



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

CYKELVÄNLIG ARBETSPLATS

En studie av arbetsplatsers motiv till deltagande

Kandidatuppsats på Logistikprogrammet
Företagsekonomiska institutionen
Sektion: Industriell och finansiell ekonomi & Logistik
Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet
Vårterminen 2014

Handledare: Eva Thulin

Författare: Födelseår:

Cindra Nyström 880813

Styrbjörn Bergdahl 900222

Förord

Vi vill tacka alla de cyklansvariga som ställt upp på intervjuer och därmed möjliggjort insamlingen av vårt empiriska material. Därutöver tackar vi Eva Eriksson och Katarina Berglund på Göteborgs Stad Trafikkontoret för att de tog sig tid att ta emot oss och berätta mer om tankarna bakom Cykelvänlig arbetsplats.

Ett stort tack till Eva Thulin som i egenskap av handledare gett oss snabb respons och konstruktiv kritik under skrivandet.

Cindra Nyström

Styrbjörn Bergdahl

Sammanfattning

Titel: Cykelvänlig arbetsplats – En studie av arbetsplatsers motiv till deltagande

Författare: Cindra Nyström och Styrbjörn Bergdahl

Handledare: Eva Thulin

Nyckelord: Cykelvänlig arbetsplats, cykel, arbetsplats, motiv

Bakgrund: Göteborgs Stad har i sitt arbete mot en hållbar utveckling antagit 12 lokala miljömål. För att uppnå dessa har en handlingsplan framtagits där behovet av åtgärder beskrivs. En del av måluppfyllnandet består av att förbättra resandet för fotgängare och cyklister. En konkret åtgärd är Trafikkontorets utmärkelse Cykelvänlig arbetsplats.

Syfte: Uppsatsen undersöker varför arbetsplatser i Göteborg väljer att delta i Trafikkontorets utmärkelse Cykelvänlig arbetsplats. Genom att synliggöra de faktorer som motiverar arbetsplatser att delta bidrar resultatet till att öka förståelsen för vad som engagerar arbetsplatser att delta i samhällsnyttiga projekt.

Metod: Vi har valt en kvalitativ forskningsansats och gjort halvstrukturerade djupintervjuer med tolv arbetsplatser.

Resultat och slutsats: De motiv vi har funnit genom att intervjua de cykelansvariga på några av de deltagande arbetsplatserna har inte gett en enhetlig bild. Snarare har de kunnat delas in i teman efter hur de påverkat arbetsplatsens beslut att delta. De teman som framkommer kan delas in i två kategorier, de direkta motiv som arbetsplatserna själva uppger och de underliggande motiv som vi ser vid en närmare granskning. Inom den första kategorin uppges miljö och hälsa. Inom den andra kategorin varumärke, personliga motiv, enkelhet och sociala aspekter. Det är inte endast ett motiv som påverkar en arbetsplats beslut att delta. För varje arbetsplats är den specifika kombinationen av motiv unik. Då vi kan styrka vårt resultat genom likheter med tidigare forskning menar vi att resultatet har relevans för den fortsatta utformningen av CA och liknande initiativ från samhällets sida.

Innehållsförteckning

1 Inledning	1
1.1 Problembeskrivning	1
1.2 Syfte	3
1.3 Avgränsningar	3
1.4 Disposition	3
2 Referensram	5
2.1 Översikt tidigare forskning kring cykelpendling	5
2.1.1 Omgivning	5
2.1.2 Attityder, normer och vanor	6
2.2 Tidigare liknande cykelprojekt	7
2.2.1 Anledningar att delta	7
2.2.2 Lärdomar från Cycle-Friendly Employers project	8
2.3 Hälsnytta och -risk	9
2.4 Corporate Social Responsibility	10
2.4.1 CSR utveckling	10
2.4.2 Definition av CSR	10
2.4.3 Kritik CSR	11
2.4.4 Vad menas med "business case"?	11
2.4.5 Social och finansiell prestation	11
3 Metod	13
3.1 Val av forskningsansats	13
3.2 Val av metod	14
3.3 Urval av arbetsplatser	14
3.4 Intervjufrågor och genomförande	15
3.5 Intervjuade arbetsplatsers karaktäristika	16
3.6 Analys av det empiriska materialet	17
3.7 Insamling av sekundärdata	17
4 Cykelvänlig Arbetsplats	19

4.1 Beskrivning av Cykelvänlig arbetsplats.....	19
5 Resultat.....	21
5.1 Den cykelansvarige, initiativ och beslut	21
5.2 Motiv	22
5.2.1 Miljö.....	22
5.2.2 Hälsa	24
5.2.3 Varumärke	24
5.2.4 Enkelhet.....	25
5.2.5 Personliga motiv	26
5.2.6 Sociala aspekter.....	26
5.2.7 Svårigheten i att utvärdera.....	26
5.3 Kommunikation och respons.....	27
5.4 Kriterier.....	28
5.5 Hinder	29
5.5.1 Kostnader och brist på enkelhet	29
5.5.2 Orättvisa	29
5.5.3 Säkerhet.....	30
5.6 Mer attraktivt	30
5.6.1 Marknadsföring	30
5.6.2 Inspiration.....	31
5.6.3 Aktiviteter	31
5.7 Övriga funderingar	32
6 Diskussion	33
6.1 Inledning.....	33
6.2 Motiv	33
6.2.1 Miljö.....	33
6.2.2 Hälsa	34
6.2.3 Varumärke	34
6.2.4 Enkelhet.....	36

6.2.5 Personliga motiv	36
6.2.6 Sociala aspekter	37
6.2.7 Avslutande kommentarer om motiv	37
6.3 Kriterier.....	38
6.4 Hinder	38
6.5 Mer attraktivt	39
6.6 Avslutande kommentar om resultatets relevans	40
7 Slutsats	43
7.1 Förslag till fortsatt forskning	44
Referenslista	47
Bilaga 1 - Intervjuguide.....	49

Figurlista

Tabell 1 Kriterier för Cykelvänlig Arbetsplats (Göteborgs Stad, Trafikkontoret, 2014)	19
---	----

1 Inledning

I detta första kapitel kommer en introduktion till det ämne som uppsatsen ämnar behandla. Därefter följer en diskussion av den problematik som ligger till grund för uppsatsens syfte och frågeställningar. Slutligen presenteras syfte och frågeställningar.

1.1 Problembeskrivning

Med utgångspunkt från de nationella miljö kvalitetsmålen har kommunfullmäktige i Göteborg i sin strävan mot en hållbar utveckling antagit 12 lokala miljömål (Göteborgs Stad, Miljöförvaltningen, 2012). Dessa mål är uppdelade i mindre delmål med visionen att vara uppfyllda fram till 2050. I Göteborgs Stads Miljörapport från 2012 som beskriver miljö tillståndet i staden görs bedömningen att det med dagens utveckling inte kommer att vara möjligt för Göteborgs Stad att nå de 12 uppsatta miljömålen inom utsatt tid med nuvarande arbete. Det kommer att krävas ytterligare åtgärder och en generell samhällsomställning mot *“god hushållning av naturresurser, en effektivare energianvändning och mer resurseffektiva kretslopp”* (Göteborgs Stad, Miljöförvaltningen, 2012, s.1). I strävan för en bättre miljö tog Göteborgs Stad till 2013 fram ett miljöprogram där man istället för att återigen beskriva stadens miljömål valt att fokusera på de handlingar som krävs för att uppnå målen (Göteborgs Stad, 2013). Med konkreta genomförbara åtgärder blir det enklare att tillsammans arbeta mot en mer miljömässigt hållbar stad. För att denna handlingsplan ska lyckas anser de att det krävs samverkan och bidrag från Göteborgs olika aktörer, inte bara från den privata och offentliga sektorn utan även från stadens enskilda invånare. Dessa åtgärder är i sig inte gratis, men de långsiktiga vinsterna och de positiva effekterna för både den miljömässiga och sociala hållbarheten bedöms vara stora (Göteborgs Stad, 2013).

En del av stadens handlingsplan lyfter fram behovet av att öka det hållbara resandet genom bland annat förbättringar för fotgängare och cyklister. Det finns ett flertal studier som visar på hälsovinster för individen om denne väljer att cykla vilka i sin tur leder till besparingar för samhället (Andersen et al., 2000; Rojas-Rueda, 2011). Även miljövinster som går att uppnå genom ökat cyklande lyfts av forskare (Heinen et al., 2010). Göteborgs Stad Trafikkontoret har i arbetet med att uppfylla sin del av stadens handlingsplan tagit fram en cykelplan med konkreta åtgärder. En del av denna cykelplan är Cykelvänlig arbetsplats (CA). En utmärkelse, idag inne på sitt andra år, som delas ut till de deltagande arbetsplatser som underlättar för sina medarbetare att cykla till och från sitt arbete. Syftet är att öka andelen resor som sker på cykel i Göteborg. För att få utmärkelsen behöver arbetsplatser uppfylla förutbestämda kriterier (Göteborgs Stad, Trafikkontoret, 2014).

Trots att cykling är ett alternativ för många pendlare väljer större delen att använda andra transportsätt än cykel. Även i länder som Nederländerna med en väl utbyggd cykelinfrastruktur och en positiv attityd till cykling väljer många att inte ta cykeln (Heinen et al., 2010). Cleary och McClintock (2000) har utvärderat ett projekt i Storbritannien som liknar CA på så sätt att det riktade

sig mot arbetsplatser. De kommer fram till att den här sortens åtagande kan ha en positiv effekt på andelen resor till arbetsplatsen som sker med cykel. CA ligger i linje med Trafikkontorets uppdrag att verka för ett hållbart resande men bidrar även till att uppfylla många andra av stadens miljömål.

Cykeln som transportslag har enligt Heinen et al. (2010) tidigare inte fått lika mycket uppmärksamhet från forskare i jämförelse med andra transportslag. Det medför att det finns kunskapsluckor på området. Samtidigt kan man urskilja ett ökande intresse från forskare kring cykling. Heinen et al. (2010) menar att cykling har särskiljande karaktärsdrag i förhållande till både bilism och kollektivtrafik och det går därför inte att direkt överföra kunskap dem emellan. Så vitt författarna vet saknas forskning som ger en heltäckande bild av vilka faktorer som är avgörande för individens val att cykelpendla. Författarna presenterar inte heller någon sådan eftersom det förekommer motsägelsefulla resultat från olika tidigare studier (Heinen et al., 2010). Vilka faktorer som är viktiga för att få organisationer att delta i samhällsengagemang av det här slaget och att uppmuntra till förändrade resvanor berörs inte alls i lika stor grad utan nämns bara i förbifarten av Cleary och McClintock (2000). För att uppnå största möjliga nytta med CA och därigenom medverka till att uppnå Göteborgs Stads miljömål behöver såväl individen som organisationen beaktas. Det finns sedan tidigare forskning som behandlar påverkansfaktorer relevanta för individers val att cykla (Heinen et al., 2010) men i liten utsträckning vilka som är relevanta för arbetsplatsers deltagande i cykelprojekt. Att förändra arbetsresor är en viktig pusselbit för att nå ett hållbarare samhälle eftersom det bidrar oproportionellt till trängsel (Heinen et al., 2010). Vidare är detta resor som görs av vana och åtgärder kan krävas för att få individer att fundera över sina alternativ. För att se om det finns kunskap att utnyttja från andra sammanhang som kan tänkas stärka våra resultat kommer vi även att undersöka forskning kring Corporate Social Responsibility (CSR).

Genom att undersöka varför arbetsplatser väljer att delta i CA vill vi närma oss de faktorer som krävs för att kombinera samhällsnytta med arbetsplatsers egna intressen. En ökad förståelse för varför arbetsplatser väljer att delta i samhällsprojekt trots att det innebär en ekonomisk uppoffring kan bidra till att fylla ut en begränsad kunskap inom området. Vi tror att en djupare insikt i de motiv som finns för att delta kan användas för att motivera fler arbetsplatser till att delta i CA. Kunskap om dessa motiv skulle även kunna användas vid utformning av framtida samhällsprojekt av liknande karaktär. Det kan således finnas ett intresse från olika samhällsaktörer att ta del av uppsatsens resultat.

Vi tror att arbetsplatser kan ha fler motiv till att delta än de som framträder vid en första anblick eller en direkt fråga. Även dessa ytterligare motiv kan vara relevanta för valet att delta. Det finns flera aspekter som vi tror kan synliggöra underliggande motiv. Dessa kan antingen vara fristående ytterligare motiv eller förklaringar till de motiv som uppgetts. Att studera hur initiativ och beslutsprocessen har gått till kan ge oss information om ambitionsnivå och målsättning. Hur arbetsplatser kommunicerar sitt deltagande kan visa på hur viktigt de tycker att CA är. Genom att

ställa frågor om hur de tror att man kan locka fler deltagare och hur CA kan förbättras vill vi indirekt nå faktorer som de tycker är viktiga, kanske till och med avgörande, i beslutet att engagera arbetsplatsen. Vi tror att arbetsplatsernas syn på CAs kriterier är av betydelse då det visar vilka hinder och möjligheter som arbetsplatser upplever. Detta kan dels ge oss ytterligare information om underliggande motiv, dels synliggöra möjliga motiv till att inte delta.

1.2 Syfte

Uppsatsens syfte är att undersöka vilka motiv som ligger bakom arbetsplatsernas deltagande i Trafikkontorets utmärkelse Cykelvänlig Arbetsplats.

Som verktyg för att uppnå syftet kommer följande frågeställningar att diskuteras:

- Vilka motiv uppger arbetsplatser för att delta i Cykelvänlig arbetsplats?
- Vad tycker arbetsplatser om Cykelvänlig arbetsplats och de olika kriterierna för att delta?
- Hur kan Cykelvänlig arbetsplats enligt arbetsplatser förbättras för att få fler deltagare?

1.3 Avgränsningar

Genom att vi endast intervjuar arbetsplatser i Göteborg som deltar i CA 2014 gör vi en tydlig avgränsning. Resultatet är beroende av sin kontext, de motiv arbetsplatserna uppger kan förändras om de tillfrågas vid ett annat tillfälle. Vi kan inte uttala oss något om de motiv som ligger bakom deltagandet i CA bland de arbetsplatser som inte medverkar i vår undersökning. Vidare begränsar vi oss i möjligaste mån till att diskutera motiv och inte vilket resultat som uppnås med deltagandet utom där vi bedömer att det är relevant för motiven. Intervjuer genomförs med en person på varje arbetsplats och det är endast denna persons åsikter som framkommer. Med hänsyn till att syftet är att beskriva möjliga motiv snarare än att bestämma enskilda arbetsplatsernas motiv till deltagande anser vi att detta inte påverkar relevansen i uppsatsens resultat.

1.4 Disposition

Uppsatsens fortsatta disposition ser ut på följande sätt:

Kapitel 2 redovisar först en översikt kring cykelpendling och individuella faktorer som påverkar valet att cykla. Efter detta följer utvärderingen av ett brittiskt projekt som liknar CA, exempel på hälso nytta och -risk som cykling medför samt faktorer som påverkar företags engagemang i CSR.

Kapitel 3 beskriver och diskuterar de val vi gjort i processen bakom författandet av den här uppsatsen. Vi resonerar även kring vilka eventuella konsekvenser de val vi gjort har medfört och på vilket sätt de kan ha påverkat det slutgiltiga resultatet. Först diskuteras valet av forskningsansats och hur insamlingen av primärdata gått till. Efter dessa diskuteras analysen av det empiriska materialet samt insamling av sekundärdata.

Kapitel 4 beskriver Cykelvänlig arbetsplats och de mål Trafikkontoret har med instiftandet av utmärkelsen.

Kapitel 5 behandlar de intervjuer som genomförts med några av de arbetsplatser som deltar i CA. Först följer en beskrivning av arbetsplatsernas cykelansvariga och deras tankar kring processen från idé till beslut att faktiskt delta. Därefter presenteras identifierade motiv sorterade efter tema. På detta följer hur arbetsplatser har valt att kommunicera sitt deltagande och deras syn på kriterierna och projektets framtid. Kapitlet avslutas med hur arbetsplatserna själva anser att man kan förbättra CA för att locka fler arbetsplatser att delta.

Kapitel 6 inleds med att åter knyta an till uppsatsens syfte. Därefter diskuteras arbetsplatsers motiv till deltagande i CA ur olika vinklar. Först de direkta motiv som respondenterna uppger och sedan de underliggande motiv som vi funnit genom att analysera intervjumaterialet. Diskussionen kommer att på valda ställen jämföra de motiv vi funnit med tidigare forskningsresultat.

Kapitel 7 redogör för de slutsatser vi drar utifrån vad som presenterats i tidigare kapitel och avslutas med förslag till fortsatt forskning.

2 Referensram

I detta kapitel redovisas först en översikt kring cykelpendling och individuella faktorer som påverkar valet att cykla. Efter detta följer utvärderingen av ett brittiskt projekt som liknar CA, exempel på hälso nytta och -risk som cykling medför samt faktorer som påverkar företags engagemang i CSR.

2.1 Översikt tidigare forskning kring cykelpendling

I en överblick av tidigare forskning på området hittar Heinen et al. (2010) ett antal påverkansfaktorer för valet att välja att cykla till sin arbetsplats. De börjar med att konstatera att det finns nytta att hämta för såväl individen som för samhället om fler skulle välja att göra sin arbetspendling på cykel. För individen handlar det om att värna sin egen hälsa och att det är ett billigt sätt att ta sig fram. I bebyggda områden där bilköer är ett problem kan cykeln även vara snabbare än andra transportsätt. Samhället drar nytta av att cykling belastar miljön mindre än motortrafik, såväl på makronivå vad gäller till exempel CO₂-utsläpp som på mikronivå vad gäller partiklar och buller. Eftersom pendling sker på fasta tider bidrar det oproportionerligt till köbildning och pendling är därför särskilt fördelaktigt att överföra på cykel. Förbättrad hälsa på individnivå innebär en vinst även på samhällsnivå. Vissa nackdelar med att cykla finns på individnivå i form av större fysisk ansträngning, svårighet att ta med sig last och att inte vara skyddad från väder. Räckvidden är också begränsad av individens fysiska kondition och vilja att anstränga sig.

2.1.1 Omgivning

En faktor som nämns i en majoritet av de studier Heinen et al. (2010) sammanställt om cykelpendling är fysiskt avstånd. En ökning av resans längd leder till en kraftig minskning i antalet pendlingsresor som sker på cykel. Det finns studier som stödjer påståendet att tät bebyggelse ökar andelen resor på cykel. Även den som bor centralt i en stad är mer benägen att cykla än den som bor i en förort. Att avstånd är en faktor som spelar stor roll vid valet att cykla eller inte är ett resultat av flertalet studier. Däremot finns lite kunskap om hur det påverkar det dagliga valet, hur ofta någon väljer att cykla.

När det gäller infrastruktur visar forskningen att cyklister föredrar cykelbanor framför målade cykelfiler eller vägar helt utan cykelinfrastruktur. Skillnader fanns mellan erfarna och oerfarna cyklister där de förra inte uttryckte att cykelbanor var lika viktigt. En ytterligare påverkansfaktor relaterad till infrastruktur är säkerhet. Säkerhet kan i sin tur delas upp i subjektiv och objektiv säkerhet. Cykelbanors effekt på den objektiva säkerheten är inte helt klarlagd men de ger en högre nivå av subjektiv säkerhet. Cykelbanor har funnits bidra till en högre andel resor på cykel. Även antalet tillfällen som cyklisten behöver stanna under cykelresan anses relevant då städer med få stopp har en högre andel cykelresor. Studier visar dessutom att om det finns en valmöjlighet så väljer cyklister den väg som ger minst stopp även om denna är något längre.

Vilka faciliteter på arbetsplatsen som kan anses påverka valet att cykla till sitt arbete inverkar. Säker cykelparkering framträder i flertalet studier som en viktig faktor. Burar eller inhägnader där cyklar

förvaras inlåsta föredras före cykelställ. Näst efter parkeringsmöjligheter anses duschar, omklädningsrum och låsbara skåp vara viktigt. Motsägelsefulla resultat finns gällande vilken betydelse de senare har för hur många som faktiskt cyklar. Det är värt att notera att rollen dessa faciliteter spelar för valet att cykla och hur ofta är ett område som det finns lite forskning kring (Heinen, 2010).

Även externa faktorer påverkar. Landskapet har betydelse på så vis att backar uppfattas som negativt av den som cyklar i nyttsyfte, ett kuperat landskap innebär därför att en mindre andel resor sker på cykel. Klimatet har en liknande effekt där lägre temperatur och mörker har en negativ inverkan på andelen resor. I klimat med stark säsongsvariation varierar dessa faktors inverkan över året vilket innebär att färre cyklar på vintern, när det är kallt och mörkt, än på sommaren. Väder har en mer kortsiktig effekt i att det påverkar det dagliga valet att ta cykeln eller inte.

2.1.2 Attityder, normer och vanor

Att ha en positiv attityd till cykling ökar sannolikheten för att cykelpendla. Att lägga stor vikt vid de hälsofördelar som relateras till cykling samt att ha en negativ inställning till biltrafik ökar också benägenheten att cykla. Sociala normer påverkar, en individ vars kollegor cyklar till arbetet är mer benägen att göra det samma. Benägenheten ökar ytterligare om arbetsgivaren erbjuder något, till exempel en ekonomisk kompensation, som kan tolkas som en positiv attityd till cykling. Den som inte cyklar upplever fler hinder till att cykla medan den som redan cyklar ser fler möjligheter att cykla.

När det gäller vilka individuella skäl som anges för att cykla nämns hälsa, träning, att det är roligt, flexibelt, bekvämt och att njuta av omgivningen. Vissa av dessa orsaker, att det var roligt, gav träning och att vara ute, uppgavs till och med av personer som ännu inte provat på att cykla till sitt arbete. Bland faktorer som uppgavs som negativa stack trafiksäkerhet ut som något som upplevdes som mindre problematiskt i verkligheten än förväntat. På det stora hela uppgav cyklister att deras arbetsresor var mer njutbara och avslappande än de gjorde som körde bil, promenerade eller åkte kollektivt. Andra negativa faktorer som nämndes var bland annat: att det var farligt, dåligt väder, obekvämt, för ansträngande och brist på tid. Att vissa faktorer som bekvämlighet kan uppges som såväl för- som nackdelar tyder på att olika bilder kan finnas av vad bekvämlighet är.

Vanor spelar en roll på så sätt att människor inte undersöker möjligheterna inför sitt val av transportmedel till arbetet lika noga om en vana existerar. Att ha en vana att ta sig till sitt arbete med andra transportslag än cykel har därför en negativ effekt på cykling. Att bryta vanor kan bidra till att få individer att noggrannare tänka igenom sitt val av transportslag. Till exempel genom att prova på hur det är att cykla till arbetet. Den som cyklat till sitt arbete under en längre tid är som en följd av att en vana skapats mer benägen att cykla ofta. (Heinen, et al., 2010)

2.2 Tidigare liknande cykelprojekt

Clery och McClintock (2000) utvärderar i sin studie ett projekt mycket likt Cykelvänlig Arbetsplats, kallat Nottingham Cycle-Friendly Employers project, som genomfördes i Nottingham i Storbritannien i slutet av 90-talet. Nottingham hade sedan tidigare arbetat långsiktigt med cykelfrågor vilket bland annat innebar väl utbyggd infrastruktur. Projektet i Nottingham var det näst största med ett anslag på £225 000. Utöver detta bidrog deltagande arbetsgivare med en lika stor summa.

En lärdom från projektet i stort var att efter det första tillskottet av statliga medel var det många organisationer som fick upp ögonen för behovet av till exempel parkeringsplatser för cykel. Det ledde till att arbetsplatser fortsatte att göra förbättringar för egna medel efter att anslagen tagit slut. Synergieffekter kunde alltså uppnås i de fall projekten föll väl ut med en större nytta för samhället än vad som tillförts i investering.

I Nottingham deltog åtta stora arbetsgivare, såväl privata som offentliga, med tillsammans 32 000 anställda. Anslagen inom Cycle-Friendly Employers project gick uteslutande till åtgärder på arbetsplatser för ökat cyklande men samtliga aktörer deltog också i ett bredare arbete för att öka andelen resor med andra färdmedel än bil.

Bland de åtgärder som genomfördes på arbetsplatserna fanns bland annat olika kombinationer av följande:

- Dusch- och omklädningsfaciliteter.
- Förbättrade cykelparkeringsmöjligheter, framförallt stödsäkerhetsmässigt.
- Milersättning för tjänsteresor på egen cykel.
- Ränthefria lån för inköp av cykel och utrustning.
- Cykelpool med tjänstecyklar för tjänsteresor.
- Informationskampanjer om hälso- och miljövinster med att cykla.
- Sammankomster som cykelfrukost eller cykla till jobbet dagar.
- Etablering av interna cyklistgrupper som deltog i utformning och utvärdering av övriga åtgärder, grupperna bestod av såväl befintliga som potentiella cyklister.

Olika arbetsplatser valde ut olika åtgärder beroende på vad som ansågs vara lämpligt. De flesta rådfrågade sina anställda om vad som efterfrågades.

2.2.1 Anledningar att delta

Bland arbetsplatserna som deltog uppgavs tre huvudsakliga skäl till att de valde att lägga tid och pengar på projektet:

- **Fördelar för arbetsgivaren.** Cykelparkering är mindre platskrävande och därför billigare per plats. Fler anställda som cyklar innebär därför en ren ekonomisk besparing för arbetsgivaren.

En grönare profil och friskare anställda som var mindre frånvarande ansågs också innebära fördelar.

- **Som svar på befintlig otillfredsställd efterfrågan.** En del inblandade organisationer hade sedan tidigare fått synpunkter från befintliga eller potentiella cyklister om brister på arbetsplatsen som gjorde det svårare eller mindre attraktivt att cykla till arbetet. En del upplevde dessutom att de särbehandlades negativt jämfört med de som åkte bil när det gällde till exempel milersättningar. Ett enkelt mått på otillfredsställd efterfrågan på cykelparkering som användes var att räkna cyklar som låstes vid räcken och stolpar eller togs med in på arbetsplatsen.
- **Externa påtryckningar.** Till exempel var arbetsgivaren tvungen att presentera trafikförsörjningsplaner för att få tillstånd att bygga ut arbetsplatsen. En del av denna trafik var tvungen att tillfredsställas med andra färdmedel än bil.

Oavsett anledningen att delta var responsen övervägande positiv och de flesta av de deltagande arbetsplatserna fortsatte med cykelfrämjande åtgärder även efter att projektet avslutats.

2.2.2 Lärdomar från Cycle-Friendly Employers project

Ett antal lärdomar gällande vilka faktorer som var viktiga dels för att lyckas implementera den här typen av projekt, dels för att få ett positivt utfall på utförda åtgärder är:

- Varje organisation behöver en entusiastisk kontaktperson. Det underlättar om personen själv cyklar och har en förståelse för de behov som finns men viktigare är att kunna styra projektet genom internt motstånd och stå för okonventionella lösningar som inte uppfattas som positiva av alla.
- Inte ha orimliga mål om att anställda helt ska byta färd sätt. Mer uppnåeliga mål som att göra en eller två resor i veckan eller cykla på sommaren innebär också ett minskat bilberoende.
- Högsta ledningen behöver visa sitt stöd. Gärna genom att cykla själva eller genom åtgärder som visar på äkta engagemang, att offra parkeringsplatser för cykelparkering till exempel. Som minst behöver de kommunicera till alla anställda att de stöder projektet.
- Identifiera och överbrygga orimliga hinder. Kilometerersättningen utnyttjades till exempel inte i stor utsträckning då administrationen ansågs för krånglig i förhållande till beloppet.

Slutligen krävdes det tid för att implementera många av de åtgärder som ingick i projektet. Många upplevde att de 12 månader som det pågick var för kort. En del upplevde problem med att hinna implementera åtgärder på så kort tid. Antingen för att åtgärderna i sig var tidskrävande eller för att det skedde fördröjningar. I de fall den ansvarige för projektet hade besluts- och budgetbefogenhet gick det betydligt smidigare än när denne skulle förhandla med andra delar av organisationen vid genomföranden. Motstånd kunde även mötas på punkter som att cykelställ nära ingångar var fullt eller att det redan var ont om parkeringsplatser så att ta bort ytterligare platser blev impopulärt.

Brist på plats var också en faktor när det gäller möjligheter att ordna utrymmen för dusch och omklädning. Åtgärder relaterade till bidrag eller lån var problematiska eftersom de måste följa mycket strikta regelverk.

När det gäller projektets huvudsakliga mål, att öka andelen resor på cykel, har resultaten varit mycket positiva. De har dock inte gått att mäta i antal personer som börjat cykla till sina arbeten. I undersökningar bland anställda efteråt svarade 42% att de nu cyklade mer och 49% att de cyklade lika mycket som tidigare. Bland de som cyklade mer angavs tre huvudskäl med nästan en tredjedel av svaren vardera. Dessa var förbättrade faciliteter på arbetsplatsen, byte av bostad eller arbetsplats och en ökad medvetenhet om den egna hälsan. Det positiva utfallet till trots fanns indikationer på att ytterligare arbete fanns att göra efter att projektet avslutats.

Författarna avslutar med att påpeka att åtgärder på arbetsplatserna inte räcker utan trafikmiljön kring arbetsplatsen behöver vara inbjudande att cykla i (Cleary & McClintock, 2000).

2.3 Hälso nytta och -risk

En långtidsstudie gjord i Köpenhamn (Andersen et al. 2000) undersökte hur fysisk aktivitet påverkar dödlighet. En av de aktiviteter som undersökts är huruvida deltagarna tar sig till sina arbeten på cykel. Studien finner att personer som cyklar till sitt arbete och lägger i genomsnitt tre timmar per vecka på det har en avsevärt lägre dödlighet än de som inte gör det. Den relativa dödligheten för denna grupp är 0,7 jämfört med 1 för fysiskt inaktiva personer. Att ytterligare ökad fysisk aktivitet kan vara positivt visas av att personer i de grupper som ägnar sig åt idrott eller annan fysisk aktivitet på fritiden uppvisar ännu lägre dödlighet. För denna grupp är den relativa dödligheten 0,68 till 0,53 beroende på vilken aktivitetsgrupp de bedöms tillhöra.

En studie av vardagsresor på cykel i Barcelona inom ramarna för ett låne cykelprogram bygger på forskning av Andersen et al. med flera för att beräkna hälsoeffekter associerade med att cykla i stadsmiljö (Rojas-Rueda et al., 2011). Som positivt signifikant faktor har ökad motion valts ut. Som negativt signifikanta faktorer har ökad risk för olyckor och ökad exponering för luftföroreningar, mer specifikt mikropartiklar, valts. Med en beräkningsmodell som tar hänsyn till faktorerna ovan och med utgångspunkt i de som använder låne cykelsystemet, 181 982 personer som tidigare åkt såväl bil som kollektivt, beräknas att drygt 14 färre dödsfall kommer att inträffa på årsbasis inom användargruppen. Faktorn mellan kostnad och nytta beräknas vara 1:77. Även vid kraftiga variationer i de fastställda parametrarna fås ett positivt utfall som varierar mellan 4 och 20 sparade liv per år jämfört med tidigare resmönster.

Även vad gäller arbetsprestation, ett möjligt motiv för arbetsplatser, går det att finna positiva samband med fysisk aktivitet. Pronk et al. (2004) undersöker i sin studie om det finns samband mellan å ena sidan övervikt eller fetma, uppskattad kondition (VO_2 -max) och fysisk aktivitet och å andra sidan frånvaro från arbetet och prestationen på arbetsplatsen vid närvaro. De valda faktorerna

är hälsoriskindikatorer som relaterar till livsstil och som går att påverka. Vad gäller frånvaro finns inget statistiskt signifikant samband med kondition och fysisk aktivitet. Prestationen på arbetsplatsen däremot påverkas av dessa faktorer. Den som regelbundet ägnar sig åt lätt pulshöjande fysisk aktivitet uppvisar såväl högre kvalitet på utfört arbete som en i det stora hela bättre prestation på arbetsplatsen. Hård fysisk träning korrelerar också med en bättre helhetsprestation. En god fysisk kondition visar på ett positivt samband med såväl mängden arbete som utförs som hur ansträngande det genomförda arbetet upplevs.

2.4 Corporate Social Responsibility

Carroll och Shabana (2010) har i sin litteraturstudie: "The Business Case for Corporate Social Responsibility: A Review of Concepts, Research and Practice" gjort en sammanställning av forskning kring CSR. De vill beskriva och summera det som man i tidigare studier kommit fram till är betydande för företags engagemang i CSR och tillämpning av det i verksamheten. Nedan följer delar ur ovan nämnda översikt av begreppet och argument om vad företag kan få ut av sitt engagemang.

2.4.1 CSR utveckling

Under 1950-talet när management blev allt mer professionaliserat uppkom diskussioner kring företags enformiga fokus på vinstintresse och att de även borde tänka på de anställda, kunderna och allmänheten i stort. Fokus låg i huvudsak på företags ansvar till att göra ett bra arbete som även gynnade samhället. På 1960-talet utvecklades litteraturen och började att behandla frågor såsom vad ett samhällsansvar egentligen innebar. Man hänvisade under denna tid till och definierade CSR som *"businessmen's decisions and actions taken for reasons at least partially beyond the firm's direct economic or technical interest"* (Carroll och Shabana, 2010, s.87). På denna tid var samhällsansvar något som ofta drevs av externa motiv och företag var sällan ute efter egen vinning. På 1970-talet fanns det delade åsikter om R:ets betydelse i CSR som både "responsibility" och "responsiveness" där distinktionen handlade om att tänka ansvarsfullt och att faktiskt agera därefter. Under 1980- och 1990-talen fortsatte begreppet att utvecklas och forskas kring allt närmare. På 2000-talet kom begreppen hållbarhet och hållbar utveckling in i diskussionen om CSR.

Idag är vikten av ett ansvarsfullt samhällsansvar utöver företagets vinstintresse omdebatterad. Konceptet CSR behandlas frekvent i media och diskussionerna om dess ökade relevans som en del av företags självklara arbete, oavsett dess storlek, är stora.

2.4.2 Definition av CSR

Det finns många olika tolkningar av vad som menas med CSR. En av de mest använda är Carrolls egen definition från 1979: "The social responsibility of business encompasses the economic, legal, ethical, and discretionary [later referred to as philanthropic] expectations that society has of organizations at a given point in time" (Carroll och Shabana, 2010, s.89). Dessa fyra ansvarskategorier beskrivs ofta som en pyramid: i botten finner vi det ekonomiska ansvaret, följt av plikten att följa lagarna, vikten

av ett etiskt ställningstagande och i toppen finns det filantropiska ansvaret att vara en god samhällsmedborgare.

2.4.3 Kritik CSR

Carroll och Shabana (2010) finner argument både för och emot CSR. Den negativa kritiken till CSR handlar bland annat om att socialt ansvar ligger utanför företagets uppdrag, att maximera lönsamheten, och det ska därför andra aktörer på den fria marknaden hantera. Företag har heller inte den kunskap som krävs för att fatta beslut i enlighet med ett socialt ansvar. Det finns även de som anser att man riskerar att blanda ihop eller försumma företagets primära mål med verksamheten om man tillämpar CSR.

2.4.4 Vad menas med "business case"?

Huvudfrågan som Carroll och Shabana (2010) vill diskutera och utveckla är vilka motiv som ligger bakom ett initiativ till CSR. Man hänvisar till detta business case som "a pitch for investment in a project or initiative that promises to yield a suitably significant return to justify the expenditure" (Carroll och Shabana, 2010, s.92). Författarna konstaterar att det inte bara är företagets ledning som vill få utdelning från och bryr sig om sitt CSR engagemang. Andra grupper som också bryr sig om företagets nytta är exempelvis aktieägare, intressegrupper, leverantörer, regeringen och kunder. Artikeln benämner dessa som "stakeholders" vilket vi väljer att översätta till intressenter.

I sin studie finner de att många anser att CSR blivit en vital del utav företagens lönsamhet och därmed en kärnfunktion som är central för företagets strategi och möjlighet att lyckas.

2.4.5 Social och finansiell prestation

En första ansats för att finna argument för CSR är att fastställa ett positivt samband mellan social- och finansiell prestation. Det råder delade meningar om korrelationens styrka, medan man är mer ense om att den negativa associationen som skulle kunna uppstå mellan samhällsagerande och den finansiella lönsamheten är mycket liten.

Relationen mellan CSR och företags lönsamhet kan enklare förstås om man även inkluderar indirekta variabler och oförutsedda händelser. CSR kan i sig ses som en positiv indirekt faktor för företags lönsamhet, vilket kan vara mer fördelaktigt än att se den som en direkt faktor. Utfallet är situationsbundet och varierar från företag till företag, där CSR i vissa fall kan innebära stora fördelar för några och inga för andra. Det man tror vara avgörande för om en insats blir positiv, neutral eller i värsta fall negativ är i vilken grad intressenterna har inflytande på företaget. Ett stort engagemang från intressenterna leder till att CSR får en större effekt på de finansiella resultatet än om man inte får något stöd från intressenterna.

I vissa fall så kan man se klara direkta effekter av CSR på företags lönsamhet, medan man i andra fall endast kan se CSRs effekter genom att förstå de indirekta variablerna och de oförutsedda situationsanpassade händelserna.

Inspirerat av Kurucs et al.s ramverk väljer Carroll och Shabana att kategorisera argumenten för att företag och organisationer engagerar sig i CSR i fyra kategorier.

- **Minska kostnader och risk:** Kostnader kan minska genom att företag får skattelättnader eller undantas vissa lagregler. Ett ökat samhällsansvar minskar risken för motstånd från företagets intressenter. CSR aktiviteter inom jämlika anställningsmöjligheter ökar arbetsmoralen vilket minskar risken för hög personalomsättning. Ett förebyggande miljöintresse minskar risken för höga kostnader vid framtida miljölagstiftningar.
- **Stärka legitimiteten och ryktet:** Genom CSR-aktiviteter visar företaget att de har förmågan att möta omgivningens krav och normer samtidigt som de kan göra vinst, exempelvis genom att donera X antal kronor för varje såld produkt/utförd tjänst. En del företag som verkar inom icke miljövänliga verksamheter kan kompensera detta genom någon form av filantropiskt ansvar som välgörenhet.
- **Skapa konkurrensfördelar:** Fördelarna handlar främst om att differentiera sig från konkurrenterna, vilket bland annat kan uppstå genom ett unikt samhällsansvar. Vissa CSR aktiviteter kan leda till starkare relationer både inom och utanför verksamheten som i sin tur genererar minskad personalomsättning, ökad tillgång till kompetent personal och ökad kundlojalitet.
- **Åstadkomma win-win situationer genom ett synergistiskt värdeskapande:** För att åstadkomma win-win situationer citerar man Druckers argument om att företags huvudsakliga syfte inom CSR är att "...turn a social problem into economic opportunity and economic benefit, into productive capacity, into human competence, into well-paid jobs, and into wealth."(Carroll och Shabana, 2010, s.100). Det synergiska värdeskapandet handlar om att förena olika intressenters krav. En del möjligheter och värde kan endast nås med hjälp av att engagera sig i CSR.

Författarna kommer i sin slutsats fram till att CSR har en positiv ekonomisk inverkan på företagens finansiella prestationer, men man uppmanar till försiktighet i att dra slutsatser om att ett definitivt samband råder då även andra indirekta variabler påverkar effekten av CSR på företagets lönsamhet. Företag måste snarare förstå omständigheterna kring och sammanhanget av CSR aktiviteterna för att därefter stäva efter de som ligger i linje med både ekonomiska och sociala aspekter av samhället. Endast om man har stöd från intressenterna kan man tillfullo uppnå de fördelar som ett samhällsengagemang medför.

3 Metod

Kapitlet beskriver och diskuterar de val vi gjort i processen bakom författandet av den här uppsatsen. Vi resonerar även kring vilka eventuella konsekvenser de val vi gjort har medfört och på vilket sätt de kan ha påverkat det slutgiltiga resultatet. Först diskuteras valet av forskningsansats och hur insamlingen av primärdata gått till. Efter dessa diskuteras analysen av det empiriska materialet samt insamling av sekundärdata.

3.1 Val av forskningsansats

Det finns i huvudsak två olika ansatser att använda vid ett forskningsprojekt, kvalitativ och kvantitativ metod. Den kvantitativa forskningen har ofta som syfte att fastställa mängd, förekomst eller frekvens. Medan den kvalitativa forskningen snarare vill klargöra ett fenomenets karaktär och egenskaper för att på så sätt finna dess innebörd eller mening (Widerberg, 2002). Uppsatsens syfte är att undersöka vilka motiv som ligger bakom arbetsplatsers deltagande i CA. Då dessa motiv är komplexa och varierar mellan arbetsplatser krävs det data som är av sådan karaktär att man kan göra en mer djupgående analys utefter arbetsplatsers egna beskrivningar. För att nå en ökad förståelse för de motiv som föreligger arbetsplatsers deltagande har vi valt att använda ett kvalitativt angreppssätt. Den kvalitativa metoden lämpar sig väl för att lyfta fram motiv uppgivna av arbetsplatsen då den ger respondenten möjlighet att påverka vilken information som samlas in. I ett senare skede är det möjligt att med vårt resultat som bas gå vidare med en kvantitativ ansats.

Studien ämnar inte bevisa tidigare forskningsantaganden eller utgår från någon specifik teoretisk utgångspunkt. Inte heller vill vi framställa ett generaliserande resultat. Istället vill vi bidra med en mer nyanserad och djupgående bild av vilka faktorer det är som kan vara avgörande i arbetsplatsers beslut att delta i CA. Detta kan i sin tur användas för att få fler arbetsplatser att vilja engagera sig i samhället. Att vi använder forskningsstudier i vår analys handlar om att vi vill belysa att det material vi undersökt har vissa likheter och skillnader med tidigare studier och därmed öka giltigheten.

Enligt Widerberg (2002) är det passande att anta ett empirinära förhållningssätt när det handlar om studier som är av mer explorativ karaktär. Det betyder att man hämtar teman från det empiriska materialet istället för att belysa teman utifrån tidigare fastställda teorier. Vi som författare blir givetvis påverkade av den forskning som tidigare gjorts men har inte explicit valt att utgå från några av dessa teoretiska begrepp eller ansatser utan istället försökt att finna nya tolkningar och infallsvinklar i det empiriska materialet. Att vi inte utgår från ett teori- och hypotesdrivet tillvägagångssätt, vilket präglar ett deduktivt angreppssätt, betyder inte att vårt tillvägagångssätt är helt och hållet induktivt, d.v.s. explorativt och empiridrivet (Tjora, 2012). För att finna aktuella och viktiga frågor att diskutera är det vanligt att man allt eftersom under forskningsprocessen låter andra perspektiv och teorier spela in. Att kombinera både det induktiva och deduktiva ansatserna kallas för abduktiv ansats och är den ansats där vi finner att denna uppsats har störst igenkänning.

Det materialet inte talar om, den så kallade "tystnaden" kan som Widerberg (2002) påpekar vara minst lika viktigt som det som faktiskt sägs. För att analysera det som inte framkommer direkt i materialet har vi valt att i viss omfattning använda den teori som finns i referensramen för att utveckla vår diskussion om arbetsplatsers motiv till deltagande.

3.2 Val av metod

Vi vill undersöka varför arbetsplatser väljer att delta i CA. För att finna dessa svar finns det olika tillvägagångssätt att använda. Esaiasson et al. (2012) skriver att för att få svar som inte är väntade eller finns med bland redan uppställda svarsalternativ är samtalsintervjuer en bra undersökningsmetod. De ger också möjlighet till följdfrågor och ett bättre samspel mellan forskare och intervjuperson än vid frågeundersökningar. Författarna beskriver även denna metod som användbar när man "arbetar med problemformuleringar som handlar om *synliggörande*, hur ett fenomen gestaltar sig." (Esaiasson et al., 2012, s. 252). För att besvara uppsatsens frågeställningar anser vi samtalsintervjuer vara en bättre metod än en enkätundersökning eftersom vi vill undvika att förutfattade meningar om eventuella svarsalternativ ska påverka respondenterna och därmed studiens resultat. Vi tror även att djupintervjuer i en halvstrukturerad form ger en mer ärlig bild av arbetsplatsernas motiv än om de fyller i förbestämda påståenden i enkätformat. Det öppnar upp en möjlighet för respondenterna att påverka samtalsriktning åt ett håll som inte på förväg är bestämt. De frågor som vi ämnar svara på är heller inte av kvantitativ struktur, vilket Esaiasson et al. (2012) beskriver vara fördelaktigt vid frågeundersökningar. Intervjuerna är alltså inte av sådan karaktär att termer som mycket och mer eller mätning av frekvensen av vissa företeelser avses behandlas i någon större utsträckning. Motiv är dessutom utifrån arbetsplatsernas perspektiv subjektiva, varierar mellan respondenterna och är beroende av den kontext de sätts in och studeras utifrån.

3.3 Urval av arbetsplatser

Populationen består av alla de arbetsplatser som deltar i CA. Då projektets slutdatum är den sista augusti 2014 och arbetsplatser har möjlighet att ansluta när som fram tills dess har antalet deltagare förändrats under uppsatstiden. Vi utgår från det antal som var anslutna den dag vi skickade ut vår första förfrågan till arbetsplatser att medverka i vår studie, vilket var 125 stycken. Efter denna första uppmaning som sändes till alla cykelansvariga via Trafikkontorets nyhetsbrev för CA hörde tre arbetsplatser av sig. Därefter mailade vi på egen hand till ytterligare 50 arbetsplatser för att få en större bredd. Vi kontaktade arbetsplatser med olika verksamhet och storlek för att minska risken för snedvridning i urvalet. Vid detta andra kontaktförsök såg vi till att maila arbetsplatser med olika ägandeform, såväl offentlig som privat. Vi fick kontakt med ytterligare nio arbetsplatser och valde att därefter inte kontakta några fler arbetsplatser. Tolv intervjuer ansåg vi var ett tillräckligt stort urval för att ge en bra bild av arbetsplatsers motiv. I förhållande till uppsatsens omfattning på tio veckor bedömde vi även att det var ett antal som var rimligt att hinna bearbeta under arbetets begränsade tidsomfång.

Vi upplevde ingen direkt informationsmättnad efter ha genomfört våra intervjuer även om vi kunde urskilja vissa teman i motiven som i stora drag liknade varandra och var genomgående återkommande. Om vi hade fortsatt intervjuar arbetsplatser hade vi troligen fått ännu fler infallsvinklar eftersom gruppen inte är homogen. Det är dock svårt att säga vad dessa skulle kunna tillföra uppsatsen.

Urvalet är begränsat till endast de arbetsplatser som valt att möta vår förfrågan om intervju. Övriga arbetsplatser kan mycket väl ha andra motiv än de som framkommer i vår undersökning. Arbetsplatser som själva valt att delta i våra intervjuer kan misstänkas ha en positivare inställning än övriga. Att deras intresse i frågan avgör om de tar sig tid anser inte vi behöver försvaga trovärdigheten i deras svar. Trots ett begränsat urval anser vi att uppsatsen kan säga något om de motiv som förekommer bland deltagande arbetsplatser i CA. Det är inte heltäckande, men ger en god inblick i hur arbetsplatser resonerar kring sitt deltagande i samhällsprojekt av detta slag.

3.4 Intervjufrågor och genomförande

För att besvara uppsatsens frågeställningar och få den bakgrundsinformation om arbetsplatserna som behövs tog vi fram en intervjuguide (Bilaga 1) vilken genomgående har använts som underlag vid intervjuerna. Ledande frågor har i största mån undvikits för att istället ge plats till öppna frågor där respondenten själv får tänka efter och formulera egna svar. Alla respondenterna har fått samma frågor ställda och i god tid innan intervjun fått ta del av en förkortad version med teman från vår intervjuguide för att om så önskats kunnat förbereda sina svar på våra huvudfrågor. Strukturen på intervjuguiden är inspirerad av Tjora (2012) och uppdelad i tre delar. Den första delen består av en inledning med så kallade uppvärmningsfrågor som ger information om arbetsplatsen, den cykelansvarige, deras initiativ och beslut. Därefter följer reflektionsfrågor som utgör kärnan i våra frågeställningar. Till sist har intervjuerna avrundats med några avslutande frågor om CAs framtid för att avleda uppmärksamheten och normalisera situationen.

Vid intervjutillfället turades vi om att leda samtalet och var noga med att ge respondenterna tillräckligt med tid till att reflektera över frågan och svaret innan vi eventuellt kom med följdfrågor för att bygga vidare på deras resonemang. Då den intervjuade själv har kommit in på sidospår har vi försökt att leda samtalet tillbaka till våra frågor, men har även varit öppna och tillåtit en diskussion som i viss mån har avvikit från de fördefinierade frågorna. En stor fördel med intervjuer är just att det finns möjlighet att komma in på teman som inte på förhand är avsedda, vilket kan vara fördelaktigt om man vill finna nya intressanta områden.

I vårt övervägande av de etiska sidorna som en samtalsundersökning medför har intervjuobjekten erbjudits anonymitet. Efter att detta önskats av en deltagare fattades beslutet att alla intervjuer skulle anonymiseras. Vi gjorde bedömningen att möjligheten att få ärligare svar vägde tyngre än den ytterligare nytta som skulle kunnat ha nåtts genom att beskriva arbetsplatserna utförligare. Om

materialet inte hade varit anonymt skulle vi exempelvis ha kunnat undersöka om det fanns några samband mellan arbetsplatsers olika position i samhället och deras motiv. Anonymiteten stärker trovärdigheten av ärliga svar och minskar sannolikheten för att respondenternas svar skulle vara vinklade för att de vill att arbetsplatsen ska framstå på ett visst sätt.

Intervjuerna ägde rum på respektive arbetsplats kontor för att respondenten skulle känna sig bekväm, förutom fyra intervjuer som gjordes per telefon då den cykelansvarige inte hade möjlighet att ta emot oss inom ramen för uppsatsens tidsbegränsning. En nackdel med telefonintervjuer är att man förlorar möjligheten att använda och notera kroppsspråk. Vi gör däremot inte bedömningen att telefonintervjuerna är av sämre kvalitet än övriga. Alla intervjuer har spelats in och sammanställts i efterhand för att undvika att viktig information blir felaktigt citerad eller förvrängd. Vi har därmed också kunnat ge respondenten full uppmärksamhet. Inspelningarna har vi båda två lyssnat igenom vid flera tillfällen och sammanställt i egna dokument. Vi valde att inte transkribera intervjuerna då vi inte såg att det skulle leda till någon skillnad för presentationen av resultatet. Det transkriberade materialet skulle dessutom behöva redigeras kraftigt för att behålla arbetsplatsernas anonymitet vilket skulle begränsa dess användbarhet för att verifiera våra resultat. Det är möjligt att det beslutet kan ha påverkat vilket material som valts ut och att vi kan ha gått miste om något dolt motiv. De sammanställningar vi gjort har däremot i princip varit heltäckande och innehåller flera citat så att respondenternas egna åsikter och uttalanden ska framträda tydligare.

3.5 Intervjuade arbetsplatsers karaktäristika

Bland de arbetsplatser som vi fick kontakt med för att utföra intervjuer finns en stor bredd i antal anställda, ägandeform och verksamhetsområden. Arbetsplatsernas storlek varierar från 8 anställda upp till 2500 anställda fördelade på flera kontor i Göteborg. Bland arbetsplatserna finns statliga myndigheter, kommunala förvaltningar, ideella föreningar samt privat, statligt och kommunalt ägda bolag. I lokaliseringen av arbetsplatserna finns representanter både centralt och i utkanten av Göteborgs stadskärna.

På de arbetsplatser som deltagit i studien bedrivs följande verksamheter: Managementkonsult, karriärrådgivning och -coachning, fastighetsutveckling, miljökontroll och -inspektioner, tillhandahållande av IT-tjänster, ett forskningsinstitut, tillhandahållande av miljöcertifieringar, konsumentupplysning i miljöfrågor, samhällsbyggnadskonsult, kapitalförsörjning och avfallshantering. Respondenten är den cykelansvarige på respektive arbetsplats.

Av de totalt tolv gjorda intervjuerna är det två av arbetsplatserna som är med i CA för första gången. Övriga deltog förra året och förutom en arbetsplats som var osäker avser alla att delta i år. Intervjuer har genomförts såväl med arbetsplatser som satsat stora resurser på att nå nivå 3 men också med arbetsplatser som är nöjda utifrån sina förutsättningar med att nå upp till nivå 1.

3.6 Analys av det empiriska materialet

Intervjuerna har först sammanfattats i sin helhet och därefter indelats i teman utefter vilken typ av motiv som identifierats. För att få en överblick över det åtta timmar långa intervjumaterialet sammanställde vi arbetsplatsernas karaktärsdrag och delar av intervjusvaren i en matris som användes som grund för presentationen av intervjuerna. Varje kolumn fick namn utefter intervjuguiden så att vi kunde jämföra hur respektive arbetsplats besvarade samma fråga. För att öka validiteten och inte påverka varandra valde vi att var och en för sig läsa igenom och lyssna till intervjuerna flera gånger. Denna metod användes även vid utformningen av matrisen där vi enskilt först plockade ut de teman vi såg och därefter sammanställde dem till en gemensam helhet. Matrisen skapade en bra överblick och gjorde det möjligt att på ett enkelt sätt sammanställa råmaterialet, sälla och finna de motiv som var relevanta att ha med i presentationen av empirin.

Vi har valt att först presentera resultatet från intervjuerna i ett eget kapitel innan vi diskuterat dem för att läsaren ska få en tydlig överblick av vad som är våra egna reflektioner kring intervjumaterialet. Resultatkapitlet presenterar inte en ofärgad verklighetsbild; redan här är materialet påverkat av hur vi har valt att bearbeta det. I diskussionen av empirin har vi valt att granska arbetsplatsernas motiv med forskning inom området i åtanke. Även vår uppfattning om arbetsplatsernas motiv är inkluderad i diskussionen.

Det empiriska materialet har vi valt att styrka med respondenternas egna ord i form av citat. Alla citat som används i presentationen är intervjuobjektens egna ord. Dessa är inte hänvisade till någon källa eftersom vi inte vill röja de cykelansvarigas identitet. Vi har i möjligaste mån försökt att plocka citat från alla intervjuer så att inte en respondents åsikter ska framkomma mer än andras.

3.7 Insamling av sekundärdata

I vår sökning av vetenskapliga studier har vi först och främst sökt efter studier som behandlar färdmedlet cykeln eftersom det är de transportmedel som CA främst avser påverka med sitt projekt. För att bredda kunskapen om arbetsplatsers tänkbara motiv till förändring och de påverkansfaktorer som kan tänkas existera gällande cykelanvändande har vi även sökt efter studier inom motiv till engagemang i CSR. De databaser som har använts vid artikelsök är Business Source Premier (BSP) och Google Scholar. Sökorden som angetts i kombination, har varit: *cycle commuting scheme*, *cycle to work*, *bicycling commuting*, *cyclimg benefits*, *cyclimg risks*, *csr motives review*. Avgränsningar i BSP har gjorts till tillgängligt och granskat fulltext material. En del av de källor som vi refererar till har funnits genom att studera de referenser som våra vetenskapliga artiklar själva har hänvisat till.

I bearbetningen av litteraturen har vi letat efter publicerade studier från tänkbara cykelprojekt obegränsat av geografisk plats. Det finns flertalet studier om cykelns positiva hälsoeffekter och varför många väljer att cykla på individnivå. Med avseende på arbetsplatsers motiv till deltagande i

cykelprojekt har inga direkta studier funnits vilket tyder på att det inom vetenskapen finns en viss kunskapslucka gällande cykelprojekt.

Vi valde medvetet att använda litteraturöversikter om CSR och cykelpendling eftersom vi ville få en överblick inom ämnena. Vi ansåg inte att det var relevant för att besvara uppsatsens syfte att själva göra en egen sammanställning. Det innebär samtidigt att vi måste lita på att den sammanfattning som gjorts av forskningsläget är riktig. Carrolls och Shabanas artikel är refererad till ungefär 500 gånger (Google, 2014a) och Heinen et al. ungefär 150 gånger (Google, 2014b) vilket tyder på att de är accepterade artiklar med hög trovärdighet. Carroll är dessutom en inflytelserik forskare inom området CSR. Hans artiklar har citerats mer än 22 000 gånger (Google, 2014c).

För att beskriva CA och få mer information om dess bakgrund har utmärkelsens egen hemsida granskats (www.cykelvanlig.se) och en intervju gjorts med Eva Eriksson som är Marknadskoordinator på Göteborgs Stad Trafikkontoret. Både hemsidan och intervjun utgör referens till uppsatsens mellankapitel om Cykelvänlig arbetsplats.

4 Cykelvänlig Arbetsplats

I det här kapitlet beskriver vi Cykelvänlig arbetsplats och de mål Trafikkontoret har med instiftandet av utmärkelsen.

4.1 Beskrivning av Cykelvänlig arbetsplats

Cykelvänlig arbetsplats (CA) är en utmärkelse framtagen av Göteborgs Stad Trafikkontoret 2013.

Syftet är att uppmuntra arbetsplatser i Göteborg till att underlätta för sina medarbetare att ta sig till och från sin arbetsplats med cykel. CA utgör en del i Trafikkontorets mål att göra Göteborg till en attraktiv cykelstad. Cykelvänlig arbetsplats pågår fram till den 31 augusti 2014 och man kan fram tills dess när som helst anmäla sin arbetsplats som deltagare förutsatt att man uppfyller kravet på minst 10 medarbetare och befinner sig innanför Göteborgs kommun. Under deltagandets gång så arbetar arbetsplatserna enskilt med en checklista där man utefter egen bedömning och ambitionsnivå arbetar med de kriterier som man anser vara rimliga för just sin arbetsplats. För att uppfylla någon av CAs tre nivåer måste minst 4 valfria kriterier på respektive nivå av nedan beskriva vara godkända:

TABELL 1 KRIITERIER FÖR CYKELVÄNLIG ARBETSPLATS (GÖTEBORGS STAD, TRAFIKKONTORET, 2014)

★ NIVÅ 1	★★ NIVÅ 2	★★★ NIVÅ 3
1:1 Det finns en cykelparkering för anställda med möjlighet att låsa fast cykeln.	2:1 Det finns en cykelparkering för anställda med tak eller väderskydd samt möjlighet att låsa fast cykeln. Alternativt finns ett låsbart rum där cyklar kan parkeras. Antalet platser motsvarar behovet.	3:1 Det finns en kompressordriven pump som är tillgänglig dygnet runt där anställda kan fylla luft, exempelvis vid parkeringen.
1:2 Det finns dusch som kan användas av cykelpendlare på arbetsplatsen.	2:2 Det finns utrymme för ombyte och förvaring av kläder.	3:2 Vi har en policy som styr mot tjänsteresor med cykel.
1:3 Vi erbjuder en årlig aktivitet som syftar till att uppmuntra cykling. Exempel på aktiviteter kan vara deltagande i cykelutmaningen, cykelturer, kampanjer typ "månadens cyklist", utdelning av cykeltillbehör, arrangera cykeldagar, seminarier om cykling/säkerhet/hälsa, dag med cykelservice på arbetsplatsen etc.	2:3 Vi tillhandahåller egna cyklar som kan användas till tjänsteresor. Vi säkerställer att cyklarna hålls i gott skick.	3:3 Vi har minst en elcykel för tjänsteresor.
1:4 Det finns en cykelpump, exempelvis i receptionen eller hos cykelinspiratör.	2:4 Vi erbjuder Styr&Ställ-kort för tjänsteresor.	3:4 Personer i ledande ställning på arbetsplatsen cyklar till arbetet eller i tjänsten.
1:5 Det finns en cykelansvarig, cykelinspiratör eller motsvarande på arbetsplatsen	2:5 Vi erbjuder cykelhjälm som kan användas vid tjänsteresor.	3:5 Vi mäter regelbundet hur många anställda som cyklar till arbetet och/eller i tjänsten.
	2:6 Cykelrelaterad information finns på företagets intranät, i personaltidning etc. Informationen kan exempelvis handla om cykelreseplaneraren	3:6 Vi erbjuder årligen ett cykelbidrag, till ett värde av minst 500 kr, för service och tillbehör avseende anställdas privata cyklar.
		3:7 Vi erbjuder våra anställda förmåns-, hyr- eller leasingcykel.

<p>som exempelvis ansvarar för frågor om cykelinköp, Styr&Ställ-kort, service, utrustning, policyfrågor, information till anställda, evenemang och uppmuntran etc.</p>	<p>på www.trafiken.nu, det interna cykelarbetet, företagets policy, personalerbjudanden och evenemang, Cykelutmaningen m.m.</p> <p>2:7 Vi erbjuder årligen ett cykelbidrag, till ett värde av minst 200 kr, för service och tillbehör avseende anställdas privata cyklar.</p>	
--	--	--

Alla deltagare som lyckas nå upp till någon av de tre nivåerna får ett diplom med utmärkelsen Cykelvänlig arbetsplats där antalet uppfyllda nivåer syns. Därutöver utser en jury Göteborgs Cykelvänligaste arbetsplats och Årets cykelidé bland de deltagande arbetsplatserna. Nytt för 2014 är att man även kommer att utse Årets rookie bland någon utav de arbetsplatser som inte deltagit tidigare år. CA är utformat med tanken att det ska vara lätt att fortsätta vara en cykelvänlig arbetsplats när man väl har fått utmärkelsen.

Varje arbetsplats har en person som är cykelansvarig vilket betyder att man är Trafikkontorets kontaktperson. Argument som anges på CAs hemsida för att delta är: *“Bland annat är det bra för personalen, man kan få fin publicitet och arbetsplatsen kan utses till Göteborgs cykelvänligaste arbetsplats. Kostnadsfritt är det också.”*

Eva Eriksson på Trafikkontoret berättar när vi intervjuar henne att det finns både ett miljö- och personalargument med initiativet. De har ett uppdrag från politisk nivå där man ska verka för ett hållbart resande. Detta miljöuppdrag inkluderar bland annat minskat antal partiklar i luften och lägre koldioxidhalt. Det finns även ett mål att öka invånarantalet i Göteborg. För att göra det krävs fler bostäder. Bebyggelse kräver markyta och eftersom cykel kräver mindre plats än exempelvis bil är det ett fördelaktigt färdmedel för att frigöra mer yta. Vidare lyfts cykelns positiva effekter på personalhälsan och att det kan leda till mindre antal sjukskrivna. Man strävar efter att tillsammans med övriga aktörer hjälpas åt att uppnå en stad som är grön och trevlig att vistas i. Deras engagemang är en del av ett större arbete för att främja cykeln som transportmedel. Trafikkontoret är inspirerad av andra städer som kommit längre och hoppas att CA kan bidra till att förbättra Göteborgs rykte som en cykelvänlig stad. Fokus ligger främst på att hjälpa arbetsplatser runt om i staden att skapa förutsättningar för personalen att cykla till och från arbetet.

5 Resultat

Materialet i detta kapitel kommer utslutande från de intervjuer som genomförts med några av de arbetsplatser som deltar i CA. Som underlag för presentationen av arbetsplatsernas motiv ligger den intervjuguide som utformats specifikt för uppsatsens intervjuer. Först följer en beskrivning av arbetsplatsernas cykelansvariga och deras tankar kring processen från idé till beslut att faktiskt delta. Därefter presenteras identifierade motiv sorterade efter tema. På detta följer hur arbetsplatser har valt att kommunicera sitt deltagande och deras syn på kriterierna och projektets framtid. Kapitlet avslutas med hur arbetsplatserna själva anser att man kan förbättra CA för att locka fler arbetsplatser att delta.

5.1 Den cykelansvarige, initiativ och beslut

Det finns stor variation i vad som kännetecknar den cykelansvariges, respondentens, position på respektive arbetsplats. På den hierarkiska nivån befinner sig de cykelansvariga på olika nivåer hela vägen nedifrån från mellanchefer och avdelningschefer upp till strateger i organisationens stab med följande arbetsuppgifter som exempel: miljösamordnare, karriärcoach, internservice, lokalansvar, verksamhetsutvecklare, personalansvar, säkerhetsstrateg, kommunikatör, marknadsansvarig, friskvårdsansvarig eller som managementkonsult. Bland de cykelansvariga har vissa fått frågan på sitt bord i egenskap av ansvariga för arbetsplatsens lokaler, andra eftersom de har arbetsuppgifter relaterade till miljö eller friskvård och ytterligare några för att de har ett privat intresse för miljö eller cykling. Även en kombination förekommer där miljö- eller friskvårdsintresset ges utrymme antingen i eller parallellt med de huvudsakliga arbetsuppgifterna.

Arbetsplatser har i huvudsak fått reda på att CA finns genom någon form av utskick från Trafikkontoret. En respondent säger att CAs utskick och hemsida såg proffsiga ut, visade på kvalitet och att det fanns en tanke bakom. En annan berättar att det var tilltalande och lätt att sätta sig in i och förstå idén bakom CA. Vederbörande beskriver vidare: *“Det såg genomarbetat och roligt ut helt enkelt”*. En arbetsplats beskriver att de blev nyfikna och ville veta mer. Gemensamt för flera av förra årets deltagare var att de inte förstått att CA skulle pågå mer än ett år. De tyckte att CA framstod som en engångsföreteelse när de läste informationen. Utskicket kan antingen ha gått direkt till den blivande cykelansvarige alternativt till en kommunikatör eller miljösamordnare som vidarebefordrat det. Tips om CA från andra arbetsplatser uppges vid två tillfällen.

Initiativet att delta kommer oftast från den som är cykelansvarig. Det förekommer såväl att initiativ och beslut tagits på egen hand som efter diskussion i till exempel en miljögrupp eller med en chef. Därutöver har VD eller ledningsgrupp varit inblandade på vissa arbetsplatser. Beslutet att delta har av samtliga svarande uppgetts vara lätt att fatta. En respondent beskriver det som att *“Vi bara gjorde det. Det var ingen stor sak”*. Att det är kostnadsfritt och inte förpliktigar har nämnts som viktiga orsaker till det.

“Det var enkelt, genomförbart. Man fick en grade och ett bevis på hur bra eller dålig man var. Enkelhet, innehåll och en snygg paketering kan man säga. Det var rådgivande och man fick tydliga instruktioner om vad man skulle göra för att nå de olika nivåerna.”

Att genomföra åtgärder som innebär kostnader behöver beroende på den cykelansvarigas arbetsposition i vissa fall förankras antingen hos en inköpsavdelning eller en högre chef. I ett fall gjordes en investeringsplan för att nå nivå tre som godkändes på ledningsnivå. Den cykelansvarige har i mer än ett fall haft befogenhet att fatta beslut om deltagandet i sig då detta är kostnadsfritt men har behövt få relaterade inköp godkända. Det förekommer att resurser till åtgärder för CA kommer från pengar som är avsatta för klimatkompensation eller att en särskild budget finns för miljö- eller friskvårdsåtgärder.

Bland de arbetsplatser som deltar för andra året skiljer sig ambitionen något åt. En del arbetsplatser är nöjda med sin nivå och kommer att fortsätta delta utan vidare insats eftersom det inte kostar något att vara med i CA. I den här gruppen finns arbetsplatser på alla tre nivåerna. Andra uppger att de vill mer och satsar på ytterligare en nivå eller fler aktiviteter utöver kriterierna i de fall nivå 3 redan uppnåtts. De nöjer sig inte med CAs tredje nivå utan vill jobba vidare med cykelfrämjande åtgärder i en större skala.

Bland respondenterna finns arbetsplatser som arbetat med cykelfrågor sedan tidigare i olika utsträckning. För vissa har frågan lyfts mer nyligen till exempel i samband med en flytt till nya lokaler och i andra fall har frågan drivits sedan flera år tillbaka. Det förekommer att detta arbete bedrivits underifrån i form av efterfrågan av förbättringar från anställda. Det kan också drivas uppifrån ledningsgruppsnivå som en del i ett strategiskt viktigt arbete med arbetsplatsens profil eller som en långsiktig friskvårdssatsning. Långsiktigheten varierar från att delta i kurser vid enstaka tillfällen och andra mer kortvariga projekt till att arbeta långsiktigt med en fråga under flera års tid. CA ses då av flera arbetsplatser vara en del av ett större arbete inom exempelvis miljö. Bland de arbetsplatser vi intervjuat finns ett visst positivt samband mellan engagemang från högre nivåer på arbetsplatsen och långsiktighet.

5.2 Motiv

Inom intervjumaterialet har det framkommit motiv inom olika teman som alla gemensamt, i för varje arbetsplats unika kombinationer, har påverkat arbetsplatsernas val att delta. En tematisering har gjorts efter de teman som vi funnit när vi studerat intervjumaterialet. Vi inleder med de motiv som arbetsplatser uppger som direkta motiv, miljö och hälsa, för att sedan presentera ytterligare motiv vi funnit.

5.2.1 Miljö

Miljö- och hållbarhetsskäl är återkommande svar på frågan om motivet till att delta. Det kan handla om att uppfylla kraven för ett miljödiplom eller -certifikat, att profilera sig som hållbara, att

arbetsplatsen har som mål att minska sin miljöpåverkan, att det finns krav på att uppfylla externa miljömål eller att det förekommer ett privat intresse bland de anställda som skapar en kultur där miljön väger tungt. Flera respondenter uppger att arbetsplatsen sedan tidigare arbetar med att minska miljöpåverkan och utsläpp genom att uppmuntra till att cykla, gå eller åka kollektivt. Detta långsiktiga arbete kan vara ett resultat av ägardirektiv som anger miljömål i sin styrning men inget av dessa har krävt satsningar på cykel specifikt.

“Det ligger i linje med det arbete som vi redan för och vi bejaktar den här sortens initiativ.”

För vissa av de arbetsplatser som arbetat långsiktigt har kriterierna för att nå till nivå 3 nästan redan varit uppfyllda när de valde att gå med i CA. Att det därmed inte krävdes någon större uppoffring var ett skäl till att delta. För arbetsplatser som på detta sätt redan nått långt ses CA inte som ett styrmedel utan snarare en möjlighet att få ytterligare tips på åtgärder att genomföra och ett sätt att få ett kvitto utifrån sin insats i form av diplom.

“Vi har inte liksom gjort en massa saker på grund av CA utan det blir mer som en bekräftelse på att vi hade redan gjort massa bra saker, för vi hade redan gjort det här arbetet innan.”

Ytterligare arbetsplatser har inget uttalat mål gällande hur lång- eller kortsiktigt engagemanget i CA är. En arbetsplats engagerar sig i olika samhällsprojekt under kortare tid för att sprida ut sitt engagemang och kunna berätta, internt och externt, att det händer nya saker oftare. Externt i första hand för den som utfärdar arbetsplatsens miljödiplom. De uttrycker sig på följande sätt:

“Miljödiplomeringen är vartannat år. Samtidigt ska man under de här två åren visa att det faktiskt händer någonting. Vi står inte och trampar och sen är det diplomering och så fyller man i några listor och så är det två års väntan till. Det ska komma lite initiativ så att folket här ändå känner att, just det, vi är ju miljödiplomerade, vi jobbar ju med såna här frågor.”

Samma person anger att just CA var en ren tillfällighet och passade bra in i det miljöarbete de bedrev förra året men att de för kommande år antagligen hellre vill satsa på något annat.

En respondent betonar att det pratas mycket om hållbarhet i samhället. Att det är viktigt att man ska driva en hållbar verksamhet och att man även jobbar med att påverka kunderna att driva en hållbar verksamhet. Deltagandet i CA sägs passa in på följande sätt:

“I begreppet hållbarhet så räknar man inte in bara miljöaspekten, utan hållbarhet är ju också att vi som medarbetarna ska vara hållbara, leva sunt och ha det bra och så på alla sätt. Ur den aspekten kan man säga att det passar in.”

Den cykelansvariga berättar att alla statligt ägda bolag har riktlinjer enligt Regeringens Ägarpolicy för att vara hållbara och att man därav har ett krav på sig att efterleva det i verksamheten inom alla områden.

5.2.2 Hälsa

Friskvård och motion förekommer som såväl ett huvudmotiv som ett sidomotiv eller en positiv bieffekt av cykling som miljöfrämjande åtgärd. Av alla som nämner friskvård ses motion som positivt och som något som kan bidra till att de anställda håller sig friska: *“Det är ju bra för oss för att ju fler som cyklar och rör på sig ju fler friska medarbetare får vi ju”*. En arbetsplats pratar om hållbarhet ur ett socialt perspektiv och att de anställda ska vara hållbara; alltså trivas på sitt arbete, vara friska och inte leva på ett sätt som är skadligt. Att motion har en inverkan på arbetsprestationen och inte bara hälsan nämns av en av de cykelansvariga som uppger friskvård som huvudmotiv till deltagandet. Cykling beskrivs av samma respondent som ett sätt att kombinera resande och träning på ett tidseffektivt sätt som dessutom ger tid till att vakna och vara pigg vid ankomst till arbetsplatsen. Respondentens egna mål är ökat välbefinnande och fysisk träning och uttrycker sig med att:

“Man mår bättre när man kommer hit. Man får ett annat sinnestillstånd, ett positivare. Ett utmärkt sätt att börja dagen, därför att syresättningen har så stor betydelse för tanken och biokemin.”

En annan arbetsplats beskriver sitt motiv till att erbjuda alla anställda ett friskvårdbidrag som:

“Det är bra för ett företag att visa både internt och externt att man gynnar friskvård och gynnar sånt här. Det var mer en marknads grej, både internt och externt.”

5.2.3 Varumärke

På de arbetsplatser där det finns en utpräglad miljöprofil eller ett tillsynsansvar uppges det som viktigt att *“leva som man lär”* och att ligga i framkant för att skapa trovärdighet för den egna verksamheten. De vill inte bara påverka andra utan även arbeta med hållbarhet för egen del.

“Dels tycker jag att vi som aktörer i staden vi ska leva som vi lär och alla bitar, och då ska vi vara med i sådant här. Det är inget omvälvande arbete för oss så det är inte något styrmedel eller styrning av verksamheten.”

En annan arbetsplats i vars verksamhet det ingår att påverka andra arbetar med samhällsutveckling. De ställer specifika krav på sina samarbetspartners att till exempel fastighetsutveckling ska ske på ett cykelvänligt sätt, det krävs då att de själva visar att de gör samma saker. Det ses som naturligt att arbeta med miljöfrågor och initiativ som CA om det ligger i linje med organisationens kärnvärde.

“Man måste stå framför sin egen dörr först när man ska vara ute och säga till andra vad de ska göra hela dagarna. Så man får vara noga med det[...]Ingen tror något annat om oss. Att vi ska vara bra på sånt här.”

På en arbetsplats betonar man att engagemanget i CA handlar om att främja den hållbara utvecklingen samtidigt som man även vill öka intresset för cykling och lyfta fram alternativ till bilen för att minska utsläppen. De berättar att de indirekt känner av en press från samhället att de ska

arbeta aktivt med klimatfrågor på grund av den miljöprofil de har inom verksamheten. Även arbetsplatser vars verksamhet inte är direkt miljöinriktad upplever att samhället uppmuntrar till initiativ som främjar miljö och hållbarhet. På en arbetsplats förekommer det en viss besvikelse över att arbetet med dessa frågor inte ger fördelar i samband med till exempel upphandlingar. De förväntas lägga pengar på att arbeta med hållbarhetsfrågor samtidigt som de måste vinna upphandlingar mot arbetsplatser som inte gör detta. Dessa arbetsplatser kan ha en kostnadsfördel eftersom dem inte lägger några resurser på hållbarhetsaspekten. Även om detta kan innebära en kostnad nu så ser man det som en långsiktig investering då man tror att trenden kommer att vända och hållbarhet premieras.

En arbetsplats uppger att deras intresse i miljöfrågor är ett sätt att dra in fler jobb och urskilja sig mot sina konkurrenter:

“Vi har ingenting för att vi gör det. Det är en ren profileringsfråga. Det är också en form av brandingfråga kan man säga, vi ska attrahera nyanställda att det ska vara roligt att jobba hos oss, för unga människor blir det här viktigare och viktigare.”

Att arbeta med cykelfrågor känner flera av de tillfrågade är aktuellt och ligger rätt i tiden. Cykelfrågor är något som de upplever syns och diskuteras mycket i media. Det ses som positivt att visa upp sig som en miljömedveten och attraktiv arbetsplats, en sak att ha med på arbetsplatsens meritlista. Det uppfattas också som roligt att få ett diplom att sätta upp. Ingen av de vi intervjuat nämner något negativt i sitt deltagande oberoende av vilken nivå de nått upp till. De är glada över att ha nått upp till en nivå och att delta över huvud taget.

“Vi blev jättestolta när vi fick det här diplommet. Herregud, vi har ju knappt gjort något kändes det plötsligt som och ändå får vi en sådan här utmärkelse.”

5.2.4 Enkelhet

Nästan samtliga respondenter uppger att det faktum att det är så enkelt att delta i CA är positivt och en bidragande orsak till att de valde att delta. Ingen har beskrivit deltagandet som krångligt. Det är till att börja med enkelt att anmäla sitt deltagande och fortsättningsvis så krävs ingen löpande administrativ insats utöver att rapportera uppfyllda kriterier vid slutet av projektiden. Dessutom uppfattas kraven på den första nivån som låga vilket gör det lätt att delta. Det ses som viktigt för att locka deltagare. Möjligheten att välja ambitionsnivå och välja bort kriterier som upplevs som svåra är även det uppskattat då alla inte vill satsa lika mycket resurser och har olika förutsättningar.

“Jag tycker nog: Att kunna nå nivå 1, alltså det är ju, kraven är väldigt lågt ställda. Då kan jag tycka: Först tänkte jag att det här är ju busenkelt men sen så tänkte jag ändå att på något sätt att, alltså det här ger ju mersmak.”

5.2.5 Personliga motiv

En respondent berättar att de märkt att Göteborg har som mål att bli en cykelvänlig stad. Önskemål från anställda om förbättringar för dem som cyklar bidrar också till att tankar väcks kring cykel frågan på arbetsplatser. Även på arbetsplatser där åtgärder inte utförs på grund av känd efterfrågan så har de anställda som redan cyklar visat uppskattning. Anställda som är engagerade i frågan uppges vara viktiga såväl för hur mycket uppmärksamhet frågan får internt som hur lätt det är att få stöd för åtgärder, särskilt de ekonomiska.

Utöver efterfrågan från anställda så kan enligt respondenterna även den cykelansvariges personliga intresse för cykling och därmed viljan att driva frågan påverka. Av de cykelansvariga vi intervjuat finns det dem som tagit på sig frågan just på grund av ett eget intresse. På vissa av dessa kan det personliga intresset ha varit avgörande då det beskrevs som att frågan bara 'skvalpade runt' innan den cykelansvarige tog tag i den. På en liten arbetsplats säger den cykelansvarige att dennes egna motiv är huvudanledningen till att arbetsplatsen deltar. En annan cykelansvarige är tydlig med sina egna motiv men har svårare att uttala sig om arbetsplatsens, vilket beskrivs med följande ord:

“Jag vet att det finns vissa i huset som skiter i miljön fullständigt. Det finns flera olika motiv i huset, svårt att veta hur andra tänker. För att vara helt ärlig så tror jag inte att vi räddar miljön genom att cykla lite mer utan det kanske också är mycket bekvämlighet för medarbetaren att det blir lättare för dem att cykla till jobbet och de har dusch och allt.”

5.2.6 Sociala aspekter

Deltagandet ses av vissa som ett sätt att visa att det händer något på arbetsplatsen. Formuleringen att det är “en kul grej” återkommer i flera intervjuer. Det handlar såväl om att visa att det händer något på arbetsplatsen som helhet och att försöka genomföra gemensamma aktiviteter som att visa upp för de anställda att arbetsplatsen arbetar aktivt med miljöfrågor.

En arbetsplats nämner att: *“Folk är lata och nyfikna, man gör det minsta möjliga för att uppnå det man behöver ha gjort i princip”* men säger även att de anställda påverkas av sina medarbetares inställning exempelvis att *“När Kalle är med så kan jag vara med”*.

Vi har pratat med arbetsplatser som har ambitionen att vinna någon av utmärkelserna Göteborgs Cykelvänligaste arbetsplats eller Årets cykelidé och som beskriver sin ambitionsnivå som hög. Strävan efter att få ett pris återkommer som ett motiverande inslag. Att ha mål att uppfylla och någon att tävla och jämföra sig mot ses som ett roligt inslag. Samtidigt finns det arbetsplatser som är nöjda med sin nivå och vill fortsätta visa upp att de deltar och kunna få ytterligare diplom utan att göra en allt för stor insats. Att då kunna fortsätta delta på samma nivå i år är uppskattat.

5.2.7 Svårigheten i att utvärdera

Ingen arbetsplats kan säkert säga att CA lett till ett ökat cyklande. Det finns arbetsplatser där de upplevs att fler cyklar sedan de gick med i CA såväl som arbetsplatser där cyklandet ökat under en

längre tid när motsvarande åtgärder genomförts. Inte i någon av dessa grupper är man säker på exakt vad som lett till förändringen då det är så många faktorer som påverkar, till exempel byte av lokaler, trängselskatt och bilköer. På två arbetsplatser pågår resvaneundersökningar. På andra arbetsplatser har inget försök att mäta förändringar gjorts, bland dessa finns såväl arbetsplatser som gjort stora insatser som de som nöjt sig med mindre förändringar. Ingen arbetsplats har ställt upp ett eget mätbart mål.

En arbetsplats deltog även om förväntningarna att öka cyklandet var låga:

“Sen hade det varit kul såklart om fler började cykla, men det hade jag nog egentligen aldrig några förhoppningar om. Folk är ju ganska invanda i sitt sätt att ta sig till jobbet.”

5.3 Kommunikation och respons

Deltagandet i CA kommuniceras internt genom en kombination av möten, särskilda mail, interna nyhetsbrev och nyheter på intranät. Hur tydligt kommunikationen sker varierar. Det var förra året arbetsplatser som inte berättade för sina egna anställda att de deltog före utdelningen av diplommet. Bland de senare förekommer en höjning av ambitionen kommunikationsmässigt till i år. På de flesta arbetsplatser har CA inte varit en stor händelse som kommunicerats flitigt. I vissa fall för att ambitionen inte är hög nog att göra det stort och i andra för att det är en del av ett redan befintligt mer långsiktigt arbete med frågan. Bland de som deltog förra året som vi besökte satt plaketten eller diplommet uppsatt i anslutning till entré eller reception så att besökare kunde se den.

Den interna responsen från medarbetarna beskrivs som försiktig och inte omfattande men på alla arbetsplatser positiv. Där det sedan tidigare arbetats med cykel frågan har CA inte fått så mycket egen uppmärksamhet och därför mindre specifik respons. Arbetsplatser med miljöinriktning anger att den här sortens initiativ tas emot väl eftersom personalen är allmänt intresserad av miljöfrågor. De arbetsplatser som har involverat sina anställda i att utforma åtgärder och som genomfört ytterligare idéer utöver kriterierna har upplevt en större mängd respons än de som inte gör mer än minsta möjliga.

Vad gäller den externa responsen uppger samtliga arbetsplatser att den aktiva kommunikationen gällande deltagandet i CA är begränsad. Flera har inte kommunicerat det alls medan andra nämnt det i förbifarten eller skrivit om det på sin hemsida. Ingen har specifikt marknadsfört att de är en cykelvänlig arbetsplats. Förra årets vinnare upplevde ett oväntat starkt positivt gensvar. De fick i samband med vinsten flera önskemål från tidningar och radio att ställa upp på intervjuer och därigenom en stor mängd positiv uppmärksamhet. Det var dessutom många företag som hörde av sig och var nyfikna på vad det innebar att vara en cykelvänlig arbetsplats och vad de gjort för att få utmärkelsen.

5.4 Kriterier

När arbetsplatserna berättar vad de tycker om kriterierna för att uppnå de olika nivåerna beskrivs de som *”bra och vettiga grejer”*. De upplevs som relevanta och passande för CAs utformning. Inte alla cykelansvariga är pålästa gällande kriterierna. Det kan vara för att de inte tittat på dem sedan förra året och har hunnit glömma, för att de gått med i år men inte tittat på dem än eller för att de har delegerat en del av arbetet med dem till andra medarbetare. Många av kriterierna på den lägsta nivån uppskattas just för att de är billiga åtgärder som inte kräver en stor ansträngning.

Det finns en skillnad i hur arbetsplatserna ser på kriterierna. En del vill kryssa för ett kriterium för att komma vidare eller få ett diplom på en viss nivå medan andra ställer sig frågan: hur kan vi förbättra det här ytterligare? De arbetsplatser som redan bedriver ett aktivt miljöarbete där cykel varit en del önskar fler nivåer och inspiration att ta sig vidare efter att kriterierna är uppnådda. Bland annat uppger man att kriterierna för nivå 3 är för lätta och att man tenderar till att nöja sig och ligga stilla där om inte fler alternativ ges. Det kan också på arbetsplatsen uppfattas som att man redan är så cykelvänlig att det inte går att förbättra sig ytterligare. Andra arbetsplatser uppger att nivå 3 är svår att nå så någon enhetlig bild av svårighetsgraden framträder inte. Det förekommer att kriterierna beskrivs som både lätta, svåra, ganska lagom eller lätta på första nivån och svåra på sista. Vissa som redan uppfyllt nivå 3 tidigare är undrar vad som händer där efter och vad syftet är med att fortsätta delta medan andra på egen hand söker ytterligare förbättringar. Kriterierna beskrivs av en arbetsplats som mål att uppfylla, snarare än mål att sträva mot, vilket för dem hade varit önskvärt eftersom man vill göra mer på längre sikt.

Bland de intervjuade arbetsplatserna befinner sig några utom räckhåll för Styr&Ställ-stationerna. Dessa anser att Styr&Ställ-kriteriet är av geografiskt begränsad karaktär och därmed problematiskt att ha med. Däremot förstår de syftet och tycker att det är bra att Styr&Ställ finns. En arbetsplats beskriver kriterierna som något för detaljerade och specifika. Man upplever att det finns en tvivelaktig relation mellan kostnad och nytta för exempelvis en kompressor pump då man anser att en handpump är enklare att hantera och fungerar minst lika bra. Samma person önskar även att kriterierna ses över så att de verkligen driver mot målet att få fler att cykla.

En del arbetsplatser som förra året nådde till nivå 1 eller 2 uttrycker att de inte tror att det skulle leda till att fler cyklar om de höjer sig ytterligare en nivå. Till exempel säger en cykelansvarig på en arbetsplats med 12 anställda som nått nivå 1 att man inte ser att nivå 2 skulle leda till att fler cyklade på arbetsplatsen. Att någon mer skulle börja cykla enbart på grund av åtgärderna på den högre nivån är enligt samma person osannolikt. En annan respondent är osäker på årets deltagande och tillägger: *”Jag tror inte att det skulle lyfta vårt miljöengagemang genom att vi är med ytterligare ett år i det här”*. Vederbörande trodde inte heller när de tog beslutet att delta förra året att CA skulle få fler att cykla. Samma arbetsplats var mycket tydlig med att målet med att delta i CA var för att visa på miljöarbete inför sin miljödiplomerings.

5.5 Hinder

Genom att undersöka vilka hinder arbetsplatser upplever i sitt deltagande har vi funnit faktorer som kan vara viktiga vid beslutsfattandet såväl som möjliga motiv till att inte delta; något som är nog så viktigt som motiv till att delta. Vilken typ av hinder en arbetsplats ser varierar beroende på vilka förutsättningar arbetsplatsen har sedan tidigare. En respondent uttrycker sig: *“Hindren ligger på respektive arbetsplats”*.

5.5.1 Kostnader och brist på enkelhet

De arbetsplatser som har upp till ett 20-tal anställda anger att en del kriterier är svåra att genomföra på grund av arbetsplatsens storlek och begränsande yta samt att de har mindre resurser att tillgå än andra. Investeringen per anställd, för exempelvis ett dusch- eller omklädningsrum, menar de bli för stor. Förståelse finns ändå för att sådana kriterier är relevanta att ha med. Att CA passar bäst för stora arbetsplatser anser också några av de större arbetsplatserna som intervjuats även om vissa av dessa uppger kostnaden som ett hinder för att nå en högre nivå. Kriterierna med ett cykelbidrag på antingen 200 eller 500 kronor per anställd ses som en stor kostnad för en arbetsplats med flera hundra anställda. Cykelbidraget beskrivs även som komplicerat ur skatte- och revisions synpunkt. Här önskas mer information och hjälp från Trafikkontoret om hur man ska gå tillväga.

På en arbetsplats där man tidigare erbjöd cyklar för tjänsteresor blev kostnaden för den arbetstid som krävdes för att ta med sig cykeln till verkstaden för reparation för hög. Det var oklart vilken avdelning som skulle stå för kostnaden så man valde att ta bort cyklarna och istället erbjuda Styr&Ställ-kort. Andra respondenter har sagt att de valt att nyttja Styr&Ställ-cyklarna redan från början för att helt slippa ta hand om egna cyklar. En förvaltning som fakturerar sina kunder även för restid säger att de behöver fundera över hur detta görs och huruvida kostnadsbilden skiljer sig när de cyklar, exempelvis hur de ska hantera om det tar längre tid att cykla än att köra till kunden. För förvaltningar och myndigheter finns dessutom bestämmelser för hur faktureringen ska ske som behöver tas hänsyn till.

5.5.2 Orättvisa

Orättvisa nämns ur två vinklar. Den första vinkeln är att det kan vara svårt att premiera individer på arbetsplatsen, till exempel att de som cyklar får bidrag men inte de som ägnar sig åt en annan träningsform. Att det är viktigt med valfrihet lyfts också fram, arbetsplatser anser att personalen själva ska få avgöra vad friskvårdsbidraget ska användas till. Utöver att premiera särskilda individer kan det också uppstå orättvisa genom att en grupp särbehandlas, till exempel nämner en arbetsplats särskilt att de inte vill viga allt för stora resurser specifikt åt cykel för att premiera just denna grupp. När det gäller gemensamma aktiviteter får vi höra att det kan vara svårt att komma på något som passar tillräckligt många på arbetsplatsen för att återigen inte premiera en liten grupp anställda.

Den andra vinkeln berör risk för orättvisa mellan arbetsplatser. De organisationer som har flera arbetsplatser inom verksamheten måste genomföra vissa åtgärder gemensamt för att inte orättvisa ska uppstå mellan dessa. Detta är särskilt relevant för de åtgärder som kräver lite mer resurser. Arbetsplatser utanför staden får inte glömmas bort eller uppleva att den i Göteborg särbehandlas positivt.

5.5.3 Säkerhet

En arbetsplats berättar hur vissa anställda upplever cykling i Göteborg som osäkert. De frågar sig hur mycket en arbetsgivare kan uppmuntra till något som bland de anställda upplevs som farligt. De erbjuder hjälm och västar men vill inte tvinga någon till att använda cykeln för tjänsteresor om de är rädda för att cykla i trafiken. På en annan arbetsplats lyfts inte otryggheten på samma sätt men funderingen kommer upp gällande hur de anställdas försäkringsskydd påverkas av att utföra tjänsteresor på cykel, en fråga de höll på att undersöka.

5.6 Mer attraktivt

När vi frågar arbetsplatser vad som skulle kunna göra CA mer attraktivt att delta i så får vi svar som grovt kan delas in i tre områden: Att förbättra marknadsföringen, såväl omfattning som innehåll. Att Trafikkontoret ska inspirera mer och komma med praktiska förslag gällande genomförandet. Att CA ska vara mer levande genom aktiviteter av olika slag.

5.6.1 Marknadsföring

Arbetsplatser som inte fått ett utskick från Trafikkontoret har blivit tipsade av en annan arbetsplats på något sätt. Arbetsplatser från båda dessa grupper uttrycker att de inte tycker att CA marknadsförs i någon större utsträckning. Bland annat lyfts frågan hur många av de arbetsplatser i staden som skulle kunna tänka sig att vara med om de visste om att CA finns. En större synlighet i media föreslås, inte bara vid prisutdelningen i slutet på året. En respondent uttrycker att det inte borde vara omöjligt att få någon tidning att göra ett reportage kring någon aktivitet med koppling till CA och därmed få gratis exponering på samma gång. Det uppges vara positivt om de deltagande arbetsplatserna syns i samband med att CA marknadsförs.

Utöver att öka synligheten så efterlyses också ett tydligare budskap gällande vilka motiv Trafikkontoret har med CA. Arbetsplatser vill ha en tydlig och ärlig bild av varför CA finns och vilka mål det har. Såväl kortsiktigt uppställda mål med CA i sig som dess plats i en större helhet. Vidare ser de gärna en tydligare genomgång av vilka vinster det kan finnas för en arbetsgivare med att delta i CA och med att de anställda cyklar till och i sitt arbete. Såväl direkta som indirekta fördelar är av intresse. En konkret fördel som en arbetsplats lyfter att de saknar är att den här typen av engagemang inte ger några fördelar vid upphandlingar. Skulle det gå att få poäng för insatser likt deltagande i CA så skulle det finnas ett mycket starkt motiv för alla som levererar tjänster till det offentliga att delta.

5.6.2 Inspiration

Cykelbidraget till de anställda återkommer som ett problematiskt kriterium. Samtidigt finns det arbetsplatser som infört det. Praktisk information om hur dessa löst frågan vad gäller skatt och andra juridiska begränsningar efterlyses specifikt. Utöver detta önskemål skulle flera arbetsplatser gärna se exempel på hur andra arbetsplatser löst olika kriterier samt vad som gjorts utöver kriterierna. Inspiration gällande aktiviteter, föreläsningar och alternativa källor till cykelrelaterad information skulle också vara uppskattad. Vi får från vissa höra att det varit svårt att komma på en lämplig aktivitet att utföra under året men vi pratar även med arbetsplatser som visar på stor idérikedom.

Utöver inspiration med direkt koppling till kriterierna efterlyses informations- och inspirationsmaterial som kan användas vid sidan av bland annat för att hålla CA vid liv internt så att det inte enbart händer saker vid deltagandets början och slut. Önskemål finns om ytterligare information om vad som händer i Göteborg inom cykling. Sådan information kan handla om vägarbeten som påverkar cykelnätet, planerade förändringar, blandad cykelfakta om till exempel förändringar i antalet cyklister och tips om cykelrelaterade evenemang i Göteborg. Temabrev om aktuella frågor som cykelsäkerhet vore också av intresse.

5.6.3 Aktiviteter

Utöver mer information önskar de intervjuade arbetsplatserna att det skulle hända mer saker i anslutning till CA. Till exempel tycker de att det vore bra om arbetsplatsernas personal involverades mer, inte genom att dela ut reklamartiklar utan snarare genom att erbjuda anställda på deltagande arbetsplatser rabatter på reparationer, motionslopp, inbjudan till workshops och seminarier eller något annat cykelrelaterat. Genom samarbeten med aktiviteter som redan finns, till exempel GöteborgsGiro eller Hisingen Runt, behöver Trafikkontoret inte lägga så mycket tid på egna arrangemang.

Ytterligare tävlingsmoment skulle ses som positivt: *“Om ni[...] är med i det här så kan ni vinna någonting, det är alltid trevligt.”* Exempel som nämns är att dela ut fler priser, kanske att dela ut priser till tvåan och trean. Det skulle fungera som ytterligare en kanal för att sprida inspiration när även årets andra och tredjepristagare i kategorin bästa cykelidé uppmärksammas. Ytterligare mindre tävlingsmoment vore positivt med utlottning av saker som cykelhjälm eller en gratis plats på någon cykelrelaterad kurs. En arbetsplats tipsar om att i så fall använda antalet stjärnor arbetsplatsen har som lotter, där man på andra och tredje nivån ökar sin vinstchans. Tävlingsmoment där de anställda är direkt involverade på något sätt efterfrågas som ett sätt att öka engagemanget på arbetsplatsen.

“Man kunde göra lite mer jippon kring det hela. Jag tycker att det är en kul grej när man cyklar genom Vasagatan fram där det ibland står några och delar ut någon frukost eller någon sån där grej. Det kanske man inte tror betyder så mycket men det gör det faktiskt. Det

är lite kul, ja man kan utveckla det lite grann på något annat sätt, stå på andra ställen, att någon får något extra, någon grej och att denna personen syns i något sammanhang.“

5.7 Övriga funderingar

På en arbetsplats betonas att det är viktigt att staden möter upp med infrastruktur anpassad för cyklister om man vill lyckas få fler att välja cykeln. De berättar att det idag inte alltid är lätt att hitta och att det finns många onödiga konflikter i trafikmiljön. En annan arbetsplats nämner cykelinfrastrukturen i närområdet som ett problem redan idag, specifikt närheten till Drottningtorget som de beskriver som en krånglig miljö att cykla i.

En utav de intervjuade cykelansvariga berättar att CA har fått igång en diskussion kring tjänste- och förmånsbilar på arbetsplatsen. Bland annat att man vill uppmuntra till användande av tjänstecykel istället för tjänstebil men även om huruvida arbetsplatsen över huvud taget ska erbjuda förmånsbil till de anställda. Om man vill underlätta cyklandet i staden anser de att reglerna behöver bli bättre för att underlätta för de arbetsplatser som vill införa tjänstecykel.

De arbetsplatser som engagerar sig i mer än CA begränsar sig som regel inte till en sorts engagemang. Som de beskriver det låter även ambitionsnivån på deras övriga engagemang högre än hos de arbetsplatser som inte engagerat sig lika mycket i CA.

6 Diskussion

Kapitlet inleds med att åter knyta an till uppsatsens syfte. Därefter diskuteras arbetsplatsers motiv till deltagande i CA ur olika vinklar. Först de direkta motiv som respondenterna uppger och sedan de underliggande motiv som vi funnit genom att analysera intervjumaterialet. Diskussionen kommer att på valda ställen att jämföra de motiv vi funnit med tidigare forskningsresultat.

6.1 Inledning

Avsikten med vår studie är att genom intervjuer undersöka vilka motiv som ligger bakom arbetsplatsers deltagande i Trafikkontorets utmärkelse Cykelvänlig Arbetsplats. Vi kan se fler motiv än de arbetsplatserna angett. Bland annat genom att analysera vad som sagts om kriterierna och vad som kan förbättras. Dessa ytterligare motiv anser vi kunna vara nog så viktiga för att förklara varför arbetsplatser valt att delta.

En utvärdering av ett tillfälligt projekt i Nottingham mycket likt CA (Cleary och McClintock, 2000) visar att bland de som angett att de efter att projektet avslutats cyklade mer så angav en tredjedel förbättringar på arbetsplatsen som en avgörande faktor. De kriterier som CA ställt upp för att nå olika nivåer har till stora delar stöd i tidigare forskning om vad som kan påverka individens val att börja cykla (Heinen, et al., 2010). Mot bakgrund av detta finns det en möjlighet för Trafikkontoret att få fler att cykla genom att rikta sig mot arbetsplatser. Att få fler att cykla ger som vi visar i referensramen vinster relevanta för såväl samhälle som arbetsgivare. Göteborgs Stad visar en förståelse för vissa aspekter av detta genom att inkludera ökad cykling som ett sätt att uppnå sina miljömål.

6.2 Motiv

Bland de motiv som vi identifierat genom intervjuerna finns två kategorier. Den ena kategorin består av de motiv som finns inom teman miljö och hälsa och som företag uppger när de får en direkt fråga. Vi kallar dessa angivna för direkta motiv. Den andra kategorin, som vi valt att kalla underliggande motiv, utgörs av de teman som vi själva identifierat och som framkommer indirekt i samtalen med respondenterna.

Vi är av uppfattningen att en grundläggande förutsättning för att arbetsplatser ska överväga att delta i något likt CA oavsett vilka motiv som ligger bakom är det goda första intrycket. Det väcker nyfikenhet och vilja att sätta sig in i vad CA är.

6.2.1 Miljö

Miljö är ett av de angivna direkta motiv som arbetsplatser uppger. Det nämns på olika sätt som till exempel att arbeta med hållbarhet eller att minska sina koldioxidutsläpp. Just minskade utsläpp är den enda konkreta miljövinster som nämns. Inte alla arbetsplatser kommer med detta konkreta exempel utan refererar till miljö utan att nämna några specifika miljövinster. Vi ser här att det finns en något oklar bild hos de vi intervjuat med vilka miljövinster som faktiskt uppnås. Skillnader finns

mellan hur arbetsplatser arbetar med miljöfrågor. Vissa har arbetat långsiktigt med miljöfrågan sedan länge och det förekommer att cykel har varit en del av detta arbete. Att då delta i CA föll sig naturligt som en fortsättning på detta. Långsiktigt miljöarbete syftar bland våra respondenter bland annat till minskad risk genom att vara förberedd på ny miljölagstiftning. Det är ett område där paralleller kan dras till ett av Carroll och Shabanas (2010) fyra motiv, att minska sin riskexponering. Det kan i sin tur kopplas till Cleary och McClintocks (2000) identifierade motiv om att arbetsplatsen vill uppnå fördelar för egen del med sitt deltagande. Andra arbetsplatser arbetar med fler kortsiktiga engagemang av olika slag. En arbetsplats nämner att det var en slump att de deltog i just CA. Engagemanget kan också vara ett sätt att uppfylla kraven för en miljödiplomering. Det visar på att miljödiplomering kan leda till konkreta åtgärder. Att miljö nämns som första anledning till att delta trots oklarheter kring vad som egentligen menas kan bero på att vissa arbetsplatser förväntas nämna miljö på grund av deras verksamhet. Det kan även nämnas för att man som samhällsmedborgare känner en press att man ska bry sig om miljön. Detta kan i sin tur vara ett uttryck för Cleary och McClintocks (2000) beskrivna motiv om externa påtryckningar.

6.2.2 Hälsa

Det andra direkta motiv som uppges är hälsa. I likhet med miljö så ger få arbetsplatser konkreta exempel på vilka hälsovinster dem får genom sitt deltagande. Det ses allmänt som positivt att motionera och att cykla är ett sätt att göra det. Vi ställer oss därför frågan om arbetsplatser har kunskap om vilka hälsofördelar motion ger eller om det ses som så självklart att de inte känner att de behöver precisera påståendet. På en arbetsplats görs en tydlig koppling mellan motion och arbetsprestation, ett samband som styrks av Pronk (2004). Den minskade dödligheten bland de som motionerar är ett annat resultat som lyfts av tidigare forskning (Andersen et al., 2000). Det menar vi skulle kunna innebära ett sätt att minimera sin risk för en arbetsplats som fäster ett stort värde vid individuella anställda, till exempel om arbetsuppgifterna är kunskapsintensiva. Här kan samma koppling om riskreducering som på miljöområdet göras till tidigare studier. Det går också att dra paralleller till möjligheten att skapa synergieffekter (Carroll och Shabana, 2010). Till exempel innebär anställda som cyklar istället för att åka bil att samhället hämtar hem vinster i form av minskad trängsel samtidigt som arbetsplats, individ och samhälle tar hem olika vinster av de positiva hälsoeffekterna.

6.2.3 Varumärke

Bland de arbetsplatser vi intervjuat ser alla deltagandet i CA som något positivt. De uppfattar det som positivt att förknippas med eller synas tillsammans med CA och att visa upp diplomaten de kan få som deltagare. Att få ett kvitto på sin insats tolkar vi som en önskan att få bekräftelse på det som gjorts. Det gäller oavsett vilken nivå arbetsplatsen nått upp till. Just att få synas, visa upp sig och att exponera sitt varumärke i ett bra sammanhang återkommer i intervjuerna. Vi ser här ett tydligt underliggande motiv till att delta. Det finns nyansskillnader mellan arbetsplatser som vill synas i

allmänhet utan att göra en stor insats och de som arbetar medvetet med att bygga ett varumärke som kan förknippas med till exempel hållbarhet. Medvetet varumärkesbyggande syftar till att skapa konkurrensfördelar vilket är ett motiv Carroll och Shabana (2010) lyfter fram ur forskningen om motiv till CSR. I relation till detta kommer även fram att arbetsplatserna inte tycker att CA marknadsförs så mycket. De tror att ett större antal deltagare skulle kunna lockas om fler visste om att CA finns. Flera arbetsplatser uppger att de gärna skulle synas i samband med att CA marknadsförs. Detta bidrar till att stärka bilden av att det är viktigt att synas. Det kan också tolkas som ett uttryck för att arbetsplatser vill bli marknadsförda genom CA utan att behöva göra något.

Vi pratar med arbetsplatser som har för avsikt att ligga kvar på samma nivå både i år och kommande år. En arbetsplats anger att få ett nytt diplom som en anledning till detta. En annan möjlig anledning är att arbetsplatser vill visa att de arbetar långsiktigt med CA. Vi tror att det kan uppfattas som negativt om en arbetsplats avslutar sitt engagemang. Därutöver är det möjligt att arbetsplatser upplever ett informellt krav att upprätthålla de nivåer som man belönats för.

Att *"leva som man lär"* nämns också i sammanhanget av arbetsplatser som har en miljöinriktad verksamhet, i synnerhet där någon form av kontroll av eller krav på andra ingår. Att då visa på ett eget engagemang ses som viktigt för trovärdigheten. Det blir en indirekt påtryckning utifrån vilket kan påverka valet att delta (Cleary och McClintock, 2000). Här går det också att göra skillnad mellan att bara se bra ut och att faktiskt göra något, en skillnad som enligt Carroll och Shabana (2010) diskuterats länge inom CSR. Även i de fall det handlar om någon form av myndighet kan det ses som ett sätt att bygga ett varumärke. Ett varumärke vars värde kanske snarare ligger i auktoritet och trovärdighet än att vara ett känt namn, något som återfinns i tidigare forskning som ett motiv till engagemang i CSR (Carroll och Shabana, 2010). Att riskera att bli påkommen med att bara försöka se bra ut snarare än att göra något kan då göra stor skada. För arbetsplatser i den här gruppen kan det alltså ses som ett sätt att maximera sin vinst eller nytta genom att engagera sig i samhällsfrågor. Detta tvärt emot vad kritiker som refereras av Carroll och Shabana (2010) säger om att samhällsengagemang distraherar från huvudmålet att maximera sin vinst. Att förra årets vinnare upplevde att de fick mycket uppmärksamhet, mer än förväntat, är ett konkret exempel på vad deltagandet kan leda till. Genom att visa upp även tvåan och trean vid prisutdelningen kan fler arbetsplatser få den uppmärksamhet de efterfrågar och något att sträva emot.

Mot bakgrund av detta är det en intressant motsägelse att de intervjuade arbetsplatserna i så liten utsträckning visat upp att de deltar. I vissa fall har inte ens den egna personalen informerats förrän vid prisutdelningen i slutet av förra året. En övervägande majoritet har inte visat upp utanför arbetsplatsen att de deltar. Att det inte visas upp kan bekräftas av att få intervjuade arbetsplatser fått reda på att CA finns av andra arbetsplatser. En möjlig förklaring är att det är fler arbetsplatser än de som uttryckligen sagt det som vill ha uppmärksamhet utan att anstränga sig. En annan möjlig förklaring är att arbetsplatser hellre vill bli onämnda av andra i ett positivt sammanhang snarare än

att skryta med hur duktiga de är själva på ett visst område. Det betyder att man gärna exponeras i samband med CA men inte pratar om det om inte någon frågar först.

6.2.4 Enkelhet

Enkelhet är att återkommande tema. Brist på enkelhet kan vara ett möjligt motiv till att inte delta. Det finns flera aspekter av enkelhet i vårt intervjumaterial men gemensamt är att det uppskattas. Vanligast är att arbetsplatser nämner vikten av att det var lätt att gå med i CA; det beskrivs som fritt från kostnad och förpliktelse, med en låg tröskel och det är lätt att anmäla sig på hemsidan. Det uppfattas som lätt att fortsätta delta. Det krävs inga åtgärder för att ligga kvar på samma nivå utan det räcker att upprätthålla det som gjorts. Det här förstärker bilden av att inte alla arbetsplatser vill anstränga sig så mycket. För arbetsplatser som redan genomfört någon eller några åtgärder innan de valde att delta i CA blir deltagandet ännu enklare då det räcker att de bekräftar vad de redan gjort för att nå en högre nivå. Vi finner ytterligare belägg för att enkelhet är viktigt i flera av de hinder som nämns. Cykelbidraget är ett sådant, det uppfattas som krångligt att utforma det på ett sätt som skattereglerna tillåter och de efterlyser hjälp med utformningen. Även Cleary et al. (2000) nämner att den här sortens åtgärder uppfattas som problematiska. Totalt sett ses ändå CA som utformat på ett enkelt sätt. Möjligheten att välja bort kriterier som inte upplevs som enkla kan säkert bidra till detta.

6.2.5 Personliga motiv

Personliga motiv kan spela en stor roll för om arbetsplatsen väljer att delta eller inte. Konkret så har vi fått höra att den cykelansvarige tagit tag i frågan av personligt intresse när den varit på väg att glömmas bort och därigenom sett till att arbetsplatsen deltar. Det finns ett exempel på en arbetsplats där deltagandet helt sker på grund av en persons intresse för cykling. Därutöver finns det ett exempel på att den cykelansvarige varit osäker på vilka motiv andra på den egna arbetsplatsen har med att stödja deltagandet. Det skulle kunna tyda på bristande kommunikation internt eller att de personliga motiven är starka och överskuggar eventuella andra motiv arbetsplatsen kan ha. Vi gör tolkningen att personliga motiv är en viktig faktor som kan spela en stor roll för arbetsplatsens val att delta. Det är en faktor som inte nämns i någon utav de artiklar vi har studerat.

Det faktum att intervjuerna genomförs endast med den cykelansvarige på varje arbetsplats medför att det lätt blir deras personliga motiv som framkommer. Vi kan endast analysera det som respondenterna säger att de gör eller har gjort, huruvida deras resonemang stämmer överens med vad övriga medarbetare på arbetsplatsen tänker är svårt att avgöra. Att personliga motiv spelar en roll för deltagandet i CA grundar vi på att respondenterna själva uppger att deras initiativ har varit väsentligt samt att respondenterna med viljan att göra mer utöver CAs kriterier alla har haft ett privat intresse för cykling.

6.2.6 Sociala aspekter

Gemenskap på arbetsplatsen är något som framkommer i intervjuerna. Arbetsplatser är måna om att de anställda ska trivas och att det ska skapas en känsla av sammanhållning. Ett sätt att uppnå detta är att delta i aktiviteter som innebär att de anställda får ett mål att sträva mot eller att det finns en gemensam fråga att engagera sig i. Att göra något som är roligt tillsammans kan bidra till en bättre arbetsmiljö och CA beskrivs som just en *“kul grej”*. Det ses som positivt att kunna berätta för de anställda att det händer saker på arbetsplatsen, att visa på att de är aktiva i olika frågor. För det sistnämna kan det vara attraktivt för arbetsplatsen med flera mer kortsiktiga engagemang som ger möjlighet att ofta berätta att det hänt något nytt. Det kan också finnas ett omvänt samband där en kultur av till exempel miljömedvetenhet bland de anställda leder till att arbetsgivaren känner press att engagera sig för att tillfredsställa efterfrågan; ett motiv som beskrivs av Cleary och McClintock (2000). En sådan kultur kan även innebära att en arbetsplats lättare kan engagera sig med gott resultat eftersom de anställda sluter upp.

Gemenskap kan också skapa ett grupptryck inom arbetsplatsen om flera anställda ser cykel som något de har gemensamt och pratar om det. En arbetsplats betonar vikten av grupptryck för att få fler att börja cykla vilket också återfinns i Heinen et al.s (2010) översikt. Trafikkontoret visar på förståelse för detta i och med att de inkluderat ett kriterium gällande att personer i ledande ställning ska cykla. Det lyfts även av Cleary et al. (2000) som en lärdom från Nottingham för att lyckas implementera något likt CA på en arbetsplats.

6.2.7 Avslutande kommentarer om motiv

I det material som diskuterats ovan har ett flertal motiv identifierats. Det är däremot ingen arbetsplats av de som deltog förra året som säger att de utvärderat effekten av sitt deltagande i förhållande till dessa motiv. Det finns arbetsplatser som anger att det är fler som cyklar sedan de gick med i CA men ingen av dessa kan säga att det är just deltagandet som bidragit. En cykelansvarig säger även att de inte hade några förhoppningar på att fler skulle cykla. Alltså är det något annat som lockat till att delta. Antingen någon av förklaringarna som tidigare diskuterats eller något vi inte lyckats synliggöra. Klart är att inte alla deltagande arbetsplatser har samma mål som Trafikkontoret; att öka andelen resor på cykel. Försök till mätningar genom resevaneundersökningar görs på två arbetsplatser men ingen hade ett färdigt resultat av en sådan. Resterande har inte mätt resultatet. Som förklaring till att ingen utvärdering skett anger arbetsplatser svårigheter att följa upp och mäta på grund av att så många faktorer påverkar, till exempel förändringar i trafiksituationen eller att arbetsplatsen flyttat. Ingen arbetsplats uppger att de har försökt kringgå detta genom att sätta upp ett eget, mätbart, mål.

Bristen på utvärdering väcker frågan om hur arbetsplatser mätt vilken nytta de får ut av sitt deltagande i förhållande till kostnaden. Att bilden inte är helt klar av vilka vinster som uppnås gör det här mer intressant. Vi ställer oss frågan hur det går att kombinera en investering med att varken ha

en klar bild av den möjliga vinsten eller att utvärdera resultatet. Ett sätt att hantera denna osäkerhet vore att anta att nyttan med deltagandet i CA är liten och att investera därefter. Förlusten blir då liten om ingen nytta uppnås. Det kan till och med vara så att arbetsplatsen inte förväntar sig någon nytta alls. Det skulle i så fall kunna förklara varför enkelhet är en så viktig faktor. En möjlig förklaring till oklarheten kring kostnad och nytta är att det inte alltid är den cykelansvarige som tagit beslutet att delta eller investera i åtgärder. Denne kanske därför inte vet exakt vilket underlag som användes vid beslutet.

En av dessa osäkerheter, vilka möjliga vinster som finns, skulle kunna minskas av Trafikkontoret om de tillhandahöll mer information om vilka nyttor som arbetsplatser kan uppnå och hur sambanden för dessa ser ut. Sambanden mellan att cykla och hälso- eller miljövinster är komplexa och tidsödande för arbetsplatser att sätta sig in i. Kunskap om dessa samband kan visa vad arbetsplatser har att vinna. Detta är även en av de sorters ytterligare information som önskas av arbetsplatser.

6.3 Kriterier

Gällande de kriterier som är uppställda för CAs olika nivåer så finns ingen mellan arbetsplatserna gemensam bild av svårighetsgraden utom för nivå ett som upplevs som lätt. Att kunna nå den första nivån utan allt för stor ansträngning tror vi är avgörande för att locka arbetsplatser med lite lägre ambitionsnivå att delta. Oavsett vilken nivå en arbetsplats befinner sig på och om de upplever kriterierna som lätta eller svåra så beskrivs kriterierna som relevanta. Förståelse finns även för att de kriterier som upplevs som svåra är med. Det visar på att arbetsplatser kan se bortom sina egna svårigheter och se helheten. Det skulle i förlängningen kunna användas för att utveckla CA med mer komplexa kriterier som inte är lika uppenbart positiva för den enskilda arbetsplatsen.

I samband med att kriterierna diskuteras så lyfts frågan om vad som ska motivera en arbetsplats att fortsätta delta efter att de nått den högsta nivå de ser som rimlig. I synnerhet återkommer denna fundering hos arbetsplatser på nivå 3 som undrar vad de ska hitta på nu. Inte alla arbetsplatser undrar vad de ska göra utan vissa hittar på egna åtgärder att utföra efter att nivå 3 har nåtts. Frågan är om det räcker med ett nytt diplom varje år för att locka de som inte uppvisar samma grad av inspiration att stanna kvar eller om det krävs ytterligare aktivitet eller utveckling för att locka dessa att stanna. Här framträder att det finns två sätt att se på kriterierna, för vissa är de endast rutor att kryssa för medan andra ser dem som inspiration och funderar kring hur varje kriterium kan utföras på bästa sätt.

6.4 Hinder

Utöver de hinder som tagits upp för att styrka motiv så finner vi även hinder som inte direkt kan kopplas till motiv att delta utan snarare kan vara möjliga motiv till att inte delta. Varför man väljer att inte delta i CA är av stort intresse om man vill engagera fler av Göteborgs arbetsplatser i CA. Vilka hinder som upplevs och hur stora dessa är varierar med arbetsplatsernas förutsättningar. Det

innebär att det kan vara svårt att helt undvika att skapa hinder. Möjligheten att välja bort kriterier som respektive arbetsplats upplever som hinder är ett sätt att kringgå det problemet.

Kostnad är ett tydligt och konkret hinder som lyfts av arbetsplatserna. De är ovilliga att ägna sig åt aktiviteter som tar för mycket resurser i anspråk oavsett om dessa är tid eller pengar. Vad som är en stor kostnad varierar med arbetsplatsens storlek och ambitionsnivå. Kostnad och ambitionsnivå hänger ihop på så sätt att arbetsplatsen kan välja nivå efter vad det kostar att nå upp till den. Det finns också olika sorters kostnader, cykelbidraget som blir en större kostnad med fler anställda skiljer sig från omklädningsrum vars kostnad inte beror på antalet anställda. Förutsättningarna varierar mellan olika sorters arbetsplatser, en ideell förening kan exempelvis ha mindre resurser att använda än ett företag.

Att behålla valfriheten i sin friskvårdssatsning nämns av en arbetsplats som ett skäl att inte engagera sig mer än de redan gör i CA. Detta är ett exempel på att det kan vara en fråga om rättvisa, att alla anställda ska kunna känna sig inkluderade. Att satsa specifikt på cykel ser de som att den som cyklar premieras mer än den som ägnar sig åt annan friskvård. Rättvisa är även något som nämns i relation till andra arbetsplatser inom samma organisation. De vill inte premiera de som arbetar på en viss arbetsplats mer än de på en annan. I de fall organisationen innehåller arbetsplatser utanför Göteborg kan det vara en fördel om de åtgärder som genomförs inte är allt för Göteborgsspecifika så att de kan genomföras även på dessa. Att orättvisa omtalas som ett möjligt hinder visar att arbetsplatser har ett behov av att engagemang inte får missgynna eller åsidosätta någon grupp av individer och att rättvisa är viktigt när man överväger sitt deltagande i CA. Detta är något som vi inte funnit i den forskning som vi har granskat.

Det finns även en etisk aspekt i att delta i CA. Att cykla kan av vissa individer upplevas som osäkert. Att som arbetsplats uppmana till något som personalen inte är trygg med är inte oproblematiskt och måste övervägas noga. Vi ser här ett tydligt exempel på vikten av valfrihet. Anställda som känner sig trygga med att cykla måste kunna göra det utan att den som upplever det som otryggt ska känna något tvång. Huruvida det upplevs som säkert eller inte påverkas till viss del av faktorer utanför arbetsplatsens kontroll. En arbetsplats menar att åtgärder på arbetsplatsen inte räcker utan behöver mötas upp av kommunen med cykelvänlig infrastruktur. Heinen et al. (2010) visar dessutom att den målgrupp CA vill nå, nyblivna och oerfarna cyklister, lägger större vikt vid cykelspecifika infrastruktur som cykelbanor och den subjektiva säkerhet det ger vilket ytterligare förstärker vikten av detta. Att även frågan lyfts om hur de anställdas försäkring påverkas visar på att ämnet är komplicerat och att det kan finnas ytterligare implikationer att fundera över för såväl arbetsplatser som Trafikkontoret.

6.5 Mer attraktivt

Att fråga arbetsplatser vad som skulle kunna göra CA mer attraktivt att delta i ser vi som ett sätt att komma åt ytterligare faktorer som skulle kunna göra andra arbetsplatser mer intresserade av att

delta. Det visar även på vad arbetsplatserna själva lockas av och vad de anser är viktigt. Det kan därutöver ge oss information om vad som skulle kunna få arbetsplatserna att fortsätta eller fördjupa sitt engagemang.

Något som återkommer på olika sätt är en önskan efter ytterligare information och inspiration. Det kan krävas att en person på arbetsplatsen har ett intresse för och kunskap om cykling för att genomföra åtgärder på ett bra sätt. Vi ser två möjligheter till att detta skulle kunna vara ett möjligt motiv till att inte delta. Det kan antingen vara en fråga om att arbetsplatsen känner att den saknar kunskap och därför drar sig för att delta eller att de inte vill lägga tiden som krävs även om de har kunskapen. Oavsett anledning så finns en önskan att få inspiration kring hur olika kriterier har lösts av andra arbetsplatser. Att kunna dra nytta av tidigare erfarenheter är ett sätt att dels spara tid, dels slippa göra om andras misstag. Det bör finnas goda möjligheter att låta arbetsplatser inspirera varandra genom erfarenhetsutbyten i något sammanhang. Vi tolkar att tydlig information är något som bidrar till att göra CA mer attraktivt vilket åter igen visar på att arbetsplatser efterfrågar enkelhet. I våra intervjuer framkommer flera konstruktiva förslag på förändringar och ytterligare åtgärder. Det finns inget samband mellan arbetsplatsens förmåga att genomföra åtgärder och dess idériedom. En del av de idéer som kläcks riskerar därför att inte genomföras alls. Det finns stöd i tidigare forskning för att erfarenhetsutbyten är positivt för utfallet (Cleary och McClintock, 2000).

Att det händer saker, aktiviteter, har redan nämnts i interna sammanhang men det efterfrågas även fler aktiviteter inom CA som involverar alla deltagare. Från arbetsplatsernas sida ses det som ett sätt att öka såväl arbetsplatsers som anställdas delaktighet i CA under tiden mellan uppstart och prisutdelning. Att involvera de anställda mer kan vara positivt för att uppfylla målet att få fler att cykla. En ökad delaktighet hos de anställda kan leda till att de börjar ställa krav vilket sätter press på de deltagande arbetsplatserna. Det kan i sin tur innebära att en arbetsplats får svårare att sluta delta. Vi ser utifrån vårt material att det kan bli så att arbetsplatsen deltar i CA utan att de anställda berörs så mycket. Ett sätt som arbetsplatserna själva föreslår för att involvera dem anställda och få dem att känna sig mer delaktiga i CA skulle kunna vara att erbjuda dem till exempel cykelrelaterade rabatter eller möjlighet att vinna cykelrelaterade saker som cykelhjälm eller deltagande på någon aktivitet. Workshops eller seminarier kring säker cykling är en sådan möjlig aktivitet. Med tanke på att en del upplever cykel som osäkert, kanske på grund av brist på cykelspecifik trafikutbildning, skulle här dubbel nytta kunna uppnås. Aktiviteter tror vi är ett sätt att motivera arbetsplatser som nått nivå tre att stanna kvar. Fler aktiviteter ser vi även som en ytterligare möjlighet för arbetsplatser att visa upp sitt deltagande. Då detta är något som efterfrågas och som visat sig uppfattas som mycket positivt kan det vara nog så viktigt att tänka på.

6.6 Avslutande kommentar om resultatets relevans

Den grupp arbetsplatser som intervjuats har visat sig vara heterogen och nya infallsvinklar har framkommit i varje intervju. Ingen informationsmättnad har nåtts och det skulle därför säkert gå att

identifiera ytterligare motiv genom att samla in mer empiriskt material. Det resultat som framkommer menar vi trots att det inte är en komplett bild har relevans för att öka förståelsen för varför arbetsplatser väljer att delta i CA. De teman som vi funnit skulle även kunna vara relevanta för att locka arbetsplatser att delta i andra samhällsengagemang. Ytterligare forskning skulle behövas för att bekräfta det.

Att ställa frågor som inte direkt rörde vår huvudsakliga frågeställning gav utdelning. Genom att fråga om kringliggande områden som vad respondenterna uppfattat som särskilt positivt eller problematiskt fick vi mycket användbar information som kunnat användas för att identifiera de ytterligare teman som framgår i vår diskussion.

De motiv vi funnit har på vissa punkter stora likheter med vad tidigare forskning kommit fram till vara betydelsefulla vid engagemang i CSR och cykelprojekt på andra platser (Carroll och Shabana, 2010; Cleary och McClintock, 2000). Det stärker relevansen för vårt resultat och ger vår slutsats legitimitet. Vi anser därför att trots komplexiteten i att avgöra motivens styrka och svårigheten i att generalisera resultatet är denna uppsats olika teman relevanta att överväga om utmärkelser likt CA ska instiftas på fler platser.

7 Slutsats

I det här kapitlet presenteras de slutsatser vi dragit genom att i tidigare kapitel diskutera uppsatsens frågeställningar. Vi uppfyller därmed uppsatsens syfte att undersöka vilka motiv som ligger bakom arbetsplatsers deltagande i CA.

Uppsatsens syfte är att undersöka vilka motiv som ligger bakom arbetsplatsers deltagande i CA för att öka förståelsen för de faktorer som deltagarna anser vara viktiga. De motiv vi har funnit genom att intervjua de cykelansvariga på några av de deltagande arbetsplatserna har inte gett en enhetlig bild. Snarare har de kunnat delas in i teman efter hur de påverkat arbetsplatsens beslut att delta.

De teman som framkommer kan delas in i två kategorier, de direkta motiv som arbetsplatserna själva uppger och de underliggande motiv som vi ser vid en närmare granskning.

Hälsa och miljö är de teman som uppges inom den första kategorin. Det finns i forskningen belägg för dessa motivs respektive fördelar (Heinen et al., 2010; Cleary och McClintock, 2000) men det är oklart vad arbetsplatserna eftersträvar. Vi tror att hälsa och miljö i vissa fall uppges för att arbetsplatserna tror att det är vad som förväntas av dem. Att dessa motiv existerar är inget vi ifrågasätter men vi anser att motiv som identifierats inom den underliggande kategorin har större betydelse.

Teman inom vilka vi funnit underliggande motiv är följande:

Arbetsplatsens varumärke och viljan att stärka detta är det första och viktigaste temat bland de underliggande motiv vi upptäckt. Arbetsplatser vill synas och att associeras med CA uppfattas som positivt. Det framträder tydligt i vårt material från flera olika vinklar.

Enkelhet är ett tema som återkommer på flera sätt. Det är inte så mycket ett motiv till att delta som, när något inte upplevs som enkelt, ett möjligt motiv till att inte delta.

Personliga motiv, hos en eller flera anställda, finner vi ingen motsvarighet till i tidigare forskning. Vi ser att det spelat en avgörande roll för valet att delta på flera av de arbetsplatser vi intervjuat.

Sociala aspekter som trevlig arbetsmiljö och rättvisa bland anställda återkommer på olika sätt. CA kan bidra positivt till arbetsmiljön så länge det uppfattas som en "kul grej". Aktiviteter är en viktig del av detta. Att deltagandet inte får missgynna någon part eller person visar på att rättvisa är en betydelsefull faktor. Något som inte omnämns i de studier som vi granskat.

Slutligen har vi funnit tre möjliga motiv till att inte delta. Dessa är kostnad, att arbetsplatsen vill behålla valfrihet för de anställda genom att inte satsa specifikt på cykel och vissa etiska aspekter.

Oavsett vilka motiv som framkommer är nyttan arbetsplatserna vill uppnå med sitt deltagande i flera fall oklar. Inte heller mäts utfallet av deltagandet. I relation till Trafikkontorets motiv att få fler att cykla är det intressant att inte alla arbetsplatser som deltar gör det för att få fler att cykla eller ens tror att fler kommer att börja cykla genom att delta i CA.

Intervjuerna avslöjar att det inte bara är ett motiv som avgör utan att det vanligaste är att flera aspekter har haft betydelse. Det tyder på att motiven inte är ömsesidigt uteslutande och att flera av dem kan framkomma på samma arbetsplats. Att finna de motiv med störst relevans blir därmed komplext eftersom varje arbetsplats har sina unika förutsättningar. Då vi inte upplevt en informationsmättnad är det möjligt att det finns fler motiv än de vi lyckats synliggöra. Vi bidrar till samhällsnytta genom vår upptäckt av fler motiv än de som tidigare nämns i forskningen. Kunskapsluckan anser vi därför ha minskat.

7.1 Förslag till fortsatt forskning

Under arbetet med den här uppsatsen har ett flertal intressanta frågeställningar som faller utanför vårt syfte uppenbarat sig. Vi diskuterar dem här i korthet för att det ska vara möjligt för andra att ta vid och utforska dem närmare.

I vårt material kan vi identifiera ett flertal parter, eller intressenter, som kan påverka såväl motiv till att delta i CA som vilket resultat deltagandet får. En fördjupad förståelse för såväl motiv som utfall kan därför sannolikt nås genom att närmare undersöka vilka dessa intressenter är, på vilket sätt de påverkar och vilka motiv de har.

Vi ställer oss i diskussionen frågan hur det går att kombinera en investering med att varken ha en klar bild av den möjliga vinsten eller att utvärdera resultatet. Det är en intressant frågeställning som är värd att utforskas närmare. I arbetet med den här uppsatsen har vi intervjuat arbetsplatser som gör relativt stora investeringar i cykelåtgärder utan att utvärdera vilken nytta de ger. En djupare förståelse för varför detta sker tror vi skulle vara av intresse för såväl arbetsplatser som samhälle.

De motiv som framkommit under intervjuerna, både direkt och indirekt, är framtagna från en heterogen grupp där vi inte upplevt någon informationsmättnad. Det bör därför genom ytterligare efterforskningar gå att finna ytterligare teman och motiv som har relevans för att öka förståelsen för varför arbetsplatser väljer att delta i CA.

I den här uppsatsen har vi valt att inte diskutera resultatet av arbetsplatsers deltagande i någon större omfattning. Ändå framgår tydligt att arbetsplatser upplever det som svårt att utvärdera resultatet av sitt deltagande och i flera fall inte gjort ett försök. Att närmare studera utfallet skulle ge tydligare information om huruvida CA bidrar till att fler cyklar. För att göra detta skulle mätmetoder behöva utvecklas. Det finns ytterligare intressanta aspekter av resultatet att utvärdera som exempelvis hur de anställda upplever den sociala miljön på sin arbetsplats och sin hälsa.

Referenslista

- Andersen, L. B., Schnohr, P., Schroll, M. & Hein, H. O., 2000. All-Cause Mortality Associated With Physical Activity During Leisure Time, Work, Sports, and Cycling to Work. *Arch Intern Med*, 160(11), pp. 1621-1628.
- Carroll, A. B. & Shabana, K. M., 2010. The Business Case for Corporate Social Responsibility: A Review of Concepts, Research and Practice. *International Journal of Management Reviews*, 12(1), pp. 85-105.
- Cleary, J. & McClintock, H., 2000. Evaluation of the Cycle Challenge project: a case study of the Nottingham Cycle-Friendly Employers' project. *Transport Policy*, 7(2), pp. 117-125.
- Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H. & Wägnerud, L., 2012. *Metodpraktikan: Konsten att studera samhälle, individ och marknad*. 4:e red. Stockholm: Norstedts Juridik AB.
- Google, 2014a. *The Business Case for Corporate Social Responsibility: A Review of Concepts, Research and Practice - Google Scholar*. [Online]
Available at:
http://scholar.google.se/scholar?hl=en&q=The+Business+Case+for+Corporate+Social+Responsibility+%3A+A+Review+of+Concepts%2C+Research+and+Practice&btnG=&as_sdt=1%2C5&as_sdtp=
[Accessed 27 Maj 2014].
- Google, 2014b. *commuting by bicycle an overview of the literature - Google Scholar*. [Online]
Available at:
http://scholar.google.se/scholar?q=commuting+by+bicycle+an+overview+of+the+literature&btnG=&hl=en&as_sdt=0%2C5
[Accessed 27 Maj 2014].
- Google, 2014c. *Archie B. Carroll - Google Scholar Citations*. [Online]
Available at: <http://scholar.google.com/citations?user=qMalUAcAAAAJ>
[Accessed 04 06 2014].
- Göteborgs Stad, Miljöförvaltningen, 2012. *Miljörapport 2012 - En beskrivning av miljötilståndet i Göteborg*, Göteborg: Göteborgs Stad, Miljöförvaltningen.
- Göteborgs Stad, Trafikkontoret, 2014. *Cykelvänlig Arbetsplats*. [Online]
Available at: <http://cykelvanlig.se/>
[Använd 30 03 2014].
- Göteborgs Stad, 2013. *Göteborgs Stads Miljöprogram 2013*, Göteborg: Göteborgs Stad.
- Heinen, E., van Wee, B. & Maat, K., 2010. Commuting by Bicycle: An Overview of the Literature. *Transport Reviews*, 30(1), pp. 59-96.

Pronk, N. P. et al., 2004. The Association Between Work Performance and Physical Activity, Cardiorespiratory Fitness, and Obesity. *Journal of Occupational and Environmental Medicine*, 46(1), pp. 19-25.

Rojas-Rueda, D., de Nazelle, A., Tainio, M. & Nieuwenhuijsen, M. J., 2011. The health risks and benefits of cycling in urban environments compared with car use: health impact assessment study. *BMJ*, Volume 2011.

Tjora, A., 2012. *Från nyfikenhet till systematisk kunskap: kvalitativ forskning i praktiken*. Lund: Studentlitteratur.

Widerberg, K., 2002. *Kvalitativ forskning i praktiken*. Lund: Studentlitteratur.

Bilaga 1 - Intervjuguide

Inledning

- Kan du berätta lite kort om ert företag, er bransch och dina huvudsakliga arbetsuppgifter?
- Hur länge har ni varit med i CA?
 - Vilken nivå nådde ni upp till förra året?
- Hur fick ni reda på att CA finns?
- Från vilken nivå i företaget kommer initiativet att delta?
 - Efterfrågan från anställda?
- Vem tog beslutet att delta?
 - På vilket nivå togs beslutet?

Huvudfrågor

- Varför valde ni att delta?
- Vilka aspekter var viktigast?
- Var någon av dem avgörande för beslutet?
 - Om ni varit med tidigare, har motiven förändrats?
 - Press utifrån?
- Hur har ni valt att informera er personal om deltagandet?
 - På vilket sätt?
 - Med vilket budskap?
 - Respons?
- Berättar ni för andra utanför företaget att ni deltar?
 - På vilket sätt?
 - Med vilket budskap?
 - Respons?
 - Har ni cyklar för tjänsteresor och i så fall visar ni upp företagets namn på dessa?
- Hur ser ni på ert deltagande?
- Vi vill veta om företagen ser projektet som ett CSR engagemang.
 - Vad tycker ni om kriterierna?
 - Vilka kriterier har valts?
 - Är det något kriterie ni upplevt som särskilt positivt?
 - Har något varit svårt att genomföra eller problematiskt?
- Vilken ambitionsnivå har ni med ert deltagande?
- Har ni några egna mål med deltagandet?
 - Finns det resurser avsatta särskilt till CA?
 - Planerar ni att fortsätta med de åtgärder som utförts inom CA?
- Vad tror du skulle kunna göra CA mer attraktivt för andra företag att delta i?

Avrundning

- Upplever ni att fler medarbetare tar sig till arbetet med cykel?
- Avslutningsvis, vad tror du om framtiden för CA?
- Hur ser er vilja att engagera er i ytterligare liknande, eller mer ambitiösa, projekt ut?
- Har ni märkt av ett ökat allmänt intresse för hållbarhet?
- Är det något mer du vill tillägga eller undrar över?
- Vi gör ev en kort sammanfattning och återkoppling av vad som sagts.