



Datum  
2019-06-24

Diarienummer

Avsändare  
Energi- och klimatrådgivningen

energiradgivningen@huddinge.se  
Miljö- och bygglövsförvaltningen

## Slutrapport för Testcyklist 2019

### 1. Sammanfattning av uppdrag och resultat

Projektet Testcyklist 2019 startades upp som ett samarbete mellan kommunerna Huddinge, Haninge, Tyresö och Nynäshamn med syftet att kommuninvånarna skulle bli inspirerade till att cykla i större utsträckning. Resultatet av projektet är på många sätt lyckat. De utvalda testcyklisterna har levt upp till sina åtaganden och påvisar i utvärderingsenkäten att de överlag är väldigt nöjda och har en positiv inställning till cykling och bedömer att de framöver kommer cykla mer än de gjort innan projektet.

Spridningen av projektet har varit över förväntan, även om vi inte haft något uppsatt mätbart mål att kontrollera mot. Projektet har fått stor medial uppmärksamhet, bl. a. i SR P4 Stockholm och i Mitt I-tidningarna, som sammantaget når ut till hundratusentals Stockholmare.

### 2. Bakgrund och uppdrag

Energi- och klimatrådgivningen genomförde under våren 2018 ett testcyklistprojekt i Huddinge kommun som på många sätt var lyckat (läs mer om projektet och resultatet nedan). Det gjorde att flera kommuner i samarbetet inför 2019 ville att ett liknande projekt skulle genomföras även där. Resultatet blev ett gemensamt projekt i Huddinge, Haninge, Nynäshamns och Tyresö kommuner. Att främja cykling ligger i linje med den politiska ambitionen i kommunerna, då samtliga har som mål att bilåkandet ska minska till förmån för gång, cykling och kollektivtrafik. Syftet med projektet var, kortfattat, att fler kommuninvånare skulle få upp ögonen för (el)cykeln som färdmedel. De utvalda testcyklisterna var tänkte att fungera som ambassadörer som kunde inspirera andra kommuninvånare att cykla mer.

I Huddinge kommun kände trafikplanerarna att det var möjligt att växla upp projektet till att omfatta april och maj, samt att utöka antalet testcyklister från fyra (2018) till sju. I övriga kommuner planerades för fyra testcyklister vardera under maj månad, totalt 19 stycken. Planen för Tyresö kommun reviderades efterhand

HUDDINGE KOMMUN



då man ville ha tio testcyklister. I Haninge kommun utökades antalet testcyklister till fem. Totalt erbjöds således 27 personer att låna en elcykel under maj månad (april-maj i Huddinge).

## Testcyklist 2018

Energi- och klimatrådgivningen genomförde under våren 2018 ett projekt i Huddinge kommun där fyra personer fick låna varsin elcykel i utbyte mot att de agerade cykelambassadörer och gjorde inlägg på Facebook för att inspirera andra Huddingebor att cykla mer. Projektet ansågs ligga rätt i tiden eftersom den så kallade elfordonspremiern precis hade införts, vilket gav 25 % subvention vid inköp av en elcykel. Projektet ansågs lyckat då det uppmärksammades av Mitt I-tidningen i Stockholmsregionen och fick goda omdömen av de fyra testcyklisterna. Testcyklisterna ändrade sin inställning till elcykling från 3,5 (skala 1-5) innan projektet till 4,75 efter. I snitt uppskattade testcyklisterna troligheten att de skulle börja cykelpendla mer till 2 (skala 1-5) innan projektet och 4,5 efteråt.

En långtidsuppföljning med 2018 års testcyklister visade att tre av fyra valde att köpa ut sin låncykel (den fjärde köpte en annan cykel), alla cyklade mer idag (två uppgav att de cyklade ”mycket mer” och två ”lite mer”), tre av fyra uppgav att projektet ändrat deras syn på vardagstransporter positivt. När testcyklisterna själva fick uppskatta hur mycket det i snitt åkte bil varje dag har denna siffra sjunkit från 17 km innan projektet 2018 till 11 km idag.

### 3. Mål och måluppfyllelse

Projektets effektmål:

- Minst 75 % av testcyklisterna har en mer positiv inställning till cykling efter projektets slut
- Minst 75 % av testcyklisterna uppger att det är troligt att de fortsätter ersätta bilresor med cykel efter projektets slut
- Minst 75 % av testcyklisterna fortsätter ersätta bilresor med cykel/elcykel i större utsträckning än innan projektet (långtidsuppföljning)

Projektmål:

- 19 testcyklister lånar en elcykel under maj månad
- Publicitet om projektet i minst en kommersiell mediekanal

Testcyklisterna fick svara på frågan om hur deras inställning till elcykling var innan och efter projektet. Svaren visar att 85 % hade en positiv eller mycket positiv inställning till elcykling redan innan projektet. 33 % av deltagarna uppgav



att deras inställning till elcykling ändrats till det mer positiva. För 54 % var inställningen oförändrad, men merparten (77 %) av dessa uppskattade sin inställning till 5/5 både innan och efter projektet.

På en skala mellan 1-5 ändrade de sin genomsnittliga inställning från 4,4 innan projektet till 4,6 efter.

8 % angav innan projektet att det var troligt eller mycket troligt att de skulle börja cykelpendla innan sommaren. Efter projektets slut uppgav 60 % att det är troligt eller mycket troligt att de kommer att börja cykelpendla mer framöver.

På individnivå angav 54 % att troligheten att de skulle cykla mer framöver hade ökat jämfört med innan projektet. Hos 33 % var troligheten oförändrad medan 13 % angav att troligheten minskat.

26 personer lånade en elcykel under testperioden. Detta eftersom Tyresö kommun bestämde sig för att ha fler testcyklister.

Projektet omskrevs i 7 artiklar under våren. Robin var med i P4 Stockholm vid två tillfällen – den 4 mars och 8 maj – och P4 Stockholm-nyheterna berättade om projektet i tre inslag den 30 april.

## 4. Projektets organisation och förlopp

### Organisation

Projektledare för projektet var Robin Söderström som tillsammans med övriga energi- och klimatrådgivare drivit projektet. Organisationen har sett olika ut i de olika kommunerna.

I Haninge har projektet drivit främst genom Robin med stöd av kommunikatör för att hjälpa till att nå ut i Haninge kommuns kanaler. Hedda Eriksson som jobbar med Mobility Management på kommunen har också hjälpt till med kommunikationen.

I Huddinge har projektet drivits i ett samarbete med trafikplanerarna på trafik- och landskapssektionen, där Sarah Brunzell varit kontaktperson. I Huddinge kommun har även kommunikatörerna på trafik- och landsskapssektionen varit involverade för att hjälpa till med kommunikation i kommunens sociala medier (Facebook, Instagram och Twitter) och på kommunens hemsida.

I Nynäshamn har Robin och Joanna varit länken mellan projektgruppen och kommunrepresentant i Nynäshamn, Julia Nordström, miljö- och klimatstrateg, samt Elin Giotis, samhällsplanerare. Även kommunikationsavdelningen har varit involverad.



I Tyresö har Joanna startat upp projektet tillsammans med Abbas Reyhanian, projektledare på tekniska kontoret och kommunikátören Lotta Anglén. Lotta har varit väldigt involverad i projektet och har skött mycket av det löpande arbetet med kontakt med testcyklister etcetera. Tyresö kommun valde att utöka sitt antal testcyklister från fyra till tio. Lotta hade då ett större ansvar för kommunikation med de sex som inte valdes ut som cykelambassadörer till Energi- och klimatrådgivningens Facebook.

## Förlopp

Projektet startade redan under hösten 2018 med ett första planeringsmöte i november. Eftersom Robin var föräldraledig startades projektet av Jonna fram till dess att Robin var på plats i februari 2019. Projektet tog i inledningsfasen fram projektplan, tidplan och kommunikationsplan samt la upp arbetet med respektive kommun. Upphandlingen av cykelleverantör påbörjades tidigt under 2019. Parallellt togs annonser för att rekrytera testcyklister fram samtidigt som projektet förankrades hos kommunikátörer på respektive kommun.

Eftersom cyklisterna i Huddinge cyklade mellan april-maj och övriga cyklister cyklade i maj skedde rekrytering av testcyklister under olika tidpunkt i kommunerna. Processen gick enligt plan. Samtliga kommuner la ut en nyhet om rekryteringen på hemsida och Facebook. Robin fick även vara med i SR P4 och berätta om projektet. Nynäshamnsposten och Mitt I Tyresö skrev nyhet om att kommunen sökte testcyklister. Intresset blev väldigt stort – över 450 personer ansökte om att få vara med.

Under april och maj cyklade testcyklisterna och EKR kommunicerade ut information om projektet och cyklisterna i olika media, både egna och övriga. Efter testperiodens slut skulle avslutsmöten hållas i respektive kommun bland annat för att cyklisterna skulle fylla i en uppföljande enkät. Dessa ställdes dock in i alla kommuner på grund av dålig uppslutning från deltagarna. Istället mailades enkäten ut.

## 5. Genomförande och resultat

### Rekrytering

Intressenter fick fylla i ett webbformulär där de fick svara på frågor om deras nuvarande resebeteende samt motivera varför de valt att ansöka om att få bli testcyklister. Cyklisterna valdes sedan ut främst baserat på deras motivering, där vi valde att premiera de som lagt energi på att ge skäl för varför de valt att ansöka. Av de vi ansåg skrivit bra motiveringar valdes sedan person ut som i bästa möjliga mån kunde representera kommunens demografi, d v s vi eftersträvade en blandning av åldrar, kön, bostadsområde och användningsområde för cykeln.



464 personer ansökte om att få delta som testcyklister, 130 från Haninge, 159 från Huddinge, 46 från Nynäshamn och 129 från Tyresö.

## Upptastsmöte

När cyklisterna valts ut anordnades upptastsmöten i respektive kommun. Testcyklisterna fick då information om projektets upplägg och vilka förväntningar vi hade på dem i rollen som testcyklist. Inför testperiodens start kunde cyklisterna hämta ut sin cykel på plats hos Sportson i Farsta, alternativt ta emot cykeln när den budades ut till kommunhuset i respektive kommun.

## Kommunikation

Kommunikationen hade två övergripande syften: att nå ut till intresserade bilister som anmäler sig till projektet och att testcyklisterna fungerar som ambassadörer och inspirerar fler att cykla. Detta genom att göra inlägg i sociala medier under #testcyklist2019.

Kommunikationen inför rekrytering av projektet gick väldigt bra och resulterade i ett stort antal ansökningar som nämnts tidigare. Det stora antalet ansökningar rapporterades i flera tidningar tack vare ett gemensamt pressutskick från de fyra kommunerna. Artiklar publicerades i Mitt i Tyresö (2 st), Nynäshamnsposten (2st), Mitt i Haninge, Mitt i Huddinge, Bygga Stockholm och Allt om elcyklar. Tre inslag gjordes även i P4 Stockholm-nyheterna. I samband med rekrytering av testcyklister berättade Robin om projektet i P4 Stockholm och under testperioden gjorde P4 ytterligare ett inslag med Robin och en av testcyklisterna från Tyresö.

Nedan syns urklipp från några av artiklarna, från hemsidorna till SR P4 Stockholm respektive Mitt i



Flera kommuner i elcykel-projekt. Foto: Pontus Lundahl/TT & Björn Larsson Rosvall/TT

## Kommuner söker elcyklister – vill inspirera fler

1:01 min [Min lista](#) [Del](#)

Publicerat måndag 4 mars kl 16:20

Nynäshamn, Haninge, Huddinge och Tyresö kommun kommer i vår att låna ut elcyklar till 25 personer i hopp om att inspirera fler att låta bilen stå.

– Poängen är helt enkelt att fler ska få upp ögonen för elcykeln och helt enkelt känna efter om man själv skulle kunna avstå en del bilresor, säger Robin Söderström som är energi och klimatrådgivare i kommunerna där projektet pågår.

Ett villkor för att låna elcykeln är att man publicerar om sitt nya färdmedel i sociala medier.

P4 Stockholm  
[p4stockholm@sverigesradio.se](mailto:p4stockholm@sverigesradio.se)

## 25 personer ska testa elcyklar i nytt projekt



Albin Niklasson är en av årets 25 testcyklister. Foto: Nynäshamns kommun

PUBLICERAD 30 APRIL 2019, KL. 16:00 UPPDATERAD 2 MAJ 2019, KL. 16:21

Ett nytt projekt ska få invånarna i Huddinge, Haninge, Tyresö och Nynäshamn att resa mer klimatsmart och välja cykeln i stället för bilen.

Nu har 25 personer har valts till ambassadörer som ska testa elcyklar i maj.



## Facebook

EKR:s Facebooksida användes som plattform för projektet. Där fick 20 testcyklister skriva varsitt inlägg om upplevelsen att resa med elcykel. En testcyklist fullföljde inte sitt åtagande och inkom aldrig med något bidrag. Två andra testcyklister inkom däremot med fler inlägg varpå vi publicerade varsitt extra inlägg från dessa. Totalt publicerades därmed 21st berättelser. Utöver det spelade vi även in filmer med två testcyklister som också publicerades på Facebook.

Att inte alla 26 testcyklister fick varsitt inlägg berodde på att vi redan planerat för antalet testcyklister och inlägg när Tyresö beslutade att de ville ha 10 deltagare istället för fyra. De övriga sex fullföljde sitt uppdrag som cykelambassadörer på annat sett genom att göra inlägg på Tyresö kommuns Instagram-konto istället.

Utöver de inlägg som publicerades på EKR:s Facebook har respektive kommun gjort Facebookinlägg vid projektstart eller under projektets gång. Testcyklisterna har ombetts göra egna inlägg på Facebook och Instagram. Enligt utvärderingen har nästan alla gjort det. I snitt gjordes 3,7 inlägg i deras egna social medierkanaler.

Exempel på hur Facebook-inläggen såg ut:



## Utvärdering

### Resedagböcker

Testcyklisterna bytte under testperioden ut 625 bilresor mot elcykel, vilket motsvarar 79 % av resorna. Bild 1 visar vilka färdmedel elcykelresorna ersatte.

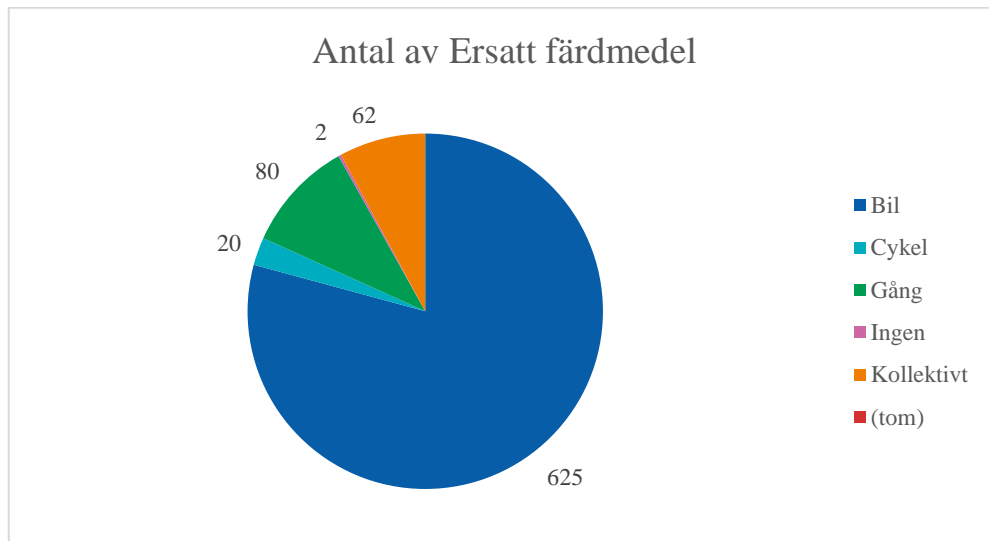


Bild 1. Antal elcykelresor som ersatt respektive färdmedel

De bilresor som under testperioden ersattes med elcykel hade en sammanlagd körsträcka 410 mil, vilket motsvarar en bilresa Stockholm – Milano tur och retur. Tittar man närmare på vilken typ av bilresor som ersattes med elcykel så var en väldigt stor andel, 61 %, kortare resor på under 5 km (se Bild 2).

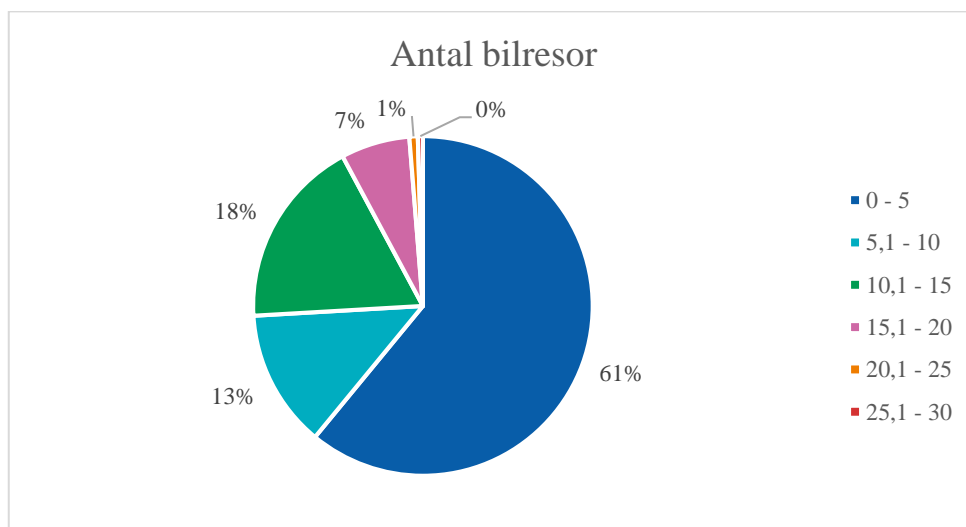


Bild 2. Avstånd på de bilresor som ersattes av elcykel.

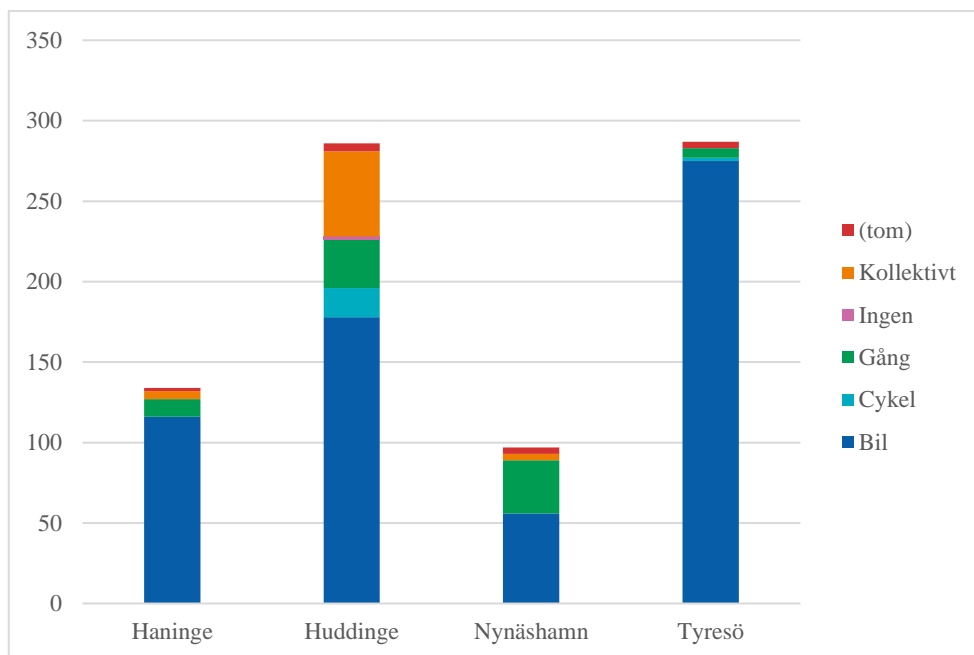


Bild 3 visar hur vilka färdmedel elcykelresorna ersatt listat per kommun

### Övriga reflektioner

Om alla testcyklister fortsätter att cykla i samma utsträckning som under projektet skulle många bilresor kunna bytas ut mot elcykel. Om vi antar att testcyklister skulle kunna cykla i samma utsträckning sex månader om året skulle 3 750 bilresor ersättas med cykel istället.

Tar vi samma resonemang vidare ytterligare ett steg och antar att 20 % av invånarna i kommunen bytte ut bilresor i samma utsträckning som testcyklister i sex månader skulle de innebära cirka 4 582 800 färre bilresor årligen!

### Utvärderingsenkäter

2/3 av deltagarna tyckte att cyklingen i sin helhet varit över förväntan. En fjärdedel upplevde att det varit som förväntat medan 8 % uppger att det varit sämre än de trodde. Samtliga säger att de skulle rekommendera elcykeln som färdmedel.

Testcyklister delat med sig av sina erfarenheter på flera sätt. De har lånat ut sina cyklar så att andra personer fått provköra (ca 80 personer utöver testcyklister) och majoriteten (92 %) har gjort inlägg i sina egna sociala medier om testcyklister. I snitt gjordes 3,7 inlägg per person. Utöver det har testcyklister pratat med uppskattningsvis över 700 personer om elcykling och projektet. Vi satte inte upp något specifikt mål för vilken spridning projektet skulle få i sociala medier och ”ryktesvägen”, men kan konstatera att testcyklister i stort levtt upp till förväntningarna vad gäller ambassadörskapet och att de hjälpt till att sprida ordet om att projektet pågått.



Fördelarna med att använda elcykeln var enligt testcyklisterna flera. De uppgav att det är klimatsmart, känns bra att komma ut i naturen/få frisk luft och bekvämt som de tre främsta fördelarna. De största nackdelarna med elcykeln är enligt testcyklisterna att cykeln är dyr i inköp och att stöldriskan är hög.

Genom enkätsvaren märks att testcyklisterna tycker att det varit bra att få prova en elcykel under en längre tid. De ser hur det funkar för dem och vilka resor de kan byta ut mot cykel samt att de upptäckt att det är enkelt att cykla.

### Tidsåtgång

EKR planerade att genomföra projektet på 285 timmar fördelade på sex personer. Totalt har EKR lagt omkring 380 timmar inom projektet. Till det tillkommer nedlagd tid från övriga representanter från kommunerna.

### Budget

Projektets budget var 185 000kr, där pengar är dels från EKR:s budget men också från kommunerna själva, lönekostnader borträknade. EKR:s budget för projektet var 80 000kr. Projektmedlen var tänkta att gå till hyreskostnad för cyklarna, transport av cyklarna, samt marknadsföring. Fakturan från cykeluthyraren landade på omkring 160 000 kronor, där kostnad för transport ingick.

Det planerades för en kommunikationsbudget på 25 000 kronor som Huddinge kommun skulle stå för. Dessa medel skulle främst användas för att sprida projektet inom Huddinge kommun. På grund av missförstånd med kommunikationsavdelningen kring hur dessa medel skulle användas nyttjades endast 270 kr i form av ett sponsrat inlägg på Huddinge kommuns Facebook-sida.

Tabell 1 visar hur projektets kostnader fördelats.

Kommun	Aktivitet/inköp	Kostnad (kr)
Haninge	Fika uppstartsmöte	300
	Cyklar	28 350
Huddinge	Fika uppstartsmöte	300
	Cyklar	47 460
	Kommunikation	300
Nynäshamn	Fika uppstartsmöte	100
	Cyklar	23 640
Tyresö	Fika uppstartsmöte	400
	Cyklar	61 500
	Cykelhjälm	5 000
Totalt		167 350

Tabell 1. Projektkostnader



## 6. Överlämnande

Projektet och dess resultat överlämnas till de ingående kommunernas kommunrepresentanter inom EKR samarbetet. Resultatet tas också upp i EKR:s rapportering till Energimyndigheten.

I avslutningsenkäten som testcyklisterna svarade på fick de lämna synpunkter på cykelinfrastrukturen vid de vägar de cyklat. Dess synpunkter kommer att lämnas över till berörd verksamhet i respektive kommun.

## 7. Ytterligare utvecklingsinsatser

### Avslutsmöten

Liksom förra året fick avslutsmötena ställas in då för få deltagare kunde komma. Att ha den typen av möten kvällstid i början av juni verkar vara svårt då det är mycket annat med skolavslutningar osv.

### Testcyklisternas åsikter

I enkäten fick testcyklisterna svar på frågan ”vad anser du kan göras bättre nästa gång?”. Svaren handlade om att de tyckte det borde finnas fler cykelmodeller att välja bland eller få testa och att de som cyklade en månad gärna hade sett att testperioden var längre.

### Ytterligare krav på testcyklisterna

Inför ett eventuellt testcyklistprojekt nästa år kan kraven på cyklisterna öka för att nå längre i projektet. Med högre krav och tydligare fokus på ambassadörskapet redan när deltagarna söker blir det enklare för projektgruppen att välja rätt personer, dvs de som är motiverade till att synas och dela med sig av sina erfarenheter. Kanske att ”testcyklist” ersätts med ”cykelambassadör”.

Om projektet ställer ytterligare krav och är tydligare med att deltagarna är cykelambassadörer och inte enbart testcyklisterna medför det högre krav på att deltagarna ska ”bedriva kampanj” i sina egna sociala medier. Det kan exempelvis innebära att deltagarna ska göra 2-3 inlägg i de egna kanalerna för att sprida projektet. Ett annat krav är att deltagarna ska vara beredda på att ställa upp om media efterfrågar intervjuer och liknande. I år var det svårt att få någon av testcyklisterna att ställa upp i radio.

Mycket tid har i år gått till att försöka söka rätt på deltagare som inte svarar, exempelvis då de förväntades ha skickat in sitt Facebook-inlägg. Det bör därför bli tydligare att när man väljer att delta i projektet har man också ett åtagande gentemot oss och under testperioden ska man dagligen kolla av sin e-post och svara på de frågor som inkommer.



I årets projekt var kravet att testcyklisterna skulle cykla minst 3km, minst 3 gånger i veckan. Detta krav kan höjas då många cyklade betydligt mer än så, förslagsvis kan kravet höjas till snittet för hur testcyklisterna cyklade under årets projekt.

Att sammanställa alla resedagböcker var tidskrävande. Det tog tid att få in alla och det slutade med att två testcyklistor inte skickade in dem. I framtiden vore det därför smartare att ha ett elektroniskt dokument på exempelvis google docs som alla fyllde i. Det skulle spara väldigt mycket tid då vi skulle slippa sammanställa allt. Det skulle dessutom kunna bli en sporre för deltagarna att dagligen se hur mycket de andra cyklat.

## 8. Utvärdering

En långtidsuppföljning görs 12-18 månader efter projektslut för att följa upp det tredje effektmålet:

- Minst 75 % av testcyklisterna fortsätter ersätta bilresor med cykel/elcykel i större utsträckning än innan projektet (långtidsuppföljning)