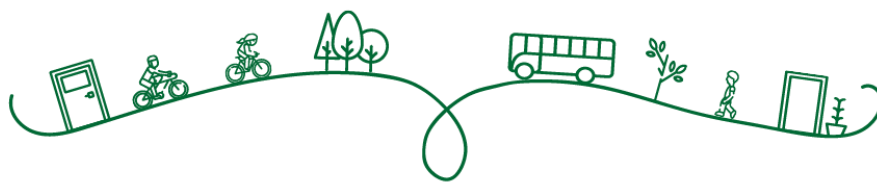




## HÅLLBAR MOBILITET I GRÖNA KRONOBERG



### Resvaneundersökning 2018 Älmhults kommun och Älmhultsbostäder

Rapporten är framtagen av projektledarna i Hållbar mobilitet i gröna Kronoberg: Maria Persdotter Isaksson, Signe Bachman, Jenny Bäckström, Elisabeth Anderberg och Per-Åke Andersson.

# Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Inledning .....</b>	<b>3</b>
1.1	Information om statistiken i resvaneundersökningen.....	3
1.2	Detta är medarbetarna som svarade .....	4
<b>2</b>	<b>Resultat .....</b>	<b>9</b>
2.0	Frågor om resor till och från din arbetsplats.....	9
2.1	Hur reste du från din huvudsakliga arbetsplats igår/senaste dagen du arbetade? .....	9
2.1.1	Resultat drivmedel ensam i bil och samåker .....	10
2.1.2	Resultat CO <sub>2</sub> -utsläpp per transportsätt .....	10
2.1.3	Resultat per kön.....	11
2.1.4	Resultat per åldersgrupp.....	12
2.1.5	Resultat per landsbygd och tätort .....	12
2.1.6	Resultat per avståndsintervall .....	13
2.2	Vilka är de främsta anledningarna till det valda transportsättet från din huvudsakliga arbetsplats igår/senaste dagen du arbetade? .....	14
2.2.1	Resultat per kön.....	16
2.2.2	Resultat per åldersgrupp.....	16
2.2.3	Resultat per landsbygd och tätort .....	17
2.2.4	Resultat per avståndsintervall .....	17
2.2.5	Resultat per valt transportsätt till arbetsplatsen igår/senaste dagen den svarande arbetade 18	
2.3	Hade du något ärende på väg till eller från din huvudsakliga arbetsplats igår/senaste dagen du arbetade? Om ja, vilken typ av ärende? .....	21
2.3.1	Resultat per kön.....	22
2.3.2	Resultat per valt transportsätt.....	23
2.4	Beskriv din nuvarande bilanvändning till/från arbetet och dina eventuella tankar på att förändra detta .....	23
2.4.1	Resultat per kön.....	24
2.4.2	Resultat per åldersgrupp.....	25
2.4.3	Resultat per landsbygd och tätort .....	25
2.4.4	Resultat CO <sub>2</sub> -utsläpp per nuvarande bilanvändning.....	26
2.5	Synpunkter och förbättringsförslag gällande resor till och från arbetet .....	27
3.0	Frågor om möten och resor i tjänsten.....	32
3.1	Om du hade möten/ärenden inom arbetsorten under förra veckan, till hur många möten/ärenden reste du med följande färdssätt? .....	32
3.1.1	Resultat per kön.....	32
3.1.2	Resultat per förvaltning och bolag.....	33

3.2	Om du hade möten/ärenden utanför arbetsorten under förra veckan, till hur många möten/ärenden reste du med följande färdssätt? .....	34
3.2.1	Resultat per kön.....	34
3.2.2	Resultat per förvaltning och bolag.....	35
3.3	Hur många resfria möten (webb-/video-/telefon) gjorde du förra veckan? .....	36
3.3.1	Resultat per kön.....	37
3.3.2	Resultat per åldersgrupp.....	38
3.3.3	Resultat per förvaltning och bolag.....	38
3.4	Vad skulle kunna få dig att i högre utsträckning använda dig av resfria möten (webb-/video-/telefon)?.....	39
3.4.1	Resultat per förvaltning och bolag.....	40
3.5	Välj det påstående som stämmer bäst avseende din kännedom om arbetsgivarens resepolicy/riktlinjer för möten och resor i tjänsten. ....	42
3.5.1	Resultat per förvaltning och bolag.....	42
3.6	Synpunkter och förbättringsförslag gällande möten och resor i tjänsten.....	43
4.0	Frågor om åsikter och förhållningssätt.....	45
4.1	Tycker du att din arbetsgivare ska engagera sig i medarbetarnas resor?.....	45
4.2	Hur ställer du dig till att arbeta hemifrån eller på arbetshubb?.....	47
4.3	Vilket/vilka av alternativen nedan skulle kunna få dig att cykla till och från ditt arbete i högre utsträckning?.....	48
4.4	Vilket/vilka av alternativen nedan skulle kunna få dig att åka kollektivtrafik till och från ditt arbete i högre utsträckning? .....	50
4.5	Vilket eller vilka av alternativen nedan skulle kunna få dig att samåka till och från ditt arbete i högre utsträckning?.....	52
4.6	Skulle du vilja ha chansen att delta i någon/några av nedan aktiviteter under perioden 2018–2020? .....	53
4.7	Övriga synpunkter och förslag på förbättringar.....	54

# 1 Inledning

---

I projektet Res grönt i gröna Kronoberg (2017–2020) erbjuds samtliga deltagande organisationer möjligheten att genomföra en resvaneundersökning för sina anställda. Resvaneundersökningens resultat syftar till att skapa ökad kunskap om organisationens nuläge. Den blir ett underlag på vilka kampanjer och aktiviteter som kan planeras och genomföras för att öka andelen hållbara resor kopplade till arbetsplatsen. I denna rapport presenteras resultatet från resvaneundersökningen och därefter följer en sammanställning med förslag på aktiviteter.

Resvaneundersökningen samt denna rapport är framtagen med stöd av Trivector Traffic som är konsultstöd i projektet. Projektledarna vill rikta ett stort tack till Trivector, men även till våra kontaktpersoner i respektive organisation som också varit delaktiga i processen. Projektledarna vill även tacka alla de medarbetare som tagit sig tid att fylla i enkäten.

Projektet Hållbar Mobilitet i gröna Kronoberg finansieras av Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF) ”Koldioxid ekonomi” och Regionala tillväxtmedel (1:1-medel).

## 1.1 Information om statistiken i resvaneundersökningen

Statistiken är insamlad under perioden 19 april 2018–3 maj 2018. Enkätverktyget som användes för insamling av data heter esMaker. 1–3 påminnelser skickades ut under tiden enkäten var aktiv. Nedan beskrivs hur urvalet samt viktning av data har genomförts samt kvalitetshöjande åtgärder.

### Urval

Älmhults kommun och Älmhultsbostäder deltog i undersökningen. Hos dessa fick 1265 tillsvidareanställda medarbetare ett mailutskick via esMaker. Av dessa var 1046 kvinnor och 219 män.

### Viktning

Resultatet i kapitel 2 har viktats på kön per förvaltning/bolag efter uppgift om antal tillsvidareanställda medarbetare från respektive organisations personalavdelning samt årsredovisning. Viktning är en statistisk metod där de grupper som är över- och underrepresenterade i resvaneundersökningen tilldelas en vikt som motsvarar de svarandes relativa storlek i förhållande till antalet tillsvidareanställda. Vid viktning så undviks de systematiska fel som ges av att det är olika svarsandelar i exempelvis olika könsgrupper på olika förvaltningar.

### Kvalitetshöjande åtgärder

Data om avstånd för frågan ”Vad är det ungefärliga avståndet mellan ditt hem och din huvudsakliga arbetsplats?” har kvalitetsgranskats och omvandlats till kilometer i de fall det varit uppenbart att

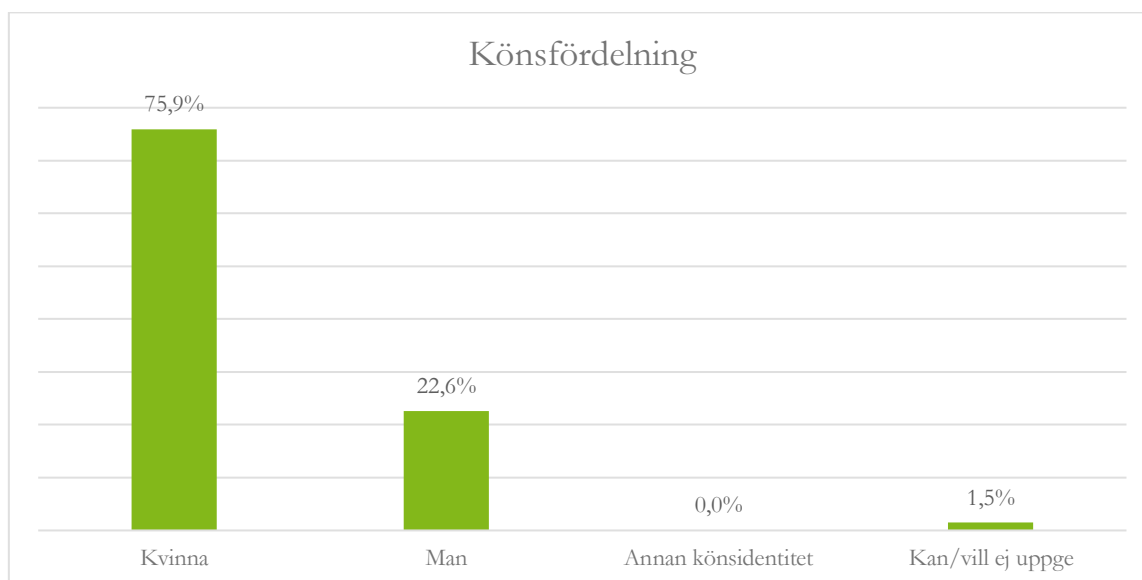
den svarande angivit avståndet i mil istället för kilometer (detta med hjälp av uppgift om bostadsort/arbetsort).

När det gäller utskick av enkäten till de anställda så har e-postadresser till organisationens tillsvidareanställda medarbetare efterfrågats. Detta har däremot inte kunnat säkerställas på grund av den stora variationen av administrativa system och rutiner hos våra deltagande organisationer. I de fall e-postlistorna har innehållit adresser till samtliga medarbetare oavsett anställningsform (i något fall med resultatet att utskick har gjorts till nästan dubbelt så många medarbetare som organisationen redovisar i sin årsredovisning) så har svarsfrekvensen ändå baserats på uppgift från personalavdelningen om antal tillsvidareanställda.

## 1.2 Detta är medarbetarna som svarade

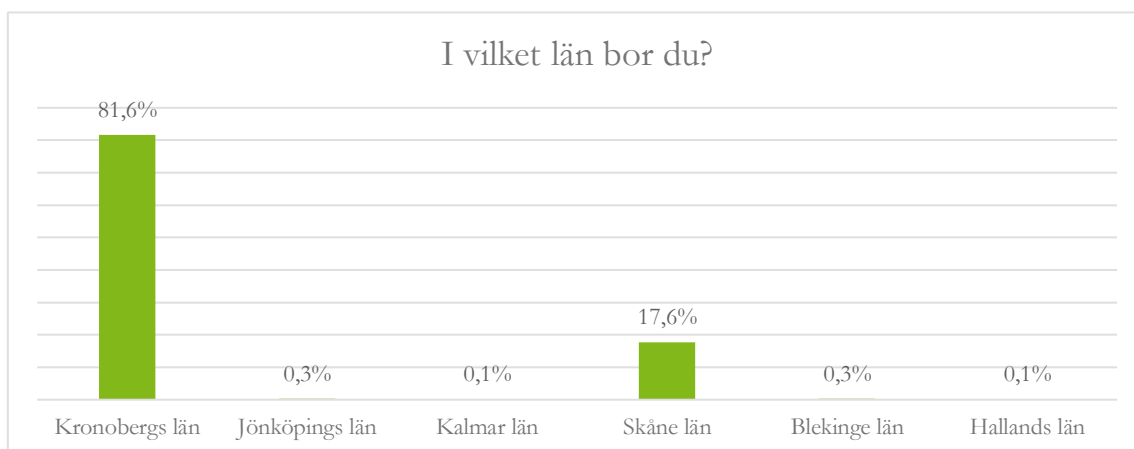
Totalt skickades enkäten ut till 2 285 mailadresser. Baserat på uppgiften om 1 265 tillsvidareanställda medarbetare hos deltagande förvaltningar och bolag blir svarsfrekvensen 58,8 procent. Av de som svarat på enkäten är 565 kvinnor, 168 av de svarande är män. 11 medarbetare svarar ”kan/vill ej ange”. Könsangivelsen bland de svarande är 75,9 procent kvinnor och 22,6 procent män. 1,5 procent kan/vill ej ange könsidentitet. Medarbetarnas faktiska fördelning är 83 procent kvinnor och 17 procent män. 54 procent av de kvinnliga medarbetarna och 77 procent av de manliga medarbetarna svarade på enkäten.

I de fall enkätfrågorna korsjämförs med kön kommer endast en jämförelse mellan män och kvinnor att presenteras. Detta för att data från ”annan könsidentitet” saknas, se nedan.



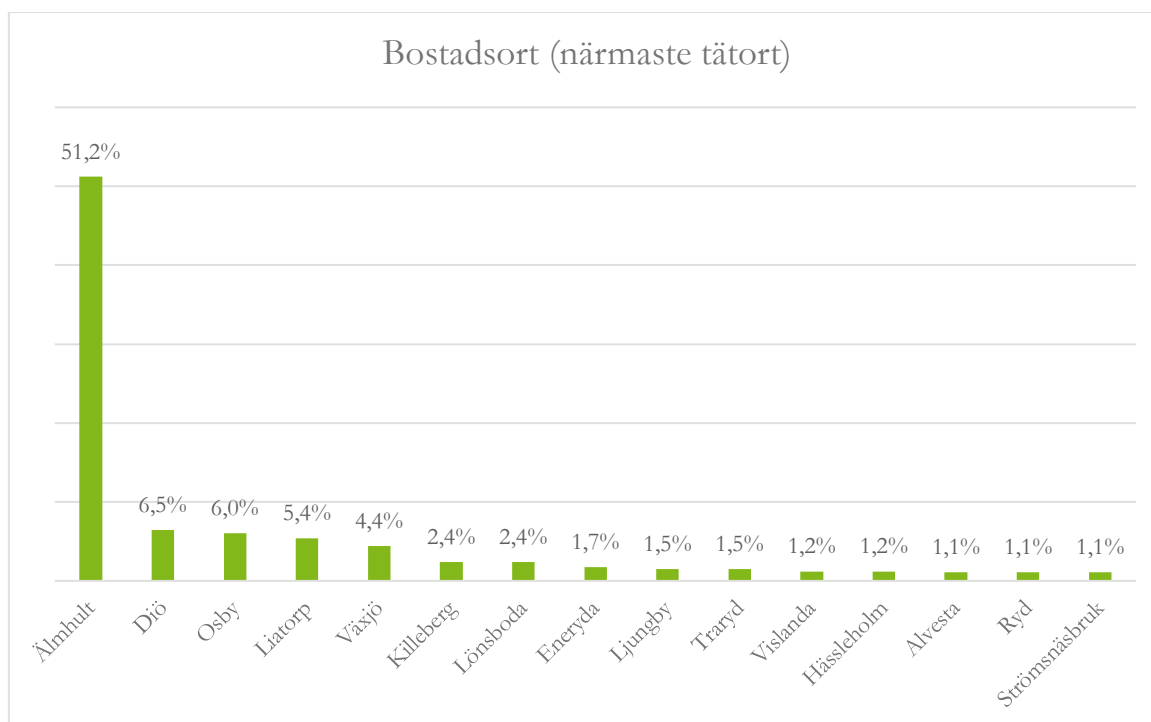
(22, frekvensanalys, viktat, andel av svarande)

81,6 procent av de som svarade på enkäten är bosatta i Kronobergs län. 17,6 procent är bosatta i Skåne län.



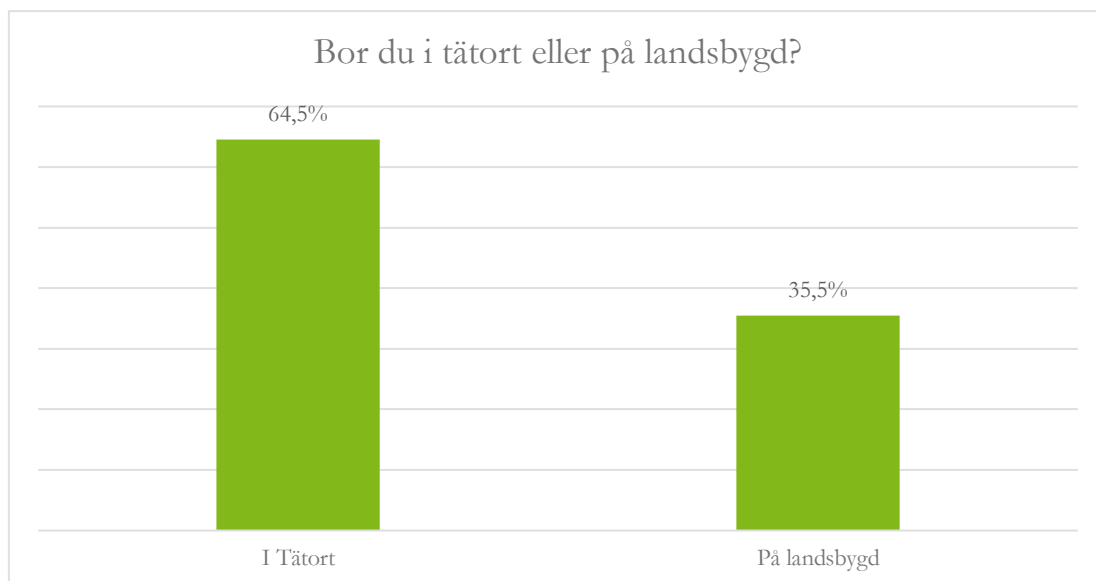
(24, frekvensanalys, oviktat, andel av svarande)

Bland de svarande var Älmhult bostadsort för 51,2 procent. Övriga tätorter med svarsandel 1,0 procent eller mer presenteras nedan. Frågan var ej obligatorisk och 5,1 procent svarade inte.



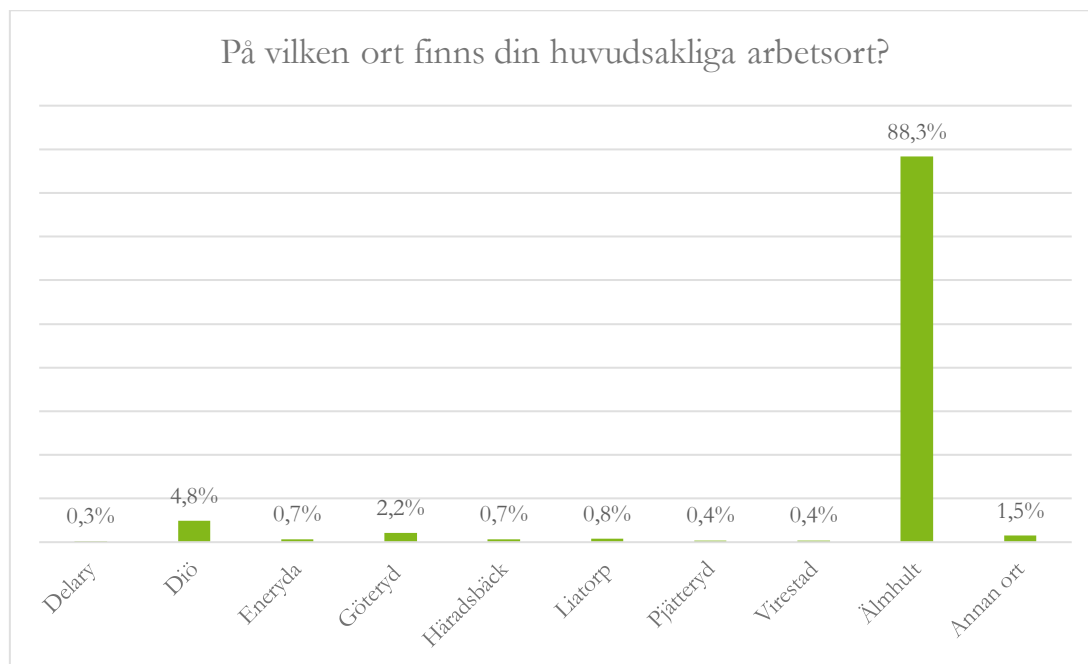
(24b, frekvensanalys, oviktat, andel av svarande)

64,5 procent av de som svarade på enkäten angav att de bor i tätort och 35,5 procent angav att de bor på landsbygd.



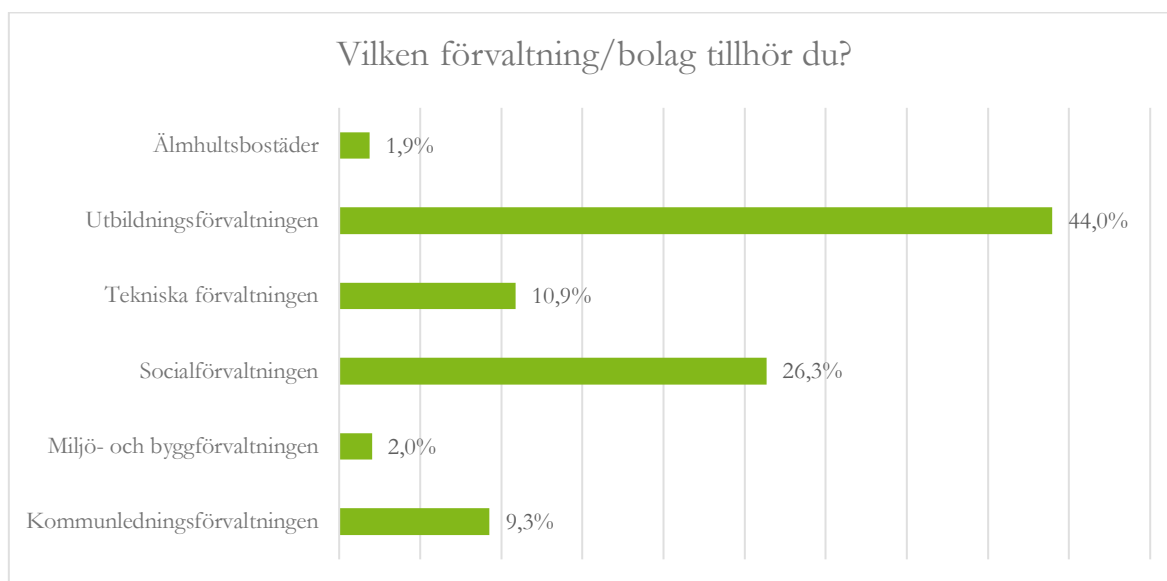
(25, frekvensanalys, oiktat, andel av svarande)

88,3 procent av de som har svarat på enkäten har Älmhult som sin huvudsakliga arbetsort.



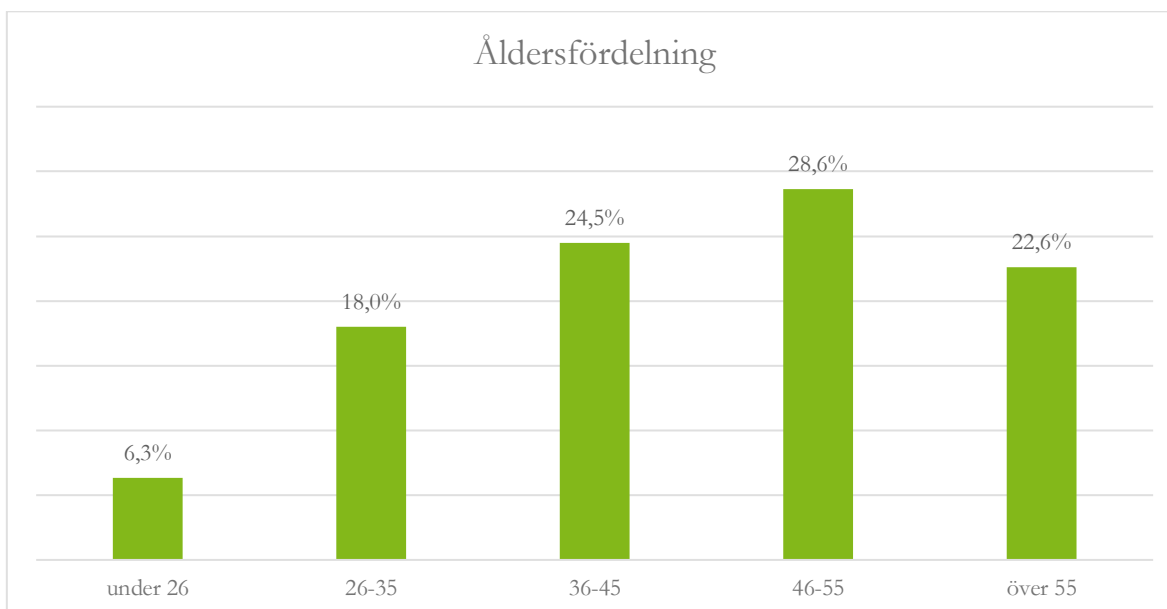
(27, frekvensanalys, oiktat, andel av svarande)

Nedan presenteras de svarandes förvaltnings- eller bolagstillhörighet. Frågan var ej obligatorisk och 5,6 procent av de som genomförde enkäten svarade ej.



(28, frekvensanalys, oviktat, andel av summan av resultatet)

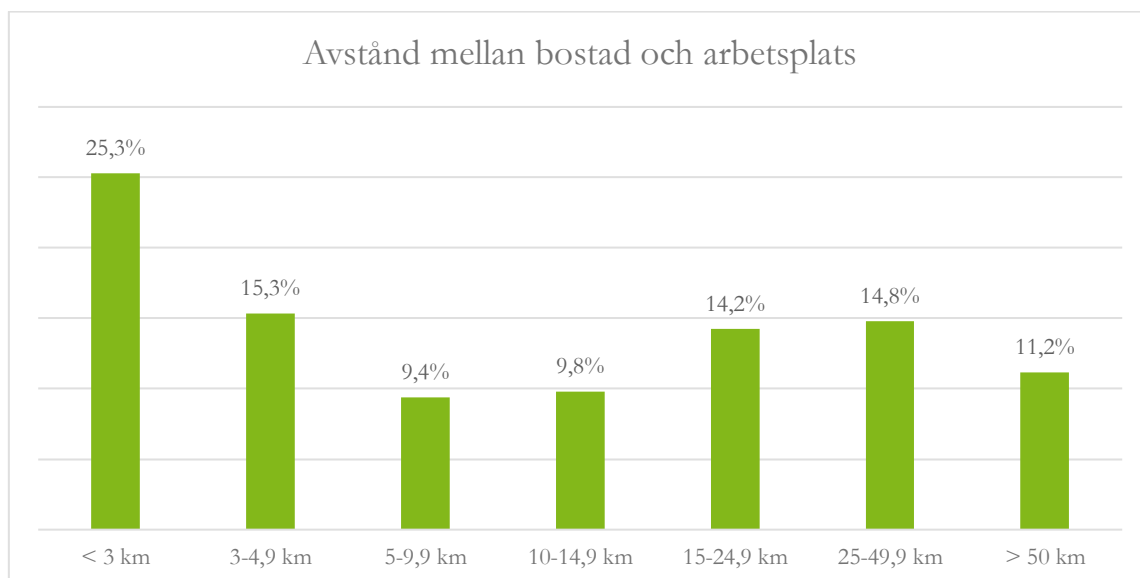
Se nedan för åldersfördelningen bland de svarande.



(age, frekvensanalys, oviktat, andel av svarande)



Se nästa figur för avstånd mellan bostad och arbetsplats. 25,3 procent av de som svarat på enkäten bor inom 3 km från sin huvudsakliga arbetsplats. Ytterligare 15,3 procent bor inom avståndet 3,1–4,9 km. Ytterligare 14,8 procent bor inom avståndet 25–49,9 km.



*(bak3, frekvensanalys, oviktat, andel av svarande)*

## 2 Resultat

Resultatet presenteras i tre kapitel: Frågor om resor till och från din arbetsplats; Frågor om möten och resor i tjänsten; och Frågor om åsikter och förhållningssätt.

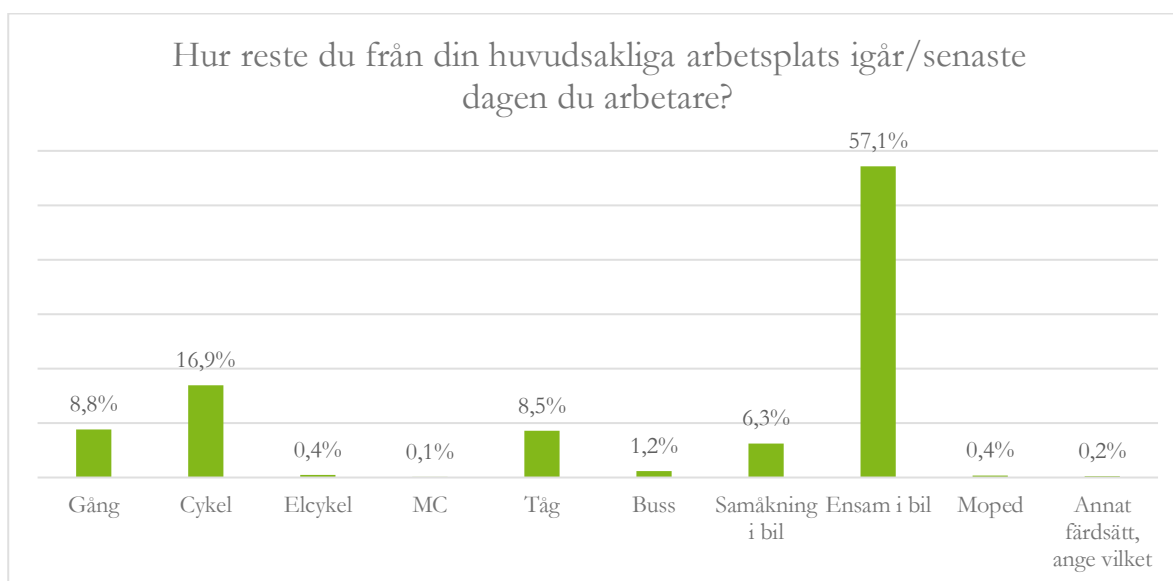
I figurerna nedan redovisas svarsfördelningen för respektive fråga baserat på viktade data. Enkätfrågorna består av både envälsfrågor och flervälsfrågor. På grund av avrundningar så förekommer det också att procentandelarna inte summerar exakt till 100 procent.

### 2.0 Frågor om resor till och från din arbetsplats

#### 2.1 Hur reste du från din huvudsakliga arbetsplats igår/senaste dagen du arbetade?

I denna fråga efterfrågas det huvudsakliga transportsättet, det transportsätt som stod för den längsta delen av sträckan till arbetsplatsen igår/senaste dagen respondenten arbetade. 57,1 procent av de anställda åkte ensam i bil; 17,3 procent cyklade; 8,5 procent åkte tåg; 8,8 procent promenerade; 6,3 procent samåkte; och 1,2 procent åkte buss, se nästa figur.

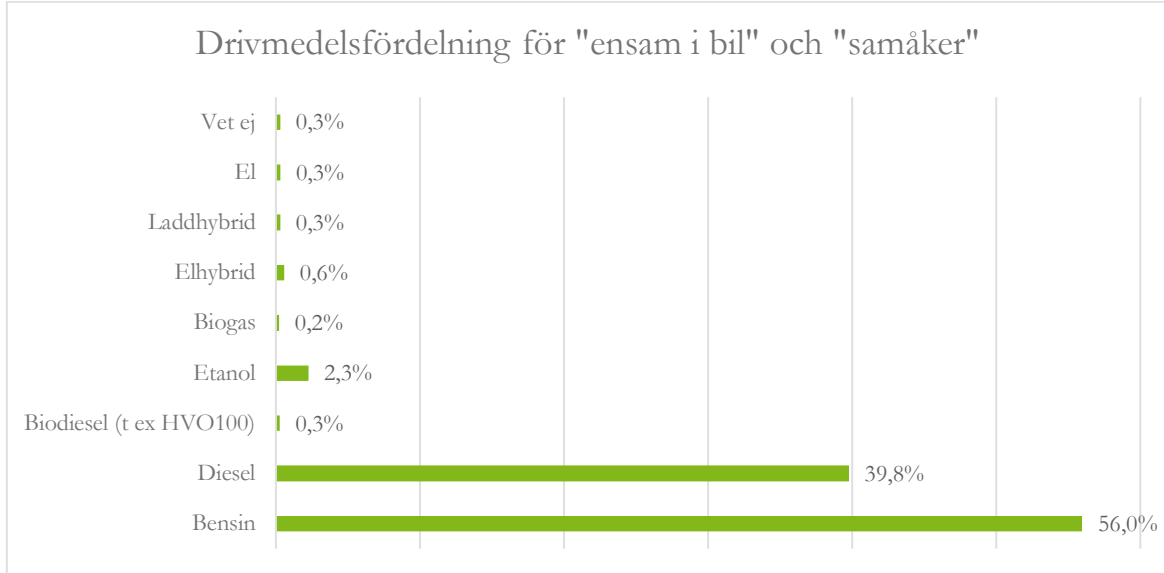
I kommande figurer, där frågor korsjämförs med transportsätt till/från arbetsplatsen, anges inte alternativen nedan med svarsandelar under 1,0 procent.



(3, frekvensanalys, viktat, andel av summan av resultatet)

### 2.1.1 Resultat drivmedel ensam i bil och samåker

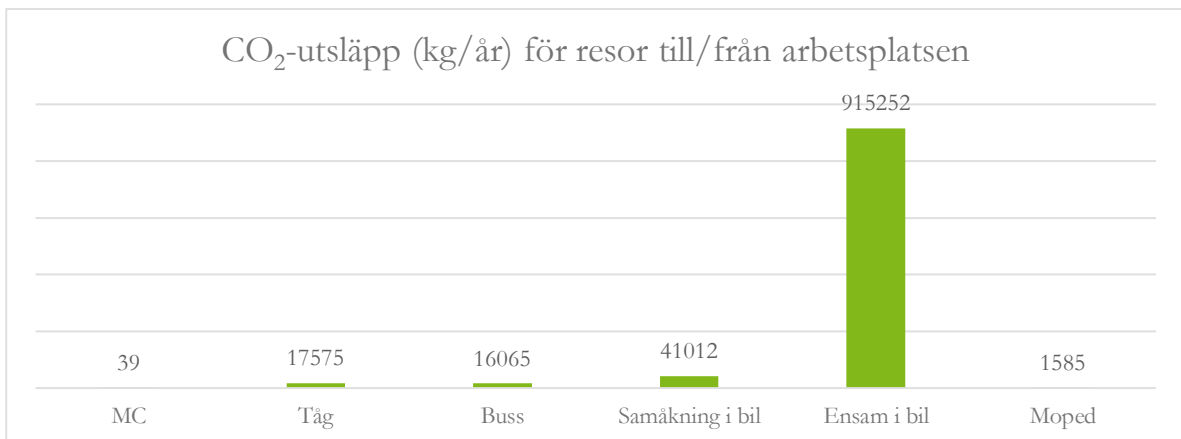
Medarbetare som reser ensam i bil eller samåker använder till största del bensin och diesel som drivmedel, se nedan.



(3b, frekvensanalys, viktat, andel av summan av resultatet)

### 2.1.2 Resultat CO<sub>2</sub>-utsläpp per transportsätt

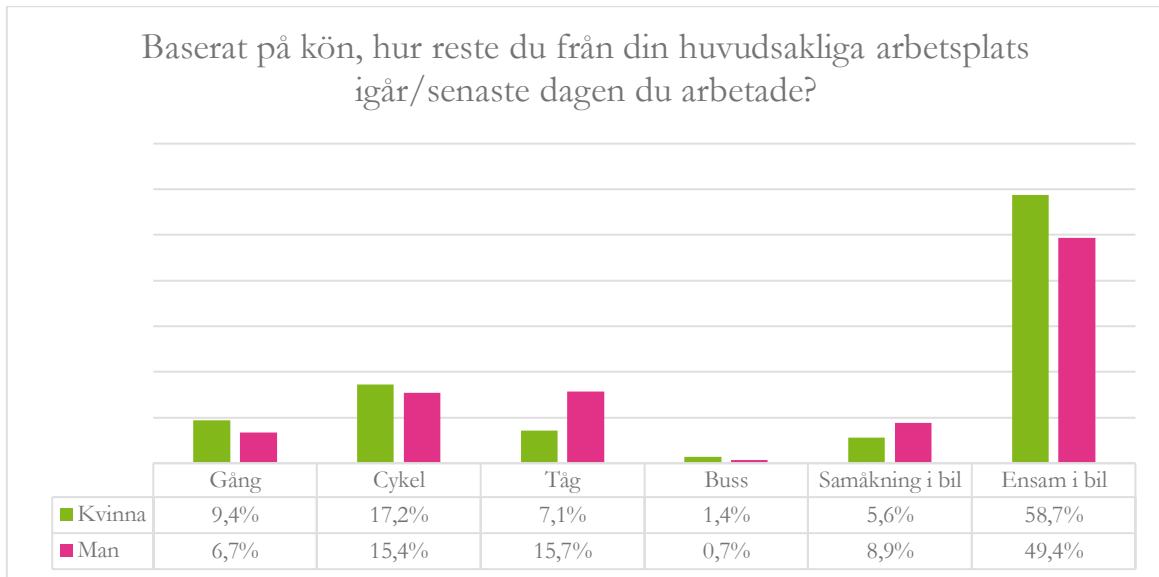
I nästa figur visas utsläppen för resor till och från den huvudsakliga arbetsplatsen per valt transportsätt. Totalt genererar Älmhults kommuns och Älmhultsbostäders medarbetares arbetsresor 991 528 kg koldioxidutsläpp per år. Ensam i bil står för den största delen av CO<sub>2</sub>-utsläppen.



(bak2x3, korsjämförelse, viktat)

### 2.1.3 Resultat per kön

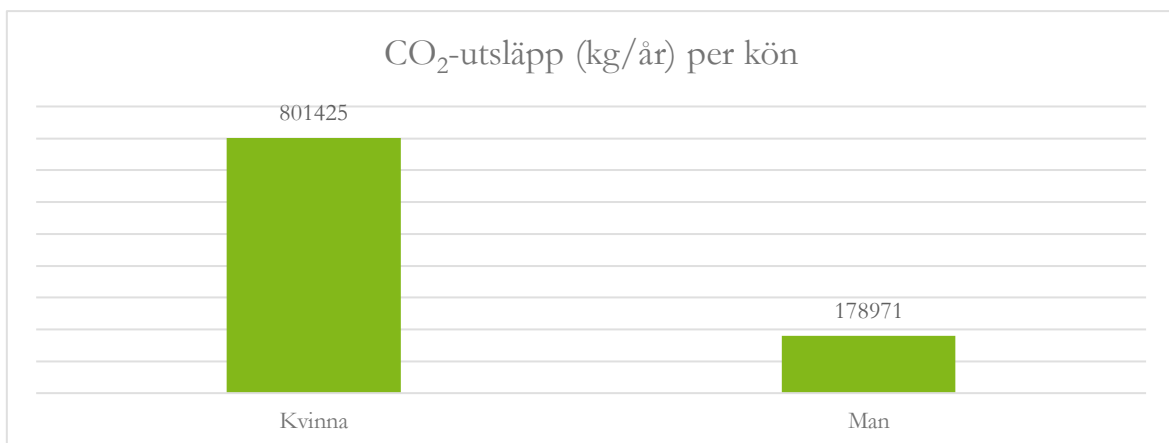
Se nedan för färdssätt från arbetsplatsen igår/senaste dagen medarbetaren arbetade jämfört per kön.



(3x22, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per kolumn)

#### 2.1.3.1 Resultat CO<sub>2</sub>-utsläpp per kön

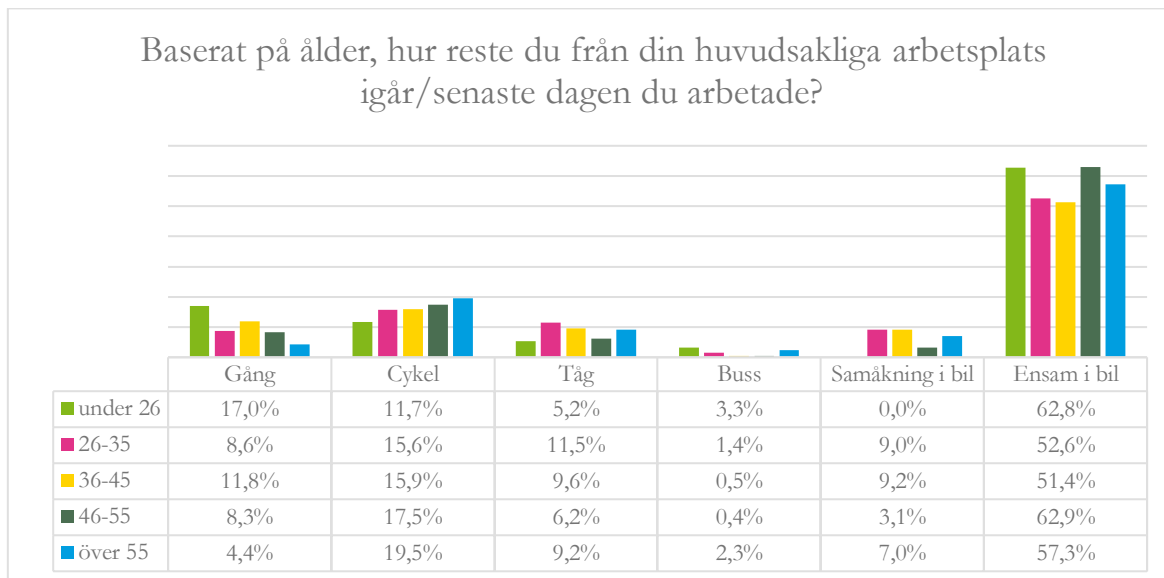
Nedan visas de CO<sub>2</sub>-utsläpp som medarbetarnas resor till och från arbetet under ett år genererar fördelat per kvinnor och män. Kvinnor utgör en majoritet av medarbetarna, vilket förklarar deras, i förhållande till männen, höga utsläppssiffror. I verkligheten genererar männens arbetsresor högre koldioxidutsläpp än kvinnornas; i genomsnitt 840,2 kg per person och år. Kvinnornas arbetsresor genererar 769,9 kg koldioxidutsläpp per person och år.



(bak2x22, korsjämförelse, viktat)

## 2.1.4 Resultat per åldersgrupp

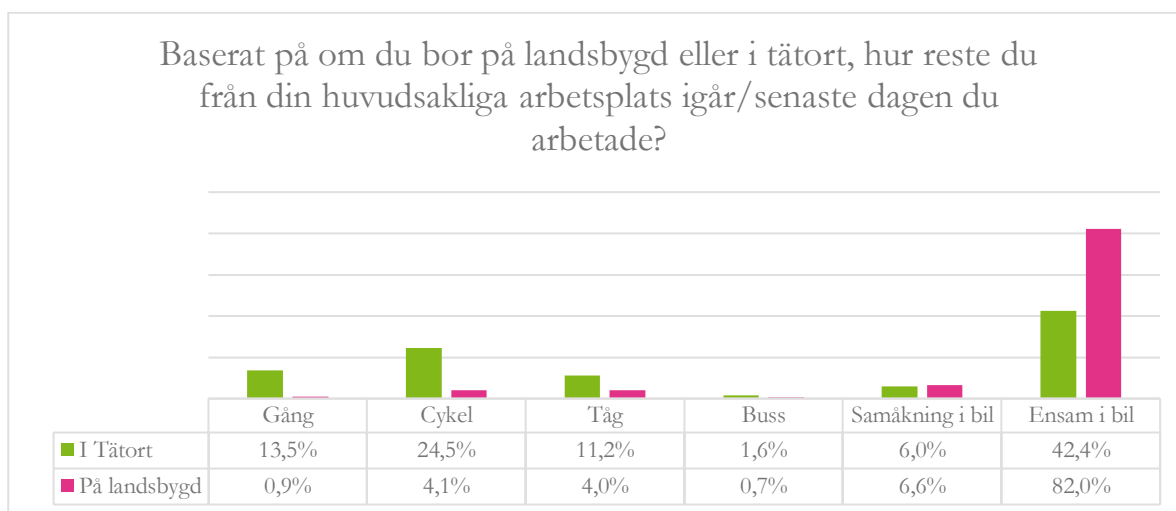
Nedan visas hur medarbetarna reser till/från sin arbetsplats baserat på ålder.



(3xage, korsjämförelse, viktat, andel av svarande per kolumn)

## 2.1.5 Resultat per landsbygd och tätort

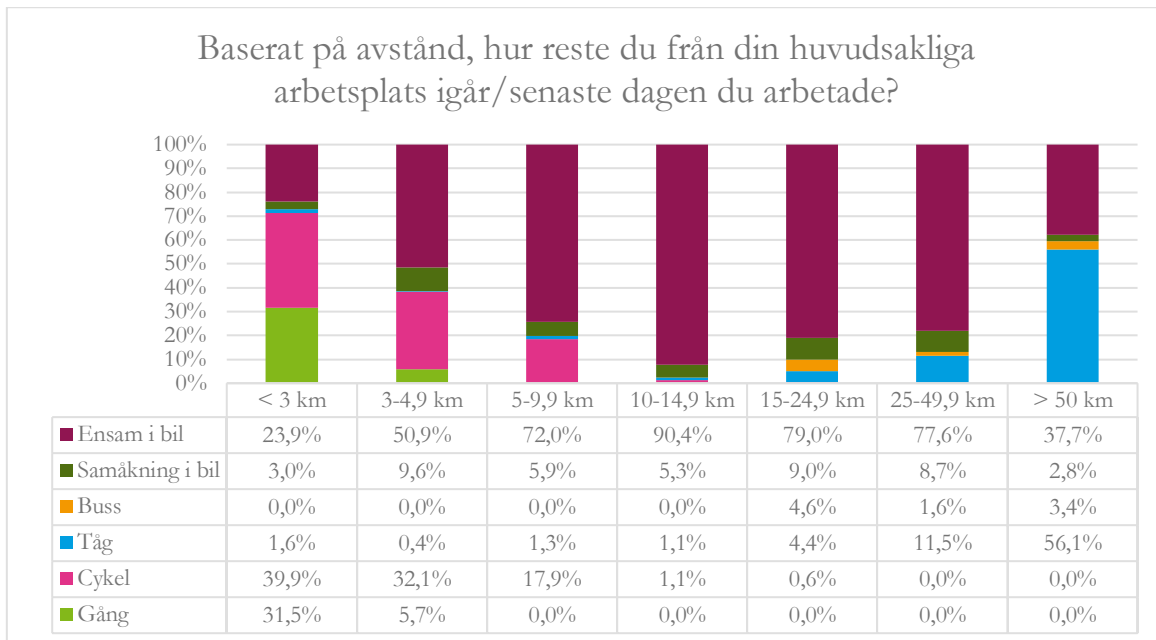
Nedan visas vilket transportsätt som används i huvudsak för arbetsresor till arbetsplatsen jämfört mellan anställda som bor på landsbygd respektive i tätort.



(3x25, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per kolumn)

## 2.1.6 Resultat per avståndsintervall

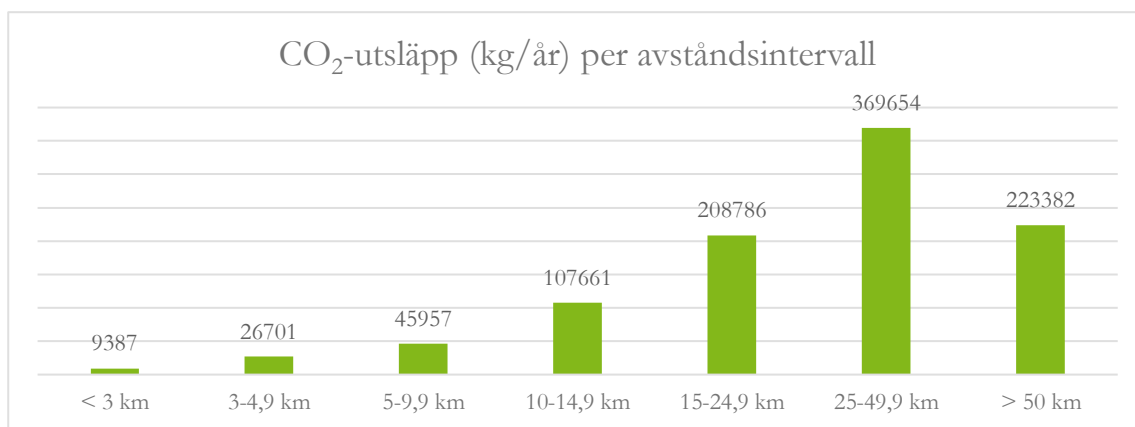
Nedan visas hur de anställda reste från sin huvudsakliga arbetsplats baserat på avståndet mellan bostad och arbete. 23,9 procent av de som bor inom 3 km från sin arbetsplats reser ensamma i bil.



(3xbak3, korsjämförelse, viktat, andel av svarande per kolumn)

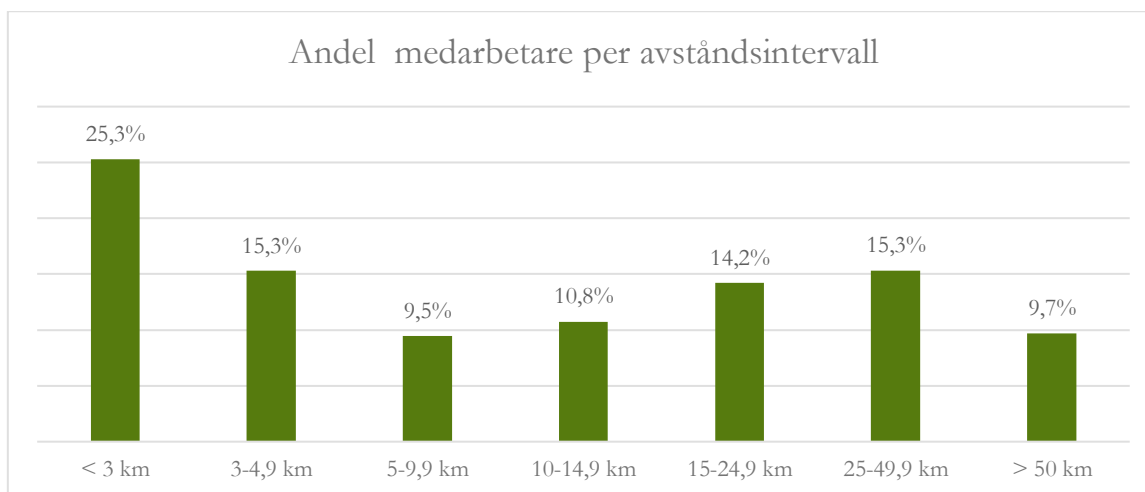
### 2.1.6.1 Resultat CO<sub>2</sub>-utsläpp per avståndsintervall

Nedan redovisas utsläpp för resor till/från arbetet i förhållande till vilket avstånd medarbetaren har mellan bostad och arbetsplats samt andelen anställda per avståndsintervall.



(bak2xbak3, korsjämförelse, viktat)

I nästa figur presenteras andelen medarbetare per avståndsintervall. Vi noterar då att avståndsintervallet 25–49,9 km motsvarar 15,3 procent av medarbetarna – men 37,3 procent av koldioxidutsläppen.

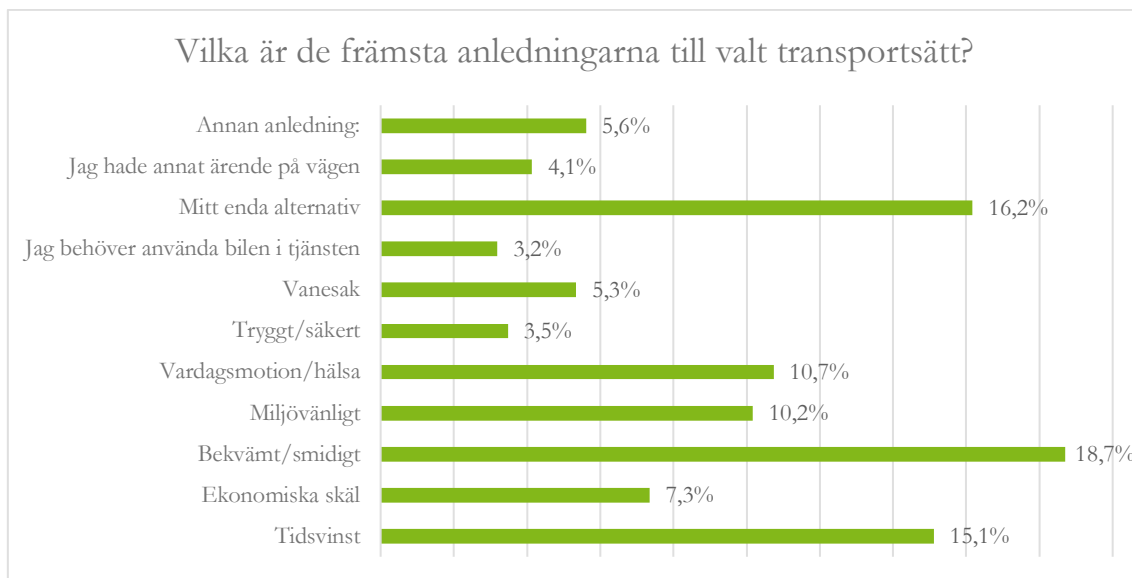


(3x bak, korsjämförelse, riktat, andel av summan av resultatet)

## 2.2 Vilka är de främsta anledningarna till det valda transportsättet från din huvudsakliga arbetsplats igår/senaste dagen du arbetade?

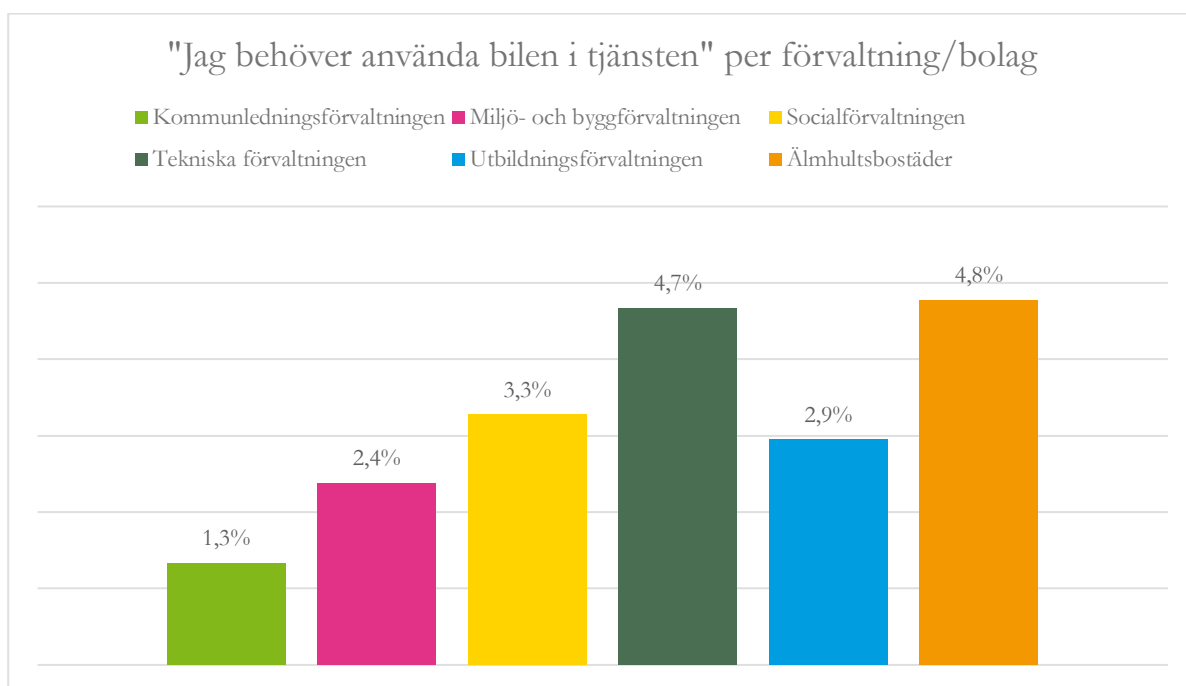
På denna fråga fick medarbetarna välja de främsta anledningarna till det färdmedelsval de gjorde till och från arbetsplatsen igår/senaste dagen de arbetade. Se figuren nedan för medarbetarnas främsta anledningar till valt transportsätt. Alternativen var:

- Tidsvinst
- Ekonomiska skäl
- Bekvämt/smidigt
- Miljövänligt
- Vardagsmotion/hälsa
- Tryggt/säkert
- Vanesak
- Jag behöver bilen i tjänsten
- Mitt enda alternativ
- Jag hade annat ärende på vägen



(4, frekvensanalys, viktat, andel av summan av resultatet)

Svarsalternativet ”Jag behöver använda bilen i tjänsten” får 3,2 procent av andelen svar. Se figuren nedan för fördelning per förvaltning/bolag.

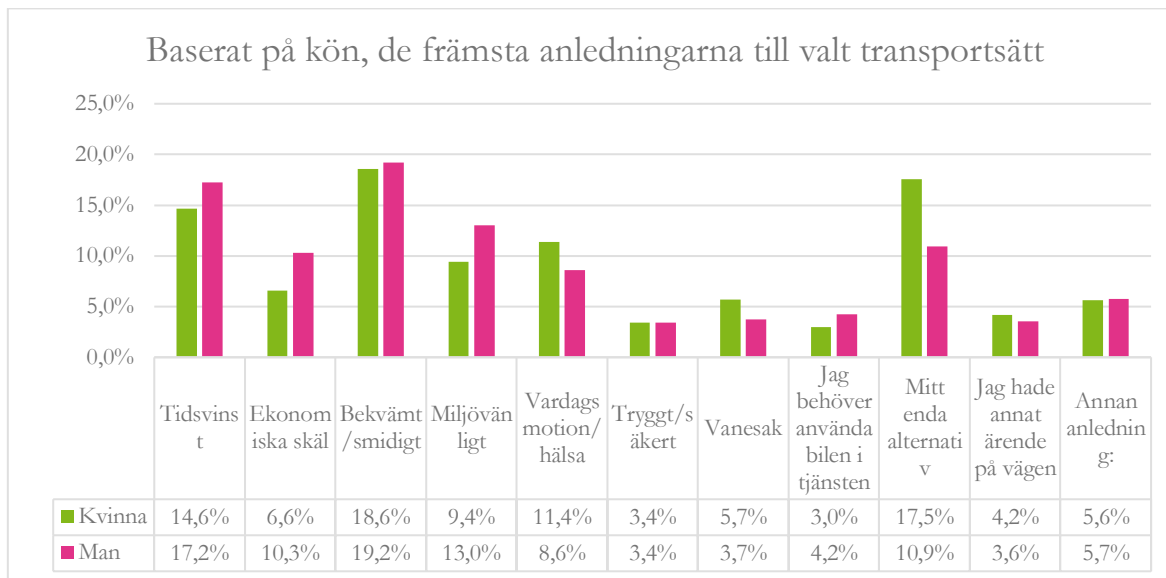


(korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per rad)



## 2.2.1 Resultat per kön

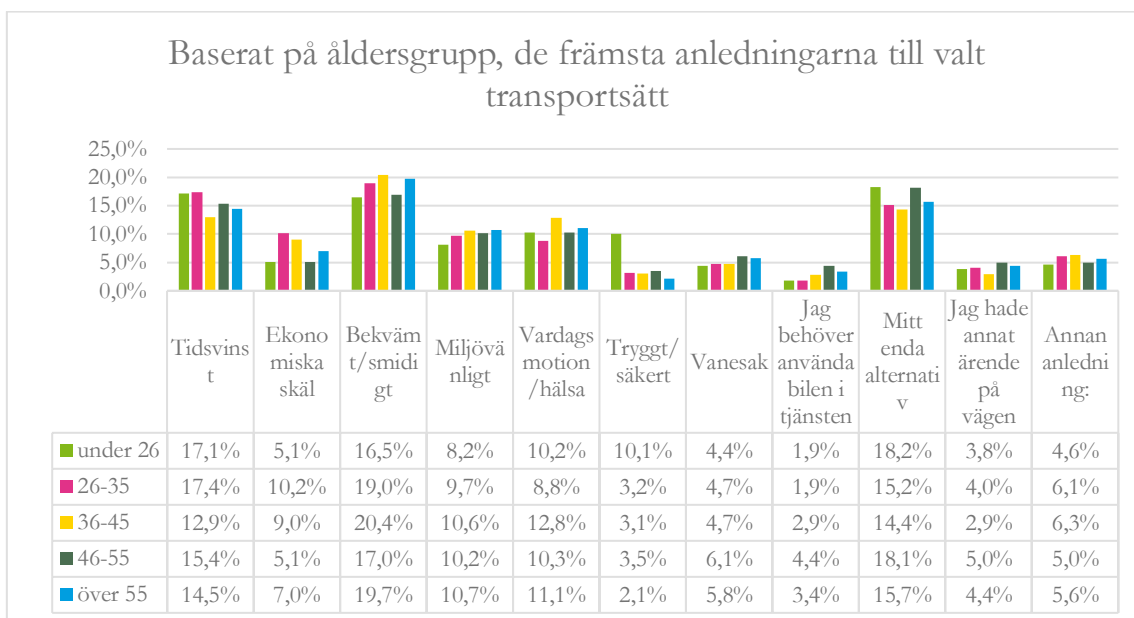
Nedan visas de främsta anledningarna för valt transportsätt per män och kvinnor.



(22x4, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per rad)

## 2.2.2 Resultat per åldersgrupp

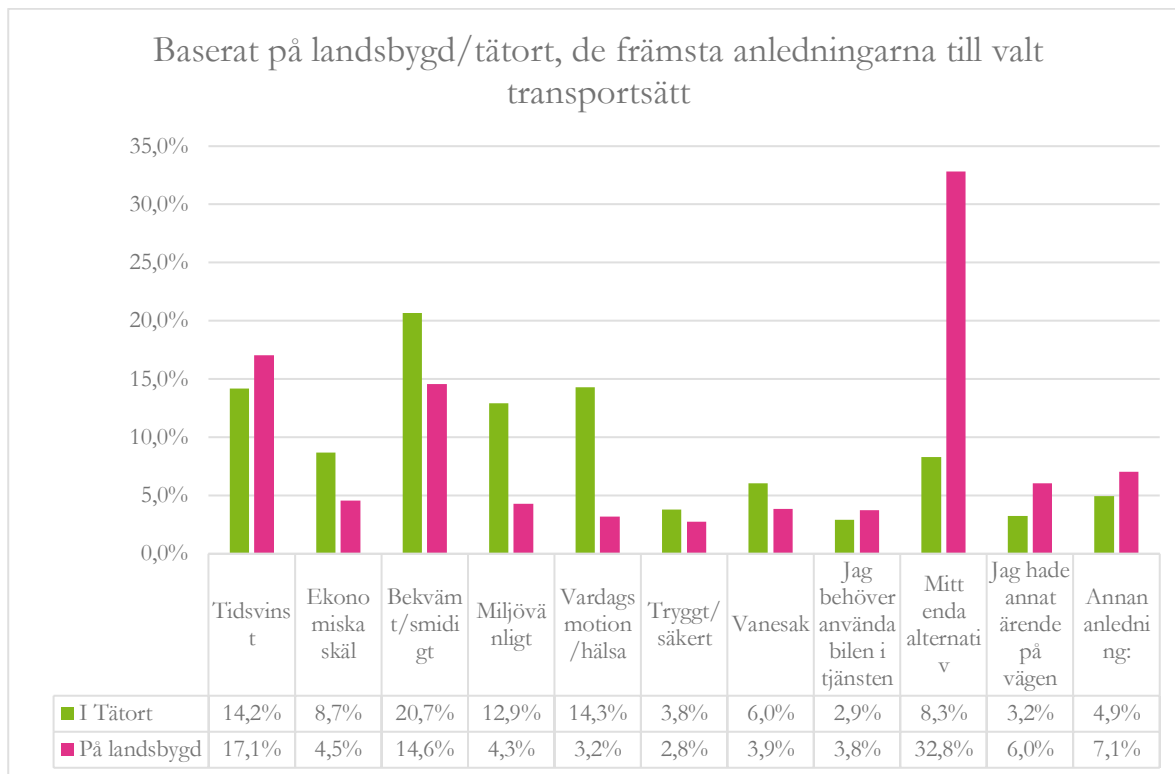
Nedan visas de främsta anledningarna till valt transportsätt jämfört med olika åldersgrupper.



(agesx4, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per rad)

### 2.2.3 Resultat per landsbygd och tätort

Nedan visas anledningarna till valt transportsätt baserat på om medarbetarna bor på landsbygd eller i tätort.

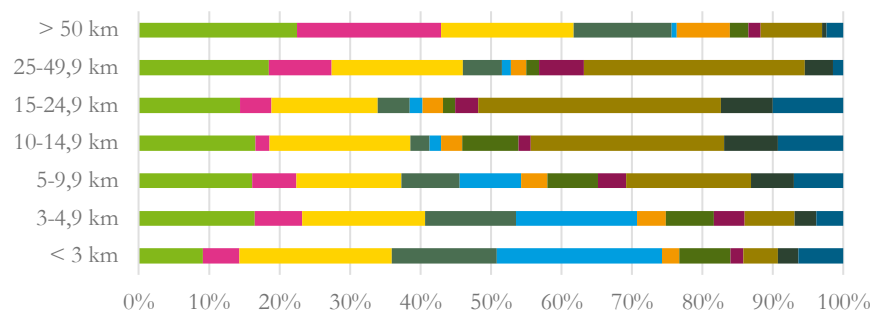


(25x4, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per rad)

### 2.2.4 Resultat per avståndsintervall

Nedan presenteras resultatet av de främsta anledningarna till valt transportsätt per avstånd mellan bostad och arbetsplats.

## Anledningar till valt transportsätt per avstånd mellan bostad/arbete



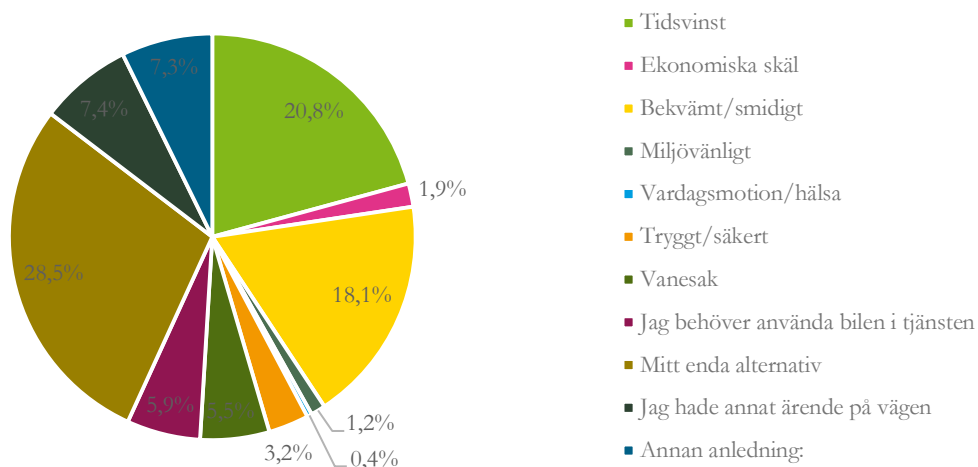
	< 3 km	3-4,9 km	5-9,9 km	10-14,9 km	15-24,9 km	25-49,9 km	> 50 km
■ Tidsvinst	9,2%	16,5%	16,2%	16,6%	14,4%	18,5%	22,5%
■ Ekonomiska skäl	5,2%	6,7%	6,3%	2,0%	4,5%	8,8%	20,4%
■ Bekvämt/smidigt	21,6%	17,5%	14,9%	20,0%	15,0%	18,7%	18,8%
■ Miljövänligt	14,9%	12,9%	8,3%	2,8%	4,6%	5,6%	13,9%
■ Vardagsmotion/hälsa	23,4%	17,2%	8,7%	1,6%	1,8%	1,2%	0,7%
■ Tryggt/säkert	2,4%	4,1%	3,8%	3,0%	2,9%	2,2%	7,5%
■ Vanesak	7,3%	6,8%	7,1%	8,0%	1,8%	1,8%	2,6%
■ Jag behöver använda bilen i tjänsten	1,8%	4,4%	4,0%	1,7%	3,3%	6,3%	1,8%
■ Mitt enda alternativ	4,9%	7,0%	17,7%	27,4%	34,4%	31,4%	8,7%
■ Jag hade annat ärende på vägen	3,0%	3,1%	6,1%	7,7%	7,4%	4,0%	0,6%
■ Annan anledning:	6,3%	3,8%	7,0%	9,3%	10,0%	1,5%	2,4%

(bak 3x4, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per rad)

### 2.2.5 Resultat per valt transportsätt till arbetsplatsen igår/senaste dagen den svarande arbetade

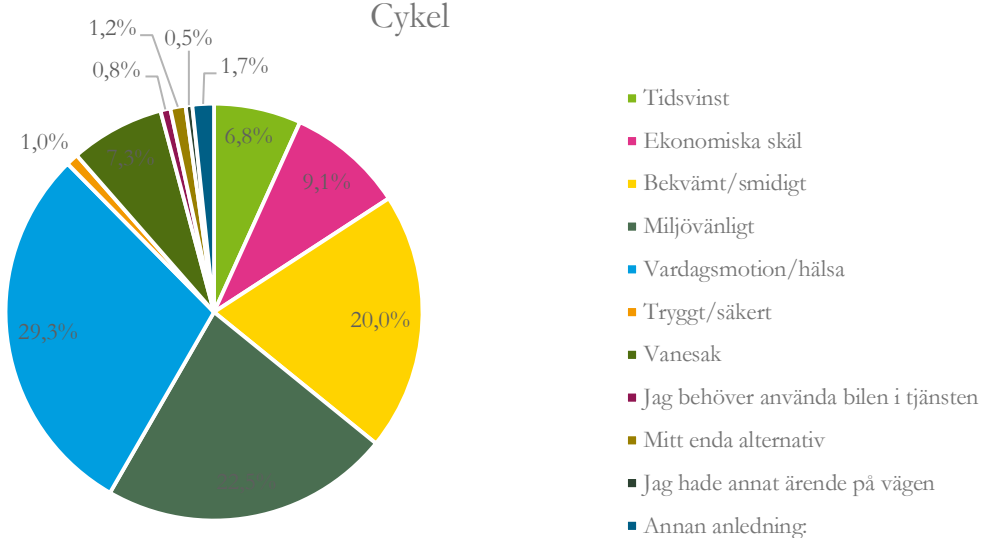
Se nedan figurer för de främsta anledningarna till valt transportsätt per valt transportsätt igår/senaste dagen man arbetade.

## Ensam i bil



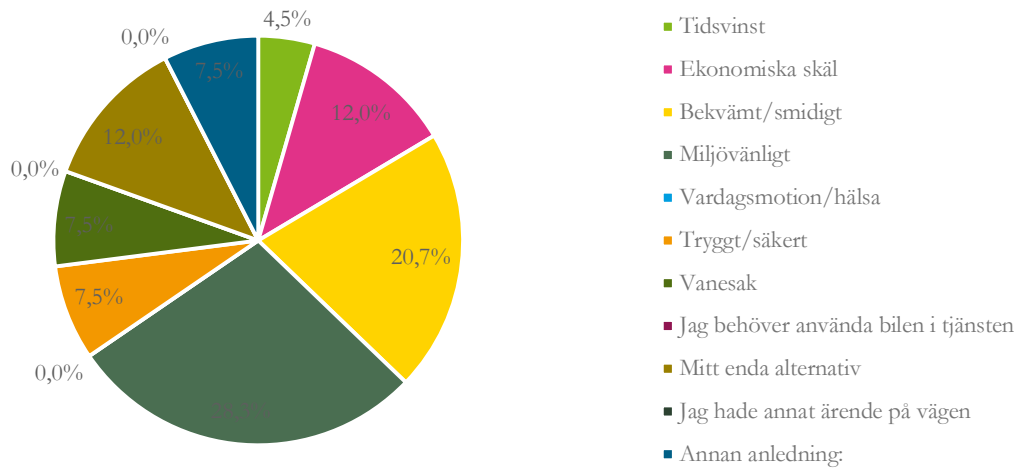
(3x4, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per rad)

## Cykel



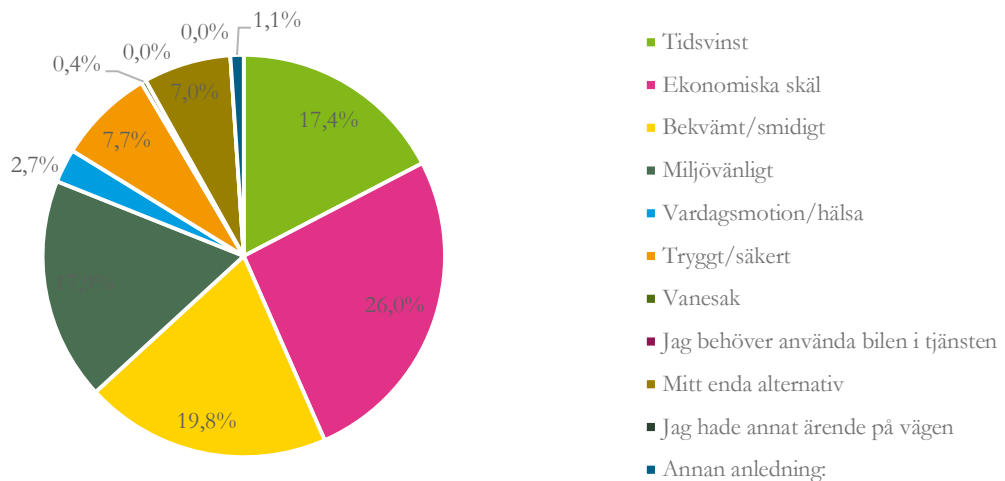
(3x4, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per rad)

## Buss

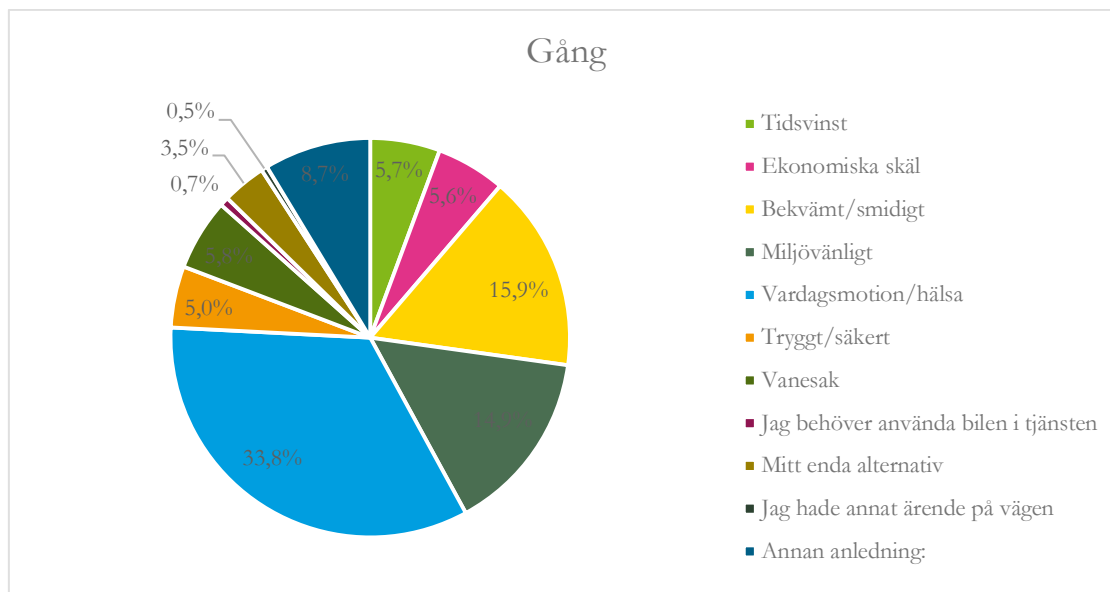


(3x4, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per rad)

## Tåg



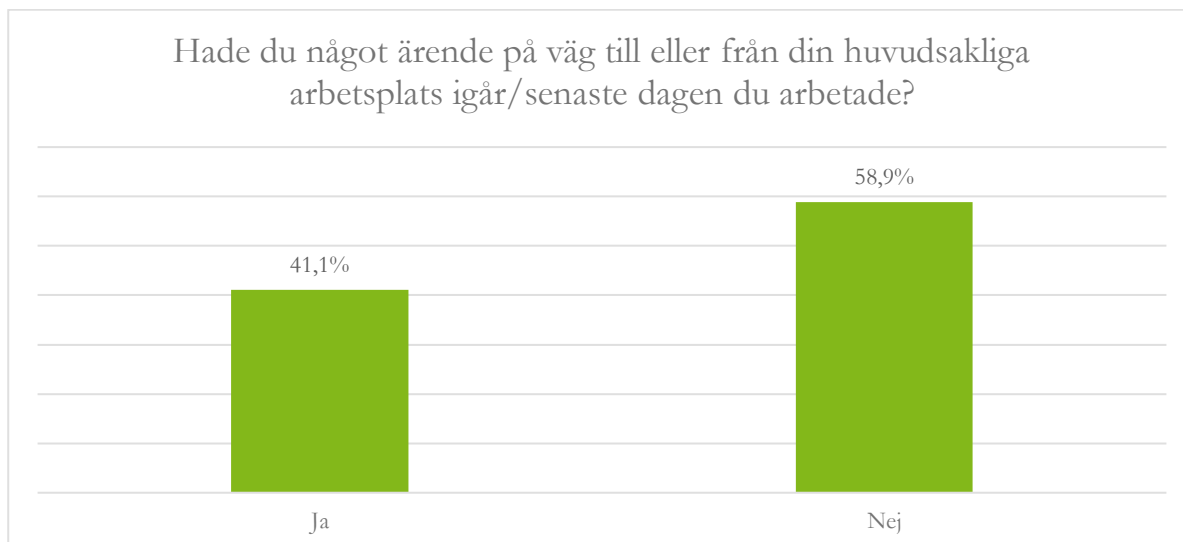
(3x4, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per rad)



(3x4, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per rad)

### 2.3 Hade du något ärende på väg till eller från din huvudsakliga arbetsplats igår/senaste dagen du arbetade? Om ja, vilken typ av ärende?

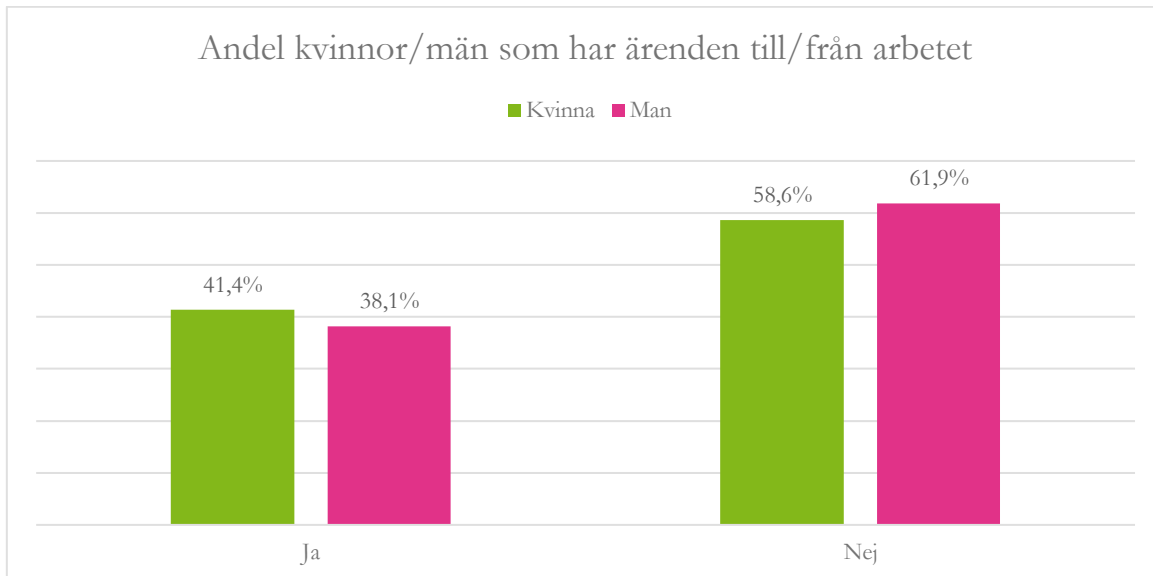
41,1 procent av medarbetarna hade ärenden på väg till eller från arbetet och 58,9 procent hade inte ärenden, se nedan.



(5, frekvensanalys, viktat, andel av summan av resultat)

### 2.3.1 Resultat per kön

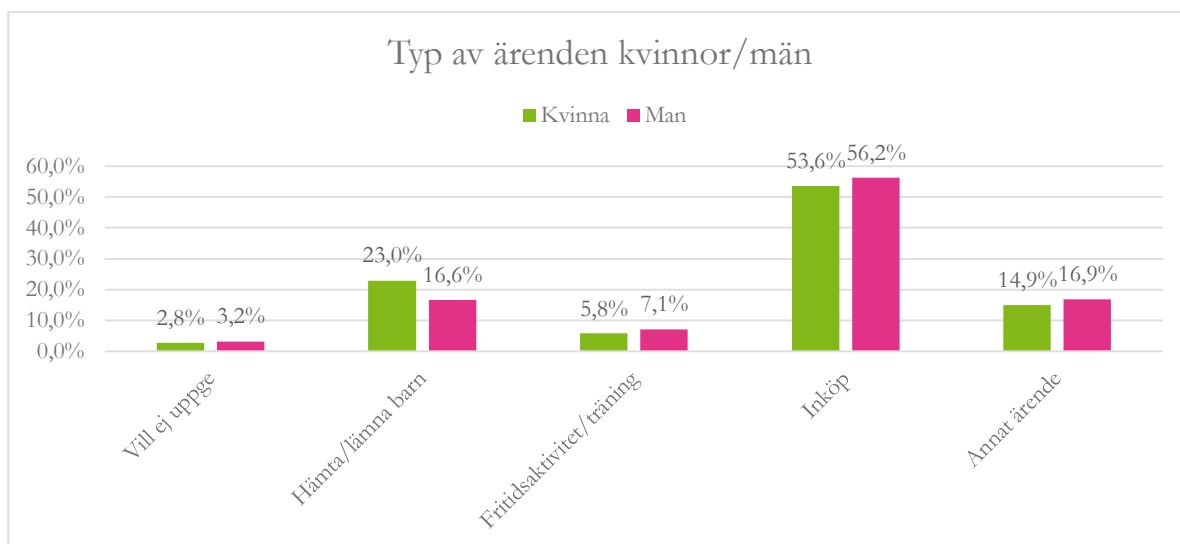
Hade du något ärende på väg till eller från din huvudsakliga arbetsplats igår baserat på kön, se nedan.



(22x5, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per rad)

#### 2.3.1.1 Resultat typ av ärende per kön

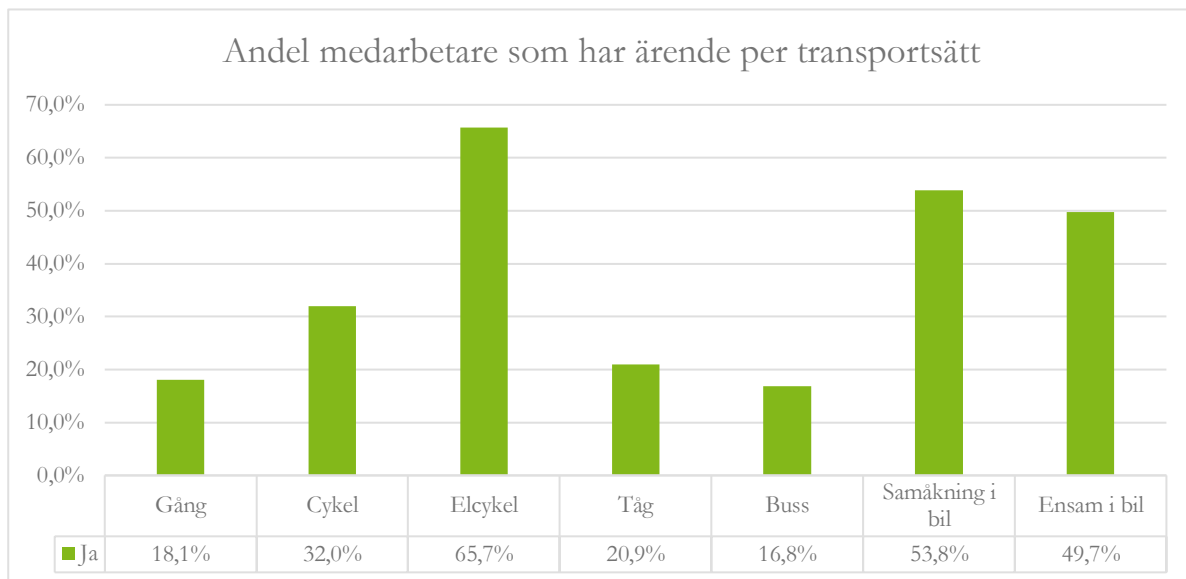
Nedan visas vilken typ av ärenden kvinnor och män har.



(22x5b, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per rad)

### 2.3.2 Resultat per valt transportsätt

Nedan visas andelen medarbetare som gör ärenden per valt transportsätt till/från arbetet. De som kör bil gör ärenden i större utsträckning än de som använder övriga transportsätt.



(3x5, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per rad)

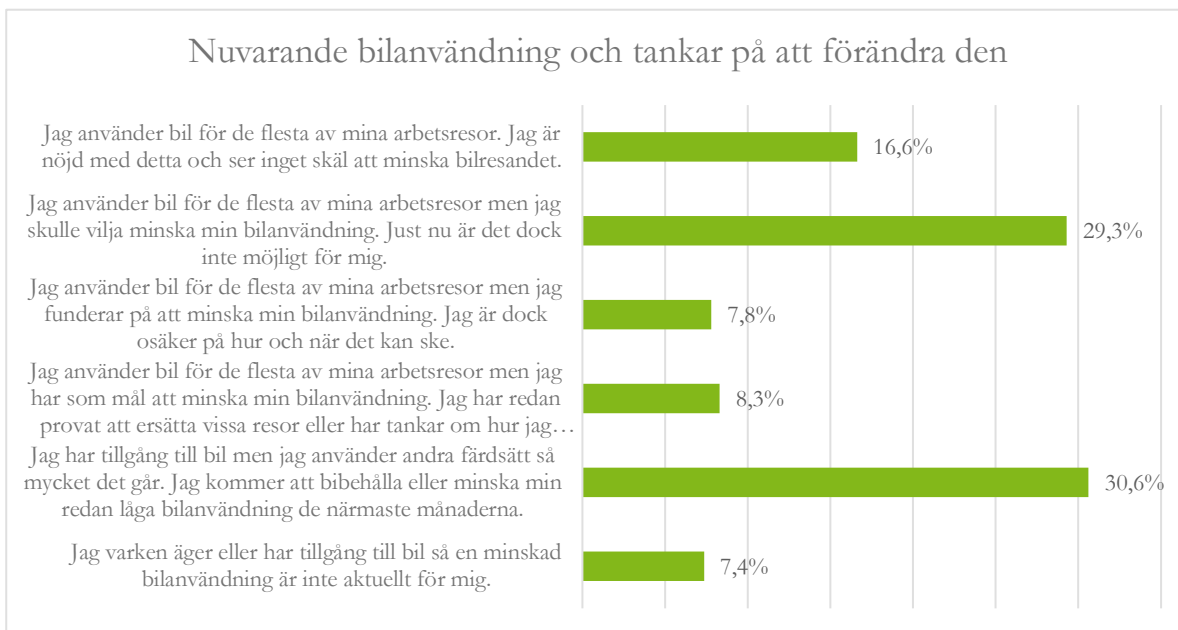
### 2.4 Beskriv din nuvarande bilanvändning till/från arbetet och dina eventuella tankar på att förändra detta

I denna fråga besvarar respondenten ett påstående kring sin bilanvändning till/från arbetet och eventuell tanke kring att förändra den, utefter sin nuvarande situation. De sex påståendena är:

- Jag varken äger eller har tillgång till bil så en minskad bilanvändning är inte aktuellt för mig
- Jag har tillgång till bil men jag använder andra färdsätt så mycket det går. Jag kommer att bibehålla eller minska min bilanvändning de kommande månaderna
- Jag använder bil för de flesta av mina arbetsresor men jag har som mål att minska min bilanvändning. Jag har redan provat ersätta vissa resor eller har tankar om hur jag ska göra det
- Jag använder bil för de flesta av mina arbetsresor men jag funderar på att minska min bilanvändning. Jag är dock osäker på hur och när det kan ske
- Jag använder bil för de flesta av mina arbetsresor men jag skulle vilja minska min bilanvändning. Just nu är det dock inte möjligt
- Jag använder bil för de flesta av mina arbetsresor. Jag är nöjd med detta och ser inget skäl att minska bilresandet.



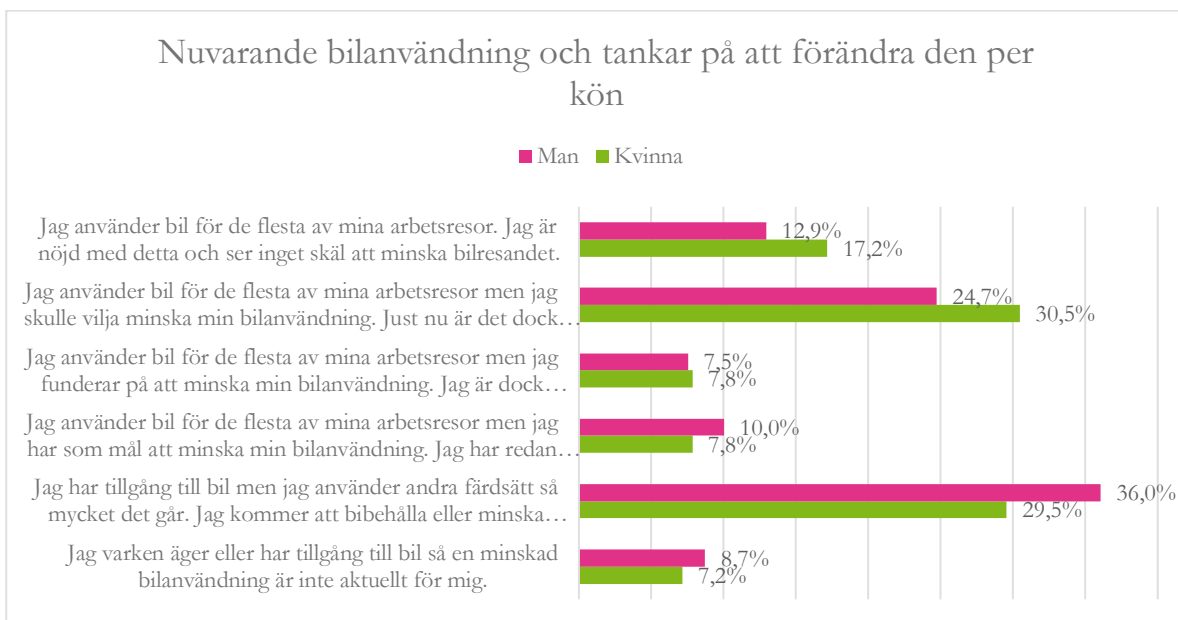
Nedan visas nuvarande bilanvändning och tankar på att förändra den.



(6, frekvensanalys, viktat, andel av summan av resultatet)

## 2.4.1 Resultat per kön

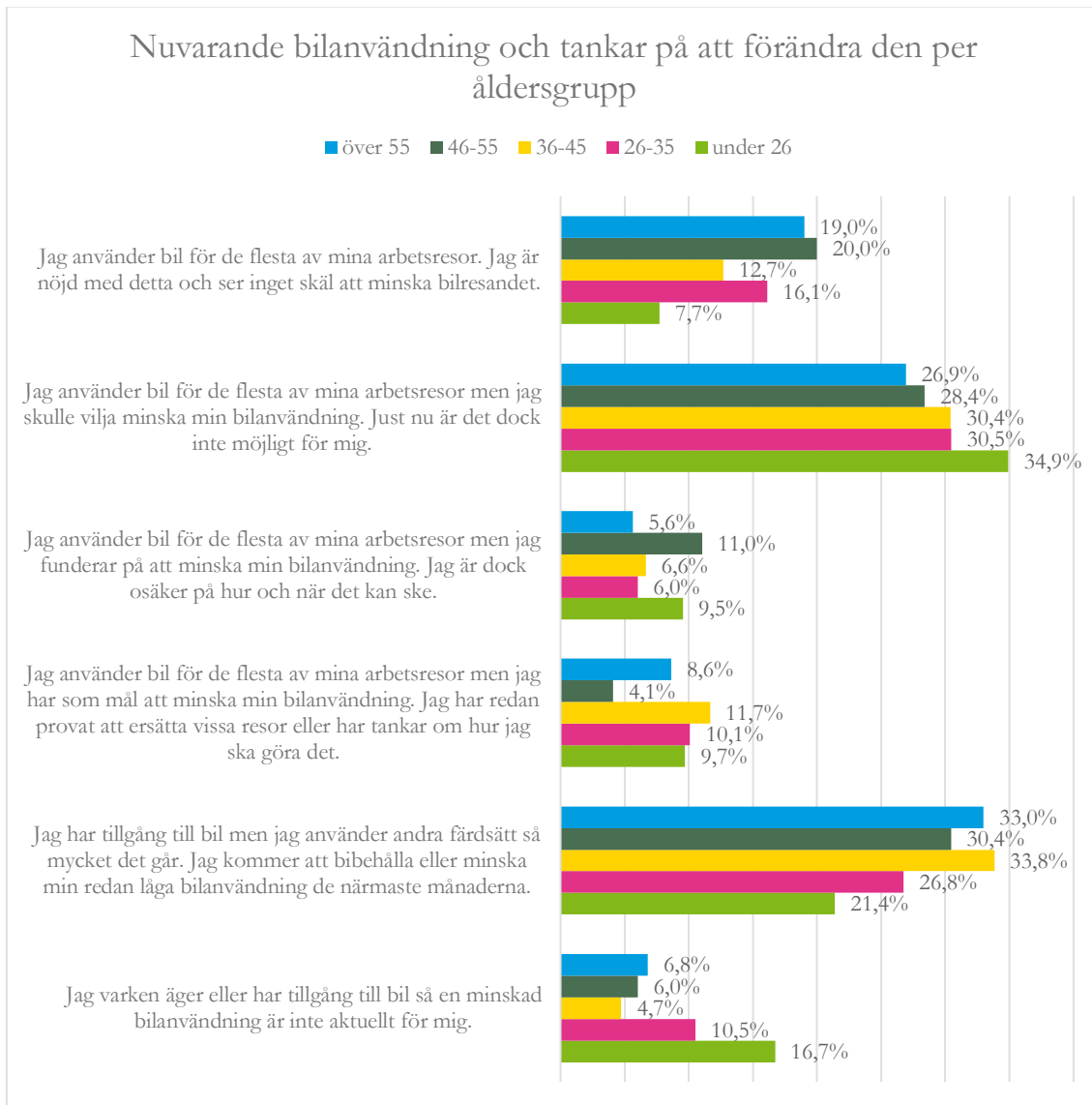
Nedan visas resultatet per kön.



(22x6, korsjämförelse, viktat, andel av svarande per rad)

## 2.4.2 Resultat per åldersgrupp

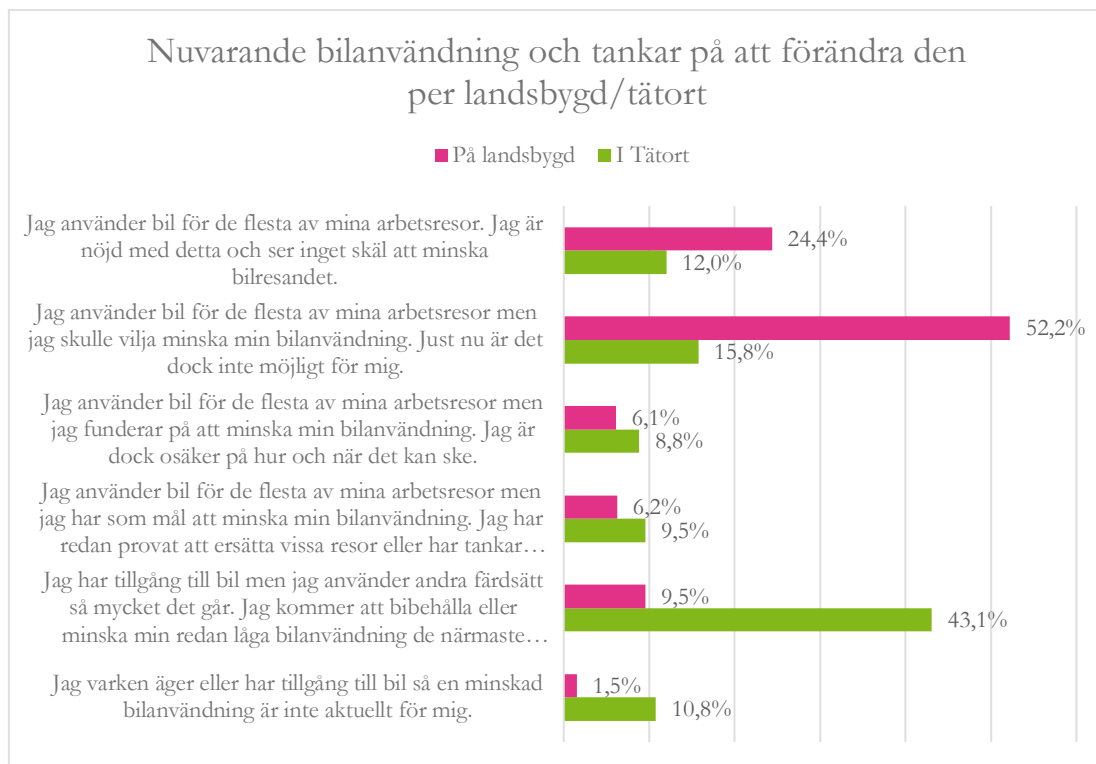
Nedan visas nuvarande bilanvändning och tankar att förändra den per åldersgrupp.



(ageX6, korsjämförelse, viktat, andel av svarande per rad)

## 2.4.3 Resultat per landsbygd och tätort

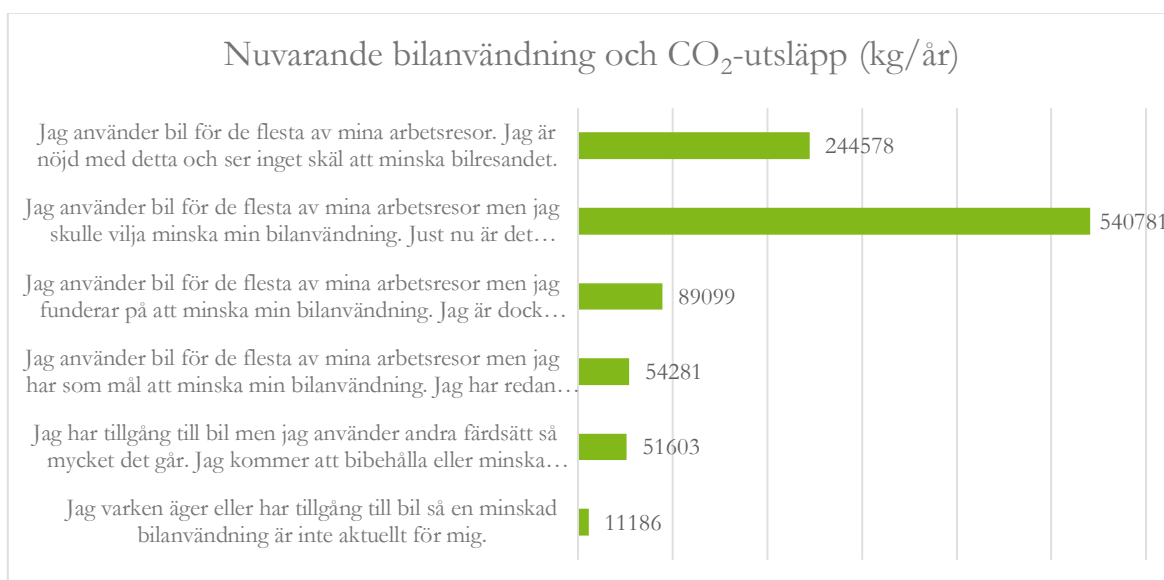
Nedan visas bilanvändningen och tankar på att förändra detta i förhållande till om du bor på landsbygd eller i tätort.



(25x6, korsjämförelse, viktat, andel av svarande per rad)

#### 2.4.4 Resultat CO<sub>2</sub>-utsläpp per nuvarande bilanvändning

Se nedan för CO<sub>2</sub>-utsläpp per nuvarande bilanvändning och förändringsbenägenhet.



(bak2x6, korsjämförelse, viktat)

## 2.5 Synpunkter och förbättringsförslag gällande resor till och från arbetet

Nedan presenteras ett urval av de vanligast förekommande fritextsvaren avseende synpunkter och förbättringsförslag gällande resor till och från arbetet fördelat per valt färdstätt.

### Gång

- *Snålskjutsen är ett fantastiskt erbjudande!*
- *Bättre plogning/sandning av trottoarer och cykelvägar då det är snö.*
- *Bättre cykelvägar i kommunen.*
- *Ett övergångsställe vid tandvårdshuset mot Östergatan hade varit önskvärt.*

### Cykel

- *Någon form av uppmuntran till ökat cykelanvändning, t ex rabatt på cykel/elcykel och hjälm/hövdning.*
- *Det vore kanske bra om dom som i princip alltid cyklar till arbetet kunde få något sorts bidrag när man köper en cykel och även använder den när man cyklar till möten på arbetstid.*
- *Vinterhalvåret kör jag mycket mer bil än sommarhalvåret. Mina barn är små och jag vill inte att de ska cykla när det är halt ute.*
- *I vårt område, Möckeln, är det första besöket för bussnummer 30 klockan 10:50. Så med den här bussen kommer inte i anställda och eleverna tid, vilket tvingar de flesta av dem i området att använda sina bilar. Vi behöver buss 30 mellan 07:00 och 07:45 - då vi kommer att spara mycket privat transport från Möckeln till Älmbult på morgonen.*
- *Vi behöver en större cykelparkering för att ställa cykeln under tak. Där är redan trångbott och gärna en cykelpump.*
- *Utskick av tåg- och busstidtabell inom kommunen så att dom tåg och bussar man kan ta mellan våra orter blir riktigt kända för alla.*
- *Cykelbanan över järnvägsbron borde markeras med fält för cykel respektive gående. Bättre underhåll av cykelbanorna vad det gäller snöröjning och borttagande av grus. Färgad markering när cykelbana korsar väg.*
- *Vid snö - börja att skotta cykelvägarna innan bilvägarna. Bilarna kommer fram ändå.*
- *Förbättrad kollektivtrafik, buss från och till ytterområdena i kommunen. Utökade turer med snålskjutsen inom tätorten.*
- *Bättre laddningsmöjlighet för elfordon vid arbetsplatser.*
- *Låsbara cykelförråd med elkontakt för el-cykel (25 km/tim) och elmoped (45 km/tim) samt starkare/snabbare elstolpar för laddning av elbil.*
- *Kommunal försäkring för elmoped som används för resa till jobbet.*
- *Bättre cykelvägar till och från tätorten. Inte roligt att cykla på väg 120.*

### Tåg

- Den här är ju inte ny, men högre träffprocent avseende fungerande tåg som kommer och går enligt tidtabell, har tillräckligt med sittplatser och fungerande wifi hade verkligen varit guld för oss som pendlar lite längre.
- Mycket tågförseningar gör tågpendlingen besvärlig periodvis. Det är det största hotet mot det kollektiva åkandet.
- När pendlingstågen kommer in på morgonen är kapaciteten i trappan upp till gångbron alldeles för liten (Obs, har bara koll på Malmötågen). Det kan ta > 5 min att bara komma upp för trappan. Känns onödigt underdimensionerat. Ankommande morgonpendlingståg som stockningen blir alltför stor. Ett alternativ som kanske skulle hjälpa en del är att de inkommande pendlingstågen fick stanna vid perrong 1. Då skulle de om inte ska över gångbro inte behöva gå upp för trappan och trycket kanske skulle minska lite.
- På sträckan Älmhult-Växjö gör Öresundstågen ett uppehåll i Alvesta på tolv minuter. Hade uppehållet kunnat förkortas så hade stora besparingar i restid kunnat åstadkommas. Det är inte rimligt att en resa på ungefär 45 minuter har ett uppehåll som är nästan en tredjedel av restiden. En vanlig arbetsvecka spenderar jag ungefär två timmar i Alvesta. Därtill skulle avgångstiderna från Älmhult kunna vara bättre utspridda. Krösatågen går vanligtvis ungefär en kvart innan Öresundstågen. Det hade varit mer fördelaktigt om Öresundstågen och Krösatågen gick med en halvtimmas mellanrum.
- Kostnaden är för hög för de som pendlar till/från jobbet.
- Bilen är inget alternativ för mig av tidsskäl då jag arbetar på tåget mm. Även ekonomiskt och av hälsoskäl. Barnen går och cyklar själva till skolan vilket är viktigt i deras självkänsla.
- Ge kommunanställda ett bättre erbjudande på årskort i kollektivtrafiken än det nuvarande som är det samma som länstrafiken Kronoberg erbjuder.
- Subventioneringen för pendlare med buss/tåg (Länstrafiken/Öresundståg) borde gälla alla anställda, även visstidsanställda och inte bara fast anställda.
- Ha uthyrningscyklar som kan lånas vid stationen.
- Vi behöver tjänstecyklar på Haganässkolan eftersom vi har väldigt många ärenden till kommunbuset.
- Fler avgångstider med Krösatåget.
- Tåg som går i tid.
- Fler tåg på helgerna från Killeberg, tidiga mornar saknas ju tåg.
- En stor förbättring för tågpendlare till Älmhult hade varit om buss 30 hade varit bättre anpassad till tågtiderna! Som det är nu är marginalen mellan Öresundståget som kommer söder ifrån på morgonen (beräknad ankomst 7:32) endast 3 minuter. Denna 3-minuters marginal försvinner snabbt vid minsta försening.

## Buss

- Erbjudandet om årskort för anställda i kommunen stämmer inte med verkligheten. Jag räknade på det och jag har bara två zoner och reser inte en månad då man har semester. Jag köper mitt periodkort via nätet då har jag rabatt. Man kan också spara in perioder då man vet att man är ledig vissa dagar och då resa med reskassa som man laddar på periodkortet.

- *Kanske man kunde planera så att buss 123 och 857 inte gick nästan samtidigt utan med 30 min mellanrum för då är det ju perfekt att bo i den pärla som Diö är.*
- *Fler bussar mellan Älmhult och Häradsbäck. Nu finns det bara en per dag och ingen under skollov. Det är ett stort problem för mig. Bussen tillbaka till Häradsbäck återvänder redan klockan 15.30.*

## Samåkning i bil

- *Har räknat på vad det kostar att samåka i bil till arbetet jämfört med att resa kollektivt. Om vi är två personer eller fler så är det tyvärr dyrare att åka tåg till och från arbetet, trots höga drivmedelskostnader. Därför kommer vi inte att välja ett obekvämt sätt att resa, utan tidsvinst, som dessutom är dyrare. Dock är jag öppen för att flytta till Älmhults kommun för att slippa arbetsresor.*
- *Säkrare cykelvägar. Snöröjningen senaste vintern var inte bra på sträckan Möckeln-centrum. Det borde vara högre prioritet på att hålla cykelvägar snöfria framför bilvägar. Att cykla i 10 cm snö är inte enkelt dessutom stor skaderisk.*
- *Det är bra att Älmhults kommun försöker göra något åt bilresandet i byn. Min känsla är att många Älmhultsbor använder bilen onödigt mycket, vilket försämrar trafiksituationen för gång- och cykeltrafikanter avsevärt. Ju fler bilar det blir, desto fler blir det som inte vågar cykla till skolor etc. med sina barn och som därmed tar bilen de också. Bilresande föder på så sätt bilresande.*
- *Jag önskar att jag kunde klara mig utan bilen, tyvärr är det i dagsläget inte möjligt med långt till samhället, körningar till/från barnens fritidsaktiviteter, hämta/lämna på dagis och matinköp till en stor familj. När barnen blir lite större skulle jag kanske kunna använda elcykel till/från jobbet om jag har en transportvagn bakom. Då skulle det underlätta mycket om det fanns en cykelväg mellan Diö och Älmhult, vägen är smal, mörk och tungt trafikerad morgon och eftermiddag. Jag tror också att många fler skulle kunna tänka sig att cykla om det fanns en cykelväg där. Underbart att någon kommunanställd äntligen engagerar sig för att förbättra trafikutsläppen! TACK!*
- *Samåkning kan ske i större utsträckning.*
- *Med begränsad kollektivtrafik (två bussar per dag) är det svårt att se andra alternativ än bilen när man bor utanför tätorten.*
- *Bor man på landet finns det inga andra alternativ än att använda den egna bilen. Det finns ingen kollektivtrafik och att cykla/gå går inte eftersom det är för långt!*
- *Jag bor i Häradsbäck och har inte möjlighet att ta mig till och från jobbet på annat sätt än med bil. Bussförbindelser saknas tyvärr, annars hade jag valt att åka kollektivt vid alla resor till och från arbetet för att slippa ta bilen och värna om miljön.*
- *Bidrag till anställda att köpa elcykel.*

## Ensam i bil

- *Fler turer med bussen mellan Ryd och Älbult. Jag hade gärna åkt kollektivt mellan arbetet och hemmet. Det finns dock ingen kollektivtrafik som passar arbetstiderna. Enda bussen är anpassad efter skolornas tider.*
- *Jag har inget alternativ, finns ingen bussförbindelse och jag har 3 mil till jobbet*
- *Jag reser från Växjö varje dag och med kollektivt resande skulle restiden bli så mkt längre. Långa arbetsdagar och liten återhämtning.*
- *Jag försöker att samåka med min man som också pendlar när det går. Men hade det funnits en cykelväg så hade jag bytt ut bil mot cykel till viss del, speciellt på sommarhalvåret. Som det är nu är väg 120 väster om Älbult inte säker att cykla på. Hade kunnat tänka mig att köpa en elcykel då.*
- *Jag bor på landet i Älbults kommun och har för långt för att cykla och det finns ingen kollektivtrafik*
- *Om det fanns en cykelväg på väg 120 hade jag med all säkerhet cyklat oftare. Vägen är smal och otäck att cykla på. Det går mycket tung trafik på vägen och bilarna håller många gånger en högre hastighet än den tillåtna 80 km/h.*
- *Skillnaden mellan tätort o landsbygd är fortfarande mkt stor när det gäller kollektivtrafik.*
- *Hade det funnits buss från orten där jag bor som kan ta mig till Älbult 5 mil på morgonen så jag är här innan 06.30 samt kunna lämna min dotter i Traryd så hade det varit kanon.*
- *Som boende på landsbygden (har 2 mil enkel resa in till Älbult) så finns det i bästa fall samåkningsmöjligheter med grannar/granne men svårt att genomföra pga olika arbetstider tex.*
- *Kommunanställda borde kunna få en förmån vid inköp av elcykel för att muntra upp att. Lite som IKEA har.*
- *Jag bor i Hallaryd, det finns inga bussar där. Bilen är nödvändig. Om möjligheten skulle finnas att man kan åka bus några gånger om dagen, skulle jag nog göra det.*
- *Inte rimligt med så dyra tågbiljett när man korsar länsgränsen söderifrån.*
- *Under sommarhalvåret försöker jag ta cykel till jobbet vid något tillfälle varje vecka, men resan är ganska lång och jag behöver ha något att packa mina arbetsgrejor i utan att de tar skada av väder och vind.*
- *Hade det varit lättare att låna kommunens bilar hade jag åkt buss varje dag.*
- *Om plats finns, göra det möjligt för personal att åka med skolbussen om de bor utmed vägen.*
- *Hade kanske använt mig av buss oftare om det hade funnits en bra kommunikation mellan Traryd och Ryfors (Strömsnäsbruk-Älbult). Just nu finns ingen avgång som skulle passa mina arbetstider.*
- *Skulle jag åka kommunalt så skulle jag inte hinna och lämna/hämta barnen på förskolan.*
- *Utökad kollektivtrafik österut och västerut från Älbult.*
- *Bättre förbindelser mellan Älbult och bland annat Killeberg, Osby med flera. De flesta avgångar som finns i nuläget passar inte mina arbetstider alls. Då jag även jobbar kvällar/helger/röda dagar passar andra alternativ ännu sämre.*
- *Jag pendlade tidigare med buss till jobbet, men under och efter breddningen av väg 120 slopades två av tre eftermiddags turer från Älbult mot Traryd, vilket gjort det omöjligt att pendla mina 17 km (enkel resa).*

- *Mycket bättre kollektivtrafik för oss som behöver åka buss. Tågstation i Liatorp.*
- *Se till att ha cykelvägar från samhället ut till landet. Öka antalet bussalternativ för oss som bor på landet.*
- *Jag hade gärna cyklat till Älbult från Hallaryd för att få god vardagsmotion. Tyvärr byggde man ingen cykelväg när man gjorde om väg 120. Har provat att cykla där men det är direkt fara för ens egna liv.*
- *Sätt upp fler effektiva laddstolpar. De stolpar som finns uppsatta ger för låg effekt och är för få.*
- *Bättre/oftare snöröjning/sandning av gång och cykelvägar under vintertid. Tidigare avgångar med buss, runt 6:00-6:30 då jobben börjar 7:00. Och att bussen även går till Möckeln vid denna tid.*
- *Pågatåg från Killeberg - Älbult tiden för jobbet passar inte.*
- *Skulle kunna tänka mig att använda cykel om det fanns en cykelväg mellan Traryd och Älbult. Man känner sig väldigt otrygg om man cyklar den vägen, med all den lastbils- och biltrafik.*
- *Buss 149 västerut går bara skoltider. En gång på morgonen och en gång på eftermiddag. Fungerar ej för mig. Jag får inte ihop mina arbetstimmar.*
- *Det vore större miljövinst om kommunen hade nyare bil/lastbilspark än dom nu rykande hostande miljöbomberna. "Renhållningen" som körs många tusentals mil om året.*
- *Cykla på arbetstid. Kanske arbetstid 50% och fritid 50%?*
- *Tillgång till tjänstecykel!*
- *Jag har bara en halvtimmes rast per dag och hinner inte cykla eller gå. Hade jag haft längre lunchrast hade det gått.*
- *Vissa dagar skulle jag kunna arbeta hemifrån istället men dålig mobiltäckning där jag bor innebär att jag då får problem att ta telefonsamtal i tjänsten.*
- *Mycket extra körning när vi utgår från Älbult. Allt kostnad risker tid.*
- *Eftersom ÅBO börjar ta ut avgift för att parkera bilen för oss som jobbar med brukare som bor i deras lägenheter hoppas jag att kommunen löser det problemet. Det finns de som bor på landet och inte kan ta sig till jobbet på annat sätt än med bil. Både på grund av arbetstider och att det saknas kollektivtrafik.*
- *Jag skulle önska att det fanns möjlighet med kommunala färdmedel.*
- *Cykelvägar som är säkra från ytterområdena.*
- *Har tänkt mycket på elcykel. Har 14 km till jobbet och känner att det är lite för jobbigt med vanlig cykel. Men den är dyr att köpa in.*
- *Cykelväg mellan Älbult och Delary*
- *Då förskolan inte öppnar förrän 06:30 (om man inte begär extraöppet) så är det i princip omöjligt för alla arbetare att åka kommunalt, även för mig som arbetar på kontor blir det svårt då jag istället får arbeta långa dagar om jag skulle åka kommunalt.*
- *Det går ju inga lokalbussar. De går för sällan och är dyra. Ska man åka kollektivt måste det ju finnas mer än ett alternativ morgon och kväll. Dessutom borde det vara billigare än att ta bilen.*
- *Cykelväg hela vägen till Diö. Bättre buss och tågförbindelser kvällar och helger.*
- *Fler bussavgångar från orter utanför Älbult till Älbult och tvärtom.*

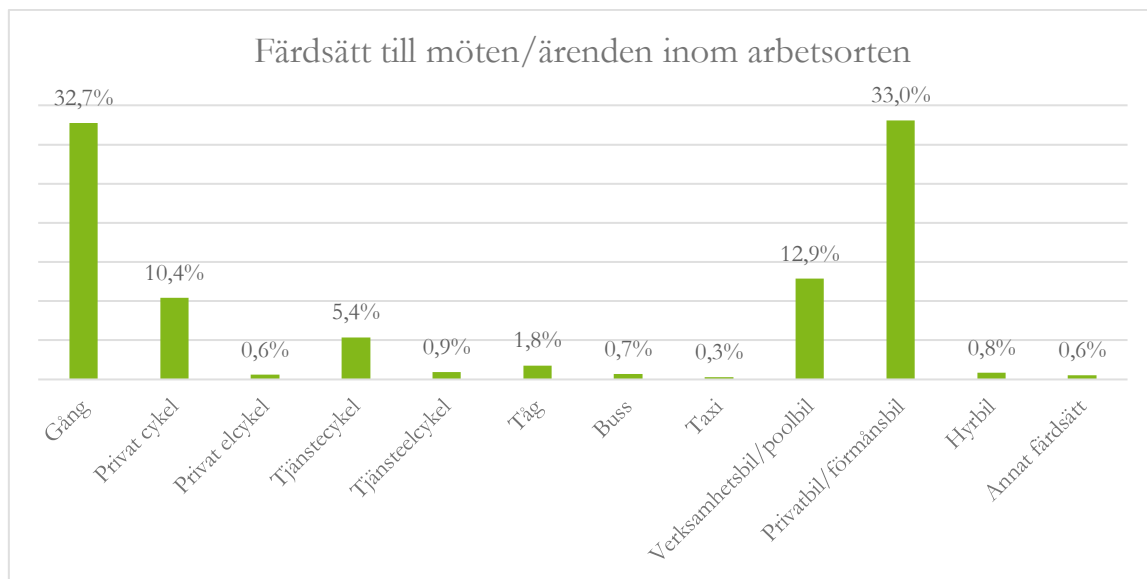


- Finns tyvärr ingen buss till Hallaryd. Ingen cykelbana heller.
- En cykelväg åtminstone en bra bit av vägen mot Pjätteryd hade gjort att jag hade cyklat till jobbet. Som det är nu skulle jag inte våga ge mig ut på den vägen med cykel
- Om schemat får läggas går att man kan samåka mer.

### 3.0 Frågor om möten och resor i tjänsten

#### 3.1 Om du hade möten/ärenden inom arbetsorten under förra veckan, till hur många möten/ärenden reste du med följande färdssätt?

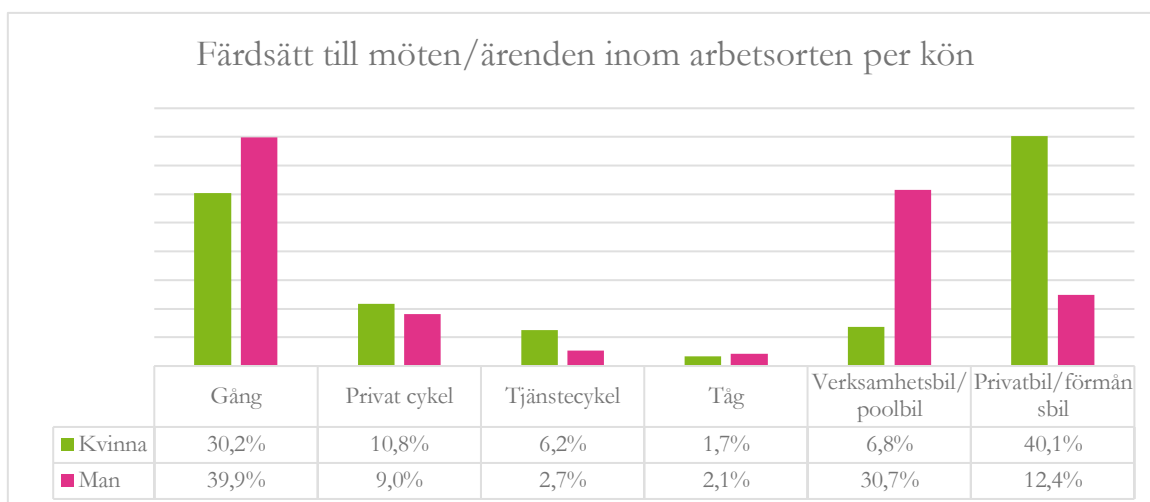
Knappt hälften (45,9 procent) av det totala antalet resor till möten/ärenden inom arbetsorten sker med bil (verksamhetsbil/poolbil samt privatbil/förmånsbil). Privatbil/förmånsbil står för 33,0 procent av de totala antalet resor till möten/ärenden inom arbetsorten. 11,0 procent av resorna sker med privat cykel och 6,3 procent sker med tjänstecykel. 32,7 procent av resorna sker via gång, se figur nedan. I kommande figurer som visar korsjämförelser redovisas inte de färdssätt som understiger 1,0 procentandelar.



(8, frekvensanalys, viktat, andel av summan av resultatet)

##### 3.1.1 Resultat per kön

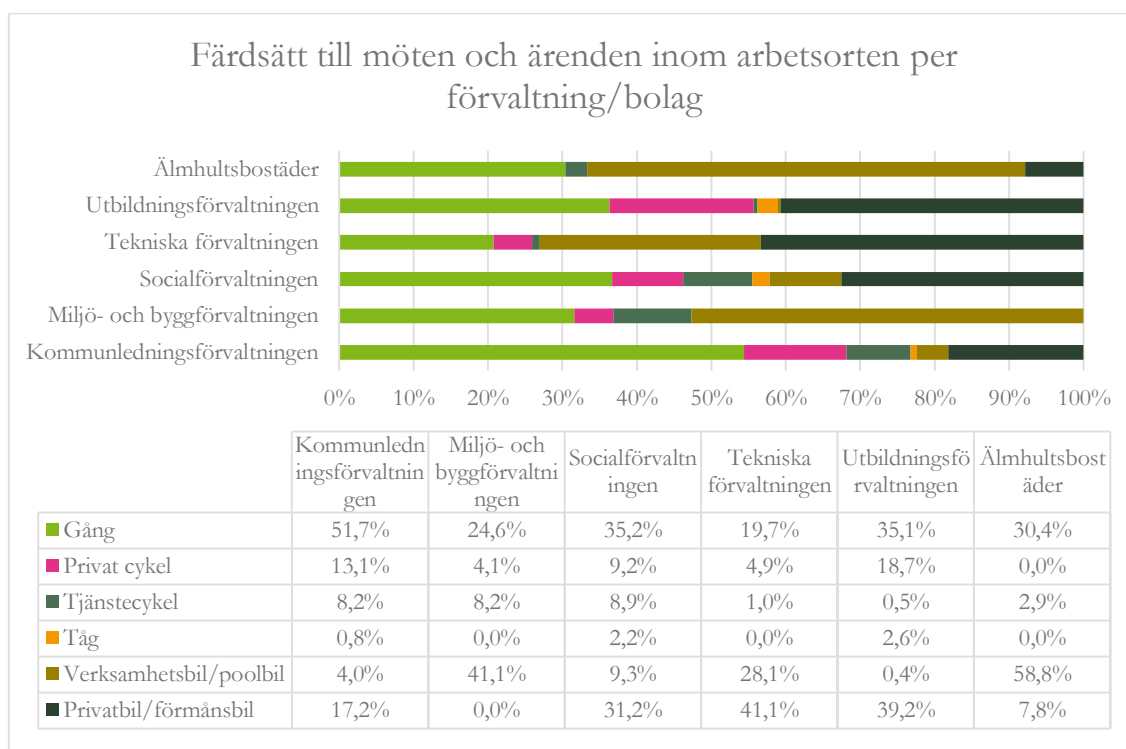
Resultat per kön och hur du reste till möten/ärenden inom arbetsorten visas nedan.



(22x8, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per rad)

### 3.1.2 Resultat per förvaltning och bolag

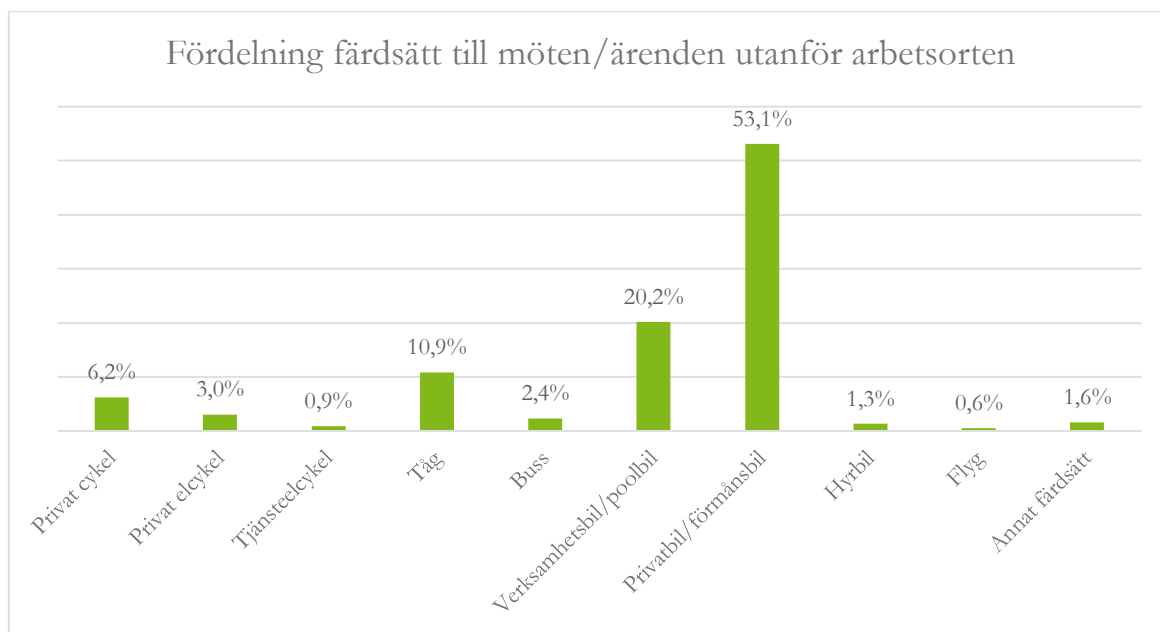
I nästa figur presenteras resultatet per förvaltning och bolag.



(28x8, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per rad)

### 3.2 Om du hade möten/ärenden utanför arbetsorten under förra veckan, till hur många möten/ärenden reste du med följande färdssätt?

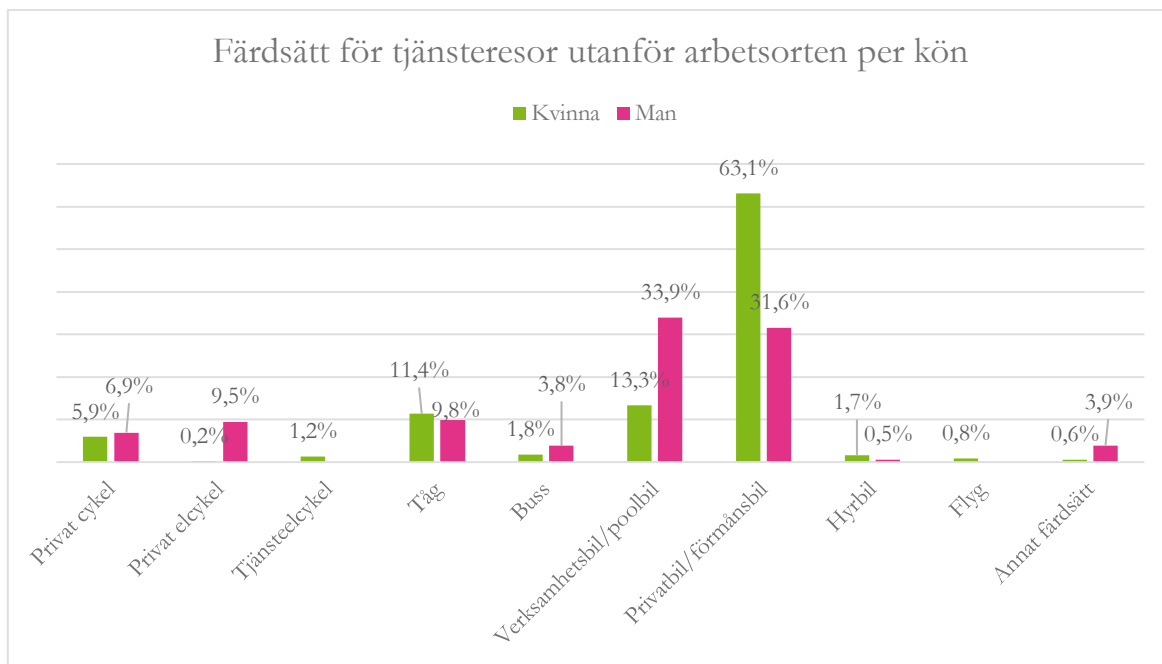
Medarbetarna anger huvudsakligt färdssätt, dvs det som stod för den längsta delen av sträckan vid möten/ärenden utanför arbetsorten, se nedan. Privatbil/förmånsbil och verksamhetsbil/poolbil utgör de främsta färdssätten för resor till möten/ärenden utanför arbetsorten. Totalt sker 73,3 procent av resorna med bil. I kommande figurer, där frågan jämförs med kön och förvaltning/bolag, redovisas inte de färdssätt som i figuren nedan understiger 1,0 procentandelar.



(9, frekvensanalys, viktat, andel av summan av resultatet)

#### 3.2.1 Resultat per kön

Se nedan för resultat över hur kvinnor och män reser till möten/ärenden utanför arbetsorten.

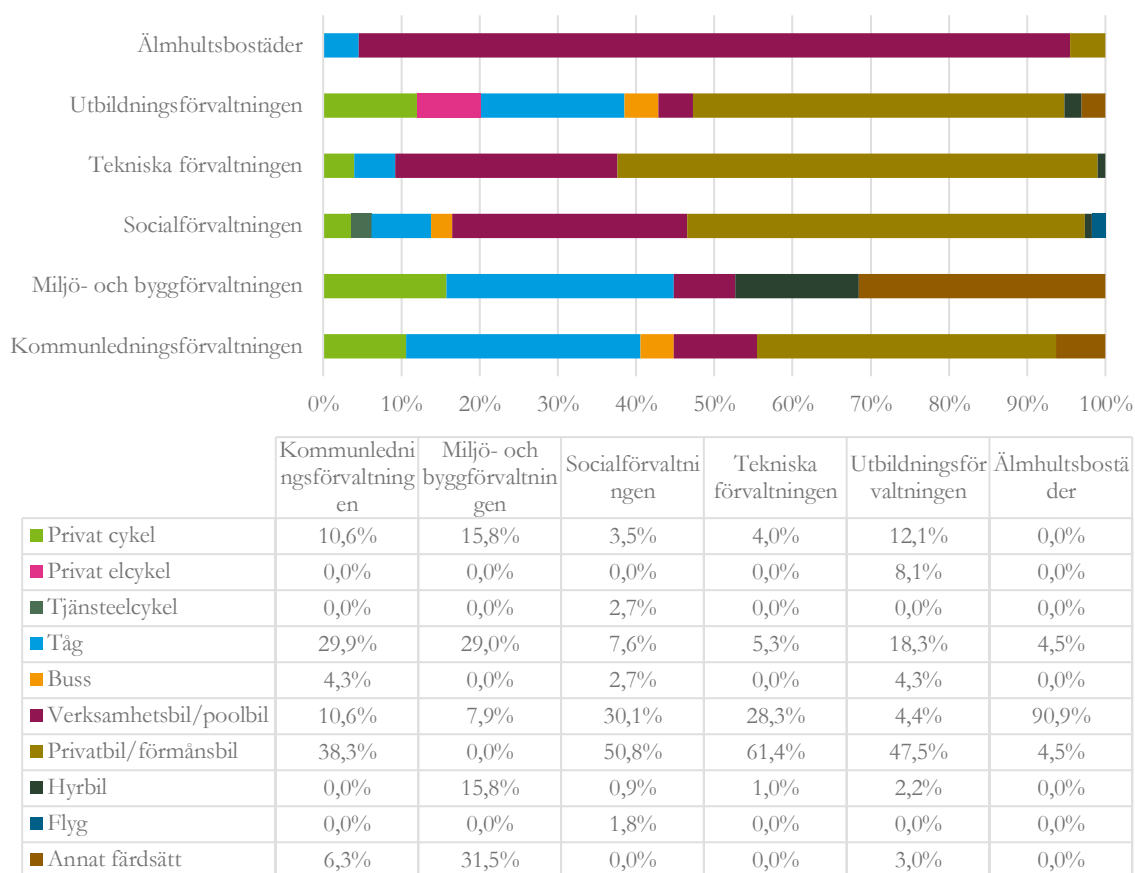


(22x9, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per rad)

### 3.2.2 Resultat per förvaltning och bolag

I nästa figur presenteras resultatet per förvaltning och bolag.

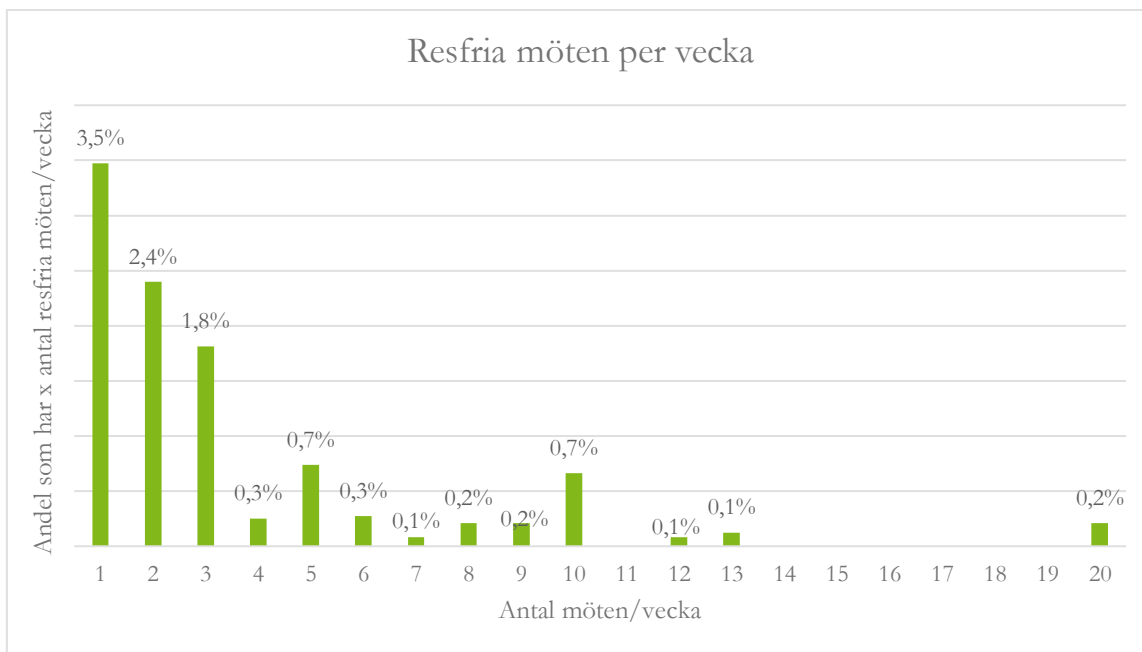
## Färdsätt till möten och ärenden utanför arbetsorten per förvaltning/bolag



(28x9, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per rad)

### 3.3 Hur många resfria möten (webb-/video-/telefon) gjorde du förra veckan?

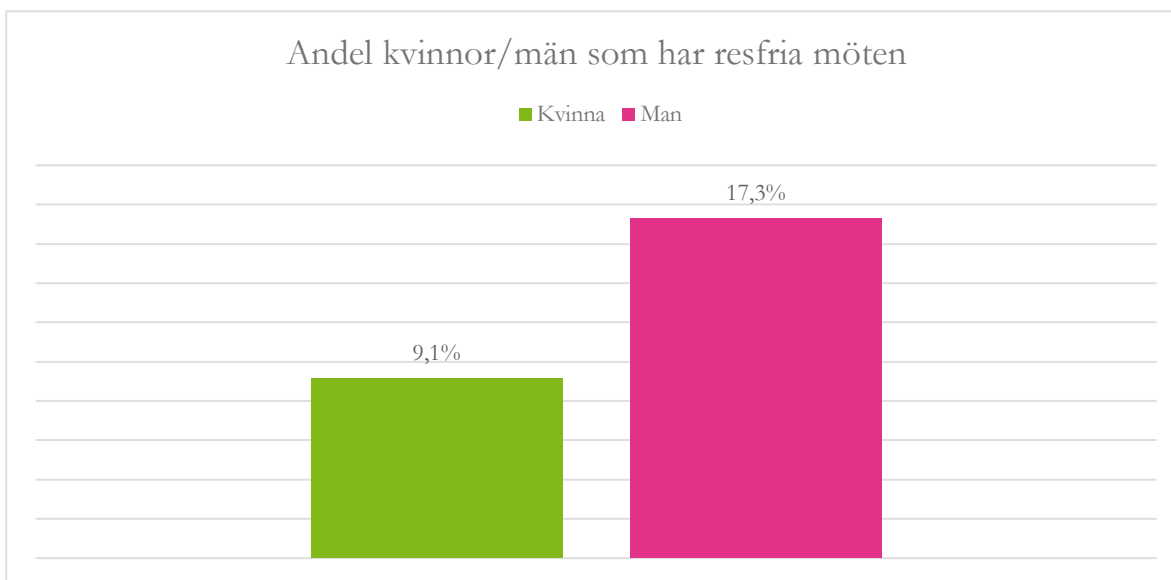
10,5 procent av medarbetarna hade ett eller fler resfria möten. Dessa har i genomsnitt 3,64 resfria möten per vecka. Nedan presenteras andel medarbetare i relation till antal resfria möten. 89,5 procent av medarbetarna hade inte något resfritt möte under den vecka för vilken data efterfrågades.



(10, frekvensanalys, viktat, andel av svarande)

### 3.3.1 Resultat per kön

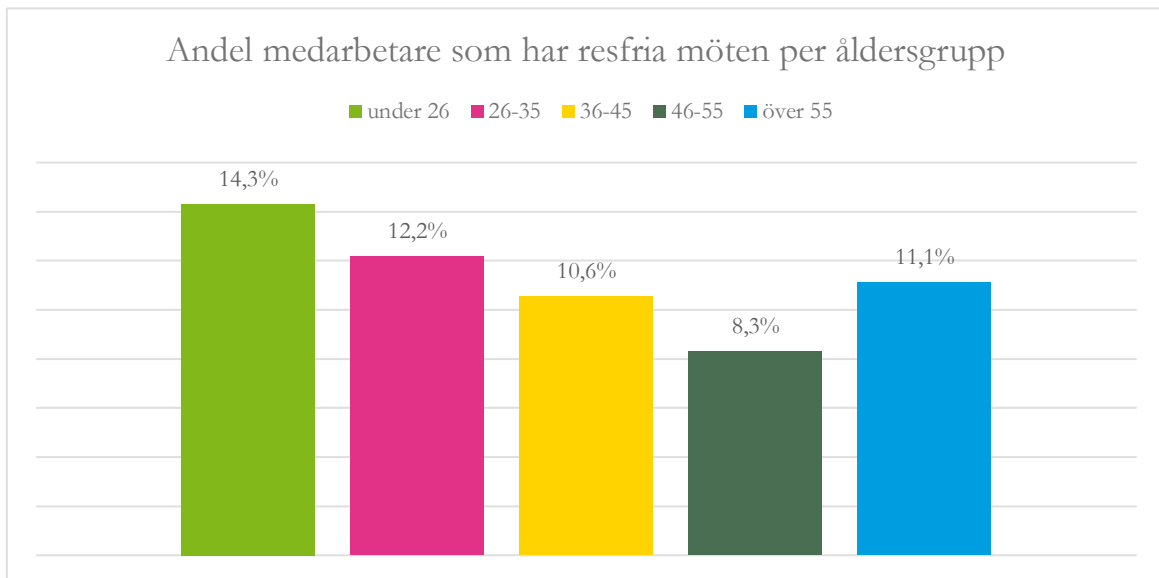
En högre andel män (17,3 procent) än kvinnor (9,1 procent) har ett eller fler resfria möten per vecka, se nedan.



(22x10, korsjämförelse, viktat, andel av svarande per rad)

### 3.3.2 Resultat per åldersgrupp

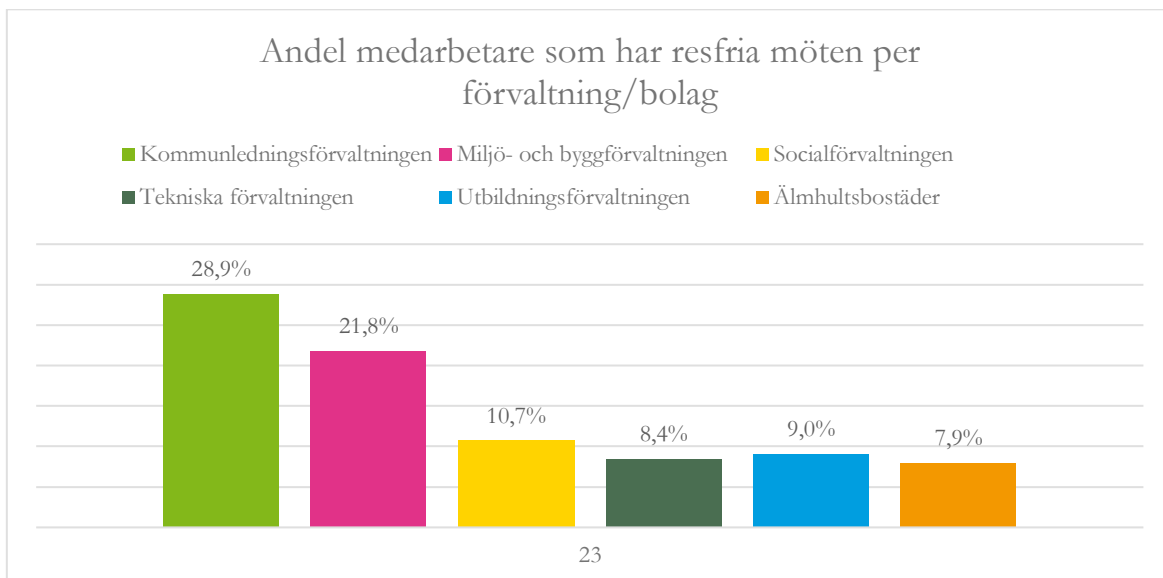
Nedan visas andel medarbetare per åldersgrupp som har mellan 1–20 resfria möten per vecka.



(ages:10, korsjämförelse, viktat, andel av svarande per rad)

### 3.3.3 Resultat per förvaltning och bolag

Se nästa figur för resultat per förvaltning och bolag.



(28x10, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per rad)

### 3.4 Vad skulle kunna få dig att i högre utsträckning använda dig av resfria möten (webb-/video-/telefon)?

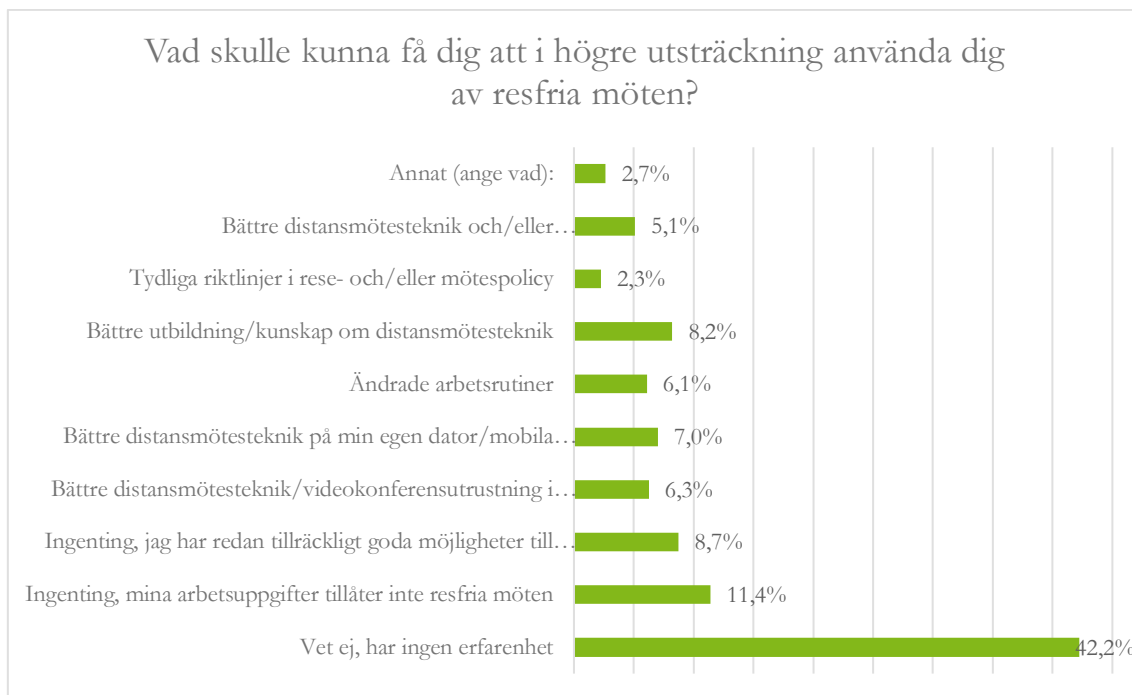
Nedan presenteras vad som skulle kunna få medarbetarna att använda sig av resfria möten i högre utsträckning? Svartalternativen var:

- Vet ej, har ingen erfarenhet
- Ingenting, mina arbetsuppgifter tillåter inte resfria möten
- Ingenting, jag har redan tillräckligt goda möjligheter
- Bättre distansmötesteknik/videokonferensutrustning i mötesrum
- Bättre distansmötesteknik på min egen dator/mobila enhet
- Ändrade arbetsrutiner
- Bättre utbildning/kunskap om distansmötesteknik
- Tydliga riktlinjer i rese- och/eller mötespolicy
- Bättre distansmötesteknik och/eller videokonferensutrustning hos den/de jag ska ha möte med
- Annat (ange vad)

Bland fritextsvaren kopplade till svartalternativet ”Annat (ange vad)” återfinns inte så många förslag på vad som skulle kunna underlätta resfria möten. Mest är det fritextsvar som kopplar till svartalternativen ”Ingenting, mina arbetsuppgifter tillåter inte resfria möten” och ”Vet ej, har ingen erfarenhet” med kommentarer att man mest har möten på den egna arbetsplatsen alternativt inte har möten. Se några övriga fritextsvar nedan:

- *Har precis att börjat använda metod själv, så det finns en potential att öka antalet sådana möten.*
- *Behöver ha personliga möten utifrån arbetet.*
- *Saknar webbkamera.*
- *Bryta vanor både hos mig och mottagaren.*
- *Tyvärr tänker man inte på att man kan ha det.*
- *Fler mindre mötesrum för dessa typ av möten.*
- *Möjlighet att till säkra uppkopplingar/teknik pga sekretess.*
- *Jag är för distansmöten, det borde användas mer och är mer kostnadseffektivt.*
- *Ofta sekretess på möten, oklart om det skulle vara ok.*
- *Ett alternativ för nattarbetande folk där möten äger rum mellan nattarbetspass.*
- *Jag jobbar 10–14 timmar per dag, ser bara att det skulle dryga ut mina dagar ännu mer - inte tillräckligt effektivt.*
- *Jag är lärare! Du kan inte sköta undervisningen via länk till en hel klass! Man måste vara fysiskt närvarande.*
- *Ingenting, trevligt att träffa kollegerna!*
- *Jag är musiklärare, har personalmöte varannan vecka och då tycker jag att det är trevligt att vi ses.*
- *Oftast är det fysisk närvaro nödvändig.*



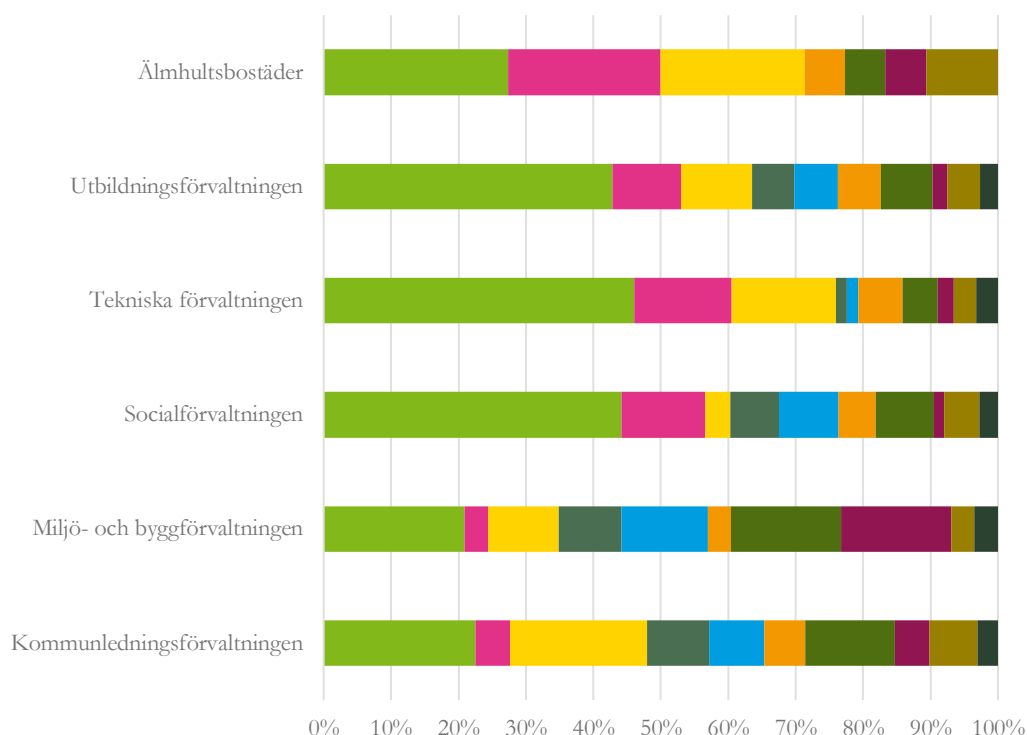


(11, frekvensanalys, viktat, andel av summan av resultatet)

### 3.4.1 Resultat per förvaltning och bolag

Nedan visas resultatet per förvaltning och bolag.

## Vad skulle kunna få medarbetarna att i högre utsträckning använda sig av resfria möten per förvaltning/bolag?

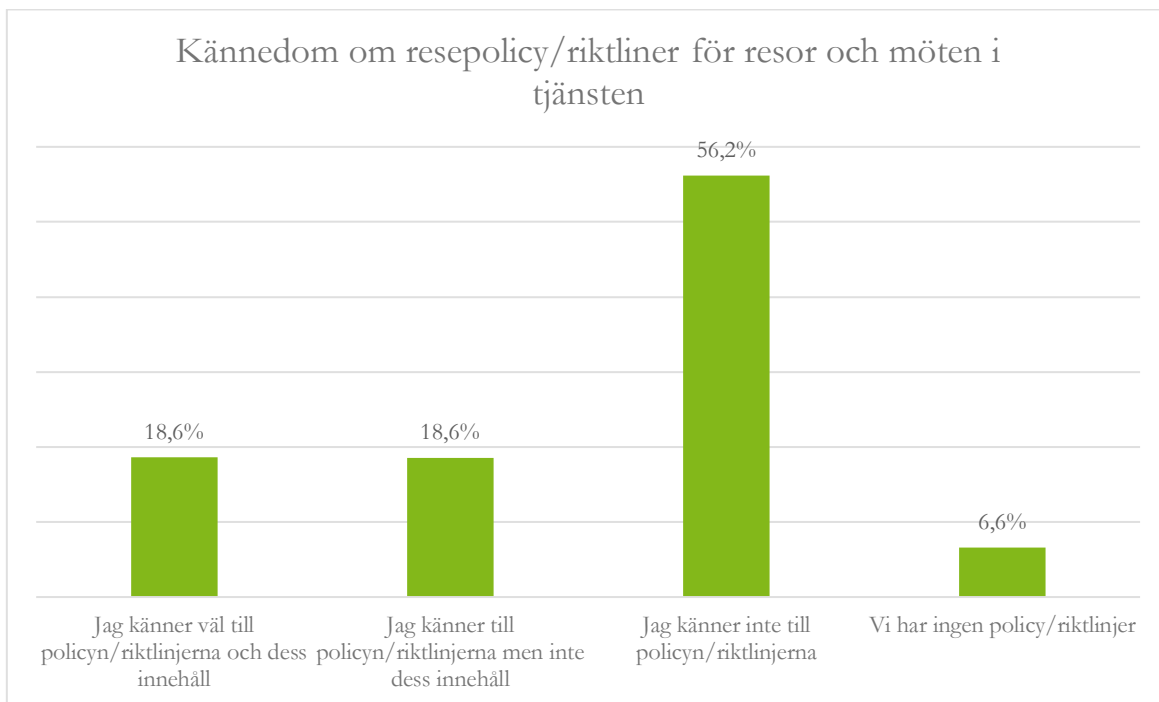


	Kommunledningsförvaltningen	Miljö- och byggförvaltningen	Socialförvaltningen	Tekniska förvaltningen	Utbildningsförvaltningen	Älmhultsbostäder
■ Vet ej, har ingen erfarenhet	22,5%	20,9%	44,2%	46,1%	42,8%	27,3%
■ Ingenting, mina arbetsuppgifter tillåter inte resfria möten	5,1%	3,5%	12,4%	14,4%	10,2%	22,7%
■ Ingenting, jag har redan tillräckligt goda möjligheter till resfria möten	20,4%	10,4%	3,8%	15,4%	10,5%	21,3%
■ Bättre distansmötesteknik/videokonferensutrustning i mötesrum	9,2%	9,3%	7,2%	1,7%	6,3%	0,0%
■ Bättre distansmötesteknik på min egen dator/mobila enhet	8,1%	12,8%	8,9%	1,7%	6,5%	0,0%
■ Ändrade arbetsrutiner	6,1%	3,5%	5,5%	6,6%	6,3%	6,0%
■ Bättre utbildning/kunskap om distansmötesteknik	13,3%	16,3%	8,6%	5,2%	7,7%	6,0%
■ Tydliga riktlinjer i rese- och/eller mötespolicy	5,1%	16,3%	1,5%	2,3%	2,2%	6,0%
■ Bättre distansmötesteknik och/eller videokonferensutrustning hos den/de jag ska ha möte med	7,2%	3,5%	5,3%	3,4%	4,8%	10,7%
■ Annat (ange vad):	3,0%	3,5%	2,7%	3,2%	2,7%	0,0%

(28x11, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per rad)

### 3.5 Välj det påstående som stämmer bäst avseende din kännedom om arbetsgivarens resepolicy/riktlinjer för möten och resor i tjänsten.

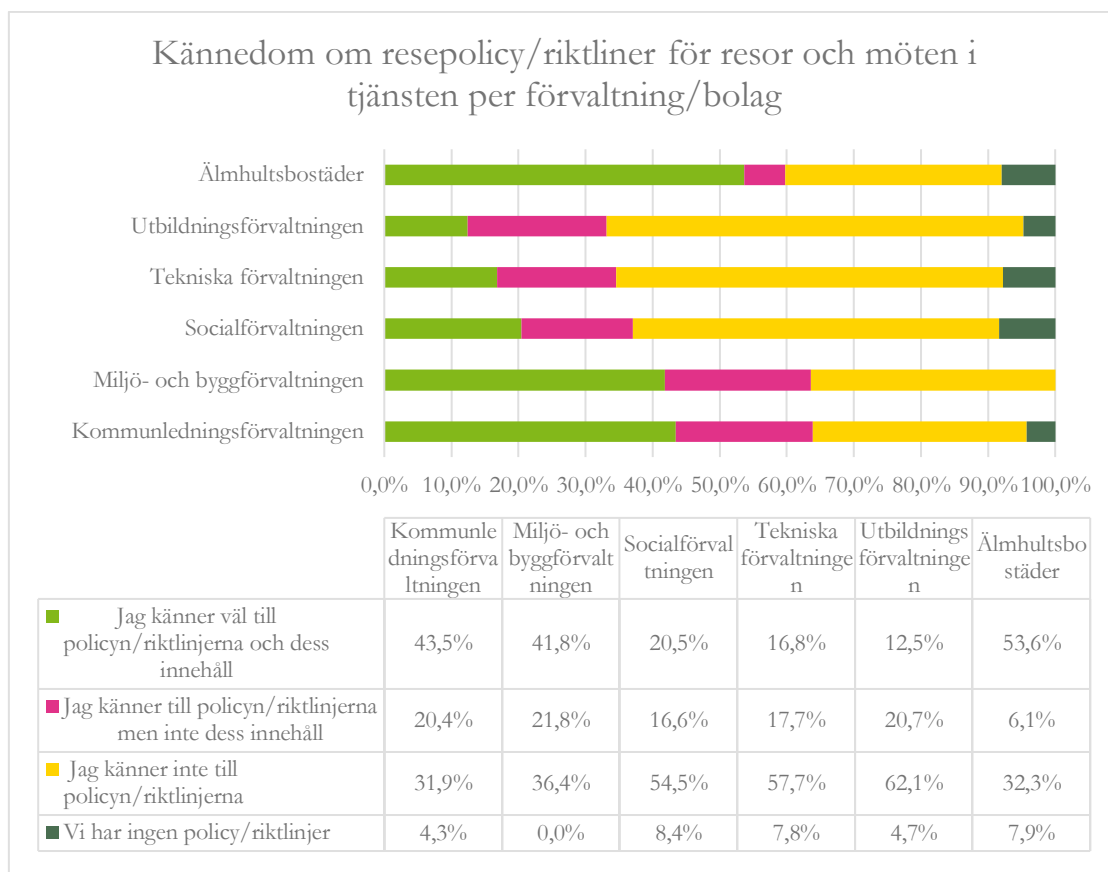
Mer än hälften av medarbetarna (56,2 procent) känner inte till resepolicy/riktlinjerna. 18,6 procent känner till policy/riktlinjerna men inte dess innehåll och 6,6 procent anser att det inte finns någon policy eller riktlinjer. 18,6 procent svarar att de känner väl till policy/riktlinjerna och dess innehåll, se nedan.



(12, frekvensanalys, viktat, andel av svarande)

#### 3.5.1 Resultat per förvaltning och bolag

Olika förvaltningar och bolag kan ha olika behov av att medarbetarna känner till resepolicy/riktlinjerna. Detta har inte beaktats i frågeställningen.



(28x12, korsjämförelse, viktat, andel av svarande per rad)

### 3.6 Synpunkter och förbättringsförslag gällande möten och resor i tjänsten

Nedan presenteras ett urval av de vanligast förekommande fritextsvaren avseende synpunkter och förbättringsförslag gällande möten och resor i tjänsten.

*Det har varit bra kvalitet och funktion på tjänstelånecyklarna de senaste åren. Bra att de har en enkelt höj- och sänkebar sadel. Viktigt att se till att antalet tjänstecyklar är tillräckligt om användningen ökar. Det skulle ju vara katastrof om det inte finns en cykel när man ska till ett möte och planerat med att cykla. Sådana scenarier och trasiga cyklar riskerar att undergräva förtroendet för alternativet tjänstelånecyklar. Jag vet inte om det finns ellånecyklar som tjänstecyklar, kan ju vara ett alternativ även jag inte ser hur batteriladdningen ska hanteras/skötas.*

*En cykelpool. Alternativa resesätt, ex longboard för de som önskar.*

*Jag har nog inte läst policyn men kan ändå räkna ut vad den går ut på. Jag försöker att leva så - åka kollektivt, promenera/cykla när jag ska på möten i Älmhult - tar tåget när jag ska till andra orter.*

*Tillhandahåll elcyklar.*

*Många möten med konsulter hålls via Skype vilket är ett bra sätt att begränsa resorna.*

*Hyrbilsystemet med Sunfleet är jag mycket kritisk till. Systemet är tungrovt; bilarna står långt från min arbetsplats, bokningssystemet är krångligt och inte användarvänligt, vid mer än ett tillfälle har jag och kolleger varit tvungna att blåsa många ggr (upp till 9 ggr) för att alkoholläset ska läsas upp, tankningen av gas är inte helt lätt och tankningsstället i kommunen ligger långt bort och gastankningsmöjligheterna när man kör längre sträckor är begränsade.*

*Elbil till uppdragen i tätorten (städning) vi har haft det som förslag tidigare, men det är för dyrt. Allt är alltid för dyrt.*

*Vore intressant med en studie hur mycket tid som läggs på möten och att verkligen analysera studien sen.*

*Det är bara hemtjänsten som måste cykla även när det är -16 grader. Det är omänsklig. att vi cyklar på sommaren är okej men inte på vinter. Det tar lång tid att ta kläder av och på när vi är inne hos våra pensionerar.*

*Elcyklar till Haganäskolan.*

*Reser på utbildningar inom Region Kronoberg som alla egentligen kunde ha varit via webbutbildning, 2 timmar men en hel arbetsdagdag försvinner.*

*Ofta när jag har möten på andra ställen i kommunen kör jag egen bil. Det tar tid att skriva reserapporter och det är ofta små korta sträckor. Detta gör att inte jag skriver några reseräkningar alls. Det är ju bara ett par kilometer. Men när man faktiskt lägger ihop alla korta sträckor så blir det ju rätt mycket pengar som man faktiskt inte tar ut.*

*Vi håller många möten via Skype. Detta hade underlättat med ett mötesrum där kamera och mikrofon finns att tillgå.*

*Då vi har kvällsmöten finns inga andra alternativ än privatbil att tillgå. Långt mellan hem och arbetsplats och ingen buss eller tåg att tillgå.*

*Vore bra att tydliggöra policyn för alla. En påminnelse efter varje längre semester, så som julhelger och sommarsemester.*

*Elcykel är ett bra alternativ, men med den arbetsbelastning som är och att samåkning ofta sker, så är risken stor att man tar bilen i alla fall.*

*Låter jättebra om man kan få testa elcykel så vet man om man ska köpa en.*

*Tror vi haft en policy innan och kanske finns den kvar men hittade inte den på "Hemma". Ska leta lite till.*

*Öppen för fler videokonferenser, så att jag inte behöver lämna min arbetsplats så ofta.*

*Uppskattar personliga möten.*

*Se över hur de på kommunhuset förlägger sina resor! Det är nog där det stora problemet ligger.*

*Var tydliga till personalen vad kommunen vill och att vi ska använda tåg/buss när det går.*

*Om vi får låna cykel (el) - det skulle varit bättre för miljö och ekonomisk.*

*I nuläget har vi som kommunanställd personal ingen möjlighet att låna någon bil för resor inom arbetet, t ex bembesök, utbildningsdagar. Vi får använda våra privata bilar, och har inte fått någon information om hur vi får ersättning för det. I dagsläget bekostar vi dessa resor själva.*

*Utbilda folk.*

*Påminna om riktlinjerna för möten och resor i tjänsten.*

*Resepolicyn borde anpassas så att den kan tillämpas konsekvent på alla nivåer i organisationen. Tydligare regler för hur mötesrum med utrustning för videokonferens får bokas. Kanske inte så tillgängligt att ett av två rum med utrustning finns inne på IT-enheten.*

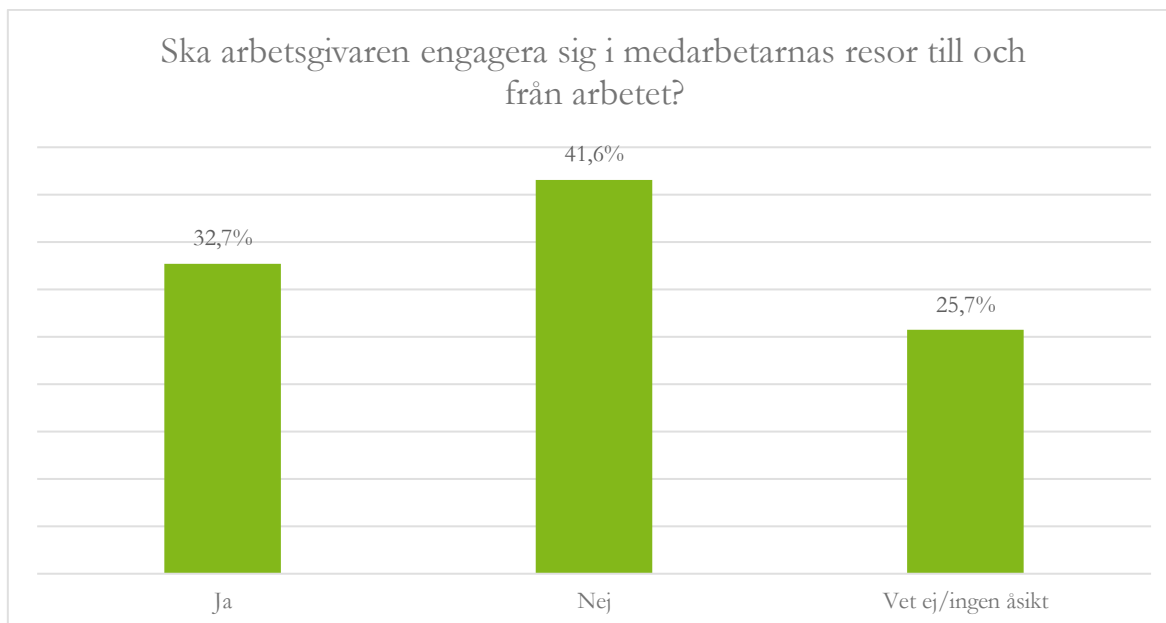
*Som tidigare nämnts så reser jag till och från ställen i Älmhults kommun. Jag måste göra detta då jag har lektioner på olika platser i kommunen. Om jag behöver prata eller sköta något med andra skolor eller liknande tar jag det när jag redan är där på grund av lektionerna eller så ringer jag.*

## 4.0 Frågor om åsikter och förhållningssätt

### 4.1 Tycker du att din arbetsgivare ska engagera sig i medarbetarnas resor?

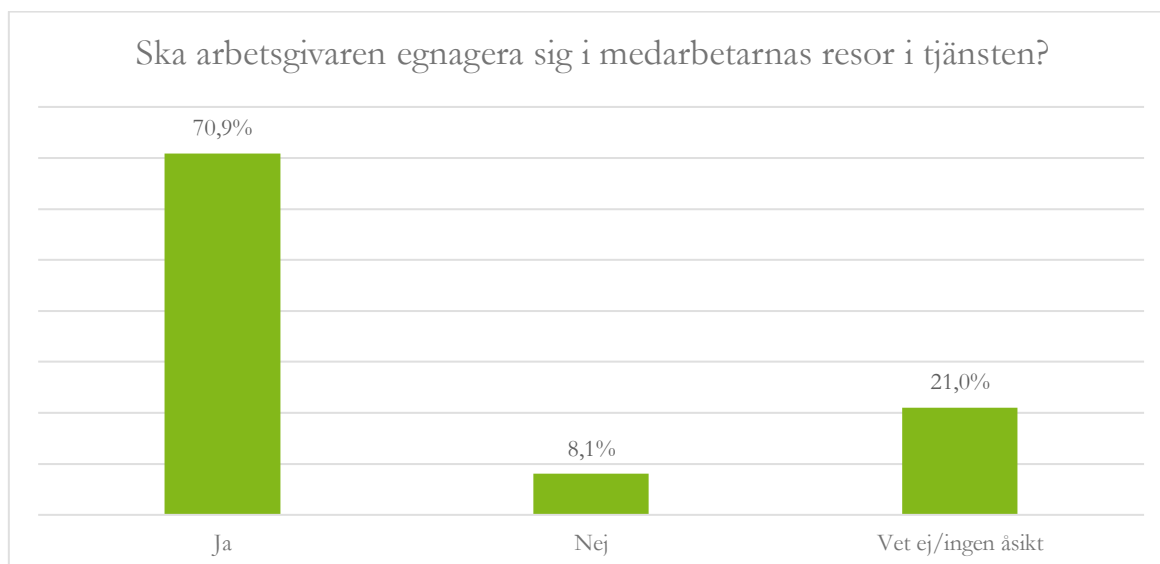
Denna fråga är uppdelad i två, nämligen om man anser att arbetsgivaren ska engagera sig i medarbetarnas resor till och från arbetet respektive i tjänsten.

Här är det tydligt att det finns en större acceptans och önskan att arbetsgivaren engagerar sig i tjänsteresorna än resorna till och från arbetet. 32,7 procent tycker att arbetsgivaren ska engagera sig i medarbetarnas resor till/från arbetet; 41,6 procent tycker inte att arbetsgivaren ska engagera sig och 25,7 procent vet ej/har ingen åsikt.



(14, frekvensanalys, viktat, andel av svarande)

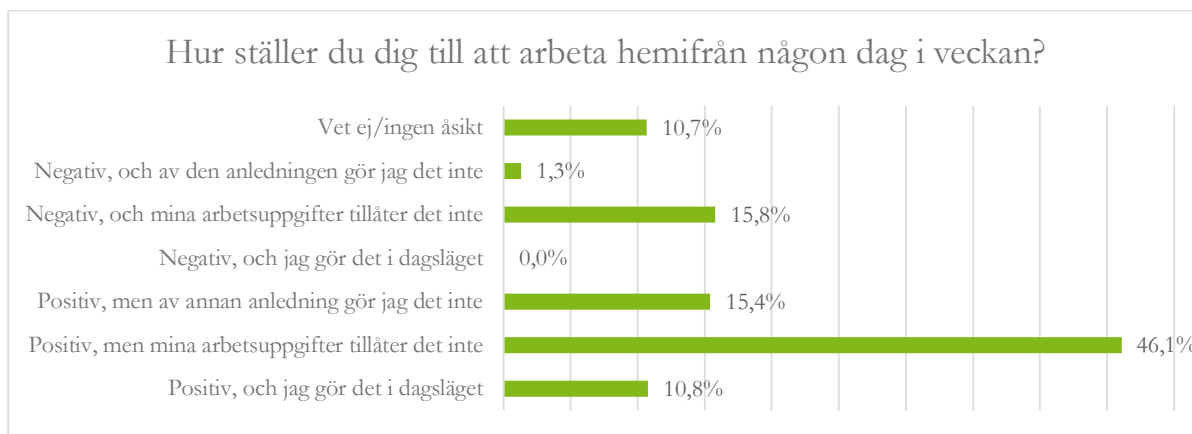
På frågan om arbetsgivaren ska engagera sig i medarbetarnas resor i tjänsten så anser 70,9 procent att arbetsgivaren ska göra det medan 8,1 procent inte tycker att arbetsgivaren ska engagera sig. 21,0 procent har ingen åsikt i frågan.



(14b, frekvensanalys, viktat, andel av svarande)

## 4.2 Hur ställer du dig till att arbeta hemifrån eller på arbetshubb?

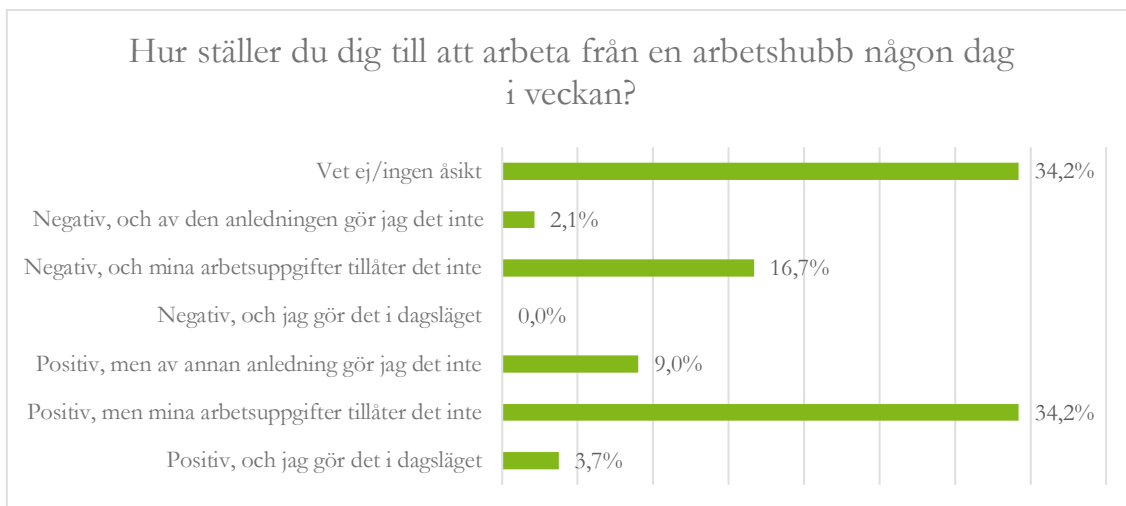
Medarbetarna fick i denna fråga ta ställning till sju påståenden kring inställningen till att arbeta hemifrån eller på arbetshubb. 72,3 procent av medarbetarna ställer sig positiva till att arbeta hemifrån någon dag per vecka men endast 10,8 procent gör det i dagsläget. 46,1 procent är positiva men arbetsuppgifterna tillåter det inte och 15,4 procent är positiva men gör det inte av annan anledning. 17,1 procent av medarbetarna är negativa till att arbeta hemifrån någon dag per vecka. 15,8 procent är negativa till att det och har arbetsuppgifter som inte tillåter det. 10,7 procent vet ej/har ingen åsikt.



(15, frekvensanalys, viktat, andel av summan av resultatet)

När det handlar om att arbeta från en arbetshubb/kontorsplats placerad närmare hemmet är 47,0 procent av medarbetarna positiva men endast 3,7 procent anger att de gör det i dagsläget. 34,2 procent är positiva men arbetsuppgifterna tillåter det inte och 9,0 procent är positiva men gör det av annan anledning inte. 18,8 procent av medarbetarna är negativt inställda; 16,7 procent anser att arbetsuppgifterna inte tillåter det. 34,2 procent har ingen åsikt i frågan – kanske är denna andel högre än i frågan om att arbeta hemma på grund av att kunskapen och erfarenheten av arbetshubb generellt sett ofta är lägre.





(15b, frekvensanalys, viktat, andel av summan av resultatet)

### 4.3 Vilket/vilka av alternativen nedan skulle kunna få dig att cykla till och från ditt arbete i högre utsträckning?

Här kunde de som svarade på undersökningen välja ett eller flera av följande alternativ:

- Inget, jag går och/eller cyklar redan till och från arbetet
- Inget, för mig är cykel inte ett rimligt alternativ
- Bättre cykelparkeringsmöjligheter vid arbetsplatsen
- Dusch- och omklädningsmöjligheter
- Erbjudande om förmåncykel
- Tryggare/säkrare cykelvägar
- Bättre vinterunderhåll av cykelvägarna
- Sammanhängande cykelväg mellan bostad och arbete
- Annat, ange vad:

Bland fritextsvaren kopplade till svarsalternativet ”annat” handlar en majoritet om att man har för lång resväg och att cykeln därför inte är ett rimligt alternativ. Bland övriga fritextsvar återfinns bland andra olika variationer på nedan:

*Ej lämna barn vid skolan*

*Cyklar till stationen*

*Om det ingår i betald arbetstid*

*En bra elcykel*

*Laddstation för elcykel i förrådet*

*Billigare elcyklar - de är jättedyra. Jag har också för många transporter för långa sträckor för att det ska vara rimligt.*

*4 dagar/v har jag ingen möjlighet att cykla pga avståndet till jobbet, men 1 dag/v kan jag cykla och då göra jag det.*

*Bra förutsättningar finns, jag ska bara göra det.*

*Finns ingen cykelväg alls. Enda alternativet är att riskera att bli påkörd av lastbilar.*

*Bra väder*

*Bättre underhåll av cykelvägarna så jag kan cykla med barnen på säkert sätt till och från deras skola där jag lämnar dem vid min resa till och från arbetet.*

*Kan ej cykla*

*Ansvaret ligger på mig själv*

*Lättare att lämna barnen*

*Att ni slutar med de vassa stenarna på vintertid som gör att man får punktering jämt och ständigt. Jag cyklar när jag kan och vädret tillåter. Det gör inget om det är regn om jag bara inte har ömtålig packning. Vintertid är det inte kul. Välte och skadade mig rejält för något år sedan pga dåligt vägunderhåll. För oss som cyklar kunde kommunen dela ut dubbdäck gratis!*

*Jag cyklar när jag inte behöver rasta hundarna*

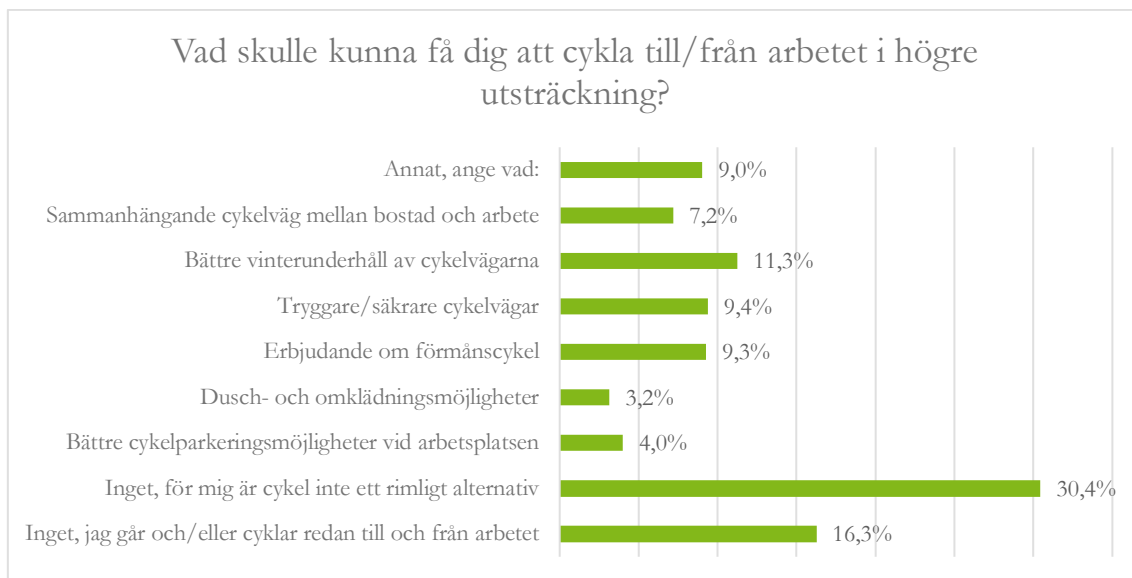
*Att jag inte får ont i bishälorna när jag cyklar på vintern*

*Längre lunchrast*

*Bättre väder*

*Sponsrade vinterkläder, regnkläder, stövlar*

*En cykelvagn till mina barn*



(16, frekvensanalys, viktat, andel av summan av resultatet)

#### 4.4 Vilket/vilka av alternativen nedan skulle kunna få dig att åka kollektivtrafik till och från ditt arbete i högre utsträckning?

På denna fråga fick medarbetarna välja ett eller flera av följande svarsalternativ:

- Inget, jag åker redan kollektivtrafik till och från arbetet
- Inget, för mig är kollektivtrafiken inte ett rimligt alternativ
- Bättre turtäthet i kollektivtrafiken
- Färre byten
- Kortare avstånd mellan arbetsplats och hållplats
- Kortare avstånd mellan bostad och hållplats
- Flexibel arbetstid
- Möjlighet att arbeta under färden
- Annat, ange vad

Bland fritextsvaren kopplade till svarsalternativet ”annat” återfinns (förutom en stor andel svar som handlar om för långa respektive korta avstånd och avsaknad av kollektivtrafik). Nedan kommentarer är skrivna av flera medarbetare fast på olika sätt med samma innebörd:

*Betald restid.*

*Om jag visste att jag inte blev utsatt för virus av medresenärer.*

*Finns ingen buss till och från hem till tågstation.*

*Bättre synkroniserade byten mellan kollektivtrafiksätt.*

*Osäkert om tågen går, mycket är inställt.*

*Har så oregelbundna tider så det finns ingen möjlighet till det.*

*Bättre tillgång till lånebil på jobbet*

*Bättre kollektivtrafikerbjudande från arbetsgivaren*

*Billigare biljett. I dagsläget är bussen dyrare än bilen.*

*När barnen är större och kan ta sig till skola själva.*

*Att tågen är i tid.*

*Flexbuss från stationen.*

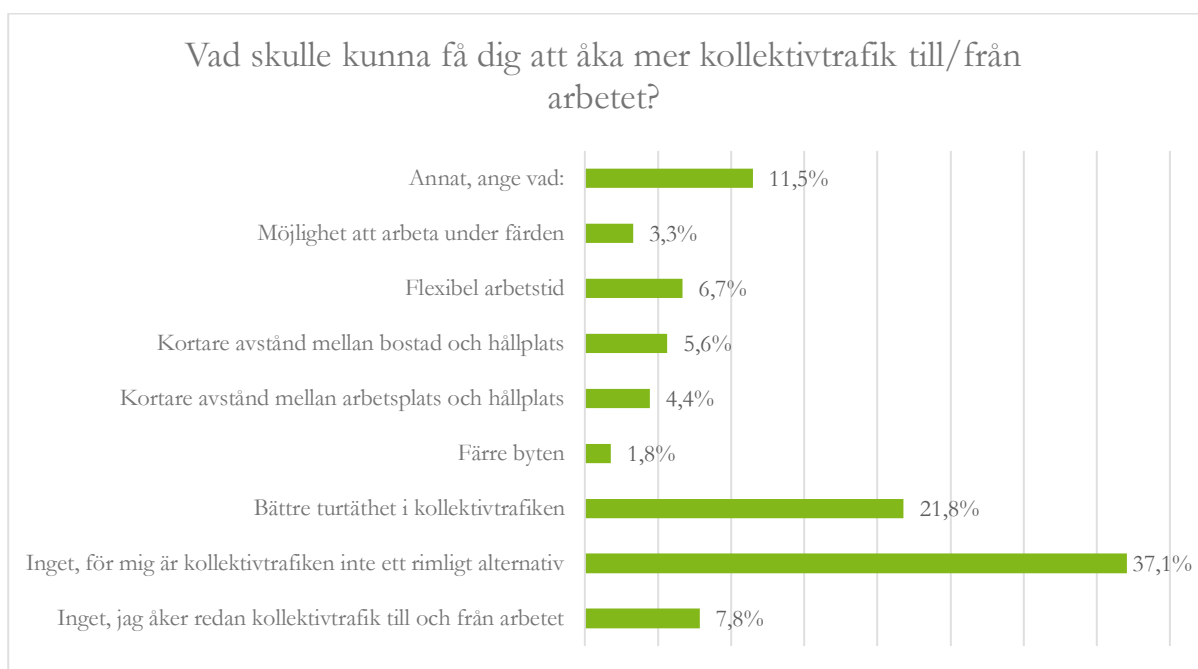
*Använd skolbussen även för kollektivtrafik.*

*Ökad turtäthet för att man ska hinna göra ärenden efter arbetstid.*

*Skippa länsgränstillägget!*

*Fler hållplatser.*

*Mindre skolbarn på snålskjutsen.*



(17, frekvensanalys, viktat, andel av summan av resultatet)

## 4.5 Vilket eller vilka av alternativen nedan skulle kunna få dig att samåka till och från ditt arbete i högre utsträckning?

Här kunde de som svarade på undersökningen välja ett eller flera av följande alternativ:

- Inget, jag samåker redan till och från arbetet
- Inget, för mig är samåkning inte ett rimligt alternativ
- En samåkningsgrupp som passar mina behov
- En samåkningsgrupp med människor jag känner
- En digital plattform (t.ex. en app) där jag kan hitta personer att samåka med
- Annat, ange vad:

Bland fritextsvaren kopplade till svarsalternativet ”annat” bland andra förekommer många svar om att man föredrar tåg eller buss. Se nedan svar (dessa kommentarer är skrivna av flera medarbetare fast på olika sätt med samma innebörd):

*Jag föredrar tåg.*

*Jag samåker när det är någon som bor på samma ort som jag men det är inte ofta man jobbar samma tider.*

*Åker hellre buss än samåker.*

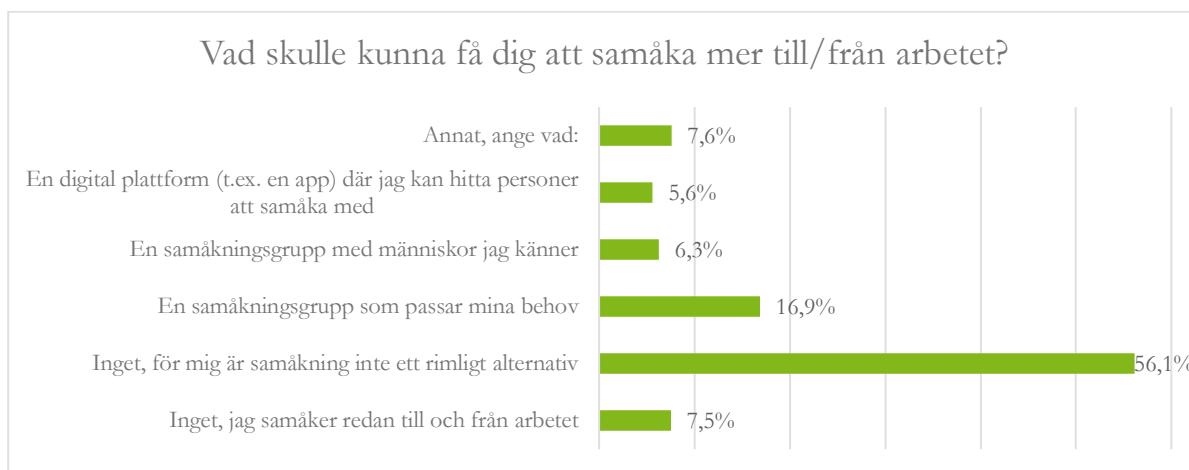
*Jag har ingen att samåka med.*

*Jag jobbar natten, lite svårt med samåkning.*

*Mycket olika arbetstider*

*Inget alternativ passar*

*Bor nära, inget behov.*



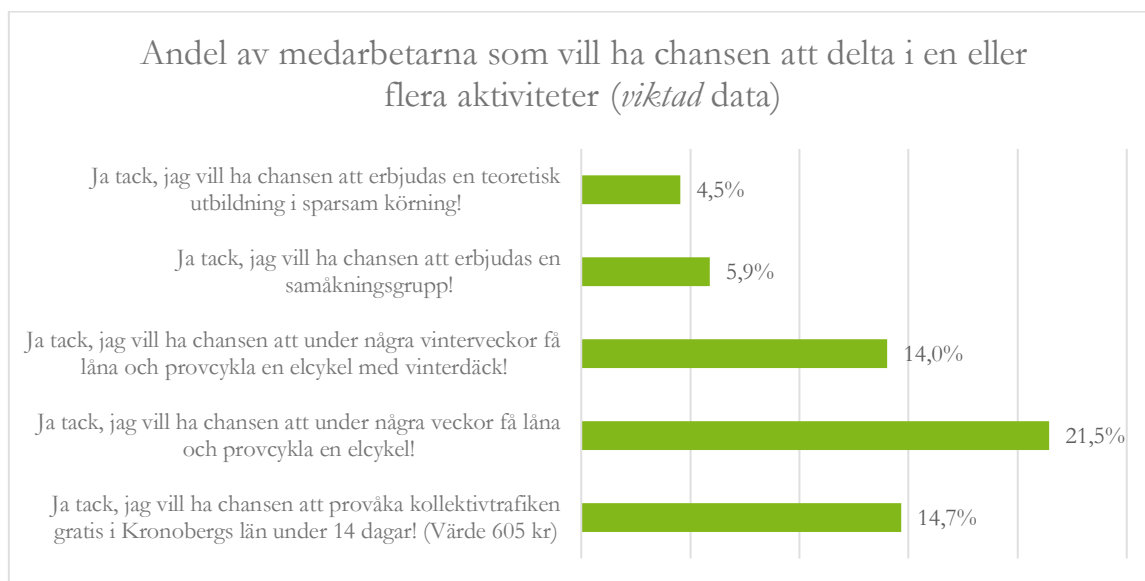
(18, frekvensanalys, viktat, andel av summan av resultatet)

## 4.6 Skulle du vilja ha chansen att delta i någon/några av nedan aktiviteter under perioden 2018–2020?

De som svarat på undersökningen kunde anmäla intresse för en eller flera av följande ”prova på aktiviteter”:

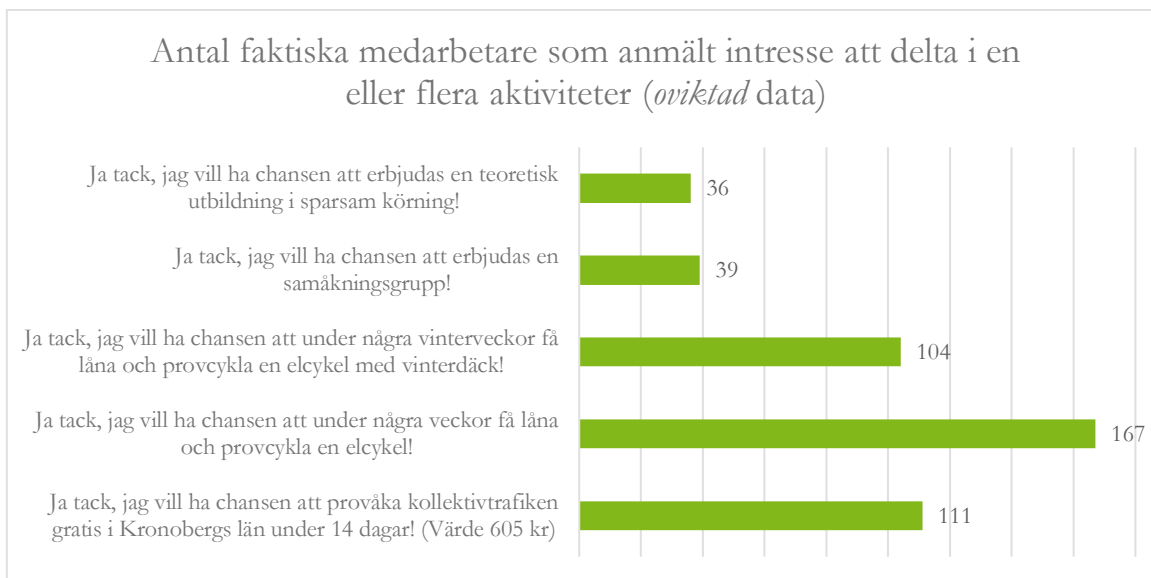
- Provåka kollektivtrafiken gratis i 14 dagar (blev sedan 30 dagar, värde 1 440 kr)
- Låna och prova en elcykel
- Låna och prova en elcykel med vinterdäck
- Prova en samåkningsgrupp
- Teoretisk utbildning i sparsam körning

21,5 procent av medarbetarna var intresserade av att låna en elcykel; 14,7 procent var intresserade av att bli testresenär med kollektivtrafiken; 14,0 procent ville testa vintercykling; 5,9 procent ville erbjudas en samåkningsgrupp; och 4,5 procent ville gå en teoretisk kurs i sparsam körning, se nedan figur. Då detta var en flervalsfråga kan samma person finnas registrerad på flera svarsalternativ.



(19, frekvensanalys, viktad, andel av svarande)

Se nästa figur för det faktiska antalet medarbetare som anmälde intresse för de olika aktiviteterna. Resultatet baseras på *oviktad* data.



(19, frekvensanalys, oviktat)

## 4.7 Övriga synpunkter och förslag på förbättringar

*Positivt med engagemang kring resor som är en viktig och miljöpåverkande faktor.*

*Kostnaden att åka till och från jobbet är hög. Flexibel arbetstid skulle hjälpa mycket.*

*Jag är positiv till att arbetsgivare erbjuder reslösningar med ekonomiska- eller tidsvinster, men av övriga skäl är resor till och från arbetet inte upp till arbetsgivaren.*

*Då jag använder mig av kommunens bil i jobbet så skulle det vara bra att lära mig köra ekonomiskt.*

*Jag pendlade med tåg under mer än två års tid men det är inte rimligt då det blir billigare, mer tidseffektivt samt lättare att pendla till jobbet med bil. Samåker ibland men då vi som bor på samma ort har väldigt olika arbetstider så passar det sällan att vi kör med en bil.*

*Bor i Skåne, hoppas provåkning gäller för oss också.*

*Det känns som att frågorna är ställda som om man jobbar på kontor. Kommunen har ju faktiskt andra arbeten också, där det körs bil hela dagarna.*

*Om aktiviteten om att åka kollektivtrafik gratis inom Kronoberg i 14 dagar genomförs bör det tas i beaktande att många av kommunens anställda bor i bl.a. Skåne och i så fall inte har någon vinning av att prova på kollektivtrafiken.*

*Det är svårt att åka kollektivt i Kronobergs län när jag bor i Skåne län.*

*Då jag har ca. 2,5 mil till jobbet så skulle jag gärna prova en elcykel som alternativ till bilkörning.*

*Provåka kollektivtrafik i Kronoberg - Hur tänkte ni Vi är många som pendlar över gränsen Skåne - Kronoberg. Vi kanske också kunde provåka gratis för att se om tider och tåg passar de tider vi arbetar.*

*Fler bussar mellan Älbult och Häradsbäck. Nu finns det bara en per dag och ingen under skollov.*

*Den här kommunen behöver bli mycket tryggare för cyklister som måste ta sig utanför tätorterna. Det finns mycket få cykelvägar på landsbygden för oss som bor där. Det innebär att antingen måste man riskera livet varje arbetsdag under vinterhalvåret vinglande utmed snövallarna medan lastbilar, bussar och stressade bilister susar förbi med 50 cm marginal i 80–100 km/h, eller måste man ta bilen. Att åka buss kräver för många först en livsfarlig cykeltur på 5-7km för att komma till närmaste busshållplats och sedan måste belat livet organiseras efter de få bussturer som går per dag. Tack för att du engagerar dig i problemet!*

*Skapa förutsättningar att ta sig från byarna till tätorten på ett miljövänligt sätt. Cykelväg är högst upp på listan tycker jag.*

*Väg 120 mellan Traryd och Älbult är min färdväg till jobbet. Den vägen är INTE lämplig att cykla på. MEN bygger man (kommunen) en cykelväg, då kommer nog många fler att cykla till jobbet.*

*Bor man ensligt på landsbygden finns det dåligt med alternativ för kollektiv- och samåkning.*

*Cykelväg utmed väg 120 mot Göteryd.*

*Hade varit tacksam över om det fanns en möjlighet att cykla till jobbet men på väg 120 cyklar jag inte frivilligt. Tänk om det hade gjorts cykelbanor när man ändå var i gång. Dålig planering tycker jag!*

*Saknar cykelparkering på Elmeskolan med väderskydd och ev en cykelpump på skolan. Att kommunen erbjuder årligen enklare cykelservice för de anställdas privata cyklar Att jag som cyklar ska kunna söka ett litet bidrag för att köpa tex cykel eller kläder för väder*

*Vore bra med ytterligare cyklar och elcyklar till utlåning för kommunens medarbetare, för kortare tjänsteresor inom centralorten.*

*Resor i arbetet borde vara obligatoriskt att få låna "kommunbil" även för undersköterskor.*

*Majoriteten av kommunens anställda är ej "kontorsnissar".*

*Vissa frågor är inte anpassade för läraryrket.*

*Cykel fungerar bra om man inte behöver ta med sig saker, men för oss som måste det behövs bättre alternativ än elcykel. Jag hade cyklat med min vanliga cykel om det inte vore för allt jag behövde få med mig.*