



Resvaneundersökning 1&2

Anställdas resor till och från
Finnveden i Alvesta

November 2006 och november 2007

finnveden
powertrain

Växjö 6 maj 2008



move

Dokumentinformation

Titel:	Resvaneundersökning 1 & 2. Anställdas resor till och från Finnveden i Alvesta. November 2006 – november 2007.
Innehåll:	En resvaneundersökning över hur de anställda på Finnveden i Alvesta reser till och från arbetet i november 2006 och i november 2007. Under året har det genomförts olika aktiviteter kring hållbart resande.
Författare:	Maria Håkansson Energikontor Sydost Per Hansson, Energikontor Sydost Framtidsvägen 10 A, 351 96 Växjö. Telefon 0470 – 72 33 24
Kontaktperson:	Kenth Björkmarker, Finnveden i Alvesta 0472 – 26 80 31
Färdigställd:	Maj 2008

INNEHÅLL

INNEHÅLL	3
SAMMANFATTNING.....	4
INLEDNING.....	5
Smart trafikant på Finnveden i Alvesta.....	5
Om rapporten	5
METOD OCH GENOMFÖRANDE	6
RESPONDENTER RVU 1	7
RESPONDENTER RVU 2	8
RESULTAT	10
MILJÖPÅVERKAN	21
RVU 1	22
RVU 2	23
UPPFÖLJNINGSPRÅGOR OM PROJEKTET SMART TRAFIKANT PÅ FINNVEDEN.....	24
BILAGOR	
1. Enkät resvaneundersökning 1	
2. Enkät resvaneundersökning 2	
3. Sammanställning av svar från Hälsoframpare	
4. Sammanställning av svar från Testresenärer	

SAMMANFATTNING

- ❖ RVU 1: Genomfördes 31 oktober – 14 november 2006, 338 respondenter. Totalt 364 anställda ger en svarsfrekvens på 93 procent.
- ❖ RVU 2: Genomfördes 14 – 28 november 2007, 123 respondenter. Totalt 358 anställda ger en svarsfrekvens på 34 procent.
- ❖ Vanligaste färdssätten till arbetet är bil som förare, samåkning och med cykel i både RVU 1 och RVU 2.
- ❖ Förändringar mellan de två resvaneundersökningarna i färdssätt till jobbet:
 - bil som förare har ökat med 1,5 procentenheter
 - att cykla har ökat med 3,2 procentenheter
 - att åka kollektivt har ökat med 1,6 procentenheter
- ❖ Av de som bor inom 10 km från arbetet var andelen bilförare oförändrad. Antalet cyklister har ökat med 10 procentenheter och de som går till jobbet har minskat med 6 procentenheter.
- ❖ Samåkningen har minskat med 10 procentenheter. Men kännedomen om personer att samåka med har ökat med 7 procentenheter.
- ❖ Andelen som aldrig åker med kollektivtrafiken har minskat med 11 procentenheter. Antalet som dagligen åker med kollektivtrafiken har ökat med nästan 3 procentenheter.
- ❖ Kunskapen om EcoDriving har ökat. Andelen som har genomgått utbildning i EcoDriving har ökat med över 5 procentenheter och de som vet vad EcoDriving är och delvis tillämpar det när de kör har ökat med nästan 13 procentenheter.
- ❖ Under ett år åker samtliga anställda på Finnveden i Alvesta cirka 270 312 mil till och från arbetet för en anställd blir det cirka 755 mil per år. Utav dessa resor är 78 procent med bil, 13 procent som samåkning, 6 procent med kollektivtrafiken och 2 procent med cykel.
- ❖ 83 procent av de anställda på Finnveden i Alvesta känner till projektet Smart trafikant.
- ❖ 10 procent har förändrat sitt resebeteende till att resa mer hållbart på grund av projektet. 8 procent har börjat fundera på att ändra sitt beteende.
- ❖ 71 procent av dem som deltagit i Smart trafikant är mycket nöjda eller nöjda med projektet.
- ❖ 40 procent av de anställda önskar att det genomförs fler liknande projekt.

En typisk anställd på Finnveden Powertrain Alvesta

Är en man i 41-50 års ålder

Åker raka vägen mellan hem och arbetsplats

Släpper ut cirka 1,4 ton CO₂ per år genom resorna till och från jobbet.



Byter inte färdssätt mellan sommar och vinter.

Reser cirka 3,3 mil om dagen till och från jobbet
78 % av resorna sker med bil

INLEDNING

Energikontor Sydost arbetar bland annat för en hållbar transportsektor och regional utveckling genom samverkan mellan kommuner, myndigheter, organisationer och företag i sydöstra Sverige. Verksamheten finansieras dels genom grundbidrag från myndigheter och organisationer och dels genom olika projekt inom olika program i Sverige och EU. Mer information om Energikontor Sydost finns på våra hemsidor www.energikontorsydost.se

Ett av Energikontor Sydost större projekt är MOVE. Det är ett EU-projekt med sammanlagt sju partners i Europa. Partnererna ska genomföra olika åtgärder men har det gemensamma syftet att starta Mobilitetskontor och genomföra så kallade Mobility Management (hållbara resor)-aktiviteter i respektive land. Programägaren för MOVE är EU-kommissionen. Den svenska delen av projektet har fått namnet *Smart Trafikant* och vänder sig till privata och offentliga arbetsplatser i Kronoberg och Kalmar län, varav Finnveden Powertrain i Alvesta (inklusive fabrikerna i Moheda och Torpsbruk) är en. De övriga är ITT Flygt i Emmaboda, Länssjukhuset i Kalmar, IKEA Kalmar, Faurecia Exhaust Systems i Torsås, Regionförbundet Södra Småland, Energikontor Sydost och Volvo i Braås. Syftet är att arbeta med resor till och från arbetet under ungefär 1 år. Projektet MOVE samverkar med två andra av Energikontor Sydosts projekt: regionala mobilitetskontor i Kronoberg och Kalmar län. De projekten finansieras genom de så kallade Klimp-bidraget från Naturvårdsverket. Huvudmännen för projekten är Regionförbundet i Kalmar och Regionförbundet Södra Småland. MOVE projektet följs upp och utvärderas med SUMO modellen.

Smart trafikant på Finnveden i Alvesta

Sedan hösten 2006 arbetar Finnveden i Alvesta tillsammans med Energikontor Sydost i projektet *Smart trafikant*. Projektet syftar till att minska de anställdas resande med bil till och från jobbet genom att uppmuntra till cykling, kollektivtrafikåkande, sparsam körning och/eller samåkning.

I projektet har det genomförts två resvaneundersökningar, en i slutet av oktober och början av november 2006 och i november 2007. Genom den första undersökningen fick vi fram ett utgångsvärde och kunskap om de anställdas rese-mönster. Undersökningen gav också en bild av vilka prova-på aktiviteter som är mest lämpliga för arbetsplatsen. Den första resvaneundersökningen för Finnveden i Alvesta genomfördes 31 oktober – 14 november 2006. Den andra resvaneundersökningen genomfördes 14 – 28 november 2007 och mäter effekten av de åtgärder som har genomförts under året samt hur många personer som har nåtts av informationen om hållbart resande. Resultaten från dessa båda undersökningarna presenteras i denna rapport.

Under året (november - november) har det genomförts olika aktiviteter inom Smart trafikant på Finnveden i Alvesta. 5 personer har provat på att åka buss till jobbet i två månader (Testresenärer) och 7 personer har provat på att cykla till jobbet i 6 månader (Hälsotrampare). 25 personer har varit på ett föredrag om grunderna i EcoDriving. En utställning om hållbart resande fanns på plats under en dag i matsalen på fabriken i Alvesta, även två personer från Energikontor Sydost fanns på plats under dagen. Då det fanns möjlighet att anmäla sitt intresse för att börja samåka, diskutera olika transportsätt och ta material/broschyrer om olika hållbara transportsätt.

Om rapporten

Denna rapport innehåller en stor mängd information och data över de anställdas resande på Finnveden Powertrain i Alvesta. Vi har valt att presentera alla uppgifter som tagits fram. Genom att samla all fakta i ett dokument får man förvisso en ganska omfattande rapport men vi ser en stor fördel med att ha all fakta samlat i ett dokument istället för flera olika rapporter. En tydlig indelning av resultaten gör att det går lätt att leta fram just den informationen man söker.

METOD OCH GENOMFÖRANDE

RVU 1

Vid planeringen av resvaneundersökningen var utgångspunkten att göra en totalundersökning, dvs. samtliga anställda skulle få möjlighet att svara på enkäten. På Finnveden i Alvesta arbetar cirka 364 personer och det var dessa som deltog i den första resvaneundersökning. Flertalet av dessa har inte dagligen tillgång eller arbetar vid datorer. Detta gjorde att en webbaserad undersökning inte var möjlig att genomföra. Enkäten delades ut av Energikontor Sydost till de anställda som deltog på de årliga Powertrain dagarna 31/10, 1/11, 13/11 och 14/11, temat var denna gång Hälsa.

Svars frekvens

Enkäten kopierades i 400 exemplar och distribuerades ut under Powertrain dagarna. Antalet enkäter som kommit i retur och bearbetats uppgår till 338 st. Svarsfrekvensen mätt utifrån antalet enkäter uppgår till 85 procent. De 338 anställda som svarade utgör 93 procent av det totala antalet anställda på Finnveden Powertrain Alvesta, Moheda och Torpsbruk som totalt har cirka 364 anställda, dvs. en svarsfrekvens på 93 procent. Någon bortfallsanalys över dem som inte svarade på enkäten har inte genomförts.

Tid och väderlek

Enkäten till de anställda delades ut i slutet av oktober och början av november 2006. Hösten 2006 var en relativt varm höst. Dagarna då resvaneundersökningen genomfördes var relativt varma och mestadels uppehåll. Resvaneundersökningar brukar genomföras mellan mitten av augusti till mitten av oktober på hösten och mitten mars till mitten av maj på våren. Denna undersökning genomfördes alltså något sent på hösten. Eftersom huvudsyftet med undersökningen är att få fram ett utgångsvärde inför de aktiviteter som planeras och eftersom den andra och uppföljande undersökningen skall ske ett år efter den första, har inte valet av tidsperiod någon avgörande betydelse.

RVU 2

Även vid planeringen av den andra resvaneundersökningen var utgångspunkten att göra en totalundersökning, dvs. samtliga anställda skulle få möjlighet att svara på enkäten. På Finnveden i Alvesta arbetar cirka 358 personer och det var dessa som deltog i den andra resvaneundersökningen. Resvaneundersökningen genomfördes genom att enkäten delades ut till gruppcheferna som sedan delade ut den på sina veckomöten under perioden 14 – 28 nov. Möjligheten fanns också för att genomföra en webbenkät, så för att öka svarsmöjligheten gick enkäten också ut som webbenkät till de anställda som hade tillgång till dator, den fanns ute under samma period 14-28 nov. Under året (mars 2007) har Finnveden Powertrain uppköpta av det italienska företaget Gnutti corp.

Svarsfrekvens

Antalet enkäter som kom i retur och bearbetades uppgår till 123 st. Antalet som svarade via pappersenkät var 96 personer och 27 personer svarade via webbenkät. De 123 st som svarade utgör 34 procent av det totala antalet anställda på Finnveden Powertrain i Alvesta, dvs. en svarsfrekvens på 34 procent.

Tid och väderlek

Vädret under perioden 14 – 28 november var till en början snöig, sedan kom det in varmare luft vilket gav mulen väder och dimma. I slutet av perioden kom det åter snö och månadens lägsta temperaturer uppmättes då. Man bör vara medveten om att en undersökning som sker under den kalla årsperioden visar att färre personer cyklar och går och fler kör och åker bil till arbetet. Den andra resvaneundersökningen genomfördes några veckor senare än de första. Vädret kan alltså ha effekt på hur de anställda svarade på enkäten och kan också vara en av förklaringarna till vissa skillnader i resultatet mellan de två undersökningarna.

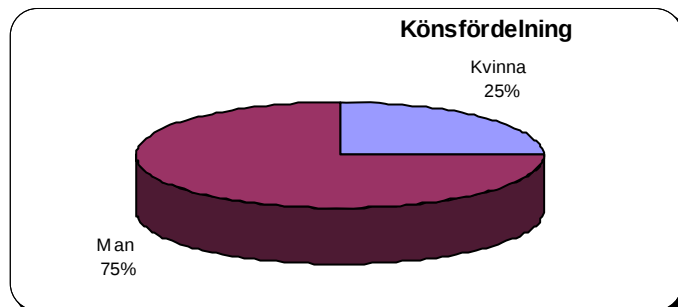
RESPONDENTER RVU 1

Nedan presenteras kön och åldersfördelning hos de 338 respondenterna.

Könsfördelning

En majoritet, 75 procent, av de som svarat på enkäten var män. 25 procent var kvinnor.

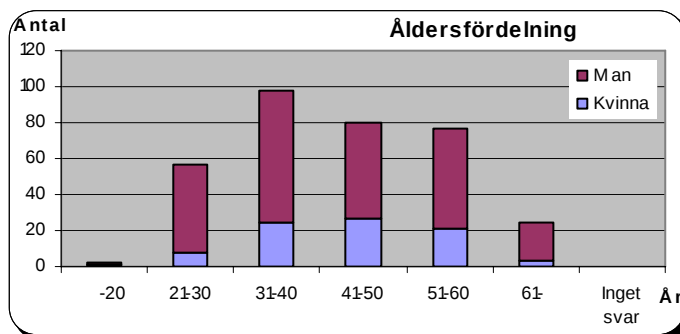
Könsfördelning	Antal svar	Fördelning
Kvinna	84	25%
Man	254	75%
Inget svar	0	0%
Total:	338	100%



Åldersfördelning

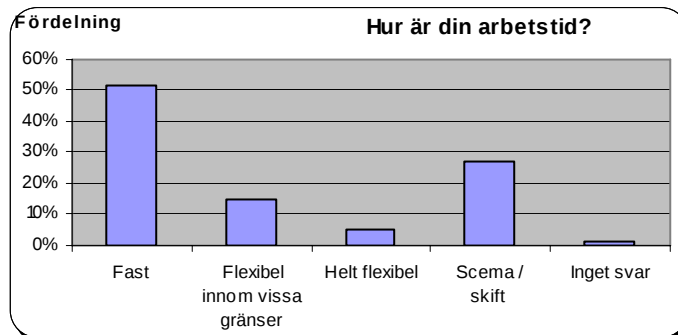
Tabellen nedan visar åldersfördelning för de 338 personerna som svarade på enkäten. Medelåldern för de anställda på Finnveden och som svarade på enkäten ligger i intervallet 41-50 år. Av de svarande var det endast ett fåtal personer i åldersgruppen under 20 år.

Åldersfördelning	Antal svar	Fördelning
-20	2	1%
21-30	57	17%
31-40	98	29%
41-50	80	24%
51-60	77	23%
61-	24	7%
Inget svar	0	0%
Total:	338	100%



Arbetstider

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning %
Fast	174	51%
Flexibel inom vissa gränser	50	15%
Helt flexibel	18	5%
Schema/skift	92	27%
Inget svar	4	1%
Total:	338	100%



Ungefär hälften, 51 procent av de anställda som har svarat på enkäten har fasta arbetstider, 27 procent jobbar efter schema/skift. 20 procent har helt eller delvis flexibla arbetstider. Efter undersökningen var genomförd konstaterades att frågan tolkats olika. Till exempel kan en persons arbetstid vara både fast och samtidigt schemalagd. Detta bör man ta med i analysen av svaren.

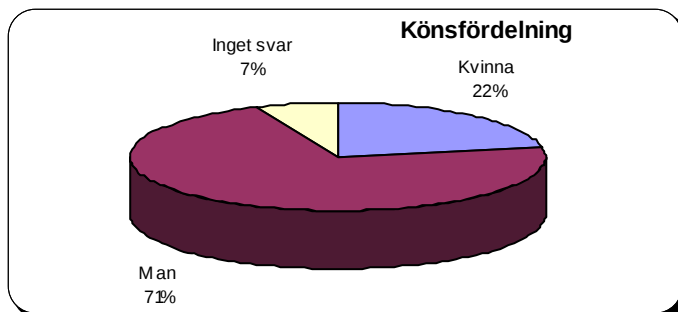
RESPONDENTER RVU 2

Nedan presenteras kön och åldersfördelning hos de 123 respondenterna.

Könsfördelning

En majoritet, 72 procent, av de som svarat på enkäten var män. 22 procent var kvinnor.

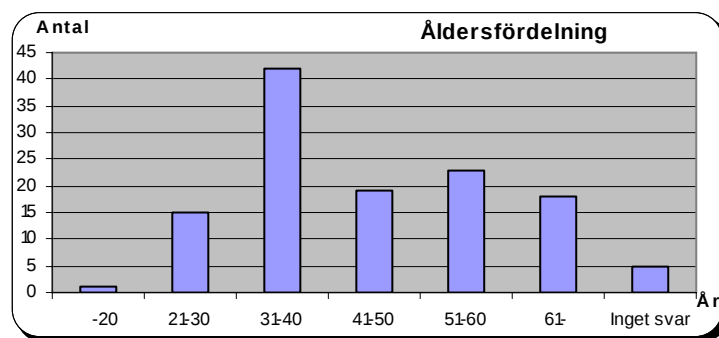
Könsfördelning	Antal svar	Fördelning
Kvinna	27	22%
Man	88	72%
Inget svar	8	7%
Total:	123	100%



Åldersfördelning

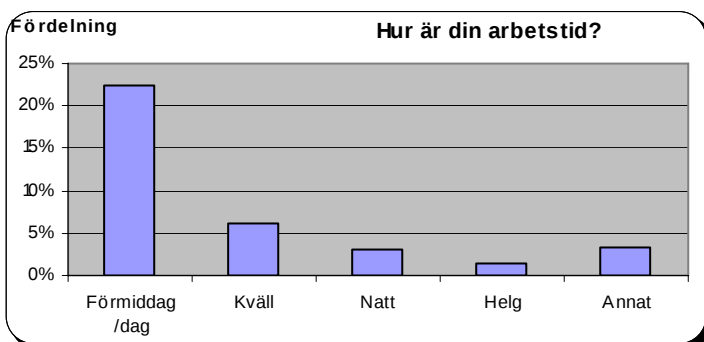
Tabellen nedan visar åldersfördelning för de 123 personerna som svarade på enkäten. Medelåldern för de anställda på Finnveden och som svarade på enkäten ligger i intervallet 41-50 år. Av de svarande var det endast ett fåtal personer i åldersgruppen under 20 år.

Åldersfördelning	Antal svar	Fördelning
-20	1	1%
21-30	15	12%
31-40	42	34%
41-50	19	15%
51-60	23	19%
61+	18	15%
Inget svar	5	4%
Total:	123	100%



Arbetstider

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning %
Förmiddag/dag	76	22%
Kväll	21	6%
Natt	10	3%
Helg	5	1%
Annat	11	3%
Total:	123	36%



På enkäten fick respondenterna ange vilket skift de jobbade den veckan som undersökningen genomfördes. 22 procent arbetade förmiddag eller dagtid.

Vilka är de första siffrorna i din hemadress postnummer?

I den andra resvaneundersökningen har det tillkommit en fråga. Denna fråga ställdes för att kunna kartlägga varifrån de anställda på Finnveden Powertrain i Alvesta pendlar.

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
33 Södra Jönköpingslän (med tätorterna Värnamo, Gislaved och Gnosjö)	1	1%
34 Västra Kronoberg (med tätorterna Ljungby, Älmhult och Alvesta)	77	63%
35 Växjö tätort (inklusive Vederslöv, Kalvsvik och Tävelsås)	23	19%
36 Östra Kronoberg (med tätorterna Åseda, Lessebo och Tingsryd)	11	9%
37 Blekinge län	1	1%
Annat postnummer	10	8%
Total:	123	100%

De flesta av dem som svarat på enkäten, 63 procent, kommer ifrån Västra Kronoberg. 19 procent pendlar ifrån Växjö tätort.

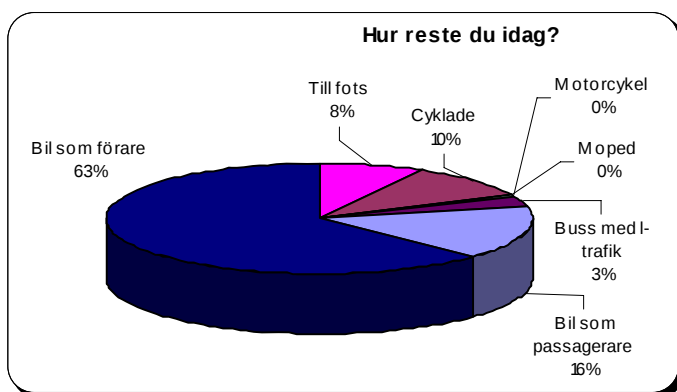
RESULTAT

Nedan presenteras respondenternas svar från enkäten. Svaren presenteras både i tabell och i graf. Svaren från de båda resvaneundersökningarna presenteras jämte varandra för att lättare kunna jämföra resultaten, samt för vissa uppgifter också en tabell över förändringen mellan RVU 1 och RVU 2 i procentenheter och i procent. För RVU 2 är svarsfrekvensen betydligt lägre än i RVU 1 vilket innebär att det inte med säkerhet går att bekräfta förändringarna mellan RVU 1 och RVU 2 men man kan uttyda tendenser.

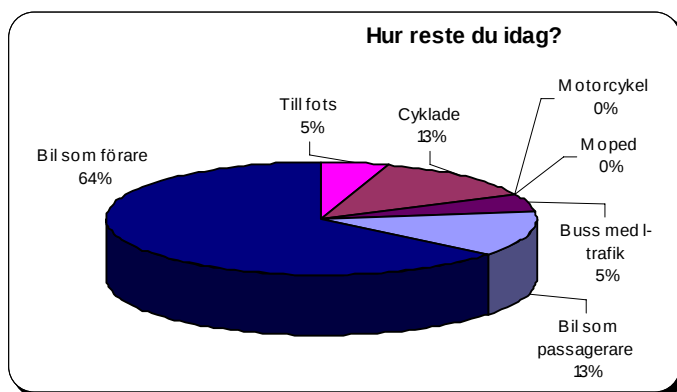
Under tabellen och grafen finns också en skriftlig sammanfattning av resultaten. För några av tabellerna och graferna finns en liten skillnad i den procentuella fördelningen mellan vad som anges i tabellen och i figuren. Skillnaden beror på att datorprogrammet har avrundat olika.

Hur reste du till arbetet idag?

Resealternativ	RVU 1		RVU 2		Förändring %-enheter	i %
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning		
Till fots	27	8%	6	5%	-3,1%	-39%
Cyklade	33	10%	16	13%	3,2%	33%
Moped	1	0%	0	0%	-0,3%	-100%
Motorcykel	1	0%	0	0%	-0,3%	-100%
Buss med I-trafik	11	3%	6	5%	1,6%	50%
Bil som passagerare	53	16%	16	13%	-2,7%	-17%
Bil som förare	212	63%	79	64%	1,5%	2%
Total:	338	100%	123	100%		



RVU 1



RVU 2

På enkäternas svarsalternativ fanns möjlighet att ange alternativen buss med stadstrafik, kombination buss och tåg, kombination bil och kollektivtrafik, tåg och annat men ingen av de anställda hade angett dessa som något av sitt alternativ, dessa har därför rensats bort i sammanställningen.

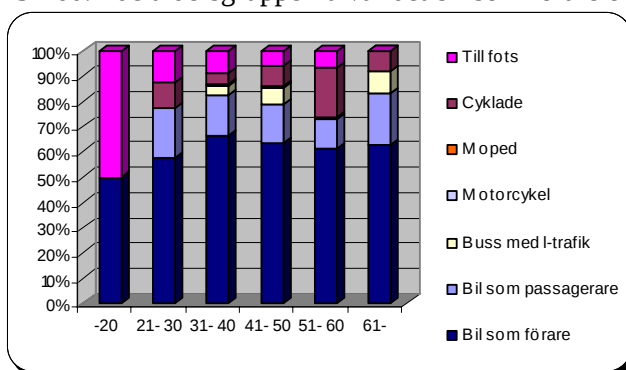
Det vanligaste sättet i RVU 1 att resa till Finnveden i Alvesta var i bil som förare, det gjorde 63 procent av dem som svarade på enkäten. Det näst vanligaste resesättet var i bil som passagerare, det gjorde 16 procent. Där efter kommer att cykla vilket 10 procent gjorde. I RVU 2 var det vanligaste sättet att resa till arbetet i bil som förare vilket 64 procent gjorde, sedan kommer att cykla och i bil som passagerare vilket 13 procent vardera gjorde. För 94 procent överensstämmer deras resa för den dagen som de svarade på RVU 2 med hur de normalt tar sig till jobbet.

De förändringar som syns mellan de två resvaneundersökningarna var att bil som förare har ökat något, 1,5 procentenheter. Antalet anställda som cyklar och åker kollektivt till jobbet har ökat med 3,2 respektive 1,6 procentenheter. Medan antalet som går till jobbet och som samåker har minskat med 3,1 respektive 2,7 procentenheter.

Färdmedelsval fördelat efter åldersgrupp

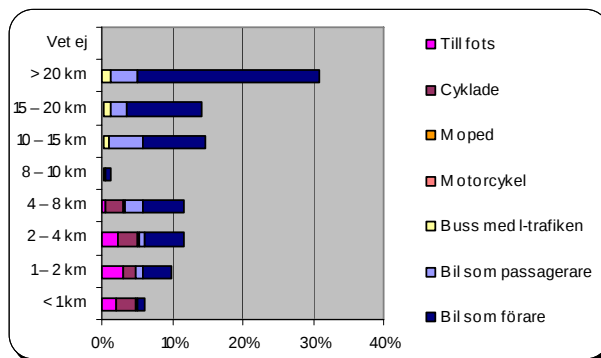
RVU 1	-20	21 - 30	31 - 40	41 - 50	51 - 60	61 -	Summa
Till fots	50%	12%	9%	6%	6%	0%	8%
Cyklade	0%	11%	4%	8%	19%	8%	10%
Moped	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%
Motorcykel	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%
Buss med I-trafik	0%	0%	3%	6%	1%	8%	3%
Bil som passagerare	0%	19%	16%	15%	12%	21%	16%
Bil som förare	50%	58%	66%	64%	61%	63%	63%
Summa	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Dessa uppgifter finns endast framtagna för RVU 1. Färdmedelsvalen, fördelat efter åldersgrupperna, skiljer sig något. Bil som förare och bil som passagerare var dock de två färdmedlen som dominerar i de flesta åldersgrupper utom i åldersgrupperna under 20 år och 51-60. I de åldersgrupperna var det bil som förare och till fots respektive bil som förare och cykling som dominerar. Personerna i åldersgruppen 31-40 år var den grupp där flest kör bil till arbetet, 66 procent. I åldersgrupperna under 20 och 21-31 finns det ingen som åker med kollektivtrafiken. Kollektivtrafikåkandet var också svagt i åldersgrupperna 51-60 år där endast 1 procent reser med kollektivtrafiken. Intresset för att åka med kollektivtrafik finns i åldersgrupperna 41-50 och över 60 år.



Hur långt är det enkel väg till arbetet?

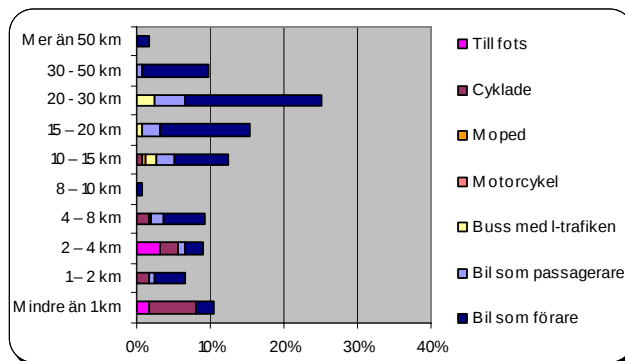
RVU 1		
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Mindre än 1 km	20	6%
1 – 2 km	33	10%
2 – 4 km	39	12%
4 – 8 km	39	12%
8 – 10 km	4	1%
10 – 15 km	50	15%
15 – 20 km	48	14%
Mer än 20 km	105	31%
Inget svar / Vet ej	0	0%
Total:	338	100%



RVU 1

41 procent av de anställda på Finnveden i Alvesta som svarade på RVU 1, bor inom en radie av 10 km från arbetsplatsen. 31 procent har mer än 2 mil till arbetet.

RVU 2		
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Mindre än 1 km	13	11%
1 – 2 km	8	7%
2 – 4 km	11	9%
4 – 8 km	11	9%
8 – 10 km	1	1%
10 – 15 km	15	12%
15 – 20 km	19	15%
20 - 30 km	31	25%
30 - 50 km	12	10%
Mer än 50 km	2	2%
Total:	123	100%

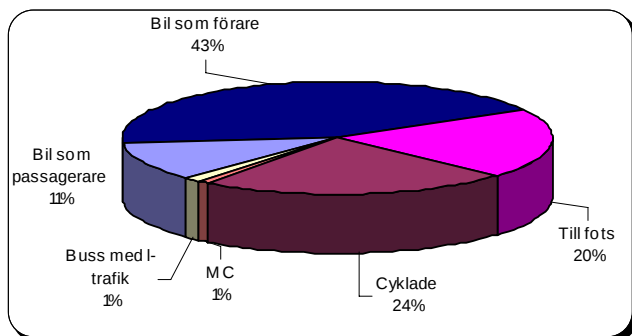


RVU 2

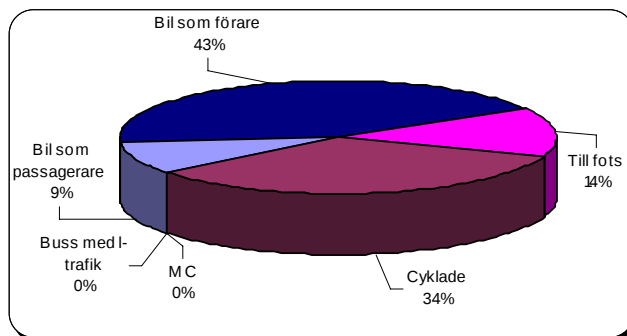
I RVU 2 har svarsalternativen för de längre avstånden utökats. Förhållandena var nästan desamma som för RVU 1, 37 procent av de anställda som svarade bor inom en radie av 10 km från arbetsplatsen. 37 procent har längre än 2 mil till jobbet, av dessa har 2 procent mer än 5 mil till jobbet.

Vanligaste färdssätt till arbetet för dem som bor närmare arbetet än 10 km

Resealternativ	RVU 1		RVU 2		Förändring %-enheter	i %
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning		
Till fots	27	20%	6	14%	-6,4%	-32%
Cyklade	32	23%	15	34%	10,4%	44%
MC	1	1%	0	0%	-0,7%	-100%
Buss med I-trafik	2	2%	0	0%	-1,5%	-100%
Bil som passagerare	15	11%	4	9%	-2,0%	-18%
Bil som förare	58	43%	19	43%	0,2%	1%
Total:	135	100%	44	100%		



RVU 1



RVU 2

Ett urval gjordes för att se hur de som bor inom 10 km från arbetsplatsen tar sig till jobbet, detta avstånd valdes för att det är inom rimligt cykelavstånd till arbetet. Av dem som åkte i bil som passagerare har vi inte kunnat utläsa av svaren om bilen fortsätter till annan arbetsplats eller om samåkningen sker till Finnveden i Alvesta.

Det vanligaste sättet att resa till Finnveden i slutet av oktober och början av november 2006 (RVU 1) och för de som bor inom en mil från arbetsplatsen var i bil som förare. 43 procent svarade att de hade kört bil till arbetet. 24 procent cyklade och 20 procent gick till jobbet. 11 procent reste i bil som passagerare till arbetet. 1,5 procent åkte buss med landsbygdstrafiken. Ett år senare i november 2007 (RVU 2) och för de som bor

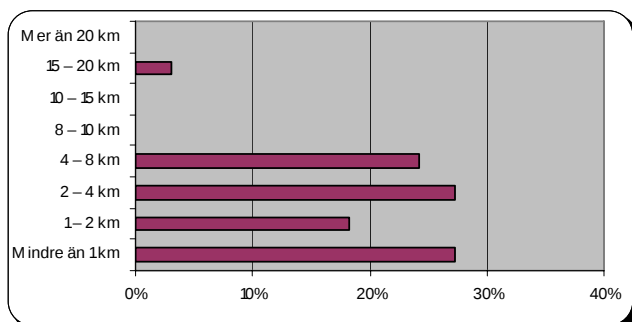
inom en mil från arbetsplatsen var det, 43 procent som körde bil till arbetet. 34 procent cyklade, 14 procent gick och 9 procent åkte i bil som passagerare.

Den största förändringen mellan resvaneundersökningar syns bland cyklisterna som har ökat med cirka 10 procentenheter i RVU 2.

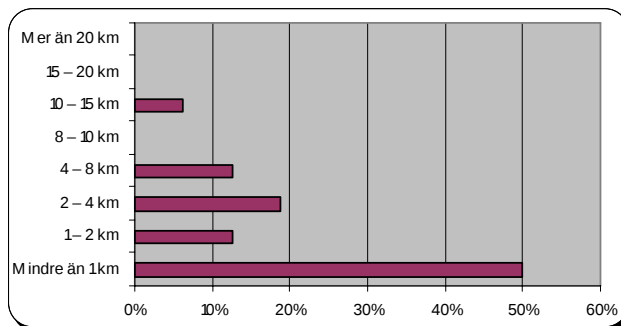
Som en jämförelse kan nämnas resultatet från en resvaneundersökning av Göteborgs stad som bygger på undersökningar från ett 20-tal företag. I undersökningen var resesätten för dem som hade under en mil enligt följande: 14 procent går, 22 procent cyklar, 24 procent åker kollektivt, 6 procent samåker, 27 procent kör ensam i bil och slutligen 7 procent tar sig till jobbet på annat sätt. Vid den jämförelsen kan man konstatera att de anställda på Finnveden i större utsträckning än göteborgarna cyklar till jobbet. De är dock betydligt sämre på att resa med kollektivtrafiken. Bil åkandet både som förare och som passagerare sker i nästan dubbelt så stor utsträckning på Finnveden, medan att gå till jobbet är nästan likvärdig.

Så långt har cyklisterna och bilisterna till arbetet

Cyklade	RVU 1		RVU 2	
	Antal	Fördelning	Antal	Fördelning
Mindre än 1 km	9	27%	8	50%
1 – 2 km	6	18%	2	13%
2 – 4 km	9	27%	3	19%
4 – 8 km	8	24%	2	13%
8 – 10 km	0	0%	0	0%
10 – 15 km	0	0%	1	6%
15 – 20 km	1	3%	0	0%
Mer än 20 km	0	0%	0	0%
Summa	33	100%	16	100%



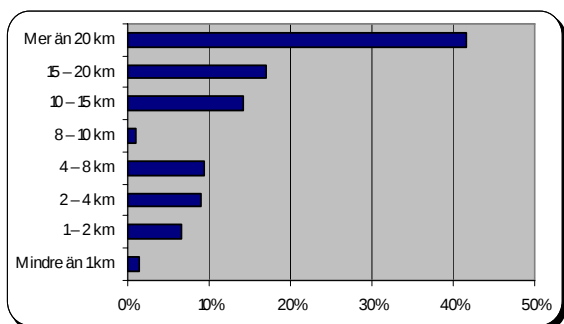
RVU 1



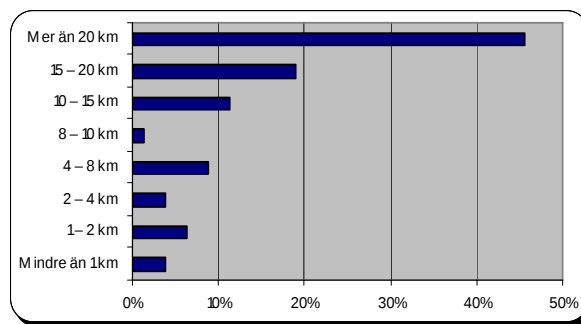
RVU 2

Enligt båda resvaneundersökningarna bor nästan alla av cyklisterna inom 8 km från arbetsplatsen. Man kan konstatera att över 70 procent av cyklisterna i de båda undersökningarna har mellan 1 till 4 kilometer enkel väg till arbetet. Inga av cyklisterna har längre än 2 mil till arbetet.

Bil som förare	RVU 1		RVU 2	
	Antal	Fördelning	Antal	Fördelning
Mindre än 1 km	3	1%	3	4%
1 – 2 km	14	7%	5	6%
2 – 4 km	19	9%	3	4%
4 – 8 km	20	9%	7	9%
8 – 10 km	2	1%	1	1%
10 – 15 km	30	14%	9	11%
15 – 20 km	36	17%	15	19%
Mer än 20 km	88	42%	36	46%
Summa	212	100%	79	100%



RVU 1



RVU 2

Även här var det inga stora skillnader mellan RVU 1 och RVU 2. Av bilförarna har cirka 25 procent mindre än 1 mil till arbetet. Över 40 procent har mer än 20 km till arbetet.

Uträttar du ärende på vägen till och från jobbet?

När du reste hit idag åkte du...?

Svarsalternativ	RVU 1		RVU 2	
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Raka vägen mellan hem och arbetsplats	310	92%	104	85%
Lämna på dagis/skola/fritis etc	14	4%	10	8%
Uträtta annat ärende på vägen	11	3%	8	7%
Inget svar / Vet ej	3	1%	1	1%
Total:	338	100%	123	100%

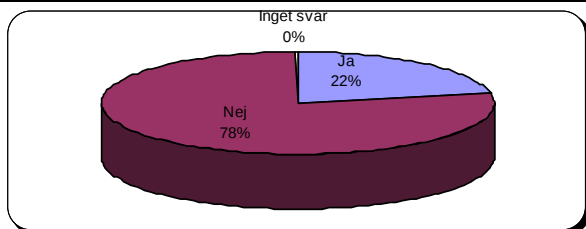
När du reser hem idag planerar du att ...?

Svarsalternativ	RVU 1		RVU 2	
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Raka vägen mellan hem och arbetsplats	232	69%	83	67%
Lämna på dagis/skola/fritis etc	14	4%	17	14%
Uträtta annat ärende på vägen	70	21%	22	18%
Inget svar / Vet ej	22	7%	1	1%
Total:	338	100%	123	100%

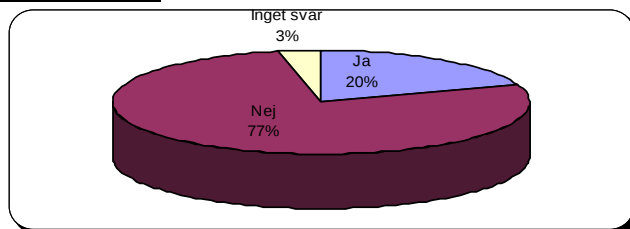
Det var inga stora skillnader mellan resultaten från de båda resvaneundersökningarna. Majoritet av dem som svarade på enkäten åker raka vägen mellan hem och arbetsplats.

Brukar du ändra ditt färdmedel under året för resan till och från arbetet?

	RVU 1		RVU 2	
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Ja	74	22%	24	20%
Nej	263	78%	95	77%
Inget svar	1	0%	4	3%
Total:	338	100%	123	100%



RVU 1

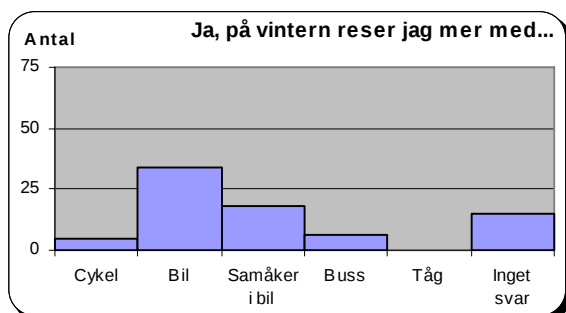


RVU 2

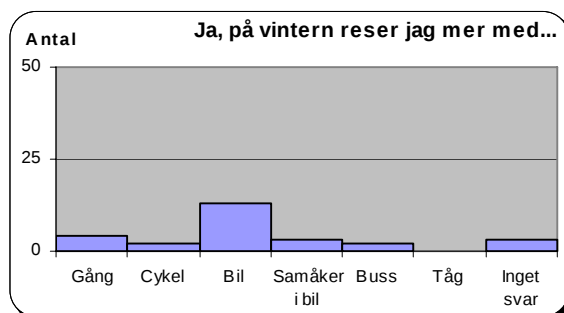
En betydande majoritet, 78 respektive 77 procent, av de svarande i båda resvaneundersökningarna, har samma färdmedel vinter som sommar. Över 20 procent ändrar dock sitt sätt att resa mellan vinter och sommar. De ändrar då till:

Ja, på vintern reser jag mer med...

	RVU 1		RVU 2	
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Gång	0	0%	4	17%
Cykel	5	6%	2	9%
Bil	34	44%	13	57%
Samåker i bil	18	23%	3	13%
Buss	6	8%	2	9%
Tåg	0	0%	0	0%
Inget svar	15	19%	3	13%
Total:	78	100%	23	100%



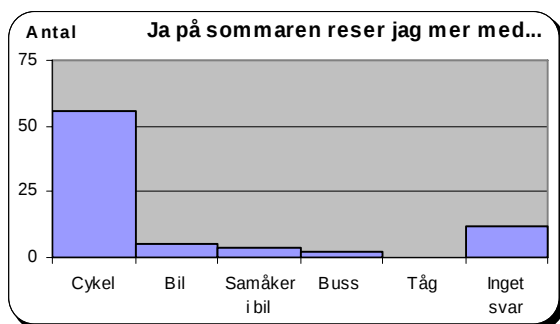
RVU 1



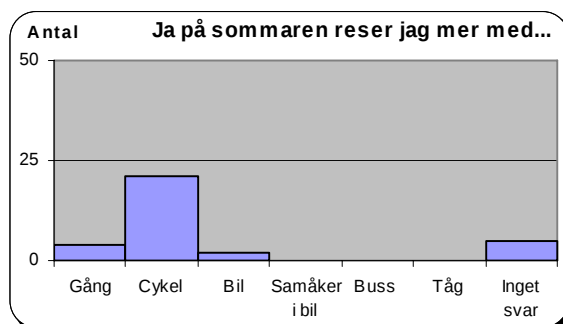
RVU 2

Ja, på sommaren reser jag mer med...

Svarsalternativ	RVU 1		RVU 2	
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Gång	0	0%	4	17%
Cykel	56	71%	21	75%
Bil	5	6%	2	7%
Samåker i bil	4	5%	0	0%
Buss	2	3%	0	0%
Tåg	0	0%	0	0%
Inget svar	12	15%	5	18%
Total:	79	100%	28	100%



RVU 1

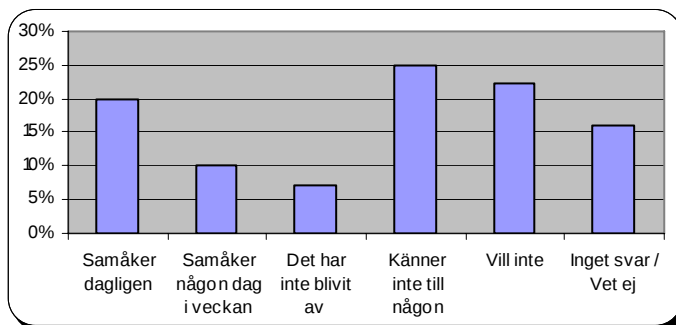


RVU 2

Av dem som byter färdssätt mellan sommar och vinter är det i huvudsak mellan bil och cykel som de byter.

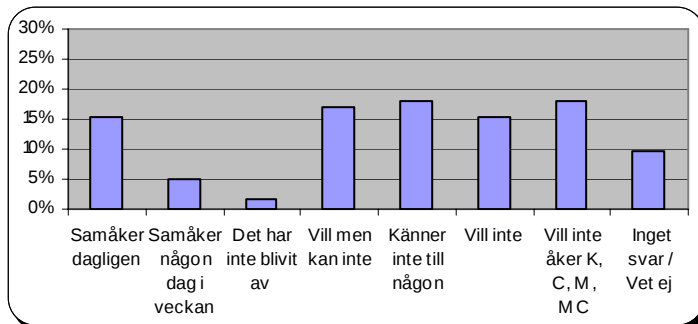
Vilken är din kunskap/erfarenhet av att samåka i bil till och från arbetet?

RVU 1		
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Samåker dagligen	66	20%
Samåker någon dag i veckan	34	10%
Det har inte blivit av	24	7%
Känner inte till någon	81	25%
Vill inte	71	22%
Inget svar / Vet ej	53	16%
Total:	329	100%



RVU 1

RVU 2		
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Samåker dagligen	19	15%
Samåker någon dag i veckan	6	5%
Det har inte blivit av	2	2%
Vill men kan inte	21	17%
Känner inte till någon	22	18%
Vill inte	19	15%
Vill inte åker K, C, M, MC	22	18%
Inget svar / Vet ej	12	10%
Total:	123	100%



RVU 2

30 procent av dem som svarade på RVU 1 har erfarenhet av samåkning genom att dagligen eller någon dag i veckan samåka till och från arbetet. 7 procent känner till någon att samåka med men det har inte blivit av. 25 procent har inte hittat någon att samåka med och 22 procent vill inte samåka.

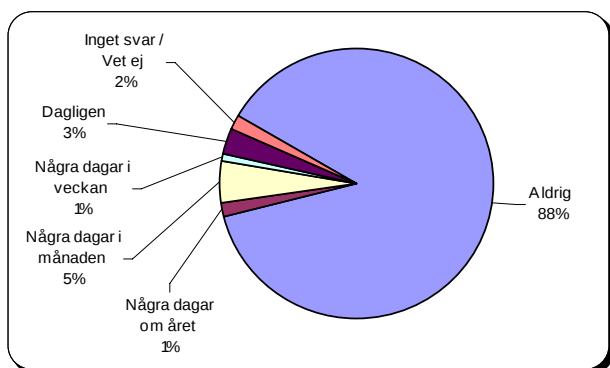
I RVU 2 är det 20 procent som samåker dagligen eller någon dag i veckan. 2 procent känner till någon att samåka med men det har inte blivit av. 17 procent vill samåka men kan inte, 18 procent känner inte till någon att samåka med. 15 procent vill inte samåka och 18 procent vill inte samåka för de åker med kollektivtrafik, cyklar, kör moped eller motorcykel. Av dem som samåker dagligen var de allra flesta 3-4 personer i bilen, medan de som samåker någon dag i veckan vanligen var 2-3 personer.

Inför RVU 2 har frågan om samåkning ändrats. Svarsalternativen "vill inte" har delats upp, då de som inte vill samåka kan ha olika skäl till att inte vilja samåka som att de exempelvis cyklar eller åker kollektivt till jobbet. Även svarsalternativet "vill men kan inte" har lagts till i RVU 2. Eftersom denna fråga har ändrats mellan de olika resvaneundersökningarna blir det svår att göra några säkra jämförelser. Det man kan säga är att antalet som samåker dagligen eller någon dag i veckan har minskat med 10 procentenheter. Men antalet som inte känner till någon att samåka med har minskat med cirka 7 procentenheter, även antalet anställda som inte vill samåka har minskat med 6 procentenheter.

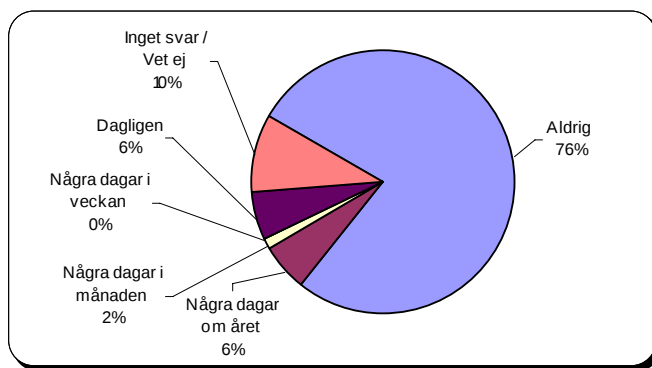
Förändring RVU 1 till RVU 2		
Svarsalternativ	Förändring %-enheter	i %
Samåker dagligen	-5%	-23%
Samåker någon dag i veckan	-5%	-53%
Det har inte blivit av	-6%	-78%
Vill men kan inte		
Känner inte till någon	-7%	-27%
Vill inte	-6%	-28%
Vill inte åker K, C, M, MC		
Inget svar / Vet ej	-6%	-39%

Hur ofta reser du med kollektivtrafik till och från arbetet?

Svarsalternativ	RVU 1		RVU 2		Förändring %-enheter	i %
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning		
Aldrig	297	88%	95	77%	-10,6%	-12%
Några dagar om året	5	1%	7	6%	4,2%	285%
Några dagar i månaden	17	5%	2	2%	-3,4%	-68%
Några dagar i veckan	3	1%	0	0%	-0,9%	-100%
Dagligen	10	3%	7	6%	2,7%	92%
Inget svar / Vet ej	6	2%	12	10%	8,0%	450%
Total:	338	100%	123	100%		



RVU 1



RVU 2

På frågan hur ofta du reser med kollektivtrafiken svarade en stor majoritet 88 procent, i RVU 1 att de aldrig hade åkt med kollektivtrafiken till arbetet. 3 procent svarade att de åkte dagligen med kollektivtrafiken. 1 procent att de åker någon dag i veckan. 5 procent åker några dagar i månaden och slutligen 1 procent några dagar om året. Fördelningen i denna fråga överensstämmer relativt väl med hur de har svarat på hur de kom till arbetet den dag de svarade på enkäten.

I RVU 2 var det 77 procent som svarade att de aldrig åkt med kollektivtrafiken, vilket var en minskning med cirka 11 procentenheter jämfört med RVU 1. Antalet anställda som svarade att de åkte dagligen med kollektivtrafiken eller några dagar per år har ökat. Medan de som åker några dagar i veckan och några dagar om året har minskat.

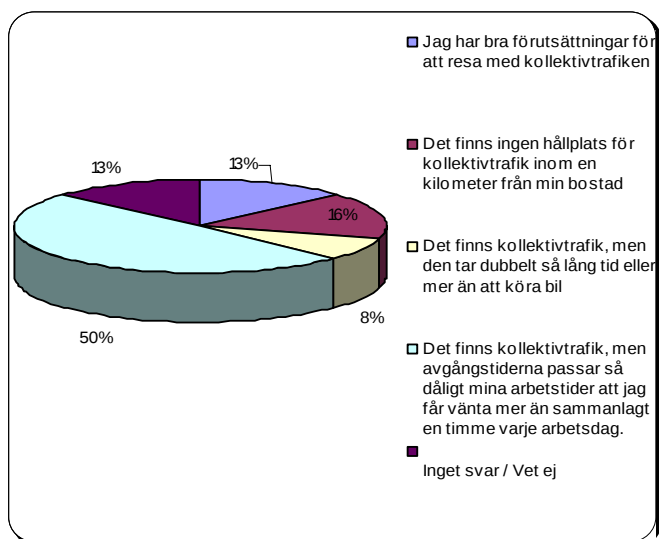
Användningen av kollektivtrafiken fördelat efter åldersgrupper.

RVU 1	-20	21 - 30	31 - 40	41 - 50	51 - 60	61 -	Summa
	%	%	%	%	%	%	%
Jag har aldrig använt den	50%	95%	90%	84%	87%	83%	88%
Jag åker med kollektivtrafiken några dagar om året	50%	0%	0%	4%	1%	0%	1%
Jag åker med kollektivtrafik några dagar i månaden	0%	4%	5%	4%	8%	4%	5%
Jag åker med kollektivtrafik några dagar i veckan	0%	0%	2%	1%	0%	0%	1%
Jag åker dagligen med kollektivtrafiken	0%	0%	3%	5%	1%	8%	3%
Inget svar / Vet ej	0%	2%	0%	3%	3%	4%	2%
Summa	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

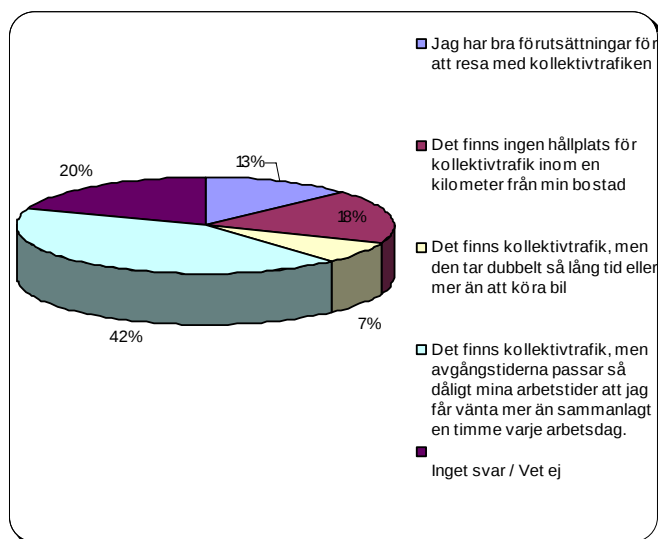
Dessa uppgifter finns endast framtagna för RVU 1. De som aldrig har använt kollektivtrafiken fördelar sig relativt jämt mellan de olika åldersgrupperna. Det finns dock en liten övervikt i åldersgrupperna 21-30 år och 31-40 år. Av dem som svarat att de dagligen åker med kollektivtrafiken återfinns de i åldersgrupperna 31-över 60 år, med en liten övervikt i åldergruppen över 60 år.

Vilka förutsättningar finns för att du ska resa med kollektivtrafik till och från arbetet?

Svarsalternativ	RVU 1		RVU 2		Förändring %-enheter	i %
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning		
Jag har bra förutsättningar för att resa med kollektivtrafiken	44	13%	16	13%	0,0%	0%
Det finns ingen hållplats för kollektivtrafik inom en kilometer från min bostad	55	16%	22	18%	1,6%	10%
Det finns kollektivtrafik, men den tar dubbelt så lång tid eller mer än att köra bil	27	8%	9	7%	-0,7%	-8%
Det finns kollektivtrafik, men avgångstiderna passar så dåligt mina arbetstider att jag får vänta mer än sammanlagt en timme varje arbetsdag.	167	49%	52	42%	-7,1%	-14%
Inget svar / Vet ej	45	13%	24	20%	6,2%	47%
Total:	338	100%	123	100%		



RVU 1



RVU 2

Frågan om vilka förutsättningar som finns för att resa med kollektivtrafiken förutsätter att den som svarar har god kunskap om kollektivtrafikens tider och linjedragning. Faktakunskapen om kollektivtrafiken har vi inte ställt någon fråga om men vi förutsätter att den troligen varierar mellan olika personer. Svaren på denna fråga skall ses ur det perspektivet.

Resultaten på denna fråga var i stort sett samma i RVU 1 och RVU 2. 13 procent svarade att de hade bra förutsättningar för att resa med kollektivtrafiken. 16 respektive 18 procent har angett att de inte har någon hållplats inom en kilometer från bostaden. 8 respektive 7 procent har angett att kollektivtrafiken tar dubbelt så lång tid eller mer i jämförelse med bilen. Slutligen har 49 respektive 42 procent angett att de har kollektivtrafik men att avgångstiderna passar dåligt i förhållande till arbetstiderna.

De förändringar som var mellan RVU 1 och RVU 2 kan tolkas som att kunskapen om kollektivtrafiken har ökat exempelvis genom att fler har upptäckt att det inte finns någon hållplats för kollektivtrafik inom 1 km från bostaden och att det inte tar dubbelt så lång tid att åka kollektivt till jobbet.

Förutsättningar för att resa med kollektivtrafiken utifrån sättet att resa till arbetet

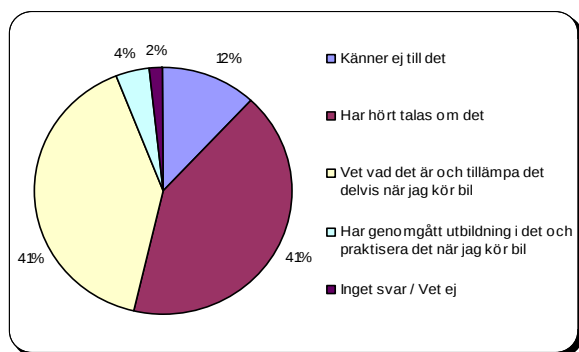
Dessa uppgifter finns endast framtagna för RVU 1. I tabellerna nedan presenteras en korskörning mellan vad respondenterna angett att de reste till arbetet med och hur de har svarat om sina förutsättningar att resa med kollektivtrafiken till och från arbetet. Förklaringen av svarsalternativen har förkortats i tabellen.

RVU 1	Till fots	Cyklade	Buss med l-trafiken	Bil som passagerare	Bil som förare
Bra förutsättningar	11%	21%	91%	9%	9%
Ingen hållplats inom 1 km	11%	15%	0%	9%	20%
Dubbelt så lång tid eller mer	15%	3%	0%	4%	9%
Avgångstiderna passar så dåligt	37%	6%	0%	72%	55%
Inget svar / Vet ej	26%	55%	9%	6%	8%
Summa	100%	100%	100%	100%	100%

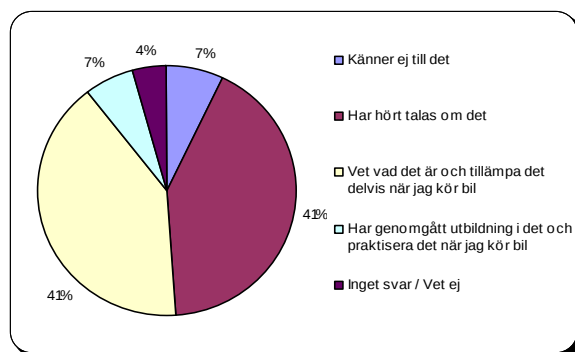
Förutom de som redan åker buss var det framförallt de som cyklade till arbetet som har svarat att de har bra förutsättningar för kollektivtrafik. Av bilförarna är det endast 9 procent som har angett att de har bra förutsättningar för att resa med kollektivtrafiken. Av personerna som åker bil som passagerare var det 72 procent som har svarat att det finns kollektivtrafik, men att avgångstiderna passar så dåligt till deras arbetstider att de får vänta mer än sammanlagt en timme varje arbetsdag.

Vilken är din kunskap/erfarenhet av sparsam körning (EcoDriving)?

	RVU 1		RVU 2		Förändring %-enheter	i %
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning		
Känner ej till det	40	12%	9	7%	-19,1%	-72%
Har hört talas om det	141	42%	51	41%	0,4%	1%
Vet vad det är och tillämpa det delvis när jag kör bil	137	40%	50	41%	13,3%	48%
Har genomgått utbildning i det och praktiserat det när jag kör bil	14	4%	8	7%	5,5%	550%
Inget svar / Vet ej	6	2%	5	4%	0,0%	-1%
Total:	338	100%	123	100%		



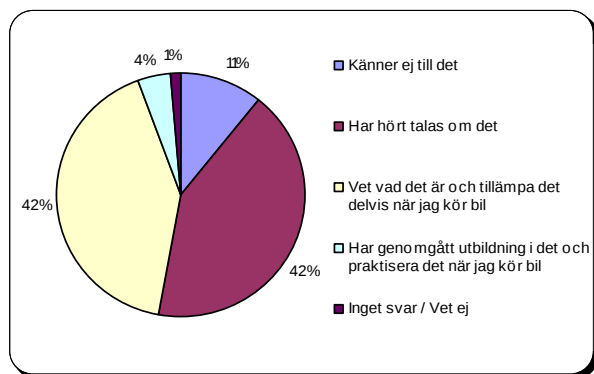
RVU 1



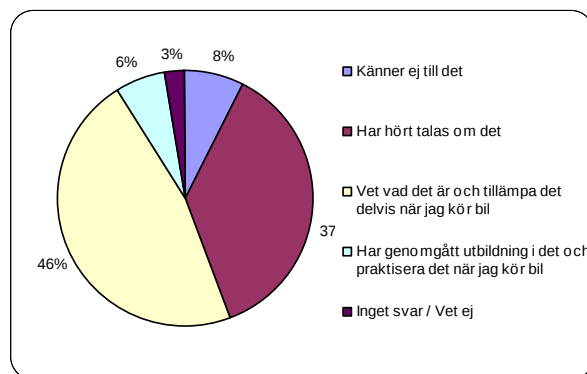
RVU 2

4 procent av dem som svarade på RVU 1 har angett att de har genomgått utbildning i sparsam körning/Ecodriving. 40 procent har angett att de vet vad det är och tillämpar det delvis när det kör bil. 42 procent har angett att de har hört talas om det. 12 procent känner inte till vad det är. Under året har de anställda erbjudits att gå på ett föredrag om EcoDriving. I RVU 2 har de som genomgått utbildning i EcoDriving ökat med nästan 6 procentenheter och de som vet vad det är och delvis tillämpar det när de kör bil har ökat med 13 procentenheter. De som inte känner till begreppet EcoDriving har minskat med 19 procentenheter.

Bil som förare	RVU 1		RVU 2		Förändring %-enheter	i %
	Antal	Fördelning	Antal	Fördelning		
Känner ej till det	23	11%	6	8%	-3,3%	-30%
Har hört talas om det	89	42%	29	37%	-5,3%	-13%
Vet vad det är och tillämpa det delvis när jag kör bil	88	42%	37	47%	5,3%	13%
Har genomgått utbildning i det och praktisera det när jag kör bil	9	4%	5	6%	2,1%	49%
Inget svar / Vet ej	3	1%	2	3%	1,1%	79%
Summa	212	100%	79	100%		



RVU 1



RVU 2

Bilförarnas kunskap och erfarenhet av sparsam körning/EcoDriving skiljer sig inte i förhållande till samtliga svarande i RVU 1 och RVU 2.

MILJÖPÅVERKAN

Utifrån svaren från respondenterna i RVU 1 och RVU 2 har trafikarbetet och miljöpåverkan för hela Finnveden i Alvesta beräknats. Trafikarbetet är angivet i personmil, dvs. summan av längden på samtliga resor till och från arbetet. Miljöpåverkan är beräknat i mängden utsläpp av koldioxid för resor till och från arbetet. Annan miljöpåverkan från trafiken så som partiklar, kväveoxid etc. har inte beräknats.

För att genomföra beräkningarna har vi fått anta vissa uppgifter. I svarsenkäten fick respondenterna ange olika intervall för avståndet enkel väg mellan bostaden och arbetet. Vi har beräknat utifrån medel avståndet för respektive intervall. I RVU 1 var det längsta intervallet 2 mil eller mer. För de som har angett det intervallet har vi antagit att de åker 2,5 mil enkel väg till arbetet. Detta antagande är förmodligen lågt satt. I RVU 2 har antalet intervall utökats och medelvärden för de längre intervallen har satts till 4 mil och 6 mil.

För att beräkna miljöpåverkan har ytterligare några antaganden fått genomföras. Vi har beräknat att samtliga som åker bil kör en bil som drivs på bensen. Bilens bensinförbrukning har antagits vara 1 liter per mil för sträckor upp till 8 km. För sträckor där utöver har vi antagit en bränsleförbrukning på 0,9 liter per mil. För personer som har angett att de samåker har vi antagit att de är 2 personer per bil. För kollektivtrafik resenär-

rerna har vi antagit att bussarnas bränsleförbrukning är 3,5 liter diesel per mil i landsbygdstrafik samt att det i landsbygdsbussen åker i genomsnitt 12 personer. Ingen har angivit att de åker buss med stadstrafiken. För årsberäkningarna har vi antagit att antalet arbetsdagar per år är 230 dagar.

Eftersom beräkningarna av trafikarbetet och miljöpåverkan bygger på ett antal antaganden skall resultaten tolkas med försiktighet. Dels utifrån de antaganden som har angetts ovan samt att det kan finnas en större variation för samtliga anställdas reseval, avstånd och arbetstider. Trots det ger det en uppskattning av hur långt de anställda transporterar sig samt vilken miljöpåverkan resorna till och från arbetet har. För att kunna jämföra resultaten mellan RVU 1 och RVU 2 har presenteras resultatet också som ”per anställd”.

RVU 1

Vid genomförandet av RVU 1 var det 364 anställda på Finnveden Powertrain i Alvesta. Dagligen tillrygga samtliga anställda 973 mil och per anställd 2,7 mil. Under ett år blir det för samtliga anställda sammanlagt 223 815 mil och per anställd 615 mil. Dagligen släpper samtliga anställda för sina resor tur och retur till arbetet ut 1718 kg koldioxid och per anställd 4,7 kg. Per år blir det för samtliga anställda cirka 395 ton koldioxid och per anställd 1 ton.

Det största trafikarbetet utgörs av bilförarna ca 76 procent och de står för hela 89 procent av miljöpåverkan. Medan att cykla och gå till arbetet står för 3 procent för trafikarbetet men ger ingen miljöpåverkan. Kollektivtrafiken står för cirka 4 procent av trafikarbetet och 2 procent av miljöpåverkan. Att samåka står för 17 procent av trafikarbetet och 10 procent av miljöpåverkan.

Med ett bensinpris på 11 kr per liter köper sammanlagt de personer som kör bil och de som åker bil till och från arbetet bensin för 1,8 miljoner kronor per år.

RVU 1 Samtliga anställda	Trafikarbetet i person mil				Miljöpåverkan i CO2			
	364 personer		364 personer		364 personer		364 personer	
Resealternativ	Mil per dag	Fördelning	Mil per år	Fördelning	kg CO2 per dag	Fördelning	ton CO2 per år	Fördelning
Till fots	12	1%	2 700	1%	0	0%	0	0%
Cyklade	23	2%	5 251	2%	0	0%	0	0%
Buss med l-trafik	41	4%	9 388	4%	29	2%	7	2%
Bil som passagerare	161	17%	36 931	17%	166	10%	38	10%
Bil som förare	737	76%	169 545	76%	1 522	89%	350	89%
Total:	973	100%	223 815	100%	1 718	100%	395	100%

RVU 1 per anställd	Trafikarbetet i person mil				Miljöpåverkan i CO2			
	Mil per dag	Fördelning	Mil per år	Fördelning	kg CO2 per dag	Fördelning	ton CO2 per år	Fördelning
Till fots	0,032	1%	7	1%	0,000	0%	0,000	0%
Cyklade	0,063	2%	14	2%	0,000	0%	0,000	0%
Buss med l-trafik	0,112	4%	26	4%	0,080	2%	0,018	2%
Bil som passagerare	0,441	17%	101	17%	0,457	10%	0,105	10%
Bil som förare	2,025	76%	466	76%	4,183	89%	0,962	89%
Total:	2,673	100%	615	100%	4,719	100%	1,085	100%

RVU 2

Vid genomförandet av RVU 2 var det 358 anställda på Finnveden Powertrain i Alvesta. Dagligen tillrygga samtliga anställda 1175 mil och per anställd ca 3 mil. Under ett år blir det för samtliga anställda sammanlagt 270 312 mil och per anställd 755 mil. Dagligen släpper samtliga anställda för sina resor tur och retur arbetet ut 2101 kg koldioxid och per anställd ca 6 kg. Per år blir det för samtliga anställda cirka 483 ton koldioxid och per anställd 1,4 ton.

Det största trafikarbetet utgörs av bilförarna 78 procent och de står för hela 90 procent av miljöpåverkan. Medan att cykla och gå till arbetet står för 3 procent för trafikarbetet men ger ingen miljöpåverkan. Kollektivtrafiken står för cirka 6 procent av trafikarbetet och 2 procent av miljöpåverkan. Att samåka står för 13 procent av trafikarbetet och 8 procent av miljöpåverkan.

Med ett bensinpris på 12 kr per liter köper sammanlagt de personer som kör bil och de som åker bil till och från arbetet bensin för nästan 2,5 miljoner kronor per år.

RVU 2 Samtliga anställda	Trafikarbetet i person mil				Miljöpåverkan i CO2			
	358 personer		358 personer		358 personer		358 personer	
Resealternativ	Mil per dag	Fördelning	Mil per år	Fördelning	kg CO2 per dag	Fördelning	ton CO2 per år	Fördelning
Till fots	8	1%	1 784	1%	0	0%	0	0%
Cyklade	24	2%	5 419	2%	0	0%	0	0%
Buss med l-trafik	70	6%	16 125	6%	50	2%	12	2%
Bil som passagerare	158	13%	36 327	13%	163	8%	38	8%
Bil som förare	916	78%	210 657	78%	1 887	90%	434	90%
Total:	1 175	100%	270 312	100%	2 101	100%	483	100%

RVU 2 per anställd	Trafikarbetet i person mil				Miljöpåverkan i CO2			
	Mil per dag	Fördelning	Mil per år	Fördelning	kg CO2 per dag	Fördelning	ton CO2 per år	Fördelning
Till fots	0,022	1%	5	1%	0,000	0%	0,000	0%
Cyklade	0,066	2%	15	2%	0,000	0%	0,000	0%
Buss med l-trafik	0,196	6%	45	6%	0,140	2%	0,032	2%
Bil som passagerare	0,441	13%	101	13%	0,456	8%	0,105	8%
Bil som förare	2,558	78%	588	78%	5,272	90%	1,213	90%
Total:	3,283	100%	755	100%	5,868	100%	1,350	100%

UPPFÖLJNINGSPRÅGOR OM PROJEKTET SMART TRAFIKANT PÅ FINNVEDEN

I samband med RVU 2 ställdes också ett antal uppföljningsfrågor om projektet Smart Trafikant. Syftet med frågorna var att få respons på hur väl projektet och delprojekten har nått ut till personalen på företaget och för att samla in synpunkter på projektets genomförande. För att genomföra uppföljningen har modellen SUMO använts.

SUMO står för System för utvärdering av mobilitetsprojekt och bygger på att mäta effekter på olika nivåer. Mål, indikatorer och resultat kan specificeras på dessa olika nivåer, som följer varandra. Modellen är inte enbart användbar för uppföljning utan också användbar vid planering och styrning av ett projekts genomförande. I projektet Smart trafikant och för samtliga partners i MOVE, i vilket Smart trafikant ingår, har samtliga internationella projekt genomförts utifrån de normer som ställs upp i SUMO. Detta innebär en unik möjlighet att kunna jämföra resultaten från företagen i Kronoberg och Kalmar län med mobilitetsprojekt i Tyskland, Irland, Spanien, Italien, Slovakien och Bulgarien.

Några av uppföljningsfrågorna ger också underlag till det så kallade "performers indicators" (P.I.) för projektet. "Performers indicators" kan översättas med centrala indikatorer för hela projektet, vilka måste uppfyllas om EU kommissionens ska tilldela bidrag.

Antalet svarsalternativ för respondenterna var för vissa frågor några fler än vad som behövs för uppföljningen. Därför har vissa svarsalternativ slagits samman. Nedan visas både grundformen och de sammanslagna resultaten. Likaså har så kallade korskorningar genomförts för att få fram de genmälen som krävs, vilka också redovisas nedan.

Vid den slutliga redovisningen av hela Smart Trafikant kommer svaren från samtliga arbetsplatser att slås samman. Det innebär att det inte är ett avgörande nederlag för projektet om samtliga mål på alla företag inte har nåtts.

Under ett år har projektet Smart trafikant pågått på din arbetsplats. Känner du till projektet?

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Ja, jag har deltagit i något av delprojekten	14	11%
Ja, jag känner väl till men har inte deltagit i något av delprojekten	28	23%
Ja, jag har hört talas om projektet	60	49%
Nej, jag vet inget om projektet	20	16%
Inget svar / Vet ej	1	1%
Total:	123	100%

SUMO B

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Andel av samtliga anställda per företaget som känner till projektet	102	83%
Nej, jag vet inget om projektet	20	16%
Inget svar / Vet ej	1	1%
Total:	123	100%

Under projektåret med Smart Trafikant har tre delprojekt genomförts. Hur väl känner du till delprojekt ...?

	Hälsotrampare		Testresenär		Samåkning		EcoDriving	
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Jag har deltagit i delprojektet	5	4%	3	2%	2	2%	9	7%
Jag känner väl till	19	15%	19	15%	30	24%	27	22%
Jag har hört talas om	67	54%	63	51%	54	44%	59	48%
Nej, jag vet inget om dessa delprojekt	26	21%	30	24%	26	21%	21	17%
Inget svar / Vet ej	6	5%	8	7%	11	9%	7	6%
Total:	123	100%	123	100%	123	100%	123	100%

SUMO B och P.I.1

	Hälsotrampare		Testresenär		Samåkning		Samåkning	
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Andel av samtliga anställda per företaget som känner till projektet	91	74%	85	69%	86	70%	95	77%
Nej, jag vet inget om projektet	26	21%	30	24%	26	21%	21	17%
Inget svar / Vet ej	6	5%	8	7%	11	9%	7	6%
Total:	123	100%	123	100%	123	100%	123	100%

Nivå B i SUMO handlar om att mäta hur många som känner till projektet. Kännedomen om projektet kan variera dels om de anställda har nåtts av information om hela projektet eller om man har nåtts eller deltagit i någon av projektets delprojekt. Som mål över kännedomen för projektet i SUMO sattes att 60 – 80 procent av samtliga anställda ska känna till projektet. På Finnveden har vi nått ända fram och t.o.m lite över det uppsatta målet. Det är ett bra resultat att cirka 83 procent av samtliga anställda känner till projektet. Svaret på frågan är också en av projektets performers indicators, P.I. 1; antalet personer som har nåtts av erbjudandet om ett nytt sätt att transportera sig, där målet sattes till 60 - 80 procent.

Hur har dessa delprojekt inom Smart Trafikant påverkat dig?

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Har till stor del ersatt bilresor med andra färdmedel	1	1%
Har till viss del ersatt bilresor med andra färdmedel	3	2%
Försöker ibland ersätta bilresor med andra färdmedel	9	7%
Har börjat fundera på alternativ till bil då jag ska åka till jobbet	10	8%
Inte alls	70	57%
Inte alls, - åkte redan före projektet med kollektivtrafiken, gick eller cyklade till jobbet.	18	15%
Inget svar / Vet ej	12	10%
Total:	123	100%

Ett av de övergripande målen för projektet Smart Trafikant har varit att skapa beteendeförändringar i sättet att transportera sig till och från arbetet, genom att minska bilåkandet till mer miljömässigt hållbara alternativ. Som svar på frågan om Smart trafikant projektet och dess delprojekt har påverkat dig svarade sammanlagt 10 procent att deras beteende har förändrats. Ytterligare 8 procent har börjat fundera över att ändra sitt beteende, vilket ska ses som ett första steg till ett mer hållbart resande.

Om du på grund av delprojekten i Smart Trafikant har ersatt eller försökt ersätta några bilresor med andra färdmedel: Ange till vilka färdmedel? Ange ett eller flera alternativ.

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Gång	8	6%
Cykel	16	12%
Kollektivtrafik	3	2%
Samåkning i bil	6	5%
Har inte ändrat mitt färdmedel	75	57%
Inget svar / Vet ej	23	18%
Total:	131	100%

På frågan ”Om du på grund av delprojekten i Smart Trafikant har ersatt eller försökt ersätta några bilresor med andra färdmedel” var det framförallt till cykel som de anställda svarade att de hade bytt.

Under året besökte vi ert företag med en utställning om hållbart resande, alternativ till bilen, EcoDriving etc. Lade du märket till utställningen?

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Ja, jag var framme och tog material	19	15%
Ja, jag lade märke till utställningen men besökte den inte	40	33%
Nej	48	39%
Inget svar / Vet ej	16	13%
Total:	123	100%

Under projektåret med Smart trafikant ingick att Energikontoret minst en gång skulle besöka företagen med en utställning. Under utställnings tiden fanns personal från Energikontoret på plats för att informera och diskutera hållbart resande samt dela ut informationsmaterial. Den plats som företagen hänvisade till var helt avgörande hur välbesökt utställningen blev. För vissa företag fanns platser som besöktes av samtliga anställda medan det för vissa företag inte fanns någon sådan central plats.

Finnveden besöktes den 16 oktober 2007 och placeringen var i matsalen på fabriken i Alvesta. På uppföljningsfrågan om de anställda la märke till utställningen svarade 15 procent av de anställda att de var framme vid utställningen och 40 procent att de la märke till utställningen men var inte framme vid den.

Under året har vi arbetat med att sprida information genom bland annat en utställning, föredrag, värvningsmaterial till delprojekten.
 Vad är din samlade bedömning av den informationen?

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Mycket bra	2	2%
Bra	48	39%
Dåligt	13	11%
Mycket dåligt	4	3%
Inget svar / Vet ej	56	46%
Total:	123	100%

Korskörning

Under året har vi arbetat med att sprida information genom bland annat en utställning, föredrag, värvningsmaterial till delprojekten. Vad är din samlade bedömning av den informationen?
 med

Under ett år har projektet Smart trafikant pågått på din arbetsplats. Känner du till projektet?

	A		B		C							
	Ja, jag har deltagit i något av delprojekten		Ja, jag känner väl till men har inte deltagit i något av delprojekten		Ja, jag har hört talas om projektet		Nej, jag vet inget om projektet		Inget svar / Vet ej		Summa	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Mycket bra	0	0%	1	4%	1	2%	0	0%	0	0%	2	2%
Bra	11	79%	16	57%	19	32%	2	10%	0	0%	48	39%
Dåligt	2	14%	2	7%	8	13%	1	5%	0	0%	13	11%
Mycket dåligt	0	0%	1	4%	1	2%	2	10%	0	0%	4	3%
Inget svar / Vet ej	1	7%	8	29%	31	52%	15	75%	1	100%	56	46%
Summa	14	100%	28	100%	60	100%	20	100%	1	100%	123	100%

SUMO D

Mål grupp: Samtliga anställda i företagen som deltagit i projektet

A			A, B, C		
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning		Antal svar	Fördelning
Andel av de anställda per företag som tycker informationen är bra eller mycket bra	11	79%	eller	48	47%
Dåligt	2	14%		12	12%
Mycket dåligt	0	0%		2	2%
Inget svar / Vet ej	1	7%		40	39%
Total:	14	100%		102	100%

En nivå i SUMO är att mäta något som kallas för nöjdheten med de tjänster som erbjuds i projektet. Nivån handlar om hur väl eller hur dåligt projektet lyckas med att nå ut till de anställda på företagen. Nöjdhet är ett subjektivt begrepp och kan uppfattas olika av olika personer. Som mätbart mål för nöjdheten i Smart Trafikant sattes "Att minst 30 procent av de anställda per företag skall tycka att informationen är bra eller mycket bra".

Även om vi i projektplaneringen bedömde att det satta målet var relativt mätbart inser vi att det finns utrymme för olika tolkningar. Om man enbart går på svaret på frågan till samtliga anställda hur deras samlade bedömning av informations material var svarade 41 procent att den var mycket bra eller bra. Om man däremot gör en korsskörning mellan de som har deltagit i något av delprojekten (grupp A) och deras uppfattning om informationen, vilket med stor sannolikhet är personer som har tagit del av det skrivna informationsmaterialet får man bedömningen att 79 procent tycker att informationen har varit mycket bra eller bra. Slutligen finns en tredje möjlighet till bedömning av måloppfyllelsen. Det är att genom korsskörning utläsa nöjdheten hos dem som har deltagit, känner väl till och har hört talas om projektet och delprojekten (grupp A-C). Vid en sådan sammanslagning får man fram att 47 procent tycker att informationen har varit mycket bra eller bra.

Det som kommer att rapporteras till det internationella projektet är att 47 procent tycker att informationen har varit mycket bra eller bra.

Har Smart Trafikant projektet och dess delprojekt bidragit till diskussion/samtal om växthuseffekten på din arbetsplats?

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Ja	23	19%
Nej	61	50%
Inget svar / Vet inte	39	32%
Total:	123	100%

Att svara på frågan om vad som är orsaken till olika samtalsämne på arbetsplatsen är svårt. Inspirationen för ett samtal kan komma från många olika håll. Men på den direkta frågan om Smart Trafikant projektet och dess delprojekt bidragit till diskussion/samtal om växthuseffekten på din arbetsplats har 19 procent svarat att det har det.

Skulle du under projektets tid velat ha mer...

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Information/föredrag om klimatfrågan	11	9%
Aktiviteter så som fler delprojekt	8	7%
Tryckt material	8	7%
Utställningar	2	2%
Större engagemang/uppmuntran från företaget	9	7%
Annat. Ange vad nedan. (Nästa fråga)	2	2%
Nej, allt har varit lagom	24	20%
Inget svar / Vet ej	59	48%
Total:	123	100%

På frågan om det fanns något som de anställda önskade få mer av var det dominerande svaret "inget svar" eller "vet ej" 48 procent svarade så. Av det som kom där efter var önskemål om information och föredrag om klimatfrågan vilket 9 procent svarade.

På frågan gavs också möjlighet att fritt skriva in önskan på vad de anställda önskade få mer av. Nedan presenteras samtliga svar utan någon ytterligare bearbetning.

Skulle du under projektets tid velat ha mer av annat, ange vad...

Svarsalternativ
Initiativtagande till promenadgrupper dela av lunchrasten.
Fler grupp/kst. tävlingar ex. 10 000 steg per dag
Klimatfrågan- Fick höra en hel del vid föreläsning vid eco-driving på Rådmannen som var intressant.
Större engagemang från företaget.
EcoDriving
chans till kollektivtrafik

Vad är ditt helhets intryck av projektet Smart trafikant?

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Mycket nöjd	0	0%
Nöjd	43	35%
Missnöjd	7	6%
Mycket missnöjd	2	2%
Inget svar / Vet ej	71	58%
Total:	123	100%

Korskörning

Vad är ditt helhets intryck av projektet Smart trafikant? med

Under ett år har projektet Smart trafikant pågått på din arbetsplats. Känner du till projektet?

	A		B		C						Summa	
	Ja, jag har deltagit i något av delprojekten		Ja, jag känner väl till men har inte deltagit i något av delprojekten		Ja, jag har hört talas om projektet		Nej, jag vet inget om projektet		Inget svar / Vet ej			
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Mycket nöjd	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Nöjd	10	71%	14	50%	17	28%	2	10%	0	0%	43	35%
Missnöjd	2	14%	2	7%	3	5%	0	0%	0	0%	7	6%
Mycket missnöjd	0	0%	0	0%	0	0%	2	10%	0	0%	2	2%
Inget svar / Vet ej	2	14%	12	43%	40	67%	16	80%	1	100%	71	58%
Summa	14	100%	28	100%	60	100%	20	100%	1	100%	123	100%

SUMO G och P.I. 3

Mål grupp: Personer som deltagit i erbjudandena

Svarsalternativ	A			A, B, C	
	Antal svar	Fördelning		Antal svar	Fördelning
Andel nöjda eller mycket nöjda av de som deltagit i erbjudandena	10	71%	eller	41	40%
Missnöjd	2	14%		7	7%
Mycket missnöjd	0	0%		0	0%
Inget svar / Vet ej	2	14%		54	53%
Total:	14	100%		102	100%

På frågan om helhets intrycket av projektet Smart trafikant svarade 58 procent "vet ej" eller "inget svar". 35 procent svarade att de var mycket nöjda eller nöjda. Övriga 8 procent var missnöjda eller mycket missnöjda.

I SUMO arbetar man sig från makro till mikronivå, dvs åsikt från samtliga anställda ner till individnivå. Tidigare ställdes frågan om nöjdheten om erbjudandena på makro nivå. Då korskördes nöjdheten med informationsmaterialet med dem som har deltagit, känner väl till och har hört talas om projektet och delprojekten. På individnivå korskörs helhetsintrycket av hela projektet med dem som deltagit i någon av erbjudandena. Som mål i SUMO sattes ”att 40 – 50 % av personerna som deltar i erbjudandena är nöjda eller mycket nöjda”. På Finnveden svarade 71 procent av de som deltagit i något delprojekt att de var mycket nöjda eller nöjda. Svaret på frågan är också en av projektets performers indicators, P.I. 3; antal nöjda personer, där målet sattes till 40-50 procent.

Skulle du vilja att det gjordes fler liknande projekt på ditt företag?

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Ja	49	40%
Nej	13	11%
Inget svar / Vet inte	61	50%
Total:	123	100%

På frågan om man önskade att fler liknande projekt och delprojekt som har ingått i Smart trafikant skulle genomföras svarade 50 procent att de "vet inte " eller "inget svar". 40 procent svarade ja och endast 11 procent nej. Slutsatsen av svaren är att det finns ett stöd bland de anställda att företaget fortsätter att genomföra liknade projekt.

Några få personer tog möjligheten att lämna fria kommentarer till projektet, se nedan.

Lämna gärna egna synpunkter/kommentarer på projektet och dess delprojekt

Svarsalternativ
Fråga 4 och 11: Jag åker i stort sett alltid buss till jobbet. Ibland men ej pga årstider så kör jag bil beroende på möten, jobbar i någon annan av våra fabriker, skiftgång etc.
Varför inte försöka få Länsstrafiken att anordna resor som passar arbetstider respektive orter, andra företag ex. Volvo Braås har det...
Synd att uppslutningen har varit dålig
Den stora ecodriving utbildningen skulle kunna provats på de som inte har möjlighet att samåka eller åka kommunalt.
Direktbussar (tar lång tid idag). Fler avgångar. Cykelväg mellan växjö - alvesta.

Enkät om dina resvanor

Datum: _____

Vi på Finveden Powertrain genomför tillsammans med Transport Eko Sydost ett projekt om anställdas resor till och från arbetet. Projektet kommer att pågå under ett år och kallas för Smart Trafikant. Som en start för projektet vill vi veta lite mer om dina resvanor. Vi är därför tacksamma om du svarar på följande frågor.

1. Hur reste du till arbetet idag?

(Med idag menas denna dag du svarar på frågorna.)

- ☐ Till fots
- ☐ Cyklade
- ☐ Moped
- ☐ Motorcykel
- ☐ Buss med stadstrafiken
- ☐ Buss med landsbygdstrafiken
- ☐ Tåg
- ☐ Kombination buss och tåg
- ☐ Kombination bil och kollektivtrafik
- ☐ Kombination cykel och kollektivtrafik
- ☐ Bil som passagerare
- ☐ Bil som förare
- ☐ Annat _____

2. Hur långt har du enkel väg från din bostad till arbetet?

- ☐ Mindre än 1 km
- ☐ 1 – 2 km
- ☐ 2 – 4 km
- ☐ 4 – 8 km
- ☐ 8 – 10 km
- ☐ 10 – 15 km
- ☐ 15 – 20 km
- ☐ Mer än 20 km

3a. När du reste hit idag åkte du...?

- ☐ Raka vägen mellan hem och arbetsplats
- ☐ Lämna på dagis/skola/fritis ect
- ☐ Uträtta annat ärende på vägen

3b. När du reser hem idag planerar du att ...?

- ☐ Åka raka vägen mellan hem och arbetsplats
- ☐ Hämta på dagis/skola/fritis ect
- ☐ Uträtta annat ärende på vägen

4. Brukar du ändra ditt färdmedel under året för resan till och från arbetet?☐ Nej☐ Ja, på vintern reser jag mer med...

- ☐ Cykel
- ☐ Bil
- ☐ Samåker i bil
- ☐ Buss
- ☐ Tåg

☐ Ja, på sommaren reser jag mer med...

- ☐ Cykel
- ☐ Bil
- ☐ Samåker i bil
- ☐ Buss
- ☐ Tåg

5. Vilken är din kunskap/erfarenhet av att samåka i bil till och från arbetet?

- ☐ Jag samåker dagligen (Vi är då..... personer i bilen)
- ☐ Jag samåker någon dag i veckan (Vi är då..... personer i bilen)
- ☐ Det finns personer jag skulle kunna samåka med, men det har inte blivit av
- ☐ Känner inte till någon att samåka med
- ☐ Vill inte samåka med någon

Var god vänd!

6. Hur ofta reser du med kollektivtrafik till och från arbetet?

- ☐ Jag har aldrig använt den
- ☐ Jag åker med kollektivtrafik några dagar i månaden
- ☐ Jag åker med kollektivtrafik några dagar i veckan
- ☐ Jag åker dagligen med kollektivtrafiken

7. Vilka förutsättningar finns för att du ska resa med kollektivtrafik till och från arbetet?

- ☐ Jag har bra förutsättningar för att resa med kollektivtrafiken
- ☐ Det finns ingen hållplats för kollektivtrafik inom en kilometer från min bostad
- ☐ Det finns kollektivtrafik, men den tar dubbelt så lång tid eller mer som att köra bil
- ☐ Det finns kollektivtrafik, men avgångstiderna passar så dåligt mina arbetstider att jag får vänta mer än sammanlagt en timme varje arbetsdag.

8. Vilken är din kunskap/erfarenhet av sparsam körning (ecoDriving)?

- ☐ Känner ej till det
- ☐ Har hört talas om det
- ☐ Vet vad det är och tillämpa det delvis när jag kör bil
- ☐ Har genomgått utbildning i det och praktisera det när jag kör bil

9. På Finveden Powertrain planeras att under vintern bjuda in en föreläsare, för att informera och berätta om grunderna i sparsam körning (ecoDriving).

Hur är ditt intresse av att lyssna på den föreläsningen?

- ☐ Ja mycket intresserad
- ☐ Ja så där intresserad
- ☐ Nej inte intresserad
- ☐ Vet ej

10. Är du...?

- ☐ Kvinna
- ☐ Man

11. Vilken är din ålder?

- ☐ - 20
- ☐ 21 – 30
- ☐ 31 – 40
- ☐ 41 – 50
- ☐ 51 – 60
- ☐ 61 –

12. Är din arbetstid...

- ☐ Fast
- ☐ Flexibel inom visa gränser
- ☐ Helt flexibel
- ☐ Schema/skift

13. Vilket postnummer har din hemadress?

14. Min avdelning är?*

15. Mitt namn är?*

* Du får svara på enkäten anonymt. Till dem som anger namn och avdelning kommer vi att lotta ut Trisslotter samt erbjuda olika aktiviteter inom projektet Smart Trafikant.

Ett stort tack för dina svar!

RVU 2 Enkät om dina resvanor

Vi på Finnveden Powertrain i Alvesta har genomfört ett projekt tillsammans med Energikontor sydost om de anställdas resor till och från jobbet, projektet kallas Smart trafikant. Nu har det gått ett år sedan vi genomförde den första resvaneundersökningen. Vi vill nu genomföra en uppföljande undersökning för att mäta effekten och för att få veta hur du har uppmärksammat och upplevt projektet. Några av frågorna nedan är samma som ställdes för ett år sedan och några är nya. Vi är tacksamma om du svarar på samtliga frågor.

1. Hur reste du till arbetet idag?

(Med idag menas denna dag du svarar på frågorna.)

- ☐ Till fots
- ☐ Cyklade
- ☐ Moped
- ☐ Motorcykel
- ☐ Buss med stadstrafiken
- ☐ Buss med landsbygdstrafiken
- ☐ Tåg
- ☐ Kombination buss och tåg
- ☐ Kombination bil och kollektivtrafik
- ☐ Kombination cykel och kollektivtrafik
- ☐ Bil som passagerare
- ☐ Bil som förare
- ☐ Annat _____

2. Överrensstämmer din resa idag med hur du normalt tar dig till arbetet?

- ☐ Ja ☐ Nej

Om nej vad reser du normalt med?

3. Brukar du ändra ditt färdmedel under året för resan till och från arbetet?

- ☐ Ja ☐ Nej

Om ja, på vintern reser jag mer med...

- ☐ Cykel
- ☐ Bil
- ☐ Samåker i bil
- ☐ Buss
- ☐ Tåg
- ☐ Annat Vad? _____

Om ja, på sommaren reser jag mer med...

- ☐ Cykel
- ☐ Bil
- ☐ Samåker i bil
- ☐ Buss
- ☐ Tåg
- ☐ Annat. Vad? _____

4. Hur långt har du enkel väg från din bostad till arbetet?

- ☐ Mindre än 1 km
- ☐ 1 – 2 km
- ☐ 2 – 4 km
- ☐ 4 – 8 km
- ☐ 8 – 10 km
- ☐ 10 – 15 km
- ☐ 15 – 20 km
- ☐ 20 – 30 km
- ☐ 30 – 50 km
- ☐ Mer 50 km.....Hur långt? _____

5a. När du reste hit idag åkte du...?

- ☐ Raka vägen mellan hem och arbetsplats
- ☐ Lämna på dagis/skola/fritis etc
- ☐ Uträtta annat ärende på vägen

5b. När du reser hem idag planerar du att ...?

- ☐ Åka raka vägen mellan hem och arbetsplats
- ☐ Hämta på dagis/skola/fritis etc
- ☐ Uträtta annat ärende på vägen

6. Vilken är din kunskap/erfarenhet av att samåka i bil till och från arbetet?

- ☐ Jag samåker dagligen

(Vi är då..... personer i bilen)

- ☐ Jag samåker någon dag i veckan

(Vi är då..... personer i bilen)

- ☐ Det finns personer jag skulle kunna samåka med, men det har inte blivit av

- ☐ Vill men kan av olika skäl inte samåka

- ☐ Känner inte till någon att samåka med

- ☐ Vill inte samåka med någon.

- Jag vill köra bil själv.

- ☐ Vill inte samåka med någon.

- Jag åker idag med kollektivtrafiken, går, cykla, kör moped eller motorcykel.

Bilaga 2

7. Vilka förutsättningar finns för att du ska resa med kollektivtrafik till och från arbetet?

Välj det alternativ som passar dig bäst.

- ☐ Jag har bra förutsättningar för att resa med kollektivtrafiken
- ☐ Det finns ingen hållplats för kollektivtrafik inom en kilometer från min bostad
- ☐ Det finns kollektivtrafik, men den tar dubbelt så lång tid eller mer som att köra bil
- ☐ Det finns kollektivtrafik, men avgångstiderna passar så dåligt mina arbetstider att jag får vänta mer än sammanlagt en timme varje arbetsdag.

8. Hur ofta reser du med kollektivtrafik till och från arbetet?

- ☐ Jag har aldrig använt den
- ☐ Jag åker med kollektivtrafiken några dagar om året
- ☐ Jag åker med kollektivtrafik några dagar i månaden
- ☐ Jag åker med kollektivtrafik några dagar i veckan
- ☐ Jag åker dagligen med kollektivtrafiken.

9. Vilken är din kunskap/erfarenhet av sparsam körning (ecoDriving)?

- ☐ Känner ej till det
- ☐ Har hört talas om det
- ☐ Vet vad det är och tillämpar det delvis när jag kör bil
- ☐ Har genomgått utbildning i det och praktisera det när jag kör bil

10. Under ett år har projektet Smart trafikant pågått på din arbetsplats.

Känner du till projektet?

- ☐ Ja, jag har deltagit i något av delprojekten
- ☐ Ja, jag känner väl till men har inte deltagit i något av delprojekten
- ☐ Ja, jag har hört talas om projektet
- ☐ Nej, jag vet inget om projektet

11. Under projektåret med Smart Trafikant har fyra delprojekt genomförts.

Hur väl känner du till dessa delprojekt?

	Jag har deltagit i delprojektet	Jag känner väl till	Jag har hört talas om	Nej, jag vet inget om dessa delprojekt
Hälsotrampare <i>Bilister provar att cykla till jobbet under några månader</i>	☐	☐	☐	☐
Testresenärer inom kollektivtrafik <i>Bilister provar att åka buss/tåg till jobbet i två månader</i>	☐	☐	☐	☐
Samåkning <i>Bilister uppmuntras till samåkning</i>	☐	☐	☐	☐
Eco Driving / Sparsamkörning <i>Bilister uppmuntras att köra bränslesnålt</i>	☐	☐	☐	☐

Var god vänd →

Bilaga 2

12. Hur har dessa delprojekt inom Smart Trafikant påverkat dig?

- ☐ Har till stor del ersatt bilresor med andra färdmedel
- ☐ Har till viss del ersatt bilresor med andra färdmedel
- ☐ Försöker ibland ersätta bilresor med andra färdmedel
- ☐ Har börjat fundera på alternativ till bil då jag ska åka till jobbet
- ☐ Inte alls
- ☐ Inte alls, - åkte redan före projektet med kollektivtrafiken, gick eller cyklade till jobbet.

13. Om du på grund av delprojekten i Smart Trafikant har ersatt eller försökt ersätta några bilresor med andra färdmedel: **Ange till vilka färdmedel?** Ange ett eller flera alternativ.

- ☐ Gång
- ☐ Cykel
- ☐ Kollektivtrafik
- ☐ Samåkning i bil
- ☐ Har inte ändrat mitt färdmedel

14. Under året besökte vi ert företag med en utställning om hållbart resande, alternativ till bilen, EcoDriving etc. lade du märket till utställningen?

- ☐ Ja, jag var framme och tog material
- ☐ Ja, jag lade märke till utställningen men besökte den inte
- ☐ Nej
- ☐ Vet ej

15. Under året har vi arbetat med att sprida information genom bland annat en utställning, föredrag, värvningsmaterial till delprojekten. Vad är din samlade bedömning av den informationen?

- ☐ Mycket bra
- ☐ Bra
- ☐ Dåligt
- ☐ Mycket dåligt
- ☐ Vet ej

16. Har Smart Trafikant projektet och dess delprojekt bidragit till diskussion/samtal om växthuseffekten på din arbetsplats?

- ☐ Ja
- ☐ Nej
- ☐ Vet ej

17. Skulle du under projektets tid velat ha mer...

- ☐ Information/föredrag om klimatfrågan
- ☐ Aktiviteter så som fler delprojekt
- ☐ Tryckt material
- ☐ Utställningar
- ☐ Större engagemang/uppmuntran från företaget
- ☐ Annat _____
- ☐ Vet ej
- ☐ Nej, allt har varit lagom

Bilaga 2

18. Vad är ditt helhets intryck av projektet Smart trafikant?

- ☐ Mycket nöjd
- ☐ Nöjd
- ☐ Missnöjd
- ☐ Mycket missnöjd
- ☐ Vet ej

19. Lämna gärna egna synpunkter/kommentarer på projektet och dess delprojekt

20. Skulle du vilja att det gjordes fler liknande projekt på ditt företag?

- ☐ Ja
- ☐ Nej
- ☐ Vet ej

21. Vilken är din ålder?

- ☐ - 20
- ☐ 21 – 30
- ☐ 31 – 40
- ☐ 41 – 50
- ☐ 51 – 60
- ☐ 61 –

22. Vilka är de första siffror i din hemadress postnummer?

- ☐ 33_ _
- ☐ 34_ _
- ☐ 35_ _
- ☐ 36_ _
- ☐ 37_ _
- ☐ 38_ _
- ☐ 39_ _
- ☐ 57_ _
- ☐ Annat postnummer ____ _

23. Du arbetar denna vecka...

- ☐ Förmiddag/dag
- ☐ Kväll
- ☐ Natt
- ☐ Helg

24. Du svarar på denna enkät via...

- ☐ Pappers enkät
- ☐ Webb enkät

25. Är du...?

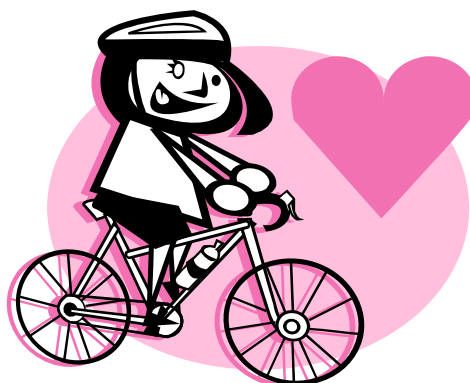
- ☐ Kvinna
- ☐ Man

26. Min avdelning är?* _____

27. Mitt namn är?* _____

Ett stort tack för dina svar!

* Du får svara på enkäten anonymt.



**SAMMANSTÄLLNING AV
SVAR FRÅN HÄLSOTRAMPARE**

Finnveden Powertrain, Alvesta

Test period

2007 - 06 - 01 -- 2007 - 12 - 01



Bilaga 3

Dokumentinformation

Titel:	SAMMANSTÄLLNING AV SVAR FRÅN HÅLSOTRAMPARE , Finnveden Powertrain Alvesta, Testperiod 2007 - 06 - 01 - 2007 - 12 -01
Innehåll:	Resultatet från de två enkäter som Hålsotramparna har fått svara på innan och efter sin testperiod.
Författare:	Maria Håkansson, Energikontor Sydost Per Hansson, Energikontor Sydost Framtidsvägen 10 a, 351 96 Växjö Telefon: 0470 - 72 33 24
Kontaktperson:	Kenth Björkmarker, Finnveden Powertrain i Alvesta 0472 - 26 80 31
Färdigställd:	Januari 2008

Bilaga 3

INLEDNING

Energikontor Sydost arbetar för en hållbar transportsektor och regional utveckling genom samverkan mellan kommuner, myndigheter, organisationer och företag i sydöstra Sverige. Ett av Energikontor Sydost projekt är MOVE, det är ett EU-projekt med sammanlagt sju olika partners i Europa. Partnern ska genomföra så kallade Mobility Management (hållbara resor) - aktiviteter i respektive land. Den svenska delen av projektet har fått namnet Smart trafikant.

Syftet med projektet Smart trafikant är att minska arbetspendlingen med bil. Åtta företag i Kalmar och Kronobergs län är med i projektet, samarbetet med Finnveden Powertrain i Alvesta startade under hösten 2006 och pågår under ett år. Samarbetet går ut på att lyfta fram och skapa efterfrågan på miljömässigt hållbara transporter, genom att informera om alternativa resmöjligheter samt att erbjuda olika prova-på aktiviteter. Ett av dessa prova-p erbjudande är att bli Hälsotrampare. Att vara Hälsotrampare innebär att man under sex månader lämnar bilen hemma och tar cykeln till jobbet. Finnveden Powertrain i Alvesta gav Hälsotramparna varsin cykelhjälm, trippmätare och konditionstest före och efter testperioden. Det lottades också ut en cykel bland Hälsotramparna.

Sju personer har provat-på att vara Hälsotrampare på Finnveden Powertrain i Alvesta, de cyklade från juni till december. Hälsotramparna har fått svara på frågor innan och efter testperioden och de har även genomgått ett konditionstest före och efter testperioden, i denna rapport presenteras en sammanställning av deras svar på dessa frågor.

Läshänvisning

Först presenteras svaren från den första omgången med frågor som ställdes innan Hälsotramparna började cykla. Ett x i tabellerna innebär att Hälsotramparen inte har svarat på denna fråga.

Sedan ges en parallell presentation av resultatet från frågor nr 1 (hur de tror det kommer att vara att cykla) och frågor nr 2 (uppföljningsfrågor om hur de har upplevt testperioden), dessa är märkta med uppföljningsfrågor. Resultaten presenteras främst i tabell form endel frågor har kompletterats med kommentarer för att förtydliga eller förklara resultatet. Frågor som skall jämföras har lagts jämte varandra för att underlätta läsningen.

Till sist kommer det vidare resultat från frågeomgång 2 som presenteras och visar hur mycket Hälsotramparna har cyklat under testperioden, vad de har upplevt som positivt och negativt med projektet med mera.

Sammanfattning

Hälsotramparna har i medel 10,2 km till jobbet, vilket innebär att efter de har cyklat till och från jobbet i 6 månader har de tillsammans sparat ungefä 3,7 ton koldioxid. Alla Hälsotramparna har utrustats med en trippmätare och under testperioden har de tillsammans cyklat nästan 4000 km.

Den faktor som Hälsotramparna bedömer som viktigast när det gäller cykelvägarna är Belysning, Underhåll och Trafiksäkerhet. Det som flera Hälsotrampare nämner behöver förbättras är Underhållet och Belysningen.

Kondition och hälsa är en viktig orsak till att de blev Hälsotrampare och deras konditionstester visar att Hälsotramparnas syreupptagningsförmåga och rörlighet hade förbättrats efter testperioden. Flera av Hälsotramparna upplever att de är mer stresståliga och orkar mer även efter jobbet än de gjorde innan testperioden.

Genom deltagandet i projektet har 86 % av Hälsotramparna även börjat cykla mer på fritiden och alla kommer, i lite olika utsträckning, att fortsätta att cykla till jobbet.

Från Finnveden i Alvesta deltog följande personer som Hälsotrampare.

1. Patrik Fransson
2. Rolf Henriksen
3. Magnus Roos
4. Cristina Covaci
5. Covaci Ionel
6. Laszlo Leszko
7. Marijana Kadar

Numreringen vid namnen är inte den samman nummrering som anges nedan.

Bilaga 3

1. Hur lång tid tar det för dig, från dörr till dörr, att komma till arbetet med bil?

1.	7	minuter
2.	10	minuter
3.	16	minuter
4.	20	minuter
5.	6	minuter
6.	10	minuter
7.	20	minuter
Medel	12,7	minuter

2. Hur lång tid tar enbart bilresan?

1.	6	minuter
2.	8	minuter
3.	15	minuter
4.	15	minuter
5.	6	minuter
6.	18	minuter
7.	8	minuter
Medel	10,9	minuter

3. Hur långt har du till jobbet (enkel väg) med bil?

				kg CO2 enkel resor		kg CO2 per år
1.	5,5	km		1,3		577
2.	5,8	km		1,3		608
3.	17	km		3,9		1 783
4.	16	km		3,6		1 678
5.	4,5	km		1,0		472
6.	4,5	km		1,0		472
7.	18	km		4,1		1 888
Medel	10,2	km	Summa	16,3	Summa	7478

Antaganden

Varje bil förbrukar en liter per mil.

Antal arbetsdagar per år är 230 dagar.

Koldioxidutsläppet räknas som 2,28 kg per liter bensin.

4. Har många fungerande cyklar finns det i ditt hushåll?

1.	2	stycken
2.	2	stycken
3.	6	stycken
4.	2	stycken
5.	1	stycken
6.	2	stycken
7.	2	stycken
Medel	2,4	stycken

5. Om din cykel har utrustats med hastighetsmätare/trippmätare. För att kunna beräkna din miljönytta behöver vi veta hur långt din cykel har rullat.

	Vad står mätaren på		Datum
1	320	km	2007-07-13
2	0	km	jun-07
3	0	km	jun-07
4	0	km	jun-07
5	0	km	jun-07
6	0	km	jun-07
7	0	km	jun-07
Summa	320	km	

Uppföljningsfråga

3. Om din cykel har utrustats med hastighetsmätare/trippmätare. För att kunna beräkna din miljönytta behöver vi veta hur långt din cykel har rullat.

	Vad står mätaren på		Datum
1	485	km	2007-12-12
2	595	km	2008-01-10
3	775	km	2008-01-10
4	578	km	2007-12-02
5	815	km	2007-12-17
6	350	km	2007-09-01
7	647	km	2008-01-30
Summa	3925	km	

Kommentar

Hälsotraparna fick en trippmätare i början av sin testperiod därav att mätarna står på 0. En Hälsotrappare hade redan en trippmätare. Efter testperioden hade de tillsammans cyklat nästan 4000 km.

Bilaga 3

6. Hur lång tid tror du att det kommer att ta för dig att cykla till jobbet?

1.	45	minuter
2.	35	minuter
3.	20	minuter
4.	13	minuter
5.	19	minuter
6.	x	minuter
7.	50	minuter
Medel	30,3	minuter

Uppföljningsfråga:

2. Hur lång tid tog det för dig att cykla till arbetet?

1.	30	minuter
2.	55	minuter
3.	17	minuter
4.	13	minuter
5.	15	minuter
6.	15	minuter
7.	50	minuter
Medel	27,9	minuter

7. Har ofta servar du din cykel?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Reglebunden kontroll
4	57%	Några gånger om året
0	0%	En gång om året
3	43%	Service ? (Aldrig)
7	100%	

8. Använder du någon utrustning till din cykel och dig själv, kryssa för de alternativ du använder idag.

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
3	13%	Cykelhjälm
6	26%	Cykellyse
0	0%	Dubbdäck
1	4%	Skoskydd
3	13%	Regnställ
2	9%	Cykelväskor/cykelkorg
3	13%	Cykellås
5	22%	Reflexväst
0	0%	Annat
23	100%	

Uppföljningsfråga:

4. Har du skaffat dig någon mer utrustning till din cykel och dig själv under testperioden?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	11%	Cykelhjälm
4	21%	Cykellyse
2	11%	Dubbdäck
0	0%	Skoskydd
3	16%	Regnställ
1	5%	Cykelväskor/cykelkorg
3	16%	Cykellås
3	16%	Reflexväst
1	5%	Annat
19	100%	

9. Du får här nedan värdera/bedöma ett antal faktorer som berör cykelvägnätet (där man cyklar). Du ska dels värdera hur viktiga de är generellt, dels bedöma hur nöjd du är med faktorerna i din kommun.

Hur viktigt tycker du att nedanstående faktorer är generellt för cykelvägnätet?

Hur nöjd är du med cykelvägnätet i din kommun när det gäller dessa faktorer?

	Helt oviktigt						Mycket viktigt						
	1	2	3	4	5	Medel	1	2	3	4	5	Medel	
a. Vägvisningen			3	2	2	3,8	1		1	4	1	3,6	
b. Beläggningen			1		6	4,7	1		2	3	1	3,4	
c. Belysningen				3	4	4,6	1	2		1	2	3,2	
d. Cykelparkeringen				5	2	4,3		1	1	2	3	4,0	
e. Detaljutformningen		1		1	5	4,4	1	1	2	3		3,0	
f. Underhållet				1	6	4,9	2	3	1	1		2,1	
g. Trafiksäkerhet					7	5,0	2	2	1	1	1	2,6	
h. Sammanhängande cykelvägnät		1	1	2	2	3,8	1	2	1	2	1	3,4	

Kommentar

Ingen av faktorerna har i medel bedömts som helt oviktiga, de faktorer som har klassats som mest viktiga är Beläggning, Belysning, Underhåll oc Trafiksäkerhet. Den faktorn som Hålsotramparna är minst nöjda med är Underhållet.

Bilaga 3

Uppföljningsfråga

11. Du får här nedan värdera/bedöma ett antal faktorer som berör cykelvägnätet (där man cyklar). Du ska dels värdera hur viktiga de är generellt, dels bedöma hur nöjd du är med faktorerna i din kommun.

Hur viktigt tycker du att nedanstående faktorer är generellt för cykelvägnätet?

Hur nöjd är du med cykelvägnätet i din kommun när det gäller dessa faktorer?

	Helt oviktigt						Mycket viktigt						Medel	Inte alls nöjd						Mycket nöjd						Medel
	1	2	3	4	5	Medel	1	2	3	4	5	Medel		1	2	3	4	5	Medel							
a. Vägvisningen	1		1	2	2	3,7			1	4	1	4,0				1	4	1	4,0							
b. Beläggningen			1	2	4	4,3		1	1	4	1	3,7														
c. Belysningen				3	4	4,6	1	1	3	1	1	3,0														
d. Cykelparkeringen			1	2	4	4,4			1	1	5	4,6														
e. Detaljutformningen			2	5		3,7			3	3		3,5														
f. Underhållet			1		6	4,7	2	1	3	1		2,4														
g. Trafiksäkerhet				1	6	4,9		4	1	2		2,7														
h. Sammanhängande cykelvägnät			2		4	4,3		1	3	2		3,2														

Kommentar

Denna fråga ställdes även som uppföljningsfråga för att se om Hälsostramparna efter testperioden var slut hade ändrat uppfattning om vilka faktorer som är viktiga respektive mindre viktiga och hur nöjda de är med dessa faktorer där de har cyklat. I stort sett är det inga stora förändringar mellan innan och efter testperioden. De faktorer där det har ändrats är Beläggningen, Detaljutformningen som har blivit lite mindre viktiga och ett Sammanhängande cykelvägnät har blivit viktigare. Hälsostramparna är efter testperioden nöjdare med Vägvisningen, Beläggningen, Cykelparkeringen och Detaljutformningen (till exempel kantstenar och upp- och nerfarter).

11. Tror du att du kommer att uppleva någon skillnad när det gäller din kondition efter testperioden?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
6	86%	Ja, till det bättre
0	0%	Ja, till det sämre
0	0%	Nej, ingen skillnad
1	14%	Vet ej
7	100%	

12. Tror du att du kommer att uppleva någon skillnad när det gäller stresstålighet genom att vara hälsostrampare?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
4	57%	Ja, till det bättre
0	0%	Ja, till det sämre
0	0%	Nej, ingen skillnad
3	43%	Vet ej
7	100%	

13. Vilka förväntningar har du på resultatet av din hälsoprofil efter testperioden?

Få bättre fysik

Må bättre, piggare, bättre kondis.

Bättre kondis. Förhoppningsvis väger jag mindre och blir piggare och allmänt mer välmående.

Uppföljningsfråga:

12. Upplever du någon skillnad när det gäller din kondition nu jämfört med innan testperioden?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
5	71%	Ja, till det bättre
0	0%	Ja, till det sämre
1	14%	Nej, ingen skillnad
1	14%	Vet ej
7	100%	

Uppföljningsfråga:

13. Upplever du någon skillnad i din stresstålighet jämfört med innan testperioden?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Ja, stor skillnad
4	57%	Ja, skillnad
1	14%	Nej
2	29%	Vet ej
7	100%	

Uppföljningsfråga:

14. Upplever du det som att du orkar mer efter jobbet än du gjorde innan testperioden?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Ja, stor skillnad
5	71%	Ja, skillnad
2	29%	Nej
0	0%	Vet ej
7	100%	

Bilaga 3

Kommentar

De flesta av Hälsostramparna hoppades att deras kondition skulle vara bättre efter testperioden. Resultatet från konditionstesten visar att Hälsostramparnas syreupptagnings förmåga hade förbättrats. De hade också fått en förbättrad rörlighet. Sedan kunde resultaten troligen varit bättre om de hade cyklat under årets ljusare tider så som sommar och tidig höst. Positivt är att flera av Hälsostramparna upplever att de deras kondition är bättre, att de klara mer stress och även att de orkar mer efter jobbet.

Uppföljningsfråga:

5. Cyklar du även mer på fritiden?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
6	86%	Ja
1	14%	Nej
7	100%	

Uppföljningsfråga:

6. Har du inspirerat andra i din omgivning till att börja cykla?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
4	57%	Ja
3	43%	Nej
7	100%	

Uppföljningsfråga:

7. Med handen på hjärtat, i vilken utsträckning har du cyklat till och från arbetet under testperioden?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
4	57%	Dagligen till och från arbetet
0	0%	Dagligen ena sträckan
3	43%	Ett par dagar i veckan
0	0%	Ett par dagar i veckan ena sträckan
0	0%	Mindre än en gång i veckan
0	0%	Mindre än en gång i veckan ena sträckan
7	100%	

Uppföljningsfråga:

8. Vad motsvarar detta ungefär i procent av resorna till och från arbetet?

1.	95%
2.	95%
3.	100%
4.	99%
5.	75%
6.	x
7.	x
Medel	93%

Uppföljningsfråga:

9. Då du inte cyklade, hur tog du dig till arbetet?

Ange ett eller flera svarsalternativ.

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	11%	Åkte buss
6	67%	Körde bil själv
1	11%	Samåkte
1	11%	Gick
9	100%	

Uppföljningsfråga:

10. Kommer du att fortsätta cykla till arbetet efter testperiodens slut?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
6	86%	Ja, ofta
1	14%	Ja, ibland
0	0%	Nej
0	0%	Vet ej
7	100%	

Uppföljningsfråga:

15. Vad tycker du i stora drag om projektet Hälsostrampare?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
5	45%	Mycket bra
6	55%	Bra
0	0%	Varken bra eller dåligt
0	0%	Mycket dåligt
11	100%	

Uppföljningsfråga:

16. Vad har varit mest positivt med att vara Hälsostrampare?

Konditionstest före och efter

Att vara mer bestämd. Inte fuska de dagarna vädret är dåligt (regn o blåst). Man bör cykla ändå.

Att jag har hittat en ny bra motionsform. Har sen 070709 cyklat 2935 km, köpt racercykel och deltagit i två motionslopp.

Kul att se var man står innan och efter konditionstestet. Bli ju samtidigt en morot när det känns lite tungt på morgonen.

Jag fick min dagliga motion.

Uppföljningsfråga:

17. Vad har varit mest negativa med att vara Hälsostrampare?

Motvind, finns inget värre och obefintlig snöröjning, cyklade 2-3 gånger i 5-7 cm snö.

Det var lastbilar och bilar som körde så nära att jag kände att jag nästan drogs med.

Bilaga 3

Uppföljningsfråga:

18. Vad behövs enligt dig för förbättringar för att få fler att cykla till och från din arbetsplats?

(Tacksam om du är så konkret som möjligt med dina förslag!)

Vi som cyklar hjälper till med bättre miljö, därför borde vi uppmuntras med en viss summa i skatteavdrag.

Lägre moms på cyklar. Bättre belysning på större vägar, att kommun och vägverk sköter snöröjningen. Torkmöjligheter på jobbet av kläder.

Bättre belysning. Bredare väg eller cykelväg. Det mesta motståndet mot att börja cykla sitter nog i huvudet på folk.

Övriga kommentarer

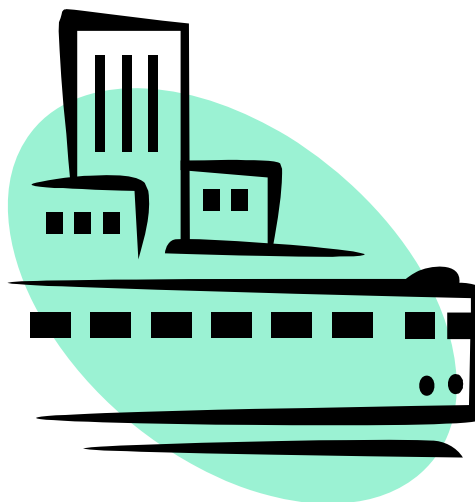
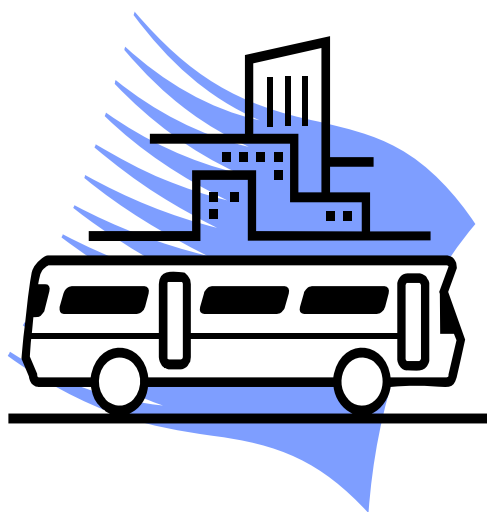
Uppföljningsfråga:

Övriga kommentarer

Jag tror Vägverket kommer att ta död på all cykling mellan orter genom att sätta upp vajer räcken och göra 2+1 väg. Det skulle vara krav på att samtidigt bygga cykelväg.

Tyvärr så cyklade jag personligen inte så mycket, känns inte så kul att vara på en så stor väg (126:an) när det är becksvalt ute, trots hyfsad belysning på cykeln. Skulle gärna göra om detta, men gärna under perioden mars-oktober. Det är lite ljusare då. Annars tycker jag att det var ett mycket bra initiativ.

Sent på sommaren att börja cykla, i höst har jag inte cyklat pga att det var väldigt mörkt både när jag jobbade morgon och kväll och under min semester har jag inte cyklat alls.



**SAMMANSTÄLLNING AV
SVAR FRÅN TESTRESENÄRER
FINNVEDEN POWERTRAIN ALVESTA**

**Test period
2007 - 03 - 05 - 2007 - 05 - 05**



Bilaga 4

Dokumentinformation

Titel:	SAMMANSTÄLLNING AV SVAR FRÅN TESTRESENÄRER , Finnveden Powertrain Alvesta, Testperiod 2007 - 03 - 05 - 2007 - 05 -05
Innehåll:	Resultatet från de tre enkäter som Testresenärerna har fått svara på innan och efter sin testperiod och en långtidsuppföljning (sex månader efter testperioden).
Författare:	Maria Håkansson, Energikontor Sydost Per Hansson, Energikontor Sydost Framtidsvägen 10 A, 351 96 Växjö Telefon: 0470 - 72 33 24
Kontaktperson:	Kenth Björkmarker, Finnveden Powertrain i Alvesta, 0472 - 26 80 31
Färdigställd:	November 2007

INLEDNING

Energikontor Sydost arbetar för en hållbar transportsektor och regional utveckling genom samverkan mellan kommuner, myndigheter, organisationer och företag i sydöstra Sverige. Ett av Energikontor Sydost större projekt är MOVE, det är ett EU-projekt med sammanlagt sju olika partners i Europa. Partnererna ska genomföra så kallade Mobility Management (hållbara resor) - aktiviteter i respektive land. Den svenska delen av projektet har fått namnet Smart trafikant.

Syftet med projektet Smart trafikant är att minska arbetspendlingen med bil. Åtta företag i Kalmar och Kronobergs län är med i projektet, samarbetet med Finnveden Powertrain i Alvesta började hösten 2006 och pågår under ett år. Samarbetet går ut på att lyfta fram och skapa efterfrågan på miljömässigt hållbara transporter, genom att informera om alternativa resmöjligheter samt att erbjuda olika prova-på aktiviteter. Ett av dessa prova-på erbjudande är att bli Testresenär. Att vara Testresenär innebär att man under två månader lämnar bilen hemma och tar bussen eller tåget till jobbet. Länstrafiken i Kalmar och Kronoberg sponsrar de utvalda Testresenärerna på varje företag med busskort under testperioden.

Sex personer har provat-på att vara Testresenärer på Finnveden Powertrain i Alvesta, de åkte buss från mars till maj under 2007. Testresenärerna har fått svara på frågor innan och efter testperioden, i denna rapport presenteras en sammanställning av deras svar på dessa frågor.

Läshänvisning

På sidan 3-4 ges en bakgrund till hur Testresenäernas arbetspendling såg ut, hur många bilar de har i familjen, vilka tider de pendlar på, avståndet till jobbet med mera.

Från sidan 4-7 ges en parallell presentation av resultatet från frågor nr 1 (vilka förväntningar de på kollektivtrafiken) och frågor nr 2 (uppföljningsfrågor om hur de har upplevt kollektivtrafiken), dessa är märkta med uppföljningsfrågor. Resultaten presenteras främst i tabell form. Frågor som skall jämföras har lagts jämte varandra för att underlätta läsningen.

Från sidan 7-10 är det vidare resultat från frågeomgång 2 som presenteras och visar hur Testresenärerna upplevt priset på bussresan, hur mycket de har åkt under perioden, vad de har upplevt som positivt och negativt med att åka kollektivt och vad som skulle behövas för att få fler att åka kollektivt från deras arbetsplats med mera.

Från sidan 12-13 presenteras resultatet från den tredje frågeomgången, långtidsuppföljningen. Den gjordes sex månader efter testperioden för att se hur testresenärerna reste till och från jobbet under en vecka och hur de hade rest sedan testperioden tog slut.

Sammanfattning

Testresenärerna hade i medel 21 km till jobbet och det tog dem cirka 23 minuter i bil att komma till jobbet. Bussresan tog i medel nästan 14 minuter längre tid. Alla Testresenärerna tyckte att kollektivtrafiken varit bättre än förväntat, men alla tyckte också att möjligheten att uträdda ärenden hade påverkats genom att de åkte kollektivt, mestadels negativt.

Ingen av Testresenärerna tyckte att biljettpriset var för dyrt, 17 procent tyckte att biljettpriset var mycket prisvärt, 50 procent att det var ganska prisvärt och 33 procent tyckte att det var varken billigt eller dyrt.

50 procent av Testresenärerna hade även åkt mer kollektivt på fritiden varav 67 procent inte hade gjort det om det inte varit för att de var Testresenärer. 67 procent av Testresenärerna hade dagligen åkt kollektivt under testperioden.

Det som har upplevts som mest positivt med att åka kollektivt var att det är miljövänligt, bekvämt och avkopplande. Det som upplevts som mest negativt var att man var bunden till busstiderna, att ej kunna handla på vägen hem och minskad flexibilitet.

Långtidsuppföljningen visar att sex månader efter testperioden gjordes 47 procent av Testresenäernas resorna under en vecka med buss.

Från Finnveden Powertrain i Alvesta deltog följande personer som testresenärer.

1. Christer Karlsson
2. Karin Sjö Dahl - Johansson
3. Peter Hultkvist
4. Viorica Dragomir
5. Jan-Ove Fransson
6. Andreas Ullman

Numreringen vid namnen är inte den samma numrering som anges nedan.

Bilaga 4

1. Har många bilar finns det i ditt hushåll?

1.	2	stycken
2.	2	stycken
3.	1	stycken
4.	1	stycken
5.	1	stycken
6.	1	stycken
Medel	1,3	stycken

2. Hur många av dessa bilar har katalysator?

1.	2	stycken
2.	1	stycken
3.	1	stycken
4.	1	stycken
5.	1	stycken
6.	1	stycken
Medel	1,2	stycken

3. Den bil du vanligen använder vilken årsmodell är den?

1.	2003	års årsmodell
2.	1998	års årsmodell
3.	1998	års årsmodell
4.	2005	års årsmodell
5.	1997	års årsmodell
6.	2004	års årsmodell
Medel	2001	års årsmodell

4. Hur lång tid tar det för dig, från dörr till dörr, att komma till arbetet med bil?

1.	17	minuter
2.	15	minuter
3.	24	minuter
4.	35	minuter
5.	20	minuter
6.	25	minuter
Medel	22,7	minuter

5. Hur lång tid tar enbart bilresan?

1.	20	minuter
2.	18	minuter
3.	25	minuter
4.	22	minuter
5.	15	minuter
6.	10	minuter
Medel	18,3	minuter

6. Hur långt har du till jobbet (enkel väg) med bil?

				kg CO2 enkel resa		kg CO2 per år
1.	16	km		3,6		1 678
2.	9	km		2,1		944
3.	35	km		8,0		3 671
4.	24	km		5,5		2 517
5.	16	km		3,6		1 678
6.	25	km		5,7		2 622
Medel	20,8	km	Summa	28,5	Summa	13110

Antaganden

Varje bil förbrukar en liter per mil.

Antal arbetsdagar per år är 230 dagar.

Koldioxidutsläppet räknas som 2,28 kg per liter bensin.

7. Vid vilken tider på dygnet åker du till och från ditt arbete?

	Till jobbet	Från jobbet
1.	7	16.30
2.	6-8	15-18
3.	6.45	16.30
4.	6.00	16.00
5.	6.30	16.10
6.	6.30	16.30

8. Vilka är de fyra främsta anledningarna till att du kör bil till jobbet idag?

De kommentarer som var lika återges bara en gång.

Jag bestämmer helt själv tiderna

Det är snabbt

Det är svårt att klara övriga resor inom familjen med enbart en bil, och finns det 2 st bilar så blir det så.

Samåker med maken

Bekvämt

Tillgång till bilen vid behov

Flexibelt

Uträtta ärende fortare

Lämna barnen

Bilaga 4

9. Hur lång tid tror du resan, dörr till dörr, till ditt jobb kommer att ta med buss?

1.	35	minuter
2.	20	minuter
3.	50	minuter
4.	30	minuter
5.	30	minuter
6.	35	minuter
Medel	33,3	minuter

10. Hur lång tid tror du att enbart bussresan till jobbet kommer att ta?

1.	30	minuter
2.	25	minuter
3.	25	minuter
4.	25	minuter
5.	42	minuter
6.	15	minuter
Medel	27	minuter

Kommentar

Medeltiden för att åka bil till jobbet ligger på cirka 23 minuter. Att ta bussen till jobbet tar i medel cirka 37 minuter. Bussresan tar nästan 14 minuter längre tid. När det gäller enbart restiden med bil respektive buss är förhållandet inte lika stort då tar bilresan cirka 18 minuter och bussresan cirka 26 minuter. Skillnaden är då bara 8 minuter. Stor del av själva bussresan är att ta sig till sin hållplats och väntan på att bussen ska komma. I snitt 11 minuter går åt till detta jämfört med att gå ut till och från sin bil som i medel tar 5 minuter.

Uppföljningsfråga:

1. Hur lång tid tog det för dig, från dörr till dörr, att komma till arbetet med buss?

1.	51	minuter
2.	35	minuter
3.	50	minuter
4.	38	minuter
5.	20	minuter
6.	30	minuter
Medel	37,3	minuter

Uppföljningsfråga:

2. Hur lång tog din bussresa?

1.	25	minuter
2.	15	minuter
3.	25	minuter
4.	25	minuter
5.	20	minuter
6.	43	minuter
Medel	25,5	minuter

Uppföljningsfråga:

3. Har kollektivtrafiken motsvarat dina förväntningar?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket bättre än jag förväntade mig
1	17%	Bättre än jag förväntade mig
5	83%	Något bättre än jag förväntade mig
0	0%	Något sämre än jag förväntade mig
0	0%	Mycket sämre än jag förväntade mig
6	100%	

11. Hur tror du det är att läsa tidtabeller?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
3	50%	Mycket enkelt
2	33%	Enkelt
1	17%	Så där
0	0%	Besvärligt
0	0%	Mycket besvärligt
6	100%	

Uppföljningsfråga:

4. Hur anser du det är att läsa tidtabellerna?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	33%	Mycket enkelt
3	50%	Enkelt
1	17%	Varken enkelt eller besvärligt
0	0%	Besvärligt
0	0%	Mycket besvärligt
6	100%	

12. Hur tror du att bussarna håller tidtabellen?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket bra
6	100%	Ganska bra
0	0%	Varken bra eller dålig
0	0%	Ganska dålig
0	0%	Mycket dålig
6	100%	

Uppföljningsfråga:

5. Hur anser du att bussarna håller tidtabellen?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	33%	Mycket bra
4	67%	Ganska bra
0	0%	Varken bra eller dåligt
0	0%	Ganska dåligt
0	0%	Mycket dåligt
6	100%	

Bilaga 4

13. Vilka förväntningar har du på busschaufförernas bemötande?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	33%	Mycket bra bemötande
4	67%	Bra bemötande
0	0%	Varken bra eller dålig bemötande
0	0%	Dålig bemötande
0	0%	Mycket dålig bemötande
6	100%	

14. Vilken är din uppfattning om antalet lediga sittplatser på bussarna?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	33%	Mycket gott om plats på bussarna
3	50%	Gott om plats på bussarna
0	0%	Lagom med lediga sittplatser på bussarna
1	17%	Kan bli trångt ibland
0	0%	Mycket fullt på bussarna
6	100%	

15. Vilken är din uppfattning om bussarnas komfort?
(Buller, säten, värme m.m.)

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	33%	Mycket bra komfort
2	33%	Bra komfort
1	17%	Så där
1	17%	Dåligt komfort
0	0%	Mycket dålig komfort
6	100%	

16. Vilken är din uppfattning om bussarnas underhåll?
(städade eller stökiga, mycket eller lite klotter m.m.)

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	33%	Mycket bra underhåll
3	50%	Bra underhåll
1	17%	Så där
0	0%	Dåligt underhåll
0	0%	Mycket dålig underhåll
6	100%	

17. Vilken är din uppfattning om hållplatsernas underhåll?

Antal svar	Fördelning	Svarsalternativ
1	17%	Mycket bra underhåll
3	50%	Bra underhåll
2	33%	Så där
0	0%	Dåligt underhåll
0	0%	Mycket dåligt underhåll
6	100%	

Uppföljningsfråga:

7. Hur upplever du att busschaufförerna bemöter dig?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	17%	Mycket bra bemötande
5	83%	Bra bemötande
0	0%	Varken bra eller dålig bemötande
0	0%	Dålig bemötande
0	0%	Mycket dålig bemötande
6	100%	

Uppföljningsfråga:

8. Vilken är din uppfattning om antalet lediga sittplatser på bussarna?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	33%	Mycket gott om plats på bussarna
2	33%	Gott om plats på bussarna
1	17%	Lagom med resenärer på bussarna
1	17%	Kan bli trångt ibland
0	0%	Mycket fullt på bussarna
6	100%	

Uppföljningsfråga:

9. Vilken är din uppfattning om bussarnas komfort?

(Buller, säten, värme m.m.)

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	17%	Mycket bra komfort
3	50%	Bra komfort
1	17%	Så där
1	17%	Dåligt komfort
0	0%	Mycket dålig komfort
6	100%	

Uppföljningsfråga:

10. Vilken är din uppfattning om bussarnas underhåll?

(Städade eller stökiga, mycket eller lite klotter m.m.)

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	33%	Mycket bra underhåll
2	33%	Bra underhåll
2	33%	Så där
0	0%	Dåligt underhåll
0	0%	Mycket dålig underhåll
6	100%	

Vi ställde ingen uppföljande fråga om underhållet vid hållplatserna. Vid uppföljningen ställde vi fråga om de tyckte att deras start och målhållplats var rätt placerade. Svaren på den frågan finns nedan.

Bilaga 4

18. Hur tror du att möjligheten att utföra ärenden/handla påverkas genom att du åker kollektivt?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Det påverkas mycket positivt
1	17%	Det påverkas något positivt
1	17%	Det påverkas varken positivt eller negativt
2	33%	Det påverkas något negativt
2	33%	Det påverkas mycket negativt
6	100%	

Uppföljningsfråga:

12. Har möjligheten till att utföra ärenden/handla påverkas genom att du åker kollektivt?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
6	100%	Ja
0	0%	Nej
6	100%	

Om ja, på vilket sätt har möjligheterna förändrats?

Negativt, flexibiliteten försämras

Hinner inte handla

Men det går att förändra gamla vanor

Även om möjligheten finns att åka ner till "stan" och ta nästa buss hem så känns det krångligt och blir inte av.

Man kan bara göra mindre inköp när man åker buss, det blir för krångligt med många kassar

Har möjligheten men mindre än innan.

Uppföljningsfråga:

6. Känner du dig trygg med hur bussarna körs (trafiksäkerhet)?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	17%	Mycket trygg
4	67%	Ganska trygg
1	17%	Varken trygg eller otrygg
0	0%	Ganska otrygg
0	0%	Mycket otrygg
6	100%	

19. Vilka är dina fyra främsta anledningar idag till att börja åka buss och/eller tåg?

De kommentarer som var lika återges bara en gång.

Billigare

Miljöhänsyn

Erbjudandet om att prova på

Rätt tid på året (vinter)

Ge det en chans

Åka kollektivt och träffa andra människor

Avkopplande

Fasta arbetstider

Uppföljningsfråga:

20. Vilka är dina fyra främsta anledningar idag till att fortsätta åka kollektivtrafik? (Vi vill att du anger argument oavsett om du kommer att åka kollektivt eller inte.)

De kommentarer som var lika återges bara en gång.

Pris/kostnad jmf med bil

Utnyttja tiden, läsa på bussen

Miljövänligt

Bekvämt

Säkerheten

Det passar till mig detta

Åka övrig tid förutom till arbetet

Enbart en bil i familjen

Bilaga 4

Uppföljningsfråga:

21. Vilka är dina fyra främsta anledningar idag till att du kommer att återgå till att ta bilen till jobbet anledningen. (Vi vill att du anger argument oavsett om du kommer att återgå bilen eller inte.)

De kommentarer som var lika återges bara en gång.

Flexibelt, inga busstider att passa

Enkelt att handla

Bekvämt

Tid

Samåkning

Bättre dygnsrytm (mer passande tider "socialt")

Bättre arbetsrytm på jobbet (behöver inte avsluta det man gör för att passa bussen)

20. I detta projekt får du bussresan betald. Men vilken är din uppfattning om biljettpriset på kollektivtrafiken?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket billigt
2	33%	Ganska billigt
2	33%	Varken billigt eller dyrt
2	33%	Ganska dyrt
0	0%	Mycket dyrt
6	100%	

26. Vad anser du om priset på kollektivtrafiken?
(Din samlade bedömning efter projektet)

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	17%	Mycket prisvärt
3	50%	Ganska prisvärt
2	33%	Varken billigt eller dyrt
0	0%	Ganska dyrt
0	0%	Mycket dyrt
6	100%	

Testresenärernas samlade bedömning om priset på kollektivtrafiken :
uppföljningsfrågan fick de ge efter det att de fått svara på fråga 22 - 25, se nedan.

21. Hur mycket billigare eller dyrare tror du det är att åka buss jämfört med att själv köra bil (per enkel resa till arbetet)?

	kr billigare	kr dyrare
1.	300	0
2.	15	0
3.	0	0
4.	45	0
5.	10	0
6.	20	0

Uppföljningsfråga:

22. Vad kostar en enkel resa till ditt arbete med kollektivtrafiken utan några rabatter?

1.	30	kr/resa
2.	20	kr/resa
3.	28	kr/resa
4.	36	kr/resa
5.	28	kr/resa
6.	36	kr/resa

Uppföljningsfråga:

23. Vad kostar periodkortet, det du har fått i projektet, för att åka till och från arbetet?

1.	550	kr/period
2.	550	kr/period
3.	550	kr/period
4.	550	kr/period
5.	400	kr/period
6.	550	kr/period

Uppföljningsfråga:

24. Vad blir priset för en resa till arbetet då du åker med periodkort?

(Priset avgörs av hur många gånger du åker under perioden med kortet. Beräkna det ungefärliga priset per resa för dig.)

1.	18	kr/resa
2.	10	kr/resa
3.	32	kr/resa
4.	14	kr/resa
5.	16	kr/resa
6.	14	kr/resa

Uppföljningsfråga:

25. Vad kostar din bil att köra enkel väg till jobbet?

1.	57	kr/resa
2.	35	kr/resa
3.	inget svar	kr/resa
4.	45	kr/resa
5.	30	kr/resa
6.	50	kr/resa

Bilaga 4

Uppföljningsfråga:

13. Hur tar du dig till din starthållplats, sett från ditt hem?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
4	67%	Går
2	33%	Cyklar
0	0%	Annat
6	100%	

Uppföljningsfråga:

15. Behöver du byta färdmedel, till exempel buss till tåg eller landsvägsbuss till stadsbuss, på vägen till eller från arbetet?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	17%	Ja
5	83%	Nej
6	100%	

De som svarade ja byter mellan
turbil/landsvägsbuss

Uppföljningsfråga:

16. Går bussarna på tider som passa dig?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
6	100%	Ja
0	0%	Nej
6	100%	

Om nej, hur skulle du vilja att tidtabellen förändrades?

Uppföljningsfråga:

18. Med handen på hjärtat, i vilken utsträckning har du åkt kollektivt till och från arbetet under projektperioden?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
4	67%	Dagligen till och från arbetet
0	0%	Dagligen ena sträckan
2	33%	Ett par dagar i veckan
0	0%	Ett par dagar i veckan ena sträckan
0	0%	Mindre än en gång i veckan
0	0%	Mindre än en gång i veckan ena sträckan
6	100%	

Uppföljningsfråga:

27. Har ditt deltagande i projektet inneburit att du/familjen börjat fundera över ert bilinnehav?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Ja
6	100%	Nej
6	100%	

Uppföljningsfråga:

14. Tycker du att dina start- och målhållplatser är rätt placerade?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
6	100%	Ja
0	0%	Nej
6	100%	

Om nej, hur skulle du vilja att de var placerade?

Om ja, hur fungerar bytena?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket enkelt
1	100%	Enkelt
0	0%	Så där
0	0%	Besvärligt
0	0%	Mycket besvärligt
1	100%	

Uppföljningsfråga:

17. Har du åkt kollektivt även på fritiden under projekttiden?
(Exempelvis vid inköp, fritidsaktiviteter, besöka vänner, åka till evenemang)

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Ja, flera gånger
3	50%	Ja, några gånger
3	50%	Nej, aldrig
6	100%	

Om ja, tror du att du skulle ha åkt kollektivt även om du inte var
Testresenär?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	33%	Ja
2	67%	Nej
3	100%	

Uppföljningsfråga:

19. Vad motsvarar detta ungefär i procent av resorna till och från arbetet?

1.	75%
2.	80%
3.	90%
4.	100%
5.	90%
6.	70%
Medel	84%

Om ja, hur har resonemanget varit?

Bilaga 4

Uppföljningsfråga:

28. Vad tycker du har varit det mest positiva med att åka kollektivt?

Miljövänligt
Mindre kostnader
Bekvämt, bara att sätta sig.
Avkopplande
Kunna åka utöver än till jobbet.
Möjligheten att sova alt läsa tidningen på vägen till jobbet.

Uppföljningsfråga:

30. Vad anser du behöver göras för att fler ska välja att åka kollektivt till ditt arbetet?

(Tacksam om du är så konkret som möjligt med dina förslag!)

Turbilar specifikt för vissa industriområden om möjligt. Genomföra enkätundersökningar för att "se" möjligheterna.

Billigare pris
Bussar som passa skifttiderna
Kostnaden för enzonskortet är förhållandevis högt om man jämför med de andra periodkortet. Vill länstrafiken inte ha resenärer som åker korta resor? Busstureorna till Moheda är många, men om man jobbar i Alvesta är det dåligt med turer till och från min bostadsort. Många har idag möjlighet till flexibel arbetstid, och ska man då välja att åka kollektivt, måste kollektivtrafiken erbjuda många möjligheter att åka på olika tider, både till och från jobbet.
Bussar som passar skiftgång

Uppföljningsfråga:

32. Kommer du att fortsätta att åka kollektivt till och från arbetet efter projektets slut?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	33%	Ja, dagligen
2	33%	Ja, ett par dagar i veckan
0	0%	Ja, ett par gånger i månaden
2	33%	Några enstaka gånger
0	0%	Nej, aldrig
6	100%	

Uppföljningsfråga:

33. Har du inspirerat någon i din närhet till exempel familj, grannar, vänner, arbetskamrater till att "prova på" eller kontinuerligt börja åka kollektivt?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	17%	Ja
5	83%	Nej
6	100%	

Om ja, Hur många

1.	1	personer
Summa	1	personer

Uppföljningsfråga:

34. Vad tycker du i stora drag om detta projekt med Testresenärer?

(Tyck till om exempelvis informationen, projektledare, enkätfrågorna med mera)

Enkätundersökningen får en att tänka till angående sitt beteende
Mycket bra projekt men det är mycket svårt att ändra gamla vanor.
Bra info, inga frågetecken.
Det har varit bra

Uppföljningsfråga:

29. Vad tycker du har varit det mest negativa med att åka kollektivt?

Flexibiliteten
Man är bunden till busstider och det är inte lika enkelt att handla.
Stressen att hinna det där sista innan kl 16.
Ingenting
Ej kunna åka hem tidigare och ej kunna handla.
Bundenheten och minskad flexibilitet.

Uppföljningsfråga:

31. Hur många fler tror du skulle åka om dina förslag genomfördes?

1.	inget svar	personer
2.	10	personer
3.	vet ej	personer
4.	inget svar	personer
5.	50	personer
6.	inget svar	personer
Summa	60	personer

Uppföljningsfråga:

Om ja, kommer du använda något av Länstrafikens busskort?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
4	80%	Ja, periodkortet
1	20%	Ja, ladda ett betalkort
0	0%	Nej, jag kommer att köpa biljetter på bussen
5	100%	

Varav "prova på"

1.	inget svar	personer	1.	inget svar	personer
Summa	0	personer	Summa	0	personer

Var av åker kontinuerligt

Bilaga 4

22. Övriga kommentarer

Uppföljningsfråga:

35. Övriga kommentarer

Information om fritidsresor till Öland och Gotland med bussen

Ett antal bussar saknar läsbelysning

Har åkt buss tidigare (cirka 3 år sedan) då kunde jag dela busskort med min sambo (hon åker till Växjö). Men den som ritade zonindelningarna ville tjäna mer pengar genom att få dit ytterligare en zon mellan Moheda och Växjö. Därmed kunde vi inte dela kort och bussåkande var ett minne blott.

Kostnaden för korta resor är för dyra. Åker man inom en zon (20kr) tycker många att det knappt är lönt, jämfört med bilen.

Zonindelningen gör ibland att du kan få väldigt dyra resor om du passerar en zongräns även om resan man gör är väldigt kort. Varför finns inget tvåzonskort? Varför kostar ett enzonskort lika mycket som tätortskortet? Möjligheten att utnyttja ett tätortskort tex i Växjö måste vara mycket större än om du bor på landsbygden.

Bilaga 4

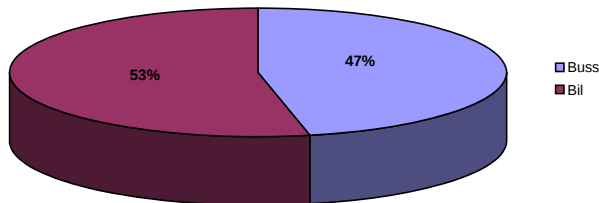
Långtidsuppföljning

6 månader efter testperioden skickade vi ut en ny omgång med frågor till Testresenärerna för att se hur de under en vecka reste till och från arbetet och även om de under den här tiden permanent hade ändrat sitt sätt att resa. Svaren från dessa frågor presenteras här.

1. Hur tog du dig till arbetet under vecka 49

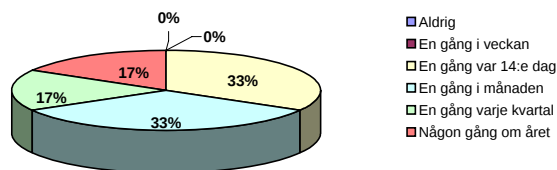
	Till arbetet:		Från arbetet:	
	Buss	Bil	Buss	Bil
Måndag	3	3	4	2
Tisdag	3	3	3	3
Onsdag	3	3	3	3
Torsdag	2	4	2	4
Fredag	2	4	3	3

Så reste Testresenärerna efter testperioden



Av de resor som Testresenärerna gjorde till och från jobbet under v. 49 gjordes 47% av med buss och 53% med bil. Det var färre som åkte buss från jobbet (50%) än till (57%). Resmönstret för veckan verka stämma ganska bra med hur Testresenärerna normalt har åkt efter testperioden (se fråga n 2).

Så reste Testresenärerna med kollektivtrafiken före testperioden



När Testresenärerna fyllde i sin intresseanmälan till projektet fick de ange hur de då reste med kollektivtrafiken. Det man kan se är att 67 procent av Testresenärerna sällan åkte med kollektivtrafiken. 33 procent åkte en gång var 14:e dag.

2. Stämmer vecka 49 överens med hur du "normalt" har åkt efter testperioden?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
4	67%	Ja
2	33%	Nej
6	100%	

Om nej, på vilket sätt skiljer sig vecka 49 mot det "normala"?

Var på tjänsteresa hela veckan och tog mig med bil till jobbet. Normalt sett varierar jag med bil och buss beroende på arbetssituationen.
Jag åker vanligen buss varje dag.

3. När (och om) du har åkt buss efter testperioden. Hur betalade du för din resa?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
4	67%	Periodkort
2	33%	Betal-/rabattkort
0	0%	Köpte biljett på bussen
6	100%	

4. Om du någon gång under testperioden "permanent" har bytt färdmedel.

När gjorde du det? Vad har du bytt från och till?

Jag åkte buss med ett månadskort som jag vann under hösten. Men jag föredrar att samåka med 2 andra från Moheda.

Samåkning med bil

Bilaga 4

5. Har du i större utsträckning än innan projektet börjat använda kollektivtrafiken även på fritiden?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	17%	Ja
5	83%	Nej
6	100%	

6. Har ditt deltagande som Testresenär inspirerat någon i din närhet till att "prova på" eller kontinuerligt börja åka kollektivt?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Ja
6	100%	Nej
6	100%	

7. Har ditt deltagande i projektet gjort att du förändrat din inställning till kollektivtrafiken?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
4	67%	Ja
2	33%	Nej
6	100%	

Om ja, på vilket sätt har den förändrats?

Jag tycker att bussen är ett utmärkt sätt att ta sig till jobbet på, även om det inte är så flexibelt som att använda bilen.

Samåkning i bil

Man kopplar av från jobbet på bussen och börjar det privata livet.

Fungerade bättre än väntat

8. Övriga kommentarer

Jag tycker att 1-zonskortet borde vara billigare än tätortskortet pgs att man inte kan använda 1-zonskortet i samma utsträckning som en som bor i Växjö och har tätortskortet. Man har mycket färre åktillfällen (turer) att använda. Åker man korta sträckor så blir de jämförelsevis dyra mot tätortskortet eller andra periodkort. Vill man att folk ska åka kollektivt så måste det vara billigt! Skiljer kostnaden för lite, så väljer många det bekvämare alternativet dvs bilen.

ENERGIKONTOR SYDOST är ett
regionalt informations- och utvecklingscenter
och en lokal resurs inom energisektorn. Målen är minskad
klimatpåverkan och regional utveckling genom en satsning på
förnybaraenergikällor och energieffektivisering. Våra projekt sker i
nära samarbete med den offentliga sektorn isydöstra Sverige,
myndigheter och europeiska partners. Läs mer på
www.energikontor-so.se.

