



ROYAL INSTITUTE
OF TECHNOLOGY

Lådcyklar och bilfria vardagsliv



Miriam Börjesson Rivera, Greger Henriksson och Carolina Liljenström

2014
fms – Avdelningen för Miljöstrategisk analys
KTH
Stockholm

Titel:

Lådcyklar och bilfria vardagsliv

Författare:

Miriam Börjesson Rivera, Greger Henriksson och Carolina Liljenström

TRITA-INFRA-FMS 2014:01

ISSN 1652-5442

ISBN 978-91-7595-081-5

fms – Avdelningen för Miljöstrategisk analys

Institutionen för hållbar utveckling, miljövetenskap och teknik

Skolan för arkitektur och samhällsbyggnad

KTH

Stockholm

<http://www.kth.se/abe/fms>

Tryckt av: US AB, Stockholm, 2014

Sammanfattning

För att skapa en miljömässigt hållbar stad behöver människorna i den ha anledning och möjlighet att anpassa sina vardagliga vanor i linje med stadens hållbara utveckling. I denna rapport behandlas vanor i form av vardagliga resor och transporter, t ex inköp av dagligvaror. Mer specifikt har undersökts hur tillgång till ett lådcykelsystem skulle kunna bidra till möjligheter att leva bilfria liv. Studien ingick som del av det större projektet Innovativ Parkering för klimatsmarta städer. De boende i en bostadsrättsförening i Bagarmossen, en av Stockholms södra förorter, fick tillgång till en lådcykelpool, dvs tre så kallade lådcyklar (lastcyklar med tre hjul och stor låda) som de fick boka och använda som de ville april-november 2013. Vi frågade oss på vilket sätt tillgången till lådcykelpoolen påverkade de boendes rese- och transportvanor i vardagen.

Den kvantitativa delen av studien visade att nästan 20 % av hushållen bokade cyklarna en eller fler gånger och 5 % av hushållen använde cyklarna 10 gånger eller fler under försökets period. Gemensamt för de som använt cyklarna flitigt har, enligt de kvalitativa intervjuerna, varit en vilja att leva ett bilfritt vardagsliv samt att man hade flera olika slags transportbehov. Lådcyklarna har använts till utflykter och ärenden, det vill säga både nöjes- och nyttoresor.

Bland förutsättningarna för lådcykelförsökets framgång fann vi en positiv inställning till lådcykelpoolen i föreningen – även bland medlemmar som inte själva använde lådcyklarna. Vi fann också goda fysiska förutsättningar för cykling i Bagarmossen med omnejd samt att föreningen valt att bygga vidare på redan existerande praktiker vad gäller bokningsförfarande. Därutöver resonerar vi kring att lådcykelförsöket kunde varit än mer lyckosamt om även ansvarsfördelningen för cykelunderhållet samt informationsspridning och instruktion byggts vidare på föreningens redan inarbetade praktiker med särskilda arbetsgrupper. Kopplat till detta visade sig också viktiga frågor vara en noggrann och konsekvent introduktion av lådcyklarna samt att lådcyklarna står på ett synligt ställe för de presumtiva användarna.

Lådcykelanvändning kanske inte är för alla boende och ej heller i alla situationer, men vi tror att om ovan nämnda lärdomar beaktas så är chanserna att en mobilitetstjänst som en lådcykelpool, när en optimal användningsgrad.

Summary

In order to create an environmentally sustainable city people in it need to have reason and opportunity to adjust their everyday habits in line with the city's sustainable development. This report covers the habits in the form of everyday travel and transportation, such as grocery shopping. More specifically examined is how access to a cargo bike system could contribute to the ability to live car-free lives. The study was included as part of the larger project Innovative Parking for climate-smart cities. The residents of a housing association in Bagarmossen, one of Stockholm's southern suburbs, had access to a cargo bike pool with three cargo bikes that they were allowed to book and use as they wanted from April to November 2013. We asked ourselves how access to the cargo bike pool affected the residents' travel and transport habits in daily life.

The quantitative part of the study showed that nearly 20% of households booked the bikes at one or more occasions and that 5% of households used bicycles 10 times or more during the study period. In common for those who used the bike frequently, according to the qualitative interviews, was a desire to live a car-free everyday life and that they had several different kinds of transportation needs. The cargo bikes have been used for outings and errands, i.e. both leisure and utility trips.

Among the conditions for the cargo bike pool trial being successful, we found a positive attitude towards the cargo bike pool in the housing association - even among members themselves did not use the cargo bikes. We also found good conditions for cycling in the Bagarmossen vicinity and that the housing association decided to build on existing practices regarding the booking procedure. In addition, we discuss if the cargo bike pool trial could have been even more successful if the division of responsibility for bicycle maintenance and dissemination of information and instruction also would have been built on the association's already established practices with particular task groups. Other issues linked to this were the importance of a thorough and consistent introduction of the cargo bikes and that the cargo bikes are placed in a visible place for the prospective users.

Cargo bikes may not be for all residents, or suitable for every occasion, but we believe that if the above-mentioned lessons are taken into account the chances of a mobility service such as a cargo bike pool, reaching an optimum utilization rate are increased.

Förord

Denna rapport är ett resultat av arbetspaketet "Demonstration och utvärdering av lädcyklar" som ingår i projektet Innovativ Parkering, ett Vinnovafinansierat projekt.

Vi vill särskilt tacka de boende i brf Friheten.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	i
Summary	ii
Förord.....	ii
Innehållsförteckning	iii
1. Introduktion	1
1.1 Syfte och frågeställningar	1
2. Bakgrund	2
2.1 Bagarmossen och brf Friheten	2
2.2 Metod.....	2
3. Resultat.....	4
3.1 Hur lådcyklarna användes.....	4
3.2 Vad användes cyklarna till för typ av resor?	6
3.3 Vilka använde cyklarna?.....	7
4. Bilfri vardag men inte intresserad av lådcyklar	8
5. Att lådcykla – en ny praktik och en ny vana.....	9
6. Den stulna cykeln – om vikten av en tydlig ansvarsfördelning.....	10
7. Diskussion och slutsatser	11
8. Källförteckning.....	14
APPENDIX A – Enkäter och frågeguide.	15
APPENDIX B – Enkätstudie och bokningsstatistik.	21
Bakgrund	21
Tillvägagångssätt	21
Resultat – Cyklarnas användningsgrad.....	22
Vilka använde cyklarna?.....	25
Bilfri vardag i relation till intresse för lådcyklar	29
Vad användes cyklarna till för typ av resor?	29
Kunskap om lådcyklar	31
Avslutning	34

1. Introduktion

Innovativ Parkering har som övergripande syfte att skapa attraktivare boende- och stadsmiljöer samt att sänka såväl bygg- och boendekostnader som klimatpåverkan från de boendes resor. Innovativ Parkering förväntas också bidra med nya lösningar som kan öka bostadsbyggandet i Stockholm och ska göra detta genom att demonstrera och utvärdera nya lösningar för parkering och mobilitet, och utarbeta robusta avtalsformer för nya mobilitetstjänster som bilpool, lådcykelpooler och hantering av gatumarksparkering mm vid nybyggnad av hus där bilparkering inte går att lösa eller där parkeringskostnaderna överstiger efterfrågan. Innovativ Parkering arbetar utifrån konceptet flexibla parkeringstal, ett koncept som innebär att kommunen ger byggherrar möjlighet att påverka antalet parkeringsplatser som måste byggas i samband med uppförandet av nya lägenheter och kontorshus. Idag är det så att kommunen sätter ett parkeringstal, som byggherren sedan måste uppfylla för att få lov att bygga. Med flexibla parkeringstal kan byggherren istället förhandla ner det satta tal mot att man istället erbjuder så kallade positiva mobilitetstjänster. Exempel på positiva mobilitetstjänster är olika typer av fordonspooler, leveransskåp för hemleveranser och informationslösningar för samåkning och kollektivtrafikresor. Här rapporteras det av projektets fem delar som haft arbetsnamnet Demonstration och utvärdering av lådcyklar.

1.1 Syfte och frågeställningar

Syftet med denna rapport är att berätta om lådcykelprojektet som sådant, vad som hände, vilka som använde cyklarna och vad för slags resor som gjordes med cyklarna. Syftet är dessutom att dra lärdomar som är användbara inför nästa steg i projektet, att bygga demonstrationshus där mobilitetslösningar ingår.

Några av de frågor som vi undersöker är hur en mobilitetslösning kan bidra till att människor förändrar sina vardagliga transportvanor och huruvida deras vardagliga transportvanor förändras åt ett mer miljömässigt hållbart håll.

2. Bakgrund

2.1 Bagarmossen och brf Friheten

Bostadsrättsföreningen Friheten ligger i Bagarmossen, och är en av de äldsta föreningarna där. Bagarmossen är en Stockholmsförort söder om innerstan som byggdes på 1950-talet och ligger intill Nackareservatet, ett stort friluftsområde. Det är en tidstypisk förort byggd efter den så kallade ABC-modellens ideal (Waldo 2002), det vill säga, att det i anslutning till tunnelbanan finns ett litet centrum med service och att detta centrum också kan nås till fots från förortens alla delar. Närmast tunnelbanan är bebyggelsen främst flerfamiljshus men i utkanten finns det även småhusområden. Bagarmossen har ingen genomfartstrafik och har väl utformade cykelvägar, något som också påtalas och uppskattas i våra intervjuer.

Bagarmossen kan sägas gå igenom en gentrifieringsprocess, i alla fall delar av Bagarmossen. Gentrifiering är en komplex process som inbegriper förändring av de boende och andra "markanvändare" i ett område så att de nya markanvändarna har högre socio-ekonomisk status än de tidigare markanvändarna, samtidigt som den bebyggda miljön förändras genom att kapital investeras i området (Hedin 2010). På senare år har Bagarmossen seglat upp som en alltmer attraktiv plats att bo på, i takt med att de närförorter allra närmast innerstan blivit allt dyrare. Detta är också något som nämns i de intervjuer som vi gjort. Bagarmossen är inte en plats man "hamnar" på utan en plats som man söker sig till av olika anledningar. Några av de skäl som boende nämnt är närhet till natur, bra kommunikationer och att det inte finns någon genomfartstrafik. Andra skäl som kommit upp i intervjuerna är att det är ett säkert och tryggt område jämfört med andra liknande områden på samma avstånd från innerstan och att man har vänner som bor där. Föreningen är relativt stor och består av 260 lägenheter i sju huskroppar. Lägenheterna är framförallt 2:or och 3:or (187 st.), 45 st. är ettor och 24 st. 4:or och 3 femmor. Föreningen, som är en av de äldre bostadsrättsföreningarna i Bagarmossen, har på senare år gått igenom en förnyingsprocess och många yngre, både ensamstående och barnfamiljer har flyttat in.

Bostadsrättsföreningen är, som tidigare nämnt, en gammal och etablerad förening och fungerar väl enligt de boendes utsagor. Föreningen har också en lång erfarenhet av att arbeta i olika arbetsgrupper för att lösa de behov eller problem som föreningen kan komma ställas inför. Man är som boende välkommen, men inte tvungen, att delta i de olika arbetsgrupperna, som rör allt från trädgårdsgrupper till upprustning av lekparken på gården, eller införande av komposteringslådor, något som enligt de boende bidrar till trivseln i hög grad. Eftersom föreningen är så pass stor, med 260 lägenheter, så blir heller inte engagemangskravet lika tyngande som det kanske blivit i en mindre förening.

2.2 Metod

I denna studie har vi använt oss av en mängd olika metoder men hela tiden med en etnografisk ansats. Med etnografisk ansats menas här att vi har velat se hur lådcyklarna har använts i denna specifika kontext, en bostadsrättsförening i en söderförort i Stockholm. Det innebär att vi beskriver och försöker förstå vad det innebär att vara en lådcykelanvändare i Bagarmossen 2013 på ett så fullständigt sätt som vi förmår. Hur vi tolkar och analyserar materialet blir alltså avhängigt de specifika lokala förutsättningarna. Vi har djupintervjuat (hur många) boende, både sådana som inte använt cyklarna såväl som de som faktiskt har använt cyklarna. Vi har haft som målsättning att få en så stor spridning av informanter som möjligt, och vi har hittat informanter på lite olika sätt. Ett av sätten som vi fått kontakt med informanter på har varit genom den så kallade före-enkäten.

Före-enkäten är ett av de metod-verktyg som vi använde i detta projekt. Före-enkäten har flera syften, att värva informanter för djupintervjuer, att ge indikation på kunskap om olika sorters lastcyklar och indikation på resvanor för bil och cykel. Med före-enkäten följer också information om projektet i stort. Eftersom vår erfarenhet säger oss att ett vanligt öde för enkäter är de alltför ofta förblir obesvarade eller alternativt inte kommer tillbaka till forskaren valde vi i detta fall att distribuera före-enkäten genom att ringa på hos de boende, förklara vårt ärende och säga att vi kan komma och hämta

den om en liten stund. Detta visade sig vara ett effektivt sätt att få folk intresserade och besvara enkäten. För de som ville ha lite längre tid på sig att svara på före-enkäten eller inte hade möjlighet att fylla i den där och då hade vi med oss adresserade och frankerade kuvert att lägga på postlådan. Detta har också visat sig ge ett resultat över förväntan. Före-enkäten finns med i Appendix(?)

Via före-enkäterna har vi kunnat få tag på olika typer av informanter. I det första skedet av projektet bedömde vi det som viktigt var att vi fick med boende som inte tror att de kommer att använda cyklarna såväl som de som kan tänka sig att använda dem. Skälet är att det genom att intervjua icke-användarna kan få en förståelse för de anledningar och mekanismer som ligger bakom och på så sätt bidra till en (förhoppningsvis) mer komplett bild av hur det går till när en ny (teknik/sak/mobilitetslösning) introduceras. En lösning passar inte alla och genom att även prata med icke-användarna blir förståelsen djupare för vad människor kan ha för olika behov och syn på transport- och mobilitetslösningar.

Vi fick också tag på informanter genom en av föreningens pubaftnar där vi medverkade för att informera om lådcykelprojektet. I projektets sista del valde vi också att kontakta några av de boende som vi genom bokningsstatistiken sett använt cyklarna över genomsnittet. Genom vår urvalsprocess anser vi att vi fått en ganska bra täckning av olika typer av boende och användare.

Vi djupintervjuade 12 boende, både män och kvinnor, samboende och ensamstående i åldrarna 12-72. Bland de intervjuade ingick både bilfria hushåll och sådana med bil.

Djupintervjun är en kvalitativ metod för att ta reda på hur människor uppfattar saker och hur de ser på sitt liv med deras egna ord. Formen kan sägas vara ett samtal med ett syfte. Våra djupintervjuer var semi-strukturerade, detta innebär att även då vi följde en frågeguide, för att få med det vi ville få reda på, fanns det stort utrymme för oss att följa upp vad informanten berättade även om detta låg en bit utanför vad som stod i frågeguiden. Till hjälp för djupintervjun har vi också bett informanterna att föra resdagbok över en dag i deras liv. Syftet med resdagboken var dels för att kunna uppskatta hur mycket informanten reste under en dag och dels att i intervjun kunna anknyta frågorna till de specifika resor som skrivits upp i resdagboken (Henriksson 2008).

Vi har också varit i Bagarmossen och gjort observationer vid ett flertal olika tillfällen för att ytterligare skapa underlag för vår förståelse av hur lådcykelförsöket fungerat.

Sist men inte minst har vi genom att få tillgång till de bokningslistor som de boende använt för att låna lådcyklarna kunnat se när cyklarna använts, hur länge och hur många boende som faktiskt använt dem. Här nedan går vi in lite mer på detalj om cyklarnas användning med avstamp i just bokningsstatistiken.

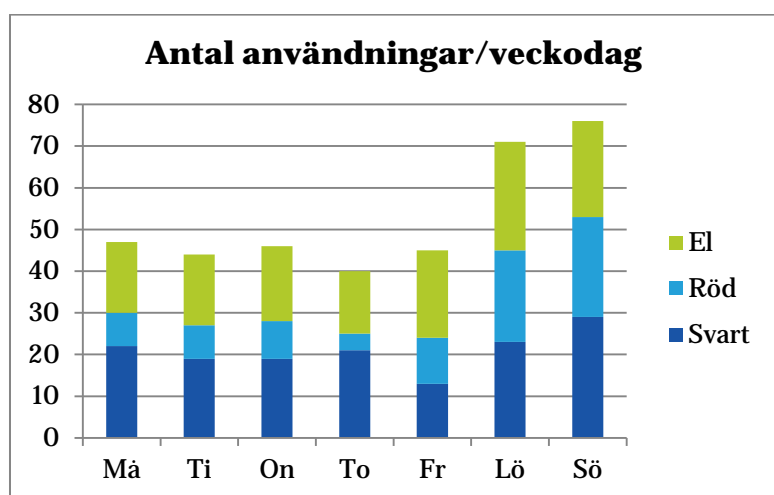
3. Resultat

3.1 Hur lådcyklarna användes

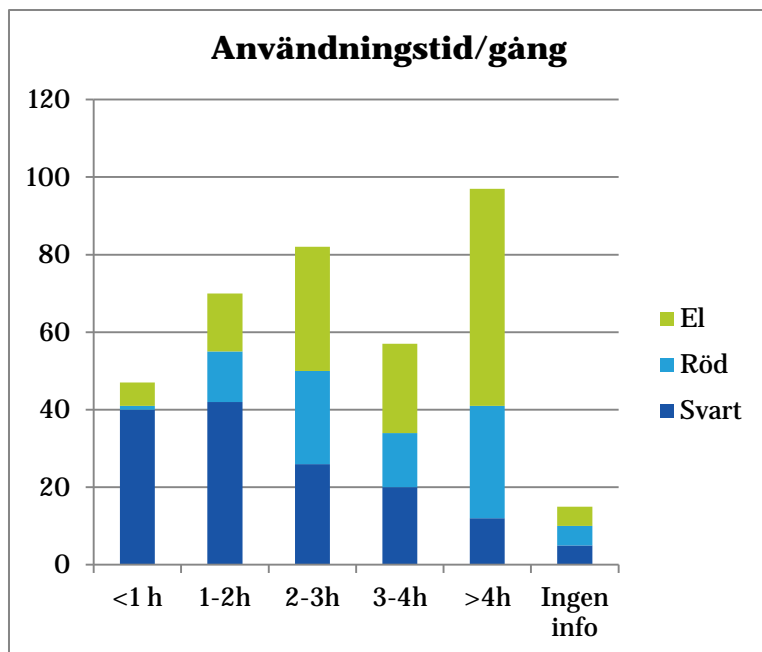
För att få använda lådcyklarna fick de boende boka cyklarna via listor. På listorna skrev de sina namn, datum och hur länge de ville låna cykeln. Det fanns alltså ingen tidsbegränsning för hur långt ens pass med cykeln skulle vara, det enda var att cykeln skulle vara tillbaka på sin plats innan kl. 22. Bokningslistorna har gett oss möjlighet att kunna föra statistik över bokningarna. Bokningsstatistiken ger oss information bland annat om hur cyklarna har använts, och av hur många hushåll. Här nedan kommer vi att visa statistiken och diskutera vad den betyder. Bokningslistorna har dock inte alltid varit fullständiga och det finns vissa avvikelser. Bland de boende som vi intervjuat har det också nämnts misstankar mot att alla användare kanske inte skrivit upp sig i listorna. Detta är grundat i erfarenhet av att komma ner i garaget och upptäcka att en cykel, som enligt bokningslistan är ledig, inte står på sin plats. Trots dessa förbehåll anser vi att bokningslistornas information ger en trovärdig bild av hur användningen gått till.

Bokningsstatiken visar att av totalt 260 hushåll har lådcyklarna bokats av sammanlagt 51 st. unika användare. Detta ger att nästan 20 % av hushållen vid ett eller flera tillfällen använt cyklarna. De boende använde cyklarna två eller fler tillfällen utgör tre fjärdedelar av dessa. Antalet boende som använde cyklarna 10 gånger eller fler under försökets period är 14 st. vilket utgör 5 % av alla hushåll i bostadsrättsföreningen.

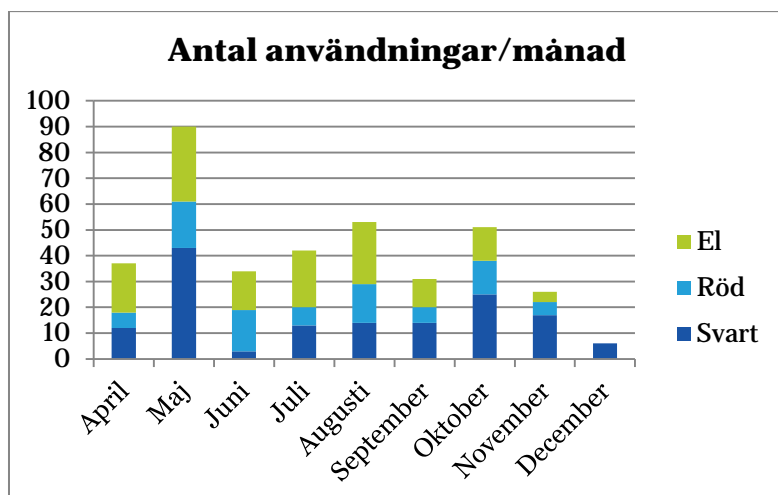
Vidare säger oss bokningsstatistiken att cyklarna varit mest använda på helger, vilket i sig kanske inte är så konstigt eftersom många arbetar dagtid i veckorna (se figur X). Dock har cyklarna använts främst på förmiddagarna (kl. 9-12) men också tiderna mitt på dagen (12-15) och eftermiddag (15-17) har varit populära. Figur Y visar användningstid per bokning, och där ser vi att den enskilt största stapeln är den som med användningstid på över 4 h. I den stapeln är det också elcykeln varit mest bokad, med mer än hälften av alla bokningar. Samtidigt är den allra största bokningarna främst på mellan 1-3 timmar. Cyklarna har i genomsnitt varit bokade mindre än fyra timmar åt gången. I snitt har också användningen legat på runt 40 bokningar/månad (se figur Z), med maj månad som den stora avvikelsen, med över 80 bokningar. Det är en markant skillnad mot månaden efter där antalet bokningar ligger på strax under 40. Detta ger en mer än 100 % ig minskning av cykelbokningar. Och vi ska nu fördjupa oss i vad detta trendbrott kan ha för anledningar.



Figur X



Figur Y



Figur Z

På figuren ovan (figur Z) går det att tydligt se ett trendbrott. Från att ha använts väldigt mycket under maj månad har lådcykelbokningarna mer än halverats i junistatistiken. Man kan spekulera i varför det sker ett så tydligt trendbrott och vi kommer här under att diskutera två tänkbara anledningar till varför detta skett.

En tänkbar anledning till nedgången i användandet av lådcyklarna kan uttryckas som "nyhetens behag". Med detta menas att efter en inledande utforskarfas då många testade cyklarna för att de var nya och utav nyfikenhet så sjönk och stabiliserades användandet och låg sedan kvar på ungefär samma nivåer till projektets slut. I en studie om energimätare i hemmet (Broms, Katzeff et al. 2010) nämner författarna att de boende som fick energimätarna installerade i sina hem gick igenom två faser; utforskarfasen och bekräftelsefasen. Under den första faser undersökte och utforskade de boende den nya "prylen" och dess egenskaper. De försökte lära sig vad den visade och koppla till sin egen energianvändning. Kunskapen som användarna fått genom den första faser användes som sedan som det facit mot vilken den senare fasens mätande speglades mot. Under den andra faser, var familjerna inte fullt så intresserade av vad energimätaren visade utan tittade till den för att se om den egna energianvändningen låg kvar på "normal" nivå. Om vi tittar på lådcykelanvändandet ur detta perspektiv kan man tänka att det i projektets inledande fas var det kanske långt fler som kände sig nyfikna på att

testa lådcyklarna för att se vad man kan ha dem till, och att det efteråt var en del som tyckte att det nog inte var för dem men att det för några faktiskt fyllde ett behov som fanns och att dessa i sin tur fortsatte använda cyklarna.

Den andra tänkbara anledningen till att användningen sjönk på ett så pass markant sätt för att aldrig mer riktigt återhämta sig kan sammanfattas med uttrycket "syns inte finns inte". Cyklarnas placering var en fråga som diskuterades fram och tillbaka i projektets inledande faser. Några av de aspekter som framfördes var bland annat synlighet som vägdes mot cyklarnas säkerhet. Till slut blev det beslutat att cyklarna skulle placeras på gatan men ändå "inne" i själva bostadsområdet (se bild x). Efter att en av cyklarna blivit stulen bestämdes att de från och med nu skulle stå inne i ett garage. Det går att tänka sig att då cyklarna inte längre var synliga på samma sätt som förut, tillsammans med en oklar informationsbild om var cyklarna tagit vägen bidrog till att användningen sjönk. Detta bekräftas till viss del av vad som kommit fram i intervjuer. En familj, som precis börjat använda cyklarna i maj innan cykelstölden, berättade att de trodde att cykelprojektet hade avslutats i samband med att cyklarna "försvann" och blev förvånade när de fick veta att cyklarna fortfarande fanns kvar när vi intervjuade i oktober. I samma energimätarstudie som refereras till ovan (Broms, Katzeff et al. 2010) diskuterar författarna vikten av mätarens placering i hemmet. Genom att energimätaren är placerad på köksväggen där en köksklocka traditionellt sett brukar hänga blir den något som fångar blicken flera gånger om dagen och på så sätt får den egna energikonsumtionen en mer framträdande plats i familjernas medvetanden. Energikonsumtionen kan också kopplas på ett mer direkt sätt till de olika apparater som drar energi i hemmet eftersom man ser de specifika mönster som skapas av exempelvis kaffebryggaren. Parallellt till cyklarnas placering blir då att när de stod på gatan fullt synliga blev de boende påmindra om att de fanns och att de kunde använda dem på ett mycket mer pågående sätt än när de senare stod inne i ett garage. Se Appendix B för en mer ingående bild av hur cykelbokningen förändrades under perioden maj – juli.

Av figurerna går också att läsa att elcykelns andel av bokningar är ganska stor. Detta är kanske inte helt förvånande då den elassisterade lådcykeln underlättar vid transporter vilket också är lådcykeln kanske främsta funktion. Fördelarna med den elassisterade cykeln framgår också i intervjuerna och i de kommentarer som de boende lämnat på lappar i samband med användningen av lådcyklarna. Här går att läsa bland annat: "Hjälpte en kompis hämta grejor i Kärrtorp. Perfekt m elcykeln då!" och "Stor hjälp i backarna av motorn. Aldrig tungt! Skönt!". Dock är alla inte helt övertygade om elcykelns förträfflighet. En informant berättar att han testade elcykeln men att det nästan gick för snabbt med den. En annan informant berättar att han inte känt något behov av att använda den elassisterade. Ytterligare en informant säger att den var väldigt bra under hennes graviditet.

Vad gäller själva bokningsförfarandet för den elassisterade så har det skilt sig från de två andra cyklarna. Både bokningslistan och elbatteriet har funnits på ett annat ställe (i föreningslokalen) medan cykeln stått parkerad tillsammans med de andra cyklarna i garaget. Frågan är om detta bidragit till att vissa av användarna dragit sig för att boka just den elassisterade lådcykeln eller inte.

3.2 Vad användes cyklarna till för typ av resor?

De boende har använt lådcyklarna till olika typer av resor. Det rör sig om resor till mataffärer för större inköp, om att transportera otympliga eller tunga saker t.ex. klädkassar eller en madrass, att åka till replokalen med elgitarr och effektpedalställning eller att transportera delar av båtens attiraljer inför sommaren. Lådcyklarna har också använts för att transportera (mindre) barn till olika ställen.

Många av de resor som cyklarna använts till har varit av typen "utflykt". En möjlig tolkning är att eftersom lådcykeln är något nytt så har användarna under utforskningsfasen gjort resor av en typ som de vanligtvis inte gör, såsom utflykter till närliggande förorter, till Nackareservatet. Resor som helt enkelt inte hör till vanligheterna, eftersom de resor som hör vardagen till redan är "satta". Efter att användarna kommit över den första utforskarfasen har cykeln börjat användas mer och mer till resor

av typen "ärenden", det vill säga, resor med ett särskilt mål och syfte och som är knutna till vardagsresorna på ett annat sätt än utflyktsresorna.

Samtidigt har en av de boende som flitigast använt cyklarna framförallt använt dem till att transportera tre små barn (3 år och yngre) till lekparker som ligger utanför Bagarmossen under sin föräldraledighet. Något som hade varit väldigt svårt att göra utan bil annars. Här har tillgången till lådcyklarna fungerat på ett möjlighetsskapande sätt.

3.3 Vilka använde cyklarna?

Gemensamt för de som vi intervjuat och som använt cyklarna är att de tillhör flerpersonhushåll. De har alla barn i olika åldrar, dock är det vanligast att de har barn i skolåldern eller yngre. En annan gemensam faktor är att de i intervjuerna uttrycker en vilja att leva bilfritt. De allra flesta har körkort eller har en partner som har körkort, men de ser helst att man klarar sig utan bil i så hög utsträckning som möjligt. En stor del av lådcykelanvändarna, dock inte alla, cyklar på vanlig cykel på regelbunden basis. Några cyklar till och från jobbet, medan andra åker kommunalt.

Ett par av våra informanter som också använde cyklarna oftare än genomsnittet hade haft långt gående diskussioner om att införskaffa lådcykel med sina partners redan innan detta projekt blev känt. En av dessa är Ville. Ville är 31 år och har bott i Friheten i cirka 3 år. Ville är gift med Olivia, 27 år, och tillsammans har de tre barn i åldrarna 3, 1 och nyfödd (strax efter intervjun). Ville cyklar till och från sitt jobb som ligger vid södra station på Södermalm. Ville berättar att han hade hört talas om lådcyklar innan projektet i brf. Han berättar att cyklarna görs ju här nära och de hade spanat in dem, och att han och Olivia diskuterat att "om ett par år så gör vi den här investeringen". Vidare är det någon på gården som har en annan variant än de som föreningen har till sitt förfogande, så de var väldigt bekanta med vad lådcyklar är.

Ville och Olivia kommer från Norrland och har haft körkort från 18-19 års ålder. Ville berättar att under föräldraledigheten så lånade han en lådcykel cirka tre gånger i veckan. Han var hemma med sina två barn och hade också hand om ett tredje barn på två år. Att ha hand om tre små barn är rätt begränsande, så då blev det mycket utflykter i Söderort till lekparker. Han har också handlat med lådcyklarna ibland och gjort mycket familjeutflykter, bland annat ner till sjön.

För Ville har lådcykelpool underlättat extremt mycket, och Olivia fyller i att särskilt elcykeln har varit väldigt bra nu under graviditeten. De har vänner med bil, som de gärna får låna, men det är inte alltid läge.

En resa med lådcykel som Ville berättar om var när han åkte och hämtade möbler vid Blå Containern i Årsta. Blå Containern är en second hand-butik i Årsta. Ville berättar att hans resonemang var: "jag kan lika gärna ta cykeln istället för att ringa en kompis [med bil]." Alla resor "den här sidan Södermalm" som krävt lastutrymme har han kunnat göra med lådcyklarna. Ville menar att lådcyklarna också gett emotionellt utrymme, en slags frihet och tillgänglighet som en bil kunnat ge, men utan det negativa. Lådcykelpoolen är också en kul grej, en gemenskapsgrej, enligt Ville: "Om man ser en granne med cykeln så kan man prata, 'du är ute med cykeln, vi har det här tillsammans'".

Familjen Bergman består av pappa, mamma och två döttrar på 8 och 12 år. Familjen flyttade till Bagarmossen och Friheten för cirka 15 år sedan. Innan flytten hade paret en rad kriterier som var viktiga att uppfylla, bland annat skulle bostaden ligga söder om stan, det skulle vara cykelavstånd till stan och det skulle vara nära naturen (Nackareservatet). Ett annat viktigt kriterium var att det inte skulle finnas genomfartstrafik. På grund av detta så föll bland annat Midsommarkransen och Hökarängen bort, två platser där de tidigare bott.

Familjen Bergman kan karakteriseras som vanecyklist. När de behöver en bil i Stockholm så kan de antingen låna av en kompis eller så har de hyrt. Grundinställningen är dock "aldrig bil i stan", och

därför är inte heller bilpool ett alternativ för denna familj. Alla i familjen har cykel och barnen antingen cyklar eller går till skolan. Mamman menar att man kan låta barnen cykla här eftersom Bagarmossen har så bra cykelvägar.

När det kommer till själva lådcykelanvändningen så hade alla i familjen Bergman testat cykeln och bokat den vid några tillfällen under maj månad. Pappan berättar att han testat den eldrivna men att det nästan gick för snabbt med den. Den sista gången de använde en lådcykel var när de transporterade saker till en loppis där döttrarna bland annat skulle sälja sina avlagda kläder. Efter det så hade mamman bokat en av lådcyklarna för att äldsta dottern skulle kunna ha den till sin skolutflykt, men detta var i samma veva som en av cyklarna blivit stulen och de resterande lådcyklarna flyttats till en ny plats inomhus i ett garage på gården. Eftersom lådcyklarna inte längre stod på sin "vanliga" plats och det inte var klart var de hade tagit vägen fick dottern klara sig utan lådcykel på sin utflykt. Både mamman och pappan menar att det var mer spontant när cyklarna var synliga och man blev påmind att de fanns. De säger också att de trodde cyklarna tagits bort för gott.

Båda familjer har alltså uttalade bilfria vardagsliv och för bägge familjer har också lådcykelförsöket inneburit en möjlighet att prova ytterligare ett alternativ till bilen som transportmedel. Ändå skiljer sig familjernas användningsmönster åt. Där Ville och hans familj använt cykeln på nästan daglig basis under sommaren, hann familjen Bergman knappt börja utforska vad lådcykeln kunde användas till. En viktig anledning till detta är hur olika informationen om vad som händer med cyklarna nått fram till de boende. En annan anledning är också på vilket sätt familjerna sett på lådcyklar innan lådcykelprojektet blev en realitet. Den psykologiska Theory of planned behavior säger att beslutet för att genomföra en specifik handling beror på tre situationsbundna föreställningar: i) föreställningar om de troliga konsekvenserna av handlingen/beteendet, ii) föreställningar om andras normativa förväntningar och iii) föreställningar om vilka faktorer som kan tänkas underlätta eller hindra beteendet/handlingen i sig (Bamberg 2006). Detta perspektiv stämmer väl in på Ville och Olivia, som ju redan innan lådcykelförsöket haft seriösa funderingar på att införskaffa en egen lådcykel.

4. Bilfri vardag men inte intresserad av lådcyklar

Att ha ordnat sitt liv på ett sådant sätt att bil inte är en nödvändighet innebär inte automatiskt att man ser tillgång till lådcykel som något som underlättar vardagens transporter. Bilfria hushåll, vare sig det handlar om ensamhushåll eller flerpersonghushåll, innebär i detta specifika fall, oftast att en eller flera har körkort i hushållet och en ganska bra tillgång till bil. I avhandlingen Stockholmsmarnas resvanor – mellan trängselskatt och klimatdebatt (Henriksson 2008) refereras etnologen Wera Grahn som i sin studie av bilfria barnfamiljer i Stockholmsområdet fann att dessa inte var "aktiva bilmotståndare" utan kanske snarare hade gemensamt ett missnöje mot bilens dominans i samhället, som heller inte nödvändigtvis kopplat till miljöaspekten. Bland de bilfria barnfamiljer som Henriksson (2008) själv intervjuade kommer aspekter som till exempel ekonomi upp, det vill säga att ha råd med bil, eller var framtida bostad- och/eller arbetsplats kan tänkas ligga. Bland de boende vi intervjuade framgick val av bostad i förhållande till kollektivtrafik och i viss mån arbete som väldigt väsentliga aspekter.

Sara är 28 år och arbetar som AD på ett byggvaruhus och som frilansfotograf. Hon berättar att hon letar kontor för sitt frilansjobb och att hennes fasta jobb ligger i Västra Skogen. Sara tar sig till jobbet med t-bana. Hon flyttade till Bagarmossen för 1,5 år sedan och det blev Bagarmossen för att det var överkomligt pris, närförort, vid spårtrafik och "man blir inte mördad på vägen hem".

Sara har körkort, men äger ingen bil. Hon tog körkort för cirka 5 år sedan, när hon hade pluggat klart och tyckte att det är något som är bra att ha. Sara berättar att de gånger hon behövt bil har hon kunnat låna eller så har hon hyrt på Statoil, och att det oftast har handlat om när man ska transportera större saker (flytt och liknande). Hon har vid några tillfällen lånat bil på jobbet men att det var "bökit" med att räkna ut milersättning och att det därför är smidigare att hyra. Annars tycker hon inte att man har

behov av bil i Stockholm. Det är något hon kopplar mer till att skaffa familj och kunna stoppa familjen i bilen. I övrigt så är hon ganska emot bilar och framförallt att äga bil. Sara tror mer på att äga saker tillsammans.

Vad gäller lådcyklarna så ser Sara inget direkt behov för egen del, däremot skulle det ju kunna ingå "vanliga" cyklar och tandemcyklar i cykelpoolen också. Detta menar Sara hade varit en bra utveckling av konceptet.

En annan boende, som också kan karakteriseras som bilfri är Sofia. Sofia är 60 år och "mellan arbeten" för tillfället. Hon är ensamstående och har två vuxna söner. Sofia har bott i sin lägenhet i 7 år. Hennes flytt till Stockholm kom sig av att hon förlorade "allt" inom loppet av en kort tid. Hon bodde i Ulricehamn och maken dog och jobbet försvann, så hon bestämde sig för att flytta tillbaka till Stockholm, där sönerna redan bodde och hennes mamma också bor. Hon fick ett jobb i Frihamnen och efter att inledningsvis bott med sin mamma köpte hon lägenheten i Bagarmossen. Sofia berättar att folk runt omkring henne undrade varför just Bagarmossen, eftersom det hade ett mindre bra rykte då, men för Sofia, som tänkte långsiktigt, uppfyllde lägenheten och läget de krav hon hade på närhet till natur och närhet till kommunikationer (bussen går runt hörnet) och inga trappor.

Sofia har ingen bil utan tar sig omkring antingen med cykel eller med kollektivtrafik. Om hon behöver kan hon låna bil av sin son, men tycker att det är billigare och bekvämare att åka kollektivt, särskilt bensinkostnaderna tycker hon är avskräckande. Att det är bra kommunikationer är något som också är viktigt när det kommer till arbetsplats. Sofias förra arbetsplats låg i Sätra och det var väldigt smidigt att ta sig dit med tunnelbana och buss, och faktiskt kortare tid än till den hon hade dessförinnan som låg vid Thorildsplan. Hon berättar att hon blev erbjuden ett jobb i Upplands Väsby, men att det kändes lite väl långt. Om hon fick välja så skulle hon jobba i söderort, kanske vid Globen, för då skulle hon kunna cykla till jobbet.

Sofia tror inte att hon kommer att använda lådcyklarna fast lägger till att man aldrig ska säga aldrig och att hon lekt med tanken att låna en lådcykel för att ta sig till handelsträdgården som ligger i Skarpnäck.

Det blir tydligt att lådcykeln tilltalar ett särskilt segment av de boende. Att leva ett bilfritt liv i övrigt verkar alltså inte vara likställt med att det finns behov att med lådcykel lösa vardagens transporter i närområdet. Snarare kan vi anta att när det finns behov att lösa vardagliga transporter i närområdet tillsammans med en vilja att leva ett bilfritt liv som lådcykeln börjar framstå som en passande mobilitetslösning. I den danska sociologen Mirjam Godskesens (Godskesen 2002) avhandling om barnfamiljer i Köpenhamn och deras resvanor skriver hon om hur resvanor kan komma att förändras under livet, hon refererar till dessa förändringstillfällen som brytpunkter. En sådan brytpunkt är till exempel när man skaffar barn, en annan kan vara när man flyttar. Sofias flytt till Stockholm kan vara en sådan brytpunkt. Från att tidigare varit vanebilist tog hon steget över till att bli kollektivtrafikanvändare och cyklist. När Sara reflekterar över bilinnehav kopplar hon detta till familjebildande. Här skulle eventuellt tillgång till lådcykel kunna vara ett sätt att bibehålla den bilfria livstilen trots brytpunkt.

5. Att lådcykla – en ny praktik och en ny vana

För att förklara hur vanor och praktiker förändras kan Social Practice Theory vara en användbar teoretisk ram. Enligt Social Practice Theory är en praktik ett kroppsligt-mentalt kluster av aktiviteter som är sammanlänkade i en för utföraren meningsfull enhet. Miljösociologen Elizabeth Shove och konsumtionsforskaren Mika Pantzar (Shove and Pantzar 2005) menar att det som definierar en social praktik är att den aktivt integrerar material, mening och former av kompetens/färdigheter, som tillsammans kopplar samman de sociala och materiella aspekterna av förändring. Enligt Shove och Pantzar finns praktiker endast då människor utför dem och praktiker behöver dessutom ständigt reproduceras för att inte försvinna. En praktik kan alltså sägas vara en ständigt pågående process där

de ingående delarna förändras och på sätt också praktiken i helhet. En ny praktik är enligt detta synsätt sällan helt "ny" utan bygger vidare på någon av dess ingående delar, material, mening eller form, får en ny skepnad.

Sett ur ett social practice-perspektiv blir det väldigt tydligt att cyklandet på dessa cyklar kräver en hel del nya färdigheter (skills), som inte nödvändigtvis bygger på tidigare kunskaper. Man cyklar på ett annat sätt än på en "vanlig" tvåhjuling utan låda. En annan faktor som kan komma att spela roll eventuellt är "nyhetens behag"-faktorn, att det finns lådcyklar, att människor blir varse om detta och att de får låna dessa kan för vissa kanske vara en "trigger" att testa åtminstone. Sedan är det inte säkert att de kommer att fortsätta att använda dessa. Dock är det viktigt att i detta sammanhang lyfta lådcyklarnas synlighet. En annan faktor, mer kopplad till SPT möjligtvis är att den sociala kontext där lådcyklarna förekommer påverkar människor att använda dem. Om man ser sina grannar och bekanta använda cyklarna och berätta om att de använt dem kanske man själv känner sig mer benägen att testa också?

Vid införandet av cykelpoolen från föreningens sida valt att bygga på redan existerande praktiker för bokning av tvättstugan och föreningens styrelse kom också med förslaget att ha portnyckeln (som också är tvättstugenyckeln) som cykelnnyckel. Här ser vi hur delar av en ny praktik bygger på en gammal, något som eventuellt hjälper till att hålla tröskeln för en ny praktik nere.

Ett annat sätt att förklara vanor är genom att se dessa som mer eller mindre kroppsligt förankrade rutinerade handlingar som inte kräver någon särskild reflektion. Kulturgeografen Tim Schwanen m flera (2012) definierar vanor som tendenser eller krafter som är implicita i (rutinerade) praktiker. Vanan är det som binder samman kropp och tanke med artefakter, infrastruktur, andra människor, regler, föreställningar och andra agenter som man möter som del av det vardagliga livet (Schwanen, Banister et al. 2012)(Schwanen et al, 2012: 527). Vanan kan då sägas vara det som gör att allt flyter på "som vanligt". Vidare menar Schwanen et al att man ifråga om att förändra vanor snarare bör jobba med de vanor som redan finns och dessutom göra det på mycket mer långtgående sätt än det görs nu. Vanor fastläggs ofta i tidig ålder och genom att underlätta för den typen av vanor som är mer hållbara kan också de mer ohållbara vanorna lämnas åt sidan. Ett sätt att göra detta på är genom att skapa alternativ. I lådcykelförsöket gjorde just detta, ett alternativt transportmedel fanns helt plötsligt till förfogande för de boende och för det stora flertalet användare blev detta också ett sätt att bygga vidare på en vana som redan fanns, dvs. vanlig cykling. Samtidigt är det inte exakt samma sak att cykla på en lådcykel som det är att cykla på en vanlig cykel så detta torde kräva en tillvänjning eller snarare en inövningsperiod så att de nya element i vad det innebär att lådcykla hamnar på plats i det kroppsliga minnet.

6. Den stulna cykeln – om vikten av en tydlig ansvarsfördelning

Måndagen den 27 maj får vi i ett mail från Riksbyggen veta att en av lådcyklarna blivit stulen under helgen, förmodligen natten mellan lördag och söndag. Genast uppstår en massa frågor om vem som är ansvarig för att polisanmäla och huruvida cyklarna är försäkrade, etc. Cykeln hittas efter ett par dagar men behöver vissa reparationer som utförs där cyklarna köptes och där de också blir servade. I mailet står också att de två kvarvarande cyklarna nu kommer att ställas i garaget, som dessutom var den ursprungliga placeringsplanen. Information skall också sättas upp i trappuppgångarna om var cyklarna flyttats.

När detta inträffar blir de olika aktörerna som är med i projektet varse om de oklarheter kring ansvarsfördelning, försäkringsfrågor, etc., som inte blivit klargjorda i förväg.

Nu inleds ett intensivt mailande där olika inblandade parter efter bästa förmåga försöker lösa de problem och oklarheter som finns gällande lådcyklarna. Under tiden står den nu återfunna och reparerade cykeln kvar på verkstan, 200 m från bostadsrättsföreningen. Till berättelsen hör också att den person som hittills varit Riksbyggens ansvariga för inköp av cyklar och kontakt med brf ungefär

samtidigt har fått en ny tjänst utan att en ersättare för denne i projektet utsetts. Enligt mailkonversation den 28 juni är cykeln ännu inte hämtad från verkstad till föreningens garage, vilket den kort därpå blir.

Vad denna onödigt invecklade historia om något så enkelt som en cykel som blivit stulen, återfunnen, reparerad och återförd visar är att den oklara ansvarsfördelningen lett till onödigt mycket hattande fram och tillbaka mellan människor som förvisso är del av projektet men som inte vet om de är eller inte är ansvariga. Ett sätt att undvika detta hade kunnat vara att ett kontrakt ställts upp mellan cyklarnas ägare (Riksbyggen och TUB) och brf. I detta kontrakt hade denna typ av detaljfrågor kunnat klargöras. En lösning hade kunnat vara att brf formellt ansvarar för att cyklarna tas om hand om på ett korrekt sätt och är de som sköter all vardaglig kontakt som rör cyklarna, oavsett om det rör sig om ett trasigt däck, att cykeln blivit stulen, etc. Det vill säga att Riksbyggen och TUB enbart är med som "silent partners" så länge cyklarna är på plats i brf. Självklart skall alla som är delaktiga i projektet vara med och ta ansvar, men utan en tydlig ansvarsfördelning blir det lätt att saker hamnar mellan stolarna. Och att mandatet för snabba beslut ligger hos användarna snarare än hos "ägarna" torde ligga i linje med vad vi vill uppnå i projektet, nämligen att skapa förutsättningar för att få ett ändrat beteende när det kommer till vardagliga nära transporter.

Ett annat möjligt sätt att lösa enklare problem hade kunnat vara genom att utse en cykelansvarig (person eller en arbetsgrupp) bland de boende som, i utbyte mot att sköta om cyklarna på och se till att problemrapporteringen fungerar på ett bra sätt, får rätten att göra längre och/eller fler bokningar. Systemet med arbetsgrupper är också inarbetat hos föreningen sedan tidigare och skulle således vara att bygga vidare på redan existerande praktiker precis som bokningsförfarandet också gör.

7. Diskussion och slutsatser

Försöket med lådcyklar i Bagarmossen pekar mot att det kan vara svårt att ändra vardagliga vanor när de en gång satt sig, men inte omöjligt. Att 5 % av de boende bokade cyklarna 10 eller fler gånger styrker detta antagande. Samtidigt är det en komplex process där det kan vara svårt att peka på enstaka faktorer som påverkar att en person börjar göra något på ett annat sätt än förut. I försöket i Bagarmossen kan vi sluta oss till att det finns väldigt goda grundförutsättningar för att en mobilitetslösning såsom lådcykelpool ska fungera. Att både icke-användare och användare såg på cykelpoolen som något positivt är en sådan grundförutsättning. En annan sådan grundförutsättning kan vara att föreningen har en kultur som gör det lätt att introducera och testa nya saker. Hur föreningens olika arbetsgrupper och de boendes otvungna inställning till att engagera sig i dessa är bevis på detta.

De boende har använt lådcyklarna till olika typer av resor. Det rör sig om resor till mataffärer för större inköp, om att transportera otympliga eller tunga saker. Lådcyklarna har också använts för att transportera (mindre) barn till olika ställen. Många av de resor som cyklarna använts till har varit av typen "utflykt". Efter att användarna kommit över den första utforskarfasen har cykeln börjat användas mer och mer till resor av typen "ärenden" även om utflykter fortfarande är populära.

Som tidigare nämnt var en relativt stor del av resorna som de boende berättade om (både i intervjuer och i bokningslistorna) av karaktären "utforskande" resor. Detta, menar vi, visar på att lådcyklarna kan ses som möjlighetsskapande. Det vill säga, en mängd av dessa resor hade kanske aldrig blivit av annars på grund av att det inte gick, rent logistiskt, att få till. Tillgången till lådcyklarna har gjort att de boende helt plötsligt kan göra resor av den typ som de kanske inte ens visste om gick att göra. I detta "går att göra" ligger dubbla konnotationer, dels handlar det om att göra en typ av resa som annars inte blivit av och dels om att göra en typ av resa som annars krävt bil. I några fall kanske dessa två typer av resor smälter samman och är olika aspekter av samma typ av resa, men det kan också vara så att tillgången till lådcykeln ger de boende en typ av agens som de tidigare inte haft. Detta kan absolut sägas vara fallet i de boende med en uttalat bilfri livsstil. I dessa fall har tillgång till lådcyklar definitivt

lett till att deras vardagliga transporter gått att lösa på ett sätt som ligger i linje med hur de vill leva. Tillgången till lådcykeln ger alltså de boende en typ av handlingsutrymme (agens) som de tidigare inte haft. Detta kan absolut sägas vara fallet i de boende med en uttalat bilfri livsstil. I dessa fall har tillgång till lådcyklar definitivt lett till att deras vardagliga transporter gått att lösa på ett sätt som ligger i linje med hur de vill leva.

Sett ur ett social practice-perspektiv har det visat sig att cyklandet på lådcyklar kräver nya färdigheter som inte nödvändigtvis bygger på tidigare kunskaper. En praktik kan sägas vara en ständigt pågående process där de ingående delarna förändras och på sätt också praktiken i helhet. En ny praktik är enligt detta synsätt sällan helt "ny" utan bygger vidare på någon av dess ingående delar, material, mening eller form, får en ny skepnad. I praktiken lådcykla ingår en mängd olika och ibland nya/främmande moment och element. Att lådcykla skiljer sig något från att cykla på en "vanlig" tvåhjulning. Förutom hur cyklingen rent praktiskt går till och är annorlunda tillkommer också en rad nya "minivanor", eller delpraktiker, som också behövs nötas in, såsom bokning, läsning, parkeringsbromsen, hur man använder elbatteriet, täcka över lådan, etc. Alla dessa moment kan sägas täcka in vad som utgör en vana, alltså när de väl sitter på plats är det inga problem och kommer att utföras mer eller mindre oreflekterat och på rutin. Men innan dessa har kommit på plats så tar det nog ett tag att testa sig fram. Detta är gott så om det rör sig om en personlig ägodel, där man kan köra 'trial and error' lite som man vill, dock ställer det något andra krav när det rör sig om gemensamma saker. Man kan likna det vid hur det fungerar (eller inte fungerar) i tvättstugan.

Införandet av cykelpoolen från föreningens sida valt att bygga på redan existerande praktiker för bokning av tvättstugan och föreningens styrelse kom också med förslaget att ha portnyckeln (som också är tvättstugenyckeln) som cykelyckel. Här ser vi hur delar av en ny praktik bygger på en gammal, något som eventuellt hjälper till att hålla tröskeln för en ny praktik nere.

De som använt cyklarna bland de vi intervjuat utmärks bland annat av att de tillhör flerpersonghushåll samt uttrycker en vilja att leva bilfritt. Dessutom cyklade huvuddelen av dessa lådcykelanvändare på vanlig cykel på regelbunden basis. Slutligen utmärktes åtminstone ett par av de flitigaste användarna av att de inom sitt hushåll före försöket hade haft långt gående diskussioner om att införskaffa egen lådcykel.

Lådcykelbokningarna och då även användningen var som högst under maj månad. Bokningarna än halverades sedan i juni för att aldrig mer komma upp till maj-nivån. En anledning till nedgången i användandet av lådcyklarna kan sammanfattas med uttrycket "syns inte finns inte" (efter stöld och ändring av parkering till garage), en annan kan uttryckas som "nyhetens behag". Med detta menas att efter en inledande utforskarfas då många testade cyklarna för att de var nya och utav nyfikenhet så sjönk och stabiliserades användandet och låg sedan kvar på ungefär samma nivåer till projektets slut.

Vi bedömer faktorer som på senare tid gjort Bagarmossen till en alltmer attraktiv plats att bo på som viktiga för utfallet av försöket. Bagarmossens popularitet hänger samman med att närförorter allra närmast innerstan blivit allt dyrare att skaffa bostad i. Detta är också något som nämns i de intervjuer som vi gjort. Bagarmossen är inte en plats man "hamnar" på utan en plats som man söker sig till av olika anledningar, bland annat närhet till natur, bra kommunikationer, att det inte finns någon genomfartstrafik och att det är ett säkert och tryggt område jämfört med andra liknande områden på samma avstånd från innerstan. Bland de boende vi intervjuade framgick val av bostad i förhållande till kollektivtrafik och i viss mån arbete som väldigt väsentliga aspekter.

Något som blev tydligt i detta försök var att det hade varit lämpligt att någon form av kontrakt ställts upp mellan cyklarnas ägare (Riksbyggen och TUB) och dess användare (brf och/eller dess medlemmar). I ett sådant kontrakt skulle detaljfrågor kunnat klargöras. Ett sätt som möjligen hade fungerat på ett bra sätt i denna specifika förening hade varit att bygga vidare på föreningens inarbetade praktik med särskilda arbetsgrupper. En arbetsgrupp bestående av boende, hade kunnat

formellt ansvarat för att cyklarna tas om hand om på ett korrekt sätt och vara de som sköter all vardaglig kontakt som rör cyklarna, oavsett om det rör sig om ett trasigt däck, att cykeln blivit stulen, etc. Utan en tydlig ansvarsfördelning blir det lätt att saker hamnar mellan stolarna. Att mandatet för snabba beslut hamnar hos användarna, snarare än hos "ägarna", torde ligga i linje med vad projektet är designat att uppnå, nämligen att skapa förutsättningar för att få ett klimatsmart och parkeringsnärt beteende när det kommer till vardagliga nära transporter. Detta är något att ta med sig inför kommande fas i projektet. Ett sätt som möjligen hade fungerat på ett bra sätt i denna specifika förening hade varit att bygga vidare på föreningens inarbetade praktik med särskilda arbetsgrupper.

Att följa lådcykelprojektet som sådant, vad som hände, har gett lärdomar inför nästa steg i projektet, att bygga demonstrationshus där mobilitetslösningar ingår. Vi framhåller därför vikten av att det görs en noggrann och konsekvent introduktion av lådcyklar eller andra relativt nyskapande mobilitetstjänster som knyts till boendet. Specifikt för lådcyklar (men förmodligen även för vissa andra typer av poolfordon) gäller att de bör stå på ett synligt ställe för de presumtiva användarna och att ansvarsfördelningen för cykelunderhållet är transparent. En lådcykelpool genomförs med fördel som en del i ett större paket med mobilitetstjänster. Det är särskilt viktigt att lådcykelpoolen kombineras med en tydlig och besvarad marknadsföring i god tid innan inflyttning. Det kan även vara en god idé att låta potentiella köpare/hyresgäster få möjlighet att prova på lådcykeln innan de flyttar in och/eller att ett demonstrationsevent anordnas i samband med inflyttning. Eventuellt kan det vara bra med en särskilt ansvarig person eller grupp bland de boende som sköter den vardagliga cykelvården och skaderapporteringen. Det är även viktigt att det finns parkeringsplatser, helst synliga sådana, för lådcyklarna, och att detta kommer med i planeringsprocessen i ett tidigt skede.

Avslutningsvis vill vi poängtera att lådcykelanvändning kanske inte är något för alla boende och ej heller i alla situationer, men tillgång till ett lådcykelsystem verkar åtminstone i ett område som Bagarmossen kunna bidra till att skapa utrymme för boende att leva bilfria liv.

8. Källförteckning

Bamberg, S. (2006). "Is a Residential Relocation a Good Opportunity to Change People's Travel Behavior? Results From a Theory-Driven Intervention Study." *Environment and Behavior* 38(6): 820-840.

Broms, L., et al. (2010). *Coffee Maker Patterns and the Design of Energy Feedback Artefacts*. DIS '10, Aarhus, Danmark, ACM.

Godskesen, M. (2002). *Rutiner og brud i hverdagens transport*. Institut for Produktion og Ledelse, Danmarks Tekniske Universitet.

Hedin, K. (2010). *Gentrifiering, socialgeografisk polarisering och bostadspolitiskt skifte*. Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi. Lund, Lund University.

Henriksson, G. (2008). *Stockholmarnas resvanor - mellan trängselskatt och klimatdebatt*. Stockholm, Sweden, Ph.D. thesis in Ethnology at Lund University. Published by KTH Royal Institute of Technology, TRITA-INFRA-FMS 2008:5, ISSN 1652-5442 (in Swedish with an extensive summary in English).

Schwanen, T., et al. (2012). "Rethinking habits and their role in behaviour change: the case of low-carbon mobility." *Journal of Transport Geography* 24: 522-532.

Shove, E. and M. Pantzar (2005). "Consumers, Producers and Practices: Understanding the invention and reinvention of Nordic walking." *Journal of Consumer Culture* 5(1): 43-64.

Waldo, Å. (2002). *Staden och resandet: Mötet mellan planering och vardagsliv*. Lund, Sociologiska institutionen, Lunds universitet.

APPENDIX A – Enkäter och frågeguide.

Enkät 1.



1. Rangordna hur vanliga de olika typerna av cyklar på bilderna är i Stockholm. Om du inte vet eller kan gissa skriv – (ett streck) .

Vanligast är cykeln på bilden med bokstav _____

Näst vanligast är _____

Tredje vanligast är _____

Minst vanlig är _____

2. Skriv vad du tror att man kan kalla cykel A, B, och C i vardagligt tal, samt vad släpet efter cykel D brukar kallas. (Om du inte vet eller kan gissa skriv –)

Cykel A brukar kallas _____

Cykel B kallas _____

Cykel C kallas _____

Släpet efter cykel D kallas _____

3. Försök minnas hur du reste till vardags i september förra året. Försök också minnas hur ofta du cyklade i **september** förra året. Bocka för ett av alternativen:

Varje dag i september

Flera gånger varje vecka då

Minst en gång varje vecka

Minst en gång i september

Inte alls

4. Har du eller någon i ditt hushåll tillgång till bil? _____

Står den bilen för det mesta parkerad inom 400 meter från er bostad här i BRF Friheten? _____

5. Vi söker personer att intervjua inför försöket med de tre cyklarna (av typen C på bilden) som Riksbyggen ska låta er låna här i BRF Friheten. (Det är viktigt att vi även får med personer som *inte* tror de kommer att använda cyklarna.) Vill du ställa upp på en sådan intervju? _____

Om du vill bli intervjuad var då snäll att skriv dina kontaktuppgifter nedan.

Och oavsett vilket, tack för hjälpen med att fylla i denna enkät!

Greger Henriksson, forskare, KTH

Dina kontaktuppgifter (endast för den som vill ställa upp på intervju):

Namn: _____ E-post: _____

Mobiltelefon: _____ Hem- eller arbetstelefon: _____

Frågeguide intervjuer lådcykelprojektet.

Denna intervju är kopplad till lådcyklarna som RB och TUB ställt till brf Frihetens förfogande. Jag kommer att fråga om ert boende och vanor kopplade till vardagliga resor, inköp och transporter.

1. Vilka ingår i ditt hushåll?

[Intervjuaren skriver ned HUSHÅLLSMEDLEMMARNAS namn, ålder, kön samt sysselsättning och adresser för arbetsplatser och skolor/dagis]

2. Hur länge har du/ni bott här? [Intervjuaren fyller i från vilket år]
3. Hur tog du dig till ditt jobb (skola el. motsv.) senaste gången? [fyll i datum och färdmedel]
 - a. Hur kom din partner till sin dagliga sysselsättning
 - b. Hur kom barn till sin skola/omsorg?

4. Boende

Var bor du? Hur länge har du bott här? Varför flyttade du dit? Vilka faktorer var viktigast innan? (kommunikationer, skolor, affärer, pris, etc.) Vad tycker du är viktigast när det kommer till ditt boende? Kan du rangordna dessa faktorer från viktigast till ganska viktig

Var bodde du innan?

Vad har du för sysselsättning?

Var ligger din [sysselsättning]? Hur tar du dig dit?

Är det viktigt för dig var man bor i förhållande till arbetsplats?

5. Transportfrågor

Göra en resedagbok för senaste vardagen.

Är detta en genomsnittlig vardag? Vad avviker?

Vad och var har varit dina vanligaste aktiviteter (förutom jobb, skola, inköp) du rest till den senaste veckan (eller månaden om det varit glest med aktiviteter)?

6. Cykelfrågor

Har du cykel? När cyklade du senast? Var gick den cykelresan?

Hade du hört talas om lastcykel innan? (berätta) Har du använt lastcyklarna som finns att låna? (Berätta) varför, varför inte, var åkte du då, hur var det, hur lång tid tog det, har du gjort den resan förut, hur gör du den resan annars, var det bättre/sämre, kommer du att låna lastcykeln igen? För samma resa, för en annan resa.

Är cykelpool något som underlättar för dig? Varför, varför inte?

7. Bilfrågor

Har du körkort? Hur länge har du haft körkort? Varför tog du körkort?

Har du tillgång till bil? På vilket sätt? (ägar, etc..)

Hur länge har du haft tillgång till denna bil?

Är det första bilen? Har du haft tillgång till andra bilar innan denna?

Om du gör en uppskattning, vad skulle du säga att bilen kostar dig per månad? Vilka kostnader räknar du in då? Finns det några andra kostnader kopplade till bilen som du känner till (men som du kanske inte har)? Vad kostar bilen? (Försäkringar, fordonsskatt, besiktning, underhåll, bränsle, parkering, trängselavgift= göra om till enskilda frågor?)

Har du parkeringsplats/garageplats/gatuparkering? Varför detta alternativ? (kostnad, närhet, bekvämlighet, säkerhet)

När använder du bilen?

8. Inköp av varor

Var handlar du mat? Veckohandlar du? Varje dag? Var handlade du mat de tre senaste gångerna? Var (hur) shoppade du senast andra saker?

Vad är viktigt när du handlar mat? (Pris, eko, att få känna på sakerna, att det ska vara nära,)

Har du beställt mat för hemleverans någon gång? (Berätta, vad för något, varifrån, fortsatte du med det, varför/ varför inte..)

9. Grannskapskultur

Hur är det att bo i denna förening? Känner du till några av föreningens aktiviteter/grupper? Deltar du i några av dessa? Vilka? Varför/varför inte? Är det något som du skulle vilja fanns?

10. Alternativa lösningar

Har du hört talas om bilpool? (berätta!)/Känner du till någon bilpool? Känner du någon som är med i en bilpool? Vet du om det finns någon bilpool när där du bor?

Skulle du kunna tänka dig att vara medlem i en bilpool?

Vad skulle en bilpool behöva uppfylla för att vara ett realistiskt alternativ?

Till sist, finns det något som du skulle vilja ta upp relaterat till det vi pratat om, som jag inte frågat om?

Är det okej om jag återkommer med uppföljningsfrågor i början på november, när lädcyklarna plockats bort?

Enkät 3 - Slutenkät om cykelpool

Detta är slutenkäten i KTHs studie om cykelpoolen i Brf Friheten. Några av frågorna har du kanske svarat på i våras. Dessa är med igen för att vi vill mäta eventuell förändring.

Rangordna hur vanliga de olika typerna av cyklar på bilderna är i Stockholm. Om du inte vet kan du gissa eller skriva ett streck.

Vanligast är cykel_____

Näst vanligast är _____

Tredje vanligast är _____

Minst vanlig är _____

Skriv vad du tror att man kan kalla cykel A, B, C i vardagligt tal, samt vad släpet efter cykel D brukar kallas. Om du inte vet gissa eller skriv ett streck.

Cykel A kallas_____

Cykel B kallas_____

Cykel C kallas_____

Släpet D kallas_____

Hur ofta cyklade du på vanlig cykel i september i år?

Varje dag

Flera gånger i veckan

Minst en gång i veckan

Minst en gång

Inte alls

Har du eller någon i ditt hushåll tillgång till bil?

Ja Nej

Om ja, var står den bilen parkerad i förhållande till ditt hem?

Inom 400 m

Längre än 400 m

Brf Friheten har haft tillgång till en cykelpool april-oktober där de boende kunnat boka och använda cyklar. Har du använt dig av de cyklarna?

Ja Nej **Om ja, var god vänd på pappret.**

Hur många gånger har du använt cykelpoolscyklarna?

- Minst en gång i veckan
- Flera gånger i månaden
- Några gånger
- En gång
- Inte alls

När använde du en cykelpoolscykel senast?

Kommentar: _____

Vad för typ av resa gjorde du senaste gången du använde cykelpoolscykel?

—

—

Tack för hjälpen med att fylla i denna enkät!

Om du undrar över något är du välkommen att kontakta oss:

Greger Henriksson, tel: 08-790 83 19, mail: gregerh@kth.se eller

Miriam Börjesson Rivera, tel: 08- 790 64 53, mail: miriamrg@kth.se

Information om det övergripande projektet finns på www.innpark.se

APPENDIX B – Enkätstudie och bokningsstatistik.

Författare: Greger Henriksson, Carolina Liljenström & Miriam Börjesson Rivera (2014)

Bakgrund

De boende i en bostadsrättsförening i en av Stockholms södra förorter fick tillgång till tre så kallade lådcyklar (lastcyklar med tre hjul och stor låda, varav en elassisterad) som de fick boka och använda som de ville april-november 2013. Erfarenheter och slutsatser från försöket och studien av detta rapporteras i huvudrapporten. I denna bilaga presenteras statistik som inte rymdes i huvudrapporten. Vårt syfte med denna bilaga är att ge en bild av vilken typ av kvantitativa data som samlades in genom att presentera diagram som snabbt togs fram som underlag för att välja data och presentationsform för huvudrapporten. Nedanstående är alltså det som "blev över" från denna process. Vi bedömer att det kan ha ett visst värde att visa detta i en bilaga. Materialet ger nämligen exempel på hur enkätstudie och bokningsstatistik gjordes i samband med att lådcykelpoolen var i drift april-november 2013. Den ger också exempel på hur resultat från dessa kvantitativa undersökningar kan presenteras.

Bostadsrättsföreningen Friheten ligger i Bagarmossen och består av 260 lägenheter i sju huskroppar. Lägenheterna är framförallt 2:or och 3:or (187 st.), 45 st. är ettor och 24 st. 4:or och 3 femmor. Bostadsrättsföreningen kan beskrivas som etablerad och välfungerande förening som funnits sedan 1940-talet när husen byggdes. Bagarmossen är en Stockholmsförort som byggdes på 1950-talet med tunnelbanan och ligger bredvid Nackareservatet, ett stort friluftsområde. Bagarmossen har en klassisk funktionalistisk stadsplan där det ligger ett litet förortscentrum i anknäytning till tunnelbanan. Närmast tunnelbanan är bebyggelsen främst flerfamiljshus men i utkanten finns det småhusområden. Genom själva Bagarmossen går inga genomfartsvägar för motortrafik, däremot finns relativt väl utformade cykelvägar

Tillvägagångssätt

Metoder som använts för det som rapporteras i denna bilaga är tre *enkäter* samt *bokningsstatistik*.

Enkäterna hade flera syften, att värva informanter för djupintervjuer, att ge indikation på kunskap om olika sorters cyklar och indikation på resvanor för bil och cykel. Med enkät 1 (före-enkät) följde också information om projektet i stort. Eftersom vår erfarenhet säger oss att ett vanligt öde för enkäter är de alltför ofta förblir obesvarade eller alternativt inte kommer tillbaka till forskaren valde vi i detta fall att distribuera enkät 1 genom att ringa på hos de boende, förklara vårt ärende och säga att vi kan komma och hämta den om en liten stund. Detta visade sig vara ett effektivt sätt att få folk intresserade och besvara enkäten. För de som ville ha lite längre tid på sig att svara på enkät 1 eller inte hade möjlighet att fylla i den där och då hade vi med oss adresserade och frankerade kuvert att lägga på postlådan. Vi använde dessutom ett tredje sätt att få in svar i enkätform före försöket samt löpande under projektets gång. Vi ställde nämligen kompletterande frågor när vi ringde upp för att boka intervju. Detta kallar vi enkät 2. Enkät 3 (slutenkät) genomfördes i slutet av projekt.

När det gäller demografiska faktorer som karakteriserar de boende i föreningen bedömer vi att dessa reflekteras väl bland de hushåll vi fått in enkätsvar från. Dessutom har vi god fördelning bland de som svarat när vad gäller bilfria hushåll respektive hushåll med bil. Vi fick in enkät 1 från ca 40 % av hushållen och enkät 3 från ca 20 %. Ca 40 % av hushållen finns representerade i bokningsstatistiken. Genom vår urvalsprocess anser vi därför att vi fått en ganska bra täckning av olika typer av boende och användare av lådcyklarna.

Formuläret för enkät 1, se Appendix A.

Nedan formuläret för enkät 2. Den besvarades av ett betydligt mindre antal informanter och det varierar dessutom för olika frågor hur många informanter vi kunnat föra in i statistik från.

”Innan intervjun skulle vi vara tacksamma om du kan besvara följande frågor (nu, på telefon):

1. Vilka ingår i ditt hushåll?

[Intervjuaren skriver ned HUSHÅLLSMEDLEMMARNAS ålder, kön samt sysselsättning och adresser för arbetsplatser och skolor/dagis]

2. Hur länge har du/ni bott här? [Intervjuaren fyller i från vilket år]

3. Hur tog du dig till ditt jobb (skola el. motsv.) senaste gången? [fyll i datum och färdmedel]

a. Hur kom din partner till sin dagliga sysselsättning

b. Hur kom barn till sin skola/omsorg?

4. Var handlade du mat de tre senaste gångerna?

a. Var (hur) shoppade du senast andra saker?

5. Vad och var har varit dina vanligaste aktiviteter (förutom jobb, skola, inköp) du rest till den senaste veckan (eller månaden om det varit glest med aktiviteter)?

6. Har du använt lådcyklarna?

Miriam Börjesson Rivera & Greger Henriksson, KTH, 08-7908319, gregerh@kth.se”

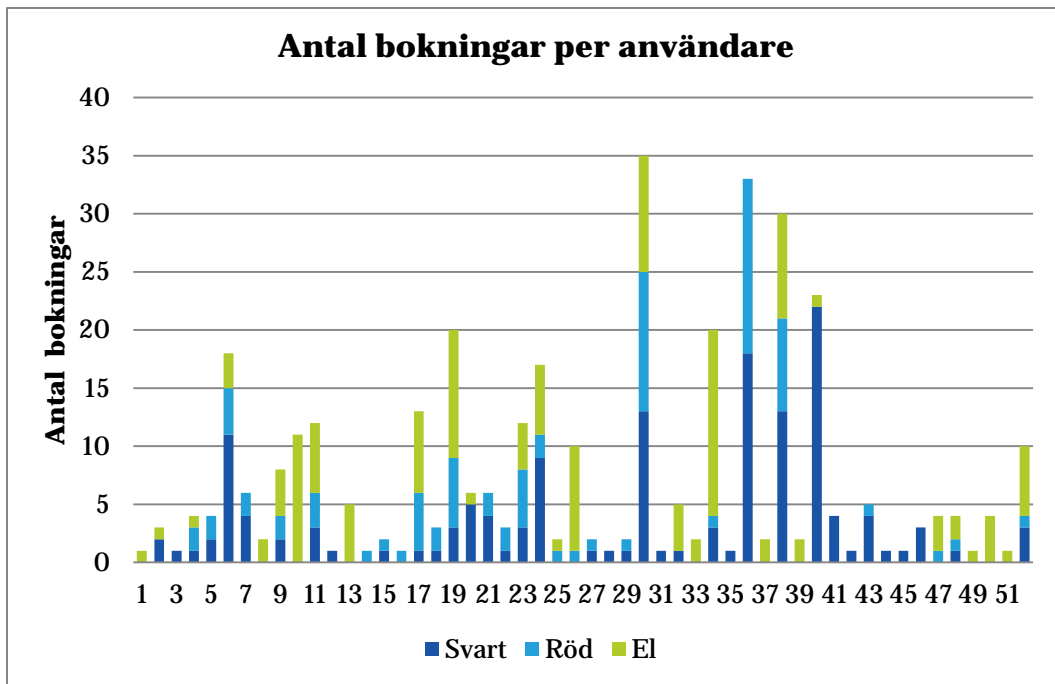
Slutenkäten, se Appendix A.

För ovanstående enkät (2) redovisas genom diagram nedan endast en liten del av möjlig statistik. Detta beror på att vi ännu endast bearbetat en liten del av svarsdata.

Resultat – Cyklarnas användningsgrad

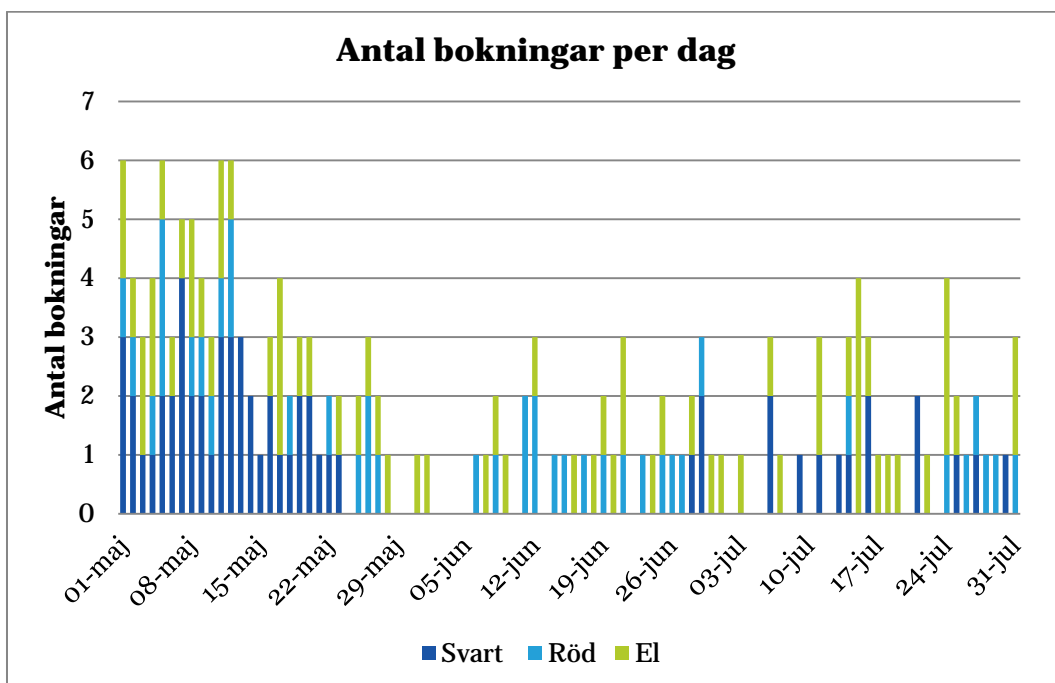
Bokningsstatistiken visar hur många som använde cyklarna på vilka veckodagar, under vilka månader o s v. Det mesta av detta redovisas i huvudrapporten.

Totalt har 52 unika användare bokat lådcyklarna en eller flera gånger.

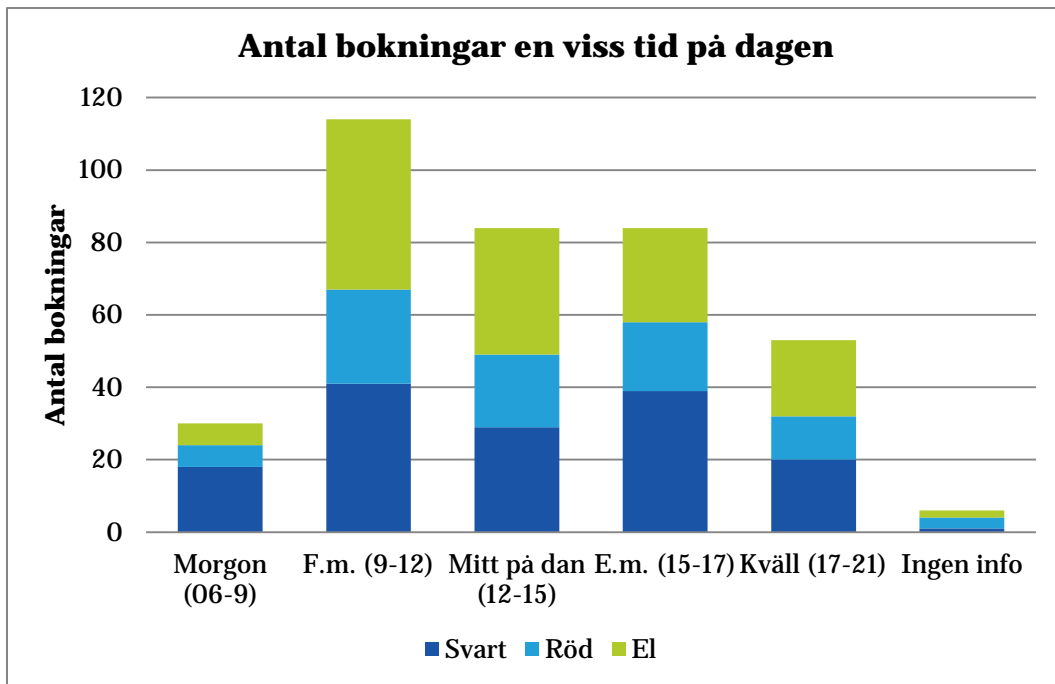


I ovanstående diagram, baserat på bokningsstatistiken, visas antal bokningar för varje unik användare fördelat på de tre cyklarna.

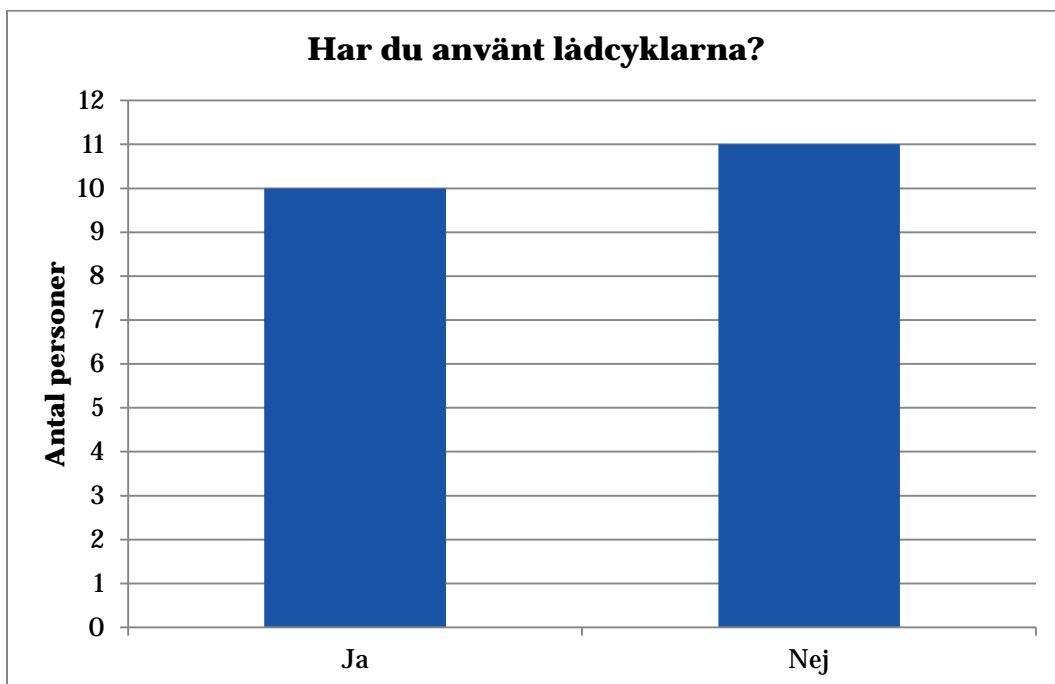
Under helgen 24-26 maj 2013 stals en av lådcyklarna. Cykeln hittas efter några dagar men lämnas in för reparation där den blir kvar hela juni. Alla cyklarna placeras nu i garaget. Detta påverkar bokningen av cyklarna under sommarmånaderna.



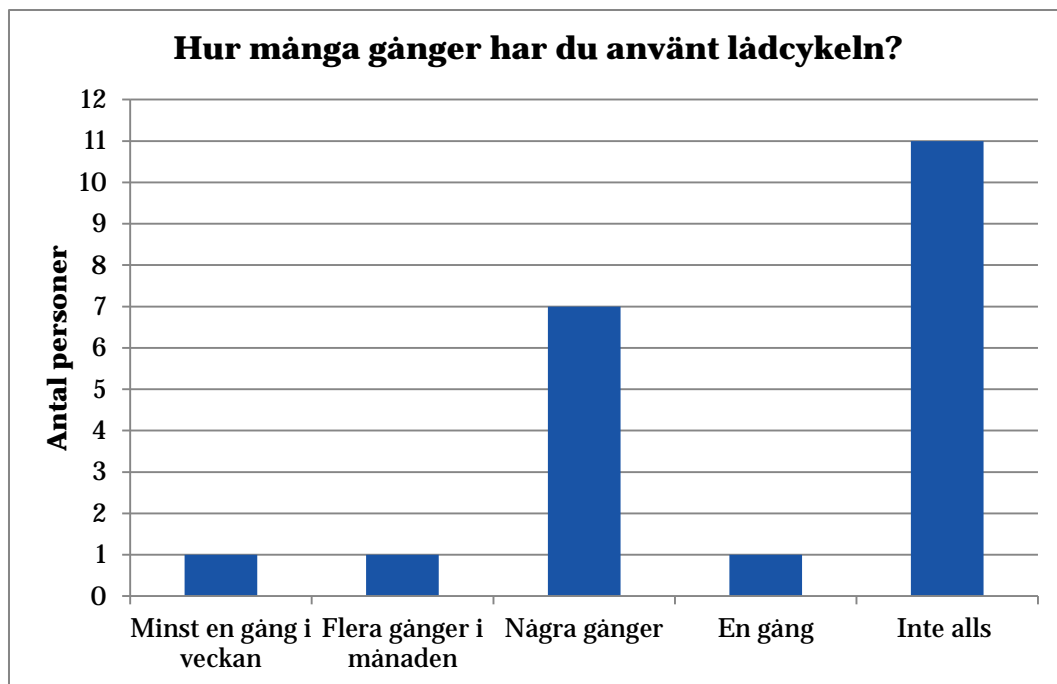
Diagrammet ovan, baserat på bokningsstatistiken, visar hur antalet bokningar förändrades då en cykel blev stulen i slutet av maj.



I ovanstående diagram, baserat på bokningsstatistiken, visas fördelningen mellan tillgängliga tider på dagen som de tre cyklarna var bokade.



Ovanstående diagram är baserat på enkät 3 som besvarades av 22 personer. Av dessa uppgav 10 att de någon gång använt lådcyklarna.

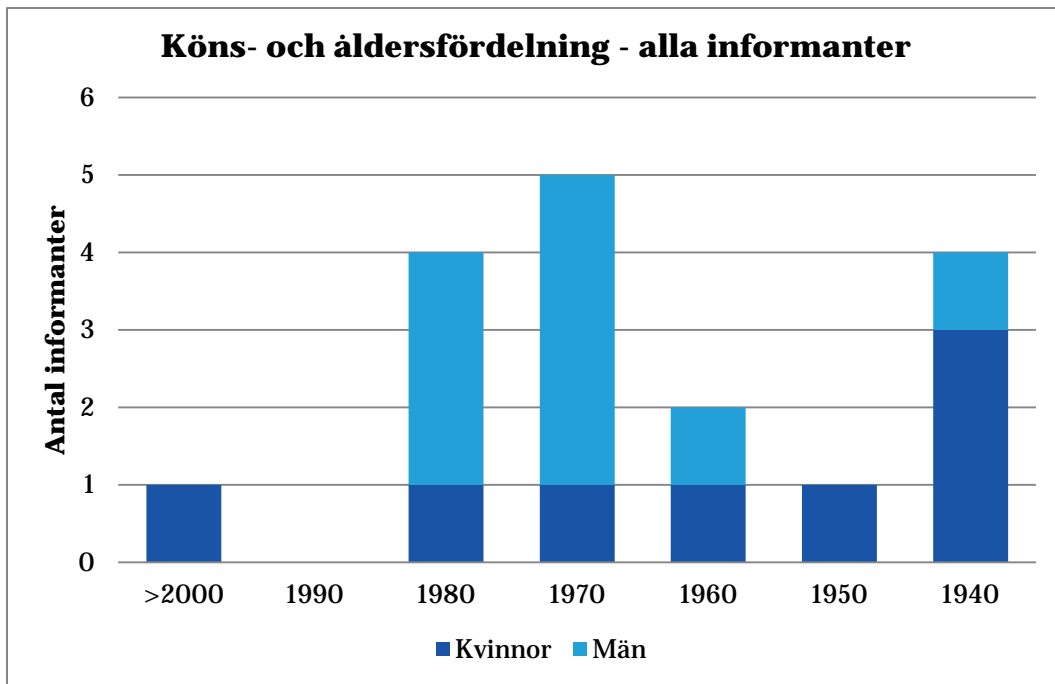


Ovanstående diagram, baserat på enkät 3, visar hur många gånger de som svarat på enkät 3 uppger att de har använt lådcyklarna.

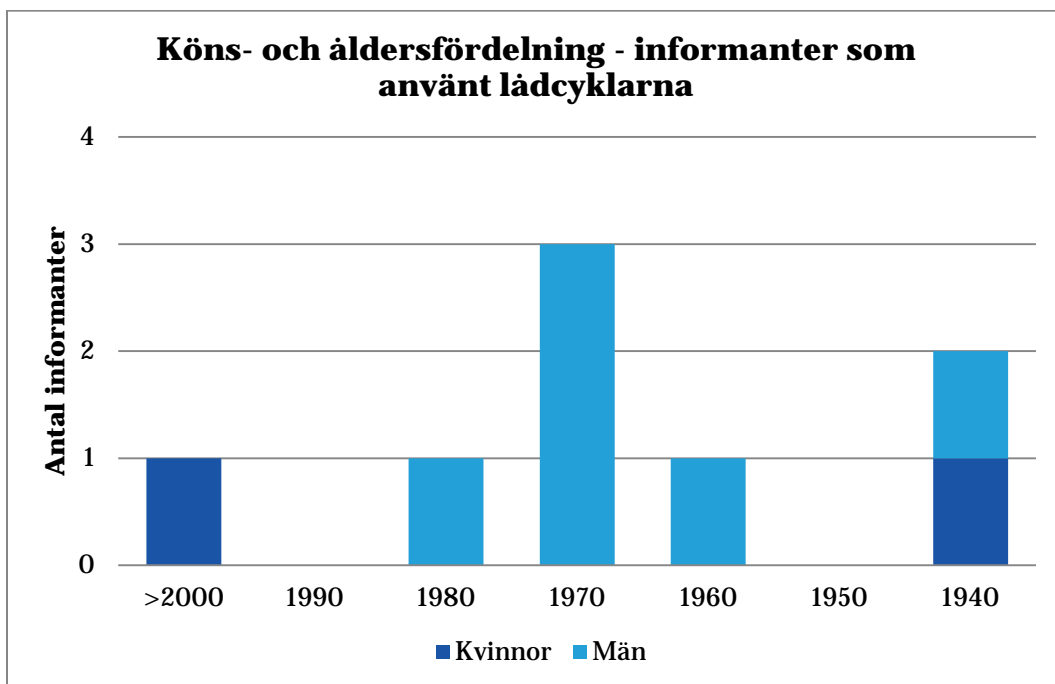
Vilka använde cyklarna?

Gemensamt för dem bland de intervjuade som använt lådcyklarna är att de tillhör flerpersonshusäll. De har alla barn i olika åldrar, dock är det vanligast att de har barn i skolåldern eller yngre. En annan gemensam faktor är att de i intervjuerna uttrycker en vilja att leva bilfritt. De allra flesta har körkort eller har en partner som har körkort, men de ser helst att man klarar sig utan bil i så hög utsträckning som möjligt. En stor del av lådcykelanvändarna, dock inte alla, cyklar på vanlig cykel på regelbunden basis. Några cyklar till och från jobbet, medan andra åker kommunalt.

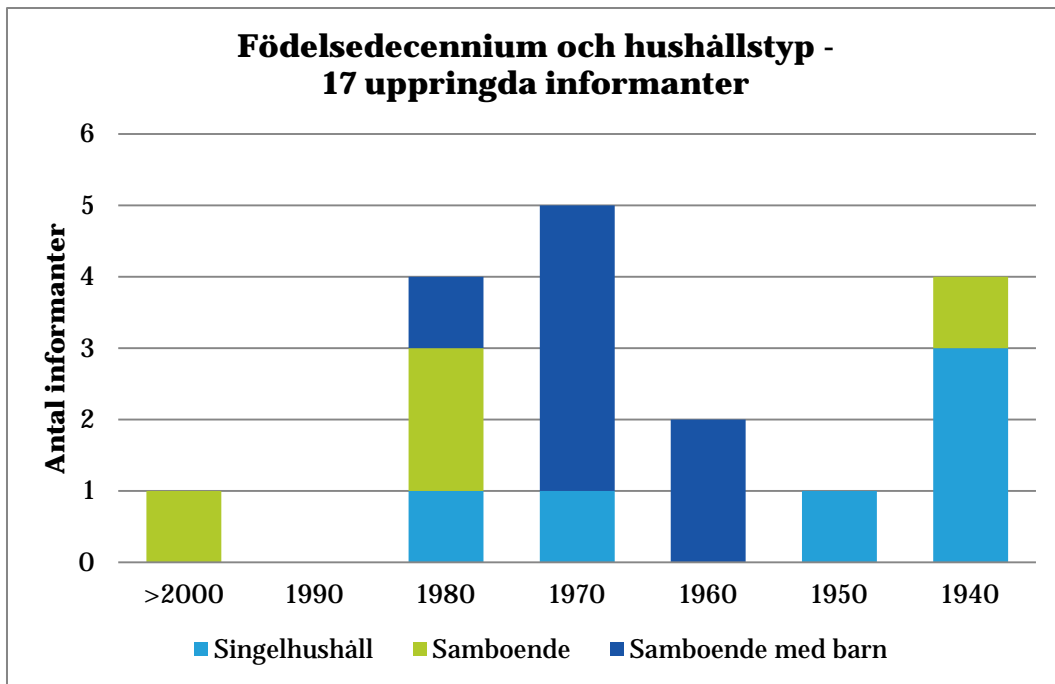
Ett par av våra informanter som också använde cyklarna oftare än genomsnittet hade haft långt gående diskussioner om att införskaffa lådcykel med sina partners redan innan detta projekt blev känt.



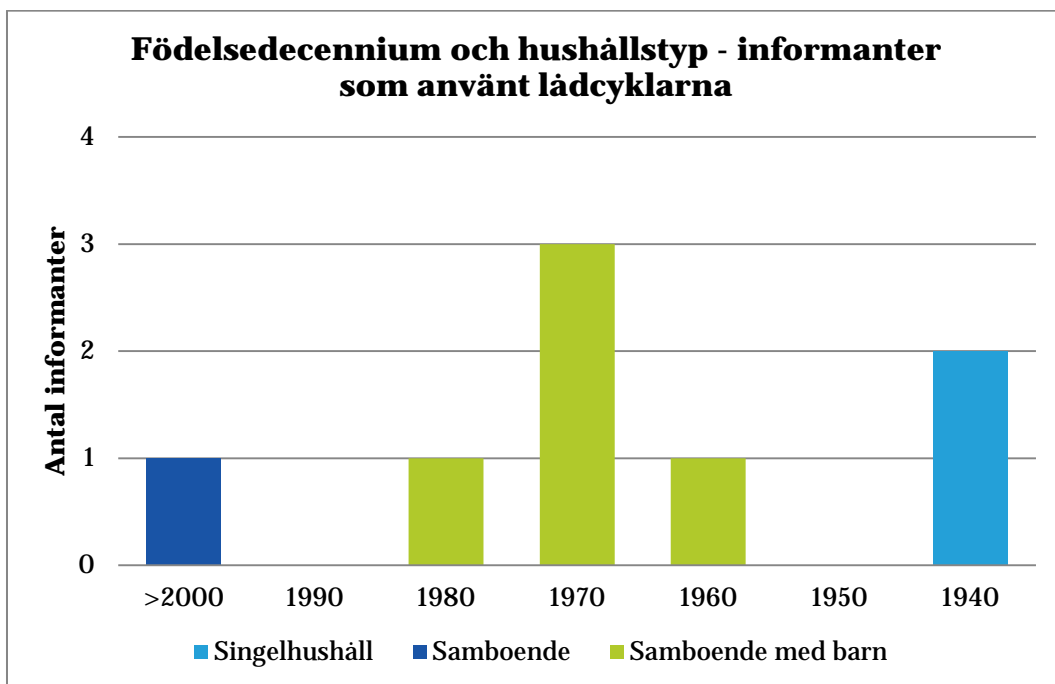
Ovanstående diagram, baserat på enkät 2, visar fördelningen mellan födelsedecennier respektive kön för alla informanter.



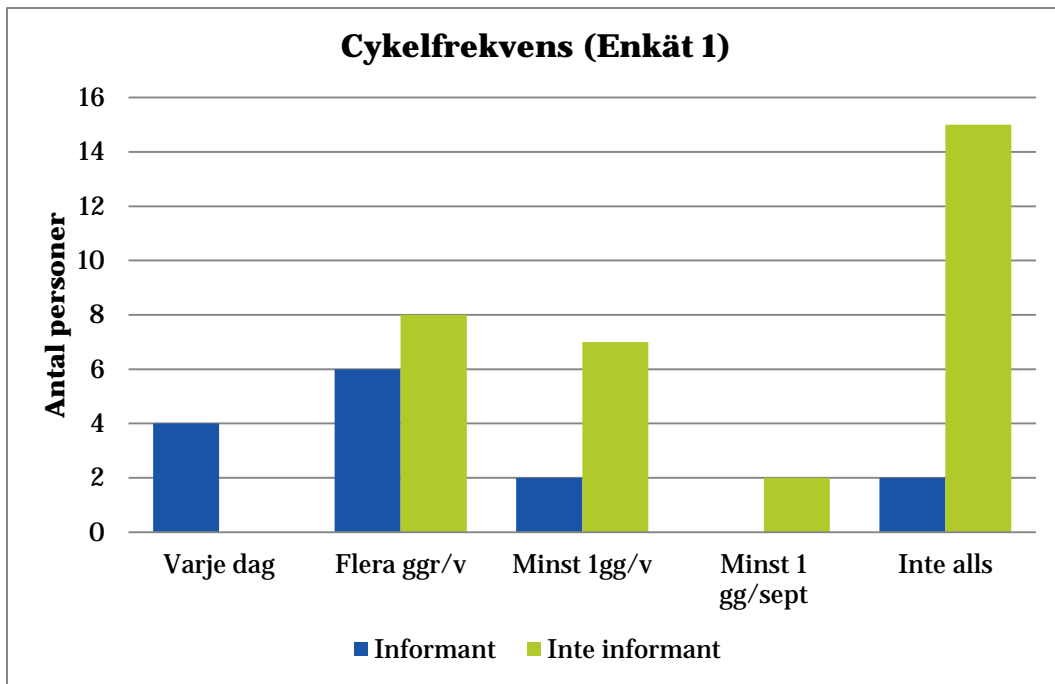
Ovanstående diagram, baserat på enkät 2 och de intervjuer som genomfördes, visar fördelningen mellan födelsedecennier respektive kön för de informanter som uppgav att de har använt läd cyklarna.



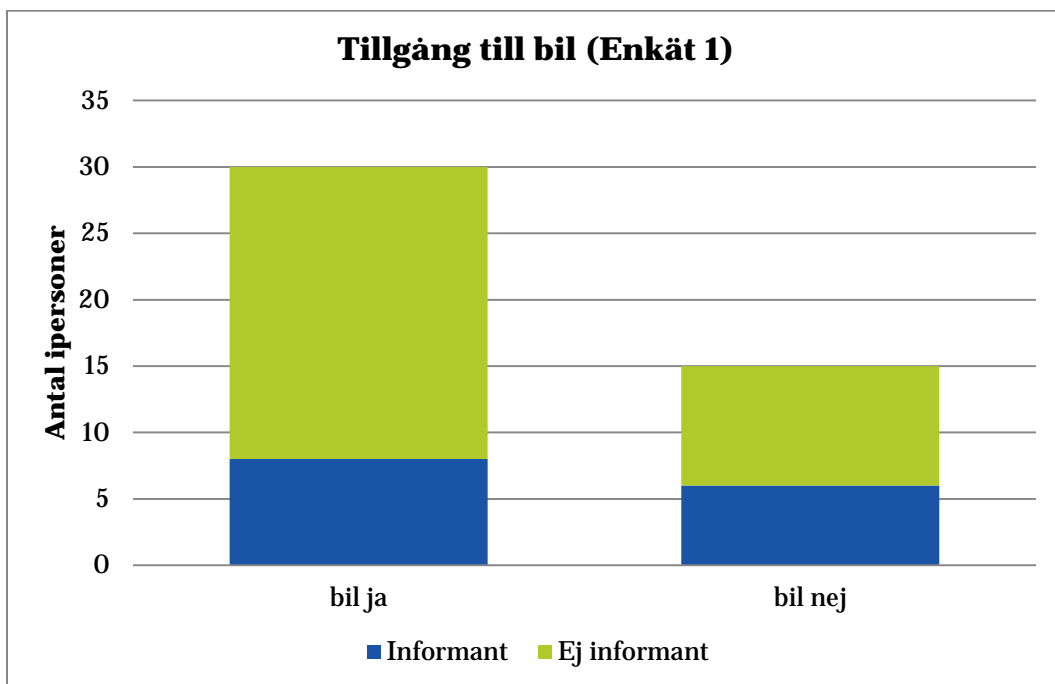
Ovanstående diagram, baserat på enkät 2, visar ålder och hushållsammansättning för 17 informanter bland dem som ringdes upp för bokning av ev. intervju.



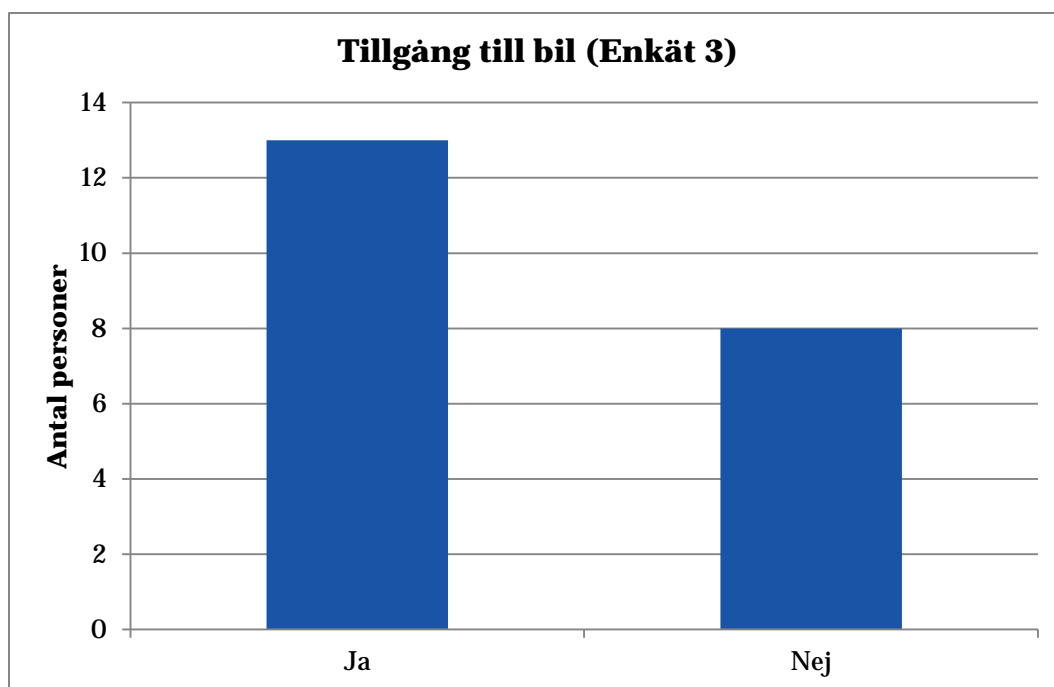
Ovanstående diagram, baserat på enkät 2, visar ålder och hushållsammansättning för de intervjuade informanter som uppger att de har använt lådcyklarna.



Ovanstående diagram, baserat på enkät 1, visar hur ofta de som har svarat på enkät 1 cyklade på "vanlig cykel" i september 2012.



Ovanstående diagram, baserat på enkät 1, visar tillgången till bil hos de som svarat på enkät 1.



Ovanstående diagram visar tillgång till bil hos de som har svarat på enkät 3. Alla som har tillgång till bil har svarat att den finns inom 400 meter från bostaden.

Bilfri vardag i relation till intresse för lådcyklar

Att ha ordnat sitt liv på ett sådant sätt att bil inte är en nödvändighet innebär inte automatiskt att man ser tillgång till lådcykel som något som underlättar vardagens transporter. Bilfria hushåll, vare sig det handlar om ensamhushåll eller flerpersonghushåll, innebär i detta specifika fall, oftast att en eller flera har körkort i hushållet och en ganska bra tillgång till bil. I avhandlingen *Stockholmarnas resvanor – mellan trängselskatt och klimatdebatt* (Henriksson 2008) refereras etnologen Wera Grahn som i sin studie av bilfria barnfamiljer i Stockholmsområdet fann att dessa inte var "aktiva bilmotståndare" utan kanske snarare hade gemensamt ett missnöje mot bilens dominans i samhället, som heller inte nödvändigtvis kopplat till miljöaspekten. Bland de bilfria barnfamiljer som Henriksson (2008) intervjuade kan aspekter som till exempel ekonomi dvs att ha råd med bil, eller var framtida bostad- och/eller arbetsplats kan tänkas ligga. Bland de boende vi intervjuade framgick val av bostad i förhållande till kollektivtrafik och i viss mån arbete som väldigt väsentliga aspekter.

En annan aspekt som kan vara statistisk kopplad till intresse för lådcyklar är attityd till att äga saker tillsammans.

Vad användes cyklarna till för typ av resor?

De boende har använt lådcyklarna till olika typer av resor. Det rör sig om resor till mataffärer för större inköp, om att transportera otympliga eller tunga saker t.ex. klädkassar eller en madrass, att åka till replokalen med elgitarr och effektpedalställning eller att transportera delar av båtens attiraljer inför sommaren. Lådcyklarna har också använts för att transportera (mindre) barn till olika ställen.

Många av de resor som cyklarna använts till har varit av typen "utflykt". En möjlig tolkning är att eftersom lådcykeln är något nytt så har användarna under utforskningsfasen gjort resor av en typ som de vanligtvis inte gör, såsom utflykter till närliggande förorter, till Nackareservatet. Resorna som gjorts med lådcykel är alltså i allmänhet *inte* resor för de vanligaste typerna av ärenden bland de boende (arbete, lämna/hämta barn på skola/dagis, matinköp etc). Men under försökets gång skedde en förskjutning mot att lådcyklarna i högre grad användes mer till resor av typen "ärenden", det vill säga,

resor med ett särskilt mål och syfte och som är knutna till vardagsresorna på ett annat sätt än utflyktsresorna.

Från intervjustudien framgår att en av de boende som flitigast använt cyklarna, framförallt använt dem till att transportera tre små barn (3 år och yngre) till lekparken som ligger utanför Bagarmossen under sin föräldraledighet. Något som av intervjun framgick annars skulle varit svårt att göra utan lådcykel eller bil.

Kommentarer från bokningslista elcykel

Hjälpte en kompis hämta grejor i Kärrtorp. Perfekt m elcykeln då!

Stor hjälp i backarna av motorn. Aldrig tungt! Skönt!

Kommentarer från bokningslista röd cykel

Vi cyklade till utomhusgymmet i Björkhagen. Kul, men jobbigt i backarna. Välte en gång, vare sig cyklist eller cykel skadad ☹ Betyg på utflykten 8 av 10.

Vi cyklade till utomhusgymmet igen. Lite öm i sätet från i går. Solen sken! Betyg: 10 av 10.

Cyklade till skogen med 2 barn. Hade inte kommit i väg med vanlig cykel.

Lånade 2 cyklar och åkte till Skarpnäck och köpte tung jord.

Har flera gånger cyklat kolonilotten ToR. Det är världens grej att kunna lasta lådan full, inte bara med små passagerare, utan även jord, gödsel och redskap!

Andra gången som en bagisbo (från Bagis utanför gränden) frågar hur cykeln funkar och om de går att hyra någonstans.

Kommentarer från enkät 3:

När använde du cykeln senast?	Vad?
I somras, kanske augusti?	Utflykt till Hellas
I somras	Till Söderbysjön med två barn på flaket
Juli	Nöjesresa tillsammans med kompis + barn. Vi cyklade till Djurgården.
Slutet av september	Nöjesresa med min 5-åriga son, till några bekanta i närområdet
Slutet november 2013	Skjutsade barnen till aktivitet. Älskar att ha tillgång till lådcyklarna!
I somras, troligen juni	Cyklade med barnen till plantskolan Trädgårdshuset i Skarpnäck. Inget av barnen kunde cykla så långt själva.
I september (eller om det var i slutet av augusti)	Nöjesresa med min 1,5-åriga dotter i lådan. Ca 5 km totalt.

Augusti	Åkte till kolonilotten
Inget svar	Körde saker till loppis i Bagis C
16-dec-13	Hämtade barn

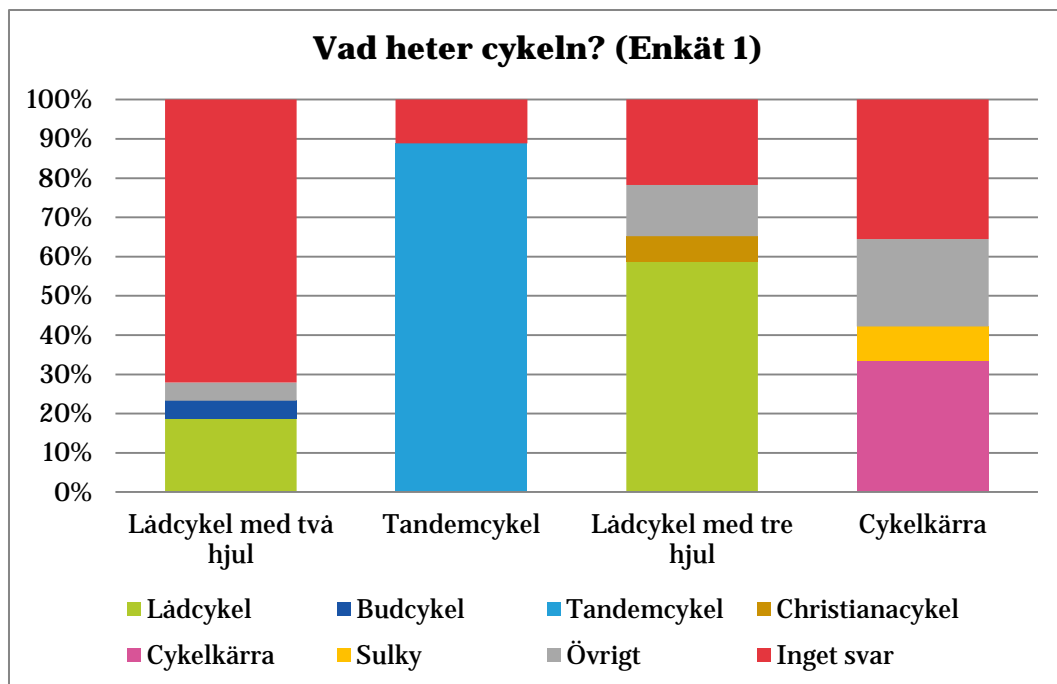
Kunskap om lådcyklar



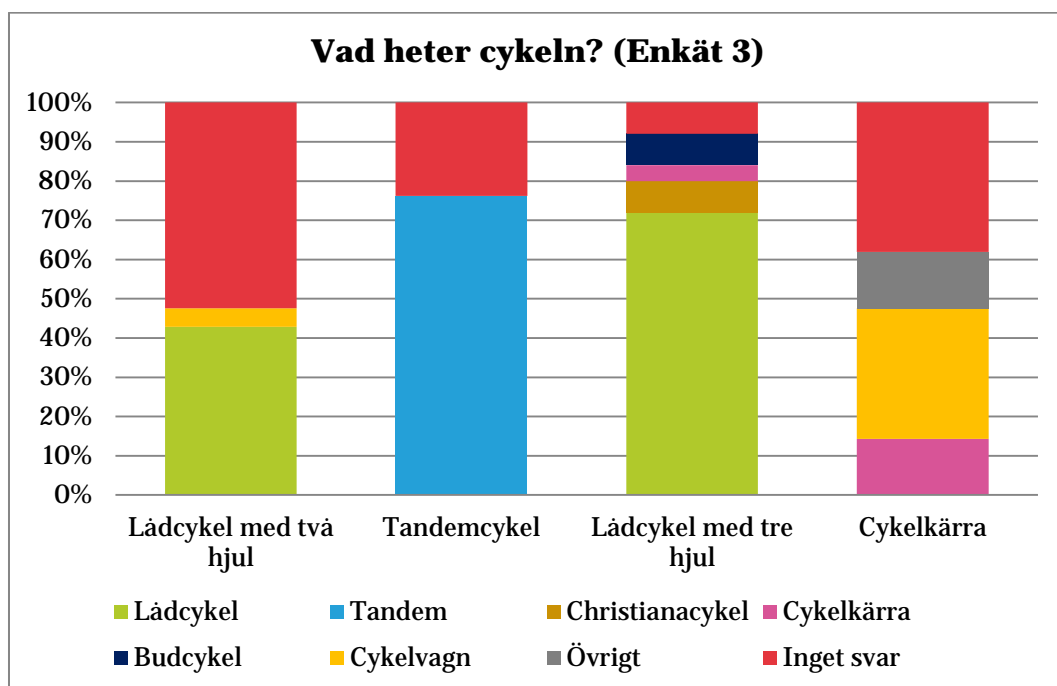
(För info om studien och forskarna, var god se baksidan ...)

Ovanstående bilder var bifogade enkät 1 och uppgiften var att skriva namn på cykel (och kärria) för varje bild. När enkäten var färdig bestämde forskarna att "rätt" svar var A= Lådcykel med två hjul, B= Lådcykel med tre hjul, C= Tandemcykel, D= (Vanlig cykel med) Cykelkärria.

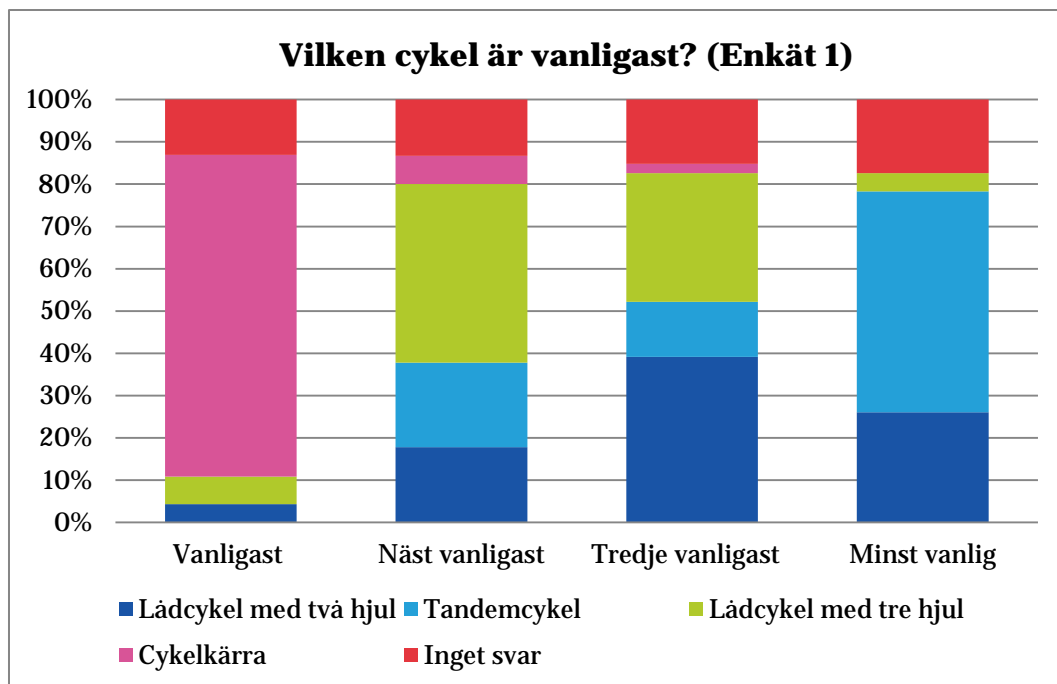
"För fråga X. och X i enkäten har vi valt att inte redovisa någon statistik, då vi ännu inte bearbetat frågornas svarsdata."



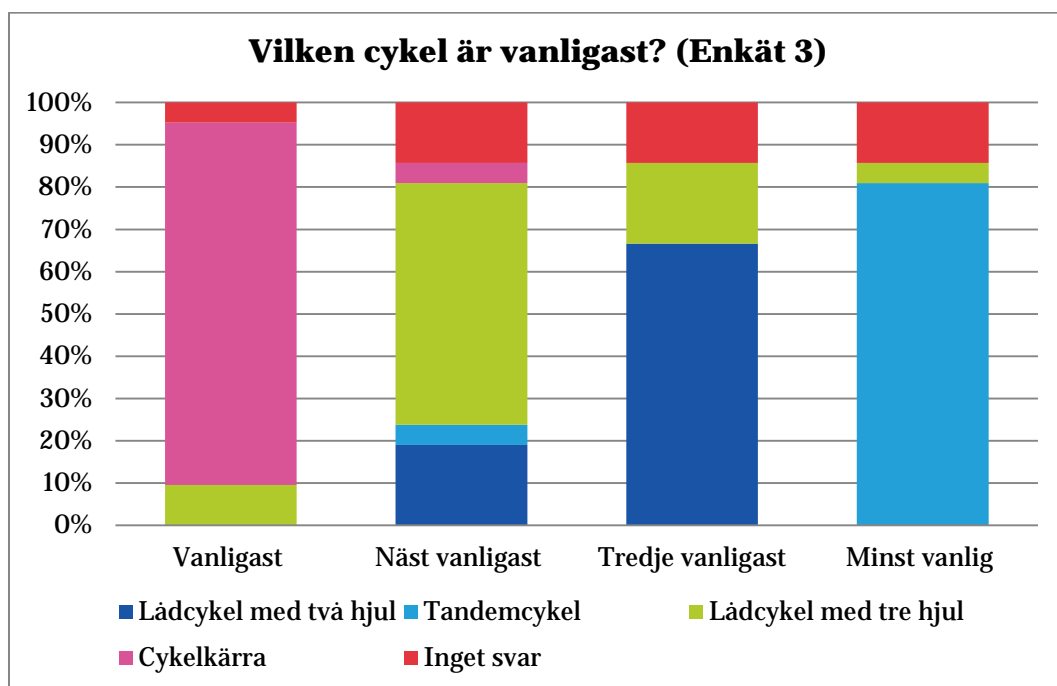
Ovanstående diagram, baserat på enkät 1, visar kunskapen om vad de fyra cyklarna på bilderna i enkäten heter i april 2013.



Ovanstående diagram, baserat på enkät 3, visar kunskapen om vad de fyra cyklarna på bilderna i enkäten heter i december 2013.



Ovanstående diagram, baserat på enkät 1, visar kunskapen om hur vanliga de fyra cyklarna på bilderna är i april 2013.



Ovanstående diagram, baserat på enkät 3, visar kunskapen om hur vanliga de fyra cyklarna på bilderna är i december 2013.

Avslutning

Författarna hoppas att denna bilaga gett en bild av data som samlades in i studien av lådcykelförsöket. Materialet som presenterats exemplifierar hur enkätstudier och bokningsstatistik genomförts i samband med att lådcykelpoolen var i drift april-november 2013. Den har förhoppningsvis också gett intresseväckande exempel på hur insamlade kvantitativa data kan presenteras och i någon mån tolkas.