



Resvaneundersökning 1&2

Anställdas resor till och från
Energikontor Sydost

April 2007 – maj 2008



Växjö 13 maj 2008



move

Dokumentinformation

Titel:	Resvaneundersökning 1 & 2. Anställdas resor till och från Energikontor Sydost. April 2007 – maj 2008
Innehåll:	En resvaneundersökning över hur de anställda på Energikontor Sydost reser till och från arbetet i april 2007 och i maj 2008. Delvis ingår också resorna för anställda på Regionförbundet Södra Småland och ID. 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:	Per Hansson, Energikontor Sydost
Färdigställd:	Maj 2008

INNEHÅLL

INNEHÅLL	3
SAMMANFATTNING.....	4
INLEDNING.....	5
Smart trafikant på Energikontor Sydost.....	5
Om rapporten	5
METOD OCH GENOMFÖRANDE	6
RESPONDENTER RVU 1	8
RESPONDENTER RVU 2	9
RESULTAT	10
MILJÖPÅVERKAN	22
RVU 1	22
RVU 2	23
UPPFÖLJNINGSFRÅGOR OM PROJEKTET SMART TRAFIKANT.....	25
BILAGA	
1. Enkät resvaneundersökning 1 (RVU 1)	
2. Enkät resvaneundersökning 2 (RVU 2)	
3. Sammanställning av svar från Hälsotrampare	
4. Sammanställning av svar från Testresenärer	

SAMMANFATTNING

- ❖ RVU 1: Genomfördes 4 april – 16 april 2007. 17 respondenter, ger en svarsfrekvens på 85 procent.
- ❖ RVU 2: Genomfördes 22 april – 7 maj 2008. 16 respondenter, ger en svarsfrekvens på 73 procent.
- ❖ Vanligaste färdssätten till arbetet är bil som förare och med cykel i både RVU 1 och RVU 2.
- ❖ Förändringar mellan de två resvaneundersökningarna i färdssätt till jobbet:
 - bil som förare har minskat med 9 procentenheter
 - att cykla har ökat med 14 procentenheter
- ❖ Av de som bor inom 10 km från arbetet har andelen bilförare minskat med 5 procentenheter. Antalet cyklister har ökat med 9 procentenheter.
- ❖ Samåkningen har ökat med nästan 20 procentenheter.
- ❖ De som har utbildat sig inom EcoDriving har ökat med nästan 21 procentenheter.
- ❖ Under ett år åker samtliga anställda på Energikontoret 15 966 mil till och från arbetet vilket ger ett utsläpp av koldioxid på 18 ton per år. Av dessa resor är 49 procent med bil, 35 procent med cykel och 16 procent med kollektivtrafiken.
- ❖ 100 procent av de anställda på Energikontor Sydost känner till projektet Smart trafikant.
- ❖ 25 procent har förändrat sitt resebeteende till att resa mer hållbart på grund av projektet. 13 procent har börjat fundera på att ändra sitt beteende.
- ❖ 88 procent av dem som deltagit i Smart trafikant är mycket nöjda eller nöjda med projektet.
- ❖ 69 procent av de anställda önskar att det genomförs fler liknande projekt.

En typisk anställd på Energikontor Sydost

En person i ålder 41-50 år

Åker raka vägen till arbetsplatsen men uträttar något ärende på vägen hem.

Släpper ut cirka 0,8 ton CO₂ per år genom resorna till och från jobbet.



Byter inte färdssätt mellan sommar och vinter.

Kör cirka 3,1 mil om dagen till och från jobbet
49 % 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.energikontorsydost.se

Ett av Energikontor Sydosts projekt är MOVE. Det är ett EU-projekt med sammanlagt sju partners i Europa. Partnerna 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 Energikontor Sydost själva är en. De övriga är ITT Flygt i Emmaboda, Finnveden Powertrain i Alvesta, IKEA Kalmar, Faurecia Exhaust Systems i Torsås, Regionförbundet Södra Småland, Volvo i Braås och Länssjukhuset i Kalmar. 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 Energikontor Sydost

Sedan våren 2007 är vår egen organisation med 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 april 2007 och en i slutet av april – början av maj 2008. Genom den första undersökningen fick vi fram ett utgångsvärde och kunskap om de anställdas rese-mönster. Undersökningen gav också en bild av vilka prova-på aktiviteter som var mest lämpliga för arbetsplatsen. Den första resvaneundersökningen för Energikontor Sydost genomfördes mellan den 4 april till den 16 april 2007. Den andra resvaneundersökningen genomfördes 22 april till den 7 maj 2008 och mätte effekten av de åtgärder som hade 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 (april-maj) har det genomförts olika aktiviteter inom Smart trafikant, dessa aktiviteter har genomförts tillsammans med Regionförbundet Södra Småland. 5 personer har provat på att åka buss till jobbet i två månader (Testresenärer) och 12 personer har deltagit i en Hälsotrap-tävling som har pågått under sex månader. En utställning om hållbart resande fanns på plats under två dagar utanför fikarummet i Regionförbundets lokaler, vid olika tillfällen under dessa dagar fanns två personer från Energikontor Sydost på plats. Under tiden för utställningen fanns det möjlighet att anmäla sitt intresse för att börja samåka, diskutera olika transportsätt och ta material/broschyrer om olika hållbara sätt att resa.

Om rapporten

Denna rapport innehåller en stor mängd information och data över de anställdas resande på Energikontor Sydost. Vi har valt att presentera alla uppgifter som tagits fram. Genom att samla all fakta i ett dokument får man förvisso en ganska omfattande rapport men vi ser en stor fördel med att ha all fakta samlad 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 Energikontor Sydost uppgår till cirka 20 personer. Tillsammans med Regionförbundet Södra Småland och ID är det totalt 135 anställda. På ID jobbar tre personer och de kommer trots att ID är fristående från Regionförbundet Södra Småland räknas ihop med dem i denna rapport. Alla anställda på dessa arbetsplatser har dagligen tillgång eller arbetar vid datorer, detta gjorde att en webbaserad undersökning var möjlig att genomföra. Webbenkäten skickades ut den 4 april 2007 och sista dagen att svara var den 16 april 2007.

På enkäten fick de som svarade ange vilken arbetsplats eller verksamhet inom Regionförbundet Södra Småland som de tillhör. Tabellen nedan anger vilka avdelningar de svarande tillhörde.

Avdelning	Antal
Energikontor Sydost	17
Administration/Kansli/Ekonomi	10
AV-Media	11
Kurs och Konferens	2
Länstrafiken	29
Regional utveckling/Europa direkt	13
FoU – Välfärd Södra Småland	5
Annat	12
ID	2
Inget svar	2
Summa	103

Svars frekvens

Länken till enkäten mailades ut till 135 stycken e-post adresser hos Regionförbundet Södra Småland, ID och Energikontor Sydost. Antalet som svarade var totalt 103 st. Det var 17 anställda som svarade från Energikontor Sydost, detta utgör 85 procent av det totala antalet anställda på Energikontor Sydost. Eftersom resvaneundersökningen genomfördes gemensamt med Regionförbundet Södra Småland kommer det i vissa av resultaten redovisas båda arbetsplatsernas svar tillsammans. Vid dessa tillfällen finns detta utskrivet under resultat rubriken. Svarsfrekvensen för RVU 1 var 85 procent.

Tid och väderlek

Enkäten till de anställda skickades ut mellan den 4 -16 april 2008. Vädret under perioden för resvaneundersökningen var i början blåstigt och lite kyligt. Sedan blev det ett snabbt omslag i vädret, det blev soligt och rekordvärme för april. Den högsta temperaturen för april, 25 grader, uppmättes den 16 april i Oskarshamn. 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 var att få fram ett utgångsvärde inför de aktiviteter som planerades och eftersom den andra och uppföljande undersökningen skall ske ett år efter den första, har inte valet av tidsperiod någon avgörande betydelse.

RVU 2

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 Energikontor Sydost uppgår till 22 personer. Vissa resultat kommer även för den andra resvaneundersökningen redovisas tillsammans med Regionförbundet Södra Småland och ID, tillsammans är det totalt cirka 130 anställda. Alla anställda på dessa arbetsplatser har dagligen tillgång eller arbetar vid datorer, detta gjorde att en webbaserad undersökning var möjlig att genomföra. Webbenkäten skickades ut den 22 april 2008 och sista dagen att svara var den 7 maj 2008.

På enkäten fick de som svarade ange vilken arbetsplats eller avdelning inom Regionförbundet Södra Småland som de tillhör. Tabellen nedan anger vad de svarande tillhörde.

Arbetsplats/Avdelning	Antal
Energikontor Sydost	16
Administration/Kansli/Ekonomi	14
AV-Media	9
Kurs och Konferens	1
Länstrafiken	15
Regional utveckling/Europa direkt	11
FoU – Valfärd Södra Småland	2
Reaktor Sydost	5
ID	2
Annat	2
Summa	77

Under året som gått har det skett vissa förändringar inom Regionförbundet Södra Småland, Länstrafiken som tidigare satt nere i Växjö centrum flyttade i mars 2008 upp till samma lokaler som de övriga i Regionförbundet sitter i. Det är cirka 3 km utanför centrum, på Teleborg i Växjö. En flytt ger ändrade resmöjligheter och kan påverka hur de anställda reser till och från jobbet.

Svars frekvens

Länken till enkäten mailades ut till 22 stycken e-post adresser hos Energikontor Sydost. Antalet som svarade var totalt 16 st. Det antalet anställda som svarade från Energikontor Sydost, utgör 73 procent av det totala antalet anställda på Energikontor Sydost. Tillsammans med Regionförbundet Södra Småland och ID var antalet svarande totalt 77 personer, detta utgör 59 procent av det totala antalet anställda på dessa tre arbetsplatser som är 130 personer. Svarsfrekvensen för RVU 2 var 73 procent.

Tid och väderlek

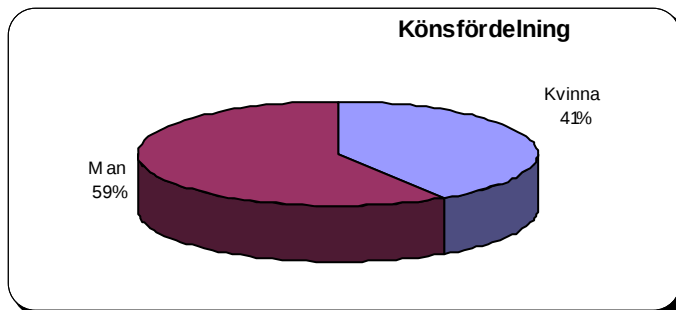
Enkäten till de anställda skickades ut mellan den 22 april -5 maj 2008. Vädret under perioden för resvaneundersökningen var soligt och varmt för årstiden. Man bör vara medveten om att en undersökning som sker under den kalla årsperioden visar att färre personer cyklar och går och fler kör och åker bil till arbetet och vice versa. Den andra resvaneundersökningen genomfördes några veckor senare än den första, vädret kan alltså ha en effekt på hur de anställda svarade på enkäten och kan också vara en del av förklaringarna till vissa skillnader i resultat mellan de två undersökningarna.

RESPONDENTER RVU 1

Nedan presenteras kön och åldersfördelning hos de 17 respondenterna.

Könsfördelning

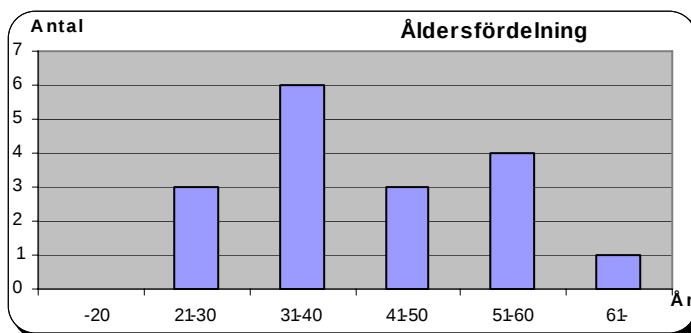
Könsfördelning	Antal svar	Fördelning
Kvinna	7	41%
Man	10	59%
Total:	17	100%



Könsfördelningen hos dem som svarat på enkäten är relativt jämt fördelat där 41 % är kvinnor och 59 % män.

Åldersfördelning

Åldersfördelning	Antal svar	Fördelning
-20	0	0%
21-30	3	18%
31-40	6	35%
41-50	3	18%
51-60	4	24%
61-	1	6%
Inget svar	0	0%
Total:	17	100%



Tabellen nedan visar åldersfördelning för de 17 personerna som svarade på enkäten. Medelåldern för de anställda på Energikontor Sydost och som svarade på enkäten ligger i intervallet 41-50 år. Av de svarande var det ingen i åldersgruppen under 20 år och få i åldersgruppen över 61 år.

Vilka är de första siffror i din hemadress postnummer?

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
34_ Västra Kronoberg (med tätorterna Ljungby, Älmhult och Alvesta)	3	18%
35_ Växjö tätort (inklusive Vederslöv, Kalvsvik och Tåvelsås)	9	53%
37_ Blekinge län	1	6%
39_ Kalmar tätort	1	6%
57_ Östra Jönköpings län och Mellersta Kalmar län (med tätorterna Tranås, Aneby, Eksjö, Vetlanda, Sävsjö, Nässjö, Hultsfred, Oskarshamn och Högsby)	3	18%
Total:	17	100%

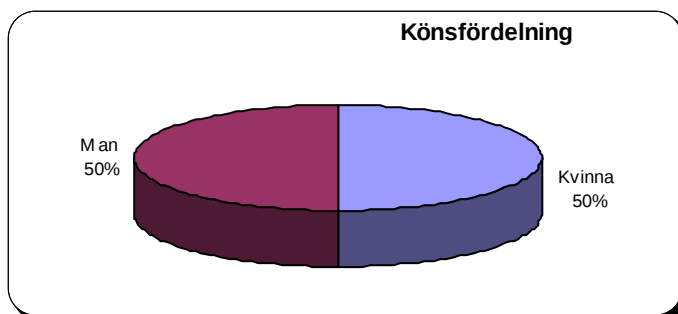
Lite mer än hälften av de anställda på Energikontor Sydost som svarande på enkäten kommer ifrån Växjö tätort.

RESPONDENTER RVU 2

Nedan presenteras kön och åldersfördelning hos de 16 respondenterna.

Könsfördelning

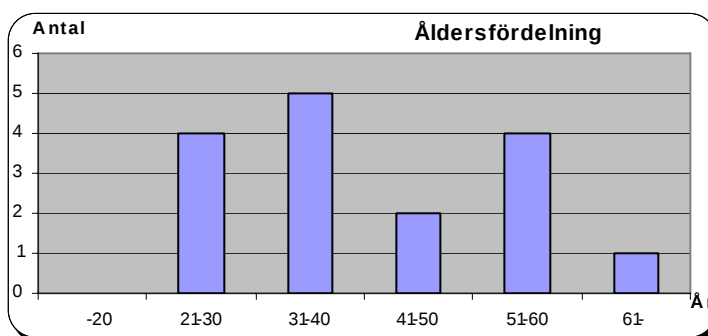
Könsfördelning	Antal svar	Fördelning
Kvinna	8	50%
Man	8	50%
Inget svar	0	0%
Total:	16	100%



Könsfördelningen hos dem som svarat på enkäten är helt jämt fördelat där 50 % är kvinnor och 50 % män.

Åldersfördelning

Åldersfördelning	Antal svar	Fördelning
-20	0	0%
21-30	4	25%
31-40	5	31%
41-50	2	13%
51-60	4	25%
61-	1	6%
Total:	16	100%



Tabellen nedan visar åldersfördelning för de 16 personerna som svarade på enkäten. Medelåldern för de anställda på Energikontor Sydost och som svarade på enkäten ligger i intervallet 41-50 år. Av de svarande var det ingen i åldersgruppen under 20 år och få i åldersgruppen över 61 år.

Vilka är de första siffror i din hemadress postnummer?

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
34_ Västra Kronoberg (med tätorterna Ljungby, Älmhult och Alvesta)	3	19%
35_ Växjö tätort (inklusive Vederö, Kalvsvik och Tåvelsås)	10	63%
37_ Blekinge län	0	0%
39_ Kalmar tätort	0	0%
57_ Östra Jönköpings län och Mellersta Kalmar län (med tätorterna Tranås, Aneby, Eksjö, Vetlanda, Sävsjö, Nässjö, Hultsfred, Oskarshamn och Högsby)	3	19%
Total:	16	100%

63 procent av de anställda på Energikontor Sydost som svarade på enkäten kommer ifrån Växjö tätort.

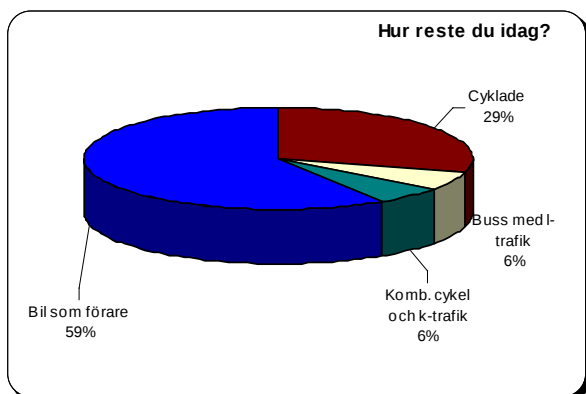
RESULTAT

Nedan presenteras respondenternas svar från enkäterna. Svaren presenteras både i tabell och i graf. Under tabellen och grafen finns också en skriftlig sammanfattning av resultaten. Svaren från de båda resvaneundersökningarna presenteras jämte varandra för att lättare kunna jämföra resultaten, samt för vissa uppgifter också en tabell över förändringen mellan RVU 1 och RVU 2.

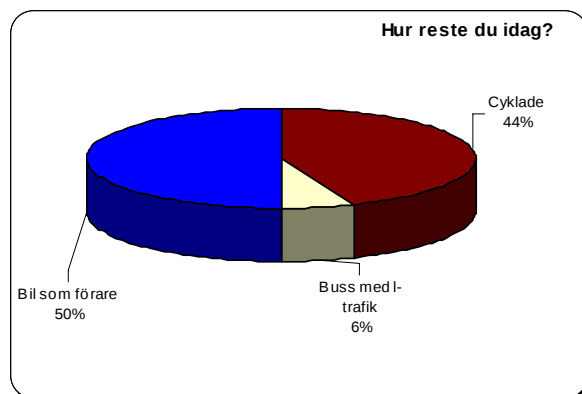
För några av tabellerna och graferna finns en liten skillnad i den procentuella fördelningen mellan vad som anges i tabellen och i figuren. Skillnaden beror på att datorprogrammet har avrundat olika. Som tidigare nämnts redovisas vissa resultat tillsammans med Regionförbundet Södra Smålands resultat, då det är så finns det noterat.

Hur reste du till arbetet idag?

	RVU1		RVU2			
Resealternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning	Förändring %-enheter	i %
Cyklade	5	29%	7	44%	14,3%	49%
Buss med l-trafik	1	6%	1	6%	0,4%	6%
Komb. cykel och k-trafik	1	6%	0	0%	-5,9%	-100%
Bil som förare	10	59%	8	50%	-8,8%	-15%
Total:	17	100%	16	100%		



RVU 1



RVU 2

På enkätens svarsalternativ fanns möjlighet att även ange alternativen till fots, moped, motorcykel, buss med stadstrafiken, tåg, kombination buss och tåg, kombination bil och kollektivtrafik och bil som passagerare men ingen har angett något av dessa, därför har dessa alternativ rensats bort i sammanställningen.

Det vanligaste sättet i RVU 1 att resa till Energikontor Sydost var i bil som förare, det gjorde 59 procent av dem som svarade på enkäten. Det näst vanligaste resesättet var att cykla, det gjorde 29 procent. Där efter kommer att åka buss med lokaltrafiken till arbetet och att kombinera cykel och kollektivtrafik till arbetet vilket 6 procent vardera gjorde. I RVU 2 var det vanligaste sättet att resa till arbetet i bil som förare vilket 50 procent gjorde, det näst vanligaste sättet var att cykla, det gjorde 44 procent. Därefter kommer att åka med kollektivtrafiken vilket 6 procent gjorde.

De förändringar som syns mellan de två resvaneundersökningarna var att resandet i bil som förare hade minskat med nästan 9 procentenheter och att cykling hade ökat med över 14 procentenheter.

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

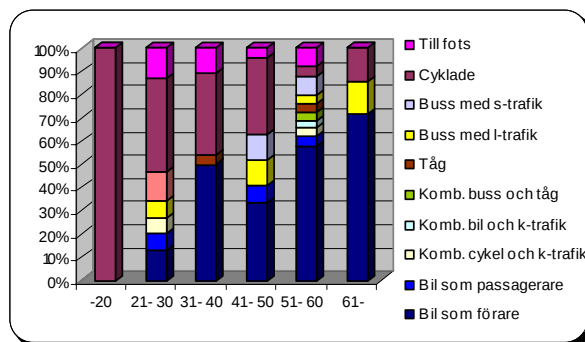
Svarsalternativ	RVU1		RVU2	
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Ja	14	82%	14	88%
Nej	3	18%	2	13%
Total:	17	100%	16	100%

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. 18 respektive 13 procent tar normalt sig till arbetet på annat sätt än de gjorde den dag de svarade på enkäten. Hur de som svarade nej normalt reser till jobbet har inte undersökts.

Färdmedelsval fördelat efter åldersgrupp

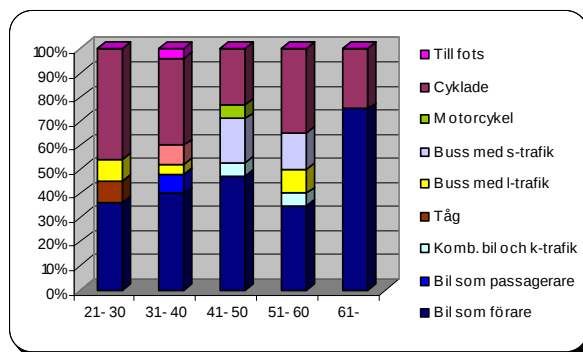
Dessa uppgifter är gemensamma för både Energikontor Sydost och Regionförbundet Södra Småland.

RVU 1	-20	21 - 30	31 - 40	41 - 50	51 - 60	61 -
Till fots	0%	13%	11%	4%	8%	0%
Cyklade	100%	40%	35%	33%	4%	14%
Buss med s-trafik	0%	13%	0%	11%	8%	0%
Buss med l-trafik	0%	7%	0%	11%	4%	14%
Tåg	0%	0%	4%	0%	4%	0%
Komb. buss och tåg	0%	0%	0%	0%	4%	0%
Komb. bil och k-trafik	0%	0%	0%	0%	4%	0%
Komb. cykel och k-trafik	0%	7%	0%	0%	4%	0%
Bil som passagerare	0%	7%	0%	7%	4%	0%
Bil som förare	0%	13%	50%	33%	58%	71%
Summa	100%	100%	100%	100%	100%	100%



RVU 1

RVU 2	21 - 30	31 - 40	41 - 50	51 - 60	61 -
Till fots	0%	4%	0%	0%	0%
Cyklade	46%	36%	23%	35%	25%
Motorcykel	0%	0%	6%	0%	0%
Buss med s-trafik	0%	8%	18%	15%	0%
Buss med l-trafik	9%	4%	0%	10%	0%
Tåg	9%	0%	0%	0%	0%
Komb. bil och k-trafik	0%	0%	6%	5%	0%
Bil som passagerare	0%	8%	0%	0%	0%
Bil som förare	36%	40%	47%	35%	75%
Summa	100%	100%	100%	100%	100%



RVU 2

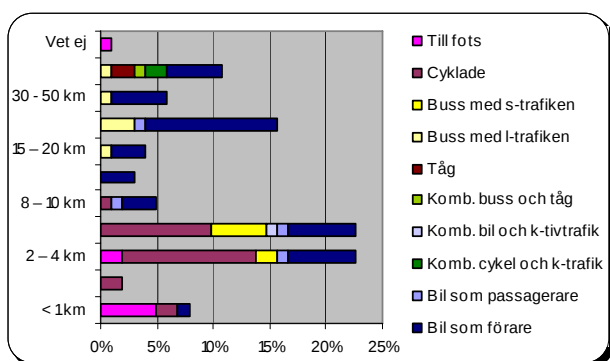
Färdmedelsvalen, fördelat efter åldersgrupperna, skiljer sig något mellan de olika grupperna. Bil som förare och cykel är dock de två färdmedlen som dominerar i samtliga åldersgrupper och i båda resvaneundersökningarna. Personerna i åldersgruppen över 60- år är den grupp där flest kör bil till arbetet, 71 respektive 75 procent. Flest cyklister var det i de yngre åldersgrupperna, under 20 och 21-30 där minst 40 procent cyklar.

I RVU 1 fanns det flest bussresenärer i åldersgrupperna 21-30 och 51-60 år, var det ingen i åldersgruppen under 20 och 31-40 som åkte buss. I RVU 2 var det endast i åldersgrupperna 41-50 och 51-60 som det fanns personer som åkte buss.

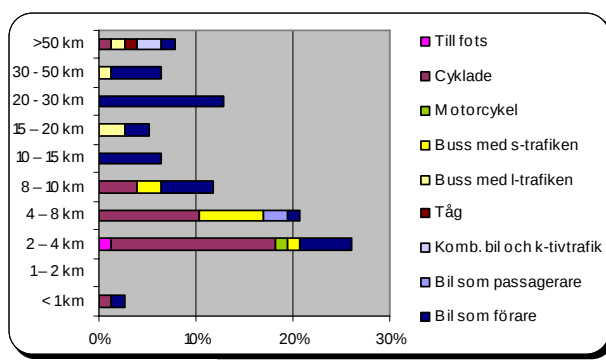
Hur långt är det enkel väg till arbetet?

Dessa uppgifter är gemensamma för både Energikontor Sydost och Regionförbundet Södra Småland.

Svarsalternativ	RVU1		RVU2	
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Mindre än 1 km	8	8%	2	3%
1 – 2 km	2	2%	0	0%
2 – 4 km	23	23%	20	26%
4 – 8 km	23	23%	16	21%
8 – 10 km	5	5%	9	12%
10 – 15 km	3	3%	5	6%
15 – 20 km	4	4%	4	5%
20 - 30 km	16	16%	10	13%
30 - 50 km	6	6%	5	6%
Mer än 50 km	11	11%	6	8%
Inget svar / Vet ej	1	1%	0	0%
Total:	102	100%	77	100%



RVU 1



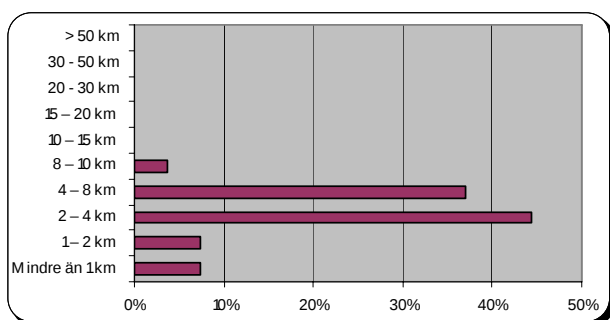
RVU 2

Det var inga stora skillnader mellan RVU 1 och RVU 2, över 60 procent av dem som svarade på enkäten bor inom en radie av 10 km från arbetsplatsen. Runt 20 procent har mellan 20-50 km till jobbet och 11 respektive 8 procent har mer än 50 km till arbetet.

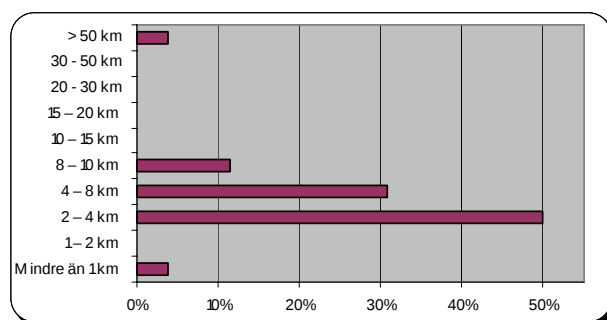
Så långt har cyklisterna och bilisterna till arbetet

Dessa uppgifter är gemensamma för både Energikontor Sydost och Regionförbundet Södra Småland.

Cyklade	RVU 1		RVU 2	
	Antal	Fördelning	Antal	Fördelning
Mindre än 1 km	2	7%	1	4%
1 – 2 km	2	7%	0	0%
2 – 4 km	12	44%	13	50%
4 – 8 km	10	37%	8	31%
8 – 10 km	1	4%	3	12%
10 – 15 km	0	0%	0	0%
15 – 20 km	0	0%	0	0%
20 - 30 km	0	0%	0	0%
30 - 50 km	0	0%	0	0%
> 50 km	0	0%	1	4%
Summa	27	100%	26	100%



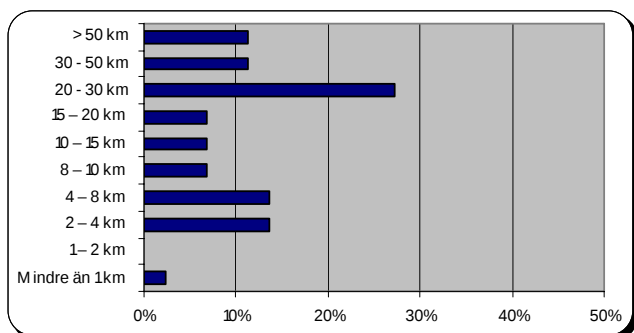
RVU 1



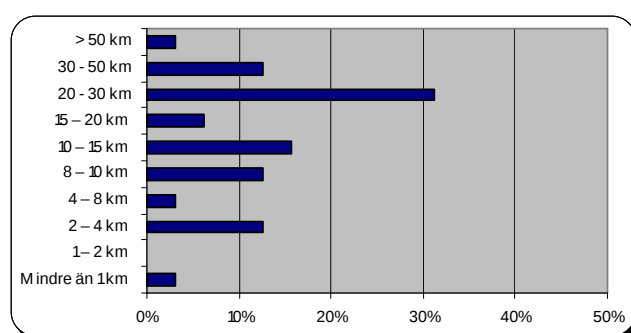
RVU 2

Enligt båda undersökningarna bor nästan alla av cyklisterna inom en mil från arbetsplatsen. Man kan konstatera att 81 procent av cyklisterna har mellan 2 till 8 kilometer enkel väg till arbetet.

Bil som förare	RVU 1		RVU 2	
	Antal	Fördelning	Antal	Fördelning
Mindre än 1 km	1	2%	1	3%
1 - 2 km	0	0%	0	0%
2 - 4 km	6	14%	4	13%
4 - 8 km	6	14%	1	3%
8 - 10 km	3	7%	4	13%
10 - 15 km	3	7%	5	16%
15 - 20 km	3	7%	2	6%
20 - 30 km	12	27%	10	31%
30 - 50 km	5	11%	4	13%
> 50 km	5	11%	1	3%
Summa	44	100%	32	100%



RVU 1



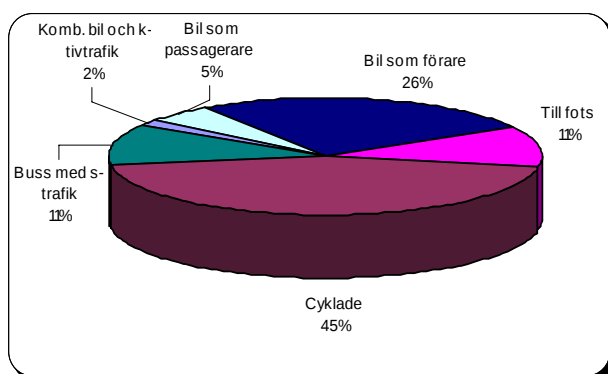
RVU 2

Även här var det inga stora skillnader mellan de två resvaneundersökningarna. Av bilförarna hade över 30 procent mindre än 10 km till arbetet, varav en person hade mindre än 1 km till arbetet. Runt 40 procent hade mellan 20-50 km till arbetet och 11 respektive 3 procent hade över 50 km.

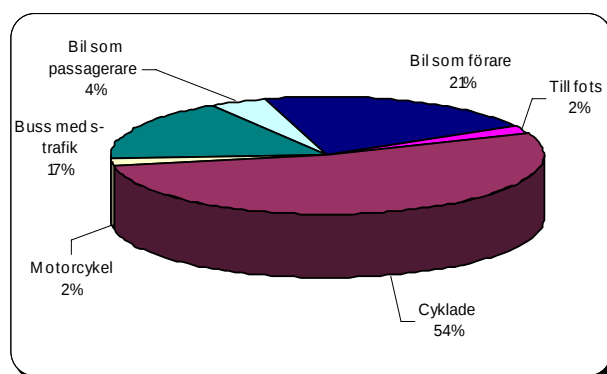
Vanligaste färdssätt till arbetet för dem som bor närmare arbetet än 10 km

Dessa uppgifter är gemensamma för både Energikontor Sydost och Regionförbundet Södra Småland.

Resalternativ	RVU1		RVU2		Förändring %-enheter	i %
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning		
Till fots	7	11%	1	2%	-9,3%	-181%
Cyklade	27	44%	25	53%	8,9%	-80%
Motorcykel	0	0%	1	2%	2,1%	x
Buss med s-trafik	7	11%	8	17%	5,5%	-52%
Komb. bil och k-tivtrafik	1	2%	0	0%	-1,6%	-200%
Bil som passagerare	3	5%	2	4%	-0,7%	-113%
Bil som förare	16	26%	10	21%	-5,0%	-119%
Total:	61	100%	47	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 Energikontor Sydost och Regionförbundet Södra Småland.

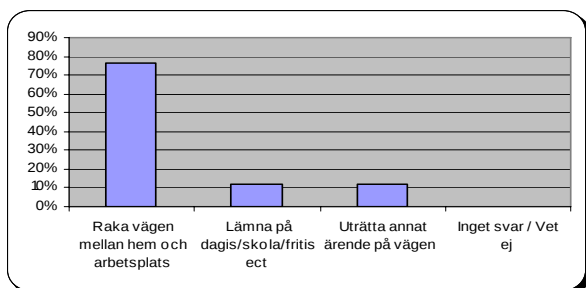
De vanligaste sätten att resa till Energikontor Sydost och Regionförbundet Södra Småland i RVU 1 och för de som bor inom 10 km från arbetsplatsen var med cykel, 44 procent och med bil 26 procent. 11 procent gick till jobbet och 11 procent åkte buss med stadstrafiken. 5 procent åkte i bil som passagerare. I RVU 2 var det 54 procent som cyklade till arbetet och 21 procent körde bil. 17 procent åkte buss, 4 procent samåkte, 2 procent gick till jobbet och 2 procent åkte motorcykel.

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 Energikontor Sydost och Regionförbundet Södra Småland i över dubbelt så stor utsträckning än göteborgarna cyklar till jobbet. Göteborgarna är dock bättre på att resa med kollektivtrafiken och går till jobbet i större utsträckning. När det gäller att samåka och köra ensam i bilen till jobbet är de i stort sett likvärdiga.

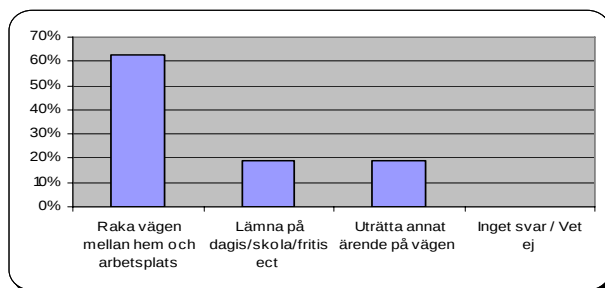
Uträttar du ärende på vägen till och från jobbet?

När du reste hit idag åkte du...?

	RVU1		RVU2	
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Raka vägen mellan hem och arbetsplats	13	76%	10	63%
Lämna på dagis/skola/fritis etc	2	12%	3	19%
Uträtta annat ärende på vägen	2	12%	3	19%
Inget svar / Vet ej	0	0%	0	0%
Total:	17	100%	16	100%



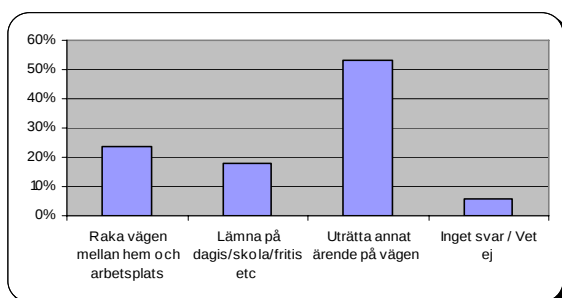
RVU 1



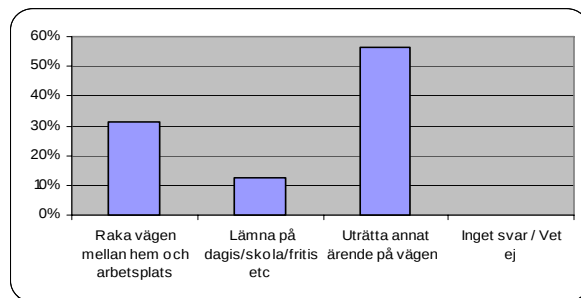
RVU 2

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

	RVU1		RVU2	
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Raka vägen mellan hem och arbetsplats	4	24%	5	31%
Lämna på dagis/skola/fritis etc	3	18%	2	13%
Uträtta annat ärende på vägen	9	53%	9	56%
Inget svar / Vet ej	1	6%	0	0%
Total:	17	100%	16	100%



RVU 1



RVU 2

Majoriteten av de svarande i både RVU 1 och RVU 2 åker raka vägen till arbetsplatsen. Men runt 70 procent av dem som svarade på enkäten uträttar något ärende och/eller lämnar på dagis/fritis etc. på vägen hem från jobbet.

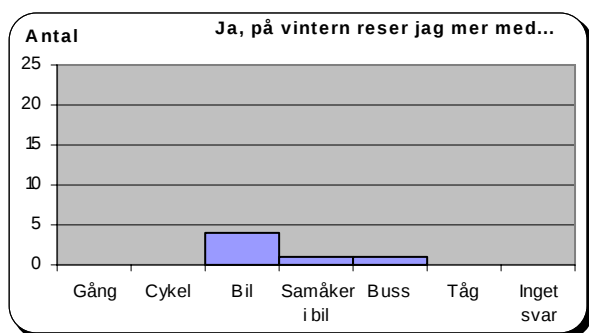
Brukar du ändra ditt färdmedel under året för resan till och från arbetet?

	RVU1		RVU2	
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Ja	6	35%	4	25%
Nej	10	59%	12	75%
Inget svar	1	6%	0	0%
Total:	17	100%	16	100%

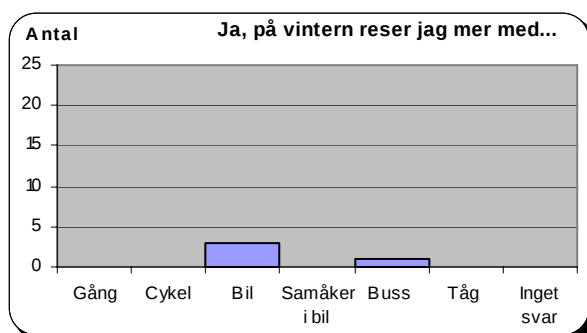
En betydande majoritet av dem som svarade på RVU 1 och RVU 2, har samma färdmedel vinter som sommar. Några ändrar dock sitt sätt att resa mellan vinter och sommar. De ändrar då till:

Ja, på vintern reser jag mer med...

	RVU1		RVU2	
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Gång	0	0%	0	0%
Cykel	0	0%	0	0%
Bil	4	67%	3	75%
Samåker i bil	1	17%	0	0%
Buss	1	17%	1	25%
Tåg	0	0%	0	0%
Total:	6	100%	4	100%



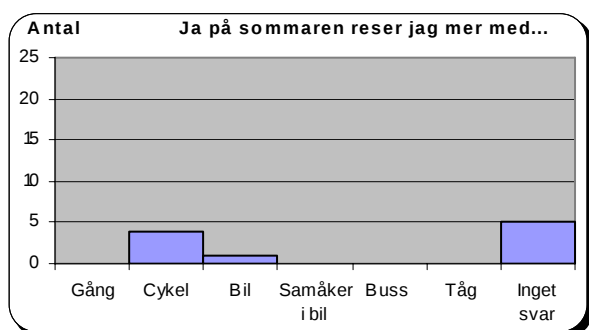
RVU 1



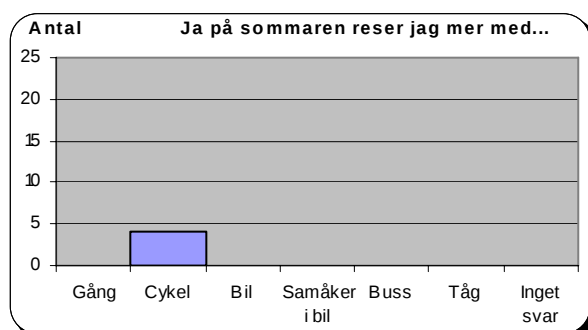
RVU 2

Ja, på sommaren reser jag mer med...

	RVU1		RVU2	
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Gång	0	0%	0	0%
Cykel	4	40%	4	100%
Bil	1	10%	0	0%
Samåker i bil	0	0%	0	0%
Buss	0	0%	0	0%
Tåg	0	0%	0	0%
Total:	10	100%	4	100%



RVU 1

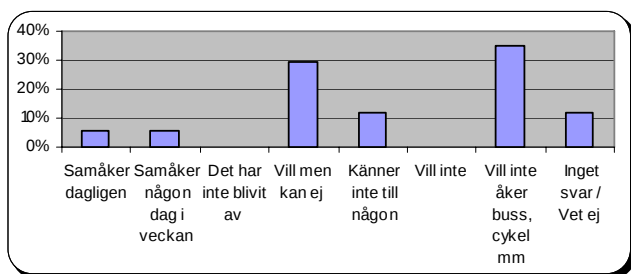


RVU 2

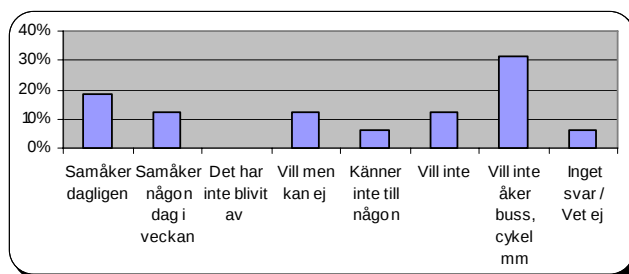
Av dem som byter färdssätt mellan vinter och sommar var det i huvudsak mellan bil och cykel som de bytte.

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

Svarsalternativ	RVU1		RVU2	
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Samåker dagligen	1	6%	3	19%
Samåker någon dag i veckan	1	6%	2	13%
Det har inte blivit av	0	0%	0	0%
Vill men kan ej	5	29%	2	13%
Känner inte till någon	2	12%	1	6%
Vill inte	0	0%	2	13%
Vill inte åker buss, cykel mm	6	35%	5	31%
Inget svar / Vet ej	2	12%	1	6%
Total:	17	100%	16	100%



RVU 1



RVU 2

I RVU 1 hade 12 procent av dem som svarade på enkäten har erfarenhet av samåkning genom att dagligen eller någon dag i veckan samåka till och från arbetet. 35 procent vill inte samåka då de åker med kollektivtrafiken, cyklar, kör moped eller motorcykel. 29 procent vill men kan av olika anledningar inte samåka och 12 procent känner inte till någon att samåka med.

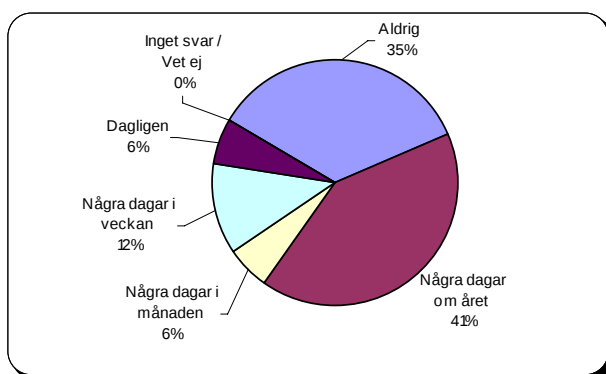
I RVU 2 var det 32 procent som hade erfarenhet av samåkning dagligen eller någon dag i veckan. 31 procent vill inte samåka då de åker med kollektivtrafik, cyklar, kör moped eller motorcykel. 13 procent vill samåka men kan av olika anledningar inte, 13 procent vill inte samåka och 6 procent känner inte till någon att samåka med. Av dem som samåker var de flesta 2 personer i bilen.

Förändring RVU 1 till RVU 2		
Svarsalternativ	Förändring %-enheter	i %
Samåker dagligen	13%	219%
Samåker någon dag i veckan	7%	113%
Det har inte blivit av	0%	0%
Vill men kan inte	-17%	-58%
Känner inte till någon	-6%	-47%
Vill inte	13%	x
Vill inte åker K, C, M, MC	-4%	-11%
Inget svar / Vet ej	-6%	-47%

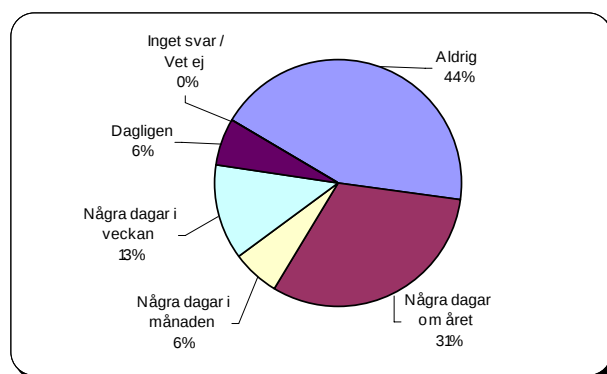
De förändringar som fanns mellan RVU 1 och RVU 2 var att andelen som samåker dagligen eller någon dag i veckan hade ökat med 20 procentenheter. Andelen som inte känner till någon att samåka hade minskat med 6 procentenheter.

Hur ofta reser du med kollektivtrafik till och från arbetet?

Svarsalternativ	RVU1		RVU2		Förändring %-enheter	i %
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning		
Aldrig	6	35%	7	44%	8%	24%
Några dagar om året	7	41%	5	31%	-10%	-24%
Några dagar i månaden	1	6%	1	6%	0%	6%
Några dagar i veckan	2	12%	2	13%	1%	6%
Dagligen	1	6%	1	6%	0%	6%
Inget svar / Vet ej	0	0%	0	0%	0%	x
Total:	17	100%	16	100%		



RVU 1



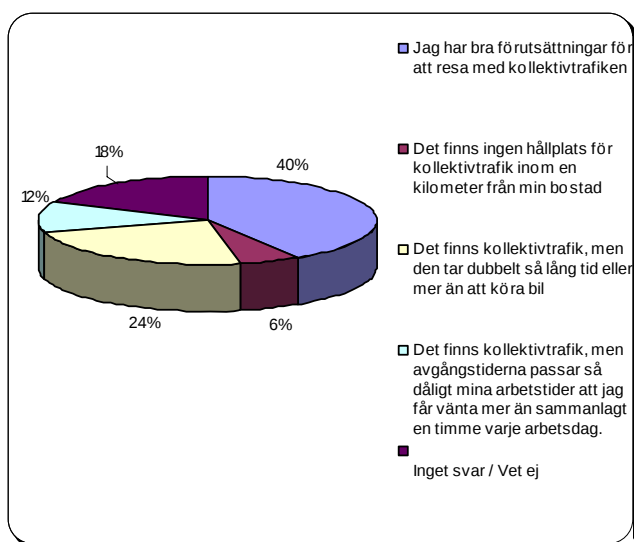
RVU 2

På frågan hur ofta du reser med kollektivtrafiken svarade 35 procent i RVU 1 att de aldrig hade åkt med kollektivtrafiken till arbetet. 6 procent svarade att de åkte dagligen med kollektivtrafiken. 12 procent att de åker någon dag i veckan och 6 procent åker några dagar i månaden. De flesta, 41 procent reser med kollektivtrafiken några dagar om året.

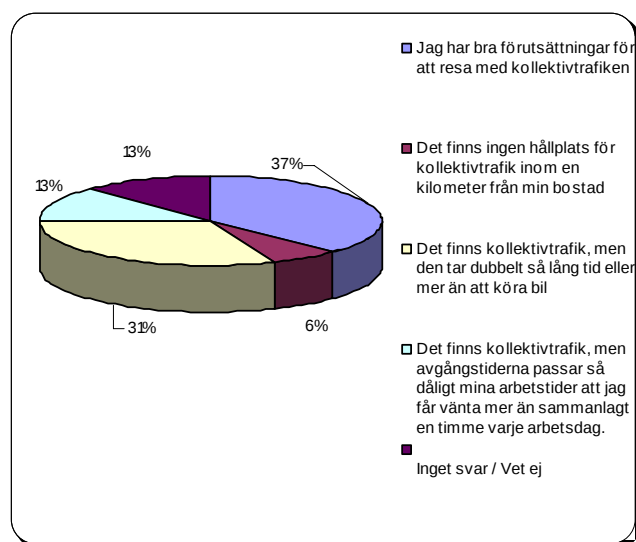
I RVU 2 var det 44 procent som svarade att de aldrig åker med kollektivtrafiken, vilket är en ökning med cirka 8 procentenheter jämfört med RVU 1. 6 procent svarade att de åker dagligen med kollektivtrafiken. 31 procent åker kollektivt några dagar om året, 13 procent åker några dagar i veckan och 6 procent åker några dagar i månaden.

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

Svarsalternativ	RVU1		RVU2		Förändring %-enheter	i %
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning		
Jag har bra förutsättningar för att resa med kollektivtrafiken	7	41%	6	38%	-4%	-9%
Det finns ingen hållplats för kollektivtrafik inom en kilometer från min bostad	1	6%	1	6%	0%	6%
Det finns kollektivtrafik, men den tar dubbelt så lång tid eller mer än att köra bil	4	24%	5	31%	8%	33%
Det finns kollektivtrafik, men avgångstiderna passar så dåligt mina arbetstider att jag får vänta mer än sammanlagt en timme varje arbetsdag.	2	12%	2	13%	1%	6%
Inget svar / Vet ej	3	18%	2	13%	-5%	-29%
Total:	17	100%	16	100%		



RVU 1



RVU 2

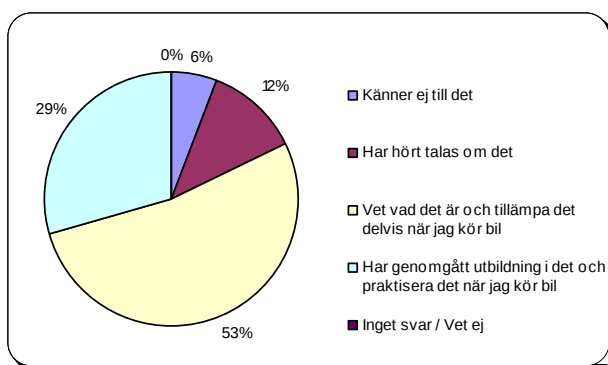
Frågan om vilka förutsättningar som finns för att resa med kollektivtrafiken förutsätter att den som svarar har god kunskap om kollektivtrafikens tider och linjedragning. Faktakunskapen om kollektivtrafiken har vi inte ställt någon fråga om men vi förutsätter att den troligen variera mellan olika personer.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

Svaren på denna fråga var i stort sett samma i RVU 1 och RVU 2. 41 respektive 38 procent svarade att de hade bra förutsättningar för att resa med kollektivtrafiken. 6 procent har angett att de inte har någon hållplats inom en kilometer från bostaden. 24 respektive 31 procent har angett att kollektivtrafiken tar dubbelt så lång tid eller mer i jämförelse med bilen. Slutligen har 12 respektive 13 procent angett att de har kollektivtrafik men att avgångstiderna passar dåligt i förhållande till arbetstiderna.

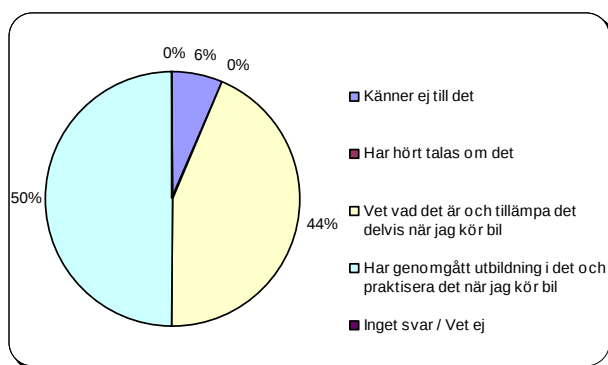
De mindre förändringar som fanns mellan RVU 1 och RVU 2 kan tolkas som att kunskapen om kollektivtrafiken har ökat genom att fler har provat på att ta bussen har de upptäckt att exempelvis förutsättningarna inte finns att åka buss, eller att det tar dubbelt så lång tid med bussen än att köra bil.

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

	RVU1		RVU2			
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning	Förändring %-enheter	i %
Känner ej till det	1	6%	1	6%	0%	6%
Har hört talas om det	2	12%	0	0%	-12%	-100%
Vet vad det är och tillämpa det delvis när jag kör bil	9	53%	7	44%	-9%	-17%
Har genomgått utbildning i det och praktisera det när jag kör bil	5	29%	8	50%	21%	70%
Inget svar / Vet ej	0	0%	0	0%	0%	x
Total:	17	100%	16	100%		



RVU 1

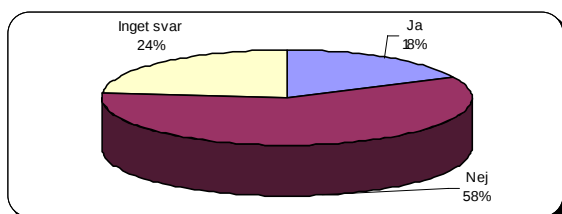


RVU 2

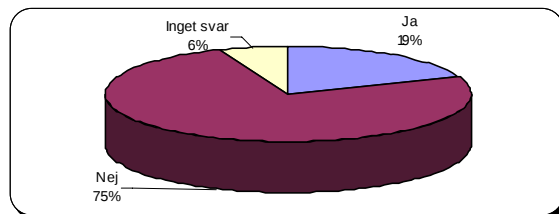
29 procent av dem som svarade på RVU 1 har angett att de har genomgått utbildning i sparsam körning/Ecodriving. 53 procent har angett att de vet vad det är och tillämpar det delvis när de kör bil. 12 procent har angett att de har hört talas om det. 6 procent känner inte till vad det är. I RVU2 var det 50 procent av dem som svarade som hade genomgått utbildning i EcoDriving, detta är en ökning med nästan 21 procentenheter jämfört med RVU 1. 44 procent vet vad det är och tillämpar det delvis när de kör bil och 6 procent känner inte till vad det är.

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

	RVU1		RVU2	
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Ja	3	18%	3	19%
Nej	10	59%	12	75%
Inget svar	4	24%	1	6%
Total:	17	100%	16	100%



RVU 1



RVU 2

Inga stora förändringar mellan RVU 1 och RVU 2, för en majoritet skulle inte deras sätt att resa till arbetet påverkas av att det fanns tillgång till en bilpool på arbetsplatsen. För ungefär 20 procent skulle en bilpool påverka deras sätt att resa.

Till denna fråga fanns det möjlighet att lämna kommentarer, nedan redovisas de kommentarer som lämnades.

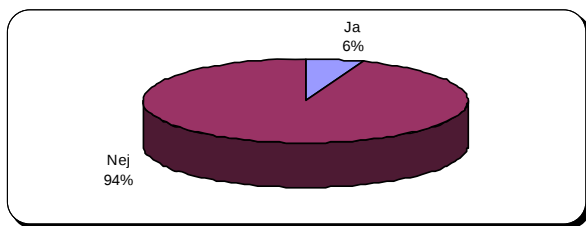
RVU 1 - Kommentarer till bilpool (Både Energikontor Sydost och Regionförbundet Södra Småland)
Behöver ej ha bil med för att uträtta ärenden i tjänsten
Ibland tar jag bil för att jag ska på olika möten, med bilpool slipper man det.
Skulle inte behöva ta bilen till jobbet, när jag behöver bil under jobbtid.
Vad menas med bilpool?
OM det fanns en miljövänlig bil att tillgå på arbetstid - som kan bokas till fritid skulle vi kunna ha en miljöbil och jag kunde åka buss någon gång mer i veckan.
Kortare restid

skulle kunna åka kollektivt jämnt
Samåkning vintertid
Mer cykel och buss
Jag skulle slippa ta egen bil vissa dagar och cykla varje dag
Cykel fler dagar

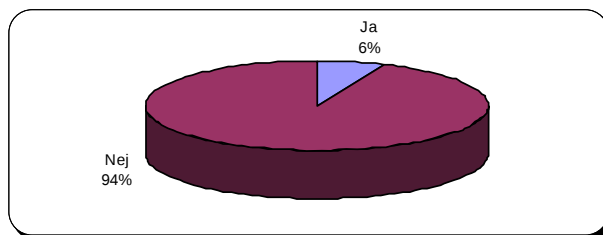
RVU 2 – Kommentarer till bilpool (Endast Energikontor Sydost)	
Vid tjänsteresor behöver jag inte ta bilen till jobbet utan kan åka buss till jobbet och sen använda bilpoolen.	
Jag skulle försöka minska användandet av min egen bil	
Jag skulle inte ta egen bil till jobbet om jag skulle på tjänsteresa	

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

	RVU1		RVU2	
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Ja	1	6%	1	6%
Nej	16	94%	15	94%
Inget svar	0	0%	0	0%
Total:	17	100%	16	100%



RVU 1



RVU 2

Även här är det ingen skillnad mellan RVU 1 och RVU 2 för nästan alla skulle möjligheten till en tjänstecykel inte påverka den svarandes sätt att resa. Endast för 6 procent skulle en tjänstecykel kunna påverka deras sätt att resa.

Till denna fråga fanns det möjlighet att lämna kommentarer, nedan redovisas de kommentarer som lämnades.

RVU 1 – Kommentar till tjänstecyklar (Både Energikontor Sydost och Regionförbundet Södra Småland)
Cykel kan användas för möten på myndigheter m.m. i centrum
Jag skulle ta cykeln istället för bilen vid ärenden i centrum
Jag skulle kanske cykla på sommarhalvåret
Mer buss till jobbet under sommarhalvåret
Jag skulle cykla. Jag tycker det är för dyrt att köpa en cykel.
Skulle gå snabbare att ta sig till- och från olika platser.
Mer buss kanske
Har oftast egen cykel

RVU 2 – Kommentar till tjänstecyklar (Endast Energikontor Sydost)	
Kunde åka buss till jobbet alltid och sen ta vid möten ta tjänstecykeln	
Jag använder min egen cykel	

MILJÖPÅVERKAN

Dessa uppgifter är gemensamma för Energikontor Sydost och Regionförbundet Södra Småland.

Utifrån svaren från de 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 göra vissa antaganden. I svarsenkäten fick respondenterna ange olika intervall för avståndet enkel väg mellan bostaden och arbetet. Vi har beräknat utifrån medel avståndet för respektive intervall. Ett av intervallen var 5 mil eller mer medelvärde för detta intervall har 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 4 liter diesel per mil för stadstrafiken och 3,5 liter per mil för landsbygdstrafiken samt att det i bussarna åker 20 personer i stadstrafiken och 15 personer i landsbygdsbussen. I beräkningen av både trafikarbetet och miljöpåverkan har vi inte utfört några beräkningar för dem som har åkt kombinations resor som t.ex. cykel och buss, bil och buss, tåg och buss etc. Dessa kombinationsresor har enbart utförts av några få personer. För årsberäkningarna har vi antagit att antalet arbetsdagar per år är 230 dagar.

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

RVU 1

Vid genomförandet av RVU 1 var det tillsammans 135 anställda på Energikontor Sydost, Regionförbundet Södra Småland och ID. Eftersom det endast skiljer ett 30-tal personer mellan respondenternas svar och hela Energikontor Sydost och Regionförbundet Södra Småland är uppgiften tämligen säker förutsatt att man beaktar de antaganden som angetts ovan.

Dagligen tillrygga lägger de anställda 347 mil och per anställd 2,6 mil. Under ett år blir det för samtliga anställda 79 854 mil och per anställd 592 mil. Dagligen släpper samtliga anställda för sina resor tur och retur arbetet ut 574 kg koldioxid och per anställd blir det 4,25 kg koldioxid. Per år släpper samtliga anställda ut 132 ton koldioxid och per anställd 0,98 ton.

Det största trafikarbetet utgörs av bilförarna cirka 73 procent och de står för 92 procent av miljöpåverkan. Medan att cykla och gå till arbetet står för 9 procent av trafikarbetet men ger ingen miljöpåverkan. Kollektivtrafiken står för 15 procent av trafikarbetet och 6 procent av miljöpåverkan. Att samåka står för 3 procent av trafikarbetet och 2 procent av miljöpåverkan.

Med ett bensinpris på 11 kr per liter köper sammanlagt de personer som kör bil och de som åker bil till och från arbetet bensin för 596 610 kronor per år.

RVU 1	Trafikarbetet i person mil				Miljöpåverkan i CO2			
	135 personer		135 personer		135 personer		135 personer	
Resealternativ	Mil per dag	Fördelning	Mil per år	Fördelning	kg CO2 per dag	Fördelning	ton CO2 per år	Fördelning
Till fots	2	1%	512	1%	0	0%	0	0%
Cyklade	29	8%	6 572	8%	0	0%	0	0%
Buss med l-trafik	50	15%	11 606	15%	36	6%	8	6%
Bil som passage-rare	11	3%	2 592	3%	12	2%	3	2%
Bil som förare	255	73%	58 572	73%	526	92%	121	92%
Total:	347	100%	79 854	100%	574	100%	132	100%

RVU 1 per anställd	Trafikarbetet i person mil				Miljöpåverkan i CO2			
	135 personer		135 personer		135 personer		135 personer	
Resealternativ	Mil per dag	Fördelning	Mil per år	Fördelning	kg CO2 per dag	Fördelning	ton CO2 per år	Fördelning
Till fots	0,017	1%	4	1%	0,000	0%	0,000	0%
Cyklade	0,212	8%	49	8%	0,000	0%	0,000	0%
Buss med l-trafik	0,374	15%	86	15%	0,267	6%	0,061	6%
Bil som passage-rare	0,083	3%	19	3%	0,088	2%	0,020	2%
Bil som förare	1,886	73%	434	73%	3,895	92%	0,896	92%
Total:	2,57	100%	592	100%	4,25	100%	0,98	100%

RVU 2

Vid genomförandet av RVU 2 var det tillsammans 130 anställda på Energikontor Sydost, Regionförbundet Södra Småland och ID. Dagligen tillrygga lägger de anställda 337 mil och per anställd 2,6 mil. Under ett år blir det för samtliga anställda 77 429 mil och per anställd 596 mil. Dagligen släpper samtliga anställda för sina resor tur och retur arbetet ut 478 kg koldioxid och per anställd blir det 3,7 kg koldioxid. Per år släpper samtliga anställda ut 110 ton koldioxid och per anställd 0,85 ton.

Det största trafikarbetet utgörs av bilförarna cirka 62 procent och de står för 90 procent av miljöpåverkan. Medan att cykla och gå till arbetet står för 18 procent av trafikarbetet men ger ingen miljöpåverkan. Kollektivtrafiken står för 19 procent av trafikarbetet och 9 procent av miljöpåverkan. Att samåka står för 1 procent av trafikarbetet och 1 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 cirka 528 289 kronor per år.

På enbart Energikontor Sydost tillrygga lägger de anställda dagligen 69 mil, under ett år blir det 15 966 mil. Dagligen släpper de anställda för sina resor tur och retur arbetet ut 79 kg koldioxid och per år blir det 18 ton koldioxid. Det största trafikarbetet står de som kör bil för, 49 procent av trafikarbetet och 90 procent av miljöpåverkan. Medan cyklisterna står för 44 procent av trafikarbetet och men ger inte någon miljöpåverkan. De som åker buss utgör 16 procent av trafikarbetet och 10 procent av miljöpåverkan.

RVU 2	Trafikarbetet i person mil				Miljöpåverkan i CO2			
	130 personer		130 personer		130 personer		130 personer	
Resealternativ	Mil per dag	Fördelning	Mil per år	Fördelning	kg CO2 per dag	Fördelning	ton CO2 per år	Fördelning
Till fots	1	0%	233	0%	0	0%	0	0%
Cyklade	59	18%	13 566	18%	0	0%	0	0%
Buss med s-trafik	17	5%	3 965	5%	9	2%	2	2%
Buss med l-trafik	46	14%	10 495	14%	33	7%	8	7%
Bil som passage-rare	4	1%	933	1%	5	1%	1	1%
Bil som förare	210	62%	48 238	62%	432	90%	99	90%
Total:	337	100%	77 429	100%	478	100%	110	100%

RVU 2 per anställd	Trafikarbetet i person mil				Miljöpåverkan i CO2			
	Mil per dag	Fördelning	Mil per år	Fördelning	kg CO2 per dag	Fördelning	ton CO2 per år	Fördelning
Till fots	0,008	0%	2	0%	0	0%	0	0%
Cyklade	0,454	18%	104	18%	0	0%	0	0%
Buss med s-trafik	0,133	5%	30	5%	0,071	2%	0,016	2%
Buss med l-trafik	0,351	14%	81	14%	0,251	7%	0,058	7%
Bil som passage-rare	0,031	1%	7	1%	0,036	1%	0,008	1%
Bil som förare	1,613	62%	371	62%	3,321	90%	0,764	90%
Total:	2,590	100%	596	100%	3,679	100%	0,846	100%

RVU 2 Energikontoret	Trafikarbetet i person mil				Miljöpåverkan i CO2			
	22 personer		22 personer		22 personer		22 personer	
Resealternativ	Mil per dag	Fördelning	Mil per år	Fördelning	kg CO2 per dag	Fördelning	ton CO2 per år	Fördelning
Cyklade	24	35%	5 541	35%	0	0%	0	0%
Buss med l-trafik	11	16%	2 550	16%	8	10%	2	10%
Bil som förare	34	49%	7 875	49%	71	90%	16	90%
Total:	69	100%	15 966	100%	79	100%	18	100%

UPPFÖLJNINGSFRÅGOR OM PROJEKTET SMART TRAFIKANT

I samband med RVU 2 ställdes också ett antal uppföljningsfrågor om projektet Smart Trafikant. Syftet med frågorna var att få respons på hur väl projektet och delprojekten har nått ut till personalen på arbetsplatsen 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 korskörningar 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	8	50%
Ja, jag känner väl till men har inte deltagit i något av delprojekten	4	25%
Ja, jag har hört talas om projektet	4	25%
Nej, jag vet inget om projektet	0	0%
Inget svar / Vet ej	0	0%
Total:	16	100%

SUMO B

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Andel av samtliga anställda per företaget som känner till projektet	16	100%
Nej, jag vet inget om projektet	0	0%
Inget svar / Vet ej	0	0%
Total:	16	100%

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

Svarsalternativ	Hälsotrampare		Testresenär		Samåkning	
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Jag har deltagit i delprojektet	5	31%	2	13%	0	0%
Jag känner väl till	2	13%	8	50%	7	44%
Jag har hört talas om	8	50%	6	38%	8	50%
Nej, jag vet inget om dessa delprojekt	1	6%	0	0%	1	6%
Inget svar / Vet ej	0	0%	0	0%	0	0%
Total:	16	100%	16	100%	16	100%

Svarsalternativ	Hälsotrampare		Testresenär		Samåkning	
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Andel av samtliga anställda per företaget som känner till projektet	15	94%	16	100%	15	94%
Nej, jag vet inget om projektet	1	6%	0	0%	1	6%
Inget svar / Vet ej	0	0%	0	0%	0	0%
Total:	16	100%	16	100%	16	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 Energikontoret har vi nått fram till det uppsatta målet. 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 transpotera 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	0	0%
Har till viss del ersatt bilresor med andra färdmedel	3	19%
Försöker ibland ersätta bilresor med andra färdmedel	1	6%
Har börjat fundera på alternativ till bil då jag ska åka till jobbet	2	13%
Inte alls	2	13%
Inte alls, - åkte redan före projektet med kollektivtrafiken, gick eller cyklade till jobbet.	5	31%
Inget svar / Vet ej	3	19%
Total:	16	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 25 procent att deras beteende har förändrats. Ytterligare 13 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	1	6%
Cykel	5	28%
Kollektivtrafik	2	11%
Samåkning i bil	1	6%
Har inte ändrat mitt färdmedel	6	33%
Inget svar / Vet ej	3	17%
Total:	18	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 besökte utställningen och tog material	5	31%
Ja, jag visste om utställningen men besökte den inte	6	38%
Nej	5	31%
Total:	16	100%

Under projektåret med Smart trafikant ingick att Energikontoret minst en gång skulle besöka arbetsplatserna 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 utställningen stod på var helt avgörande hur välbesökt utställningen blev. För vissa arbetsplatser fanns platser som besöktes av samtliga anställda medan det för vissa arbetsplatser inte fanns någon sådan central plats.

Utställningen var gemensam för Energikontor Sydost och Regionförbundet Södra Småland och besöktes den 21 - 22 april 2008 och placeringen var i Regionförbundets lokaler. På uppföljningsfrågan om de anställda la märke till utställningen svarade 31 procent av de anställda att de var och besökte utställningen och 38 procent visste om utställningen men besökte den inte.

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

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Mycket bra	1	6%
Bra	8	50%
Dåligt	0	0%
Mycket dåligt	0	0%
Inget svar / Vet ej	7	44%
Total:	16	100%

Korskörning

Under året har vi arbetat med att sprida information genom bland annat en utställning, värnngsmaterial 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		D		Summa	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Mycket bra	1	13%	0	0%	0	0%	0	0%	1	6%
Bra	5	63%	3	75%	0	0%	0	0%	8	50%
Dåligt	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Mycket dåligt	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Inget svar / Vet ej	2	25%	1	25%	4	100%	0	0%	7	44%
Summa	8	100%	4	100%	4	100%	0	0%	16	100%

SUMO D

Mål grupp: Samtliga anställda i företagen som deltagit i projektet

A			A, B, C		
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning		Antal svar	Fördelning
Andra av de anställda per företag som tycker informationen är bra eller mycket bra	6	75%	eller	9	56%
Dåligt	0	0%		0	0%
Mycket dåligt	0	0%		0	0%
Inget svar / Vet ej	2	25%		7	44%
Total:	8	100%		16	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 56 procent att den var mycket bra eller bra. Om man däremot gör en korsskörning mellan de som har deltagit i något av delprojekten (grupp A) och deras uppfattning om informationen, vilket med stor sannolikhet är personer som har tagit del av det skrivna informationsmaterialet får man bedömningen att 75 procent tycker att informationen har varit mycket bra eller bra. Slutligen finns en tredje möjlighet till bedömning av måluppfyllelsen. Det är att genom korsskörning utläsa nöjdheten hos dem som har deltagit, känner väl till och har hört talas om projektet och delprojekten (grupp A-C). Vid en sådan sammanslagning får man fram att 56 procent tycker att informationen har varit mycket bra eller bra.

Det som kommer att rapporteras till det internationella projektet är att 56 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	9	56%
Nej	6	38%
Inget svar / Vet inte	1	6%
Total:	16	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 56 procent svarat att det har det.

Skulle du under projektets tid velat ha mer...

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Information/föredrag om klimatfrågan	0	0%
Aktiviteter så som fler delprojekt	2	10%
Tryckt material	1	5%
Utställningar	1	5%
Större engagemang/uppmuntran från företaget	7	35%
Annat. Ange vad nedan. (Nästa fråga)	2	10%
Nej, allt har varit lagom	2	10%
Inget svar / Vet ej	5	25%
Total:	20	100%

På frågan om det fanns något som de anställda önskade få mer av var det dominerande svaret "större engagemang/uppmuntran från företaget" 35 procent svarade så. Av det som kom där efter var önskemål om fler delprojekt vilket 10 procent svarade. På frågan gavs också möjlighet att fritt skriva in önskan på vad de anställda önskade få mer av. Nedan presenteras samtliga svar utan någon ytterligare bearbetning.

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

Svarsalternativ
Smart trafikantprojektet har över huvudtaget inte berört mig som jobbar i Oskarshamn. Inga aktiviteter har varit (vad jag uppfattat) förlagda så det har varit möjligt för oss att delta i dem. Jag har över huvudtaget inte känt mig delaktig i projektet.
En tydligare uttalad policy från ledningen. Ett starkare uttalat stöd från ledningen som påpekar hur viktigt det är att inte bara prata utan agera förebilder själva. Konkreta tiktlinjer om bilpooler och företaget.
Svårt att veta vad som saknas då vi i Oskarshamn inte har tagit del av så mycket
Folk kommer alltid att köra bil - utbilda alla på arbetsplatsen i ecodriving! Bra för hushållsekonomin och bra för klimatet!
En nu miljöbil gratis

Fler deltagare från företaget och information om alla deltagares resultat hade varit önskvärdt. Kanske någon form av barometer för att stimulera alla att verkligen hänga i. Syns det att man gör skillnad anstränger alla sig lite ytterligare. Syns det inte eller att det inte följs upp så att gruppen ser resultatet under tiden projektet pågår är det lättare att falla ur ramen.

Vad är ditt helhets intryck av projektet Smart trafikant?

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Mycket nöjd	2	13%
Nöjd	8	50%
Missnöjd	0	0%
Mycket missnöjd	0	0%
Inget svar / Vet ej	6	38%
Total:	16	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		Ja, jag känner väl till men		Ja, jag har hört talas om		Nej, jag vet inget om			
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Mycket nöjd	2	25%	0	0%	0	0%	0	0%	2	13%
Nöjd	5	63%	3	75%	0	0%	0	0%	8	50%
Missnöjd	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Mycket missnöjd	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Inget svar / Vet ej	1	13%	1	25%	4	100%	0	0%	6	38%
Summa	8	100%	4	100%	4	100%	0	0%	16	100%

SUMO G och P.I. 3

Mål grupp: Personer som deltagit i erbjudandena

A			A, B, C		
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning		Antal svar	Fördelning
Andel nöjda eller mycket nöjda av de som deltagit i erbjudandena	7	88%	eller	10	63%
Missnöjd	0	0%		0	0%
Mycket missnöjd	0	0%		0	0%
Inget svar / Vet ej	1	13%		6	38%
Total:	8	100%		16	100%

På frågan om helhets intrycket av projektet Smart trafikant svarade 61 procent att de var mycket nöjda eller nöjda. Övriga 38 procent svarade "Inget svar/vet ej".

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 Energikontor Sydost svarade 88 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	11	69%
Nej	0	0%
Inget svar / Vet inte	5	31%
Total:	16	100%

På frågan om man önskade att fler liknande projekt och delprojekt som har ingått i Smart trafikant skulle genomföras svarade 69 procent "ja" och 31 procent svarade "vet inte " eller "inget svar". 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

Jättebra initiativ!

Har tyvärr inte deltagit i aktiviteter och vet för lite om projektet då jag inte sitter i Växjö. Cyklar redan och hade säkert provat något om jag hade kört bil.

Det måste finnas flera personer att fördela arbetet på, och finns inte det intresset hos andra på arbetsplatsen får man prioritera bort vissa projekt/arbetsuppgifter

Använder bil mycket i tjänsten och har därför tjänstebil. Bilpool är jättebra, vilket vi har tillgång till, men kör man mycket blir det bättre ekonomi i tjänstebil. Detta alternativ framkommer inte i enkäten, utan bara resan till och från jobbet och om man gör något ärende på vägen. Jag cyklar när det är möjligt då jag inte ska i väg i tjänsten under dagen. Detta i första hand för bättre hälsa. I andra hand för miljön. Ekonomi är i detta avseende ett underordnat argument. Naturligtvis förekommer dock dagar då man tar bilen av ren lathet. I detta avseende är projekt som smart Trafikant bra för då kommer man igång och får kontinuitet vilket är en bra hjälp. När man väl är i gång så rullar det på mycket på grund av att man mår bättre.

Enkät om dina resvanor

Vi på Regionförbundet Södra Småland (+ ID och Energikontoret) genomför tillsammans med Transport Eko Sydost (Energikontor Sydost) ett projekt om anställdas resor till och från arbetet. Projektet kommer att pågå under ett år och kallas för Smart Trafikant. Som en start för projektet vill vi veta lite mer om dina resvanor.

Vi är därför tacksamma om du svarar på följande frågor. Svara före den 16 april 2007. Att svara på frågorna tar 2 – 3 minuter. Glöm inte att trycka på ”Skicka enkäten” när du har svarat.

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.

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. Är du...?

- ☐ Kvinna
- ☐ Man

13. Vilken är din ålder?

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

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

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

15. Vilken arbetsplats tillhör du?

- ☐ Administration / Kansli / Ekonomi
- ☐ AV-media
- ☐ Kurs och konferens
- ☐ Länstrafiken
- ☐ Regional utveckling / Europa direkt
- ☐ FoU - Vårld Södra Småland
- ☐ Reaktor Sydost
- ☐ ID
- ☐ Energikontor Sydost

16. Mitt namn är?*

* Du får svara på enkäten anonymt.

Ett stort tack för dina svar!

RVU 2 Enkät om dina resvanor

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

1. Hur reste du till arbetet idag?

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

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

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

- ☐ Ja ☐ Nej

Om nej vad reser du normalt med?

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

- ☐ Ja ☐ Nej

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

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

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

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

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

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

5a. När du reste hit idag åkte du...?

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

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

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

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

- ☐ Jag samåker dagligen

(Vi är då..... personer i bilen)

- ☐ Jag samåker någon dag i veckan

(Vi är då..... personer i bilen)

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

- ☐ Vill men kan av olika skäl inte samåka

- ☐ Känner inte till någon att samåka med

- ☐ Vill inte samåka med någon.

- Jag vill köra bil själv.

- ☐ Vill inte samåka med någon.

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

Bilaga 2

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

Välj det alternativ som passar dig bäst.

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

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

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

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

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

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

Känner du till projektet?

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

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

Hur väl känner du till dessa delprojekt?

	Jag har deltagit i delprojektet	Jag känner väl till	Jag har hört talas om	Nej, jag vet inget om dessa delprojekt
Hälsotrampa-tävling <i>Cykla så mycket som möjligt till jobbet under sex månader</i>	☐	☐	☐	☐
Testresenärer inom kollektivtrafik <i>Bilister provar att åka buss/tåg till jobbet i två månader</i>	☐	☐	☐	☐
Samåkning <i>Bilister uppmuntras till samåkning</i>	☐	☐	☐	☐

Bilaga 2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- ☐ Ja
- ☐ Nej
- ☐ Vet ej

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

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

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

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

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

20. Skulle du vilja att det gjordes fler liknande projekt på din arbetsplats?

- ☐ Ja
- ☐ Nej
- ☐ Vet ej

21. Vilken är din ålder?

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

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

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

23. Vilken arbetsplats tillhör du?

- ☐ Administration/Kansli/Ekonomi
- ☐ AV - media
- ☐ Kurs och konferens
- ☐ Länstrafiken
- ☐ Regional utveckling/Europa direkt
- ☐ FoU – Velfärd Södra Småland
- ☐ Reaktor Sydost
- ☐ ID
- ☐ Energikontor Sydost

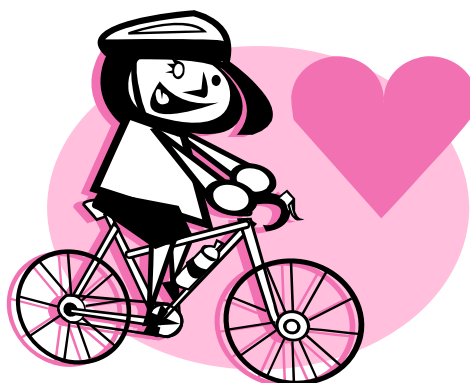
24. Är du...?

- ☐ Kvinna
- ☐ Man

25. Mitt namn är?* _____

Ett stort tack för dina svar!

* Du får svara på enkäten anonymt.



SAMMANSTÄLLNING AV
SVAR FRÅN DELTAGARE I HÄLSOTRAMPATÄVLINGEN
Regionförbundet Södra Småland och Energikontor Sydost

Tävlings period
2007 - 09 - 01 -- 2008 - 03 - 01



Bilaga 3

Dokumentinformation

Titel:	SAMMANSTÄLLNING AV SVAR FRÅN DELTAGARE I HÄLSOTRAMPATÄVLINGEN , Regionförbundet Södra Småland och Energikontor Sydost, Tävlings period 2007 - 09 - 01 - 2008 - 03 -01
Innehåll:	Resultatet från de frågor som deltagarna i Hälsotrampatävlingen har fått svara på efter sin tävlingsperiod
Författare:	Maria Håkansson, Energikontor Sydost Per Hansson, Energikontor Sydost Framtidsvägen 10 a, 351 96 Växjö Telefon: 0470 - 72 33 24
Kontaktperson:	
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. Parterna 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 arbetsplatser i Kalmar och Kronobergs län är med i projektet, samarbetet med Regionförbundet Södra Småland och Energikontor Sydost 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 var en Hälsotrampa-tävling. Att delta i tävlingen innebar att man under sex månader lämnade bilen hemma och tog cykeln till jobbet. Vem som helst fick delta i tävlingen och varje månad lämnade man in sina resultat dels hur långt man har cyklat och dels hur många gånger man har cyklat.

Totalt har tolv personer från både Regionförbundet Södra Småland och Energikontor Sydost deltagit i Hälsotrampa tävlingen, tävlingsperioden pågick från september 2007 till mars 2008. Deltagarna har fått svara på frågor efter tävlingsperioden totalt har 8 personer svarat på frågorna, i denna rapport presenteras en sammanställning av deras svar på dessa frågor.

Sammanfattning

Deltagarna i tävlingen hade i medel 2,8 km till jobbet, efter tävlings slut hade deltagarna tillsammans cyklat cirka 349 mil.

Den faktor som Hälsotramparna bedömer som viktigast när det gäller cykelvägarna är underhållet, beläggningen och trafiksäkerheten. Det som flera av deltagarna nämner behöver förbättras är underhållet.

Genom tävlingen har 50 procent av deltagarna även börjat cykla mer på fritiden och alla kommer, i lite olika utsträckning, att fortsätta att cykla till jobbet. 38 procent av deltagarna har inspirerat andra i sin omgivning till att också börja cykla

Från Regionförbundet Södra Småland och Energikontor Sydost deltog följande personer i tävlingen

1. Bo Magnusson
2. Anna Sager
3. Christine Elingfors
4. Eva Mobeck
5. Karin Abrahamsson
6. Lisa Bergman
7. Per Hansson
8. Per Skoglund
9. Stefan Olsson
10. Åsa Karlsson
11. Jonas Löf
12. Anders Unger

Numreringen är inte samma som används nedan.

Bilaga 3

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

1.	10	minuter
2.	20	minuter
3.	3	minuter
4.	15	minuter
5.	x	minuter
6.	10	minuter
7.	15	minuter
8.	15	minuter
Medel	12,6	minuter

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

				kg CO2 enkel resor		kg CO2 per år
1.	2,5	km		0,6		262
2.	2,5	km		0,6		262
3.	0,8	km		0,2		84
4.	4	km		0,9		420
5.	2,5	km		0,6		262
6.	3	km		0,7		315
7.	3,5	km		0,8		367
8.	3,7	km		0,8		388
Medel	2,8	km	Summa	5,1	Summa	2360

Antaganden

Varje bil förbrukar en liter per mil.

Antal arbetsdagar per år är 230 dagar.

Koldioxidutsläppet räknas som 2,28 kg per liter bensin.

3. Cyklar du även mer på fritiden?

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

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

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

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

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

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
5	63%	Ja, ofta
3	38%	Ja, ibland
0	0%	Nej
0	0%	Vet ej
8	100%	

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	25%	Ja, till det bättre
1	13%	Ja, till det sämre
4	50%	Nej, ingen skillnad
1	13%	Vet ej
8	100%	

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	13%	Ja, stor skillnad
0	0%	Ja, skillnad
5	63%	Nej
2	25%	Vet ej
8	100%	

Bilaga 3

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Ja, stor skillnad
2	25%	Ja, skillnad
5	63%	Nej
1	13%	Vet ej
8	100%	

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

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

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

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

Kommentar

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

11. Vad tycker du i stora drag om projektet Hälsotrapare?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
4	50%	Mycket bra
4	50%	Bra
0	0%	Varken bra eller dåligt
0	0%	Mycket dåligt
8	100%	

12. Vad har varit mest positivt med att vara Hälsotrapare?

De anställda har sporrat varandra att cykla.

Då jag cyklade till jobbet även innan tävlingen blev det inte så stor skillnad, men lite extra peppad blev man ju.

Att hoppas att fler ska börja cykla. Att tänka att det kan leda till ett större tryck på kommunen att förbättra och underhålla cykelvägarna.

Eftersom jag vanligtvis cyklar även utom tävlingen har hälsoeffekten inte påverkats. Men jag har medvetet valt att cykla när jag annars kunde fått skjuts.

Att cykla gör en piggare. Tävligen har stimulerat till att cykla mer. Det går lätt lite slentrian i att åka bil till jobbet, då jag använder bilen nästan varje dag i jobbet. Men genom bra planering och att man verkligen åtagit sig att cykla mer, så fungerar det alldeles utmärkt att cykla och det är skönt. Ser inte det som en uppoffring att cykla, tycker exempelvis inte det är någon fara att cykla även om det regnar, men det ska bli av. Hälsotrapningen har gjort att det blir av i högre utsträckning.

13. Vad har varit mest negativa med att vara Hälsotrapare?

Att det känns som att utformningen av tävlingen måste anpassas till karaktären på arbetsplatsen ännu mer. Många med konsultliknande uppgifter och resdagar då de måste ha sin bil kanske ger upp, kanske inte känner att de har en chans att få lika bra resultat som de som sitter vid skrivbordet på arbetsplatsen varje dag. Att det verkar som om en del inte ens överväger att prova eller ändra sina mönster.

Det hade varit roligt om fler valt att inte åka bil så att tävlingen fått större betydelse.

Inget negativt att vara med. Kanske att tävlingen inte lockat så många deltagare. Får man fler med blir det en intensifierad diskussion som jag tror stimulerar fler att cykla mer. Tyvärr har det för egen del blivit färre cykelturer än jag velat, men det beror på att jag varit på mycket uppdrag hos kund och varit iväg på tjänsteresor.

Bilaga 3

14. 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!)

Bättre väder :-) Att förutsättningarna finns, dvs bra cykelvägar med bra beläggning och belysning (inte minst på vintern)

Bättre väder och mindre blåst. Cykelvägar som tar den närmaste vägen. Prioritera cykelvägarna under vinter, tvinga inte ut folk på bilvägbanan.

Just på Energikontoret kanske det skulle vara att de under en övergångsperiod fick stöd för att komma in i nya vanor med att boka hyrbil när de cyklar till jobbet och behöver resa i tjänsten, och att ledningen uttalar det som en policy.

Mer upplysning till bilister: Att arbetsfordon, leveransfordon, containrar och liknande inte ständigt blockerar just cykelvägen som framför PG Vejdes väg. Att de som kör in på parkeringen är tydliga och hänsynsfulla.

Det är viktigt att det finns omklädningsrum med dusch och att man ha rutrymme för sina ombyteskläder på arbetsrummet. Vet ej om det finns i huset. Ibland om man ska vara mer representativ måste man byta kläder, likaså om man har längre väg till jobbet. Och man kan behöva ha något torrt som står där till dagar det ösregnar.

Bättre uppställning för cyklarna t.ex. inomhus eller under tak. Bättre dusch och ombytesmöjligheter. Bättre snöröjning och sandning av cykelbanorna. Få bort gisslet med glas på cykelbanorna.

Jag tror att det är viktigt att göra fler delaktiga i företagets ambitioner att bidra till en minskad miljöpåverkan - där resan tur och retur till arbetsplatsen är en del. Det är också viktigt att företaget kanske antar en resepolicy (inkl. resor till och från arbetsplatsen, tjänsteresor etc.), som görs känd för alla i organisationen. Tillsammans med en policy om miljöanpassat resande skulle det underlätta att företaget hade cyklar till utlåning för tjänsteresor så väl som resor till och från arbetsplatsen. Det gör företagets inställning mer tydlig och verkar som stöd för fler att verkligen ska ta cykeln. Här skulle även skattetekniska incitament kunna underlätta för företag att stimulera medarbetarna att ta sig till och från arbetet på ett mindre miljöbelastande sätt. Exempelvis att busskort, inköp av cyklar för utlåning samt cykelutrustning är avdragsgilla kostnader för företaget samt att dessa incitament inte klassas som förmåner för den enskilda medarbetaren.

Övriga kommentarer

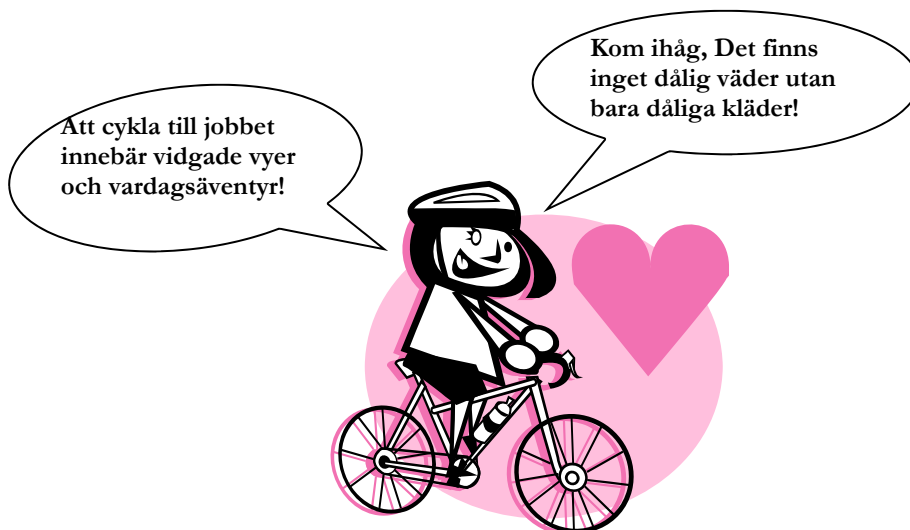
Vägvisningen är fortfarande bristfällig i Växjö. Varför skall cykelvägen vara längre än bilvägen?

Det har varit roligt att delta i tävlingen. Att cykla till- och från jobbet kunde ingå i friskvården på arbetet, t.ex. genom lånecykel eller bidrag till underhåll, cykla på arbetstid osv.

Bättre väder, höjd bensinskatt.

TÄVLING

HÄLSOTRAMPARE



Hälsotramp-tävling

En hälsotrampare väljer att ta cykeln till och från jobbet i stället för att sitta och slöa i en bullrande, penningkostande och växthusgasutsläppande bil.

– Bli en Hälsotrampare du också!

Var med i Regionförbundet Södra Smålands, Energikontor Sydosts och ID:s Hälsotramp-tävling! Tävlingen pågår under 6 månader med start 1 september 2007. Tävlingen innehåller två kategorier:

A. Cyklat flest gånger

B: Cyklat längst.

Du kan bli segrare för hela tävlingsperioden eller per månad.

Fyll i dina värden och resultat på baksidan och lämna senast den 10:e i varje månad till Per H eller Maria H på Energikontor Sydost så är du med och tävlar.



Tävlingsformulär

Ditt namn:	Månad:
Din vikt: (Som ett litet hälsotest vill vi att du väger dig den 1:e i varje månad. Frivillig uppgift.)	
Avstånd enkel väg mellan hem och jobbet:	

Datum:	Cyklade till och från jobbet	Ersatte bilresa:	Hade cyklat ändå:
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			
24			
25			
26			
27			
28			
29			
30			
31			

Tävlingsinstruktioner:

Fyll i dina uppgifter ovan och markera med X de dagar du cyklar till och från jobbet. Markera också om din cykelresa ersatte en bilresa eller om du hade cyklat ändå.

När månaden är slut lämnar du senast den 10:e i varje månad ditt resultat till Per H eller Maria H på Energikontor Sydost.

Resultaten från dem som deltar i tävlingen kommer att anslås i fikarummet. Priser till de tävlande är i första hand äran, en bättre hälsa och en bättre miljö, men vi kommer även att lotta ut priser.

Hälsotramp-tävlingen – en del av något större

Hälsotramp-tävlingen är en del i projektet Smart Trafikant som Energikontor Sydost driver och som ingår i det internationella projektet MOVE. I MOVE ingår sju partners från olika delar av Europa. Gemensamt för projekten är att få fler människor att välja ett miljömässigt hållbart resande.

I Smart Trafikant arbetar vi med resorna till och från arbetet genom att uppmuntra till mer cykling, mer bussåkning, mer samåkning och erbjuda utbildning i sparsam körning.

Från resvaneundersökningen som genomfördes när projektet startade kan man konstatera att vi anställda på Regionförbundet och på Energikontor Sydost har en del kvar att göra innan vi reser helt hållbart.

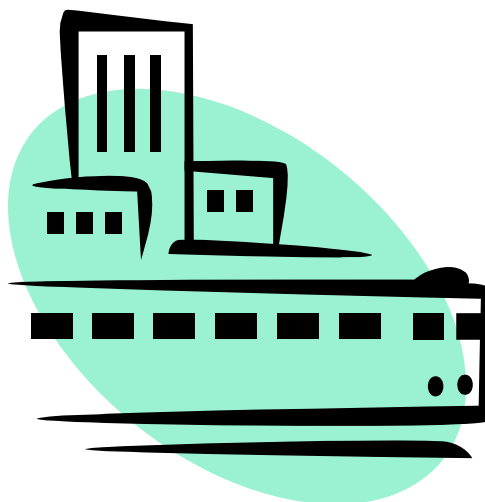
Regionförbundet:

40% bil som förare, 9% går, 26% cykel, 20% K-trafik och 5% annat transportmedel.

Energikontor Sydost:

59% bil som förare, -- går, 29% cykel, 12% K-trafik

Vill du veta mer om MOVE eller Smart Trafikant kontakta Per Hansson eller Maria Håkansson på Energikontoret.



**SAMMANSTÄLLNING AV
SVAR FRÅN TESTRESENÄRER**

**Regionförbundet Södra Småland
och
Energikontor Sydost**

**Test period
2008 - 02 - 19 - 2008 - 04 - 19**



Bilaga 4

Dokumentinformation

Titel:	SAMMANSTÄLLNING AV SVAR FRÅN TESTRESENÄRER , Regionförbundet Södra Småland och Energikontor Sydost, Testperiod 2008 - 02 - 19 - 2008 - 04 -19
Innehåll:	Resultatet från de två enkäter som Testresenärerna 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:	Per Hansson, Energikontor Sydost
Färdigställd:	Maj 2007

INLEDNING

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

Syftet med projektet Smart trafikant är att minska arbetspendlingen med bil. Åtta företag i Kalmar och Kronobergs län är med i projektet, samarbetet med Regionförbundet Södra Småland och Energikontor Sydost började 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 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.

Fem personer har provat-på att vara Testresenärer på Regionförbundet Södra Småland och Energikontor Sydost, de åkte buss från februari till april 2008. 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 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 5-8 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. Ett x i tabellerna innebär att någon av Testresenärerna inte har svarat på frågan.

Från sidan 8-10 är det vidare resultat från frågeomgång 2 som presenteras och visar hur Testresenärerna upplevt priset på bussresan, hur mycket de ha 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.

Sammanfattning

Testresenärerna hade i medel 11,2 km till jobbet och det tog dem cirka 22 minuter i bil att komma till jobbet. Bussresan tog i medel nästan 25 minuter längre tid. 60 procent Testresenärerna tyckte att kollektivtrafiken varit något bättre än förväntat och 40 procent tyckte att kollektivtrafiken var något sämre än förväntat..

40 procent av Testresenärerna tyckte att biljettpriset var ganska dyrt, 20procent tyckte att biljettpriset var ganska prisvärt och 40 procent tyckte att det var varken billigt eller dyrt.

60 procent av Testresenärerna hade även åkt mer kollektivt på fritiden varav 33 procent inte hade gjort det om det inte varit för att de var Testresenärer. 40 procent av Testresenärerna hade dagligen åkt kollektivt under testperioden.

Det som har upplevts som mest positivt med att åka kollektivt var att det är miljövänligt och gratis motion. Det som upplevts som mest negativt var att man var bunden till busstiderna och att det tar för lång tid.

Från Regionförbundet Södra Småland och Energikontor Sydost deltog följande personer som testresenärer

1. Anette Sjöö
2. Birgitta Axelsson
3. Hans Gulliksson
4. Jakob Svensson
5. Anders Göransson

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

Bilaga 4

1. Har många bilar finns det i ditt hushåll?

1.	2	stycken
2.	x	stycken
3.	2	stycken
4.	1	stycken
5.	3	stycken
Medel	2,0	stycken

2. Hur många av dessa bilar har katalysator?

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

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

1.	2003	års årsmodell
2.	x	års årsmodell
3.	2007	års årsmodell
4.	2004	års årsmodell
5.	2004	års årsmodell
Medel	2005	års årsmodell

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

1.	15	minuter
2.	25	minuter
3.	10	minuter
4.	35	minuter
5.	27	minuter
Medel	22,4	minuter

5. Hur lång tid tar enbart bilresan?

1.	10	minuter
2.	20	minuter
3.	9	minuter
4.	30	minuter
5.	26	minuter
Medel	19,0	minuter

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

				kg CO2 enkel resa		kg CO2 per år
1.	27	km		6,2		2 832
2.	6	km		1,4		629
3.	7	km		1,6		734
4.	9	km		2,1		944
5.	7	km		1,6		734
Medel	11,2	km	Summa	12,8	Summa	5873,28

Antaganden

Varje bil förbrukar en liter per mil.

Antal arbetsdagar per år är 230 dagar.

Koldioxidutsläppet räknas som 2,28 kg per liter bensen.

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

	Till jobbet	Från jobbet
1.	7	16.30
2.	7	17
3.	7.40	16.30
4.	7.40	16.30
5.	7	17

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

De kommentarer som var lika återges bara en gång.

Snabbt

Bilen står 5 meter från ytterdörren

Smidigt när jag ska handla på vägen hem

Behöver inte passa tider

Dåliga bussförbindelser hem från jobbet. Det tar för lång tid hem, ca 1 timme.

Bekvämlighet. Kan ha en varm bil efter jobbet.

Mycket tjänsteresor

Bilaga 4

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

1.	50	minuter
2.	35	minuter
3.	45	minuter
4.	70	minuter
5.	70	minuter
Medel	54,0	minuter

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

1.	40	minuter
2.	40	minuter
3.	20	minuter
4.	30	minuter
5.	25	minuter
Medel	31	minuter

Kommentar

Medeltiden för att åka bil till jobbet ligger på cirka 22 minuter. Att ta bussen till jobbet tar i medel cirka 47 minuter. Bussresan tar nästan 25 minuter längre tid. När det gäller enbart restiden med bil respektive buss är förhållandet inte lika stort då tar bilresan cirka 19 minuter och bussresan cirka 31 minuter. Skillnaden är då bara 11 minuter. Stor del av själva bussresan är att ta sig till sin hållplats och väntan på att bussen ska komma. I snitt 17 minuter går åt till detta jämfört med att gå ut till och från sin bil som i medel tar 3 minuter.

Uppföljningsfråga:

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

1.	45	minuter
2.	40	minuter
3.	80	minuter
4.	25	minuter
5.	45	minuter
Medel	47,0	minuter

Uppföljningsfråga:

2. Hur lång tog din bussresa?

1.	30	minuter
2.	20	minuter
3.	10	minuter
4.	60	minuter
5.	28	minuter
Medel	29,6	minuter

Uppföljningsfråga:

3. Har kollektivtrafiken motsvarat dina förväntningar ?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket bättre än jag förväntade mig
0	0%	Bättre än jag förväntade mig
3	60%	Något bättre än jag förväntade mig
2	40%	Något sämre än jag förväntade mig
0	0%	Mycket sämre än jag förväntade mig
5	100%	

11. Hur tror du det är att läsa tidtabeller?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	20%	Mycket enkelt
4	80%	Enkelt
0	0%	Så där
0	0%	Besvärligt
0	0%	Mycket besvärligt
5	100%	

Uppföljningsfråga:

4. Hur anser du det är att läsa tidtabellerna ?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	20%	Mycket enkelt
2	40%	Enkelt
2	40%	Varken enkelt eller besvärligt
0	0%	Besvärligt
0	0%	Mycket besvärligt
5	100%	

12. Hur tror du att bussarna håller tidtabellen?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket bra
5	100%	Ganska bra
0	0%	Varken bra eller dålig
0	0%	Ganska dålig
0	0%	Mycket dålig
5	100%	

Uppföljningsfråga:

5. Hur anser du att bussarna håller tidtabellen?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket bra
3	75%	Ganska bra
1	25%	Varken bra eller dåligt
1	25%	Ganska dåligt
0	0%	Mycket dåligt
4	125%	

Bilaga 4

13. Vilka förväntningar har du på busschaufförernas bemötande?

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

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket gott om plats på bussarna
0	0%	Gott om plats på bussarna
3	60%	Lagom med lediga sittplatser på bussarna
2	40%	Kan bli trångt ibland
0	0%	Mycket fullt på bussarna
5	100%	

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket bra komfort
3	60%	Bra komfort
2	40%	Så där
0	0%	Dåligt komfort
0	0%	Mycket dålig komfort
5	100%	

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket bra underhåll
4	80%	Bra underhåll
1	20%	Så där
0	0%	Dåligt underhåll
0	0%	Mycket dålig underhåll
5	100%	

17. Vilken är din uppfattning om hållplatsernas underhåll?

Antal svar	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket bra underhåll
4	80%	Bra underhåll
1	20%	Så där
0	0%	Dåligt underhåll
0	0%	Mycket dåligt underhåll
5	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
0	0%	Det påverkas något positivt
1	20%	Det påverkas varken positivt eller negativt
3	60%	Det påverkas något negativt
1	20%	Det påverkas mycket negativt
5	100%	

Uppföljningsfråga:

7. Hur upplever du att busschaufförerna bemöter dig?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket bra bemötande
3	60%	Bra bemötande
1	20%	Varken bra eller dålig bemötande
1	20%	Dålig bemötande
0	0%	Mycket dålig bemötande
5	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket gott om plats på bussarna
1	20%	Gott om plats på bussarna
1	20%	Lagom med resenärer på bussarna
3	60%	Kan bli trångt ibland
0	0%	Mycket fullt på bussarna
5	100%	

Uppföljningsfråga:

9. Vilken är din uppfattning om bussarnas komfort?

(Buller, säten, värme m.m.)

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket bra komfort
2	40%	Bra komfort
2	40%	Så där
0	0%	Dåligt komfort
1	20%	Mycket dålig komfort
5		

Uppföljningsfråga:

10. Vilken är din uppfattning om bussarnas underhåll?

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket bra underhåll
3	60%	Bra underhåll
1	20%	Så där
0	0%	Dåligt underhåll
1	20%	Mycket dålig underhåll
5	100%	

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

Uppföljningsfråga:

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

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

Om ja, på vilket sätt har möjligheterna förändrats?
Inte alls lika smidigt att handla på vägen hem.

Bilaga 4

Har pendlat under tidigare period och då kommit ifrån kombinationsresorna.

Svårare att handla.

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket trygg
3	60%	Ganska trygg
1	20%	Varken trygg eller otrygg
1	20%	Ganska otrygg
0	0%	Mycket otrygg
5	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.

Miljövänligt

Skönt när det är kallt

Bevisa för Länstrafiken vilken dålig förbindelse det är med linje 4, främst från jobbet

Ett bra test för mig och familjen om det ska gå runt rent praktiskt

För kallt att cykla.

Ett led i arbetet med energibesparing, svårt att motivera andra om jag själv gör något helt annat

Visa övriga i familjen att det fungerar

Se hur stor skillnad/likhet det är mot att åka tåg, jag pendlade tidigare till Kalmar med tåg. Hur stor tidsdiff blir det?

Kommer ut och rör på mig till och från bussen, gratis motion.

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.

Miljö

Slipper bilen

Man ska åka kollektivt

Busstiderna

Priset, varför inte ha "terminkort" dvs som gäller vår respektive höst som bör vara billigare än månadskorten för samma period.

Miljöskäl, varför inte en miljöbuss Hovshaga - Teleborg då jag utgår från att detta är den mest trafikerade linjen i Växjö med passagerare. En trådbuss eller miljövänligt bränsle.

Får gratis motion

Fungerar bra då jag inte behöver byta

Socialt

Billigare än att köra bil

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.

Jag kommer inte att åka mer bil än tidigare då det handlar om såväl årstid, arbete och väderlek.

Tar för lång tid

Cykla 4 km när det är dåligt väder

Behöver bil i jobbet

Tidsanpassning

Lätt tillgängligt

Möjlighet till kombiresa

Ej beroende av tider

Man kan lyssna på hög musik

Lättare när man ska handla eller ska ha med sig prylar

Efter-jobbet-ärenden

Dåliga busstider från/till 4:an till/från andra bussar.

Bilaga 4

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket billigt
1	20%	Ganska billigt
2	40%	Varken billigt eller dyrt
2	40%	Ganska dyrt
0	0%	Mycket dyrt
5	100%	

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

	kr billigare	kr dyrare
1.	30	0
2.	x	x
3.	x	x
4.	x	x
5.	15	0

Uppföljningsfråga:

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

1.	400	kr/period
2.	400	kr/period
3.	400	kr/period
4.	650	kr/period
5.	400	kr/period

Uppföljningsfråga:

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

1.	130	kr/resa
2.	19	kr/resa
3.	x	kr/resa
4.	x	kr/resa
5.	40	kr/resa

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
4	80%	Går
1	20%	Cyklar
0	0%	Annat
5	100%	

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket prisvärt
1	20%	Ganska prisvärt
2	40%	Varken billigt eller dyrt
2	40%	Ganska dyrt
0	0%	Mycket dyrt
5	100%	

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

Uppföljningsfråga:

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

1.	60	kr/resa
2.	14	kr/resa
3.	20	kr/resa
4.	20	kr/resa
5.	x	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.	11	kr/resa
2.	10	kr/resa
3.	20	kr/resa
4.	10	kr/resa
5.	100	kr/resa

Uppföljningsfråga:

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

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

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

Ej möjligt då jag bor en bit från stora vägar

7:an borde kunna stanna vid Kungsgårdsvägen/Nydalavägen där 1:an stannar. Det skulle underlätta för då kunde jag ta den buss som kommer först vare sig jag skall stanna i stan eller ut till Videum. 7:an borde kunna köra inom Framtidsvägen och ha ett stopp vid t.ex. Deltahuset istället för som nu köra utan uppehåll från Stallvägen ner till Skogsudden (Willys).

Jag tycker att Linje 1 skulle svänga in och ta Framtidsvägen till Smedsvägen. De tär många som ska till Videum och Universitetet.

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
1	20%	Ja
4	80%	Nej
5	100%	

De som svarade ja byter mellan
2:an och 1:an el. 5:an

Uppföljningsfråga:

16. Går bussarna på tider som passa dig?

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

Om nej, hur skulle du vilja att tidtabellen förändrades?

Jag tycker sommartidtabellen (för stadstrafik) kommer för tidigt på våren.

Tätare turer på 4:an vid "rusningstrafik" mellan 7.00-9.00 och 15.00-19.00. I dagsläget går bussen två gånger i timmen.

Uppföljningsfråga:

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

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

Uppföljningsfråga:

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

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

Uppföljningsfråga:

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

Jag får en promenad morgon och kväll

Tänkt efter mer innan val av färdssätt gjorts, dvs planerat mer vad jag skall göra olika dagar.

Miljön

Om ja, hur fungerar bytena?

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

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Ja, flera gånger
3	60%	Ja, några gånger
2	40%	Nej, aldrig
5	100%	

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

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

Uppföljningsfråga:

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

1.	90%
2.	90%
3.	5%
4.	90%
5.	x
Medel	84%

Om ja, hur har resonemanget varit?

Uppföljningsfråga:

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

Tar för lång tid, brist på flexibilitet.

Byten tar för lång tid och förseningar.

Passa tider är stressande, känns som att det tar lång tid ibland.

Bilaga 4

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!)

Stimulera personalen med tex bidrag till busskort eller på annat sätt stimulera de som åker miljövänligt.

Billigare, oftare, öka tåg

Billigare, fler bussar och linjer.

Mer information. Tillräckligt med bussar vid hög belastning.

Inför tätare turer vid tider där folk tar sig till och från jobbet. Inför mer "ringlinjer".

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Ja, dagligen
1	20%	Ja, ett par dagar i veckan
0	0%	Ja, ett par gånger i månaden
4	80%	Några enstaka gånger
0	0%	Nej, aldrig
5	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	20%	Ja
4	80%	Nej
5	100%	

Om ja, Hur många

1.	2	personer
Summa	2	personer

Uppföljningsfråga:

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

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

Bra grej!

Bra projekt men fått större effekt om det tex startat i oktober och varat till mars. Man behöver en längre period för att ändra beteendet.

Mycket bra

Bra att få känna på hur det är att åka kollektivt. Fler borde testat. Informationen har varit bra. Enkätfrågorna OK, kunde varit en fråga om Hur tänker du ta dig till arbetet efter testperioden? Bil, gå cykla. Projektledning OK.

Dessa frågor är inte lätta att svara på.

22. Övriga kommentarer

Tätortskortet har ett bra pris men borde möjligtvis vara billigare för dem under 26. Idag kostar det 22.50 för 2 resor om man haar rabattkort. Köper man tätortskort och åker 2 resor per dag i 5 dagar blir priset 20 kr per dag. Det borde skilja mer, d v s tätortskortet ska kosta mindre :) För folk över 26 däremot är det ju bättre, för dem kostar det 36 kr för 2 resor med rabattkort.

Uppföljningsfråga:

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

1.	inget svar	personer
2.	inget svar	personer
3.	5	personer
4.	inget svar	personer
5.	inget svar	personer
Summa	5	personer

Uppföljningsfråga:

Om ja, kommer du använda något av Länstrafikens busskort?

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

Varav "prova på"

Var av åker kontinuerligt

1.	2	personer	1.	0	personer
Summa	2	personer	Summa	0	personer

Uppföljningsfråga:

35. Övriga kommentarer

Känner mig varken trygg eller otrygg med hur bussarna körs, det är knepigt när de pratar i mobiltelefon samtidigt som de kör. Vid några tillfällen häftiga inbromsningar då de varit allt för upptagna av samtalet kontra körning och stopp vid hållplats.

Alla säten borde vara vända framåt på bussarna.

Bättre koppling mellan tågtider och bussar. De flesta bussar (min uppfattning) går precis eller inom så kort tid från det att tåget anländer så man måste vänta länge på nästa. Detta gäller i synnerhet på kvällar.

Det kan bli mycket fullt på bussarna på morgonen in mot stan och på kvällen mot Hovshaga.

Jag cyklar vanligtvis och tycker det är bättre på alla vis framför buss.

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.

