



Resvaneundersökning 1&2

Anställdas resor till och från
Volvo i Braås

Maj 2007 – maj 2008



Växjö 30 maj 2008



move

Dokumentinformation

Titel:	Resvaneundersökning 1 & 2. Anställdas resor till och från Volvo i Braås. Maj 2007 – maj 2008.
Innehåll:	En resvaneundersökning över hur de anställda på Volvo i Braås reser till och från arbetet i maj 2007 och i maj 2008. Under året har det genomförts olika aktiviteter kring hållbart resande.
Författare:	Maria Håkansson Energikontor Sydost Per Hansson Energikontor Sydost Framtidsvägen 10 A, 351 96 Växjö. Telefon 0470 – 72 33 24
Kontaktperson:	Annika Gustafsson, personal ansvarig Volvo Braås, 0470 – 77 93 84
Färdigställd:	Maj 2008

INNEHÅLL

INNEHÅLL	3
SAMMANFATTNING.....	4
INLEDNING.....	5
Smart trafikant på Volvo i Braås.....	5
Om rapporten	5
METOD OCH GENOMFÖRANDE	6
RESPONDENTER RVU 1	7
RESPONDENTER RVU 2	9
RESULTAT	11
MILJÖPÅVERKAN	26
RVU 1	27
RVU 2	27
UPPFÖLJNINGSPRÅGOR OM PROJEKTET SMART TRAFIKANT.....	29
BILAGOR	
1. Enkät resvaneundersökning 1	
2. Enkät resvaneundersökning 2	
3. Sammanställning av svar från Hälsoframpare	
4. Sammanställning av svar från Testresenärer	

SAMMANFATTNING

- ❖ RVU 1: Genomfördes 3 – 4 maj 2007, 562 respondenter. Totalt 900 anställda ger en svarsfrekvens på 62 procent.
- ❖ RVU 2: Genomfördes 5 – 16 maj 2008, 259 respondenter. Totalt 944 anställda ger en svarsfrekvens på 27 procent.
- ❖ Vanligaste färdssätten till arbetet är bil som förare, samåkning och att resa med kollektivtrafiken i både RVU 1 och RVU 2.
- ❖ Förändringar mellan de två resvaneundersökningarna i färdssätt till jobbet:
 - bil som förare har minskat med 4 procentenheter
 - att samåka har ökat med 4 procentenheter
 - att åka kollektivt har ökat med 1 procentenhet
- ❖ Av de som bor inom 10 km från arbetet har andelen bilförare minskat med nästan 8 procentenheter. Antalet cyklistar har ökat med 5 procentenheter och de som går till jobbet har minskat med 1 procentenhet.
- ❖ Andelen som aldrig åker med kollektivtrafiken har minskat med hela 33 procentenheter. Medan det dagliga resandet med kollektivtrafiken har minskat med ungefär 8 procentenheter.
- ❖ Kunskapen om EcoDriving har ökat. De som vet vad EcoDriving är och delvis tillämpar det när de kör bil har ökat med 9 procentenheter.
- ❖ Under ett år åker samtliga anställda på Volvo i Braås cirka 1 025 434 mil till och från arbetet för en anställd blir det cirka 1086 mil per år. Utav dessa resor är 58 procent med bil, 22 procent med kollektivtrafiken, 19 procent som samåkning och 1 procent med cykel.
- ❖ 74 procent av de anställda på Volvo i Braås känner till projektet Smart trafikant.
- ❖ 7 procent har förändrat sitt resebeteende till att resa mer hållbart på grund av projektet. 8 procent har börjat fundera på att ändra sitt beteende.
- ❖ 86 procent av dem som deltagit i Smart trafikant är mycket nöjda eller nöjda med projektet.
- ❖ 49 procent av de anställda önskar att det genomförs fler liknande projekt.

En typisk anställd på Volvo i Braås

Är en man i 31-40 års ålder

Åker raka vägen mellan hem och arbetsplats

Släpper ut cirka 1,7 ton CO₂ per år genom resorna till och från jobbet



Byter inte färdssätt mellan sommar och vinter

Reser cirka 4,7 mil om dagen till och från jobbet
58 % 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.energi-kontorsydost.se

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

Smart trafikant på Volvo i Braås

Sedan våren 2007 arbetar Volvo i Braås 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 maj 2007 och en i maj 2008. Genom den första undersökningen fick vi fram ett utgångsvärde och kunskap om de anställdas resemönster. Undersökningen gav också en bild av vilka prova-på aktiviteter som var mest lämpliga för arbetsplatsen. Den första resvaneundersökningen för Volvo i Braås genomfördes 3-4 maj 2007. Den andra resvaneundersökningen genomfördes 5-16 maj 2008 och mäter effekten av de åtgärder som har genomförts under året samt hur många personer som har nåtts av informationen om hållbart resande. Resultaten från dessa båda undersökningar presenteras i denna rapport.

Under året (maj – maj) har det genomförts olika aktiviteter inom Smart trafikant på Volvo i Braås. Nio personer har provat på att åka buss till jobbet i två månader (Testresenärer) och åtta personer har provat på att cykla till jobbet i sex månader (Hälsotrampare) och 10 personer har utbildats i EcoDriving. En utställning om hållbart resande fanns på plats under en dag utanför matsalen på Volvo, även två personer från Energikontor Sydost fanns på plats under dagen. Då de fanns möjlighet att anmäla sitt intresse för att börja samåka, diskutera olika transportsätt och ta material/broschyrer om olika hållbara transportsätt.

Om rapporten

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

METOD OCH GENOMFÖRANDE

RVU 1

Vid planeringen av resvaneundersökningen var utgångspunkten att göra en totalundersökning, dvs. samtliga anställda skulle få möjlighet att svara på enkäten. Det totala antalet anställda på Volvo i Braås uppgår till cirka 900 personer. Flertalet av dessa har inte dagligen tillgång eller arbetar vid datorer. Detta gjorde att en webbaserad undersökning inte var möjlig att genomföra. Enkäten delades ut på plats av Volvo och Energi-kontor Sydost till de anställda under 3-4 maj då Volvo hade informationsmöten med alla anställda. Under dessa två dagar genomfördes mötet vid flera olika tidpunkter med ca 90 personer vid varje tillfälle. Totalt var cirka 800 personer kallade till informationsmötena.

Svars frekvens

Enkäten kopierades i 800 exemplar och distribuerades ut när de anställda gick in till informationsmötet. Antalet enkäter som kommit i retur och bearbetats uppgår till 562 st. De 562 anställda som svarade utgör 62 procent av det totala antalet anställda på Volvo i som totalt har cirka 900 anställda. Någon bortfallsanalys över dem som inte svarade på enkäten har inte genomförts. Svarsfrekvensen för RVU 1 var 62 procent.

Tid och väderlek

Enkäten till de anställda delades ut i början av maj 2007. Under perioden för resvaneundersökningen var det torrt och rätt normala temperaturer för maj månad. Den 6 maj uppmättes av SMHI 23 grader i Målilla. Resvaneundersökningar brukar genomföras mellan mitten av augusti till mitten av oktober på hösten och mitten av mars till mitten av maj på våren. Eftersom huvudsyftet med undersökningen är att få fram ett utgångsvärde inför de aktiviteter som planeras och eftersom den andra och uppföljande undersökningen skall ske exakt ett år efter den första, har inte valet av tidsperiod någon avgörande betydelse.

RVU 2

Även vid planeringen av den andra resvaneundersökningen var utgångspunkten att göra en totalundersökning dvs. samtliga anställda skulle få möjlighet att svara på enkäten. På Volvo i Braås arbetar 944 personer och då flertalet av dessa inte dagligen har tillgång eller arbetar vid datorer, detta gjorde att en webbaserad undersökning inte var möjlig att genomföra. Enkäten kopierades upp och spreds tillsammans med ett informationsblad som skickades ut till alla anställda, enkäten skulle sedan lämnas in till receptionen på Volvo i Braås.

Svarsfrekvens

Antalet enkäter som kom i retur och bearbetats uppgår till 259 st. Dessa 259 st utgör 27 procent av anställda på Volvo i Braås som totalt har 944 st anställda. Svarsfrekvensen för RVU 2 var 27 procent.

Tid och väderlek

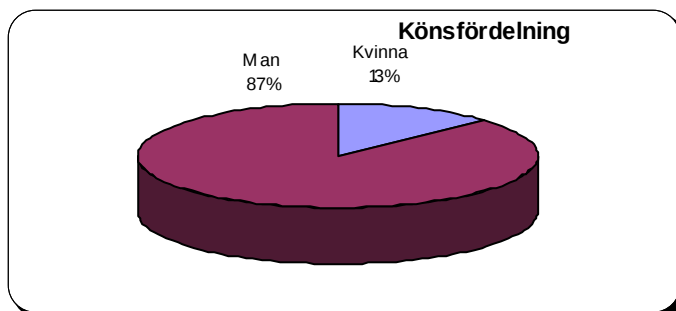
Enkäten delades ut under perioden 5 - 16 maj 2008. Under perioden för resvaneundersökningen var det fint väder med sol, lite blåst och för årstiden varmt. Man vara medveten om att en undersökning som sker under den kalla årsperioden visar att färre personer cyklar och går och fler kör och åker bil till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

RESPONDENTER RVU 1

Nedan presenteras kön och åldersfördelning hos de 562 respondenterna.

Könsfördelning

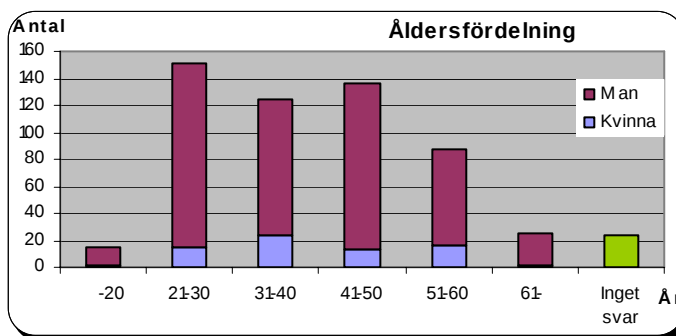
Könsfördelning	Antal svar	Fördelning
Kvinna	70	12%
Man	468	83%
Inget svar	24	4%
Total:	562	100%



En stor majoritet, 83 procent, av de som svarat på enkäten var män. 13 procent var kvinnor.

Åldersfördelning

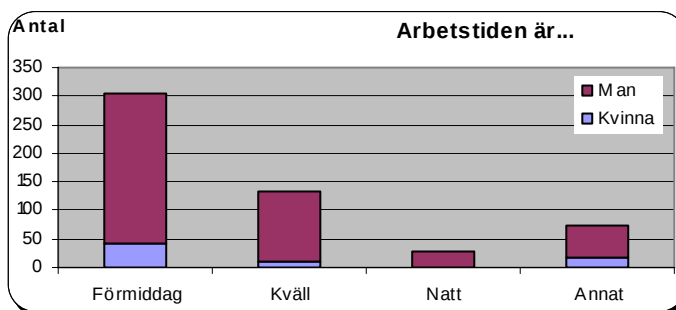
Åldersfördelning	Antal svar	Fördelning
-20	15	3%
21-30	153	27%
31-40	128	23%
41-50	142	25%
51-60	90	16%
61-	25	4%
Inget svar	9	2%
Total:	562	100%



Tabellen nedan visar åldersfördelning för de 562 personerna som svarade på enkäten. Medelåldern för de anställda på Volvo i Braås och som svarade på enkäten ligger i intervallet 31-40 år. Av de svarande var det minst antal personer i åldersgruppen under 20 år. Stolparna i graferna är uppdelade för att även visa fördelningen mellan män och kvinnor.

Arbetstider

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Förmiddag	337	60%
Kväll	136	24%
Natt	27	5%
Annat	62	11%
Total:	562	100%



Lite mer än hälften, 60 procent av de anställda jobbade förmiddagsskift vid det tillfälle de svarade på enkäten. De som har angett att de jobbar dagtid har lagts ihop med förmiddagsskiftet. 24 procent jobbade kväll, 5 procent natt och 11 procent jobbade annan tid, exempelvis helg. Stolparna i graferna är uppdelade för att även visa fördelningen mellan män och kvinnor.

Vilket är de första siffror i din hemadress postnummer?

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
34_ Västra Kronoberg (med tätorterna Ljungby, Älmhult och Alvesta)	19	3%
35_ Växjö tätort (inklusive Vederslöv, Kalvsvik och Tåvelsås)	227	40%
36_ Östra Kronoberg (med tätorterna Åseda, Lessebo och Tingsryd)	253	45%
37_ Blekinge län	15	3%
38_ Södra Kalmar län (med tätorterna Torsås, Mörbylånga, Nybro, Borgholm och Mönsterås)	6	1%
39_ Kalmar tätort	2	0%
57_ Östra Jönköpings län och Mellersta Kalmar län (med tätorterna Tranås, Aneby, Eksjö, Vetlanda, Sävsjö, Nässjö, Hultsfred, Oskarshamn och Högsby)	7	1%
Annat postnummer	33	6%
Total:	562	100%

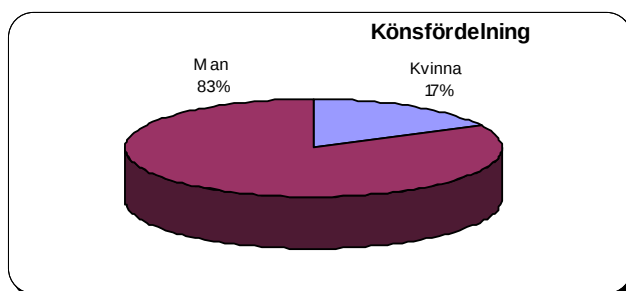
Nästan hälften, 45 procent av de anställda på Volvo i Braås som svarade på enkäten kommer ifrån östra delen av Kronobergs län, 40 procent av de anställda kommer från Växjö tätort.

RESPONDENTER RVU 2

Nedan presenteras kön och åldersfördelning hos de 259 respondenterna.

Könsfördelning

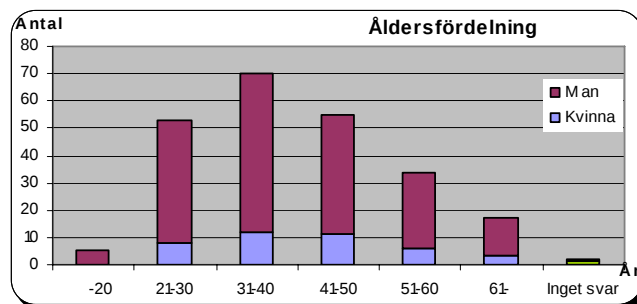
Könsfördelning	Antal svar	Fördelning
Kvinna	41	16%
Man	195	75%
Inget svar	23	9%
Total:	259	100%



En stor majoritet, 75 procent, av de som svarat på enkäten var män. 16 procent var kvinnor.

Åldersfördelning

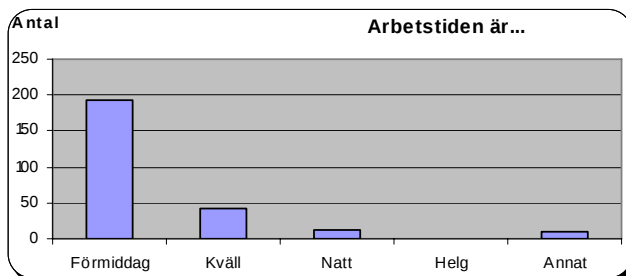
Åldersfördelning	Antal svar	Fördelning
-20	5	2%
21-30	60	23%
31-40	75	29%
41-50	62	24%
51-60	36	14%
61-	17	7%
Inget svar	4	2%
Total:	259	100%



Tabellen nedan visar åldersfördelning för de 259 personerna som svarade på enkäten. Medelåldern för de anställda på Volvo i Braås och som svarade på enkäten ligger i intervallet 31-40 år. Av de svarande var det minst antal personer i åldersgruppen under 20 år och få i gruppen över 61 år. Stolparna i graferna är uppdelade för att även visa fördelningen mellan män och kvinnor.

Arbetstider

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Förmiddag/dag	194	75%
Kväll	43	17%
Natt	12	5%
Helg	1	0%
Annat	9	3%
Total:	259	100%



75 procent av de anställda jobbade förmiddagsskift/dagtid vid det tillfälle de svarade på enkäten. 17 procent jobbade kväll, 5 procent natt. 3 procent jobbade annan tid.

Vilket är de första siffror i din hemadress postnummer?

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
33_ Södra delarna av Jönköpings län	1	0%
34_ Västra Kronoberg (med tätorterna Ljungby, Älmhult och Alvesta)	7	3%
35_ Växjö tätort (inklusive Vederslöv, Kalvsvik och Tåvelsås)	115	44%
36_ Östra Kronoberg (med tätorterna Åseda, Lessebo och Tingsryd)	106	41%
37_ Blekinge län	3	1%
38_ Södra Kalmar län (med tätorterna Torsås, Mörbylånga, Nybro, Borgholm och Mönsterås)	2	1%
39_ Kalmar tätort	2	1%
57_ Östra Jönköpings län och Mellersta Kalmar län (med tätorterna Tranås, Aneby, Eksjö, Vetlanda, Sävsjö, Nässjö, Hultsfred, Oskarshamn och Högsby)	5	2%
Annat postnummer	17	7%
Total:	259	100%

Nästan hälften, 44 procent av de anställda på Volvo i Braås som svarade på enkäten kommer ifrån Växjö tätort och 41 procent kommer ifrån de östra delarna av Kronobergs län.

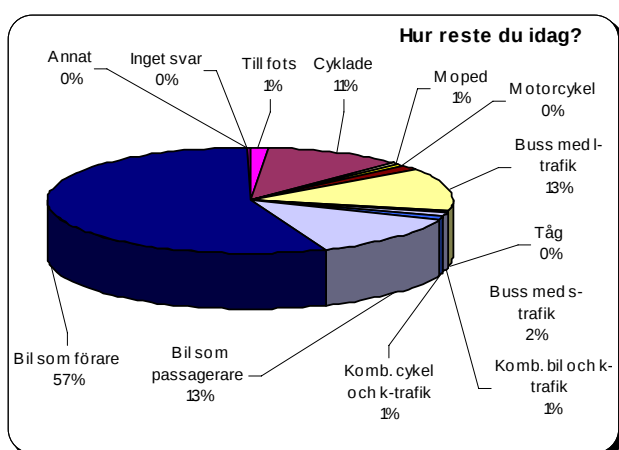
RESULTAT

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

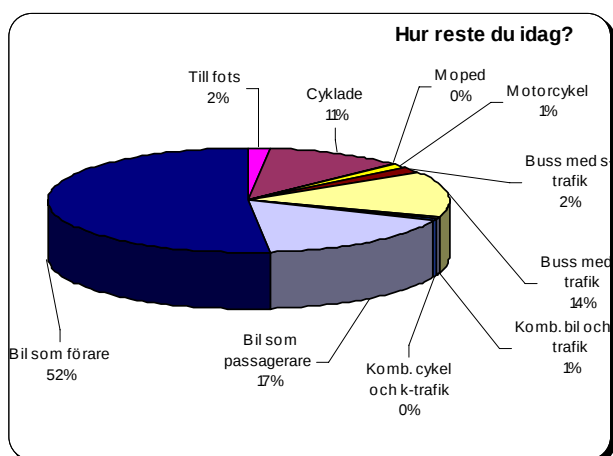
Under tabellen och grafen finns också en skriftlig sammanfattning av resultaten. Det kan finnas en liten skillnad i den procentuella fördelningen mellan vad som anges i tabellen och i figuren. Skillnaden beror på att datorprogrammet har avrundat olika.

Hur reste du till arbetet idag?

	RVU 1		RVU 2			
Resealternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning	Förändring %-enheter	i %
Till fots	8	1%	4	2%	0%	8%
Cyklade	62	11%	29	11%	0%	1%
Moped	4	1%	1	0%	0%	-46%
Motorcykel	2	0%	3	1%	1%	225%
Buss med s-trafik	10	2%	4	2%	0%	-13%
Buss med l-trafik	74	13%	37	14%	1%	8%
Tåg	1	0%	0	0%	0%	-100%
Komb. bil och k-trafik	7	1%	2	1%	0%	-38%
Komb. cykel och k-trafik	5	1%	1	0%	-1%	-57%
Bil som passagerare	73	13%	44	17%	4%	31%
Bil som förare	314	56%	134	52%	-4%	-7%
Annat	1	0%	0	0%	0%	-100%
Inget svar	1	0%	0	0%	0%	-100%
Total:	562	100%	259	100%		



RVU 1



RVU 2

På enkätens svarsalternativ fanns möjlighet att ange alternativet kombination buss och tåg men ingen av de anställda hade angett detta som något av sitt alternativ. Det har därför rensats bort i sammanställningen.

Det vanligaste sättet i RVU 1 att resa till Volvo i Braås var i bil som förare, det gjorde 56 procent av dem som svarade på enkäten. De näst vanligaste resesätten var i bil som passagerare och buss med landsbygdstra-

fiken det gjorde 13 procent vardera. Där efter kommer att cykla vilket 11 procent gjorde. 2 procent hade åkt buss med stadstrafiken till jobbet och 1 procent reste buss med landsbygdstrafik. 2 procent hade kombinerat två färdsätt till jobbet. Slutligen var det sammanlagt 1 procent som hade åkt motorcykel eller moped till jobbet.

I RVU 2 var det vanligaste sättet att resa till arbetet i bil som förare vilket 52 procent gjorde, därefter kom att åka bil som passagerare, 17 procent reste på detta sätt. 14 procent reste med landsbygdstrafiken och 11 procent cyklade. 2 procent vardera gick till jobbet eller åkte buss med stadstrafiken. 1 procent körde motorcykel och 1 procent kombinerade bil och kollektivtrafik.

De förändringar som syns mellan de två resvaneundersökningarna var att bil som förare hade minskat med ungefär 4 procentenheter. Att samåka hade också ökat med ungefär 4 procentenheter och att åka buss med landsbygdstrafiken hade ökat med 1 procentenhet.

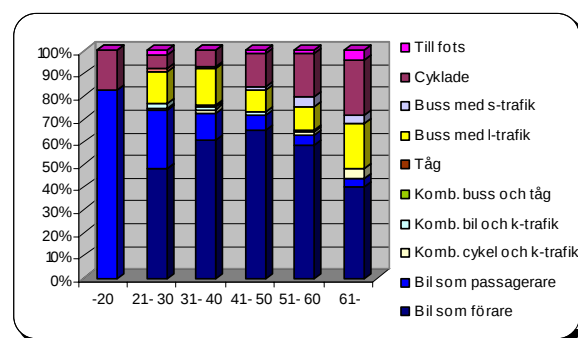
Överrensstämmer din resa idag med hur du normalt tar dig till arbetet?

	RVU 1		RVU 2	
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Ja	507	90%	225	87%
Nej	53	9%	32	12%
Inget svar	2	0%	2	1%
Total:	562	100%	259	100%

För de allra flesta överrensstämmer deras resa för den dagen som de svarade på RVU 1 och RVU 2 med hur de normalt tar sig till arbetet. 9 respektive 12 procent tog normalt sig till arbetet på annat sätt än de gjorde den dag de svarade på enkäten. Hur de som svarade nej normalt reser till jobbet har inte undersökts.

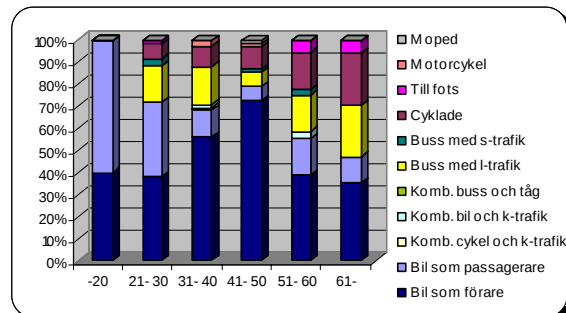
Färdmedelsval fördelat efter åldersgrupp

RVU 1	-20	21 - 30	31 - 40	41 - 50	51 - 60	61 -
Till fots	0%	2%	0%	1%	1%	4%
Cyklade	7%	6%	7%	13%	19%	24%
Moped	0%	0%	0%	3%	0%	0%
Motorcykel	0%	0%	0%	1%	0%	0%
Buss med s-trafik	0%	1%	1%	1%	4%	4%
Buss med l-trafik	13%	14%	16%	9%	10%	20%
Tåg	0%	0%	1%	0%	0%	0%
Komb. buss och tåg	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Komb. bil och k-trafik	0%	2%	1%	1%	1%	0%
Komb. cykel och k-trafik	0%	1%	2%	0%	1%	4%
Bil som passagerare	33%	25%	12%	6%	4%	4%
Bil som förare	47%	48%	61%	62%	58%	40%
Summa	100%	100%	100%	100%	100%	100%



RVU 1

RVU 2	-20	21 - 30	31 - 40	41 - 50	51 - 60	61 -
Till fots	0%	2%	0%	0%	6%	6%
Cyklade	0%	7%	9%	10%	17%	24%
Moped	0%	0%	0%	2%	0%	0%
Motorcykel	0%	0%	3%	2%	0%	0%
Buss med s-trafiken	0%	3%	0%	2%	3%	0%
Buss med l-trafiken	0%	17%	17%	6%	17%	24%
Tåg	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Komb bil och k-trafik	0%	0%	1%	0%	3%	0%
Komb. cykel och k-trafik	0%	0%	1%	0%	0%	0%
Bil som passagerare	60%	33%	12%	6%	17%	12%
Bil som förare	40%	38%	56%	73%	39%	35%
Summa	100%	100%	100%	100%	100%	100%

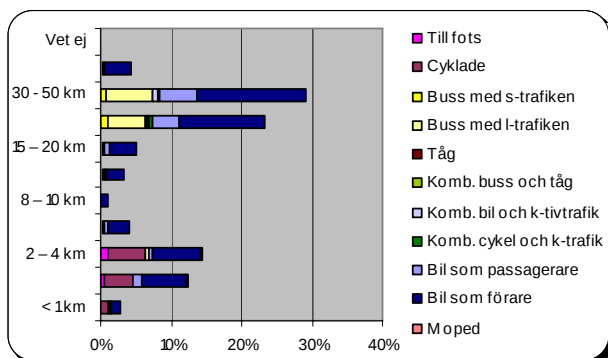


RVU 2

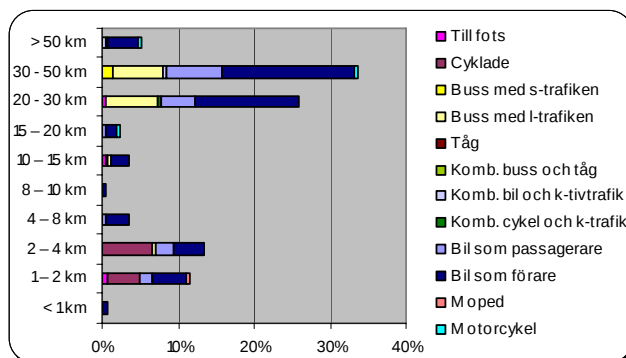
Färdmedelsvalen, fördelat efter åldersgrupperna, skiljer sig något åt mellan de olika grupperna, dock inga stora skillnader mellan de två resvaneundersökningarna. Bil som förare och bil som passagerare är dock det två färdmedlen som dominerar i alla åldersgrupper. Personerna i åldersgrupperna 31-40 år och 41-50 är den grupp där flest kör bil till arbetet. Flest cyklar finns det i åldersgrupperna 51-60 år och över 60 år. Kollektivtrafikåkandet var i RVU 1 svagast i åldersgruppen 41-50 år och i RVU 2 var det i åldersgruppen under 20 år, där ingen åkte med kollektivtrafiken. Intresset för att åka med kollektivtrafik finns i åldersgruppen över 60 år.

Hur långt är det enkel väg till arbetet?

	RVU 1		RVU 2	
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Mindre än 1 km	15	3%	2	1%
1 – 2 km	69	12%	30	12%
2 – 4 km	81	14%	35	14%
4 – 8 km	23	4%	9	3%
8 – 10 km	5	1%	1	0%
10 – 15 km	19	3%	9	3%
15 – 20 km	29	5%	6	2%
20 - 30 km	131	23%	67	26%
30 - 50 km	164	29%	87	34%
Mer än 50 km	25	4%	13	5%
Inget svar / Vet ej	1	0%	0	0%
Total:	562	100%	259	100%



RVU 1

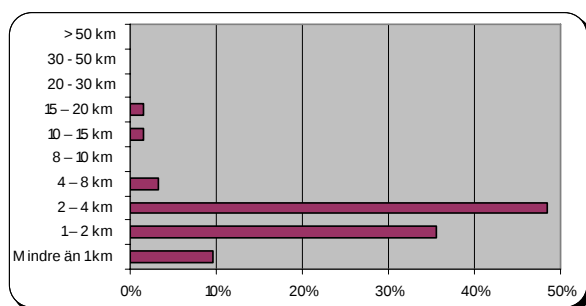


RVU 2

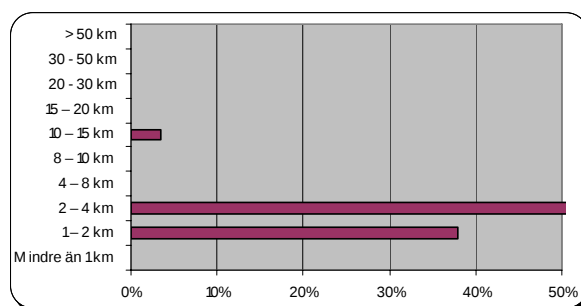
Det var inga stora skillnader mellan RVU 1 och RVU 2, 34 respektive 30 procent av de anställda på Volvo i Braås som svarade på RVU 1 och RVU 2, bor inom en radie av 10 km från arbetsplatsen. 33 respektive 39 procent har mer än 30 km till arbetet.

Så långt har cyklisterna och bilisterna till arbetet

Cyklade	RVU 1		RVU 2	
	Antal	Fördelning	Antal	Fördelning
Mindre än 1 km	6	10%	0	0%
1 – 2 km	22	35%	11	38%
2 – 4 km	30	48%	17	59%
4 – 8 km	2	3%	0	0%
8 – 10 km	0	0%	0	0%
10 – 15 km	1	2%	1	3%
15 – 20 km	1	2%	0	0%
20 - 30 km	0	0%	0	0%
30 - 50 km	0	0%	0	0%
> 50 km	0	0%	0	0%
Summa	62	100%	29	100%



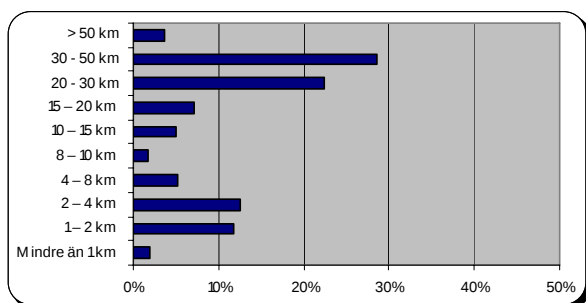
RVU 1



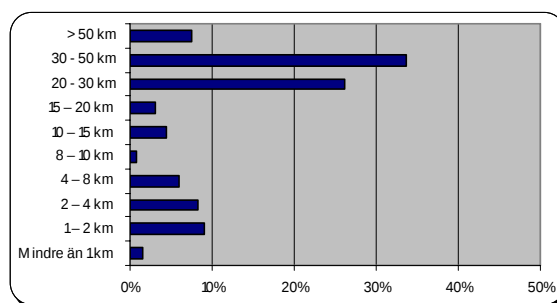
RVU 2

Enligt båda undersökningarna bor nästan alla av cyklisterna inom en mil från arbetsplatsen. Man kan konstatera att 83 respektive 97 procent av dem som cyklar till jobbet har mellan 1 till 4 kilometer enkel väg till arbetet.

Bil som förare	RVU 1		RVU 2	
	Antal	Fördelning	Antal	Fördelning
Mindre än 1 km	6	2%	2	1%
1 – 2 km	36	12%	12	9%
2 – 4 km	38	13%	11	8%
4 – 8 km	16	5%	8	6%
8 – 10 km	5	2%	1	1%
10 – 15 km	15	5%	6	4%
15 – 20 km	22	7%	4	3%
20 - 30 km	68	22%	35	26%
30 - 50 km	87	29%	45	34%
> 50 km	11	4%	10	7%
Summa	304	100%	134	100%



RVU 1

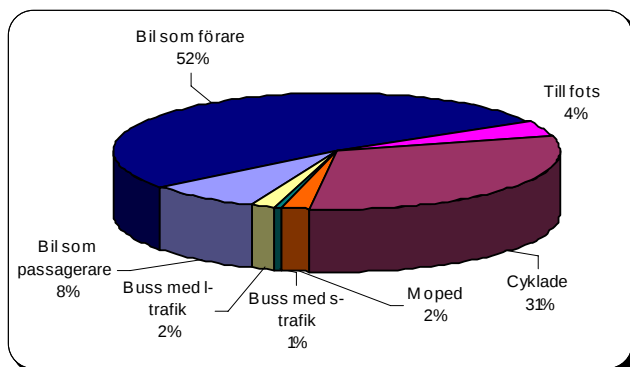


RVU 2

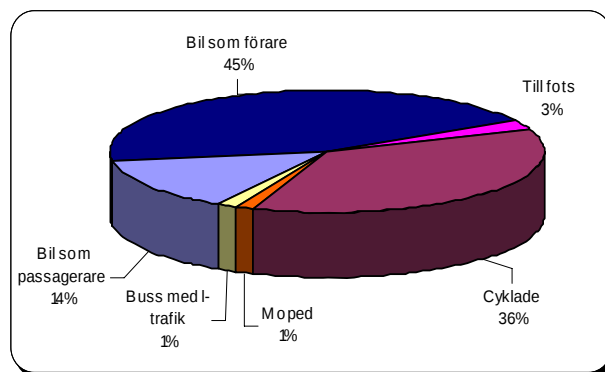
Även här var det inga stora skillnader mellan RVU 1 och RVU 2. Av bilförarna har 34 respektive 25 procent mindre än 10 km till arbetet. 51 respektive 60 procent har mellan 20-50 km till arbetet och 4 respektive 7 procent har över 50 km till arbetet.

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

	RVU 1		RVU 2			
Resealternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning	Förändring %-enheter	i %
Till fots	8	4%	2	3%	-1,5%	-137%
Cyklade	60	31%	28	36%	5,3%	-83%
Moped	4	2%	1	1%	-0,8%	-138%
Buss med s-trafik	1	1%	0	0%	-0,5%	-200%
Buss med l-trafik	3	2%	1	1%	-0,3%	-116%
Bil som passagerare	16	8%	11	14%	6,0%	-28%
Bil som förare	101	52%	34	44%	-8,2%	-116%
Total:	193	100%	77	100%		



RVU 1



RVU 2

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

Det vanligaste sättet att resa till Volvo i Braås i RVU 1 och för de som bor inom 10 km från arbetsplatsen var i bil som förare, 52 procent svarade att de hade kört bil till arbetet. 31 procent cyklade och 8 procent reste i bil som passagerare till arbetet. 4 procent gick till arbetet. 1,6 procent åkte buss med landsbygdstrafiken och 0,5 procent åkte buss med stadstrafiken. I RVU 2 var det 44 procent av dem som svarade på enkäten som körde bil till jobbet, 36 procent cyklade, 14 procent samåkade, 3 procent gick till fots, 1 procent körde moped och 1 procent åkte kollektivt.

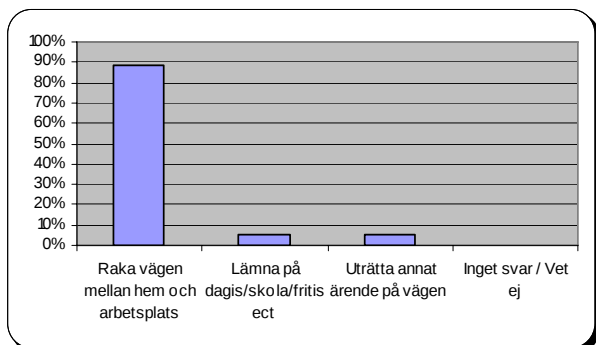
De förändringar som var mellan undersökningarna var framförallt att de som kör bil till jobbet har minskat med 8 procentenheter och de som cyklade hade ökat med 5 procentenheter.

Som en jämförelse kan nämnas resultatet från en resvaneundersökning av Göteborgs stad som bygger på undersökningar från ett 20-tal företag. I undersökningen var resesätten för dem som hade under 10 km enligt följande: 14 procent går, 22 procent cyklar, 24 procent åker kollektivt, 6 procent samåker, 27 procent kör ensam i bil och slutligen 7 procent tar sig till jobbet på annat sätt. Vid den jämförelsen kan man konstatera att de anställda på Volvo i Braås i större utsträckning än göteborgarna cyklar, samåker och kör bil till jobbet. Medan de i Göteborg i mycket större utsträckning går till jobbet, de reser också betydligt mycket mer med kollektivtrafiken.

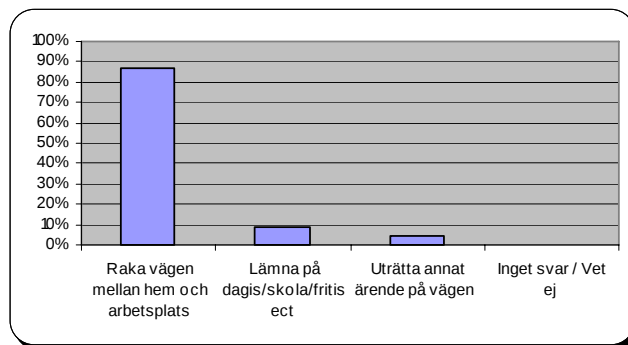
Uträttar du ärende på vägen till och från jobbet?

När du reste hit idag åkte du...?

	RVU 1		RVU 2	
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Raka vägen mellan hem och arbetsplats	499	89%	225	87%
Lämna på dagis/skola/fritis etc	29	5%	23	9%
Uträtta annat ärende på vägen	32	6%	11	4%
Inget svar / Vet ej	2	0%	0	0%
Total:	562	100%	259	100%



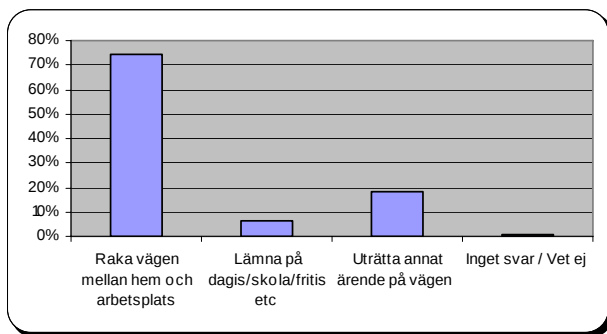
RVU 1



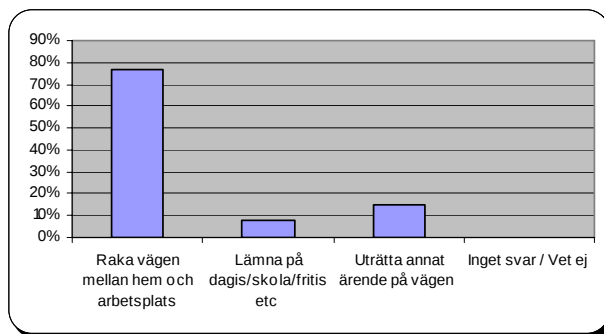
RVU 2

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	418	74%	199	77%
Lämna på dagis/skola/fritis etc	37	7%	21	8%
Uträtta annat ärende på vägen	103	18%	39	15%
Inget svar / Vet ej	4	1%	0	0%
Total:	562	100%	259	100%



RVU 1

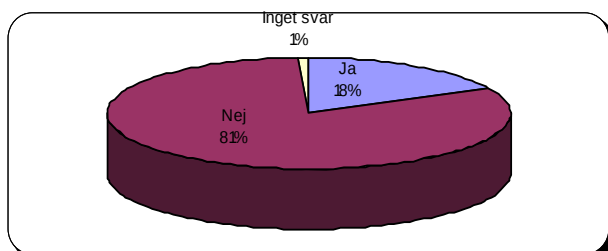


RVU 2

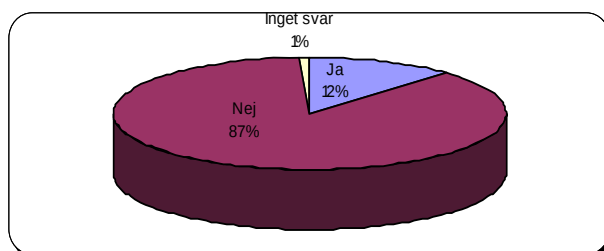
Majoriteten av dem som svarade på RVU 1 och RVU 2 åker raka vägen mellan hemmet och arbetsplatsen.

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	99	18%	32	12%
Nej	459	82%	225	87%
Inget svar	4	1%	2	1%
Total:	562	100%	259	100%



RVU 1

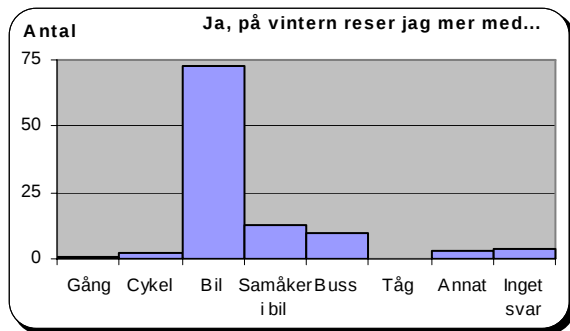


RVU 2

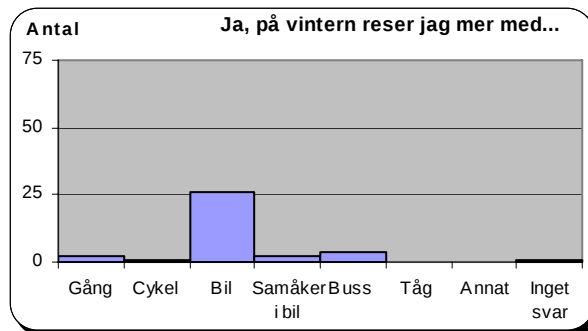
En betydande majoritet av dem som svarade, har samma färdmedel vinter som sommar. 18 respektive 12 procent ändrar dock sitt sätt att resa mellan vinter och sommar. De ändrar då till:

Ja, på vintern reser jag mer med...

	RVU 1		RVU 2	
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Gång	1	1%	2	6%
Cykel	2	2%	1	3%
Bil	73	69%	26	72%
Samåker i bil	13	12%	2	6%
Buss	10	9%	4	11%
Tåg	0	0%	0	0%
Annat	3	3%	0	0%
Inget svar	4	4%	1	3%
Total:	106	100%	36	100%



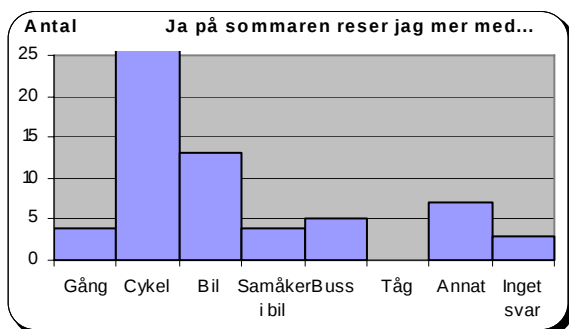
RVU 1



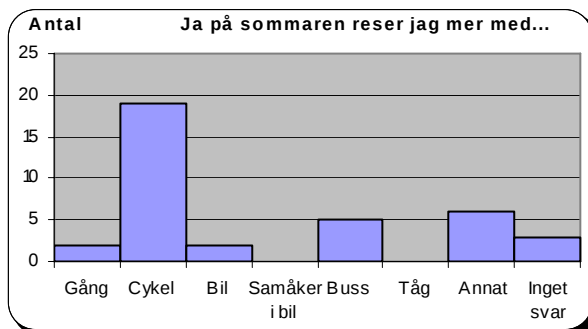
RVU 2

Ja, på sommaren reser jag mer med...

Svarsalternativ	RVU 1		RVU 2	
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Gång	4	4%	2	5%
Cykel	68	65%	19	51%
Bil	13	13%	2	5%
Samåker i bil	4	4%	0	0%
Buss	5	5%	5	14%
Tåg	0	0%	0	0%
Annat	7	7%	6	16%
Inget svar	3	3%	3	8%
Total:	104	100%	37	100%



RVU 1

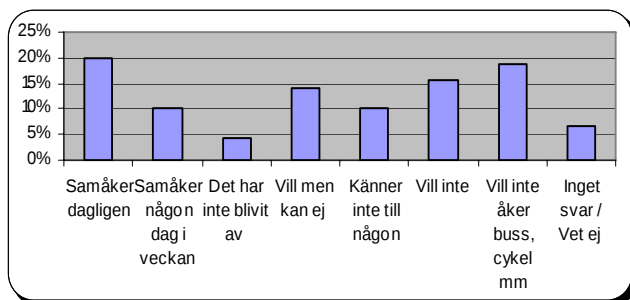


RVU 2

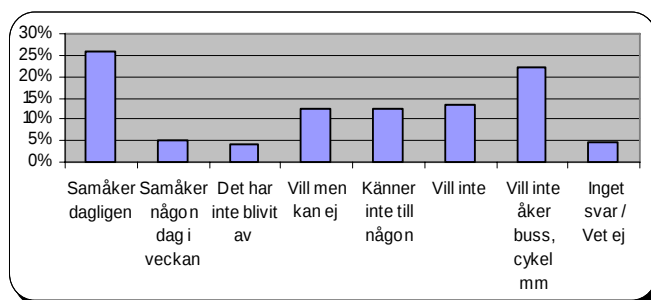
Av dem som byter färdssätt mellan vinter och sommar var det i huvudsak mellan bil och cykel som de bytte.

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

Svarsalternativ	RVU 1		RVU 2		Förändring %-enheter	i %
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning		
Samåker dagligen	113	20%	67	26%	6%	29%
Samåker någon dag i veckan	57	10%	13	5%	-5%	-51%
Det har inte blivit av	24	4%	11	4%	0%	-1%
Vill men kan ej	79	14%	32	12%	-2%	-12%
Känner inte till någon	57	10%	32	12%	2%	22%
Vill inte	88	16%	35	14%	-2%	-14%
Vill inte åker buss, cykel mm	106	19%	57	22%	3%	17%
Inget svar / Vet ej	38	7%	12	5%	-2%	-31%
Total:	562	100%	259	100%		



RVU 1



RVU 2

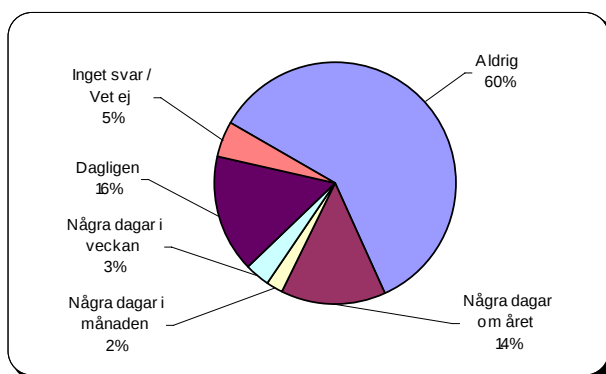
I RVU 1 hade 30 procent av dem som svarade på enkäten erfarenhet av samåkning genom att dagligen eller någon dag i veckan samåka till och från arbetet. 19 procent vill inte samåka för att de idag åker buss eller cyklar och 16 procent vill inte samåka utan vill köra bil själva. 14 procent vill men kan av något skäl inte samåka. 10 procent känner inte till någon att samåka med och för 4 procent har det bara inte blivit av att de börjat samåka.

I RVU 2 var det 31 procent av dem som svarade på enkäten erfarenhet av samåkning genom att dagligen eller någon dag i veckan samåka. 22 procent vill inte samåka för de åker med buss eller cyklar, 14 procent vill inte samåka, 12 procent vardera känner inte till någon att samåka med eller vill men kan av olika skäl inte och för 4 procent har det inte blivit av att de börjat samåka.

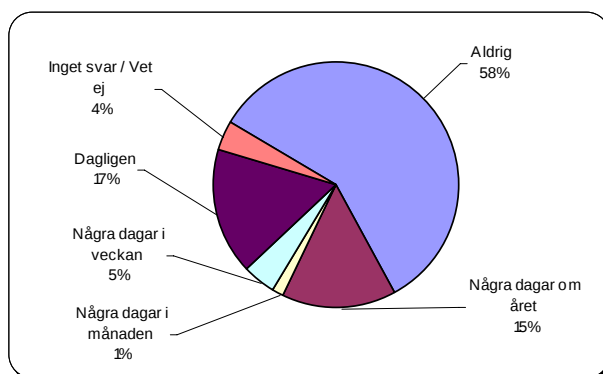
Inga stora förändringar mellan RVU 1 och RVU 2 de som samåker dagligen eller någon dag i veckan har ökat med 1 procentenhet.

Hur ofta reser du med kollektivtrafik till och från arbetet?

	RVU 1		RVU 2			
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning	Förändring %-enheter	i %
Aldrig	337	60%	152	27%	-33%	-55%
Några dagar om året	79	14%	39	7%	-7%	-51%
Några dagar i månaden	12	2%	3	1%	-2%	-75%
Några dagar i veckan	18	3%	12	2%	-1%	-33%
Dagligen	89	16%	43	8%	-8%	-52%
Inget svar / Vet ej	27	5%	10	2%	-3%	-63%
Total:	562	100%	259	100%		



RVU 1



RVU 2

På frågan hur ofta du reser med kollektivtrafiken svarade en majoritet 60 procent i RVU 1 att de aldrig hade åkt med kollektivtrafiken till arbetet. 16 procent svarade att de åkte dagligen med kollektivtrafiken. 3 procent

att de åker någon dag i veckan. 2 procent åker några dagar i månaden och slutligen 14 procent några dagar om året. I RVU 2 var det 27 procent som svarade att de aldrig åkt med kollektivtrafiken, vilket är en minskning med hela 33 procentenheter. 8 procent svarade att de dagligen åkte med kollektivtrafiken vilket är en minskning med 8 procentenheter jämfört med RVU 1. 7 procent åker några dagar om året, 2 procent några dagar i veckan och 1 procent åker kollektivt några dagar i månaden.

Användningen av kollektivtrafiken fördelat efter åldersgrupper.

RVU 1	-20	21 - 30	31 - 40	41 - 50	51 - 60	61 -	Summa
	%	%	%	%	%	%	%
Jag har aldrig använt den	87%	52%	57%	69%	64%	60%	60%
Jag åker med kollektivtrafiken några dagar om året	7%	21%	17%	9%	9%	12%	14%
Jag åker med kollektivtrafik några dagar i månaden	0%	4%	2%	1%	1%	0%	2%
Jag åker med kollektivtrafik några dagar i veckan	0%	1%	5%	4%	4%	4%	3%
Jag åker dagligen med kollektivtrafiken	7%	21%	16%	12%	14%	20%	16%
Inget svar / Vet ej	0%	1%	2%	5%	7%	4%	5%
Summa	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

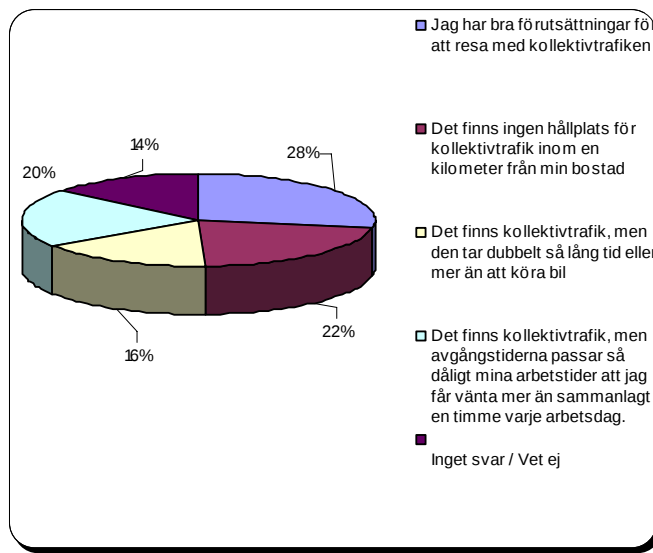
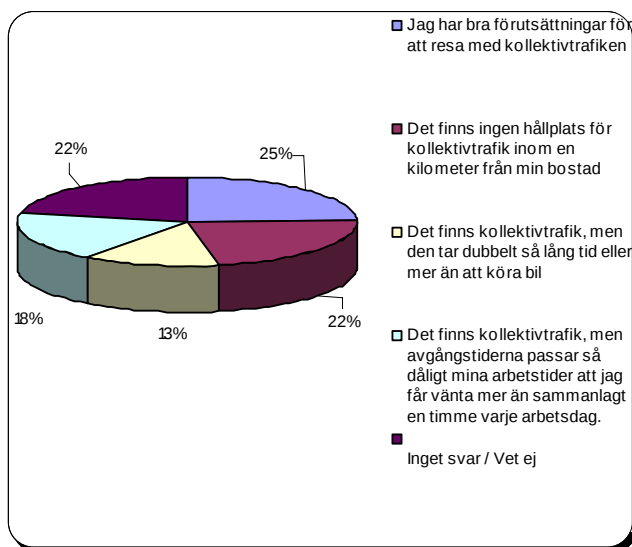
RVU 2	-20	21 - 30	31 - 40	41 - 50	51 - 60	61 -	Summa
	%	%	%	%	%	%	%
Jag har aldrig använt den	80%	53%	49%	74%	61%	53%	59%
Jag åker med kollektivtrafiken några dagar om året	20%	18%	23%	10%	6%	6%	15%
Jag åker med kollektivtrafik några dagar i månaden	0%	0%	5%	0%	0%	0%	1%
Jag åker med kollektivtrafik några dagar i veckan	0%	7%	5%	5%	3%	0%	5%
Jag åker dagligen med kollektivtrafiken	0%	17%	19%	8%	25%	29%	17%
Inget svar / Vet ej	0%	5%	0%	3%	6%	12%	4%
Summa	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

I RVU 1 var de personer som aldrig har använt kollektivtrafiken relativt jämt fördelat mellan de olika åldersgrupperna. Det finns dock en liten övervikt i åldersgruppen under 20 år. Av dem som svarat att de dagligen åker med kollektivtrafiken återfinns de främst i åldersgrupperna 21-30 och över 61 år.

I RVU 2 var det främst i åldersgrupperna under 20 år och 41-50 år. De som dagligen åker med kollektivtrafiken finns i åldersgrupperna 51-60 år och de över 60 år.

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

Svarsalternativ	RVU 1		RVU 2		Förändring %-enheter	i %
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning		
Jag har bra förutsättningar för att resa med kollektivtrafiken	139	25%	72	28%	3%	12%
Det finns ingen hållplats för kollektivtrafik inom en kilometer från min bostad	125	22%	56	22%	-1%	-3%
Det finns kollektivtrafik, men den tar dubbelt så lång tid eller mer än att köra bil	73	13%	42	16%	3%	25%
Det finns kollektivtrafik, men avgångstiderna passar så dåligt mina arbetstider att jag får vänta mer än sammanlagt en timme varje arbetsdag.	103	18%	53	20%	2%	12%
Inget svar / Vet ej	122	22%	36	14%	-8%	-36%
Total:	562	100%	259	100%		



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

Svaren på denna fråga var i stort sett samma i RVU 1 och RVU 2. 25 respektive 28 procent svarade att de hade bra förutsättningar för att resa med kollektivtrafiken. 22 procent har angett att de inte har någon hållplats inom en kilometer från bostaden. 13 respektive 16 procent har angett att kollektivtrafiken tar dubbelt så lång tid eller mer i jämförelse med bilen. Slutligen har 18 respektive 20 procent angett att de har kollektivtrafik men att avgångstiderna passar dåligt i förhållande till arbetstiderna.

De förändringar som fanns mellan RVU 1 och RVU 2 kan tolkas som att kunskapen om kollektivtrafiken har ökat genom att exempelvis fler har upptäckt att de har bra förutsättningar att åka kollektivtrafik, eller att kollektivtrafiken tar dubbelt så lång tid som att köra bil.

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

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

RVU 1	Till fots	Cyklade	Bil som passagerare	Bil som förare
Bra förutsättningar	25%	3%	36%	10%
Ingen hållplats inom 1 km	13%	26%	11%	29%
Dubbelt så lång tid eller mer	13%	8%	15%	16%
Avgångstiderna passar så dåligt	13%	8%	26%	24%
Inget svar / Vet ej	38%	55%	12%	21%
Summa	100%	100%	100%	100%

RVU 2	Till fots	Cyklade	Bil som passagerare	Bil som förare
Bra förutsättningar	25%	3%	23%	17%
Ingen hållplats inom 1 km	0%	21%	27%	25%
Dubbelt så lång tid eller mer	25%	3%	20%	22%
Avgångstiderna passar så dåligt	25%	7%	25%	26%
Inget svar / Vet ej	25%	66%	5%	10%
Summa	100%	100%	100%	100%

Förutom de som redan åker buss är det framförallt de som åker bil som passagerare och de som går till jobbet som har svarat att de har bra förutsättningar för kollektivtrafik. Av bilförarna var det 10 respektive 17 procent som har angett att de har bra förutsättningar för att resa med kollektivtrafiken.

RVU 1	Buss med s-trafiken	Buss med l-trafiken
Bra förutsättningar	90%	81%
Ingen hållplats inom 1 km	10%	4%
Dubbelt så lång tid eller mer	0%	4%
Avgångstiderna passar så dåligt	0%	1%
Inget svar / Vet ej	0%	10%
Summa	100%	100%

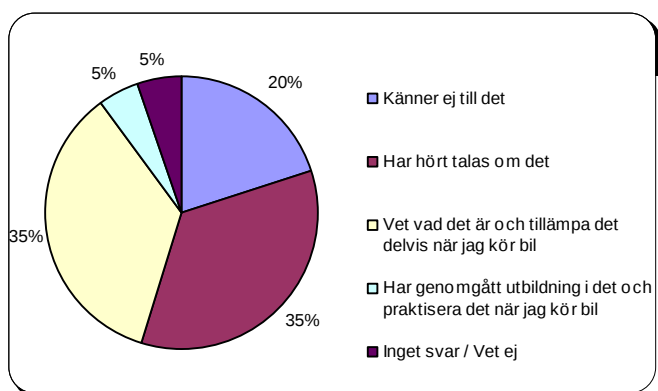
RVU 2	Buss med s-trafiken	Buss med l-trafiken
Bra förutsättningar	50%	89%
Ingen hållplats inom 1 km	25%	3%
Dubbelt så lång tid eller mer	25%	3%
Avgångstiderna passar så dåligt	0%	3%
Inget svar / Vet ej	0%	3%
Summa	100%	100%

Av dem som reser med kollektivtrafik till jobbet kan man konstatera att inte alla har bra förutsättningar. Av de som åker buss med stadstrafiken har 10 respektive 25 procent ingen hållplats inom 1 km från deras hem. I RVU 2 var det 25 procent av dem som åkte med stadstrafiken där resan tar dubbelt så lång tid som med bil.

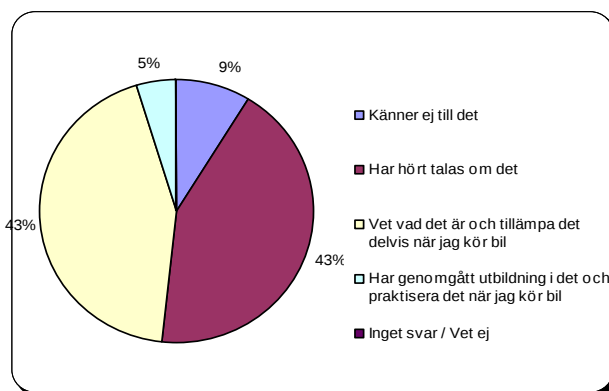
Av dem som åker buss med landsbygdstrafiken var det 4 respektive 3 procent som inte har någon hållplats inom 1 km från deras hem, 4 respektive 3 procent säger att det tar dubbelt så lång tid eller mer att åka buss till jobbet än att köra bil. För 1 respektive 3 procent passar avgångstiderna så dåligt med deras arbetstider att de får vänta sammanlagt mer än en timme varje arbetsdag.

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

Svarsalternativ	RVU 1		RVU 2		Förändring %-enheter	i %
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning		
Känner ej till det	111	20%	23	9%	-11%	-55%
Har hört talas om det	199	35%	111	43%	7%	21%
Vet vad det är och tillämpa det delvis när jag kör bil	196	35%	113	44%	9%	25%
Har genomgått utbildning i det och praktisera det när jag kör bil	26	5%	12	5%	0%	0%
Inget svar / Vet ej	30	5%	0	0%	-5%	-100%
Total:	562	100%	259	100%		



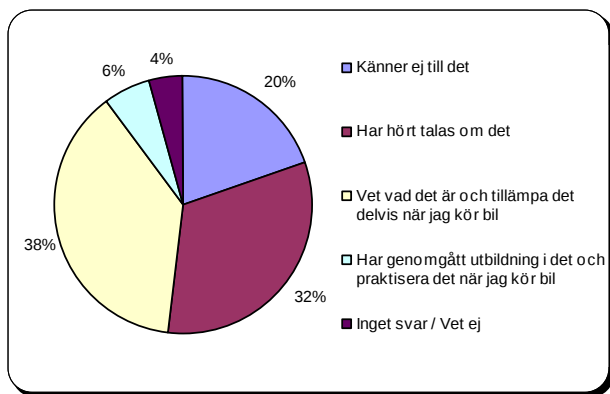
RVU 1



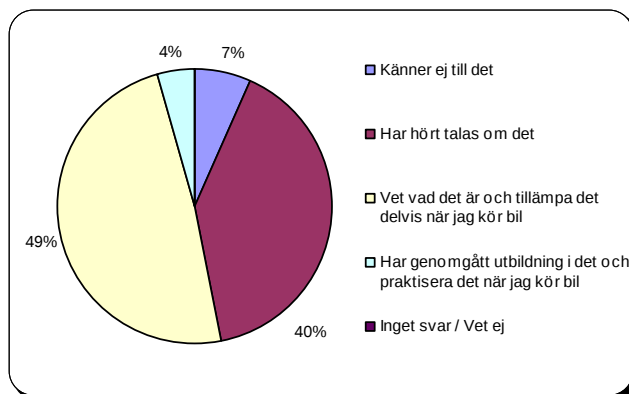
RVU 2

De anställda på Volvo i Braås kunskap och erfarenhet av EcoDriving var för RVU 1 att 5 procent av dem som svarade på enkäten har angett att de har genomgått utbildning i sparsam körning/Ecodriving. 35 procent har angett att de vet vad det är och tillämpar det delvis när de kör bil. 35 procent har angett att de har hört talas om det. 20 procent känner inte till vad det är. I RVU 2 var det 43 procent som hade hört talas om det och 44 procent som vet vad det är och delvis tillämpar det när de kör bil, detta var en ökning på nästan 9 procentenheter. 9 procent känner inte till vad det är, detta var en minskning på ungefär 11 procentenheter jämfört med RVU 1. 5 procent har genomgått utbildning i EcoDriving.

Bil som förare	RVU 1		RVU 2	
	Antal	Fördelning	Antal	Fördelning
Känner ej till det	62	20%	9	7%
Har hört talas om det	100	32%	54	40%
Vet vad det är och tillämpa det delvis när jag kör bil	120	38%	65	49%
Har genomgått utbildning i det och praktisera det när jag kör bil	19	6%	6	4%
Inget svar / Vet ej	13	4%	0	0%
Summa	314	100%	134	100%



RVU 1

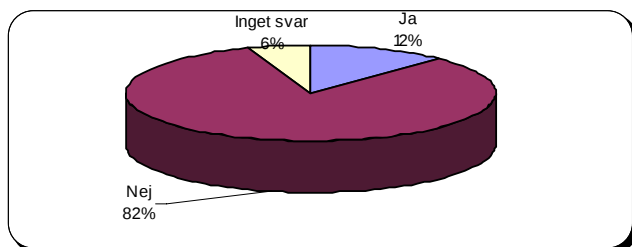


RVU 2

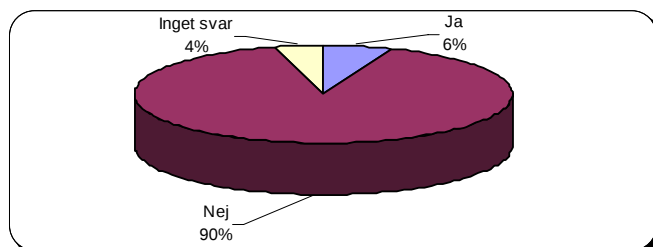
Genom korskörning mellan svaren på hur man reste idag till jobbet och svaret på frågan om Ecodriving fick vi fram bilförarnas kunskap och erfarenhet av sparsam körning/EcoDriving, vilket inte skiljer sig ifrån hur samtliga som svarade på RVU 1 och RVU 2 förhåller sig till sparsamkörning/EcoDriving.

Skulle ditt sätt att resa till och från arbetet påverkas om det på arbetet fanns tillgång till en bilpool?

	RVU 1		RVU 2	
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Ja	68	12%	15	6%
Nej	462	82%	233	90%
Inget svar	32	6%	11	4%
Total:	562	100%	259	100%



RVU 1



RVU 2

För de flesta i både RVU 1 och RVU 2, 82 respektive 90 procent skulle deras sätt att resa till och från arbetet inte påverkas om det fanns tillgång till en bilpool. För 12 respektive 6 procent skulle det påverka deras sätt att resa.

Till denna fråga fanns det möjlighet att lämna kommentarer om på vilket sätt ens färdmedelsval skulle påverkas av en bilpool. Kommentarererna återges nedan, då det fanns vissa kommentarer som var precis lika återges dessa bara en gång.

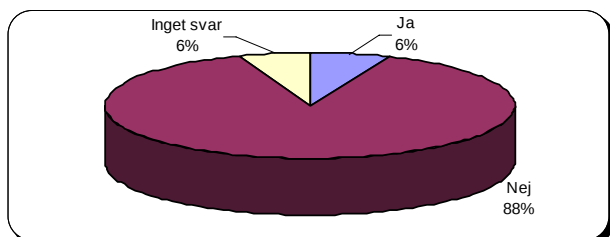
RVU 1
Skulle kunna bli mer flexibel i mina arbetstider
bor nära
Hur skulle det funka?
Då och då, när samåkningen ej funkar
Slippa köra med egen bil

Samåkning hade blivit enklare
Mer flexibla arbetstider
Låna bilen
Skulle använda mig utav den
Ev. Beroende på övriga förutsättningar
Lättare att hitta personer att samåka med
mer frihet
skulle utnyttja den!!
sparar slitage på egen bil
Avgörs då
Beroende på restider för övriga
Poolbil finns men är inte tillräcklig för avdelningen
bra ifall bilen är trasig
skulle överväga att delta
Skulle försöka fylla bilen bättre
inget slitage på egen bil
samåkning

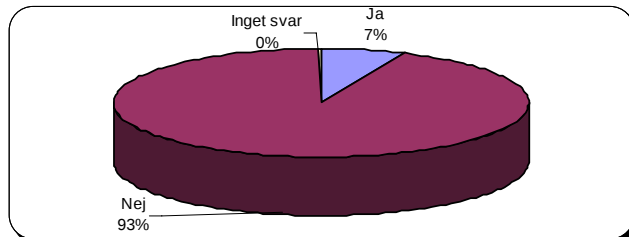
RVU 2
billigare
ekonomi
samordnat och billigare
att kunna köra annan bil = mindre kostnad för mig
beskriv gärna hur den skulle fungera
samåkning skulle bli av
samåknin
samåkning blir kanske ett alternativ då
vilka förutsättningar gäller för bilpool?
Lättare att samåka
delvis har plats för 1 pers till i bilen

Skulle ditt sätt att resa till och från arbetet påverkas om det på arbetet fanns tillgång till en tjänstecykel?

	RVU 1		RVU 2	
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Ja	36	6%	17	7%
Nej	494	88%	241	93%
Inget svar	32	6%	1	0%
Total:	562	100%	259	100%



RVU 1



RVU 2

För endast 6 respektive 7 procent av dem som svarade på RVU 1 och RVU 2 skulle tillgången till en tjänstecykel påverka deras sätt att resa till och från arbetet. Medan en betydande majoritet inte skulle påverkas av tillgången till tjänstecykel.

Till denna fråga fanns det möjlighet att lämna kommentarer om på vilket sätt ens färdmedelsval skulle påverkas av en tjänstecykel. Kommentarererna återges nedan, då det fanns vissa kommentarer som var precis lika återges dessa bara en gång.

RVU 1
Hyr cykel eller få köpa cykel genom Volvo "Leasing". Volvo bjuder på cykelhjälm till alla som cyklar
Mer motion och mindre tid
Cykla oftare, bra idé
Jag skulle må bättre, när jag får frisk luft + motion
Skulle slippa ta min egen
Då kunde jag cykla
Om den pajar är det bra att ha en reserv
Om man får tex. punka
Jag skulle motionera
Har ej någon egen
Slipper gå

RVU 2
Slipper slita på min egen
hade haft tillgång till en cykel
skulle cykla till o från jobbet men detta skulle vara en reservcykel
positivt, alltid cykel tillgänglig
vid fint väder cykla till jobbet
Resor till Ettan
använda till/från jobbet
kunde cykla till braås torg och ta tidiga bussen hem (kl 15.00)
använder egen cykel
skulle cykla
Jag skulle cykla till jobbet mer

MILJÖPÅVERKAN

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

För att genomföra beräkningarna har vi fått anta vissa uppgifter. I svarsenkäten fick respondenterna ange olika intervall för avståndet enkel väg mellan bostaden och arbetet. Vi har beräknat utifrån medel avståndet för respektive intervall. För det längsta avståndet (50 km eller mer) har medelvärdet satts till 6 mil.

För att beräkna miljöpåverkan har ytterligare några antaganden fått genomföras. Vi har beräknat att samtliga som åker bil kör en bil som drivs på 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 3,5 liter diesel per mil i landsbygdstrafik samt att det i genomsnitt åker 15 personer i landsbygdstrafiken och 20 personer i stadstrafiken. I beräkningen av både trafikarbetet och miljöpåverkan har vi inte utfört några beräkningar för dem som har åkt kombinationsresor som t.ex. cykel och buss, bil och buss, tåg och buss etc. Dessa kombinationsresor har enbart utförts av några få personer. För årsberäkningarna har vi antagit att antalet arbetsdagar per år är 230 dagar.

Eftersom beräkningarna av trafikarbetet och miljöpåverkan bygger på ett antal antaganden skall resultaten tolkas med försiktighet. Dels utifrån de antagande som har angetts ovan samt att det kan finnas en större va-

riation för samtliga anställdas reseval, avstånd och arbetstider. Trots det ger det en uppskattning av hur långt de anställda transporterar sig samt vilken miljöpåverkan resorna till och från arbetet har. För att kunna jämföra resultaten mellan RVU 1 och RVU 2 har vi också räknat om resultaten till ”per anställd”.

RVU 1

Vid genomförandet av RVU 1 var det ungefär 900 anställda vid Volvo i Braås. Dagligen tillrygga lägger samtliga anställda 3736 mil och per anställd 4,2 mil. Under ett år blir det för samtliga anställda 859 263 mil och per anställd 955 mil. Dagligen släpper samtliga anställda för sina resor tur och retur till arbetet ut 5799 kg koldioxid och per anställd 6,4 kg koldioxid. Per år släpper samtliga anställda ut 1334 ton koldioxid och per anställd 1,5 ton koldioxid per år.

Det största trafikarbetet utgörs av bilförarna cirka 60 procent och de står för 79 procent av miljöpåverkan. Medan att cykla och gå till arbetet står för 1 procent av trafikarbetet men ger ingen miljöpåverkan. Kollektivtrafiken står för 22 procent av trafikarbetet och 10 procent av miljöpåverkan. Att samåka står för 16 procent av trafikarbetet och 11 procent av miljöpåverkan.

Med ett bensinpris på 11 kr per liter köper sammanlagt de personer som kör bil och de som åker bil till och från arbetet bensin för 5,8 miljoner kronor per år.

RVU 1	Trafikarbetet i person mil				Miljöpåverkan i CO2			
	900 personer		900 personer		900 personer		900 personer	
Resealternativ	Mil per dag	Fördelning	Mil per år	Fördelning	kg CO2 per dag	Fördelning	ton CO2 per år	Fördelning
Till fots	6	0%	1 436	0%	0	0%	0	0%
Cyklade	54	1%	12 376	1%	0	0%	0	0%
Buss med s-trafik	92	2%	21 101	2%	49	1%	11	1%
Buss med l-trafik	744	20%	171 048	20%	531	9%	122	9%
Bil som passage-rare	616	16%	141 643	16%	633	11%	146	11%
Bil som förare	2 225	60%	511 659	60%	4 585	79%	1 055	79%
Total:	3 736	100%	859 263	100%	5 799	100%	1 334	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	0,007	0%	2	0%	0	0%	0	0%
Cyklade	0,060	1%	14	1%	0	0%	0	0%
Buss med s-trafik	0,102	2%	23	2%	0,055	1%	0,013	1%
Buss med l-trafik	0,826	20%	190	20%	0,591	9%	0,136	9%
Bil som passage-rare	0,684	16%	157	16%	0,704	11%	0,162	11%
Bil som förare	2,472	60%	569	60%	5,094	79%	1,172	79%
Total:	4,151	100%	955	100%	6,443	100%	1,482	100%

RVU 2

Vid genomförandet av RVU 1 var det 944 anställda vid Volvo i Braås. Dagligen tillrygga lägger samtliga anställda 4458 mil och per anställd 4,7 mil. Under ett år blir det för samtliga anställda 1 025 434 mil och per anställd 1086 mil. Dagligen släpper samtliga anställda för sina resor tur och retur till arbetet ut 6826 kg koldioxid och per anställd 7,2 kg koldioxid. Per år släpper samtliga anställda ut 1570 ton koldioxid och per anställd 1,7 ton koldioxid per år.

Det största trafikarbetet utgörs av bilförarna cirka 58 procent och de står för 78 procent av miljöpåverkan. Medan att cykla och gå till arbetet står för 2 procent av trafikarbetet men ger ingen miljöpåverkan. Kollektivtrafiken står för 22 procent av trafikarbetet och 10 procent av miljöpåverkan. Att samåka står för 19 procent av trafikarbetet och 13 procent av miljöpåverkan.

Med ett bensinpris på 12 kr per liter köper sammanlagt de personer som kör bil och de som åker bil till och från arbetet bensin för 7,5 miljoner kronor per år.

RVU 2	Trafikarbetet i person mil			
	944 personer		944 personer	
Resealternativ	Mil per dag	Fördelning	Mil per år	Fördelning
Till fots	29	1%	6 595	1%
Cyklade	58	1%	13 417	1%
Buss med s-trafik	113	3%	26 054	3%
Buss med l-trafik	836	19%	192 247	19%
Bil som passage-rare	852	19%	195 877	19%
Bil som förare	2 571	58%	591 245	58%
Total:	4 458	100%	1 025 434	100%

Miljöpåverkan i CO2			
944 personer		944 personer	
kg CO2 per dag	Fördelning	ton CO2 per år	Fördelning
0	0%	0	0%
0	0%	0	0%
61	1%	14	1%
597	9%	137	9%
876	13%	202	13%
5 292	78%	1 217	78%
6 826	100%	1 570	100%

RVU 2 per anställd	Trafikarbetet i person mil			
Resealternativ	Mil per dag	Fördelning	Mil per år	Fördelning
Till fots	0,030	1%	7	1%
Cyklade	0,062	1%	14	1%
Buss med s-trafik	0,120	3%	28	3%
Buss med l-trafik	0,885	19%	204	19%
Bil som passage-rare	0,902	19%	207	19%
Bil som förare	2,723	58%	626	58%
Total:	4,723	100%	1 086	100%

Miljöpåverkan i CO2			
kg CO2 per dag	Fördelning	ton CO2 per år	Fördelning
0	0%	0	0%
0	0%	0	0%
0,064	1%	0,015	1%
0,633	9%	0,146	9%
0,928	13%	0,213	13%
5,605	78%	1,289	78%
7,231	100%	1,663	100%

UPPFÖLJNINGSPRÅGOR OM PROJEKTET SMART TRAFIKANT

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

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

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

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

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

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

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Ja, jag har deltagit i något av delprojekten	7	3%
Ja, jag känner väl till men har inte deltagit i något av delprojekten	49	19%
Ja, jag har hört talas om projektet	135	52%
Nej, jag vet inget om projektet	68	26%
Inget svar / Vet ej	0	0%
Total:	259	100%

SUMO B

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Andel av samtliga anställda per företaget som känner till projektet	191	74%
Nej, jag vet inget om projektet	68	26%
Inget svar / Vet ej	0	0%
Total:	259	100%

Under projektåret med Smart Trafikant har tre delprojekt genomförts.

Hur väl känner du till delprojekt ...?

	Hälsotranspare		Testresenär		Samåkning		EcoDriving	
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Jag har deltagit i delprojektet	2	1%	5	2%	3	1%	4	2%
Jag känner väl till	40	15%	25	10%	28	11%	28	11%
Jag har hört talas om	124	48%	132	51%	108	42%	137	53%
Nej, jag vet inget om dessa delprojekt	81	31%	84	32%	102	39%	75	29%
Inget svar / Vet ej	12	5%	13	5%	18	7%	15	6%
Total:	259	100%	259	100%	259	100%	259	100%

SUMO B och P.I.1	Hälsotrampare		Testresenär		Samåkning		Samåkning	
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Andel av samtliga anställda per företaget som känner till projektet	166	64%	162	63%	139	54%	169	65%
Nej, jag vet inget om projektet	81	31%	84	32%	102	39%	75	29%
Inget svar / Vet ej	12	5%	13	5%	18	7%	15	6%
Total:	259	100%	259	100%	259	100%	259	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 Volvo i Braås har vi nått ända fram till det uppsatta målet, med ett bra resultat att cirka 74 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	6	2%
Har till viss del ersatt bilresor med andra färdmedel	3	1%
Försöker ibland ersätta bilresor med andra färdmedel	10	4%
Har börjat fundera på alternativ till bil då jag ska åka till jobbet	20	8%
Inte alls	170	66%
Inte alls, - åkte redan före projektet med kollektivtrafiken, gick eller cyklade till jobbet.	43	17%
Inget svar / Vet ej	7	3%
Total:	259	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 7 procent att deras beteende har förändrats. Ytterligare 8 procent har börjat fundera över att ändra sitt beteende, vilket ska ses som ett första steg till ett mer hållbart resande.

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

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Gång	10	4%
Cykel	22	8%
Kollektivtrafik	15	6%
Samåkning i bil	10	4%
Har inte ändrat mitt färdmedel	173	64%
Inget svar / Vet ej	40	15%
Total:	270	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	23	9%
Ja, jag lade märke till utställningen men besökte den inte	34	13%
Nej	163	63%
Inget svar / Vet ej	39	15%
Total:	259	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.

Volvo i Braås besöktes den 25 mars 2008 och placeringen var utanför matsalen. På uppföljningsfrågan om de anställda la märke till utställningen svarade 9 procent av de anställda att de var framme vid utställningen och 13 procent att de la märke till utställningen men var inte framme vid den.

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

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Mycket bra	2	1%
Bra	45	17%
Dåligt	15	6%
Mycket dåligt	9	3%
Inget svar / Vet ej	188	73%
Total:	259	100%

Korskörning

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

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

	A		B		C				Summa	
	Ja, jag har deltagit i något av delprojekten		Ja, jag känner väl till men har inte deltagit i något av delprojekten		Ja, jag har hört talas om projektet		Nej, jag vet inget om projektet		Antal	%
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%		
Mycket bra	0	0%	0	0%	1	1%	1	1%	2	1%
Bra	5	71%	18	37%	22	16%	0	0%	45	17%
Dåligt	0	0%	3	6%	10	7%	2	3%	15	6%
Mycket dåligt	1	14%	1	2%	5	4%	2	3%	9	3%
Inget svar / Vet ej	1	14%	27	55%	97	72%	63	93%	188	73%
Summa	7	100%	49	100%	135	100%	68	100%	259	100%

SUMO D

Mål grupp: Samtliga anställda i företagen som deltagit i projektet

A			eller	A, B, C	
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning		Antal svar	Fördelning
Andel av de anställda per företag som tycker informationen är bra eller mycket bra	5	71%		46	24%
Dåligt	0	0%		13	7%
Mycket dåligt	1	14%		7	4%
Inget svar / Vet ej	1	14%		125	65%
Total:	7	100%		191	100%

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

Även om vi i projektplaneringen bedömde att det satta målet var relativt mätbart inser vi att det finns utrymme för olika tolkningar. Om man enbart går på svaret på frågan till samtliga anställda hur deras samlade bedömning av informationsmaterial var svarade 18 procent att den var mycket bra eller bra. Om man däremot gör en korsskärning mellan de som har deltagit i något av delprojekten (grupp A) och deras uppfattning om informationen, vilket med stor sannolikhet är personer som har tagit del av det skrivna informationsmaterialet får man bedömningen att 71 procent tycker att informationen har varit mycket bra eller bra. Slutligen finns en tredje möjlighet till bedömning av måluppfyllelsen. Det är att genom korsskärning utläsa nöjdheten hos dem som har deltagit, känner väl till och har hört talas om projektet och delprojekten (grupp A-C). Vid en sådan sammanslagning får man fram att 24 procent tycker att informationen har varit mycket bra eller bra.

Det som kommer att rapporteras till det internationella projektet är att 24 procent tycker att informationen har varit mycket bra eller bra.

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

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Ja	33	13%
Nej	124	48%
Inget svar / Vet inte	102	39%
Total:	259	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 13 procent svarat att det har det.

Skulle du under projektets tid velat ha mer...

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Information/föredrag om klimatfrågan	20	7%
Aktiviteter så som fler delprojekt	19	7%
Tryckt material	14	5%
Utställningar	7	2%
Större engagemang/uppmuntran från företaget	47	16%
Annat. Ange vad nedan. (Nästa fråga)	4	1%
Nej, allt har varit lagom	39	13%
Inget svar / Vet ej	139	48%
Total:	289	100%

På frågan om det fanns något som de anställda önskade få mer av var det dominerande svaret "inget svar" eller "vet ej" 48 procent svarade så. Av det som kom där efter var önskemål om ett större engagemang och uppmuntran från företaget vilket 16 procent hade svarat, sedan var det information/föredrag om klimatfrågan och fler aktiviteter som efterfrågades.

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

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

Svarsalternativ
Presentationsmaterial för att kunna informera/engagera avdelning/individer på exempelvis avdelnings- och gruppmöten.
Marknadsföring
Vet ingenting, har inte fått någon information om detta.
Tydligare uppföljning av delprojekten.

Vad är ditt helhets intryck av projektet Smart trafikant?

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Mycket nöjd	1	0%
Nöjd	61	24%
Missnöjd	8	3%
Mycket missnöjd	3	1%
Inget svar / Vet ej	186	72%
Total:	259	100%

Korskörning

Vad är ditt helhets intryck av projektet Smart trafikant?

med

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

	A		B		C				Summa	
	Ja, jag har deltagit i något av delprojekten		Ja, jag känner väl till men har inte deltagit i något av delprojekten		Ja, jag har hört talas om projektet		Nej, jag vet inget om projektet			
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Mycket nöjd	0	0%	0	0%	0	0%	1	1%	1	0%
Nöjd	6	86%	23	47%	32	24%	0	0%	61	24%
Missnöjd	0	0%	1	2%	6	4%	1	1%	8	3%
Mycket missnöjd	0	0%	1	2%	0	0%	2	3%	3	1%
Inget svar / Vet ej	1	14%	24	49%	97	72%	64	94%	186	72%
Summa	7	100%	49	100%	135	100%	68	100%	259	100%

SUMO G och P.I. 3

Mål grupp: Personer som deltagit i erbjudandena

A			eller	A, B, C	
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning		Antal svar	Fördelning
Andel nöjda eller mycket nöjda av de som deltagit i erbjudandena	6	86%		61	32%
Missnöjd	0	0%		7	4%
Mycket missnöjd	0	0%		1	1%
Inget svar / Vet ej	1	14%		122	64%
Total:	7	100%		191	100%

På frågan om helhets intrycket av projektet Smart trafikant svarade 72 procent "vet ej" eller "inget svar". 24 procent svarade att de var mycket nöjda eller nöjda. Övriga 4 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 Volvo i Braås svarade 86 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	127	49%
Nej	14	5%
Inget svar / Vet inte	118	46%
Total:	259	100%

På frågan om man önskade att fler liknande projekt och delprojekt som har ingått i Smart trafikant skulle genomföras svarade 46 procent att de "vet inte" eller "inget svar". 49 procent svarade ja och endast 5 procent nej. Slutsatsen av svaren är att det finns ett stöd bland de anställda att företaget fortsätter att genomföra liknade projekt.

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

Lämna gärna egna synpunkter/kommentarer på projektet och dess delprojekt

Svarsalternativ

Vill gärna att Volvo sponsrar i att köpa en RACER-cykel så kan jag cykla till o från jobbet 2-3 ggr veckan. projektet är bra

vinterhalvåret kanske minibussar till och från arbetet i Braås

Det fungerar säkert bra det där men inte för mig

Den kontakt jag fick med projektet var en mindre utställning utanför matsalen vid ett tillfälle. Kunde material/underlag skickats ut till företaget för vidare spridning (om det inte redan gjorts?)

Mer kommunikation/information och synlighet

Jag jobbar hos Volvo som konsult och har inte varit inblandad i projekt/info mm, jag har därför inga synpunkter om projektet

Eftersom vi är 4 personer som samåker har jag inte fördjupat mig i projektet

Jag tycker fler kunde få vara med i Smart trafikant. Sen tycker jag att ni visar er mer med information.

Informationen har inte nått alla avdelningar utan mer mun till mun som man fått veta något om det samt data info.

Eftersom vi arbetar med support är det svårt att samåka, buss tar 2-3 gg tid.

Pga behov till flexibilitet avs. arbetstiden så kör jag egen bil.

Verkar inte ha lyckats marknadsföras så tydligt, jag har inte sett/hårt något.

Den faktor som mest påverkar mitt resande med bil är arbetets belastning då det inte går att åka buss vid övertidsarbete.

Detta får inte vara en enskild händelse fokuseringen måste fortsätta.

Bra initiativ. Man har verkligen fått sig en tankeställare. Man försöker unvika bilen kortare sträckor.

Resultat?

har varit anonymt

Ville anmäla mig till EcoDrivningen direkt det kom ut, men då hade inte receptionen fått någon info/lista. När jag senare försökte anmäla mig var det fulltecknat.

Varit på VCE i 7 veckor

Måste tyvärr köra bil till arbetet

Hur skall jag kunna vara nöjd när jag inte hört talas om eller märkt något.

Mycket bra, åker buss

Ny på arbetsplatsen, känner inte till Smart trafikant projektet

Gör alla delaktiga

Måste ut mer info hos oss på golvet. Känns som dom på kontoret får mer info än oss.

Bli mer projekt än att ändra beteende. Måste vara mer aktiv och försöka skapa mer engagemang.

Kände inte till det

Jag har åkt buss sedan 1982

Enkät om dina resvanor

Vi på Volvo i Braås 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. Överrensstämmer din resa idag med hur du normalt tar dig till arbetet?

- ☐ Ja ☐ Nej

Om nej vad reser du normalt med?

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

- ☐ Ja ☐ Nej

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

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

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

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

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

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

5a. När du reste hit idag åkte du...?

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

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

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

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

- ☐ Jag samåker dagligen

(Vi är då..... personer i bilen)

- ☐ Jag samåker någon dag i veckan

(Vi är då..... personer i bilen)

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

- ☐ Vill men kan av olika skäl inte samåka

- ☐ Känner inte till någon att samåka med

- ☐ Vill inte samåka med någon.

- Jag vill köra bil själv.

- ☐ Vill inte samåka med någon.

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

Var god vänd!

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

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

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

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

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

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

10. Skulle ditt sätt att resa till och från arbetet påverkas om det på arbetet fanns tillgång till en bilpool?

- ☐ Ja ☐ Nej

Om ja, på vilket sätt: _____

11. Skulle ditt sätt att resa till och från arbetet påverkas om det på arbetet fanns tillgång till en tjänstecykel?

- ☐ Ja ☐ Nej

Om ja, på vilket sätt: _____

12. Vilken är din ålder?

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

13. Du arbetar denna vecka...

- ☐ Förmiddag
- ☐ Kväll
- ☐ Natt

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

- ☐ 33_ _
- ☐ 34_ _
- ☐ 35_ _
- ☐ 36_ _
- ☐ 37_ _
- ☐ 38_ _
- ☐ 39_ _
- ☐ 56_ _
- ☐ 57_ _
- ☐ 59_ _
- ☐ Annat postnummer ____ _

15. Du svarar på denna enkät via...

- ☐ Pappers enkät ☐ Webb enkät

16. Är du...?

- ☐ Kvinna ☐ Man

17. Min avdelning är?* _____

18. Mitt namn är?* _____

Ett stort tack för dina svar!

* Du får svara på enkäten anonymt.

RVU 2 Enkät om dina resvanor

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

1. Hur reste du till arbetet idag?

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

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

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

- ☐ Ja ☐ Nej

Om nej vad reser du normalt med?

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

- ☐ Ja ☐ Nej

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

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

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

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

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

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

5a. När du reste hit idag åkte du...?

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

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

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

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

- ☐ Jag samåker dagligen

(Vi är då..... personer i bilen)

- ☐ Jag samåker någon dag i veckan

(Vi är då..... personer i bilen)

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

- ☐ Vill men kan av olika skäl inte samåka

- ☐ Känner inte till någon att samåka med

- ☐ Vill inte samåka med någon.

- Jag vill köra bil själv.

- ☐ Vill inte samåka med någon.

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

Bilaga 2

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

Välj det alternativ som passar dig bäst.

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

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

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

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

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

10. Skulle ditt sätt att resa till och från arbetet påverkas om det på arbetet fanns tillgång till en bilpool?

- ☐ Ja ☐ Nej

Om ja, på vilket sätt: _____

11. Skulle ditt sätt att resa till och från arbetet påverkas om det på arbetet fanns tillgång till en tjänstecykel?

- ☐ Ja ☐ Nej

Om ja, på vilket sätt: _____

12. 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

Bilaga 2

13. Under projektåret med Smart Trafikant har fyra delprojekt genomförts.
Hur väl känner du till dessa delprojekt?

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

14. 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.

15. 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

16. 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

17. 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

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

- ☐ Ja
- ☐ Nej
- ☐ Vet ej

19. 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

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

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

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

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

- ☐ Ja ☐ Nej ☐ Vet ej

23. Vilken är din ålder?

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

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

- ☐ 33_ _
- ☐ 34_ _
- ☐ 35_ _
- ☐ 36_ _
- ☐ 37_ _
- ☐ 38_ _
- ☐ 39_ _
- ☐ 56_ _
- ☐ 57_ _
- ☐ 59_ _
- ☐ Annat postnummer ____

25. Du arbetar denna vecka...

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

26. Du svarar på denna enkät via...

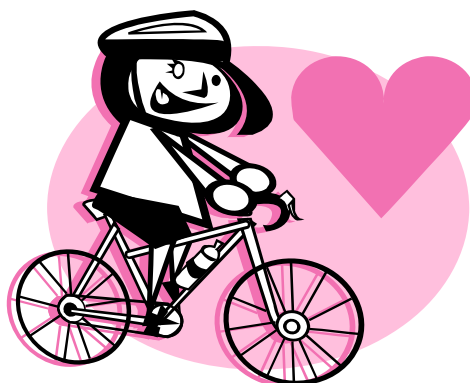
- ☐ Pappers enkät ☐ Webb enkät

27. Är du...?

- ☐ Kvinna ☐ Man

28. Min avdelning är? _____

Ett stort tack för dina svar!



**SAMMANSTÄLLNING AV
SVAR FRÅN HÄLSOTRAMPARE**

Volvo Braås

Test period

2007 - 09 - 12 -- 2008 - 03 - 12



Bilaga 3

Dokumentinformation

Titel:	SAMMANSTÄLLNING AV SVAR FRÅN HÅLSOTRAMPARE , Volvo Braås, Testperiod 2007 - 09 - 12 - 2008 - 03 -12
Innehåll:	Resultatet från de två enkäter som Hålsotramparna har fått svara på innan och efter sin testperiod.
Författare:	Maria Håkansson, Energikontor Sydost Per Hansson, Energikontor Sydost Framtidsvägen 10 a, 351 96 Växjö Telefon: 0470 - 72 33 24
Kontaktperson:	Annika Gustafsson, Volvo Braås 0470 - 77 93 84
Färdigställd:	Maj 2008

Bilaga 3

INLEDNING

Energikontor Sydost arbetar för en hållbar transportsektor och regional utveckling genom samverkan mellan kommuner, myndigheter, organisationer och företag i sydöstra Sverige. Ett av Energikontor Sydost projekt är MOVE, det är ett EU-projekt med sammanlagt sju olika partners i Europa. 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 Volvo i Braås startade under våren 2007 och pågår under ett år. Samarbetet går ut på att lyfta fram och skapa efterfrågan på miljömässigt hållbara transporter, genom att informera om alternativa resmöjligheter samt att erbjuda olika prova-på aktiviteter. Ett av dessa prova-på erbjudande är att bli Hälsotrampare. Att vara Hälsotrampare innebär att man under sex månader lämnar bilen hemma och tar cykeln till jobbet. Volvo i Braås ger Hälsotramparna varsin cykelhjälm, regnställ och konditionstest före och efter testperioden. Det lottades också ut en cykel bland Hälsotramparna.

Åtta personer har provat-på att vara Hälsotrampare på Volvo i Braås, de cyklade från september till mars. 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 4,2 km till jobbet, vilket innebär att efter de har cyklat till och från jobbet i 6 månader har de tillsammans sparat ungefär 1,5 ton koldioxid.

Den faktor som Hälsotramparna bedömer som viktigast när det gäller cykelvägarna är trafiksäkerhet, underhållet och cykelparkeringen. Det som flera Hälsotrampare nämner behöver förbättras är underhållet.

Kondition och hälsa är en viktig orsak till att de blev Hälsotrampare. Alla Hälsotramparna upplever att deras kondition har blivit bättre och flera av Hälsotramparna upplever också att de är mer stresståliga och orkar mer även efter jobbet än de gjorde innan testperioden.

Genom deltagandet i projektet har 38% av Hälsotramparna även börjat cykla mer på fritiden och 88% kommer, i lite olika utsträckning, att fortsätta att cykla till jobbet.

Från Volvo i Braås deltog följande personer som Hälsotrampare.

1. Anders Sjöstrand
2. Robert Jurin
3. Asbjörn Björge
4. Urban Davidsen
5. Per-Erik Andersson
6. Viljem Lesnik
7. Henrik Brodin
8. Bengt Johansson

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.	10	minuter
2.	25	minuter
3.	6	minuter
4.	5	minuter
5.	3	minuter
6.	40	minuter
7.	5	minuter
8.	5	minuter
Medel	12,4	minuter

2. Hur lång tid tar enbart bilresan?

1.	3	minuter
2.	5	minuter
3.	2	minuter
4.	35	minuter
5.	3	minuter
6.	3	minuter
7.	20	minuter
8.	7	minuter
Medel	9,8	minuter

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

				kg CO2 enkel resor		kg CO2 per år
1.	2	km		0,5		210
2.	3	km		0,7		315
3.	2	km		0,5		210
4.	1,8	km		0,4		189
5.	x	km		x		x
6.	3	km		0,7		315
7.	1,5	km		0,3		157
8.	16	km		3,6		1 678
Medel	4,2	km	Summa	6,7	Summa	3073

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.	1	stycken
2.	2	stycken
3.	2	stycken
4.	1	stycken
5.	3	stycken
6.	1	stycken
7.	1	stycken
8.	0	stycken
Medel	1,4	stycken

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

1.	10	minuter
2.	10	minuter
3.	10	minuter
4.	x	minuter
5.	15	minuter
6.	11	minuter
7.	35	minuter
8.	15	minuter
Medel	15,1	minuter

Uppföljningsfråga:

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

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

7. Har ofta server du din cykel?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Reglebunden kontroll
5	63%	Några gånger om året
1	13%	En gång om året
2	25%	Service ? (Aldrig)
8	100%	

Bilaga 3

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	13%	Cykelhjälm
3	19%	Cykellyse
0	0%	Dubbdäck
0	0%	Skoskydd
3	19%	Regnställ
1	6%	Cykelväskor/cykelkorg
4	25%	Cykellås
3	19%	Reflexväst
0	0%	Annat
16	100%	

Uppföljningsfråga:

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

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

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

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

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

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

Kommentar

Ingen av faktorerna har i medel bedömts som helt oviktiga, de faktorer som har klassats som mest viktiga är Trafiksäkerhet, Underhållet och Sammanhängande cykelvägnät. Den faktorn som Hälsostramparna är minst nöjda med är cykelvägnätet.

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	4	2		3,0		1	3	3	1	3,5												
b. Beläggningen				6	2	4,3		1	2	3	2	4,1												
c. Belysningen			1	5	2	4,1		1	3	3	1	3,5												
d.Cykelparkeringen				4	4	4,5			3	1	4	4,1												
e.Detaljutformningen			1	5	2	4,1			4	1	2	3,7												
f. Underhållet				4	4	4,5		1	6	1		3,0												
g. Trafiksäkerhet				4	4	4,5		1	3	3	1	3,5												
h. Sammanhängande cykelvägnät			2	3	3	4,1	1		5	1	1	3,1												

Kommentar

Denna fråga ställdes även som uppföljningsfråga för att se om Hälsostramparna efter testperioden var slut hade ändrat uppfattning om vilka faktorer som är viktiga respektive mindre viktiga och hur nöjda de är med dessa faktorer där de har cyklat. I stort sett är det inga stora förändringar mellan innan och efter testperioden. De faktorer där det har ändrats är Beläggningen och cykelparkeringen som har blivit viktigare. Hälsostramparna är efter testperioden nöjdare med Vägvisningen, Beläggningen och Cykelvägnätet.

Bilaga 3

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

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

En Testresenär svarade inte på frågan

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
5	63%	Ja, till det bättre
0	0%	Ja, till det sämre
2	25%	Nej, ingen skillnad
1	13%	Vet ej
8	100%	

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

Bättre kondition och uthållighet

Att min kondition ska bli mycket bättre, med lite annan träning med då givetvis!

Bättre kondition Piggare

Något bättre

Att jag ska bli lite piggare och att jag ska gå ner lite i vikt.

Bättre allmänt hälsotillstånd

Uppföljningsfråga:

5. Cyklar du även mer på fritiden?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
3	38%	Ja
5	63%	Nej
8	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
6	75%	Dagligen till och från arbetet
0	0%	Dagligen ena sträckan
0	0%	Ett par dagar i veckan
1	13%	Ett par dagar i veckan ena sträckan
1	13%	Mindre än en gång i veckan
0	0%	Mindre än en gång i veckan ena sträckan
8	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
8	100%	Ja, till det bättre
0	0%	Ja, till det sämre
0	0%	Nej, ingen skillnad
0	0%	Vet ej
8	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Ja, stor skillnad
4	50%	Ja, skillnad
1	13%	Nej
3	38%	Vet ej
8	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
6	75%	Ja, skillnad
2	25%	Nej
0	0%	Vet ej
8	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
3	38%	Ja
5	63%	Nej
8	100%	

Uppföljningsfråga:

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

1.	20%
2.	60%
3.	x
4.	95%
5.	x
6.	95%
7.	98%
8.	100%
Medel	78%

Bilaga 3

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	17%	Åkte buss
6	50%	Körde bil själv
2	17%	Samåkte
2	17%	Gick
12	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
5	63%	Mycket bra
3	38%	Bra
0	0%	Varken bra eller dåligt
0	0%	Mycket dåligt
8	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Bättre kondition

Att jag ställde bilen och började gå istället så jag blev hälsogångare istället för hälotrampare.

Att jag har kommit igång att cykla till jobbet som jag har tänkt många gånger. Jag har fått bättre kondition. Jag känner mig piggare på jobbet.

Motivation att ta cykeln istället för bilen även om vädret inte är bra.

Man får rutin i att aktivera sig fysiskt

Att få bättre kondition

Den friska luften och att man fått bättre kondition

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!)

Kombinationen länstrafik och att cykla till arbetet bör utvecklas. Den som både cyklar och använder länstrafiken bör uppmuntras.

Ändra folks tänk, inse att det tar inte så mycket längre tid att cykla än att ta bilen. Försöka hävda miljö-aspekter.

Någon liten morot/utmaning varje månad som sporrar oss att cykla varje dag.

Belagd cykelväg in till Braås centrum.

Folk är ju så snåla så ett regnställ och en cykelhjälms definitivt. Känns som att alla bara blir latare och latare så det är dags nu.

Övriga kommentarer

Nyinflyttad till Växjö. Köpte cykel för att komma till bussen. Jag cyklar 3 gånger i veckan till bowlinghallen. Går på vattengymnastik 1 gång i veckan.

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
6	75%	Ja, ofta
1	13%	Ja, ibland
0	0%	Nej
1	13%	Vet ej
8	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Nästa projekt bör genomföras under sommar halvåret. Vädret och mökret under vintern känns som ett hinder.

Sönderslagna flaskor, vägarbete

Inget

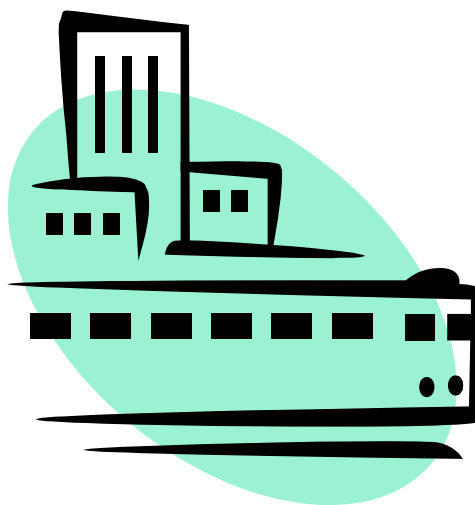
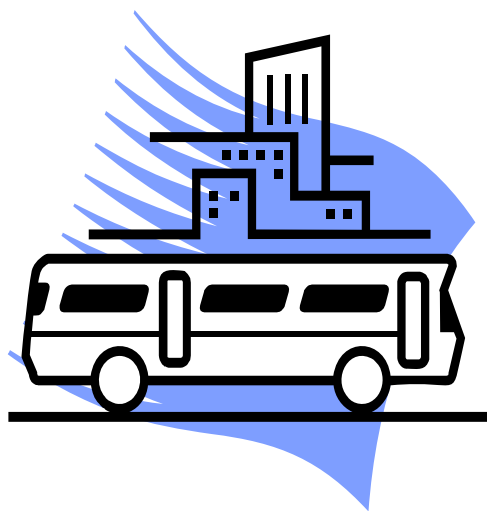
Att projektet genomfördes under vintern. Nu har vi haft tur med vädret (ingen snö) så det har gått bra ändå.

Att jag inte orkade fixa min cykel.

Ser inget negativt med det.

Uppföljningsfråga:

Övriga kommentarer



**SAMMANSTÄLLNING AV
SVAR FRÅN TESTRESENÄRER**

Volvo i Braås

Test period

2007 - 10 - 22 - 2007 - 12 - 20



Bilaga 4

Dokumentinformation

Titel:	SAMMANSTÄLLNING AV SVAR FRÅN TESTRESENÄRER , Volvo Braås, Testperiod 2007 - 10 - 22 - 2007 - 12 -20
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:	Annika Gustafsson, 0470 - 77 93 84
Färdigställd:	Maj 2008

Bilaga 4

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. Partnern ska genomföra så kallade Mobility Management (hållbara resor) - aktiviteter i respektive land. Den svenska delen av projektet har fått namnet Smart trafikant.

Syftet med projektet Smart trafikant är att minska arbetspendlingen med bil. Åtta företag i Kalmar och Kronobergs län är med i projektet, samarbetet med 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

Nio personer har provat-på att vara Testresenärer på Volvo i Braås, de åkte buss från oktober till december under 2007. Testresenärerna har fått svara på frågor innan och efter testperioden, i denna rapport presenteras en sammanställning av deras svar på dessa frågor.

Läshänvisning

På sidan 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 tabell form. Frågor som skall jämföras har lagts jämte varandra för att underlätta läsningen.

Från sidorna 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 13 - 14 presenteras resultaten från den tredje frågeomgången, långtidsuppföljningen. Den gjordes fyra månader efter testperioden för att se hur testresenärerna reste till och från jobbet under en vecka och hur de hade rest sedan testperioden tog slut.

Sammanfattning

Testresenärerna hade i medel 27 km till jobbet och det tog dem cirka 27 minuter i bil att komma till jobbet. Bussresan tog i medel 25 minuter längre tid. 89 procent av Testresenärerna tyckte att kollektivtrafiken varit bättre än förväntat och 11 procent tyckte att kollektivtrafiken varit något sämre än förväntat. 56 procent av Testresenärerna tyckte att möjligheten att utträta ärenden hade påverkats genom att de åkte kollektivt, mestadels negativt.

38 procent av Testresenärerna tyckte att biljettpriset var för dyrt, 50 procent tyckte att det var varken billigt eller dyrt och 13 procent tyckte att biljettpriset var ganska prisvärt. 38 procent av Testresenärerna hade åkt mer kollektivt även på fritiden, det hade ingen av dem gjort om det inte varit för att de var Testresenärer. 63 procent av Testresenärerna hade dagligen åkt kollektivt under testperioden.

Det som upplevdes som mest positivt med att åka kollektivt var ekonomin, miljövänligt och att det var bekvämt. Det som upplevdes som mest negativt var att man inte kunde utföra ärenden lika enkelt, friheten man har med bil och tidsaspekten, att det tar längre tid att åka buss. Långtidsuppföljningen visar att fyra månader efter testperioden gjordes 40 procent av Testresenärernas resor under en vecka med buss.

Från Volvo i Braås deltog följande personer som testresenärer.

1. Per Throzell
2. Magnus Andersson
3. Marcus Bachér
4. Lina Hyltsten
5. Aram Bayramyan
6. Göran Karlström
7. Nicklas Lind
8. Gerhard Huber
9. Jonce Korunovski

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

2. Hur många av dessa bilar har katalysator?

1.	2	stycken
2.	2	stycken
3.	0	stycken
4.	2	stycken
5.	1	stycken
6.	2	stycken
7.	1	stycken
8.	1	stycken
9.	2	stycken
Medel	1,4	stycken

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

1.	2004	års årsmodell
2.	1999	års årsmodell
3.	2001	års årsmodell
4.	2002	års årsmodell
5.	1999	års årsmodell
6.	1989	års årsmodell
7.	1986	års årsmodell
8.	2006	års årsmodell
9.	1988	års årsmodell
Medel	1997	års årsmodell

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

1.	23	minuter
2.	25	minuter
3.	20	minuter
4.	25	minuter
5.	40	minuter
6.	14	minuter
7.	35	minuter
8.	30	minuter
9.	30	minuter
Medel	26,9	minuter

5. Hur lång tid tar enbart bilresan?

1.	20	minuter
2.	20	minuter
3.	15	minuter
4.	23	minuter
5.	30	minuter
6.	15	minuter
7.	30	minuter
8.	27	minuter
9.	28	minuter
Medel	23,1	minuter

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

				kg CO2 enkel resa		kg CO2 per år
1.	30	km		6,8		3 146
2.	30	km		6,8		3 146
3.	15	km		3,4		1 573
4.	30	km		6,8		3 146
5.	30	km		6,8		3 146
6.	15	km		3,4		1 573
7.	35	km		8,0		3 671
8.	30	km		6,8		3 146
9.	30	km		6,8		3 146
Medel	27,2	km	Summa	55,9	Summa	25695,6

Antaganden

Varje bil förbrukar en liter per mil.

Antal arbetsdagar per år är 230 dagar.

Koldioxidutsläppet räknas som 2,28 kg per liter bensin.

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

	Till jobbet	Från jobbet
1.	5.40/14.40	15.12/00.00
2.	5.30	15.15
3.	6.30	16.00
4.	7.00	16.00
5.	6.30	16.00
6.	7.20	17.00
7.	5.20/14.20	15.12/00.00
8.	7.30	17.00
9.	7.00	16.00

Bilaga 4

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

De kommentarer som var lika återges bara en gång.

Jag är bekväm
Har ofta ett möte kl 16.00 och hinner inte i tid med bussen
Kan uträtta fler ärenden på vägen
Går snabbare = sova lite längre
Handla på vägen hem
Att man inte behöver passa några tider
Förskola
Ej bra förbindelser som passar
Enkelt
Bor inte så nära busshållplatsen
Dåliga bussförbindelser på morgonen
Det är för "nära" till jobbet
Vana

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

1.	60	minuter
2.	70	minuter
3.	35	minuter
4.	50	minuter
5.	40	minuter
6.	20	minuter
7.	60	minuter
8.	60	minuter
9.	60	minuter
Medel	50,6	minuter

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

1.	40	minuter
2.	45	minuter
3.	25	minuter
4.	30	minuter
5.	30	minuter
6.	18	minuter
7.	40	minuter
8.	45	minuter
9.	50	minuter
Medel	35,9	minuter

Kommentar:

Medeltiden för att åka bil till jobbet ligger på cirka 27 minuter. Att ta bussen till jobbet tar i medel cirka 52 minuter. Alltså tar det 25 minuter längre tid med bussen. När det gäller enbart restiden med bil respektive buss är förhållandet inte lika stort då tar bilresan cirka 23 minuter och bussresan 36 minuter. Skillnaden är då bara 13 minuter. Stor del av själva bussresan är att ta sig till sin hållplats och väntan på att bussen ska komma. I snitt 16 minuter går åt till detta jämfört med att gå ut till och från sin bil som i medel tar 4 minuter.

Uppföljningsfråga:

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

1.	50	minuter
2.	30	minuter
3.	60	minuter
4.	35	minuter
5.	60	minuter
6.	60	minuter
7.	55	minuter
8.	65	minuter
9.	55	minuter
Medel	52,2	minuter

Uppföljningsfråga:

2. Hur lång tog din bussresa?

1.	15	minuter
2.	45	minuter
3.	40	minuter
4.	45	minuter
5.	40	minuter
6.	20	minuter
7.	35	minuter
8.	45	minuter
9.	35	minuter
Medel	35,6	minuter

Uppföljningsfråga:

3. Har kollektivtrafiken motsvarat dina förväntningar ?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket bättre än jag förväntade mig
5	56%	Bättre än jag förväntade mig
3	33%	Något bättre än jag förväntade mig
1	11%	Något sämre än jag förväntade mig
0	0%	Mycket sämre än jag förväntade mig
9	100%	

Bilaga 4

11. Hur tror du det är att läsa tidtabeller?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	22%	Mycket enkelt
4	44%	Enkelt
3	33%	Så där
0	0%	Besvärligt
0	0%	Mycket besvärligt
9	100%	

12. Hur tror du att bussarna håller tidtabellen?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	11%	Mycket bra
7	78%	Ganska bra
1	11%	Varken bra eller dålig
0	0%	Ganska dålig
0	0%	Mycket dålig
9	100%	

13. Vilka förväntningar har du på busschaufförernas bemötande?

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

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket gott om plats på bussarna
2	22%	Gott om plats på bussarna
4	44%	Lagom med lediga sittplatser på bussarna
3	33%	Kan bli trångt ibland
0	0%	Mycket fullt på bussarna
9	100%	

15. Vilken är din uppfattning om bussarnas komfort?

(Buller, säten, värme m.m.)

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket bra komfort
8	89%	Bra komfort
0	0%	Så där
1	11%	Dåligt komfort
0	0%	Mycket dålig komfort
9	100%	

Uppföljningsfråga:

4. Hur anser du det är att läsa tidtabellerna ?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket enkelt
5	56%	Enkelt
3	33%	Varken enkelt eller besvärligt
1	11%	Besvärligt
0	0%	Mycket besvärligt
9	100%	

Uppföljningsfråga:

5. Hur anser du att bussarna håller tidtabellen?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket bra
6	67%	Ganska bra
2	22%	Varken bra eller dåligt
1	11%	Ganska dåligt
0	0%	Mycket dåligt
9	100%	

Uppföljningsfråga:

7. Hur upplever du att busschaufförerna bemöter dig?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
4	44%	Mycket bra bemötande
5	56%	Bra bemötande
0	0%	Varken bra eller dålig bemötande
0	0%	Dålig bemötande
0	0%	Mycket dålig bemötande
9	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket gott om plats på bussarna
4	44%	Gott om plats på bussarna
0	0%	Lagom med resenärer på bussarna
4	44%	Kan bli trångt ibland
1	11%	Mycket fullt på bussarna
9	100%	

Uppföljningsfråga:

9. Vilken är din uppfattning om bussarnas komfort?

(Buller, säten, värme m.m.)

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket bra komfort
2	22%	Bra komfort
7	78%	Så där
0	0%	Dåligt komfort
0	0%	Mycket dålig komfort
9	100%	

Bilaga 4

16. Vilken är din uppfattning om bussarnas underhåll?

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	11%	Mycket bra underhåll
7	78%	Bra underhåll
1	11%	Så där
0	0%	Dåligt underhåll
0	0%	Mycket dålig underhåll
9	100%	

17. Vilken är din uppfattning om hållplatsernas underhåll?

Antal svar	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket bra underhåll
2	22%	Bra underhåll
6	67%	Så där
1	11%	Dåligt underhåll
0	0%	Mycket dåligt underhåll
9	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	11%	Det påverkas något positivt
2	22%	Det påverkas varken positivt eller negativt
6	67%	Det påverkas något negativt
0	0%	Det påverkas mycket negativt
9	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.

Ekonomi
Miljö
Vill testa
Hälsomässigt (gå till bussen)
Ingen att samåka med
Att min sambo kan ha bil hemma
Behöver inte anstränga sig tidigt på morgonen
Sliter inte på bilen att pendla

Uppföljningsfråga:

10. Vilken är din uppfattning om bussarnas underhåll?

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	22%	Mycket bra underhåll
6	67%	Bra underhåll
1	11%	Så där
0	0%	Dåligt underhåll
0	0%	Mycket dålig underhåll
9	100%	

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

Uppföljningsfråga:

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

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

Om ja, på vilket sätt har möjligheterna förändrats?

Så fort man måste göra ett ärende så tar man bilen istället.

Inköp på väg från arbetet

Till det negativa pga att ingen större butik (ex Kvantum) är i närheten där jag måste hoppa av och ta cykel.

Ingen möjlighet alls att handla direkt efter jobbet. Måste åka hem först och ta bilen isf.

Har ofta möten innan kl 16.00 då jag ej hinner gå på dom pga att bussen tar längre tid.

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	22%	Mycket trygg
5	56%	Ganska trygg
1	11%	Varken trygg eller otrygg
1	11%	Ganska otrygg
0	0%	Mycket otrygg
9	100%	

Bilaga 4

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.

Ekonomi
Bra för miljön
Bekvämt - med avseende på att inte köra när man är trött
Kommer att sälja en bil
Det är bättre när man inte behöver köra själv
Behöver inte skrapa is från bilen på vintern
Enkelt
Min sambo kan ha bilen
Billigare än daglig bensin
Träffa arbetskamrater från andra områden på Volvo
Bekvämt bussen stannar framför dörren i Braås

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.

När mina arbetstider inte passar med busstiderna
Valfriheten
Hämtning på dagis
Handla på hemvägen
Det är långt att gå till busshållplatsen
Det är kallt att vänta på bussen på vintern
Behöver inte stressa för att inte bli försenad till bussen
Inte så roligt att komma hem ensam på natten från busshållplatsen
Komfort - ljud, stolar etc
Tidsmässigt
Flexibilitet
Möten i andra byggnader
Äta i Volvos matsal
Buss och bil kostar nästan lika mycket. Skulle jag betala busskort och ändå ta bilen ibland blir det ännu dyrare
Kan styra själv
Lathet

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	11%	Ganska billigt
4	44%	Varken billigt eller dyrt
4	44%	Ganska dyrt
0	0%	Mycket dyrt
9	100%	

Uppföljningsfråga

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket prisvärt
1	13%	Ganska prisvärt
4	50%	Varken billigt eller dyrt
3	38%	Ganska dyrt
0	0%	Mycket dyrt
8	100%	

En Testresenär svarade inte på frågan.

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

Bilaga 4

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.	?	?
2.	6	0
3.	x	x
4.	vet inte	vet inte
5.	0	0
6.	100%	0
7.	20	0
8.	0	20
9.	x	x

Uppföljningsfråga:

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

1.	550	kr/period
2.	650	kr/period
3.	650	kr/period
4.	x	kr/period
5.	650	kr/period
6.	x	kr/period
7.	550	kr/period
8.	650	kr/period
9.	650	kr/period

Uppföljningsfråga:

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

1.	70	kr/resa
2.	x	kr/resa
3.	x	kr/resa
4.	tjänstebil	kr/resa
5.	x	kr/resa
6.	70	kr/resa
7.	20	kr/resa
8.	28,8	kr/resa
9.	60	kr/resa

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
6	67%	Går
3	33%	Cyklar
0	0%	Annat
9	100%	

Uppföljningsfråga:

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

1.	31	kr/resa
2.	x	kr/resa
3.	52	kr/resa
4.	x	kr/resa
5.	36	kr/resa
6.	37	kr/resa
7.	52	kr/resa
8.	52	kr/resa
9.	52	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 med kortet. Beräkna det ungefärliga priset per resa för dig.)

1.	29,5	kr/resa
2.	x	kr/resa
3.	36	kr/resa
4.	x	kr/resa
5.	13,75	kr/resa
6.	x	kr/resa
7.	16	kr/resa
8.	27	kr/resa
9.	18	kr/resa

Uppföljningsfråga:

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

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

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

OK från öster. Alla turer går ej från Braås centrum.

En hållplats på Ulriksbergspromenaden.

Placerad på Ulriksbergspromenaden.

Jag jobbar på gamla Volvo fabriken i samhället och jag skulle vilja att bussen går dit istället för till torget.

Fler hållplatser närmare norr/högstorp

Bilaga 4

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Ja
9	100%	Nej
9	100%	

De som svarade ja byter mellan

Uppföljningsfråga:

16. Går bussarna på tider som passa dig?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
4	50%	Ja
4	50%	Nej
8	100%	

En Testresenär svarade inte på frågan.

Om nej, hur skulle du vilja att tidtabellen förändrades?

På morgonen skulle bussen gå senare. På eftermiddagen skulle bussen gå senare. Alldeles för få tider. Finns bara en tid på morgonen och en tid på eftermiddagen.

Jag skulle vilja att det gick en buss 07.30 från Rottne till Volvo Braås, och en vid 15.00 från Volvo till Rottne.

Busstiderna är anpassade för stora Volvo fabriken. Ex skall jag åka med 15.30 bussen när det skall hämtas på dagis måste jag gå 15.15 från min arbetsplats. Och för att få ihop tiderna skulle jag vilja att bussen innan 06.50 också gick om Hovshaga samt att den går direkt till Volvo.

Kanske en mindre buss till nattskiften och helgskiften. Ingen möjlighet alls att ta sig till jobbet med buss om man ska jobba på helgen/natten.

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
5	63%	Dagligen till och från arbetet
0	0%	Dagligen ena sträckan
2	25%	Ett par dagar i veckan
0	0%	Ett par dagar i veckan ena sträckan
1	13%	Mindre än en gång i veckan
0	0%	Mindre än en gång i veckan ena sträckan
8	100%	

En Testresenär svarade inte på frågan.

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
3	38%	Ja
5	63%	Nej
8	100%	

En Testresenär svarade inte på frågan.

Om ja, hur har resonemanget varit?

Är det värt det? Ja det är det! Att få äga bil trots få mil dvs.

Sålt bilen, köper mindre bil.

Vi kommer att sälja en bil.

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	13%	Ja, flera gånger
2	25%	Ja, några gånger
5	63%	Nej, aldrig
8	100%	

En Testresenär svarade inte på frågan.

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Ja
3	100%	Nej
3	100%	

Uppföljningsfråga:

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

1.	85%
2.	x
3.	50%
4.	70%
5.	98%
6.	80%
7.	80%
8.	98%
9.	75%
Medel	80%

Bilaga 4

Uppföljningsfråga:

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

Avkopplande
Utvilad
Minskad bensin förbrukning
Man känner sig inte som en miljöbov.
Bekvämligheten samr miljö och ekonomi.
Inte behöva diskutera om vem som ska ta bilen.
Miljön

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!)

Ännu bättre tider och lägre priser
Fler tider att välja mellan. Från Växjö är det bra, från Rottne är det sämre.
Fler avgångar som går genom Växjö. Ändra avgångarna från Braås torget så att bussen kommer dit efter att man hämtat på Volvo fabriken, annars tappar folket som jobbar på gamla fabriken tid både på morgonen och kvällen.
Fler hållplatser, större buss, bussförbindelser även för helg och nattskift. Fler avgångar till och från volvo. En extra liten buss som går från öjaby till norr och ut på sandsbroleden till volvo. Tror det är väldigt många som ej åker buss pga avstånden till hållplatserna.
Kraftigt reducerade priser. Ta pengar av skatten vi betalr för bensin till att sänka prsier på kollektivtrafiken.

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	25%	Ja, dagligen
3	38%	Ja, ett par dagar i veckan
0	0%	Ja, ett par gånger i månaden
1	13%	Några enstaka gånger
2	25%	Nej, aldrig
8	100%	

En Testresenär svarade inte på frågan.

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	13%	Ja
7	88%	Nej
8	100%	

En Testresenär svarade inte på frågan.

Uppföljningsfråga:

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

Tidsberoende
Ärenden på väg hem
Passa tider
Att restiden är 1,5 h om dagen
Finns ingen flexibilitet.
Svårt att få ihop arbetstiderna om man skall hämta på dagis för då måste jag ändå använda bil för att köra till Norremarks rondellen i och med att den tidigare bussen vid 06.00 inte går genom staden.
Gångavstånden till hållplatserna.
Att vänta på bussen det har varit kallt.

Uppföljningsfråga:

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

1.	?	personer
2.	5	personer
3.	5	personer
4.	10-20 per skift	personer
5.	100	personer

Uppföljningsfråga:

Om ja, kommer du använda något av Länstrafikens busskort?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
3	60%	Ja, periodkortet
2	40%	Ja, ladda ett rabattkort
0	0%	Nej, jag kommer att köpa biljetter på bussen
5	100%	

Två Testresenär svarade inte på frågan.

Om ja, Hur många personer?

	Antal
1.	4
2.	
Summa	4

Var av 3 st provat på
Var av 1 st åker kontinuerligt

Bilaga 4

Uppföljningsfråga:

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

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

Bra! Vi säljer nu en bil. Gå vidare med nya testresenärer.

Jätte bra projekt.

Kanonbra projekt. Varje person man kan få att ställa bilen är en person i rätt riktning.

Mycket bra. Jag skulle nog inte ha provat detta annars.

Väldigt bra idé, inget krångel med genomförandet.

Mycket bra, det har gett människor möjlighet att prova det kollektiva.

22. Övriga kommentarer

Fråga nr 21 beror på vilka kostnader man räknar in med bilen.

Tack för att jag fick vara med!

Fler platser (kanske "dragspelsbuss" från volvo)

Uppföljningsfråga:

35. Övriga kommentarer

Även om det inte blev många dagliga resor kom vi till ett beslut att sälja en bil. - Ekonomi och miljö. Andra familjemedlemmar kunde

Bilaga 4

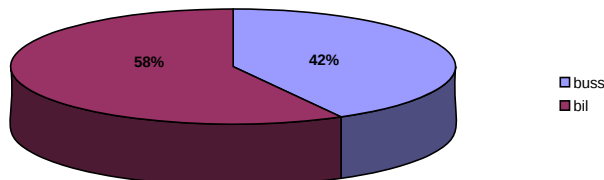
Långtidsuppföljning

4 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 16

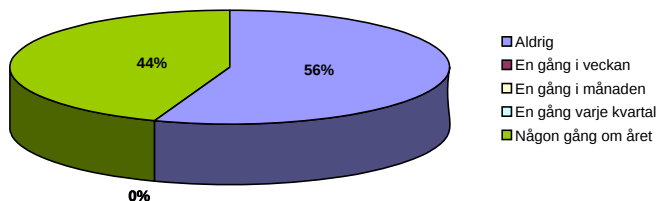
	Till arbetet:		Från arbetet:		Var ledig, sjukskriven mm
	Buss	Bil	Buss	Bil	
Måndag	2	4	2	4	1
Tisdag	5	1	5	1	1
Onsdag	3	2	3	2	2
Torsdag	2	3	2	3	2
Fredag	1	2	1	2	3

Så reste Testresenärerna efter testperioden



Två av Testresenärerna har inte svarat på enkäten. Av de resor som Testresenärerna gjorde till och från jobbet under v. 16 gjordes 42% av med buss och 58% med bil.

Så reste Testresenärerna innan testperioden



När Testresenärerna fyllde i sin intresseanmälan till projektet fick de ange hur de då reste med kollektivtrafiken. Det man kan se är att 56 procent av Testresenärerna aldrig åkte med kollektivtrafiken och 44 procent åkte någon gång om året.

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

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

Om nej, på vilket sätt skiljer sig vecka 16 mot det "normala"?

Jag brukar åka mer buss, jag har ett rabattkort just nu för jag reser mycket i mitt jobb.

Åker vanligtvis buss varje dag.

Någon/några dagar per vecka brukar jag vara på kontoret i Braås (denna vecka affärsresa hela veckan)

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	40%	Periodkort
1	20%	Betal-/rabattkort
2	40%	Köpte biljett på bussen
5	100%	

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

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

Åker buss varje dag förutom de dagar jag är morgontrött. Då blir det bil.

Inget permanent, men jag ska försöka cykla under sommarmånaderna istället. Började dock för en vecka sedan så man kan väl inte säga att fem dagar är rutin.

Åker buss alla dagar

Bilaga 4

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	29%	Ja
5	71%	Nej
7	100%	

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Ja
7	100%	Nej
7	100%	

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

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

Om ja, på vilket sätt har den förändrats?

Insett att det är smidigare och bekvämare än jag trodde

Blev positiv till kollektivtrafiken generellt. Dock måste det fungera praktiskt.

För min del har det varit smidigt att åka buss

Mycket bra att åka buss

8. Övriga kommentarer

Jag tycker att åka buss är bra med arbetskamrater, men det finns vissa skäl som inte tillåter mig att göra det varje dag. Det första är att i bussen finns det inte alltid lediga platser att sätta sig på, men att stå eller sitta på golvet efter nio timmar fysiskt arbete, på natten 00:30 är inte särskilt kul. Det andra är att jag är 194 cm lång men stolarna i bussen står för tätt ihop, så det är trångt för mina ben, så att jag får ont i benen. Jag sitter i en halvtimme som en leksakssoldat. Det tredje är att jag måste gå en kvart från hållplatsen hem klockan ett på natten. Men om de två första problemen löses så ska jag åka buss. Iallafall vill jag tacka er för att jag fick prova på.

Har fortfarande ambitionen att i högre grad utnyttja kollektivtrafiken till Braås. Avser att minska antalet bilar i familjen.

Anledningen till att jag inte fortsatt att åka kollektivt är att jag tyckte att valmöjligheterna var för dåliga gällande busstiderna.

Jag har inte så mycket att kommentera

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.

