



Resvaneundersökning 1&2

Anställdas resor till och från
Länssjukhuset i Kalmar

Oktober 2006 och november 2007



Landstinget i Kalmar Län

Växjö 6 maj 2008



move

Dokumentinformation

Titel:	Resvaneundersökning 1 & 2. Anställdas resor till och från Länssjukhuset i Kalmar. Oktober 2006 – november 2007
Innehåll:	En resvaneundersökning över hur de anställda i hus 2 på Länssjukhuset i Kalmar reser till och från arbetet i oktober 2006 och i november 2007. Under året har det genomförts olika aktiviteter kring hållbart resande.
Författare:	Maria Håkansson, Energikontor Sydost Per Hansson, Energikontor Sydost Framtidsvägen 10 A, 351 96 Växjö. Telefon 0470 – 72 33 24
Kontaktperson:	Lena Asp, Landstinget i Kalmar 0480 – 840 17
Färdigställd:	Maj 2008

INNEHÅLL

INNEHÅLL	3
SAMMANFATTNING.....	4
INLEDNING.....	5
Smart trafikant på Länssjukhuset i Kalmar.....	5
Om rapporten	5
METOD OCH GENOMFÖRANDE	6
RESPONDENTER RVU 1	8
RESPONDENTER RVU 2	9
RESULTAT	10
MILJÖPÅVERKAN	23
RVU 1	24
RVU 2	25
UPPFÖLJNINGSPRÅGOR OM PROJEKTET SMART TRAFIKANT.....	26
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 mitten av oktober – 31 oktober 2006. 197 respondenter, ger en svarsfrekvens på 79 procent.
- ❖ RVU 2: Genomfördes 16 oktober – 2 november 2007. 96 respondenter, ger en svarsfrekvens på 32 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 1,8 procentenheter
 - att cykla har ökat med 9,5 procentenheter
 - att åka kollektivt har ökat med 1 procentenhet
 - att gå till jobbet har minskat med 3 procentenheter
- ❖ Av de som bor inom 10 km från arbetet har andelen bilförare minskat med 5 procentenheter. Antalet cyklister har ökat med 4 procentenheter och de som går till jobbet har ökat med 12 procentenheter.
- ❖ Samåkningen har minskat med 5 procentenheter. Men kännedomen om personer att samåka med har ökat med 2 procentenheter.
- ❖ Andelen som aldrig åker med kollektivtrafiken har minskat med 7 procentenheter. Det är framförallt resandet med landsbygdsbuss som har ökat.
- ❖ Kunskapen om EcoDriving har ökat. De som vet vad EcoDriving är och delvis tillämpar det när de kör har ökat med nästan 18 procentenheter.
- ❖ Under ett år åker en anställd på Länssjukhuset i Kalmar cirka 631 mil till och från arbetet, för samtliga anställda blir det 1 387 314 mil per år. Utav dessa resor är 73 procent med bil, 11 procent med kollektivtrafiken, 10 procent med cykel och 6 procent som samåkning.
- ❖ 46 procent av de anställda på Länssjukhuset i Kalmar känner till projektet Smart trafikant.
- ❖ 5 procent har förändrat sitt resebeteende till att resa mer hållbart på grund av projektet. 3 procent har börjat fundera på att ändra sitt beteende.
- ❖ 50 procent av dem som deltagit i Smart trafikant är mycket nöjda eller nöjda med projektet.
- ❖ 31 procent av de anställda önskar att det genomförs fler liknande projekt.

En typisk anställd på Länssjukhuset i Kalmar

Är en kvinna i 41-50 års ålder

Åker raka vägen mellan hem och arbetsplats

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



Byter inte färdssätt mellan sommar och vinter.

Kör cirka 2,7 mil om dagen till och från jobbet
73 % av resorna sker med bil

INLEDNING

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

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

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

I projektet har det genomförts två resvaneundersökningar, en i slutet av oktober 2006 och den andra i slutet av oktober/början av november 2007. Genom den första undersökningen fick vi fram ett utgångsvärde och kunskap om de anställdas rese-mönster. Undersökningen gav också en bild av vilka prova-på aktiviteter som var mest lämpliga för arbetsplatsen. Den första resvaneundersökningen för Länssjukhuset i Kalmar genomfördes från mitten av oktober till den siste oktober 2006. Den andra resvaneundersökningen genomfördes 16 oktober – 2 november 2007 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 (oktober - oktober/november) har det genomförts olika aktiviteter inom Smart trafikant på Länssjukhuset i Kalmar. 10 personer har provat på att åka buss till jobbet i två månader (Testresenärer) och 6 personer har provat på att cykla till jobbet i 6 månader (Hälsotrampare). En utställning om hållbart resande fanns på plats under en dag utanför matsalen vid centralingången, även två personer från Energikontor Sydost fanns på plats under dagen. Då fanns det möjlighet att anmäla sitt intresse för att börja samåka, diskutera olika transportsätt och ta material/broschyrer om olika hållbara sätt att resa.

Tidigare resvaneundersökningar på Länssjukhuset

På Länssjukhuset i Kalmar pågår ett aktivt arbete med miljöfrågor ibland annat miljöarbetsgruppen. Gruppen har tidigare genomfört resvaneundersökningar över anställdas resor både till och från arbetet och resor i tjänst. Vid framtagande av frågor till denna resvaneundersökning har de undersökningarna som genomförts 1998 studerats för att i möjligaste mån ta fram frågor så att jämförelser skulle kunna genomföras. I denna rapport har dock ingen jämförelse med de tidigare undersökningarna genomförts.

Om rapporten

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

METOD OCH GENOMFÖRANDE

RVU 1

Det totala antalet anställda på Länssjukhuset i Kalmar uppgår till cirka 2 200 personer. Flertalet av dessa har inte dagligen tillgång till eller arbetar vid datorer. Detta gjorde att en webbaserad undersökning inte var möjlig att genomföra. Därför gjordes ett urval av de anställda som fick svara på frågorna. Som urval valdes hus 48 vilket innehåller ett 25-tal olika avdelningar och verksamheter. Sammanlagt arbetar cirka 600 personer i huset. Enkäten distribuerades ut via miljöarbetsgruppen till ett urval av avdelningarna i hus 48. Antalet anställda som via miljöarbetsgruppen fick möjlighet att svara på enkäten uppgår till cirka 400 personer.

Svars frekvens

Enkäten kopierades i 250 exemplar och distribuerades ut till avdelningarna. Antalet enkäter som kommit i retur och bearbetats uppgår till 197 st. Svarsfrekvensen mätt utifrån antalet enkäter uppgår till 79 procent. Om man mäter svarsfrekvensen utifrån de 400 anställda som hade möjlighet att svara uppgår svarsfrekvensen till 49 procent. Någon bortfallsanalys över dem som inte svarade på enkäten har inte genomförts. De 197 inkomna svaren utgör 9 procent av det totala antalet anställda på Länssjukhuset. Svarsfrekvensen för RVU 1 var 79 procent.

Tid och väderlek

Enkäten till de anställda delades ut i mitten av oktober 2006. Svaren skulle inkomma senast den 31 oktober 2006. Hösten 2006 var en relativt varm höst. Enligt uppgifter från SMHI var medeltemperaturen vid Kalmar flygplats 11,2 grader. Vilket är nära värmerekordet på 11,5 grader från 1905. Normaltemperaturen är 8,0 grader. Under oktober var det endast 1 frost natt. Nederbörden under oktober var 65 mm vilket är över det normala vilket är 39 mm. Resvaneundersökningar brukar genomföras mellan mitten av augusti till mitten av oktober på hösten och mitten mars till mitten av maj på våren. Denna undersökning genomfördes alltså något sent på hösten. Eftersom huvudsyftet med undersökningen var att få fram ett utgångsvärde inför de aktiviteter som planeras och eftersom den andra och uppföljande undersökningen skall ske ett år efter den första, har inte valet av tidsperiod någon avgörande betydelse.

RVU 2

Det totala antalet anställda på Länssjukhuset i Kalmar uppgår till cirka 2 200 personer. Flertalet av dessa har inte dagligen tillgång till eller arbetar vid datorer. Detta gjorde att en webbaserad undersökning inte var möjlig att genomföra. Vid genomförandet av den andra resvaneundersökningen gjordes samma urval som vid RVU 1 och tillvägagångssättet var detsamma. Urval var hus 48 och enkäten distribuerades ut via miljöarbetsgruppen till ett urval av avdelningarna i huset. Antalet anställda som via miljöarbetsgruppen fick möjlighet att svara på enkäten uppgår till cirka 400 personer.

Svarsfrekvens

Enkäten kopierades i 300 exemplar och distribuerades ut till avdelningarna. Antalet enkäter som kommit i retur och bearbetats uppgår till 96 st. Svarsfrekvensen mätt utifrån antalet enkäter uppgår till 32 procent. Om man mäter svarsfrekvensen utifrån de 400 anställda som hade möjlighet att svara uppgår svarsfrekvensen till 24 procent. De 96 inkomna svaren utgör 4 procent av det totala antalet anställda på Länssjukhuset. Svarsfrekvensen för RVU 2 var 32 procent.

Tid och väderlek

Vädret under perioden för resvaneundersökningen präglades av mycket nederbörd, både som regn och snö. Den 19 oktober bildades det ett cirka 1 cm tunt snötäcke i Kalmar. Temperaturen under perioden låg under det normala. 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. Vädret kan alltså ha en effekt på hur de anställda svarade på enkäten och kan också vara en del av förklaringarna till vissa skillnader i resultatet mellan de två undersökningarna.

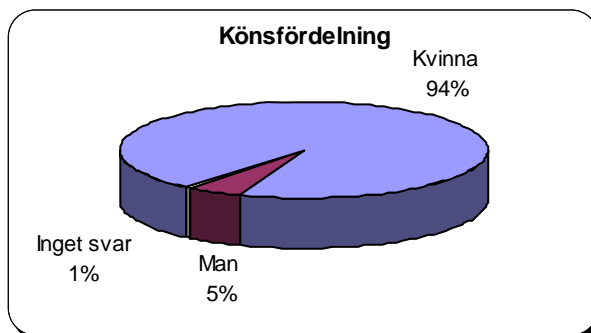
RESPONDENTER RVU 1

Nedan presenteras kön och åldersfördelning hos de 197 respondenterna.

Könsfördelning

En stor majoritet, 94 procent, av de som svarat på enkäten var kvinnor. Endast 5 procent var män. 1 procent svarade inte på frågan.

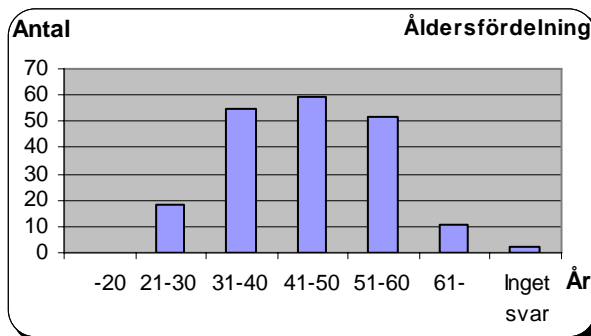
Könsfördelning	Antal svar	Fördelning
Kvinna	186	94%
Man	10	5%
Inget svar / Vet ej	1	1%
Total:	197	100%



Åldersfördelning

Tabellen nedan visar åldersfördelning för de 197 personerna som svarade på enkäten. Medelåldern för de anställda på Länssjukhuset och som svarade på enkäten ligger i intervallet 41-50 år. Av de svarande fanns det ingen i åldersgruppen under 20 år. Det var också ett få antal personer i åldersgruppen 21-30 år och i åldersgruppen över 60 år.

Åldersfördelning	Antal svar	Fördelning
-20	0	0%
21-30	18	9%
31-40	55	28%
41-50	59	30%
51-60	52	26%
61-	11	6%
Inget svar	2	1%
Total:	197	100%



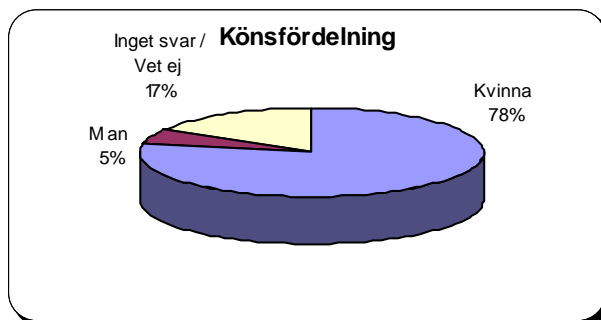
RESPONDENTER RVU 2

Nedan presenteras kön och åldersfördelning hos de 96 respondenterna.

Könsfördelning

En stor majoritet, 78 procent, av de som svarat på enkäten var kvinnor. Endast 5 procent var män. 17 procent svarade inte på frågan.

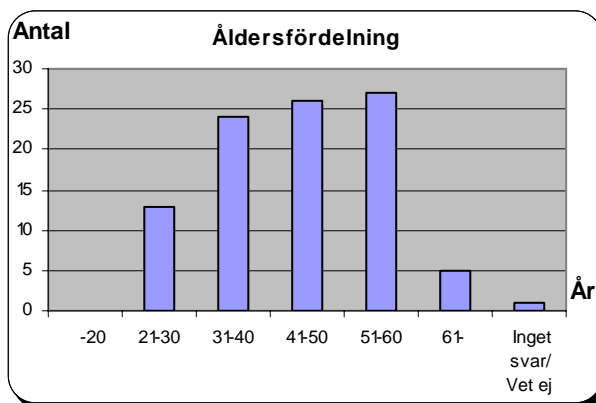
Könsfördelning	Antal svar	Fördelning
Kvinna	75	78%
Man	5	5%
Inget svar / Vet ej	16	17%
Total:	96	100%



Åldersfördelning

Tabellen nedan visar åldersfördelning för de 96 personerna som svarade på enkäten. Medelåldern för de anställda på Länssjukhuset och som svarade på enkäten ligger i intervallet 41-50 år. Av de svarande fanns det ingen i åldersgruppen under 20 år och endast ett fåtal personer i åldersgruppen över 60 år.

Åldersfördelning	Antal svar	Fördelning
-20	0	0%
21-30	13	14%
31-40	24	25%
41-50	26	27%
51-60	27	28%
61-	5	5%
Inget svar/ Vet ej	1	1%
Total:	96	100%



Vilka är de första siffror i din hemadress postnummer?

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

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
380_ Rockneby, Läckeby, Orrefors, Gullaksrud, Målerås, Alsterbro, Timmernabben, Fliseryd, Mörbylånga, Degerhamn, Löttorp och Byxelkrok	35	37%
392_ Centrala Kalmar tätort	21	22%
393_ Norra delarna av Kalmar tätort	27	28%
394_ Sydvästra delarna av Kalmar tätort	3	3%
Annat postnummer	10	10%
Total:	96	100%

En majoritet, 53 procent av dem som svarade på enkäten kommer ifrån Kalmar tätort (postnummer 392, 393 och 394). 37 procent kommer från södra delarna av Kalmar län (postnummer 380).

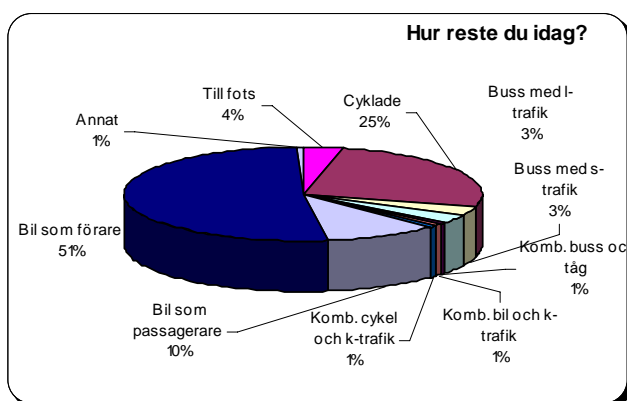
RESULTAT

Nedan presenteras respondenternas svar från enkäten. 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 RVU 2 är svarsfrekvensen lägre än i RVU 1 vilket innebär att det med säkerhet inte går att bekräfta förändringarna mellan RVU 1 och RVU 2 men man kan uttyda tendenser.

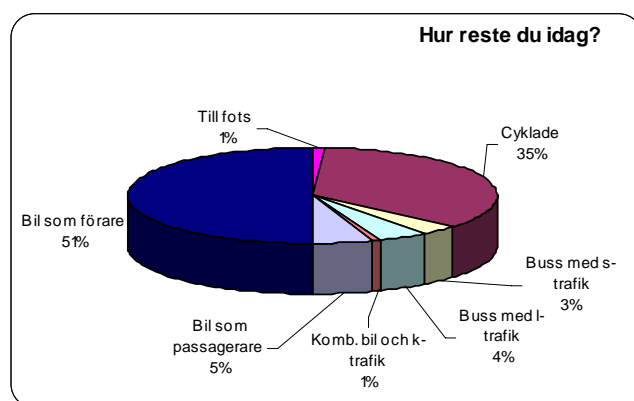
För några av tabellerna och graferna finns en liten skillnad i den procentuella fördelningen mellan vad som anges i tabellen och i figuren. Skillnaden beror på att datorprogrammet har avrundat olika.

Hur reste du till arbetet idag?

Resealternativ	RVU1		RVU2		Förändring %-enheter	i %
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning		
Till fots	7	4%	1	1%	-2,6%	-86%
Cyklade	51	26%	34	35%	9,5%	-33%
Buss med s-trafik	6	3%	3	3%	0,1%	-50%
Buss med l-trafik	6	3%	4	4%	1,2%	-33%
Komb. buss och tåg	1	1%	0	0%	-0,5%	-100%
Komb. bil och k-trafik	1	1%	1	1%	0,5%	0%
Komb. cykel och k-trafik	2	1%	0	0%	-1,0%	-100%
Bil som passagerare	20	10%	5	5%	-5,0%	-75%
Bil som förare	102	52%	48	50%	-1,8%	-53%
Annat	1	1%	0	0%	-0,5%	-100%
Total:	197	100%	96	100%		



RVU 1



RVU 2

På enkätens svarsalternativ fanns möjlighet att ange moped, motorcykel och tåg men ingen av de anställda hade angett det som något av sitt alternativ. De har därför rensats bort i sammanställningen.

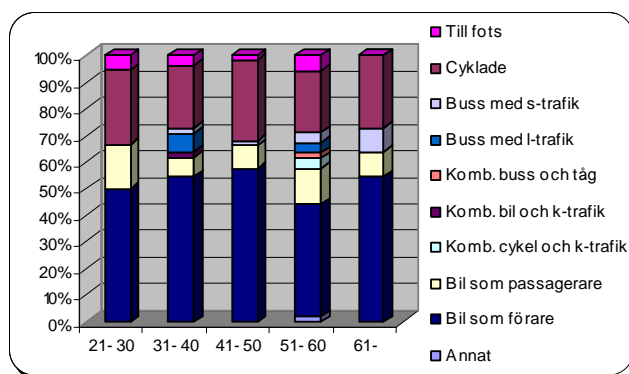
Det vanligaste sättet i RVU 1 att resa till Länssjukhuset var i bil som förare, det gjorde 52 procent av dem som svarade på enkäten. Det näst vanligaste resesättet var att cykla, det gjorde 26 procent. Där efter kommer bil som passagerare, 10 procent. 3 procent hade rest med stadstrafiken och 3 procent med landsbygdstrafik. Alltså sammanlagt 6 procent som hade rest buss hela vägen hemifrån till arbetet. 3 procent hade kombinerat två olika färdssätt för sin resa. Alternativerna för kombinationsmöjligheterna var buss och tåg, bil och kollektivtrafik samt cykel och kollektivtrafik. Totalt var det sammanlagt 9 procent som helt eller delvis utnyttjat kollektivtrafiken för sin resa till arbetet.

I RVU 2 var det vanligaste sättet att resa till arbetet i bil som förare vilket 50 procent gjorde, det näst vanligaste färdssättet var att cykla till jobbet, det gjorde 35 procent. Därefter kommer att åka med kollektivtrafiken (både stads- och landsbygdstrafik) vilket 7 procent gjorde. 5 procent samåkade till arbetet och 1 procent gick. Endast 1 procent hade kombinerat två färdssätt.

De förändringar som syns mellan de två resvaneundersökningarna var att bil som förare hade minskat med nästan 2 procentenheter. Antalet anställda som cyklade till jobbet hade ökat med över 9 procentenheter och att åka kollektivt hade ökat med 1 procentenhet. Medan att samåka och gå till jobbet hade minskat med 5 respektive 3 procentenheter.

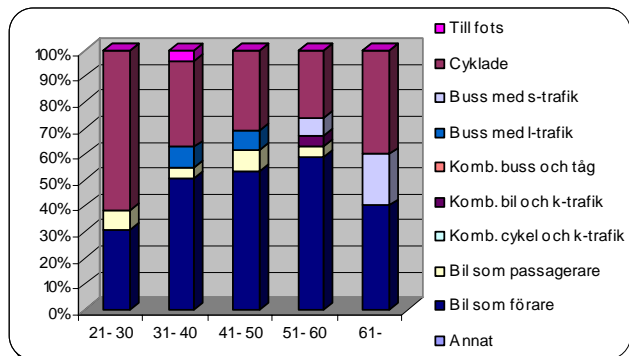
Färdmedelsval fördelat efter åldersgrupp

RVU 1	21 - 30	31 - 40	41 - 50	51 - 60	61 -
Till fots	6%	4%	2%	6%	0%
Cyklade	28%	24%	31%	23%	27%
Buss med s-trafik	0%	2%	2%	4%	9%
Buss med l-trafik	0%	7%	0%	4%	0%
Komb. buss och tåg	0%	0%	0%	2%	0%
Komb. bil och k-trafik	0%	2%	0%	0%	0%
Komb. cykel och k-trafik	0%	0%	0%	4%	0%
Bil som passagerare	17%	7%	8%	13%	9%
Bil som förare	50%	55%	58%	42%	55%
Annat	0%	0%	0%	2%	0%
Summa	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	62%	33%	31%	26%	40%
Buss med s-trafik	0%	0%	0%	7%	20%
Buss med l-trafik	0%	8%	8%	0%	0%
Komb. buss och tåg	0%	0%	0%	0%	0%
Komb. bil och k-trafik	0%	0%	0%	4%	0%
Komb. cykel och k-trafik	0%	0%	0%	0%	0%
Bil som passagerare	8%	4%	8%	4%	0%
Bil som förare	31%	50%	54%	59%	40%
Annat	0%	0%	0%	0%	0%
Summa	100%	100%	100%	100%	100%



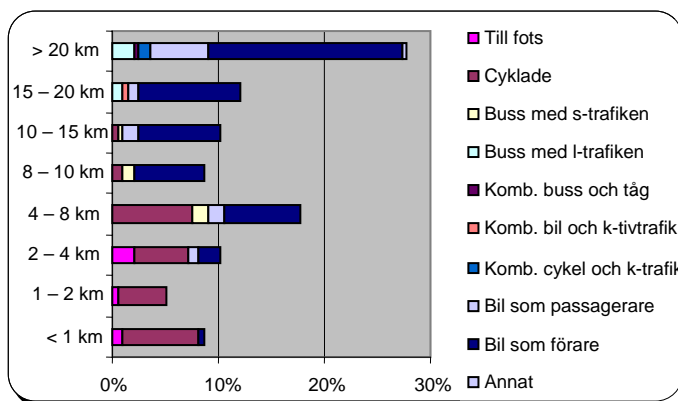
RVU 2

Färdmedelsvalen, fördelat efter åldersgrupperna, skiljer sig något. Bil som förare och cykel är dock det två färdmedlen som dominerar i samtliga åldersgrupper och i båda resvaneundersökningarna. I RVU 1 är det personerna i åldersgruppen 41-50 år som var den grupp där flest kör bil till arbetet, 58 procent, men det var också den åldersgrupp som har flest cyklist, 31 procent. I RVU 2 var det personerna i åldersgruppen 51-60 år där flest kör bil, 59 procent och var den åldersgrupp med minst cyklist, 26 procent. Flest cyklist var det i den yngsta åldersgruppen 21-30 år, där hela 62 procent cyklar.

I den yngsta åldersgruppen finns det ingen som åker kollektivtrafiken varken i RVU 1 eller RVU 2. I RVU 1 var kollektivtrafik åkandet svagt i åldersgrupperna 41-50 år och över 61 år. I de båda grupperna är det endast några få procent som åker med stadstrafiken. Intresset av att resa med kollektivtrafiken eller att kombinera olika färdmedel med kollektivtrafik finns i åldersgrupperna 31-40 och 51-60 år. I RVU 2 har det totala resandet med kollektivtrafiken ökat mot RVU 1, framförallt i den äldsta åldersgruppen där 20 procent åker med stadstrafiken.

Hur långt är det enkel väg till arbetet?

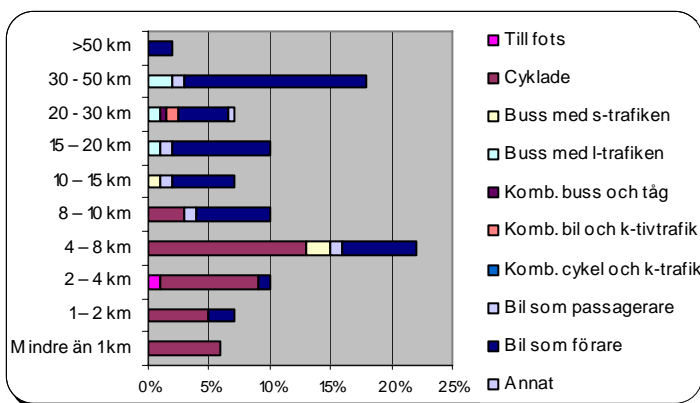
RVU 1	Antal svar	Fördelning
Mindre än 1 km	17	9%
1 – 2 km	10	5%
2 – 4 km	20	10%
4 – 8 km	35	18%
8 – 10 km	17	9%
10 – 15 km	20	10%
15 – 20 km	24	12%
Mer än 20 km	54	27%
Total:	197	100%



RVU 1

Hälften av de anställda på Länssjukhuset som svarade på enkäten, bor inom en radie av 10 km från arbetsplatsen. 27 procent har mer än 2 mil till arbetet.

RVU 2	Antal svar	Fördelning
Mindre än 1 km	6	6%
1 – 2 km	7	7%
2 – 4 km	10	10%
4 – 8 km	21	22%
8 – 10 km	10	10%
10 – 15 km	7	7%
15 – 20 km	10	10%
20-30 km	6	6%
30-50 km	17	18%
Mer än 50 km	2	2%
Total:	96	100%

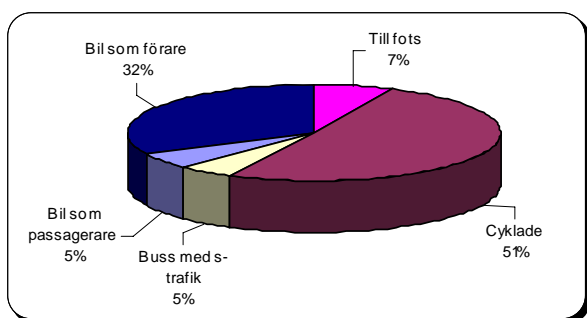


RVU 2

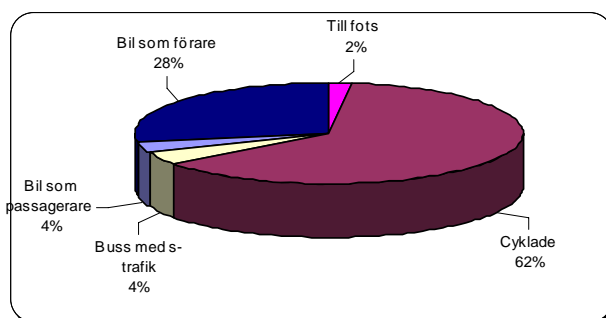
I RVU 2 har svarsalternativen för de längre avstånden utökats. Förhållandena var nästan desamma som för RVU 1. Över hälften av dem som har svarat på enkäten bor inom en radie av 10 km från arbetsplatsen. 26 procent har över 2 mil till arbetet. Medel för de som hade längre än 50 km var 51 km.

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

Resalternativ	RVU1		RVU2		Förändring %-enheter	i %
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning		
Till fots	7	7%	1	2%	-5%	-86%
Cyklade	50	51%	34	63%	12%	-32%
Buss med s-trafik	5	5%	2	4%	-1%	-60%
Bil som passagerare	5	5%	2	4%	-1%	-60%
Bil som förare	32	32%	15	28%	-5%	-53%
Total:	99	100%	54	100%		



RVU 1



RVU 2

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

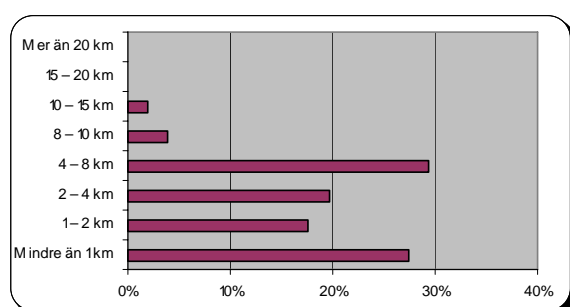
Det vanligaste sättet att resa till Länssjukhuset i RVU 1 och för de som bor inom en mil från arbetsplatsen var cykel. 51 procent svarade att de hade cyklat till arbetet. 32 procent valde att ta bilen till arbetet. 5 procent åkte bil som passagerare till arbetet. Stadstrafikens bussar utnyttjas av 5 procent av resenärerna. 7 procent av de som bor inom en mil går till arbetet. I RVU 2 var det hela 63 procent som cyklade till arbetet och 28 procent som körde bil. 4 procent samåkte till jobbet, 4 procent åkte med kollektivtrafiken och 2 procent gick.

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

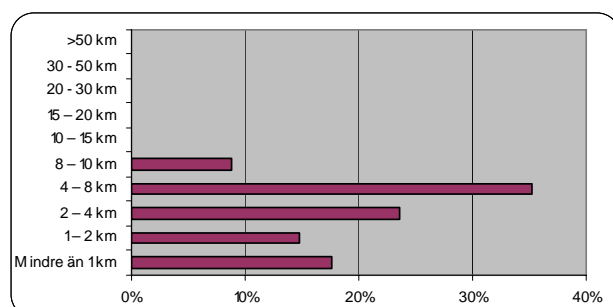
Så långt har cyklisterna och bilisterna till arbetet

RVU 1	Cyklade	
	Antal	Fördelning
Mindre än 1 km	14	27%
1 – 2 km	9	18%
2 – 4 km	10	20%
4 – 8 km	15	29%
8 – 10 km	2	4%
10 – 15 km	1	2%
15 – 20 km	0	0%
Mer än 20 km	0	0%
Summa	51	100%

RVU 2	Cyklade	
	Antal	Fördelning
Mindre än 1 km	6	18%
1 – 2 km	5	15%
2 – 4 km	8	24%
4 – 8 km	12	35%
8 – 10 km	3	9%
10 – 15 km	0	0%
15 – 20 km	0	0%
20 - 30 km	0	0%
30 - 50 km	0	0%
>50 km	0	0%
Summa	34	100%



RVU 1

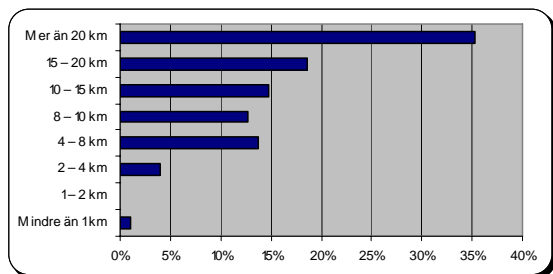


RVU 2

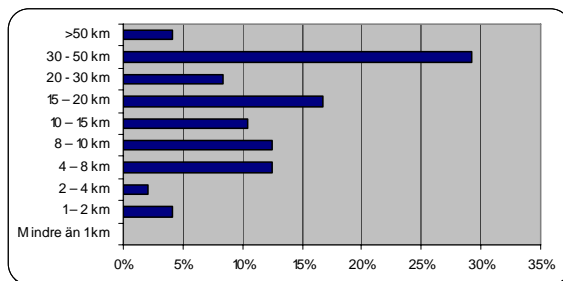
Enligt båda undersökningarna bor nästan alla av cyklisterna inom en mil från arbetsplatsen. Man kan konstatera att cirka 60 procent av cyklisterna har mellan 1 till 4 kilometer enkel väg till arbetet. I RVU 2 hade de längre avstånden delats upp på fler poster jämfört med RVU 1 men ingen av cyklisterna hade längre än 10 km.

RVU 1	Bil som förare	
	Antal	Fördelning
Mindre än 1 km	1	1%
1 – 2 km	0	0%
2 – 4 km	4	4%
4 – 8 km	14	14%
8 – 10 km	13	13%
10 – 15 km	15	15%
15 – 20 km	19	19%
Mer än 20 km	36	35%
Summa	102	100%

RVU 2	Bil som förare	
	Antal	Fördelning
Mindre än 1 km	0	0%
1 – 2 km	2	4%
2 – 4 km	1	2%
4 – 8 km	6	13%
8 – 10 km	6	13%
10 – 15 km	5	10%
15 – 20 km	8	17%
20 - 30 km	4	8%
30 - 50 km	14	29%
>50 km	2	4%
Summa	48	100%



RVU 1



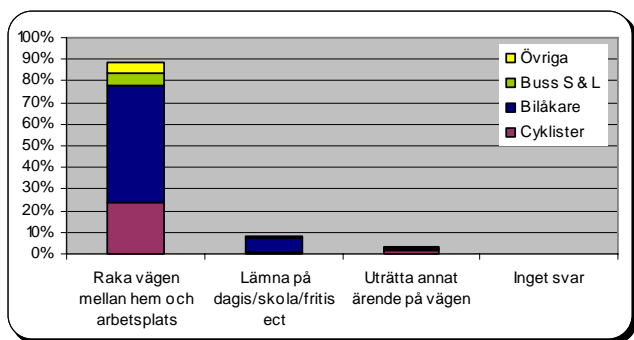
RVU 2

Även här var det inga stora skillnader mellan de två resvaneundersökningarna. Av bilförarna hade över 30 procent mindre än 1 mil till arbetet. I RVU 1 hade 35 procent mer än 20 km till arbetet. I RVU 2 hade de längre avstånden delats upp på fler poster jämfört med RVU 1. 37 procent hade mellan 20-50 km till arbetet och 4 procent hade över 50 km.

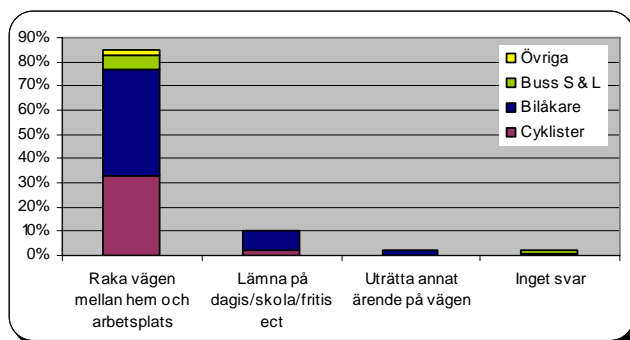
Uträttar du ärendet på vägen till och från jobbet?

När du reste hit idag åkte du...?

Svarsalternativ	RVU1		RVU2	
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Raka vägen mellan hem och arbetsplats	174	88%	82	85%
Lämna på dagis/skola/fritis etc	16	8%	10	10%
Uträtta annat ärende på vägen	6	3%	2	2%
Inget svar / Vet ej	1	1%	2	2%
Total:	197	100%	96	100%



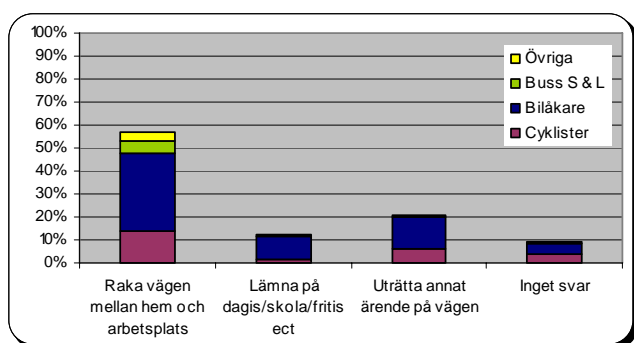
RVU 1



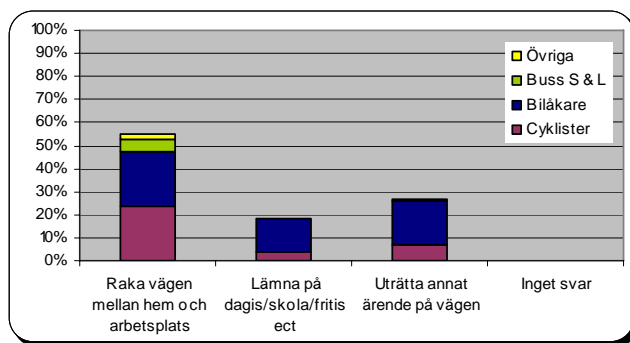
RVU 2

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

Svarsalternativ	RVU1		RVU2	
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Raka vägen mellan hem och arbetsplats	113	57%	53	55%
Lämna på dagis/skola/fritis etc	24	12%	17	18%
Uträtta annat ärende på vägen	42	21%	26	27%
Inget svar / Vet ej	18	9%	0	0%
Total:	197	100%	96	100%



RVU 1

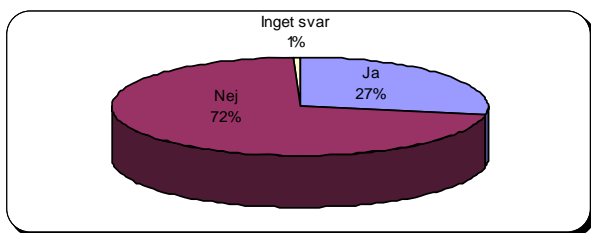


RVU 2

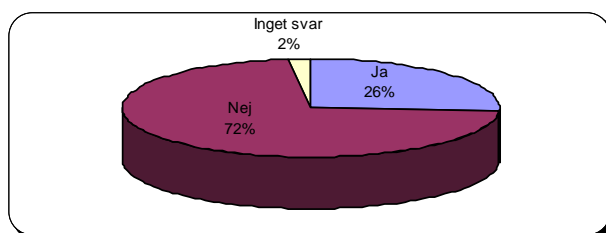
Majoriteten av de svarande i både RVU 1 och RVU 2 åker raka vägen mellan hem och arbetsplatsen, när de åker till arbetet. 8 respektive 10 procent lämnar barn på dagis, skola eller fritis på vägen till arbetet. På vägen hem från arbetet utförs ett större antal uppgifter. Lite mer än hälften åker raka vägen hem från jobbet. 12 respektive 18 procent hämtar på dagis, skola eller fritis. Över 20 procent uträttar annat ärende på vägen från arbetet. Majoriteten av dem som utför något ärende kör bil.

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

Svarsalternativ	RVU1		RVU2	
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Ja	54	27%	25	26%
Nej	142	72%	69	72%
Inget svar	1	1%	2	2%
Total:	197	100%	96	100%



RVU 1

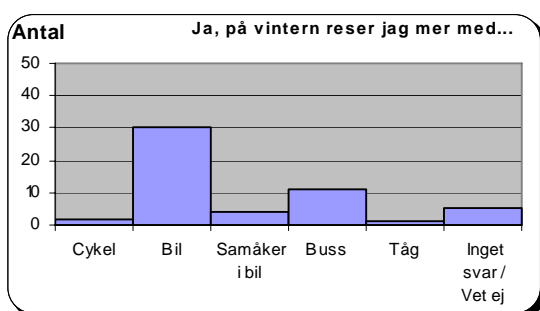


RVU 2

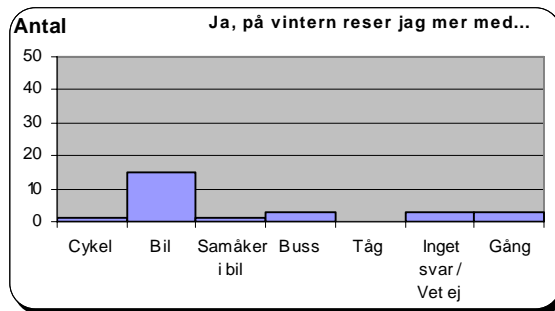
En betydande majoritet, 72 procent, av dem som svarade, har samma färdmedel vinter som sommar. Över 20 procent ändrar dock sitt sätta att resa mellan vinter och sommar. De ändrar då till:

Ja, på vintern reser jag mer med...

Svarsalternativ	RVU1		RVU2	
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Cykel	2	4%	1	4%
Bil	30	57%	15	58%
Samåker i bil	4	8%	1	4%
Buss	11	21%	3	12%
Tåg	1	2%	0	0%
Inget svar / Vet ej	5	9%	3	12%
Gång	0	0%	3	12%
Total:	53	100%	26	100%



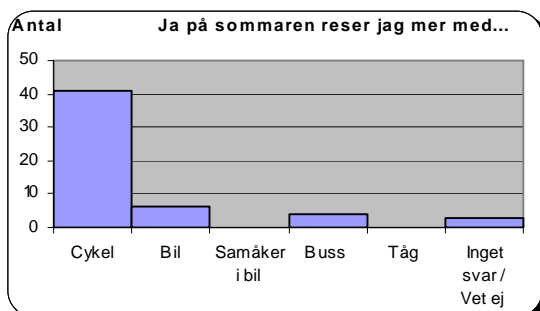
RVU 1



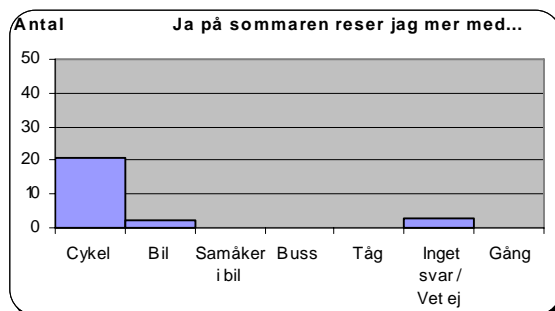
RVU 2

Ja, på sommaren reser jag mer med...

Svarsalternativ	RVU1		RVU2	
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Cykel	41	76%	21	81%
Bil	6	11%	2	8%
Samåker i bil	0	0%	0	0%
Buss	4	7%	0	0%
Tåg	0	0%	0	0%
Inget svar / Vet ej	3	6%	3	12%
Gång	0	0%	0	0%
Total:	54	100%	26	100%



RVU 1

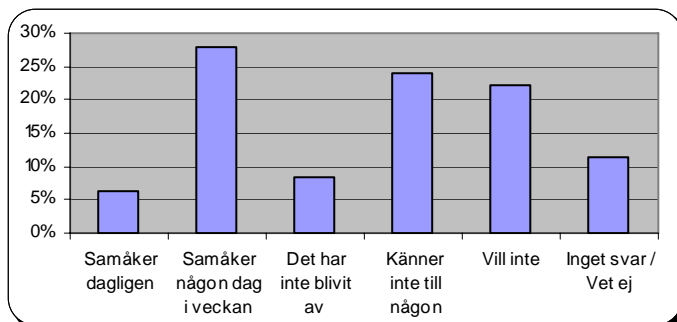


RVU 2

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

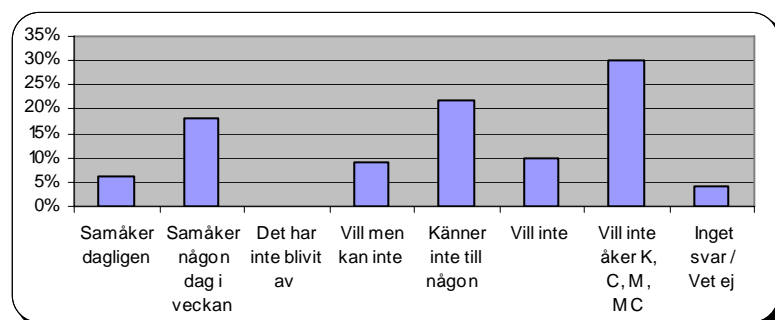
Vilken är din kunskap/erfarenhet av att samåka i bil till och från arbetet?

RVU 1		
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Jag samåker dagligen	11	6%
Jag samåker någon dag i veckan	49	28%
Det finns personer jag skulle kunna samåka med, men det har inte blivit av	15	9%
Känner inte till någon att samåka med	42	24%
Vill inte samåka med någon	39	22%
Inget svar / Vet ej	20	11%
Total:	176	100%



RVU 1

RVU 2		
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Samåker dagligen	6	6%
Samåker någon dag i veckan	17	18%
Det har inte blivit av	0	0%
Vill men kan inte	9	9%
Känner inte till någon	21	22%
Vill inte	10	10%
Vill inte åker K, C, M, MC	29	30%
Inget svar / Vet ej	4	4%
Total:	96	100%



RVU 2

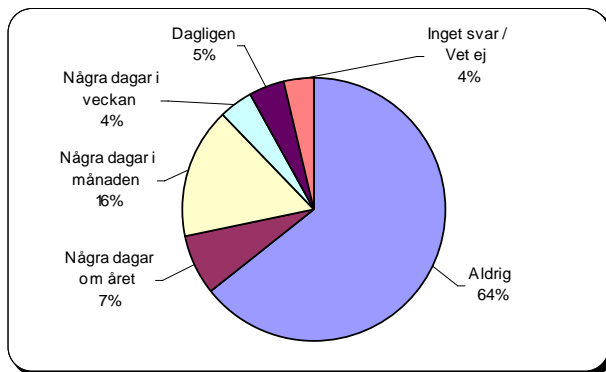
I RVU 1 hade 34 procent av dem som svarade på enkäten erfarenhet av samåkning genom att dagligen eller någon dag i veckan samåka till och från arbetet. 24 procent har inte hittat någon att samåka med och 38 procent vill inte samåka. I RVU 2 var det 24 procent som hade erfarenhet av samåkning. 9 procent vill samåka men kan inte och 22 procent känner inte till någon att samåka med. 10 procent vill inte samåka och 30 procent vill inte samåka då de åker med kollektivtrafiken, cyklar kör moped eller motorcykel. Av dem som samåker dagligen eller någon dag i veckan var de allra flesta 2-3 personer i bilen.

Förändring RVU 1 till RVU 2		
Svarsalternativ	Förändring %-enheter	i %
Samåker dagligen	0%	-45%
Samåker någon dag i veckan	-10%	-65%
Det har inte blivit av	-15%	-100%
Vill men kan inte		
Känner inte till någon	-2%	-50%
Vill inte	-12%	-74%
Vill inte åker K, C, M, MC		
Inget svar / Vet ej	-7%	-80%

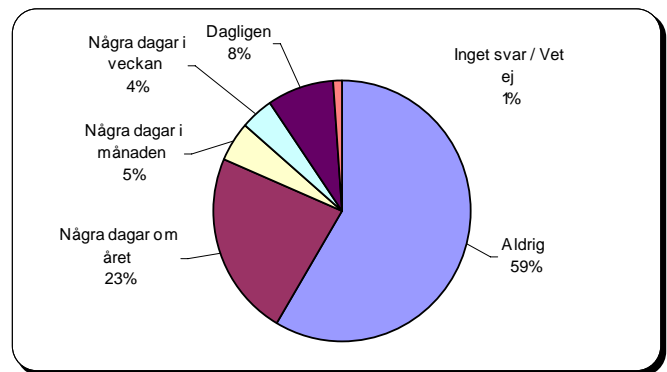
Inför RVU 2 hade frågan om samåkning ändrats. Svartalernativet ”vill inte” hade delats upp då de som inte vill samåka kan ha olika skäl att inte vilja som att de exempelvis cyklar eller åker kollektivt till jobbet. Även svartalernativet ”vill men kan inte” har lagts till i RVU 2. Eftersom denna fråga hade ändrats mellan de olika resvaneundersökningarna blev det svårt att göra några säkra jämförelser. Det man kan säga var att antalet som samåker dagligen eller någon dag i veckan hade minskat med cirka 10 procentenheter. Men antalet som inte känner till någon att samåka med hade minskat med cirka 2 procentenheter.

Hur ofta reser du med kollektivtrafik till och från arbetet?

Svartalernativ	RVU1		RVU2		Förändring %-enheter	i %
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning		
Aldrig	127	65%	56	58%	-7%	-56%
Några dagar om året	14	7%	22	23%	16%	57%
Några dagar i månaden	32	16%	5	5%	-11%	-84%
Några dagar i veckan	8	4%	4	4%	0%	-50%
Dagligen	9	5%	8	8%	3%	-11%
Inget svar/Vet ej	7	4%	1	1%	-3%	-86%
Total:	197	100%	96	100%		



RVU 1



RVU 2

På frågan hur ofta du reser med kollektivtrafiken svarade en majoritet, 64 procent, i RVU 1 att de aldrig hade åkt med kollektivtrafiken till arbetet. 5 procent svarade att de åkte dagligen med kollektivtrafiken. 4 procent att de åker någon dag i veckan. 16 procent åker några dagar i månaden och slutligen 7 procent några dagar om året. Fördelningen i denna fråga överrensstämmer relativt väl med hur de har svarat på hur de kom till arbetet den dag de svarade på enkäten.

I RVU 2 var det 58 procent som svarade att de aldrig åkt med kollektivtrafiken, vilket var en minskning med cirka 7 procentenheter jämfört med RVU 1. 8 procent svarade att de åker dagligen med kollektivtrafiken, 4 procent att de åker några dagar i veckan, 5 procent åker några dagar i månaden och 23 procent åker några dagar om året. Det dagliga resandet med kollektivtrafiken och de som åker några gånger om året har ökat jämfört med RVU 1.

Resealternativ	RVU1		RVU2		Förändring %-enheter	i %
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning		
Buss med s-trafik	6	38%	3	38%	0,0%	-50%
Buss med l-trafik	6	38%	4	50%	12,5%	-33%
Komb. buss och tåg	1	6%	0	0%	-6,3%	-100%
Komb. bil och k-trafik	1	6%	1	13%	6,3%	0%
Komb. cykel och k-trafik	2	13%	0	0%	-12,5%	-100%
Total:	16	100%	8	100%		

Förändringar mellan RVU 1 och RVU 2 inom kollektivtrafikresandet var framförallt med landsbygdstrafiken som hade ökat med cirka 12 procentenheter.

Användningen av kollektivtrafiken fördelat efter åldersgrupper.

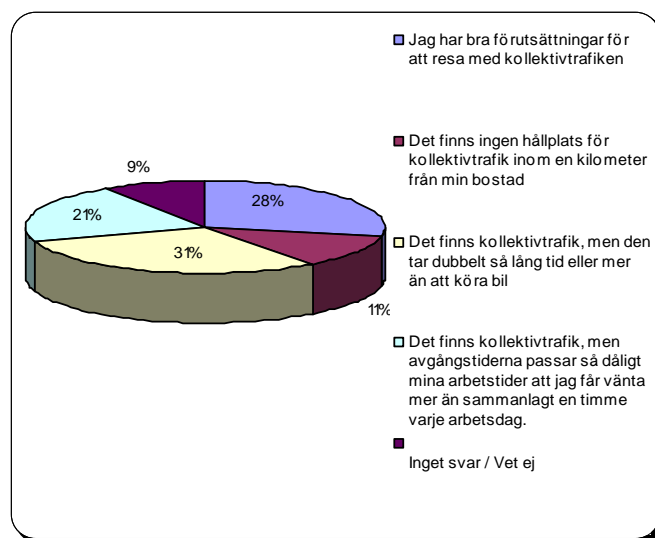
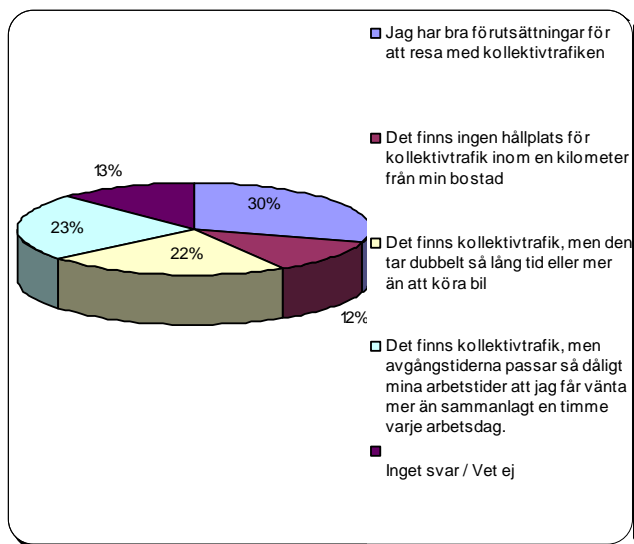
RVU 1	21 - 30	31 - 40	41 - 50	51 - 60	61 -	Inget svar
Jag har aldrig använt den	61%	62%	75%	56%	73%	50%
Jag åker med kollektivtrafiken några dagar om året	6%	7%	8%	8%	0%	0%
Jag åker med kollektivtrafik några dagar i månaden	33%	18%	12%	17%	0%	0%
Jag åker med kollektivtrafik några dagar i veckan	0%	5%	2%	4%	9%	50%
Jag åker dagligen med kollektivtrafiken	0%	4%	2%	10%	9%	0%
Inget svar / Vet ej	0%	4%	2%	6%	9%	0%
Summa	100%	100%	100%	100%	100%	100%

RVU 2	21 - 30	31 - 40	41 - 50	51 - 60	61 -	Inget svar
Jag har aldrig använt den	69%	58%	62%	52%	60%	0%
Jag åker med kollektivtrafiken några dagar om året	15%	21%	19%	30%	20%	100%
Jag åker med kollektivtrafik några dagar i månaden	8%	8%	8%	0%	0%	0%
Jag åker med kollektivtrafik några dagar i veckan	0%	4%	0%	11%	0%	0%
Jag åker dagligen med kollektivtrafiken	0%	8%	12%	7%	20%	0%
Inget svar / Vet ej	8%	0%	0%	0%	0%	0%
Summa	100%	100%	100%	100%	100%	100%

De som aldrig har använt kollektivtrafiken fördelar sig relativt jämt mellan de olika åldersgrupperna i båda resvaneundersökningarna. Av dem som svarat att de dagligen åker med kollektivtrafiken i RVU 1 återvinns de i åldersgrupperna 51-60 år och över 60 år. I RVU 2 var det främst i åldersgrupperna 41-50 år och över 60 år som de som dagligen åkte kollektivtrafik fanns.

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	59	30%	27	28%	-2%	-54%
Det finns ingen hållplats för kollektivtrafik inom en kilometer från min bostad	23	12%	11	12%	0%	-52%
Det finns kollektivtrafik, men den tar dubbelt så lång tid eller mer än att köra bil	44	22%	29	30%	8%	-34%
Det finns kollektivtrafik, men avgångstiderna passar så dåligt mina arbetstider att jag får vänta mer än sammanlagt en timme varje arbetsdag.	46	23%	20	21%	-2%	-57%
Inget svar/Vet ej	25	13%	9	9%	-4%	-64%
Total:	197	100%	96	100%		



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

Svaren på denna fråga är i stort sett samma i RVU 1 och RVU 2. 30 respektive 28 procent svarade att de hade bra förutsättningar för att resa med kollektivtrafiken. 12 procent har angett att de inte har någon hållplats inom en kilometer från bostaden. 22 respektive 30 procent har angett att kollektivtrafiken tar dubbelt så lång tid eller mer i jämförelse med bilen. Slutligen har 23 respektive 21 procent angett att de har kollektivtrafik men att avgångstiderna passar dåligt i förhållande till arbetstiderna.

De förändringar som fanns mellan RVU 1 och RVU 2 kan tolkas som att kunskapen om kollektivtrafiken har ökat exempelvis genom att fler har upptäckt att det finns kollektivtrafik men att den tar dubbelt så lång tid i jämförelse med bilen.

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

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

RVU 1	Till fots	Cyklade	Bil som passagerare	Bil som förare
Bra förutsättningar	43%	37%	30%	22%
Ingen hållplats inom 1 km	0%	8%	5%	17%
Dubbelt så lång tid eller mer	14%	18%	15%	29%
Avgångstiderna passar så dåligt	0%	6%	50%	27%
Inget svar/Vet ej	43%	31%	0%	5%
Summa	100%	100%	100%	100%

RVU 2	Till fots	Cyklade	Bil som passagerare	Bil som förare
Bra förutsättningar	100%	35%	0%	21%
Ingen hållplats inom 1 km	0%	9%	0%	17%
Dubbelt så lång tid eller mer	0%	29%	60%	31%
Avgångstiderna passar så dåligt	0%	9%	40%	29%
Inget svar/Vet ej	0%	18%	0%	2%
Summa	100%	100%	100%	100%

I både RVU 1 och RVU 2 var det framförallt de som gick till arbetet som har svarat att de har bra förutsättningar för kollektivtrafik. Av bilförarna var det endast runt 20 procent som har angett att de har bra förutsättningar för att resa med kollektivtrafiken. Av personerna som åker bil som passagerare var det 50 procent i RVU 1 och 40 procent i RVU 2 som svarade att det finns kollektivtrafik, men att avgångstiderna passar så dåligt till deras arbetstider att de får vänta mer än sammanlagt en timme varje arbetsdag.

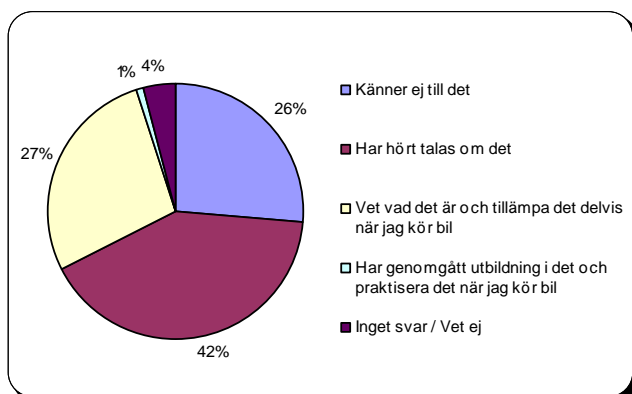
Genom korskörning har vi också kunnat läsa ut vilka förutsättningar de personer som reste med kollektivtrafiken har för att resa den kollektivtrafiken de kom till arbetet med. Intressant att konstatera var att de som kom till arbetet med kollektivtrafiken inte genomgående har svarat att de har bra förutsättningar.

RVU 1	Buss med s- trafiken	Buss med l- trafiken	Kombination bil och k- trafik	Kombination cykel och k- trafik
Bra förutsättningar	50%	100%	0%	0%
Ingen hållplats inom 1 km	0%	0%	0%	50%
Dubbelt så lång tid eller mer	17%	0%	0%	0%
Avgångstiderna passar så dåligt	33%	0%	100%	50%
Inget svar / Vet ej	0%	0%	0%	0%
Summa	100%	100%	100%	100%

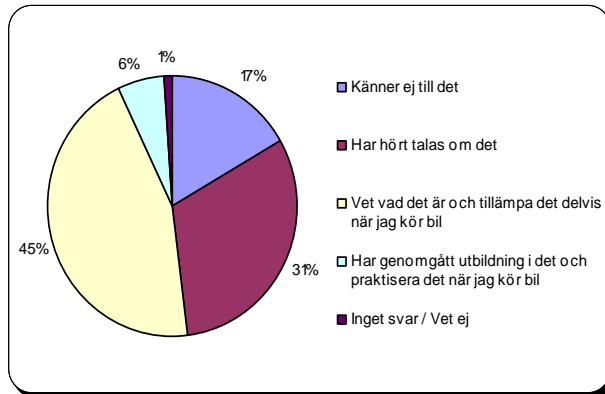
RVU 2	Buss med s- trafiken	Buss med l- trafiken	Kombination bil och k- trafik
Bra förutsättningar	33%	75%	0%
Ingen hållplats inom 1 km	0%	0%	0%
Dubbelt så lång tid eller mer	33%	0%	0%
Avgångstiderna passar så dåligt	33%	0%	0%
Inget svar/Vet ej	0%	25%	100%
Summa	100%	100%	100%

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

Svarsalternativ	RVU1		RVU2		Förändring %-enheter	i %
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning		
Känner ej till det	52	26%	16	17%	-9%	-69%
Har hört talas om det	81	41%	30	31%	-10%	-63%
Vet vad det är och tillämpa det delvis när jag kör bil	54	27%	43	45%	18%	-20%
Har genomgått utbildning i det och praktisera det när jag kör bil	2	1%	6	6%	5%	200%
Inget svar/Vet ej	8	4%	1	1%	-3%	-88%
Total:	197	100%	96	100%		



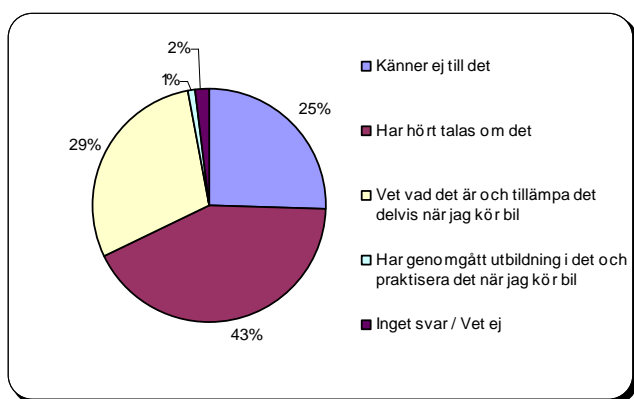
RVU 1



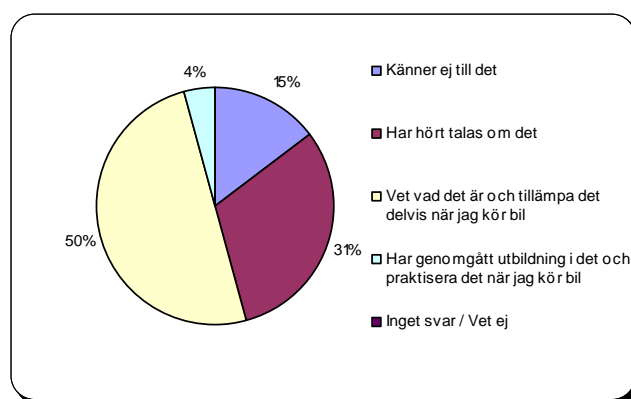
RVU 2

Endast 1 procent av dem som svarade på RVU 1 har angett att de har genomgått utbildning i sparsam körning/Ecodriving. 27 procent har angett att de vet vad det är och tillämpar det delvis när de kör bil. 42 procent har angett att de har hört talas om det. 26 procent känner inte till vad det är. I RVU 2 var det 6 procent av dem som svarade som hade genomgått utbildning i sparsamkörning/EcoDriving. 45 procent vet vad det är och tillämpar det delvis när de kör bil, detta är en ökning på nästan 18 procentenheter jämfört med RVU 1. Det är även fler av dem som svarat på RVU 2 som känner till vad sparsam körning/EcoDriving är.

Bil som förare	RVU1		RVU2		Förändring %-enheter	i %
	Antal	Fördelning	Antal	Fördelning		
Känner ej till det	26	25%	7	15%	-11%	-73%
Har hört talas om det	43	42%	15	31%	-11%	-65%
Vet vad det är och tillämpa det delvis när jag kör bil	30	29%	24	50%	21%	-20%
Har genomgått utbildning i det och praktisera det när jag kör bil	1	1%	2	4%	3%	100%
Inget svar/Vet ej	2	2%	0	0%	-2%	-100%
Summa	102	100%	48	100%		



RVU 1



RVU 2

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

MILJÖPÅVERKAN

Utifrån svaren från respondenterna i RVU 1 och RVU 2 har trafikarbetet och miljöpåverkan beräknats för hela Länssjukhuset. 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. I RVU 1 var det längsta intervall 2 mil eller mer. För de som har angett det intervall har vi antagit att de åker 2,5 mil enkel väg till arbetet. Det antagandet är förmodligen lågt satt då det finns andra uppgifter som tyder på att det finns anställda som pendlar tämligen långa sträckor. I RVU 2 har antalet intervall utökats och medelvärden för de längre intervallen har satts till 4 mil och 6 mil.

För att beräkna miljöpåverkan har ytterligare några antaganden fått genomföras. Vi har beräknat att samtliga som åker bil kör en bil som drivs på bensin. Bilens bensinförbrukning har antagits vara 1 liter per mil för sträckor upp till 8 km. För sträckor där utöver har vi antagit en bränsleförbrukning på 0,9 liter per mil. För personer som har angett att de samåker har vi antagit att de är 2 personer per bil. För kollektivtrafik resenärerna har vi antagit att bussarnas bränsleförbrukning är 4 liter diesel per mil för stadstrafiken och 3,5 liter per mil för landsbygdstrafiken samt att det i bussarna åker 15 personer både för stadstrafiken och för landsbygdstrafiken. 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 eller bil och buss. Dessa kombinationsresor har en-

bart 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 de 2 200 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 2200 anställda vid Länssjukhuset i Kalmar. Dagligen tillrygga lägger samtliga anställda 5251 mil och per anställd 2,39 mil. Under ett år blir det för samtliga anställda 1 207 811 mil och per anställd 549 mil. Dagligen släpper samtliga anställda för sina resor tur och retur till arbetet cirka 8605 kg koldioxid och per anställd blir det 3,91 kg koldioxid. Per år släpper samtliga anställda ut 1979 ton och per anställd 0,90 ton koldioxid per år.

Det största trafikarbetet utgörs av bilförarna cirka 70 procent och de står för 87 procent av miljöpåverkan. Medan att cykla och gå till arbetet står för 8 procent av trafikarbetet men ger ingen miljöpåverkan. Kollektivtrafiken står för 8 procent för trafikarbetet och 3 procent av miljöpåverkan. Att samåka står för 15 procent av trafikarbetet och 9 procent av miljöpåverkan.

Med ett bensin pris på 11 kr litern köper sammanlagt de som kör bil och de som åker bil till och från Länssjukhuset bensin för ungefär 9,3 miljoner kronor per år.

RVU 1	Trafikarbetet i person mil				Miljöpåverkan i CO2			
	2200 personer		2200 personer		2200 personer		2200 personer	
Resealternativ	Mil per dag	Fördelning	Mil per år	Fördelning	kg CO2 per dag	Fördelning	ton CO2 per år	Fördelning
Till fots	36	1%	8 385	1%	0	0%	0	0%
Cyklade	384	7%	88 223	7%	0	0%	0	0%
Buss med s-trafik	107	2%	24 541	2%	76	1%	18	1%
Buss med l-trafik	297	6%	68 310	6%	186	2%	43	2%
Bil som passagerare	778	15%	178 836	15%	804	9%	185	9%
Bil som förare	3 650	70%	839 517	70%	7 539	88%	1 734	88%
Total:	5 251	100%	1 207 811	100%	8 605	100%	1 979	100%

RVU 1 Per anställd	Trafikarbetet i person mil				Miljöpåverkan i CO2			
	Mil per dag	Fördelning	Mil per år	Fördelning	kg CO2 per dag	Fördelning	ton CO2 per år	Fördelning
Till fots	0,017	1%	4	1%	0,000	0%	0,000	0%
Cyklade	0,174	7%	40	7%	0,000	0%	0,000	0%
Buss med s-trafik	0,049	2%	11	2%	0,035	1%	0,008	1%
Buss med l-trafik	0,135	6%	31	6%	0,084	2%	0,019	2%
Bil som passagerare	0,353	15%	81	15%	0,365	9%	0,084	9%
Bil som förare	1,659	70%	382	70%	3,427	88%	0,788	88%
Total:	2,39	100%	549	100%	3,91	100%	0,90	100%

RVU 2

Vid genomförandet av RVU 2 var det 2200 anställda vid Länssjukhuset i Kalmar. Dagligen tillrygga lägger samtliga anställda 6032 mil och per anställd 2,74 mil. Under ett år blir det för samtliga anställda 1 387 314 mil och per anställd 631 mil. Dagligen släpper samtliga anställda för sina resor tur och retur till arbetet cirka 9859 kg koldioxid och per anställd blir det 4,48 kg koldioxid. Per år släpper samtliga anställda ut 2268 ton och per anställd 1,03 ton koldioxid per år.

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 10 procent av trafikarbetet men ger ingen miljöpåverkan. Kollektivtrafiken står för 11 procent för trafikarbetet och 4 procent av miljöpåverkan. Att samåka står för 6 procent av trafikarbetet och 4 procent av miljöpåverkan.

Med ett bensin pris på 12 kr litern köper sammanlagt de som kör bil och de som åker bil till och från Länssjukhuset bensin för ungefär 11,4 miljoner kronor per år.

RVU 2	Trafikarbetet i person mil				Miljöpåverkan i CO2			
	2200 personer		2200 personer		2200 personer		2200 personer	
Resalternativ	Mil per dag	Fördelning	Mil per år	Fördelning	kg CO2 per dag	Fördelning	ton CO2 per år	Fördelning
Till fots	13	0%	3 036	0%	0	0%	0	0%
Cyklade	605	10%	139 076	10%	0	0%	0	0%
Buss med s-trafik	108	2%	24 794	2%	77	1%	18	1%
Buss med l-trafik	539	9%	123 970	9%	337	3%	78	3%
Bil som passagerare	374	6%	86 020	6%	387	4%	89	4%
Bil som förare	4 393	73%	1 010 419	73%	9 059	92%	2 083	92%
Total:	6 032	100%	1 387 314	100%	9 859	100%	2 268	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	0,006	0%	1	0%	0,000	0%	0,000	0%
Cyklade	0,275	10%	63	10%	0,000	0%	0,000	0%
Buss med s-trafik	0,049	2%	11	2%	0,035	1%	0,008	1%
Buss med l-trafik	0,245	9%	56	9%	0,153	3%	0,035	3%
Bil som passagerare	0,170	6%	39	6%	0,176	4%	0,040	4%
Bil som förare	1,997	73%	459	73%	4,118	92%	0,947	92%
Total:	2,74	100%	631	100%	4,48	100%	1,03	100%

UPPFÖLJNINGSPRÅGOR OM PROJEKTET SMART TRAFIKANT

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

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

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

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

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

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

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Ja, jag har deltagit i något av delprojekten	4	4%
Ja, jag känner väl till men har inte deltagit i något av delprojekten	13	14%
Ja, jag har hört talas om projektet	27	28%
Nej, jag vet inget om projektet	52	54%
Inget svar / Vet ej	0	0%
Total:	96	100%

SUMO B

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Andel av samtliga anställda per företaget som känner till projektet	44	46%
Nej, jag vet inget om projektet	52	54%
Inget svar / Vet ej	0	0%
Total:	96	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	3	3%	2	2%	0	0%
Jag känner väl till	6	6%	10	10%	4	4%
Jag har hört talas om	29	30%	35	36%	26	27%
Nej, jag vet inget om dessa delprojekt	53	55%	47	49%	61	64%
Inget svar / Vet ej	5	5%	2	2%	5	5%
Total:	96	100%	96	100%	96	100%

SUMO B och P.I.1

Svarsalternativ	Hälsotrampare		Testresenär		Samåkning	
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Andel av samtliga anställda per företaget som känner till projektet	38	40%	47	49%	30	31%
Nej, jag vet inget om projektet	53	55%	47	49%	61	64%
Inget svar / Vet ej	5	5%	2	2%	5	5%
Total:	96	100%	96	100%	96	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 Länssjukhuset i Kalmar har vi inte nått ända fram till det uppsatta målet. Trots det är det ett bra resultat att cirka 46 procent känner till projektet. Svaret på frågan är också en av projektets performers indicators, P.I. 1; antalet personer som har nåtts av erbjudandet om ett nytt sätt att transportera sig, där målet sattes till 60 - 80 procent.

Hur har dessa delprojekt inom Smart Trafikant påverkat dig?

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Har till stor del ersatt bilresor med andra färdmedel	2	2%
Har till viss del ersatt bilresor med andra färdmedel	1	1%
Försöker ibland ersätta bilresor med andra färdmedel	2	2%
Har börjat fundera på alternativ till bil då jag ska åka till jobbet	3	3%
Inte alls	53	55%
Inte alls, - åkte redan före projektet med kollektivtrafiken, gick eller cyklade till jobbet.	31	32%
Inget svar / Vet ej	4	4%
Total:	96	100%

Ett av de övergripande målen för projektet Smart Trafikant har varit att skapa beteendeförändringar i sättet att transportera sig till och från arbetet, genom att minska bilåkandet till mer miljömässigt hållbara alternativ. Som svar på frågan om Smart trafikant projektet och dess delprojekt har påverkat dig svarade sammanlagt 5 procent att deras beteende har förändrats. Ytterligare 3 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	1%
Cykel	9	9%
Kollektivtrafik	5	5%
Samåkning i bil	1	1%
Har inte ändrat mitt färdmedel	60	62%
Inget svar / Vet ej	21	22%
Total:	97	100%

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

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

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Ja, jag var framme och tog material	0	0%
Ja, jag lade märke till utställningen men besökte den inte	2	2%
Nej	81	84%
Inget svar / Vet ej	13	14%
Total:	96	100%

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

Länssjukhuset i Kalmar besöktes den 9 oktober 2007 och placeringen var utanför matsalen vid huvudingången. Att hitta en bra placering för utställningen på Länssjukhuset var svårt då det är en speciell arbetsplats dels på grund av dess storlek med flera olika byggnader, många olika arbetstider och dels att det är en stressad arbetsmiljö vilket gör att många inte har tid att stanna till för att prata under sin lunch. Därav ett väldigt lågt antal som besökte och noterade utställningen.

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

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Mycket bra	0	0%
Bra	6	6%
Dåligt	3	3%
Mycket dåligt	7	7%
Inget svar / Vet ej	80	83%
Total:	96	100%

Korskörning

Under året har vi arbetat med att sprida information genom bland annat en utställning, föredrag, värningsmaterial 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		Nej, jag vet inget om projektet		Inget svar / Vet ej		Summa	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Mycket bra	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Bra	2	50%	2	15%	2	7%	0	0%	0	0%	6	6%
Dåligt	0	0%	0	0%	2	7%	1	2%	0	0%	3	3%
Mycket dåligt	0	0%	0	0%	2	7%	5	10%	0	0%	7	7%
Inget svar / Vet ej	2	50%	11	85%	21	78%	46	88%	0	0%	80	83%
Summa	4	100%	13	100%	27	100%	52	100%	0	0%	96	100%

SUMO D

Mål grupp: Samtliga anställda i företagen som deltagit i projektet

Svarsalternativ	A		eller	A, B, C	
	Antal svar	Fördelning		Antal svar	Fördelning
Andel av de anställda per företag som tycker informationen är bra eller mycket bra	2	50%		6	14%
Dåligt	0	0%		2	5%
Mycket dåligt	0	0%		2	5%
Inget svar / Vet ej	2	50%		34	77%
Total:	4	100%		44	100%

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

Även om vi i projektplaneringen bedömde att det satta målet var relativt mätbart inser vi att det finns utrymme för olika tolkningar. Om man enbart går på svaret på frågan till samtliga anställda hur deras samlade bedömning av informations material var svarade 6 procent att den var mycket bra eller bra. Om man däremot gör en korskörning 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 50 procent tycker att informationen har varit mycket bra eller bra. Slutligen finns en tredje möjlighet till bedömning av målluppfyllelsen. Det är att genom korskörning 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 14 procent tycker att informationen har varit mycket bra eller bra.

Det som kommer att rapporteras till det internationella projektet är att 14 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	4	4%
Nej	61	64%
Inget svar / Vet inte	31	32%
Total:	96	100%

Att svara på frågan om vad som är orsaken till olika samtalsämne på arbetsplatsen är svårt. Inspirationen för ett samtal kan komma från många olika håll. Men på den direkta frågan om Smart Trafikant projektet och dess delprojekt bidragit till diskussion/samtal om växthuseffekten på din arbetsplats har 4 procent svarat att det har det.

Skulle du under projektets tid velat ha mer...

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Information/föredrag om klimatfrågan	7	7%
Aktiviteter så som fler delprojekt	4	4%
Tryckt material	6	6%
Utställningar	2	2%
Större engagemang/uppmuntran från företaget	15	16%
Annat. Ange vad nedan. (Nästa fråga)	2	2%
Nej, allt har varit lagom	8	8%
Inget svar / Vet ej	52	54%
Total:	96	100%

På frågan om det fanns något som de anställda önskade få mer av var det dominerande svaret "inget svar" eller "vet ej" 54 procent svarade så. Av det som kom där efter var ett större engagemang och uppmuntran från företaget vilket 16 procent svarade samt önskemål om information och föredrag om klimatfrågan vilket 7 procent hade svarat.

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

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

Svarsalternativ
Se till att busstiderna stämmer när man börjar och slutar arbetet
Mer info till avdelningarna

Vad är ditt helhets intryck av projektet Smart trafikant?

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Mycket nöjd	0	0%
Nöjd	10	10%
Missnöjd	3	3%
Mycket missnöjd	5	5%
Inget svar / Vet ej	78	81%
Total:	96	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		Nej, jag vet inget om projektet		Inget svar / Vet ej		Summa	
	Ja, jag har deltagit i något av delprojekten	Antal	%	Ja, jag känner väl till men har inte deltagit i något av delprojekten	Antal	%	Ja, jag har hört talas om projektet	Antal	%	Antal	%	Antal
Mycket nöjd	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Nöjd	2	50%	4	31%	3	11%	1	2%	0	0%	10	10%
Missnöjd	1	25%	0	0%	1	4%	1	2%	0	0%	3	3%
Mycket missnöjd	0	0%	0	0%	0	0%	5	10%	0	0%	5	5%
Inget svar / Vet ej	1	25%	9	69%	23	85%	45	87%	0	0%	78	81%
Summa	4	100%	13	100%	27	100%	52	100%	0	0%	96	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	2	50%	9	20%
Missnöjd	1	25%	2	5%
Mycket missnöjd	0	0%	0	0%
Inget svar / Vet ej	1	25%	33	75%
Total:	4	100%	44	100%

På frågan om helhets intrycket av projektet Smart trafikant svarade 81 procent "vet ej" eller "inget svar". 10 procent svarade att de var mycket nöjda eller nöjda. Övriga 8 procent var missnöjda eller mycket missnöjda.

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

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

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Ja	30	31%
Nej	10	10%
Inget svar / Vet inte	56	58%
Total:	96	100%

På frågan om man önskade att fler liknande projekt och delprojekt som har ingått i Smart trafikant skulle genomföras svarade 58 procent att de "vet inte " eller "inget svar". 31 procent svarade ja och endast 10 procent nej. Slutsatsen av svaren är att det finns ett stöd bland de anställda att företaget fortsätter att genomföra liknade projekt.

Cirka 16 personer tog möjligheten att lämna fria kommentarer till projektet, se nedan. Flera av kommentarerna ger sitt stöd till liknande projekt på företaget. Förutom det kan man konstatera att många har uppfattningen att projektet har varit tämligen anonymt på företaget.

Lämna gärna egna synpunkter/kommentarer på projektet och dess delprojekt

Svarsalternativ
Jag är nyanställd
Önskar kunna åka buss men det går ej pga busstiderna som inte passar alls.
Jättebra idé
Inte hört talas om det
Jag känner att jag inte hört talas om projektet Smart trafikant och då är jag Miljöombud på min arbetsplats
Framförts dåligt, men se till att vi får del av den. Mail har ju alla
Kan tyvärr inte svara ordentligt på vissa frågor då jag är nyanställd.
Det är svårt att delta i ett sådant projekt när man bor utanför bussförbindelser och har långt till jobbet.
Dagis har ej öppet innan bussen går på morgonen. Projektet har inte passat min livsstil just nu med småbarn på dagis mm
Åker vanligen buss men eftersom det tar en timme att ta sig från Länssjukhuset till Färjestaden så lockar det att köra bil. Tid är också viktigt!
Har ej hört talas om eller sett något om detta projekt.
Sökte som testresenär med kollektivtrafiken men kom ej med.
Mer info vid varje "hus" på sjukhuset
Bedrövligt att busstiderna är så FEL i förhållande till arbetstiderna.
Eftersom projektet ej nått ut hit är av naturliga skäl intrycket att projektet ej lyckats.
Leder projekten till bättre kollektivtrafik har aldrig märkt något. Likartad tidtabell söder ut de sista 10 åren.

Enkät om dina resvanor

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

När du svarat sänder du enkäten till Lena Asp, Hus 02, Plan 8. Du kan också vända dig till Lena om du har frågor telefon 0480 - 840 17.

1. Hur reste du till arbetet idag?

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

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

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

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

3a. När du reste hit idag åkte du...?

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

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

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

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

- Nej
- Ja, på vintern reser jag mer med...
 - Cykel
 - Bil
 - Samåker i bil
 - Buss
 - Tåg
- Ja, på sommaren reser jag mer med...
 - Cykel
 - Bil
 - Samåker i bil
 - Buss
 - Tåg

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

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

Var god vänd!

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

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

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

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

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

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

9. Är du...?

- Kvinna
- Man

10. Vilken är din ålder?

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

11. Är din arbetstid...

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

12. Vilket postnummer har din hemadress?

13. Min avdelning är?*

14. Mitt namn är?*

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

Ett stort tack för dina svar!

Sänd enkäten till:
Lena Asp
Hus 02, plan 8

RVU 2 Enkät om dina resvanor

Vi på Landstinget i Kalmar har genomfört ett projekt tillsammans med Energikontor sydost om de anställdas resor till och från jobbet, projektet kallas Smart trafikant. Nu har det gått ett år sedan vi genomförde den första resvaneundersökningen. Vi vill nu genomföra en uppföljande undersökning för att mäta effekten och för att få veta hur du har uppmärksammat och upplevt projektet. Några av frågorna nedan är samma som ställdes för ett år sedan och några är nya. Vi är tacksamma om du svarar på samtliga frågor. När du svarat sänder du enkäten till Lena Asp, Hus 02, plan 8. Du kan också vända dig till Lena om du har några frågor på telefon 0480-84017

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 praktiserat det när jag kör bil

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

Känner du till projektet?

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

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

Hur väl känner du till dessa delprojekt?

	Jag har deltagit i delprojektet	Jag känner väl till	Jag har hört talas om	Nej, jag vet inget om dessa delprojekt
Hälsotrampare <i>Bilister provar att cykla till jobbet under några månader</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Testresenärer inom kollektivtrafik <i>Bilister provar att åka buss/tåg till jobbet i två månader</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Samåkning <i>Bilister uppmuntras till samåkning</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bilaga 2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Ja
- Nej
- Vet ej

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

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

Bilaga 2

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

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

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

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

- Ja
- Nej
- Vet ej

21. Vilken är din ålder?

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

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

- 34_ _
- 35_ _
- 36_ _
- 37_ _
- 38_ _
- 392_ _
- 393_ _
- 394_ _
- 57_ _
- 59_ _
- Annat postnummer ____ _

23. Du arbetar denna vecka...

- Förmiddag/dag
- Kväll
- Natt
- Helg

24. Du svarar på denna enkät via...

- Pappers enkät
- Webb enkät

25. Är du...?

- Kvinna
- Man

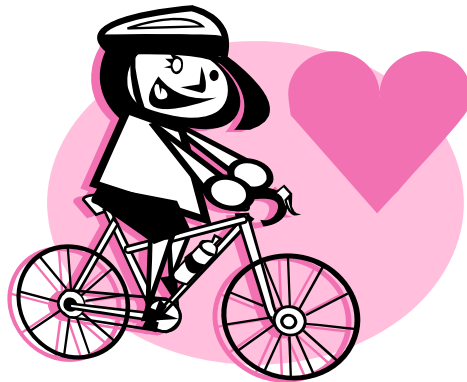
26. Min avdelning är?* _____

27. Mitt namn är?* _____

Ett stort tack för dina svar!

Sänd enkäten till
Lena Asp
Hus 02, plan 8

* Du får svara på enkäten anonymt.



**SAMMANSTÄLLNING AV
SVAR FRÅN HÄLSOTRAMPARE
Länssjukhuset i Kalmar**

**Test period
2007 - 06 - 15 -- 2007 - 11 - 15**



Bilaga 3

Dokumentinformation

Titel:	SAMMANSTÄLLNING AV SVAR FRÅN HÄLSOTRAMPARE , Länssjukhuset i Kalmar, Testperiod 2007 - 06 - 15 - 2007 - 11 - 15
Innehåll:	Resultatet från de två enkäter som Hälsotramparna har fått svara på innan och efter sin testperiod.
Författare:	Maria Håkansson, Energikontor Sydost Per Hansson, Energikontor Sydost Framtidsvägen 10 a, 351 96 Växjö Telefon: 0470 - 72 33 24
Kontaktperson:	Lena Asp, Länssjukhuset Kalmar Hus 02 plan 8, 0480 - 840 17
Färdigställd:	Januari 2008

Bilaga 3

INLEDNING

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

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

Fem personer har provat-på att vara Hälsotrampare på Länssjukhuset, de cyklade från juni till november. Hälsotramparna har fått svara på frågor innan och efter testperioden och de har även genomgått ett konditionstest före och efter testperioden, i denna rapport presenteras en sammanställning av deras svar på dessa frågor och en samfattning av resultaten från konditionstesten.

Läshänvisning

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

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

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

Sammanfattning

Hälsotramparna har i medel 10,4 km till jobbet, vilket innebär att efter de har cyklat till och från jobbet i 5 månader har de tillsammans sparat ungefär 2,3 ton koldioxid.

De faktorer som Hälsotramparna bedömer som viktigast när det gäller cykelvägarna är bland andra Belysning, Trafiksäkerhet och ett sammanhängande cykelvägnät. Det som flera Hälsotrampare nämner behöver förbättras är bland andra vägvisningen och belysningen. De är mest nöjda med cykelparkeringen vid arbetsplatsen.

Kondition och hälsa är en viktig orsak till att de blev Hälsotrampare och deras konditionstester visar att alla de Hälsotramparna som kunde genomföra konditionstestet hade förbättrat både sin syreupptagningsförmåga och sitt konditionstal. Flera av Hälsotramparna upplever också att de är mer stresståliga och orkar mer även efter jobbet än de gjorde innan testperioden.

Genom deltagandet i projektet har 40 % av Hälsotramparna även börjat cykla mer på fritiden och alla kommer att fortsätta, i lite olika utsträckning, att cykla till jobbet.

Från Länssjukhuset deltog följande personer som Hälsotrampare.

1. Christina Delborn
2. Elisabeth Nordström
3. Solvig Linder
4. Carina Rydholm
5. IngaLill Zedig

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

Bilaga 3

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

1.	20	minuter
2.	20	minuter
3.	15	minuter
4.	15	minuter
5.	20	minuter
Medel	18	minuter

2. Hur lång tid tar enbart bilresan?

1.	15	minuter
2.	15	minuter
3.	11	minuter
4.	9	minuter
5.	15	minuter
Medel	13	minuter

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

				kg CO2 enkel		kg CO2 per år
1.	12	km		2,7		1 259
2.	12	km		2,7		1 259
3.	9	km		2,1		944
4.	10	km		2,3		1 049
5.	9	km		2,1		944
Medel	10,4	km	Summa	11,9	Summa	5454

Antaganden

Varje bil förbrukar en liter per mil.

Antal arbetsdagar per år är 230 dagar.

Koldioxidutsläppet räknas som 2,28 kg per liter bensin.

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

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

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

1.	40	minuter
2.	45	minuter
3.	30	minuter
4.	35	minuter
5.	25	minuter
Medel	35	minuter

Uppföljningsfråga:

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

1.	40	minuter
2.	25	minuter
3.	30	minuter
4.	35	minuter
5.	30	minuter
Medel	32	minuter

7. Har ofta servar du din cykel?

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

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
3	14%	Cykelhjälm
5	23%	Cykellyse
0	0%	Dubbdäck
0	0%	Skoskydd
3	14%	Regnställ
5	23%	Cykelväskor/cykelkorg
4	18%	Cykellås
2	9%	Reflexväst
0	0%	Annat
22	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Cykelhjälm
1	33%	Cykellyse
0	0%	Dubbdäck
0	0%	Skoskydd
1	33%	Regnställ
0	0%	Cykelväskor/cykelkorg
0	0%	Cykellås
1	33%	Reflexväst
0	0%	Annat
3	100%	

Bilaga 3

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

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

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

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

Kommentar

Alla faktorer har bedömts som viktiga. Den faktor som i medel har klassats som minst viktig var Vägvisningen. De faktorer som Hälsotraparna va mest nöjda med är Vägvisningen och Beläggningen.

Uppföljningsfråga

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

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

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

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

Kommentar

Denna fråga ställdes även som uppföljningsfråga för att se om Hälsotraparna efter testperioden hade ändrat uppfattning om vilka faktorer som är viktiga respektive mindre viktiga och hur nöjda de är med dessa faktorer där de har cyklat. I stort sett är det inga förändringar mellan innan och efter testperioden. Det som har ändrats är att det har blivit viktigare med trafiksäkerhet och ett sammanhängande cykelvägnät och mindre viktigt med vägvisningen. Hälsotraparna är mer nöjda med cykelparkeringen, underhållet och cykelvägnätet än innan testperioden och mindre nöjda med vägvisningen.

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

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

Uppföljningsfråga:

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

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

Bilaga 3

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	50%	Ja, till det bättre
0	0%	Ja, till det sämre
1	25%	Nej, ingen skillnad
1	25%	Vet ej
4	100%	

En Hälsotrampare svarade inte på frågan.

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	20%	Ja, stor skillnad
1	20%	Ja, skillnad
3	60%	Nej
0	0%	Vet ej
5	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	20%	Ja, stor skillnad
1	20%	Ja, skillnad
2	40%	Nej
1	20%	Vet ej
5	100%	

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

Att få bättre kondition och allmänt må bättre.

Bättre kondition, må bättre

Svårt att säga. Jag motionerar och promenerar mycket förutom cyklingen.

Att den ska bli mycket bättre.

Kommentar

Företagssköterskan på Länssjukhuset i Kalmar har genomfört hälsoprofilbedömningar på Hälsotramparna, dessa har gjorts på fyra av de fem Hälsotramparna då en av dem var tvungen att avstå på grund av sjukdom. Resultatet visar att alla fyra Hälsotrampare fick bättre syreupptagningsförmåga efter testperioden med 0,1-0,4l/min samt förbättrade konditionstal. Även de som tidigare motionerade fick förbättrade värden vilket visar att ett konditionstest i sig kan vara en sporre att cykla så mycket som möjligt under testperioden.

Uppföljningsfråga:

5. Cyklar du även mer på fritiden?

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

Uppföljningsfråga:

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

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

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
3	60%	Dagligen till och från arbetet
0	0%	Dagligen ena sträckan
2	40%	Ett par dagar i veckan
0	0%	Ett par dagar i veckan ena sträckan
0	0%	Mindre än en gång i veckan
0	0%	Mindre än en gång i veckan ena sträckan
5	100%	

Uppföljningsfråga:

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

1.	98%
2.	100%
3.	98%
4.	60%
5.	90%
Medel	89%

Bilaga 3

Uppföljningsfråga:

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

Ange ett eller flera svarsalternativ.

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	33%	Åkte buss
3	50%	Körde bil själv
1	17%	Samåkade
0	0%	Gick
6	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	40%	Mycket bra
3	60%	Bra
0	0%	Varken bra eller dåligt
0	0%	Mycket dåligt
5	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Att det har blivit av att cykla till jobbet, är lätt att man är bekväm annars.

Bra att få en knuff i rätt riktning. Kul att se att konditionen påverkas.

Konditionstestet. Support. Gruppträck

Jag har varit utomhus mer.

Man får lite mer press på sig att verkligen cykla. Bra sätt för att komma igång med något.

Uppföljningsfråga:

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

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

Bra underhållna och belysta cykelvägar. Mjölövänligt och ekonomiskt.

Bättre cykelvägar framförallt beläggningsen, mer sammanhängande cykelvägar.

Att man visar på hälsovinster (Det är nog svårt att få fler att cykla tror jag).

Säkrare cykelväg. Norra påfarten på E22:an korsar cykelvägen, bilarna har hög fart. Runt järnvägsövergången vid gamla Bombarider är det mycket trafik och ingen cykelbana.

Att gatulamporna på cykelvägarna byts ut när de är sönder, blir annars så mörkt. Är stor omväg vid vägarbete t.ex. vid Oxhagshemmet - svårt att cykla, guppigt.

Övriga kommentarer

Jag tycker projektet startar väl sent. Nu hinner vi knappast komma igång förrän jag skall ha min semester.

Uppföljningsfråga:

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

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

Uppföljningsfråga:

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

Jag har för lång väg till arbetet för att det skall fungera att cykla regelbundet. Det tar för mycket tid och kraft.

Att jag får dåligt samvete när jag inte cyklat till jobbet, kan bli en press med som kan vara negativ - ge mer stress.

Tråkigt när vädret varit dåligt.

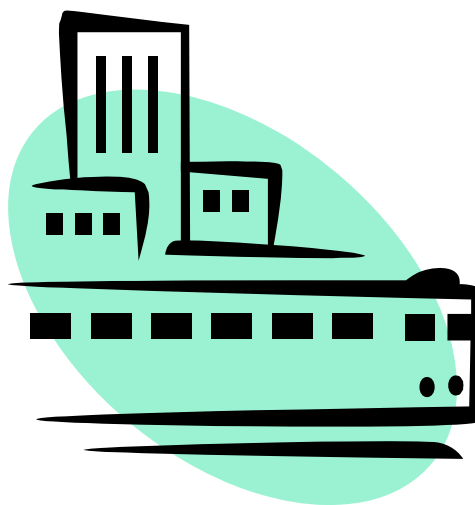
Uppföljningsfråga:

Övriga kommentarer

Redan innan jag gick med i Hälsotrampen har jag cyklat till och från arbetet. Därför är det ingen förbättring för mig, konditionsmässigt eller stressmässigt.

Jag har fått hjärtproblem under senare hälften av projektet. Därför har jag inte haft någon fysisk förbättring och konditionstestet kunde inte genomföras.

I början cyklade jag dagligen det var på hösten och fint väder. När det blev kallt och halt på vägarna blev det bilen och det är svårare att ta cykeln.



**SAMMANSTÄLLNING AV
SVAR FRÅN TESTRESENÄRER**

Länssjukhuset Kalmar

Test period

2007 - 03 - 21 - 2007 - 05 - 21



Bilaga 4

Dokumentinformation

Titel:	SAMMANSTÄLLNING AV SVAR FRÅN TESTRESENÄRER , Länsjukhuset i Kalmar, Testperiod 2007 - 03 - 21 - 2007 - 05 -21
Innehåll:	Resultatet från de tre enkäter som Testresenärerna har fått svara på innan och efter sin testperiod och en långtidsuppföljning (sex månader efter testperioden).
Författare:	Maria Håkansson, Energikontor Sydost Per Hansson, Energikontor Sydost Framtidsvägen 10 A, 351 96 Växjö Telefon: 0470 - 72 33 24
Kontaktperson:	Lena Asp, Länsjukhuset Kalmar, Hus 02 Plan 8, 0480 - 840 17
Färdigställd:	November 2007

Bilaga 4

INLEDNING

Energikontor Sydost arbetar för en hållbar transportsektor och regional utveckling genom samverkan mellan kommuner, myndigheter, organisationer och företag i sydöstra Sverige. Ett av Energikontor Sydost större projekt är MOVE, det är ett EU-projekt med sammanlagt sju olika partners i Europa. 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 Länssjukhuset i Kalmar började hösten 2006 och pågår under ett år. Samarbetet går ut på att lyfta fram och skapa efterfrågan på miljömässigt hållbara transporter, genom att informera om alternativa resmöjligheter samt att erbjuda olika prova-på aktiviteter. Ett av dessa prova-på erbjudande är att bli Testresenär. Att vara Testresenär innebär att man under två månader lämnar bilen hemma och tar bussen eller tåget till jobbet. Länsstrafiken i Kalmar och Kronoberg sponsrar de utvalda Testresenärerna på varje företag med busskort under testperioden

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

Läshänvisning

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

Från sidan 6-8 ges en parallell presentation av resultatet från frågor nr 1 (vilka förväntningar de har på kollektivtrafiken) och frågor nr 2 (uppföljningsfrågor om hur de har upplevt kollektivtrafiken), dessa är märkta med uppföljningsfrågor. Resultaten presenteras främst i tabell form. Frågor som skall jämföras har lagts jämte varandra för att underlätta läsningen.

Från sidan 9-13 är det vidare resultat från frågeomgång 2 som presenteras och visar hur Testresenärerna upplevt priset på bussresan, hur mycket de har åkt under perioden, vad de har upplevt som positivt och negativt med att åka kollektivt och vad som skulle behövas för att få fler att åka kollektivt från deras arbetsplats med mera.

Från sidan 14-15 presenteras resultatet från den tredje frågeomgången, långtidsuppföljningen. Den gjordes sex månader efter testperioden för att se hur testresenärerna reste till och från jobbet under en vecka och hur de hade rest sedan testperioden tog slut.

Sammanfattning

Testresenärerna hade i medel 27 km till jobbet och det tog dem cirka 30 minuter i bil att komma till jobbet. Bussresan tog i medel nästan 27 minuter längre tid. 51 procent av Testresenärerna tyckte att kollektivtrafiken varit bättre än förväntat, alla testresenärer tyckte att möjligheten att utträta ärenden hade påverkats genom att de åkte kollektivt, mestadels negativt.

33 procent av Testresenärerna tyckte att biljettpriset var för dyrt, 44 procent att det var ganska prisvärt och 22 procent tyckte att det var varken billigt eller dyrt. 30 procent av Testresenärerna hade även åkt mer kollektivt på fritiden varav ingen av dessa 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, bekvämt och avkopplande. Det som upplevts som mest negativt var att man var bunden till busstiderna, att det tog för lång tid och minskad flexibilitet. Långtidsuppföljningen visar att sex månader efter testperioden gjordes 14 procent av Testresenärernas resorna under en vecka med buss.

Från Länssjukhuset i Kalmar deltog följande personer som testresenärer.

1. Maria Gustafsson
2. Ingela Nilsson
3. Eva Göransson
4. Anita Jönsson
5. Annika Karlsson
6. Jennie Stålbrand
7. Bodil Eriksson
8. Anna Engberg
9. Johan Bäcklin
10. Carina Nygren-Edlund

Bilaga 4

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

1. Har många bilar finns det i ditt hushåll?

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

2. Hur många av dessa bilar har katalysator?

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

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

1.	2000	års årsmodell
2.	2002	års årsmodell
3.	2006	års årsmodell
4.	2005	års årsmodell
5.	1998	års årsmodell
6.	1997	års årsmodell
7.	2001	års årsmodell
8.	2000	års årsmodell
9.	1997	års årsmodell
10.	1987	års årsmodell
Medel	1999	års årsmodell

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

1.	42	minuter
2.	30	minuter
3.	43	minuter
4.	30	minuter
5.	25	minuter
6.	30	minuter
7.	12	minuter
8.	15	minuter
9.	50	minuter
10.	25	minuter
Medel	30,2	minuter

5. Hur lång tid tar enbart bilresan?

1.	30	minuter
2.	25	minuter
3.	37	minuter
4.	25	minuter
5.	20	minuter
6.	20	minuter
7.	12	minuter
8.	40	minuter
9.	20	minuter
10.	10	minuter
Medel	23,9	minuter

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

				kg CO2 enkel resa		kg CO2 per år
1.	42	km		9,6		4 405
2.	25	km		5,7		2 622
3.	42	km		9,6		4 405
4.	25	km		5,7		2 622
5.	13	km		3,0		1 363
6.	30	km		6,8		3 146
7.	12	km		2,7		1 259
8.	44	km		10,0		4 615
9.	10	km		2,3		1 049
10.	28	km		6,4		2 937
Medel	27,1	km	Summa	61,8	Summa	28422,5

Antaganden

Varje bil förbrukar en liter per mil.

Antal arbetsdagar per år är 230 dagar.

Koldioxidutsläppet räknas som 2,28 kg per liter bensen.

Bilaga 4

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

	Till jobbet	Från jobbet
1.	6.30/11.00	16.00/20.30
2.	6.00/12.45	15.30/21.30
3.	6-7	15-16
4.	6.30/11.00	16.00/21.00
5.	6.15/7.00	16.30/14.00
6.	6.30/13.00	16.00/22.00
7.	7.00	16.30
8.	6.20/7.20	15.30/16.30
9.	6.15	16
10.	6.30-7	16.30-17

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

De kommentarer som var lika återges bara en gång.

Flexibilitet, nyttja flexsystem med övertid
Spara restid
Bekvämlighet
Kan åka direkt till gymmet eller göra ärenden.
Pengar - det skiljer inte mycket i pris.
Behöver hämta barnen "på vägen"
Tycker om att köra
Bökigt med byte till lokalbuss
Får gå cirka 1 km till bussen
Busstiderna passar inte arbetstiderna

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

1.	40	minuter
2.	52	minuter
3.	85	minuter
4.	47	minuter
5.	60	minuter
6.	55	minuter
7.	40	minuter
8.	60	minuter
9.	47	minuter
10.	90	minuter
Medel	57,6	minuter

Uppföljningsfråga:

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

1.	70	minuter
2.	60	minuter
3.	43	minuter
4.	47	minuter
5.	55	minuter
6.	70	minuter
7.	50	minuter
8.	60	minuter
9.	70	minuter
10.	45	minuter
Medel	57	minuter

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

1.	30	minuter
2.	35	minuter
3.	70	minuter
4.	37	minuter
5.	50	minuter
6.	40	minuter
7.	37	minuter
8.	50	minuter
9.	40	minuter
10.	70	minuter
Medel	45,9	minuter

Uppföljningsfråga:

2. Hur lång tog din bussresa?

1.	40	minuter
2.	53	minuter
3.	45	minuter
4.	40	minuter
5.	60	minuter
6.	45	minuter
7.	42	minuter
8.	30	minuter
9.	37	minuter
10.	55	minuter
Medel	44,7	minuter

Kommentar

Medeltiden för att åka bil till jobbet ligger på cirka 30 minuter. Att ta bussen till jobbet tar i medel cirka 57 minuter. Bussresan tar nästan 27 minuter längre tid. När det gäller enbart restiden med bil respektive buss är förhållandet inte riktigt lika stort då tar bilresan cirka 24 minuter och bussresan cirka 45 minuter. Skillnaden är då bara 21 minuter. Stor del av själva bussresan är att ta sig till sin hållplats och väntan på att bussen ska komma. I snitt 13 minuter går åt till detta jämfört med att gå ut till och från sin bil som i medel tar 6 minuter.

Bilaga 4

Uppföljningsfråga:

3. Har kollektivtrafiken motsvarat dina förväntningar ?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	13%	Mycket bättre än jag förväntade mig
2	25%	Bättre än jag förväntade mig
1	13%	Något bättre än jag förväntade mig
3	38%	Något sämre än jag förväntade mig
1	13%	Mycket sämre än jag förväntade mig
8	100%	

Två testresenärer svarade inte på frågan.

11. Hur tror du det är att läsa tidtabeller?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket enkelt
8	80%	Enkelt
1	10%	Så där
1	10%	Besvärligt
0	0%	Mycket besvärligt
10	100%	

12. Hur tror du att bussarna håller tidtabellen?

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

13. Vilka förväntningar har du på busschaufförernas bemötande?

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

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket gott om plats på bussarna
4	40%	Gott om plats på bussarna
3	30%	Lagom med lediga sittplatser på bussarna
2	20%	Kan bli trångt ibland
1	10%	Mycket fullt på bussarna
10	100%	

Uppföljningsfråga:

4. Hur anser du det är att läsa tidtabellerna ?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	10%	Mycket enkelt
4	40%	Enkelt
5	50%	Varken enkelt eller besvärligt
0	0%	Besvärligt
0	0%	Mycket besvärligt
10	100%	

Uppföljningsfråga:

5. Hur anser du att bussarna håller tidtabellen?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
4	40%	Mycket bra
6	60%	Ganska bra
0	0%	Varken bra eller dålig
0	0%	Ganska dålig
0	0%	Mycket dålig
10	100%	

Uppföljningsfråga:

7. Hur upplever du att busschaufförerna bemöter dig?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	20%	Mycket bra bemötande
7	70%	Bra bemötande
1	10%	Varken bra eller dålig bemötande
0	0%	Dålig bemötande
0	0%	Mycket dålig bemötande
10	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	20%	Mycket gott om plats på bussarna
3	30%	Gott om plats på bussarna
1	10%	Lagom med resenärer på bussarna
4	40%	Kan bli trångt ibland
0	0%	Mycket fullt på bussarna
10	100%	

Bilaga 4

15. Vilken är din uppfattning om bussarnas komfort?

(Buller, säten, värme m.m.)

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket bra komfort
7	70%	Bra komfort
3	30%	Så där
0	0%	Dåligt komfort
0	0%	Mycket dålig komfort
10	100%	

16. Vilken är din uppfattning om bussarnas underhåll?

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket bra underhåll
9	90%	Bra underhåll
1	10%	Så där
0	0%	Dåligt underhåll
0	0%	Mycket dålig underhåll
10	100%	

17. Vilken är din uppfattning om hållplatsernas underhåll?

Antal svar	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket bra underhåll
6	60%	Bra underhåll
4	40%	Så där
0	0%	Dåligt underhåll
0	0%	Mycket dåligt underhåll
10	100%	

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Det påverkas mycket positivt
0	0%	Det påverkas något positivt
2	20%	Det påverkas varken positivt eller negativt
7	70%	Det påverkas något negativt
1	10%	Det påverkas mycket negativt
10	100%	

Uppföljningsfråga:

9. Vilken är din uppfattning om bussarnas komfort?

(Buller, säten, värme m.m.)

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

Uppföljningsfråga:

10. Vilken är din uppfattning om bussarnas underhåll?

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	20%	Mycket bra underhåll
5	50%	Bra underhåll
2	20%	Så där
1	10%	Dåligt underhåll
0	0%	Mycket dålig underhåll
10	100%	

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

Uppföljningsfråga:

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

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

Om ja, på vilket sätt har möjligheterna förändrats?

Tidsbrist då det tar dubbelt så lång tid att åka buss. Svårt att ha med tunga kassar på bussen för många bussbyten.

Brukade tidigare svänga in till stan kanske 1-2 ggr i månaden.

Det blev mindre ärenden och handlande

Måste gå tidigare från jobbet för att inte komma hem alltför sent.

Tex om man ska handla i en anknäring till hemresan.

Kan ej handla på vägen hem från jobbet, för krångligt och tar för lång tid.

Hämta, lämna barn på dagis och annta. Detta har gjort att jag mer eller mindre hoppat av bussåkandet tidigt.

Kan ej handla på hemvägen.

Inte lika enkelt att åka runt tex stormarkanden. Jobbigt med flera kassar på bussen måste då ha bilen till busshållplatsen.

Svårare att handla, tar betydligt längre tid. Även kruxigt med träning efter jobbet, hinner inte till den träning jag brukar gå på med bussen. Att löpträna efter jobbet och sen ta bussen hem är både obekvämt och tar för lång tid.

Bilaga 4

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
3	30%	Mycket trygg
4	40%	Ganska trygg
1	10%	Varken trygg eller otrygg
1	10%	Ganska otrygg
1	10%	Mycket otrygg
10	100%	

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

De kommentarer som var lika återges bara en gång.

Säkerhet

Slippa parkeringsplatsproblemet

Vila under resan

Kan vara bekvämt att bara stiga på

Räcker med en bil i familjen

Mer miljövänligt

Smidigt på vintern

Spara pengar

Hoppas att biljettpiserna blir lägre

Jag är med som teståkare för att bilda mig en så rätt uppfattning om kollektivtrafiken. Hoppas även på förändring så att det blir bättre för oss i Lindsdal - sjukhuset

Motion - gå till och från busshållplatsen

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.

Billigare än bilresor

Kan vila under resan, läsa

Miljövänligt

Säkerhet

Ekonomi

Begränsa min arbetstid/dag

Spara bilen

Vissa tidpunkter svårt med parkering

Bekvämlighet

Vardagsmotion (till och från busshållplatsen)

Slippa skrapa bilen på vintern

Bilen blir tillgänglig för den som är ledig

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.

Tar alldeles för lång tid med bussen

Slippa stressen när man måste jobba över och missar bussen.

Kunna träna och utföra ärenden i samband med jobbet utan krångel.

Samäkning med kollegor och make ger större frihet.

Arbetsgivaren tyckte det var jobbigt att jag gick kvart i fyra istället för fyra. Bilkostanden skiljer inte så mycket just när man tankar.

Det blir svårt att hinna till stallet under vintern.

Flexibilitet

Roligt att köra

Bussen går för sällan vissa passa på jobbet (kvällar)

Hämta -lämna barnen.

Bilaga 4

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

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

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

	kr billigare	kr dyrare
1.	5	0
2.	20	0
3.	0	0
4.	0	0
5.	10	0
6.	20	0
7.	10	0
8.	?	?
9.	10	0
10.	30	0

Uppföljningsfråga:

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

1.	715	kr/period
2.	700	kr/period
3.	650	kr/period
4.	x	kr/period
5.	715	kr/period
6.	410	kr/period
7.	400	kr/period
8.	1040	kr/period
9.	545	kr/period
10.	400	kr/period

Uppföljningsfråga:

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

1.	48	kr/resa
2.	75	kr/resa
3.	52	kr/resa
4.	x	kr/resa
5.	24	kr/resa
6.	13	kr/resa
7.	30	kr/resa
8.	40	kr/resa
9.	44	kr/resa
10.	x	kr/resa

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket prisvärt
4	44%	Ganska prisvärt
2	22%	Varken billigt eller dyrt
1	11%	Ganska dyrt
2	22%	Mycket dyrt
9	100%	

En Testresenär svarade inte på frågan

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

Uppföljningsfråga:

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

1.	33	kr/resa
2.	75	kr/resa
3.	49	kr/resa
4.	41	kr/resa
5.	33	kr/resa
6.	19	kr/resa
7.	19	kr/resa
8.	49	kr/resa
9.	25	kr/resa
10.	19	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.	20	kr/resa
2.	?	kr/resa
3.	33	kr/resa
4.	x	kr/resa
5.	18	kr/resa
6.	10	kr/resa
7.	10	kr/resa
8.	49	kr/resa
9.	16	kr/resa
10.	10	kr/resa

Bilaga 4

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
8	80%	Går
2	20%	Cyklar
0	0%	Annat
10	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
5	50%	Ja
5	50%	Nej
10	100%	

De som svarade ja byter mellan
buss till buss + buss till stadsbuss (på morgonen)
102 och 103 i Färjestaden
landsvägsbuss till stadsbuss
stadsbuss till landsväg (ibland)
125/121, 122/121, 121/143

Uppföljningsfråga:

16. Går bussarna på tider som passa dig?

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

Om nej, hur skulle du vilja att tidtabellen förändrades?

Egentligen arbetar jag 7.45 - 16.30, nu har jag ändrat mina tider till 7.00 - 15.45. Det blir stressigt på e.m. har därför tagit bil ett par ggr för att kunna arbeta senare på e.m.

Skulle vilja att det gick en 103 kl 16.30 så att jag har möjlighet att jobba till 16.00. Bussen som går 16.00 från Kalmar - Färjestaden var ofta proppfull - därför borde det gå en 16.30.

Oftare på helgerna

Vissa pass så passar tiderna bra, vissa inte alls, tex på morgonen börjar jag 7.00 och bussen kommer in 06.56, då hinner jag inte gå till avdelningen och klä om till 7.00.

Jag vill ha en buss som går direkt norrut som ex.vis en del bussar som går söderut.

För att åka buss vardagar dagtid måste jag kliva av bussen vid 6.30 för att hinna till avd. i tid och hinna byta om. Kommer försent som det var nu (6.38) plus att det är byte av buss.

Hade inte varit fel med en buss runt 7.30 från Torsås till Kalmar

Svårt med tider på kvällstid, när man jobbar över får man vänta alldeles för länge på nästa buss. Det tar alldeles för lång tid att ta sig hem.

Kommer försent till jobbet, vi ska vara ombytt och klara senast 6.45, behöver vara på sjukhuset senast 6.30

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
9	90%	Ja
1	10%	Nej
10	100%	

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

För hemresa - allt resande från huvudentrén.

Om ja, hur fungerar bytena?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket enkelt
3	75%	Enkelt
0	0%	Så där
1	25%	Besvärligt
0	0%	Mycket besvärligt
4	100%	

En Testresenär som har bussbyte svarade inte på denna fråga

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	30%	Ja, några gånger
7	70%	Nej, aldrig
10	100%	

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

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

Bilaga 4

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
4	40%	Dagligen till och från arbetet
0	0%	Dagligen ena sträckan
3	30%	Ett par dagar i veckan
1	10%	Ett par dagar i veckan ena sträckan
1	10%	Mindre än en gång i veckan
1	10%	Mindre än en gång i veckan ena sträckan
10	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	10%	Ja
9	90%	Nej
10	100%	

Om ja, hur har resonemanget varit?

Att bara ha en bil

Uppföljningsfråga:

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

Avkopplande utom vid många bussbyten
 Trevliga resekamrater. Jag är hemma betydligt tidigare på e.m.
 Ekonomin
 Slipper tänka på väder och trafik. Kommit tidigt till jobbet.
 Kul att pröva något nytt. Har sett stan från ett annat håll.
 Koppla av till och från jobbet.
 Avkoppling, miljövänligt, morgontidningen på bussen ibland.
 Att man kan slappna av en stund
 Miljövänligt

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!)

Månadskortet borde gälla även på fritiden (40 resor). Subventionerat årskort till Landstingetsanställda. Fler direkt bussar till sjukhuset. Låt fler åka gratis i två månader.
 Subventionera priserna.
 Fler direktlinjer så att man inte behöver åka igenom hela stan för att komma till sitt jobb.
 Jag vet att fler på sjukhuset skulle åka buss från Lindsdal om resan inte tog så lång tid. Direktbuss via E22.an skulle vara bra som tog max 15-20 min.
 Kraftig prissänkning. Koppla kampanjer till miljö. Förändrade busstureer ex.vis landsvägsbuss till Maxi. Koppla kampanjer till hälsa. Koppla busskortet till förmåner, möjlighet att vinna priser (typ ICA-kort m.fl). Även jobba långsiktigt med att höja statusen på bussåkandet.

Uppföljningsfråga:

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

1.	85%
2.	80%
3.	97%
4.	70%
5.	75%
6.	95%
7.	1%
8.	2%
9.	100%
10.	30%
Medel	64%

Uppföljningsfråga:

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

För många byten, obekväma, smutsiga bussar utan säkerhetsbälten
 Stor stress inför hemresan, tidigt att åka 5.55 och kan ej nyttja flex-möjligheter.
 Bundenheten
 Minskad flexibilitet. Tidiga morgnar stress att passa tider.
 Resornas längd
 Tiden
 Att lokalbussarna inte håller tiden, stressmoment att inte veta om man hinner med landsvägsbussen eller inte.
 Till en början var det stressat att passa tider - men det blev bättre.
 Det tar alldeles för lång tid. Det går snabbare för mig att cykla från Lindsdal än att åka bussen till sjukhuset. Det tar lika lång tid att åka från Nybro (3 mil) som från Lindsdal (1 mil) till sjukhuset.
 När man kommer till jobbet känns det som man redan jobbat halva dagen. Alldeles för många moment om man är morgontrött.

Uppföljningsfråga:

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

1.	50	personer
2.	x	personer
3.	15	personer
4.	5	personer
5.	många	personer
6.	100	personer
7.	x	personer
8.	många	personer
9.	x	personer
10.	200	personer
Summa	370	personer

Bilaga 4

Busstiderna till sjukhuset. Tidigare! De flesta börjar vid 6.45. En buss varje hel och halvtimme, fast med mindre bussar. Onödigt med tanke på miljön och dylikt att köra runt med knappt halvfulla bussar. Stor buss bara när det behövs ex hem vid 16.30.

Gärna fler direkturer, bra priser, så få byten som möjligt (har ofta precis slappnat av och slumrat till mellan Kalmar-Ljungbyholm då det är dags för byte).

Fler bussförbindelser till lasarettet både morgon och eftermiddag (kväll). Förnya bussparken, för min del resa utan byten från Halltorp till sjukhuset. Direktbuss från sjukhuset och Lindsdal. Busstider anpassade till våra arbetstider, jag kommer alltid försent när jag åker buss. Smidigare busskort, jag vill kunna köpa 40 resor utan tidsbegränsning eller ett månadskort som jag får åka hur mycket jag vill på utan att behöva köpa först årskort och sedan köpa till periodkort.

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	20%	Ja, dagligen
2	20%	Ja, ett par dagar i veckan
0	0%	Ja, ett par gånger i månaden
5	50%	Några enstaka gånger
1	10%	Nej, aldrig
10	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
0	0%	Ja
9	100%	Nej
9	100%	

En Testresenär svarade inte på frågan.

Uppföljningsfråga:

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

Jag fick en positiv syn på kollektivtrafiken, men den kom efter ca en månad. Första veckorna var stressiga.

Allt har varit bra.

Bra att få prova detta så att man får en inblick hur bussarna går, sträckan, tid mm

Bra, synd att inte fler var med. Jobbigt att räkna i enkäten, jag är inte bra på sånt. Hade kunnat föras ut i arbetsgrupperna via basenhetschefer och 1:a linjare.

Bra initiativ. Hoppas bara att man gör något av svaren man har fått in. Många i Nybro arbetar på sjukhuset. Vissa samåker ibland men de flesta kör själva, på grund av att man slutar så olika. Mellan 15-16, ibland tidigare och ibland senare. Många har ganska stressigt jobb och då vill man bara hem efteråt, vill inte stå och vänta på en buss i 40 min.

Ett bra initiativ till att ta steget och komma igång, en del frågor lite svåra att svara på. Att köra bil från Växjö till Kalmar för 15 min. info kan väl ifrågasättas.

Mycket bra. Förmånligt. Detta behövdes för mig för att jag skulle komma igång. Om man aldrig åkt buss kan det nog locka några nya resenärer.

Uppföljningsfråga:

Om ja, kommer du använda något av Länstrafikens busskort?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
4	44%	Ja, periodkortet
1	11%	Ja, ladda ett betalkort
4	44%	Nej, jag kommer att köpa biljetter på bussen
9	100%	

Bilaga 4

Bra initiativ, vi får chansen att prova och förhoppningsvis utmynnar våra åsikter i att man vågar prova några förändringar. Frågorna är ok, informationen har varit tydlig och klar. Själv har jag börjat cykla mer istället för att åka bil eller buss under testperioden...dels beroende på tidsvinsten och kanske dels beroende på årstiden.

22. Övriga kommentarer

Saknar direktbuss från Lindsdal till Länssjukhuset

Jag hade gärna tagit bussen om det inte hade tagit 30-45 minuter till jobbet med buss (det tar 12 min med bil). Det är många som bor på Lindsdal och arbetar på sjukhuset på min avdelning är vi 6 st och alla säger samma sak. En snabbuss via E22 - så skulle nog de flesta åka buss till jobbet.

Det jag tidigare upplevt som negativt vid bussåkning är bussbyten, ibland flera. Mycket olika komfort och standard/komfort på olika bussar.

Ska bli intressant att åka kollektivt, har inte gjort det så ofta, hoppas att man kan hålla arbetstiderna.

Jag har länge tänkt börja åka buss men det är en stor frihet med bil framför allt att kunna arbeta över lite längre när det behövs. Önskar fler bussturer som går runt Länssjukhuset, önskar även snabbare förbindelser.

Uppföljningsfråga:

35. Övriga kommentarer

Skicket på bussarna behöver förbättras, flera gånger dörrarna inte gick att stänga ordentligt.

Borde vara säkerhetsbälten i alla bussar. Köra bussarna på alternativa bränslen (om man vill vara miljövänliga). Mindre bussar = mindre utsläpp (vid tider då det räcker med en mindre buss)

Bättre ventilation, ofta alldeles för varmt.

Säkerhetsbälten! Finns endast i de nyaste bussarna. De äldre gula bussarna med röda/gula säten är obekväma och smutsiga! Flera bussar är ok men har endast åkt med en buss som är riktigt bra - den gula med blå säten - verkar ganska ny. Sedan finns det några som är ok. Ibland är bussarna kalla på morgonen.

Snälla vi behöver en direktbuss till och från Lindsdal och sjukhuset!

Jag samåker med bil i möjligaste mån. Skulle kunna tänka mig att åka buss de dagar jag kör ensam om priset vore lägre.

Det är viktigt att arbetsgivaren uppmuntrar till bussåkning och inte suckar djupt när man säger att man ska åka buss. Jag vet ett par stycken som skulle ta cykelbussen till Öland om arbetsgivaren var mer positiv.

Många busschaufförer är väldigt trevliga och hjälpsamma men också många som verkar trötta gäspar mycket och glömmar stanna vid ringningar. Inte så skönt med väldigt tvära stopp.

Har inte kunnat använda busskortet knappt alls på grund av busstiderna stämde så dåligt. Vid dagtid, till jobbet - kom försent, från jobbet - fick vänta länge. Vid kvällsturer, till jobbet - fick cykla hemifrån 2 timmar innan jag började + sitta och vänta 1 timme innan jag började. Hem på kvällen gick bussen bra.

Någon resa - mkt pratig busschaufför (Det står på skylten att chauffören, men när blev det tvärtom). Pratade negativt om sitt jobb lite trist. Men mest negativt blev tjat-pratet. Annars bra chaufförer.

Det har även inkommit en kommentar från en som inte har varit Testresenär men som gärna vill framföra sitt förslag till förbättringar inom kollektivtrafiken.

Kalmars största arbetsgivare har ca 300 anställda som bor inom postnummer 393 6*, dvs Lindsdal med omnejd samt jobbar på Länssjukhuset. Detta är uttaget från registret på alla anställda i Landstinget (Palett).

Vad gäller förbindelsen Lindsdal och Länssjukhuset så är restiden längre än vad det tar att cykla dit. Medan Smedby har turer på morgonen som går direkt till Länssjukhuset så får Lindsdalsbor åka runt på Kvarnholmen samt vänta vid centralstationen, beroende hur tidigt bussen är där.

Varför går det inte att ordna med två morgonturer som går direkt även för Lindsdalsbor? Dessa turer behövde inte heller gå hela året, kanske inte under 3-4 sommarmånader.

Ska man locka inbitna bilister att åka buss behöver **restiderna kortas avsevärt**. Då räcker det inte med miljöargument.

En annan aspekt på problem med att åka buss, är de byte som i tidtabellen står är möjliga men i praktiken är obefintliga. Om jag bara visste att jag kunde ta 411 från länsjukhuset och att 401 står kvar på centralstationen så har jag fler valmöjligheter. Men en del chaufförer påstår att dom inte ska vänta på inkommande buss? Vad säger det om servicenivån?

Tack för visat intresse av resandes åsikter.

//Elisabeth

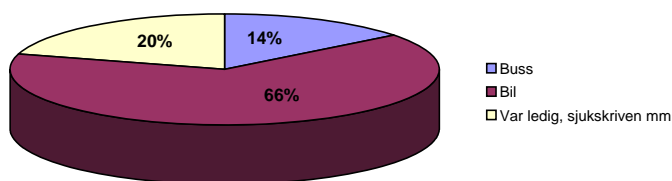
Långtidsuppföljning

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

1. Hur tog du dig till arbetet under vecka 49

	Buss	Bil	Var ledig, sjukskriven mm
Måndag	2	12	3
Tisdag	4	10	3
Onsdag	4	12	2
Torsdag	2	12	3
Fredag	0	8	6

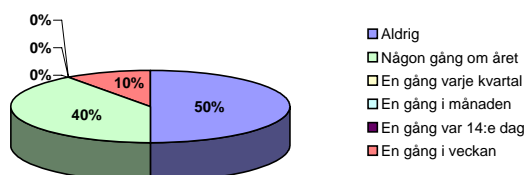
Så reste Testresenärerna 6 månader efter testperioden



Tyvärr var många av Testresenärerna borta från jobbet under den veckan som vi gjorde långtidsuppföljningen. Några av dem hade även varit mammalediga nästan hela tiden efter testperioden, varav alla inte har kunnat svara på alla frågor.

Av de resor som Testresenärerna gjorde till och från jobbet under v. 49 gjordes 14% av med buss och 66% med bil. Resmönstret för veckan verkar stämma ganska bra med hur Testresenärerna normalt har åkt efter testperioden (se fråga nr 2).

Så reste Testresenärerna med kollektivtrafiken innan testperioden



När Testresenärerna fyllde i sin intresseanmälan till projektet fick de ange hur de då reste med kollektivtrafiken. Det man kan se är 50 procent av testresenärerna aldrig åkte med kollektivtrafiken och att 40 procent av Testresenärerna sällan åkte med kollektivtrafiken.

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
8	80%	Ja
2	20%	Nej
10	100%	

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

Jag har varit föräldraledig i 3 månader så jag har lite svårt att svara på frågorna eftersom jag inte varit på jobbet.

Brukar ha periodkort, hade preics tagit slut. Haft julbord och andra aktiviteter efter jobbet då bussen inte passat.

Jag har köpt årskort och åker nu buss dagligen Timmernabben - Kalmar kl 5.55 - 15.55. Eftersom dec innehåller många lediga dagar (röda + flexledigt + sjukdom) avvaktar med nytt busskort till jan. 2008. I dec är det många ärenden i stan som jag utträttat efter arbetet.

Har varit föräldraledig.

Bilaga 4

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
5	71%	Periodkort
0	0%	Betal-/rabattkort
2	29%	Köpte biljett på bussen
7	100%	

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

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

Började åka buss direkt efter testperioden. Köpte även årskort. Bytt från bil till buss.

Jag slutade cykla i septmeber då cykelbussen slutade gå (cyklar alltid hela sommaren) Efter detta har jag köpt 20 resors kort till bussen dvs åker buss halva månaden.

Åker oftare buss

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

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

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

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

Om ja, Hur många personer?

	Antal
1.	2
2.	2
Summa	4

Var av 3 st provat på

Var av 1 st åker kontinuerligt

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

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

Om ja, på vilket sätt har den förändrats?

Har lite lättare att ta bussen nu.

Tidigare såg jag bara nackdelarna. Medresenärer har inspirerat mig, varit hjälpsamma samt tipsat om smarta förbindelser tex buss 15.55 Ståthållaregatan - byte vid Giraffen till 162. Finns ej med i tidtabellen.

Jag tycker att det är billigare än vad jag trodde. Det är inte heller så stor tidsförlust som jag trodde.

8. Övriga kommentarer

Skulle åka buss till och från arbetet oftare om det var billigare och bättre förbindelse (snabbare) mellan Borghalm och Länssjukhuset.

Testperioden var perfekt tid för att förändra rutiner, vilket ofta är svårt. Tack för möjligheten till ett mer ekonomiskt, säkert och miljövänligt färdssätt.

Tycker fortfarande att alla bussar ska ha säkerhetsbälten. Tycker också fortfarande att några bussar är ofräscha och smutsiga.

Tycker fortfarande att det tar för lång tid att ta sig från Lindsdal till sjukhuset med buss. Det tar lika lång tid som för min kollega att åka buss från Nybro till sjukhuset.

Börjar jobba igen efter nyår, kommer att köra bil varje dag. Buss är inget alternativ för mig.

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.

