



**INSTITUTIONEN FÖR KOST-  
OCH IDROTTSVETENSKAP**

# **Aktiv transport till arbetet?**

**En explorativ studie om betydelsefulla faktorer vid val av transportmedel i samband med en hälsopromotiv intervention**

**Emma Carlson  
Sara Nordlöf  
Annika Rosenqvist**

Kandidatuppsats 15 hp

Program: Hälsopromotion inriktning idrottsvetenskap

Vt 2019

Handledare: Beatrix Algurén

Examinator: Hillevi Prell



## INSTITUTIONEN FÖR KOST- OCH IDROTTSVETENSKAP

### Kandidatuppsats 15 hp

Titel:	Aktiv transport till arbetet? En explorativ studie om betydelsefulla faktorer vid val av transportmedel i samband med en hälsopromotiv intervention
Författare:	Emma Carlson, Sara Nordlöf, Annika Rosenqvist
Program:	Hälsopromotion inriktning idrottsvetenskap
Nivå:	Grundnivå
Handledare:	Beatrix Algurén
Examinator:	Hillevi Prell
Antal sidor:	44 (inklusive bilagor)
Termin/år:	Vt2019
Nyckelord:	aktiv transport, attityder, hälsopromotiv intervention, social påverkan, hälsa

### Sammanfattning

Konditionsnivån hos den svenska arbetsföra befolkningen har kraftigt försämrats under åren 1995-2017. En ökning av antalet individer som transporterar sig aktivt till och från arbetet har potential att både förbättra konditionen hos befolkningen samtidigt som det är gynnsamt ur samhälls- och miljösynpunkt. Arbetsplatsen har därför stor potential att användas som en arena för hälsopromotiva interventioner riktade mot aktiv transport. Denna studie syftar till att identifiera attityder till aktiv transport samt explorativt undersöka faktorer som påverkar valet av transportmedel. En elektronisk enkät besvarades av 242 medarbetare på sju arbetsplatser som är eller har varit delaktiga i projektet "Cykelvänlig arbetsplats". Resultatet visade att en stor andel uppgav att de hade möjlighet att transportera sig aktivt till och från arbetet. Trots detta var eget motorfordon det vanligaste transportsättet. Flera faktorer påverkar valet att transportera sig aktivt där avstånd och tid nämndes mest frekvent. Det gick även att urskilja en uppskattning för arbetsplatsens engagemang när det kommer till införandet av underlättande faciliteter på arbetsplatsen såsom duschmöjlighet och säker cykelförvaring. Resultatet visade även att de som utför fysisk träning på fritiden i större utsträckning väljer aktiv transport jämfört med de som inte tränar. Detta visar på att interventionen i större utsträckning når de som redan tränar och således inte de som ur konditionssynpunkt skulle behöva det mer. Interventioner som syftar till att främja aktiv transport har potential att bli ännu mer effektiva om betydelsen av attityder och social påverkan tas i beaktande i lika hög grad som förbättringar i den fysiska miljön relaterat till cykling.

## **Förord**

Tack till Beatrix Aljurén, vår handledare som har bidragit med ett stort engagemang och en entusiasm som smittar av sig. Tack till alla projektledare i kommunerna och på arbetsplatserna som har varit med och gjort studien möjlig. Och slutligen ett tack till alla medarbetare på arbetsplatserna som tog sig tid och tanke att besvara enkäten.

Samtliga författare har bidragit med lika stora delar till studien.

Göteborg, juni, 2019

Emma Carlson, Sara Nordlöf och Annika Rosenqvist

# Innehållsförteckning

Introduktion .....	5
Syfte och frågeställningar .....	6
Bakgrund .....	6
Fysisk aktivitet och rekommendationer.....	6
Attityder.....	6
Kultur.....	7
Främjande av fysisk aktivitet på arbetsplatsen med fokus på aktiv transport .....	7
Tidigare forskning om interventioner för aktiv transport.....	9
Kartläggning av resmönster.....	11
Hållbart Resande Väst och projektet ”Cykelvänlig arbetsplats” .....	11
Teoretisk anknytning .....	12
Metod.....	13
Design.....	13
Urval .....	13
Datainsamling.....	14
Databearbetning och analys.....	15
Resultat .....	16
Bakgrundsfakta om respondenterna .....	16
Deltagande i projektet ”Cykelvänlig arbetsplats” .....	17
Val av transport till arbetet.....	18
Upplevd möjlighet till att transportera sig aktivt.....	18
Grad av fysisk träning och vardagsmotion relaterat till aktiv transport .....	19
Faktorer som påverkat transportsätt .....	19
Viktiga faktorer för val av transportmedel .....	20
Projektets påverkan på hälsan .....	22
Kategorisering .....	23
Diskussion .....	25
Metoddiskussion.....	25
Resultatdiskussion .....	26
Slutsats.....	30
Referenser.....	31
Bilagor .....	34

## Introduktion

Under 2018 presenterades en studie som rapporterade utvecklingen av konditionsnivån hos den svenska arbetsföra befolkningens under åren 1995 till 2017. Den uppvisade en kraftig försämring och nära hälften av de över 350 000 individer som studerats hade så dålig kondition att det ansågs vara direkt hälsofarligt. Den nedåtgående trenden kunde urskiljas starkast hos män, yngre, lågutbildade och hos de som var bosatta på landsbygden. Den allra största misstänkta orsaken till den försämrade konditionen var en otillräckligt intensiv fysisk aktivitetsnivå och en del av konditionsförsämringen berodde även på samtidig viktökning (Ekblom-Bak et al., 2018).

Arbetsplatsen har identifierats av Världshälsoorganisationen som en prioriterad arena för hälsopromotiva insatser, då mer än hälften av världens befolkning har ett arbete (WHO, 2019; WHO, 2007). En vanligt förekommande hälsopromotiv insats på arbetsplatser i tidigare litteratur är arbete för att främja aktiv transport till och från arbetet. Heinen, Van Wee och Maat (2010) menar att trots att cykling till och från arbetet är ett möjligt alternativ till transport för ett flertal, så väljs inte detta i samma utsträckning som det finns potential för. Piatkowski och Marshall (2015) menar att hinder för att cykla kan variera beroende på individuella faktorer, attityder och den byggda miljön. Även sociala faktorer spelar stor roll (Aittasalo et al., 2017). Nutbeam, Harris och Wise (2010) menar att kunskapen kring hur individers beteende påverkas av sociala miljöer kan användas vid utformandet av hälsopromotiva interventioner.

Insatser i form av främjande av aktiv transport bör ligga i flera olika professioners intresse då det önskade utfallet av dessa gynnar den hållbara utvecklingen i samhället likväl som det rådande hälsoläget. Aittasalo et al. (2017) menar att ett gränsöverskridande samarbete med olika expertisområden kan möjliggöra en mer effektiv beteendeförändringsintervention. Därmed är det av intresse ur hälsopromotiv synvinkel att utforska komplexiteten i en beteendeförändring vid val av transportmedel.

Denna studie utforskar vilka komponenter som kan vara viktiga för en fungerande hälsopromotiv intervention. Detta görs genom att ta reda på individers upplevelser av en sådan intervention vars syfte är att öka aktiv transport i form av cykling.

## Syfte och frågeställningar

Syftet med studien är att, på en målgrupp vars arbetsplats genomför/genomfört det hälsofrämjande projektet “Cykelvänlig arbetsplats”, identifiera attityder till aktiv transport och explorativt undersöka faktorer som påverkar valet av transportmedel.

1. Vilka faktorer har betydelse vid val av transportmedel till och från arbetet?
2. Hur påverkar attityder, social påverkan och grad av fysisk aktivitet valet av transportmedel?
3. Hur har projektet “Cykelvänlig arbetsplats” påverkat medarbetarna?

## Bakgrund

### Fysisk aktivitet och rekommendationer

Fysisk aktivitet är all den kroppsrörelse och aktivitet som utförs när kroppen inte vilar. Det kan vara allt ifrån dammsugning och att kratta löv till att spela fotboll och springa. Det finns rekommendationer för fysisk aktivitet framtagna i syfte att främja hälsa och förebygga livsstilsrelaterade sjukdomar såsom diabetes typ II, hjärt-kärlsjukdomar och fetma. Dessa rekommendationer innefattar intensitet, frekvens och duration av aktiviteten. För vuxna är den rekommenderade fysiska aktiviteten minst 150 ackumulerade minuter per vecka på en minst måttlig intensitetsnivå, med minst tio minuter per tillfälle. Ett alternativ är minst 75 minuter på en högintensiv nivå, eller en kombination av båda intensiteter. Detta bör även kombineras med styrketräning minst två gånger i veckan. Individer som inte kommer upp i dessa rekommendationer, räknas som fysiskt inaktiva eller som otillräckligt fysiskt aktiva (FYSS, 2018).

### Attityder

En attityd definieras av Brehm, Kassin & Fein (1999) som ett känslomässigt, beteendemässigt och kognitivt svar på ett fenomen, objekt eller en person. Denna respons kan uttrycka sig i en positiv eller negativ form eller i en kombination av dessa. Den känslomässiga reaktionen utgörs av den sinnesstämning och uppfattning individen har kring ett objekt, medan den beteendemässiga reaktionen gör att individen tenderar att bete sig på ett visst sätt i en viss situation då detta finns inlärt. Den kognitiva reaktionen består av minnen, tankar och bilder förknippade med ett objekt. Ett exempel kan vara att i unga år bli skrämdd av en clown och därmed i vuxen ålder bli rädd om man får syn på en clown.

En attityd är möjlig att förändra eftersom den i sig är uppbyggd av en rad förändringsbara faktorer såsom beteende, känslor och intellekt men också den sociala och den fysiska miljön som omger oss. Vår attityd är ofta förenlig med vad vi värderar och anser vara viktigt. Om luftföroreningar upplevs som en viktig fråga och det finns en positiv känsla kring åtgärder för detta, kommer med stor sannolikhet detta avspeglas i handlingar som berör detta. Att ge en individ bannor för ett beteende eller en attityd kommer knappast att resultera i en särskilt

långsiktig förändring, utan kommer snarare resultera i ett beteende i form av vägran. På samma sätt fungerar troligen inte heller sporadiska belöningar för en attityd. Ett effektivt sätt att förändra en attityd grundar sig i ens sociala miljö och på situationens makt (Gulliksson & Holmgren, 2015).

Tendensen att förändra vår attityd så den överensstämmer med en rådande norm inom en grupp kallas för konformitet (Kostenius & Lindqvist, 2006). Studier har genom åren bekräftat detta fenomen genom tester där försökspersoner har blivit övertygade om felaktiga val. Kostenius och Lindqvist (2006) tar upp Sherifs experiment från 1936 där sju försökspersoner befann sig tillsammans i ett mörkt rum med en ljusprick med instruktioner att tala om hur långt denna rörde sig, trots att den i verkligheten inte gjorde det alls. Försökspersonerna konstaterade att ljuset rört sig och även hur långt, eftersom de andra i gruppen menade att detta hade skett. Vidare framlägger Angelöw och Jonsson (2000) att ju högre tilltro en individ har till sin egen förmåga, desto mindre chans är det att denne försöker att förändra sin attityd för att passa gruppnormen. Författarna lyfter även fram hur social kontroll i form belöning eller straff också kan öka konformiteten.

Bohner och Wänke (2002) beskriver också attityder i förhållande till sociala relationer. De menar att en individ kan anpassa sin attityd efter en rådande gruppnorm för att behålla sociala kontakter. Vårt beteende kan påverkas av vänners attityder, i det fall att individen önskar tillhöra en viss grupp och anammar därmed de rådande attityderna i gruppen. Författarna åskådliggör hur attityder är en del av personligheten och hur massmedia, internet och personlig kommunikation ständigt försöker förändra dessa hos oss.

## Kultur

En kultur kan beskrivas som en grupp människor som delar en viss kontext. Denna kontext kan kännetecknas av en mängd olika faktorer såsom språk, religion, sociala vanor och matvanor. Inom en kultur finns också ofta underförstådda förväntningar om hur man inom gruppen ska vara och agera. Dessa normer kan förändras över tid. Den ökade globaliseringen leder till att ideal och sociala normer inom en kultur kan sprida sig till andra länder. Internetanvändningen, där information från sociala medier ingår, ökar enormt världen över vilket leder till att information kan spridas fort och därmed har potential att påverka människor som befinner sig bortom ens närmsta kontext (Frisén, Holmqvist Gattario & Lunde, 2014).

## Främjande av fysisk aktivitet på arbetsplatsen med fokus på aktiv transport

Exercise & Sports Science Australia (ESSA) är en ledande organisation i Australien med syfte att öka fysisk aktivitet och träning bland befolkningen. Healthier Australia Commitment (HAC) är en samling av olika aktörer som tillsammans arbetar för en hälsosammare livsstil med fokus på energibalans och hälsosam kost. Forskare från dessa två organisationer, har tillsammans arbetat fram riktlinjer i form av en handbok som riktar sig till organisationer vars

syfte är att öka fysisk aktivitet på arbetsplatsen genom hälsopromotiva insatser (Tzarimas et al., 2016).

### **Cykling som aktiv transport**

Aktiv transport innefattar gång, cykling och löpning. Hit räknas även kollektivtrafikåkning, om det involverar gång eller cykling till hållplatsen eller bytesplatsen. Genom att minska på bilkörandet som transport och låta fysisk aktivitet implementeras i vardagen genom aktiv transport på en regelbunden basis, skulle den fysiska aktivitetsnivån hos befolkningen kunna höjas, något som de flesta hälsoförespråkare är överens om behövs. Det har kunnat urskiljas typiska distanser för när individer väljer cykling och när de väljer gång. Om avståndet är upp till 2,5 km så indikerar detta att individen kommer att välja gång. Distanser över 2,5 km tycks inte anses som ett typiskt gångavstånd. När individer väljer cykel verkar 3,5 km vara medeldistansen medan 10 km tycks agera tröskelvärde, alltså att det inte är troligt att cykel väljs för denna distans (Tzarimas et al., 2016).

### *Identifierade hinder i litteraturen*

För att främja cykling till och från arbetet, finns det enligt Tzarimas et al. (2016) några faktorer i litteraturen som är återkommande som hinder. Dessa är oron för den personliga säkerheten, tid och distans, väder, utmanande terräng och infrastruktur. Det sistnämnda avser bristen på bra faciliteter på slutdestinationen och även under själva resan.

### *Strategier för att kringgå hinder*

Tzarimas et al. (2016) föreslår olika strategier för samtliga faktorer som en åtgärd för dessa upplevda hinder bland medarbetare. Det första är att erbjuda medarbetarna lektioner i säker cykling i trafiken och underhåll av cykeln. Utöver säkerheten, kan sådana tillfällen även skapa social samhörighet, motivation och engagemang. Arbetsgivaren kan även förse medarbetarna med cykelkartor, där de enkelt kan identifiera den säkraste cykelvägen mellan hemmet och arbetet. Ytterligare en strategi kan vara att uppmuntra medarbetarna att cykla tillsammans till arbetet, genom att ansluta sig till en cykelgrupp på vägen till arbetet och på så sätt skapa en social aktivitet kring pendlingen. För att kringgå en lång distans, utmanande terräng och en fysisk utmattning kan en elcykel vara ett lämpligt alternativ för vissa medarbetare. Slutligen presenteras strategier i form av underlättande faciliteter på arbetsplatsen såsom säker cykelförvaring, dusch och tillhörande faciliteter såsom hårtork och handduk, tillåta mer flexibla klädkoder för att medarbetarna ska slippa ta med sig så mycket packning samt utse en sorts ambassadör på arbetsplatsen som kan hålla i event och aktiviteter som berör cykling och som kan vara kontaktperson och föra vidare feedback till organisationen.

### *Arbetsgivarens engagemang*

Tzarimas et al. (2016) lägger vikt vid att en hälsopromotiv insats i form av en satsning på aktiv transport behöver vara välkoordinerad, proaktiv och innovativ och lyfter därför fram flera initiativ som kan öka chanserna för att medarbetarna ska vilja engagera sig i frågan. En taktik kan vara att hålla informationsmöten under lunchraster eller i samband med andra event där medarbetarna kan bli varse om att lektioner i cykling och säkerhet erbjuds och ha



möjlighet att anmäla sig till dessa på plats, för att på ett effektivt sätt sprida informationen. Ett annat sätt är att anordna en särskild dag som lyfter aktiv transport som färd sätt och bjuda in företag som arbetar med cyklar för att låta dem presentera sina produkter. Det blir en minimal ansträngning för medarbetarna eftersom de bekvämt får utforska möjligheterna på sin hemmaarena och kan diskutera alternativ med sina kollegor samt få sina frågor besvarade av de inbjudna företagen. Att informera medarbetarna att det finns underlättande faciliteter och införa flexitid kan också öka chanserna för aktiv transport bland medarbetarna.

## Tidigare forskning om interventioner för aktiv transport

### **Faktorer som påverkar valet att cykelpendla**

Heinen et al. (2010) har gjort en litteraturoversikt för att se vilka faktorer som påverkar valet att cykelpendla. De menar att trots att cykling skulle kunna vara ett fungerande alternativ för många så väljer en anseende stor andel andra former av transport. Avstånd är en faktor som många som inte cyklar nämner som ett hinder. Ett samband har kunnat ses mellan avstånd och val av transportmedel där cykel oftare används vid avstånd mellan 0,5 km till 3,5 km. När det gäller infrastruktur så föredrar cyklister cykelbanor framför cykelfiler vid körbanan och man har kunnat se att fler cykelbanor leder till att fler cyklar. Ytterligare faktorer som cyklister tycker är viktigt är säker cykelparkering. Speciellt män, unga personer och personer med dyra cyklar tycker att säkra cykelparkeringar är viktigt. Näst efter säker cykelparkering kommer tillgången till dusch och omklädningsmöjligheter men det finns även forskning som sett att dusch inte har betydelse för om man väljer att cykla eller inte. Även klimatet påverkar valet att cykla. Cykling på sommaren är vanligare än på vintern. Detta ses extra mycket i länder som har kalla vintrar. När det gäller väder ses regn som den mest negativa faktorn men även annat, såsom temperatur, påverkar valet att cykla eller inte. En ökning av temperaturen resulterar i mer cykling. Strukturen på hushållet påverkar cykling. Individer utan barn, studenter, arbetslösa, deltidsarbetande med eller utan barn, såväl som skilda och änkor/änkemän cyklar i större utsträckning. Att ha en hög social status och en ung familj minskar sannolikheten att cykla. Att vara fysiskt aktiv ökar däremot sannolikheten att cykla (Heinen et al., 2010).

Attityder, sociala normer och vanor påverkar en persons val att cykla till arbetet. Om en person har en mer positiv attityd till cykling så är det mer troligt att personen kommer att cykla. Även en individs sociala omgivning påverkar. Om den har en positiv syn på cykling så är chansen större att individen i fråga kommer att cykla. Det antas finnas ett samband mellan andra sociala aspekter såsom den offentliga synen på och generella attityden till cykling inom ett land eller region och cykelanvändning. Forskare har enligt Heinen et al. (2010) visat att detta samband stämmer. Om en individs arbetskamrater cyklar är det mer troligt att individen själv börjar cykla. Vidare ses att om arbetsgivare erbjuder finansiell hjälp för att cykla, vilket kan ses som ett tecken på en positiv attityd till cykling, så är det större chans att en individ börjar cykla. Heinen et al. (2010) menar att de flesta studier som analyserats är åtminstone delvis baserade på synen att beslut tas på grundval av en rationell utvärdering av de olika alternativ som finns. Förekomsten av vanor ifrågasätter dock denna syn. Man har kunnat se att människor undersöker mindre information om deras val ifall vanor existerar. Anledningar till att inte cykla som nämns i studier är att det är farligt, för mycket trafik, dåligt väder, för

upptagen, för lite tid, för lite dagsljus, för dålig kondition, för jobbigt. Vissa faktorer spelar större roll för olika grupper. Särskilt kvinnor säger att det är svårt att kombinera cykling med hämtning av barn eller när man ska handla. Kostnader, restid, ansträngning och säkerhet är även det viktiga för cyklister. Inte bara det faktiska värdet utan också det upplevda värdet av kostnad, tid och ansträngning är viktigt för personers beslut att cykla (Heinen et al., 2010).

### **Strategier för att främja aktiv transport**

Aittasalo et al. (2017) menar att infrastruktur spelar en stor roll för främjandet av aktiv transport men att strategier som påverkar flera delar av människors liv är viktiga för att påverka människors aktiva transport till arbetet. Detta då studier har visat att andra faktorer såsom individuella, sociala och organisatoriska faktorer på arbetsplatsen även de spelar stor roll. I en studie med syfte att främja aktiv transport genom kombinerade strategier riktade mot både miljö, sociala faktorer och beteende fann Aittasalo et al. (2017) att mer än hälften av respondenterna hade möjlighet att gå eller cykla hela eller delar av sträckan till arbetet. Trots detta uppgav mindre än 2 % att de hade för avsikt att göra det nästkommande vecka. För att strategier utformade för att förändra människors transportvanor ska vara effektiva drar Aittasalo et al. (2017) slutsatsen att det behövs samarbete mellan olika yrkeskategorier inom olika fält såsom transport, stadsdesign, fysisk aktivitet och hållbar utveckling.

Piatkowski et al. (2015) menar att cykling kan vara ett fungerande pendlingsalternativ för många men att ansträngningar för att uppmuntra amerikaner att cykla till arbetet mött begränsad framgång då cykling endast står för 1 % av alla resor i USA och 0.6% av all pendling. Hinder för att cykla kan variera beroende på individuella faktorer, attityder och den byggda miljön och författarna menar att passande strategier för att främja cykling varierar stort mellan olika grupper. De menar även att det blir mer och mer tydligt att attityder och uppfattningar har stor påverkan på huruvida individer väljer att cykla eller inte.

### **Betydelsen av social påverkan för att främja cykling**

Sherwin, Chatterjee och Jain (2014) menar att uppfattningen att individer fattar rationella beslut gällande val av transportmedel baserat på fakta utmanas allt mer. Istället tas sociala och kulturella faktorer i beaktande i större utsträckning. De menar även att beslutet att cykla eller inte påverkas av en individs uppfattning av gruppen "cyklister" och huruvida de vill identifieras med den gruppen. Sherwin et al. (2014) har studerat betydelsen av social påverkan och menar att bättre kunskap om hur transportbeteende påverkas av social påverkan kan förbättra mer konventionella metoder att främja cykling såsom förbättrad infrastruktur. De har utforskat betydelsen av social påverkan vid valet att börja cykla och de menar att det spelar roll men att det är svårt att forska på social påverkan då det verkar på många olika nivåer och interagerar med andra påverkande faktorer. Människor är ofta inte medvetna om i vilken grad de påverkas av sociala faktorer. Social påverkan har större betydelse i kulturella kontexter där få personer cyklar än i samhällen där cykling är normen. Författarna menar att interventioner för att främja cykling som ser till vikten av social påverkan troligen kommer öka över tid. De föreslår att framtida forskning rekryterar deltagare som hör till samma sociala sammanhang till exempel familjer, lokala grannskap, jobbkollegor etc. och undersöker likheter och skillnader och påverkan inom dessa sammanhang samt mellan olika sammanhang.

## Kartläggning av resmönster

Smidfelt Rosqvist och Wennberg (2018) har i en ny rapport utgiven av Trivector genomfört en kartläggning av tidigare forskning, och sammanställt hur olika resmönster ser ut i förhållande till påverkningsfaktorer och grupper. Det talas om att människor tillhörande olika grupper i samhället har olika möjligheter och förutsättningar att transportera sig i olika former. Något som poängteras vara betydelsefullt för människors transportval är den byggda miljön och avstånd. För att gång och cykel ska väljas som färdmedel är en väl utbyggd och fungerande infrastruktur viktig som i det här fallet kan innebära bra förgreningar och förankringar mellan destinationer. Även säkerhet är avgörande när det gäller val av aktiv transport som cykling och gång. Planering av bebyggelser ämnade för alternativa färdmedel lyfts således fram som viktigt i avseendet att öka andelen aktiva resenärer.

Vidare konstateras att skillnader mellan kvinnor och män gällande; möjligheter att transportera sig, val av transportmedel samt transportlängd är tydligt påvisat såväl som skillnader i attityder könen emellan. I större utsträckning verkar kvinnor använda olika typer av färdmedel medan män i större utsträckning väljer bil som färdmedel. Utöver bland annat civilstånd och ekonomi som påverkningsfaktorer förklaras skillnaderna ytterligare i form av att värderingar och åsikter ser olika ut mellan könen. När det gäller hållbarhet och miljö är detta två faktorer som kvinnor värdesätter i högre utsträckning och som påverkar deras val av färdmedel. Sett till åldersskillnader påpekas dessutom att synsättet ser annorlunda ut hos yngre gentemot vad det gör hos den äldre generationen. I större omfattning verkar unga människor vara benägna att välja transportmedel utifrån hållbarhet och betraktar inte bilen som det ultimata transportmedlet (Smidfelt Rosqvist & Wennberg, 2018).

Något som Smidfelt Rosqvist och Wennberg (2018) också lyfter fram som betydelsefullt är vilken roll som attityder, vanor och normer spelar. Det understryks att dessa faktorer samspelar med varandra och skapar och styr ett beteende som tillsammans med kunskap om möjliga färdmedel och dess konsekvenser är avgörande för val av transportmedel. Särskild tyngd riktas åt attityder vilka hos individen i fråga är stadigt förankrade, och påverkas av uppfattningar om ett beteendes positiva och negativa påföljder, samt av bestående normer i samhället.

## Hållbart Resande Väst och projektet ”Cykelvänlig arbetsplats”

Projektplattformen Hållbart Resande Väst startades upp år 2015 av Kollektivtrafiknämnden. Motiveringen till uppstarten beskrivs som att öka ett hållbart resande i form av cykling och gång såväl som att förbättra den befintliga kollektivtrafiken i Västra Götaland och Halland. Hållbart Resande Väst som med syftet att öka möjligheter och förutsättningar att resa hållbart, utför ett organiserat arbete på en övergripande nivå, och har dessutom för avsikt att i samband med ett hållbart resande påverka människors hälsa, attityder och beteende. Vidare har Hållbart Resande Väst sedan projektplattformens början, startat och bedrivit flera olika projekt. Plattformen agerar också som en bas för kunskap och stöd som kan inhämtas vid behov (Västra Götalandsregionen, 2019).

Projektplanen för ”Cykelvänlig arbetsplats” redogör för syftet med projektet som är att öka och främja cykel som transportmedel i, såväl som till och från arbetet (Västra Götalandsregionen, 2019). Arbetet riktar sig till arbetsplatser belägna i Västra Götaland och Halland, och inkluderar ett samarbete med kommuner för att gemensamt arbeta mot att främja ett hållbart resande. Projektet startades upp år 2016 och är ett fortlöpande projekt som vid varje årsskifte startar om på nytt där både tidigare deltagande arbetsplatser såväl som nya arbetsplatser kan anmäla sig för årets omgång. En chef, en kommunikatör, en HR-ansvarig eller dylikt, kan anmäla arbetsplatsens medverkan och bli ansvarig kontaktperson för projektet på arbetsplatsen. Anmälan görs via projektets hemsida där både kontaktuppgifter, information om deltagande och kriterier samt nyheter om den årliga tävlingen finns tillgängliga (Cykelvänlig arbetsplats, 2019). För att arbetsplatser ska ha möjlighet att delta i projektet förutsätts dock, enligt projektplanen (Västra Götalandsregionen, 2019), att kommunerna vilka arbetsplatserna tillhör, har en ansvarig kommunkontakt. Saknas en sådan ansvarig kontaktperson i arbetsplatsens kommun, kan arbetsplatsen inte delta i projektet. Dock med undantag från *”Interna arbetsplatser inom VGR eller region Halland”* som kan medverka i projektet oavsett om arbetsplatsens kommun har eller inte har någon projektansvarig.

Som också beskrivs i projektplanen (Västra Götalandsregionen, 2019), baseras projektet på olika kriterier som arbetsplatserna arbetar med under året. Exempel på kriterier är; *”Vi har utrymme för dusch, ombyte och förvaring av kläder”* och *”Vi har en cykelparkering i anslutning till arbetsplatsen med möjlighet att låsa fast cykeln”*. Enligt Cykelvänlig arbetsplats hemsida (2019) väljer arbetsplatserna själva ut vilka samt hur många kriterier de vill arbeta med under projektåret. Uppfyllandet av kriterierna finansierar arbetsplatserna själva, och beroende på hur många kriterier som uppfyllts under året, tilldelas stjärnor som symboliserar hur cykelvänlig arbetsplatsen är. Vid *fem* uppfyllda kriterier tilldelas *en* stjärna, vid *tio* uppfyllda kriterier tilldelas *två* stjärnor, och vid *femton* uppfyllda kriterier tilldelas slutligen *tre* stjärnor. Efter att uppfyllda kriterier registrerats på projektets hemsida tilldelas arbetsplatserna en skylt med det antalet stjärnor som arbetsplatserna lyckats uppnå under året. Till arbetsplatser som inte har uppfyllt tillräckligt med kriterier för en stjärna, tilldelas ett diplom.

## Teoretisk anknytning

### **Social Cognitive Theory**

Social Cognitive Theory utvecklad av Albert Bandura beskriver den ömsesidiga och dynamiska påverkan som personliga faktorer, beteende och miljö har på varandra. Det är viktigt att få en förståelse för denna påverkan vilken Bandura benämner *reciprocal determinism*. Dessa faktorer interagerar hela tiden med varandra men olika faktorer spelar en större roll i vissa situationer (Bandura, 1986). Ett exempel kan vara en individ som aldrig har tränat men som börjar på en arbetsplats där det råder en träningskultur. Sannolikheten att individen i fråga ska påverkas av denna kultur genom social påverkan och ändra sitt eget beteende och börja träna är då betydligt större än om samma individ befinner sig på en arbetsplats där träning inte uppmuntras. Personen har således påverkats av den sociala miljön hen befinner sig i.

Bandura beskriver vidare begreppet self-efficacy som handlar om en individs tilltro till sin egen förmåga att klara en viss uppgift. Denna tilltro avgör hur en individ tänker och handlar i olika situationer. Fyra olika faktorer påverkar en individs grad av self-efficacy. En tidigare erfarenhet av att ha klarat av en liknande situation eller att se någon annan klara av den kan stärka individens self-efficacy. Även beröm och uppmuntran från andra samt positiva eller negativa känslor kopplade till den aktuella uppgiften påverkar graden av self-efficacy (Bandura, 1986).

## Metod

### Design

En tvärsnittsstudie har genomförts med kvantitativ och deduktiv ansats, med en elektronisk enkät som instrument för datainsamling. Datan analyserades och sammanställdes och svaren på två öppna frågor kategoriserades.

### Urval

Studien utgår ifrån ett slumpmässigt urval där deltagarna består av individer tillhörande en arbetsplats som i år eller tidigare år har deltagit i projektet "Cykelvänlig arbetsplats". En regionutvecklare i Västra Götalandsregionen - Hållbart Resande Väst kontaktades i syfte att få inblick i verksamhetens pågående projekt som kunde vara av intresse för den aktuella studien. "Cykelvänlig arbetsplats" riktar sig till arbetsplatser belägna i Västra Götalandsregionen och Halland. Samtliga kommuner i dessa regioner som väljer att vara delaktiga i detta projekt har en ansvarig kommunkontakt som arbetsplatser i den kommunen kan vända sig till vid intresse av att delta. Dessa kommunkontakter uppgick vid studiens start till 12 stycken och alla dessa kontaktades via mail, så när som på två av dem som kontaktades via telefon. De fick information om studiens syfte och tilltänkta tillvägagångssätt (se bilaga 1). Av de 12 kommunkontakterna som kontaktades, återkopplade tio. Därefter ombads de att via mail vidarebefordra ett informationsbrev till samtliga arbetsplatser som deltog i projektet i år i deras kommun för att se om det fanns ett intresse att delta i studien (se bilaga 2). Dessa arbetsplatser uppgick i samtliga kommuner till totalt 124 stycken (Cykelvänlig arbetsplats, 2019). Det visade sig dock att hemsidan inte var uppdaterad för året, vilket framkom genom kommunkontakterna. Detta innebar att de arbetsplatser som fanns listade på hemsidan inte nödvändigtvis var deltagande under 2019. Därmed ombads kommunkontakterna att skicka ut information om studien även till de arbetsplatser som deltagit förra året. Detta för att nå en större mängd respondenter till studien. Det är dock oklart hur många arbetsplatser som kontaktades totalt, eftersom detta gick genom kommunkontakterna och inte genom författarna till denna studie. Likaså är det oklart hur svarsfrekvensen såg ut bland medarbetarna på respektive arbetsplats. Nästa steg var för de kontaktade arbetsplatserna att kontakta författarna till studien vid intresse av att medverka i studien. Dessa arbetsplatser fick då i retur ett mail där det fanns bifogat ett meddelande till medarbetarna på arbetsplatsen tillsammans med länken till enkäten (se bilaga 3). Åtta arbetsplatser från tre olika kommuner återkopplade och meddelade att de ville vara med i studien. Arbetsplatserna var både företag och organisationer

med varierat antal anställda. Av dessa åtta var det en arbetsplats som valde att dra sig ur studien innan utskicket av enkäten ägde rum.

## Datainsamling

En webbaserad enkät (se bilaga 4) bestående av 24 frågor skapades i enkätprogrammet *Sunet Survey*. I denna inkluderades bakgrundsfrågor om respondenten, frågor relaterade till projektet "Cykelvänlig arbetsplats" samt värderingsfrågor. Dessa formulerades och konstruerades utifrån studiens syfte, frågeställningar och projektet i fråga. Teorin Social Cognitive Theory användes i utformandet av frågorna 14, 15, 20 och 21 (se bilaga 4). I fråga 14 så kan samtliga komponenter i SCT återfinnas bland svarsalternativen medan i fråga 15 berör svarsalternativen personliga faktorer och miljön. Fråga 20 är utformad för att belysa en eventuell påverkan på individens sociala miljö medan fråga 21 berör personliga faktorer och uppfattningar.

Fördelarna med en enkät är att den är lättillgänglighet för respondenter samt att denna typ av datainsamling är tidseffektiv. En nackdel med en enkät av detta slag kan vara att respondenten har eventuella frågor om innehållet som inte kan besvaras då forskaren inte är med på plats och kan besvara dessa. Fördelar med öppna frågor då de ger utrymme för svar som författarna inte kan ha förutsett. Vidare leder de inte respondenternas svar i en viss riktning. Då det låg i författarnas intresse att kartlägga attityder till aktiv transport valdes ett antal öppna frågor som kunde ge fördjupad kunskap om dessa. Antalet öppna frågor bör vara begränsat i en enkät då författaren bör vara medveten om att dessa kräver tid och engagemang av respondenterna samt att kategoriseringen är tidskrävande. Slutna frågor lämpar sig för jämförelser mellan respondenternas svar. Dock kräver en fråga av sådant slag noggrann tanke och planering då det finns en risk att alla alternativ inte täcks upp och därmed riskerar att skapa frustration hos respondenten om inget alternativ speglar dennes åsikt. Även en alltför lång och tidskrävande enkät tenderar att avskräcka respondenten från att besvara den, alternativt att de tröttnar efter en stund. (Bryman, 2008). Därför begränsades antalet frågor i studiens enkät till att motsvara ca fem minuters svarstid. Med ovanstående i åtanke utformades enkäten med en kombination av öppna och slutna frågor. Frågorna som mätte värderingar utformades som en femgradig likertskala där 1 motsvaras av svaret *inte alls* och 5 av *i mycket hög grad*. Frågorna utgjordes av demografiska bakgrundsfrågor, projektrelaterade frågor, transportrelaterade frågor och frågor kring fysisk aktivitet. Frågorna formulerades på ett sådant sätt att samtliga medarbetare kunde besvara dem, oavsett engagemang eller intresse för projektet i fråga eftersom frågorna även berör val av transportmedel i allmänhet.

Enkäten pilottestades av vänner och bekanta till författarna av studien samt av författarna själva och projektutvecklaren på Västra Götalandsregionen - Hållbart resande väst. Detta gjordes i syfte att utvärdera enkäten för eventuella justeringar i frågorna och svarsalternativen innan den skickades ut till deltagarna. Bryman (2008) lyfter fram vikten av att genomföra en pilotstudie i samband med en enkätstudie då en enkät inte ger utrymme för justeringar och eventuella fel hinner inte upptäckas innan den redan är besvarad. Efter studiens pilottestet justerades några formuleringar i enkäten i syfte att tydliggöra frågorna ytterligare. Enkäten skickades ut till deltagarna efter justering. Efter en vecka skickades en påminnelse ut till

arbetsplatserna. Enkäten hölls öppen för datainsamling i två veckor (15/4-28/4) och stängdes sedan ned automatiskt.

I enlighet med Vetenskapsrådets riktlinjer (2017) har, under studiens gång, hänsyn tagits till de fyra etiska huvudkraven: informationskravet, samtyckeskravet, nyttjandekravet samt konfidentialitetskravet. I kontakten med arbetsplatserna har det poängterats att enkäten är frivillig att besvara. Deltagarna fick veta att enkäten var anonym samt att svaren kommer användas i en studentuppsats.

## Databearbetning och analys

Antal respondenter uppgick till 242 stycken. Enkätsvaren exporterades från *Sunet Survey* och importerades till statistikprogrammet *IBM SPSS Statistic Data Editors 25* för databearbetning och analys.

Studiepopulationens sociodemografi, val av transport, fysisk aktivitetsnivå samt attityder presenteras med deskriptiv statistik. Variabler som kunde kategoriseras presenteras i procent och antal medan värderingsfrågor utformades med svarsalternativ i form av likertskala, vilka sedan kunde beskrivas med medelvärde och standardavvikelse. De åtta åldersgrupperna med femårsspann kodades om till fem kategorier i form av tioårsspann, för att få fler antal svar per grupp. Vidare jämfördes respondenternas transportsätt före och efter projektets start. Svaren från de respondenter som uppgav att de förändrat sitt sätt att transportera sig till och från arbetet helt eller delvis, valdes ut för analys. Faktorerna som de ansåg hade påverkat deras förändring i *hög* eller *mycket hög grad* presenteras i en tabell.

För att pröva explorativa skillnader för de olika åldersgrupperna gällande vilka faktorer som har betydelse för val av transport, genomfördes ett Anova one-way test med Bonferroni justering för multiple testing. Ett t-test för oberoende stickprov gjordes för att studera skillnader i attityder mellan män och kvinnor vid val av transportmedel. För att se om det fanns ett samband mellan avstånd mellan hemmet och arbetet och den upplevda möjligheten till aktiv transport, gjordes Pearsons korrelationsanalys. För att testa skillnaderna mellan fysisk träning samt vardagsmotion kopplad till de som transporterar sig aktivt till arbetet och de som inte gör det, gjordes ett Chi-2 test. Inför detta test, skapades en ny variabel som möjliggjorde en uppdelning i studiepopulationen till "Aktiv transport" och "Icke aktiv transport". Alla respondenter som svarade på hur de transporterar sig till arbetet nuförtiden med antingen cykling, elcykel, gång eller löpning kategoriserades till "Aktiv transport" och resterande till "Icke aktiv transport". För alla tester sattes signifikansnivån till 0,05.

De öppna frågorna "Om du inte transporterar dig aktivt idag, vad skulle kunna få dig att göra det" och "Hur upplever du/har du upplevt projektet *Cykelvänlig arbetsplats*" valdes ut och svaren kategoriseras. Dessa frågor valdes ut för att få djupare kunskap om respondenternas attityder till aktiv transport och projektet "Cykelvänlig arbetsplats". Kategorier utformades utefter innehållet som författarna kunde urskilja i respondenternas svar. Därefter sorterades svaren under passande kategori, för att sedan gås igenom på ett strukturerat sätt så att eventuella underkategorier kunde identifieras.

# Resultat

## Bakgrundsfakta om respondenterna

Fördelningen mellan män och kvinnor var jämn med något fler manliga respondenter (54 %). Två tredjedelar var mellan 31 - 50 år. En majoritet, 72 %, av respondenterna uppgav att de hade barn. Av de som hade barn så var 49 % av barnen i lågstadieålder eller yngre. Majoriteten av respondenterna hade ett avstånd på mer än 10 km till arbetet (43 %) (se tabell 1.1). Respondenternas grad av fysisk träning och vardagsmotion redovisas i tabell 1.2.

Tabell 1.1. Översikt av studiepopulationen.

Demografi	Totalt
	N=242
	n (%)
<hr/>	
<i>Kön</i>	
Kvinnor	108 (45)
Män	131 (54)
Annat	3 (1)
<i>Åldersgrupp</i>	
30 år och yngre	40 (17)
31–40 år	56 (27)
41–50 år	78 (32)
51–60 år	45 (19)
Äldre än 60 år	14 (6)
<i>Barn</i>	
Ja	175 (72)
Nej	67 (28)
<i>Åldersgrupper barn (fler svarsalternativ var möjliga)</i>	
Spädbarnsålder	11 (5)
Förskoleålder	59 (24)
Lågstadieålder	49 (20)
Mellanstadieålder	32 (13)
Högstadieålder	38 (16)
Gymnasieålder	30 (12)
Vuxna	56 (23)
<i>Avstånd till arbetet</i>	
Mindre än 3 km	21 (9)
3–5 km	41 (17)
Mer än 5 km och upp till 7 km	33 (14)
Mer än 7 km och upp till 10 km	44 (18)
Mer än 10 km	103 (43)

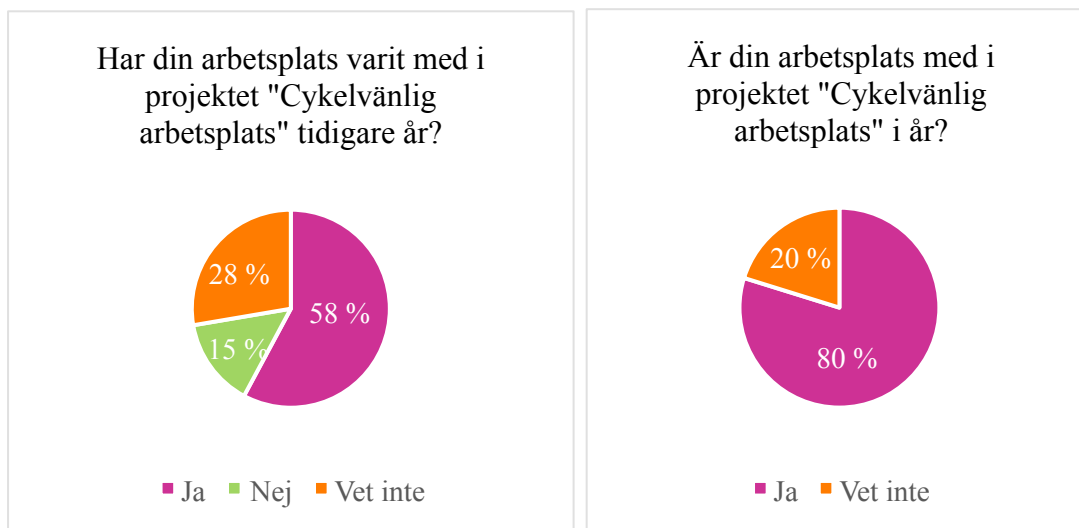


Tabell 1.2. Översikt av studiepopulationen fortsättning.

Demografi	Totalt
	N=242 n (%)
<i>Fysisk träning (minuter/vecka)</i>	
0 minuter	16 (7)
Mindre än 30 minuter	28 (12)
30–60 minuter	51 (21)
60–90 minuter	41 (17)
90–120 minuter	37 (15)
Mer än 120 minuter	69 (29)
<i>Vardagsmotion (minuter/vecka)</i>	
0 minuter	5 (2)
Mindre än 30 minuter	8 (3)
30–60 minuter	21 (9)
60–90 minuter	33 (14)
90–150 minuter	51 (21)
150–300 minuter	74 (31)
Mer än 300 minuter	50 (21)

## Deltagande i projektet "Cykelvänlig arbetsplats"

Knappt 60 % hade varit med i projektet tidigare och nära en tredjedel visste inte om arbetsplatsens eventuella tidigare deltagande (se figur 1).



Figur 1. Deltagande i projektet tidigare år och i år.

## Val av transport till arbetet

Flest tog sig till arbetet med eget motorfordon både före och efter projektet. Transportsätten cykel, elcykel, gång och löpning ökade efter projektets start medan färdssätten kollektivtrafik och eget motorfordon minskade något (se tabell 2).

Tabell 2. Transportsätt i relation till före och efter projektets start.

---

Val av transport (fler svarsalternativ var möjliga)	Totalt N=242 n (%)
---	--------------------------

---

*Hur tar du dig oftast till jobbet  
nuförtiden?*

Kör eget motorfordon	105 (43)
Samåker	10 (4)
Elcykel	22 (9)
Cykel	97 (40)
Kollektivtrafik (tåg, buss, spårvagn etc.)	80 (33)
Gång	35 (15)
Löpning	3 (1)

*Hur tog du dig oftast till jobbet  
innan din arbetsplats började  
med projektet "Cykelvänlig  
arbetsplats"?*

Kör eget motorfordon	116 (48)
Samåker	9 (4)
Elcykel	11 (5)
Cykel	78 (32)
Kollektivtrafik (tåg, buss, spårvagn etc.)	83 (34)
Gång	25 (10)
Löpning	1 (1)

---

## Upplevd möjlighet till att transportera sig aktivt

Drygt två tredjedelar upplevde sig ha möjlighet att transportera sig aktivt till och från sitt arbete i hög eller mycket hög grad. Det fanns ett samband mellan avstånd till arbetet och i vilken grad respondenterna upplevde sig ha möjlighet att transportera sig aktivt ( $r = -0,560$ ). Detta var signifikant ( $p < 0,001$ ). Detta innebär att huruvida respondenterna anser sig ha möjlighet att transportera sig aktivt eller inte är beroende av avstånd till arbetet. Ett längre avstånd visar på lägre grad av upplevd möjlighet till aktiv transport.

## Grad av fysisk träning och vardagsmotion relaterat till aktiv transport

De som ägnar sig åt fysisk träning väljer aktiv transport som transportsätt i högre grad än de som inte tränar (se tabell 3). Detta var signifikant ( $p < 0,006$ ). Samma koppling ses mellan vardagsmotion och aktiv transport ( $p < 0,000$ ) (se tabell 4).

Tabell 3. Relationen mellan fysisk träning och aktiv transport till arbetet.

Fysisk träning (minuter/vecka)	Aktiv transport till arbetet	Ej aktiv transport till arbetet
	N=127 n (53%)	N=115 n (48%)
0 minuter	3 (2)	13 (11)
Mindre än 30 minuter	9 (7)	19 (17)
30–60 minuter	27 (21)	24 (21)
60–90 minuter	22 (17)	19 (17)
90–120 minuter	22 (17)	15 (13)
Mer än 120 minuter	44 (35)	25 (22)

*Chi-2-test.*

Tabell 4. Relationen mellan vardagsmotion och aktiv transport till arbetet.

Vardagsmotion (minuter/vecka)	Aktiv transport till arbetet	Ej aktiv transport till arbetet
	N=127 n (53%)	N=115 n (48%)
0 minuter	0 (0)	5 (4)
Mindre än 30 minuter	1 (1)	7 (6)
30–60 minuter	7 (6)	14 (12)
60–90 minuter	13 (10)	20 (17)
90–150 minuter	20 (16)	31 (27)
150–300 minuter	49 (39)	25 (22)
Mer än 300 minuter	37 (29)	13 (11)

*Chi-2-test.*

## Faktorer som påverkat transportsätt

Respondenterna fick svara på frågan om projektet gjort att de ändrat sitt sätt att transportera sig till jobbet. Här svarade 11 ja och 34 delvis. Dessa personers svar analyserades för att se vilka faktorer som påverkat deras cykelbeteende i hög eller mycket hög grad. Dessa siffror visas i tabell 5. Även här fick de svara på en femgradig likertskala från att faktorn *inte spelade roll alls* till att den *spelade roll i mycket hög grad*. Det som hade störst betydelse för förändringen visade sig vara hälsofaktorer följt av att företaget eller organisationen

underlättar genom till exempel duschmöjligheter, cykelgarage etc. Även att man får sin dagliga motion hade stor betydelse.

Tabell 5. Analys av de 45 respondenter som svarat att de har eller delvis har förändrat sitt sätt att transportera sig till arbetet.

Påverkande faktorer	Totalt
	N=45
	n (%)

Faktorer som påverkat till förändring i transportsätt i hög – mycket hög grad

Kollegor	13 (29)
Vänner	3 (7)
Familj	14 (31)
Arbetsplatsen underlättar för mig (duschmöjligheter, cykelgarage etc.)	33 (73)
Tänker på miljöpåverkan	32 (71)
Ekonomiska faktorer	18 (40)
Tidseffektivt	23 (51)
Jag tänker på min hälsa	37 (82)
Jag får min dagliga motion	32 (71)

## Viktiga faktorer för val av transportmedel

En stor andel, 87 %, anser att tiden har betydelse i *hög* eller *mycket hög grad* när de väljer transportsätt till arbetet. En signifikant skillnad kunde ses för tidsaspekten i åldersgruppen *30 år och yngre* där tidsaspekten var viktigare för dem än för de *äldre än 60 år* ( $p=0,039$ ). Även i åldersgruppen *31-40* sågs en statistisk säkerställd skillnad ( $p=0,011$ ) i samma riktning jämfört med de allra äldsta (se tabell 6). Miljöfaktorer har betydelse i *hög* eller *mycket hög grad* för 53 % av respondenterna. Denna faktor var viktigare för kvinnor än för män och skillnaden var statistiskt signifikant ( $p=0,004$ ) (se tabell 7). Huruvida vädret spelar roll eller inte vid val av transport gav spridda svar. Det var fler som ansåg att vädret påverkade deras val av transport, än de som ansåg att det inte spelade så stor roll. Vädret var viktigast för de yngre.

Ekonomiska faktorer var viktigare för åldersgruppen *30 år och yngre* jämför med de i åldersgruppen *äldre än 60 år* ( $p=0,001$ ) och även jämfört med de som var *51-60 år* ( $p=0,014$ ).

Ekonomi tycktes bli mindre viktig ju äldre respondenten var. Duschmöjligheter på jobbet tyckte 35 % var viktigt i *hög* eller *mycket hög grad* medan 34 % ansåg att det inte spelade någon roll. Det gick att urskilja en skillnad mellan åldersgrupperna, där de yngre tycktes anse att duschmöjligheter var viktigare än andra åldersgrupper, dock var denna skillnad inte statistiskt signifikant.

Fler kvinnor än män uppgav att säker cykelförvaring var viktig. Denna skillnad var statistiskt signifikant ( $p=0,046$ ). Det var även viktigare för de som var *30 år och yngre* jämfört med de

äldre än 60 år ( $p=0,010$ ). Även i åldersgruppen 31-40 år sågs en signifikant skillnad jämfört med de äldre än 60 år ( $p= 0,027$ ). Möjlighet att kunna arbeta under tiden visade sig inte vara en särskilt viktig faktor, med endast 12 % som ansåg att detta var viktigt i *hög* eller *mycket hög grad*. På frågan om hälsofaktorer svarade 56 % att det var viktigt i *hög* eller *mycket hög grad* vid val av transportmedel. Säkerhet var viktigare för yngre, dock var denna skillnad inte statistiskt säkerställd. Några andra viktiga faktorer som ansågs vara betydelsefulla framkom genom ett kommentarsfält till frågan. Dessa handlade om avstånd, pendlingen som fysisk träning, möjlighet till kombinerad transport (cykel och kollektivtrafik) vid längre avstånd, undvika trängsel, fungerande vardag med hämtning och lämning av barn, slippa vänta på kollektivtrafik samt undvika smittor och förkylningar i samband med denna transport.

Tabell 6. Attityd till vilka faktorer som har betydelse för val av transportsätt. Åldersjämförelse.

I vilken utsträckning har följande faktorer betydelse för dig när du väljer transportsätt till arbetet? Skala 1-5.	Totalt N= 242 m (sd)	30 år och yngre N=40 m (sd)	31-40 år N=65 m (sd)	41-50 år N=78 m (sd)	51-60 år N=45 m (sd)	Äldre än 60 år N=14 m (sd)
<i>Faktorer</i>						
Tidsåtgång*	4,27 (,968)	4,43 (,844)	4,49 (,812)	4,31 (,842)	3,98 (1,196)	3,57 (1,342)
Miljövänligt	3,33 (1,271)	3,58 (1,174)	3,23 (1,320)	3,35 (1,204)	3,13 (1,440)	3,64 (1,082)
Väder	3,24 (1,370)	3,75 (1,032)	3,37 (1,294)	3,01 (1,324)	3,18 (1,600)	2,64 (1,646)
Parkeringsmöjlighet	3,13 (1,474)	3,35 (1,477)	3,12 (1,431)	3,29 (1,442)	2,98 (1,559)	2,14 (1,292)
Säkerhet	2,98 (1,424)	3,20 (1,285)	3,08 (1,395)	2,88 (1,414)	2,78 (1,536)	3,07 (1,685)
Ekonomi*	3,06 (1,274)	3,63 (1,005)	3,12 (1,193)	3,05 (1,237)	2,76 (1,448)	2,14 (1,292)
Duskmöjligheter på jobbet	2,73 (1,485)	3,00 (1,340)	2,77 (1,412)	2,79 (1,598)	2,53 (1,517)	1,93 (1,328)
Säker cykelförvaring*	3,22 (1,490)	3,65 (1,350)	3,45 (1,323)	3,14 (1,552)	2,98 (1,574)	2,14 (1,460)
Möjlighet att kunna arbeta under tiden	1,80 (1,154)	2,13 (1,285)	1,80 (1,121)	1,74 (1,098)	1,60 (1,116)	1,79 (1,311)
Hälsofaktorer	3,37 (1,260)	3,43 (,844)	3,35 (1,280)	3,58 (1,295)	3,13 (1,424)	2,93 (1,328)

\*Signifikant  $p<0.05$ .

Anova One-Way test med Bonferroni-justering för multiple testing.

Tabell 7. Attityd till vilka faktorer som har betydelse för val av transportsätt. Jämförelse mellan könen.

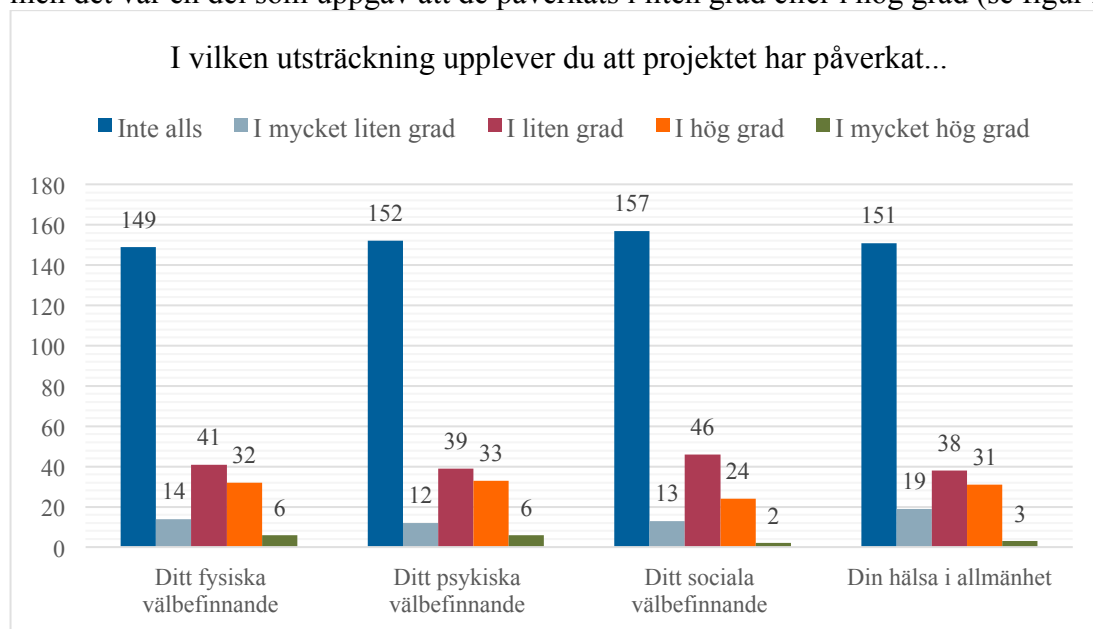
I vilken utsträckning har följande faktorer betydelse för dig när du väljer transportsätt till arbetet? Skala 1–5.	Totalt N=242 m (sd)	Kvinnor N=108 m (sd)	Män N=131 m (sd)
<i>Faktorer</i>			
Tidsåtgång	4,27 (,968)	4,32 (,965)	4,25 (,939)
Miljövänligt*	3,33 (1,271)	3,63 (1,157)	3,11 (1,308)
Väder	3,24 (1,370)	3,19 (1,409)	3,25 (1,338)
Parkeringsmöjlighet	3,13 (1,474)	3,09 (1,538)	3,19 (1,415)
Säkerhet	2,98 (1,424)	3,17 (1,476)	2,82 (1,358)
Ekonomi	3,06 (1,274)	3,05 (1,256)	3,09 (1,280)
Duschmöjligheter på jobbet	2,73 (1,485)	2,62 (1,431)	2,82 (1,522)
Säker cykelförvaring*	3,22 (1,490)	3,49 (1,431)	3,02 (1,501)
Möjlighet att kunna arbeta under tiden	1,80 (1,154)	1,81 (1,203)	1,76 (1,075)
Hälsofaktorer	3,37 (1,260)	3,58 (1,161)	3,23 (1,298)

\*Signifikant  $p < 0,05$ .

Oberoende *t*-test.

## Projektets påverkan på hälsan

Majoriteten angav att de inte upplevde att projektet påverkat deras hälsa och välbefinnande men det var en del som uppgav att de påverkats i liten grad eller i hög grad (se figur 2).



Figur 2. Andel svar i antal (n) för varje svarsalternativ under respektive kategori.

## Kategorisering

### **Faktorer som upplevs underlätta aktiv transport**

På frågan “*Om du inte transporterar dig aktivt idag, vad skulle kunna få dig att göra det?*”, lämnades 73 kommentarer och analysen mynnade ut i sju kategorier som redovisas nedan.

#### *Ett kortare avstånd mellan hem och arbete*

Avståndet visade sig vara det största hindret för respondenterna när det kom till att transportera sig aktivt. Detta framkom från 28 respondenter, som menade att om de bodde närmare arbetsplatsen, så skulle de kunna transportera sig aktivt.

#### *Mer tid*

Det visade sig att tid var en begränsande faktor för flera. Av de som svarade på frågan nämnde 18 stycken att de på något sätt avstod från att transportera sig aktivt på grund av brist på tid. Det kunde till exempel bero på svårigheter att få ihop vardagen med hämtning och lämning på förskola och skola eller att man ansåg sig ha för lång arbetsdag eller för hög arbetsbelastning för att kunna lägga tid på att transportera sig aktivt. Några nämnde att de tyckte att företagen på något sätt kunde låta dem använda arbetstid till att transportera sig till och från arbetet.

#### *Väder*

Två av respondenterna framhövde väder som avgörande faktorer för att transportera sig aktivt.

#### *Stödjande kollektivtrafik*

Kollektivtrafiken omnämndes av åtta personer. Tre av dessa uttryckte att de hade transporterat sig aktivt om de kunnat ta med sig cykeln på tåg och spårvagn. Resterande skrev att de önskade en bättre fungerande kollektivtrafik.

#### *Säkra cykelvägar*

Bättre och säkrare cykelvägar var något som åtta respondenter nämnde. Andra faktorer som nämndes i denna kategori var belysning, trafik och skaderisk. En respondent uttryckte sig på följande sätt:

Bättre cykelvägar och gångvägar. Den sista biten till mitt arbete är det i princip obefintlig cykelväg, och mycket tung trafik. Det känns mycket osäkert då det är trafik.

#### *Ekonomisk kompensation*

Sex respondenter ville på något sätt ha ekonomisk kompensation för att börja transportera sig aktivt. Denna kompensation föreslogs kunna innefatta subvention från företaget på elcykel, skattesanktion eller gratis busskort.

### *Intrapersonella faktorer*

Tre respondenter nämnde praktiska faktorer som hinder för att transportera sig aktivt. Dessa kunde vara att de hade andra ärenden att utföra i samband med arbetsdagen och att det då var mest praktiskt att ta bilen. Två nämnde att det var krångligt att bära på flera väskor med ombyte för att kunna duscha på arbetet. En person nämnde att det skulle krävas ett mindre stressigt privatliv. Även motivationsfaktorer framkom där två personer nämnde att det skulle krävas egen beslutsamhet och egen planering. Två av respondenterna var tydliga med att de inte hade för avsikt att förändra sitt beteende.

Ett önskemål om någon sorts tävling för att motivera till att cykla framkom. En respondent tog upp vanans makt kopplad till ett förändrat beteende:

nån slags "kick-start" kanske? det blir att jag bara fortsätter åka kollektivt av gammal vana.  
har inte testat cykla hit ännu så vet inte vägen osv.

### **Respondenternas upplevelser av projektet**

Respondenterna fick svara på frågan "Hur upplever du/har du upplevt projektet "Cykelvänlig arbetsplats"?" De blev därefter ombudade att specificera en motivering till deras svar med en uppmaning till att nämna tre faktorer. Dessa specificeringar är kategoriserade nedan. På denna fråga lämnades 98 kommentarer och analysen resulterade i sex kategorier och fyra underkategorier.

### *Arbetsplatsrelaterade faktorer*

Det går att urskilja en uppskattning för företagets engagemang och uppmuntran i hälften av kommentarerna. Två respondenter ansåg att företaget genom projektet endast satsar på de som redan är aktiva och två respondenter upplevde att deras arbetsplats inte engagerade sig tillräckligt.

Tillgång till dusch var något som åtta respondenter lyfte fram som positivt. Även säker cykelförvaring var viktigt för flera och även att det fanns tillgång till cykelpump och andra verktyg för att kunna sköta sin cykel. En respondent lyfte fram ett önskemål om att företaget borde satsa betydligt mer på att subventionera inköp av elcykel medan en annan respondent tycktes vara nöjd med det ekonomiska bidraget som erhöles. En annan var missnöjd med faktumet att det alltid fanns lediga parkeringsplatser för bilar men ej för cyklar på arbetsplatsen.

### *Information och kommunikation*

Tretton respondenter uttryckte att de inte visste om att deras arbetsplats var med i projektet. En uppgav specifikt att hen inte visste om något projekt men att företaget satsat på duschmöjligheter, gym och parkering. Hen visste dock inte om detta var projektrelaterat eller inte. Flera respondenter uttryckte att de förvisso visste om att projektet fanns men att de hade fått alldeles för lite information från arbetsplatsen om projektet för att kunna uttrycka en åsikt om det vilket följande citat belyser:

På min arbetsplats har inte projektet lyfts fram. Arbetsplatsen har varit med i många år och det är svårt att säga vad som är projektanknutet och inte



### *Sociala faktorer*

Flera respondenter uttryckte att en positiv faktor med projektet var att det nu pratas mer om hälsa, miljö och cykling på arbetsplatsen. En person tyckte det var trevligt att etablera kontakt med andra cyklister ute på vägarna.

### *Samhällsfaktorer*

Här uppgavs att genom att välja cykeln framför kollektivtrafik och motorfordon så sparas tid. Flera respondenter uttryckte att projektet är bra ur samhällssynpunkt, genom att om fler väljer cykeln så gynnar det stadsplaneringen utifrån cyklisternas behov, varav en uttryckte följande:

Projektet verkar för bättre stadsmiljö, att fler kommer i rörelse, och som en bieffekt av att fler cyklar – att cykeltrafiken möjligen får högre prioritet vid stadsplanering.

### *Ointresse*

Fem respondenter uttryckte ett ointresse av att engagera sig i projektet. De uttryckte att de inte kände sig berörda och har därmed inte påverkats av det.

### *Generella åsikter om projektet*

Respondenterna uttryckte flera generella tankar om projektet "Cykelvänlig arbetsplats". Flera handlade om att det är positivt med initiativ som främjar cykling och därmed uppmärksammar cykel som ett bra val av transportmedel. Detta menade en majoritet i denna kategori leder till ökad hälsa. Fler än hälften av kommentarerna i kategorin berörde miljön som en viktig faktor i projektet. Det nämndes även av tre respondenter att projektet bidrar till att göra arbetsplatsen mer attraktiv utifrån. En respondent ansåg att det var bra för ekonomin.

## **Diskussion**

### **Metoddiskussion**

Rekryteringsprocessen av deltagare till denna studie omfattas till största delen av mailkontakt med regionutvecklaren på Hållbart Resande Väst, projektansvariga kommunkontakter såväl som berörda arbetsplatser. Faktumet att Cykelvänlig arbetsplats hemsida inte var uppdaterad vid studiens rekryteringstillfälle, påverkar resultatet genom att reducera antalet potentiella arbetsplatser. Ytterligare en faktor som kan ha påverkat resultatet är att trots en, i författarnas mening, tydlig förklaring av syfte och vilka studien riktade sig till (se bilaga 2) kan ett missförstånd ha uppstått då en projektansvarig på en arbetsplats trodde att enbart hen skulle besvara enkäten. Konsekvensen blev då ett färre antal respondenter från den aktuella arbetsplatsen. En annan faktor att diskutera är att projektet just hade startat när datainsamlingen påbörjades, vilket kom till författarnas vetskap relativt sent i studien. Det var i detta skede författarna bestämde sig för att även inkludera arbetsplatser som hade deltagit i projektet tidigare år. Trots detta kan studien ha gått miste om flera potentiella kommuner och

arbetsplatser. Detta leder till att generaliserbarheten av resultatet minskar. Om enkäten hade skickats ut till hösten hade svaren kunnat se annorlunda ut då projektet då pågått under en längre tid. Tidpunkten då enkäten skickades ut för datainsamling inföll under en period med många röda dagar vilket även detta kan ha påverkat andelen respondenter och vidare studiens resultat.

Pilottestet möjliggjorde en korrigerande av mätinstrumentet, vilket ledde till en ökad validitet och reliabilitet. Trots detta blev av misstag en av frågorna obligatorisk. Detta gällde frågan *“Om du i samband med projektet har börjat cykla/cykla mer, i vilken utsträckning har följande faktorer påverkat dig?”*, vilken de respondenter som inte är berörda av inte skulle behövt svara på. Detta ledde till att en del av datan på denna fråga fick exkluderas från resultatet.

Bryman (2008) menar att en forskare bör betrakta resultatet med försiktighet vid självrapporterad data, eftersom denna kan vara överskattad av respondenten. Detta tas främst i åtanke i denna studie kring frågorna kring fysisk träning och vardagsmotion. Med tanke på konditionsnivån i den svenska arbetsföra befolkningen som uppmärksammades av Ekblom-Bak et al. (2018) så kan denna siffra diskuteras. Det har tagits i beaktning att det kan ha varit en aktiv grupp respondenter som har valt att delta i enkätstudien. I informationsbrevet som bifogades med enkäten framgick det att alla medarbetare på arbetsplatsen kunde besvara enkäten. Det skulle dock kunna vara så att det i störst utsträckning är de som redan cyklar och är positiva till, samt intresserade av, projektet som har valt att svara. Något som dock tyder på att så inte helt är fallet är att ett flertal som svarat på enkäten inte cyklar. Dock vet vi ingenting om attityder hos de individer som inte har valt att svara på enkäten. Därmed är det tveksamt huruvida denna grupp individer är ett representativt urval eller ej för att generalisera till en större population.

När det kom till kategoriseringen så deltog alla tre författarna vilket ökar reliabiliteten. Kommentarer som var uppenbart oanvändbara exkluderades ur kategoriseringen. Det behövs tas i beaktning att svar kan ha missuppfattats.

## Resultatdiskussion

### Upplevd möjlighet till aktiv transport

Resultatet visade att drygt två tredjedelar upplevde sig ha möjlighet att transportera sig aktivt till och från sitt arbete i hög eller mycket hög grad. Trots detta var det dominerande färd sättet till och från arbetet med eget motorfordon. Aittasalo et al. (2017) kom fram till liknande siffror där mer än hälften av respondenterna uppgav att de hade möjlighet att gå eller cykla hela eller delar av sträckan till arbetet men endast en väldigt liten del av dessa hade för avsikt att göra det. Både Heinen et al. (2010) och Piatkowski et al. (2015) menar att cykling skulle kunna vara ett fungerande pendlingsalternativ för många men att endast en liten andel väljer att cykla.

I denna studie kan frågan om upplevd möjlighet till aktiv transport ha tolkats på olika sätt. Möjlighet kan ha tolkats innefatta faktorer som personlig säkerhet, tid, ekonomi, väder etc.

Att ha möjlighet att göra någonting, innebär inte nödvändigtvis att personen i fråga är villig att göra det.

## **Främjande och hindrande faktorer för aktiv transport**

### *Tid*

Studiens resultat visar att avstånd mellan hem och arbete och brist på tid var hindrande faktorer för aktiv transport. Detta påpekar Heinen et al. (2010) men även Tzarimas et al. (2016) som diskuterar avståndets betydelse för om en individ väljer att cykla eller inte och menar att 10 km tycks vara en gräns där cykel inte längre ses som det första alternativet. Den upplevda bristen på tid framkom från många respondenter som en hindrande faktor och kunde bero på olika saker såsom hämtning och lämning av barn och att man hade andra aktiviteter i anslutning till arbetsdagen som påverkade möjligheter att transportera sig aktivt. En möjlig förklaring till att cykeln väljs bort kan vara hur bilen ses som en del av livsstilen för vissa individer. Tengström (1991: refereras i Wärneryd, Hallin och Hultman, 2002) menar att en bil möjliggör en flexibilitet som gör att individen kan nå fler aktiviteter rent geografiskt. Likaså ses bilen av en del individer som en statussymbol och även som ett uttryck för ens egen identitet.

### *Väder*

Huruvida vädret spelar roll eller inte vid val av transportmedel gav spridda svar. Att vädret inte visade sig vara en så viktig faktor på gruppnivå skulle kunna bero på att de som väljer bil som transportmedel kan ha dragit ner medelvärdet, då väder i detta fall antagligen spelar liten roll. Tidigare forskning har visat att vädret har en relativt stor betydelse. Både Tzarimas et al. (2016) och Heinen et al. (2010) diskuterar väder och klimat som hinder för aktiv transport.

Det gick att urskilja en förändring i transportsätt före och efter projektets start, där det hade blivit fler cyklister och något färre bilister. Det går dock inte med säkerhet att säga att denna förändring berodde på just projektet. Till exempel kan tiden på året då studien genomfördes spela in då förmodligen fler cyklar på våren än på vintern.

### *Faciliteter*

Tzarimas et al. (2016) diskuterar att tidigare litteratur har identifierat hinder för aktiv transport i form av brist på bra faciliteter på slutdestinationen. De föreslår olika sätt att åtgärda detta vilket kan vara att arbetsplatsen erbjuder olika underlättande faktorer såsom säker cykelförvaring, duschmöjligheter men likaså mer flexibla klädkoder för att slippa ta med sig så mycket packning. Heinen et al. (2010) har funnit att tillgång till dusch och omklädningsmöjligheter var viktigt. Det allra viktigaste var dock säker cykelparkering som värderades högt. I deras översikt visade det sig att detta var viktigast för män.

Resultatet i denna studie visar att säker cykelparkering värderas högt men att det var viktigast för kvinnor. Av de personer som uppgav att de ändrat sitt sätt att transportera sig till arbetet efter projektets start svarade många att det som arbetsplatsen gjort för att underlätta i form av till exempel duschmöjligheter eller cykelgarage spelade stor roll. En faktor som upplevdes försvåra möjligheterna att cykla till arbetet var behovet av att ta med sig mycket packning.

### *Säkerhet och infrastruktur*

Tzarimas et al. (2016) har identifierat personlig säkerhet som ett upplevt hinder när det kommer till att transportera sig aktivt. Detta var något som även framkom bland respondenterna i denna studie. Dessa hinder i form av säkerhet genomsyrades av upplevd brist på säkra cykelvägar, såsom att man var orolig kring tung trafik. Smidfelt Rosqvist och Wennberg (2018) lyfter också fram genom sin sammanställning av tidigare forskning att upplevd säkerhet i trafiken och planeringsfaktorer är betydelsefullt när det gäller transportval. De menar vidare att ett väl utbyggt cykelnät är viktigt om fler ska välja cykel som transportmedel. Även Aittasalo et al. (2017) tar upp betydelsen av en bra infrastruktur, vilket även framkom från några av respondenterna i denna studie. De tog upp att ett projekt som "Cykelvänlig arbetsplats" kan leda till en framtida stadsplanering utifrån cyklisternas behov.

### *Hälsofaktorer*

Något som påverkade respondenterna generellt vid val av transportmedel till och från arbetet var hälsfaktorer. Av de 45 individer som efter projektets start förändrade sitt sätt att transportera sig uttryckte 82 % att hälsfaktorer var viktiga för deras förändring. De viktigaste anledningarna som angavs var att de tänker på sin hälsa och får sin dagliga motion. När det gällde hur projektet påverkat samtliga deltagares hälsa och välbefinnande fysiskt, psykiskt såväl som socialt svarade majoriteten att de inte påverkats. En anledning till detta kan vara att projektet nyligen startats upp på en del arbetsplatser. Trots detta gick det att se att 34 individer uppgav att deras hälsa i allmänhet har påverkats i hög eller mycket hög grad. Motsvarande siffror på fysiskt välbefinnande var 38 personer, psykiskt välbefinnande 39 personer och socialt välbefinnande 26 personer. Det kunde konstateras att av de 242 deltagarna i studien gick det att urskilja ett flertal individer som påverkats hälsomässigt i hög grad. I resultatet framkom att de som utför en större mängd vardagsmotion transporterar sig aktivt i högre grad. Här finns en risk att deltagarna har räknat in en eventuell aktiv transport som vardagsmotion vilket kan ha lett till att resultatet har blivit missvisande. Gällande de som utför en större mängd fysisk träning, sågs en koppling till att de använder aktiv transport i större utsträckning. Denna koppling till fysisk träning kunde även urskiljas i studien av Heinen et al (2010). Att de som transporterar sig aktivt i större utsträckning också tränar mer, kan således betyda att projektet "Cykelvänlig arbetsplats" i stor utsträckning nått fram till redan fysiskt aktiva individer och kanske inte i lika stor utsträckning till mindre aktiva individer.

### *Miljövänligt*

Bland de som ändrat sitt transportsätt efter projektets start uppgav en stor andel att miljöfaktorer spelat in vid beslutet. Miljöfaktorer menade även drygt hälften var viktigt i hög eller mycket hög grad vid val av transportmedel. Smidfelt Rosqvist och Wennberg, (2018) lyfter fram att miljöfaktorer var viktigare för kvinnor än för män vid val av transportmedel vilket även sågs bland respondenterna i denna studie.

### **Sociala miljöns, attityders och kulturens inverkan**

Ovanstående faktorer, framkomna både i tidigare forskning och även denna studie, åskådliggör hur hälsopromotiva insatser med dessa komponenter inte tycks vara tillräckliga för en beteendeförändring i samband med aktiv transport i den utsträckning som önskas. Både

Sherwin et al. (2014) och Heinen et al. (2010) framhäver att när det gäller val av transportmedel så fattas inte detta beslut på en sammanvägning av för- och nackdelar mellan tillgängliga alternativ följt av ett rationellt beslut, utan att det ligger andra faktorer bakom såsom sociala och kulturella faktorer.

Sherwin et al. (2014) har studerat betydelsen av social påverkan för att börja cykla. De konstaterar att social påverkan ofta spelar en stor roll, men att det finns svårigheter att mäta detta då individer ofta inte är medvetna om den sociala påverkan. Deras konklusion är att detta bör finnas i åtanke vid utformningen av framtida interventioner. Bland de som i denna studie ändrat sitt sätt att transportera sig efter projektets start nämndes att familj, vänner och kollegor påverkat, men i låg utsträckning. Sherwin et al. (2014) menar dock att det är svårt att identifiera en eventuell påverkan av detta slag då den ofta är sammanblandad med andra faktorer. Bandura (1986) beskriver hur personliga faktorer, beteende och miljö påverkar varandra. En individs self-efficacy, som är tilltron till ens förmåga i en given situation, skulle kunna ökas genom att se till exempel en kollega börja cykla till arbetet. Ett av förslagen till intervention som Sherwin et al. (2014) presenterar, är att rikta insatsen mot vänner till redan cyklande individer. Detta för att kunna utnyttja den möjlighet social påverkan kan ha.

Människors attityder är precis som social påverkan en viktig faktor att ta hänsyn till. Om en individ befinner sig i en kultur där en rådande attityd är att man tar bilen till arbetet kommer det bli svårare att påverka den individen. Heinen et al. (2010), Sherwin et al. (2014), Piatkowski et al. (2015) och Aittasalo et al. (2017) diskuterar alla attityder och social påverkan i samband med aktiv transport och drar slutsatsen att dessa är viktiga att tänka på. Aittasalo et al. (2017) menar att det är viktigt att ta hänsyn till flera delar i en människas liv när man vill påverka transportvanor. Bland dessa delar återfinns individuella och sociala faktorer. Även Piatkowski et al. (2015) menar att hinder för att cykla kan bero på ett flertal olika faktorer såsom individuella faktorer och attityder och att det blir mer och mer klart att attityder och uppfattningar har stor påverkan på beteenden. Sherwin et al. (2014) menar att hur en individ ser på gruppen cyklister och om denne kan och vill identifiera sig med grupp, har betydelse vid valet att cykla eller inte. Smidfelt Rosqvist och Wennberg (2018) tar upp att attityder, vanor och normer spelar stor roll vid val av transportmedel. Tzarimas et al. (2016) föreslår att cykling till och från arbetet kan utformas som en social aktivitet genom en cykelgrupp. Frisé et al. (2014) påtalar att information tillhörande en viss kultur har potential att spridas snabbt över stora geografiska områden genom den ökade internetanvändningen. Likaså har en positiv eller negativ syn på aktiv transport inom en given kontext potential att spridas på detta sätt.

Möjligheten att förändra en individs attityd ligger i de dynamiska komponenter som attityden utgör. Utöver individens beteende, känslor och kognition består detta även av den fysiska miljön och den sociala miljö som individen vistas i (Gulliksson & Holmgren, 2015). Reciprocal determinism, alltså den kontinuerliga interaktionen och påverkan som en individs personliga faktorer, beteende och miljö utövar på varandra, menar Bandura (1986) är olika dominanta i olika situationer. Vidare menar Gulliksson och Holmgren (2015) att en individs attityd ofta avspeglar det som upplevs som viktigt för hen. Attityders betydelse för val av transportmedel gick att urskilja i denna studies resultat där några respondenter uttryckte starkt att bilen var det enda acceptabla transportmedlet och att inget kunde förändra det. Attityder kan förmedlas genom den sociala miljön, något som framgick genom

respondenternas kommentarer där de uttryckte att det var positivt att det efter projektets start pratades mer om cykling, hälsa och miljö på arbetsplatsen. Likaså var det många respondenter som lade fram att de uppskattade arbetsplatsens engagemang i frågan. Engagemanget på arbetsplatsen kan förmedla en positiv attityd, vilket kan leda till förändrade attityder hos medarbetarna. Därmed bör arbetsplatsen ses som en social miljö som kan förändra individers attityder.

Ett flertal respondenter uttryckte att de inte visste om projektet. Detta kan bero på att det var relativt nystartat på en del arbetsplatser. Dock var det flera vars arbetsplatser varit med i projektet som uttryckte bristande kommunikation relaterat till projektet. Denna brist på kommunikation upplevde vissa handla om att projektet så tydligt var riktad till de som cyklar. De som inte hade möjlighet att cykla kunde känna sig exkluderade.

## Slutsats

Vid utformningen av hälsopromotiva interventioner i syfte att öka mängden aktiv transport kan inte alla potentiella cyklister ses som en homogen grupp. Transportbeteende är mer komplext än att bara titta på enskilda faktorer. Dessa bör kompletteras med kunskapen om det dynamiska samspelet mellan personliga faktorer, beteende och miljö som Social Cognitive Theory innefattar. Den sociala miljön har visat sig vara speciellt viktig och bör ges större utrymme.

I dagsläget utgörs kriterierna för projektet "Cykelvänlig arbetsplats" till största del av förbättringar och anpassningar i den fysiska miljön i syfte att främja cykling till och från arbetet. Interventionen skulle eventuellt kunna få större genomslagskraft om även den sociala miljön och attityder tas i beaktande i högre grad. En viktig aspekt att ta hänsyn till vid implementerandet av hälsopromotiva interventioner på en arbetsplats är att alla ska känna sig inkluderade. Detta för att bibehålla en positiv social miljö på arbetsplatsen, eftersom denna har visat sig ha stor inverkan på hur attityder formas. Detta skulle kunna göras genom att utforma en bredare intervention med fler komponenter som kan öka möjligheten att nå alla på arbetsplatsen. Denna studies resultat visade att en stor andel upplevde sig ha möjlighet att transportera sig aktivt till arbetet i hög eller mycket hög grad. Trots detta var det vanligaste transportmedlet eget motorfordon. Tid och avstånd framkom som de mest avgörande faktorerna vid val av transportmedel. Miljöfaktorer ansågs vara en inverkan i hög eller mycket hög grad i valet hos hälften av respondenterna, främst bland de kvinnliga.

Avslutningsvis skulle ett bredare samarbete mellan flera olika professioner ha potential att göra hälsopromotiva interventioner ännu mer effektiva, då flera expertisområden kan bidra med olika synvinklar och kompetens vilket därmed kan öka chanserna att nå ut på individnivå. I detta samarbete skulle hälsopromotörer kunna ha en framstående roll tillsammans med trafikplanerare, stadsplanerare samt förslagsvis sociologer.

## Referenser

- Aittasalo, M., Tiilikainen, J., Tokola, K., Seimelä, T., Sarjala, S-M/SM., Metsäpuro, P., Hynynen, A., ... Vasankari, T. (2017). Socio-ecological intervention to promote active commuting to work: Protocol and baseline findings of a cluster randomized controlled trial in Finland. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 14(10), 1257. doi:<https://doi.org/10.3390/ijerph14101257>
- Angelöw, B., & Jonsson, T. (2000). *Introduktion till socialpsykologi*. Lund: Studentlitteratur.
- Bandura, A. (1986). *Social foundations of thought and action. A social cognitive theory*. New Jersey: Prentice-Hall.
- Bohner, G., & Wänke, M. (2002). *Attitudes and attitude change*. Hove: Psychology Press.
- Brehm, S., Kassin, S., & Fein, S. (1999). *Social Psychology*. Boston: Houghton Mifflin Company.
- Bryman, A. (2008). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Stockholm: Liber AB.
- Cykelvänlig arbetsplats. (2019). *Cykelvänlig arbetsplats*. Hämtad 2019-05-01 från <http://cykelvanligarbetsplats.se>
- Ekblom-Bak, E., Ekblom, Ö., Andersson, G., Wallin, P., Söderling, J., Hemmingsson, E., & Ekblom, B. (2018). Decline in cardiorespiratory fitness in the Swedish working force between 1995 and 2017. *Scandinavian Journal of Medicine & Science in Sports*, 29(2), 232-239. doi: <https://doi-org.ezproxy.ub.gu.se/10.1111/sms.13328>
- Frisén, A., Holmqvist Gattario, K., & Lunde, C. (2014). *Projekt perfekt. Om utseendekultur och kroppsuppfattning*. Stockholm: Natur & Kultur.
- FYSS. (2018). *Fysisk aktivitet som medicin. En praktisk handbok utifrån FYSS*. Stockholm: SISU Idrottsböcker.
- Gulliksson, H., & Holmgren, U. (2015). *Hållbar utveckling: livskvalitet, beteende och teknik*. Lund: Studentlitteratur.
- Heinen, E., Van Wee, B., & Maat, K. (2010). Commuting By Bicycle: An Overview of the Literature. *Transport Reviews*, 30(1), 59-96. doi: 10.1080/01441640903187001
- Kostenius, C. & Lindqvist, AK. (2006). *Hälsövägledning - från ord och tanke till handling*. Lund: Studentlitteratur AB.
- Nutbeam, D., Harris, E., & Wise. M. (2010). *Theory in a nutshell*. Australia: McGraw-Hill Education.

Piatkowski, D. P., Marshall, W. E. (2015). Not all prospective bicyclists are created equal: The role of attitudes, socio-demographics, and the built environment in bicycle commuting. *Travel Behaviour and Society*, 2(3), 166-173. doi: doi.org/10.1016/j.tbs.2015.02.001

Sherwin, H., Chatterjee, K., & Jain, J. (2014). An exploration of the importance of social influence in the decision to start bicycling in England. *Transportation Research Part A*, 68(C), 32-45. doi:https://doi-org.ezproxy.ub.gu.se/10.1016/j.tra.2014.05.001

Smidfelt Rosqvist, L. & Wennberg, H. (2018). *Förklaringar till resmönster i koppling till förutsättningar att resa för olika grupper. Underlag till Trafikanalys*. (Trivector, 2018:81). Hämtad från Trivector:  
[https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2018/trivector-2018\\_81-forklaringar-till-resmonster\\_20181203\\_slutlig.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2018/trivector-2018_81-forklaringar-till-resmonster_20181203_slutlig.pdf)

Tzarimas, C., Hobson-Powell, A., Johnson, R., Shaw, J., Askew, C., Davies, S., & Leemhuis, C. (2016). *Physical activity in the workplace: a guide*. Hämtad från Exercise is Medicine Australia: [http://exerciseismedicine.com.au/wp-content/uploads/2016/11/EIM\\_Workplace\\_PA\\_Guide.pdf](http://exerciseismedicine.com.au/wp-content/uploads/2016/11/EIM_Workplace_PA_Guide.pdf)

Vetenskapsrådet. (2017). *God forskningssed*. Hämtad från Vetenskapsrådet:  
[https://www.vr.se/download/18.2412c5311624176023d25b05/1555332112063/God-forskningssed\\_VR\\_2017.pdf](https://www.vr.se/download/18.2412c5311624176023d25b05/1555332112063/God-forskningssed_VR_2017.pdf)

Västra Götalandsregionen. (2019). *Verksamhetsplan år 2019 för kompetens- och projektplattformen Hållbart resande väst*. Hämtad 2019-04-22 från  
<https://alfresco.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/workspace/SpacesStore/5a9ac071-9a28-4860-99fd-90589d21141c/Verksamhetsplan%20HRV%202019-1.pdf?a=false&guest=true>

Västra Götalandsregionen. (2019). *Projektplan - Cykelvänlig arbetsplats 2019*. Hämtad 2019-05-01 från  
<https://alfresco.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/workspace/SpacesStore/256b849b-00af-4453-825b-1b22fcb8c204/Projektplan%20Cykelv%C3%A4nlig%20arbetsplats%20i%20V%C3%A4stra%20G%C3%B6taland%20och%20Halland%202019.pdf?a=false&guest=true>

Västra Götalandsregionen. (2019). *Hållbart resande väst*. Hämtad 2019-04-22 från  
<https://www.vgregion.se/om-vgr/satsningar-och-samarbeten/hallbart-resande-vast/projekt/>

WHO. (2007). *Workers' health: global plan of action. Sixtieth world health assembly*. Hämtad 2019-05-21 från  
[https://www.who.int/occupational\\_health/publications/global\\_plan/en/](https://www.who.int/occupational_health/publications/global_plan/en/)

WHO. (2019) *The workplace: A priority setting for health promotion*. Hämtad 2019-05-21 från [https://www.who.int/occupational\\_health/topics/workplace/en/](https://www.who.int/occupational_health/topics/workplace/en/)



Wärneryd, O., Hallin, P., & Hultman, J. (2002). *Hållbar utveckling. Om kris och omställning i stad och samhälle*. Lund: Studentlitteratur AB.

# Bilagor

## Bilaga 1. Informationsbrev till projektledarna i respektive kommun

Hej!

Vi är tre studenter vid Göteborgs Universitet som skriver vår kandidatuppsats inom området hälsopromotion. Vi samarbetar med Västra Götalandsregionen- Hållbart resande väst och fokuserar på deras projekt Cykelvänlig arbetsplats. Vi vänder oss till alla deltagare i Västra Götaland och Halland som är deltagare i år och vi vill studera beteende och motivation i samband med aktiv transport och hälsa. Detta tänkte vi göra genom att under v.16 skicka ut en elektronisk enkät med frågor till respektive arbetsplats som vi skulle bli glada om medarbetarna vill svara på. Syftet med vår uppsats är att lyfta fram hälsofrämjande insatsers inverkan på arbetsplatsen som arena, för att belysa vad detta kan göra för folkhälsan i stort.

Vi kontaktar dig då du står som kontaktperson för din kommun i projektet. Vi undrar om vi skulle kunna få be dig att snarast skicka ut bifogat informationsdokument till samtliga ansvariga på respektive arbetsplatser i din kommun som är delaktiga i projektet i år?

Det hade varit till stor hjälp för oss! I det bifogade mailet står det kontaktuppgifter till oss om man önskar medverka, så att du inte behöver bli mellanhand!

Om du har frågor, så går det jättebra att svara på detta mail eller ringa mig, Emma, på 07x xxxxxxxx.

Tack på förhand!

Vänliga hälsningar från  
Emma Carlson, Sara Nordlöf & Annika Rosenqvist

## Bilaga 2. Informationsbrev till respektive deltagande arbetsplats

Hej!

Vi är tre studenter från Hälsopromotionsprogrammet vid Göteborgs Universitet. Under våren skriver vi vår kandidatuppsats som är inriktad mot beteendeförändringar och motivation i samband med aktiv transport och hälsa. Vi har ett samarbete med Västra Götalandsregionen – Hållbart resande väst angående projektet Cykelvänlig arbetsplats. Vi är intresserade av att ta reda på hur detta projekt har inverkat på medarbetarna på de arbetsplatser som är delaktiga i år. Detta tänkte vi göra genom att under vecka 16 skicka ut en elektronisk enkät som medarbetarna kan svara på. Vi undrar om er arbetsplats är intresserad av att medverka? Vi önskar i detta fall att du som ansvarig på din arbetsplats under den veckan skickar ut ett mail med ett informationsbrev som vi utformar till medarbetarna, tillsammans med en länk till enkäten. Enkäten tar ca 5 minuter att besvara.

Vi hoppas såklart att ni vill vara med! Kontakta mig, Emma, genom att svara på detta mail senast xxxxxxxx. Tack på förhand!

Vänliga hälsningar,  
Emma Carlson, Sara Nordlöf & Annika Rosenqvist

Kontakt:

Mail: xxxxxxxxxxx@student.gu.se

Tel: 07x xxxxxxxx

## Bilaga 3. Informationsbrev till medarbetarna på respektive arbetsplats tillsammans med länken till enkäten

Hej alla medarbetare!

Med vår kandidatuppsats vid Göteborgs Universitet vill vi utforska medarbetares upplevelser av projektet ”Cykelvänlig arbetsplats” och dess påverkan på medarbetarens transportval och hälsa. Denna enkät kan besvaras av samtliga medarbetare på arbetsplatsen. Enkäten tar ca 5 minuter att besvara och är helt anonym.

Tack på förhand!

Vänliga hälsningar,  
Emma Carlson, Sara Nordlöf & Annika Rosenqvist  
Hälsopromotionsprogrammet

Klicka här för att komma till enkäten:

[https://sunet.artologik.net/gu/Enkät Cykelvänlig arbetsplats medarbetare](https://sunet.artologik.net/gu/Enkät%20Cykelvänlig%20arbetsplats%20medarbetare)

## Bilaga 4. Enkät.

Hej!

Våra namn är Emma Carlson, Sara Nordlöf och Annika Rosenqvist. Vi studerar tredje och sista året på Hälsopromotionsprogrammet vid Göteborgs Universitet. Inom ramen av vår kandidatuppsats vill vi studera hälsofrämjande insatser på arbetsplatsen med fokus på aktiv transport, hållbar utveckling och hälsa. Detta vill vi göra genom en enkätstudie riktad till **samtliga medarbetare** på arbetsplatser som genomför/har genomfört projektet "**Cykelvänlig arbetsplats**".

Syftet med studien är att utforska medarbetares upplevelser av projektet "Cykelvänlig arbetsplats" och dess påverkan på medarbetarens transportval och hälsa.

Enkäten innehåller 24 frågor och tar cirka 5 minuter att besvara.

Det är frivilligt att delta i studien och enkäten är helt anonym. Svaren kommer bara användas i denna studie, utifrån uppsatsens syfte.

Tack för att du tar dig tid att svara på frågorna - dina åsikter och erfarenheter är viktiga! Om du önskar mer information eller har frågor är du välkommen att kontakta:

Emma Carlson (xxxxxx@xxxx)

Sara Nordlöf (xxxxxx@xxxx)

Annika Rosenqvist (xxxxxxxx@xxx)

Beatrix Algurén (xxxxxx@xxxx), handledare

### 1. Kön:

- Kvinna
- Man
- Annat

### 2. Alder:

- 25 år eller yngre
- 26-30 år
- 31-35 år
- 36-40 år
- 41-45 år
- 46-50 år
- 51-60 år
- Äldre än 60 år

3. Hur många barn har du?

- Inga
- 1
- 2
- 3
- Fler än 3

4. Om du har barn, i vilka åldrar är de? (flera svarsalternativ är möjliga)

- Spädbarnsålder
- Förskoleålder
- Lågstadieålder
- Mellanstadieålder
- Högstadieålder
- Gymnasieålder
- Vuxna

5. Hur långt har du till ditt arbete?

- Mindre än 3 km
- 3 - 5 km
- Mer än 5 km och upp till 7 km
- Mer än 7 km och upp till 10 km
- Mer än 10 km

6. I vilken kommun ligger din arbetsplats?

Borås  
Göteborg  
Halmstad  
Kungälv  
Kungsbacka

7. Har din arbetsplats varit med i projektet "Cykelvänlig arbetsplats" tidigare år?

- Ja
- Nej
- Vet inte

8. Är din arbetsplats med i projektet "Cykelvänlig arbetsplats" i år?

- Ja
- Nej
- Vet inte

9. Har projektet "Cykelvänlig arbetsplats" gjort att du tar dig till jobbet på ett annat sätt än tidigare?

- Ja
- Nej
- Delvis

10. Hur tar du dig oftast till jobbet **nuförtiden**? (fler än ett svarsalternativ är möjliga)

- Kör eget motorfordon
- Samåker
- Elcykel
- Cykel
- Kollektivtrafik (tåg, buss, spårvagn etc.)
- Gång
- Löpning
- Om annat, specificera:

11. Hur tog du dig oftast till jobbet **innan** din arbetsplats började med projektet "Cykelvänlig arbetsplats"? (fler än ett svarsalternativ är möjliga)

- Körde eget motorfordon
- Samåkte
- Elcykel
- Cykel
- Kollektivtrafik
- Gång
- Löpning
- Om annat, specificera:

12. Har projektet gjort att du har börjat använda cykel i ditt arbete (d.v.s. när du ska transportera dig för att göra tjänsteärenden)?

- Ja, jag använder det alltid numera
- Nej
- Ibland
- Jag använde cykel i arbetet redan innan projektet startade
- Jag behöver inte transportera mig i arbetet

13. Påverkar årstiderna ditt sätt att ta dig till jobbet (d.v.s. ditt val av transport skiljer sig mellan vinter- och sommarårstid)?

- Ja
- Nej
- Delvis
- Om annat, specificera:



14. Om du i samband med projektet har börjat cykla / cyklar mer, i vilken utsträckning har följande faktorer påverkat dig? (Var god kryssa i för respektive faktor)

	Inte alls	I mycket liten grad	I liten grad	I hög grad	I mycket hög grad
Kollegor	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vänner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Familj	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Arbetsplatsen underlättar för mig genom t.ex. duschmöjligheter, cykelparkering/garage etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tankar på miljöpåverkan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ekonomiska faktorer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tidseffektivt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jag tänker på min hälsa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jag får min dagliga motion	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Finns det andra faktorer som påverkat dig? Kommentera gärna:

15. I vilken utsträckning har följande faktorer betydelse för dig när du väljer transportsätt till arbetet?

	Inte alls	I mycket liten grad	I liten grad	I hög grad	I mycket hög grad
Tidsåtgång	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Miljövänligt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Väder	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Parkeringsmöjlighet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Säkerhet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ekonomi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Duschköjlighet på jobbet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Säker cykelförvaring	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Möjlighet att kunna arbeta under tiden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hälsfaktorer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Kommentar, annat?

16. I vilken grad upplever du att du har möjlighet att transportera dig aktivt (t.ex. cykling och gång) till och från ditt arbete?

Inte alls	I mycket liten grad	I liten grad	I hög grad	I mycket hög grad
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

17. Om du inte transporterar dig aktivt idag, vad skulle kunna få dig att göra det?

18. Hur mycket tid ägnar du en vanlig vecka åt fysisk träning som får dig att bli andfådd (t.ex. löpning, motionsgymnastik eller bollsport)?

- 0 minuter/Ingen tid
- Mindre än 30 minuter
- 30-60 minuter (0,5-1 timmar)
- 60-90 minuter (1-1,5 timmar)
- 90-120 minuter (1,5-2 timmar)
- Mer än 120 minuter (2 timmar)

19. Hur mycket tid ägnar du en vanlig vecka åt vardagsmotion (t.ex. promenader, cykling eller trädgårdsarbete? Räkna samman all tid, minst 10 minuter åt gången).

- 0 minuter/Ingen tid
- Mindre än 30 minuter
- 30-60 minuter (0,5-1 timmar)
- 60-90 minuter (1-1,5 timmar)
- 90-150 minuter (1,5-2,5 timmar)
- 150-300 minuter (2,5-5 timmar)
- Mer än 300 minuter (5 timmar)

20. Har projektet "Cykelvänlig arbetsplats" även påverkat din familj till att ändra sina transportvanor?

- Ja
- Nej
- Delvis

21. I vilken utsträckning upplever du att projektet har påverkat...

	Inte alls	I mycket liten grad	I liten grad	I hög grad	I mycket hög grad
din hälsa i allmänhet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ditt fysiska välbefinnande	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ditt psykiska välbefinnande	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ditt sociala välbefinnande	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

22. Har projektet påverkat dig på något annat sätt?

23. Hur upplever du/har upplevt projektet "Cykelvänlig arbetsplats"?

- Ingen åsikt
- Mycket dåligt
- Dåligt
- Bra
- Mycket bra

Varför? Nämn tre saker:

24. Vill du tillägga någonting? Andra kommentarer?