

Buss ohoj! - Slutrapport 2017

Ett projekt inom Hållbart resande väst



Innehåll

Buss ohoj! - Slutrapport 2017	1
Projektet i korthet	3
Bakgrund	3
Projektets målgrupper och medial uppmärksamhet	4
Mål	4
Resultat	4
Aktiviteter	4
Projektstart (januari – mars 2017)	4
Rekrytering av cyklister (februari - mars 2017)	5
Utdelning och cykelstart (april/ augusti 2017)	5
Hälsundersökningar (september/ december 2017)	5
Utvärdering (januari - februari 2018)	5
Övergripande aktivitetsmål och uppföljning	5
40 demografiskt spridda deltagare, fördelade på två tremånadersperioder ska under 2107 låna vikcyklar och rapportera om sitt resande	5
20 deltagare genomför hälsundersökningar, en före och en efter cykelperioden	6
Två personporträtt tas fram, som baseras på deltagarna och deras erfarenheter	6
Beteendemål	6
Varje deltagare använder vikcykeln i kombination med kollektivtrafik minst tre dagar i veckan under cykelperioden	6
100 procent av deltagarna upplever att kombinationsresor med vikcykel har fungerat väl	9
Minst 50 procent av deltagarna vill köpa loss den lånade vikcykeln efter cykelperioden	10
Effekt mål	10
Samtliga av de 20 cyklister som genomför hälsundersökningarna visar bättre resultat	10
Minst 50 procent av deltagarna fortsätter cykla efter projektidens slut	12
Deltagarnas utvärdering av projektets organisation	13
Kommentarer från deltagarna	13
Hinder och problem	13
Övriga kommentarer	14
Avslutande reflektioner och rekommendationer	16

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. Under 2017 genomfördes projektet i två omgångar, en på våren och en på hösten. De 20 deltagarna i höstens omgång 2017 fick även hälsoundersökningar före och efter projektperioden för att kunna utvärdera hälsoeffekterna av sina nya resvanor. Vid en sista rapportering ställs 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 vikcyklar 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 klimatstrategi, samt deltagande kommuners klimat, energi, transport- och miljömål.

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.

Avståndet mellan hemmet och hållplatsen, eller hållplatsen och slutdestinationen, kan för vissa upplevas vara en utmaning. På landsbygden kan detta vara ett avsevärt hinder för att minska bilåkningen. En del av problematiken kan lösas genom pendelparkeringar för bilar och cyklar, men det är inte ett alternativ på alla ställen. Det löser även endast problematiken för en del av resan. Att föreslå och uppmuntra en individuell lösning kan därför vara en viktig pusselbit för att öka andelen hållbara persontransporter.

Det finns många personer som ställer sig positiva till att cykla mellan arbetsplatsen och hemmet, men väljer bilen på grund av ett allt för stort avstånd. Att hitta en lösning där kollektivtrafik kan kombineras med andra hållbara transportsätt blir därför viktig. Ett verktyg för att lösa detta problem är hopfällbara cyklar, även kallade vikcyklar. En vikcykel kan enkelt 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.

HRV vill fånga upp fler bilister genom att genomföra en satsning för 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 syns i media har varit prioriterat, som ett medel för att nå potentiella deltagare och framtida kombinationsresenärer.

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 potentialen att cykla och använda 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 2017 års omgångar var i hög utsträckning personer med stor vana att använda kollektivtrafik och cykel sedan tidigare. HRV ville genom det försäkra sig om att vikcyklarna skulle komma till användning och att vi på så sätt skulle få feedback att utveckla konceptet vidare. En nackdel med ett sådant urval är att många av deltagarna redan på förhand är i mycket god fysisk form, och det blir svårt att påvisa några större skillnader i hälsostatus före och efter projektet. De allra flesta av deltagarna var bosatta och verksamma i Västra Götaland.

Kollektivtrafikchaufförerna informerades om projektet genom intern kommunikationen på Västtrafik och Hallandstrafiken. Det har vid enstaka tillfällen uppstått dispyter mellan chaufför och deltagare, men det har inte påverkat projektet i stort.

Deltagarna har visat upp sitt deltagande i sociala medier, på Instagram får projektet 17 träffar under 2017. Det är dock många som har privata konton på sociala medier, vilket gör aktiviteter osynliga för oss och utomstående. Det är på det hela taget svårt att mäta deltagarnas spridning av projektet.

Media har visat stort intresse och inslag om projektet har gjorts i Aftonbladet, SVT nyheter väst, TTELA, Bohuslänningen, Dagens Samhälle, P4 Göteborg, P4 Skaraborg, GP, SVD.se, Skaraborgs läns tidning och cykelpendlare.blogspot.se.

Aktiviteter

Projektstart (januari – mars 2017)

Inledande möten hålls med Västtrafik och Hallandstrafiken för att förankra projektet. Projektledaren tar tillsammans med kommunikatören fram en kommunikationsplan. Presentation av projektet hålls i nätverket för Hållbart resande.

Med hjälp av reklambyrån Sturm & Drang tas en illustration för projektet fram. Illustrationen används för tryck på cykelväskor och i kommunikationen kring projektet.

Upphandling av vikcyklar, förvaringsväskor, service, förvaring och hälsoundersökningar genomförs. Upphandling sköts med hjälp av Västra Götalandsregionens avdelning för inköp. Deltagarbevis i form

av laminerade kort tas fram av Västtrafik, för att vid behov kunna visa upp för chaufförer i kollektivtrafiken.

På grund av att vikcyklarna fastnar i tullen på väg från Tyskland försenas den första periodens start till den 24 april.

Rekrytering av cyklister (februari - mars 2017)

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. Deltagare till både första och andra omgången rekryteras vid samma tillfälle, vilket senare visar sig ge upphov till vissa problem. På grund av den långa väntan till den andra omgångens start blir det många avhopp, och det blir även svårt att styra rekryteringen mot ett optimalt urval av deltagare.

Projektet väcker uppmärksamhet i media och lockar många ansökande (totalt 220 st) utan några större ansträngningar. HRV beslutar därför inte köpa något reklamutrymme.

Utdelning och cykelstart (april/ augusti 2017)

Cykelperioden startas genom ett utdelningsevent i GRs lokaler i centrala Göteborg. Projektledare går igenom rutiner för rapportering, regler för försäkring med mera. Vid eventet närvarar även en representant från cykelleverantören för att visa hur vikcykeln fungerar.

Cykelperiod 1: 24 april – 30 juli

Cykelperiod 2: 28 augusti – 1 december

Mellan projektperioderna servas cyklarna.

Hälsoundersökningar (september/ december 2017)

Hälsoundersökningar för cyklisterna i den andra cykelperioden genomförs, en före och en efter projektet.

Utvärdering (januari - februari 2018)

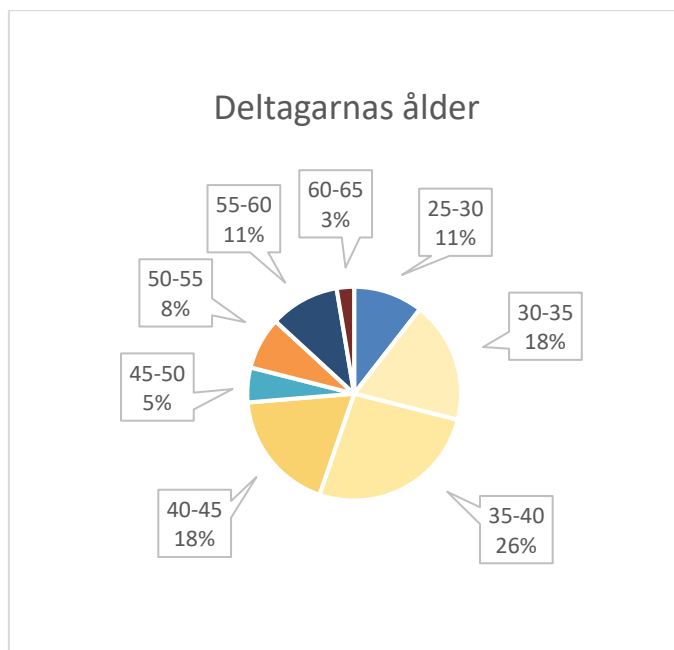
Utvärdering av projektet, sammanställning av deltagarnas löpande rapporteringar samt hälsoundersökningarna för höstens omgång genomförs.

Övergripande aktivitetsmål och uppföljning

40 demografiskt spridda deltagare, fördelade på två tremånadersperioder ska under 2107 låna vikcyklar och rapportera om sitt resande.

40 deltagare har uppdelade på två omgångar lånat vikcyklar och varannan vecka rapporterat om sitt resande. Den första perioden var mellan den 24 april – 30 juli och den andra perioden mellan den 28 augusti – 1 december.

19 kvinnor och 21 män deltog i projektet. Åldersmässigt fanns en tyngdpunkt i åldern 30-45 (62 procent). Spridningen på kön och ålder kan dock i sin helhet beskrivas som god.



Inom projektet har deltagarna inte tillfrågats om sin huvudsyssla, vilket annars ofta räknas till demografibegreppet.

20 deltagare genomför hälsoundersökningar, en före och en efter cykelperioden

Deltagarna i höstens omgång av projektet genomgick hälsoundersökningar före och efter projektperioden. Resultaten redovisas längre fram i rapporten.

Två personporträtt tas fram, som baseras på deltagarna och deras erfarenheter

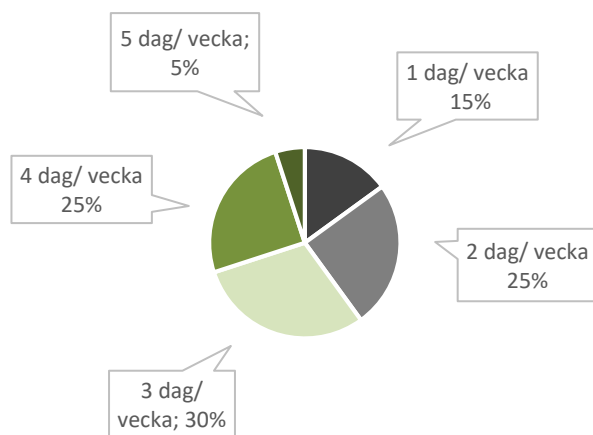
En kortfilm om en av deltagares användande av vikcykeln produceras, samt en artikel skriven med filmen som grund. Filmen är anpassad för sociala medier och kommer bland annat att användas i rekryteringskampanjen för 2018 års omgång av projektet.

Beteendemål

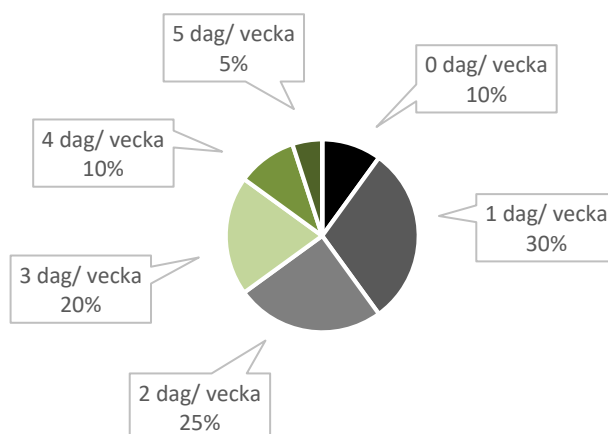
Varje deltagare använder vikcykeln i kombination med kollektivtrafik minst tre dagar i veckan under cykelperioden

I de enkäter som deltagarna fick svara på var 14:e dag ställdes frågan "Hur många dagar de senaste 14 dagarna har du kombinerat vikcykeln med.. Tåg/ buss/ spårvagn/ båt/ annat". En sammanställning av svaren redovisas i diagrammen nedan.

Vår 2017: Antal dagar/ vecka som vikcykeln användes i kombination med kollektivtrafik

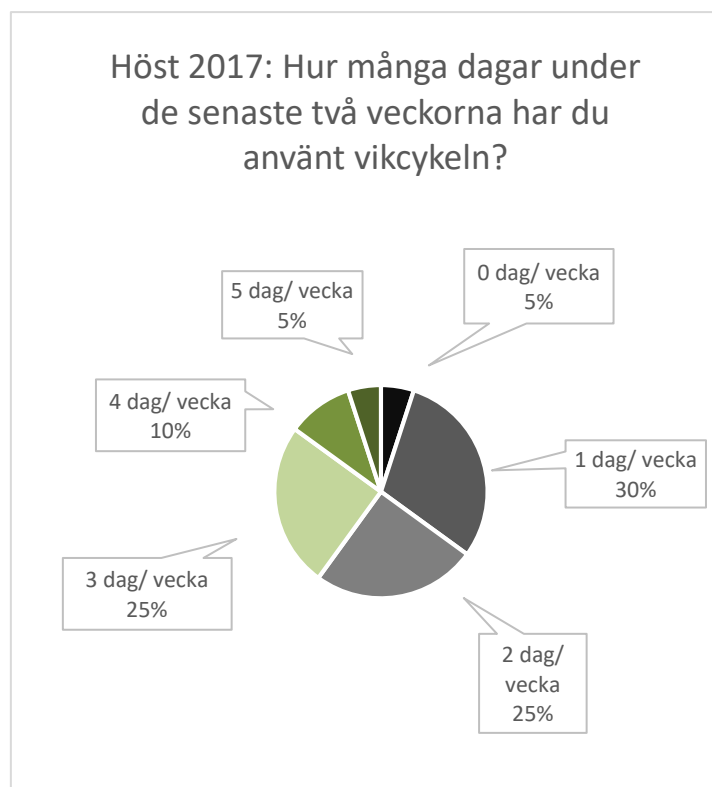


Höst 2017: Antal dagar/ vecka som vikcykeln användes i kombination med kollektivtrafik



Av vårens omgång uppnådde 80 procent av deltagarna användningsmålet, av höstens omgång var motsvarande siffra 35 procent.

Den låga siffran för höstens omgång förklaras i viss utsträckning av att några deltagare har använt cykeln utan att kombinera den med kollektivtrafik. Svaren på enkätfrågan "Hur många dagar under de senaste två veckorna har du använt vickcykeln?" redovisas nedan.



40 procent av deltagarna i höstens omgång uppger sig ha använt cykeln 3 dagar/vecka eller mer.

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

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



I vårens omgång upplevde 95 procent att det var ganska bra, bra eller väldigt bra att använda cykeln, ingen fyllde i svarsalternativet "inte bra". Under höstens omgång var motsvarande siffror 85 procent, det var även här ingen som fyllde i svarsalternativet "inte bra" men betydligt fler som tyckte att det var "helt ok", snarare än "bra".

Graden av nöjdhet får betecknas som hög i båda grupperna, även om den var påtagligt högre för vårens omgång.

Minst 50 procent av deltagarna vill köpa loss den lånade vikcykeln efter cykelperioden

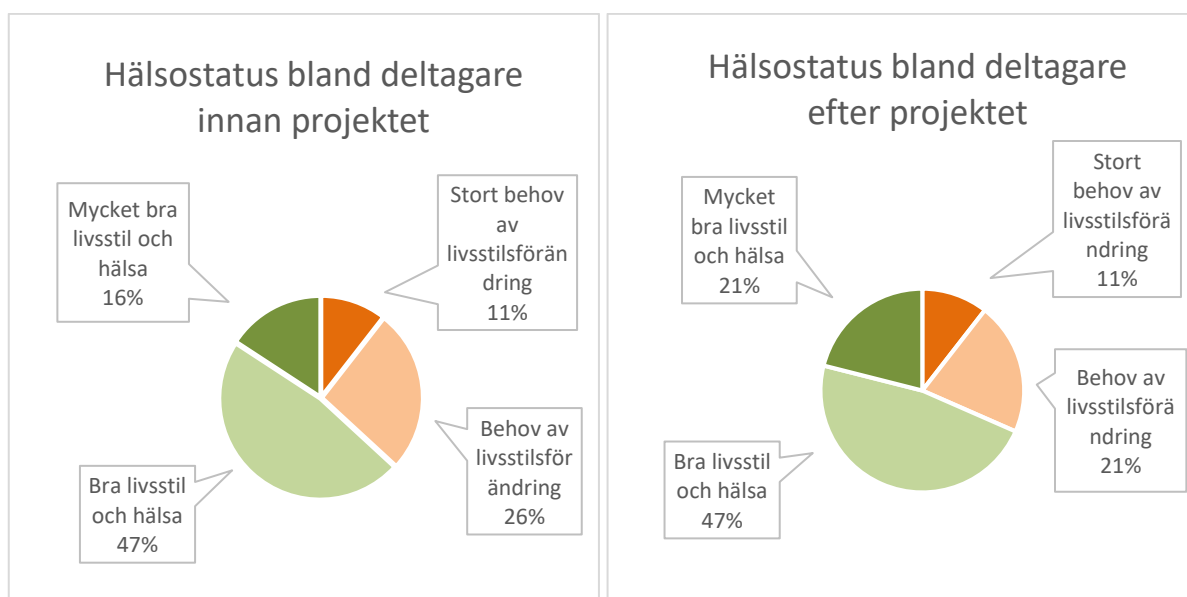
Bland våromgångens deltagare var det 3 personer som köpte loss sina cyklar (15 procent). Det visade sig dock vara organisatoriskt komplicerat och möjligheten att köpa loss cykeln togs bort inför höstens omgång. Deltagarna kunde då erbjudas 20 procent rabatt på cykeln hos leverantören. Ingen av deltagarna har enligt leverantören köpt cykel på egen hand, det är oklart om deltagarna har köpt en vikcykel på annat håll.

Effektmål

Samtliga av de 20 cyklister som genomför hälsoundersökningarna visar bättre resultat

Sammanfattningsvis kan mycket små hälsoeffekter uppmätas bland deltagarna. Den anlitade sköterskan kommenterar i sammanställningen av provresultaten: *"Min upplevelse var att de allra flesta som ingick i projektet var mycket fysiskt aktiva personer. Det var några få som såg projektet som en start för att komma igång och få en bättre livsstil. Ett par stycken har även lyckats med att förbättra sina livsstilsvanor markant."*

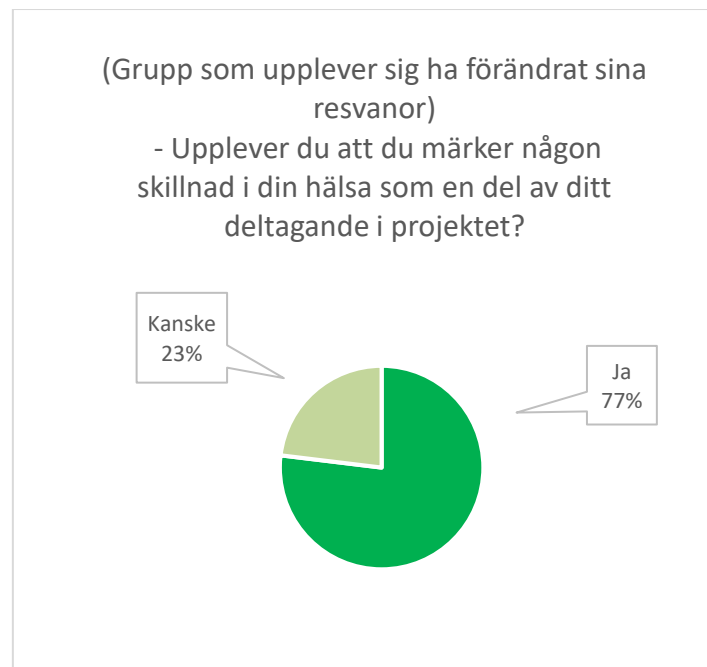
Många av deltagarna hade alltså en mycket god fysik redan innan projektet, och den extra fysiska aktivitet som projektet kan innebära ger då ingen större effekt.



Gruppen "Behov av livsstilsförändringar" har minskat från 26 procent till 21 procent medan gruppen "Mycket bra livsstil och hälsa" har ökat från 16 procent till 21 procent. Övriga grupper är oförändrade i storlek.

För att skydda deltagarnas integritet redovisas resultaten på gruppnivå. Detta gör det svårt att följa individuella förändringar. Ett troligt utfall är att de deltagare som såg projektet som "...en start för att komma igång och få en bättre livsstil." också förbättrade sina resultat betydligt, men att den effekten inte syns så tydligt på grund av den generellt stillastående utvecklingen på gruppnivå.

I den avslutande enkäten ställdes frågan "Upplever du att du märker någon skillnad i din hälsa som en del av ditt deltagande i projektet?". Detta är till skillnad från resultaten från hälsoundersökningarna endast självskattningar, men fördelen är att svaren kan kopplas till deltagarnas användande av vicykeln. Om man ser till den grupp som under vårens omgång svarade "ja" på frågan "Upplever du att du har förändrat dina resvanor under projektet?", så blir svaren betydligt mer positiva.



Under höstens utvärdering fick deltagarna även utrymme att formulera sig fritt kring upplevelsen av det egna måendet. Bland de som svarade jakande på frågan om förändrade resvanor fanns kommentarer som de nedan följande:

"Inte fysiska hälsan, men den psykiska. Mådde mycket bättre de dagar jag cyklade i Göteborg och slapp greja med att passa och vänta på spårvagnen. Att cykla är för mig ett sätt att stressa av och rensa hjärnan och man slapp bli irriterad på att behöva vänta 5 min på spårvagnen."

"Nej, men de dagar jag väl kunde använda cykeln var det väldigt skönt att få röra på sig och få frisk luft"

"Upplever mig mycket mer alert och pigg de dagarna som jag cyklat. Har även lättare att släppa jobbet om jag cykla hem på eftermiddagarna efter jobbet."

"Bättre kondition och mer muskler i benen."

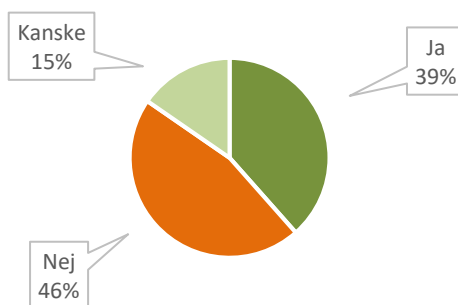
"Bättre kondition, gått ned lite i vikt."

Minst 50 procent av deltagarna fortsätter cykla efter projektidens slut

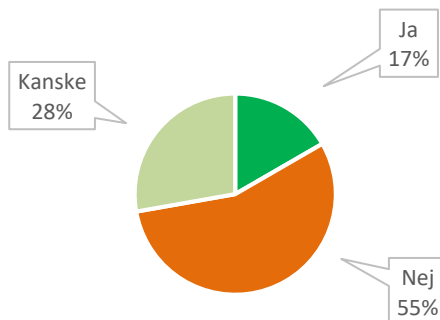
Huruvida deltagarna har fortsatt att cykla får undersökas framledes. För att bilda oss en ungefärlig uppfattning ställdes följande fråga i den avslutande enkäten: "Upplever du att du har förändrat dina resvanor under projektet? Om ja - tror du att dina nya resvanor kommer att hålla i sig?"

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

Vår 2017: Upplever du att du har förändrat dina resvanor under projektet? Om ja - tror du att dina nya resvanor kommer att hålla i sig?"



Höst 2017: Upplever du att du har förändrat dina resvanor under projektet? Om ja - tror du att dina nya resvanor kommer att hålla i sig?"



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

Hinder och problem

Vid rapporteringstillfällena var 14:e dag ställs frågan ”Har du stött på några problem?”. Den största delen av svaren på frågan är nej för båda perioderna, se diagrammet nedan.



De som svarar ”Ja” på denna fråga uppmanades även att lämna en kort beskrivning av problemet. För att skapa en överblick och uppfattning om de vanligast förekommande problemen har ett urval gjorts bland kommentarerna.

”Det vore väldigt bra med justerbara längder på remmarna på barnvagnsplatserna på bussen, så att man kan parkera cykeln stabilt. De är ofta antingen för långa eller för korta i nuläget vilket leder till att cykeln lätt tippar.”

”Generellt svårt att sätta fast cykeln ombord på fordonen.”

"Tågen är inte anpassade för cykeln, trångt."

"Trångt på bussen med cykel"

"Det var en Busschaufför i Skövde som inte ville släpa på mig men jag visade intyget så motvilligt fick jag gå om bord. Han sa att inga cyklar var välkomna om bord på bussen."

"Tycker cykeln är lite obekvämt att cykla på."

" Växlarna krånglar."

"Kollektivtrafiken är inte pålitlig."

"Saknar en cykelkorg."

"Fick punktering på bakhjulet 9:e dagen."

I den avslutande enkäten för utvärdering av höstens omgång ställdes följande fråga: "Som du ser det: vad kan i huvudsak göras för att underlätta för kombinationsresor med vikcykel i allmänhet?" Även här har ett urval gjorts bland kommentarerna.

"Bättre utrymmen för förvaring på tåg och bussar."

"Mitt problem har varit att tågtider inte passat/missat tåget. Inget med vikcykeln att göra."

"Utpekade dörrar på bussar, spårvagnar och tåg där man kan ha cykeln, typ rullstolar och barnvagnar."

"Säkrare cykelbanor och att resecentralerna byggs med fokus att undvika trappor."

"Billigare cyklar."

"Det borde också vara en lättviktscykel. För att underlätta förflyttning."

I samma enkät ställdes också frågan: "Om du slutade att använda cykeln helt eller delvis under projektets gång - vad var orsaken till detta?" De vanligaste svaren var följande:

"På grund av halka och dåligt väder."

"Utdragen sjukdom"

"Osäkra cykelvägar"

"Förändrad arbetssituation"

Övriga kommentarer

I både den löpande rapporteringen och den avslutande utvärderingen ombads deltagarna att fritt formulera ytterligare kommentarer och medskicka kring projektet. Ett urval bland kommentarerna har gjorts.

"Jag tyckte att det var ett bra initiativ. Det jag upptäckt är dock, att när man pendlar kollektivt långt (som jag) där det krävs många byten, så är det mkt lätt att välja bilen då det blir stressigt och man inte "måste" ta cykeln. Cykeln har dock gjort det värt att välja kollektivt åkande som ett möjligt alternativ. Jag trodde att jag skulle kunna använda cykeln mer än vad jag gjort. Cykeln är också perfekt att använda från "dörr till dörr" och ökar flexibiliteten avsevärt. Den är tillräckligt robust för att cykla längre sträckor, men man "bär" inte med sig den längre sträckor utan tar cykeln då det går att dra den eller att cykla på den."

"Man borde tipsat om någon app att logga turer i. Jag använde Strava. Har cyklat 1 075 km på cykeln under perioden, säkert mer då jag inte loggat alla småturer. Upplever att cykel till och från jobbet gör en piggare och ger bra vardagsmotion. Jag har 19km t/r cykling när jag jobbar och det är en bra distans för att få träning och motion. Jag har haft träningskläder under pendlingen och duschat och bytt om på jobbet, vilket har funkad kanon. Jag har beställt en ny Brompton enligt mina preferenser och längtar efter den! Saknar redan den jag lånat!"

"Jag tycker att jag är en gladare och trevligare person när jag cyklar. Känner verkligen att jag hinner göra mycket på tåget som jag inte gör i bilen."

"Har inhandlat ett lås vilket utökar användningsområdet! Kommer att sakna cykeln. Den har främst sparat mig tid och pengar. Har fått ganska mycket positiva gensvar och frågor från andra pendlare."

"Lyset på cykeln är utmärkt! Sadeln superbekvämt. Jag tycker om kombinationen att cykla och åka bil/buss. Har fungerat mycket bra hittills."

"Den är en social isbrytare. Många trevliga samtal med okända personer. Som cyklist är jag ovan vid positiva reaktioner från medtrafikanter."

"Det var svårare än jag trodde att använda bussar mm då jag bor på landet. Har mest fungerat på de dagarna vi var i Göteborg."

"Jag tycker cykeln funkar jättebra när jag endast ska till/från jobbet. Ska jag göra ärenden efter jobbet blir det oftast för krångligt. Det blir mycket packning med ombyten osv. Därav att det hade varit bra med en smart cykelkorg."

"Men är väldigt nöjd och det är väldigt skönt att kunna cykla i Göteborg och slippa åka spårvagn. Frihetsgraden i vardagen har ökat markant och även det psykiska välbefinnandet!"

"Saknar lås. Hoppas ibland av vid Liseberg station, cyklar till Valhallabadet för simträning innan sista cyklingen till jobbet. Har av ren vänlighet fått lämna in cykel i receptionen."

"Cykeln för tung o otymplig att bära med sig."

"Jag har helt klart börjat cykla mer. Förr tog jag bilen av gammal vana."

"Superbra projekt!"

"Tack, kul att få möjlighet att testa att kombinationsresa!"

"Projektet gav mig en inblick i hur man skulle kunna gå tillväga för att släppa bilvanan."

"Tack för att vår familj fick vara med! Vi har helt klart börjat cykla mer. På landet är det dock svårt med kollektivtrafik (pga få bussar och svårt att få ihop det med arbetstider)."

"Jag skulle gärna behålla cykeln men tycker den är lite dyr."

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 uformning av resecentrum, kollektivtrafikens pålitlighet, cykelns design, väder och livssituation. Nedan följer förslag på vad HRV kan göra för att förbättra projektets resultat.

- Urval av deltagare.
För att få bättre resultat på hälsoundersökningarna och mer motiverade deltagare kan vi satsa på att fånga upp vanebilister som tydligt uttrycker en önskan om att förändra sitt resebeteende. Det är även positivt om användandet av cykeln i ansökan beskrivs som en del av en ambition om en generellt hälsosammare livsstil.
- Inspiration till deltagare.
Ett tips från en deltagare var appen Strava, som mäter hur långt man cyklar varje dag.
- Ambassadörskap via sociala medier.
För att öka projektets exponering på internet kan ett särskilt offentligt konto på Instagram upprättas som sedan deltagarna får turas om att använda. De deltagare som inte är vana användare av sociala medier kan skicka bilder och text till projektledaren.
- Lås till cyklarna.
Detta har efterfrågats av vissa deltagare, det är dock ingen självklarhet. En fördel med ett lås är att cykeln kan bli enklare att förena med korta stopp och ärenden, men det kan också leda till att cykeln ofta blir stående utomhus med ökad risk för stöld och väderslitage.
- Beredskap för missöden.
Om cykeln får punktering eller på annat sätt börjar krångla är det viktigt att vi snabbt kan få cykeln i dugligt skick igen. Annars finns risk för att deltagaren kommer av sig i sitt användande av cykeln.
- Mätning av hälsa och upplevelse av välmående.
Om det är möjligt att få tillgång till deltagarnas individuella resultat på sina respektive hälsoundersökningar skulle effekterna av cykelanvändningen kunna mätas med mycket större precision. Om detta inte är möjligt kan vi komplettera med fler självskattningsfrågor i den löpande utvärderingen. Det kan även vara frågor som rör exempelvis upplevelsen stress, avkoppling från arbetet och andra mer subjektiva hälsoaspekter.
- Utlokalisera hälsoundersökningarna.
För de som inte bor i Göteborg kan kravet om att komma på hälsoundersökningar upplevas som en tröskel för att delta. Om det finns möjlighet att genomföra undersökningarna på plats i hemorten skulle det underlätta att få en geografisk spridning bland deltagarna.
- Tidigarelägga höstens omgång.
Om det är planeringsmässigt möjligt vore det bra att tidigarelägga höstens omgång, eftersom

att flera deltagare har angett halka och dåligt vädret som en anledning till att inte använda cykeln.

- Införskaffa ett "Flexikantkort" till deltagare i Halland.
I vissa fall har deltagare i Västra Götaland varit behjälpta av sina kort som i korthet förklarar projektet och att man har rätt att ha med sig cykeln ombord. Därför vore det bra att ta fram ett motsvarande kort till deltagarna i Halland.
- Vidarebefordra till Västtrafik: Önskan om justerbara remmar i kollektivtrafiken.
Flera av deltagarna önskar förbättrade möjligheter att spänna fast cykeln på pendeltåg och bussar.
- Bättre matchning mellan formulär och projektmål.
 - Ett mål för projektet var att få en god demografisk spridning, förslagsvis skrivs detta om till en god ålders- och könsmässig samt geografisk spridning.
 - Omformulera effektmålet "Minst 50 procent av deltagarna fortsätter cykla efter projekttidens slut" till "Minst 50 procent av deltagarna fortsätter att använda vikcykel i kombination med kollektivtrafiken efter projekttidens slut".
 - I rapporteringsenkäten som skickas ut var 14:e dag finns följande fråga: "Hur upplever du det är att använda cykeln?". För att bättre matcha upp projektets beteendemål bör frågan istället lyda: "Hur upplever du det är att använda cykeln i kombination med kollektivtrafiken?".
 - Effektmålet "Minst 50 procent av deltagarna fortsätter cykla efter projekttidens slut" bör göras mer specifikt. Är det cykling i allmänhet som efterfrågas, eller är det kombinationsresor med vikcykel? Även utvärderingsfrågan "Upplever du att du har förändrat dina resvanor under projektet? Om ja - tror du att dina nya resvanor kommer att hålla i sig?" kan göras med specifik i sin formulering.