



Resvaneundersökning 1&2

Anställdas resor till och från
IKEA Kalmar

April 2007 och maj 2008

IKEA®

Växjö juni 2008



Intelligent Energy Europe



move

Dokumentinformation

Titel:	Resvaneundersökning. Anställdas resor till och från IKEA i Kalmar, april 2007 – maj 2008.
Innehåll:	Två resvaneundersökning över hur de anställda på IKEA i Kalmar reser till och från arbetet dels april 2007 och dels maj 2008. 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:	Johanna Nelson, personaladministratör IKEA Kalmar 0480 – 46 00 21 Emmy Annerbrink, personalansvarig IKEA Kalmar 0480 – 46 00 20 Peter Johansson, recovery och miljöansvarig IKEA Kalmar, 0480 – 46 01 41 (nyttillsatt under november 2007)
Färdigställd:	Juni 2008

INNEHÅLL

INNEHÅLL	3
SAMMANFATTNING.....	5
INLEDNING.....	7
METOD OCH GENOMFÖRANDE	8
RESPONDENTER RVU 1	9
RESPONDENTER RVU 2	11
RESULTAT	13
MILJÖPÅVERKAN	27
UPPFÖLJNINGSPRÅGOR OM PROJEKTET SMART TRAFIKANT	30

BILAGOR

1. Enkät resvaneundersökning 1
2. Enkät resvaneundersökning 2
3. Sammanställning av svar från Hälsotrampare

IKEA valde att inte genomföra delprojektet med Testresenärer.

SAMMANFATTNING

- ❖ RVU 1: Genomfördes 17 – 23 maj 2007, 81 respondenter. Totalt 180 anställda ger en svarsfrekvens på 45 procent.
- ❖ RVU 2: Genomfördes 5 – 16 maj 2008, 66 respondenter. Totalt 210 anställda ger en svarsfrekvens på 31 procent.
- ❖ Vanligaste färdssätten till arbetet är bil som förare och att resa med cykel i både RVU 1 och RVU 2.
- ❖ Förändringar mellan de två resvaneundersökningarna i färdssätt till jobbet:
 - bil som förare har minskat med 4 procentenheter
 - att samåka har ökat med 8 procentenheter
 - att cykla har ökat med 2 procentenhet
 - att gå har ökat med 2 procentenheter
- ❖ Av de som bor inom 10 km från arbetet har andelen bilförare minskat med 11 procentenheter. Antalet cyklister har ökat med 6 procentenheter. I och med det har cykeln passerat bilen som det dominerande transportmedlet på sträckan upp till 10 km.
- ❖ Andelen som aldrig åker med kollektivtrafiken har minskat med hela 6 procentenheter. Medan det dagliga resandet med kollektivtrafiken har minskat med ungefär 2 procentenheter.
- ❖ Kunskapen om EcoDriving har ökat. De som vet vad EcoDriving är och delvis tillämpar det när de kör bil har ökat med 13 procentenheter.
- ❖ Under ett år åker samtliga anställda på IKEA i Kalmar cirka 108 842 mil till och från arbetet per anställd blir det cirka 518 mil per år. Utav dessa resor är 49 procent med bil, 32 procent med cykel, 5 procent med kollektivtrafiken och 5 procent går vid projektårets slut.
- ❖ 56 procent av de anställda på IKEA i Kalmar känner till projektet Smart trafikant.
- ❖ 9 procent har förändrat sitt resebeteende till att resa mer hållbart på grund av projektet. 12 procent har börjat fundera på att ändra sitt beteende.
- ❖ 25 procent av dem som deltagit något av delprojekten i Smart trafikant är mycket nöjda eller nöjda med projektet.
- ❖ 62 procent av de anställda önskar att det genomförs fler liknande projekt.

En typisk anställd på IKEA i Kalmar

Är en kvinna i 21 - 30 års ålder

Släpper ut cirka 800 kg CO₂ per år genom resorna till och från jobbet



Drygt var 3:e byter ibland färdssätt mellan sommar och vinter

Reser cirka 1,9 mil om dagen till och från jobbet 49 % av resorna sker med bil

Åker raka vägen mellan hem och arbetsplats.
Uträtta ett ärende vid var 3:e hemresa.

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 vår hemsida www.energikontorsydost.se

Ett av Energikontor Sydost större projekt är MOVE. Det är ett EU-projekt med sammanlagt sju partners i Europa. Parterna 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 IKEA i Kalmar är en. De övriga är ITT Flygt i Emmaboda, Länssjukhuset i Kalmar, Volvo i Braås, Faurecia Exhaust Systems i Torsås, Regionförbundet Södra Småland, Energikontor Sydost och Finnveden Powertrain i Alvesta. Syftet är att arbeta med resor till och från arbetet. 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.

Smart trafikant på IKEA i Kalmar

Sedan våren 2007 arbetar IKEA i Kalmar 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 cykling, kollektivtrafikåkning, sparsam körning och/eller samåkning. Projektet vänder sig till 8-10 stora och medelstora arbetsplatser i Kronoberg och Kalmar län, varav IKEA i Kalmar är en.

I projektet genomförs två resvaneundersökningar, en i början och en i slutet. Genom den första undersökningen får vi fram ett utgångsvärde och kunskap om de anställdas resemonster. Undersökningen ger också en bild av vilka prova-på-aktiviteter som är mest lämpliga för arbetsplatsen. Den första resvaneundersökningen för IKEA i Kalmar genomfördes 17 april - 23 april 2007. Den andra resvaneundersökningen genomfördes 5-16 maj 2008 och mäter effekten av de åtgärder som har genomförts under året samt hur många personer som har nått av informationen om hållbart resande. Resultaten från dessa båda undersökningar presenteras i denna rapport.

Under året (maj – maj) har det genomförts olika aktiviteter inom Smart trafikant på IKEA i Kalmar. Fem personer har provat på att cykla till jobbet i sex månader (Hälsotrappare). En utställning om hållbart resande fanns på plats under en dag i matsalen på IKEA, 26 mars, 2008. Även två personer från Energikontor Sydost fanns på plats under dagen. Då de fanns möjlighet att diskutera olika transportsätt och ta material/broschyrer om olika hållbara transportsätt. I slutet av mars 2008 delades information om nyttan med att samåka ut bland personalen.

I projektet Smart trafikant ingick även delprojektet Testresenärer på buss. I det delprojektet skulle tio anställda få bussbiljetter för att istället för bil kunna pendla med buss till och från arbetet. IKEA i Kalmar valde att avstå från det delprojektet. Lika så avstod IKEA i Kalmar från att genomföra aktiviteter som uppmuntrade till utbildning i eco Driving. Information om eco Driving delades dock ut till de anställda i samband med utställningen.

Om rapporten

Denna rapport innehåller en stor mängd information och data över de anställdas resande på IKEA i Kalmar. 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 men att ha all fakta samlade 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. Det totala antalet anställda på IKEA i Kalmar uppgick till cirka 180 personer. Av dessa har endel dagligen tillgång eller arbetar vid datorer. Detta gjorde att en webbaserad undersökning delvis var möjlig att genomföra. Pappersenkäten delades ut i matsalen på IKEA i Kalmar under en dag av Energikontor Sydost, sedan lämnades enkäter kvar och dessa svar hämtades upp en vecka senare.

Svars frekvens

Enkäten kopierades upp i 200 exemplar och distribuerades ut i matsalen, plus att den skickades ut i mail till dem med tillgång till datorer. Antalet enkäter som kommit i retur och bearbetats uppgår till 81 st. De 81 som svarade utgör 45 procent av det totala antalet anställda på IKEA i Kalmar som totalt har cirka 180 anställda. Någon bortfallsanalys över dem som inte svarade på enkäten har inte genomförts.

Tid och väderlek

Enkäten till de anställda delades ut i den 17 april 2007 och sista slutdatum var den 23 april. April var rekordvarm, på flera håll i södra Sverige var det den varmaste april sedan man började mäta 1756. Den högsta temperaturen för april, 25 grader, uppmättes den 16 april i Oskarshamn. Under perioden för resvaneundersökningen var det växlande väder mellan sommarvärme och lite lägre temperaturer och blåst. Resvaneundersökningar brukar genomföras mellan mitten av augusti till mitten av oktober på hösten och mitten av mars till mitten av maj på våren. Eftersom huvudsyftet med undersökningen är att få fram ett utgångsvärde inför de aktiviteter som planeras och eftersom den andra och uppföljande undersökningen skall ske exakt ett år efter den första, har inte valet av tidsperiod någon avgörande betydelse. Dock bör man 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.

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 IKEA i Kalmar arbetade det vid undersökningstillfället 210 personer och då flertalet av dessa inte dagligen har tillgång eller arbetar vid datorer, detta gjorde att en webbaserad undersökning inte var möjlig att genomföra. Enkäten kopierades upp och spreds bland personalen.

Svarsfrekvens

Antalet enkäter som kom i retur och bearbetats uppgår till 66 st. Dessa 66 st utgör 31 procent av anställda på IKEA i Kalmar som totalt har 210 st anställda. Svarsfrekvensen för RVU 2 var 31 procent.

Tid och väderlek

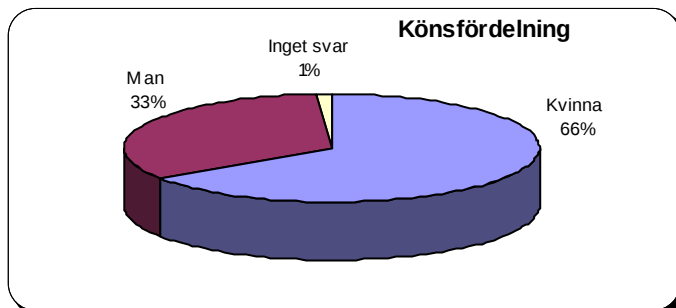
Enkäten delades ut under perioden 5 - 16 maj 2008. Under perioden för resvaneundersökningen var det fint väder med sol, lite blåst och för årstiden varmt. Man vara medveten om att en undersökning som sker under den kalla årsperioden visar att färre personer cyklar och går och fler kör och åker bil till arbetet och vice versa. Den andra resvaneundersökningen genomfördes något senare än den första, vädret kan alltså ha effekt på hur de anställda svarade på enkäten och kan vara del av förklaringen till vissa skillnader i resultaten mellan de två undersökningarna.

RESPONDENTER RVU 1

Nedan presenteras kön och åldersfördelning hos de 81 respondenterna.

Könsfördelning

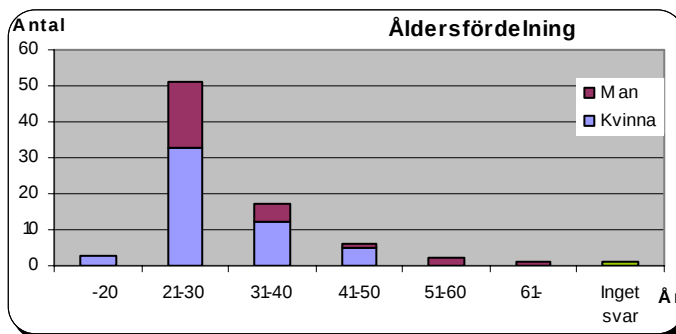
Könsfördelning	Antal svar	Fördelning
Kvinna	53	65%
Man	27	33%
Inget svar	1	1%
Total:	81	100%



En majoritet, 65 procent, av de som svarat på enkäten var kvinnor. 33 procent var män.

Åldersfördelning

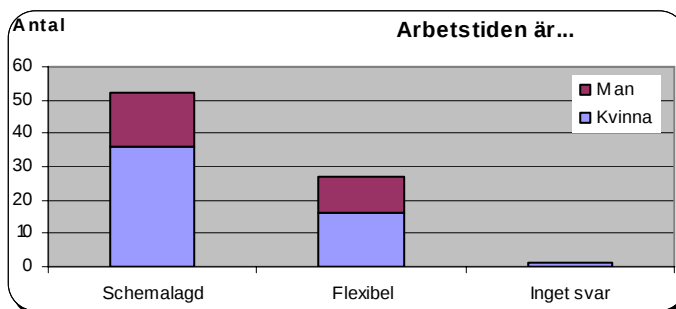
Åldersfördelning	Antal svar	Fördelning
-20	3	4%
21-30	51	63%
31-40	17	21%
41-50	6	7%
51-60	2	2%
61-	1	1%
Inget svar	1	1%
Total:	81	100%



Tabellen ovan visar åldersfördelning för de 81 personerna som svarade på enkäten. Medelåldern för de anställda på IKEA i Kalmar och som svarade på enkäten ligger i intervallet 21-30 år. Av de svarande var det endast ett fåtal personer i åldersgrupperna under 20 år och över 61 år. Stolparna i graferna är uppdelade för att även visa fördelningen mellan män och kvinnor.

Arbetstider

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Schemalagd	52	64%
Flexibel	27	33%
Inget svar	2	2%
Total:	81	100%



Drygt hälften, 64 procent av de anställda som svarade på enkäten har schemalagd arbetstid medan 33 procent har flexibel arbetstid. Stolparna i graferna är uppdelade för att även visa fördelningen mellan män och kvinnor.

Vilka är de första siffror i din hemadress postnummer?

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
380 _ Rockneby, Läckeby, Orrefors, Gullaksvik, Målerås, Alsterbro, Timmernabben, Fliseryd, Mörbylånga, Degerhamn, Löttorp och Byxelkrok	3	4%
386 _ Färjestaden	6	7%
387 _ Borgholm och Köpingsvik	3	4%
388 _ Ljungbyholm, Trekanten, Påryd, Vassmolösa och Halltorp	4	5%
392 _ Centrala Kalmar tätort	35	43%
393 _ Norra delarna av Kalmar tätort	18	22%
394 _ Sydvästra delarna av Kalmar tätort	4	5%
Annat postnummer	8	10%
Total:	81	100%

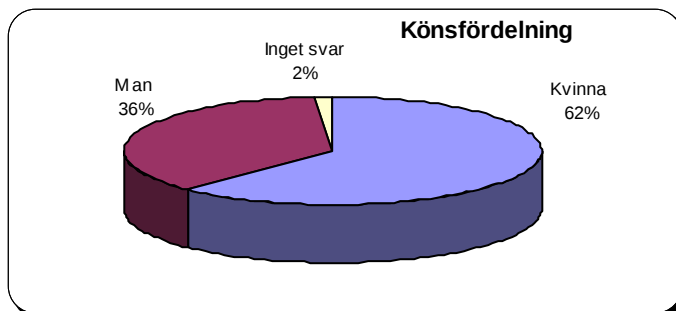
En majoritet, 70 procent av de anställda på IKEA i Kalmar som svarade på enkäten kommer ifrån Kalmar tätort (postnummer 392, 393 och 394). I stort sett alla, 90 procent, som jobbar på IKEA i Kalmar kommer ifrån Kalmar län.

RESPONDENTER RVU 2

Nedan presenteras kön och åldersfördelning hos de 66 respondenterna.

Könsfördelning

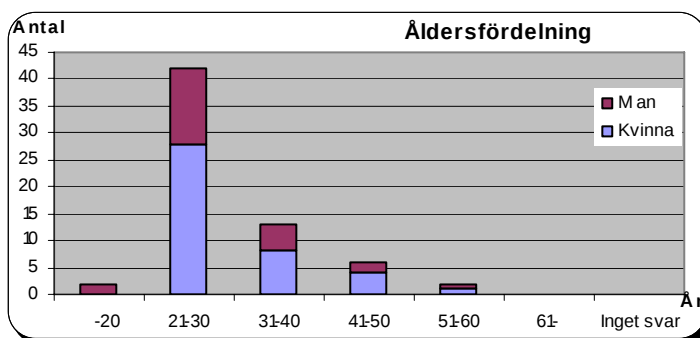
Könsfördelning	Antal svar	Fördelning
Kvinna	41	62%
Man	24	36%
Inget svar	1	2%
Total:	66	100%



En majoritet, 62 procent, av de som svarat på enkäten var kvinnor. 36 procent var kvinnor.

Åldersfördelning

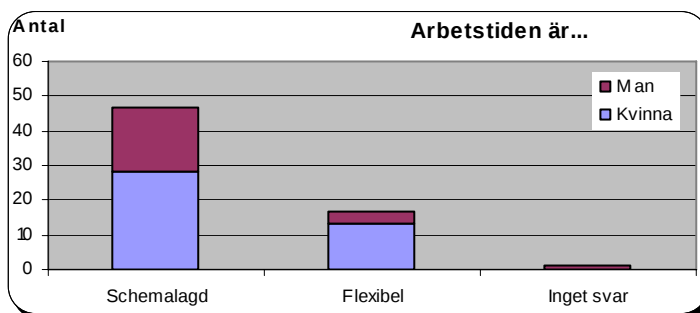
Åldersfördelning	Antal svar	Fördelning
-20	2	3%
21-30	42	64%
31-40	13	20%
41-50	6	9%
51-60	2	3%
61-	0	0%
Inget svar	1	2%
Total:	66	100%



Tabellen ovan visar åldersfördelning för de 66 personerna som svarade på enkäten. Medelåldern för de anställda på IKEA i Kalmar och som svarade på enkäten ligger i intervallet 21-30 år. Av de svarande var det endast ett fåtal personer i åldersgrupperna under 20 år och ingen i åldern över 61 år. Stolparna i graferna är uppdelade för att även visa fördelningen mellan män och kvinnor.

Arbetstider

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Schemalagd	47	71%
Flexibel	17	26%
Inget svar	2	3%
Total:	81	100%



71 procent av de anställda som svarade på enkäten har schemalagd arbetstid medan 26 procent har flexibel arbetstid. Stolparna i graferna är uppdelade för att även visa fördelningen mellan män och kvinnor.

Vilket är de första siffror i din hemadress postnummer?

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
380 _ Rockneby, Läckeby, Orrefors, Gullaksvuv, Målerås, Alsterbro, Timmernabben, Fliseryd, Mörbylånga, Degerhamn, Löttorp och Byxelkrok	1	1,5%
386 _ Färjestaden	4	6,1%
387 _ Borgholm och Köpingsvik	3	4,5%
388 _ Ljungbyholm, Trekanten, Påryd, Vassmolösa och Halltorp	2	3,0%
392 _ Centrala Kalmar tätort	23	34,8%
393 _ Norra delarna av Kalmar tätort	15	22,7%
394 _ Sydvästra delarna av Kalmar tätort	4	6,1%
Annat postnummer	14	21,2%
Total:	66	100%

En majoritet, 64 procent av de anställda på IKEA i Kalmar som svarade på enkäten kommer ifrån Kalmar tätort (postnummer 392, 393 och 394).

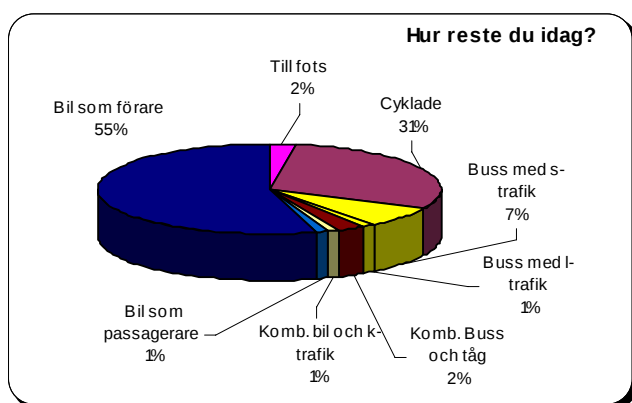
RESULTAT

Nedan presenteras respondenternas svar från enkäten. Svaren presenteras både i tabell och i graf. Svaren från de båda undersökningarna presenteras jämte varandra för att lättare kunna jämföra resultaten, samt för vissa uppgifter också en tabell över förändringarna mellan RVU 1 och RVU 2 i procentenheter och procent. För RVU 2 var svarsfrekvensen något 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.

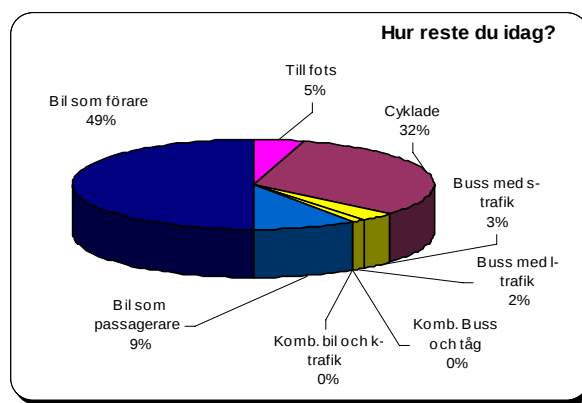
Under tabellen och grafen finns också en skriftlig sammanfattning av resultaten. Det kan finnas en liten skillnad i den procentuella fördelningen mellan vad som anges i tabellen och i figuren. Skillnaden beror på att datorprogrammet har avrundat olika.

Hur reste du till arbetet idag?

Resealternativ	RVU 1		RVU 2		Förändring %-enheter	i %
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning		
Till fots	2	2%	3	5%	2%	84%
Cyklade	24	30%	21	32%	2%	7%
Buss med s-trafik	6	7%	2	3%	-4%	-59%
Buss med l-trafik	1	1%	1	2%	0%	23%
Komb. Buss och tåg	2	2%	0	0%	-2%	-100%
Komb. bil och k-trafik	1	1%	0	0%	-1%	-100%
Bil som passagerare	1	1%	6	9%	8%	636%
Bil som förare	44	54%	33	50%	-4%	-8%
Total:	81	100%	66	100%		



RVU 1



RVU 2

Det vanligaste sättet att resa till IKEA i Kalmar i april 2007 var i bil som förare, det gjorde 54 procent av dem som svarade på enkäten. Det näst vanligaste resesättet var att cykla, det gjorde 30 procent. Där efter kommer att åka buss med stadstrafiken vilket 7 procent gjorde. 2 procent gick till arbetet och 2 procent kombinerade buss och tåg. 1 procent vardera åkte buss med landsbygdstrafiken, kombinerade bil och kollektivtrafik och åkte bil som passagerare.

På enkätens svarsalternativ fanns möjlighet att även ange alternativen motorcykel, moped, tåg och kombinationen cykel och kollektivtrafik men ingen av de anställda hade angett detta som något av sitt alternativ. Dessa alternativ har därför rensats bort i sammanställningen.

I RVU 2 var det vanligaste sättet att resa till arbetet i bil som förare vilket 50 procent gjorde, därefter kom att cykla, 32 procent reste på detta sätt. Där efter var det ett stort hopp till bil som passagerare 9 procent. 5 procent gick till jobbet. Buss med stadstrafiken åktes av 3 procent och buss med landsbygdstrafiken åktes av 2 procent.

De förändringar som syns mellan de två resvaneundersökningarna var att bil som förare hade minskat med ungefär 4 procentenheter. Att samåka hade också ökat med ungefär 8 procentenheter och cykla hade ökat med 2 procentenheter vilket också att gå hade ökat med. Att åka buss med stadstrafiken hade minskat 4 procentenheter.

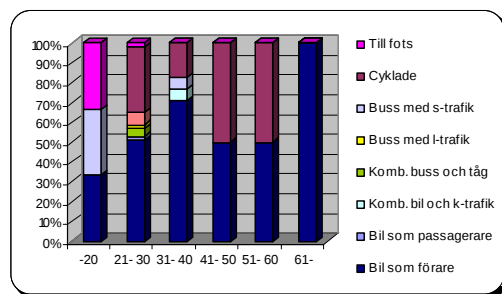
Överensstämmer din resa idag med hur du normalt tar dig till arbetet?

Svarsalternativ	RVU 1		RVU 2	
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Ja	71	88%	58	88%
Nej	10	12%	8	12%
Total:	81	100%	66	100%

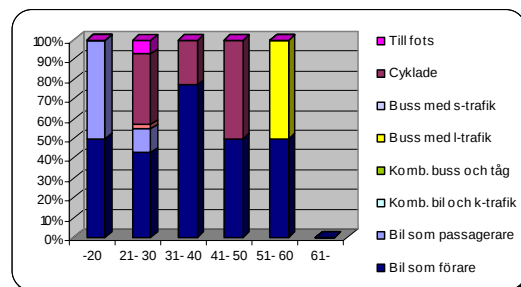
För de flest överensstämmer deras resa för den dagen de svarade på RVU 1 och RVU 2, med hur de normalt tar sig till arbetet. Vid de båda undersökningarna svarade 88 procent att resan överensstämmer med hur de normalt tar sig till arbetet. 12 procent tar normalt sig till arbetet på annat sätt än de gjorde den dag de svarade på enkäten. Hur de som svarade nej normalt reser till jobbet har inte undersökts.

Färdmedelsval fördelat efter åldersgrupp

RVU 1	-20	21-30	31-40	41 - 50	51 - 60	61 -	Summa
Till fots	33%	2%	0%	0%	0%	0%	2%
Cyklade	0%	33%	18%	50%	50%	0%	30%
Buss med s-trafik	33%	6%	6%	0%	0%	0%	7%
Buss med l-trafik	0%	2%	0%	0%	0%	0%	1%
Komb. buss och tåg	0%	4%	0%	0%	0%	0%	2%
Komb. bil och k-trafik	0%	0%	6%	0%	0%	0%	1%
Bil som passagerare	0%	2%	0%	0%	0%	0%	1%
Bil som förare	33%	51%	71%	50%	50%	100%	54%
Summa	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%



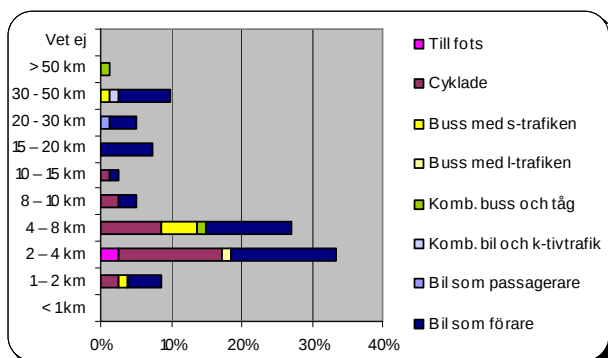
RVU 2	-20	21-30	31-40	41-50	51-60	61-	Summa
Till fots	0%	7%	0%	0%	0%	--	5%
Cyklade	0%	36%	23%	50%	0%	--	32%
Buss med s-trafik	0%	2%	0%	0%	0%	--	3%
Buss med l-trafik	0%	0%	0%	0%	50%	--	2%
Komb. buss och tåg	0%	0%	0%	0%	0%	--	0%
Komb. bil och k-trafik	0%	0%	0%	0%	0%	--	0%
Bil som passagerare	50%	12%	0%	0%	0%	--	9%
Bil som förare	50%	43%	77%	50%	50%	--	50%
Summa	100%	100%	100%	100%	100%	--	100%



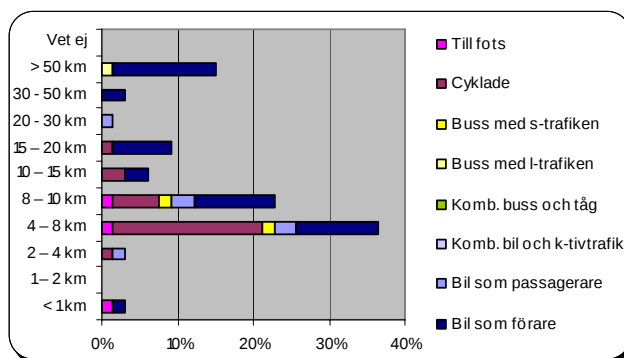
Färdmedelsvalen, fördelat efter åldersgrupperna, skiljer sig något åt mellan de olika åldersgrupper. Skillnaden mellan de båda resvaneundersökningarna kan framförallt härledas till få personer i vissa åldersgrupper. Personerna i åldersgrupperna 31-40 är den där flest kör bil till arbetet. Någon antydning till beteendeförändringar är svårt att se mellan de båda undersökningarna för den åldersgruppen. Samåkning har framförallt ökat i de yngre årsgrupperna dvs för personer under 30 år. I åldersgruppen 41 – 50 finner man de stabila cyklisterna.

Hur långt är det enkel väg till arbetet?

Svarsalternativ	RVU 1		RVU 2	
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Mindre än 1 km	0	0%	0	0%
1 – 2 km	7	9%	2	3%
2 – 4 km	27	33%	24	36%
4 – 8 km	22	27%	15	23%
8 – 10 km	4	5%	4	6%
10 – 15 km	2	2%	6	9%
15 – 20 km	6	7%	1	2%
20 - 30 km	4	5%	2	3%
30 - 50 km	8	10%	10	15%
Mer än 50 km	1	1%	0	0%
Inget svar / Vet ej	0	0%	2	3%
Total:	81	100%	66	100%



RVU 1

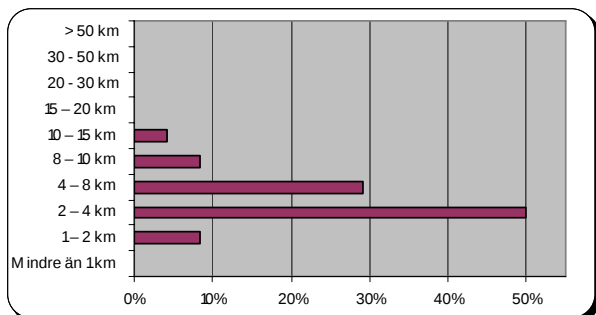


RVU 2

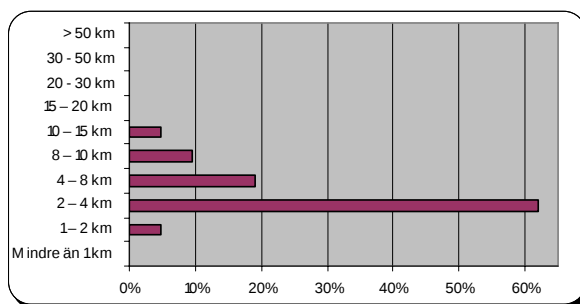
Det var inga stora skillnader mellan RVU 1 och RVU 2, 74 respektive 71 procent av de anställda på IKEA i Kalmar som svarade på RVU 1 och RVU 2, bor inom en radie av 10 km från arbetsplatsen. 11 respektive 15 procent har mer än 30 km till arbetet.

Så långt har cyklisterna och bilisterna till arbetet

Cyklade	RVU 1		RVU 2	
	Antal	Fördelning	Antal	Fördelning
Mindre än 1 km	0	0%	0	0%
1 – 2 km	2	8%	1	5%
2 – 4 km	12	50%	13	62%
4 – 8 km	7	29%	4	19%
8 – 10 km	2	8%	2	10%
10 – 15 km	1	4%	1	5%
15 – 20 km	0	0%	0	0%
20 - 30 km	0	0%	0	0%
30 - 50 km	0	0%	0	0%
> 50 km	0	0%	0	0%
Summa	24	100%	21	100%



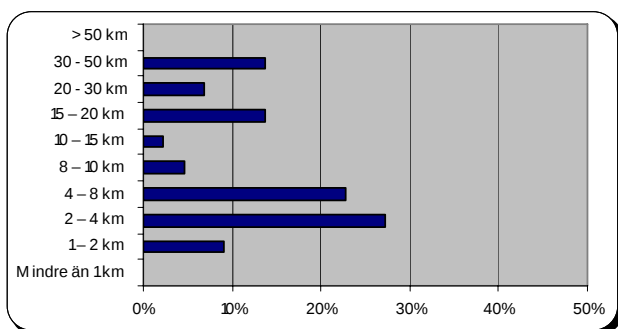
RVU 1



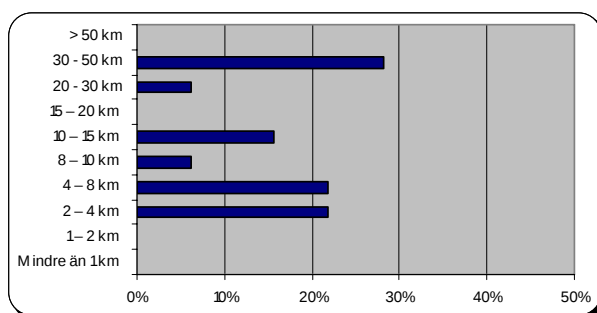
RVU 2

Enligt båda undersökningarna bor nästan alla av cyklisterna inom en mil från arbetsplatsen. Man kan konstatera att 88 respektive 86 procent av dem som cyklar till jobbet har mellan 1 till 8 kilometer enkel väg till arbetet.

Bil som förare	RVU 1		RVU 2	
	Antal	Fördelning	Antal	Fördelning
Mindre än 1 km	0	0%	0	0%
1 – 2 km	4	9%	0	0%
2 – 4 km	12	27%	7	22%
4 – 8 km	10	23%	7	22%
8 – 10 km	2	5%	2	6%
10 – 15 km	1	2%	5	16%
15 – 20 km	6	14%	0	0%
20 - 30 km	3	7%	2	6%
30 - 50 km	6	14%	9	28%
> 50 km	0	0%	0	0%
Summa	44	100%	32	100%



RVU 1

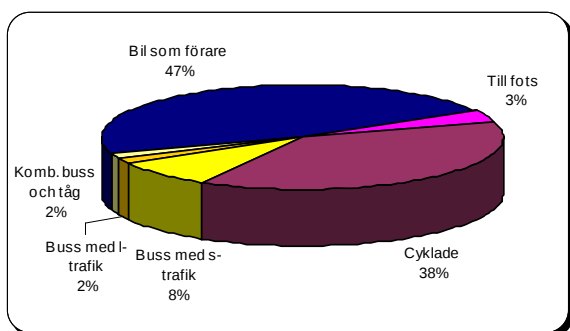


RVU 2

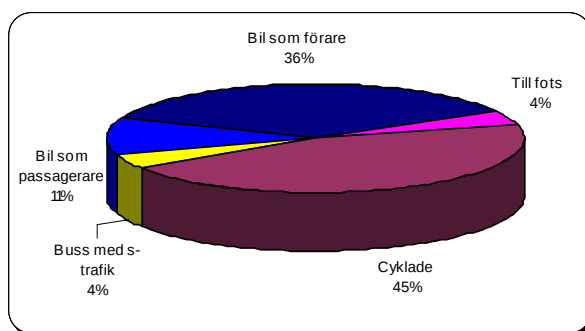
Mellan RVU 1 och RVU 2 kan man konstatera att bilisterna har fått längre sträcka mellan bostaden och arbetsplatsen på IKEA. Det finns inte någon bilist som har kortare än 2 km till arbetet. Vid RVU 1 var det 59 procent som pendlade och hade under 8 km till arbetsplatsen. Vid RVU 2 hade den andelen sjunkit till 44 procent.

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

Resealternativ	RVU 1		RVU 2		Förändring %-enheter	Förändring i %
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning		
Till fots	2	3%	2	4%	1%	33%
Cyklade	23	38%	20	44%	6%	16%
Buss med s-trafik	5	8%	2	4%	-4%	-47%
Buss med l-trafik	1	2%	0	2%	--	--
Komb. buss och tåg	1	2%	0	2%	--	--
Bil som passagerare			5	11%	--	--
Bil som förare	28	47%	16	36%	-11%	-24%
Total:	60	100%	23	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 bil som passagerare har vi inte kunnat utläsa av svaren om bilen fortsätter till annan arbetsplats eller om samåkningen sker till IKEA i Kalmar.

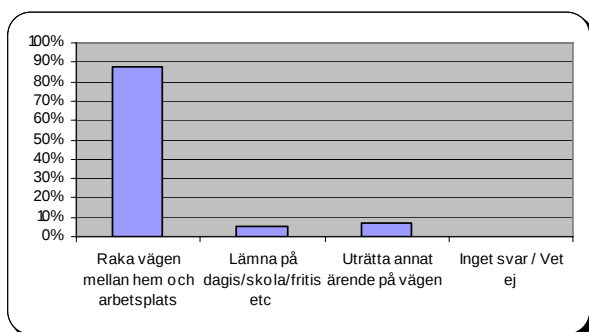
Det vanligaste sättet att resa till IKEA i Kalmar i RVU 1 och för de som bor inom 10 km från arbetsplatsen var i bil som förare, 47 procent svarade att de hade kört bil till arbetet. 38 procent cyklade och 3 procent gick till arbetet. 8 procent åkte buss med stadstrafiken och 2 procent åkte buss med landsbygdstrafiken. I RVU 2 var det 36 procent av dem som svarade på enkäten som körde bil till jobbet och 44 procent att de cyklade. I och med det hade cykeln passerat bilen som det dominerande färdmedlet för de som bor inom 10 km från arbetsplatsen. Förutom ökat cyklande hade också att gå ökat. Både buss med stadstrafiken och buss med landsbygdstrafiken hade sjunkit under projekt året.

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 10 km 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 IKEA i Kalmar i större utsträckning än göteborgarna cyklar och kör bil till jobbet. Medan de i Göteborg i mycket större utsträckning går till jobbet, de reser också betydligt mycket mer med kollektivtrafiken samt samåker.

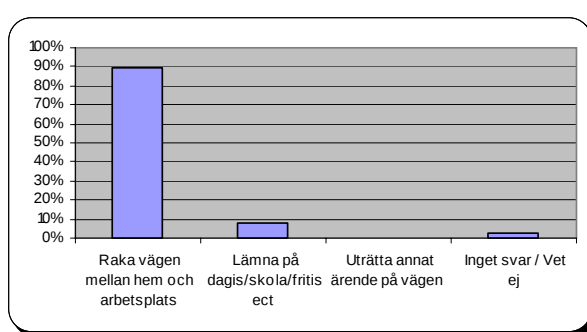
Uträttar du ärende på vägen till och från jobbet?

När du reste hit idag åkte du...?

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Raka vägen mellan hem och arbetsplats	71	88%	59	89%
Lämna på dagis/skola/fritis etc	4	5%	5	8%
Uträtta annat ärende på vägen	6	7%	0	0%
Inget svar / Vet ej	0	0%	2	3%
Total:	81	100%	66	100%



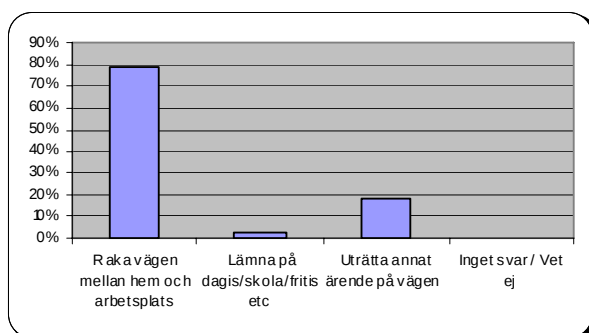
RVU 1



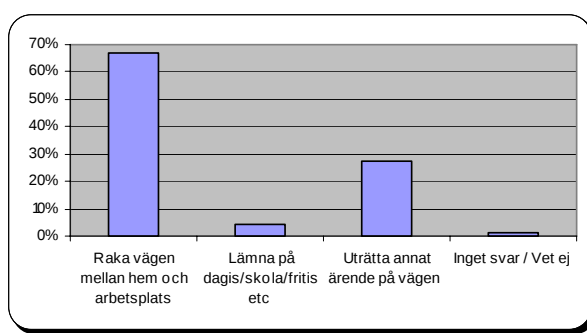
RVU 2

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

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Raka vägen mellan hem och arbetsplats	64	79%	44	67%
Lämna på dagis/skola/fritis etc	2	2%	3	5%
Uträtta annat ärende på vägen	15	19%	18	27%
Inget svar / Vet ej	0	0%	1	2%
Total:	81	100%	66	100%



RVU 1

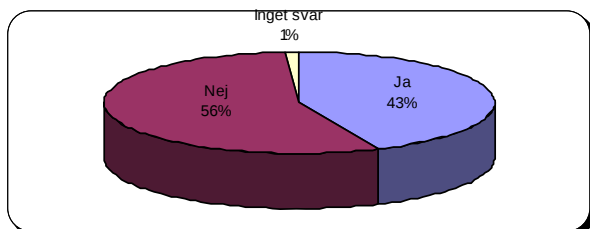


RVU 2

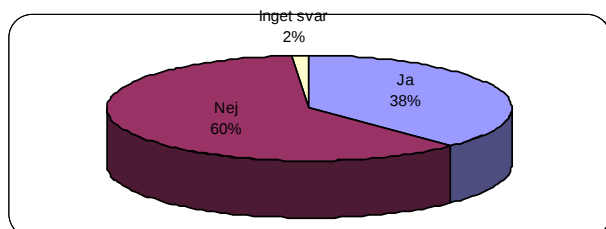
Majoriteten av dem som svarade på RVU 1 och RVU 2 åker raka vägen mellan hemmet och arbetsplatsen. Vid hemresan ökade andelen som uträttade något ärende till 27 procent.

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

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Ja	35	43%	25	38%
Nej	45	56%	40	61%
Inget svar	1	1%	1	2%
Total:	81	100%	66	100%



RVU 1

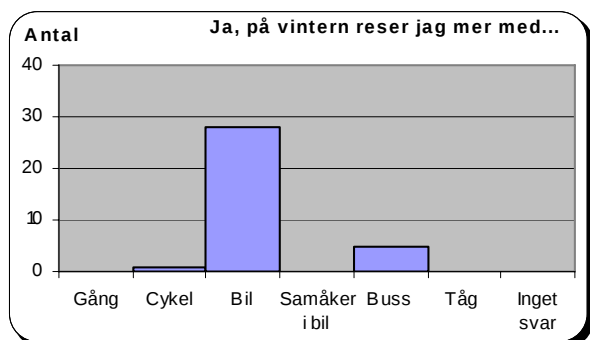


RVU 2

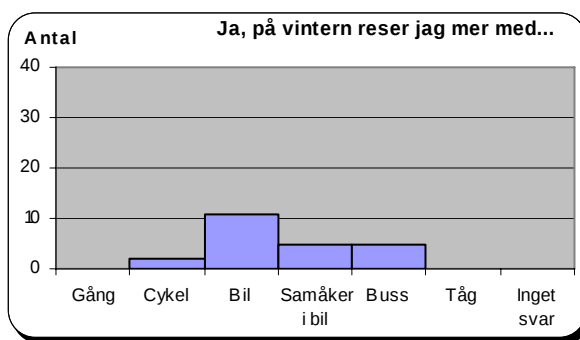
Drygt hälften, 56 procent vid RVU 1 och 60 procent vid RVU 2, svarade att de har samma färdmedel vinter som sommar. 43 procent respektive 38 procent svarade att de ändrar sitt sätta att resa mellan vinter och sommar. De ändrar då till:

Ja, på vintern reser jag mer med...

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Gång	0	0%	0	0%
Cykel	1	3%	2	9%
Bil	28	82%	11	48%
Samåker i bil	0	0%	5	22%
Buss	5	15%	5	22%
Tåg	0	0%	0	0%
Inget svar	0	0%	0	0%
Total:	34	100%	23	100%



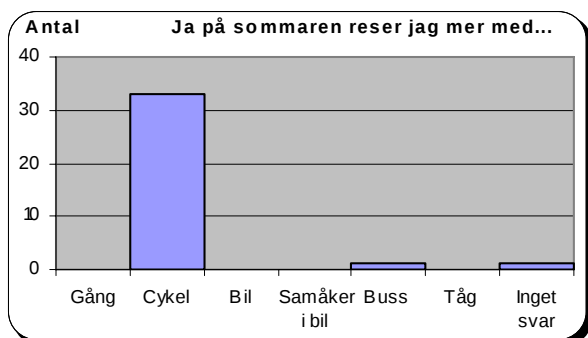
RVU 1



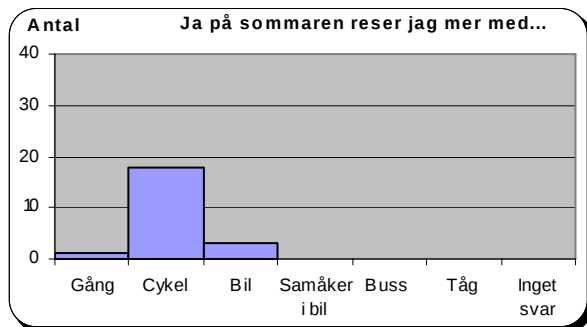
RVU 2

Ja, på sommaren reser jag mer med...

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Gång	0	0%	1	5%
Cykel	33	94%	18	82%
Bil	0	0%	3	14%
Samåker i bil	0	0%	0	0%
Buss	1	3%	0	0%
Tåg	0	0%	0	0%
Inget svar	1	3%	0	0%
Total:	35	100%	22	100%



RVU 1

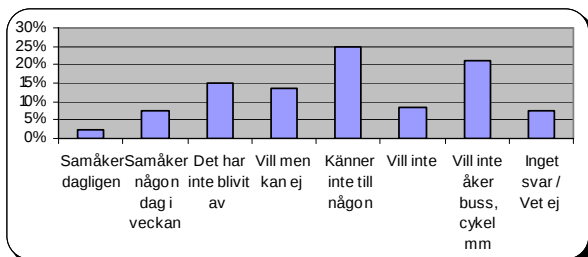


RVU 2

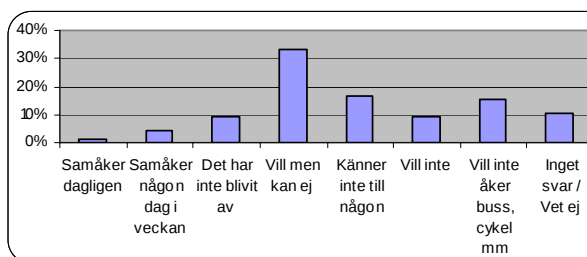
Av dem som byter färdssätt mellan vinter och sommar var det i huvudsak mellan bil och cykel som de bytte.

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

Svarsalternativ	RVU 1		RVU 2		Förändring %-enheter	Förändring i %
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning		
Samåker dagligen	2	2%	1	2%	-1%	-39%
Samåker någon dag i veckan	6	7%	3	5%	-3%	-39%
Det har inte blivit av	12	15%	6	9%	-6%	-39%
Vill men kan ej	11	14%	22	33%	22%	145%
Känner inte till någon	20	25%	11	17%	-8%	-33%
Vill inte	7	9%	6	9%	0%	5%
Vill inte åker buss, cykel mm	17	21%	10	15%	-6%	-28%
Inget svar / Vet ej	6	7%	7	11%	3%	43%
Total:	81	100%	66	100%		



RVU 1

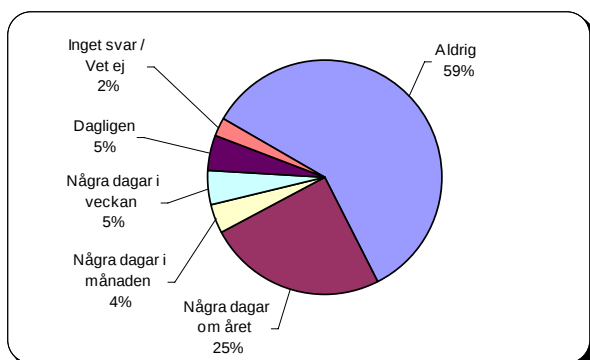


RVU 2

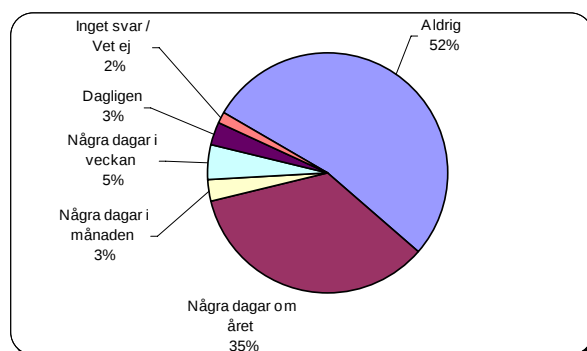
I RVU 2 svarade 7 procent att de har erfarenhet av samåkning genom att dagligen eller någon dag i veckan samåka till och från arbetet. Vilket alltså är en minskning jämfört med RVU 1. I RVU 2 hade de som inte känner till någon att samåka med minskat från 25 procent till 17 procent, alltså kännedomen att samåka med någon har ökat. 15 procent vill inte samåka för att de idag åker buss eller cyklar vilket också vad en sänkning. De som svarade att det inte blivit av hade minskat från 15 procent till 9 procent. De som svrade att de ninte vill sammåka låg på 9 procent vid de båda undersökningarna. För 15 procent har det bara inte blivit av att de börjat samåka, 14 procent vill men kan av något skäl inte samåka och 9 procent vill inte samåka utan vill köra bil själva.

Hur ofta reser du med kollektivtrafik till och från arbetet?

Svarsalternativ	RVU 1		RVU 2		Förändring %-enheter	Förändring i %
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning		
Aldrig	48	59%	35	53%	-6%	-11%
Några dagar om året	20	25%	23	35%	10%	41%
Några dagar i månaden	3	4%	2	3%	-1%	-18%
Några dagar i veckan	4	5%	3	5%	0%	-8%
Dagligen	4	5%	2	3%	-2%	-39%
Inget svar / Vet ej	2	2%	1	2%	-1%	-39%
Total:	81	100%	66	100%		



RVU 1



RVU 2

På frågan hur ofta du reser med kollektivtrafiken svarade en majoritet 59 procent i RVU 1 att de aldrig hade åkt med kollektivtrafiken till arbetet. Ett år senare hade den andel sjunkit till 52 procent. I RVU 1 var det 25 procent som svarade att de åkte kollektivtrafik några dagar per år. Vid RVU 2 hade den andelen ökat till 35 procent. De som svarade att de dagligen åker med kollektivtrafiken var 5 procent vid RVU 1 och 3 procent vid RVU 2.

Användningen av kollektivtrafiken fördelat efter åldersgrupper.

RVU 1	-20	21 - 30	31 - 40	41 - 50	51 - 60	61 -	Summa
	%	%	%	%	%	%	%
Jag har aldrig använt den	0%	63%	53%	83%	50%	100%	59%
Jag åker med kollektivtrafiken några dagar om året	33%	25%	29%	17%	0%	0%	25%
Jag åker med kollektivtrafik några dagar i månaden	67%	0%	6%	0%	0%	0%	4%
Jag åker med kollektivtrafik några dagar i veckan	0%	4%	12%	0%	0%	0%	5%
Jag åker dagligen med kollektivtrafiken	0%	8%	0%	0%	0%	0%	5%
Inget svar / Vet ej	0%	0%	0%	0%	50%	0%	2%
Summa	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

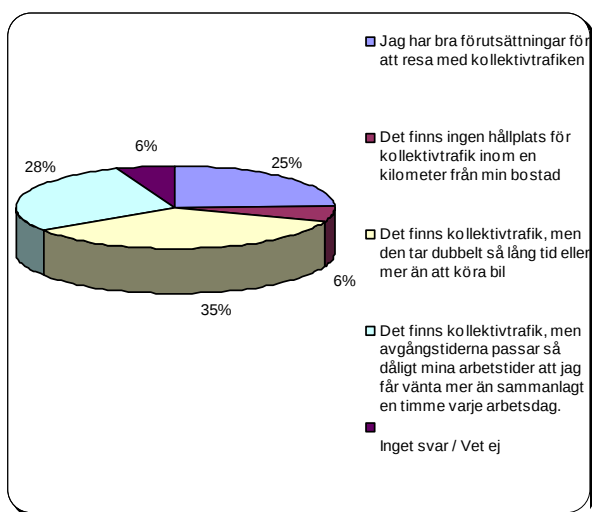
RVU 2	-20	21 - 30	31 - 40	41 - 50	51 - 60	61 -	Summa
		%	%	%	%	%	%
Jag har aldrig använt den	0%	55%	46%	83%	50%	--	53%
Jag åker med kollektivtrafiken några dagar om året	0%	38%	54%	0%	0%	--	35%
Jag åker med kollektivtrafik några dagar i månaden	50%	0%	0%	17%	0%	--	3%
Jag åker med kollektivtrafik några dagar i veckan	0%	5%	0%	0%	0%	--	5%
Jag åker dagligen med kollektivtrafiken	50%	0%	0%	0%	50%	--	3%
Inget svar / Vet ej	0%	2%	0%	0%	0%	--	2%
Summa	100%	100%	100%	100%	100%	--	100%

De som aldrig har använt kollektivtrafiken fördelar sig relativt jämt mellan de olika åldersgrupperna både i RVU 1 och RVU 2. Undantaget vid båda tillfällena är de i åldersgruppen under 20 år, där ingen svarade att de aldrig använder kollektivtrafiken. Vid RVU 2 fanns ingen anställd som svarade på undersökningen i åldersgruppen över 61 år.

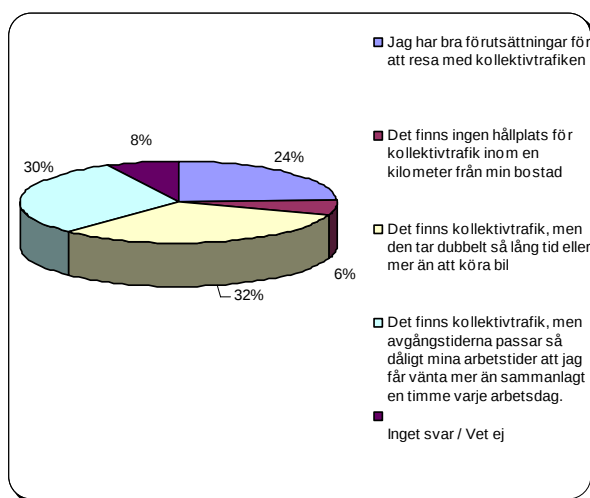
Av dem som svarat att de dagligen åker med kollektivtrafiken återfinns i RVU 1 i åldersgruppen 21-30 medan de i RVU 2 återfanns i åldersgrupperna under 20 år och 51 – 60 år.

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

Svarsalternativ	RVU 1		RVU 2		Förändring %-enheter	Förändring i %
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning		
Jag har bra förutsättningar för att resa med kollektivtrafiken	20	25%	16	24%	0%	-2%
Det finns ingen hållplats för kollektivtrafik inom en kilometer från min bostad	5	6%	4	6%	0%	-2%
Det finns kollektivtrafik, men den tar dubbelt så lång tid eller mer än att köra bil	28	35%	21	32%	-3%	-8%
Det finns kollektivtrafik, men avgångstiderna passar så dåligt mina arbetstider att jag får vänta mer än sammanlagt en timme varje arbetsdag.	23	28%	20	30%	2%	7%
Inget svar / Vet ej	5	6%	5	8%	1%	23%
Total:	81	100%	66	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.

Svaren på denna fråga var i stort sett samma i RVU 1 och RVU 2. 25 respektive 24 procent svarade att de hade bra förutsättningar för att resa med kollektivtrafiken. 6 procent har angett att de inte har någon hållplats inom en kilometer från bostaden vid båda undersökningarna. 35 respektive 32 procent har angett att kollektivtrafiken tar dubbelt så lång tid eller mer i jämförelse med bilen. Slutligen har 28 respektive 30 procent angett att de har kollektivtrafik men att avgångstiderna passar dåligt i förhållande till arbetstiderna.

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

I tabellerna nedan presenteras en korskörning mellan vad respondenterna angett att de reste till arbetet med 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	Bil som passagerare	Bil som förare
Bra förutsättningar	0%	33%	0%	14%
Ingen hållplats inom 1 km	0%	4%	0%	9%
Dubbelt så lång tid eller mer	0%	33%	100%	39%
Avgångstiderna passar så dåligt	100%	25%	0%	32%
Inget svar / Vet ej	0%	4%	0%	7%
Summa	100%	100%	100%	100%

RVU 2	Till fots	Cyklade	Bil som passagerare	Bil som förare
Bra förutsättningar	33%	38%	33%	9%
Ingen hållplats inom 1 km	0%	5%	17%	6%
Dubbelt så lång tid eller mer	67%	24%	50%	33%
Avgångstiderna passar så dåligt	0%	24%	0%	45%
Inget svar / Vet ej	0%	10%	0%	6%
Summa	100%	100%	100%	100%

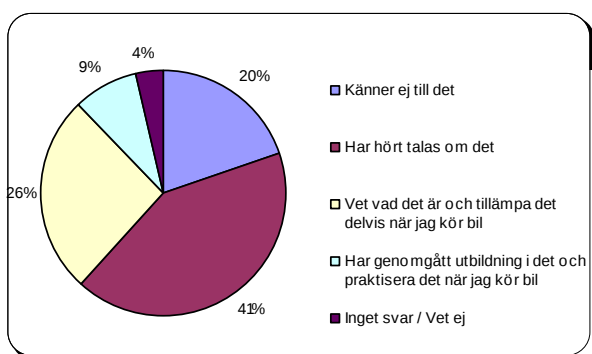
Under projektåret har de som går, cyklar och åker bil som passagerare angett att de fått (eller upptäckt) att de har bra förutsättningar för att åka kollektivtrafik. Endast för de som åker bil som förare har den andelen sjunkit från 14 till 9 procent.

	RVU 1		RVU 2	
	Buss med s-trafiken	Buss med l-trafiken	Buss med s-trafiken	Buss med l-trafiken
Bra förutsättningar	67%	100%	100%	0%
Ingen hållplats inom 1 km	0%	0%	0%	0%
Dubbelt så lång tid eller mer	17%	0%	0%	0%
Avgångstiderna passar så dåligt	0%	0%	0%	0%
Inget svar / Vet ej	17%	0%	0%	100%
Summa	100%	100%		

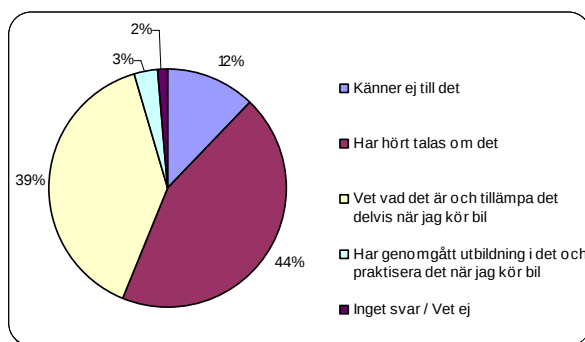
Vid RVU 2 var det endast 2 personer som svarade att de åkte med stadstrafiken och endast en person som åker med landsbygdstrafiken. Därför kan man inte dra några slutsatser av förändringar under projektåret.

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

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning	Förändring	Förändring
					%-enheter	i %
Känner ej till det	16	20%	8	12%	-8%	-39%
Har hört talas om det	34	42%	29	44%	2%	5%
Vet vad det är och tillämpa det delvis när jag kör bil	21	26%	26	39%	13%	52%
Har genomgått utbildning i det och praktisera det när jag kör bil	7	9%	2	3%	-6%	-65%
Inget svar / Vet ej	3	4%	1	2%	-2%	-59%
Total:	81	100%	66	100%		



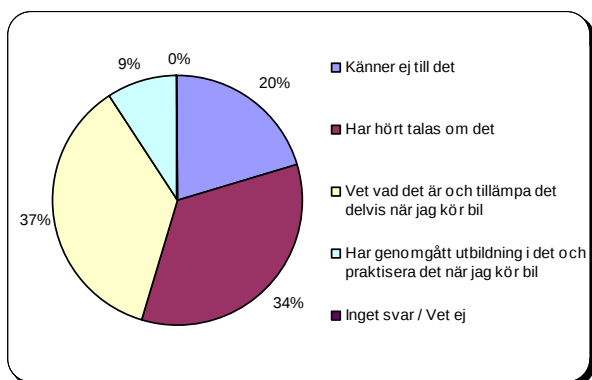
RVU 1



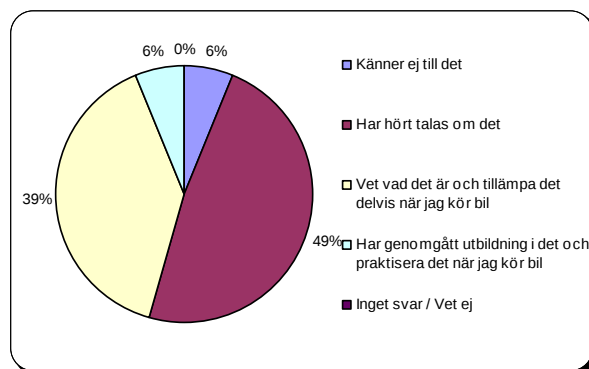
RVU 2

De anställda på IKEA i Klamar kunskap och erfarenhet av EcoDriving var för RVU 1 att 9 procent av dem som svarade på enkäten har angett att de har genomgått utbildning i sparsam körning/Ecodriving. 26 procent har angett att de vet vad det är och tillämpar det delvis när de kör bil. 42 procent har angett att de har hört talas om det. 20 procent känner inte till vad det är. I RVU 2 var det 44 procent som hade hört talas om det och 39 procent som vet vad det är och delvis tillämpar det när de kör bil, detta var en ökning 13 procentenheter. 12 procent känner inte till vad det är, detta var en minskning på ungefär 8 procentenheter jämfört med RVU 1. 3 procent svarade att de har genomgått utbildning i EcoDriving vilket var en minskning med 6 procentenheter.

Bil som förare	RVU 1		RVU 2	
	Antal	%	Antal	%
Känner ej till det	9	20%	2	6%
Har hört talas om det	15	34%	16	48%
Vet vad det är och tillämpa det delvis när jag kör bil	16	36%	13	39%
Har genomgått utbildning i det och praktisera det när jag kör bil	4	9%	2	6%
Summa	44	100%	33	100%



RVU 1



RVU 2

Genom korskörning mellan svaren på hur man reste idag till jobbet och svaret på frågan om ecodriving fick vi fram bilförarnas kunskap och erfarenhet av sparsam körning/EcoDriving. Vid jämförelse mellan de båda undersökningarna kan man konstatera att de som svarade att de inte kände till EcoDriving har sjunkit från 20 till 6 procent. Hört talas om det hade ökat från 34 procent till 49 procent.

MILJÖPÅVERKAN

Utifrån svaren från respondenterna i RVU 1 och RVU 2 har trafikarbetet och miljöpåverkan 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. För det längsta avståndet (50 km eller mer) har medelvärdet satts till 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 resenärerna har vi antagit att bussarnas bränsleförbrukning är 3,5 liter diesel per mil i landsbygdstrafik samt att det i genomsnitt åker 15 personer i landsbygdstrafiken och 20 personer i stadstrafiken. I beräkningen av både trafikarbetet och miljöpåverkan har vi inte utfört några beräkningar för dem som har åkt kombinationsresor som t.ex. cykel och buss, bil och buss, tåg och buss etc. Dessa kombinationsresor har enbart utförts av några få personer. 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 vi också räknat om resultaten till "per anställd".

RVU 1

Vid genomförandet av RVU 1 var det ungefär 180 anställda vid IKEA i Kalmar. Dagligen tillrygga lägger samtliga anställda 339 mil och per anställd 1,9 mil. Under ett år blir det för samtliga anställda 78 047 mil och per anställd 434 mil. Dagligen släpper samtliga anställda för sina resor tur och retur till arbetet ut 547 kg koldioxid och per anställd 3,0 kg koldioxid. Per år släpper samtliga anställda ut 126 ton koldioxid och per anställd 0,7 ton koldioxid per år.

Det största trafikarbetet utgörs av bilförarna cirka 72 procent och de står för 94 procent av miljöpåverkan. Medan att cykla och gå till arbetet står för 16 procent av trafikarbetet och ger ingen miljöpåverkan. Kollektivtrafiken står för 9 procent av trafikarbetet och 4 procent av miljöpåverkan. Att samåka står för 3 procent av trafikarbetet och 2 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 0,6 miljoner kronor per år.

RVU 1	Trafikarbetet i person mil				Miljöpåverkan i CO2			
	180 personer		180 personer		180 personer		180 personer	
Resealternativ	Mil per dag	Fördelning	Mil per år	Fördelning	kg CO2 per dag	Fördelning	ton CO2 per år	Fördelning
Till fots	3	0,8%	613	1%	0	0%	0	0%
Cyklade	50	15%	11 398	15%	0	0%	0	0%
Buss med s-trafik	29	9%	6 696	9%	21	4%	5	4%
Buss med l-trafik	1	0%	307	0%	1	0%	0	0%
Bil som passage-rare	11	3%	2 556	3%	11	2%	3	2%
Bil som förare	246	72%	56 478	72%	514	94%	118	94%
Annat	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Total:	339	100%	78 047	100%	547	100%	126	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	0,015	1%	3	1%	0	0%	0	0%
Cyklade	0,275	15%	63	15%	0	0%	0	0%
Buss med s-trafik	0,162	9%	37	9%	0,116	4%	0,027	4%
Buss med l-trafik	0,007	0%	2	0%	0,005	0%	0,001	0%
Bil som passage-rare	0,062	3%	14	3%	0,063	2%	0,015	2%
Bil som förare	1,364	72%	314	72%	2,857	94%	0,657	94%
Total:	1,885	0%	434	0%	3,040	100%	0,699	100%

RVU 2

Vid genomförandet av RVU 2 var det 210 anställda vid IKEA i Kalmar. Dagligen tillrygga lägger samtliga anställda 473 mil och per anställd 2,3 mil. Under ett år blir det för samtliga anställda 108 842 mil och per anställd 518 mil. Dagligen släpper samtliga anställda för sina resor tur och retur till arbetet ut 778 kg koldioxid och per anställd 3,7 kg koldioxid. Per år släpper samtliga anställda ut 179 ton koldioxid och per anställd 0,9 ton koldioxid per år.

Det största trafikarbetet utgörs av bilförarna cirka 74 procent och de står för 94 procent av miljöpåverkan. Medan att cykla och gå till arbetet står för 14 procent av trafikarbetet men ger ingen miljöpåverkan. Kollektivtrafiken står för 6 procent av trafikarbetet och 3 procent av miljöpåverkan. Att samåka står för 5 procent av trafikarbetet och 3 procent av miljöpåverkan.

Med ett bensinpris på 14 kr per liter köper sammanlagt de personer som kör bil och de som åker bil till och från arbetet bensin för 1,1 miljoner kronor per år.

RVU 2	Trafikarbetet i person mil			
	210	personer	210	personer
Resealternativ	Mil per dag	Fördelning	Mil per år	Fördelning
Till fots	6	1%	1 319	1%
Cyklade	60	13%	13 905	13%
Buss med s-trafik	6	1%	1 317	1%
Buss med l-trafik	26	5%	5 873	5%
Bil som passage-rare	24	5%	5 415	5%
Bil som förare	352	74%	81 012	74%
Total:	473	100%	108 842	100%

Miljöpåverkan i CO2			
210	personer	210	personer
kg CO2 per dag	Fördelning	ton CO2 per år	Fördelning
0	0%	0	0%
0	0%	0	0%
4	1%	1	1%
16	2%	4	2%
26	3%	6	3%
732	94%	168	94%
778	100%	179	100%

RVU 2 per anställd	Trafikarbetet i person mil			
Resealternativ	Mil per dag	Fördelning	Mil per år	Fördelning
Till fots	0,027	1%	6	1%
Cyklade	0,288	13%	66	13%
Buss med s-trafik	0,027	1%	6	1%
Buss med l-trafik	0,122	5%	28	5%
Bil som passage-rare	0,112	5%	26	5%
Bil som förare	1,677	74%	386	74%
Total:	2,252	100%	518	100%

Miljöpåverkan i CO2			
kg CO2 per dag	Fördelning	ton CO2 per år	Fördelning
0	0%	0	0%
0	0%	0	0%
0,019	1%	0,004	1%
0,076	2%	0,017	2%
0,122	3%	0,028	3%
3,485	94%	0,802	94%
3,703	100%	0,852	100%

UPPFÖLJNINGSPRÅGOR OM PROJEKTET SMART TRAFIKANT

UPPFÖLJNINGSFRÅGOR OM PROJEKTET SMART TRAFIKANT

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	4	6%
Ja, jag känner väl till men har inte deltagit i något av delprojekten	10	15%
Ja, jag har hört talas om projektet	23	35%
Nej, jag vet inget om projektet	27	41%
Inget svar / Vet ej	2	3%
Total:	66	100%

SUMO B

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Andel av samtliga anställda per företaget som känner till projektet	37	56%
Nej, jag vet inget om projektet	27	41%
Inget svar / Vet ej	2	3%
Total:	66	100%

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

Svarsalternativ	Hälsotrampare		Samåkning	
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Jag har deltagit i delprojektet	3	5%	1	2%
Jag känner väl till	12	18%	6	9%
Jag har hört talas om	28	42%	17	26%
Nej, jag vet inget om dessa delprojekt	20	30%	38	58%
Inget svar / Vet ej	3	5%	4	6%
Total:	66	100%	66	100%

SUMO B och P.I.1	Hälsotrampare		Samåkning	
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Andel av samtliga anställda per företaget som känner till projektet	43	65%	24	36%
Nej, jag vet inget om projektet	20	30%	38	58%
Inget svar / Vet ej	3	5%	4	6%
Total:	66	100%	66	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 IKEA i Kalmar har vi inte nått ända fram till det uppsatta målet för Smart trafikant, endast 56 procent av samtliga anställda känner till projektet. Av del projektet Hälsotrampare känner 65 procent av samtliga anställda till delprojektet. Vilket innebär att det uppsatta målet nås. Av delprojektet Samåkning är det endast 36 procent av de anställda som känner till det.

Svaret på frågorna 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	2	3%
Har till viss del ersatt bilresor med andra färdmedel	2	3%
Försöker ibland ersätta bilresor med andra färdmedel	2	3%
Har börjat fundera på alternativ till bil då jag ska åka till jobbet	8	12%
Inte alls	29	44%
Inte alls, - åkte redan före projektet med kollektivtrafiken, gick eller cyklade till jobbet.	18	27%
Inget svar / Vet ej	5	8%
Total:	66	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 9 procent att deras beteende har förändrats. Ytterligare 12 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	3	4%
Cykel	12	17%
Kollektivtrafik	2	3%
Samåkning i bil	2	3%
Har inte ändrat mitt färdmedel	35	50%
Inget svar / Vet ej	16	23%
Total:	70	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 till.

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	10	15%
Ja, jag lade märke till utställningen men besökte den inte	5	8%
Nej	40	61%
Inget svar / Vet ej	11	17%
Total:	66	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.

IKEA i Braås besöktes den 26 mars 2008 och placeringen var vid matsalen. På uppföljningsfrågan om de anställda la märke till utställningen svarade 15 procent av de anställda att de var framme vid utställningen och 8 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	3%
Bra	9	14%
Dåligt	4	6%
Mycket dåligt	2	3%
Inget svar / Vet ej	49	74%
Total:	66	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				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			
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Mycket bra	0	0%	1	10%	0	0%	1	4%	2	3%
Bra	1	25%	3	30%	4	17%	1	4%	9	14%
Dåligt	0	0%	1	10%	2	9%	1	4%	4	6%
Mycket dåligt	0	0%	2	20%	0	0%	0	0%	2	3%
Inget svar / Vet ej	3	75%	3	30%	17	74%	24	89%	49	74%
Summa	4	100%	10	100%	23	100%	27	100%	66	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	1	25%	eller	9	24%
Dåligt	0	0%		3	8%
Mycket dåligt	0	0%		2	5%
Inget svar / Vet ej	3	75%		23	62%
Total:	4	100%		37	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 informationsmaterial var svarade 17 procent att den var mycket bra eller bra. Om man däremot gör en korsskärning 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 25 procent tycker att informationen har varit mycket bra eller bra. Slutligen finns en tredje möjlighet till bedömning av måluppfyllelsen. Det är att genom korsskärning 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 24 procent tycker att informationen har varit mycket bra eller bra.

Det som kommer att rapporteras till det internationella projektet är att 24 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	3	5%
Nej	33	50%
Inget svar / Vet inte	30	45%
Total:	66	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 5 procent svarat att det har det.

Skulle du under projektets tid velat ha mer...

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Information/föredrag om klimatfrågan	12	14%
Aktiviteter så som fler delprojekt	14	16%
Tryckt material	4	5%
Utställningar	3	4%
Större engagemang/uppmuntran från företaget	13	15%
Annat. Ange vad nedan. (Nästa fråga)	1	1%
Nej, allt har varit lagom	3	4%
Inget svar / Vet ej	35	41%
Total:	85	100%

På frågan om det fanns något som de anställda önskade få mer av var det dominerande svaret "inget svar" eller "vet ej" 41 procent svarade så. Av det som kom där efter var var det relativt jämt mellan "önskemål om ett större engagemang och uppmuntran från företaget" vilket 15 procent hade svarat, information/föredrag om klimatfrågan vilket 14 procent hade svarat och aktiviteter som fler delprojekt vilket 16 procent hade svarat.

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

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

Svarsalternativ
Speciellt Större engagemang från företaget
Mer engagerade projektledare på energikontoret. Sålde ej in när de var här.

Vad är ditt helhets intryck av projektet Smart trafikant?

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Mycket nöjd	1	2%
Nöjd	9	14%
Missnöjd	1	2%
Mycket missnöjd	2	3%
Inget svar / Vet ej	53	80%
Total:	66	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			
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Mycket nöjd	0	0%	0	0%	0	0%	1	4%	1	2%
Nöjd	1	25%	3	30%	3	13%	2	7%	9	14%
Missnöjd	0	0%	1	10%	0	0%	0	0%	1	2%
Mycket missnöjd	0	0%	0	0%	0	0%	2	7%	2	3%
Inget svar / Vet ej	3	75%	6	60%	20	87%	22	81%	53	80%
Summa	4	100%	10	100%	23	100%	27	100%	66	100%

SUMO G och P.I. 3

Mål grupp: Personer som deltagit i erbjudandena

A			A, B, C		
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning		Antal svar	Fördelning
Andel nöjda eller mycket nöjda av de som deltagit i erbjudandena	1	25%	eller	7	19%
Missnöjd	0	0%		1	3%
Mycket missnöjd	0	0%		0	0%
Inget svar / Vet ej	3	75%		29	78%
Total:	4	100%		37	100%

På frågan om helhets intrycket av projektet Smart trafikant svarade 80 procent "vet ej" eller "inget svar". 16 procent svarade att de var mycket nöjda eller nöjda. Övriga 5 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 IKEA i Kalmar svarade 25 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	41	62%
Nej	3	5%
Inget svar / Vet inte	22	33%
Total:	66	100%

På frågan om man önskade att fler liknande projekt och delprojekt som har ingått i Smart trafikant skulle genomföras svarade 33 procent att de "vet inte" eller "inget svar". 62 procent svarade ja och endast 5 procent nej. Slutsatsen av svaren är att det finns ett stöd bland de anställda att företaget fortsätter att genomföra liknade projekt.

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

Lämna gärna egna synpunkter/kommentarer på projektet och dess delprojekt

Svarsalternativ

Det skulle ge större effekt om representanter inom företaget drev frågan (kanske rentav ledningen) snarare än Vägverket.

Enkät om dina resvanor

Vi på IKEA Kalmar 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. Svara före den 23 april 2007.

Ditt svar kan lämnas på pappersenkäten här eller via webbenkäten som har sänts ut.

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 hur reser du normalt?

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 ect
- ☐ 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 ect
- ☐ 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.

Var god vänd!

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

- ☐ Jag har aldrig använt den
- ☐ Jag åker med kollektivtrafik 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

8. 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.

9. 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

10. Är du...?

- ☐ Kvinna
- ☐ Man

11. Vilken är din ålder?

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

12. Är din arbetstid...

- ☐ Schemalagd
- ☐ Flexibel

13. Du svarar på denna enkät via...

- ☐ Pappers enkät
- ☐ Webb enkät

14. Vilket är de första siffror i din hemadress postnummer?

- ☐ 380 __
- ☐ 386 __
- ☐ 387 __
- ☐ 388 __
- ☐ 392 __
- ☐ 393 __
- ☐ 394 __
- ☐ Annat postnummer _____

15. Min huvudsakliga funktion är?*

16. Mitt namn är?*

* Du får svara på enkäten anonymt om du önskar det.

Ett stort tack för dina svar!

RVU 2 Enkät om dina resvanor

Vi på IKEA i Kalmar 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 två 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>	☐	☐	☐	☐
Samåkning <i>Bilister uppmuntras till samåkning</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?

- ☐ 380 __
- ☐ 386 __
- ☐ 387 __
- ☐ 388 __
- ☐ 392 __
- ☐ 393 __
- ☐ 394 __
- ☐ Annat postnummer ____

23. Är din arbetstid?

- ☐ Flexibel
- ☐ Schemalagd

24. Är du...?

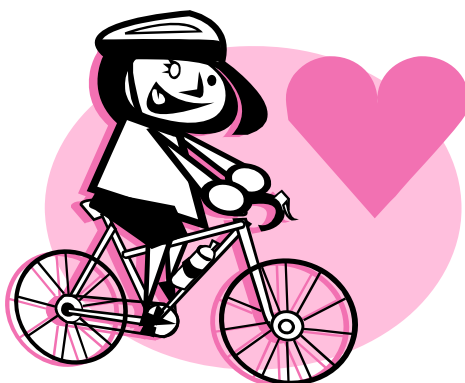
- ☐ Kvinna
- ☐ Man

25. Min avdelning är?* _____

26. Mitt namn är?* _____

Ett stort tack för dina svar!

* Du får svara på enkäten anonymt.



**SAMMANSTÄLLNING AV
SVAR FRÅN HÄLSOTRAMPARE**

IKEA, Kalmar

Test period

2007 - 06 - 08 -- 2007 - 12 - 08



move



Bilaga 3

Dokumentinformation

Titel:	SAMMANSTÄLLNING AV SVAR FRÅN HÄLSOTRAMPARE , IKEA Kalmar, Testperiod 2007 - 06 - 08 - 2007 - 12 -08
Innehåll:	Resultatet från de två enkäter som Hälsotramparna 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:	Johanna Nelson, IKEA Kalmar, 0480 - 46 00 21
Färdigställd:	Januari 2008

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. Partnerna 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 IKEA i Kalmar startade under våren 2007 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 Hälsotrampare. Att vara Hälsotrampare innebär att man under sex månader lämnar bilen hemma och tar cykeln till jobbet. IKEA i Kalmar gav Hälsotramparna varsin ryggsäck och konditionstest före och efter testperioden. Det lottades också ut ett presentkort bland Hälsotramparna.

Fem personer har provat-på att vara Hälsotrampare på IKEA i Kalmar, 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 7,5 km till jobbet, vilket innebär att efter de har cyklat till och från jobbet i 6 månader har de tillsammans sparat nästan 2 ton koldioxid.

Den faktor som Hälsotramparna bedömer som viktigast när det gäller cykelvägarna är Underhållet och Trafiksäkerheten. Det som flera Hälsotrampare nämner behöver förbättras är främast Belysningen och Trafiksäkerheten.

Kondition och hälsa är en viktig orsak till att de blev Hälsotrampare och deras konditionstester visar lite blandade resultat beroende på hur mycket de har kunnat cykla under perioden men flera av Hälsotramparna upplever att de har fått en bättre kondition än innan testperioden och även att de orkar mer efter jobbet.

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

Från IKEA i Kalmar deltog följande personer som Hälsotrampare.

1. Christian Rehnqvist
2. Peter Mårdh
3. Mats Wilhelmsson
4. Camilla Walther
5. Ingela Nilsdotter Holgersson

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

Bilaga 3

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

1.	15	minuter
2.	12	minuter
3.	10	minuter
4.	15	minuter
5.	15	minuter
Medel	13,4	minuter

2. Hur lång tid tar enbart bilresan?

1.	12	minuter
2.	10	minuter
3.	9	minuter
4.	10	minuter
5.	10	minuter
Medel	10,2	minuter

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

				kg CO2 enkel		kg CO2 per år
1.	4	km		0,9		420
2.	6	km		1,4		629
3.	8	km		1,8		839
4.	4,5	km		1,0		472
5.	15	km		3,4		1 573
Medel	7,5	km	Summa	8,6	Summa	3933

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.	4	stycken
2.	3	stycken
3.	4	stycken
4.	4	stycken
5.	2	stycken
Medel	3,4	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	0	km	x
2	0	km	x
Summa	0	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	502,8	km	2007-11-16
2	500	km	2007-12-10
Summa	1002,8	km	

Kommentar

Två av Hälsotrapparna har skaffat sig en Trippmätare under testperioden. Tillsammans har de cyklat 1002,8 km.

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

1.	8	minuter
2.	25	minuter
3.	20	minuter
4.	15	minuter
5.	35	minuter
Medel	20,6	minuter

Uppföljningsfråga:

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

1.	22	minuter
2.	40	minuter
3.	10	minuter
4.	20	minuter
5.	15	minuter
Medel	21,4	minuter

7. Har ofta servar du din cykel?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	20%	Reglebunden kontroll
2	40%	Några gånger om året
2	40%	En gång om året
0	0%	Service ? (Aldrig)
5	100%	

Bilaga 3

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	6%	Cykelhjälpm
5	31%	Cykellyse
1	6%	Dubbdäck
0	0%	Skoskydd
1	6%	Regnställ
2	13%	Cykelväskor/cykelkorg
5	31%	Cykellås
1	6%	Reflexväst
0	0%	Annat
16	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	14%	Cykelhjälpm
0	0%	Cykellyse
1	14%	Dubbdäck
0	0%	Skoskydd
1	14%	Regnställ
1	14%	Cykelväskor/cykelkorg
1	14%	Cykellås
1	14%	Reflexväst
1	14%	Annat
7	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						Inte alls nöjd						Mycket nöjd					
	1	2	3	4	5	Medel	1	2	3	4	5	Medel	1	2	3	4	5	Medel						
a. Vägvisningen		1	1	2	1	3,6			3	1	1	3,6												
b. Beläggningen			1		4	4,6		1	2	2		3,2												
c. Belysningen			1	1	3	4,4		2	1	2		3,0												
d.Cykelparkeringen			1	3	1	4,0		1	1	1	2	3,8												
e.Detaljutformningen			1	3	1	4,0			4	1		3,2												
f. Underhållet				3	2	4,4	1		2	1	1	3,2												
g. Trafiksäkerhet			1		4	4,6			2	2	1	3,8												
h. Sammanhängande cykelvägnät			1	2	2	4,2			2	3		3,6												

Kommentar

Ingen av faktorerna har i medel bedömts som helt oviktiga, de två faktorer som har klassats som mest viktiga är Beläggning och Trafiksäkerhet. De faktorer som Hälsostramparna är minst nöjda med är Beläggningen, Belysning, Detaljutformning och Underhållet.

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						Inte alls nöjd		Mycket nöjd			
	1	2	3	4	5	Medel	1	2	3	4	5	Medel						
a. Vägvisningen	1	1	1		2	3,2			4	1		3,2						
b. Beläggningen				3	2	4,4		2	1	2		2,6						
c. Belysningen			2	1	2	4,0	1		2	2		3,0						
d.Cykelparkeringen		1	1	2	1	3,6			1	2	2	4,2						
e.Detaljutformningen			1	1	3	4,4	1	1	2	1		2,6						
f. Underhållet				1	4	4,8		2	2	1		2,8						
g. Trafiksäkerhet					5	5,0		1	3	1		3,0						
h. Sammanhängande cykelvägnät			3	1	1	3,6	1	1	2	1		2,6						

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 förändringar mellan innan och efter testperioden. De faktorer där det har ändrats lite är framför allt att ett sammanhängande vägnät har blivit lite mindre viktigt. Hälsostramparna är efter testperioden lite mindre nöjda med Detaljutformningen, trafiksäkerheten och det sammanhängande cykelvägnätet.

Bilaga 3

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
4	80%	Ja, till det bättre
0	0%	Ja, till det sämre
1	20%	Nej, ingen skillnad
0	0%	Vet ej
5	100%	

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
3	60%	Ja, till det bättre
0	0%	Ja, till det sämre
0	0%	Nej, ingen skillnad
2	40%	Vet ej
5	100%	

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

Att jag ska känna mig starkare piggare, lättare = gladare.

Bättre kondis och några kilo lättare.

Att må bättre

Något bättre kondition. Frisk luft. Hör fåglarna.

Kommentar

Konditionstesten har genomförts av Friskis och Svettis i Kalmar. Endast tre av Hälsotramparna har genomfört båda testerna.

Varav en hade sänkt sina testvärden någor, en låg kvar på samma värde och en hade höjt sitt värde signifikant. Men positivt att några av Hälsotramparna upplever positiva effekter av sitt cyklande som att man orkar mer efter jobbet.

Uppföljningsfråga:

5. Cyklar du även mer på fritiden?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
5	100%	Ja
0	0%	Nej
5	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	40%	Dagligen till och från arbetet
0	0%	Dagligen ena sträckan
2	40%	Ett par dagar i veckan
0	0%	Ett par dagar i veckan ena sträckan
1	20%	Mindre än en gång i veckan
0	0%	Mindre än en gång i veckan ena sträckan
5	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
3	60%	Ja, till det bättre
0	0%	Ja, till det sämre
2	40%	Nej, ingen skillnad
0	0%	Vet ej
5	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Ja, stor skillnad
0	0%	Ja, skillnad
4	80%	Nej
1	20%	Vet ej
5	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
1	20%	Ja, skillnad
4	80%	Nej
0	0%	Vet ej
5	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	40%	Ja
3	60%	Nej
5	100%	

Uppföljningsfråga:

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

1.	95%
2.	40%
3.	95%
4.	40%
5.	70%
Medel	68%

Bilaga 3

Uppföljningsfråga:

9. Då du inte cyklade, hur tog du dig till arbetet?
Ange ett eller flera svarsalternativ.

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Åkte buss
5	83%	Körde bil själv
1	17%	Samåkte
0	0%	Gick
6	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
4	80%	Mycket bra
1	20%	Bra
0	0%	Varken bra eller dåligt
0	0%	Mycket dåligt
5	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Bra initiativ

Daglig motion som man annars inte hade tagit sig tid till. Jag har hunnit reflektera över min arbetsdag på ett bra sätt och gjort mig av med ev. tankenötter innan jag har kommit hem.

Man känner sig hälsosam, inspirerande. Bra för hälsan, frisk luft efter en lång dag. Man pressar sig till att cykla även om regnet faller.

Kul med ett projekt.

Att cykla till jobbet + en bra väska att ha datorn i.

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!)

Mer PR

Belysning från staden till där vi är belägna och bättre cykelvägar från östra delen av staden.

Skärmtak till cykelparkeringen. Bättre cykelväg måste cykla omväg trots att IKEA ligger nära. Bygg gång/cykelbro över E22 från Djurängen. Fler sådana här projekt, höj status på cyklandet.

Inte så mycket min väg. Trafiksäkerheten vid bron över E22.

Bättre belysning. Den utlovade cykelbron över motorvägen från IKEA huset till Oxhagen.

Övriga kommentarer

Har cyklat en hel del på mitt förra jobb, så jag vet att man jobbar bättre vid cykling. Kroppen är "uppsyrad" så att säga.

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
3	60%	Ja, ofta
2	40%	Ja, ibland
0	0%	Nej
0	0%	Vet ej
5	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Lite dåligt samvete för att jag inte cyklar mer.

När man har så pass långt kan det vara tufft att cykla hem när man haft en längre arbetsdag men det är inte enbart negativt.

Att inte fler hänger med.

Att inte så många deltog.

Uppföljningsfråga:

Övriga kommentarer

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.

