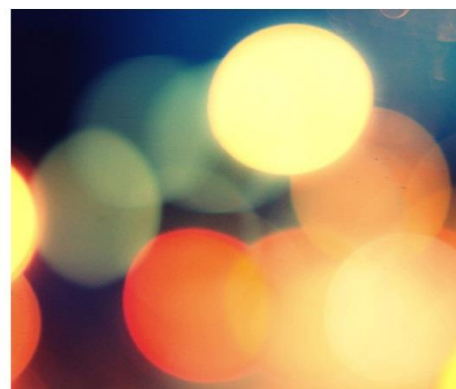


# Utvärdering av marknadsföring av cykelvägar

Region Skåne



**Dokumentinformation**

<b>Titel:</b>	Utvärdering av marknadsföring av cykelvägar i Skåne
<b>Serie nr:</b>	2020:179
<b>Projektnr:</b>	19015
<b>Författare:</b>	Karin Neergaard Petra Ahlström
<b>Medverkande:</b>	Karin Neergaard Petra Ahlström Niklas Tengheden Roberto.Abenoza
<b>Kvalitetsgranskning:</b>	Karin Neergaard
<b>Beställare:</b>	Region Skåne Kontaktperson: Lisa During Jansson, 040 - 675 30 00, <a href="mailto:lisa.duringjansson@skane.se">lisa.duringjansson@skane.se</a> Inledningsvis var Jonas Hedlund kontaktperson för uppdraget. När han slutade på Region Skåne i december 2019 tog Lisa över som kontaktperson.

**Dokumenthistorik:**

<b>Version</b>	<b>Datum</b>	<b>Förändring</b>	<b>Distribution</b>
0.9	2020-12-16	Preliminärversion	Beställare
1.0	2020-12-30	Mindre justeringar i text samt kompletterande text och figurer i bilagan.	Beställare

# Förord

---

I januari 2019 fick Trivector i uppdrag av Region Skåne att genomföra en utvärdering av marknadsaktiviteter för nya cykelvägar i regionen.

Utredningen har i huvudsak genomförts av Petra Ahlström (projektledare) och Karin Neergaard, med hjälp av Niklas Tengheden, Roberto Abenoza och Anna Berg. Cykelräkningar har genomförts av Trafikia och Lunds kommun. Kontaktpersoner hos beställaren har varit Jonas Hedlund fram till december 2019 och därefter Lisa During Janson.

Lund, december 2020

Trivector Traffic AB



# Innehållsförteckning

---

<b>1.</b>	<b>Inledning</b>	<b>1</b>
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte och mål	1
<b>2.</b>	<b>Aktiviteter</b>	<b>2</b>
2.1	Nya cykelvägar	2
2.2	Marknadsföringsaktiviteter	2
2.3	Cykelräkningar	3
2.4	Enkät	4
<b>3.</b>	<b>Resultat och effekter</b>	<b>6</b>
3.1	Kännedom om kampanj	6
3.2	Effekter på resandet	6
3.3	Effekter på energi och klimat	8
3.4	Effekter på hälsa	9
3.5	Den samlad nyttan av ökad cykling	9
<b>4.</b>	<b>Slutsatser</b>	<b>10</b>

<b>Bilaga 1 – Resultat från enkät- och intervjustudien</b>	<b>11 - 23</b>
--	----------------

- Antal intervjuer och besvarade enkäter
- Hur många av de som har svarat på enkäten har uppmärksammat den nya cykelvägen?
- Vad tycker man om den nya cykelvägen?
- Kommentarer om de nya cykelvägarna
- Har du sett eller lagt märke till någon information/marknadsföring som är kopplad till cykelvägen?
- Har cykelvägen och/eller marknadsföringen/informationen påverkat cyklandet?
- På vilket sätt har cyklandet påverkats?
- Hur mycket mer cyklar du jämfört med tidigare?
- Har ditt cyklande ersatt något annat färdmedel?
- Hur många av de som besvarade enkäten har cyklat på cykelvägen?
- Ärende med resan
- Fördelning mellan kvinnor och män
- Åldersfördelning



# 1. Inledning

---

## 1.1 Bakgrund

I de flesta kommersiella sammanhang är det självklart att marknadsföra sina produkter. Region Skåne som är ansvarig för vilka statliga cykelvägar som ska byggas i regionen menar att det är motiverat att se de planerade statliga cykelvägarna som Region Skånes nya produkter som ska nå en så stor "kundgrupp" som möjligt, det vill säga attrahera så många nya cyklister som möjligt.

Under 2018 - 2020 har cykelvägar planerats för ungefär 220 miljoner kronor. Region Skånes förslag till *Cykelvägsplan för Skåne 2018 - 2029* omfattar 1 500 miljoner kronor för investeringar i cykelinfrastruktur.

Region Skåne har beviljats medel från Energimyndigheten för att genomföra marknadsföring av dessa cykelvägar. Det är ett tvåårigt projekt där uppföljning är en mycket viktig del. Förhoppningen är att marknadsföringen (eller mobility management) ska öka den effekt som cykelvägarna förväntas ge, och att marknadsföring därför framöver ska bli en del av infrastrukturplaneringen och det löpande arbetet.

## 1.2 Syfte och mål

Syftet med uppdraget har varit att utvärdera vilken effekt de nya cykelvägarna och specifikt marknadsföringen, har haft på cyklandet, samt hur eventuella förändringar i resandet påverkat koldioxidutsläpp, energi och hälsa. I uppdraget har ingått att urskilja effekten som tillkommit genom att de nya cykelvägarna byggts och antalet extra cyklister som tillkommit som ett resultat av de marknadsföringsinsatser som genomförts.

Effektmål för marknadsföringen av de nya cykelvägarna:

1. Ett år efter att cykelvägen har invigts ska 20 procent fler ha cyklat på cykelvägen till följd av marknadsföringen.
2. Generellt ökad benägenhet att välja cykeln och ökat cyklande i målgruppen<sup>1</sup>.

Målet med uppdraget har också varit att visa effekterna på resandet, på hälsan samt på energi och klimat.

<sup>1</sup> Målgruppen är framförallt bilister och boende i närheten av de nya cykelvägarna.

## 2. Aktiviteter

---

I detta uppdrag har ett antal olika aktiviteter genomförts i anknytning till de nybyggda cykelvägarna. Marknadsföringsaktiviteter har genomförts, cyklisterna har räknats och boende har fått svara på frågor i enkäter och intervjuundersökningar.

Uppdraget har påverkats mycket av de speciella omständigheterna med Corona. Alla aktiviteter har på olika sätt påverkats, gällande tidplan och utformning. Exempelvis blev cykelvägen Lackalänga - Rinneback försenad, och fick utgå ur utvärderingen. Här redovisas det som till slut faktiskt genomfördes.

### 2.1 Nya cykelvägar

Under åren 2018 - 2019 har ett antal cykelvägar förbättrats och byggts ut i Skåne. Några av dessa har ingått i detta uppdrag som handlar om att utvärdera effekterna av marknadsföringen. Det är i de flesta fall helt nya cykelvägar som har byggts, men i något fall handlar det om förbättringsåtgärder.

### 2.2 Marknadsföringsaktiviteter

Marknadsföringsaktiviteter har genomförts i olika omgångar under 2019 och 2020, av Region Skåne och berörda kommuner med stöd av kommunikationsbyrån KAN. Detta har sedan utvärderats i detta projekt.

Aktivitetserna har bestått av utskick av informationsbroschyrer till boende i de orter som berörs, skyltar, social media-kampanjer via Facebook och Instagram, kortfilmer, presscykling och event.





## 2.3 Cykelräkningar

En del i utvärderingen var att räkna cyklister vid några av de nya cykelvägarna. Räkningarna genomfördes dels under en vecka i maj 2019, dels under en vecka i oktober 2020. Cyklisterna räknades också på en jämförelsesträcka, som inte var en ny cykelväg och där inga marknadsaktiviteter hade genomförts. Dessa räkningar genomfördes av Trafikia. Resultatet från räkningarna redovisas nedan, men har inte använts som underlag för den effektbedömning som redovisas i kapitel 3.

Cykelräkningar har även gjorts av Lunds kommun, i Lund på cykelvägen mot Lomma (punkt 4). Dessa räkningar genomfördes i september/oktober 2019 och 2020 samt i juni 2020.

### Platser där cyklisterna har räknats:

1. Hedeskoga – Sövestad, norr om Ystad
2. Hovdalavägen, Hässleholm
3. Bara – Klågerup
4. Lackalänga – Rinnebäck, (räknades endast 2019)
5. Lund – Lomma
6. Käglinge – Arrie, (räknades endast 2020)
7. Banvallen mellan Tygelsjö och Hyllie, (jämförelsealternativ)

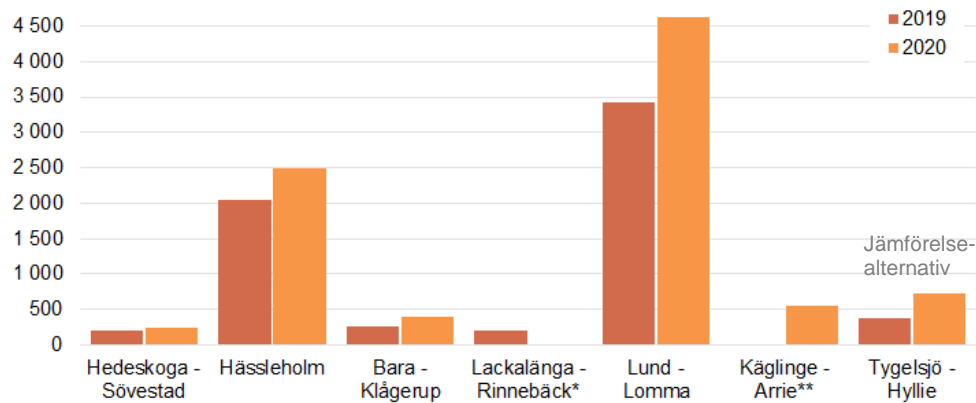


Figur 1 Platser/sträckor där cykelmätningar har genomförts med hjälp av slangar.

Antalet cyklister har ökat på alla platser, även i jämförelsealternativet, se Figur 2. I genomsnitt har cyklandet ökat med 30 procent på de nya cykelvägarna. På jämförelsesträckan, Tygelsjö – Hyllie, ökade cyklandet med nästan 90 procent från 2019 till 2020.

Orsakerna till det ökade antalet cyklister kan vara många. Vid de nya cykelvägarna kan det bero på just att det är en ny cykelväg och på marknadsföringskampanjerna. Men eftersom cyklandet har ökat även vid jämförelsealternativet finns det troligtvis fler orsaker. En är att Corona troligtvis har påverkat fler till att välja cykeln och att hemmaarbete gör att fler rör sig i de aktuella områdena. Allmänt ökat miljö- och hälsomedvetande kan också göra att fler väljer cykeln. Väder kan naturligtvis också ha betydelse, men för dessa fall finns det inga uppenbara skillnader såsom regn.

Vid jämförelsesträckan Tygelsjö – Hyllie räknades cyklisterna för att kunna se om cyklandet här varierade på samma sätt som vid de nya cykelvägarna och det visade sig att cyklandet ökade både här och vid de nya cykelvägarna. Jämförelsesträckan Tygelsjö-Hyllie har haft större ökning än flera de andra sträckorna, vilket förutom ovannämnda faktorer kan bero på att det har byggts fler bostäder i anslutning till denna sträcka och att arbetspendling med cykel ökat. Det aktuella stråket är ett viktigt pendlingsstråk.



Figur 2 Antal räknade cyklister, en vecka i maj 2019 och en vecka i oktober 2020. Undantaget är Lund – Lomma där båda räkningarna gjordes i månadsskiftet september/oktober.

\* Sträckan räknades endast 2019. \*\* Sträckan räknades endast 2020.

## 2.4 Enkät

För att kunna utvärdera den effekt som cykelvägarna och kampanjen har haft på cyklandet har enkät använts som metod. Detta eftersom mätningar generellt kan vara svåra att jämföra mellan olika år då det är många olika faktorer som kan påverka. I de aktuella fallen rör det sig dessutom om sträckor med relativt få cyklister, vilket gör att skillnader i cyklandet kan få orimligt stort genomslag.

Frågor om de nya cykelvägarna och om marknadsföringen har ställts till dels cyklister längs några nya cykelvägar och dels till hushåll i orter vid dessa nya cykelvägar. Exempel på frågor som ställdes är:

- ▶ Om man har uppmärksammat den nya cykelvägen, vad man tycker om den och om den har påverkat cyklandet.
- ▶ Om man har sett någon information/marknadsföring som är kopplad till den nya cykelvägen och om det har påverkat cyklandet.
- ▶ Om cyklandet påverkats fick man ange på vilket sätt.
- ▶ Man fick också ange om cyklandet ersatt något annat färdmedel samt vilket ärende man hade med resan.

## Resultat

Resultaten av postenkäten och intervjuerna redovisas i bilaga 1. I kapitel 3 lyfts de viktigaste resultaten som använts som underlag till effektbedömningar av hur nya cykelvägar och marknadsföring påverkat resandet, energi, klimat och hälsa.

## Postenkät i orterna

Enkätundersökningar har genomförts i de nio orterna Bara, Klågerup, Käglinge, Arrie, Västra Ingelstad, Hedeskoga, Sövestad samt Ravlunda och Kivik, se Figur 3. Kuvert delades ut slumpvis till 50 hushåll i varje ort – med två enkäter i varje – för att två personer i varje hushåll skulle kunna fylla i enkäterna. Totalt 450 kuvert delades ut och svarsfrekvensen var 36 procent. Av de totalt 900 utdelade enkäterna kom cirka 275 tillbaka ifyllda. Två tredjedelar av hushållen som svarade hade fyllt i två enkäter och en tredjedel av hushållen hade fyllt i en enkät. Frågor om ”cykelresan” syftar till den senast gjorda resan på cykelvägen.

## Intervjuer på sträckorna

Vid fem nya cykelvägar har totalt cirka 110 cyklister intervjuats på sträckorna Bara – Klågerup, Ravlunda – Kivik, Käglinge – Arrie, Hedeskoga – Sövestad och i Lomma.



Figur 3 Nio orter där enkätundersökningar har genomförts (svarta punkter). Cykelvägar i rött.

Enkäten genomfördes i juni i Lomma, i juli i Kivik och Ravlunda och i augusti – september 2020 på resterande platser.

## 3. Resultat och effekter

---

Utvärdering av effekter i detta avsnitt bygger på svaren från en enkätundersökning som genomförts via post och som intervjuer på några platser. Även cykelmätningar har gjorts, men då effekterna av just marknadsföring och ny cykelväg är svåra att isolera från andra faktorer används enkätsvaren för analys av effekter.

### 3.1 Kännedom om kampanj

Nästan alla svarande har uppmärksammat den nya/förbättrade cykelvägen och nästan alla tycker åtgärden är bra.

När det gäller specifikt marknadsföringen är det 60 procent som uppmärksammat den. De flesta genom broschyren som skickats ut till alla utom i Lund/Lomma och i Hässleholm, därefter genom artikel i tidningen och via Facebook. Det är ganska få kommentarer kring kampanjen. Men ett intressant förslag är att informationen borde gå ut även till cykelklubbar utanför de berörda orterna för att fånga upp ännu fler cyklister.

Tabell 3-1 Kännedom om cykelväg respektive kampanj enligt enkät.

	Cykelvägen	Kampanjen
Kännedom (Uppmärksammat)	97 %	60 %

### 3.2 Effekter på resandet

#### Kampanjens och cykelvägens påverkan

Majoriteten (60 procent) av de som svarat säger att cyklandet har påverkats av cykelvägen: en del cyklar oftare, men framförallt menar många att cykelvägen gjort det säkrare, tryggare eller mer bekvämt. En del väljer denna nya väg istället för en annan väg som de cyklat tidigare. Några har inte påverkats alls då de aldrig cyklar (10 procent). Några av de som svarat säger att cykelvägen bidragit till att de faktiskt börjat cykla.

Ungefär hälften av de som säger att cyklandet påverkats av cykelvägen har också påverkats av kampanjen.

#### Effekt på ökat cyklande i svarsgruppen, per person

Totalt sett är det 30 procent av de tillfrågade som har ökat sitt cyklande tack vare cykelväg och marknadsföring. Cyklandet bedöms totalt ha ökat med 0,8 km per person och per dag bland de som svarat.

Utifrån den gradering som gjorts av de svarande, bedöms 6 procentenheter av cykelökningseffekten höra till specifikt marknadsföringen/kampanjen. Det vill säga en ökning om ca 0,2 km på cykel per person och dag.

De nya cykelresorna är till stor del nygenererade resor, men 50 procent har ersatt en bilresa och 4 procent en bussresa. Det innebär att marknadsföringen gett en minskning med 0,06 fordonskilometer med bil per person och dag<sup>2</sup>.

Tabell 3-2 Effekter på resande av cykelväg och kampanj, baserad på enkät. Resande per person & dag.

	Cykelvägen+kampanjen	Enbart cykelvägen	Enbart kampanjen
<i>Resande per person &amp; dag (enkäten)</i>			
Cykelresande	+0,8 km	+0,6 km	+0,2 km
Personbilresande <sup>3</sup>	-0,24 fkm	-0,18 fkm	-0,06 fkm
Bussresande <sup>4</sup>	-0,03 pkm	-0,02 pkm	-0,01pkm

Utöver ökat cyklande visar kommentarer i enkäten att cykelvägen troligtvis även bidragit till ökat gående. Detta har inte utvärderats särskilt, men är en positiv bieffekt.

## Målgrupp och årsbasis

Effekten som fåtts från de svarande har räknats upp genom att multiplicera med målgruppsstorlek och antal cykeldagar. Målgruppsstorleken som helhet antas vara samma antal som fått broschyren. I Lund/Lomma och Hässleholm har inga broschyrer delats ut. Där har antalet personer i målgruppen antagits utifrån uppgift om klick och engagemang på sociala medier och hur det förhållandet till antalet som fått broschyr sett ut i de andra orterna. Uppräkningen till årsbasis har gjorts utifrån antagande om 250 cykeldagar per år.

## Effekt ökat cyklande och minskat bilresande totalt

Uppräknat till hela målgruppen och på årsbasis innebär det en minskning av personbilresandet med 1,6 miljoner fordonskilometer totalt, varav effekten specifikt för marknadsföringen är en minskning med ca 0,4 miljoner fordonskilometer med personbil.

Eftersom det är en låg svarsfrekvens på enkäten har en känslighetsanalys gjorts med mer försiktiga antaganden, där effekten antas vara lägre i hela målgruppen jämfört med de som svarat. Det är möjligt att de som svarat är lite mer intresserade av cykling och till större del har påverkats av cykelväg och kampanj än målgruppen som helhet. I känslighetsanalysen antas att effekten i hela målgruppen vara två tredjedelar av effekten i svarsgruppen. Det skulle i så fall innebära att marknadsföringen minskat personbilsresandet med 0,3 miljoner fordonskilometer istället för 0,4.

<sup>2</sup> Med 1,6 personer per bil. Källa ASEK.

<sup>3</sup> Obs. i fordonskilometer (fkm), det vill säga personkilometer/beläggning (1,6)

<sup>4</sup> Obs i personkilometer (pkm)

Slutsatsen är att en rimlig effekt på resandet av marknadsföringskampanjen är i intervallet 0,3 - 0,4 miljoner färre fordonskilometer med bil.

Tabell 3-3 Effekter på resande av cykelväg och kampanj, uppräknat till hela målgruppen och per år, hög respektive låg effekt, där låg effekt är med mer försiktiga antaganden.

	Cykelvägen+kampanjen	Enbart cykelvägen	Enbart kampanjen
<b>Resande per år i hela målgruppen</b>			
<i>HÖG Effekt: målgruppen som helhet antas ha samma förändring som svarsgruppen</i>			
Cykelresande	+5,2 milj. km	+4,2 milj. km	+1,1 milj. km
Personbilresande	-1,6 milj. fkm	-1,2 milj. fkm	-0,4 milj. fkm
Bussresande	-0,21 milj. pkm	-0,17 milj. pkm	-0,04 milj. pkm
<i>LÅG effekt: målgruppen som helhet antas ha mindre förändring än svarsgruppen</i>			
Cykelresande	+3,5 milj. km	+,28 milj. km	+0,7 milj. km
Personbilresande	-1,1 milj. fkm	-0,8 milj. fkm	-0,3 milj. fkm
Bussresande	-0,14 milj. pkm	-0,11 milj. pkm	-0,03 milj. pkm

### 3.3 Effekter på energi och klimat

Det minskade resandet med bil och kollektivtrafik som kampanjen bidragit till motsvarar en minskning av koldioxidutsläppen<sup>5</sup> med mellan 42 och 63 ton per år beroende på antagande om låg respektive hög effekt enligt beskrivning i avsnittet ovan. Den totala effekten inklusive cykelvägen är mellan 165 och 248 ton. Minskningen kommer från minskat resande med personbil och kollektivtrafik, med emissionsfaktorer hämtade från Trafikverket respektive Skånetrafiken<sup>6</sup>.

Minskningen i energianvändning har beräknats motsvara mellan 100 och 150 megawattimmar för enbart kampanjen. Den totala effekten inklusive cykelvägen är en minskning på mellan 400 och 600 megawattimmar.

Tabell 3-4 Effekter på CO<sub>2</sub> och energi av cykelväg och kampanj, uppräknat till hela målgruppen och per år, hög respektive låg effekt, där låg effekt är med mer försiktiga antaganden.

	Cykelvägen+kampanjen	Enbart cykelvägen	Enbart kampanjen
CO <sub>2</sub> HÖG (ton/år)	-248	-185	-63
CO <sub>2</sub> LÅG (ton/år)	-165	-123	-42
Energi HÖG (MWh/år)	-614	-460	-155
Energi LÅG (MWh/år)	-409	-306	-103

Hela kampanjen kostade 1,5 miljoner kronor. Det innebär en kostnad på 24 till 35 kronor per kilo koldioxid.

<sup>5</sup> Vägtransport har i princip enbart koldioxidutsläpp, utsläppen från övriga klimatgaser är försumbara.

<sup>6</sup> En genomsnittlig bil 2020 antas släppa ut 0,15 kg CO<sub>2</sub>/km WTW, källa: Handbok för vägtrafikens luftföroreningar, bilaga 6. Emissionsfaktorn för buss har hämtats från Skånetrafikens miljöredovisning 2019 och är 6,9 g CO<sub>2</sub>/pkm WTW

### 3.4 Effekter på hälsa

Ökad cykling har stor betydelse för folkhälsan då den fysiska aktiviteten från cykling kan ge betydande effekter på hälsan, se Tabell 3-5.

Tabell 3-5 Hälsoeffekter av fysisk aktivitet motsvarande minst 150 minuter per vecka. Källa: PASTA.

Hälsotillstånd	Minskad risk genom fysisk aktivitet (150 minuter/vecka)
Förtida död	20 - 35 %
Hjärtinfarkt och stroke	20 - 35 %
Diabetes typ 2	35 - 50 %
Tjocktarmscancer	30 - 50 %
Bröstcancer	20 %
Depression	20 - 30 %
Alzheimers	40 - 45 %

Naturvårdsverket<sup>7</sup> har beräknat att hälsoeffekten av ökad cykling uppgår till 2 600 kronor per år och nyttillkommen cyklist eller 20 kronor per timme.

Det innebär att effekten på hälsa av den ökade cyklingen som fåtts i detta projekt är 6,6 miljoner kronor per år, varav 1,4 miljoner kronor är nyttan enbart från marknadsföringen. Lågt räknat skulle hälso nyttan istället bli 5,5 respektive 0,9 miljoner kronor.

Slutsatsen är att hälsoeffekten som marknadsföringen bidragit till motsvarar ca 1 miljon kronor per år, med intervallet 0,9 – 1,4 miljoner kronor. Det kan jämföras med kampanjens kostnad som är 1,5 miljoner kronor.

Tabell 3-6 Effekter på hälsa omräknat i kronor per år för hela målgruppen, samlad hög, hög respektive låg effekt, där låg effekt är med mer försiktiga antaganden.

	Cykelvägen+kampanjen	Enbart cykelvägen	Enbart kampanjen
Hälsoeffekt HÖG (mkr/år)	6,6	5,2	1,4
Hälsoeffekt LÅG (mkr/år)	4,4	3,5	0,9

### 3.5 Den samlad nyttan av ökad cykling

Den samlade nyttan av ökad cykling (minskad biltrafik, minskade utsläpp och hälsoeffekter) har beräknats kunna vara ännu högre än enbart effekten av fysisk aktivitet som visas ovan, ca 35 kronor per cyklad timme<sup>8</sup>. Med detta sätt att räkna skulle nyttan bli upp till 11,5 miljoner kronor per år, totalt för cykelvägen och marknadsföringen eller 2,4 miljoner kronor per år för kampanjen. Lågt räknat skulle den samlade nyttan som kampanjen gett istället vara 1,6 miljoner kronor per år. Det ska dock tilläggas att effekterna av en kampanj avtar något efterhand. Men åtminstone halva nyttan bör finnas kvar andra året, om man jämför med hur effektsambanden ser ut för andra kampanjer där långtidsutvärderingar gjorts.

<sup>7</sup> Naturvårdsverket. Den samhällsekonomiska nyttan av cykeltrafikåtgärder. Förbättring av beslutsunderlaget. I: Hunhammar S, red. Stockholm; 2005. 5456.

<sup>8</sup> Kägeson P, Vägverket. Modell för regional inventering och planering för cykelvägar. Borlänge: Vägverket; 2007. 2007:13.

## 4. Slutsatser

---

Slutsatserna är att såväl utbyggnaden av cykelvägar som marknadsföringen har gett bra resultat i form av ökat cyklande och minskat resande med bil och kollektivtrafik. Totalt sett är det 30 procent av de tillfrågade som har ökat sitt cyklande tack vare cykelväg och marknadsföring. Utifrån den gradering som gjorts av de svarande, bedöms 6 procentenheter av cykelökningseffekten höra till specifikt marknadsföring/kampanjen. Även om resultaten är mycket bra, når effekten inte upp till det mål som sattes upp inledningsvis av regionen, det vill säga att enbart kampanjen skulle ge 20 procent fler cyklister.

Resultatet bedöms dock som bra och i linje med tidigare utvärderingar av kampanjer. Det är alltid svårt att särskilja effekter av det ena och det andra, då kombinationen ofta är viktig. Men som jämförelse kan nämnas att en utvärdering av Pendla med cykel-kampanjen (enbart kampanj) 2014 visade att knappt 5 procent cyklade mer efter kampanjen<sup>9</sup>. Ett annat exempel är en metastudie som visar att marknadsförings- och reklamkampanjer brukar ge resandeökningar på ca 3 - 5 procent<sup>10</sup>.

Den samlade nyttan av den ökade cyklingen (minskad biltrafik, minskade utsläpp och hälsoeffekter) som enbart kampanjen har gett bedöms till 1,6 - 2,4 miljoner kronor per år. Dessutom finns troligtvis en positiv bieffekt i form av ökat gående längs de nya cykelvägarna. Åren efter kan effekten avta, men åtminstone halva nyttan bör finnas kvar om man jämför med hur effektsambanden ser ut för andra kampanjer där långtidsutvärderingar gjorts. Med en marknadsföringskostnad på 1,5 miljoner kronor innebär det att kampanjen kan ha betalat sig redan efter ett år. Det visar, i likhet med andra studier<sup>11</sup>, att marknadsföringsinsatser är kostnadseffektiva. Rekommendationen är därför att fortsätta arbetet med marknadsföringsinsatser kopplade till infrastruktursatsningar.

<sup>9</sup> Trivector, Utvärdering Pendla med cykel 2.0

<sup>10</sup> Trafikverket, 2015, Effektsamband för transportsystemet, Tänk om och optimera, kap 3

<sup>11</sup> Trafikverket/SKL, 2010, Hållbart resande i praktiken

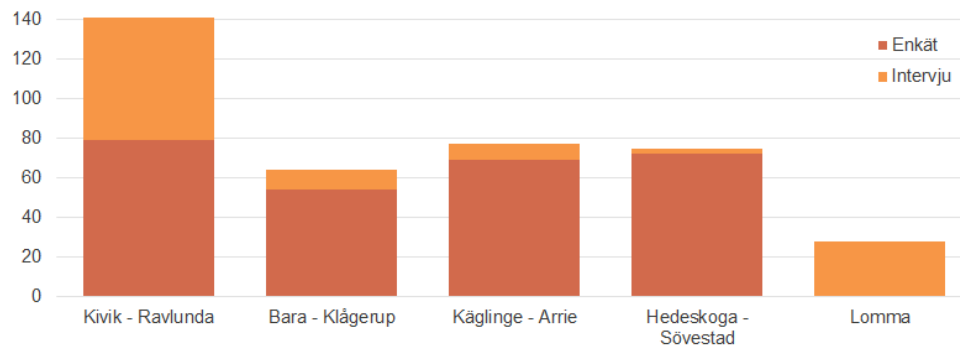


## Bilaga 1 – Resultat från enkät- och intervjustudien

Här visas resultaten från enkäten, som genomförts dels via post och dels via intervjuer. Resultaten redovisas per fråga som har ställts.

### Antal intervjuer och besvarade enkäter

Ungefär 110 intervjuer har genomförts på cykelvägarna och 275 enkäter har fyllts i av boende vilket ger totalt cirka 385 ifyllda frågeformulär. Nedan visar hur detta har fördelats på de olika sträckorna.

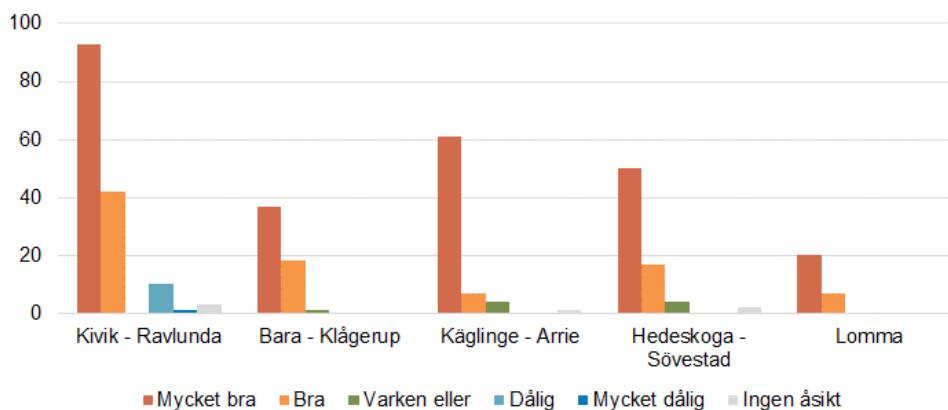


### Hur många av de boende som har svarat på enkäten har uppmärksammat den nya cykelvägen?

96 % av de som har svarat på postenkäten har uppmärksammat den nya cykelvägen där de bor.

### Vad tycker man om den nya cykelvägen?

I snitt tycker 95 procent av de tillfrågade att den nya cykelvägen är Bra eller Mycket bra. I Bara - Klågerup är man som mest nöjd där 98 procent tycker att den nya cykelvägen är Bra eller Mycket bra. I de övriga orterna är motsvarande andel 91 - 93 procent. (n = 378)



## Kommentarer om de nya cykelvägarna

De tillfrågade hade här möjlighet att kommentera vad de tycker om cykelvägen och många tog chansen att göra detta. Där samma kommentar återkommer har dessa summerats och antalet visas inom parentes. Nedan visas kommentarerna per sträcka.

Många av kommentarerna är mycket positiva till cykelvägarna – men det även en del andra synpunkter.

### Kommentarer om den nya cykelvägen: Kivik – Ravlunda

- Bör fortsätta till Brösarp. (34)
- Sträckan Ängdala - Ravlunda, farligt då den inte är separerad. (9)
- Bra på dagtid. Saknas belysning! Göra vita sträck för att visa vart vägbanan går? (2)
- Bra! På tiden! Säkrare. (3)
- Risk för olyckor med mittstolpar innan cykelbroarna, speciellt nattetid. (2)
- Behöver bättre skyltning, speciellt mot Skepparp. Oklart om det är ok att cykla här.
- Bra alternativ till bil när den går den vanliga vägen. Mycket trafik och buller på vägen.
- bra att den är separerad!
- Bra med separering, tryggare. Ser gärna mer utrymme mellan gångbana och bilväg.
- Bron otrygg.
- Farliga backar.
- Hög hastighet på väg 9, svårt att komma ut mot Brösarp från ko
- Mycket farligt at cykla Brösarps backar. Bra på sommaren, många tu
- Skyltning i Ravlunda vart cyklisterna ska ta vägen. Livsfarligt.
- Sträckan Ängdala – Ravlunda, farligt då den inte är separerad.
- Perfekt att den finns.
- Skulle itne cyklat om inte cykelvägen fanns.
- Hittade cykelvägen genom eniro., cykelvägar på Österlen.
- Bör sättas upp skylar att cyklister ska visa företräde mot bilister på vägarna mot Vitaby.
- Cykelsemester. Cykelvägen går nära den stora vägen, mycket trafik, mycket buller.
- Cykelsemester. Om inte cykelvägar funnits i området hade semestern gjorts på annat vis.
- Cykelvägen korsar vägbanan, farligt
- Cyklar alltid, innan också. Bor i trakten. Trångt på vissa ställen, att den byter till olika sid
- Cyklar mycket oavsett men detta gör det bättre. Bör finnas längs alla vägar. Gör det möjligt
- Cyklarna med på semestern för första gången. Nu möjlighet att cykla med barnbarnen.
- Dåligt med varningsskyltar, det är mycket trafik på vägarna.
- Dåligt skyltat. Har tidigare tagit bilen. Boende vill ej ha cykeltrafiken. Bör gå hela vägen till Brösarp.
- Efter Ravlunda cyklar man nära vägen, känns farligt. Dålig sikt vid övergångarna.
- Fantastiskt bra!
- Farligt att korsa vägen.
- Farligt i Ravlunda där cykelleden slutar mitt i allmän väg. Sänka hastigheten?
- Fick tidigare enbart cykla inom Kivik, har nu tillåtelse att cykla längre.
- För nära bilvägen. Korsningarna över farligt. Mycket trafik. Smalt. Dåligt att den inte fortsätter till Brösarp
- Första gången på cykelvägen.
- Första gången på cykelvägen. Är här på semester, första gången som vi tog med cyklarna.
- Gick inte att cykla här tidigare, nu går det att cykla rundor mer bekvämt.
- Gick inte att cykla här tidigare.
- Går inte hela vägen till Brösarp. Slutar mitt i vägen, känns otryggt.
- Hade aldrig cyklat annars.
- Hade annars åkt buss eller bil varje dag till jobbet.
- Har hus i området. Är här på semester.
- Har planerat att inte köra bil alls på semestern. Har cyklarna med oss, bor på camping i Ängdala
- Har saknat den här cykelvägen länge. Kommer från trakten, har följt bygget.
- Jätteskönt! Säker. Bra när barnbarnen är med.
- Kommit med husbil. Cyklar mer nu än tidigare år.
- Korsar körbanan på ett antal ställen, otryggt.
- Korsar körbanan på flera ställen, osäkert.
- Korsar körbanan på flera ställen, otryggt. Gillar cykelvägen men är tveksam till att satsningen gör nytta.
- Mycket bra. Separerad från bilväg. Är på cykelsemester.
- Mycket bättre än i Tyskland. Vi har inte planerat vår resa, följer cykelvägarna. Toppen!
- Mycket gen, mycket närmare. Men mycket trafik och buller, bullerskydd?

- Mycket säkrare och genare. Men farlig bro! Är här på semester.
- Mycket trafik, farligt i Brösarpsbackarna. Är på cykelsemester
- Mycket tryggare!
- Ny el-cykel. Ute på cykelsemester. För nära väg, farliga korsningar.
- Oklart vart cykelvägen fortsätter efter Ravlunda kyrka.
- Passagen trång ner mot Ravlunda.
- Perfekt! Sommartid är vägen mycket trafikerad, separeringen gör det säkrare.
- Promenerar ofta med hund. Tryggare nu men behöver fortfarande vara uppmärksam på övrig trafik.
- På cykelsemester, visste inte om att cykelvägen fanns, finns inte med på GPSen. Fint och oväntat.
- På cykelsemester. Skulle välja att cykla här igen.
- På semester, ny på cykelvägen.
- På Österlen en vecka om året.
- På cykelsemester, skulle välja att cykla här igen.
- På väg mot Ravlunda. Cykelbanorna dåligt skötta inne i Kivik.
- Sanslöst dåligt att lägga pengar på cykelnätet. Cyklar mindre nu, blir upprörd över slöseri
- Skyddsräcke mot körbanan saknas vid tre tillfällen. Skapar osäkerhet för bland annat barnen.
- Sträckan Ängdala - Ravlunda, farligt att det inte är separerat här. Räcke?
- Sträckan Ängdala - Ravlunda, farligt då den inte är separerad. Skyltning saknas i Ravlunda.
- Sträckan Ängdala - Ravlunda, farligt då den inte är separerad. Staket, stolpar? Cykelvägen ko
- Så bra! Tryggt. Hade inte valt att cykla på semestern om det inte funnits bra vägar.
- Säkrare, mycket trafik på vägen.
- Säkrare! Ska köpa cyklar.
- Säkrare. Men stolparna mitt i bron farligt.
- Trafiksäkrare!
- Tryggt och säkert,
- Turist. Cyklar lugna vägar. Få cykelvägar, tidigare på småvägar. Hade annars aldrig cyklat här.
- Äntligen säkert!
- ÄR här på semester. Går jättebra att cykla från campingen i Ängdala.
- Är i Kivik 1 vecka per år. Cyklar varje dag.

### Kommentarer om den nya cykelvägen: Bara - Klågerup

- Asfaltera gärna även cykelvägen till Pudesjö badplats.
- Bristfällig belysning, ofta trasiga lampor. Använder cykelvägen för annat än cykling.
- Promenerar här varje dag och har gått sträckan i många år, asfalteringen har därför inte påverkat mig.
- Saknar Säker cykelväg hela vägen till Malmö. Vissa sträckor hänger inte ihop. Bättre belysning.
- Behöver ha mer belysning
- Belysningen är bra!
- Belysningen är mycket bra! Nu behövs inte längre pannlampa. Har gått samma runda i flera år.
- Bra med asfaltering! Bekvämt.
- Bra att den är asfalterad. Säkrare!
- Bra belysning. Bör skyltas om cykelvägen längs med Malmövägen tydligare.
- Bra med asfaltering och ljus.
- Bra med belysning! Bra att kunna cykla hela vägen till Malmö. Cyklar varje dag till skolan.
- Bra med gruskant, bra med belysning.
- Bra med grusremsa längs med den asfalterade sträckningen. Behöver bättre belysning.
- Bra uppgradering med ljus och asfalt. Cyklade tidigare här.
- Bristfällig belysning.
- Bättre skyltning genom bara. Hög kant mot väg 814 vid Linsbro i Bara bör åtgärdas.
- Bör ansluta till stigen som leder till Hybyvägen i Klågerup.
- Bör knytas ihop med grusvägen nedanför Lappsarvsgränd och också få belysning.
- Det går fortare att cykla än att ta bussen mellan Klågerup och Torups slott.
- Går dagligen på vägen med hund. Vägen används inte mer nu är tidigare.
- Går snabbare att cykla än tidigare. Cyklar jämt förutom när det är snö på cykelvägen.
- Jättebra!
- Konstant belysning istället för rörelsekänslig.
- Möjligt att cykla på vintern, tidigare mycket dåligt underlag på vinterhalvåret. Bra med belysning.
- Ny cykelväg helt ok.
- Promenerar dagligen på vägen. Motion och fritid, fågelskådning, natur.
- Mycket bra!
- Vill ha rakare anslutning, parallellt med Malmövägen.
- Väldigt bra, både att gå och cykla. Har gått samma runda med hunden i många år. Belysningen ä
- Väldigt trevlig, välanvänd.
- Önskar bredare gruskant för att kunna gå och springa på.

### Kommentarer om den nya cykelvägen: Käglinge - Arrie

- Mycket säkrare!
- Mycket bra!
- 10 st skolbarn cyklar hem tillsammans från skolan.
- Bra att barn nu kan cykla säkert mellan Arrie, Käglinge och V Ingelstad
- Bra att et går att rida till Käglinge rekreationsområde. Cyklar ofta till V. Ingelstad och ta tåget
- Bra att kunna cykla hela vägen till Malmö! Bör även fortsätt längre ut, till Anderslöv.
- Bra belysning!
- Bra för löpning och promenader. Extra bra för skolbarn som nu kan cykla till skolan i V. Ingelstad
- Bra med avstånd till vägen. Bra asfalt.
- Bra med cykelbana till stadsbussarna. Behöver vinterunderhållas.
- Bra med separering, bilvägen är smal.
- Bra! Men behövs en bättre anslutning i Käglinge mot Malmö.
- Cyklingen känns mycket säkrare nu. Cyklade tidigare längs med vägen.
- Fick tidigare inte cykla till och från skolan. Går i skola i Västra Ingelstad och cyklar nu vare da
- Förbjud cykling på väg 101.
- Mycket bra! Men det finns en kant i gatan på vägen in till Arrie från Käglinge på Prästgårdsv.
- Mycket dålig sikt på Prästgårdsvägen i Arrie där cykelvägen korsar över. Bor i området och
- Mycket säkrare.
- Nu är det möjligt att cykla till tågstationen i Västra Ingelstad. Bra!
- Nyinflyttad till Västra Ingelstad. Toppen att cykelvägen går hela vägen in till Malmö.
- Perfekt för att ta sig till Käglinge.
- Promenerar här. Vet många som använder den.
- Smidig! Går hela vägen till Malmö. Cyklar från Trelleborg. Tidigare cyklade han en annan väg.
- Så bra!
- Säker!
- Säkerheten har förbättrats för både bilister och cyklister
- Säkrare!
- Säkrare! Bra för promenader!
- Tidigare mycket farligt att cykla längs med väg 101.
- Tidigare mycket farligt att cykla längs vägen.
- Äntligen!

### Kommentarer om den nya cykelvägen: Hedeskoga – Sövestad

- Bra att slippa cykla på väg 13, hårt trafikerad.
- Mycket säkrare!
- Mycket bra!
- Bara positivt, cyklar till jobbat i Ystad 3 ggr i veckan.
- Behövs belysning!
- Behövs belysning.
- Bra att vägen är separerad från bilvägen.
- Bra med cykelväg, säkrare än att cykla på väg 13.
- Bra att kunna cykla från Sövestad till Ystad.
- Bred och bra sikt. Barnvänlig.
- Bättre belysning och mittlinje för säkrare användning.
- Bättre belysning på vägen mot ystad. Otrygg koppling i Hedeskoga, Vetevägen.
- Bättre belysning.
- Efterlängtat! Den används av många dagligen!
- Gustavsborgsvägen är hårt trafikerad och farlig. Bör vara tydligare skyltning om vilka trafikregler som gäller.
- Har sett få som använder den.
- I Hedeskoga kommer cyklisterna rakt ut på Vetegatan, otryggt!
- Mopederna kör på fort på cykelvägen, farligt! Inne i Sövestad leds cyklisterna längs med Byaback
- Motionscyklar rundor nu på den nya cykelvägen.
- Motionscyklar. Nu vågar jag cykla till Sövestad, det gjorde jag inte tidigare.
- Mycket säkrare att köra bil på väg 13.
- Mycket säkrare. Önskar en skylt som säger "Cykla till höger gå till vänster"
- Ofta dåligt underhåll. Stenar och grus på vägen.
- Promenerar. Bättre belysning önskas.
- Respondenten använder permobil för att ta sig runt. Den nya cykelvägen har förändrat hur hon k
- Säkrare för cyklister när vägen är separerad.
- Tråkigt att den går så nära bilvägen, mycket trafik och buller.
- Underhåll. Traktorer lämnar vallar med jord efter sig på vägen när de korsar den.
- Vid Vetevägen/Timotejvägen kommer cyklister fort, bilister bör varnas.
- Önskar cykelled till Sjöbo. Promenerar på cykelvägen.
- Önskar något staket eller så som skydd om en bil kör av vägen. Och en cykelpumpstation.

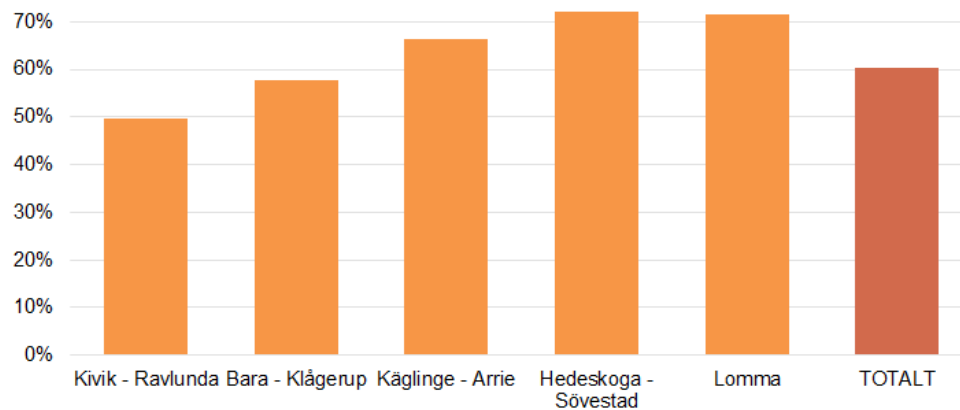
### Kommentarer om den nya cykelvägen: Lomma

- Bra med bredden.
- Bra, nu är det inte längre hål i vägbanan. Snyggt!
- Dåligt skyltat om du kör norrut, hamnar på fel sida cykelvägen. Är den dubbelriktad? Bra att c
- Enklare. Konstigt skyltat. Cyklar mer nu på sommaren.
- Ett mycket bra asfaltsjobb, har tidigare varit i branschen.
- Första gången på den nya vägen.
- Mycket bra! Bredare.
- Mycket bättre väg nu. Mer trafiksäkert.
- Mycket mer trafiksäkert. Även longboardvänligt. Mindre buller. Nu på sommaren cyklar jag mycket
- Mycket tryggare nu! Tidigare rörigt, grusigt osv. Så bra! Mer trafiksäkert.
- Så bra! Tidigare var det farligt att cykla här. Toppen!
- Säkrare.
- Trodde först att marknadsföringen var ett politiskt parti, behövde gå nära för att förstå vad det var.
- Tycker mycket om att den är så bred nu, det går att mötas. Den gamla cykelvägen hade mycket skymd sikt.
- Väljer cykel framför att gå mer dramat till butiken. Mycket nöjd. Trafiksäkert. Stortuppsving.
- Väljer den här vägen framför andra vägar som till exempel Poppelgatan.
- Är jättenöjd! Men cyklar i samma utsträckning som tidigare.

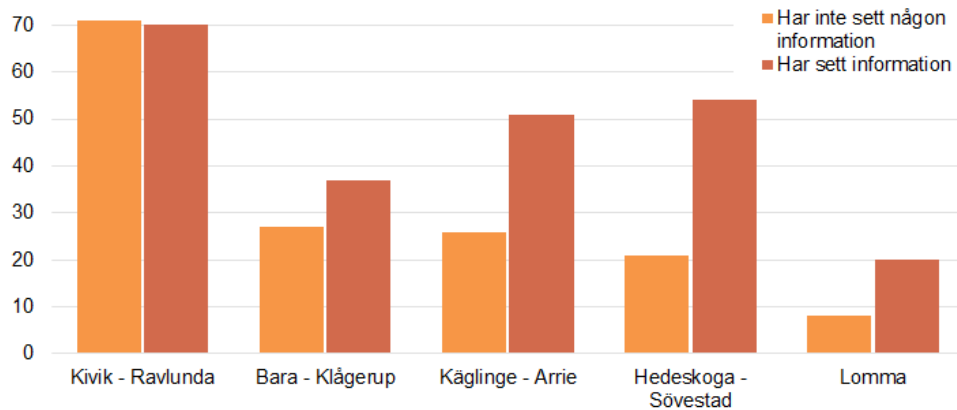
### Har du sett eller lagt märke till någon information/marknadsföring som är kopplad till cykelvägen?

I detta avsnitt visas på vilket sätt som de tillfrågade har lagt märke till information/marknadsföring om cykelvägarna.

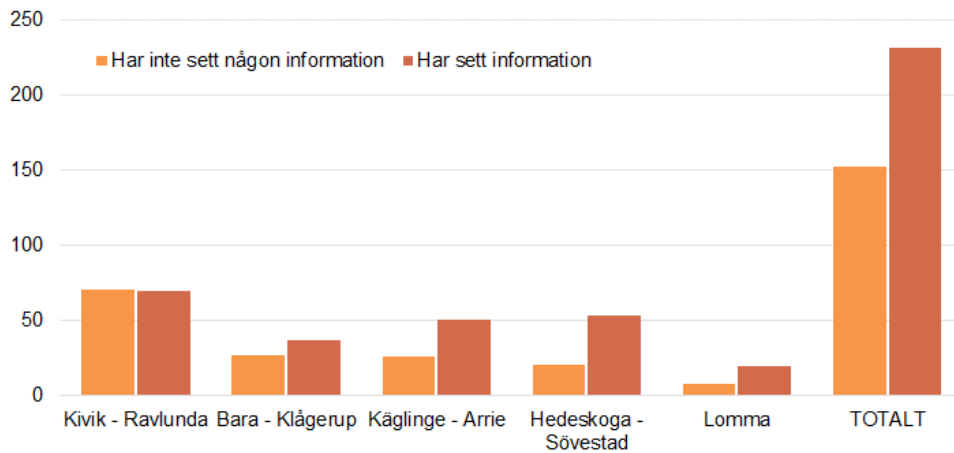
I genomsnitt har 60 % av de tillfrågade sett någon information/marknadsföring om de nya cykelvägarna. Det varierar från 50 % i Kivik - Ravlunda till 70 % i Hedeskoga - Sövestad och Lomma.



I figurerna nedan visas antalet personer som har sett respektive inte sett någon information/marknadsföring om de nya cykelvägarna. I Kivik – Ravlunda är det ungefär lika många som har sett informationen som de som inte har sett den. I Bara – Klågerup är det cirka 40 procent fler som har sett informationen. Vid övriga cykelvägar är det betydligt fler, 100 – 160 %, som har sett informationen jämfört med de som inte har gjort det. (n = 385)

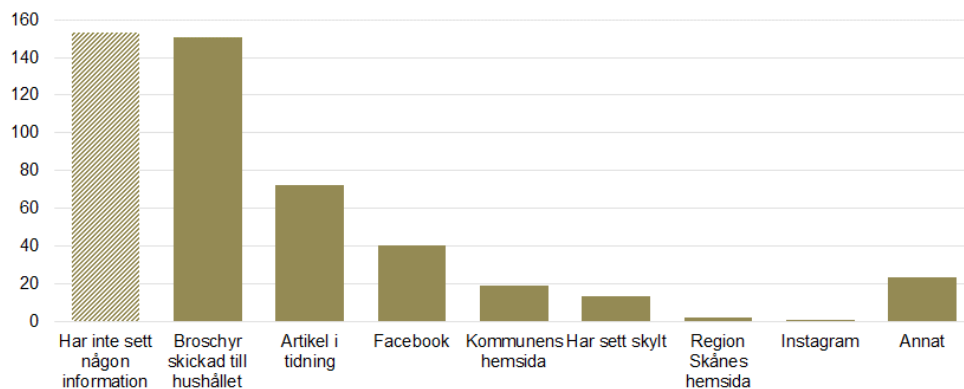


I figuren nedan visas samma som ovan samt även total-siffrorna. På totalen är det cirka 50 procent fler som har sett informationen jämfört med de som inte har gjort det. (n = 385)

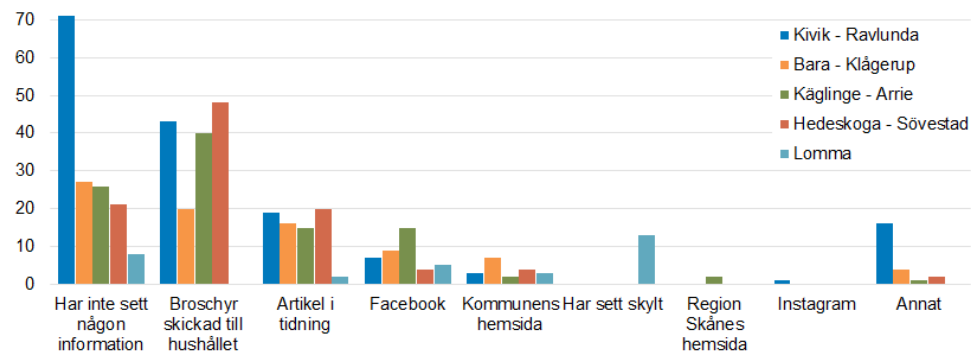
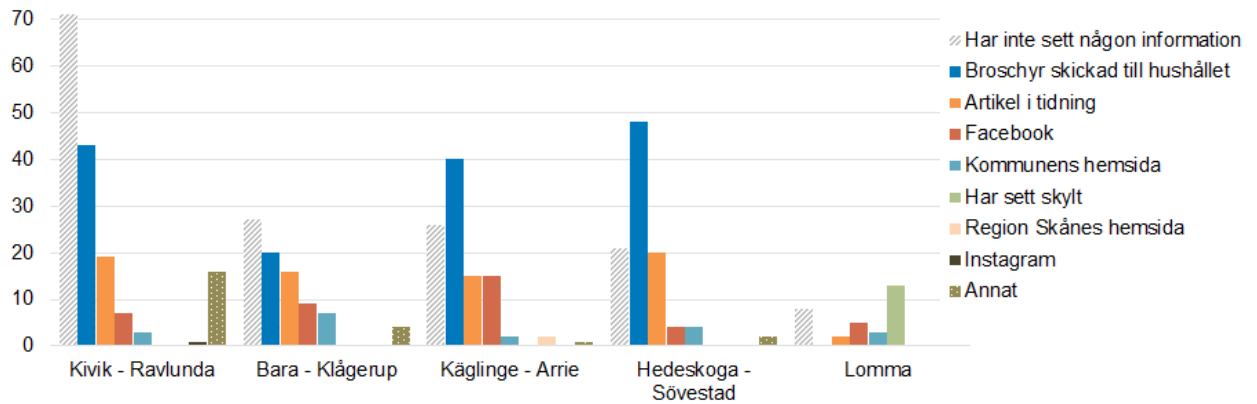


Man har på denna fråga kunnat ange flera svarsalternativ vilket visas i figurerna nedan. I den första figuren visas totalsiffrorna.

Den information som de allra flesta har noterat är den i broschyrerna som skickades ut till hushållen. Därefter kommer artiklar i tidningar och information via Facebook.

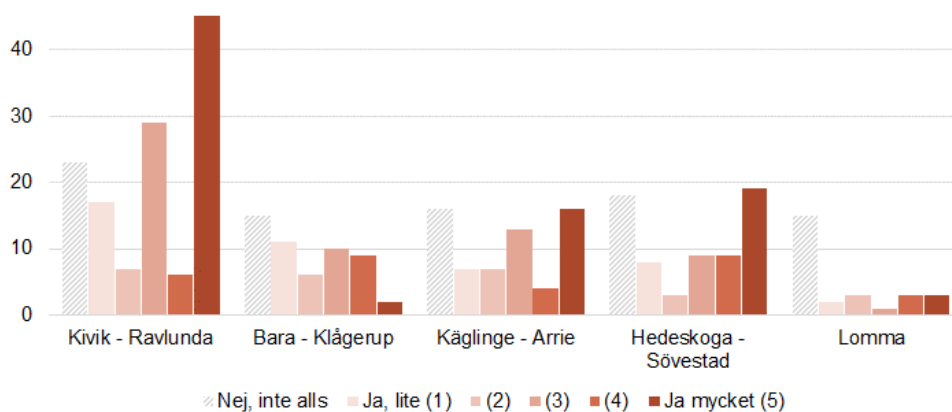


I nästkommande figurer visas antalet svar per informationstyp per delsträcka och vice versa. Observera att man har kunnat ange flera svarsalternativ.

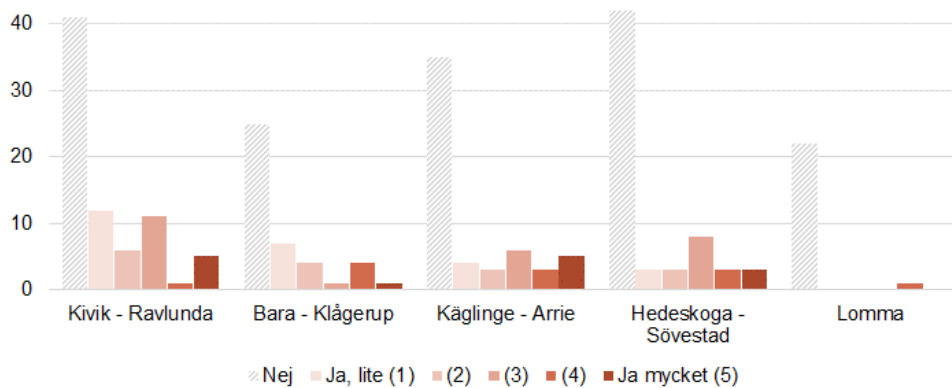


### Har cykelvägen och/eller marknadsföringen/informationen påverkat cyklandet?

74 procent av de som cyklar anser att själva cykelvägen har påverkat cyklandet på något sätt. (n = 336) I figuren nedan visas antalet svar fördelat per sträcka.

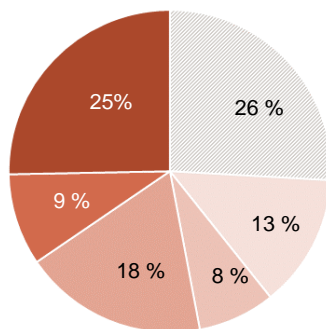


36 procent av de som har svarat på frågan anser att marknadsföringen har påverkat cyklandet (n = 259). I figuren nedan visas antalet svar fördelat på sträcka.

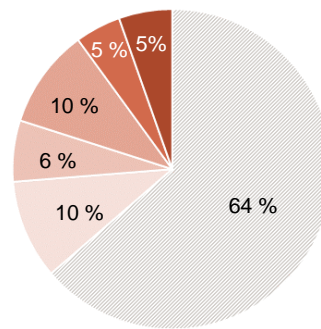


I figurerna nedan visas i procent hur de tillfrågade anser att det är cykelvägen respektive marknadsföringen som har påverkat cyklandet.

Cykelvägen har påverkat cyklandet



Marknadsföringen har påverkat cyklingen



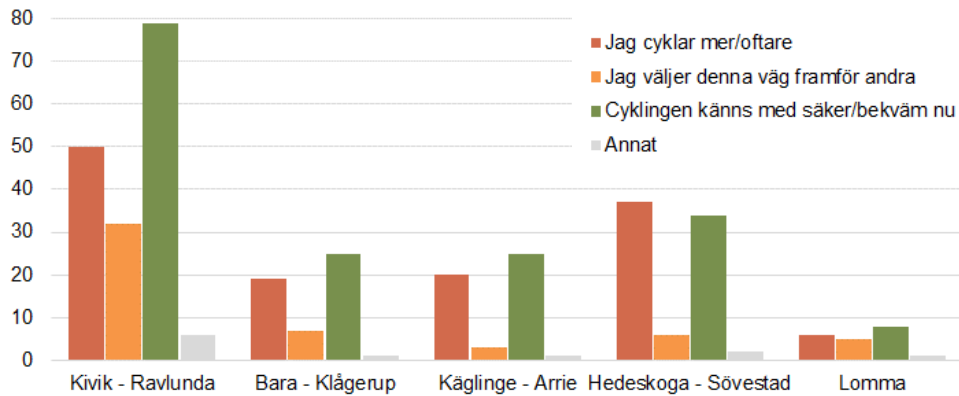
Nej Ja, lite (1) (2) (3) (4) Ja mycket (5)

### På vilket sätt har cyklandet påverkats?

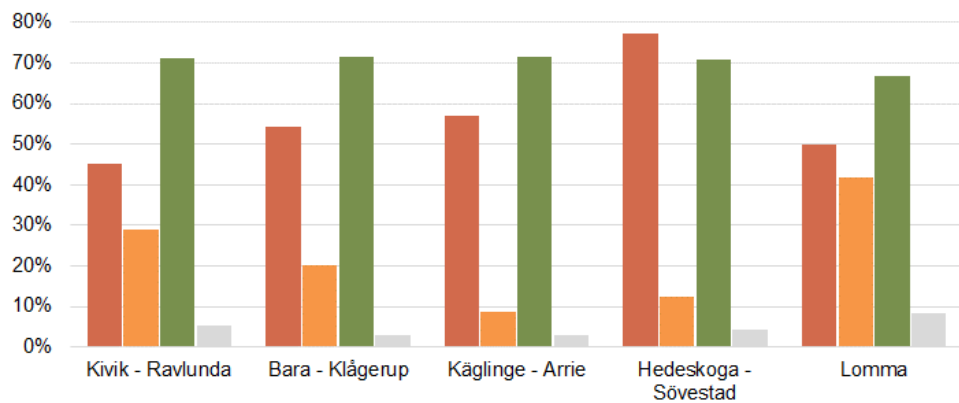
På frågan om på vilket sätt har cyklandet har påverkats kunde flera svarsalternativ anges. I den översta figuren visas antalet personer som har svarat och i den undre figuren visas procentandelen. (n = 369)

45 - 80 procent anger att de cyklar mer och oftare nu och cirka 70 procent anger att cyklingen känns mer säker och bekväm nu med den nya cykelvägen. Mellan 10 och 40 procent väljer den nya cykelvägen framför andra vägar när de cyklar.



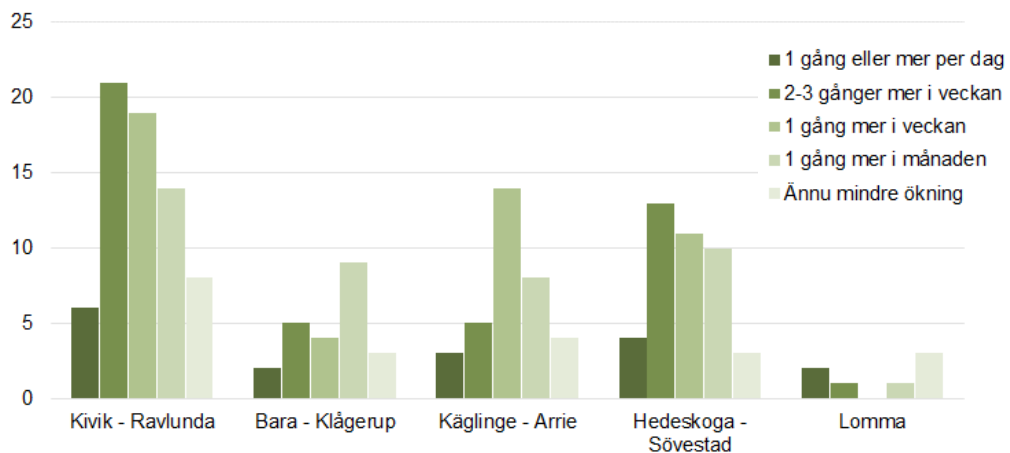


I figuren nedan visas svaren i procent. Observera att man här har kunnat ange mer än ett svarsalternativ varför summan blir mer än 100 procent.



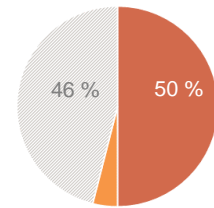
### Hur mycket mer cyklar du jämfört med tidigare?

De som har svarat att de cyklar mer/oftare har fått ange hur mycket mer de cyklar jämfört med tidigare. I snitt cyklar 64 procent 1 gång mer i veckan eller ännu mer jämfört med tidigare. (n = 173).

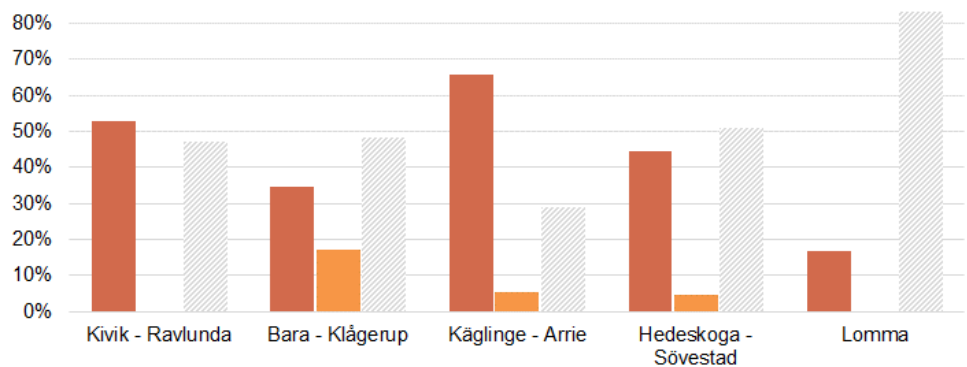
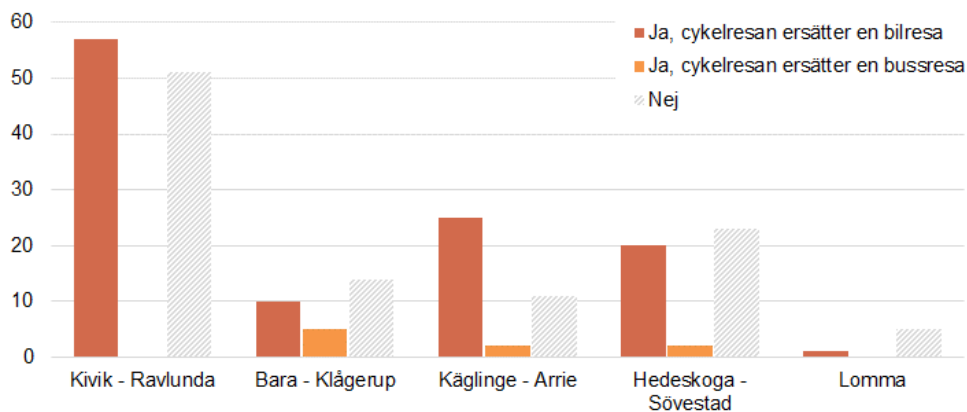


## Har ditt cyklande ersatt något annat färdmedel?

Av de som svarat att de cyklar mer/oftare nu jämfört med tidigare – svarar 50 procent att cykelresan ersatt en bilresa. Nästan lika många anger att cykelresan inte har ersatt något annat färdmedel. I den översta figuren visas antalet personer som har svarat och i den undre figuren visas procentandelen. (n = 226).



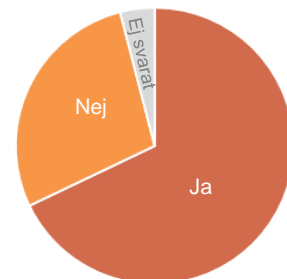
I figurerna nedan visas om cyklandet ersatt annat färdmedel fördelat på de fem nya cykelvägarna, dels i antal och dels i procent.



## Hur många av de som besvarade enkäten har cyklat på cykelvägen?

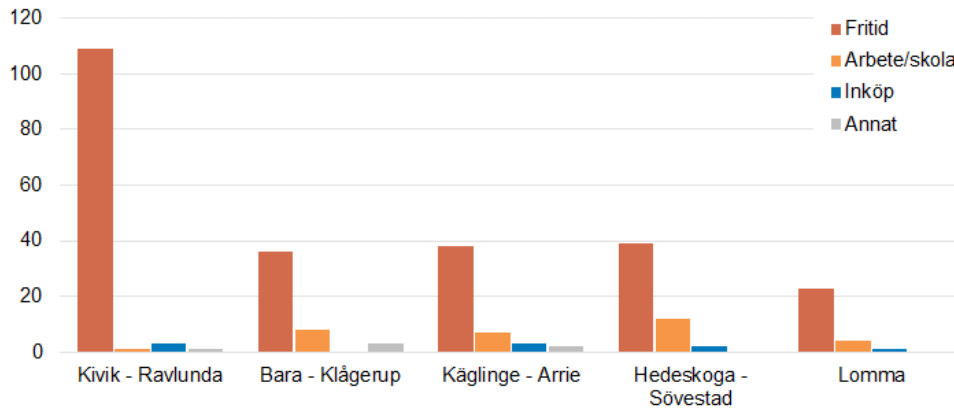
De som har besvarat enkäten har fått ange om de har cyklat på cykelvägen. (n = 385)

Drygt två tredjedelar anger att de har cyklat på cykelvägen och en av fyra anger att de inte har cyklat på cykelvägen.



## Ärende med resan?

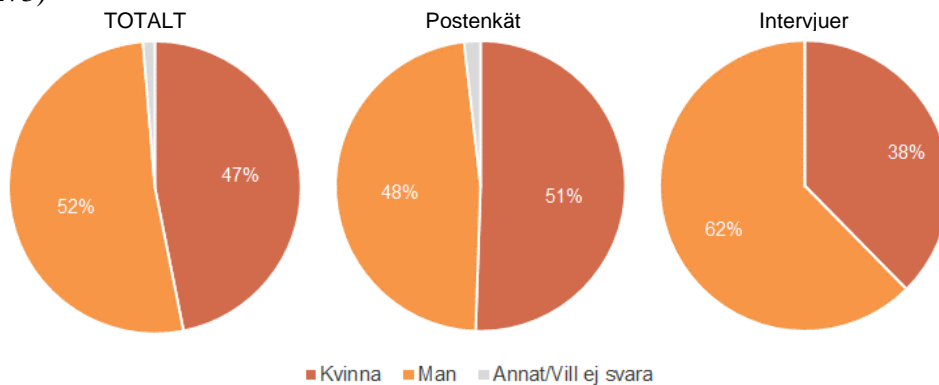
För de allra flesta tillfrågade är cykelresan en fritidsresa, för Kivik – Ravlunda närmare 100 procent och på övriga platser kring 80 procent. I figuren nedan visas antalet svar fördelat på ärende och sträcka.



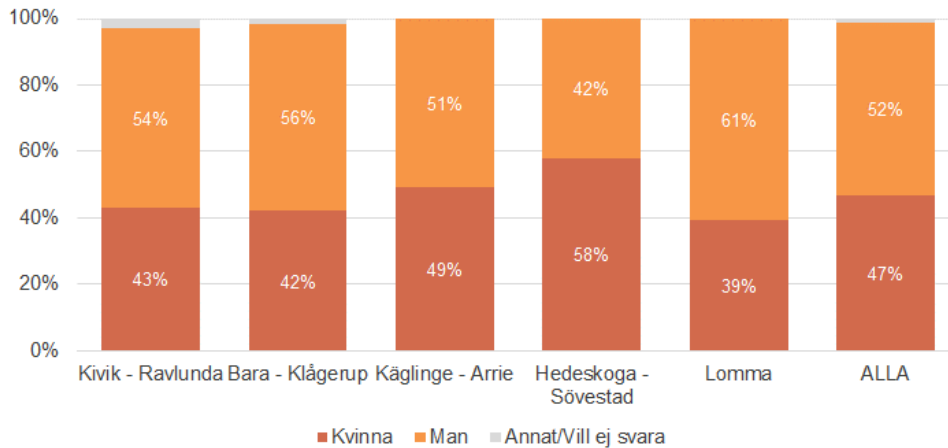
## Fördelning mellan kvinnor och män

På totalen är det ungefär lika många kvinnor som män som har svarat på frågorna, något fler män än kvinnor.

I intervjuerna är det en högre andel män som har stannat och svarat på frågorna. Drygt tre av fem av de intervjuade har varit män. (n (intervjuer) = 109, n (enkäter) = 273)

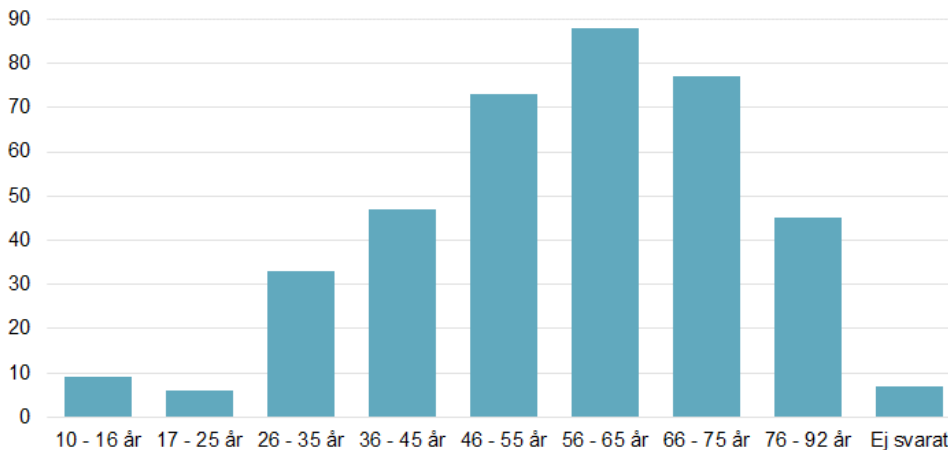


Även när man ser på respektive sträcka är fördelningen i stort sett den samma mellan kvinnor och män. Det största undantaget är i Lomma där drygt 60 procent av de intervjuade är män och i Hedeskoga - Sövestad där knappt 60 % är kvinnor.

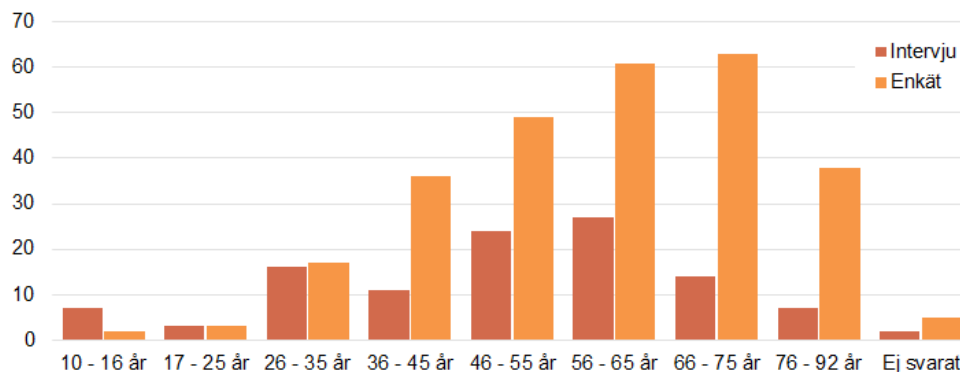


## Åldersfördelning

I figurerna nedan visas hur åldersfördelningen ser ut bland de som har svarat på frågorna i denna studie. I de två översta figurerna visas antalet tillfrågade – först en totalbild och därefter är antalet fördelat på intervjuer och enkäter. När man ser på alla tillfrågade är de största åldersgrupperna 46 – 75 år som motsvarar drygt 60 % av alla tillfrågade. (n = 385)



Bland de som har intervjuats är det flest personer mellan 45 och 65 år medan det bland de som har svarat på postenkäten är flest i åldrarna 56 – 75 år. (n<sub>(intervju)</sub> = 111 och n<sub>(enkät)</sub> = 274).



I figuren nedan visas åldersfördelningen i procent bland de två grupperna.

De som besvarat enkäterna är som visats tidigare äldre än de som har intervjuats. Hälften av de som har intervjuats är 46 – 55 år eller äldre och bland de som har svarat på postenkäterna är hälften 56 – 65 år eller äldre.

