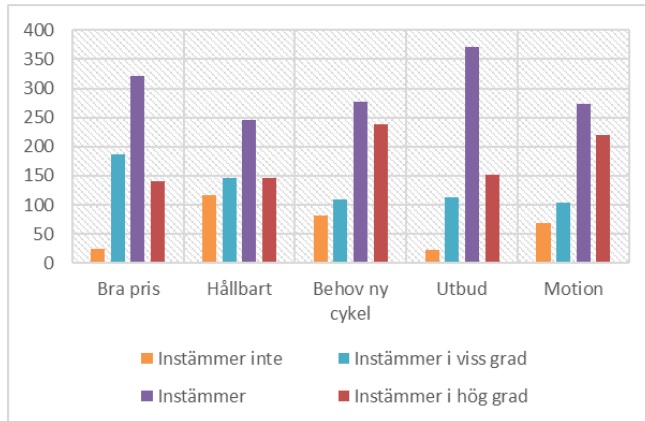
Figur 5. Övrigt användningsområde fördelat på kvinnor och män

Det finns en mängd olika modeller och typer av cyklar att välja på vid köp av förmånscykel. Det finns en mängd olika vanliga cyklar och elcyklar, samt lastcykel, påhängscykel, trehjuling, mountainbike och racercykel. Bland de svarande var det ungefär lika stor andel som köpt vanlig cykel och elcykel, sammanlagt 91 % vilket visas i figur 6. Av de resterande svarade 7 % att de köpt mountainbike och 2 % racercykel.



Figur 6. Andel av respektive cykelmodell som de svarande angett att de köpt

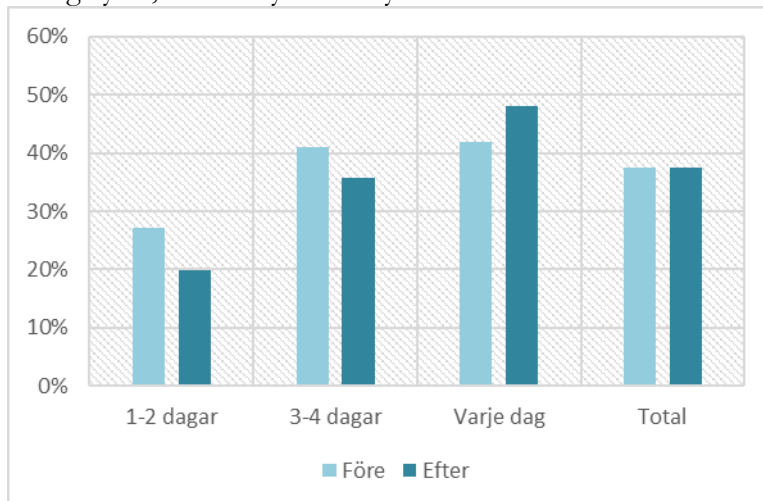
Vid fråga om anledningarna till köp av förmånscykel svarade störst andel att de var i behov av en ny cykel samt att det fanns ett bra utbud av förmånscyklar, se figur 7. Utöver det var motion en viktig anledning, liksom att det var ett bra pris på erbjudandet. Minst viktigt var hållbarhet, även om det var många svarande som instämde i det alternativet.



Figur 7. Anledningar till köp av förmånscykel

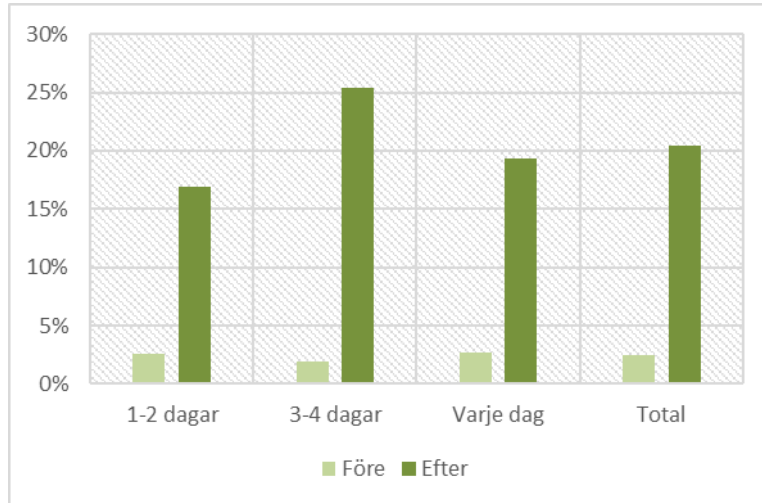
Resvanor till arbetet före och efter erbjudande

52 % av de svarande använde cykeln som huvudsakligt färdmedel till arbetet före erbjudandet av förmånscykel. Efter erbjudandet har andelen som cyklar till arbetet varje dag ökat, se figur 8. Andelen som cyklar 1–2 gånger i veckan till arbetet har minskat, varför även totalen har minskat. Att den totala andelen som cyklar till arbetet har minskat, beror delvis på att de som cyklar 1–2 respektive 3–4 dagar har minskat. Ytterligare en möjlig förklaring är att en del av de som tidigare använde vanlig cykel, nu har bytt till elcykel.



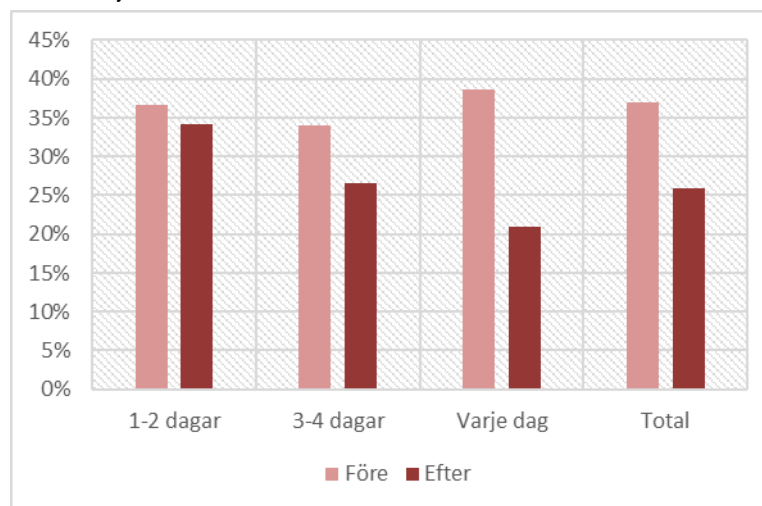
Figur 8. Andel svarande som angett att de cyklar till arbetet, före respektive efter köp av förmånscykel

För elcykel som huvudsakligt färdmedel till arbetet syns en stor skillnad före respektive efter köp av förmånscykel. Före erbjudande om förmånscykel använde ca 3 % av alla svarande elcykel minst en dag till arbetet. Motsvarande siffra efter förmånscykel är 20 %, se figur 9.



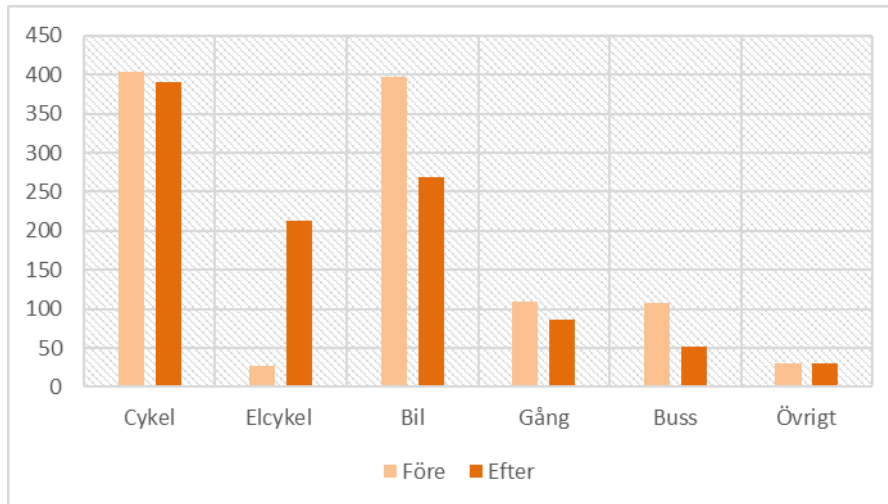
Figur 9. Andel svarande som angett att de cyklar elcykel till arbetet, före respektive efter köp av förmånscykel

Även de som arbetspendlat med bil har förändrat sina resvanor efter införandet av förmånscyklar. Före förmånscykel angav 37 % av de svarande att de reste med bil till arbetet minst en dag i veckan, se figur 10. Efter förmånscykel införts har motsvarande siffra minskat till 26 %. Minskningen bland de som använder bilen varje dag är större (från 39 % till 21 %). Detta tyder på att det är många tidigare bilpendlare som övergått till att pendla med cykel eller elcykel efter införandet av förmånscyklar.



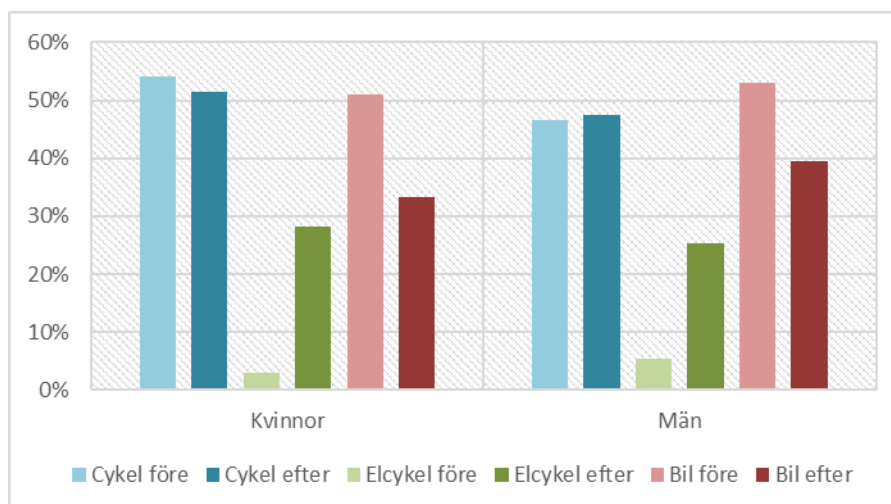
Figur 10. Andel svarande som angett att de kör bil till arbetet, före respektive efter köp av förmånscykel

Figur 11 sammanfattar skillnader i resvanor före respektive efter förmånscykel. Staplarna motsvarar alla som svarat att de använder färdmedlet minst en gång i veckan till arbetet. Den stora förändringen har som nämnt skett från bil till elcykel. Utöver det har fotgängare och busspendlare bytt resvanor. Av de svarande som i någon utsträckning pendlat med buss före förmåns cyklarna, har ca hälften svarat att de bytt till elcykel. Till kategorin övrigt hör tåg, motorcykel, moped och elsparkcykel.



Figur 11. Sammanfattning av resvanor till arbetet före respektive efter köp av förmånscykel

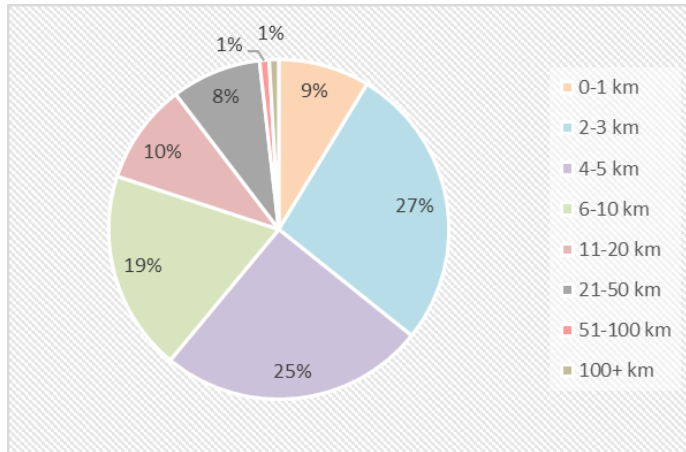
Både före och efter köp av förmånscykel så cyklar kvinnor i högre utsträckning än män och män åker bil i större utsträckning än kvinnor. Det som skiljer mellan kvinnor och män är att andelen som cyklar vanlig cykel har minskat bland kvinnor, men ökat bland män, se figur 12. Vad det beror på är dock svårt att säga, men resultatet visar att män bytt till vanlig cykel i större utsträckning än elcykel. Motsatt mönster kan ses för kvinnor.



Figur 12. Andel kvinnor respektive män som bytt mellan färdmedel vid arbetspendling

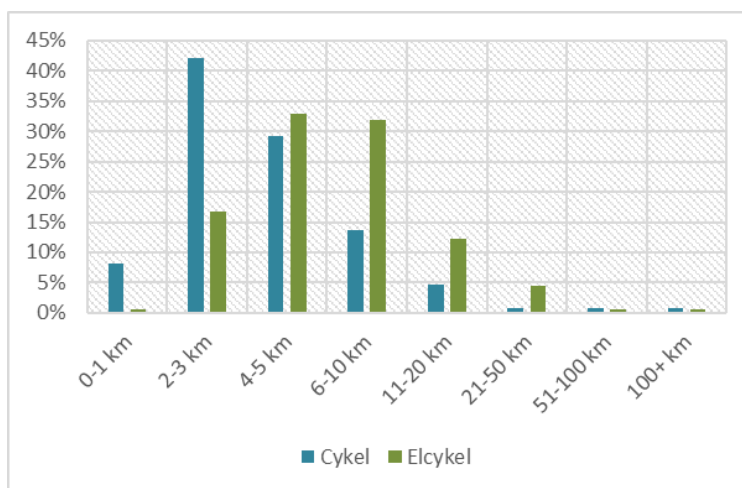
Avstånd med cykel vid arbetspendling

Generellt anses ett avstånd på upp till 5–7 km rimligt att cykelpendla. En majoritet (61 %) av de som arbetspendlar bor inom 5 km från arbetsplatsen, se figur 13. Utöver det bor 19 % mellan 6–10 km vilket enligt figur 14 nedan kan vara möjligt att cykla.



Figur 13. Avstånd mellan bostad och kontor

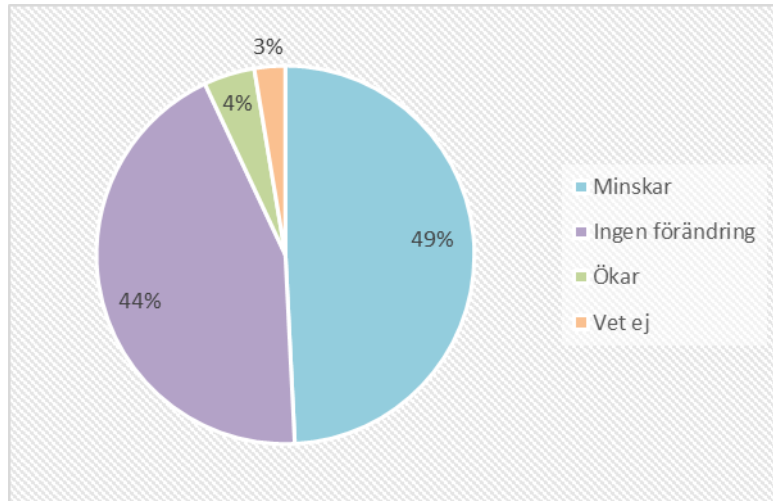
Bland de som pendlar till arbetet med elcykel är medianavstånden 4–5 km. Motsvarande för vanlig cykel är en median på 2–3 km. Detta syns i figur 14, där cykel är vanligast vid kortare avstånd mellan arbete och bostad och andelen elcyklar ökar med ökat avstånd. Detta innebär att det avstånd som anses som ett rimligt cykelavstånd kan förlängas när elcyklar tas hänsyn till. Av de som reser med elcykel till arbetet bor 12 % längre än 10 km från kontoret, en siffra som kan anses vara relativt hög.



Figur 14. Avstånd mellan bostad och kontor bland de som angett arbetspendling som huvudsaklig användning av förmånscykeln

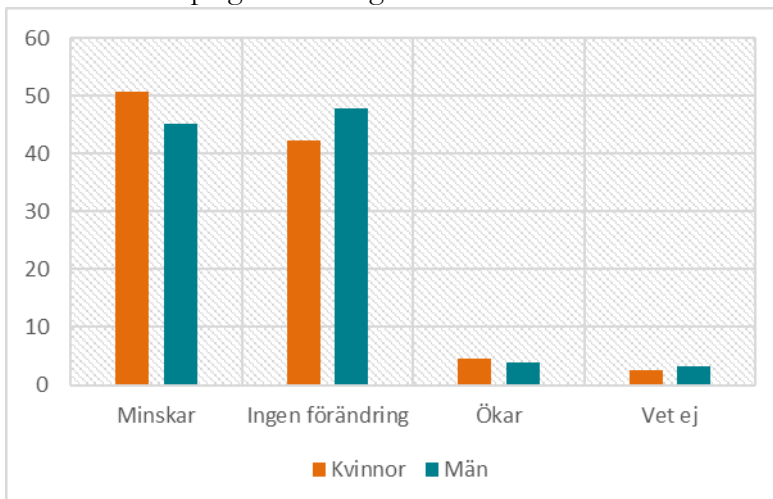
Förändring av resvanor vid olika väderförhållanden

Eftersom cykel är ett väderutsatt färdmedel ställdes fråga om hur resvanor förändras vid snö och regn. En majoritet av de svarande uppger att de minskar sina cykeltransporter under snö och regn, se figur 15. Noterbart är dock att en nästan lika stor del inte förändrar sina resvanor under snö och regn. Vilket färdmedel de svarande använder istället framgår inte, men en hypotes är att transporterna byts till mer väderskyddade transportmedel som bil och buss.



Figur 15. Hur de svarande förändrar sina resvanor med cykel vid snö och regn

Det finns viss skillnad mellan kvinnor och män, om än marginell vilket syns i figur 16. Ungefär hälften av de kvinnor som svarat på enkäten uppger att deras cyklade minskar vid regn eller snö, bland män är det något mindre andel. 42 % av kvinnorna uppger att deras cyklade inte förändras medan 47 % av männen anger att resvanor inte förändras på grund av regn och snö.



Figur 16. Förändrade resvanor med cykel vid snö och regn fördelat på kvinnor och män

Effekten av förändrade resvanor

Transporter med bil minskade efter köp av förmånscykel från ca 4 280 km per vecka till ca 3 450 km/vecka. En minskning med ca 830 km per vecka. Detta får effekter gällande utsläpp av luftföroreningar och koldioxid samt leder till mindre buller. För att få en uppfattning om effekten av förändringarna i resvanor har en beräkning av koldioxidutsläpp gjorts. Beräkningen är gjord utifrån ett genomsnitt av respektive avståndskategori. Det genomsnittliga utsläppet av koldioxid för en bensinbil är enligt Transportstyrelsen 123 gram/km. Förutsatt att samtliga svarandes bilar drivs med bensin motsvarar det en minskning med ca 5 ton koldioxid per år – i genomsnitt ca 11 kilo per person som regelbundet pendlat till sin arbetsplats med bil.

Slutsats

Utifrån resultatet i resvaneundersökningen kan det konstateras att resvanorna bland en majoritet av de som har köpt en förmånscykel har förändrats. Arbetspendling med elcykel har ökat samtidigt som andelen som kör bil till arbetet har minskat. Erbjudandet med förmånscyklar till de anställda inom Örebro kommun har alltså påverkat medarbetares resvanor till arbetet. Resultatet har blivit att fler cyklar och färre kör bil, vilket i förlängningen leder till minskade koldioxidutsläpp samt andra förändringar som ökad folkhälsa, mindre luftföroreningar och därmed samhällsekonomiska besparingar.

Ytterligare en förändring som syns efter erbjudande om förmånscykel är att det avstånd som anses möjligt att cykla har ökat, vilket till stor del beror på elcyklar. Medianavståndet för de som arbetspendlar med cykel är kortare (2–3 km) än för de som reser med elcykel (4–5 km). Ungefär hälften av de som angett att de pendlar med elcykel till arbetet cyklar längre än 5 km, vilket är ett avstånd som av många anses vara gränsen för att cykla. Det innebär att i takt med att elcyklar bli allt vanligare, ökar avståndet som är möjligt att cykla, vilket i förlängningen ökar potentialen för fler att pendla till arbetet med cykel.

Det finns vissa skillnader mellan kvinnor och män, både vad gäller generella resvanor och specifikt kopplat till förmånscyklar. Generellt cyklar kvinnor i större utsträckning och män kör bil i större utsträckning, vilket resultatet från denna undersökning bekräftar. Det har skett en lika stor överflyttning från bil till cykel för både kvinnor och män. En skillnad är att inom gruppen män har andelen som använder vanlig cykel till arbetet har ökat efter erbjudande om förmånscyklar.

Bilagor

Bilaga 1 – Enkäten

Du får den här enkäten eftersom du någon gång under de senaste tre åren införskaffat en förmånscykel genom Örebro kommun.

Syftet med undersökningen är att samla in data om resvanor för de personer som införskaffat en förmånscykel och att undersöka om och hur resvanorna förändrats. Svaren från enkäten kommer att sammanställas och redovisas i en rapport. Undersökningen genomförs av Trafikenheten på Stadsbyggnadsförvaltningen.

Enkäten består av 11 frågor och tar cirka fem minuter att genomföra.

Den rådande coronapandemin påverkar våra resvanor. Den här undersökningen ska besvaras som om det vore en 'vanlig' arbetsvecka, det vill säga: arbete på arbetsplatsen varje dag **utan coronapandemin**. Därför ombes du uppskatta din arbetspendling till arbetet som om det är en normal arbetsvecka.

Nedan finns information om behandling av personuppgifter att läsa innan du besvarar denna enkät.

Information om behandling av personuppgifter

Örebro kommun behandlar dina personuppgifter i syfte att genomföra en resvaneundersökning, med stöd av dataskyddsförordningen artikel 6.1a.

Personer med skyddad identitet ska inte använda denna e-tjänst. Ta kontakt med Servicecenter, servicecenter@orebro.se eller 019-21 10 00, så får du hjälp med ditt ärende.

Mer information om Örebro kommuns behandling av personuppgifter gå in på orebro.se/personuppgifter.

Genom att du går vidare och besvarar denna enkät godkänner du villkoren och samtycker till personuppgiftsbehandling enligt ovan.

Tack för din medverkan!

Vänligen besvara enkäten senast 2020-12-06

Vid frågor om enkäten, kontakta Alexander Berggren eller Jonathan Eriksson

Vilket kön definierar du dig som?

- Kvinna Man Annat Vill ej uppge

Ålder

- 15-19 år
- 20-24 år
- 25-30 år
- 30-39 år
- 40-49 år
- 50-59 år
- 60+
- Vill ej uppge

Hur långt är det mellan din bostad och ditt arbete?

- 0-1 km
- 2-3 km
- 4-5 km
- 6-10 km
- 11-20 km
- 21-50 km
- 51-100 km
- 100+ km

Hur transporterade du dig till arbetet INNAN du införskaffade en förmånscykel?

Välj de färdmedel som huvudsakligen används under resans gång och ange hur många dagar per vecka. Bortse från eventuella förändringar som uppstått på grund av coronapandemin.

	1-2 dagar i veckan	3-4 dagar i veckan	Varje dag
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Elcykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gång	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorcykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Elsparkcykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Övrigt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4.1. Om du valt övrigt, vilket färdmedel har du använt dig av?

Hur transporterade du dig till arbetet EFTER du införskaffade en förmånscykel?

Välj de färdmedel som huvudsakligen används under resans gång och ange hur många dagar per vecka. Bortse från eventuella förändringar som uppstått på grund av coronapandemin.

	1-2 dagar i veckan	3-4 dagar i veckan	Varje dag
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Elcykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gång	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorcykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Elsparkcykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Övrigt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5.1. Om du valt övrigt, vilket färdmedel har du använt dig av?

Förändras ditt cyklande under vinterhalvåret eller vid regn och snö?

- Minskar
- Ingen förändring
- Ökar
- Vet ej

Vilket är det huvudsakliga användningsområdet för din förmånscykel?

- Arbetspendling
- Handla mat
- Skjuts/hämtning av barn
- Rekreation, exempelvis cykeltur i parken
- Transport till fritidsaktivitet
- I det dagliga arbetet
- Träningscykling
- Övriga transporter

7.1. Om du valt övriga transporter, beskriv gärna vilken typ.

Använder du din förmånscykel till något annat?

- Ja
- Nej

8.1. Om du svarade ja på frågan ovan, vad använder du förmånscykeln till utöver det huvudsakliga användningsområdet?

Välj de alternativ som stämmer bäst överens.

- Arbetspendling
- Handla mat
- Skjuts/hämtning av barn
- Rekreation, exempelvis cykeltur i parken
- Transport till fritidsaktivitet
- I det dagliga arbetet
- Träningscykling
- Övriga transporter

8.2. Om du valt övriga transporter, beskriv gärna vilken typ.

Vilka anledningar gjorde att du införskaffade en förmånscykel?

Ange hur väl du instämmer med att respektive alternativ påverkade ditt beslut att förvärva en förmånscykel.

	Instämmer inte	Instämmer i viss grad	Instämmer	Instämmer i hög grad
Bra pris	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Önskan att resa mer hållbart	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Behövde en ny cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bra utbud	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vardagsmotion	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9.1. Övrigt

Skriv här om det finns någon annan anledning till att du införskaffat en förmånscykel.

Är det någon annan än du själv som använder förmånscykeln?

Ja

Nej

Vilken typ av förmånscykel har du?

Vanlig cykel

Elcykel

Lastcykel

Påhängscykel

Trehjuling

Mountainbike

Racercykel