



Resvaneundersökning 1&2

Anställdas resor till och från
ITT Flygt i Emmaboda

September 2006 – oktober 2007



ITT

ITT Water& Wastewater

Växjö 6 maj 2008



move

Dokumentinformation

Titel:	Resvaneundersökning 1 & 2. Anställdas resor till och från ITT Flygt i Emmaboda. September - oktober 2007.
Innehåll:	Resultatet från två resvaneundersökningar över hur de anställda på ITT Flygt i Emmaboda reser till och från arbetet i september 2006 och i oktober 2007. Under året har genomförts olika aktiviteter kring hållbart resande.
Författare:	Maria Håkansson, Energikontor Sydost Per Hansson, Energikontor Sydost Framtidsvägen 10A, 351 96 Växjö. Telefon 0470 – 72 33 24
Kontaktperson:	Ann-Kristin Lundmark, ITT Flygt i Emmaboda 0471 – 24 75 72
Färdigställd:	Maj 2008

INNEHÅLL

INNEHÅLL	3
SAMMANFATTNING.....	4
INLEDNING.....	5
Smart trafikant på ITT Flygt i Emmaboda.....	5
Om rapporten	5
METOD OCH GENOMFÖRANDE	6
RESPONDENTER RVU 1	7
RESPONDENTER RVU 2	8
RESULTAT	10
MILJÖPÅVERKAN	22
RVU 1	23
RVU 2	23
UPPFÖLJNINGSPRÅGOR OM PROJEKTET SMART TRAFIKANT PÅ ITT FLYGT.....	25
BILAGOR	
1. Enkät resvaneundersökning 1	
2. Enkät resvaneundersökning 2	
3. Sammanställning av svar från Hälsotrampare	
4. Sammanställning av svar från Testresenärer	

SAMMANFATTNING

- ❖ RVU 1: Genomfördes 27 september 2006, 693 respondenter. Totalt 1160 anställda ger en svarsfrekvens på 60 procent.
- ❖ RVU 2: Genomfördes 22-26 oktober 2007, 688 respondenter. Totalt 1200 anställda ger en svarsfrekvens på 57 procent.
- ❖ Vanligaste färdssätten till arbetet är bil som förare och med cykel i både RVU 1 och RVU 2.
- ❖ Förändringar mellan de två resvaneundersökningarna i färdssätt till jobbet:
 - bil som förare har minskat med 2,6 procentenheter
 - att cykla har minskat med 5,1 procentenheter
 - att åka kollektivt har ökat med 3,5 procentenheter
 - att gå till jobbet har ökat med 1,4 procentenheter
- ❖ Av de som bor inom 10 km från arbetet har andelen bilförare minskat med 2 procentenheter. Antalet cyklister har ökat med 4 procentenheter och de som går till jobbet har ökat med 3 procentenheter.
- ❖ Samåkningen har minskat med 3 procentenheter. Men kännedomen om personer att samåka med har ökat med 11 procentenheter.
- ❖ Andelen som aldrig åker med kollektivtrafiken har minskat med 12 procentenheter. Det är framförallt resandet med landsbygdsbuss och tåg som har ökat.
- ❖ Kunskapen om EcoDriving har ökat. De som vet vad EcoDriving är och delvis tillämpar det när de kör har ökat med nästan 18 procentenheter.
- ❖ Under ett år åker en anställd på ITT Flygt i Emmaboda cirka 563 mil till och från arbetet, för samtliga anställda blir det 675 486 mil per år. Utav dessa resor är 81 procent med bil, 10 procent som samåkning, 5 procent med kollektivtrafiken och 4 procent med cykel.

Detta är en ökning med 28 procent med bil, 3 procent med kollektivtrafiken och 1 procent minskning med cykel, jämfört med RVU 1.
- ❖ 47 procent av de anställda på ITT Flygt i Emmaboda känner till projektet Smart trafikant.
- ❖ 5 procent har förändrat sitt resebeteende till att resa mer hållbart på grund av projektet. 4 procent har börjat fundera på att ändra sitt beteende.
- ❖ 50 procent av dem som deltagit i Smart trafikant är mycket nöjda eller nöjda med projektet.
- ❖ 33 procent av de anställda önskar att det genomförs fler liknande projekt på ITT Flygt i Emmaboda.

En typisk anställd på ITT Flygt i Emmaboda

Är en man i 31-40 års ålder

Åker raka vägen mellan hem och arbetsplats

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



Byter inte färdssätt mellan sommar och vinter.

Kör cirka 2,4 mil om dagen till och från jobbet
81 % 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 vår hemsida www.energikontor-so.se

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

Sedan hösten 2006 arbetar ITT Flygt i Emmaboda 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.

I projektet har det genomförts två resvaneundersökningar, en i september 2006 och en i oktober 2007. Genom den första undersökningen fick vi fram ett utgångsvärde och kunskap om de anställdas resemonster. Undersökningen gav också en bild av vilka prova-på-aktiviteter som var mest lämpliga för arbetsplatsen. Den första resvaneundersökningen för ITT Flygt i Emmaboda genomfördes den 27 september 2006. Den andra resvaneundersökningen genomfördes mellan den 22 – 26 oktober 2007 och mätte effekten av de åtgärder som har genomförts under året samt hur många personer som har nåtts av informationen om hållbart resande. Resultaten från båda dessa undersökningar presenteras i denna rapport.

Under året (september – oktober) har det genomförts olika aktiviteter inom Smart trafikant. 10 personer har provat på att åka buss till jobbet i två månader (Testresenärer) och 8 personer har provat på att cykla till jobbet i 6 månader (Hälsotrampare). Alla testpersonerna har fått svara på frågor innan och efter testperioden, en sammanställning över deras svar finns med som bilagor till denna rapport. En utställning om hållbart resande fanns på plats under en dag utanför matsalen på ITT Flygt i Emmaboda, även två personer från Energikontor Sydost var där. Då fanns det möjlighet att anmäla sitt intresse för att börja samåka, diskutera olika transportsätt och ta material/broschyrer om olika hållbara sätt att resa.

Om rapporten

Denna rapport innehåller en stor mängd information och data över de anställdas resande på ITT Flygt i Emmaboda. 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 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 ITT Flygt i Emmaboda vid genomförandet av RVU 1 uppgår till cirka 1160 personer. Flertalet av dessa hade inte dagligen tillgång eller arbetar vid datorer. Detta gjorde att en webbaserad undersökning inte var möjlig att genomföra. Enkäten delades ut och resvaneundersökningen genomfördes i samband med en av företagets koncerndagar den 27 september.

Svars frekvens

Enkäten kopierades i ca 700 exemplar och delades ut under en koncerndag. Antalet enkäter som kom i retur och bearbetades uppgår till 693 st. Svarsfrekvensen mätt utifrån antalet enkäter uppgår till 99 procent. De 693 anställda som svarade utgör 60 procent av det totala antalet anställda på ITT Flygt i Emmaboda som totalt hade cirka 1160 anställda vid genomförandet av RVU 1, dvs. en svarsfrekvens på 60 procent.

Tid och väderlek

Enkäten till de anställda delades ut den 27 september 2006. Respondenterna svarade på enkäten samma dag. Vädret den 27 september var soligt på förmiddagen och något mulet på eftermiddagen. Temperaturen var relativt hög. Resvaneundersökningar brukar genomföras mellan mitten av augusti till mitten av oktober på hösten och mitten mars till mitten av maj på våren. Eftersom huvudsyftet med undersökningen var 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. Det totala antalet anställda på ITT Flygt i Emmaboda var vid genomförandet av RVU 2 cirka 1200 personer. Under året som gått hade det skett ganska många nyanställningar på företaget vilket kan påverka kunskapen om projektet, beroende på när under Smart trafikant året de började jobba. Resvaneundersökningen genomfördes i samband med en koncerndag den 24 oktober. Denna gång fanns möjligheten att också göra 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 hela vecka 43 (22- 26 oktober).

Svars frekvens

Antalet enkäter som kom i retur och bearbetades uppgår till 688 st. Antalet som svarade via pappersenkät var 503 personer och 185 personer svarade via webbenkät. De 688 anställda som svarade utgjorde 57 procent av det totala antalet anställda på ITT Flygt i Emmaboda som totalt har cirka 1200 anställda vid genomförandet av RVU 2, dvs. en svarsfrekvens på 57 procent.

Tid och väderlek

Vädret under perioden 22-26 oktober var mestadels uppehåll. Mellan den 24-26 oktober var det klara kalla nätter då temperaturen sjönk och det förekom dimma under dagarna. Temperaturen under oktober låg under det normala i södra Sverige. 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 en effekt på hur de anställda svarade på enkäten och kan också vara en del av förklaringarna till vissa skillnader i resultatet mellan de två undersökningar.

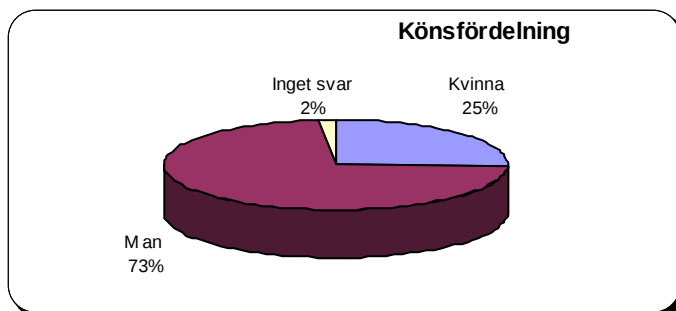
RESPONDENTER RVU 1

Nedan presenteras kön och åldersfördelning hos de 693 respondenterna.

Könsfördelning

Majoriteten, 73 procent, av de som svarat på enkäten var män. 25 procent var kvinnor. 2 procent svarade inte på frågan.

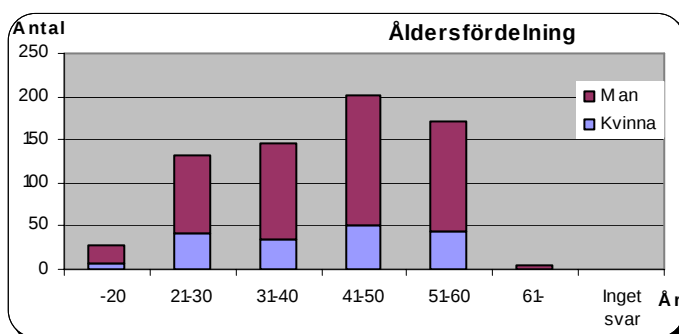
Könsfördelning	Antal svar	Fördelning
Kvinna	175	25%
Man	507	73%
Inget svar	11	2%
Total:	693	100%



Åldersfördelning

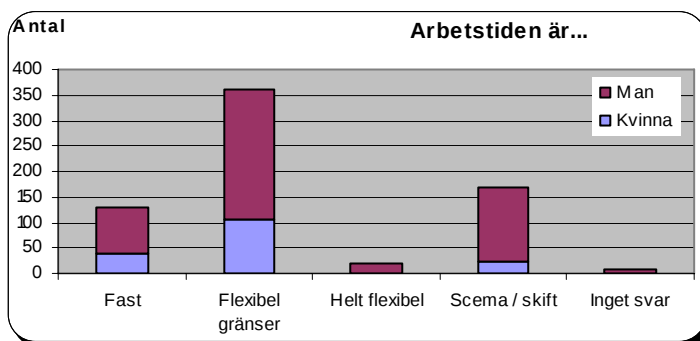
Tabellen nedan visar åldersfördelning för de 693 personerna som svarade på enkäten. Medelåldern för de anställda på ITT Flygt i Emmaboda och som svarade på enkäten ligger i intervallet 31-40 år. Av de svarande var det få antal personer i åldersgruppen under 20 år och i åldersgruppen över 60 år. I diagrammet har staplarna delats mellan svaren från män respektive kvinnor.

Åldersfördelning	Antal svar	Fördelning
-20	28	4%
21-30	132	19%
31-40	145	21%
41-50	201	29%
51-60	171	25%
61-	5	1%
Inget svar	11	2%
Total:	693	100%



Arbetstid

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Fast	130	19%
Flexibel inom vissa gränser	359	52%
Helt flexibel	20	3%
Schema / skift	167	24%
Inget svar / Vet ej	17	3%
Total:	693	100%



På enkäten fick respondenterna ange hur deras arbetstid är. Efter det att undersökningen var genomförd konstaterades att svaren på frågan tolkats olika. Till exempel kan en persons arbetstid både vara fast och samtidigt schemalagt. Detta gör att svaren på frågan inte kan användas med gott resultat i analysen. Trots det redovisas respondenternas svar här. I diagrammet har staplarna delats mellan svaren från män respektive kvinnor.

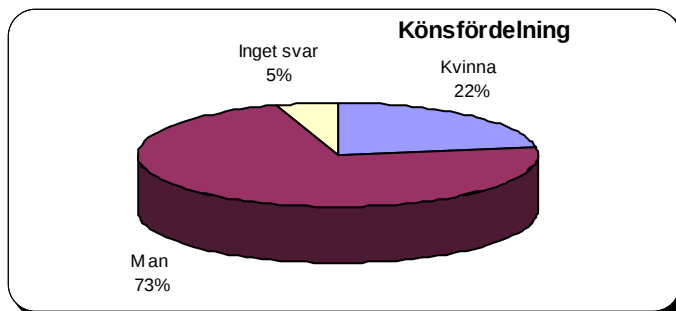
RESPONDENTER RVU 2

Nedan presenteras kön och åldersfördelning hos de 688 respondenterna.

Könsfördelning

Majoriteten, 73 procent, av de som svarat på enkäten var män. 22 procent var kvinnor. 5 procent svarade inte på frågan.

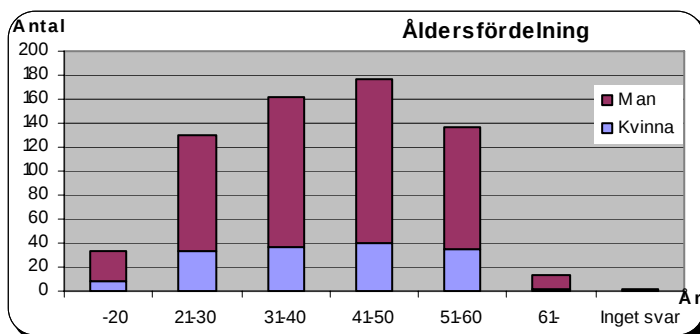
Könsfördelning	Antal svar	Fördelning
Kvinna	154	22%
Man	499	73%
Inget svar	35	5%
Total:	688	100%



Åldersfördelning

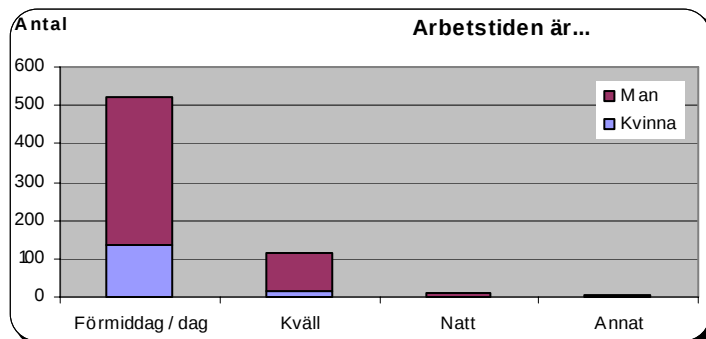
Tabellen nedan visar åldersfördelning för de 688 personerna som svarade på enkäten. Medelåldern för de anställda på ITT Flygt i Emmaboda och som svarade på enkäten ligger i intervallet 31-40 år. Av de svarande var det få antal personer i åldersgruppen under 20 år och i åldersgruppen över 60 år. I diagrammet har staplarna delats mellan svaren från män respektive kvinnor.

Åldersfördelning	Antal svar	Fördelning
-20	34	5%
21-30	134	19%
31-40	166	24%
41-50	179	26%
51-60	140	20%
61-	14	2%
Inget svar	21	3%
Total:	688	100%



Arbetsid

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Förmiddag / dag	552	80%
Kväll	119	17%
Natt	11	2%
Annat	6	1%
Total:	688	100%



På enkäten fick respondenterna ange vilket skift de jobbade den veckan som undersökningen genomfördes. Majoriteten av de svarande, 80 procent, jobbar förmiddag eller dagtid. I diagrammet har staplarna delats mellan svaren från män respektive kvinnor.

Vilka är de första siffror i din hemadress postnummer?

I den andra resvaneundersökningen har det tillkommit en fråga. Denna fråga ställdes för att kunna kartlägga varifrån de anställda på ITT Flygt i Emmaboda pendlar.

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
33_ Södra Jönköpings län (med tätorterna Värnamo, Gislaved och Gnosjö)	11	2%
34_ Västra Kronoberg (med tätorterna Ljungby, Älmhult och Alvesta)	4	1%
35_ Växjö tätort (inklusive Vederö, Kalvsvik och Tävleås)	14	2%
36_ Östra Kronoberg (med tätorterna Åseda, Lessebo och Tingsryd)	476	69%
37_ Blekinge län	28	4%
38_ Södra Kalmar län (med tätorterna Torsås, Mörbylånga, Nybro, Borgholm och Mönsterås)	74	11%
39_ Kalmar tätort	51	7%
59_ Norra Kalmar län (med tätorterna Oskarshamn, Vimmerby och Västervik)	1	0%
Annat postnummer	29	4%
Total:	688	100%

De flesta av dem som svarat på enkäten, 69 procent, kommer ifrån östra delarna av Kronobergs län. 11 procent pendlar ifrån södra delarna av Kalmar län och 7 procent reser ifrån Kalmar tätort till ITT Flygt i Emmaboda.

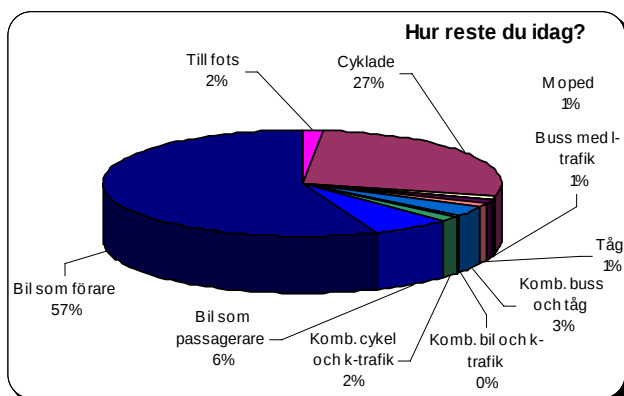
RESULTAT

Nedan presenteras respondenternas svar från de båda resvaneundersökningarna. 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.

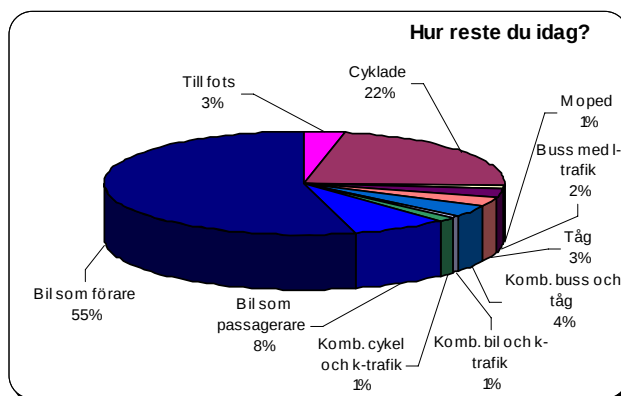
Under tabellen och grafen finns också en skriftlig sammanfattning av resultaten. För några av tabellerna och graferna finns en liten skillnad i den procentuella fördelningen mellan vad som anges i tabellen och i figuren. Skillnaden beror på att datorprogrammet har avrundat olika.

Hur reste du till arbetet idag?

Resealternativ	RVU 1		RVU 2		Förändring %-enheter	i %
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning		
Till fots	12	2%	22	3%	1,4%	83%
Cyklade	189	27%	154	22%	-5,1%	-19%
Moped	5	1%	7	1%	0,3%	40%
Motorcykel	2	0%	1	0%	-0,1%	-50%
Buss med l-trafik	8	1%	17	3%	1,3%	113%
Tåg	9	1%	21	3%	1,7%	133%
Komb. buss och tåg	21	3%	25	4%	0,6%	19%
Komb. bil och k-trafik	2	0%	4	1%	0,3%	100%
Komb. cykel och k-trafik	12	2%	9	1%	-0,4%	-25%
Bil som passagerare	44	6%	54	8%	1,4%	23%
Bil som förare	389	56%	371	54%	-2,6%	-5%
Total:	693	100%	685	100%		



RVU 1



RVU 2

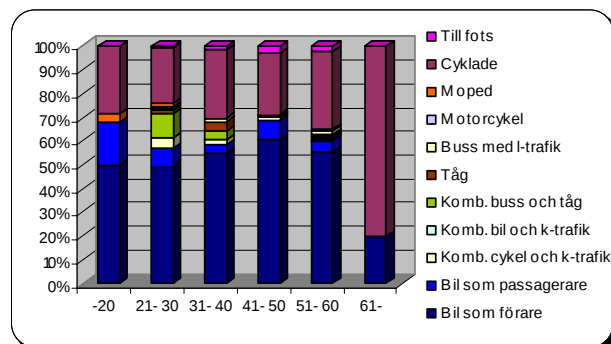
På enkätens svarsalternativ fanns möjlighet att även ange buss med stadstrafik, de som har angett det svarsalternativet har lagts med in i landsbygdstrafiken. De svar som har rensats bort var inget svar/vet ej och annat.

RVU 1 visar att det vanligaste sättet att resa till ITT Flygt i Emmaboda var i bil som förare, det gjorde 56 procent av dem som svarade på enkäten. Det näst vanligaste resesättet var att cykla, det gjorde 27 procent. I RVU 2 var det vanligaste sättet att resa till jobbet i bil som förare, vilket 54 procent gjorde. Därefter kom att cykla vilket 22 procent gjorde. För 87 procent överensstämmer deras resa för den dagen som de svarade på RVU 2 med hur de normalt tar sig till arbetet.

De förändringar som finns mellan de två resvaneundersökningar är att bil som förare hade minskat med 2,6 procentenheter. Antalet som går till jobbet och åker med kollektivtrafiken hade ökat med 1,4 respektive 3,5 procentenheter. Medan antalet som cyklar till jobbet hade minskat med 5,1 procentenheter.

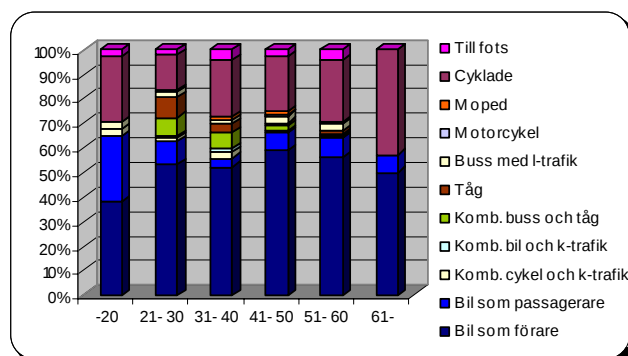
Färdmedelsval fördelat efter åldersgrupp

RVU 1	-20	21 - 30	31 - 40	41 - 50	51 - 60	61 -
Till fots	0%	1%	1%	2%	2%	0%
Cyklade	29%	23%	29%	23%	33%	80%
Moped	4%	2%	0%	0%	1%	0%
Motorcykel	0%	1%	0%	0%	0%	0%
Buss med l-trafik	0%	1%	1%	0%	2%	0%
Tåg	0%	2%	4%	0%	1%	0%
Komb. buss och tåg	0%	10%	3%	1%	1%	0%
Komb. bil och k-trafik	0%	0%	0%	0%	1%	0%
Komb. cykel och k-trafik	0%	5%	2%	1%	1%	0%
Bil som passagerare	18%	8%	4%	7%	5%	0%
Bil som förare	50%	49%	54%	54%	56%	20%
Summa	100%	100%	100%	100%	100%	100%



RVU 1

RVU 2	-20	21 - 30	31 - 40	41 - 50	51 - 60	61 -
Till fots	3%	2%	4%	3%	4%	0%
Cyklade	26%	14%	23%	22%	25%	43%
Moped	0%	1%	1%	1%	1%	0%
Motorcykel	0%	0%	0%	1%	0%	0%
Buss med l-trafiken	3%	2%	2%	3%	3%	0%
Tåg	0%	8%	4%	1%	1%	0%
Komb. buss och tåg	0%	7%	6%	2%	1%	0%
Komb. bil och k-trafik	0%	1%	2%	0%	0%	0%
Komb. cykel och k-trafik	3%	1%	2%	1%	1%	0%
Bil som passagerare	26%	10%	4%	7%	8%	7%
Bil som förare	38%	53%	52%	59%	56%	50%
Summa	100%	100%	100%	100%	100%	100%



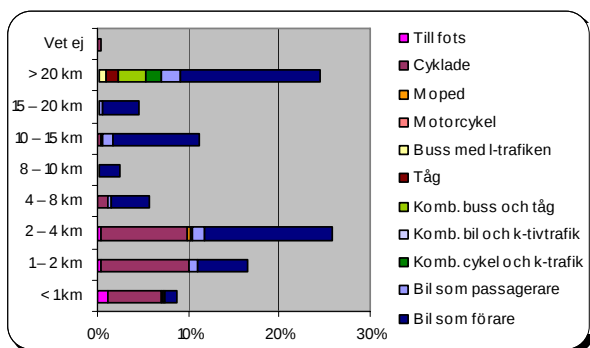
RVU 2

Det var inga stora skillnader i resultatet mellan RVU 1 och RVU 2. Färdmedelsvalen skiljer sig något åt mellan åldersgrupperna i båda undersökningarna. Bil som förare och cykel var dock de två färdmedlen som dominerade i samtliga åldersgrupper. I RVU 1 var det personerna i åldersgruppen 51-60 år som flest kör bil till arbetet, 56 procent. Medan det i RVU 2 var i åldersgruppen 41-50 år som flest kör bil till arbetet, 59 procent. I stor ökning från RVU 1 till RVU 2 hade skett i antalet bil som förare i den äldsta åldersgruppen. I båda undersökningarna var den åldersgrupp som hade flest cyklisterna över 60, där 80 respektive 43 procent cyklade.

Störst skillnader mellan RVU 1 och RVU 2 återfanns i kollektivtrafikåkandet. I den yngsta åldersgruppen fanns det ingen som åkte med kollektivtrafiken i RVU 1. Medan i RVU 2 var det 6 procent i den yngsta åldersgruppen som åkte med kollektivtrafiken. I samtliga åldersgrupper, förutom i den äldsta åldersgruppen, hade kollektivtrafikåkandet ökat i RVU 2.

Hur långt är det enkel väg till arbetet?

Svarsalternativ	RVU 1		RVU 2	
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Mindre än 1 km	61	9%	47	7%
1 – 2 km	115	17%	113	16%
2 – 4 km	179	26%	159	23%
4 – 8 km	39	6%	37	5%
8 – 10 km	17	2%	16	2%
10 – 15 km	78	11%	69	10%
15 – 20 km	33	5%	30	4%
Mer än 20 km	169	24%	213	31%
Inget svar / Vet ej	2	0,3%	4	0,6%
Total:	693	100%	688	100%



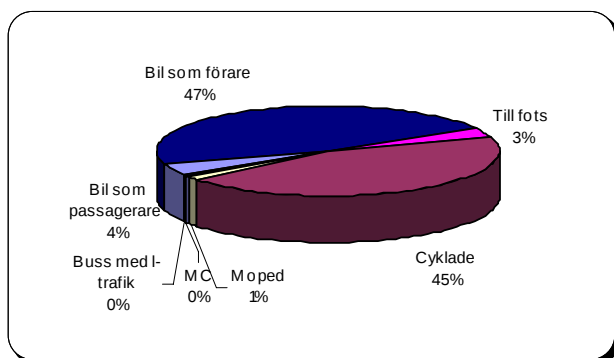
RVU 1

Då det inte var några stora skillnader mellan hur de svarande i RVU 1 och RVU 2 reste beroende på avståndet till jobbet, har inget diagram för RVU 2 tagits fram.

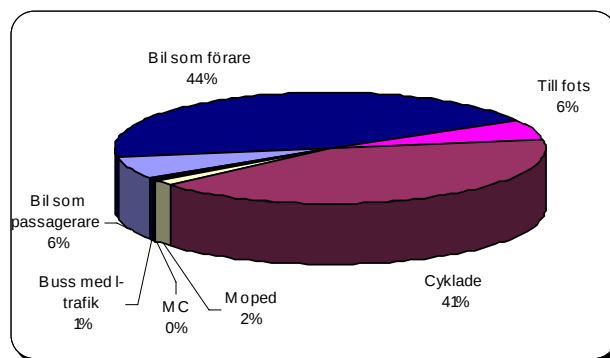
Enligt RVU 1 bor nästan 60 procent av de anställda på ITT Flygt i Emmaboda som svarade på enkäten, inom en radie av 10 km från arbetsplatsen. 24 procent har mer än 2 mil till arbetet. Enligt RVU 2 är förhållandena nästan desamma, 53 procent bor inom en radie av 10 km från arbetsplatsen. 31 procent har mer än 2 mil till arbetet. Antalet anställda som har längre väg till jobbet har ökat något, genom att ITT Flygt i Emmaboda har utökat personalstyrkan under året är det rimligt att upptagningsområdet för personalen också har utökats.

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

Resalternativ	RVU 1		RVU 2		Förändring %-enheter	i %
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning		
Till fots	12	3%	22	6%	3,0%	103%
Cyklade	182	44%	151	41%	-3,6%	-8%
Moped	5	1%	6	2%	0,4%	33%
MC	2	1%	1	0%	-0,2%	-45%
Buss med l-trafik	1	0%	2	1%	0,3%	122%
Bil som passagerare	18	4%	24	7%	2,1%	48%
Bil som förare	191	47%	165	45%	-2,0%	-4%
Total:	411	100%	371	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 ITT Flygt i Emmaboda.

De vanligaste sätten att resa till ITT Flygt i Emmaboda i slutet av september 2006 (RVU 1) och för de som bor inom en mil från arbetsplatsen var i bil som förare, 47 procent och med cykel, 44 procent. 4 procent åkte bil som passagerare till arbetet. 3 procent av de som bor inom en mil gick till arbetet. 2 procent tog sig till jobbet på annat sätt.

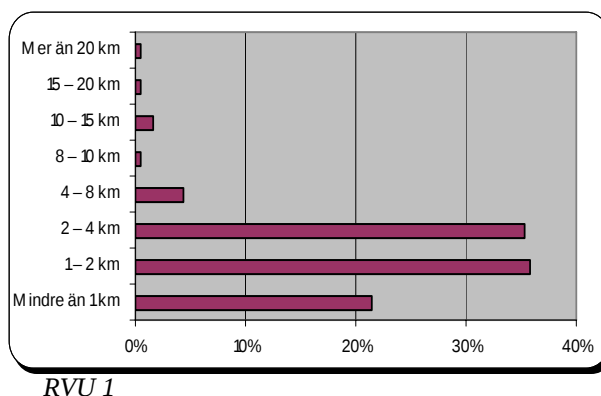
Ett år senare i oktober 2007 (RVU 2) och för de som bor inom en mil från arbetsplatsen, var det 45 procent som körde bil till arbetet, 41 procent cyklade, 7 procent åkte bil som passagerare. 6 procent gick till jobbet och 2 procent tog sig till jobbet på annat sätt.

Det hade skett en minskning av bil som förare med ungefär 2 procentenheter för dem som bor närmare än en mil från ITT Flygt i Emmaboda. Samåkningen hade däremot ökat med ungefär samma värde. Cyklingen hade minskat med ungefär 4 procentenheter och de som gick till jobbet hade ökat med 3 procentenheter, dessa förändringar kan till viss del förklaras som en effekt av vädret. Om det var dimmigt och halt den morgonen de svarade på enkäten kan de som brukade cykla istället gått till jobbet eller samåkt.

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 ITT Flygt i Emmaboda i större utsträckning än göteborgarna cyklar till jobbet. De är dock betydligt sämre på att resa med kollektivtrafiken och på att gå till jobbet. Bil åkandet som förare sker i betydligt större utsträckning på ITT Flygt i Emmaboda medan samåkningen är nästan likvärdig.

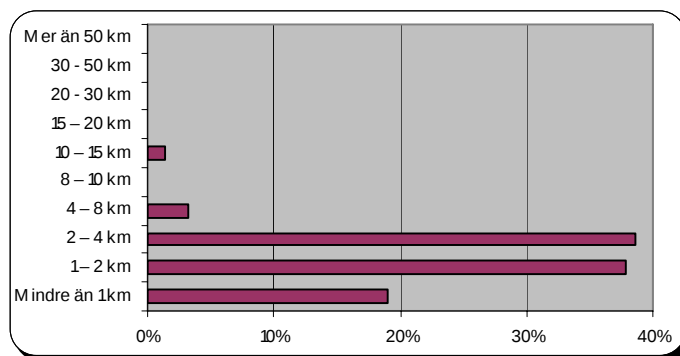
Så långt har cyklisterna och bilisterna till arbetet

RVU 1	Cyklade	
	Antal	Fördelning
Mindre än 1 km	40	21%
1 – 2 km	67	36%
2 – 4 km	66	35%
4 – 8 km	8	4%
8 – 10 km	1	1%
10 – 15 km	3	2%
15 – 20 km	1	1%
Mer än 20 km	1	1%
Summa	187	100%



RVU 1

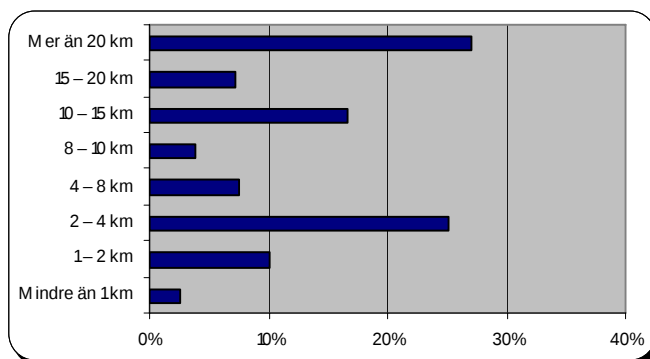
RVU 2	Cyklade	
	Antal	Fördelning
Mindre än 1 km	29	19%
1 – 2 km	58	38%
2 – 4 km	59	39%
4 – 8 km	5	3%
8 – 10 km	0	0%
10 – 15 km	2	1%
15 – 20 km	0	0%
20 - 30 km	0	0%
30 - 50 km	0	0%
Mer än 50 km	0	0%
Summa	153	100%



RVU 2

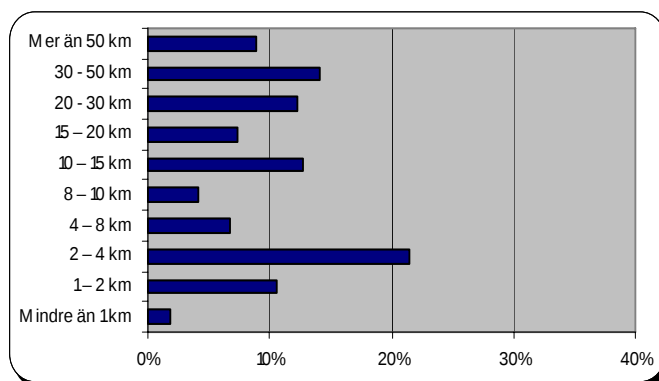
Enligt båda resvaneundersökningarna bor nästan alla av cyklisterna inom 8 km från arbetsplatsen. Man kan konstatera att över 70 procent av cyklisterna hade mellan 1 till 4 kilometer enkel väg till arbetet. I RVU 2 hade de längre avstånden delats upp på fler poster jämfört med RVU 1. I RVU 2 var det ingen som hade cyklat längre än 10-15 km till jobbet.

RVU 1	Bil som förare	
	Antal	Fördelning
Mindre än 1 km	10	3%
1 – 2 km	39	10%
2 – 4 km	98	25%
4 – 8 km	29	7%
8 – 10 km	15	4%
10 – 15 km	65	17%
15 – 20 km	28	7%
Mer än 20 km	105	27%
Summa	389	100%



RVU 1

RVU 2	Bil som förare	
	Antal	Fördelning
Mindre än 1 km	7	2%
1 – 2 km	39	11%
2 – 4 km	79	21%
4 – 8 km	25	7%
8 – 10 km	15	4%
10 – 15 km	47	13%
15 – 20 km	27	7%
20 - 30 km	45	12%
30 - 50 km	52	14%
Mer än 50 km	33	9%
Summa	369	100%



RVU

Även här var det inga stora skillnader mellan de två resvaneundersökningarna. Av bilförarna hade över 40 procent mindre än 1 mil till arbetet, varav 2-3 procent hade mindre än 1 km till arbetet. I RVU 1 hade 27 procent av dem som kör bil mer än 20 km till arbetet. I RVU 2 hade de längre avstånden delats upp på fler poster jämfört med RVU 1. 26 procent hade mellan 20-50 km till jobbet och 9 procent hade över 50 km till jobbet.

Uträttar du ärende på vägen till och från jobbet?

När du reste hit idag åkte du...?

	RVU 1		RVU 2	
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Raka vägen mellan hem och arbetsplats	590	85%	580	84%
Lämna på dagis/skola/fritis etc	43	6%	50	7%
Uträtta annat ärende på vägen	57	8%	53	8%
Inget svar / Vet ej	3	0%	5	1%
Total:	693	100%	688	100%

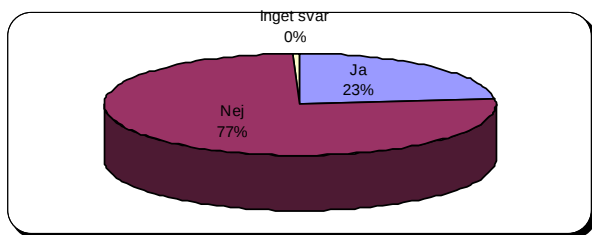
När du reser hem idag planerar du att ...?

	RVU 1		RVU 2	
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Raka vägen mellan hem och arbetsplats	410	59%	466	67%
Lämna på dagis/skola/fritis etc	62	9%	59	9%
Uträtta annat ärende på vägen	157	23%	150	22%
Inget svar / Vet ej	64	9%	13	2%
Total:	693	100%	688	100%

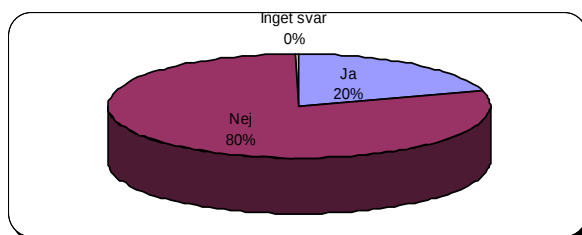
Det är inga stora skillnader mellan resultaten från de båda resvaneundersökningarna. Majoriteten av de svarande åkte raka vägen mellan hemmet och arbetsplatsen.

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	160	23%	141	20%
Nej	530	76%	545	79%
Inget svar	3	1%	2	0%
Total:	693	100%	688	100%



RVU 1

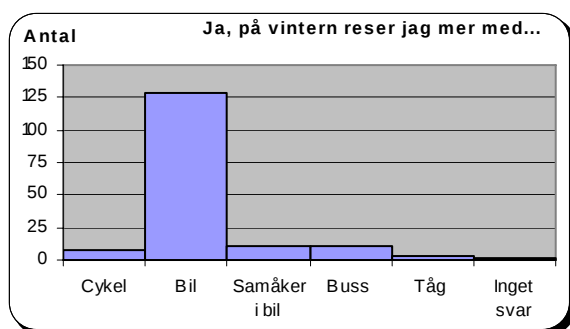


RVU 2

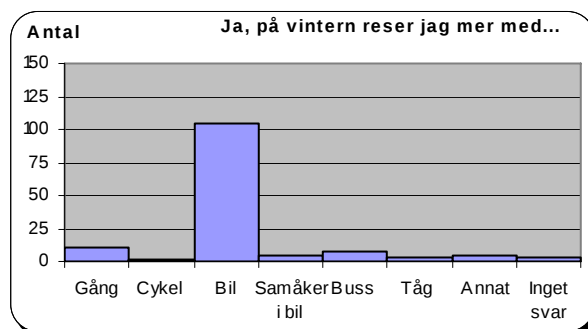
En betydande majoritet, 76 respektive 79 procent, av de svarande i de båda resvaneundersökningarna, hade samma färdmedel vinter som sommar. Över 20 procent ändrade dock sitt sätt att resa mellan vinter och sommar. De ändrade då till:

Ja, på vintern reser jag mer med...

	RVU 1		RVU 2	
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Gång	0	0%	11	8%
Cykel	7	4%	2	1%
Bil	128	80%	104	74%
Samåker i bil	10	6%	4	3%
Buss	11	7%	8	6%
Tåg	3	2%	3	2%
Annat	0	0%	5	4%
Inget svar	2	1%	3	2%
Total:	161	100%	140	100%



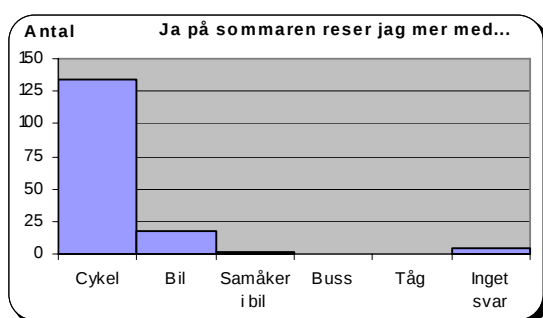
RVU 1



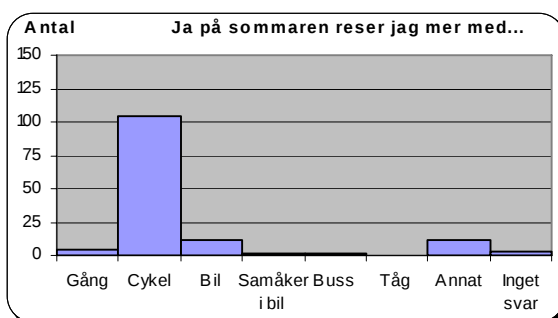
RVU 2

Ja, på sommaren reser jag mer med...

	RVU 1		RVU 2	
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Gång	0	0%	4	3%
Cykel	134	85%	105	75%
Bil	17	11%	12	9%
Samåker i bil	2	1%	1	1%
Buss	0	0%	1	1%
Tåg	0	0%	0	0%
Annat	0	0%	11	8%
Inget svar	5	3%	3	2%
Total:	158	100%	137	100%



RVU 1

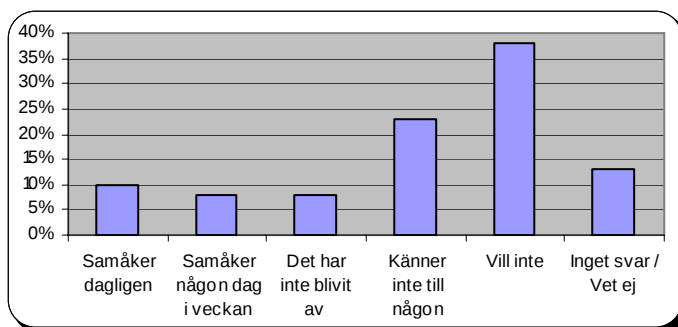


RVU 2

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

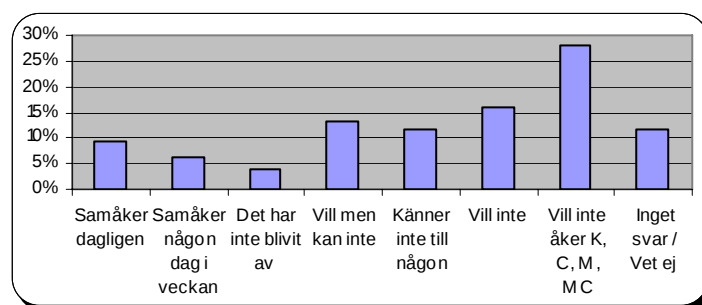
Vilken är din kunskap/erfarenhet av att samåka i bil till och från arbetet?

RVU 1		
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Samåker dagligen	61	10%
Samåker någon dag i veckan	49	8%
Det har inte blivit av	50	8%
Känner inte till någon	143	23%
Vill inte	233	38%
Inget svar / Vet ej	84	13%
Total:	620	100%



RVU 1

RVU 2		
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Samåker dagligen	63	9%
Samåker någon dag i veckan	44	6%
Det har inte blivit av	26	4%
Vill men kan inte	92	13%
Känner inte till någon	80	12%
Vill inte	110	16%
Vill inte åker K, C, M, MC	193	28%
Inget svar / Vet ej	80	12%
Total:	688	100%



RVU 2

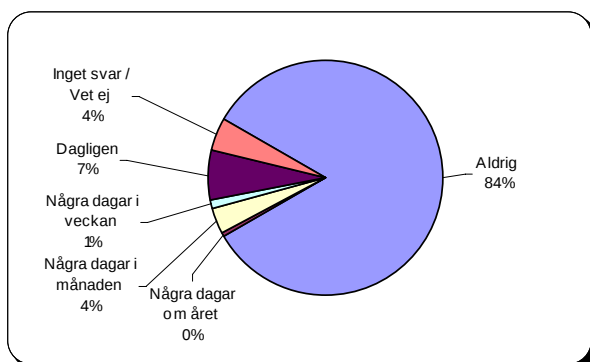
I RVU 1 hade 18 procent av dem som svarade på enkäten erfarenhet av samåkning, 8 procent känner till någon att samåka med men det har inte blivit av. 23 procent hade inte hittat någon att samåka med och 38 procent vill inte samåka. I RVU 2 var det 15 procent som hade erfarenhet av samåkning, för 4 procent har inte blivit av. 13 procent vill samåka men kan inte och 12 procent känner inte till någon att samåka med. 16 procent vill inte samåka och 28 procent vill inte samåka för de åker med kollektivtrafiken, cyklar, kör moped eller motorcykel. Av dem som samåker dagligen eller någon dag i veckan var de allra flesta 2-3 personer i bilen.

Inför RVU 2 hade frågan om samåkning ändrats. Svarsalternativet "vill inte" hade delats upp då de som inte vill samåka kan ha olika skäl till att inte vilja samåka som att de exempelvis redan cyklade eller åkte kollektivt till jobbet. Även svarsalternativet "vill men kan inte" hade lagts till i RVU 2. Eftersom denna fråga hade ändrats mellan de olika resvaneundersökningarna blev det svårt att göra några säkra jämförelser. Det man kan säga var att antalet som samåker dagligen eller någon dag i veckan hade minskat med cirka 3 procentenheter. Men antalet som inte känner till någon att samåka med hade minskat med cirka 11 procentenheter.

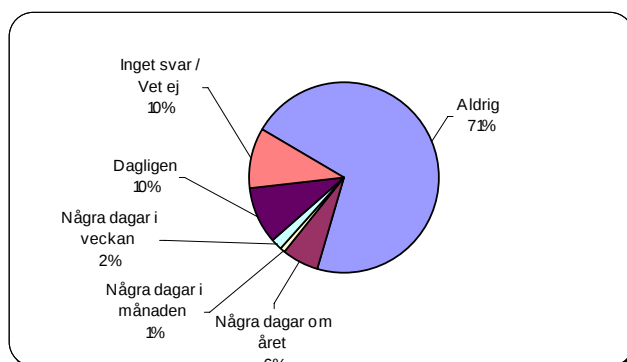
Förändring RVU 1 till RVU 2		
Svarsalternativ	Förändring %-enheter	i %
Samåker dagligen	-1%	-7%
Samåker någon dag i veckan	-2%	-19%
Det har inte blivit av	-4%	-53%
Vill men kan inte		
Känner inte till någon	-11%	-50%
Vill inte	-22%	-57%
Vill inte åker K, C, M, MC		
Inget svar / Vet ej	-2%	-14%

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	578	83%	492	71%	-12,4%	-15%
Några dagar om året	3	0%	41	6%	5,5%	1267%
Några dagar i månaden	25	4%	6	1%	-2,7%	-76%
Några dagar i veckan	8	1%	13	2%	0,7%	63%
Dagligen	48	7%	68	10%	2,9%	42%
Inget svar / Vet ej	31	4%	68	10%	5,3%	119%
Total:	693	100%	688	100%		



RVU 1



RVU 2

På frågan hur ofta du reser med kollektivtrafiken svarade en stor majoritet, 83 procent, i RVU 1 att de aldrig hade åkt med kollektivtrafiken till arbetet. 7 procent svarade att de åkte dagligen med kollektivtrafiken. 1 procent att de åker någon dag i veckan och 4 procent åker några dagar i månaden. Endast ett fåtal personer reser med kollektivtrafiken några dagar om året. Fördelningen i denna fråga överrensstämmer relativt väl med hur de har svarat på hur de kom till arbetet den dag de svarade på enkäten

I RVU 2 var det 71 procent som svarade att de aldrig åkt med kollektivtrafiken, vilket var en minskning med cirka 12 procentenheter jämfört med RVU 1. 10 procent svarade att de åkte dagligen med kollektivtrafiken, 2 procent att de åker någon dag i veckan, 1 procent reser några dagar i månaden och 6 procent åker några dagar om året. Allt åkande med kollektivtrafiken, förutom några dagar i månaden, hade ökat jämfört med RVU 1.

Resealternativ	RVU1		RVU2		Förändring %-enheter	i %
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning		
Buss med l-trafik	8	15,4%	17	22,4%	7%	45%
Tåg	9	17,3%	21	27,6%	10%	60%
Komb. buss och tåg	21	40,4%	25	32,9%	-7%	-19%
Komb. bil och k-trafik	2	3,8%	4	5,3%	1%	37%
Komb. cykel och k-trafik	12	23,1%	9	11,8%	-11%	-49%
Total:	52	100%	76	100%		

Förändringar mellan RVU 1 och RVU 2 inom kollektivtrafikresandet var framförallt att resandet med landsbygdsbuss och tåg hade ökat med 7 respektive 10 procentenheter. Att kombinera olika resätt hade däremot minskat i nästan alla alternativ.

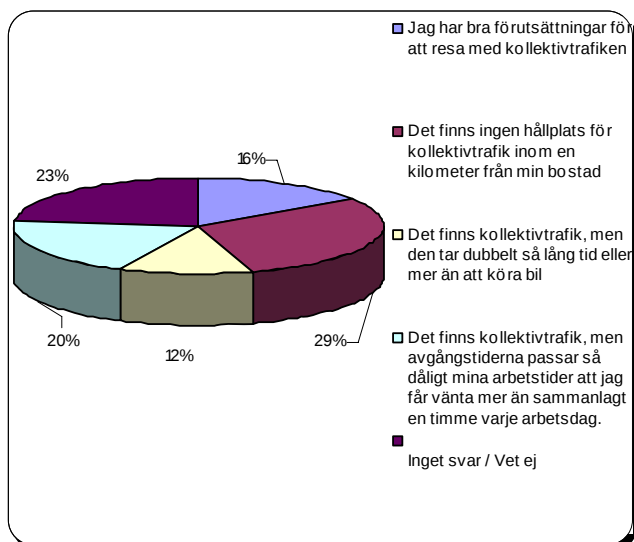
Användningen av kollektivtrafiken fördelat efter åldersgrupper

RVU 1	-20	21 - 30	31 - 40	41 - 50	51 - 60	61 -	Summa
	%	%	%	%	%	%	%
Jag har aldrig använt den	96%	78%	84%	87%	86%	80%	83%
Jag åker med kollektivtrafiken några dagar om året	0%	0%	1%	0%	1%	0%	0%
Jag åker med kollektivtrafik några dagar i månaden	4%	4%	2%	4%	4%	0%	4%
Jag åker med kollektivtrafik några dagar i veckan	0%	0%	2%	1%	2%	0%	1%
Jag åker dagligen med kollektivtrafiken	0%	17%	10%	2%	4%	0%	7%
Inget svar / Vet ej	0%	2%	1%	4%	4%	20%	4%
Summa	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

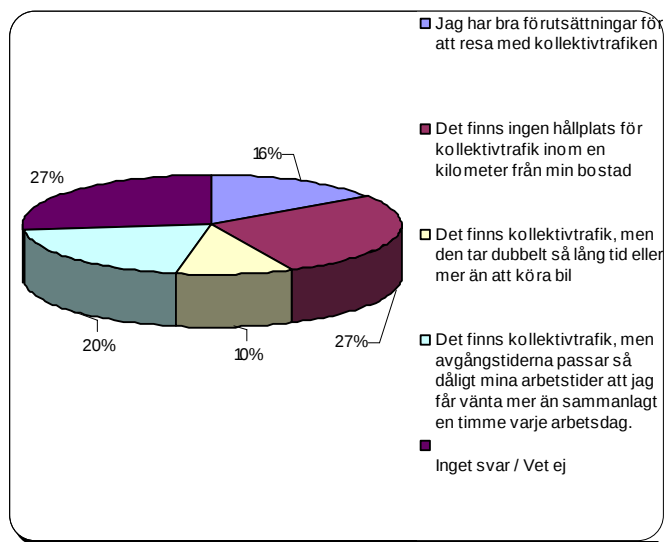
Dessa uppgifter finns endast framtagna för RVU 1. De som aldrig har använt kollektivtrafiken fördelar sig relativt jämt mellan de olika åldersgrupperna. Det finns dock en övervikt i åldersgruppen under 20 år där 96 procent aldrig har använt kollektivtrafiken. Av dem som svarat att de dagligen åker med kollektivtrafiken återfinns de i åldersgrupperna 21-30 år och 31-40 år.

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

	RVU 1		RVU 2		Förändring %-enheter	i %
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning		
Jag har bra förutsättningar för att resa med kollektivtrafiken	108	16%	107	16%	0,0%	0%
Det finns ingen hållplats för kollektivtrafik inom en kilometer från min bostad	206	30%	190	28%	-2,1%	-7%
Det finns kollektivtrafik, men den tar dubbelt så lång tid eller mer än att köra bil	80	11%	68	10%	-1,7%	-14%
Det finns kollektivtrafik, men avgångstiderna passar så dåligt mina arbetstider att jag får vänta mer än sammanlagt en timme varje arbetsdag.	138	20%	138	20%	0,1%	1%
Inget svar / Vet ej	161	23%	185	27%	3,7%	16%
Total:	693	100%	688	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 är i stort sett samma i RVU 1 och RVU 2. 16 procent svarade att de hade bra förutsättningar för att resa med kollektivtrafiken. 30 respektive 28 procent har angett att de inte har någon hållplats inom en kilometer från bostaden. 11 respektive 10 procent har angett att kollektivtrafiken tar dubbelt så lång tid eller mer i jämförelse med bilen. Slutligen har 20 procent angett att de har kollektivtrafik men att avgångstiderna passar dåligt i förhållande till arbetstiderna.

De förändringar mellan RVU 1 och RVU 2 var att fler hade upptäckt att det fanns en hållplats för kollektivtrafik inom 1 km från bostaden och att det inte tog dubbelt så lång tid att åka kollektivt till jobbet, dessa förändringar kan tolkas som att kunskapen och medvetenheten om kollektivtrafiken hade ökat.

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 korskorning 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	Bil som passagerare	Bil som förare
Bra förutsättningar	17%	11%	16%	9%
Ingen hållplats inom 1 km	17%	23%	36%	37%
Dubbelt så lång tid eller mer	17%	7%	18%	13%
Avgångstiderna passar så dåligt	0%	8%	23%	28%
Inget svar / Vet ej	50%	51%	7%	13%
Summa	100%	100%	100%	100%

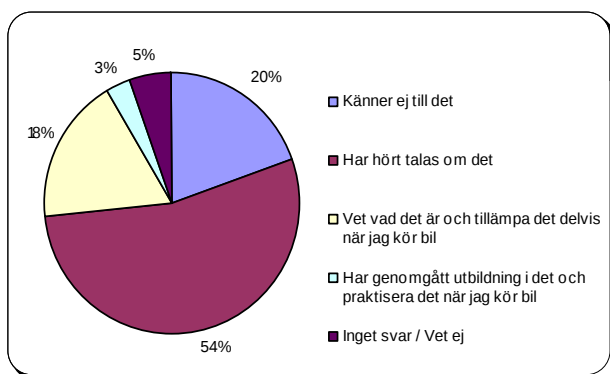
Det är framförallt de som gick till arbetet som har svarat att de har bra förutsättningar för kollektivtrafik. Av bilförarna är det endast 9 procent som har angett att de har bra förutsättningar för att resa med kollektivtrafiken. Av personerna som åker bil som passagerare är det 23 procent att avgångstiderna passar så dåligt till deras arbetstider att de får vänta mer än sammanlagt 1 timme varje arbetsdag. Sammanlagt har 28 procent av alla personer angett att det inte finns någon hållplats inom 1 km från bostaden.

RVU 1	Buss med l-trafiken	Tåg	Kombination bil och kollektivtrafik	Kombination cykel och kollektivtrafik
Bra förutsättningar	63%	78%	50%	100%
Ingen hållplats inom 1 km	0%	11%	0%	0%
Dubbelt så lång tid eller mer	25%	0%	0%	0%
Avgångstiderna passar så dåligt	0%	11%	0%	0%
Inget svar / Vet ej	13%	0%	50%	0%
Summa	100%	100%	100%	100%

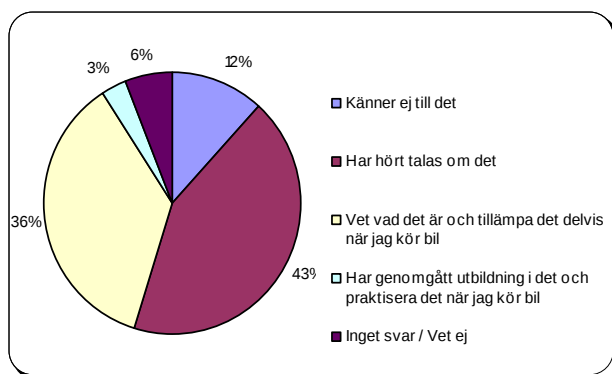
Genom korskörning har vi också kunnat läsa ut vilka förutsättningar de personer som reste med kollektivtrafiken har för att göra den resan de kom till arbetet med. Intressant att konstatera var att de som kom till arbetet med kollektivtrafiken inte genomgående har svarat att de har bra förutsättningar.

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

	RVU 1		RVU 2	
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Känner ej till det	137	20%	81	12%
Har hört talas om det	372	54%	295	43%
Vet vad det är och tillämpa det delvis när jag kör bil	127	18%	249	36%
Har genomgått utbildning i det och praktisera det när jag kör bil	21	3%	23	3%
Inget svar / Vet ej	36	5%	40	6%
Total:	693	100%	688	100%



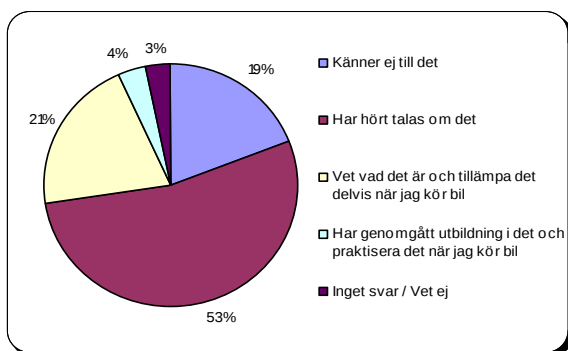
RVU 1



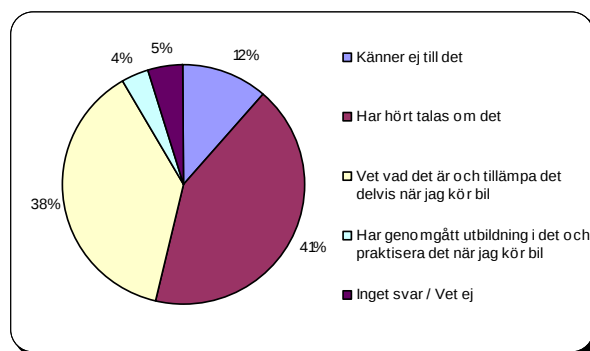
RVU 2

Endast 3 procent av dem som svarade på RVU 1 har angett att de har genomgått utbildning i sparsam körning/Ecodriving. 18 procent har angett att de vet vad det är och tillämpar det delvis när de kör bil. 54 procent har angett att de har hört talas om det. 20 procent känner inte till vad det är. I RVU 2 är det fortfarande endast 3 procent som genomgått utbildning i EcoDriving, men kunskapen om EcoDriving har ökat. De som svarat att de vet vad EcoDriving är och delvis tillämpar det när de kör har ökat med nästan 18 procentenheter.

	RVU 1		RVU 2			
	Bil som förare		Bil som förare			
	Antal	%	Antal	%	Förändring %-enheter	i %
Känner ej till det	75	19%	43	12%	-7,7%	-40%
Har hört talas om det	207	53%	156	42%	-11,2%	-21%
Vet vad det är och tillämpa det delvis när jag kör bil	81	21%	141	38%	17,2%	83%
Har genomgått utbildning i det och praktisera det när jag kör bil	14	4%	13	4%	-0,1%	-3%
Inget svar / Vet ej	12	3%	18	5%	1,8%	57%
Summa	389	100%	371	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 ITT Flygt i Emmaboda 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 göra vissa antaganden. 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 intervall 2 mil eller mer. För de som har angett det intervall 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 bensin. 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 4 liter diesel per mil för stadstrafiken och 3,5 liter per mil för landsbygdstrafiken samt att det i bussarna åker 15 personer både i stadstrafiken och landsbygdsbussen. 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 resultatet till "per anställd".

RVU 1

Vid genomförandet av RVU 1 var det 1160 anställda vid ITT Flygt i Emmaboda. Dagligen tillrygga lägger samtliga anställda 1944 mil och en anställd 1,7 mil. Under ett år blir det för samtliga anställda 447 180 mil och för en anställd 385 mil. Dagligen släpper samtliga anställda för sina resor tur och retur arbetet ut 3431 kg koldioxid och en anställd 2,96 kg koldioxid och samtliga anställda släpper per år ut 789 ton och en anställd släpper ut 0,68 ton koldioxid per år.

Det största trafikarbetet utgörs av bilförarna ca 80 procent och de står för 93 procent av miljöpåverkan. Medan att cykla och gå till arbetet står för 8 procent för trafikarbetet men ger ingen miljöpåverkan. Kollektivtrafiken står för cirka 3 procent av trafikarbetet och 1 procent av miljöpåverkan. Att samåka står för 10 procent av trafikarbetet och 6 procent av miljöpåverkan.

Med ett bensinpris på 11 kr per liter köper de som kör och som samåker i bil på ITT Flygt i Emmaboda bensin för 3,8 miljoner kronor per år för att köra till och från arbetet.

RVU 1 Samtliga anställda	Trafikarbetet i person mil				Miljöpåverkan i CO2			
	1160 personer		1160 personer		1160 personer		1160 personer	
Resealternativ	Mil per dag	Fördelning	Mil per år	Fördelning	kg CO2 per dag	Fördelning	ton CO2 per år	Fördelning
Till fots	4	0,2%	1 000	0%	0	0%	0	0%
Cyklade	152	8%	35 069	8%	0	0%	0	0%
Buss med l-trafik	57	3%	13 155	3%	36	1%	8	1%
Bil som passagerare	192	10%	44 241	10%	199	6%	46	6%
Bil som förare	1 538	79%	353 714	79%	3 196	93%	735	93%
Total:	1 944	100%	447 180	100%	3 431	100%	789	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	0,004	0,2%	0,862	0%	0,000	0%	0,000	0%
Cyklade	0,131	8%	30,232	8%	0,000	0%	0,000	0%
Buss med l-trafik	0,049	3%	11,340	3%	0,031	1%	0,007	1%
Bil som passagerare	0,166	10%	38,139	10%	0,172	6%	0,039	6%
Bil som förare	1,326	79%	304,926	79%	2,755	93%	0,634	93%
Total:	1,68	100%	385	100%	2,96	100%	0,68	100%

RVU 2

Vid genomförandet av RVU 2 var det 1200 anställda vid ITT Flygt i Emmaboda. Dagligen tillrygga lägger samtliga anställda 2937 mil och en anställd 2,45 mil. Under ett år blir det för samtliga anställda 675 486 och för en anställd blir det 563 mil. Dagligen släpper samtliga anställda för sina resor tur och retur arbetet ut 5276 kg koldioxid och en anställd släpper ut 4,40 kg koldioxid och samtliga anställda släpper per år ut 1214 ton koldioxid och en anställd släpper ut 1,01 ton per år.

Det största trafikarbetet utgörs av bilförarna ca 81 procent och de står för 93 procent av miljöpåverkan. Medan att cykla och gå till arbetet står för nästan 4,5 procent för trafikarbetet men ger ingen miljöpåverkan.

Kollektivtrafiken står för cirka 5 procent av trafikarbetet och 1 procent av miljöpåverkan. Att samåka står för 10 procent av trafikarbetet och 6 procent av miljöpåverkan.

Med ett bensinpris på 12 kr per liter köper de som kör och som samåker i bil på ITT Flygt i Emmaboda bensin för 6,3 miljoner kronor per år för att köra till och från arbetet.

RVU 2 Samtliga anställda	Trafikarbetet i person mil				Miljöpåverkan i CO2			
	1200 personer		1200 personer		1200 personer		1200 personer	
Resealternativ	Mil per dag	Fördelning	Mil per år	Fördelning	kg CO2 per dag	Fördelning	ton CO2 per år	Fördelning
Till fots	11	0,4%	2 449	0%	0	0%	0	0%
Cyklade	115	4%	26 538	4%	0	0%	0	0%
Buss med l-trafik	144	5%	33 201	5%	77	1%	18	1%
Bil som passagerare	303	10%	69 702	10%	314	6%	72	6%
Bil som förare	2 363	81%	543 596	80%	4 885	93%	1 124	93%
Total:	2 937	100%	675 486	100%	5 276	100%	1 214	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	0,009	0,4%	2,041	0%	0,000	0%	0,000	0%
Cyklade	0,096	4%	22,115	4%	0,000	0%	0,000	0%
Buss med l-trafik	0,120	5%	27,668	5%	0,064	1%	0,015	1%
Bil som passagerare	0,253	10%	58,085	10%	0,262	6%	0,060	6%
Bil som förare	1,970	81%	452,996	80%	4,071	93%	0,936	93%
Total:	2,45	100%	563	100%	4,40	100%	1,01	100%

UPPFÖLJNINGSPRÅGOR OM PROJEKTET SMART TRAFIKANT PÅ ITT FLYGT

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	28	4%
Ja, jag känner väl till men har inte deltagit i något av delprojekten	46	7%
Ja, jag har hört talas om projektet	247	36%
Nej, jag vet inget om projektet	337	49%
Inget svar / Vet ej	30	4%
Total:	688	100%

SUMO B

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Andel av samtliga anställda per företaget som känner till projektet	321	47%
Nej, jag vet inget om projektet	337	49%
Inget svar / Vet ej	30	4%
Total:	688	100%

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

Svarsalternativ	Hälsotrampare		Testresenär		Samåkning	
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Jag har deltagit i delprojektet	12	2%	9	1%	3	0%
Jag känner väl till	33	5%	23	3%	27	4%
Jag har hört talas om	218	32%	192	28%	159	23%
Nej, jag vet inget om dessa delprojekt	369	54%	406	59%	436	63%
Inget svar / Vet ej	56	8%	58	8%	63	9%
Total:	688	100%	688	100%	688	100%

SUMO B och P.I.1

Svarsalternativ	Hälsotrampare		Testresenär		Samåkning	
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Andel av samtliga anställda per företaget som känner till projektet	263	38%	224	33%	189	27%
Nej, jag vet inget om projektet	369	54%	406	59%	436	63%
Inget svar / Vet ej	56	8%	58	8%	63	9%
Total:	688	100%	688	100%	688	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 ITT Flygt har vi inte nått ända fram till det uppsatta målet. Trots det är det ett bra resultat att cirka 50 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	9	1%
Har till viss del ersatt bilresor med andra färdmedel	7	1%
Försöker ibland ersätta bilresor med andra färdmedel	22	3%
Har börjat fundera på alternativ till bil då jag ska åka till jobbet	30	4%
Inte alls	411	60%
Inte alls, - åkte redan före projektet med kollektivtrafiken, gick eller cyklade till jobbet.	119	17%
Inget svar / Vet ej	90	13%
Total:	688	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 5 procent att deras beteende har förändrats. Ytterligare 4 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	21	3%
Cykel	74	10%
Kollektivtrafik	17	2%
Samåkning i bil	18	3%
Har inte ändrat mitt färdmedel	419	59%
Inget svar / Vet ej	158	22%
Total:	707	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	26	4%
Ja, jag lade märke till utställningen men besökte den inte	53	8%
Nej	471	68%
Inget svar / Vet ej	138	20%
Total:	688	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.

ITT Flygt besöktes den 25 april 2007 och placeringen var i matsalen, cirka 300 personer passerar i matsalen under en dag. På uppföljningsfrågan om de anställda la märke till utställningen svarade 4 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, värnningmaterial till delprojekten.

Vad är din samlade bedömning av den informationen?

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Mycket bra	1	0%
Bra	66	10%
Dåligt	56	8%
Mycket dåligt	58	8%
Inget svar / Vet ej	507	74%
Total:	688	100%

Korskörning

Under året har vi arbetat med att sprida information genom bland annat en utställning, föredrag, värnningmaterial 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	1	4%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	0%
Bra	11	39%	13	28%	37	15%	4	1%	1	3%	66	10%
Dåligt	5	18%	4	9%	27	11%	19	6%	1	3%	56	8%
Mycket dåligt	0	0%	2	4%	26	11%	29	9%	1	3%	58	8%
Inget svar / Vet ej	11	39%	27	59%	157	64%	285	85%	27	90%	507	74%
Summa	28	100%	46	100%	247	100%	337	100%	30	100%	688	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	12	43%	62	19%
Dåligt	5	18%	36	11%
Mycket dåligt	0	0%	28	9%
Inget svar / Vet ej	11	39%	195	61%
Total:	28	100%	321	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 10 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 43 procent tycker att informationen har varit mycket bra eller bra. Slutligen finns en tredje möjlighet till bedömning av måluppfyllelsen. 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 19 procent tycker att informationen har varit mycket bra eller bra.

Det som kommer att rapporteras till det internationella projektet är att 19 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	26	4%
Nej	399	58%
Inget svar / Vet inte	263	38%
Total:	688	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 4 procent svarat att det har det.

Skulle du under projektets tid velat ha mer...

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Information/föredrag om klimatfrågan	68	10%
Aktiviteter så som fler delprojekt	10	1%
Tryckt material	32	5%
Utställningar	7	1%
Större engagemang/uppmuntran från företaget	69	10%
Annat. Ange vad nedan. (Nästa fråga)	11	2%
Nej, allt har varit lagom	61	9%
Inget svar / Vet ej	430	63%
Total:	688	100%

På frågan om det fanns något som de anställda önskade få mer av var det dominerande svaret "inget svar" eller "vet ej" 60 procent svarade så. Av det som kom där efter var önskemål om information och föredrag om klimatfrågan vilket 10 procent svarade samt ett större engagemang och uppmuntran från företaget vilket också 10 procent hade svarat.

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
Information
Eftersom EcoDriving är det enda som kan påverka mina resor till och från arbetet så vore det bra med någon form av föreläsning eller info. om detta.
Mer personligt inriktad information till exempel tidtabeller på olika kommunikationer från sin egen adress till företaget där man jobbar.
Större engagemang hos utställarna. KLT borde varit representerade. Saklig kritik av KLT vidarebefordrades inte.
Intresse från politiker, som styr projektering av hållplatser, vägar , beskattning etc.
Representanter för transport leverantören.
Jag tror att jag inte registrerat projektet eftersom jag åker kollektivt redan. Jag har kanske hållt ert material i handen men valt att glömma det då jag inte trott det kan ge mej något.
Om jag fick betalt den tid jag gick till jobbet hade jag gjort det.
Information under resans gång från deltagarna hur de upplever det hela och deras tankar kring projekten. Ar det något som vi på företaget kan väva in i våra interna rutiner etc.
Någon form av uppmuntran till de som alltid går, cykla eller åker kollektivt till arbetet.
Har inte sett ngt om vare sig utställning eller föredrag, kan ifos bero på mig själv
Större engagemang/uppmuntran från företaget
Tryckt material
Tryckt material
Smart trafikant har ej varit på LE
Har inte hört talas om nått av det.
Gratis service på cykel.
Aktiviteter som fler delprojekt. Tryckt material. Utställningar. Större engagemang/uppmuntran från företaget.
Vet inte om något projekt
Avdelnings info
Mera busslinjer
Aktiviteter såsom fler delprojekt. Tryckt material. Utställningar. Större engagemang/uppmuntran från företaget.
Aktiviteter såsom fler delprojekt. Större engagemang/uppmuntran från företaget.
Aktiviteter såsom fler delprojekt. Tryckt material. Utställningar. Större engagemang/uppmuntran från företaget.
Aktiviteter såsom fler delprojekt. Tryckt material. Utställningar. Större engagemang/uppmuntran från företaget.
Visste ej att det var ett projekt

Vad är ditt helhets intryck av projektet Smart trafikant?

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Mycket nöjd	1	0%
Nöjd	79	11%
Missnöjd	35	5%
Mycket missnöjd	16	2%
Inget svar / Vet ej	557	81%
Total:	688	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	1	4%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	0%
Nöjd	13	46%	19	41%	40	16%	7	2%	0	0%	79	11%
Missnöjd	4	14%	1	2%	16	6%	13	4%	1	3%	35	5%
Mycket missnöjd	1	4%	1	2%	3	1%	11	3%	0	0%	16	2%
Inget svar / Vet ej	9	32%	25	54%	188	76%	306	91%	29	97%	557	81%
Summa	28	100%	46	100%	247	100%	337	100%	30	100%	688	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	14	50%	eller	73	23%
Missnöjd	4	14%		21	7%
Mycket missnöjd	1	4%		5	2%
Inget svar / Vet ej	9	32%		222	69%
Total:	28	100%		321	100%

På frågan om helhets intrycket av projektet Smart trafikant svarade 81 procent "vet ej" eller "inget svar". 11 procent svarade att de var mycket nöjda eller nöjda. Övriga 7 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 ITT Flygt svarade 50 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	245	33%
Nej	49	7%
Inget svar / Vet inte	394	53%
Total:	744	100%

På frågan om man önskade att fler liknande projekt och delprojekt som har ingått i Smart trafikant skulle genomföras svarade 53 procent att de "vet inte " eller "inget svar". 33 procent svarade ja och endast 7 procent nej. Slutsatsen av svaren är att det finns ett stöd bland de anställda att företaget fortsätter att genomföra liknade projekt.

Cirka 50 personer tog möjligheten att lämna fria kommentarer till projektet, se nedan. Flera av kommentarerna ger sitt stöd till liknande projekt på företaget. Förutom det kan man konstatera att många har uppfattningen att projektet har varit tämligen anonymt på företaget.

Lämna gärna egna synpunkter/kommentarer på projektet och dess delprojekt

Svarsalternativ
Har inte hört ett ljud om några delprojekt mer än att jag råkar av en händelse veta om en som är "hälotrampare"
Tycker det är ett mycket bra projekt, och ett vettigt sätt att väcka folks uppmärksamhet om miljöfrågor. Då jag åker tåg till jobbet varje dag har detta inte varit något för mig, men hade jag istället åkt bil hade jag varit mycket intresserad av projektet. Tror dock att det behövs mer information.
Började på företaget efter att projektet drogs igång och har därför inte gjort första enkäten och känner därför inte till mycket om projektet.
Kollektivtrafiken passar dåligt vid skiftarbete, detta borde förändras om jag skall kunna åka kollektivt, alternativt förändra arbetstiderna på skift.
Se under fråga 23, det behövs en helhetssyn.
Har ni någon strategi för att försäkra er om att de som åker kollektivt idag ska fortsätta med det?
Har ingen direkt åsikt, då jag vanligtvis cyklar till jobbet.
Har tyvärr gått mig obemärkt förbi.
Vet inte vad det är men syftet är gott.
Kollektivtrafiken i Emmaboda till och från Tågstationen är god, dock saknas buss till de tåg som inte går vid "vanlig" arbetstid. Då får man gå till stationen och de dagarna väljer jag att ta bilen istället.
Hur många är det som måste på pendla långt varje dag till Emmaboda. Kan man jobba hemifrån mer då både miljön är viktig och pendlingstiden kan läggas på arbete och få en bättre familjesituation.
Alla projekt som har med miljö och hälsa är viktiga
Ändrar man folks livsstil så enkelt, genom ett tidsbegränsat projekt som inte fått större genomslag?
Jag har haft dålig koll på detta, kanske sett er i matsalen? eller någon annan stans?
Saknar alternativ "kollektivtrafik finns ej" på frågorna 10 och 11, då det ej finns någon kollektivtrafik mellan Gullabo och Emmaboda
För anonymt
Utbildning i EcoDriving
Det krävs engagemang från företaget.
Nyanställd, känner ej till projektet
Aldrig hört av det
Bygga ut cykelstall vid flyghallen, om vi som cyklar ska fortsätta med det. Har ingen lust att ha en isig cykel på vintern. Fixa detta så blir vi jättegglade.
Utbilda cyklister i ecopedaltramping så att man sparar bränsle (kalorier) minskar utsläpp. Släpp ingen fis under cykelturen!
För dålig info ute på arbetsplatsen. Dom flesta vet säkert ej om att projektet ens pågått.
Har bara jobbat på företaget i 5 månader och har inte varit delaktig i detta projekt.
Började nyligen så jag har inte fått någon uppfattning.
Känner inte till projektet
Har ej hört talas om detta.
Jag är nyanställd och vet därför inget om projektet
Har aldrig fått veta något om projektet.
Endast jobbat på flygt i två månader därav många vet ej svar.
Tyvärr har jag inte märkt av detta projekt, kanske för att jag arbetat på Flygt 1 år. Tycker dock att initiativet o syftet är mycket bra!
Är nyanställd och vet inget om det.
Finns ingen kollektivtrafik
Det är inte lätt att svara när man inte har hört talas om projektet.
Har bara ett svagt minne av detta projekt från staten. Sen har det varit tyst.
Jag har 150m till mitt arbete därav mina svar
Nyanställd har ej deltagit.
Ej deltagit pga att jag är nyanställd
Har inte sett eller upplevt några somhels förändringar vad det gäller kollektivtrafikens tider mot våra arbetstider. SKIFT.
Önskar bättre utfört projekt.
Inte sett något material.
Informationen har varit dålig.
Har knappt hört talas om projektet, mycket liten info. På min avdelning kan vara svårt när alla jobbar skift.
Nyanställd
Sjukskriven 75 %
Precis nyanställd
Vet inget om det
Information på elmotor om projektet
Jag har inte märkt något av det första projektet.
Info på nätet önskvärt
Har knappt hört något om projektet
Har inte aktivt själv sökt info om projektet
Öppen lista för resande som vill samåka

RVU 1 Enkät om dina resvanor

Vi på ITT Flygt AB 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 praktisera det när jag kör bil
- ☐ Har genomgått utbildning i det

9. Är du...?

- ☐ Kvinna
- ☐ Man

10. Vilken är din ålder?

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

11. Är din arbetstid...

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

12. Vilket postnummer har din hemadress?

13. Min avdelning är?*

14. 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 ITT Flygt i Emmaboda 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...

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

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

- ☐ Gå
- ☐ 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 tre 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>	☐	☐	☐	☐

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

- ☐ Ja
- ☐ Nej
- ☐ Vet ej

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

21. Du arbetar denna vecka...

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

22. Vilken är din ålder?

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

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

- ☐ 39_ _
- ☐ 38_ _
- ☐ 37_ _
- ☐ 36_ _
- ☐ 35_ _
- ☐ 34_ _
- ☐ 33_ _
- ☐ 59_ _
- ☐ Annat postnummer ____ _

23. Är du...?

- ☐ Kvinna
- ☐ Man

25. Du svarar på denna enkät via...

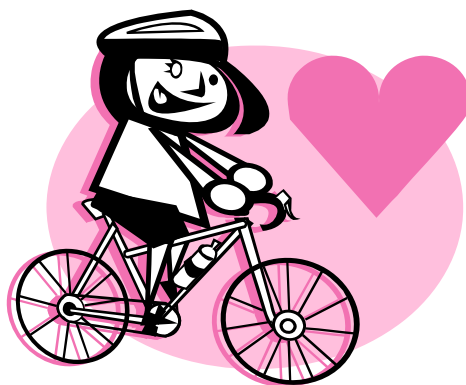
- ☐ Pappers enkät
- ☐ Webb enkät

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
ITT Flygt, Emmaboda**

**Test period
2007 - 05 - 25 -- 2007 - 11 - 25**



Bilaga 3

Dokumentinformation

Titel:	SAMMANSTÄLLNING AV SVAR FRÅN HÄLSOTRAMPARE , ITT Flygt i Emmaboda, Testperiod 2007 - 05 - 25 - 2007 - 11 -25
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:	Ann-Kristin Lundmark, ITT Flygt i Emmaboda 0471 - 24 75 72
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 ITT Flygt i Emmaboda 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-på erbjudande är att bli Hälsotrampare. Att vara Hälsotrampare innebär att man under sex månader lämnar bilen hemma och tar cykeln till jobbet. ITT Flygt i Emmaboda gav Hälsotramparna varsin cykelhjälme, service på sin cykel, en trippmätare och konditionstest före och efter testperioden.

Nio personer har provat-på att vara Hälsotrampare på ITT Flygt i Emmaboda, de cyklade från maj till november. 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 4,6 km till jobbet, vilket innebär att efter de har cyklat till och från jobbet i 6 månader har de tillsammans sparat ungefär 1,9 ton koldioxid. Alla Hälsotramparna har utrustats med en trippmätare och under testperioden har de tillsammans cyklat över 3500 km.

Den faktor som Hälsotramparna bedömer som viktigast när det gäller cykelvägarna är trafiksäkerheten. Det som flera Hälsotrampare nämner behöver förbättras är cykelparkeringen vid arbetsplatsen och cykelvägarna i kommunen.

Kondition och hälsa är en viktig orsak till att de blev Hälsotrampare och även om deras konditionstester inte visar några stora förändringar i deras kondition, så upplever flera av Hälsotramparna att de är mer stresståliga och orkar mer även efter jobbet än de gjorde innan testperioden.

Genom deltagandet i projektet har 67% av Hälsotramparna även börjat cykla mer på fritiden och alla av dem kommer att fortsätta, i lite olika utsträckning, att cykla till jobbet.

Från ITT Flygt deltog följande personer som Hälsotrampare.

1. Christian Ljung
2. John Karlsson
3. Per-Olof Martinsson
4. Johannes Medin
5. Pernilla Kallerbäck
6. Ros-Marie Talevski
7. Birgitta Davidsson
8. Johan Alexandersson
9. Andreas Gustavsson

Numreringen vid namnen är inte den samma 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.	20	minuter
2.	10	minuter
3.	x	minuter
4.	7	minuter
5.	15	minuter
6.	4	minuter
7.	8	minuter
8.	8	minuter
9.	10	minuter
Medel	10,3	minuter

2. Hur lång tid tar enbart bilresan?

1.	5	minuter
2.	4	minuter
3.	13	minuter
4.	5	minuter
5.	x	minuter
6.	5	minuter
7.	6	minuter
8.	10	minuter
9.	5	minuter
Medel	6,6	minuter

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

				kg CO2 enkel resa		kg CO2 per år
1.	x	km		x		x
2.	3	km		0,7		315
3.	10	km		2,3		1 049
4.	3	km		0,7		315
5.	11,5	km		2,6		1 206
6.	2,5	km		0,6		262
7.	2	km		0,5		210
8.	3	km		0,7		315
9.	1,5	km		0,3		157
Medel	4,6	km	Summa	8,3	Summa	3828

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.	6	stycken
2.	1	stycken
3.	5	stycken
4.	3	stycken
5.	10	stycken
6.	3	stycken
7.	5	stycken
8.	1	stycken
9.	1	stycken
Medel	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	maj-07
2	0	km	maj-07
3	0	km	maj-07
4	0	km	maj-07
5	0	km	maj-07
6	0	km	maj-07
7	0	km	maj-07
8	0	km	maj-07
9	50	km	jul-07
Summa	50	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	58	km	2007-12-10
2	850	km	2007-12-03
3	563	km	2007-12-10
4	370	km	2007-12-06
5	600	km	2007-11-01
6	115,5	km	2007-12-12
7	260	km	2007-01-15
8	520	km	2007-11-27
9	300	km	2008-01-15
Summa	3636,5	km	

Kommentar

Alla Hälsotrappare fick varsin trippmätare vid testperiodens början, därav stod mätarna på 0 när de började cykla, en av Hälsotrapparna har läst av sin lite senare och hunnit cykla ett tag innan. Under testperioden har Hälsotrapparna tillsammans cyklat 3586,5 km.

Bilaga 3

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

1.	30	minuter
2.	10	minuter
3.	5	minuter
4.	12	minuter
5.	40	minuter
6.	10	minuter
7.	8	minuter
8.	8	minuter
9.	10	minuter
Medel	14,8	minuter

Uppföljningsfråga:

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

1.	35	minuter
2.	10	minuter
3.	35	minuter
4.	10	minuter
5.	4	minuter
6.	7	minuter
7.	7	minuter
8.	7	minuter
9.	10	minuter
Medel	13,9	minuter

7. Har ofta server du din cykel?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Reglebunden kontroll
1	11%	Några gånger om året
4	44%	En gång om året
4	44%	Service ? (Aldrig)
9	100%	

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	7%	Cykelhjälm
6	21%	Cykellyse
1	3%	Dubbdäck
0	0%	Skoskydd
6	21%	Regnställ
2	7%	Cykelväskor/cykelkorg
9	31%	Cykellås
2	7%	Reflexväst
1	3%	Annat
29	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
5	42%	Cykelhjälm
1	8%	Cykellyse
0	0%	Dubbdäck
0	0%	Skoskydd
1	8%	Regnställ
1	8%	Cykelväskor/cykelkorg
2	17%	Cykellås
1	8%	Reflexväst
1	8%	Annat
12	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	1	2	3	4	5	Medel
a. Vägvisningen	1		5	1	2	3,3	1	3	5			2,4	1	3	5			2,4	1	3	5			2,4
b. Beläggningen			2	3	4	4,2	1	3	3	2		2,7	1	3	3	2		2,7	1	3	3	2		2,7
c. Belysningen			3	3	3	4,0		4	4	1		2,7		4	4	1		2,7		4	4	1		2,7
d. Cykelparkeringen			1	3	5	4,4	2		4	3		2,9	2		4	3		2,9	2		4	3		2,9
e. Detaljutformningen			3	2	4	4,1		1	7	1		3,0		1	7	1		3,0		1	7	1		3,0
f. Underhållet			1	3	5	4,4	1	3	4	1		2,6	1	3	4	1		2,6	1	3	4	1		2,6
g. Trafiksäkerhet			1	3	5	4,4		3	4	2		2,9		3	4	2		2,9		3	4	2		2,9
h. Sammanhängande cykelvägnät			2	5	2	4,0	4		4	1		2,2	4		4	1		2,2	4		4	1		2,2

Kommentar

Ingen av faktorerna har i medel bedömts som helt oviktiga, den faktor som anses som minst viktiga bland dem är Vägvisningen. De två faktorer som har klassats som mest viktiga är Cykelparkeringen, Underhåll och Trafiksäkerhet. De två faktorer som Hälsostramparna är minst nöjda med är Vägvisningen och att det saknas ett Sammanhängande cykelvägnät.

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

Kommentar

Denna fråga ställdes även som uppföljningsfråga för att se om Hälsotraparna 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 Cykelparkeringen, Detaljutformningen och Underhållet som har blivit lite mindre viktigt och att de har blivit lite nöjdare med alla faktorerna jämfört med innan testperioden.

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
7	78%	Ja, till det bättre
0	0%	Ja, till det sämre
1	11%	Nej, ingen skillnad
1	11%	Vet ej
9	100%	

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	22%	Ja, till det bättre
0	0%	Ja, till det sämre
2	22%	Nej, ingen skillnad
5	56%	Vet ej
9	100%	

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

Bättre kondition, men framförallt förhoppningen att jag tar mig tid att cykla = stressa mindre

Bättre kondis, ev viktminskning

Bättre kondition.

Förhoppningsvis är konditionen lite bättre

Att använda cykel istället för bil. Miljötänkande.

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
3	33%	Ja, till det bättre
0	0%	Ja, till det sämre
6	67%	Nej, ingen skillnad
0	0%	Vet ej
9	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Ja, stor skillnad
4	44%	Ja, skillnad
4	44%	Nej
1	11%	Vet ej
9	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
3	33%	Ja, skillnad
5	56%	Nej
1	11%	Vet ej
9	100%	

Kommentar

Många av Hälsotraparna hoppades att deras kondition skulle förbättras efter testperioden. Resultatet från konditionstesten visar att ingen av Hälsotraparna har förbättrat sin kondition, men ingen hade hellre försämrat sina resultat. Men flera av Hälsotraparna upplever att deras kondition förbättrats och även att de har blivit mer stresståliga och att de orkar mer efter jobbet vilket också är positiva effekter av cyklingen.

Bilaga 3

Uppföljningsfråga:

5. Cyklar du även mer på fritiden?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
6	67%	Ja
3	33%	Nej
9	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
5	56%	Dagligen till och från arbetet
1	11%	Dagligen ena sträckan
2	22%	Ett par dagar i veckan
0	0%	Ett par dagar i veckan ena sträckan
1	11%	Mindre än en gång i veckan
0	0%	Mindre än en gång i veckan ena sträckan
9	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Ange ett eller flera svarsalternativ.

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Åkte buss
7	70%	Körde bil själv
1	10%	Samåkade
2	20%	Gick
10	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
3	33%	Mycket bra
5	56%	Bra
1	11%	Varken bra eller dåligt
0	0%	Mycket dåligt
9	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Lite lagom press för att komma igång att cykla.

Kanske har man fått lite mer press på sig att cykla, kanske inte ursäktats sig med dåligt väder.

Jag har tagit fram cykeln mer än innan vilket gjort att även mina barn cyklat en del.

Man har tvingat sig att ta cykeln även när vädret är dåligt.

Att man får lite bättre kondis och inte släpper ut några avgaser.

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	22%	Ja
7	78%	Nej
9	100%	

Uppföljningsfråga:

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

1.	50%
2.	97%
3.	70%
4.	x
5.	100%
6.	25%
7.	95%
8.	100%
9.	85%
Medel	78%

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
7	78%	Ja, ofta
2	22%	Ja, ibland
0	0%	Nej
0	0%	Vet ej
9	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Min cykel är så trög, så jag kör backe upp och ner på högsta växel, man får vara väldigt nitisk för att cykla 1 mil till jobbet på Vädret

Har inte alltid passat så bra att ta cykeln när jag lämnat på dagis och skola med alla väskor som ska med.

Svårt att klä sig rätt, man ville inte bli blöt eller frysa samtidigt som man inte vill komma till jobbet genomsvevt.

Ösregn

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!)

Det vore trevligt med en cykelväg utan trafik. Järnvägen Karlskrona - Emmaboda är ju så dålig, gör en bra cykelväg av den istället. När man räfflar ur vägen som biten mellan Fur och Muggetorp så borde man lägga cykelvägen på en egen vägbana bredvid vägen.

Bonus av något slag sporrar alltid. Har läst om företag som har det ordnat så.

I vår kommun kan det göras mycket för att få invånarna att cykla mer. Jag anser att det inte finns ett enda sammanhängande cykelvägnät i vår kommun. Alla cykelvägar slutar ofta mitt i en farlig trafik miljö, och fortsätter sedan inte överhuvudtaget.

Tex att dela ut någon slags belöning.

Ett nytt stort cykelställ vid Flygthallen så man slipper få cykeln sönder repad om man får plats med den i cykelstället. Just nu är det katastrof.

Övriga kommentarer

Knölig cykelväg utanför Flygt (DC och Mixer). Alldeles för litet cykelställ utanför Mixer och Flygthallen. Dålig snöröjning på morgonen, den måste köras innan morgonskiftet. Dålig förbindelse till cykelväg för dem som bor på andra sidan järnvägen (Preem macken).

Finns för lite plats vid cykelparkeringen vid matsalen.

Eftersom jag bor på landet så samordnas alla ärenden i samhället med att jag kör bil till jobbet. Det är frågan om vi klarar det utan att behöva köra extra flera gånger till E-boda. Dvs efter jag cyklat hem måste jag ta bilen tillbaka - det kommer inte att minska stressen.

Mer utrymme för cykelparkering.

Uppföljningsfråga:

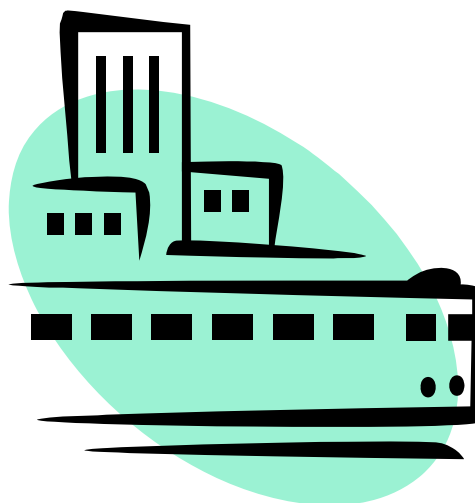
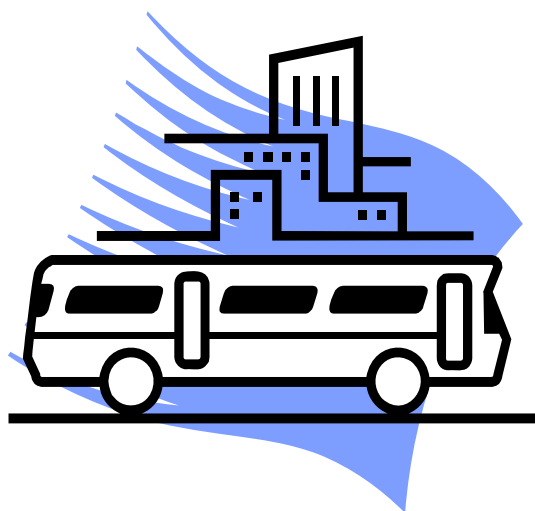
Övriga kommentarer

Det finns ingen cykelväg där jag cyklar, jag rör mig enbart på landsbygden. Jag kör 0,5 km på hårt trafikerad väg. det känns farligt eftersom det är en omkörningsraka utan vägrenar. Farten är minst 100, dvs det är som en motorväg och på en motorväg skulle jag aldrig cykla.

Cyklade ej i november på grund av eftermiddagsskift hela månaden och tyckte det var lite fel att cykla hem vid 23.00 på mörka och blöta vägar.

Jag är mycket glad att ha varit med som Hälsotrampare. Det gör så jag kommer ta fram cykeln oftare i framtiden.

Fixa bättre cykelvägar från Emmaboda till Flygthallen. Stor olycksrisk vid tunneln (Nya kontoret) 3 vägskorning. Dålig belysning och pucklig cykelbana.



**SAMMANSTÄLLNING AV
SVAR FRÅN TESTRESENÄRER
ITT Flygt i Emmaboda**

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



Bilaga 4

Dokumentinformation

Titel:	SAMMANSTÄLLNING AV SVAR FRÅN TESTRESENÄRER , ITT Flygt i Emmaboda, 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:	Ann-Kristin Lundmark, ITT Flygt i Emmaboda 0471 - 24 75 72
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. 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 ITT Flygt i Emmaboda 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.

Tio personer har provat-på att vara Testresenärer på ITT Flygt i Emmaboda, de åkte buss från mars till maj under 2007. Testresenärerna har fått svara på frågor innan och efter testperioden och sedan 6 månader efter testperioden, i denna rapport presenteras en sammanställning av deras svar på dessa frågor.

Läshänvisning

På sidan 4-5 ges en bakgrund till hur Testresenärernas arbetspendling såg ut, hur många bilar de har i familjen, vilka tider de pendlar på, avståndet till jobbet med mera.

Från sidan 5-9 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 tabel form. Frågor som skall jämföras har lagts jämte varandra för att underlätta läsningen.

Från sidan 9-12 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 12-14 presenteras resultatet från långtidsuppföljning som gjorde 6 månader efter testperioden. Där Testresenärerna fick fylla i hur de åkte under en vecka till och från jobbet.

Sammanfattning

Testresenärerna har i medel 23 km till jobbet och det tog dem cirka 25 minuter i bil. Bussresan tog i medel nästan 20 minuter längre tid. 80 procent av Testresenärerna tyckte att kollektivtrafiken varit bättre än förväntat. 60 procent tyckte att möjligheten att utträta ärenden påverkats genom att de åkte kollektivt, mestadels negativt.

30 procent tyckte att biljettpriset var ganska till mycket dyrt och 30 procent tyckte att det var ganska prisvärt. 50 procent av Testresenärerna har även åkt mer buss på fritiden, varav 40 procent inte hade gjort det om de inte varit Testresenärer. 44 procent av Testresenärerna hade dagligen åkt kollektivt under testperioden. För 30 procent har deras deltagande inneburit att de har börjat fundera över sitt bilnehav.

Det som upplevts som mest positivt med att åka kollektivt har varit att det var bekvämt och tryggt, avkopplande och man får motion. Det som upplevts som mest negativt var priset, att busstiderna inte passar skifttiderna och att inte kunna utträta ärenden.

Långtidsuppföljningen, sex månader efter tidsperioden, visade att 31 procent av resorna som Testresenärerna gjorde under en vecka gjordes med buss. Några av Testresenärerna har permanent bytt till buss efter testperioden.

Från ITT Flygt deltog följande personer som testresenärer.

- | | |
|-----|---------------------------|
| 1. | <u>Patrik Svensson</u> |
| 2. | <u>Tord Larsson</u> |
| 3. | <u>Fredrik Hammargren</u> |
| 4. | <u>Peter Slättman</u> |
| 5. | <u>Sonja Göteson</u> |
| 6. | <u>Thommy Eventorn</u> |
| 7. | <u>Carina Wilhelmsson</u> |
| 8. | <u>Daniel Mattsson</u> |
| 9. | <u>Kerstin Svensson</u> |
| 10. | <u>Mariya Garkavenko</u> |

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

Bilaga 4

1. Har många bilar finns det i ditt hushåll?

1.	2	stycken
2.	2	stycken
3.	2	stycken
4.	1	stycken
5.	1	stycken
6.	2	stycken
7.	1	stycken
8.	1	stycken
9.	2	stycken
10.	1	stycken
Medel	1,5	stycken

2. Hur många av dessa bilar har katalysator?

1.	2	stycken
2.	2	stycken
3.	1	stycken
4.	1	stycken
5.	1	stycken
6.	2	stycken
7.	1	stycken
8.	1	stycken
9.	2	stycken
10.	1	stycken
Medel	1,4	stycken

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

1.	1993	års årsmodell
2.	1993	års årsmodell
3.	1987	års årsmodell
4.	2003	års årsmodell
5.	2004	års årsmodell
6.	2004	års årsmodell
7.	1991	års årsmodell
8.	2002	års årsmodell
9.	2000	års årsmodell
10.	2005	års årsmodell
Medel	1998	års årsmodell

4. Hur lång tid tar det för dig, från dörr till dörr, att

1.	15	minuter
2.	15	minuter
3.	12	minuter
4.	27	minuter
5.	25	minuter
6.	30	minuter
7.	13	minuter
8.	60	minuter
9.	20	minuter
10.	30	minuter
Medel	24,7	minuter

5. Hur lång tid tar enbart bilresan?

1.	10	minuter
2.	13	minuter
3.	10	minuter
4.	22	minuter
5.	20	minuter
6.	30	minuter
7.	8	minuter
8.	50	minuter
9.	20	minuter
10.	25	minuter
Medel	20,8	minuter

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

				kg CO2 enkel resa		kg CO2 per år
1.	13	km		3,0		1 363
2.	10	km		2,3		1 049
3.	10	km		2,3		1 049
4.	35	km		8,0		3 671
5.	17	km		3,9		1 783
6.	35	km		8,0		3 671
7.	8	km		1,8		839
8.	60	km		13,7		6 293
9.	13	km		3,0		1 363
10.	30	km		6,8		3 146
Medel	23,1	km	Summa	52,7	Summa	24 227

Antaganden
Varje bil förbrukar en liter per mil.

Antal arbetsdagar per år är 230 dagar.

Koldioxidutsläppet räknas som 2,28 kg per liter bensin.

Bilaga 4

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

	Till jobbet	Från jobbet
1.	06:40	16:00
2.	07:15	16:45
3.	06:20	15:30
4.	5:30 / 12:30	13:45 / 22:45
5.	07:00	16:15
6.	06:30	17:00
7.	07:00	16:15
8.	06:50	16:03
9.	6:00-7:00	16:00-18:00
10.	06:00	17:00

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

De kommentarer som var lika återges bara en gång.

Biljettpriset
Behöver ej passa busstider
Kan uträta ärenden i samhället innan hemfärd
Inga buss/tåg passar ihop med skifttiderna
För långt att cykla
Smidigt att köra egen bil
Oregelbundna arbetstider
För långt avstånd till tågstationen
Mindre restid
Rutinmässigt
Ibland samåkning med en kollega

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

1.	25	minuter
2.	45	minuter
3.	30	minuter
4.	55	minuter
5.	35	minuter
6.	65	minuter
7.	20	minuter
8.	50	minuter
9.	35	minuter
10.	60	minuter
Medel	42	minuter

Uppföljningsfråga:

1. Hur lång tid tog det för dig, från dörr till dörr, att

1.	50	minuter
2.	50	minuter
3.	95	minuter
4.	65	minuter
5.	25	minuter
6.	40	minuter
7.	20	minuter
8.	25	minuter
9.	30	minuter
10.	20	minuter
Medel	42	minuter

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

1.	15	minuter
2.	25	minuter
3.	15	minuter
4.	42	minuter
5.	20	minuter
6.	35	minuter
7.	15	minuter
8.	45	minuter
9.	15	minuter
10.	45	minuter
Medel	27,2	minuter

Uppföljningsfråga:

2. Hur lång tid tog din bussresa?

1.	45	minuter
2.	42	minuter
3.	60	minuter
4.	40	minuter
5.	10	minuter
6.	15	minuter
7.	8	minuter
8.	20	minuter
9.	15	minuter
10.	15	minuter
Medel	27	minuter

Bilaga 4

Kommentar:

Medeltiden för att åka bil till jobbet ligger på cirka 25 minuter. Att ta bussen till jobbet tar i medel cirka 42 minuter. Alltså tar det nästan 20 minuter längre tid med bussen. När det gäller enbart restiden med bil respektive buss är förhållandet inte lika stort då tar bilresan cirka 21 minuter och bussresan 27 minuter. Skillnaden är då bara 6 minuter. Stor del av själva bussresan är att ta sig till sin hållplats och väntan på att bussen ska komma. I snitt 15 minuter går åt till detta jämfört med att gå ut till och från sin bil som i medel tar 4 minuter.

Uppföljningsfråga:

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	10%	Mycket bättre än jag förväntade mig
3	30%	Bättre än jag förväntade mig
4	40%	Något bättre än jag förväntade mig
1	10%	Något sämre än jag förväntade mig
1	10%	Mycket sämre än jag förväntade mig
10	100%	

11. Hur tror du det är att läsa tidtabeller?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	20%	Mycket enkelt
6	60%	Enkelt
2	20%	Så där
0	0%	Besvärligt
0	0%	Mycket besvärligt
10	100%	

Uppföljningsfråga:

4. Hur anser du det är att läsa tidtabellerna ?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket enkelt
6	60%	Enkelt
4	40%	Varken enkelt eller besvärligt
0	0%	Besvärligt
0	0%	Mycket besvärligt
10	100%	

12. Hur tror du att bussarna håller tidtabellen?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	10%	Mycket bra
8	80%	Ganska bra
1	10%	Varken bra eller dålig
0	0%	Ganska dålig
0	0%	Mycket dålig
10	100%	

Uppföljningsfråga:

5. Hur anser du att bussarna håller tidtabellen?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
5	50%	Mycket bra
2	20%	Ganska bra
3	30%	Varken bra eller dåligt
0	0%	Ganska dåligt
0	0%	Mycket dåligt
10	100%	

13. Vilka förväntningar har du på busschaufförernas bemötande?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	10%	Mycket bra bemötande
8	80%	Bra bemötande
1	10%	Varken bra eller dålig bemötande
0	0%	Dålig bemötande
0	0%	Mycket dålig bemötande
10	100%	

Uppföljningsfråga:

7. Hur upplever du att busschaufförerna bemöter dig?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
3	30%	Mycket bra bemötande
6	60%	Bra bemötande
1	10%	Varken bra eller dålig bemötande
0	0%	Dålig bemötande
0	0%	Mycket dålig bemötande
10	100%	

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
5	50%	Mycket gott om plats på bussarna
3	30%	Gott om plats på bussarna
2	20%	Lagom med lediga sittplatser på bussarna
0	0%	Kan bli trångt ibland
0	0%	Mycket fullt på bussarna
10	100%	

Uppföljningsfråga:

8. Vilken är din uppfattning om antalet lediga sittplatser på

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
5	50%	Mycket gott om plats på bussarna
2	20%	Gott om plats på bussarna
3	30%	Lagom med resenärer på bussarna
0	0%	Kan bli trångt ibland
0	0%	Mycket fullt på bussarna
10	100%	

Bilaga 4

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	20%	Mycket bra komfort
7	70%	Bra komfort
1	10%	Så där
0	0%	Dåligt komfort
0	0%	Mycket dålig komfort
10	100%	

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	20%	Mycket bra underhåll
7	70%	Bra underhåll
1	10%	Så där
0	0%	Dåligt underhåll
0	0%	Mycket dålig underhåll
10	100%	

17. Vilken är din uppfattning om hållplatsernas underhåll?

Antal svar	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket bra underhåll
5	50%	Bra underhåll
4	40%	Så där
0	0%	Dåligt underhåll
1	10%	Mycket dåligt underhåll
10	100%	

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	10%	Det påverkas något positivt
1	10%	Det påverkas varken positivt eller negativt
4	40%	Det påverkas något negativt
4	40%	Det påverkas mycket negativt
10	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	10%	Mycket bra komfort
7	70%	Bra komfort
2	20%	Så där
0	0%	Dåligt komfort
0	0%	Mycket dålig komfort
10	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	20%	Mycket bra underhåll
7	70%	Bra underhåll
1	10%	Så där
0	0%	Dåligt underhåll
0	0%	Mycket dålig underhåll
10	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.

Uppföljningsfråga:

12. Har möjligheten till att utföra ärenden/handla påverkas

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
6	60%	Ja
4	40%	Nej
10	100%	

Om ja, på vilket sätt har möjligheterna förändrats?

Mer tid pga mindre pendlingstid

Jag måste köra bil till busshållplatsen eller till jobbet för att kunna handla

Man kan ej göra ärenden på tex middagen eller efter arbetet

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
4	40%	Mycket trygg
3	30%	Ganska trygg
2	20%	Varken trygg eller otrygg
0	0%	Ganska otrygg
1	10%	Mycket otrygg
10	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.

Går något snabbare
Miljön
Att klara sig med en bil
Motion
Hyfsade busstider
Billigare i längden
Kunna påverka behovet av en arbetsbuss Nybro - Emmaboda
Bekvämt med kollektivt åkande
Genom att visa mitt intresse hoppas jag att KLT och samhället, förbättrar kommunikationerna så att jag och andra tycker det är ett bra alternativ
Kan ej längre samåka
Bor nära tåg/busstation
Man kan slappna av under restiden

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.

Motion
Spara på egen bil
Lite billigare än att åka bil
Man kan slappna av under restiden
Mer trafiksäkerhet
Går snabbare
Är bekvämt
Nära till hållplats
Att tiderna passar mina arbetstider bättre eller tvärtom
Slipper ha en andra bil
Dyr bensin
Om prisbilden blir ok

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.

Busstider passar inte skifttider
Mindre resetid
Mer flexibilitet
Man kan missa bussen
För få avgångar
Oregelbundna arbetstider
Kan samåka
Frihetskänsla
Smidigare vid hämtning/lämning på dagis eller vid ärenden
Gammal vana
Priset! Det räcker med att samåka med 1st.

Bilaga 4

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket billigt
1	10%	Ganska billigt
5	50%	Varken billigt eller dyrt
3	30%	Ganska dyrt
1	10%	Mycket dyrt
10	100%	

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.	0	1,5
2.	0	0
3.	0	0
4.	100	0
5.	inget svar	inget svar
6.	15	0
7.	4-500	0
8.	20	0
9.	inget svar	inget svar
10.	5	0

Uppföljningsfråga:

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

1.	715	kr/period
2.	1000	kr/period
3.	730	kr/period
4.	inget svar	kr/period
5.	545	kr/period
6.	545	kr/period
7.	545	kr/period
8.	545	kr/period
9.	545	kr/period
10.	20	kr/period

Uppföljningsfråga:

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

1.	inget svar	kr/resa
2.	50	kr/resa
3.	35	kr/resa
4.	inget svar	kr/resa
5.	25	kr/resa
6.	25.40	kr/resa
7.	88	kr/resa
8.	17	kr/resa
9.	inget svar	kr/resa
10.	30	kr/resa

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket prisvärt
3	30%	Ganska prisvärt
4	40%	Varken billigt eller dyrt
2	20%	Ganska dyrt
1	10%	Mycket dyrt
10	100%	

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

Uppföljningsfråga:

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

1.	35	kr/resa
2.	41	kr/resa
3.	40	kr/resa
4.	33	kr/resa
5.	25	kr/resa
6.	25	kr/resa
7.	25	kr/resa
8.	24	kr/resa
9.	340	kr/resa
10.	inget svar	kr/resa

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)

1.	20	kr/resa
2.	30	kr/resa
3.	20	kr/resa
4.	inget svar	kr/resa
5.	22	kr/resa
6.	18	kr/resa
7.	15	kr/resa
8.	20	kr/resa
9.	17	kr/resa
10.	29	kr/resa

Bilaga 4

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
7	70%	Går
3	30%	Cyklar
0	0%	Annat
10	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	10%	Ja
9	90%	Nej
10	100%	

De som svarade ja byter mellan
Emmaboda - Flygt

Uppföljningsfråga:

16. Går bussarna på tider som passa dig?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
3	30%	Ja
7	70%	Nej
10	100%	

Om nej, hur skulle du vilja att tidtabellen förändrades?

Någon mer kvälls och morgon buss

Fredag eftermiddag går det fortare att gå 1 mil än att åka buss. När skolorna slutar för sommarlov så går ingen buss alls. Annars passar tiderna bra.

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
3	33%	Dagligen till och från arbetet
1	11%	Dagligen ena sträckan
4	44%	Ett par dagar i veckan
0	0%	Ett par dagar i veckan ena sträckan
1	11%	Mindre än en gång i veckan
0	0%	Mindre än en gång i veckan ena sträckan
9	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
10	100%	Ja
0	0%	Nej
10	100%	

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

Självklart skulle närmare placering vara bättre.

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
5	50%	Ja, några gånger
5	50%	Nej, aldrig
10	100%	

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

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

Uppföljningsfråga:

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

1.	90%
2.	75%
3.	50%
4.	inget svar
5.	40%
6.	80%
7.	90%
8.	85%
9.	60%
10.	inget svar
Medel	71%

Bilaga 4

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
3	30%	Ja
7	70%	Nej
10	100%	

Om ja, hur har resonemanget varit?

Miljön

Ska försöka sälja en bil

Vore skönt att slippa andra bilen

Uppföljningsfråga:

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

Man kan slappna av under restiden

Går snabbt

Bekvämt och tryggt

Motionen

Smidigt

Avkoppling efter arbetsdagens slut

Billigt och bekvämt

Miljö

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!)

Mer avgångar, kanske mindre bussar.

Pendelkort för 30 resor.

Ändra tidtabellen, för att passa till skiftarbete.

Flexitid på resan eller flexitid på jobbet

Personligt brev hem med tidtabell och kostnad för resa eller periodkort från närmsta hållplats vid hemadress och till närmsta hållplats vid arbetets adress och även var man köper biljett, betalkort eller periodkort.

Priset måste vara billigare än att samåka 2 st jag tycker det borde vara så billigt att ta egen bil eller samåka ej skulle vara något att fundera över.

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	10%	Ja, dagligen
6	60%	Ja, ett par dagar i veckan
1	10%	Ja, ett par gånger i månaden
1	10%	Några enstaka gånger
1	10%	Nej, aldrig
10	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Busstiderna passar inte till skiftarbete.

Måste anpassa arbetstiden efter avgångar

Passa tider

Förmodligen cykelresorna till hållplatsen på vintern då det ej finns asfalt eller gatlysen.

Prisbilden

Att inte kunna uträtta ärenden

Uppföljningsfråga:

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

1.	100	personer
2.	8	personer
3.	25	personer
4.	40	personer
Summa	173	personer

Uppföljningsfråga:

Om ja, kommer du använda något av Länstrafikens busskort?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
4	44%	Ja, periodkortet
3	33%	Ja, ladda ett betalkort
2	22%	Nej, jag kommer att köpa biljetter på bussen
9	100%	

Bilaga 4

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
3	30%	Ja
7	70%	Nej
10	100%	

Om ja, hur många

1.	2	personer
2.	inget svar	personer
3.	4	personer
Summa	6	personer

Varav "prova på"

1.	2	personer	1.	0	personer
2.	inget svar	personer	2.	inget svar	personer
3.	2	personer	3.	2	personer
Summa	4	personer	Summa	2	personer

Uppföljningsfråga:

34. Vad tycker du i stora drag om detta projekt med Testresenärer? (Tyck till om exempelvis informationen, projektledare, enkätfrågorna med mera)

Bra initiativ, bra information

Mycket bra, men det måste leda till ändringar annars blir det negativt.

Det var bra att man fick testa en längre tid.

Det har varit bra, men endel frågor är svåra att svara på

Jag hoppas att detta leder till billigare resor då kommer jag direkt att åka kollektivt.

Tyvärr kunde jag inte vara med på informationen men för övrigt har det fungerat bra.

22. Övriga kommentarer

Biljettpriset ska vara så billigt att man inte funderar på om man ska ta bilen.

Har ändrat mina tider efter buss/tåg innan men är ej tillåtet i längden, säger arbetsledningen. Påverka busstiderna för att passa Flygt tiderna.

Om man köper 1 st 20 kort är det tidsbegränsat, om man inte åker 20 ggr på perioden är det ogiltigt

Busstidtabellen från Nybro till Lindås passar inte till skift arbete.

Uppföljningsfråga:

35. Övriga kommentarer

Borde finnas luruttag för radio på bussarna.

Kommer att köpa biljetter på bussen i fortsättningen då jag bara kommer åka någon gång i månaden andra alternativ blir för dyra då de är tidsbegränsade.

Vore bra om det fanns mer än en möjlighet att åka hem på kvällen efter arbetet. (Förstår även att kundunderlaget då måste vara större)

Tycker inte om systemet att man måste åka 40 resor inom en månad, blir man tex sjuk några dagar blir det dyrt, man kanske också måste köra själv någon dag.

Det skulle vara absolut förbjudet att använda parfym på bussarna.

Om jag köper ett kort på 40 resor för 545 kr ex 2/5 då varar det ju bara till 1/6 det är lite dumt för då kanske det är 13, 14 resor kvar.

Bussen vill jag ska stå still tills man har satt sig i sätet.

Skulle vara säkerhetsbälte i alla bussar.

Långtidsuppföljning

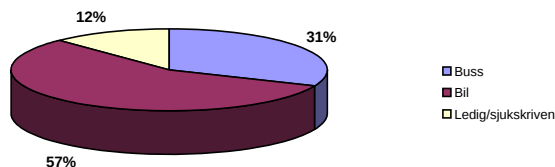
6 månader efter testperioden skickade vi ut en ny omgång med frågor till Testresenärerna för att se hur de under en vecka reste till och från arbetet och även om de under den här tiden permanent hade ändrat sitt sätt att resa. Svaren från dessa frågor presenteras här.

1. Hur tog du dig till arbetet under vecka 49

	Till arbetet:		Från arbetet:		Var ledig, sjukskriven mm
	Buss	Bil	Buss	Bil	
Måndag	4	3	2	5	3
Tisdag	4	4	4	4	2
Onsdag	4	4	3	5	2
Torsdag	4	4	2	6	2
Fredag	1	7	0	8	2

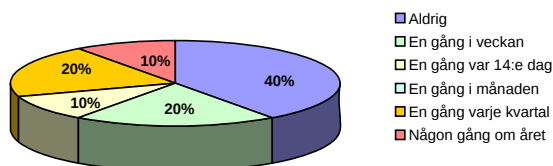
En av Testresenärerna hade varit mammaledig nästan hela tiden efter testperiodens slut varav hon inte har svarat på alla frågor.

Så reste Testresenärerna efter testperioden



Av de resor som Testresenärerna gjorde till och från jobbet under v. 49 gjordes 31% av dessa med buss och 57% med bil. Det var färre som åkte buss från jobbet (28%) än till (44%). Speciellt fredagar verkar vara den dag då de flest kör bil till jobbet. Resemönstret för veckan verkar stämma med hur Testresenärerna normalt har åkt efter testperioden (se fråga nr 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 40 procent av Testresenärerna aldrig hade åkt med kollektivtrafiken och 30 procent åkte sällan med kollektivtrafiken.

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
7	70%	Ja
3	30%	Nej
10	100%	

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

Om jag har tillgänglig bil så kör jag själv så dagarna kan variera mycket.

Tandläkar besök och julbord.

Har varit mammaledig sedan sommaren och är det fortfarande, därför kan ej svara på frågorna.

Sporadiskt åker jag buss tex. 1 ggr v48, 1 ggr v47.

Jag har även fått köra på tisdagar pga kurs, har ej hunnit med bussen.

Hade semester

Bilaga 4

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
4	50%	Periodkort
2	25%	Betal-/rabattkort
2	25%	Köpte biljett på bussen
8	100%	

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

Efter testperioden började jag att åka buss och cykla mån-tor. Fredagar och sommarperioden måste jag tyvärr köra bil, då det inte går några bussar.

Åkte buss helt i oktober (gratis i Emmaboda kommun) därefter 20 kort. Köper årskort till nyår.

Har åkt kollektivt mestadels men har varit tvungen att köra bil ibland.

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	22%	Ja
7	78%	Nej
9	100%	

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	22%	Ja
7	78%	Nej
9	100%	

Om ja, Hur många personer?

	Antal
1.	2
2.	4

Var av 2 st provat på
Var av 4 st åker kontinuerligt

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
5	56%	Ja
4	44%	Nej
9	100%	

Om ja, på vilket sätt har den förändrats?

Innan var det inte ett alternativ som jag övervägde överhuvudtaget. Nu åker jag buss i snitt var tionde dag

Jag är mer positiv till kollektivtrafiken nu, fast det beror mest på trevliga chaufförer och fina bussar. Turlistorna är jag ganska besviken på

Det är okej att åka buss bara busschaufförerna stannar tills man satt sig i sätet, ett stort - till vissa chaufförer.

Tänker mer på miljön. Känns fel att köra - när man kan åka kollektivt.

Fortfarande övervägande positiv bild av

När jag kan åker jag buss el. tåg.

8. Övriga kommentarer

Om priset blir rimligt så kommer jag att börja åka kontinuerligt och många med mig. Det kan inte vara så att det blir billigare om två personer samåker.

Tråkigt att behöva ha två bilar i hushållet då det ej går att åka buss på fredagar eller under sommarlovet då tureorna ställs in. Chansen finns att jag tröttnar på buss p.g.a detta.

Jag har en mycket positiv inställning till kollektivtrafiken. Men jag vet inte om ett enda exempel på praktiska handlingar från kommun, vägverk eller bussbolag som varit i positiv riktning för att jag skall klara att åka kollektivt med rimliga tidsförluster och mer än miljövinster. Tvärtom har flera saker blivit sämre för mig sedan projektet, tex har busshållsplatsen flyttats nästan 1 km längre bort. Ge gärna mig bevis på förändringar.

Positivt med en promenad till och från bussen. Bekvämt speciellt vintertid att sätta sig i en varm buss och läsa dagstidningen till jobbet.

Med de arbetstiderna jag har går det ju inte att åka så ofta. 06.00-13.36; 13.24-22.30. Men vi är många som skulle göra det om buss el. tåg gick de tiderna.

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.

