

BussOhoj! - Slutrapport 2018

Ett projekt inom Hållbart resande väst



Innehåll

BussOhoj! - Slutrapport 2018	1
Projektet i korthet.....	3
Bakgrund	3
Projektets målgrupper och medial uppmärksamhet.....	4
Mål.....	4
Resultat.....	4
Aktiviteter	4
Rekrytering av cyklister (februari/ juni 2018)	4
Utdelning och cykelstart (mars/ augusti 2018).....	4
Hälsoundersökningar (mars/ juni 2018, augusti/ november 2018)	5
Utvärdering (november 2018 – juni 2019)	5
Övergripande aktivitetsmål och uppföljning.....	5
Beteendemål	5
Varje deltagare använder vikcykeln i kombination med kollektivtrafik minst tre dagar i veckan under cykelperioden	5
I de enkäter som deltagarna fick svara på var 14:e dag ställdes frågan "Hur många dagar de senaste 14 dagarna har du använt cykeln i kombination med kollektivtrafik?"	5
100 procent av deltagarna upplever att kombinationsresor med vikcykel har fungerat väl.....	7
Minst 50 procent av deltagarna fortsätter att använda vikcykel efter projektets slut	8
Effektmål	8
Projektdeltagarna visar förbättrade resultat i hälsoundersökningen efter projektets slut	8
Minst 50 procent av deltagarna fortsätter att cykla efter projekttidens slut	8
Kommentarer från deltagarna.....	10
Avslutande reflektioner och rekommendationer	11

Projektet i korthet

I projektet Buss ohoj får 20 deltagare från allmänheten i Västra Götaland och Halland låna varsin vikcykel i tre månader. Cykeln ska användas i kombination med kollektivtrafiken och ersätta bilen i så hög utsträckning som möjligt. Som deltagare åtar man sig att använda cykeln minst tre gånger i veckan och att rapportera om sitt cyklande varannan vecka via webenkäter. Under 2018 genomfördes projektet i två omgångar, en på våren och en på hösten. Deltagarna genomgick hälsoundersökningar före och efter projektperioden för att kunna utvärdera hälsoeffekterna av sina nya resvanor. Vid en avslutande enkät ställdes även frågor om upplevda hälsoförändringar.

Syftet med projektet är att öka andelen hållbara resor i Västra Götaland och Halland, genom att visa på de möjligheter som kombinationen av vikcykel och kollektivtrafik erbjuder.

Bakgrund

Hållbart resande väst är en kompetens- och projektplattform för hållbart resande, som Västra Götalandsregionen driver i samarbete med Region Halland, Västtrafik, Göteborgsregionens kommunalförbund och kommunerna i Västra Götaland och Halland. Som en del av detta arbete utvecklas projekt inom en rad transportrelaterade områden. Dessa ska bidra till att uppnå Västra Götalandsregionens mål om ett ökat hållbart resande, samt deltagande kommuners politiska mål om klimat, energi, transport och miljö.

Flertalet av de projekt som drivs inom Hållbart resande väst syftar till att verka för en överflyttning av resenärer från bil till mer hållbara transportmedel – så som kollektivtrafik och cykel. För att locka resenärer att byta transportslag är det viktigt att alternativen upplevs som välfungerande och attraktiva. Genom det kan projekt inom HRV bidra till de övergripande målen och HRVs syfte.

Många ställer sig positiva till att cykla mellan arbetsplatsen och hemmet, men väljer bilen på grund av ett allt för långa avstånd. Sträckan mellan hemmet och hållplatsen för kollektivtrafik, eller hållplatsen och slutdestinationen, kan också upplevas som långt. På landsbygden kan detta vara ett avsevärt hinder för att öka andelen kollektivtrafikresenärer. Pendelparkeringar är inte ett möjligt alternativ överallt och löser endast problematiken för en del av resan. Ett upplägg där kollektivtrafik kan kombineras med andra hållbara transportsätt är därför av intresse. Ett verktyg för att lösa problemet är hopfällbara cyklar, även kallade vikcyklar. En vikcykel kan enkelt kan fällas ihop till en storlek motsvarandes ett handbagage och tas med i kollektivtrafiken. Detta gör cyklarna lämpliga att använda för att öka antalet kombinationsresor med kollektivtrafik och cykel.

Med projektet vill HRV verka för att öka andelen hållbara resor genom att uppmärksamma möjligheterna till kombinerad mobilitet med vikcyklar och kollektivtrafik.

Projektets målgrupper och medial uppmärksamhet

Mål

Som deltagare är den primära målgruppen kollektivtrafikresenärer i Västra Götaland och Halland. Det är viktigt att personerna som deltar också agerar som ambassadörer för projektet.

Chaufförer i kollektivtrafiken behöver också informeras om projektet och veta vilka regler som gäller angående vikcyklar ombord.

Att projektet är synligt för allmänheten har varit prioriterat, som ett medel för att nå potentiella deltagare och framtida kombinationsresenärer. För att öka exponeringen i sociala medier infördes 2018 konceptet med ett så kallat "stafettkonto" på Instagram. Deltagare ansvarar för stafettkontot en vecka i taget och får i uppdrag att publicera minst tre inlägg. I urvalet av deltagare har även personer som anger sig som aktiva på sociala medier premierats.

Det slutliga målet är att allmänheten i Västra Götaland och Halland ska inspireras att själva ställa bilen i förmån för kombinationsresande. Målgruppen är bilister som har potential att istället välja att cykla och resa med kollektivtrafik. För att nå en förändring mot en högre andel hållbara transporter är denna målgrupp viktigt, främst på medel- till lång sikt.

Resultat

Deltagarna i 2018 års två projektomgångar var en blandad grupp gällande ålder, kön, livssituation och resvanor. Detta för att få så många som möjligt ska kunna känna igen sig i de personer som deltar och syns i projektet.

Kollektivtrafikchaufförerna informerades om projektet genom intern kommunikationen på Västtrafik och Hallandstrafiken. Deltagare har vid enstaka tillfällen att ta med vikcykeln ombord på kollektivtrafiken, men det har inte påverkat projektet i stort.

Konceptet med stafettkonto på Instagram visade sig vara framgångsrikt, och kontot har fyllts med 150 inlägg under 2018. Kontot är öppet och kan ses av alla.

Media har visat intresse och reportage har publicerats i SVT nyheter Väst, Borås tidning, Kungälvsposten, Cykla.se. Utöver det har SKL lyft projektet som en innovativ cykelinsats och ett lärande exempel.

Aktiviteter

Rekrytering av cyklister (februari/ juni 2018)

Med hjälp av ett nätbaserat frågeformulär får intresserade personer beskriva sina nuvarande resvanor och motivera varför de vill delta i projektet. Krav ställs om att deltagare godkänner medverkan i media i samband med projektet. Frågor ställs för att säkerställa att deltagare har vana vid att hantera sociala medier. Rekrytering under för vårens omgång sker i februari och får 117 intresseanmälningar, rekryteringen för hösten sker i juni och genererar 83 intresseanmälningar.

Annonsering sker via sociala medier, projektets hemsida samt Linked in.

Utdelning och cykelstart (mars/ augusti 2018)

Cykelperioden startas genom en uppstartsträff i Göteborg där deltagarna får sina cyklar. Projektledaren går igenom rutiner för rapportering, hur stafettkontot och vikcykeln fungerar.

Cykelperiod 1: 19 mars – 17 juni

Cykelperiod 2: 20 augusti – 18 november

Mellan projektperioderna servas cyklarna.

Hälsundersökningar (mars/ juni 2018, augusti/ november 2018)

Hälsundersökningar för cyklisterna genomförs, en före och en efter cykelperioden.

Utvärdering (november 2018 – juni 2019)

Utvärdering av projektet, sammanställning av deltagarnas löpande rapporteringar. En konsult engageras för att analysera resultaten av alla hälsundersökningar som har gjorts inom projektet (höst 2017 samt vår och höst 2018).

Övergripande aktivitetsmål och uppföljning

40 deltagare, fördelade på två tremånadersperioder under 2018 lånar vikcyklar och rapporterar om sitt resande.

40 deltagare har uppdelat på två omgångar lånat vikcyklar och varannan vecka rapporterat om sitt resande.

Deltagarna genomför hälsundersökningar före och efter cykelperioden.

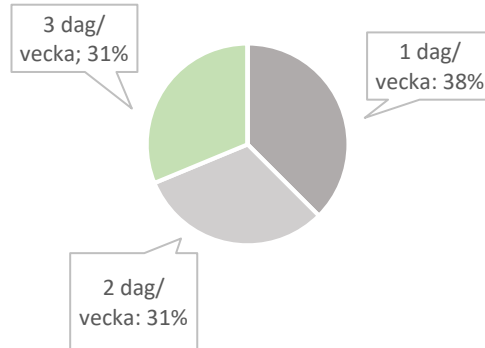
Deltagarna i projektet har genomgått hälsundersökningar före och efter projektperioden. Resultaten sammanfattas längre fram i rapporten.

Beteendemål

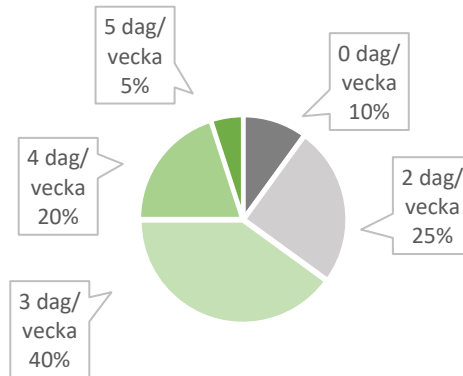
Varje deltagare använder vikcykeln i kombination med kollektivtrafik minst tre dagar i veckan under cykelperioden

I de enkäter som deltagarna fick svara på var 14:e dag ställdes frågan "Hur många dagar de senaste 14 dagarna har du använt cykeln i kombination med kollektivtrafik?".

Vår 2018: Antal dagar/ vecka
som vikcykeln användes i
kombination med kollektivtrafik



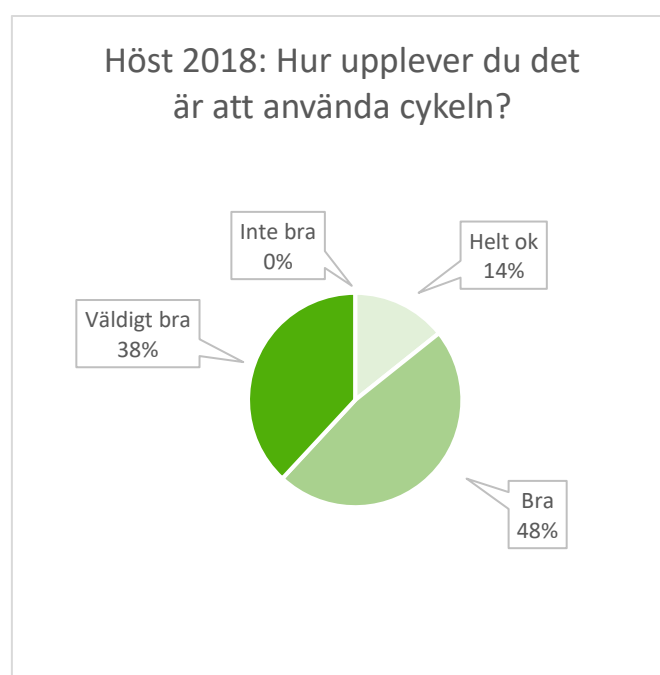
Höst 2018: Antal dagar/ vecka
som vikcykeln användes i
kombination med kollektivtrafik



I vårens omgång uppnådde 31 procent procent av deltagarna användningsmålet, hos höstens deltagare var motsvarande siffra 65 procent.

100 procent av deltagarna upplever att kombinationsresor med vikcykel har fungerat väl

I den regelbundna enkäten fick deltagarna följande fråga: "Hur upplever du det är att använda cykeln?". Svaren redovisas i diagrammen nedan.



I vårens omgång upplevde 95 procent att det var helt ok, bra eller väldigt bra att använda cykeln. Under höstens omgång var motsvarande siffror 100 procent, och det var här betydligt fler som tyckte att det var "bra" och "väldigt bra".

Minst 50 procent av deltagarna fortsätter att använda vikcykel efter projektets slut

Av projektets totalt 40 deltagare uppger 8 att de planerar att inskaffa en egen vikcykel efter projektets slut, ytterligare 12 uppger att de överväger att göra det.

Effektmål

Projektdeltagarna visar förbättrade resultat i hälsoundersökningen efter projektets slut

För att få en djupare förståelse av projektets hälsoeffekter har en utomstående konsult analyserat data från hälsoundersökningarna genomförda 2018 samt 2017 (sammanlagt tre projektomgångar).

Studien kan inte påvisa någon märkbara samband mellan användning av vikcykeln och förändringar av hälsotillstånd såsom stress, sömn, vikt, blodtryck, upplevda symptom etc.

Den relativa maximala syreupptagningsförmågan är den hälsotillstånd som förbättrats hos flest respondenter, strax under hälften av deltagarna. Det är ett spritt resultat och det går inte att se några tydliga samband mellan relativ maximal syreupptagningsförmåga och mängden cykling. Det kan dock konstateras att det är fler resenärer som förbättrat syreupptagningsförmågan än som har försämrats den eller som inte fått någon förändring alls.

Totalt sett är den största positiva förändringen den upplevda hälsan, där över 30 % uppger en förbättring efter projektet.

Se rapporten *"Buss Ohoj! – utvärdering av hälsomässiga effekter. En fördjupad studie av projektet Buss ohoj!"* för en fullständig redovisning analysen.

Minst 50 procent av deltagarna fortsätter att cykla efter projekttidens slut

Huruvida deltagarna har fortsatt att cykla får undersökas framledes. För att bilda oss en ungefärlig uppfattning ställdes följande fråga i den avslutande enkäten: "Upplever du att du har förändrat dina resvanor under projektet? Om ja - tror du att dina nya resvanor kommer att hålla i sig?"

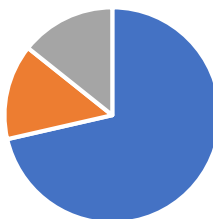
Svaren redovisas i diagrammen nedan. De som svarade nekande på frågan om huruvida deras resvanor har förändrats har kategoriserats som "Nej".

Vår 2018: Upplever du att du har förändrat dina resvanor under projektet? Om ja - tror du att dina nya resvanor kommer att hålla i sig?"



■ Ja ■ Nej ■ Kanske

Höst 2018: Upplever du att du har förändrat dina resvanor under projektet? Om ja - tror du att dina nya resvanor kommer att hålla i sig?"



■ Ja ■ Nej ■ Kanske

Deltagarnas utvärdering av projektets organisation

I den avslutande utvärderingen av projektet ställdes följande frågor kring hur man som deltagare har upplevt projektets organisation.

"Hur upplever du att anmälan till projektet fungerade? Upplever du att du fått den information du behövt från projektledaren? Upplever du att rapporteringarna har varit smidiga och enkla att genomföra? Upplever du att rapporteringarna har skett med lagom intervall?"

Med något enstaka undantag var svaren positiva eller mycket positiva.

Kommentarer från deltagarna

I den löpande rapporteringen har projektdeltagarna kunnat lämna kommentarer och medskick kring projektet. Några återkommande reflektioner är:

- Det kan vara svårt att få plats med cykeln på kollektivtrafiken vid rusning.
- Cykeln ger flexibilitet, men man behöver ge sig själv tidsmarginaler för att hinna ihop cykeln innan påstigning på kollektivtrafik.
- Det är många som söker kontakt och ställer frågor om cykeln när man är ute och reser med den.
- Väderleken under senhösten gör det svårt att fortsätta använda cykeln.

I den avslutande enkäten är det många som uttrycker att man är nöjd med projektet i sin helhet. Exempel på kommentarer:

- *"Mycket positivt att jag fick möjligheten att bara med. Det har bidragit till att jag cyklar mycket mer nu inte bara i pendlings syfte. Av olika anledningar har mitt cyklande legat nere några år men detta var precis vad jag behövde för att komma igång eftersom jag verkligen gillar att cykla. Cykeln har väckt uppmärksamhet och många frågor har ställts hur det funkar och om den är lättcyklad. Detta både bland andra pendlare men också vänner och arbetskamrater. Jag vet att någon av mina arbetskamrater har anmält sig till nästa omgång. Tack än en gång för att jag fick vara med."*
- *"Jag tycker att detta projekt är ett väldigt bra projekt och jag tror att det kan få folk som inte cyklar så mycket att verkligen börja med det när de märker hur smidigt det är att ta med vikcykeln."*
- *"Det känns verkligen som att jag och cykeln "vuxit ihop" mer nu. Måste säga att det känns lite krångligt med den inledningsvis och nu när det satt sig känner jag att det blir en helt annan livsstil med mer vardagsmotion och mindre pendling, fast jag har samma sträcka till jobbet som innan."*
- *"Tack för jag fick vara med i projektet! Det har varit väldigt givande och jag har fastnat för detta sättet att kombinera cykel och kollektivtrafik. Jag har också haft många samtal med nyfikna medresenärer som alla är lika imponerade av det lilla paketet jag har jämt mig blir en fullt fungerande cykel på 4 handgrepp :) och man kan ju alltid hoppas att någon blivit inspirerad att prova samma resesätt."*

Avslutande reflektioner och rekommendationer

Deltagarna är nöjda med hur projektet har organiserats, men vikcykeln fungerar olika bra för olika personer. En del av responsen rör saker som är svåra att förändra inom ramen för projektet, såsom utformning av resecentrum, kollektivtrafikens pålitlighet, cykelns design, väder och livssituation. Nedan följer förslag på vad HRV kan göra för att förbättra projektets resultat.

- Utveckla ambassadörskap via sociala medier
Upplägget med stafettkontot på Instagram har visat sig vara lyckosamt och deltagarna har varit flitiga med att producera innehåll. För att innehållet ska hålla så hög kvalitet som möjligt kan man arbeta mer med att coacha deltagarna i hur man gör inlägg med en intressant vinkel.
- Utvärdering av projektet
Istället för att fokusera på hälsomässiga effekter av att använda vikcykeln kan djupintervjuer med deltagarna genomföras efter projektets slut. Detta för att öka förståelsen kring vilka grupper som är lämpade att använda sig av vikcykel, första hur kollektivtrafiken kan göras mer kompatibel för kombinerad mobilitet etc. Djupintervjuerna skulle kunna göras av upphandlad konsult, följeforskare eller examensarbete för student.
- Ökad tydlighet gällande projektets villkor
För att få deltagare med hög motivation bör man vara tydlig vad projektet kommer att innebära. Man kan exempelvis påminna deltagarna om villkoren och ge möjlighet till att dra sig ur tidigt under rekryteringsprocessen.
- Aktiv rekrytering utanför Göteborg
För att få geografisk spridning bland projektets deltagare krävs en mer aktiv rekrytering och marknadsföring utanför Göteborgsområdet. Det går exempelvis att styra var annonseringen via sociala medier ska vara mest fokuserad.