



# Resvaneundersökning 1&2

Anställdas resor till och från  
Faurecia Exhaust Systems i Torsås

April 2007 och maj 2008

**faurecia**

Technical perfection, automotive passion.

Växjö 30 maj 2008



**move**

## Dokumentinformation

Titel:	Resvaneundersökning 1 & 2. Anställdas resor till och från Faurecia i Torsås. April 2007 – maj 2008.
Innehåll:	En resvaneundersökning över hur de anställda på Faurecia i Torsås reser till och från arbetet i april 2007 och i maj 2008. Under året har det genomförts olika aktiviteter kring hållbart resande.
Författare:	Maria Håkansson Energikontor Sydost Per Hansson Energikontor Sydost Framtidsvägen 10 A, 351 96 Växjö. Telefon 0470 – 72 33 24
Kontaktperson:	Sven Lind Faurecia i Torsås 0486 – 13 103
Färdigställd:	Maj 2008

# INNEHÅLL

INNEHÅLL .....	3
SAMMANFATTNING.....	4
INLEDNING.....	5
Smart trafikant på Faurecia i Torsås .....	5
Om rapporten .....	5
METOD OCH GENOMFÖRANDE .....	6
RVU 2 .....	6
RESPONDENTER RVU 1 .....	7
RESPONDENTER RVU 2 .....	9
RESULTAT .....	11
MILJÖPÅVERKAN .....	23
RVU 1 .....	23
RVU 2 .....	24
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 1 april – 13 april 2007, 254 respondenter. Totalt 450 anställda ger en svarsfrekvens på 56 procent.
- ❖ RVU 2: Genomfördes 7 maj – 16 maj 2008, 93 respondenter. Totalt 450 anställda ger en svarsfrekvens på 21 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 3 procentenheter
  - att cykla har ökat med 7 procentenheter
  - att gå till jobbet har ökat med 1 procentenhet
- ❖ Av de som bor inom 10 km från arbetet har andelen bilförare minskat med 6 procentenheter. Antalet cyklister har ökat med 12 procentenheter och de som går till jobbet har ökat med 3 procentenheter.
- ❖ Samåkningen har minskat med 5 procentenheter.
- ❖ Kunskapen om EcoDriving har ökat. De som vet vad EcoDriving är och delvis tillämpar det när de kör har ökat med nästan 19 procentenheter.
- ❖ Under ett år åker en anställd på Faurecia i Torsås cirka 953 mil till och från arbetet, för samtliga anställda blir det 428 811 mil per år. Utav dessa resor är 83 procent med bil, 8 procent som samåkning, 5 procent med kollektivtrafiken och 4 procent med cykel.
- ❖ 86 procent av de anställda på ITT Flygt i Emmaboda känner till projektet Smart trafikant.
- ❖ 10 procent har förändrat sitt resebeteende till att resa mer hållbart på grund av projektet. 4 procent har börjat fundera på att ändra sitt beteende.
- ❖ 50 procent av dem som deltagit i Smart trafikant är mycket nöjda eller nöjda med projektet.
- ❖ 60 procent av de anställda önskar att det genomförs fler liknande projekt på Faurecia i Torsås.

### En typisk anställd på Faurecia i Torsås

Är en man i 41-50 års ålder

Åker raka vägen mellan till arbetsplatsen men utträttar ofta något ärende på hemvägen

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



Byter inte färdssätt mellan sommar och vinter.

Kör cirka 4,1 mil om dagen till och från jobbet  
83 % av resorna sker med bil

Känner till EcoDriving och tillämpar det delvis när han kör.

## INLEDNING

Energikontor Sydost arbetar bland annat för en hållbar transportsektor och regional utveckling genom samverkan mellan kommuner, myndigheter, organisationer och företag i sydöstra Sverige. Verksamheten finansieras dels genom grundbidrag från myndigheter och organisationer och dels genom olika projekt inom olika program i Sverige och EU. Mer information om Energikontor Sydost finns på vår hemsida [www.energikontorsydost.se](http://www.energikontorsydost.se)

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

Sedan våren 2007 arbetar Faurecia i Torsås tillsammans med Energikontor Sydost i projektet *Smart trafikant*. Projektet syftar till att minska de anställdas resande med bil till och från jobbet genom att uppmuntra cykling, kollektivtrafikåkning, sparsam körning och/eller samåkning.

I projektet har det genomförts två resvaneundersökningar, en i mitten av april 2007 och en i slutet av april/början på maj 2008. Genom den första undersökningen fick vi fram ett utgångsvärde och kunskap om de anställdas rese-mönster. Undersökningen gav också en bild av vilka prova-på aktiviteter som var mest lämpliga för arbetsplatsen. Den första resvaneundersökningen för Faurecia i Torsås genomfördes 1-13 april 2007. Den andra genomfördes 7 maj – 16 maj 2008 och mätte effekten av de åtgärder som hade genomförts under året samt hur många personer som nåtts av informationen om hållbart resande. Resultaten från dessa båda undersökningar presenteras i denna rapport.

Under året (april – maj) har det genomförts olika aktiviteter inom Smart trafikant på Faurecia i Torsås. 6 personer har provat-på att åka buss till jobbet i två månader (Testresenärer) och 7 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, 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.

### Om rapporten

Denna rapport innehåller en stor mängd information och data över de anställdas resande på Faurecia i Torsås. 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 i flera olika rapporter. En tydlig indelning av resultaten gör att det går lätt att leta fram just den informationen man söker.

## METOD OCH GENOMFÖRANDE

### RVU 1

Vid planeringen av resvaneundersökningen var utgångspunkten att göra en totalundersökning, dvs. samtliga anställda skulle få möjlighet att svara på enkäten. Det totala antalet anställda på Faurecia i Torsås uppgår till cirka 450 personer. Av dessa har cirka 150 dagligen tillgång eller arbetar vid datorer. Detta gjorde att en webbaserad undersökning delvis var möjlig att genomföra. Pappersenkäten delades ut på avdelningsmötena av de ansvariga för mötet och webbenkäten mailades ut.

### Svars frekvens

Enkäten kopierades upp distribuerades ut under avdelningsmötena, plus att den skickades ut i mail till dem med tillgång till datorer. Antalet enkäter som kommit i retur och bearbetats uppgår till 254 st. De 254 anställda som svarade utgör 56 procent av det totala antalet anställda på Faurecia i Torsås som totalt har cirka 450 anställda. Någon bortfallsanalys över dem som inte svarade på enkäten har inte genomförts. Svarsfrekvensen för RVU 1 var 56 procent.

### Tid och väderlek

Enkäten till de anställda delades under perioden 1 april 2007 till den 13 april. Vädret under perioden för resvaneundersökningen var i början blåsigt och lite kyligt. Sedan blev det ett snabbt omslag i vädret, det blev soligt och rekordvärme för april. Den högsta temperaturen för april, 25 grader, uppmättes den 16 april i Oskarshamn. Resvaneundersökningar brukar genomföras mellan mitten av augusti till mitten av oktober på hösten och mitten av mars till mitten av maj på våren. Eftersom huvudsyftet med undersökningen är att få fram ett utgångsvärde inför de aktiviteter som planeras och eftersom den andra och uppföljande undersökningen skall ske ett år efter den första, har inte valet av tidsperiod någon avgörande betydelse.

### RVU 2

Även vid planeringen av den andra resvaneundersökningen var utgångspunkten att göra en totalundersökning. Det totala antalet anställda på Faurecia i Torsås uppgår till cirka 450 personer. Denna gång genomfördes resvaneundersökningen enbart som webb enkät, länken till enkäten mailades ut och lades ut på intranätet så alla hade möjlighet att gå in och svara på enkäten.

### Svarsfrekvens

Antalet enkäter som kommit i retur och bearbetats uppgår till 93 st. De 93 anställda som svarade utgör 21 procent av det totala antalet anställda på Faurecia i Torsås som totalt har cirka 450 anställda. Någon bortfallsanalys över dem som inte svarade på enkäten har inte genomförts. Svarsfrekvensen för RVU 2 var 21 procent.

### Tid och väderlek

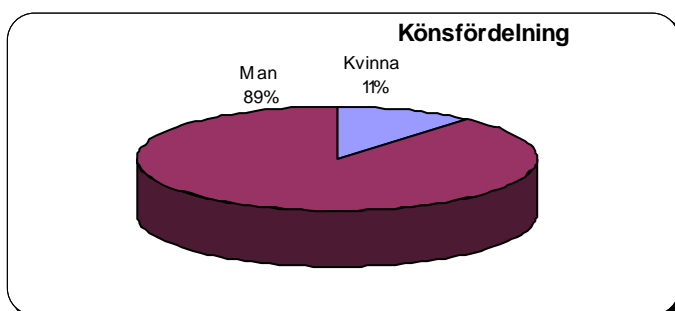
Enkäten till de anställda delades under perioden 7 – 16 maj 2008. Vädret under perioden för resvaneundersökningen var soligt och för årstiden varmt. Man bör vara medveten om att en undersökning som sker under den kalla årsperioden visar att färre personer cyklar och går och fler kör och åker bil till arbetet och vice versa. Eftersom den andra resvaneundersökningen genomfördes någon vecka senare än den första kan vädret alltså ha en effekt på hur de anställda svarade på enkäten och kan vara en del av förklaringarna till vissa skillnader i resultatet mellan de två undersökningarna.

## RESPONDENTER RVU 1

Nedan presenteras kön och åldersfördelning hos de 254 respondenterna.

### Könsfördelning

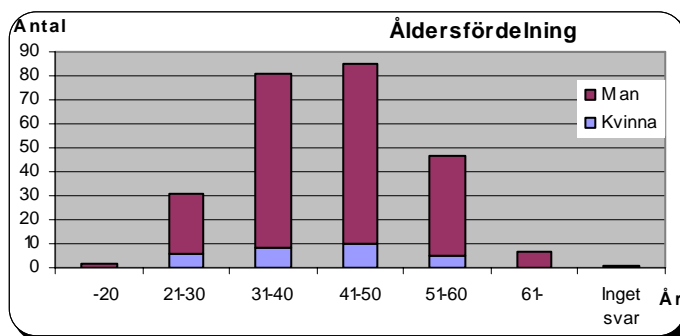
Könsfördelning	Antal svar	Fördelning
Kvinna	29	11%
Man	225	89%
Inget svar	0	0%
<b>Total:</b>	<b>254</b>	<b>100%</b>



En stor majoritet, 89 procent, av de som svarat på enkäten var män. 11 procent var kvinnor.

### Åldersfördelning

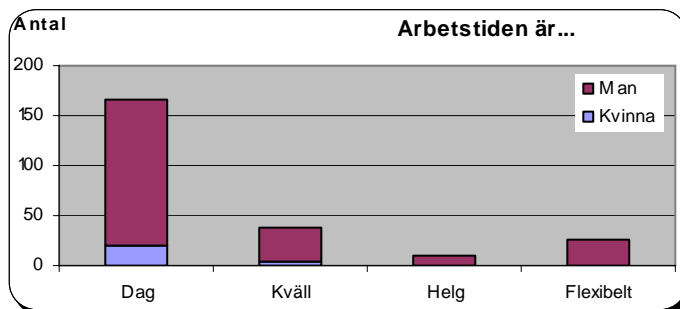
Åldersfördelning	Antal svar	Fördelning
-20	2	1%
21-30	31	12%
31-40	81	32%
41-50	85	33%
51-60	47	19%
61-	7	3%
Inget svar	1	0%
<b>Total:</b>	<b>254</b>	<b>100%</b>



Tabellen nedan visar åldersfördelning för de 254 personerna som svarade på enkäten. Medelåldern för de anställda på Faurecia i Torsås och som svarade på enkäten ligger i intervallet 41-50 år. Av de svarande var det endast ett fåtal personer i åldersgrupperna under 20 år och över 61 år. Stolparna i graferna är uppdelade för att även visa fördelningen mellan män och kvinnor.

### Arbetstider

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Dag	166	65%
Kväll	38	15%
Helg	11	4%
Flexibelt	26	10%
Inget svar	13	5%
<b>Total:</b>	<b>254</b>	<b>100%</b>



Lite mer än hälften, 65 procent av de anställda jobbade dagskift vid det tillfälle de svarade på enkäten. 15 procent jobbade kväll, 10 procent hade flexibla arbetstider och 4 procent jobbade helg. Stolparna i graferna är uppdelade för att även visa fördelningen mellan män och kvinnor.

## Vilka är de första siffror i din hemadress postnummer?

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
34_ Västra Kronoberg (med tätorterna Ljungby, Älmhult och Alvesta)	1	0%
35_ Växjö tätort (inklusive Vederslöv, Kalvsvik och Tävelsås)	7	3%
36_ Östra Kronoberg (med tätorterna Åseda, Lessebo och Tingsryd)	5	2%
37_ Blekinge län	55	22%
38_ Södra Kalmar län (med tätorterna Torsås, Mörbylånga, Nybro, Borgholm och Mönsterås)	151	59%
39_ Kalmar tätort	29	11%
Annat postnummer	6	2%
<b>Total:</b>	<b>254</b>	<b>100%</b>

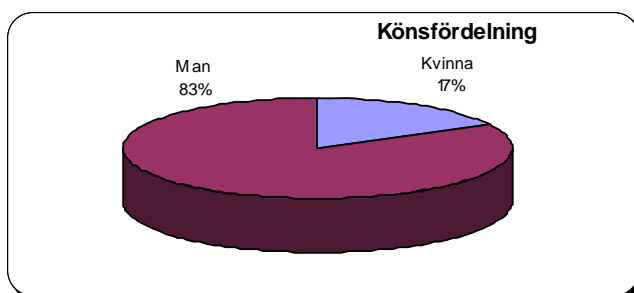
Lite mer än hälften, 59 procent av de anställda på Faurecia i Torsås som svarade på enkäten kommer ifrån södra delarna av Kalmar län, 11 procent kommer från Kalmar tätort. 22 procent kommer från Blekinge län.

## RESPONDENTER RVU 2

Nedan presenteras kön och åldersfördelning hos de 93 respondenterna.

### Könsfördelning

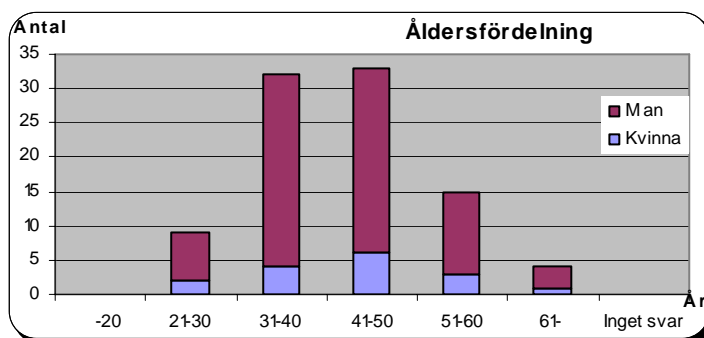
Könsfördelning	Antal svar	Fördelning
Kvinna	16	17%
Man	77	83%
Inget svar	0	0%
<b>Total:</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>



En stor majoritet, 83 procent, av de som svarat på enkäten var män. 17 procent var kvinnor.

### Åldersfördelning

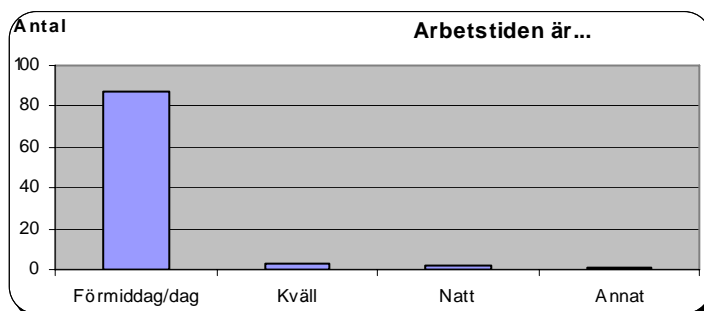
Åldersfördelning	Antal svar	Fördelning
-20	0	0%
21-30	9	10%
31-40	32	34%
41-50	33	35%
51-60	15	16%
61-	4	4%
Inget svar	0	0%
<b>Total:</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>



Tabellen nedan visar åldersfördelning för de 93 personerna som svarade på enkäten. Medelåldern för de anställda på Faurecia i Torsås och som svarade på enkäten ligger i intervallet 41-50 år. Av de svarande var det endast ett fåtal personer i åldersgruppen över 61 år och inga i åldersgruppen under 20 år. Stolparna i graferna är uppdelade för att även visa fördelningen mellan män och kvinnor.

### Arbetstider

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Förmiddag/dag	87	94%
Kväll	3	3%
Natt	2	2%
Annat	1	1%
<b>Total:</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>



De allra flesta, 94 procent, som svarade på enkäten jobbade förmiddag/dag, 3 procent jobbade kvällstid och 2 procent jobbade natt.

## Vilka är de första siffror i din hemadress postnummer?

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
34_ Västra Kronoberg (med tätorterna Ljungby, Älmhult och Alvesta)	1	1%
35_ Väckjö tätort (inklusive Vederslöv, Kalvsvik och Tävelsås)	2	2%
36_ Östra Kronoberg (med tätorterna Åseda, Lessebo och Tingsryd)	0	0%
37_ Blekinge län	19	20%
38_ Södra Kalmar län (med tätorterna Torsås, Mörbylånga, Nybro, Borgholm och Mönsterås)	56	60%
39_ Kalmar tätort	15	16%
<b>Total:</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>

Lite mer än hälften, 60 procent av de anställda på Faurecia i Torsås som svarade på enkäten kommer ifrån södra delarna av Kalmar län, 20 procent kommer från Blekinge län och 16 procent kommer från Kalmar tätort.

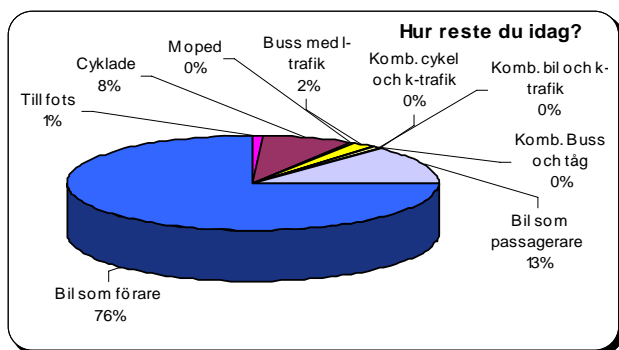
## RESULTAT

Nedan presenteras respondenternas svar från de två resvanenkäterna. 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 förändringarna mellan RVU 1 och RVU 2. För RVU 2 var 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.

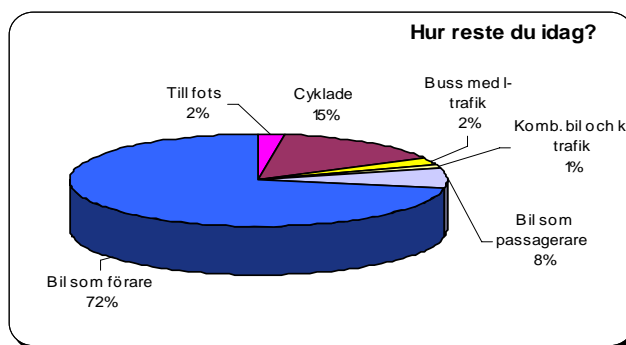
För några av tabellerna och graferna kan det finnas en liten skillnad i den procentuella fördelningen mellan vad som anges i tabellen och i figuren. Skillnaden beror på att datorprogrammet har avrundat olika.

### Hur reste du till arbetet idag?

Resealternativ	RVU 1		RVU 2		Förändring %-enheter	i %
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning		
Till fots	2	1%	2	2%	1%	173%
Cyklade	20	8%	14	15%	7%	91%
Moped	1	0%	0	0%	0%	-100%
Buss med l-trafik	5	2%	2	2%	0%	9%
Komb. Buss och tåg	1	0%	0	0%	0%	-100%
Komb. bil och k-trafik	1	0%	1	1%	1%	173%
Komb. cykel och k-trafik	1	0%	0	0%	0%	-100%
Bil som passagerare	33	13%	7	8%	-5%	-42%
Bil som förare	190	75%	67	72%	-3%	-4%
<b>Total:</b>	<b>254</b>	<b>100%</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>		



RVU 1



RVU 2

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

RVU 1 visar att det vanligaste sättet att resa till Faurecia i Torsås i april 2007 var i bil som förare, det gjorde 75 procent av dem som svarade på enkäten. De näst vanligaste resesätten var i bil som passagerare, det gjorde 13 procent. Där efter kommer att cykla vilket 8 procent gjorde. 2 procent hade åkt buss med landsbygdstrafiken till jobbet och 1 procent gick till arbetet. I RVU 2 var det vanligaste sättet att resa till arbetet i bil som förare, vilket 72 procent gjorde. Där efter kommer att cykla vilket 15 procent gjorde, 8 procent samåkte, 2 procent vardera gick och åkte buss med landsbygdstrafiken och 1 procent kombinerade sin resa till jobbet med bil och kollektivtrafik.

De förändringar som finns mellan de två resvaneundersökningarna är att bil som förare har minskat med 3 procentenheter. Antalet som cyklar till jobbet har ökat med 7 procentenheter, även de som går till jobbet har ökat i antal med cirka 1 procentenhet, medan de som samåker har minskar med cirka 5 procentenheter.

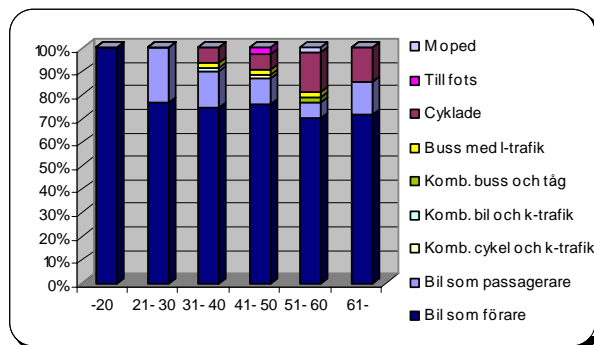
## Överrensstämmer din resa idag med hur du normalt tar dig till arbetet?

Svarsalternativ	RVU 1		RVU 2	
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Ja	241	95%	79	85%
Nej	13	5%	12	13%
Inget svar	0	0%	2	2%
<b>Total:</b>	<b>254</b>	<b>100%</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>

För de allra flesta överrensstämmer deras resa för den dagen som de svarade på RVU 1 och RVU 2 med hur de normalt tar sig till arbetet. 5 respektive 13 procent tar normalt sig till arbetet på annat sätt än de gjorde den dag de svarade på enkäten. Hur de som svarade nej normalt reser till jobbet har inte undersökts.

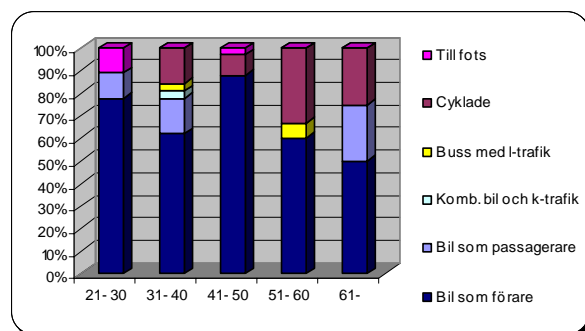
## Färdmedelsval fördelat efter åldersgrupp

RVU 1	-20	21 - 30	31 - 40	41 - 50	51 - 60	61 -
Till fots	0%	0%	0%	2%	0%	0%
Cyklade	0%	0%	6%	7%	17%	14%
Moped	0%	0%	0%	0%	2%	0%
Buss med l-trafik	0%	0%	2%	2%	2%	0%
Komb. buss och tåg	0%	0%	0%	0%	2%	0%
Komb. bil och k-trafik	0%	0%	1%	0%	0%	0%
Komb. cykel och k-trafik	0%	0%	0%	1%	0%	0%
Bil som passagerare	0%	23%	16%	11%	6%	14%
Bil som förare	100%	77%	74%	76%	70%	71%
<b>Summa</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>



RVU 1

RVU 2	21 - 30	31 - 40	41 - 50	51 - 60	61 -
Till fots	11%	0%	3%	0%	0%
Cyklade	0%	16%	9%	33%	25%
Buss med l-trafik	0%	3%	0%	7%	0%
Kombination bil och k-trafik	0%	3%	0%	0%	0%
Bil som passagerare	11%	16%	0%	0%	25%
Bil som förare	78%	62%	88%	60%	50%
<b>Summa</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>



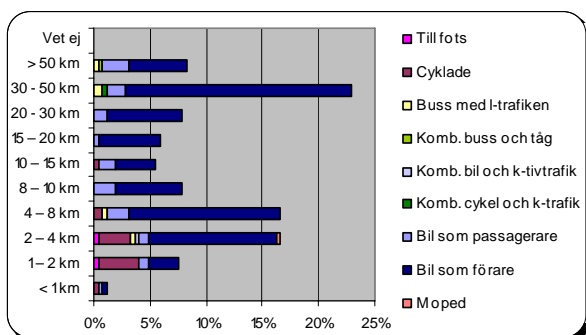
RVU 2

Färdmedelsvalen, fördelat efter åldersgrupperna, skiljer sig något mellan de olika grupperna och resvaneundersökningarna. Bil som förare och bil som passagerare är dock de två färdmedlen som dominerar i alla åldersgrupper och båda undersökningarna. I RVU 1 var det personerna i åldersgrupperna under 20 år och 21-30 år den grupp där flest kör bil till arbetet, 100 procent respektive 77 procent. I RVU 2 var det personerna i åldersgrupperna 21-30 år och 41-50 år där flest kör bil till arbetet.

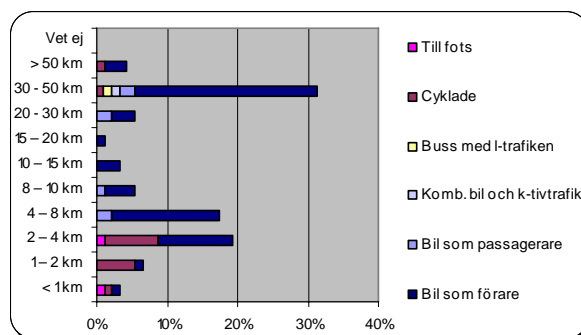
I både RVU 1 och RVU 2 är kollektivtrafikåkandet svagt i samtliga åldersgrupperna. Fäst cyklister fanns det i åldersgrupperna 51-60 år och över 61-år.

## Hur långt är det enkel väg till arbetet?

Svarsalternativ	RVU 1		RVU 2	
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Mindre än 1 km	3	1%	3	3%
1 – 2 km	19	7%	6	6%
2 – 4 km	42	17%	18	19%
4 – 8 km	42	17%	16	17%
8 – 10 km	20	8%	5	5%
10 – 15 km	14	6%	3	3%
15 – 20 km	15	6%	1	1%
20 - 30 km	20	8%	5	5%
30 - 50 km	58	23%	29	31%
Mer än 50 km	21	8%	7	8%
Inget svar / Vet ej	0	0%	0	0%
<b>Total:</b>	<b>254</b>	<b>100%</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>



RVU 1

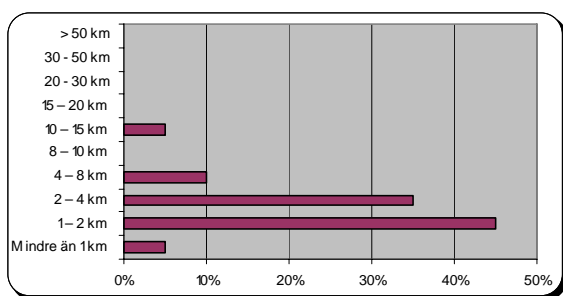


RVU 2

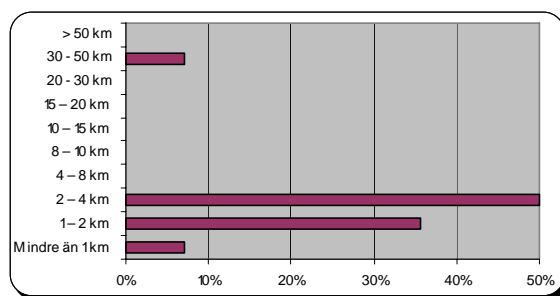
Det var inga stora skillnader mellan RVU 1 och RVU 2, 50 procent av de anställda på Faurecia i Torsås som svarade på enkäten, bor inom en radie av 10 km från arbetsplatsen. 23 respektive 31 procent har mellan 3-5 mil till arbetet och 8 procent har mer än 5 mil till arbetet.

## Så långt har cyklisterna och bilisterna till arbetet

Cyklade	RVU 1		RVU 2	
	Antal	Fördelning	Antal	Fördelning
Mindre än 1 km	1	5%	1	7%
1 – 2 km	9	45%	5	36%
2 – 4 km	7	35%	7	50%
4 – 8 km	2	10%	0	0%
8 – 10 km	0	0%	0	0%
10 – 15 km	1	5%	0	0%
15 – 20 km	0	0%	0	0%
20 - 30 km	0	0%	0	0%
30 - 50 km	0	0%	1	7%
> 50 km	0	0%	0	0%
<b>Summa</b>	<b>20</b>	<b>100%</b>	<b>14</b>	<b>100%</b>



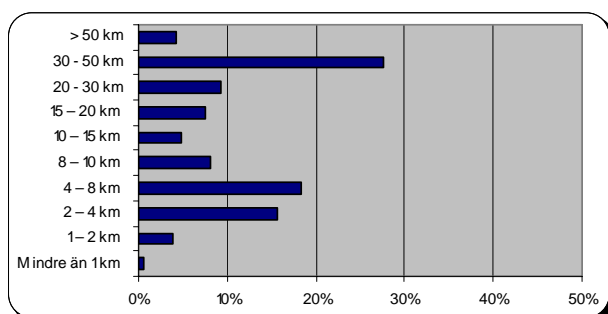
RVU 1



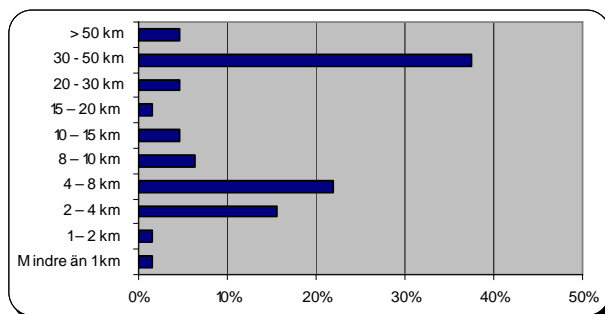
RVU 2

Enligt båda undersökningarna bor nästan alla av cyklisterna inom en mil från arbetsplatsen. Man kan konstatera att 80 procent av dem som cyklar har mellan 1 till 4 kilometer enkel väg till arbetet.

Bil som förare	RVU 1		RVU 2	
	Antal	Fördelning	Antal	Fördelning
Mindre än 1 km	1	1%	1	2%
1 – 2 km	7	4%	1	2%
2 – 4 km	29	16%	10	16%
4 – 8 km	34	18%	14	22%
8 – 10 km	15	8%	4	6%
10 – 15 km	9	5%	3	5%
15 – 20 km	14	8%	1	2%
20 - 30 km	17	9%	3	5%
30 - 50 km	51	28%	24	38%
> 50 km	8	4%	3	5%
<b>Summa</b>	<b>185</b>	<b>100%</b>	<b>64</b>	<b>100%</b>



RVU 1

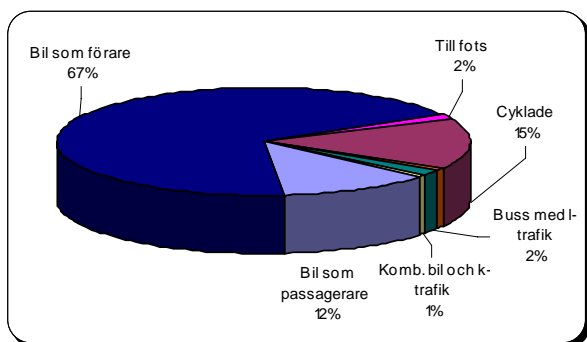


RVU 2

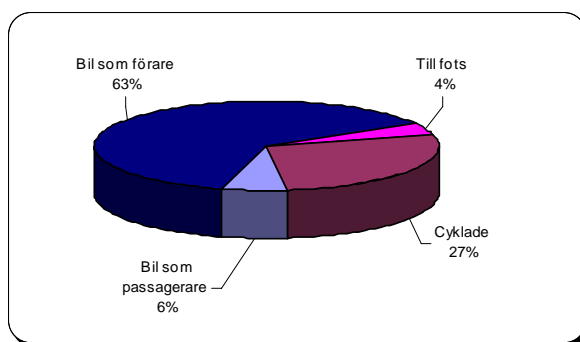
Även här var det inga stora skillnader mellan de två resvaneundersökningarna. Av bilförarna hade över 40 procent mindre än 10 km till arbetet. 37 respektive 43 procent har mellan 20-50 km till arbetet och 4 respektive 5 procent har över 50 km till arbetet.

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

Resalternativ	RVU 1		RVU 2		Förändring %-enheter	i %
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning		
Till fots	2	2%	2	4%	3%	163%
Cyklade	19	15%	13	27%	12%	80%
Moped	1	1%	0	0%	-1%	-100%
Buss med l-trafik	2	2%	0	0%	-2%	-100%
Komb. bil och k-trafik	1	1%	0	0%	-1%	-100%
Bil som passagerare	15	12%	3	6%	-6%	-48%
Bil som förare	86	68%	30	63%	-6%	-8%
<b>Total:</b>	<b>126</b>	<b>100%</b>	<b>48</b>	<b>100%</b>		



RVU 1



RVU 2

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

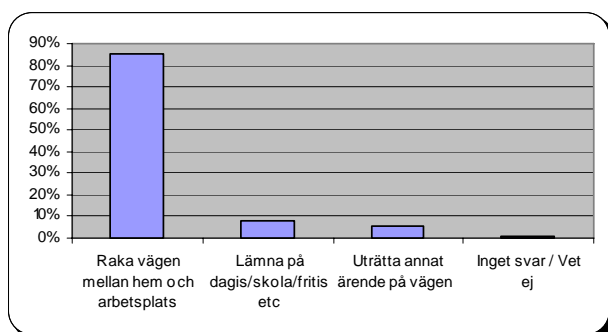
Det vanligaste sättet att resa till Faurecia i Torsås i RVU 1 och för de som bor inom 10 km från arbetsplatsen var i bil som förare. 68 procent svarade att de hade kört bil till arbetet. 15 procent cyklade och 12 procent reste i bil som passagerare till arbetet. 1,6 procent gick till arbetet. 1,6 procent åkte buss med landsbygdstrafiken. I RVU 2 var det 63 procent av dem som svarade på enkäten som körde bil till jobbet, 27 procent cyklade, 6 procent samåkte och 4 procent gick till fots. Ingen åkte med kollektivtrafiken.

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

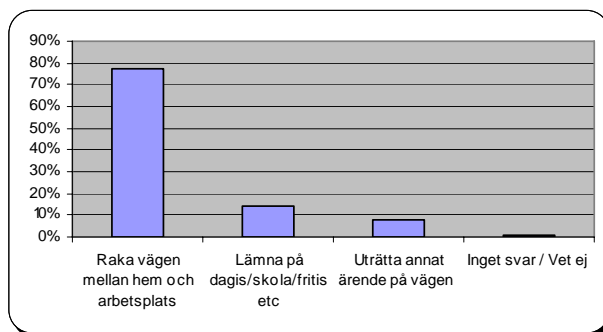
## Uträttar du ärende på vägen till och från jobbet?

### När du reste hit idag åkte du...?

Svarsalternativ	RVU 1		RVU 2	
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Raka vägen mellan hem och arbetsplats	217	85%	72	77%
Lämna på dagis/skola/fritis etc	20	8%	13	14%
Uträtta annat ärende på vägen	15	6%	7	8%
Inget svar / Vet ej	2	1%	1	1%
<b>Total:</b>	<b>254</b>	<b>100%</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>



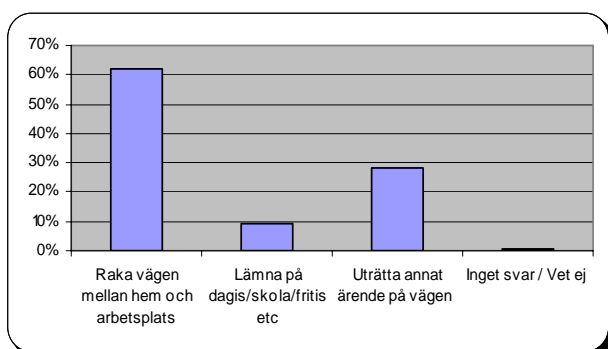
RVU 1



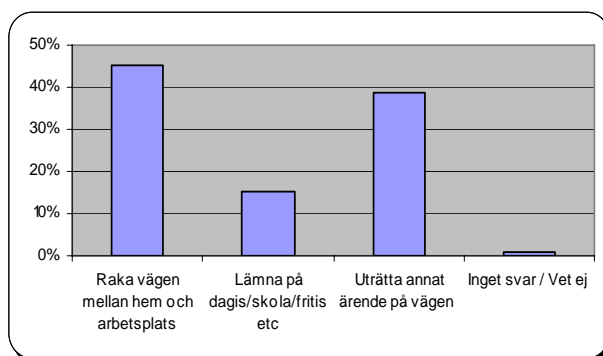
RVU 2

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

Svarsalternativ	RVU 1		RVU 2	
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Raka vägen mellan hem och arbetsplats	158	62%	42	45%
Lämna på dagis/skola/fritis etc	23	9%	14	15%
Uträtta annat ärende på vägen	71	28%	36	39%
Inget svar / Vet ej	2	1%	1	1%
<b>Total:</b>	<b>254</b>	<b>100%</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>



RVU 1

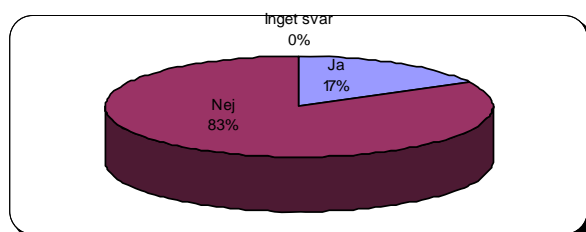


RVU 2

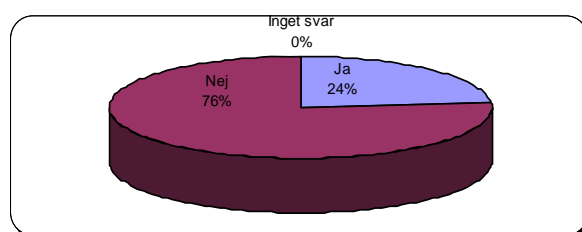
Majoritet av de på RVU 1 och RVU 2 åker raka vägen från hemmet till arbetsplatsen. I RVU 1 är det en majoritet som även åker raka vägen hem från jobbet, medan det i RVU 2 är över 50 procent som uträttar något ärende eller hämtar på skola/dagis på vägen hem.

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

Svarsalternativ	RVU 1		RVU 2	
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Ja	44	17%	22	24%
Nej	210	83%	71	76%
<b>Total:</b>	<b>254</b>	<b>100%</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>



RVU 1

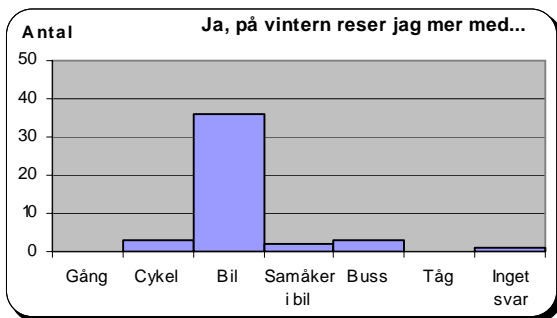


RVU 2

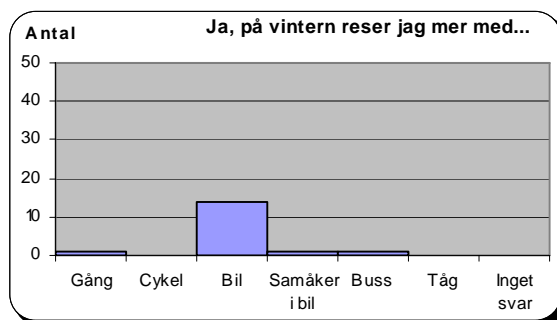
En betydande majoritet av dem som svarade på RVU 1 och RVU 2 har samma färdmedel vinter som sommar. Några ändrar dock sitt sätt att resa mellan vinter och sommar. De ändrar då till:

## Ja, på vintern reser jag mer med...

Svarsalternativ	RVU 1		RVU 2	
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Gång	0	0%	1	6%
Cykel	3	7%	0	0%
Bil	36	80%	14	82%
Samåker i bil	2	4%	1	6%
Buss	3	7%	1	6%
Inget svar	1	2%	0	0%
<b>Total:</b>	<b>45</b>	<b>100%</b>	<b>17</b>	<b>100%</b>



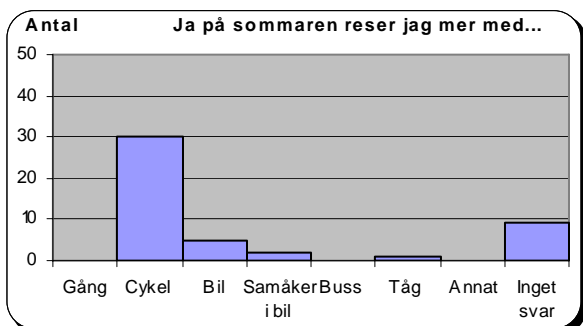
RVU 1



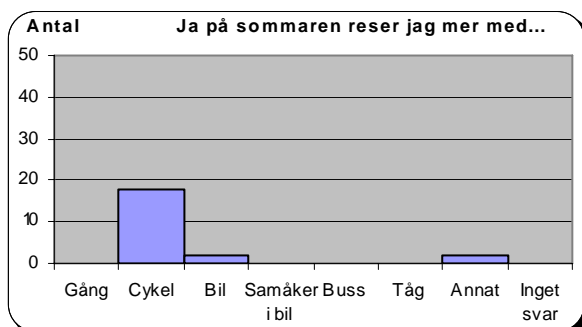
RVU 2

### Ja, på sommaren reser jag mer med...

Svarsalternativ	RVU 1		RVU 2	
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Gång	0	0%	0	0%
Cykel	30	64%	18	82%
Bil	5	11%	2	9%
Samåker i bil	2	4%	0	0%
Buss	0	0%	0	0%
Tåg	1	2%	0	0%
Annat	0	0%	2	9%
Inget svar	9	19%	0	0%
<b>Total:</b>	<b>47</b>	<b>100%</b>	<b>22</b>	<b>100%</b>



RVU 1

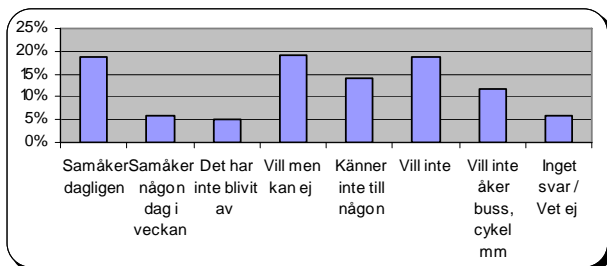


RVU 2

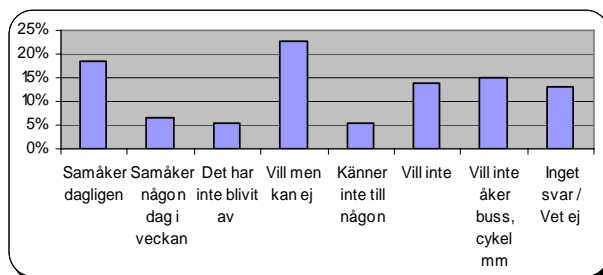
Av dem som byter färdssätt mellan vinter och sommar var det i huvudsak mellan bil och cykel som de bytte.

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

Svarsalternativ	RVU 1		RVU 2		Förändring %-enheter	i %
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning		
Samåker dagligen	48	19%	17	18%	-1%	-3%
Samåker någon dag i veckan	15	6%	6	6%	1%	9%
Det har inte blivit av	13	5%	5	5%	0%	5%
Vill men kan ej	49	19%	21	23%	3%	17%
Känner inte till någon	36	14%	5	5%	-9%	-62%
Vill inte	48	19%	13	14%	-5%	-26%
Vill inte åker buss, cykel mm	30	12%	14	15%	3%	27%
Inget svar / Vet ej	15	6%	12	13%	7%	118%
<b>Total:</b>	<b>254</b>	<b>100%</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>		



RVU 1



RVU 2

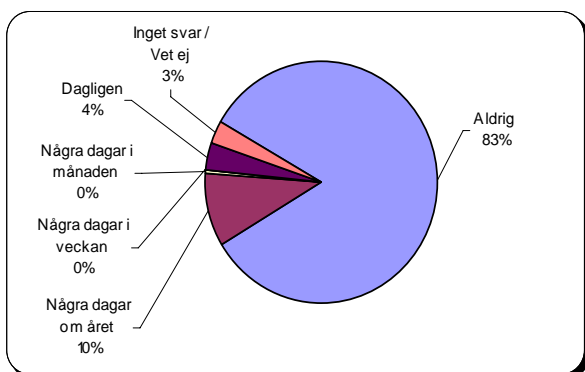
I RVU 1 hade 25 procent av dem som svarade på enkäten erfarenhet av samåkning genom att dagligen eller någon dag i veckan samåka till och från arbetet. 19 procent vill inte samåka utan vill köra bil själva, 19 procent vill men kan av något skäl inte samåka. 14 procent känner inte till någon att samåka med, 12 procent vill inte samåka för att de idag åker buss eller cyklar och för 5 procent har det bara inte blivit av att de börjat samåka.

I RVU 2 var det 24 procent av dem som svarade som hade erfarenhet av samåkning genom att dagligen eller någon dag i veckan samåka. 23 procent vill samåka men kan av olika skäl inte. 15 procent vill inte samåka då de åker buss eller cyklar, 14 procent vill inte samåka och 5 procent vardera känner inte till någon att samåka med och där det inte har blivit av att börja samåka.

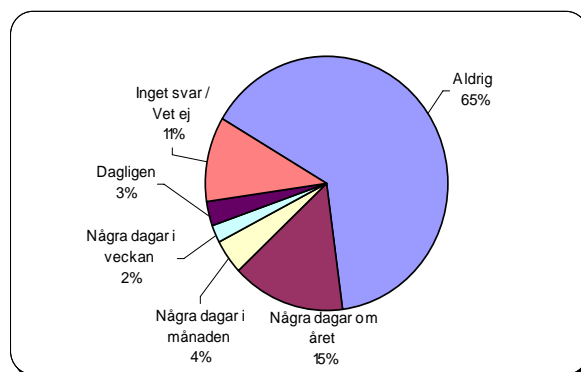
De förändringar som fanns mellan RVU 1 och RVU 2 var att andelen som samåker dagligen har minskat med 1 procentenhet och de som samåker någon dag i veckan har ökat med 1 procentenhet. Men andelen av dem som svarat som inte känner till någon att samåka med har minskat med 9 procentenheter.

### Hur ofta reser du med kollektivtrafik till och från arbetet?

Svarsalternativ	RVU 1		RVU 2		Förändring %-enheter	i %
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning		
Aldrig	211	83%	60	65%	-19%	-22%
Några dagar om året	25	10%	14	15%	5%	53%
Några dagar i månaden	1	0%	4	4%	4%	992%
Några dagar i veckan	0	0%	2	2%	2%	x
Dagligen	9	4%	3	3%	0%	-9%
Inget svar / Vet ej	8	3%	10	11%	8%	241%
<b>Total:</b>	<b>254</b>	<b>100%</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>		



RVU 1



RVU 2

På frågan hur ofta du reser med kollektivtrafiken svarade en stor majoritet 83 procent i RVU 1 att de aldrig hade åkt med kollektivtrafiken till arbetet. 4 procent svarade att de åkte dagligen med kollektivtrafiken. 14 procent åker några dagar om året. Slutligen svarade en person att man åker några dagar i månaden.

I RVU 2 var det 65 procent som svarade att de aldrig åkte med kollektivtrafiken, vilket är en minskning med 19 procentenheter. 3 procent svarade att de dagligen åker med kollektivtrafiken. 15 procent svarade att de åker några dagar om året, 4 procent åker några dagar i månaden och 2 procent åker några dagar i veckan.

### Användningen av kollektivtrafiken fördelat efter åldersgrupper.

RVU 1	-20	21 - 30	31 - 40	41 - 50	51 - 60	61 -	Summa
	%	%	%	%	%	%	%
Jag har aldrig använt den	100%	74%	81%	84%	89%	86%	83%
Jag åker med kollektivtrafiken några dagar om året	0%	23%	11%	8%	4%	0%	10%
Jag åker med kollektivtrafik några dagar i månaden	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%
Jag åker med kollektivtrafik några dagar i veckan	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Jag åker dagligen med kollektivtrafiken	0%	0%	5%	4%	4%	0%	4%
Inget svar / Vet ej	0%	3%	2%	4%	2%	14%	3%
<b>Summa</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

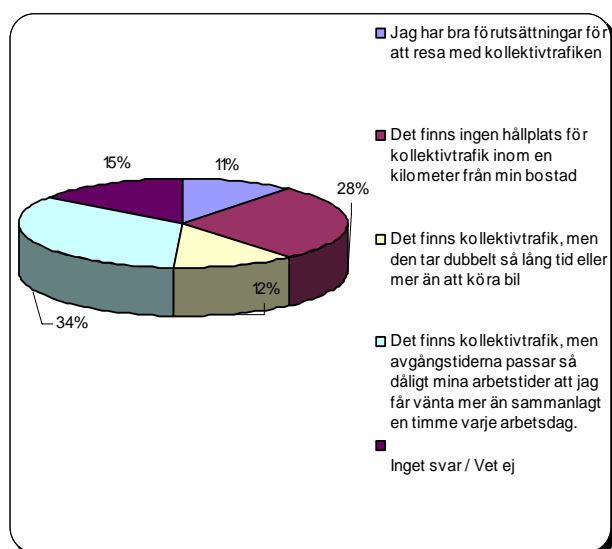
RVU 2	-20	21 - 30	31 - 40	41 - 50	51 - 60	61 -	Summa
	%	%	%	%	%	%	%
Jag har aldrig använt den	0%	89%	50%	85%	33%	75%	65%
Jag åker med kollektivtrafiken några dagar om året	0%	0%	25%	6%	20%	25%	15%
Jag åker med kollektivtrafik några dagar i månaden	0%	0%	6%	3%	7%	0%	4%
Jag åker med kollektivtrafik några dagar i veckan	0%	0%	6%	0%	0%	0%	2%
Jag åker dagligen med kollektivtrafiken	0%	0%	3%	0%	13%	0%	3%
Inget svar / Vet ej	0%	11%	9%	6%	27%	0%	11%
<b>Summa</b>	<b>0%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

I RVU 1 fanns de personer som aldrig har använt kollektivtrafiken fördelat relativt jämt mellan de olika åldersgrupperna. Det finns dock en liten övervikt i åldersgruppen under 20 år, där ingen använder sig av kollektivtrafiken. Av dem som svarat att de dagligen åker med kollektivtrafiken återfinns i åldersgrupperna 31-40, 41-50 och 51-60 år.

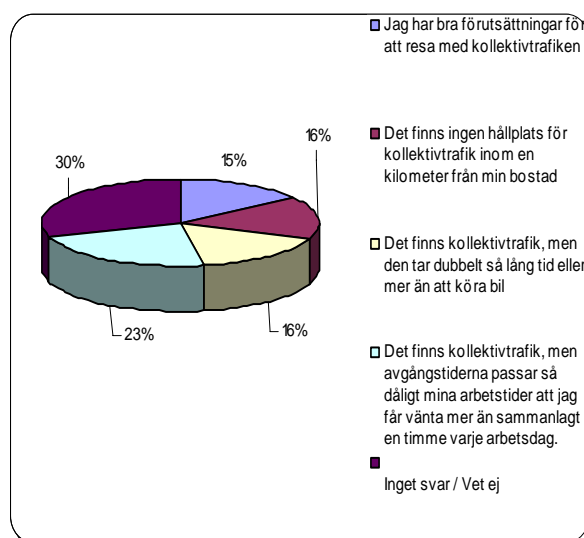
I RVU 2 var det främst i åldersgrupperna 21-30 och 41-50 år som de personer som aldrig använder kollektivtrafiken återfanns. De som dagligen åker med kollektivtrafiken fanns i åldersgruppen 51-60 år.

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

Svarsalternativ	RVU 1		RVU 2		Förändring %-enheter	i %
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning		
Jag har bra förutsättningar för att resa med kollektivtrafiken	28	11%	14	15%	4%	37%
Det finns ingen hållplats för kollektivtrafik inom en kilometer från min bostad	71	28%	15	16%	-12%	-42%
Det finns kollektivtrafik, men den tar dubbelt så lång tid eller mer än att köra bil	30	12%	15	16%	4%	37%
Det finns kollektivtrafik, men avgångstiderna passar så dåligt mina arbetstider att jag får vänta mer än sammanlagt en timme varje arbetsdag.	87	34%	21	23%	-12%	-34%
Inget svar / Vet ej	38	15%	28	30%	15%	101%
<b>Total:</b>	<b>254</b>	<b>100%</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>		



RVU 1



RVU 2

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

Svaren på denna fråga var i stort sett samma i RVU 1 och RVU 2. 11 respektive 15 procent svarade att de hade bra förutsättningar för att resa med kollektivtrafiken. 28 respektive 16 procent har angett att de inte har någon hållplats inom en kilometer från bostaden. 12 respektive 16 procent har angett att kollektivtrafiken tar dubbelt så lång tid eller mer i jämförelse med bilen. Slutligen har 34 respektive 23 procent angett att de har kollektivtrafik men att avgångstiderna passar dåligt i förhållande till arbetstiderna.

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

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

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

RVU 1	Till fots	Cyklade	Bil som passagerare	Bil som förare
Bra förutsättningar	0%	0%	30%	7%
Ingen hållplats inom 1 km	0%	20%	9%	33%
Dubbelt så lång tid eller mer	0%	15%	3%	13%
Avgångstiderna passar så dåligt	0%	15%	46%	36%
Inget svar / Vet ej	100%	50%	12%	11%
<b>Summa</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

RVU 2	Till fots	Cyklade	Bil som passagerare	Bil som förare
Bra förutsättningar	0%	7%	29%	12%
Ingen hållplats inom 1 km	0%	7%	14%	19%
Dubbelt så lång tid eller mer	0%	0%	14%	21%
Avgångstiderna passar så dåligt	0%	7%	0%	30%
Inget svar / Vet ej	100%	79%	43%	18%
<b>Summa</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Förutom de som redan åker buss är det framförallt de som åker bil som passagerare som har svarat att de har bra förutsättningar för kollektivtrafik och detta är samma i båda resvaneundersökningarna. Av bilförarna är det endast 7 respektive 12 procent som har angett att de har bra förutsättningar för att resa med kollektivtrafiken.

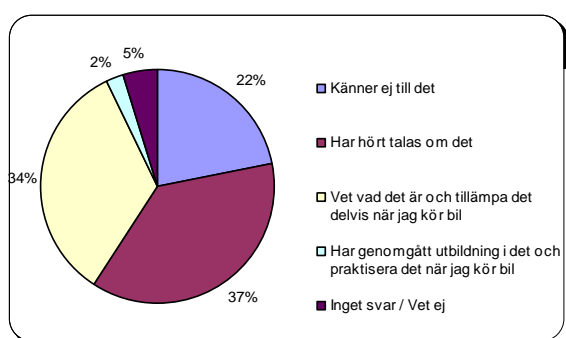
RVU 1	Buss med l-trafiken
Bra förutsättningar	60%
Ingen hållplats inom 1 km	0%
Dubbelt så lång tid eller mer	20%
Avgångstiderna passar så dåligt	0%
Inget svar / Vet ej	20%
<b>Summa</b>	<b>100%</b>

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

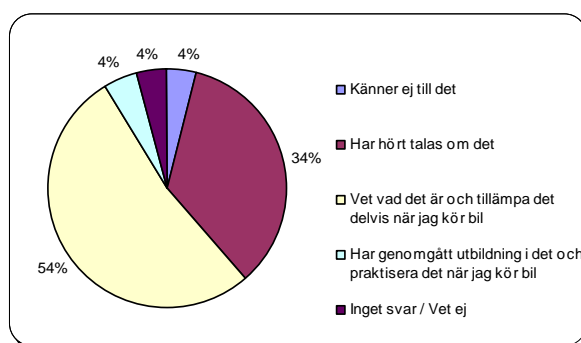
Av dem som reser med kollektivtrafik till jobbet i RVU 1 kan man konstatera att inte alla har bra förutsättningar. Av dem som åker buss med landsbygdstrafiken är det 20 procent som säger att det tar dubbelt så lång tid eller mer att åka buss till jobbet än att köra bil. I RVU 2 har dock alla som åker med kollektivtrafiken bra förutsättningar.

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

Svarsalternativ	RVU 1		RVU 2		Förändring %-enheter	i %
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning		
Känner ej till det	56	22%	4	4%	-18%	-80%
Har hört talas om det	94	37%	32	34%	-3%	-7%
Vet vad det är och tillämpa det delvis när jag kör bil	86	34%	49	53%	19%	56%
Har genomgått utbildning i det och praktisera det när jag kör bil	6	2%	4	4%	2%	82%
Inget svar / Vet ej	12	5%	4	4%	0%	-9%
<b>Total:</b>	<b>254</b>	<b>100%</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>		



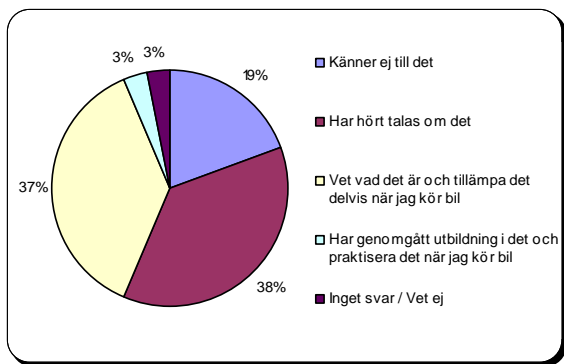
RVU 1



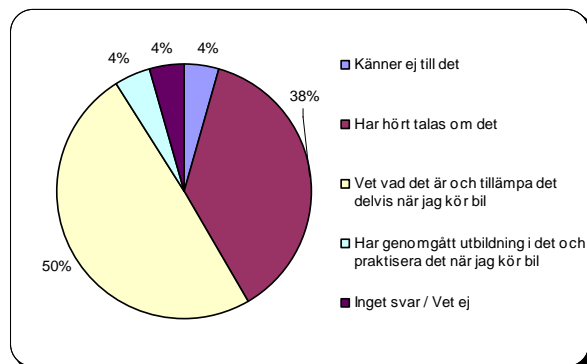
RVU 2

De anställda på Faurecia i Torsås kunskap och erfarenhet av sparsam körning/EcoDriving var för RVU 1 att 37 procent har hört talas om det, 34 procent vet vad det är och tillämpar det delvis när de kör bil. 22 procent känner inte till det och 2 procent av de som kör bil har genomgått utbildning i sparsam körning och praktiserar det när de kör bil. I RVU 2 var det 34 procent som hade hört talas om EcoDriving, 53 procent vet vad det är och tillämpar det delvis när de kör bil. Detta är en ökning med cirka 19 procentenheter jämfört med RVU 1. 4 procent har genomgått utbildning i EcoDriving. 4 procent av dem som svarade på RVU 2 vet inte vad EcoDriving är detta är en minskning med 18 procentenheter jämfört med RVU 1.

Bil som förare	RVU 1		RVU 2	
	Antal	%	Antal	%
Känner ej till det	37	19%	3	4%
Har hört talas om det	70	37%	25	37%
Vet vad det är och tillämpa det delvis när jag kör bil	71	37%	33	49%
Har genomgått utbildning i det och praktisera det när jag kör bil	6	3%	3	4%
Inget svar / Vet ej	6	3%	3	4%
<b>Summa</b>	<b>190</b>	<b>100%</b>	<b>67</b>	<b>100%</b>



RVU 1



RVU 2

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

## MILJÖPÅVERKAN

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

För att genomföra beräkningarna har vi fått 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. För det längst avståndet (50 km eller mer) har medelvärdet satts till 6 mil.

För att beräkna miljöpåverkan har ytterligare några antaganden fått genomföras. Vi har beräknat att samtliga som åker bil kör en bil som drivs på bensin. Bilens bensinförbrukning har antagits vara 1 liter per mil för sträckor upp till 8 km. För sträckor där utöver har vi antagit en bränsleförbrukning på 0,9 liter per mil. För personer som har angett att de samåker har vi antagit att de är 2 personer per bil. För kollektivtrafik resenärerna har vi antagit att bussarnas bränsleförbrukning är 3,5 liter diesel per mil i landsbygdstrafik samt att det i landsbygdsbussen åker i genomsnitt 15 personer. I beräkningen av både trafikarbetet och miljöpåverkan har vi inte utfört några beräkningar för dem som har åkt kombinations resor som t.ex. cykel och buss, bil och buss, tåg och buss etc. Dessa kombinationsresor har enbart utförts av några få personer. För årsberäkningarna har vi antagit att antalet arbetsdagar per år är 230 dagar.

Eftersom beräkningarna av trafikarbetet och miljöpåverkan bygger på ett antal antaganden skall resultaten tolkas med försiktighet. Dels utifrån de antaganden som har angetts ovan samt att det kan finnas en större variation för de 450 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 450 anställda vid Faurecia i Torsås. Dagligen tillrygga lägger samtliga anställda 1771 mil och per anställd 3,9 mil. Under ett år blir det för samtliga anställda 407 439 mil och per anställd 905 mil. Dagligen släpper samtliga anställda för sina resor tur och retur till arbetet ut 3268 kg koldioxid och per anställd 7,3 kg koldioxid. Per år släpper samtliga anställda ut 752 ton koldioxid och per anställd 1,7 ton koldioxid per år.

Det största trafikarbetet utgörs av bilförarna cirka 81 procent och de står för 91 procent av miljöpåverkan. Medan att cykla och gå till arbetet står för 1 procent av trafikarbetet men ger ingen miljöpåverkan. Kollektiv-

trafiken står för 3 procent av trafikarbetet och 1 procent av miljöpåverkan. Att samåka står för 15 procent av trafikarbetet och 8 procent av miljöpåverkan.

Med ett bensinpris på 11 kr per liter köper sammanlagt de personer som kör bil och de som åker bil till och från arbetet bensin för 3,6 miljoner kronor per år.

RVU 1	Trafikarbetet i person mil				Miljöpåverkan i CO2			
	450 personer		450 personer		450 personer		450 personer	
Resealternativ	Mil per dag	Fördelning	Mil per år	Fördelning	kg CO2 per dag	Fördelning	ton CO2 per år	Fördelning
Till fots	2	0,1%	367	0%	0	0%	0	0%
Cyklade	21	1%	4 849	1%	0	0%	0	0%
Buss med I-trafik	53	3%	12 143	3%	33	1%	8	1%
Bil som passagerare	265	15%	60 877	15%	273	8%	63	8%
Bil som förare	1 431	81%	329 203	81%	2 961	91%	681	91%
<b>Total:</b>	<b>1 771</b>	<b>100%</b>	<b>407 439</b>	<b>100%</b>	<b>3 268</b>	<b>100%</b>	<b>752</b>	<b>100%</b>

RVU 1 per anställd	Trafikarbetet i person mil				Miljöpåverkan i CO2			
	Mil per dag	Fördelning	Mil per år	Fördelning	kg CO2 per dag	Fördelning	ton CO2 per år	Fördelning
Till fots	0,004	0%	1	0%	0	0%	0	0%
Cyklade	0,047	1%	11	1%	0	0%	0	0%
Buss med I-trafik	0,117	3%	27	3%	0,073	1%	0,017	1%
Bil som passagerare	0,588	15%	135	15%	0,607	8%	0,140	8%
Bil som förare	3,181	81%	732	81%	6,581	91%	1,514	91%
<b>Total:</b>	<b>3,937</b>	<b>100%</b>	<b>905</b>	<b>100%</b>	<b>7,261</b>	<b>100%</b>	<b>1,670</b>	<b>100%</b>

## RVU 2

Vid genomförandet av RVU 2 var det 450 anställda vid Faurecia i Torsås. Dagligen tillrygga lägger samtliga anställda 1864 mil och per anställd 4,1 mil. Under ett år blir det för samtliga anställda 428 811 mil och per anställd 953 mil. Dagligen släpper samtliga anställda för sina resor tur och retur till arbetet ut 3422 kg koldioxid och per anställd 7,6 kg koldioxid. Per år släpper samtliga anställda ut 787 ton koldioxid och per anställd 1,7 ton koldioxid per år.

Det största trafikarbetet utgörs av bilförarna cirka 83 procent och de står för 94 procent av miljöpåverkan. Medan att cykla och gå till arbetet står för 4 procent av trafikarbetet men ger ingen miljöpåverkan. Kollektivtrafiken står för 5 procent av trafikarbetet och 2 procent av miljöpåverkan. Att samåka står för 8 procent av trafikarbetet och 5 procent av miljöpåverkan.

Med ett bensinpris på 12 kr per liter köper sammanlagt de personer som kör bil och de som åker bil till och från arbetet bensin för 4,1 miljoner kronor per år.

RVU 2	Trafikarbetet i person mil			
	450 personer		450 personer	
Resealternativ	Mil per dag	Fördelning	Mil per år	Fördelning
Till fots	3	0%	725	0%
Cyklade	67	4%	15 303	4%
Buss med I-trafik	90	5%	20 700	5%
Bil som passagerare	155	8%	35 722	8%
Bil som förare	1 549	83%	356 361	83%
<b>Total:</b>	<b>1 864</b>	<b>100%</b>	<b>428 811</b>	<b>100%</b>

Miljöpåverkan i CO2			
450 personer		450 personer	
kg CO2 per dag	Fördelning	ton CO2 per år	Fördelning
0	0%	0	0%
0	0%	0	0%
56	2%	13	2%
161	5%	37	5%
3 205	94%	737	94%
<b>3 422</b>	<b>100%</b>	<b>787</b>	<b>100%</b>

RVU 2 per anställd	Trafikarbetet i person mil			
	Mil per dag	Fördelning	Mil per år	Fördelning
Till fots	0,007	0%	2	0%
Cyklade	0,148	4%	34	4%
Buss med I-trafik	0,200	5%	46	5%
Bil som passagerare	0,345	8%	79	8%
Bil som förare	3,443	83%	792	83%
<b>Total:</b>	<b>4,143</b>	<b>100%</b>	<b>953</b>	<b>100%</b>

Miljöpåverkan i CO2			
kg CO2 per dag	Fördelning	ton CO2 per år	Fördelning
0	0%	0	0%
0	0%	0	0%
0,125	2%	0,029	2%
0,357	5%	0,082	5%
7,122	94%	1,638	94%
<b>7,604</b>	<b>100%</b>	<b>1,749</b>	<b>100%</b>

## 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	10	11%
Ja, jag känner väl till men har inte deltagit i något av delprojekten	23	25%
Ja, jag har hört talas om projektet	47	51%
Nej, jag vet inget om projektet	12	13%
Inget svar / Vet ej	1	1%
<b>Total:</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>

### SUMO B

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Andel av samtliga anställda per företaget som känner till projektet	80	86%
Nej, jag vet inget om projektet	12	13%
Inget svar / Vet ej	1	1%
<b>Total:</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>

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

Svarsalternativ	Hälsotrappare		Testresenär		Samåkning	
	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning	Antal svar	Fördelning
Jag har deltagit i delprojektet	3	3%	6	6%	1	1%
Jag känner väl till	15	16%	9	10%	4	4%
Jag har hört talas om	54	58%	50	54%	39	42%
Nej, jag vet inget om dessa delprojekt	18	19%	26	28%	43	46%
Inget svar / Vet ej	3	3%	2	2%	6	6%
<b>Total:</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>

<b>SUMO B och P.I.1</b>	<b>Hälsotruppare</b>		<b>Testresenär</b>		<b>Samåkning</b>	
<b>Svarsalternativ</b>	<b>Antal svar</b>	<b>Fördelning</b>	<b>Antal svar</b>	<b>Fördelning</b>	<b>Antal svar</b>	<b>Fördelning</b>
Andel av samtliga anställda per företaget som känner till projektet	72	77%	65	70%	44	47%
Nej, jag vet inget om projektet	18	19%	26	28%	43	46%
Inget svar / Vet ej	3	3%	2	2%	6	6%
<b>Total:</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>

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 Faurecia i Torsås har vi nått fram till det uppsatta målet, cirka 86 procent av samtliga anställda känner till projektet. Svaret på frågan är också en av projektets performers indicators, P.I. 1; antalet personer som har nåtts av erbjudandet om ett nytt sätt att transportera sig, där målet sattes till 60 - 80 procent.

### Hur har dessa delprojekt inom Smart Trafikant påverkat dig?

<b>Svarsalternativ</b>	<b>Antal svar</b>	<b>Fördelning</b>
Har till stor del ersatt bilresor med andra färdmedel	2	2%
Har till viss del ersatt bilresor med andra färdmedel	2	2%
Försöker ibland ersätta bilresor med andra färdmedel	6	6%
Har börjat fundera på alternativ till bil då jag ska åka till jobbet	7	8%
Inte alls	51	55%
Inte alls, - åkte redan före projektet med kollektivtrafiken, gick eller cyklade till jobbet.	11	12%
Inget svar / Vet ej	14	15%
<b>Total:</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>

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 10 procent att deras beteende har förändrats. Ytterligare 8 procent har börjat fundera över att ändra sitt beteende, vilket ska ses som ett första steg till ett mer hållbart resande.

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

<b>Svarsalternativ</b>	<b>Antal svar</b>	<b>Fördelning</b>
Gång	4	4%
Cykel	13	13%
Kollektivtrafik	9	9%
Samåkning i bil	4	4%
Har inte ändrat mitt färdmedel	53	53%
Inget svar / Vet ej	17	17%
<b>Total:</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

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	21	23%
Ja, jag lade märke till utställningen men besökte den inte	17	18%
Nej	51	55%
Inget svar / Vet ej	4	4%
<b>Total:</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>

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.

Faurecia i Torsås besöktes den 7 februari 2008 och placeringen var utanför matsalen. På uppföljningsfrågan om de anställda la märke till utställningen svarade 23 procent av de anställda att de var framme vid utställningen och 18 procent att de la märke till utställningen men var inte framme vid den.

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

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Mycket bra	0	0%
Bra	28	30%
Dåligt	19	20%
Mycket dåligt	6	6%
Inget svar / Vet ej	40	43%
<b>Total:</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>

**Korskörning**

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

**med**

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

	A		B		C		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	5	50%	10	43%	13	28%	0	0%	0	0%	28	30%
Dåligt	0	0%	6	26%	13	28%	0	0%	0	0%	19	20%
Mycket dåligt	0	0%	3	13%	2	4%	1	8%	0	0%	6	6%
Inget svar / Vet ej	5	50%	4	17%	19	40%	11	92%	1	100%	40	43%
<b>Summa</b>	<b>10</b>	<b>100%</b>	<b>23</b>	<b>100%</b>	<b>47</b>	<b>100%</b>	<b>12</b>	<b>100%</b>	<b>1</b>	<b>100%</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>

**SUMO D**

**Mål grupp: Samtliga anställda i företagen som deltagit i projektet**

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Andel av de anställda per företag som tycker informationen är bra eller mycket bra	5	50%
Dåligt	0	0%
Mycket dåligt	0	0%
Inget svar / Vet ej	5	50%
<b>Total:</b>	<b>10</b>	<b>100%</b>

eller

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
	28	35%
	19	24%
	5	6%
	28	35%
<b>Total:</b>	<b>80</b>	<b>100%</b>

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 30 procent att den var mycket bra eller bra. Om man däremot gör en korsskörning mellan de som har deltagit i något av delprojekten (grupp A) och deras uppfattning om informationen, vilket med stor sannolikhet är personer som har tagit del av det skrivna informationsmaterialet får man bedömningen att 50 procent tycker att informationen har varit mycket bra eller bra. Slutligen finns en tredje möjlighet till bedömning av måluppfyllelsen. Det är att genom korsskörning utläsa nöjdheten hos dem som har deltagit, känner väl till och har hört talas om projektet och delprojekten (grupp A-C). Vid en sådan sammanslagning får man fram att 35 procent tycker att informationen har varit mycket bra eller bra.

Det som kommer att rapporteras till det internationella projektet är att 35 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	15	16%
Nej	54	58%
Inget svar / Vet inte	24	26%
<b>Total:</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>

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 16 procent svarat att det har det.

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

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Information/föredrag om klimatfrågan	19	16%
Aktiviteter så som fler delprojekt	5	4%
Tryckt material	10	8%
Utställningar	4	3%
Större engagemang/uppmuntran från företaget	24	20%
Annat. Ange vad nedan. (Nästa fråga)	6	5%
Nej, allt har varit lagom	16	13%
Inget svar / Vet ej	36	30%
<b>Total:</b>	<b>120</b>	<b>100%</b>

På frågan om det fanns något som de anställda önskade få mer av var det dominerande svaret "inget svar" eller "vet ej" 30 procent svarade så. Av det som kom där efter var önskemål om ett större engagemang och uppmuntran från företaget vilket 20 procent hade svarat, sedan var det som 16 procent svarade att de ville ha haft mer information/föredrag om klimatfrågan. 8 procent ville haft mer tryckt material, 4 procent ville haft fler aktiviteter och 3 procent ville haft fler utställningar.

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

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

Svarsalternativ
Inga
Samarbete även med Blekingetrafiken! (De som åker mot Karlskrona kunde inte delta i delprojektet Testresenärer inom kollektivtrafiken)
Någon styrd aktivitet, kanske en kort föreläsning + någon praktisk övning så att man tvingas delta. Det är så lätt att vara passiv i både tanke och handling annars.
Jobbar natt så det har varit väldigt lite info för oss.
Information om varför inget görs när det gäller flyg och båttrafik? Det lilla biltrafiken gör mot miljön är ju i jämförelse som att slå en piss i Nilen.
Påverkat kommunledningen för utbyggnad av cykelvägar till arbetsplatserna.
Då jag cyklar eller går till arbetet så är jag inte direkt berörd och därför söker jag inte aktivt andra lösningar.
Att busstiderna hade passat även mina arbetstider. Bor i Karlskrona så det är kört för min del....
Genom projektet påverka så att kollektivtrafiken förbättras. Få företaget att engagera sig om bättre kollektivtrafik.
Förslag på alternativa färdmedel när kollektivtrafik saknas tex. Elbil.

## Vad är ditt helhets intryck av projektet Smart trafikant?

Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning
Mycket nöjd	0	0%
Nöjd	30	32%
Missnöjd	7	8%
Mycket missnöjd	2	2%
Inget svar / Vet ej	54	58%
<b>Total:</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>

## 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		Ja, jag känner väl till men har inte deltagit i något av delprojekten		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	5	50%	13	57%	10	21%	2	17%	0	0%	30	32%
Missnöjd	0	0%	1	4%	6	13%	0	0%	0	0%	7	8%
Mycket missnöjd	0	0%	1	4%	0	0%	1	8%	0	0%	2	2%
Inget svar / Vet ej	5	50%	8	35%	31	66%	9	75%	1	100%	54	58%
<b>Summa</b>	<b>10</b>	<b>100%</b>	<b>23</b>	<b>100%</b>	<b>47</b>	<b>100%</b>	<b>12</b>	<b>100%</b>	<b>1</b>	<b>100%</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>

## SUMO G och P.I. 3

### Mål grupp: Personer som deltagit i erbjudandena

A			eller	A, B, C	
Svarsalternativ	Antal svar	Fördelning		Antal svar	Fördelning
Andel nöjda eller mycket nöjda av de som deltagit i erbjudandena	5	50%	28	35%	
Missnöjd	0	0%	7	9%	
Mycket missnöjd	0	0%	1	1%	
Inget svar / Vet ej	5	50%	44	55%	
<b>Total:</b>	<b>10</b>	<b>100%</b>	<b>80</b>	<b>100%</b>	

På frågan om helhets intrycket av projektet Smart trafikant svarade 58 procent "vet ej" eller "inget svar". 32 procent svarade att de var mycket nöjda eller nöjda. Övriga 10 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 Faurecia i Torsås 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	56	60%
Nej	6	7%
Inget svar / Vet inte	31	33%
<b>Total:</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>

På frågan om man önskade att fler liknande projekt och delprojekt som har ingått i Smart trafikant skulle genomföras svarade 60 procent svarade ja, endast 7 procent nej och 33 procent att de "vet inte" eller "inget svar". Slutsatsen av svaren är att det finns ett stöd bland de anställda att företaget fortsätter att genomföra liknade projekt.

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

## Lämna gärna egna synpunkter/kommentarer på projektet och dess delprojekt

### Svarsalternativ

Under perioden med testresenärer fungerade kollektivtrafiken mycket dåligt med stora förseningar vilket gav en negativ bild av möjligheterna.

Projektet är bra, hoppas bara att kollektivtrafiken får del av den information som berör dem. Så länge jag klarar resan till jobbet på halva tiden med bil jämfört med buss, så är bussen inget alternativ. I vissa fall finns det bara en avgångstid på morgonen vilket gör att valet inte är så svårt - bilen. Kanske erbjudande om utbildning i Eco-Driving?!

Ingen info för natt personalen om detta.

De som redan gick eller cyklade till jobbet fick ingen möjlighet att delta på något sätt.

Det är inte alla platser som har tillgång till kollektivtrafik. Detta kanske man skulle ta med i undersökningen.

Det har inte nått ut till mig.

Det är bra med projekt för att upplysa om alternativ, men för min egen del finns idag inget annat vettigt sätt att ta mig till jobbet än med egen bil.

Är nyanställd på företaget

Hade varit bra om projektet hade varit för alla. Det finns andra arbetstider förutom 8-16.

Delaktig i projektet. Är en del av det ibland något bristfälliga engagemanget från företaget. Vid ev kommande projekt är det av vikt att tydligare koppla projektet till övergripande och detaljerade miljömål.

Jag började jobba på Faurecia den 25 mars, det är därför jag inte har hört talas om detta projekt.

Kan ej cykla för tillfället pga dåligt knä

Det är svårt att genomföra till 100%. På grund av olika arbetstider och jour men man gör så gott det går. Om alla gjorde detta vore det bra, så uppmana folk att göra lite det är bättre än att inte göra något alls.

Lägg ner all kollektivtrafik om den inte är till för alla.

Det är synd att bussarna inte kan hålla tidtabellen, utan väntetiden för att åka buss är inte acceptabel. Dessutom så har den buss jag oftast skulle åka med slutat att köra ner i Bergkvara. Jag bor tre minuters gångtid från busshållplatsen och bussen stannar utanför min arbetsplats, men ändå fungerar det inte att åka buss till arbetet. Trots detta så är det bra med avgångar de tider jag önska åka, men 45 minuters restid till arbetet är för mycket då avståndet bara är 4 km.

Det är svårt att samåka då man ska lämna och hämta barn på dagis!!



# Enkät om dina resvanor

Vi på Faurecia Exhaust Systems AB i Torsås genomför tillsammans med Transport Eko Sydost ett projekt om anställdas resor till och från arbetet. Projektet kommer att pågå under ett år och kallas för Smart Trafikant. Som en start för projektet vill vi veta lite mer om dina resvanor.

Vi är därför tacksamma om du svarar på följande frågor. Svara före den 13 april 2007.

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

## 1. Hur reste du till arbetet idag?

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

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

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

- Ja       Nej

Om nej vad reser du normalt med?

\_\_\_\_\_

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

- Ja       Nej

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

- Cykel
- Bil
- Samåker i bil
- Buss
- Tåg
- Annat Vad? \_\_\_\_\_

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

- Cykel
- Bil
- Samåker i bil
- Buss
- Tåg
- Annat. Vad? \_\_\_\_\_

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

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

## 5a. När du reste hit idag åkte du...?

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

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

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

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

- Jag samåker dagligen

(Vi är då..... personer i bilen)

- Jag samåker någon dag i veckan

(Vi är då..... personer i bilen)

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

- Vill men kan av olika skäl inte samåka

- Känner inte till någon att samåka med

- Vill inte samåka med någon.

- Jag vill köra bil själv.

- Vill inte samåka med någon.

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

**Var god vänd!**

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

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

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

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

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

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

**10.** Är du...?

- Kvinna
- Man

**11.** Vilken är din ålder?

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

**12.** Du arbetar...

- Dag
- Kväll
- Helger
- Flexibelt

**13.** Du svarar på denna enkät via...

- Pappers enkät
- Webb enkät

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

- 34\_ \_
- 35\_ \_
- 36\_ \_
- 37\_ \_
- 38\_ \_
- 39\_ \_
- Annat postnummer

**15.** Min avdelning är?\* \_\_\_\_\_**16.** Mitt namn är?\* \_\_\_\_\_

\* Du får svara på enkäten anonymt.

**Ett stort tack för dina svar!**

## RVU 2 Enkät om dina resvanor

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

### 1. Hur reste du till arbetet idag?

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

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

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

- Ja       Nej

Om nej vad reser du normalt med?

\_\_\_\_\_

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

- Ja       Nej

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

- Cykel
- Bil
- Samåker i bil
- Buss
- Tåg
- Annat Vad? \_\_\_\_\_

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

- Cykel
- Bil
- Samåker i bil
- Buss
- Tåg
- Annat. Vad? \_\_\_\_\_

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

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

### 5a. När du reste hit idag åkte du...?

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

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

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

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

- Jag samåker dagligen

(Vi är då..... personer i bilen)

- Jag samåker någon dag i veckan

(Vi är då..... personer i bilen)

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

- Vill men kan av olika skäl inte samåka

- Känner inte till någon att samåka med

- Vill inte samåka med någon.

- Jag vill köra bil själv.

- Vill inte samåka med någon.

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

## Bilaga 2

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

Välj det alternativ som passar dig bäst.

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

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

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

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

- Känner ej till det
- Har hört talas om det
- Vet vad det är och tillämpar det delvis när jag kör bil
- Har genomgått utbildning i det och 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\_ \_
- 39\_ \_
- 57\_ \_
- 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...?

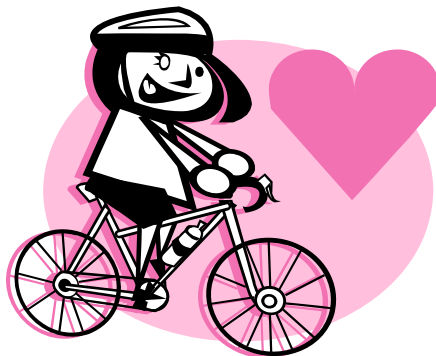
- Kvinna
- Man

**26.** Min avdelning är?\* \_\_\_\_\_

**27.** Mitt namn är?\* \_\_\_\_\_

**Ett stort tack för dina svar!**

\* Du får svara på enkäten anonymt.



**SAMMANSTÄLLNING AV  
SVAR FRÅN HÄLSOTRAMPARE  
Faurecia Exhaust Systems Torsås**

**Test period  
2007 - 05 - 29 -- 2007 - 11 - 29**



## Bilaga 3

### Dokumentinformation

Titel:	SAMMANSTÄLLNING AV SVAR FRÅN HÄLSOTRAMPARE , Faurecia Exhaust Systems Torsås Testperiod 2007 - 05 - 29 - 2007 - 11 -29
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:	Sven Lind, Faurecia Exhaust Systems Torsås, 0486 - 131 03
Färdigställd:	Januari 2008

## Bilaga 3

### INLEDNING

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

Sju personer har provat-på att vara Hälsotrampare på Faurecia i Torsås, de cyklade från slutet av maj till slutet av november. Hälsotramparna har fått svara på frågor innan och efter testperioden och de har även genomgått ett konditionstest före och efter testperioden, i denna rapport presenteras en sammanställning av deras svar på dessa frågor.

### Läshänvisning

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

Sedan ges en parallell presentation av resultatet från frågor nr 1 (hur de tror det kommer att vara att cykla) och frågor nr 2 (uppföljningsfrågor om hur de har upplevt testperioden), frågor från omgång 2 är märkta med uppföljningsfrågor. Resultaten presenteras främst i tabellform 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 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 3,4 km till jobbet, vilket innebär att efter att ha cyklat till och från jobbet i 6 månader har de tillsammans sparat över 1 ton koldioxid.

De faktorer som Hälsotramparna bedömer som viktigast när det gäller cykelvägnätet är underhållet och trafiksäkerheten. De saknar mest ett sammanhängande cykelvägnät och belysning längs cykelsträckorna.

Kondition och hälsa är en viktig orsak till att de blev Hälsotrampare och deras konditionstester visar att hälften har höjt sitt testvärde efter testperioden, ingen har fått sämre testvärden. 43 % av Hälsotramparna upplever även att de orkar mer efter jobbet än de gjorde innan testperioden.

Genom deltagandet i projektet har 86 % av Hälsotramparna även börjat cykla mer på fritiden och alla kommer att fortsätta cykla, i olika utsträckning, till arbetet efter projektets slut.

Från Faurecia i Torsås deltog följande personer som Hälsotrampare.

1. Ann-Sofie Björk
2. Erik Andersen
3. Inger Andersson
4. Göran Olofsson
5. Majvor Holgersson
6. Berne Johansson
7. Sivert Burén

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

## Bilaga 3

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

1.	12	minuter
2.	10	minuter
3.	12	minuter
4.	x	minuter
5.	5	minuter
6.	5	minuter
7.	10	minuter
<b>Medel</b>	<b>9</b>	<b>minuter</b>

2. Hur lång tid tar enbart bilresan?

1.	6	minuter
2.	7	minuter
3.	10	minuter
4.	4	minuter
5.	3	minuter
6.	x	minuter
7.	5	minuter
<b>Medel</b>	<b>6</b>	<b>minuter</b>

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

				kg CO2 enkel resa		kg CO2 per år
1.	x	km		x		x
2.	4,7	km		1,1		493
3.	2,8	km		0,6		294
4.	7	km		1,6		734
5.	3	km		0,7		315
6.	1,3	km		0,3		136
7.	1,5	km		0,3		157
<b>Medel</b>	<b>3,4</b>	<b>km</b>	<b>Summa</b>	<b>4,6</b>	<b>Summa</b>	<b>2129</b>

Antaganden

Varje bil förbrukar en liter per mil.

Antal arbetsdagar per år är 230 dagar.

Koldioxidutsläppet räknas som 2,28 kg per liter

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

1.	4	stycken
2.	2	stycken
3.	1	stycken
4.	4	stycken
5.	3	stycken
6.	3	stycken
7.	2	stycken
<b>Medel</b>	<b>2,7</b>	<b>stycken</b>

5. Om din cykel har utrustats med hastighetsmätare/trippmätare. För att kunna beräkna din miljönytta behöver vi veta hur långt din cykel har rullat.

	Vad står mätaren på		Datum
1	600	km	2007-05-26
2	209	km	2007-05-21
<b>Summa</b>	<b>809</b>	<b>km</b>	

**Uppföljningsfråga**

**3.**

Om din cykel har utrustats med hastighetsmätare/trippmätare. För att kunna beräkna din miljönytta behöver vi veta hur långt din cykel har rullat.

	Vad står mätaren på		Datum
1	1372	km	2007-12-10
2	x	km	x
<b>Summa</b>	<b>1372</b>	<b>km</b>	

Kommentar:

Endast två av Hälsotramparna har haft en trippmätare på sin cykel. Den ena Hälsotramparen fick sedan sin trippmätare stulen under testperioden varav inget resultat kunde läsas av. Den andra Hälsotramparen hade cyklat 772 km under testperioden.

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

1.	25	minuter
2.	12	minuter
3.	15	minuter
4.	7	minuter
5.	10	minuter
6.	20	minuter
7.	10	minuter
<b>Medel</b>	<b>14,1</b>	<b>minuter</b>

**Uppföljningsfråga:**

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

1.	7	minuter
2.	12	minuter
3.	10	minuter
4.	18	minuter
5.	20	minuter
6.	10	minuter
7.	8	minuter
<b>Medel</b>	<b>12,1</b>	<b>minuter</b>



## Bilaga 3

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
4	57%	Ja, till det bättre
0	0%	Ja, till det sämre
1	14%	Nej, ingen skillnad
2	29%	Vet ej
7	100%	

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	29%	Ja, till det bättre
0	0%	Ja, till det sämre
2	29%	Nej, ingen skillnad
3	43%	Vet ej
7	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	29%	Ja, till det bättre
0	0%	Ja, till det sämre
4	57%	Nej, ingen skillnad
1	14%	Vet ej
7	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Ja, stor skillnad
1	14%	Ja, skillnad
4	57%	Nej
2	29%	Vet ej
7	100%	

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Ja, stor skillnad
3	43%	Ja, skillnad
2	29%	Nej
2	29%	Vet ej
7	100%	

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

Att den ska vara bättre  
Förbättrat konditionen  
Bättre kondition, en mindre viktninskning  
Att jag ska må ännu bättre, samt att främja miljön  
Hoppas att kondition och hälsa ska bli bättre  
Att min kondition fortsättningsvis ska vara bra och att må bra

Kommentar

Det flesta av Hälsotramparna hade förväntningar på att deras kondition skulle bli bättre men det var inte lika många som upplevde att konditionen hade blivit bättre.

Resultatet från deras konditionstester visar att 3 av Hälsotramparna ligger kvar på ungefär samma resultat som tidigare, 3 av Hälsotramparna har höjt sitt testvärde mot första testen. En av Hälsotramparna har bara gjort det ena testet i slutet av perioden och hade då ett mycket bra testvärde.

Uppföljningsfråga:

5. Cyklar du även mer på fritiden?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
6	86%	Ja
1	14%	Nej
7	100%	

Uppföljningsfråga:

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

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

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
7	100%	Dagligen till och från arbetet
0	0%	Dagligen ena sträckan
0	0%	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
7	100%	

Uppföljningsfråga:

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

1.	98%
2.	90%
3.	85%
4.	x
5.	95%
6.	90%
7.	20%
Medel	80%

## Bilaga 3

### Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	9%	Åkte buss
7	64%	Körde bil själv
1	9%	Samåkade
2	18%	Gick
11	100%	

### Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
3	43%	Mycket bra
3	43%	Bra
0	0%	Varken bra eller dåligt
1	14%	Mycket dåligt
7	100%	

### Uppföljningsfråga:

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

Man har verkligen ansträngt sig för att cykla till och från jobbet var dag. Eftersom man har skrivit på ett avtal även  
Man har gjort det man länge pratat om, och fått  
konditionen på köpet samt "frisk" luft.  
Att man känt sig tvingad att cykla och lite bättre kondition.  
Det positiva är att man rör på sig och värnar om miljön. Jag är ganska flitig motionär utanför detta projekt.  
Motion och frisk luft  
Man är piggare när man anländer till jobbet.

### 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!)

Cykelväg, så man slipper risker i den täta trafiken på smal väg.  
Att Lionsleden upprustas då bilarna på vägen kör fort och nära. På Lionsleden skall inga bilar finnas.  
Beror hur långt man har till arbetet, även arbetstiderna har betydelse.  
Mera information och uppföljning under resans gång.  
Bättre cykelväg och vilja.  
Mera info, någon rolig sammankomst för de som varit med.

Övriga kommentarer

När man cyklar till arbetet klarar man av arbetet lättare än om man t.ex. kör bil.  
Istället för cykelhjälmen vore det bättre med ett regnställ med luva t.ex. cape.

### Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
5	71%	Ja, ofta
2	29%	Ja, ibland
0	0%	Nej
0	0%	Vet ej
7	100%	

### Uppföljningsfråga:

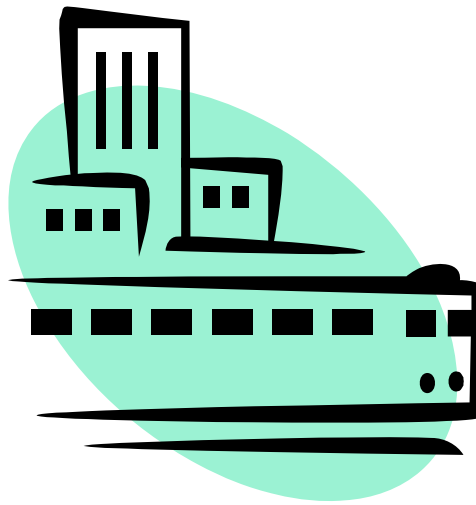
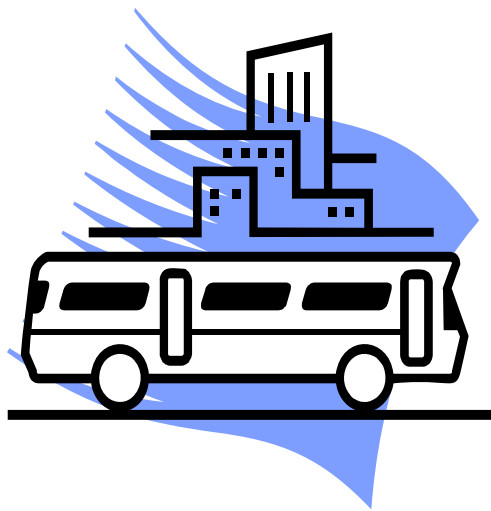
17. Vad har varit mest negativa med att vara Hälsotrampare?

Jag saknar uppföljning under resans gång. Fick ingen konditionstest innan start och ingen information.  
Dåligt vägnät. Mycket trafik Söderåkra - Torsås  
Vädret  
Regniga dagar  
Inget  
Dåligt med deltagare

### Uppföljningsfråga:

Övriga kommentarer

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_



**SAMMANSTÄLLNING AV  
SVAR FRÅN TESTRESENÄRER**

**Faurecia i Torsås**

**Test period**

**2007 - 10 - 15 - 2007 - 12 - 15**



## 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. Parterna ska genomföra så kallade Mobility Management (hållbara resor) - aktiviteter i respektive land. Den svenska delen av projektet ha 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 Faurecia i Torsås började våren 2007 och pågår under ett år. Samarbetet går ut på att lyfta fram och skapa efterfrågan på miljömässigt hållbara transporter, genom att informera om alternativa resmöjligheter samt att erbjuda olika prova-på aktiviteter. Ett av dessa prova-på erbjudande är att bli Testresenär. Att vara Testresenär innebär att man under två månader lämnar bilen hemma och tar bussen eller tåget till jobbet. Länstrafiken i Kalmar och Kronoberg sponsrar de utvalda Testresenärerna på varje företag med busskort under testperioden.

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

### Läshänvisning

På sidan 3-4 ges en bakgrund till hur Testresenärernas arbetspendling såg ut, hur många bilar de har i familjen, vilka tider de pendlar på, avståndet till jobbet med mera.

Från sidan 4-7 ges en parallell presentation av resultatet från frågor nr 1 (vilka förväntningar de på kollektivtrafiken) och frågor nr 2 (uppföljningsfrågor om hur de har upplevt kollektivtrafiken), dessa är märkta med uppföljningsfrågor. Resultaten presenteras främst i tabell form. Frågor som skall jämföras har lagts jämte varandra för att underlätta läsningen.

Från sidan 7-10 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 11-12 presenteras resultatet från den tredje frågeomgången, långtidsuppföljningen. Den gjordes fyra månader efter testperioden för att se hur testresenärerna reste till och från jobbet under en vecka och hur de hade rest sedan testperioden tog slut.

### Sammanfattning

Testresenärerna hade i medel 19 km till jobbet och det tog dem cirka 17 minuter i bil att komma till jobbet. Bussresan tog i medel nästan 30 minuter längre tid. 33 procent av Testresenärerna tyckte att kollektivtrafiken varti något bättre än förväntat och 67 procent tyckte att den varit något sämre än förväntat. 83 procent av Testresenärer tyckte att möjligheten att utträta ärenden hade påverkats genom att de åkte kollektivt, mestadels negativt.

17 procent av Testresenärerna tyckte att biljettpriset var ganska prisvärt, 67 procent tyckte det var ganska dyrt och 17 procent tyckte att biljettpriset var mycket dyrt. 20 procent har även åkt mer buss på fritiden under den här perioden. 20 procent av Testresenärerna har dagligen åkt kollektivt under testperioden.

Det som har upplevts som mest positivt med att åka kollektivt var att det är miljövänligt och ekonomiskt. Det som upplevdes som mest negativt var att det tar längre tid, mycket väntetid och mindre flexibelt. Långtidsuppföljningen visar att fyra månader efter testperioden gjordes 13 procent av Testresenärernas resor under en vecka med buss.

Från Faurecia i Torsås deltog följandet personer som testresenärer.

1. Jan Hagelin
2. Tommy Johansson
3. Siv Almén
4. Anne-Sofie Ekengren
5. Johannes Stenberg
6. Sebina Masinovic

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

## Bilaga 4

1. Har många bilar finns det i ditt hushåll?

1.	1	stycken
2.	2	stycken
3.	1	stycken
4.	1	stycken
5.	1	stycken
6.	1	stycken
<b>Medel</b>	<b>1,2</b>	stycken

2. Hur många av dessa bilar har katalysator?

1.	1	stycken
2.	1	stycken
3.	1	stycken
4.	1	stycken
5.	2	stycken
6.	1	stycken
<b>Medel</b>	<b>1,2</b>	stycken

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

1.	2004	års årsmodell
2.	2001	års årsmodell
3.	2001	års årsmodell
4.	2005	års årsmodell
5.	1998	års årsmodell
6.	1996	års årsmodell
<b>Medel</b>	<b>2001</b>	års årsmodell

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

1.	24	minuter
2.	45	minuter
3.	6	minuter
4.	10	minuter
5.	10	minuter
6.	8	minuter
<b>Medel</b>	<b>17,2</b>	minuter

5. Hur lång tid tar enbart bilresan?

1.	7	minuter
2.	7	minuter
3.	5	minuter
4.	4	minuter
5.	40	minuter
6.	25	minuter
<b>Medel</b>	<b>14,7</b>	minuter

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

				kg CO2 enkel resa		kg CO2 per år
1.	6,5	km		1,5		682
2.	7,5	km		1,7		787
3.	4,5	km		1,0		472
4.	4,5	km		1,0		472
5.	57	km		13,0		5 978
6.	33	km		7,5		3 461
<b>Medel</b>	<b>18,8</b>	km	<b>Summa</b>	<b>25,8</b>	<b>Summa</b>	<b>11851,4</b>

Antaganden  
Varje bil förbrukar en liter per mil.

Antal arbetsdagar per år är 230 dagar.

Koldioxidutsläppet räknas som 2,28 kg per liter bensin.

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

	Till jobbet	Från jobbet
1.	6.30	15.45
2.	6.30	15.45
3.	6.40	15.30
4.	7	17
5.	6.15	16.00
6.	6.32	15.55

## Bilaga 4

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

De kommentarer som var lika återges bara en gång.

Enklast
Smidigt
Kostar lika mycket som bussbiljetten
Bekvämt
Det är flexiblare
Behöver inte stå i regn och rusk väder och vänta på bussen
Bilen känns pålitligare om man har bråttom
Restidsbesparing (värdering fritid)
Hämtning/lämning på dagis
Möjlighet till spontana stopp

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

1.	45	minuter
2.	48	minuter
3.	30	minuter
4.	20	minuter
5.	115	minuter
6.	60	minuter
<b>Medel</b>	<b>53</b>	minuter

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

1.	50	minuter
2.	91	minuter
3.	10	minuter
4.	5	minuter
5.	16	minuter
6.	15	minuter
<b>Medel</b>	<b>31,2</b>	minuter

Kommentar:

Medeltiden för att åka bil till jobbet ligger på cirka 17 minuter. Att ta bussen till jobbet tar i medel cirka 49 minuter. Alltså tar det över 30 minuter längre tid med bussen. När det gäller enbart restiden med bil respektive buss är förhållandet inte lika stort då tar bilresan cirka 15 minuter och bussresan 36 minuter. Skillnaden är då cirka 20 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 2 minuter.

### 11. Hur tror du det är att läsa tidtabeller?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	17%	Mycket enkelt
2	33%	Enkelt
3	50%	Så där
0	0%	Besvärligt
0	0%	Mycket besvärligt
<b>6</b>	<b>100%</b>	

### Uppföljningsfråga:

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

1.	110	minuter
2.	60	minuter
3.	25	minuter
4.	25	minuter
5.	45	minuter
6.	30	minuter
<b>Medel</b>	<b>49,2</b>	minuter

### Uppföljningsfråga:

2. Hur lång tog din bussresa?

1.	95	minuter
2.	45	minuter
3.	15	minuter
4.	30	minuter
5.	20	minuter
6.	10	minuter
<b>Medel</b>	<b>35,8</b>	minuter

### Uppföljningsfråga:

3. Har kollektivtrafiken motsvarat dina förväntningar ?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket bättre än jag förväntade mig
0	0%	Bättre än jag förväntade mig
2	33%	Något bättre än jag förväntade mig
4	67%	Något sämre än jag förväntade mig
0	0%	Mycket sämre än jag förväntade mig
<b>6</b>	<b>100%</b>	

### Uppföljningsfråga:

4. Hur anser du det är att läsa tidtabellerna ?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket enkelt
3	50%	Enkelt
1	17%	Varken enkelt eller besvärligt
2	33%	Besvärligt
0	0%	Mycket besvärligt
<b>6</b>	<b>100%</b>	

## Bilaga 4

12. Hur tror du att bussarna håller tidtabellen?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket bra
2	33%	Ganska bra
2	33%	Varken bra eller dålig
2	33%	Ganska dålig
0	0%	Mycket dålig
<b>6</b>	<b>100%</b>	

13. Vilka förväntningar har du på busschaufförernas bemötande?

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

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket gott om plats på bussarna
3	50%	Gott om plats på bussarna
0	0%	Lagom med lediga sittplatser på bussarna
3	50%	Kan bli trångt ibland
0	0%	Mycket fullt på bussarna
<b>6</b>	<b>100%</b>	

15. Vilken är din uppfattning om bussarnas komfort?

(Buller, säten, värme m.m.)

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket bra komfort
1	17%	Bra komfort
5	83%	Så där
0	0%	Dåligt komfort
0	0%	Mycket dålig komfort
<b>6</b>	<b>100%</b>	

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
3	50%	Bra underhåll
3	50%	Så där
0	0%	Dåligt underhåll
0	0%	Mycket dålig underhåll
<b>6</b>	<b>100%</b>	

Uppföljningsfråga:

5. Hur anser du att bussarna håller tidtabellen?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket bra
1	17%	Ganska bra
2	33%	Varken bra eller dålig
1	17%	Ganska dåligt
2	33%	Mycket dåligt
<b>6</b>	<b>100%</b>	

Uppföljningsfråga:

7. Hur upplever du att busschaufförerna bemöter dig?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket bra bemötande
4	67%	Bra bemötande
1	17%	Varken bra eller dålig bemötande
1	17%	Dålig bemötande
0	0%	Mycket dålig bemötande
<b>6</b>	<b>100%</b>	

Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	33%	Mycket gott om plats på bussarna
1	17%	Gott om plats på bussarna
2	33%	Lagom med resenärer på bussarna
1	17%	Kan bli trångt ibland
0	0%	Mycket fullt på bussarna
<b>6</b>	<b>100%</b>	

Uppföljningsfråga:

9. Vilken är din uppfattning om bussarnas komfort?

(Buller, säten, värme m.m.)

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket bra komfort
2	33%	Bra komfort
3	50%	Så där
1	17%	Dåligt komfort
0	0%	Mycket dålig komfort
<b>6</b>	<b>100%</b>	

Uppföljningsfråga:

10. Vilken är din uppfattning om bussarnas underhåll?

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket bra underhåll
4	67%	Bra underhåll
2	33%	Så där
0	0%	Dåligt underhåll
0	0%	Mycket dålig underhåll
<b>6</b>	<b>100%</b>	

## Bilaga 4

17. Vilken är din uppfattning om hållplatsernas underhåll?

Antal svar	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket bra underhåll
2	33%	Bra underhåll
4	67%	Så där
0	0%	Dåligt underhåll
0	0%	Mycket dåligt underhåll
<b>6</b>	<b>100%</b>	

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
0	0%	Det påverkas varken positivt eller negativt
5	83%	Det påverkas något negativt
1	17%	Det påverkas mycket negativt
<b>6</b>	<b>100%</b>	

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

**Uppföljningsfråga:**

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
5	83%	Ja
1	17%	Nej
<b>6</b>	<b>100%</b>	

Om ja, på vilket sätt har möjligheterna förändrats?

Kraftigt minskade möjligheter med avseende på öppettider samt hemförslig av inköpen.

Det tar längre tid att handla när jag åker buss, måste vänta på bussen. Med bil kan jag åka hem när jag har handlat färdigt.

**Uppföljningsfråga:**

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	17%	Mycket trygg
3	50%	Ganska trygg
2	33%	Varken trygg eller otrygg
0	0%	Ganska otrygg
0	0%	Mycket otrygg
<b>6</b>	<b>100%</b>	

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.*

Högt bensin pris

Miljöpåverkan

En bil i hushållet

Mindre slitage på bilen

Bilen blir mer tillgänglig hemma

Se om det funkar att åka buss till jobbet

Nyfiken

Vinterkörning

Mer social träffa folk

När jag är trött så blir det svårare för mig att köra

**Uppföljningsfråga:**

20. Vilka är dina fyra främsta anledningar idag till att fortsätta åka kollektivtrafik? (Vi vill att du anger argument oavsett om du kommer att åka kollektivt eller inte.)

*De kommentarer som var lika återges bara en gång.*

Ekonomi

Bilberoende

Miljön

Säkrare vintertid

## Bilaga 4

### 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.*

Tidsbesparing
Komfort
Uträtta ärenden
Flexibiliteten
Samåkning trvligare än buss
Sitter bättre (och lyssnar på vad jag vill)
Arbeta över
Jag har flexitid och måste stanna längre på jobbet ofta och lika så på morgonen.

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket prisvärt
0	0%	Ganska prisvärt
0	0%	Varken billigt eller dyrt
4	80%	Ganska dyrt
1	20%	Mycket dyrt
5	100%	

En Testresenär svarade inte på frågan

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.	x	x
2.	35	0
3.	0	5
4.	?	?
5.	3	0
6.	x	x

### Uppföljningsfråga:

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

1.	x	kr/period
2.	905	kr/period
3.	1140	kr/period
4.	x	kr/period
5.	x	kr/period
6.	420	kr/period

### Uppföljningsfråga:

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

1.	50	kr/resa
2.	25	kr/resa
3.	x	kr/resa
4.	x	kr/resa
5.	x	kr/resa
6.	137	kr/resa

### Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Mycket prisvärt
1	17%	Ganska prisvärt
0	0%	Varken billigt eller dyrt
4	67%	Ganska dyrt
1	17%	Mycket dyrt
6	100%	

Testresenärernas samlade bedömning om priset på kollektivtrafiken: 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.	20	kr/resa
2.	x	kr/resa
3.	x	kr/resa
4.	57	kr/resa
5.	42	kr/resa
6.	x	kr/resa

### Uppföljningsfråga:

24. Vad blir priset för en resa till arbetet då du åker med periodkort?

1.	38	kr/resa
2.	x	kr/resa
3.	x	kr/resa
4.	15	kr/resa
5.	25	kr/resa
6.	x	kr/resa

## Bilaga 4

### Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
6	100%	Går
0	0%	Cyklar
0	0%	Annat
6	100%	

### Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	17%	Ja
5	83%	Nej
6	100%	

De som svarade ja byter mellan

stadsbuss till landsvägsbuss

### Uppföljningsfråga:

16. Går bussarna på tider som passa dig?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
4	67%	Ja
2	33%	Nej
6	100%	

Om nej, hur skulle du vilja att tidtabellen förändrades?

Om jag på något sätt kunde ansluta till en 500-buss som ger att jag är i Torsås runt 07.30. Det ska utöver detta inte behöva ta 2 timmar att ta sig från Torsås till Färjestaden.

### Uppföljningsfråga:

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

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

En Testresenär svarade inte på frågan

### Uppföljningsfråga:

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

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

En Testresenär svarade inte på frågan

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

Jag bor i utkanten av samhället så det är 1 km till närmaste hållplats.

Om ja, hur fungerar bytena?

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

### Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Ja, flera gånger
1	20%	Ja, några gånger
4	80%	Nej, aldrig
5	100%	

En Testresenär svarade inte på frågan

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	100%	Ja
0	0%	Nej
1	100%	

### Uppföljningsfråga:

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

1.	25%
2.	95%
3.	x
4.	x
5.	70%
6.	x
Medel	63%

## Bilaga 4

### Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	25%	Ja
3	75%	Nej
<b>4</b>	<b>100%</b>	

Om ja, hur har resonemanget varit?

Nästa bil kommer bli en något mer bränslesnål. Eventuellt så blir det två mycket snåla bilar.

### Uppföljningsfråga:

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

Ekonomin

Min sambo har kunnat hitta på olika saker med barnen som kräver bil.

Miljön

### Uppföljningsfråga:

30. Vad anser du behöver göras för att fler ska välja att åka kollektivt till ditt arbetet?

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

Följ tidtabellen bättre, bussar kommer oftare.

Information om fördelarna med att åka buss. Direktlinjer borde kunna ordnas med tanke på antalet från både Kalmar och Karlskrona som jobbar i Torsås. Jag är inte intresserad av mjölkpallarna ute i skogen....

Sänka biljettpriset, byt ut dom gamla och obekväma bussarna och hålla tidtabellerna.

### Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Ja, dagligen
0	0%	Ja, ett par dagar i veckan
2	33%	Ja, ett par gånger i månaden
2	33%	Några enstaka gånger
2	33%	Nej, aldrig
<b>6</b>	<b>100%</b>	

### Uppföljningsfråga:

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	17%	Ja
5	83%	Nej
<b>6</b>	<b>100%</b>	

Om ja Hur många

1.	2	personer
2.		personer
<b>Summa</b>	<b>2</b>	<b>personer</b>

### Uppföljningsfråga:

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

När jag är vid hållplatsen, då hade jag varit på arbetet med bil.

All väntetid på försenade bussar (tot. Fler tim. på två månader).

Några få men mycket dåliga busschaufförer kör ryckigt och osäkert. Har klagat till KLT.

Träffar familjen 2-3 timmar per dag. Är nämligen hemifrån mer än 12 timmar per dag om jag jobbar 8 timmar.

Passa tider

Mindre flexibelt, tar längre tid dörr till dörr.

### Uppföljningsfråga:

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

1.	x	personer
2.	15	personer
3.	20	personer
<b>Summa</b>	<b>35</b>	<b>personer</b>

### Uppföljningsfråga:

Om ja, kommer du använda något av Länstrafikens busskort?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Ja, periodkortet
0	0%	Ja, ladda ett betalkort
4	100%	Nej, jag kommer att köpa biljetter på bussen
<b>4</b>	<b>100%</b>	

Varav "prova på"

Var av åker kontinuerligt

1.	2	personer	1.		personer
2.		personer	2.		personer
<b>Summa</b>	<b>2</b>	<b>personer</b>	<b>Summa</b>	<b>0</b>	<b>personer</b>

## Bilaga 4

### Uppföljningsfråga:

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

Jag tycker projektet testresenär har varit bra och informationen kring det. Det skulle varit bra om någon ansvarig från KLT kunde förklara varför det inte fungerar bättre med tider, bussar och biljetter med mera.

---

Bra, men passar inte mig.

Mycket bra projekt. Skulle ge större genomslag i fråga om ökat antal resande om anslutningarna var bättre. Frågorna fokuserar mycket på resan till jobbet. En viktig faktor till är hemresan. Inte sällan tar denna längre tid av någon anledning. En liknande drive om ett år när KLT fått chansen att justera sina tabeller är väl tänkbart.

---

Det har varit bra att få testa för att utvärdera möjligheten.

---

Jag kan inte svara på det då jag bara åkte några enstaka gånger.

---

### 22. Övriga kommentarer

Det är varken billigare eller dyrare att åka buss jmf med bil, kostar lika mycket och när man ändå har en bil så vill man köra den också, eftersom skatten betalas ändå.

---

Jag tycker att 121 inte ska behöva vänta på 500 i Bergkvara.

---

### Uppföljningsfråga:

### 35. Övriga kommentarer

Förslag till förbättringar på bussarna är bättre komfort, benutrymme och säkerhetsbälte.

---

Som mest tror jag i dagsläget att jag kan tänka mig att ta bussen 2 dagar/veckan. Detta ger en kostnadsbild till 53 kr/dagen.

---

Jag åkte från Bergkvara skola till Torsås. 121 måste vänta på 500 i Gökaland och 500 var aldrig i tid, fick vänta minst 5 min. på den. Tycker det är riktigt dåligt. Och hem från Torsås var 121 alltid för sen, var aldrig i Bergkvara vid angiven tid. Hade det varit möjligt att inte vänta på 500 eller om den var i tid och 121 följer tidtabellen hem, hade jag åkt buss oftare.

---

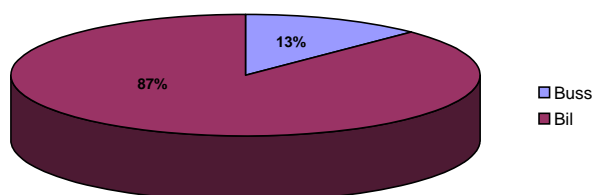
## Långtidsuppföljning

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

### 1. Hur tog du dig till arbetet under vecka 16

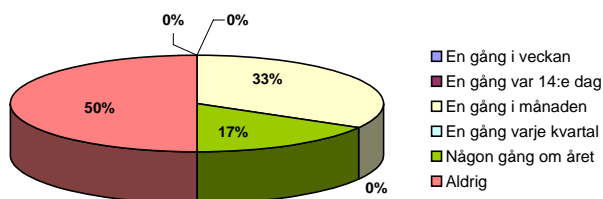
	Till arbetet:		Från arbetet:		Var ledig, sjukskriven m.m.
	Buss	Bil	Buss	Bil	
Måndag		2		2	2
Tisdag		2		2	2
Onsdag		2		2	2
Torsdag		1		1	2
Fredag	1		1		2

#### Så reste Testresenärerna efter testperioden



Tyvärr var det två av Testresenärerna som inte var på jobbet den veckan vi gjorde uppföljningen, sedan har två av Testresenärerna inte svarat på enkäten vilket ger en låg svarsfrekvens. Men av de resor som Testresenärerna gjorde till och från jobbet under v. 16 gjordes endast 13% med buss och 87% med bil.

#### Så reste Testresenärerna innan testperioden



När Testresenärerna fyllde i sin intresseanmälan till projektet fick de ange hur de då reste med kollektivtrafiken. Det man kan se är att 50 procent av Testresenärerna aldrig åkte med kollektivtrafiken, 17 procent åkte någon gång om året och 33 procent åkte en gång i månaden.

### 2. Stämmer vecka 16 överens med hur du "normalt" har åkt efter testperioden?

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
2	50%	Ja
2	50%	Nej
4	100%	

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

Jag var sjuk

Föräldraledig

Normalt är jag inte föräldraledig torsdagar och fredagar vilket jag kommer vara fram till och med augusti. När jag sedan börjar jobbar som "vanligt" igen så kommer jag ju att vilja komma hem tidigare på fredagar, vilket inte är möjligt nu med gällande busstidtabell.

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

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

## Bilaga 4

4. Om du någon gång under testperioden "permanent" har bytt färdmedel.  
När gjorde du det? Vad har du bytt från och till?

Jag har inte permanent övergått till bilåkande. På grund av många (!) olika skäl så blir det för närvarande så i 95 % av fallen när jag tar mig till och från jobbet.

---

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
0	0%	Ja
4	100%	Nej
<b>4</b>	<b>100%</b>	

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	25%	Ja
3	75%	Nej
<b>4</b>	<b>100%</b>	

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

Antal	Fördelning	Svarsalternativ
1	25%	Ja
3	75%	Nej
<b>4</b>	<b>100%</b>	

Om ja, på vilket sätt har den förändrats?

---

8. Övriga kommentarer

Jag hade redan innan "Testresenärperioden" mina "tvivel" på att det för mig skulle passa att åka buss mer högst tillfälligt då och då. Detta visade sig stämma även om jag hade tillgång till "gratis" busskort under perioden. Men jag gjorde i alla fall ett ärligt försök att åka mer buss än bil - men det passar inte ihop med mina arbetstider och uppgifter. Förutsättningarna är givetvis annorlunda för de som bor närmare arbetsplatsen än vad jag gör (5,7 mil enkel resa)!

---





**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](http://www.energikontor-so.se).

