

Minnisblað

Tilraunaverkefni með rafmagnshjól í Reykjavík, bráðabirgðaniðurstöður

Höskuldur Kröyer, 2019-01-18

Þann 19. október 2017 þá samþykkti Umhverfis og skipulagsráð Reykjavíkurborgar að framkvæma rannsóknarverkefni sem miðar að því að skoða (a) hvort það að lána rafreiðhjól til eigin nota geti haft áhrif á ferðahegðun og/eða sýn á sjálfærar samgöngur, og (b) hvaða þarfir rafhjólamenn hafa sem og hvernig hægt sé að auka öryggi þeirra. Markmið þessa minnisblaðs er að taka saman bráðabirgðaniðurstöður varðandi fyrri rannsóknarspurninguna, það er, hvort mæla megi áhrif af þátttöku á ferðahegðun og/eða sýn á sjálfbærar samgöngur.

Samantekt niðurstaðna

Helstu niðurstöður eru eftirfarandi:

1. Það er umtalsverður áhugi fyrir því að prófa rafhjól í svona verkefni og það er breiður hópur sem sækir um.
 - Verkefnið fékk tæplega þúsund umsóknir á stuttum tíma.
 - Flestir aldurshópar sækja um þátttöku, þó hlutfallslega óalgengara meðal yngstu og elstu hópanna, hugsanlega sökum þess að verkefnið miðaði að þeim sem gætu notast við rafhjólið til og frá vinnu.
 - Kvenfólk var hlutfallslega líklegra til að sækja um þátttöku í verkefninu (59,7% af þeim sem sóttu um þátttöku).
 - Umsækjendur eru úr öllum borgarhlutum, þó hlutfallslega algengara í miðborginni og Hlíðunum (miðað við íbúafjölda).
2. Hjólin sem eru lánuð út eru notuð og niðurstöður benda til þess að sú notkun komi að mestu leiti í staðinn fyrir ferðir sem annars hefðu verið farnar á einkabíl.
 - Hjólin voru mikið notuð fyrir ferðir til og frá vinnu, en einnig í einhverju mæli fyrir aðrar ferðir. 89,0% svöruðu að notast var við rafhjólið tvo eða fleiri daga í viku og 46,2% að notast væri við hjólið 4 eða fleiri daga í viku.
 - Algengast var að svarað væri að notast hefði verið við bíl ef ekki hefði verið fyrir rafhjól, það er, rafhjólið virðist aðallega koma í staðinn fyrir bílferðir.
 - Niðurstöðurnar benda til þess að fyrst og fremst sé um að ræða ferðir sem hefðu annars verið farnar með öðrum ferðamáta, ekki nýjar ferðir.
3. Það eru merki um jákvæðar breytingar á ferðahegðun.
 - Svörin benda til þess að notkun einkabíls minnki mikið og notkun rafhjóla aukist mikið á lánstímabilinu.

- Svörin benda til þess að notkun rafhjóls minnki aftur eftir lánstímabilið, notkunin á rafhjóli er þó meiri, og notkunin á einkabíl er minni eftir lánstímabilið en áður en lánstímabilið hófst.
4. Þátttakendur upplifa að verkefnið hafi haft jákvæð áhrif á andlega og líkamlega heilsu þeirra.
 - Meirihluti upplifði að þátttaka í verkefninu hafi haft jákvæð áhrif á heilsu sem og stress.
 5. Þátttaka fær þátttakendur til að huga meira að umhverfismálum.
 - Þátttakendur telja sig líklegri til að velja sérstaklega rafhjól, en einnig að fara sem gangandi eða hjólandi vegfarandi til og frá vinnu að sumri til eftir þátttöku, einnig svöruðu þátttakendur að þeir væru ólíklegri til að velja einkabílinn.
 - Þátttakendur telja sig líklegri að velja rafhjól fyrir ferðir til og frá vinnu að vetri til, en hugsanlega eru teikn um að þátttakendur hafi verið aðeins neikvæðari gagnvart venjulegu hjóli fyrir ferðir til og frá vinnu að vetri til.
 - Stór hluti þátttakenda taldi að þátttakan hefði haft áhrif á sýn þeirra varðandi umhverfissjónarmið. Þátttakendur svara að þeir hugi meira að umhverfissjónarmiðum bæði almennt sem og í kringum samgöngur sínar.
 - Áhugi á rafhjólum jókst almennt eftir þátttöku í verkefninu og umtalsverður hluti þátttakenda telur að þeir muni fjárfesta sér í rafhjóli í náinni framtíð.
 6. Þátttakendur eru, eftir þátttöku, mjög jákvæðir gagnvart því að Reykjavíkurborg láni út rafhjól með þessu móti.
 - Enginn af þeim 86 sem svöruðu spurningunni svöruðu að þeir væru neikvæðir eða „bæði og“ gagnvart því að Reykjavíkurborg láni út rafhjól með þessu móti, 88,4% svöruðu að þeir væru mjög jákvæðir gagnvart því.

Það er faglegt mat þessa skýrsluhöfundar að það sé hagur að því að halda áfram að lána út rafhjól til einstaklinga þar sem þessar bráðabirgðaniðurstöður benda til þess að sú útlánun leiði til þeirra jákvæðu áhrifa sem vonast var eftir (hafi meðal annars jákvæð áhrif á ferðahegðun).

1. Framkvæmd og aðferðarfræði

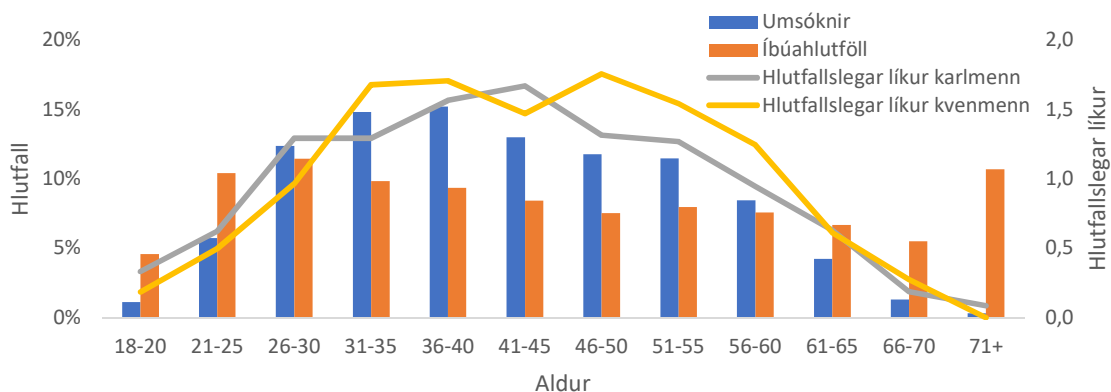
Björg Helgadóttir og Kristinn Eysteinnsson eru verkefnisstjórar fyrir hönd Reykjavíkur. Rafhjólin eru leigð af fyrirtækinu Hjólaspretti sem sér um afhendingu og móttöku hjólanna. Val á þátttakendum og samskipti við þá sem og rannsóknarhluti verkefnisins er á höndum Trafkon AB.

Upphaflega var gert ráð fyrir að það yrðu 100 einstaklingar sem myndu fá lánuð rafhjól á fjórum mismunandi tímabilum, en bætt var við einum hópi eftir að verkefnið hófst. 125 einstaklingar fengu útlutað hjóli á tímabilinu 16. apríl fram til 15 nóvember, hver og einn fékk hjólið í um það bil fimm og hálfu viku. Í nokkrum tilfellum þá þurfti þátttakandi að hætta við á síðustu stundu, en í næstum öllum tilfellum þá tókst að finna annan þátttakanda í staðinn. Í einstaka tilfellum þá var hjólið ekki sótt.

Þátttakendur svara 4 vefkönnunum, einni þegar sótt var um þátttöku, einni fyrir lánstímabilið, einni sem send er út 4-6 vikum eftir lánstímabilið og svo er stefnt á að loka könnunin verði í vor. Þessar niðurstöður byggja því fyrst og fremst á vefkönnunum fyrir og eftir lánstímabilið. Samtals byggja niðurstöðurnar á 129 svörum úr fyrir könnuninni (í einstaka tilfellum þá var þátttakandi búin að svara

könnuninni en hætti svo við þátttöku) og 91 svari (72,8% af þátttakendum) á eftir könnuninni, niðurstöðurnar skulu því skoðast sem bráðabirgða niðurstöður.

Opnað var fyrir umsóknir um þáttöku þann 15. mars 2018 og 7. maí voru komnar 993 umsóknir. Umsækjendur voru á öllum aldri (18 ára og eldri), en hlutfallslega algengara var að kvenmenn sóttu um þáttöku (59,7%) sem og aldurshópurinn 26 til 60 ára, sjá mynd 1. Sjá má ýtarlegri umfjöllun um svör sem fylgdu umsóknum í áfangaskýrslu (Kröyer, 2019).



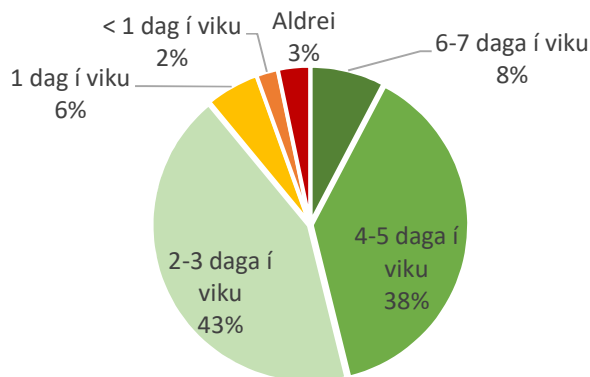
Mynd 1: Skipting þátttakenda út frá aldri og kyni sem og hlutfallsleg þátttaka mismunandi hópa út frá íbúafjölda.

2. Niðurstöður

2.1 Notkun rafhjóla á lánstímabilinu.

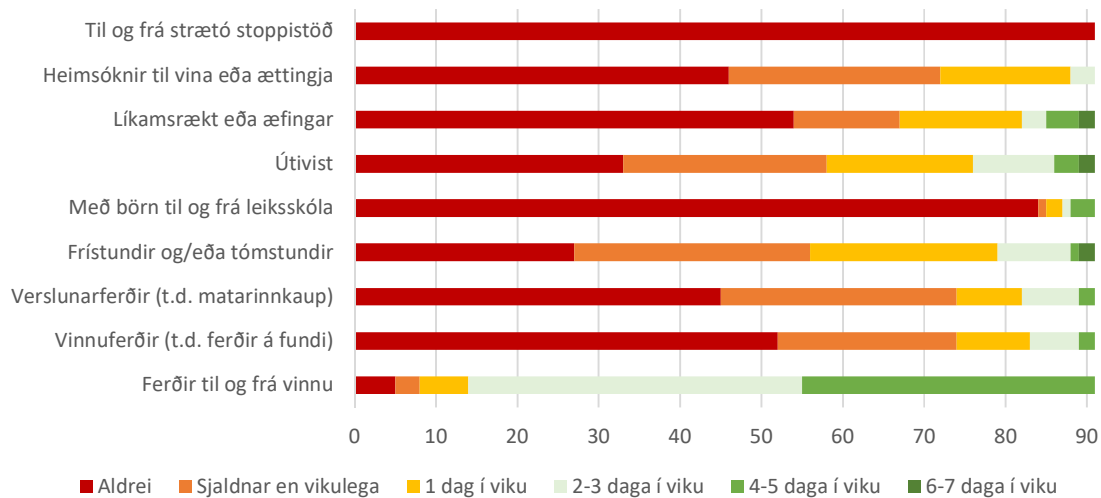
Tvö atriði voru fyrir fram talin mikilvæg til að meta hvort svona lánsverkefni væri líklegt til að ná markmiðinu að hafa jákvæð áhrif á val á ferðamáta og sýn á samgöngur. Það er, (i) hjólin þurfa að vera notuð og (ii) notkun hjólanna þarf að leiða til jákvæðra breytinga varðandi ferðamáta. Það er, að þau leiði ekki til þess að þátttakendur gangi/hjóli minna eða að rafhjólin séu fyrst og fremst að skapa nýjar ferðir sem annars hefðu ekki verið farnar.

Þátttakendur voru spurðir varðandi hve oft notast var við rafhjólið. 89,0% svöruðu að notast var við hjólið 2 daga eða oftar í viku og 46,2% svöruðu að notast var við hjólið 4 daga eða fleiri í viku. 3 (3,3%) svöruðu að þeir notuðust aldrei við hjólið á lánstímabilinu, sjá mynd 2. Við teljum þetta vera mjög jákvæðar niðurstöður og hlutfall þeirra sem aðeins notuðust takmarkað við rafhjólið er langtum lægra en búist var við.



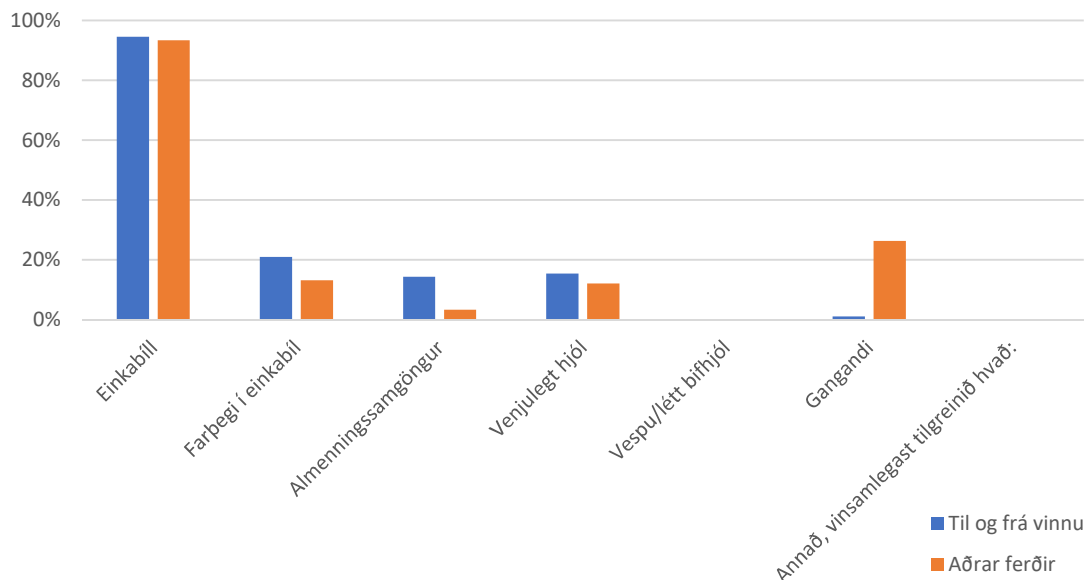
Mynd 2: Hve marga daga í viku notaðist þú að jafnaði við rafreiðhjólið?

Mynd 3 sýnir svör þátttakenda varðandi hve oft notast var við rafhjólíð fyrir mismunandi tegundir ferða. Niðurstöðurnar sýna að algengast var að notast var við rafhjólíð fyrir ferðir til og frá vinnu, en einnig var nokkuð um að notast væri við hjólíð fyrir útivist, líkamsrækt eða æfingar, eða frístundir og/eða tómstundir. Hafa ber í huga að aðrar ferðir en til og frá vinnu eru að jafnaði ekki farnar jafn oft í viku og því eðlilegt að lægra hlutfall svari að þær séu farnar marga daga í viku.



Mynd 3: Hvers konar ferðir notaðir þú rafreiðhjólíð fyrir?

Þegar spurt var hvaða ferðamáta hefði verið notast við ef þátttakandinn hefði ekki haft rafhjól til afnota þá svöruðu 94,5% að notast hefði verið við bíl, 20,9% að ferðin hefði verið farinn sem farþegi í bíl og 15,4% að notast hefði verið við hjól (hver og einn þátttakandi gat valið einn eða fleiri valkosti þar sem gera má ráð fyrir að hver og einn þátttakandi hefði notast við mismunandi ferðamáta háð hvaða ferð væri um að ræða), sjá mynd 4. Sambærileg svör fyrir aðrar ferðir (t.d. verslunarferðir) voru 93,4% bíl, 26,4% sem gangandi og 13,2% sem farþegi í bíl.



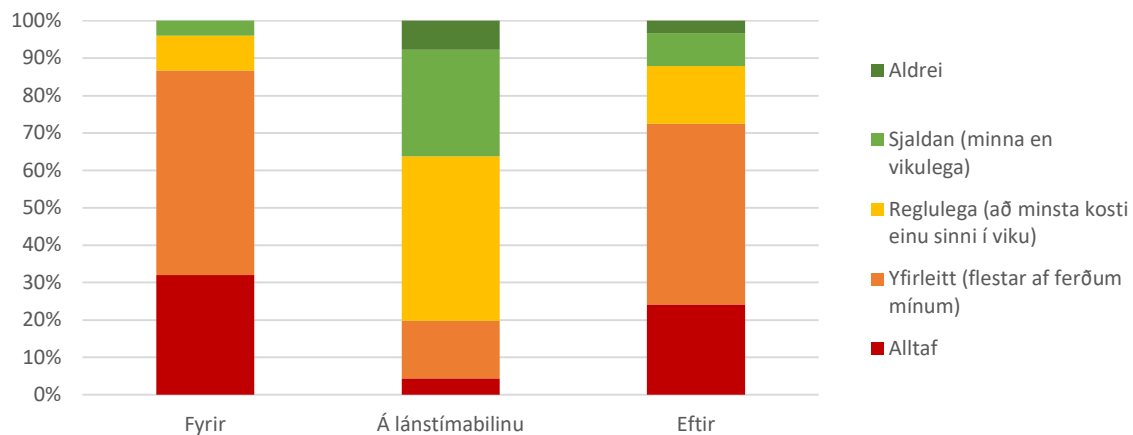
Mynd 4: Þegar þú notaðir rafreiðhjólíð (a) til og frá vinnu, (b) fyrir aðrar ferðir, hvaða ferðamáta hefðir þú notast við ef þú hefðir ekki haft rafreiðhjól til afnota (hægt er að velja fleiri en einn valmöguleika)?

Þátttakendur voru spurðir hvort þær ferðir sem voru farnar voru aðallega nýjar ferðir, ferðir sem hefðu annars verið farnar með öðrum ferðamáta eða hvort um hefði verið að ræða blöndu að þessu. 73,6% svöruðu að rafhjól hefði aðallega verið notað fyrir ferðir sem hefðu annars verið farnar með öðrum ferðamáta og 19,8% að bæði hafi verið um að ræða ferðir sem annars hefðu verið farnar með öðrum ferðamáta sem og nýjum ferðum. 6,6% svöruðu að aðallega hefði verið um nýjar ferðir að ræða. Þessar niðurstöður benda því ekki til þess að rafhjól hafi verið að auka ferðamagn í teljandi mæli heldur fyrst og fremst að hafa áhrif á val á ferðamáta.

2.2 Áhrif á ferðahegðun þátttakenda

Til að meta áhrif á ferðahegðun þátttakenda þá er borið saman svör varðandi hvernig notast var við mismunandi ferðamáta fyrir lánstímabilið, á lánstímabilinu og tímabilinu eftir lánstímabilið (fram að því að fyllt var í vefkönnunina). Einnig var spurt hversu líklegt þátttakandinn taldi að hann eða hún myndi notast við mismunandi ferðamáta.

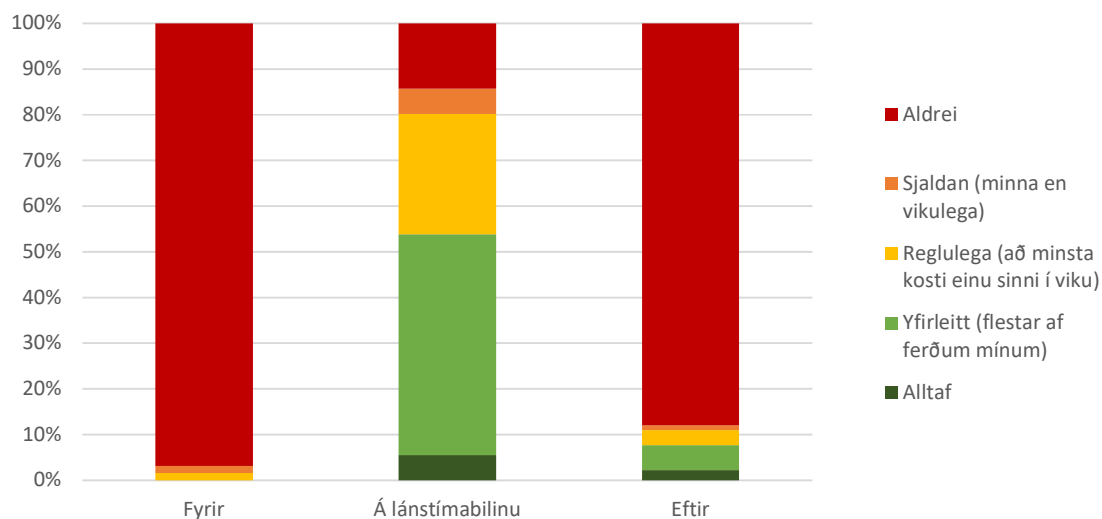
Mynd 5 sýnir svör þátttakenda varðandi hve oft var notast við einkabílinn til og frá vinnu fyrir lánstímabilið, á lánstímabilinu og eftir lánstímabilið. Niðurstöðurnar sýna að hlutfallið sem svaraði yfirleitt (flestar af ferðum mínum) eða alltaf lækkaði umtalsvert, eða frá 86,7% til 19,8%. Áhugavert er að sjá að 36,3% svöruðu að á lánstímabilinu þá var einkabíllinn notaður sjaldan (minna en vikulega) eða aldrei. Eftir lánstímabilið þá jókst aftur bílnotkunin, þar sem hlutfallið sem svaraði yfirleitt (flestar af ferðum mínum) eða alltaf jókst upp í 72,5%. Hafa þarf í huga að við það að skila rafhjólunum þá var það ekki lengur möguleiki að notast við rafhjól nema þátttakandi hafi keypt sér slíkt, það er því hugsanlegt að það muni koma fram meiri áhrif síðar. Ef borin eru saman svörin frá því fyrir þátttöku og eftir þátttöku þá er samt um umtalsverðan mun að ræða. Niðurstöðurnar benda því til þess að þátttaka í verkefninu hafði áhrif á notkun á einkabílum, þar sem notkunin minnkaði, hins vegar þá jókst notkunin aftur að verkefninu loknu hjá meirihluta þátttakenda. Út frá niðurstöðunum þá er ekki hægt að draga neina ályktun varðandi hvort fleiri þátttakendur muni breyta ferðahegðun sinni aftur þegar/ef þeir eða þær eignast rafhjól í framtíðinni.



Mynd 5: Einkabíll, hversu oft notaðir þú eftirfarandi ferðamáta til og frá vinnu á lánstímabilinu

Ef skoðuð eru svör varðandi notkun á rafhjól til og frá vinnu þá svaraði enginn þátttakandi að hann notaðist alltaf eða yfirleitt við rafhjól fyrir lánstímabilið, sjá mynd 6. Á lánstímabilinu þá jókst þetta hlutfall upp í 53,8%, en lækkaði svo aftur niður í 7,7%. Ef borið er saman hlutfall sem svara að hafi aldrei notast við rafhjól við svör í mynd 3 varðandi hve oft notast við hjól fyrir mismunandi tegundir ferða þá sést vissu misrými (5 samanborið við 13). Slíkur munur getur til dæmis verið vegna misskilnings spurninga eða mistaka við svör og fellur innan óvissa niðurstaðna frá rannsóknum að þessu tagi.

Niðurstöðurnar benda til þess að þátttakendur hafi notast mikið við rafhjólin til og frá vinnu á lánstímabilinu en svo hafi hlutfallið minnkað aftur, hugsanlega sökum þess að ekki allir fjárfestu sér í rafhjóli strax eftir lok lánstímabilsins.



Mynd 6: Rafhjól, hversu oft notaðir þú eftirfarandi ferðamáta til og frá vinnu á lánstímabilinu

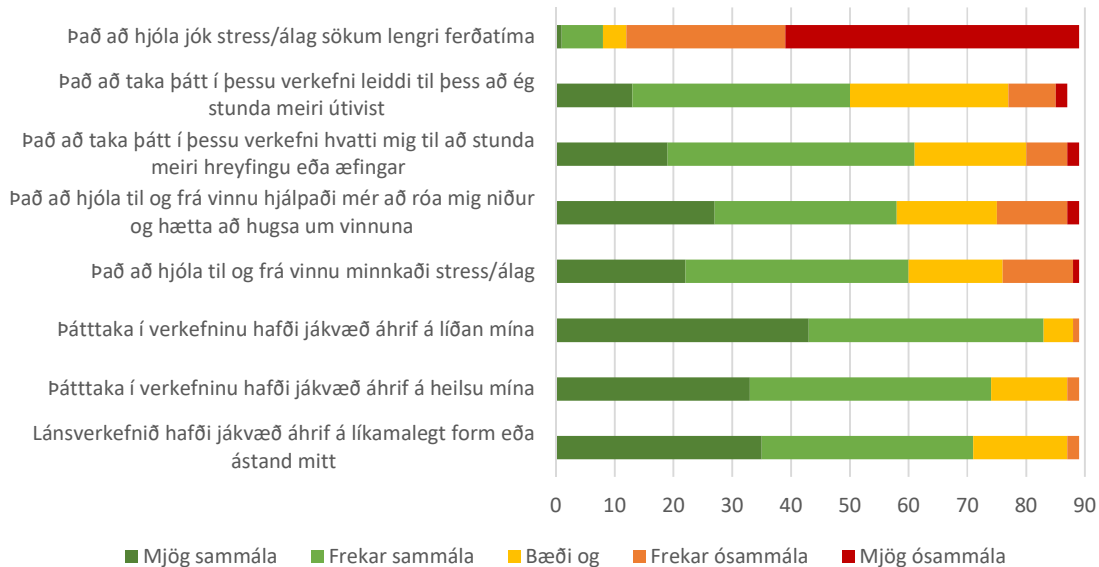
2.3 Upplifuð áhrif á heilsu/stress

Það að hjóla er bæði hreyfing og útivist. Það var því talið áhugavert að skoða hvort þátttakendur upplifðu að þátttaka í verkefninu hefði haft áhrif á andlega og líkamlega líðan þeirra. Það var tekið skýrt fram að þátttakendum væri valfrjálst að svara þessum spurningum, en mikill meirihluti svaraði þeim þó. Svör þátttakenda má sjá á mynd 7. Tekið skal fram að þessum spurningum er ekki ætlað að vera fullnaðar athugun á áhrifum þess háttar verkefnis á andlega eða líkamlega heilsu enda fyrir utan markmið rannsóknarinnar, heldur eingöngu til að fá vísbendingar um upplifun þátttakenda.

Þrjár spurningar miðuð að andlegri líðan, það er hvort það að hjóla myndi auka stress/álag sökum lengri ferðatíma, hvort það að hjóla hjálpi til við að róa niður og hætta að hugsa um vinnuna sem og hvort það að hjóla til og frá vinnu minnki stress/álag. Svörin við öllum þessum spurningum gefa sterk teikn um að þátttakendur upplifi sem að verkefnið og það að hjóla til og frá vinnu hafi haft jákvæð áhrif á andlega líðan þeirra, sjá mynd 7.

Sex spurningar miðuð að því að skoða annaðhvort upplifuð áhrif á heilsu, útivist eða almenna líðan. Svör við þessum spurningum voru einnig mjög jákvæð þar sem mikill meirihluti var mjög eða frekar sammála fullyrðingunum. Hér viljum við lyfta fram að 83 af 89 (93,3%) svöruðu að þeir væru mjög eða frekar sammála fullyrðingunni að þátttaka í verkefninu hefði haft jákvæð áhrif á líðan þeirra.

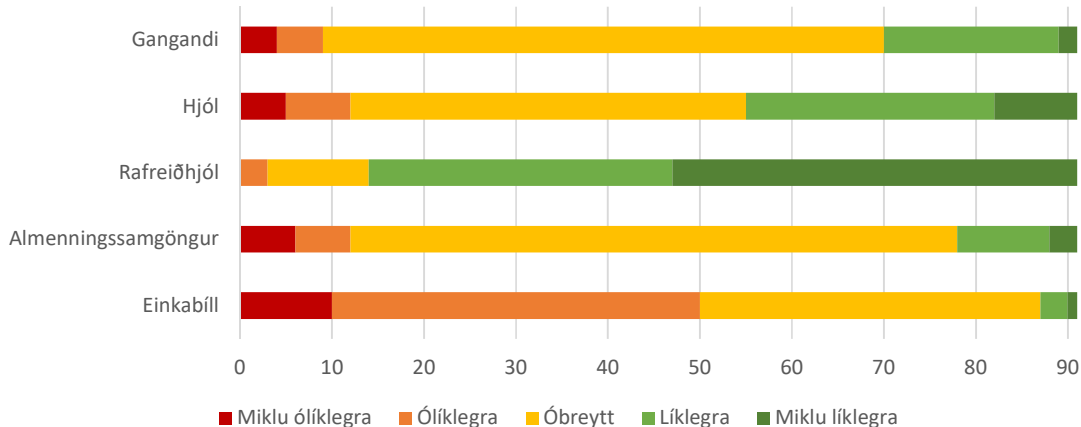
Niðurstöðurnar benda því til þess að mikill meirihluti þátttakenda upplifi það sem svo að verkefnið hafi haft jákvæð áhrif á andlega og líkamlega heilsu þeirra sem og hvatt þá til að stunda meiri útivist eða hreyfingu/æfingar. Hvatinn fyrir þessu verkefni var fyrst og fremst til að styðja við vinnu að sjálfbærum samgöngum, en á tímum þar sem við stöndum frammi fyrir áskorunum varðandi líkamlega og andlega heilsu og þar sem einstaklingar eru að kulna í starfi þá er full ástæða til að velta fyrir sér hvort hér sé tækifæri fyrir samfélagið, eða fyrirtæki/einkaaðila til að vinna á móti þeim vandamálum. Æskilegt væri að þetta væri rannsakað nánar.



Mynd 7: Svör þátttakenda þar sem þeir þurftu að taka afstöðu til eftirfarandi fullyrðinga.

2.4 Sýn þátttakenda á samgöngumál og þess að Reykjavík sé með svona lánsverkefni

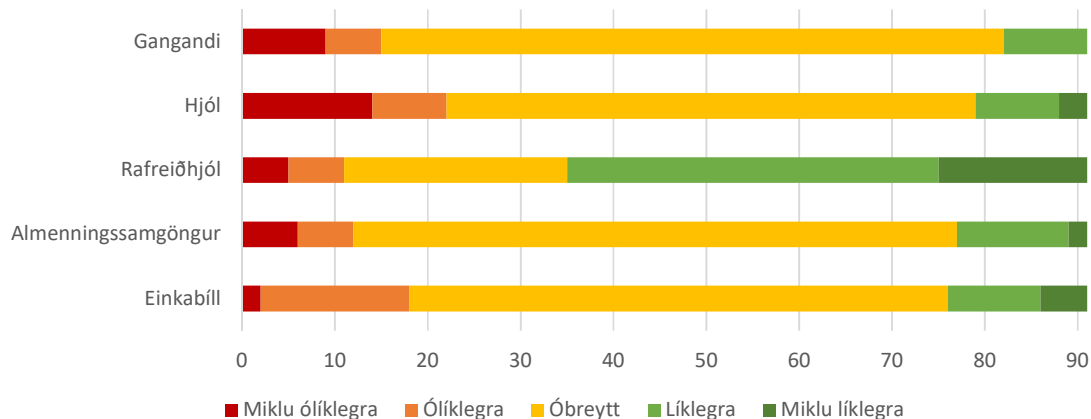
Þátttakendur voru spurðir spurninga varðandi sýn þeirra á samgöngur, hér verður þó aðeins fjallað um hluta þeirra spurninga. Fyrsti flokkur spurninganna miðar að því hvort þátttakendur telja sig vera líklegri eða ólíklegri til að notast við mismunandi ferðamáta eftir þátttöku í verkefninu.



Mynd 8: Eftir þátttöku í þessu verkefni, telur þú að þú sért líklegri eða ólíklegri til að velja eftirfarandi samgöngumáta til og frá vinnu að sumri til

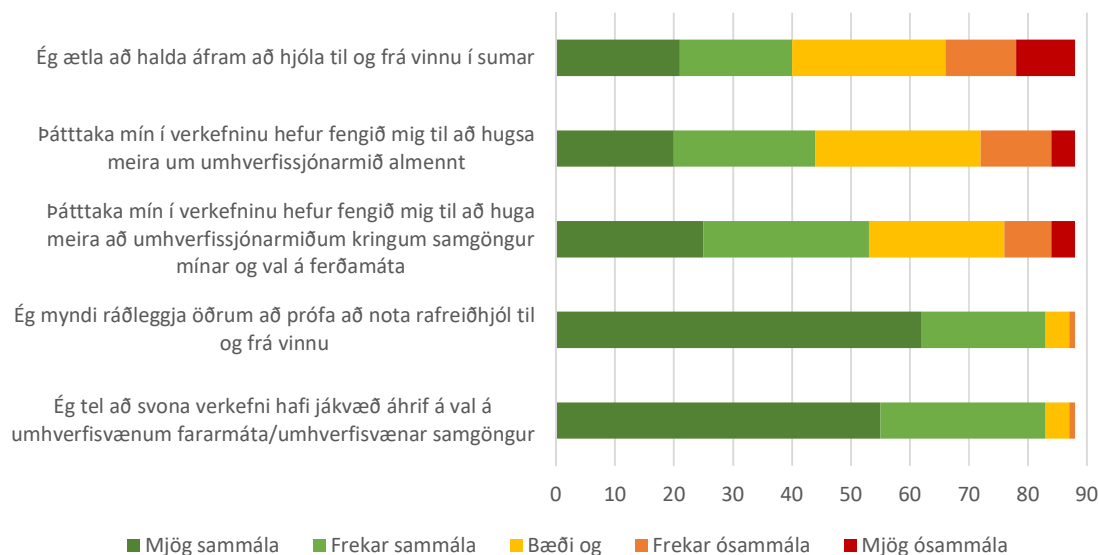
Niðurstöðurnar sýna að þátttakendur voru heldur jákvæðari gagnvart virku ferðamátunum (gangandi, hjólandi og rafhjól) fyrir ferðir til og frá vinnu að sumri til, meðan engin skýr merki var hægt að greina gagnvart almenningssamgöngum, sjá mynd 8. Niðurstöðurnar benda til þess að þátttakendur telji sig vera ólíklegri til að notast við einkabílinn.

Mynd 9 sýnir svör varðandi ferðir til og frá vinnu að vetri til. Þátttakendurnir eru vissulega mjög jákvæðir gagnvart rafhjólinu, þó svo að hlutfalli sé aðeins lægra en þegar kom að ferðum að sumri til, hins vegar er ekki hægt að greina nein skýr teikn hvað varðar hina ferðamátana, þó hugsanlega að þátttakendurnir hafi orðið aðeins neikvæðari gagnvart hjólreiðum á venjulegu hjóli yfir veturinn.



Mynd 9: Eftir þátttöku í þessu verkefni, telur þú að þú sért líklegri eða ólíklegri til að velja eftirfarandi samgöngumáta til og frá vinnu að vetri til

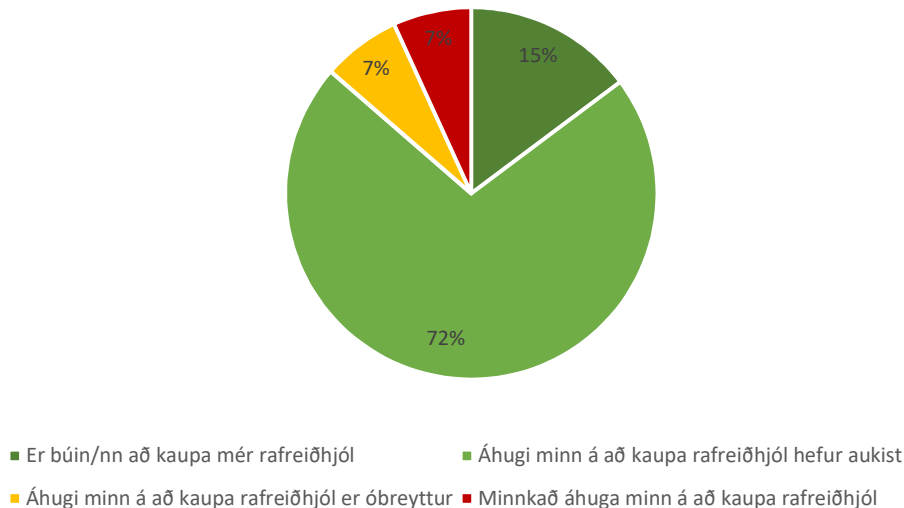
Annar flokkur spurninga miðar að því að skoða sýn þátttakenda á meðal annars umhverfismál, sjá mynd 10. Svörin voru mjög jákvæð hvað varðar að þátttakendur myndu ráðleggja öðrum að prófa að nota rafhjól til og frá vinnu sem og að þátttakandi telji að svona verkefni hafi jákvæð áhrif á val á umhverfissvænum ferðamáta/umhverfissvænar samgöngur. Einnig voru svörin nokkuð jákvæð hvað varðar að þátttaka í verkefninu hefði fengið þátttakandann til að hugsa meira um umhverfissjónarmið almennt sem og í kringum samgöngur. 45,5% svöruðu að þeir/þær voru frekar eða mjög sammála staðhæfingunni að „ég ætla að halda áfram að hjóla til og frá vinnu í sumar“.



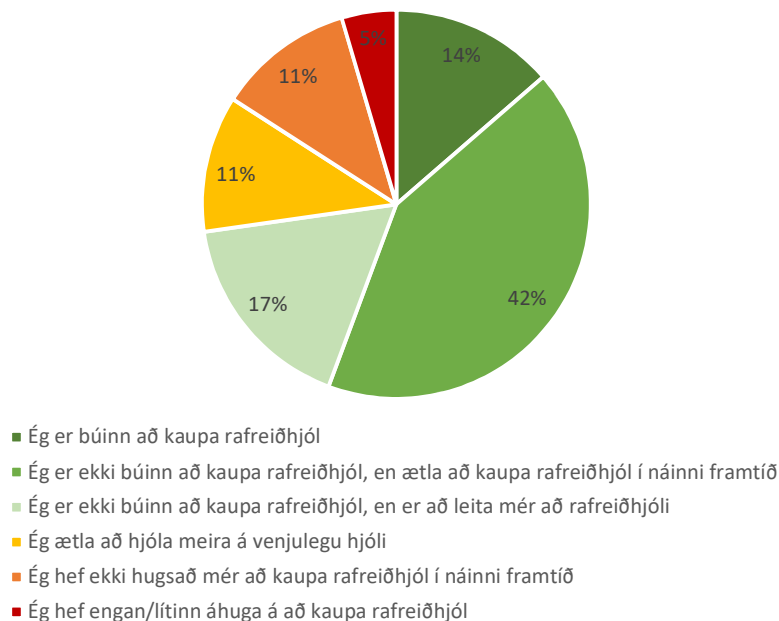
Mynd 10: Þátttakendur voru beðnir að taka afstöðu til eftirfarandi fullyrðinga.

Tvær spurningar miðuðu að því að skoða hvort þátttakan hefði haft áhrif á áhugan á rafhjólum sem og hvort þátttakandi hefði í huga að kaupa sér rafhjól. Niðurstöðurnar má sjá í myndum 11 og 12. 14-15% voru búin að kaupa sér rafhjól þegar fyllt var í eftir könnunina, en meðal hinna þá var mjög algengt að áhugi á að kaupa rafhjól hefði aukist við þátttöku í verkefninu. Einnig kom fram að umtalsverður hluti ætlar að kaupa sér rafhjól í náninni framtíð, eða er að leita sér að rafhjóli. Ákveðið hlutfall þátttakenda svaraði að hefði engan/lítill áhuga á að kaupa rafhjól (5%).

Niðurstöðurnar eru því vísbending um að þátttakendur hafi orðið sérstaklega meira jákvæðir gagnvart því að notast við rafreiðhjól og neikvæðari gagnvart notkun á einkabílnum að sumri til. Einnig benda niðurstöðurnar til þess að þátttakendur upplifi sem svo að þeir/þær hugi meira að umhverfismálum, en saman geta þessir þættir hugsanlega verið skref til þess að fjölga þeim sem munu velja umhverfisvæna ferðamáta, sérstaklega að sumri til.



Mynd 11: Þátttaka mín í verkefninu hefur.



Mynd 12: Þátttaka mín í verkefninu hefur.

Síðasta spurningin sem fjallað verður um hér í þessu minnisblaði er „Eftir að hafa tekið þátt, hvað finnst þér um að Reykjavík láni út rafreiðhjól með þessu móti?“. Niðurstöðurnar voru mjög jákvæðar. Enginn af 86 svarendum svöruðu neikvætt, frekar neikvætt eða bæði og! 88% svöruðu að það væri mjög jákvætt og restin svaraði að það væri frekar jákvætt.

4. Niðurstöður

Þessar niðurstöður byggja á bráðabirgðargögnum og ekki hefur verið lokið öllum greiningum, einnig þá byggir þetta ekki á öllum gögnunum og í áframhaldandi vinnu verður skoðað nánar í tengslum við önnur gögn. Valið var þó að skoða sérstaklega þá hluti sem líklegastir væru til þess að gefa sem réttasta mynd sem gæti verið til stuðnings varðandi ákvörðun um áframhald þess að lána út rafhjól.

Helstu niðurstöður eru eftirfarandi:

1. Það er umtalsverður áhugi fyrir því að prófa rafhjól í svona verkefni og það er breiður hópur sem sækir um.
 - Verkefnið fékk tæplega þúsund umsóknir á stuttum tíma.
 - Flestir aldurshópar sækja um þátttöku, þó hlutfallslega óalgengara meðal yngstu og elstu hópanna, hugsanlega sökum þess að verkefnið miðaði að þeim sem gætu notast við rafhjólið til og frá vinnu.
 - Kvenfólk var hlutfallslega líklegra til að sækja um þátttöku í verkefninu (59,7% af þeim sem sóttu um þátttöku).
 - Umsækjendur koma úr öllum borgarhlutum, þó hlutfallslega algengara í miðborginni og Hlíðunum (miðað við íbúafjölda).
2. Hjólin sem eru lánuð út eru notuð og niðurstöður benda til þess að sú notkun komi að mestu leiti í staðinn fyrir ferðir sem farnar hefðu verið á einkabíl.
 - Hjólin voru mikið notuð fyrir ferðir til og frá vinnu, en einnig í einhverju mæli fyrir aðrar ferðir. 89,0% svöruðu að notast var við rafhjólið tvo eða fleiri daga í viku og 46,2% að notast væri við hjólið 4 eða fleiri daga í viku.
 - Algengast var að svarað væri að notast hefði verið við bíl ef ekki hefði verið fyrir rafhjól, það er, rafhjólið virðist aðallega koma í staðinn fyrir bílferðir.
 - Niðurstöðurnar benda til þess að fyrst og fremst sé um að ræða ferðir sem hefðu annars verið farnar með öðrum ferðamáta, ekki nýjar ferðir.
3. Það eru merki um jákvæðar breytingar á ferðahegðun.
 - Svörin benda til þess að notkun einkabíls minnki mikið og notkun rafhjóla aukist mikið á lánstímabilinu.
 - Svörin benda til þess að notkun rafhjóls minnki aftur eftir lánstímabilið, notkunin á rafhjóli er þó meiri, og notkunin á einkabíl er minni en áður en tekið var þátt í verkefninu.
4. Þátttakendur upplifa að verkefnið hafi haft jákvæð áhrif á andlega og líkamlega heilsu þeirra.
 - Meirihluti upplifði að þátttaka í verkefninu hafi haft jákvæð áhrif á heilsu sem og stress.
5. Þátttaka fær þátttakendur til að huga meira að umhverfismálum.
 - Þátttakendur telja sig líklegri til að velja sérstaklega rafhjól, en einnig að fara sem gangandi eða hjólandi vegfarandi til og frá vinnu að sumri til eftir þátttöku, einnig svöruðu þátttakendur að þeir væru ólíklegri til að velja einkabílinn.
 - Þátttakendur telja sig líklegri að velja rafhjól fyrir ferðir til og frá vinnu að vetri til, en hugsanlega eru teikn um að þátttakendur hafi verið aðeins neikvæðari gagnvart venjulegu hjóli fyrir ferðir til og frá vinnu að vetri til.

- Stór hluti þátttakenda taldi að þátttakan hefði haft áhrif á sýn þeirra. Þátttakendur svara að þeir/þær hugi meira að umhverfissjónarmiðum bæði almennt sem og í kringum samgöngur sínar.
 - Áhugi á rafhjólum jókst almennt eftir þátttöku í verkefninu og umtalsverður hluti þátttakenda telur að þeir/þær muni fjárfesta sér í rafhjóli í náinni framtíð.
6. Þátttakendur eru, eftir þátttöku, mjög jákvæðir gagnvart því að Reykjavíkurborg láni út rafhjól með þessu móti.
- Enginn af þeim 86 sem svöruðu spurningunni svöruðu að þeir væru neikvæðir gagnvart því eða „bæði og“ gagnvart því að Reykjavíkurborg láni út rafhjól með þessu móti, 88,4% svöruðu að þeir væru mjög jákvæðir gagnvart því.

Það er faglegt mat þessa skýrsluhöfundar að það sé hagur að því að halda áfram að lána út rafhjól til einstaklinga þar sem þessar bráðabirgðaniðurstöður benda til þess að sú útlánun leiði til þeirra jákvæðu áhrifa sem vonast var eftir (hafi meðal annars jákvæð áhrif á ferðahegðun).

Heimildaskrá

Kröyer, HRG, 2019. Tilraunaverkefni með rafreiðhjól í Reykjavík, Áfangaskýrsla. Trafkon AB, 2019.