

Delprojekt:
Hälsotramparna



Sammanställning av Hälsotramparna 2004, Lundby, Göteborg

mars 2005

Lundby Mobility Centre, Trafikkontoret, Göteborg



På cykel i Lundby

Marie Löwkrantz,
tel 031-23 07 45, 0703-21 06 23.
marie.lowkrantz@visionlundby.goteborg.se
Norra Skeppspromenaden 16
417 63 Göteborg
www.visionlundby.goteborg.se

Sammanfattning	1
Bakgrund	3
Syfte och metod	6
Genomförande	7
Andra kommuner	9
Ekonomi	13
Deltagare	14
Sammanfattning av intervjuer	16
Sammanställning av intervjuer	17
Hälsa	29
Sammanfattning av hälsa	31
Analys	32
Hälsa	32
Miljö	32
Ekonomi	34
Tid	35
Transportmedelsval och målsättning	37
Övrigt	37
Mediabevakning	39
Slutsatser	40
Bilagor	

Hälsotrampare är ett begrepp som används i ett antal städer runt om i Sverige. Projektiden kommer ursprungligen från Danmark men har sen genomförts av flera svenska kommuner. Dess syfte är att få personer som idag tar bilen till och från arbetet att börja cykla istället.

I Göteborg innebar Hälsotramparprojektet att tio personer, arbetande inom Lundby Stadsdelsförvaltning, engagerades av Lundby Mobility Centre som har genomfört projektet.

Lundby Mobility Centre är en del av Vision Lundby som är ett långsiktigt samverkansprojekt för utveckling och introduktion av nya trafik- och transportlösningar som är effektiva ur miljösynpunkt. Avsikten är att den kunskap och de lösningar som utvecklas i Lundby ska kunna nyttjas även i andra delar av Göteborg.

De utvalda "Hälsotramparna" intervjuades kring sina resvanor, genomgick inledningsvis en hälsoundersökning och utrustades med cykel, hjälm, regnställ, cykeldator samt ett Maxirabatt 100-kort (värdekort inom kollektivtrafiken). Efter avslutad cykelperiod har ytterligare en hälsoundersökning genomförts för att upptäcka eventuella förändringar i värden, kondition mm. Förhoppningen är att testpersonerna fortsätter att cykla även efter att projektet avslutats. Deltagarna i projektet cyklade under perioden 5 april-5 november 2004.

Syftet med projektet Hälsotramparna var att mäta de hälso-, miljö-, ekonomi- och tidseffekter som utfaller vid övergången från bil till cykel både med avseende på samhället och den enskilde. Förhoppningen har även varit att projektet skall bidra till diskussionen om vad som krävs för att få människor att välja andra transportslag än enbart bil.

Deltagarna hade en medelålder på 44 år, där de yngsta var 38 år och den äldsta 59 år. Gruppen bestod av sex kvinnor och fyra män.

Deltagarna i Hälsotramparna hade lång sträcka mellan bostad och arbetsplats som i snitt var ca 10 km enkel väg.

De intervjuer som genomförts med deltagarna under projektets gång har sammanställts. Totalt har varje person intervjuats fyra gånger. Några av intervjuerna har skett i grupp, vissa har skett individuellt med var och en.

Det främsta personliga syftet till att deltagarna anmälde sitt intresse för Hälsotramparna var den egna hälsan. Majoriteten (sex stycken) av deltagarna tog alltid bil till och från arbetet innan projektets genomförande. En person cyklade om vädret och arbetstiden tillät det och körde annars bil. Två personer åkte antingen kollektivtrafik eller körde bil.

Trots de höga målen lyckades sex personer hålla dessa. En person cyklade till och med fler dagar i veckan än hon först hade som mål. Orsakerna till att deltagarna emellanåt valde bort cykeln var när man kombinerar resan med andra aktiviteter som kräver bil, eller att vädret försvårar cyklandet.

Övergången från bil till cykel var överlag lättare än vad deltagarna trodde det skulle vara. Uppfattningen var att det var lite svårt den första veckan, men att den höga motivationen gjorde att man fortsatte cykla och det blev lättare och lättare. Nio personer har alltid använt cykelhjälmen då de cyklat under projektet.

Totalt har deltagarna i Hälsotramparna cyklat 1290 mil under projektiden. Bilkörandet har minskat från 80% före projektet till 15% under projektet. Cyklandet har ökat från 5% till 85% under projektet. Ur detta kan man se effekter på hälsa, miljö, ekonomi och tid.

Att utvärdera en grupp på 10 personer ger inga vetenskapliga svar då det är ett för litet material för att kunna dra några statistiskt korrekta slutsatser, i synnerhet gällande hälsa. En del har förbättrat sin kondition, minskat i vikt och skattar lägre besvär förekomst, andra har försämrat sina värden. De personer som har cyklat mer frekvent är också de som har förbättrat sina hälsovärden.

Tillsammans har deltagarna minskat sina reskostnader med totalt ca 37 000 kronor och utöver den personliga ekonomin har Hälsotramparna besparat miljön föroreningar till ett beräknat värde av 7500 kronor under 7 månaders aktivt cyklande.

Övergången från bil till cykeln har medfört en fördubblad restid. Den fördubblade restiden upplevs väldigt olika. Av vissa upplevs den som mycket negativt men andra har stor acceptans för fördubblad restid då den medför många andra positiva inslag såsom tid för eftertanke och motion.

För att ens överväga att cykla istället för att ta bilen krävs någon form av morot eller kraftfull uppmuntran gärna från arbetsgivarhåll. Att genomföra en aktiv satsning på cykeln genom ett projekt har fördelen att gemenskapen i en grupp motiverar många att fortsätta cykla.

HÄLSOTRAMPARNA

Hälsotrampare är ett begrepp som används i ett antal städer runt om i Sverige. Dess syfte är att få personer som idag tar bilen till och från arbetet att börja cykla istället.

I Göteborg innebar Hälsotramparprojektet att tio personer, arbetande inom Lundby Stadsdelsförvaltning (totalt antal anställda ca 1 800), engagerades av Lundby Mobility Centre som har genomfört projektet. Samtliga deltagare körde bil till och från arbetsplatsen före projektets start och fick inledningsvis skriva på ett avtal där de förband sig att cykla till och från arbetet under sju månaders tid, mellan den 5 april till den 5 november 2004.

Det har i ett flertal städer bevisats att Hälsotramparna behövs för att motivera och styrka andra bilister som har funderingar på att ställa bilen och söka andra färd sätt. Målsättningen och förhoppningen med satsningen i Lundby var att den skulle ge bättre hälsa, miljövinster samt bättre ekonomi och nyttjande av tid.

Så stor spridning som möjligt har efterfrågats bland deltagarna vad avsåg avstånd mellan arbete och hem, ålder, arbetssituation etc. Hälsotramparna utrustades med cykel, hjälm, regnställ, cykeldator, ett Maxirabatt 100-kort (värdekort inom kollektivtrafiken) samt att de fick genomgå två hälsoundersökningar. De medverkande har förbundit sig att skriva resedagbok, komma på regelbundna möten och intervjuer samt använda cykelhjälm och cykeldator under projektperioden.

De utvalda Hälsotramparna intervjuades kring sina resvanor och genomgick inledningsvis en hälsoundersökning. Efter avslutad cykelperiod har ytterligare en hälsoundersökning genomförts för att upptäcka eventuella förändringar i värden, kondition mm. Förhoppningen är att testpersonerna fortsätter att cykla även efter att projektet avslutats.

I denna rapport redovisas det material och de resultat som kommit fram under den period som Hälsotramparna pågått.

Cykel

Cykeltrafik har en mycket viktig plats i ett framtida miljöanpassat trafiksystem. Cykeltrafiken har mycket låga emissioner i en hel livscykelanalys och är det transportmedel som förbrukar klart minst energi per kilometer med hänsyn till miljö men klart mest med hänsyn till den personliga hälsan. Tidigare har man ofta hävdat att valet av transportmedel står mellan buss och cykel inte mellan bil och cykel. Kunskapen om vad som påverkar cyklandet är fortfarande mycket bristfälligt och det finns idag stora skillnader mellan cyklandet i olika europeiska städer. Skillnader som inte kan förklaras av klimat, topografi, social struktur osv. Det finns i vissa städer något av en cykeltradition och ofta finns där också vissa egenskaper som gynnar cyklandet. Det kan röra sig om en medveten satsning och inställning till cykeltrafik hos planerare och politiker och kanske stadsstruktur. Ungefär 90% av alla vuxna svenskar har tillgång till cykel.

LUNDBY MOBILITY CENTRE (LMC)

Vision Lundby är ett långsiktigt samverkansprojekt för utveckling och introduktion av nya trafik- och transportlösningar som är effektiva ur miljösynpunkt. Avsikten är att den kunskap och de lösningar som utvecklas i Lundby ska kunna nyttjas även i andra delar av Göteborg.

Vision Lundby är initierat av Trafikkontoret och drivs i samverkan med Stadsdelsförvaltningen i Lundby, Stadsbyggnadskontoret, Västtrafik Göteborgsområdet AB, Norra Älvstranden Utveckling AB och Vägverket Region Väst. För varje delprojekt söks ett brett samarbete med så många parter som möjligt.

Inom ramen för Vision Lundby har Lundby Mobility Centre (LMC) etablerats som ett servicekontor för de företag och privatpersoner i Lundby som vill ha stöd att utveckla effektiva lösningar för person- och godstransporter. Personalen kan visa konkreta exempel på dagens smarta transporttjänster och förmedla kontakter till företag som har bra lösningar att erbjuda. Sammantaget har LMC en stor kunskap om miljöanpassade transporter.

Målet med arbetet på LMC är att ge stöd i valet av res sätt, att till exempel få människor att låta bilen stå emellanåt och visa på de alternativ och tjänster som kan underlätta i vardagen.

På cykel i Lundby

Inom Lundby Mobility Centre ingår projektet *På cykel i Lundby* som syftar till ett ökat och säkrare cyklande i hela stadsdelen.

Genom kampanjer, torgaktiviteter och miljöfester tillsammans med boende i stadsdelen arbetar man i projektet för att Lundby skall få en stark cykelprofil.

Här beskrivs kort några av de aktiviteter och projekt som ingår i *På cykel i Lundby*:

Särskilda cykeldagar för boende och verksamma i stadsdelen arrangeras i Lundby.

Lundbycyklister belönas regelbundet med små gåvor för att uppmuntra till ett föredömligt beteende.

Häften med olika cykel- och promenadturer vilka utmärker säregen kultur, miljö och historik i Lundby har tagits fram.

En referensgrupp bestående av aktiva cyklister har bildats.

I projektet arbetas det med att skapa ett system av lånecyklar för företag och organisationer i Lundby. Förhoppningen är att lånesystemet i slutändan även ska gälla privatpersoner och turister i hela Göteborg.

Cykelkurser för kvinnor genomförs.

Ett nätverk av cyklister på företag i Lundby, så kallade cykelinspiratörer, har bildats.

I satsningen ingår även Hälsotramparna.

Lundby

Lundby är en stadsdel i Göteborg som ligger på södra Hisingen. Stadsdelen lämpar sig bra för cykling med tanke på topografin och tillgången till cykelbanor. I samband med att cykelnätet byggs ut förbättras förhållandena ytterligare.

Stadsdelen Lundby är inne i en mycket expansiv fas och står inför stora utmaningar för att tillgodose krav på framkomlighet från näringsliv och boende samt dessutom klara de miljömål som är uppsatta.

CYKELUTMANINGEN

Cykelutmaningen är ett projekt startat av Trafikkontoret tillsammans med Vägverket med start år 2000. Cykelutmaningen är en lagtävling som vänder sig till anställda på företag och förvaltningar i Göteborg, Mölndal, Partille och Härryda i syfte att få fler att cykla till, från och i jobbet. Tävligen pågår under 5 månader och är indelat i tre etapper. Endast cykelresor över 2 km till och jobbet samt i tjänsten ger poäng till laget. Varje år deltar mellan 3000-3500 personer.

I undersökningar som gjorts kring Cykelutmaningen har det visat sig att det är främst personer som redan cyklar som cyklar oftare i samband med tävlingen men att tävlingen också väckt ambitionen hos många andra att pröva på att cykla. Detta har dock enbart gett kortsiktiga effekter. Överflyttningen från olika transportmedel har främst skett mellan kollektivtrafik och cykel. Inte mellan biltrafik och cykel som var en förhoppning.

Syftet med projektet Hälsotramparna var att mäta de hälso-, miljö-, ekonomi- och tidseffekter som utfaller vid övergången från bil till cykel både för samhället och den enskilde. Förhoppningen har även varit att projektet skall starta en diskussion kring vad som krävs för att få människor att välja andra transportslag än enbart bil.

Ungefär en miljon resor görs dagligen i Göteborg och nästan hälften av dem är under 5 km, vilket anses vara ett lämpligt cykelavstånd. Väljer fler människor cykel i stället för bil vid dessa korta resor minskar trängseln och avgasutsläppen radikalt. Koldioxidutsläppen minskar med 0,7 ton per år och person. Antalet cancerframkallande partiklar minskar med 300 gram per år och person.

Om man cyklar en halvtimme om dagen ökar vardagsorken och förbränningen markant. Dessutom motverkas högt blodtryck, förhöjda blodfetter och stresssymptom. 2x5 km daglig cykling räcker för att halvera risken för hjärt- och kärlsjukdomar.

Syftet med rapporten är att göra en sammanställning, utvärdering och analys av Hälsotramparprojektet som pågått under 2004 i regi av Lundby Mobility Centre. Fokus har legat på hälso-, miljö-, ekonomi- och tidseffekter.

För att samla in synpunkter och dra slutsatser inför fortsatt arbete med att öka cyklismen i Göteborg har samtliga deltagare i Hälsotrampar-projektet intervjuats. Intervjuerna har skett dels under pågående projekt och dels efter projektets avslut med extern intervjuare. Samtliga deltagare har också genomgått hälsoundersökningar både före och efter projektet

Projektet startades upp redan i maj år 2003 i samband med att en ansökan om projektanslag skickas till Vägverket. Snart därefter tillfrågades Västtrafik och Lundby stadsdelsförvaltning om samarbete.

I april 2004 kunde projektet startas med ovanstående samarbetspartners. Anledningen till att anställda vid Lundby stadsdelsförvaltning valdes som deltagare i Hälsotramparna är dels att de är samarbetspartners i Lundby Mobility Centre och dels att de är en av de största arbetsplatserna i Lundby.

För att finna tio lämpliga hälsotrampare inom Lundby stadsdelsförvaltning informerades det om det planerade projektet på flera sätt. Avdelningschefer och hälsoinspiratörer informerades om projektet. Hälsoinspiratörer är ca 50 personer med stort hälsointresse som kommer från olika verksamheter inom förvaltningen. Tanken var att dessa inspiratörer skulle föra informationen vidare inom förvaltningen. Annons sattes in i personaltidningen Luppen, fritidsföreningen kontaktades och ett femtiotal planscher sattes upp för information.

Många inom förvaltningen hörde av sig med intresse. Efter kartläggning och totalt fjorton intervjuer valdes tio hälsotrampare ut. Deltagarna valdes med omsorg då en så stor spridning som möjligt efterfrågades bland deltagarna vad avser avstånd mellan arbete och hem, ålder, arbetssituation etc.

De utvalda Hälsotramparna intervjuades kring sina resvanor och de fick skriva under en överenskommelse där de lovade att använda cykeln som färdmedel till och från arbetet i den mån som var överenskommet (deltagarna fick själva bestämma ett realistiskt, individuellt mål). Under projektperioden förband sig deltagarna även att föra daglig dokumentation över sina arbetsresor, medverka på möten och intervjuer, genomgå hälsoundersökning samt använda hjälm och cykeldator.

Innan projektet startades upp genomfördes hälsoundersökning av samtliga hälsotrampare och cykelutrustning delades ut. Hälsotramparna utrustades med cykel, hjälm, regnställ, cykeldator samt ett Maxirabatt 100-kort (värdekort inom kollektivtrafiken).

Deltagarna i projektet cyklade under perioden 5 april-5 november 2004.



Hälsotramparna 2004

Träffar och intervjuer med deltagarna har genomförts under maj och september. I samband med att projektet avslutades, det vill säga i mitten av november, genomfördes ytterligare en hälsoundersökning och en avslutande intervju. Den avslutande intervjun gjordes av extern person. Totalt har två hälsoundersökningar och fyra intervjuer av deltagarna i hälsotramparna genomförts. Syftet med de båda hälsoundersökningarna var att upptäcka eventuella förändringar i hälsovärden, kondition mm. All information som samlats in under och efter projektet har här sammanställts och analyserats för att kunna användas i framtida arbete för cyklismen i Göteborg.

HÄLSOTRAMPARNA I ANDRA KOMMUNER?

I början av 1990-talet började man i Danmark genomföra projekt CykelBuster som kan ses som en dansk motsvarighet till svenska Hälsotramparna.

Efter detta danska projekt har flera kommuner i Sverige genomfört så kallade Hälsotrampar-projekt. Exempel på kommuner som genomfört dessa projekt i Sverige är t.ex. Eskilstuna, Örebro, Gävle, Malmö, Lund, Eslöv och nu även Göteborg. Projekten har genomförts med olika inriktning och antal deltagare. Nedan följer en beskrivning av hur andra kommuner gått till väga och vad de har dragit för slutsatser efter projektens genomförande.

Gemensamt för CykelBuster och Hälsotramparprojekten är att syftet med alla projekt är att undersöka möjligheten att föra över persontrafik från bil till cykel. I samtliga projekt försöker man att främst finna deltagare som har för vana att transportera sig med bil till och från arbetsplatsen.

Århus i Danmark

Cykelbusters genomfördes i Århus i Danmark 1 maj 1995 till 1 maj 1996. Syftet med projektet var att se i vilken utsträckning det var möjligt att flytta över persontrafik från bil till cykel. 175 personer deltog i projektet. Samtliga arbetade i centrala Århus, var bosatta mellan 2-8 km från arbetsplatsen och transporterade sig innan projektet med bil mellan arbete och bostad. Andelen resor med bil minskade från 75% till 45%.

Cykelanvändandet ökade från 8% (april 1995) till 40% (september 1996). Årstiden betydde mycket, och sommaren var den tiden då cykeln användes mest, men även vintertid används cykeln mer än tiden innan projektet. Efter projektet kunde man konstatera att deltagarna såg cykeln som det primära transportalternativet till bilen, medan man såg kollektivtrafiken som ett alternativ främst vintertid.

Efter genomförandet har inte Århus gjort något liknande projekt då det var ett mycket kostsamt projekt och man inte haft ekonomin till att genomföra projektet på nytt. Århus stödjer dock en kampanj som Dansk Cyklistforbund genomför varje år, genom att skriva till kommunens större arbetsplatser och rekommendera dem att delta i projektet som heter "Vi cykler til arbejde". Århus har även i några år korat "Århus kommunes mest cyklistvenlige virksomhed", bland de verksamheter som är med i "Vi cykler til arbejde". Vinnande verksamhet får två tjänstecyklar i pris, vilket i sin tur uppmuntrar fler att cykla. Århus arbetar även med att bygga ut cykelvägssystemet, samt arbetar fram en cykelhandlingsplan som innehåller strategier som förhoppningsvis skall få fler att börja cykla.

Slutsatserna från CykelBusters var att deltagarna främst cyklar för att det påverkar hälsan positivt. Miljön och ekonomin betyder inte lika mycket. Detta visar att den bästa åtgärden för att få fler att cykla och åka kollektivt är att göra det besvärligare att köra bil och enklare att ta sig fram med cykel och kollektivtrafik. En åtgärd Århus kommun nu genomför är till exempel att öka antalet korttidsparkering och minska antalet långtidsparkering. Samtidigt prioriteras bussarna på några strategiska sträckor och fler cykelbanor anläggs.

Lund

I Lund har hälsotramparprojekt drivits sedan år 1999. Deltagarna har erbjudits både helårs- och halvårsprojekt, men hittills har alla valt helårsprojektet.

Totalt har 120 personer deltagit med varierande åldrar (samtliga vuxna) och jämn fördelning mellan könen. Värkning av deltagare har främst skett genom dörrknackning i bostadsområden, men också genom företagsbesök och informationsspridning genom deltagare. Kravet att delta har varit att man kör bil till/från arbetet minst 70% av arbetsdagarna, samt att man har minst 1,5 km enkel väg. Deltagarna har haft 1,5-20 km till arbetet. De 39 deltagare som cyklade år 2003 cyklade tillsammans 6800 mil, det vill säga i snitt 174 mil/person.

De senaste åren har deltagarna fått regnställ, cykeldator, cykelpump, reflexer och cykelbelysning. Även hjälm och reflexväst har erbjudits. I slutet av året har en cykel per 15 deltagare lottats ut. De första åren (1999-2001) erbjöds hälsotramparna en hälsoundersökning och en låncykel. Låncykeln erbjöds de att köpa för reducerat pris efter projektiden.

Tekniska förvaltningen har finansierat hälften av kostnaderna, andra hälften har finansierats med statliga medel i form av LIP-bidrag (bidrag till lokala miljöprojekt).

Hösten 2004 genomfördes en uppföljning av de grupper som startade 1999-2002. Det visade sig att mer än hälften (65%) cyklade 70% eller mer av arbetsdagarna ett halvt till fyra år efter projektslut.

De tydligaste resultaten var att de allra flesta upplever cyklingen som något mycket positivt när de väl har kommit igång, att de flesta fortsatte att cykla efter projektets slut och att deltagarna fungerat som ambassadörer för cykling och har påverkat människor i sin omgivning att cykla mer eller köra bil mindre.

En av de slutsatser kommunen dragit av projekten är att ett ändrat beteende leder till förändrade attityder. Många av deltagarna har uppgett att de använder cykeln mer och bilen mindre även på vid resor på fritiden. Deltagarna har även i större utsträckning använt kollektivtrafik då de inte kunnat cykla. En annan slutsats kommunen dragit är att det bästa argumentet för att locka nya deltagare är hälsan. Upplevelsen av att hälsan har förbättrats är tydlig i utvärderingarna och värderas som viktigare av deltagarna än att få ta del av resultatet från en hälsoundersökning.

Kommunen och Mobilitetskontoret i Lund arbetar med många olika delar för att minska miljöpåverkan från trafiken. Bland annat ingår anläggning av nya cykelbanor, ombyggnad av befintliga cykelbanor, trafiksäkrare trafiklösningar (överfarter, korsningar m m), cykla-till-jobbet-kampanjer, samarbete med företag för att främja cykling, tjänstecyklar, bevakad cykelparkering, utdelning av cykelkartor mm. Kommunen arbetar även med att sprida information om miljöanpassade transporter och alternativ till att köra ensam i bilen.

Eslöv

I Eslöv kommun har två hälsotramparprojekt genomförts.

Den första genomfördes 1 april-30 november år 2003 med fem deltagare (två kvinnor och tre män). Den andra genomfördes 15 mars-15 november år 2004 med åtta deltagare (två kvinnor och sex män mellan 32 och 62 år).

Information gick ut genom annonser i lokaltidningar och på kommunens hemsida. Vid andra omgången sändes också brev till arbetsplatser (ca 100) och interna arbetsställen (ca 50).

Deltagarna försågs med regnställ, cykelväska, reflexväst, hjälm och cykeldator. Vid första projektet delades även låncyklar ut samt erbjudande om tre hälsoundersökningar. Vid andra projektet erbjöds inga hälsoundersökningar och deltagarna fick stå för egen cykel, men fick i gengäld delta i utlotningen av två nya cyklar efter projektet. Målet var att deltagarna skulle cykla i stort sett varje dag.

Avståndet deltagarna cyklade sträckte sig mellan 2,5 och 12 km. En del av deltagarna cyklade fyra gånger om dagen, då de även cyklade hem över lunchen.

Deltagarna år 2003 cyklade tillsammans närmare 900 mil, år 2004 cyklade deltagarna tillsammans ca 1 500 mil.

Kommunen kommer att fortsätta med cykelsatsningar i olika former framöver. Exakt hur dessa kampanjer skall se ut i fortsättningen är ännu inte bestämt.

Eskilstuna

Eskilstuna kommun arrangerade Hälsotramparna 21 oktober år 2003 till 31 oktober år 2004. Ungefär femtio personer ansökte om att delta och av dessa valdes tio deltagare ut (sex kvinnor och fyra män). Deltagarna var mellan 30 och 62 år. Samtliga var inbitna bilister innan projektet.

Deltagarna utrustades med cykel, dubbdäck, hjälmar, cykeldator, regnkläder, dagbok för dokumentation samt busskort. Deltagarna har även genomgått fem stycken hälsoundersökningar.

Deltagarna cyklade mellan 3,5 och 11 kilometer. Totalt cyklade de tillsammans 1531 mil.

Projektet genomfördes som ett LIP-projekt. (statliga bidrag till lokala miljöprojekt)

Då projektet precis har avslutats (hösten 2004) har en utvärdering av Hälsotramparna ännu inte genomförts. Kommunen kan dock redan nu dra några slutsatser av projektet;

Cykeln bör ha mer än tre växlar om sträckan mellan hem och arbete är längre än tre kilometer.

I genomsnitt cyklade deltagarna 3 dagar per vecka. De ansåg att det var lättare att komma igång och cykla samt att använda hjälm än vad de trodde innan.

Det var främst hälsan deltagarna såg vinster med. De hade under året varit relativt lite sjuka, alla ökade sin syreupptagningsförmåga. De kunde även se ekonomiska vinster och miljövinster i att cykla.

Det har lett till att även flera arbetskamrater och familjemedlemmar till hälsotramparna har börjat cykla.

Orsakerna till att ta bil är när barnen skall skjutas, när det skall storhandlas samt vid alltför dåligt väder eller när cykelväglaget är ogynnsamt.

Eskilstuna kommer att fortsätta arbeta för att få fler att cykla. Kommunen anser bland annat att man måste arbeta mer med ledarskapets ansvar för medarbetarnas förbättrade hälsa. Kommunen har även en kampanj som kallas för "Regnbågsresan" med ett långsiktigt perspektiv. Eskilstuna kommun bygger även ut cykelvägnätet samt kommer att arbeta för ett perspektiv över hela resan.

Trafikkontoret har initierat Hälsotramparprojektet och finansierat det med stöd från Vägverket. Västtrafik sponsrade med Maxirabatt 100-kort (värdekort inom kollektivtrafiken) för kollektivtrafiken och Lundby stadsdelsförvaltning hjälpte till med intern marknadsföring i deras interna media. Hälsosamordnaren på Lundby stadsdelsförvaltningen marknadsförde och var även med på samtliga träffar som Trafikkontoret har haft med Hälsotramparna och gett råd och tips kring cykel och hälsa.

Resursåtgång och budget

Affischer	3 375 kr
Inköp cykel	27 960 kr
Inköp hjälm	2 360 kr
Inköp regnkläder	13 225 kr
Inköp cykeldator	1 592 kr
Maxirabatt 100-kort till kollektivtrafiken	1 000 kr
Hälsoundersökningar	32 976 kr
Sammanställning av hälsotundersökningar	5 000 kr
Webbuppdatering	3 300 kr
Extrautrustning till en av cyklarna	244 kr
Bilhyra (transport av cyklar) + fika	879 kr
Rapportskrivning/uppföljning, tryck	125 000 kr

Totalt	216 911 kr

Utöver dessa kostnader bistår Trafikkontoret med en heltidsanställd projektledare.

Deltagarna hade en medelålder på 44 år, där de yngsta var 38 år och den äldsta 59 år. Gruppen bestod av sex kvinnor och fyra män.

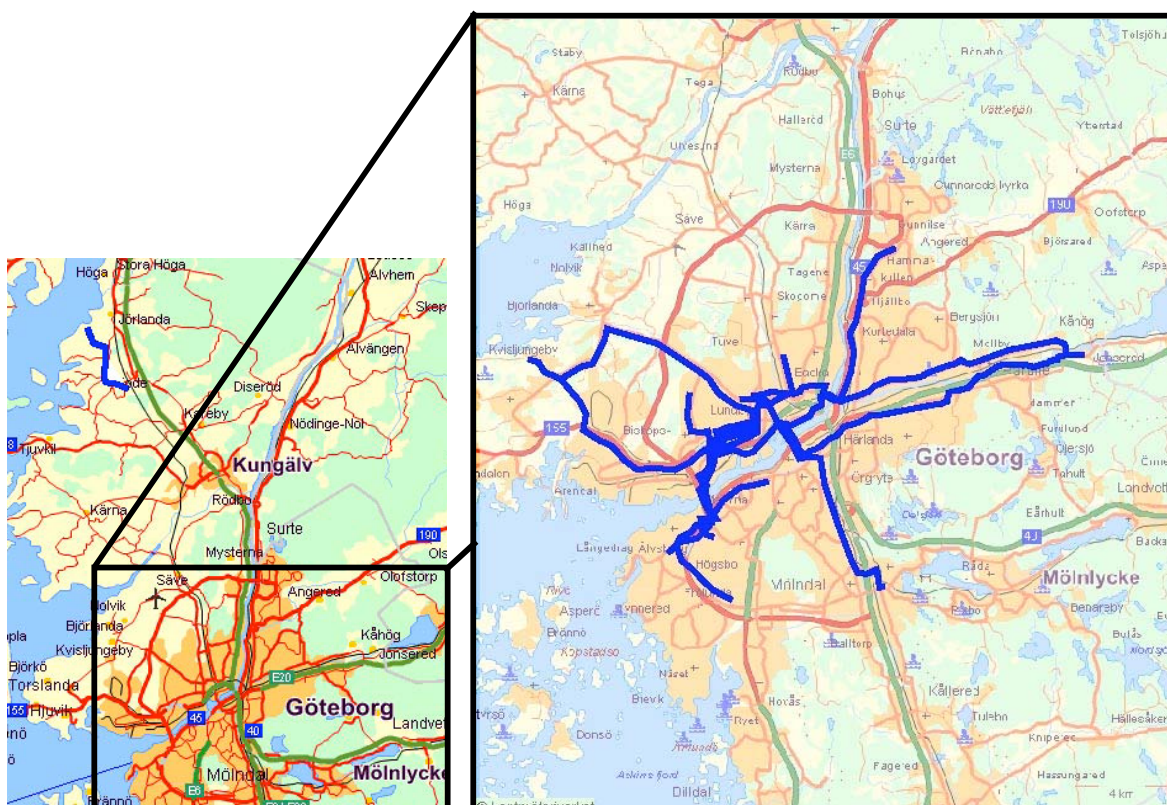
Samtliga deltagare var anställda inom Lundby Stadsdelsförvaltning och hade skilda arbetsuppgifter såsom, socialsekreterare, förskolelärare, arbetsterapeuter, samt arbete på aktivitetshus, rehabiliteringscenter, tillnyktringsenheten, öppna narkomanvården och psykosocialt resursteam.

Deltagarna i Hälsotramparna hade lång sträcka mellan bostad och arbetsplats. I snitt hade de 10 km att cykla enkel väg. Den som hade kortast sträcka cyklade 2 km och den som cyklade längst cyklade 18 km. En person hade 35 km mellan bostad och arbetsplats men cyklade 7 km av sträckan och åkte kollektivt resten av biten till arbetet.

Deltagarna bodde i olika stadsdelar i Göteborg varav en i stadsdelen Lundby och en norr om Göteborg. Kartan på nästa sida visar de sträckor deltagarna i Hälsotramparna 2004 har cyklat.

Deltagare	Reslängd [km]	Restid, bil [minuter]	Restid cykel [minuter]	Cyklat före projektet [dgr/v}	Cyklat under projektet [dgr/v}
A	14	15-30	40	0	5
B	13	20	45	0	3
C	12	15	35	0	4
D	13	13-20	45	0	4
E	2	5-8	15	1	5
F	8	-	20	0	5
G	7	10	25	0	5
H	18	20	55	1	3
I	7	15	25	0	5
J	7	-	25	0	5

Fakta om deltagarnas resor mellan bostad och arbetsplats i siffror, enkel resväg



Kartorna ovan visar de sträckor deltagarna i Hälsotramparna har cyklat (blå linjer). Den deltagare som endast cyklat en del av sträckan, cyklar ungefär som den blå linjen i vänstra kartan visar.

Flera av deltagarna har mycket krävande resor med cykel då de måste korsa Göta älv på någon av broarna, Älvsborgsbron eller Göta älvbron. De deltagare som korsar älven vid Marieholmsbron har inte en lika krävande resa.

Då spridningen av deltagarna rent geografiskt var mycket stor täcks stora delar av Göteborgs cykelvägar in.

SAMMANFATTNING AV INTERVJUERNA

Majoriteten av deltagarna körde alltid bil mellan bostad och arbetsplats innan projektet genomfördes. Även på fritiden använde de flesta av deltagarna alltid bil. Åtta av deltagarna har någon gång provat att cykla till arbetsplatsen innan Hälsotramparna.

Det främsta personliga syftet till att delta i Hälsotramparna var den egna hälsan. Deltagarna satte höga individuella mål för projektet, och trots de höga målen lyckades majoriteten uppnå dessa. Övriga deltagare klarade inte sitt uppsatta mål på grund på hälsoproblem, föräldradidighet eller att det helt enkelt var svårare än de först trodde. Deltagarna cyklade i snitt mellan tre och fyra dagar per vecka. Övriga dagar hade de ärenden där de behövde bil, var sjuka, skulle göra något tillsammans med familjen eller så var väderförhållandena inte bra för cykling. Även på fritiden har deltagarna börjat cykla mer. Övergången från bil till cykel var över lag lättare än vad deltagarna trodde det skulle vara.

I stort sett alla Hälsotrampare använde cykelhjälm då de cyklade under projektet och majoriteten av deltagarna kommer även i fortsättningen att använda cykelhjälmen. De flesta deltagare använde cykeldatorn under projektet och kommer även att använda den framöver.

Deltagarna har börjat tänka mer på bilismens påverkan på miljön i samband med projektet, främst genom att de märker att de andas in bilavgaser då de cyklar och att de iakttagit att det främst är endast en person i varje bil.

De flesta deltagare hade inte den ekonomiska aspekten i tankarna då de blev utvalda till Hälsotrampare. Många märkte dock att de sparar bensinpengar då de cyklar.

De flesta deltagare förlorar tid då de cyklar istället för att ta bilen. Många av deltagarna tycker dock att man använder tiden på ett annat sätt som cyklist. Dels får man träningen på köpet, dels har man en annan möjlighet att tänka och fundera då man cyklar.

När det gäller den upplevda hälsan känner sig många lättare och piggare och känner att de förbättrat konditionen. De orkar mer och känner att det nu är lättare att cykla än det var i början. Även mentalt känner många av deltagarna en förändring till det bättre. Många av deltagarna känner att det nu är lättare att träna och att de även kommer iväg till träningen lättare.

Deltagarna är mycket positiva till projektet, främst till hälsokontrollerna och träffarna med övriga deltagare då de kunnat byta erfarenheter och känna sig delaktig i en grupp. De anser även att utrustningen varit bra, och många hade inte börjat cykla om de inte fått en cykel eftersom deras tidigare cykel varit i dåligt skick. Även informationen har ansetts fungerat bra i projektet.

Hälsotramparna har totalt nått ut med information om projektet till ca 800 personer. Totalt har ca 14 personer utanför projektet börjat cykla efter att ha blivit inspirerade av deltagarna.

Samtliga deltagare har ambitionen att fortsätta cykla efter projektet. Målet med antal cykeldagar per vecka framöver skiljer sig åt, men verkar ligga på mellan två och fem dagar per vecka. Många av deltagarna kommer att fortsätta cykla även på fritiden.

Nedan följer en djupare sammanställning av de intervjuer som genomförts med deltagarna under projektets gång samt den slutliga intervjun efter projektets genomförande. Totalt har varje person intervjuats fyra gånger. Några av intervjuerna har skett i grupp, vissa har skett individuellt med var och en.

De första tre intervjuerna genomfördes av projektledaren på Lundby Mobility Centre. Den avslutande intervjun genomfördes efter projekttidens slut, i november 2004, av en konsult på FB Engineering AB.

PERSONLIGT SYFTE OCH MÅL

Det främsta personliga syftet till att deltagarna anmälde sitt intresse för Hälsotramparna var den egna hälsan. Deltagarna såg det som en chans att träna samtidigt som de förflyttade sig. En person hade precis bestämt sig för att göra någon fysisk aktivitet varje dag när erbjudandet om Hälsotramparna dök upp, en annan behövde komma igång med motionen igen efter en tids sjukdom och en person ville genom projektet se om hon skulle klara sitt mål.

Miljön var också en orsak till intresset för Hälsotramparna. Tanken att sitta ensam i en bil till och från arbetsplatsen kändes inte bra för några av deltagarna.

En person påpekade att tanken att ställa bilen kändes bra med hänsyn till ekonomin och hälsan. I övrigt var det ingen som nämnde en ekonomisk orsak till att delta i projektet.

Den utrustning deltagarna fick i samband med Hälsotramparna betydde mycket för deltagandet. En del av deltagarna hade behov av ny cykel för att kunna använda cykel för dagliga transporter. För sex av deltagarna var cykeln avgörande. Cykeln, regnstället och övrig utrustning sågs också som en morot och motiverade många av deltagarna att fortsätta cykla.

Före projektet

Majoriteten (sex stycken) av deltagarna tog alltid bil till och från arbetet innan projektets genomförande. En person cyklade om vädret och arbetstiden tillät det och körde annars bil. Två personer åkte antingen kollektivtrafik eller körde bil.

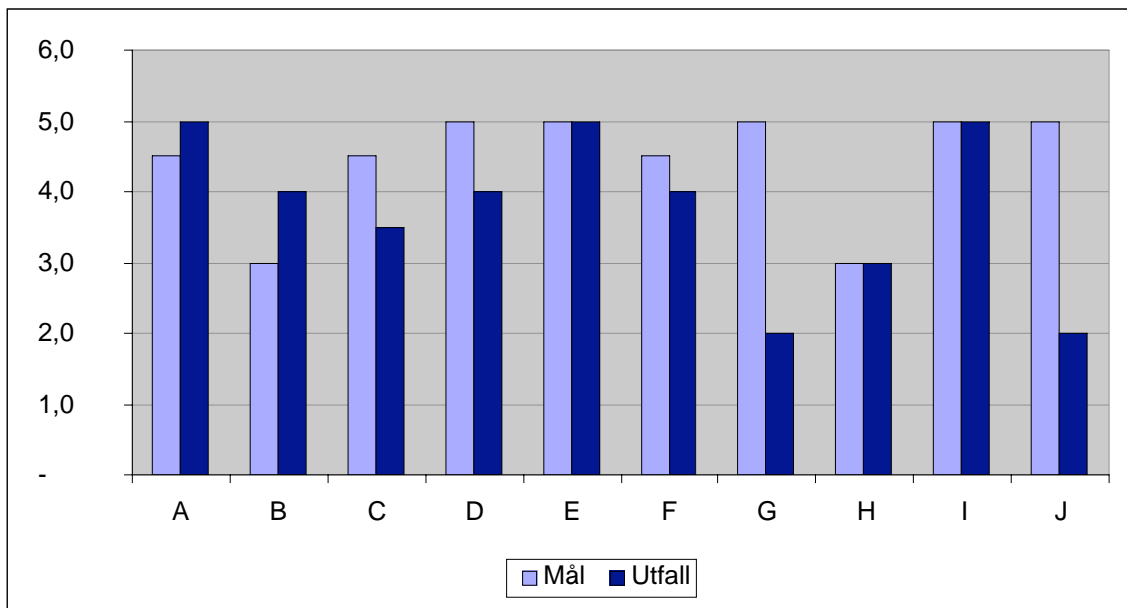
Även på fritiden använde majoriteten (sex stycken) av deltagarna alltid bil. Kortare sträckor har övriga promenerat eller cyklat. En person använde främst kollektivtrafiken vid transporter på fritiden.

Åtta av deltagarna har någon gång tidigare provat att cykla till och från arbetet, främst sommartid. Två personer hade aldrig cyklat innan Hälsotramparprojektet.

Hälsotramparna satte från början mycket höga mål för sig själva. De flesta hade som mål att cykla fem dagar per vecka.

Under projektet

Trots de höga målen lyckades sex personer hålla dessa. En person cyklade till och med fler dagar i veckan än hon först hade som mål. Orsaker till att de övriga inte klarade att riktigt nå upp till sina mål var att de haft hälsoproblem, varit föräldralediga eller att det helt enkelt var svårare än de först trodde. De flesta cyklade något mer sällan mot slutet av projekttiden eftersom det var mörkt och kallt på morgon och kväll. Deltagarna cyklade i snitt mellan tre och fyra dagar per vecka.



Deltagarnas målsättning och utfall av antal cykeldagar i veckan, under hälsotramparprojektet

Målsättningen för samtliga var att tillsammans cykla 4,5 dagar i snitt vilket är en mycket hög målsättning. Utfallet blev 3,8 dagar i veckan vilket är mycket bra.

Den person som cyklat längst cyklade fem dagar per vecka och detta gav sammanlagt 260 mil. Den person som cyklat minst har varit föräldraledig under delar av projektet och har därför inte haft möjlighet att cykla hela perioden.

Orsakerna till att deltagarna emellanåt valde bort cykeln var:

- speciella ärenden efter arbetet
- handla
- sjukdom
- då familjen skall iväg någonstans tillsammans
- då de har bråttom hem

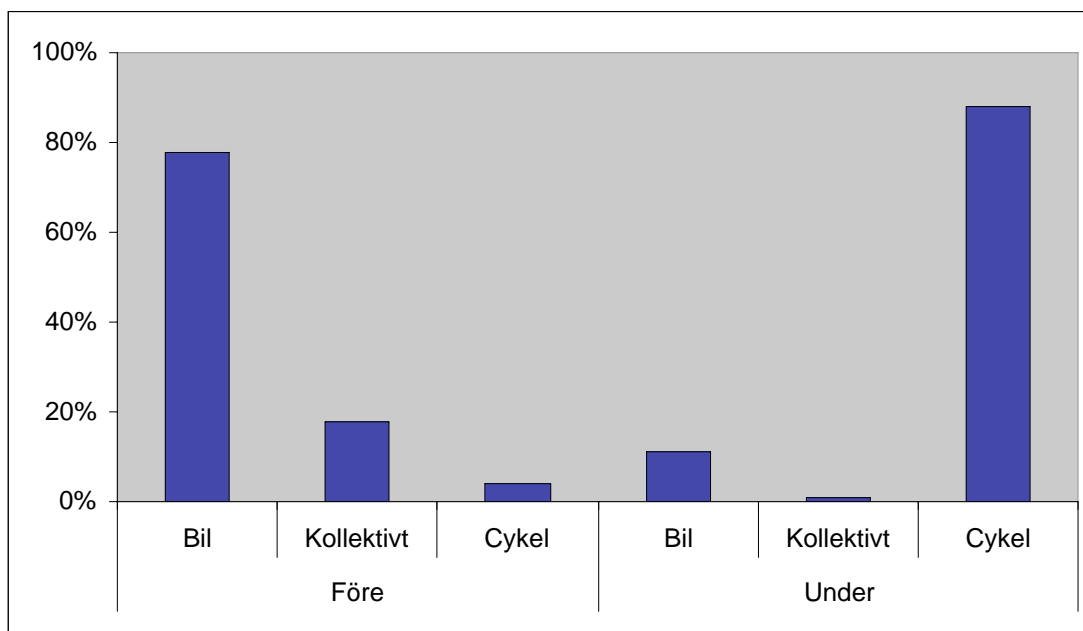
- om barnen skall skjutas
- vid dåligt väder
- vid kyla eller mörker

Även på fritiden har deltagarna börjat cykla mer. Sex deltagare cyklar mer på fritiden nu, främst kortare sträckor. En av orsakerna till ökat cyklande är att deltagarna anser att de har en bättre cykel nu. Tre personer använder alltid bil på fritiden. Orsakerna till att man använder bilen är främst att hela familjen skall förflytta sig tillsammans eller att man har husdjur som skall med.

Många av deltagarna påpekar att gemenskapen med övriga deltagare betydde mycket för motivationen och glädjen med projektet.

Inställning nu

Övergången från bil till cykel var över lag lättare än vad deltagarna trodde det skulle vara. Uppfattningen var att det var lite svårt den första veckan, men att den höga motivationen gjorde att man fortsatte cykla och det blev lättare och lättare. Två deltagare tyckte att den stora omställningen var att anpassa sig vad gäller tiden då det tog mycket längre tid att cykla än att köra bil. En av åsikterna var att det var mycket lättare att cykla vid dåligt väder än man först trott att det skulle vara.



Deltagarnas val av transportsätt före respektive under hälsotramparprojektet

MOTIVATIONEN

Motivationen var generellt hög i gruppen. Då deltagarna fick ge sin motivation en poäng mellan ett och tio, där tio var hög motivation och ett var låg motivation, blev medeltalet 8,5 poäng.

Deltagarna fick därefter på samma sätt sätta poäng på motivationen utifrån kriterierna miljö, hälsa, tid och ekonomi. Poängsättningen visade att det var hälsan som gav högst motivation (9,4 poäng i medel) och tiden gav minst motivation (3,8 poäng i medel). Hur deltagarna tänker vad gäller dessa olika kriterier följer nedan.

Miljö

Några av deltagarna tänker på avgaserna på ett annat sätt nu när de cyklar, då de märker att de andas in bilavgaserna. Deltagare har även iakttagit att det främst är endast en person i varje bil. Tankar på att det idag är för billigt att köra bil och för dyrt att åka kollektivt togs också upp. Deltagarna verkar ense om att inte använda bilen ur miljösynpunkt och att det är en viktig koppling mellan cykling och miljö.

Det fanns även en deltagare som nu koncentrerade sina inköp till ett tillfälle per vecka då hon/han hade bil, vilket gjorde att de inte blev många handlingstillfällen i veckan vilket både är skonsamt för miljön och sparar tid.

Hälsa

Hälsa var som sagt det som gav största motivationen till att cykla till och från arbetet. En deltagare formulerade det som att kroppen är en förvånansvärt utnyttjad bra resurs. Det nämndes även att cykling är en skonsam träning som ger goda hälsoreultat och det leder till regelbunden träning.

Ekonomi

De flesta deltagare hade inte den ekonomiska aspekten i tankarna då de blev utvalda till Hälsotrampare. Många märkte dock att de sparade bensinpengar då de cyklar. Många påpekar att kollektivtrafiken är dyr och det kan kosta lika mycket, eller ibland till och med vara billigare, att åka bil. Den person som cyklar en del av sträckan och åker kollektivt resten sparar endast en mindre summa pengar eftersom bussresorna kostar.

Tid

De flesta deltagarna anser att de förlorar tid då de cyklar istället för att ta bilen. Många av deltagarna tycker dock att det är okej att det tar längre tid eftersom de samtidigt får träningen på köpet. En deltagare anser att hon tjänar tid eftersom hon då hon cyklar inte behöver skrapa rutor eller leta parkeringsplats på morgonen. Det fanns även positiva synpunkter som att man då man cyklar inte är beroende av att passa tider för att undvika bilköer eller vara orolig för att kollektivtrafiken inte skall hålla tiderna, utan man har själv kontroll över sin tid.

Den deltagare som cyklar till bussen på morgonen anser inte att han kan utnyttja tiden annorlunda. Då han ofta får stå på bussen eller oroar sig för att missa sin anslutning ger detta istället en stressfaktor som han inte känner av då han kör bil hela resan.

Deltagarna tyckte att man använder tiden på ett annat sätt som cyklist. Förutom att man får träningen på köpet har man också en annan möjlighet att tänka och fundera då man cyklar. Många av deltagarna påpekar just denna möjlighet till att tänka igenom dagens händelser på väg hem från arbetet på ett annat sätt än då man har bil. Då man kommer hem kan man därför släppa tankarna på arbetet, vilket många av deltagarna lagt märke till. Dessa möjligheter gör även att en del deltagare tycker att de tänker klarare och har lättare att somna på kvällarna.

GENOMFÖRANDET AV PROJEKTET

Vad har varit bra?

Deltagarna är mycket positiva till projektet, både med tanke på hälsa, miljö och ekonomi. Deltagarna är mest positiva till hälsokontrollerna och träffarna med övriga deltagare för att byta erfarenheter och känna sig delaktig i en grupp.

En deltagare märker sig ha börjat tänka på transporter på ett annat sätt och tycker detta projekt kan ha en långsiktig attitydpåverkan. Deltagarna påpekar att projektet sporrar deltagarna och föreslår att kommunen går vidare med liknande projekt. Man tycker att träffarna varit trevliga och att utrustningen varit bra.

Vad förändra till nästa gång?

Deltagarna har inte så många förslag på förändringar eftersom de tycker att projektet fungerade bra. Det fanns dock deltagare som tyckte att cykeldatorn skulle vara av bättre kvalitet, att deltagaren själv satte upp för höga mål, att det borde satsas bredare med flera stadsdelar inblandade, att man borde engagera arbetsgivare i projektet och förslaget att projektet skulle gälla i ett helt år för att deltagarna även skulle uppleva vintern. Slutligen var det en deltagare som hoppades att fler människor i flera stadsdelar skall ges samma chans.

Information som saknades i projektet

Samtliga tycker att det har fungerat bra med informationen i projektet. Sju personer saknar ingen information. Några förslag från deltagarna är att nästa gång informera mer om hur cykeldatorn fungerar, ge enkel kostråd (t ex vad man måste tillföra kroppen om man svettas mycket) samt genomföra en uppföljning något år efter projektets avslut.

Information utåt

Samtliga deltagare har berättat om projektet Hälsotramparna både på arbetsplatsen och privat. Tillsammans har samtliga Hälsotrampare nått ut till ca 500 personer genom information på arbetsplatserna och ca 300 personer har informerats privat. Reaktionerna

har främst varit positiva och de som hört om deltagarnas cykling har varit imponerade. Viss avundsjuke på att deltagarna fått en cykel har även framkommit. En del har hjälpt till att peppa deltagarna då de känt till projektet.

Totalt har ca 14 personer utanför projektet börjat cykla efter att ha blivit inspirerade av deltagarna. Detta tyder på att minst lika många inspireras att börja cykla som de antal som deltar i projektet. Ännu fler har blivit intresserade och funderar på att börja cykla. På en arbetsplats har tjänstecyklar nu börjat användas efter att kollegorna blivit inspirerade av deltagaren i Hälsotramparna.

Det kan även finnas personer som blivit inspirerade då de läst om projektet och deltagarna, dessa personer är dock inte medräknade här.

FRAMTIDA RESANDE

Samtliga deltagare har ambitionen att fortsätta cykla, samt att cykla mer än de gjorde före projektet. Många planerar ett uppehåll från cykeln under vintern, men tänker fortsätta att cykla då våren kommer. Målet med antal cykeldagar per vecka framöver skiljer sig åt, men verkar ligga på mellan två och fem dagar per vecka.

Sex av deltagarna kommer att fortsätta cykla även på fritiden. En del tänker cykla på sommaren eller till och från träning. Det finns även de som främst kommer att köra bil, men som kommer att använda cykeln ibland.

De flesta ser ingen större risk för att sluta cykla. Fem deltagare nämner att eventuella skador eller sjukdom skulle kunna leda till att de slutar att cykla. En deltagare känner att han skulle behöva en morot, t ex fri cykelservice, för att fortsätta cykla lika mycket som under projektet. Säkrare cykelvägar, lämpliga tider samt bra väder är också saker som skulle uppmuntra deltagarna att cykla mer. De flesta har dock redan motivationen.

På frågan om deltagarna skulle ställa upp i Hälsotramparna igen om de fick erbjudandet svarade nio personer tveklöst ja. En person var något tveksam, då han inte var säkert att det skulle passa tidsmässigt under våren.

Har din syn på olika trafikslag förändrats?

Många av deltagarna har nu fått en ökad förståelse för olika trafikslags situation. Några är mer uppmärksamma på cyklister när de kör bil och på bilar när de cyklar. En deltagare säger sig nu ha förstått hur viktigt det är med cykelbelysning.

Även beteendet då deltagarna är fotgängare verkar förändras till viss del. En av deltagarna har märkt att många går mitt i cykelbanan. Därför tänker hon mer på att undvika cykelbanorna då hon själv är ute och promenerar.

PRAKTISKA SAKER

Cykelhjälm

Nio personer har alltid använt cykelhjälmen då de cyklat under projektet. En person använder cykelhjälmen ibland, men berättar att han tänker använda cykelhjälmen mer och mer.

Sju personer kommer även i fortsättningen att använda cykelhjälmen. En deltagare kommer att använda cykelhjälmen till och från arbetet men inte på fritiden. En annan deltagare påpekar att han inte kommer att ha hjälmen jämt, men ofta.

Från årsskiftet 2004/2005 gäller ny lag som innebär att personer upp till 15 år måste bära hjälm då de cyklar. Fem personer anser att det är bra med hjälmlag. Motiveringen till detta var bland annat att det innebär höga kostnader för samhället om en person utan hjälm skadas. En annan tillfrågad svarar att hon anser att hjälmlagen bör gälla alla åldrar.

Fem personer anser att det borde vara upp till personens egna ansvar att bära hjälm då man cyklar och att man inte kan tvinga cyklister att använda hjälm. Någon påpekar risken för att cykelanvändandet skulle kunna minska på grund av en sådan lag. Alla verkar dock överens om att cykelhjälm är bra.

Cykeldator

Sex av deltagarna använder cykeldatorn. Många har dock varit med om att datorn mätt fel eller att minnet eller siffrorna försvunnit. Tre personer har inte använt datorn.

Sju av deltagarna kommer att använda datorn framöver. Den ses som en morot och att den gör cyklandet roligare. En person vars dator krånglat tänker försöka laga datorn för att kunna fortsätta använda den. Tre personer kommer inte att använda datorn.

Påverkan av årstid och väder

Hösten/vintern verkar påverka deltagarna mer än dåligt väder i form av regn. Det är främst halkan (sju personer) som gör att deltagarna undviker att cykla på vintern. Även kylan (fyra personer), mörkret (tre personer) och snön (fyra personer) påverkar. En person påpekar att om hon hade fått vinterutrustning och vinterkläder hade hon även cyklat vintertid.

Sju personer anser att vädret inte påverkar dem alls. Tre personer påverkas av hård vind och två personer påverkas av regn. En av de deltagare som påverkas av regnet, påpekar att om han hade haft bra dusch- och omklädningsmöjligheter på arbetsplatsen så hade regnet inte påverkat honom.

Cykelväg

Skicket på cykelvägen verkar variera. En del har cykelväg hela vägen, medan en del får cykla större delen av sträckan på bilvägar. Även förekomsten av gatubelysningen varierar. Medan några har gatubelysning hela vägen finns det deltagare som inte har någon gatubelysning alls. Det finns områden där belysningen koncentrerats till bilvägarna. Belysningen i centrum verkar dock god.

Synpunkter på cykelvägarna är lämnade till Göteborgs Stad Trafikkontoret.

Antalet stopp deltagarna måste göra vid trafiksignaler eller övergångar varierar mellan ett stopp till 13 stopp. Medelantalet stopp som deltagarna maximalt behöver göra är fem stycken.

Några av deltagarna anser att deras val av transportmedel beror till viss del på standard på cykelvägen. En deltagare påpekar att hon undviker att cykla med barnen då de i så fall måste cykla på bilväg. En annan deltagare påpekar att han hade cyklat mer om det hade varit cykelbana hela vägen samt belysning.

En person efterlyser den planerade cykelbron över Göta Älv och anser att det hade varit bra om cyklister fick åka gratis med Älvsnabben över Göta Älv tills bron är klar.

Förutsättningar vid målet (arbetsplatsen el dyl)

Utanför en del av arbetsplatserna sker det stölder och vandalisering på cykelparkeringarna. De flesta vill därför kunna låsa in cykeln, vilket det inte finns möjlighet till på alla arbetsplatser. Det finns även arbetsplatser som inte har cykelparkeringar över huvud taget.

Många är nöjda med dusch- och omklädningsmöjligheterna på arbetsplatsen, medan andra inte har någon möjlighet till dusch på arbetsplatsen. Det finns de som löst duschköjligheterna på egen hand, även om de inte är helt nöjda med lösningen.

Den person som cyklar till busshållplatsen har cykelställ med väderskydd vid hållplatsen och anser att han inte behöver någon tillgång till dusch.

Trafiksäkerhet

Många av deltagarna har märkt att man är mer utsatt som oskyddad trafikant och tänker därför mer på trafiksäkerheten. En person har även tänkt på att man som cyklist även utsetts för större risker för singelolyckor.

Tänkarna på trafiksäkerheten leder till att man tänker mer på cyklister och cykelbanor, samt är mer försiktig även om man har grönt ljus.

UPPLEVD HÄLSA

Fyra personer anser att hälsan blivit som de förväntat sig under projektet. Det finns dock några som inte cyklat lika mycket som de tänkt från början och som därför inte heller anser att hälsan blivit som de förväntat sig från början. En deltagare har på grund av skada inte nått sitt mål var gäller hälsan.

Många känner sig lättare och piggare och känner att de förbättrat konditionen. De orkar mer och känner att det nu är lättare att cykla än det var i början.

Även mentalt känner många av deltagarna en förändring. Främst är det självförtroendet som blivit starkare då deltagarna märkt att de klarar det uppsatta målet och de känner sig gladare och mer positiva. Deltagarna känner även att vardagsmotion och möjligheten att tänka igenom arbetet på vägen hem gör att de mår bättre mentalt. Tre personer känner inte någon förändring mentalt.

Resultaten av hälsokontrollerna påverkade sex personer genom att öka motivationen. Fyra personer påverkades inte av resultaten, vilket främst berodde på att de var nöjda med resultaten från den första hälsokontrollen.

Fysisk träning

De flesta av deltagarna i Hälsotramparna tränar på något sätt på fritiden. Aktiviteterna skiljer sig åt och innebär både bollspel, ridning, gympa, aerobics, styrketräning, löpning och promenader.

Många av deltagarna känner att det nu är lättare att träna och att de även kommer iväg till träningen lättare. Två av deltagarna har bytt ut träningen mot cykelresorna till och från arbetet, medan fyra personer tränar precis som innan. En person har fått en skada då han ramlade med cykeln, vilket inneburit att han tvingats avstå från viss del av träningen.

Kostvanor

Två personer känner inte samma sug efter sötsaker som tidigare, En deltagare har märkt att hon är hungrigare nu, men äter likadant som tidigare. Tre personer äter mer frukt och grönt. Fyra personer har inte ändrat kostvanor.

Olyckor

En deltagare ramlade med cykeln (singelolycka) under projektet och fick skador på ett knä. Detta har begränsat personens möjlighet att utföra denna träning han annars håller på med, men har kunnat fortsätta cykla och träna på annat sätt. Personen räknar med att bli helt återställd.

FRAMTIDA PROJEKT

Deltagarna hade massor med förslag på vad kommunen, arbetsgivare och den enskilde kan göra för att minska biltrafiken och öka cykeltrafiken. Nedan följer en sammanfattning av förslagen.

Myndigheter

Många av deltagarna påpekar att en belöning eller morot är ett bra sätt att få personer att komma igång med cyklingen och därefter fortsätta cykla. Belöningen kan bestå av:

- kläder som även kan ge deltagarna en identitet
- cykel, eller rabatt på cykel
- cykelservice eller reservdelar
- kort för olika sorters träning, t ex simhall
- tränings skor
- hälsoundersökningar
- cykelhjälm
- spårvagnskort

Detta ger deltagarna en morot som säger att om man gör detta får deltagaren detta som belöning. En deltagare anser att man borde se till att det är billigare att åka kollektivt än att köra bil. Ett förslag som kom upp var att samhället borde uppmuntra och arbeta för samåkning.

Information betyder mycket och flera deltagare påpekar att bland annat kommunen borde gå ut med mer information om vad det innebär att cykla istället för att åka bil mm.

En satsning på cykelvägarna anses som en bra väg att få fler att börja cykla regelbundet. En av deltagarna anser att Göteborg alltför mycket är uppbyggt för bilister och därför är en dålig cykelstad.

Varianter av Hälsotramparna och Cykelutmaningen föreslås.

Arbetsgivare

Det kom även fram idéer på vad arbetsgivaren skulle kunna göra för att öka antalet cyklister. En satsning på tjänstecyklar, samt underhåll av tjänstecyklar föreslogs. Arbetsgivaren skulle även kunna bidra genom att ge de anställda bra dusch- och omklädningsmöjligheter och cykelrum på arbetsplatsen.

Flera deltagare föreslog även att man skulle få cykla eller duscha efter cyklingen på arbetstid. En deltagare påpekar att många arbetsplatser godkänner att rökare tar rökpauser på arbetstid.

Även arbetsgivare skulle kunna ställa upp genom att ge de anställda som cyklar morötter/belöningar. Se förslag ovan. En deltagare anser att istället för att ge de anställda gratis bilparkering kunde arbetsgivaren sponsra med buss-/spårvagnskort eller på annat sätt uppmuntra ekonomiskt.

Många av deltagarna betonar att information och diskussion är viktiga delar för att påverka de personers transportvanor.

Arbetsgivaren skulle kunna starta diskussioner och använda frågeställningen "Varför kan du inte cykla till och från arbetet?". Man kan även starta cykelgrupper på arbetsplatsen för att de som cyklar skall kunna känna en identitet och kunna utbyta erfarenheter. Genom att några börjar cykla kan det hända att andra tänker "kan hon/han så kan jag". Arbetsplatsen kan även gå ut med information tillsammans med kommunen eller på egen hand.

Genom att arbetsgivaren inte ger de anställda gratis parkering kan man eventuellt minska biltrafiken. En av deltagarna påpekar att arbetsgivarna borde ge cyklister mer pondus.

Många av deltagarna tycker att Cykelutmaningen borde vara bra för att främja minskad biltrafik och öka cyklandet. En av deltagarna tycker att arbetsgivarna kunde vara med välvilligt inställda till Cykelutmaningen.

När det gäller hälsoperspektivet föreslår en deltagare att arbetsgivaren skulle kunna uppmuntra de anställda genom att locka med stavgång på raster eller gratisgymna för anställda.

Enskild

Förslaget att skapa diskussion borde gälla även som förslag på vad den enskilde kan göra. Om en person börjar cykla kan detta skapa intresse och inspiration och leda till att fler börjar cykla. En deltagare påpekar att alla personer borde känna eget ansvar för hälsa och miljö.

ROLIGA MINNEN

Ett kort utdrag om tankar, händelser och kommentarer som kommit från Hälsotramparna under intervjuerna:

En gång tappade jag mobiltelefonen mitt i gatan då jag cyklade. Jag ställde cykeln mitt på gatan och började stanna all trafik för att ingen skulle köra på den!

På våren, när man hör fågelkvitter, när solen skiner och när man ser soluppgången.

Vid broöppning tittar jag på båtarna och fiskmåsarna. Det är en helt annan känsla än när man kör bil.

En dag låg en huggorm i hjulet och sov gott i solen när jag började cykla.

Jag har sett många fåglar och mycket natur.

Jag minns när det var storm och det tog en timme att cykla!

Den sköna känslan att komma igång. Jag flög fram på den nya fina cykeln.

När min kollega cyklade med mig i januari för att visa hur jag kunde cykla till arbetet. Det snöade och var -4 grader och halt. Kollegan kom med en tandemcykel! Jag såg ingenting på cykelturen...

På väg genom Jonsered en morgon höll jag på att köra in i ett rådjur.

Ibland när det blåst mycket har jag legat på rulle bakom någon som just kört om mig, då är det enklare att cykla.

Att se soluppgången när man cyklar över Göta Älvbron är fint.

Det är härligt att trampa i en uppførsbacke och känna att man kan hänga på yngre personer. Cykeln gör att man lätt kommer upp i hastighet.

Jag minns när det var storm och de varnade för att cykla över Älvsborgsbron. Jag valde Göta Älvbron istället och jag FLÖG fram.

Här återges ett utdrag ur det arbete Previa gjort med Hälsotramparna gällande deras hälsa och de effekter projektet medfört. Hela dess utredning återfinns under kap Bilagor (Bilaga 1).

De 10 personer som under sommaren och hösten deltagit i projektet "Hälsotrampare i Lundby" har hos Previa fått svara på ett modifierat frågeformulär om upplevd hälsa och besvärsförekomst. De har också gjort konditionstest, mätt blodsocker och blodfetter samt mätt, vikt, midjemått och BMI. Personerna 1-6 är kvinnor och 7-10 är män.

Besvärsförekomst

De har fått svara på åtta frågor angående besvärsförekomst. Frågorna har varit: Känner du dig rastlös och spänd? Känner du dig trött utan anledning? Sover du oroligt eller har du svårt att somna på kvällarna? Har du besvär av huvudvärk? Har du besvär i nacke/skuldror/axlar? Har du besvär i ryggens nedre del (ländrygg/korsrygg)? Har du besvär i handleder/armar? Blir du andfådd eller får tryck/obehag i bröstet vid ansträngning?

Fem personer uppger lägre besvärsförekomst medan fyra personer uppger ökad besvärsförekomst, en person anger ingen förändring. De personer som har lägre besvärsförekomst är också de som har upplevt cyklingen mest positivt. Av de fyra personer som har ökad besvärsförekomst har tre personer avbrutit cyklingen under sommaren eller hösten. De anger olika privata skäl till att de ej har fullföljt projektet.

Upplevd hälsa

Tre personer upplever sin hälsa som något förbättrad, sju personer skattar samma värde före och efter cyklingen. Dessa värden visar att skattad upplevd hälsa inte har förändrats i någon större utsträckning men de personer som skattar sin hälsa mest positivt är de som har upplevt cyklingen mest positivt.

Vikt

Sju personer har minskat i vikt i olika omfattning medan två personer har ökat i vikt, en person har oförändrad vikt. De personer som har minskat mest i vikt har i samband med projektet, på eget initiativ, lagt om sina kostvanor. Några av dem har vid besöket hos undertecknad haft frågor om kost och erhållit allmänna kostråd.

BMI

BMI är en förkortning av Body Mass Index och är ett mått på förhållandet mellan kroppsvikt och längd. Höga värden på BMI är ett uttryck för övervikt, vilket innebär en ökad risk för ohälsa. Under 25 innebär normal vikt, 26-27 måttlig övervikt, 28 övervikt och 30 fetma.

Fyra personer har minskat sitt BMI medan fyra har oförändrat värde och två har ökat BMI, då detta är relaterat till vikt

Midjemått

Midjemåttet har mätts i centimeter där 102 cm är det gränsvärde som anges för män och 88 cm för kvinnor. Tidigare har man tittat på framför allt BMI när man har diskuterat riskfaktorer för bl a hjärt- kärlsjukdomar medan man idag lägger större vikt vid midjemått då man vet att det är större korrelation mellan bukfetma och ökad risk för hjärt- kärlsjukdomar och diabetes.

Före projektets start var det endast tre personer som låg under rekommenderat omfång och under hösten två personer. En person har minskat sitt midjemått med 10 cm och två personer med 2 respektive 3 cm. Fyra personer har ökat sitt midjemått 1-5 cm och två personer har oförändrat värde. Att det är fler personer som har minskat sin vikt men ändå ökat sitt midjemått kan bero på dagsformen d.v.s. detta kan skilja något från dag till dag.

Kondition

Fem personer har ökat sin syreupptagningsförmåga och samtliga dessa har under projekttiden ökat sin fysiska aktivitet då de har cyklat till och från arbetet i olika utsträckning. En av dessa har ej förändrat sin konditionsnivå men har en tydlig förbättring i syreupptagning. Tre personer har oförändrad syreupptagning, två av dessa var lätt förkylda vid konditionstestet och en person avbröt cyklingen för en månad sedan. De två personer som har försämrat sin konditionsnivå har avbrutit cyklingen under sommaren respektive hösten.

Kolesterol

Kolesterol är ett fettliknande ämne som behövs i kroppens alla celler och som ingår i vissa hormoner och i gallan. För mycket kolesterol i blodet bidrar till åderförkalkning. Det finns ett klart samband mellan höga kolesterolvärden och risk för hjärt-kärlsjukdomar.

Samtliga deltagare har bra värden både vid första och andra provtagningen. Här noteras marginella skillnader som kan förklaras av att förutsättningarna har varit olika vid provtillfällena dvs. man kan ha varit mer eller mindre stressad innan provtagning vilket kan påverka svaret.

Kvot LDL/HDL

HDL-Kolesterol brukar kallas det "goda kolesterolet" p.g.a. att det skyddar mot åderförkalkning.

En person har höjt sitt värde i övrigt inga större förändringar.

Triglycerider

Triglycerider är en form av blodfett som också har en skadlig inverkan på blodkärlen vid för höga värden. Ofta finns övervikt samtidigt med förhöjda värden. Kostomläggning med

minskat intag av fett och socker samt ökad fysisk aktivitet är vad som i första hand kan påverka i en positiv riktning.

Sex personer har sänkt sitt triglyceridvärde varav en person låg över rekommenderad gräns vid första provtagningen. En person har oförändrat värde och tre personer har höjt sitt värde.

Förändringarna här är små med ett undantag. Trenden är att de som cyklat regelbundet under hela projektiden har sänkta värden.

SAMMANFATTNING AV HÄLSA

Att utvärdera en grupp på 10 personer ger inga vetenskapliga svar då det är ett för litet material för att kunna dra några slutsatser och i denna grupp är det svårt att se en tydlig trend. En del har förbättrat sin kondition, minskat i vikt och skattat lägre besvärsförekomst, andra har försämrat sina värden. De personer som har cyklat mer frekvent är också de som har förbättrat sina värden.

Blodproverna har inte visat några större förändringar, det har varit spridningar upp och ner med undantag för triglyceriderna som har minskat hos sex personer. Samtliga prover har legat inom rekommenderade gränsvärden förutom för en person som vid första provtagningen hade förhöjt triglyceridvärde. Denna person hade vid andra testomgången sänkt sitt triglyceridvärde till rekommenderad gräns.

Slutsats

De personer som har cyklat mer regelbundet är också de som har erhållit positiva hälsoeffekter som minskad vikt, ökad kondition och minskad besvärsförekomst. De som här har uppvisat störst förbättring avseende undersökta parametrar är också de som har varit mest positiva till cyklingen och uppger att de planerar att fortsätta cykla även efter avslutat projektid.

Intressant inför kommande projekt är vilka faktorer är det som gör att vissa personer fullföljer medan andra avbryter innan projektiden är slut. De personer som har avbrutit cyklingen har angivit olika privata skäl till det. Vilka åtgärder skulle kunna leda till att fler personer fullföljer och hur motiverar man de personer som har kommit igång att fortsätta?

Totalt har deltagarna i Hälsotramparna cyklat 1290 mil under projektiden. Bilkörandet har minskat från 80% före projektet till 15% under projektet. Cyklandet har ökat från 5% till 85% under projektet. Ur detta kan man se effekter på hälsa, miljö, ekonomi och tid.

HÄLSA

Hälsokontroller genomfördes före och efter Hälsotramparprojektet. En del har förbättrat sin kondition, minskat i vikt och skattar lägre besvär förekomst, andra har försämrat sina värden. De personer som har cyklat mer frekvent är också de som har förbättrat sina värden.

De som uppvisat störst förbättring när det gäller hälsan är också de som har varit mest positiva till cyklingen och uppger att de planerar att fortsätta cykla även efter avslutad projektid.

Den upplevda hälsan tyder dock på en förbättring för de flesta i projektet och hälsoskäl var också det främsta argumentet för att delta. Detta stämmer väl överens med andra Hälsotramparprojekt i Sverige där hälsoskålet ofta varit det tyngsta argumentet.

Intressant är att se att deltagarna dock uppfattat en förbättrad hälsa varken de har sämre eller bättre värden. Många känner sig piggare och lättare och känner att de orkar mer än i början av projektet.

Ser man till den mentala hälsan har många fått ett starkare självförtroende och är mer glada och positiva

Oavsett mätbara resultat har förbränningen under arbetsresorna förändrats för samtliga. Då man cyklar förbränner man ca 600 kilokalorier per timme. Totalt har deltagarna cyklat i 736 timmar vilket innebär att de tillsammans förbränt 442 000 kilokalorier. En 100 gram choklad innehåller ca 560 kilokalorier vilket betyder att deltagarna tillsammans förbränt ca 789 st 100-grams chokladkakor.

MILJÖ

Före projektet hade inte deltagarna så stor motivering att cykla för att förbättra miljön. Under projektet har dock deltagarna fått en tydligare bild av hur bilismen påverkar miljön, genom att de cyklat intill biltrafiken och då märkt av bilavgaserna och även lagt märke till att det oftast endast är en person i varje bil.

Miljöeffekter och värdering

Då några ingående mätningar inte gjorts för hur deltagarna före projektet belastade miljön baseras resultaten enbart på schablonmässiga beräkningar baserat på deltagarnas resor före och under projektet. Faktorerna som spelar in är trafikarbetet, fordonsparken, hastighetsnivån och körmonster. Huruvida bilen är utrustad med katalysator och en mycket stor inverkan på utsläppsmängder. I beräkningsexemplen har vi förutsatt att deltagarna haft katalysator rening på sin bil.

De olika ämnen och partiklarna värderas olika beroende på hur farliga de är. Samma mängd av olika ämnen kan ha stor varierande effekt på hälsa och miljö. För att kunna jämföra "farligheten" omsätts utsläppen i en värdering i kronor. För mer detaljerad information vad gäller miljöeffekter, se bilaga 3.

Ämne	Utsläpp gram/km	Värdering kr/kg	Sträcka km	Miljöbesparing kg	Miljöbesparing kr
NO x	0,6	60	12 900	7,74	464
Kolväten	0,6	50	12 900	7,74	387
Partiklar	0,013	5 100	12 900	0,17	855
Koldioxid	287	1,57	12 900	3 702,30	5 813
SUMMA					7 519

Hälsotramparna har således besparat miljön åtskilliga kilon av föroreningar som tillsammans värderas till över 7500 kr, dvs över 50 öre kilometern i ren miljövinst. Besparingen har skett både i ett lokalt och i ett globalt perspektiv.

EKONOMI

Totalt har deltagarna tillsammans sparat ca 37 000 kronor. Den som sparade minst pengar på att cykla cyklade endast några dagar per vecka under projektet och åkte kollektivt eller körde bil resten av veckan. Denna person tjänade ca 90 kronor per månad på att låta bilen stå. Den person som sparade mest pengar genom välja cykel framför bil tjänade ca 1250 kronor per månad. Den här personen körde alltid bil innan projektet startade, betalade parkeringsavgift och cyklade under projekttiden mellan fyra och fem dagar per vecka.

Bensin, faktisk parkeringsavgift och slitage på fordon (bil/cykel) är medräknade i kostnaderna. När det gäller kostnaderna för kollektivtrafiken har beräkningarna byggts på att man betalar med Maxirabatt 100-kort (värdekort för kollektivtrafiken).

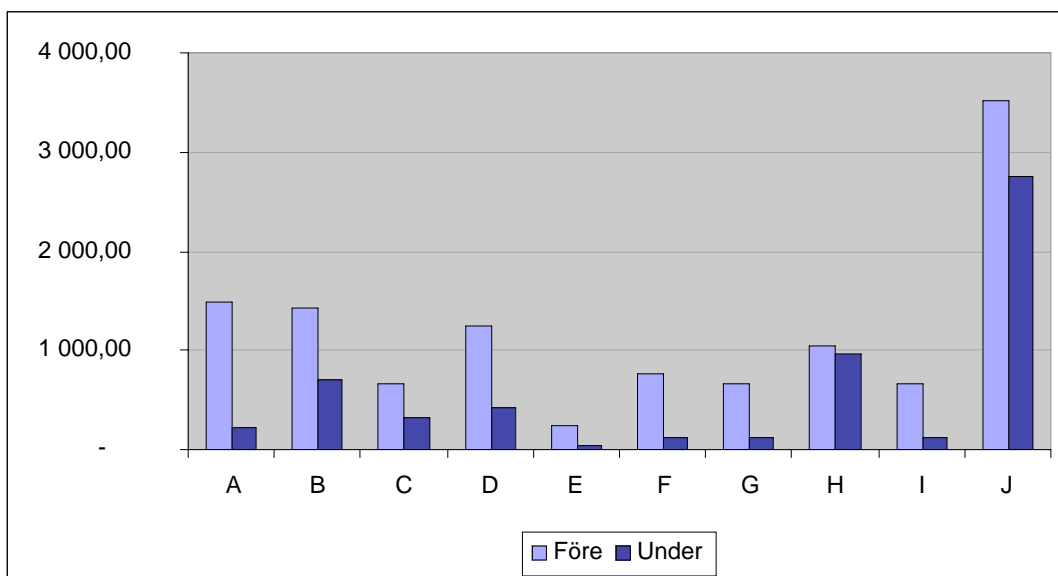
De flesta deltagarna (åtta deltagare) parkerar idag gratis vid sin arbetsplats. De som måste erlägga parkeringsavgift betalar 8 kr/dag. Deltagarna sparade ändå totalt ca 5600 kronor i parkeringsavgift under projektet.

Från år 2005 skall gratis parkeringsplats vid arbetsplats beskattas, detta innebär att många av deltagarna från och med i år kommer att börja betala parkeringsavgift vid arbetsplatsen. Vid liknande projekt framöver kan man alltså räkna med att deltagarna kommer att spara betydligt mer pengar i parkeringsavgifter då de inte tar bilen till arbetsplatsen. I det här fallet skulle en parkeringsavgift på 4 kr/h (avgift vid Trafikkontorets parkeringsautomater i Lundby) innebära att deltagarna skulle betala uppemot 60 000 kronor i enbart parkeringsavgifter under sju månader projektet pågick. Motsvarande siffra om deltagarna skulle betala 8 kr/dag är 12 000 kronor. Dessa kostnader sparas genom att cykla.

De flesta deltagare hade inte den ekonomiska aspekten i tankarna då de blev utvalda till Hälsotrampare. Många märkte dock att de sparade bensinpengar då de cyklade. Utöver den märkbara skillnaden i plånboken tillkommer sparade pengar i form av slitage och värdeminskning på fordonet.

Om man räknar med att bilen kostar 24 kr/mil inkl bensin innebär detta att deltagarna före hälsotramparprojektet betalade ca 65 000 kronor tillsammans under en period på sex månader. Enligt siffror från Vägverket kostar en resa med cykel 4 kr/mil vilket motsvarar slitaget på cykeln. Deltagarnas resor under projektet har beräknats till ca 34200 kronor under hälsotramparprojektet (fyra veckors semester för varje deltagare).

Detta innebär att deltagarna sammanlagt sparat ca 37 000 kronor. I kostnaderna är slitage på bil respektive cykel samt kostnader för kollektivt resande och parkering inräknat.



Månadskostnad för transport mellan bostad och arbetsplats, före respektive under projektet, uppdelat per deltagare

Utöver den personliga ekonomin har Hälsotramparna besparat miljön föroreningar till ett beräknat värde av över 7500 kronor under ett halvårs tid.

TID

Totalt har Hälsotramparna tillsammans cyklat cirka 740 timmar. I snitt har deltagarna ökat restiden med 18 minuter, vilket innebär mer än en fördubbling av restiden. En resa som i snitt tog 15 minuter innan projektet, tog under projektet ca 33 minuter.

I beräkningen av restid med bil är inte sökning av parkeringsplats och annan bilvård medräknad.

Deltagare	Reslängd [km]	Restid, bil [minuter]	Restid cykel [minuter]
A	14	15-30	40
B	13	20	45
C	12	15	35
D	13	13-20	45
E	4	5-8	15
F	8	-	20
G	7	10	25
H	18	20	55
I	7	15	25
J	7	-	25

De flesta deltagarna anser att de förlorar tid då de cyklar istället för att ta bilen. Samtidigt anser deltagarna att tiden nyttjas på ett annat sätt då man cyklar. Tiden är inte bara transporttid, utan man får träningen med på köpet och dessutom är det många som anser att de tänker igenom arbetsdagen under cykelturen hem så att de därefter kan koppla av på ett annat sätt.

Den person som cyklar en del av sträckan och åker kollektivt resten, anser inte att han kan nyttja tiden på ett positivt sätt. Uppfattningen om förlorad/vunnen tid är inte densamma för alla i gruppen. En av deltagarna anser sig vinna tid på att cykla eftersom man då inte behöver lägga ner tid på att leta parkering eller skrapa rutor.

En positiv faktor som en deltagare tog upp var att då man cyklar har man själv kontroll över tiden och behöver inte oroa sig för bilköer och förseningar i kollektivtrafiken.

TRANSPORTMEDELSVAL OCH MÅLSÄTTNING

Före projektet var det naturliga transportmedlet bilen. Några av deltagarna cyklade och några åkte kollektivt ibland. Det slentrianmässiga bilåkande har helt och hållet bytts ut mot cykelresor för deltagarna. De gånger deltagarna väljer att inte cykla tar de i princip bilen varje gång. Kollektivtrafikresandet har för deltagarna i princip upphört.

Orsakerna till att deltagarna emellanåt valde bort cykeln var:

- _ speciella ärenden efter arbetet
- _ handla
- _ sjukdom
- _ då familjen skall iväg någonstans tillsammans
- _ då de har bråttom hem
- _ om barnen skall skjutas
- _ vid dåligt väder
- _ vid kyla eller mörker

Deltagarna väljer således inte bort några cykelresor till fördel för kollektivtrafiken. Liknande resultat har tidigare erhållits i undersökningarna av Cykelutmaningen där kollektivtrafiken är den största "förloraren" när det gäller transportmedelsval.

Att deltagarna cyklat så pass mycket kan bero på att de före projektet satt upp en personlig målsättning genom att precisera hur många gånger de skulle cykla i veckan. De flesta har klarat sina målsättningar men en klar tendens med mindre antal cykeldagar syns de sista veckorna när det vart mörkare och kallare. Vid ogynnsam årstid är således vädret mycket begränsande när det gäller transportmedelsval.

ÖVRIGT

Vikten av det goda cykelnätet...

Några av deltagarna anser att deras val av transportmedel beror till viss del på skicket på cykelvägen. En deltagare påpekar att hon undviker att cykla med barnen då de i så fall måste cykla på bilväg. En annan deltagare påpekar att han hade cyklat mer om det hade varit cykelbana hela vägen samt belysning.

Förekomsten av en bra cykelbana eller ett bra cykelbanenät påverkar främst den som redan valt cykeln. Förutsättningarna för cykeltrafiken påverkar således om den cyklande kommer att cykla igen eller ej samt inställningen till cyklandet. Vid ett positivt intryck ökar sannolikheten att den cyklande väljer cykeln igen.

Arbetsgivarens roll....

För att öka möjligheten för de anställda att cykla till och från arbetsplatsen är det viktigt att första se till parkerings- och duschmöjligheter. Då det är vanligt med vandalisering och stöld av parkerade cyklar är det bästa om arbetsgivaren ombesörjer ett låst utrymme för cykelparkering. Bra möjligheter för dusch och omklädning underlättare också för de anställda som cyklar. Det får gärna finnas möjlighet att lämna ombyte och hygienartiklar i utrymmet. Duschmöjlighet avgör ofta huruvida man cyklar vid nederbörd eller dylikt.

Av intervjuerna av deltagarna framgår att arbetsgivarens roll är mycket viktig när det gäller stöd, uppmuntran och "morötter". Genom att arbetsgivaren visar intresse för cykling ökar även intresset bland de anställda.

"Tävlingsaspekten" - måste det ske i projekt?

Det främsta personliga syftet till att deltagarna anmälde sitt intresse för Hälsotramparna var den egna hälsan.

Miljön var också en orsak till intresset för Hälsotramparna. Tanken att sitta ensam i en bil till och från arbetsplatsen kändes inte bra för några av deltagarna.

Deltagarna kände mer nytta och det fanns mer förutsättningar för samtal när det skedde i form av ett projekt, dessutom spreds kunskap om fördelar gällande hälsa osv.

Vad måste man "få" för att delta?

Den utrustning deltagarna fick i samband med Hälsotramparna betydde mycket för deltagandet. En del av deltagarna hade behov av ny cykel för att kunna använda cykeln för dagliga transporter och såg det som ett villkor för att kunna delta i projektet. För sex av deltagarna var cykeln avgörande.

En person påpekar att om hon hade fått vinterutrustning och vinterkläder hade hon även cyklat vintertid.

Uppenbarligen är sakerna man får av stor betydelse, dels för att överhuvudtaget välja att delta och dels för att känna motivation (krav) på att fortsätta mot uppsatt mål.

Hur många har vi nått?

Samtliga deltagare har berättat om projektet Hälsotramparna både på arbetsplatsen och privat. Totalt har ca 500 personer informerats på arbetsplatserna och ca 300 personer har informerats privat.

De tio Hälsotramparna har inspirerat minst lika många andra utanför projektet att börja cykla. Detta visar på vikten av att prata om ett aktivt transportmedelsval för att visa för andra vilka alternativ som erbjuds.

I samband med projektstart av Hälsotramparna genomfördes en "kickoff". Massmedia inbjöds till detta tillfälle och en tidning, Metro, kom till träffen.

Massmedia har visat intresse även efter det att projektet är slutfört. En rikstäckande tidning kommer att införa en artikel under våren som handlar om hälsotramparna i Göteborg. I samband med intervjuer inför denna artikel har även fotografering av deltagarna genomförts.

Övriga införda artiklar i samband med projektet visas i Bilaga.

Hälsotramparprojektet genomfördes av tio deltagare. Att utvärdera en så liten grupp ger inte statistiskt sett tillräckligt underlag att analysera. Utifrån de resultat som framkommit under projektets genomförande kan man dock se vissa tendenser och utifrån det dra en del slutsatser.

Denna undersökning visar att individens hälsa oftast ger den största motivationen till att börja cykla. Detta trots att det i denna undersökning inte kan påvisas någon större påverkan på hälsa i stort. Den upplevda hälsoförändringen är dock markant.

För att ens överväga att cykla istället för att ta bilen krävs någon form av morot eller kraftfull uppmuntran gärna från arbetsgivarhåll. Att genomföra en aktiv satsning på cykeln genom ett projekt har fördelen att gemenskapen i en grupp motiverar många att fortsätta cykla. För en stor del av deltagarna har även en ny cykel betytt mycket, då de annars skulle behöva köpa en ny cykel vilket kan hindra en del att komma igång.

Den vanligaste orsaken till att man väljer bilen före cykeln är att man kombinerar resan med andra aktiviteter som kräver bil, eller att vädret försvårar cyklandet. När det gäller väder är det främst halka, mörker och hård vind som är orsaken till att man inte väljer cykeln. Sällan eller aldrig byts en tänkt cykelresa ut mot en resa med kollektiva transportmedel.

Den ekonomiska vinsten med att cykla upplevs oftast som en bonus då denna aspekt inte varit med från början i den enskildes val att cykla. En fördubblad restid upplevs väldigt olika. Av vissa upplevs den som mycket negativt men andra har stor acceptans för fördubblad restid då den medför många andra positiva inslag såsom tid för eftertanke och motion.

Miljön är den stora vinnaren vid förändrat resmönster men denna förändring upplevs sällan av den enskilde mer än som en inre motivation genom att känna sig duktig. Tillsammans har Hälsotramparna besparat miljön över 3700 kg utsläpp som värderas till över 7500 kronor.

Den fysiska miljön och förutsättningarna för cyklister är inte avgörande i ett första skede men mycket viktigt i det långa loppet då den påverkar huruvida cyklisten upplever sin situation som cyklist och utifrån det perspektivet väljer att fortsätta cykla eller ej.

Att sätta upp personliga mål före starten i hälsotramparna har varit viktigt för deltagarna. Detta har medfört att flera cyklat mer än målsättningen och att de känt krav på att cykla och därför har många nått sitt mål.

Det var inte lika svårt att komma igång med cyklingen som många först trodde. När de väl kommit igång ansåg de att det var lätt att fortsätta. Många av deltagarna tänker dessutom fortsätta att cykla. Detta kan tyda på att om man väl får vanebilister att prova att ändra sina transportvanor är det många som fortsätter med det nya transportsättet. Huruvida detta är sant finns inget svar på ännu då projektet nyss avslutats. Deltagarna i projektet har dock lockat fler utöver projektdeltagarna att börja cykla.

Åtgärder för att öka cyklandet och ett medvetet val av transportmedel kan genomföras både av samhället/kommunen, arbetsgivare och den enskilde människan. Störst möjlighet till påverkan och uppmuntran har arbetsgivaren.

För att kunna öka antalet personresor med cykel krävs tillräckligt mycket kunskap genom information för att man skall kunna få personerna att ifrågasätta sitt eget transportval.

Den enskilde har en stor roll i denna fråga. Genom att själv börja cykla eller ta upp frågan för diskussion kan man få vänner och kollegor att ifrågasätta sitt eget transportval samt skapa intresse och inspiration.

Trots att få ingick i satsningen av Hälsotramparna har en viss skillnad ändå skett, fler ifrågasätter sitt val av transport och få kan göra betydelse om än dock liten för miljön.

Detta projekt har inte bara ökat resorna med cykel för projektdeltagarna. Cykelanvändandet sprider sig, och i detta fall har de tio deltagarna lyckats få 14 andra personer att välja cykeln framför bilen. Det är möjligt att dessa deltagare kommer att sprida intresset ytterligare framöver.

Projektet Hälsotramparna i Lundby har varit ett pilotprojekt. Då detta pilotprojekt visat goda resultat ger det god grund för Hälsotramparprojekt i större skala framöver. Några konkreta slutsatser av vad som kan få människor att välja cykeln som transportmedel kan inte dras men ett diskussionsunderlag för framtida arbete med cykeltrafik har skapats.

BILAGOR

Bilaga 1 Sammanställning hälsoundersökningar

Bilaga 2 Urklipp ur mediabevakning

Bilaga 3 Miljöeffekter

SDF Lundby
Marie Löwkrantz
Götaverksgatan 1
417 55 Göteborg

Göteborg 2004-12-09

PROJEKT ”HÄLSOTRAMPARE I LUNDBY”.

10 personer har under sommaren och hösten deltagit i projektet ”Hälsotrampare i Lundby”. Personerna har här på Previa fått svara på ett modifierat frågeformulär om upplevd hälsa och besvärsförekomst. De har också gjort konditionstest, mätt blodsocker och blodfetter samt mätt vikt, midjemått och BMI. Personerna 1-6 är kvinnor och 7-10 är män.

Besvärsförekomst

De har fått svara på åtta frågor angående besvärsförekomst. Frågorna har varit: Känner du dig rastlös och spänd? Känner du dig trött utan anledning? Sover du oroligt eller har du svårt att somna på kvällarna? Har du besvär av huvudvärk? Har du besvär i nacke/skuldror/axlar? Har du besvär i ryggens nedre del (ländrygg/korsrygg)? Har du besvär i handleder/armar? Blir du andfådd eller får tryck/obehag i bröstet vid ansträngning? De har haft sex svarsalternativ, från varje dag till aldrig. Utvärderingen har graderats så att varje dag har stått för 6 poäng och aldrig 1 poäng. *De kan alltså få från 8 till 48 poäng där ett lägre tal innebär lägre besvärsförekomst.*

	Vår	Höst
Person 1	19	14
Person 2	25	16
Person 3	12	9
Person 4	9	9
Person 5	24	28
Person 6	14	17
Person 7	13	11
Person 8	19	28
Person 9	18	15
Person 10	22	23

Fem personer uppger lägre besvärsförekomst medan fyra personer uppger ökad besvärsförekomst, en person anger ingen förändring. De personer som har lägre besvärsförekomst är också de som har upplevt cyklingen mest positiv. Av de fyra personer som har ökad besvärsförekomst har tre personer avbrutit cyklingen under sommaren eller hösten. De anger olika privata skäl till att de ej har fullföljt projektet.

Upplevd hälsa

Här har de fyllt i en 6 gradig skala där 1 motsvarar ”bra hälsa” och 6 ”dålig hälsa”.

	Vår	Höst
Person 1	2	1
Person 2	2	2
Person 3	1	1
Person 4	1	1
Person 5	4	4
Person 6	4	3
Person 7	1	1
Person 8	3	2
Person 9	5	5
Person 10	3	3

Tre personer upplever sin hälsa som något förbättrad, sju personer skattar samma värde före och efter cyklingen. Dessa värden visar att skattad upplevd hälsa inte har förändrats i någon större utsträckning men de personer som skattar sin hälsa mest positivt är de som har upplevt cyklingen mest positivt.

Vikt

	Vår	Höst
Person 1	63,5	62,2
Person 2	97,3	87,6
Person 3	66,8	65
Person 4	86,2	81
Person 5	82,4	84,7
Person 6	86,3	83,9
Person 7	73,5	72,7
Person 8	101,5	109,4
Person 9	108	108
Person 10	125,1	124

Sju personer har minskat i vikt i olika omfattning medan två personer har ökat i vikt, en person har oförändrad vikt. De personer som har minskat mest i vikt har i samband med projektet, på eget initiativ, lagt om sina kostvanor. Några av dem har vid besöket hos undertecknad haft frågor om kost och erhållit allmänna kostråd.

BMI

BMI är en förkortning av Body Mass Index och är ett mått på förhållandet mellan kroppsvikt och längd. Höga värden på BMI är ett uttryck för övervikt, vilket innebär en ökad risk för ohälsa. *Under 25 innebär normal vikt, 26-27 måttlig övervikt, 28 övervikt och 30 fetma.*

	Vår	Höst
Person 1	23	22
Person 2	35	31
Person 3	26	25
Person 4	28	27
Person 5	33	34
Person 6	29	29
Person 7	21	21
Person 8	26	28
Person 9	31	31
Person 10	34	34

Fyra personer har minskat sitt BMI medan fyra har oförändrat värde och två har ökat BMI, då detta är relaterat till vikt, se text under vikttabellen.

Midjemått

Midjemåttet har mätts i centimeter där *102 cm* är det gränsvärde som anges för män och *88 cm* för kvinnor. Tidigare har man tittat på framför allt BMI när man har diskuterat riskfaktorer för bl a hjärt- kärlsjukdomar medan man idag lägger större vikt vid midjemått då man vet att det är större korrelation mellan bukfetma och ökad risk för hjärt-kärlsjukdomar och diabetes.

	Vår	Höst
Person 1	83	80
Person 2	110	100
Person 3	86	90
Person 4	97	95
Person 5	106	111
Person 6	97	97
Person 7	82	83
Person 8	112	115
Person 9	106	106
Person 10	127	126

Notera att det under vårens mätningar är endast tre personer som ligger under rekommenderat omfång och under hösten två personer. En person har minskat sitt midjemått med 10 cm och två personer med 2 respektive 3 cm. Fyra personer har ökat sitt midjemått från 1-5 cm och två personer har oförändrat värde. Att det är fler personer som har minskat sin vikt men ändå ökat sitt midjemått kan bero på dagsformen d.v.s. detta kan skilja något från dag till dag.

Kondition

Konditionstesterna är utförda som submaximala test enligt Åstrands tabell. Testvärdet redovisas i ml O₂/kg x min. Konditionsnivåerna är *mycket låg (1), låg (2), genomsnittlig (3), hög (4), mycket hög (5) och elit.*

	Vår	Höst
Person 1	28,6 = 3	34,7 = 4
Person 2	37,5 = 3	43 = 3
Person 3	34,8 = 4	36,4 = 5
Person 4	31,6 = 3	42,7 = 5
Person 5	34,3 = 3	31,5 = 3 (lätt förkyld)
Person 6	16,6 = 1	29,2 = 2
Person 7	45,3 = 4	42,6 = 4 (lätt förkyld)
Person 8	29,7 = 2	24,0 = 1 (avbröt i juli)
Person 9	45,1 = 4	32,9 = 3 (avbröt under hösten)
Person 10	27,5 = 1	25,6 = 1 (avbröt 1 mån sedan)

Fem personer har ökat sin syreupptagningsförmåga och samtliga dessa har under projektiden ökat sin fysiska aktivitet då de har cyklat till och från arbetet i olika utsträckning. En av dessa har ej förändrat sin konditionsnivå men har en tydlig förbättring i syreupptagning. Tre personer har oförändrad syreupptagning, två av dessa var lätt förkylda vid konditionstestet och en person avbröt cyklingen för en månad sedan. De två personer som har försämrat sin konditionsnivå har avbrutit cyklingen under sommaren respektive hösten.

Kolesterol

Kolesterol är ett fettliknande ämne som behövs i kroppens alla celler och som ingår i vissa hormoner och i gallan. För mycket kolesterol i blodet bidrar till åderförkalkning. Det finns ett klart samband mellan höga kolesterolvärden och risk för hjärt-kärlsjukdomar. Hos en frisk person utan andra riskfaktorer bör man ha under 6,0 mmol/l men om andra riskfaktorer som t ex hjärt- och kärlsjukdomar förekommer, bör man ha under 5,5 mmol/l.

	Vår	Höst
Person 1	5	5,9
Person 2	5,4	4,8
Person 3	6,6	6,6
Person 4	5	5
Person 5	5,3	5,5
Person 6	4,6	4,4
Person 7	4,77	5,23
Person 8	4,2	4,5
Person 9	5,3	4,7
Person 10	4	4,3

Samtliga deltagare har bra värden både vid första och andra provtagningen. Här noteras marginella skillnader som kan förklaras av att förutsättningarna har varit olika vid provtillfällena dvs man kan ha varit mer eller mindre stressad innan provtagning vilket kan påverka svaret.

Kvot LDL/HDL

HDL-Kolesterol brukar kallas det ”goda kolesterolet” p.g.a. att det skyddar mot åderförkalkning. HDL kan öka vid fysisk aktivitet och kvoten mellan LDL och HDL *bör ligga under 5 mmol/l*.

	Vår	Höst
Person 1	1,6	1,4
Person 2	1,5	1,5
Person 3	2,0	2,0
Person 4	1,2	1,2
Person 5	1,9	2,0
Person 6	1,6	2,3
Person 7	Prov taget kapillärt = ej svar	
Person 8	2,6	2,8
Person 9	2,7	2,4
Person 10	1,9	2,0

En person har höjt sitt värde från 1,6 till 2,3 i övrigt inga större förändringar.

Triglycerider

Triglycerider är en form av blodfett som också har en skadlig inverkan på blodkärlen vid för höga värden. Ofta finns övervikt samtidigt med förhöjda värden. Kostomläggning med minskat intag av fett och socker samt ökad fysisk aktivitet är vad som i första hand kan påverka i en positiv riktning. *Värdet bör vara 0,6-2,2 mmol/l*.

	Vår	Höst
Person 1	0,7	0,6
Person 2	0,9	0,5
Person 3	1,0	0,7
Person 4	0,5	0,5
Person 5	1	0,7
Person 6	3,2	1,6
Person 7	1,21	1,02
Person 8	1,1	1,3
Person 9	1,8	2,3
Person 10	1,2	1,3

Sex personer har sänkt sitt triglyceridvärde varav en person låg över rekommenderad gräns vid första provtagningen. En person har oförändrat värde och tre personer har höjt sitt värde.

Förändringarna här är små med ett undantag. Trenden är att de som cyklat regelbundet under hela projekttiden har sänkta värden.

P-glukos

Står för plasmaglukos är ett blodprov som mäts fastande och används för att utesluta diabetes. Man bör ligga *under 7,0 mmol/l*.

	Vår	Höst
Person 1	5,1	4,7
Person 2	5,4	5,1
Person 3	5,0	4,4
Person 4	4,0	5,6
Person 5	6,1	5,7
Person 6	4,9	5,3
Person 7	6,4	5,8
Person 8	5,2	5,6
Person 9	4,8	5,3
Person 10	5,2	5,4

Inga större förändringar noteras. Samtliga värden ligger inom ramen för vad som rekommenderas.

Sammanfattning

Att utvärdera en grupp på 10 personer ger inga vetenskapliga svar då det är ett för litet material för att kunna dra några slutsatser och i denna grupp är det svårt att se en tydlig trend. En del har förbättrat sin kondition, minskat i vikt och skattar lägre besvärsförekomst, andra har försämrat sina värden. De personer som har cyklat mer frekvent är också de som har förbättrat sina värden.

Blodproverna har inte visat några större förändringar, det har varit spridningar upp och ner med undantag för triglyceriderna som har minskat hos sex personer. Samtliga prover har legat inom rekommenderade gränsvärden förutom för en person som vid första provtagningen hade förhöjt triglyceridvärde. Denna person hade vid andra testomgången sänkt sitt triglyceridvärde till rekommenderad gräns.

Slutsats: De personer som har cyklat mer regelbundet är också de som har erhållit positiva hälsoeffekter som minskad vikt, ökad kondition och minskad besvärsförekomst. De som här har uppvisat störst förbättring avseende undersökta parametrar är också de som har varit mest positiva till cyklingen och uppger att de planerar att fortsätta cykla även efter avslutat projektid.

Intressant inför kommande projekt är vilka faktorer är det som gör att vissa personer fullföljer medan andra avbryter innan projektiden är slut. De personer som har avbrutit cyklingen har angivit olika privata skäl till det. Vilka åtgärder skulle kunna leda till att fler personer fullföljer och hur motiverar man de personer som har kommit igång att fortsätta vara igång?

Lundby Mobility Centre söker Hälsotrampare

Arbetar du på Lundby SDF?

Vill du spara pengar och få en bättre hälsa?

Kör du i dagsläget bil till och från jobbet men kan tänka dig att ställa bilen och istället cykla under perioden 5 april till 5 november, 2004?

**Som en av våra
testcyklister får du:**

- Cykel
- Cykelhjälm
- Regnställ
- Cykeldator
- Busskort
- Hälsoundersökningar

Anmäl ditt intresse att bli en av Lundby SDF's 10 Hälsotrampare. Anmälan skall vara inne senast den 22 december.

Skicka ett mail till Marie Löwkrantz marie.lowkrantz@visionlundby.goteborg.se eller ring 031-23 07 45.



www.visionlundby.goteborg.se

Lundby Mobility Centre söker Hälsotrampare

Arbetar du på Lundby SDF?

Vill du spara pengar och få en bättre hälsa?

Kör du i dagsläget bil till och från jobbet men kan tänka dig att ställa bilen och istället cykla under perioden 5 april till 5 november 2004?

Som en av våra testcyklister får du:

- Cykel
- Hjälms
- Cykeldator
- Regnställ
- Busskort
- Hälsoundersökningar



Anmäl ditt intresse att bli en av SDF Lundbys tio Hälsotrampare. Anmälan skall vara inne **senast** den 22 december. Skicka ett mail till Marie Löwkrantz , marie.lowkrantz@visionlundby.goteborg.se, eller ring på tel: 031-23 07 45.



Lundbyanställda ställer bilen i nytt cykelprojekt

Tio av förvaltningens inbitna bilförare är nu uttagna till Hälsotramparna, ett projekt i samarbete med Vision Lundby. Som belöning för att de låter bilen stå blir de bland annat försedda med cykel, cykelhjälm och färddator. Den femte april är det dags för deltagarna att börja cykla.

I höstas gick Vision Lundby ut med uppmaningen att förvaltningens anställda kunde söka till Hälsotramparna. Alla skulle vara "vanebilister", det vill säga att de vanligtvis kör bil till och från jobbet.

De skulle också vara beredda att ställa bilen för att satsa på sundare och miljövänligare färd sätt. Drygt 20 personer sökte till projektet - tio valdes ut.

Har blivit hälsoundersökta

- Jag ville ha så stor spridning som möjligt bland deltagarna vad gäller avstånd mellan hem och jobb, typ av arbete, kön, ålder, ambitionsnivå, motiv till att börja cykla med mera. Några av deltagarna kommer att kombinera olika färd sätt, andra kommer enbart att cykla, säger Marie Löwkrantz, projektledare på Vision Lundby.

Under mars månad har de tio deltagarna genomgått flera hälsoundersökningar. Konditionen och blodtrycket har testats och de har också fått fylla i formulär om den personliga hälsan.

Fredagen den andra april blir det officiell invigning av projektet. Då delas utrustningen ut, som består av cykel, färddator, cykelhjälm, regnställ och busskort.



Tio vanebilister får cykel, cykelhjälm, färddator, regnställ och busskort och lämnar bilen hemma.
Foto: Klas Eriksson

Skriver resedagbok

Måndagen därpå sätter Hälsotramparna igång på allvar och fortsätter sedan fram till den femte november.

– Det här är ett mycket bra initiativ. För min del blir det ett bra sätt att kombinera motion och kollektiva färdmedel. Jag

får röra på mig mer och slipper samtidigt bidra till växthuseffekten, säger Per Hjelms, en av de tio hälsotramparna.

Han tror att det krävs aktiva insatser från myndigheterna, som till exempel att dela ut cykelhjälm gratis, för att få fler att ställa bilen.

– Man borde också göra kollektivtrafiken effektivare och billigare, samt bygga ut cykel- och gångbanor så att man känner sig säkrare i trafiken, säger Per Hjelms.

Tanken är att alla hälsotrampare ska skriva resedagbok under projektets gång. På så vis får Vision Lundby reda på när de cyklar och när och varför de väljer ett annat färdmedel.

– Vi kan bara hoppas att alla behåller de höga ambitioner som de hade vid intervjun. Men Hälsotramparna är bara ett av flera projekt som vi dragit igång för att få människor att välja andra transportmedel än bilen, säger Marie Löwkrantz.

Malin Baeza

Göteborgs Stad Lundby

Fotnot:

Lundby Mobility Centre/Vision Lundby är ett projekt som bland annat vill få Lundbyborna att ifrågasätta sitt bilanvändande och uppmuntra dem till ökat kollektivtrafikresande.

Bakom projektet står Trafikkontoret, Lundby stadsdelsförvaltning, Stadsbyggnadskontoret, Västtrafik, Norra Älvstranden Utveckling AB och Vägverket Region Väst.

Länkar

- [Lundby Mobility Centre](#)
- [Göteborgs Stad Lundby](#)

Snart dags att låta bilen stå

Tio hälsotrampare utsedda inom förvaltningen



Inbiten bilförare. Per Hjelm från Aktivitetshuset BTI ser Hälsotramparna som en möjlighet att kombinera motion med kollektiva färdmedel. Bild: Laura Rostefors.

Tio av förvaltningens inbitna bilförare är nu uttagna till Hälsotramparna, ett projekt i samarbete med Vision Lundby. Som belöning för att de låter bilen stå blir de bland annat försedda med cykel, cykelhjälm och färdator. Den 5 april är det dags för deltagarna att börja cykla.

I höstas gick Vision Lundby ut med uppmaningen att förvaltningens anställda kunde söka till Hälsotramparna. Alla skulle vara "vanebilister", det vill säga att de vanligtvis kör bil till och från jobbet. De skulle också vara beredda att ställa bilen för att satsa på sundare och miljövänligare färd sätt. Drygt 20 personer sökte till projektet – tio valdes ut.

– Jag ville ha så stor spridning som möjligt bland deltagarna vad gäller avstånd mellan hem och jobb, typ av arbete, kön, ålder, ambitionsnivå, motiv till att börja cykla med mera. Några av deltagarna kommer att kombinera olika färd sätt, andra kommer enbart att cykla, säger Marie

Löwkrantz, projektledare på Vision Lundby.

Invigning den 2 april

Under mars månad genomgår de tio deltagarna flera hälsoundersökningar. Konditionen och blodtrycket testas och de får också fylla i formulär om den personliga hälsan. Fredagen den 2 april blir det officiell invigning av projektet. Då delas utrustningen ut, som består av cykel, färdator, cykelhjälm, regnställ och busskort. Måndagen därpå sätter Hälsotramparna igång på allvar och fortsätter sedan fram till 5 november.



Marie Löwkrantz.

– Det här är ett mycket bra initiativ. För min del blir det ett bra sätt att kombinera motion och kollektiva färdmedel. Jag får röra på mig mer och slipper samtidigt bidra till växthuseffekten, säger Per Hjelm från Aktivitetshuset BTI, som är en av de tio hälsotramparna.

Han tror att det krävs aktiva insatser från myndigheterna, som till exempel att dela ut cykelhjälm gratis, för att få fler att ställa bilen.

Effektivare kollektivtrafik

– Man borde också göra kollektivtrafiken effektivare och billigare, samt bygga ut cykel- och gångbanor så att man känner sig säkrare i trafiken, säger Per Hjelm.

Tanken är att alla hälsotrampare ska skriva resedagbok under projektets gång. På så vis får Vision Lundby reda på när de cyklar och när och varför de väljer ett annat färd sätt.

– Vi kan bara hoppas att alla behåller de höga ambitioner som de hade vid intervjun. Men Hälsotramparna är bara ett av flera projekt som vi dragit igång för att få människor att välja andra transportmedel än bilen, säger Marie Löwkrantz.

Malin Baeza

SDF Lundbys tio hälsotrampare:

Eva Sand, arbetsterapeut
Anette Delin, Lundby psykosociala resursteam

Per Hjelm, Aktivitetshuset BTI
Leena Marttila, arbetsterapeut
Kjell Larsson, chef för tillnyktringsenheten och hemlöshetsarbete

Marita Lindskog, Lundby Resursteam

Ann-Marie Ottosson, förskollärare

Håkan Erlandsson, förskollärare

Per Anders Karlsson, Ungdomsteamet Hisingen.

Catrine Sirenus, rehabiliteringsfrågor

...gripa henne
klockan 18.38. (Metro)

Kommunanställda får cykel till jobbet

Göteborg Tio inbitna bilister på stadsdelsförvaltningen i Lundby har lovat börja cykla till jobbet. Som tack får de var sin cykel, skriver Vårt Göteborg. (Metro)



10 st vanebilister har börjat cykla till och från jobbet istället för att ta bilen.

Ser du cyklister i Lundby i blå hjälm och blå jacka så är det troligen någon av våra Hälsotrampare som är på väg till eller från jobbet!



Lundbyanställda ställer bilen och cyklar

Tio vanebilister anställda av Lundby stadsdelsförvaltning har nu ställt bilen och istället börjat cykla till och från jobbet.

Syftet med projektet som skall pågå i sju månader, är att mäta de hälso-, miljö-, ekonomi- och tidseffekter som utfaller vid övergången från bil till cykel.

Förhoppningen är även att starta upp en diskussion kring vad som krävs för att få människor att välja andra transportslag än enbart bil. Trafikkontoret, Vägverket Region Väst, Lundby stadsdelsförvaltning och Västrafik Göteborgsområdet AB är med och stöttar projektet.

De utvalda "Hälsotramparna" har intervjuats kring deras resvanor och har även genomgått en hälsoundersökning. Efter avslutad cykelperiod sker ytterligare en hälsoundersökning i november månad för att upptäcka eventuella förändringar i värden, kondition mm. Likaså kommer beräkningar att göras vad gäller avgasutsläpp, ekonomi samt tidsåtgång i relation mellan att nyttja bil och cykel. De medverkande förbinder sig även att skriva resedagbok, komma på regelbundna möten, använda cykelhjälm och cykeldator. Så stor spridning som möjligt

har efterfrågats bland deltagarna vad avser avstånd mellan arbete och hem, ålder, arbetssituation etc. Hälsotramparna har inför projektet erhållit var sin cykel, hjälm, cykeldator, regnjacka samt busskort.



Cykelaktiviteterna fortsätter i Lundby

Våra uppskattade belöningsaktiviteter då vi uppmuntrar cyklister, fortsätter i Lundby. Likaså tar våra välkända torgaktiviteter för Lundbybor plats runt om i stadsdelen vid ett flertal tillfällen under året. Närmast finns vi på Backaplan den 4 juni kl 11-14, då vi tillsammans med Västrafik visar på kollektivtrafik och även informerar om cykelfrågor och bilpools. 5 juni träffar du oss på

Miljöfesten, Bjurslätts Torg.

En Lundbykarta har tagits fram och skickats till alla hushåll i stadsdelen. På denna presenteras smarta kommunikationer samt service kopplat till de transportslag som finns att välja mellan.

Vi har vidare tagit fram en cykelbroschyr där cykel kopplat till säkerhet, miljö, ekonomi och hälsa beskrivs. Broschyren tar upp cykel i Göteborg i allmänhet och cykel i Lundby i synnerhet, hjälper dig exempelvis att hitta närmaste cykelreparatör.

Även ett häfte med olika cykel- och promenadturer har tagits fram. Följer du turerna får du se och veta mer om platser i Lundby med intressant kultur, miljö och historik!



För material och mer information kring cykelprojektet kontakta:

Marie Löwkrantz 031-23 07 45

marie.lowkrantz@visionlundby.goteborg.se

#4
2004
april

NYTT PÅ MILJÖFRONTEN

göteborgs

FRÅN GÖTEBORGS STAD

Snart "Learning to change our world"

Den 4-7 maj arrangeras den internationella konferensen Learning to change our world - International consultation on education for sustainable development i Göteborg.

Vid toppmötet i Johannesburg september 2002 om Hållbar utveckling inbjöd statsminister Göran Persson till ett internationellt rådslag om lärande för hållbar utveckling. Omkring 350 representanter från ett 70-tal länder kommer att delta. Deltagarna representerar utbildning och lärande för hållbar utveckling i förskolan, skolan, högskolan, folkbildningen, näringsliv och frivilliga organisationer från alla världsdelar.

Rådslaget invigs på kvällen den 4 maj av statsminister Göran Persson. Bland övriga medverkande finns bland annat Valli Moosa, f.d. minister för miljö och turism, Sydafrika, utbildnings- och forskningsminister Thomas Östros, miljöminister Lena Sommestad, biståndsmminister Carin Jämtin, Will Steffen, VD, International Geosphere-Biosphere Programme och Hans Rosling, professor, Karolinska institutet.

Organisatörer är Kommittén för Utbildning för hållbar utveckling som består av representanter från departement, myndigheter inom skola och högre utbildning, Chalmers tekniska högskola, Göteborgs universitet samt Universeum.

Info: www.learning2004.se

Agenda 21 delar ut skolstipendium

Agenda 21 Göteborg vill uppmärksamma miljö- och samhällsengagemanget bland elever och personal på högstadiet i Göteborg. Därför kommer ett stipendium att delas ut, för tredje gången, till personal i skolan som arbetar tillsammans med ungdomar inom ramen för Agenda 21. Exempel på ämnesområden som stipendierna arbetat kring tillsammans med ungdomarna kan vara demokrati, hälsa, jämlikhet, rättvisa, integration, natur och globala frågor eller miljö. Stipendiet delas ut i höst och innehåller en prissumma samt ett diplom.

Varje stadsdel är välkommen att medverka genom att utse en stipendiat var. En inbjudan kommer att skickas ut till alla stadsdelar i maj.

Info: *Annika Friberg, Agenda 21 Göteborg, miljöförvaltningen, tel 031-61 26 63*

LIP slutrapporterat

Naturvårdsverket/Rådet för investeringsstöd beslutade i april att godkänna Göteborgs stads slutrapport 2000 för Lokalt investeringsprogram för ekologiskt hållbar utveckling. Det betyder att de sju projekt som sökt LIP-bidrag också fick de medel man begärt. Totalt handlar det om 18,8 miljoner kronor. Nu är alltså stadens arbete med LIP avslutat.

Info: *Louise Fäldt, Agenda 21 Göteborg, miljöförvaltningen, tel 61 28 83*

Världsmiljödagen firas den 4 juni

Boka in förmiddagen den 4 juni på miljöförvaltningen. Då firas Världsmiljödagen som egentligen är lördagen den 5:e. Pernilla Knutsson från miljödepartementet talar om Hållbar utveckling på nationell nivå. Fotografen Martin Almqvist visar bilder från livet under havsytan och kåserar. Det blir också inslag om hur vi agerar lokalt för att minska belastningen på haven och praktiska tips om hur man kan vara miljövänlig i vardagen.

Info: *Louise Fäldt, Agenda 21 Göteborg, miljöförvaltningen, tel 61 28 83.*

Tio bilister hälso-trampar i Lundby

Tio "vanebilister" anställda av Lundby stadsdelsförvaltning har valts ut och ställer bilen för att istället cykla till och från jobbet under sju månaders tid. Syftet är att mäta de hälso-, miljö-, ekonomi- och tidseffekter som blir genom övergången från bil till cykel. Förhoppningen är också att starta en diskussion kring vad som krävs för att få människor att välja andra transportslag än enbart bil. Trafikkontoret, Vägverket Region Väst, Lundby stadsdelsförvaltning och Västrafik Göteborgsområdet AB deltar i projektet. Förutom åran får hälsotramparna var sin cykel, hjälm, cykeldator, regnjacka samt busskort.

Info: *Marie Löwkrantz, SDF Lundby, tel 031-23 07 45, 0703-21 06 23*

Tre Tycker Till



Hälsotrampare – hur har det gått med cykelambitionerna i vår och sommar?

**Eva Bellring,
socialsekreterare:**

– Det har gått fantastiskt! Jag märker att jag har fått mera

ork, det var inte ens jobbigt att ta upp cyklandet igen efter semestern. Jag bor i Kungssten och det är underbart att få njuta av broutsikten varje morgon



**Håkan
Erlandsson,
förskollärare
på Årings-
gatans
förskola:**

– Det har gått bra. Jag har cyklat så mycket som jag hade föresatt mig, det vill säga tre dagar i veckan. Jag bor i Jonsered och det är ju ganska långt bort. De positiva effekterna är att jag har blivit starkare i benen, fått bättre kondis och så har det blivit billigare



**Eva Sand,
arbetsterapi-
biträde,
Bjurslätts
Torg 1 (daglig
verksamhet
för psykiskt
funktionshindrade):**

– Det känns jättebra! Jag bor i Mölndal och från början hade jag tänkt cykla tre dagar i veckan. Nu tycker jag det är för jobbigt att ta bilen så jag cyklar 5 dagar i veckan!



Lundby stadsdelsförvaltning satsar på cykel!

Tio anställda vanebilister på Lundby stadsdelsförvaltning har ställt bilen och cyklar istället till och från sitt arbete under en sju månaders period. Syftet är att mäta de hälso-, miljö-, ekonomi- och tidseffekter som resulterar av övergången från bil till cykel samt att starta upp en diskussion kring vad som krävs för att få anställda att välja andra transportslag än enbart bil.

– Jag tycker att projektet Hälsotramparna är både spännande och annorlunda med sin tydliga koppling i utvärderingen av både effekter på den egna hälsan och vår livsmiljö. Att det kommer att visa positiva effekter i båda fallen är jag övertygad om, säger Agneta Jögd, stadsdelschef på Lundby stadsdelsförvaltning.



10 st vanebilister har börjat cykla till och från jobbet istället för att ta bilen.

KC Åkeri går Heavy Ecodriving utbildning!

KC Åkeri AB är ett företag i Lundby som låter sina tio chaufförer utbildas i Heavy Ecodriving eller sparsamt körsätt. Målet är att få chaufförerna att köra med bättre framförhållning och rätta växlar för att reducera antal onödiga stopp och få jämnare gång. Lundby Mobility Centre kommer att följa detta företag under ett år och utvärdera effekterna.

Chaufförerna kör mest mot kontinenten och Krister Carlsson, VD på KC är nyfiken på om denna utbildning ger någon effekt på bränsleförbrukning och slitaget på fordonen med tanke på att de mest handlar om landsvägstransporter.

Enligt trafikutbildaren Stefan Wärnklin, Centrala Buss och trafikskolan i Tidaholm, kan en chaufför, med rätt körteknik, spara tusenlappar per månad för företaget, allt beroende på hur chaufförens körsätt var innan och vilken typ av transport de kör.

Lundby Mobility Centre erbjuder Hälsotramparna var sin cykel, hjälm, cykeldator, regnjacka samt busskort. I motprestation förbinder sig deltagarna att skriva resedagbok, genomgå hälsoundersökningar, komma på regelbundna möten, använda cykelhjälm och cykeldator.

Pilotprojektet avslutas och utvärderas i november 2004.

– Vi i vår förvaltningsledning har alldeles nyligen diskuterat hur vi kan understödja en spridning av cyklandet, som en del av vårt hälsofrämjande arbete och stadsdelens miljöarbete, fortsätter Agneta Jögd. Även om vi inte kan ge samma "morötter" som i projektet så kan positiva resultat från projektet användas i motivationsarbetet. Hälsotramparna kan bli de goda exemplen och marknadsförarna om de tycker att det praktiskt fungerar och att de mår bra av cyklandet.

Bland deltagarna har så stor spridning som möjligt efterfrågats vad avser avstånd mellan arbete och hem, ålder, arbetssituation etc.

– Jag upplever redan min hälsosituation som enormt förbättrad och övergången från bilist till cyklist har gått mycket bättre än förväntat, berättar Anette Delin, en av deltagarna som arbetar på Lundby psykosociala resursteam.

På cykel i Lundby
Marie Löwkrantz,
tel 031-23 07 45, 0703-21 06 23.
marie.lowkrantz@visionlundby.goteborg.se



– För att chaufförerna ska behålla det bra beteendet tror jag att någon form av belöning eller uppmuntran också behövs, berättar Stefan Wärnklin.

Heavy Ecodriving

EcoDriving är ett utbildningspaket som lär dig köra sparsamt och ekonomiskt samtidigt som du värnar om miljön. Det handlar om teknik, miljö och ekonomi i samverkan. EcoDriving vänder sig till företag som vill utbilda sin personal i sparsam körning. För mer information om ecodriving se www.ecodriving.se eller www.ecodriving.com.

Godssamverkan i Lundby
Johan Axelsson,
tel 031-23 07 02, 0706-42 75 90.
johan.axelsson@visionlundby.goteborg.se



MILJÖEFFEKTER

En bil som startas kall avger ca 80% av alla föroreningar under den första kilometern vid genomsnittsresan! Dessa starter sker oftast i bostadsområden och i innerstaden, just där det är som flest människor. Varje person som i stället för bilen tar cykeln ett par kilometer bidrar alltså till en bättre miljö i mycket högre grad än man tror.

Låt oss säga att en enda person som har 5 km till jobbet lämnar bilen hemma och i stället cyklar till jobbet. Genom detta bidrar han till att minska koldioxidutsläppet med 0,7 ton/år!

För varje liter bensin eller diesel en bil förbrukar bildas mer än 2 kg koldioxid. Utsläppen från vägtrafiken är den största enskilda källan till koldioxidutsläpp i Sverige. Det är bara från vägtrafiken som utsläppen ökar. Koldioxid är en växthusgas som bidrar till den globala uppvärmningen.

Bilavgaserna innehåller stora mängder hälsovådliga ämnen. Olika kolväten orsakar cancer och kan påverka arvsanlagen, kolmonoxid minskar blodets syreupptagande förmåga, sot och partiklar ger luftvägsbesvär och i vägdammet finns flera olika ämnen som är farliga för andningsorganen.

I tätorter är biltrafiken den största källan till luftföroreningar som beräknas orsaka mellan 300 och 2 000 cancerfall i Sverige varje år. Buller från vägtrafiken stör nattsömn för tiotusentals människor och medverkar till stressrelaterade sjukdomar.

Biltrafikens miljöpåverkan är gällande främst påverkan på luften. Luftföroreningar utgör ett av de miljöhot som vi i stort sett dagligen konfronteras med. Vi utsätts för mer eller mindre ofta för luftföroreningar i vår vardag med det är viktigt att beakta att luftföroreningarna har olika effekter och skadeverkningar i lokala, regionala och globala sammanhang.

I ett lokalt perspektiv avser man luftföroreningarnas direkta inverkan på den plats de släpps ut. Exempel på ämnen som ger lokal påverkan är koloxid, kvävedioxid, kolväten, partiklar och ozon. Utöver rena hälsoeffekter kan det luftföroreningar i det lokala perspektivet även skada växter och byggnader mm.

I ett regionalt perspektiv avses ofta de luftföroreningar som transporterats med luften och bidrar med halter över ett större geografiskt område genom nedfall. Nedfallet ger primärt skador i olika ekosystem och den främsta luftföroreningen är kväveoxider. Även svaveldioxid är farligt i ett regionalt perspektiv.

I ett globalt perspektiv pratar man ofta om de luftföroreningar som påverkar hela jorden. I ett globalt perspektiv spelar det ingen roll vart i världen utsläppen sker. De utsläpp som avses kan bidra till att rubba den globala balansen. Ett globalt problem är växthuseffekten, där en vanlig växthusgas är koldioxid.

Ämne	Påverkan på miljö och hälsa
Kvävedioxid (NO_x)	Retar luftvägarnas slemhinnor vilket kan öka andningsmotståndet och mottagligheten för virus- och bakterieangrepp. Luftföroreningen benämns ofta som NO _x .
Kolväten	Är ett samlingsnamn på en hel grupp ämnen där flera visat sig vara cancerframkallande.
Partiklar	Utgörs av finfördelat stoft eller damm som kan innehålla ett stort antal kemiska ämnen. Partiklar kommer både från avgaser och från slitage av vägbanor, däck och bromssystem. Förutom de skadliga kemiska ämnena i stoftet kan partiklarna i form av sin litenhet orsaka skador i lungornas allra finaste förgreningar och där orsaka tex cancer.
Kväveoxider (NO_x)	Har en försurande och övergödande effekt på mark och vattendrag.
Koldioxid	Är den växthusgas som trafiken ger upphov till och som bildas vid förbränning av kolhaltigt bränsle.

Emissionsmängder och antagna miljökostnader

Samtliga värden gällande utsläpp och värdering har tagits från:

Kommunikationsforskningsberedningens rapport 2000:28 samt Vägverkets underlag för samhällsekonomiska beräkningar, EVA.

Ämne	Utsläpp gram/km	Värdering kr/kg
NO_x	0,6	60
Kolväten	0,6	50
Partiklar	0,013	5 100
Koldioxid	287	1,57

Värderingen för partiklar är ett medelvärde av värdet för en storstads innerstad och en medelstor stad vilket kan motsvara stadsdelen Lundby med omnejd.

Värdering storstad innestad - 7600 kr/kg

Värdering medelstor stad - 2600 kr/kg



GÖTEBORG

VÅRT

sök

Hem
STÖRRE TEXT
Kontakt
Service
Om webbplatsen
Torsdag 31 mars 2005
goteborg.se

Miljö & kretslopp »

[2005-03-21]

Hälsotramp i Lundby gav piggare och lättare personal



De tio Hälsotramparna, sex kvinnor och fyra män från stadsdelsförvaltningen i Lundby.

800 chokladkakor. Så många kalorier förbrände Lundbys tio hälsotrampare under de sju månader som projektet varade. Sammanlagt har de minskat 22,5 kilo i vikt.

"Det har varit helt fantastisk och jag mår jättebra!", säger Annette Delin.

För ett år sedan startade deras nya liv. Tio "vanebilister" från Lundby stadsdelsförvaltning utrustades med ny cykel, färd dator, cykelhjälm, regnställ och busskort. Motprestationen handlade om att låta bilen stå under sju månader samt genomgå hälsokontroller, intervjuer och skriva resedagbok.

"Inte lika sugen på sötsaker"

- Vi fick 25 ansökningar och valde ut sex kvinnor och fyra män, säger Marie Löwkrantz på Lundby Mobility Centre, som initierat Hälsotramparna.



Anette Delin läde om sina matvanor av bara farten när hon var med i Hälsotramparna.

Göteborgsvädret

 **5°** → 1 m/s
Klart till halvklart och uppehåll.

Femdygnsprednaden

Vårt Göteborg nr 1 2005

Här kan du läsa och ladda ner senaste numret av pappersupplagan av Vårt Göteborg.

Läs mer »»

Ett ögonblick

Bilder från händelser och verksamheter i Göteborgs Stad

Läs mer »»

Göteborgs Stad i media

Vad skriver svenska medier om Göteborgs Stad?

Läs mer »»

Länkar

Vårt Göteborgs länksamling

Till länkarna »»

Evenemang

Vad är på gång i Göteborg?

goteborg.com
Allt om Göteborg

Göteborg i siffror

Äggpriser
Hönsägg eller påskägg, vilket är dyrast?

Läs mer »»

Konsumentfrågan

Presentkort
Gäller det inte i tio år?

Läs mer »»

Mitt Göteborg

Gatuhälsarna
Sopor och plockar upp efter andra

Läs mer »»

Gamla Göteborg

Södra Älvstranden
Förr med badhus och levande hamn

[Läs mer »](#)

Kvinnorna fick bäst resultat

Deltagarna hade väldigt olika utgångslägen och ambitioner i början. Marie Löwkrantz berättar att männen var mer tävlingsinriktade, medan de kvinnliga deltagarna mest uppskattade den uppmuntran och gemenskap som fanns i gruppen.

- Det var också kvinnorna som uppvisade bäst resultat. Tre personer hoppade delvis av projektet av olika anledningar, och de var alla män, säger hon.

Per-Anders Carlsson på Ungdomsteamet tycker att idén och projektet var jättebra. Att han inte lyckades hela vägen fram beror främst på att han blev pappa under projektiden.

- Under slutet av min frus graviditet ville jag ta bilen för att kunna komma fort hem. Sedan hade sonen kolk de första månaderna och jag var alldeles för trött för att cykla, säger Per-Anders.

Men så fort våren och värmen kommer är målet att börja cykla igen, även om projektet är över.

Arbetsgivaren viktig

- Jag ser positivt på alla insatser som kan minska bilsmen. Något måste ju göras för att förbättra miljön och trafiksituationen, att bara bygga ut infrastrukturen fungerar inte, säger han.

Utvärderingen visar att Hälsotramparna också hade positiva effekter på miljö och ekonomi. Utsläppen av främst koldioxid minskade med 3.800 kilo och totalt sparade deltagarna 37.000 kronor på att låta bilarna stå.

- De slutsatser som vi kan dra är att vädret och den mörkare årstiden var det största hotet mot cyklingen. För att lyckas behöver man motivation och en klapp på axeln, men arbetsgivarens roll har också varit betydelsefull i det här projektet, säger Marie Löwkrantz.



Per-Anders Carlsson på Ungdomsteamet väntar på våren och värmen för att börja cykla igen.

Text & foto:
[Malin Baeza](#)
Göteborgs Stad Lundby

Länkar

[Göteborgs Stad Lundby](#)

Skriv ut

[↑ Till sidans topp](#)