

HUR KLIMATSMART RESER KRONOBERG?



EN RESVANEUNDERSÖKNING OCH
SLUTRAPPORT AV SATSNINGEN
RES GRÖNT I GRÖNA KRONOBERG

INLEDNING

Tre års arbete med hållbara resor

Tre års arbete. Det är lång tid men det har ändå gått snabbt. Eller hur? I slutet av 2017 startade arbetet med Hållbar mobilitet i Gröna Kronoberg. Ett samverkansprojekt där Region Kronoberg har varit huvudägare av projektet och Energikontor Sydost varit samverkanspart. Projektet har finansierats genom regionala tillväxtmedel och EU:s regionala utvecklingsfond.

Satsningen har handlat om att förändra vårt sätt att resa på och vårt sätt att transportera gods på. Det handlar också om hur vi kan och ska skapa aktion till förändring mot ett samhälle som genererar mindre utsläpp från transporter. Och det är inget som en enskild verksamhet, organisation eller företag kan åstadkomma på egen hand. Detta måste vi göra tillsammans för att det ska få någon effekt.

Region Kronoberg och Energikontor Sydost roll är att driva och mobilisera det regionala utvecklingsarbetet. Ett sätt är att samla ett stort antal aktörer som tillsammans kraftsamlar och använder resurserna på rätt sätt.

Vi behöver inte alltid göra samma typer av insatser eller på samma sätt. Men vi behöver röra oss i samma riktning med målet att minska våra utsläpp för att kunna nå våra internationella, nationella, regionala, lokala och organisatoriska mål som vi har kring just minskade utsläpp från transporter.

För handen på hjärtat, hur förberedda är ni på en omställning till ett fossilfritt samhälle med fossilfria transporter? Har ni funderat - på riktigt funderat - vad det innebär för er verksamhet? Hur många anställda behöver byta sätt att resa på till och från arbetet, i tjänsten och på fritiden? Hur ska vi ta oss till våra besöksmål i länet i framtiden. Hur påverkar vårt inköpsbeteende utsläppen från transporter? Hur ska vi arbeta de kommande 10 åren för att bidra till målet om fossilfria transporter i Kronoberg 2030? Det är frågor som vi måste ställa oss. Om och om igen.

För transporter är en samhällsviktig verksamhet, på samma sätt som sjukvård, räddningstjänst, elförsörjning, vattenförsörjning. Och att skapa ett samhälle med hållbara transporter är viktigt ur så många olika perspektiv.

Alla kronobergare och aktörer i länet behöver ha möjlighet att resa till och från sina arbeten, till skola och vård och omsorg. Alla behöver ha tillgång till olika varor och att kunna hämta eller få varor levererat till sig.

Vi behöver skapa ett robust transportsystem som inte förlitar sig på fossila transporter och som är tillgängligt för alla kronobergare.

Vi är alla ansvariga för att skapa ett fossilfritt samhälle som ger förutsättningar för fossilfria transporter. Utsläppen från transporter är en stor utmaning för Kronobergs län och

för att ha en chans att nå transportmålen är en utvecklad samverkan med många olika aktörer nödvändig.

Transportintensiva offentliga och privata verksamheter som historiskt har utvecklats utifrån ett "fossilt samhälle" bör analyseras och utvecklas. Och det är det som varit syftet med satsningen Hållbar mobilitet.

Hållbar mobilitets målsättning var att bidra till minskade koldioxidutsläpp från länets transporter, att öka andelen aktiva transporter, att bidra till en bättre folkhälsa och att stärka arbetet med jämställda transportval.

Denna slutrapport kommer att visa resultatet från våra aktiviteter och hur de verkade för att vi skulle nå våra mål. Under 2020 har resultaten givetvis till viss del påverkats av att vi levte i en pandemitid. Men det har långt ifrån förändrat vårt sätt att resa fullt ut.

Jag vill också passa på att tacka alla arbetsplatser som valt att delta i denna satsning. Det är tillsammans vi gör arbetet och det är tillsammans tar oss an omställningen mot fossilfria transporter.

Maria Persdotter Isaksson
Huvudprojekledare

BAKGRUNDSFAKTA

SVARS-
FREKVENNS:
50 %
➡ -1 %

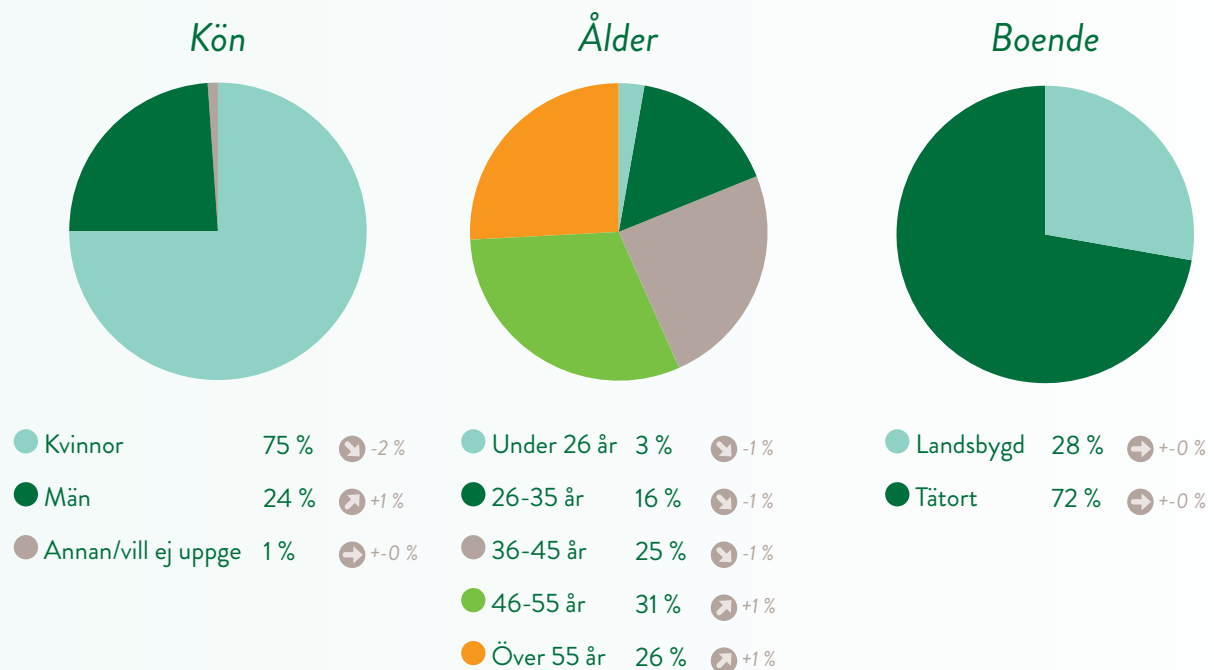
De som svarade på undersökningen

Under 2018 genomförde Hållbar mobilitet i Gröna Kronoberg den första resvaneundersökningen bland de deltagande arbetsplatserna. Enkäten skickades ut via mejl och med syftet att få ett utgångsläge på hur man reste till och från arbetet samt i tjänsten. Undersökningen ställde också frågor kring hur benägen man var att ändra sitt resebeteende. I september 2020 skickades den andra och uppföljande resvaneundersökningen ut. Syftet med den var att få veta om de anställda på arbetsplatserna hade förändrat sitt sätt att resa sedan 2018.

I undersökningen 2018 svarade 11 795 personer vilket var 51 procent av antalet anställda då. 2020 svarade 12 298 personer vilket motsvarar 50 procent av antalet anställda idag.

92 procent av dem som svarat bor i Kronobergs län, 5 procent i Skåne län och sedan är resterande procent fördelat mellan Jönköping, Kalmar och Blekinge län. Att så många av de som svarat faktiskt bor och arbetar i Kronobergs län är positivt då vi lättare kan arbeta med resebeteendet hos de som bor i vår region.

Könsfördelningen av de som svarat visar på ett ungefär hur den faktiska fördelningen ser ut totalt på arbetsplatserna. Samma sak gäller fördelningen mellan de som bor i tätort och på landsbygd.



BAKGRUNDSFAKTA

Arbetsplatserna som svarade på undersökningen

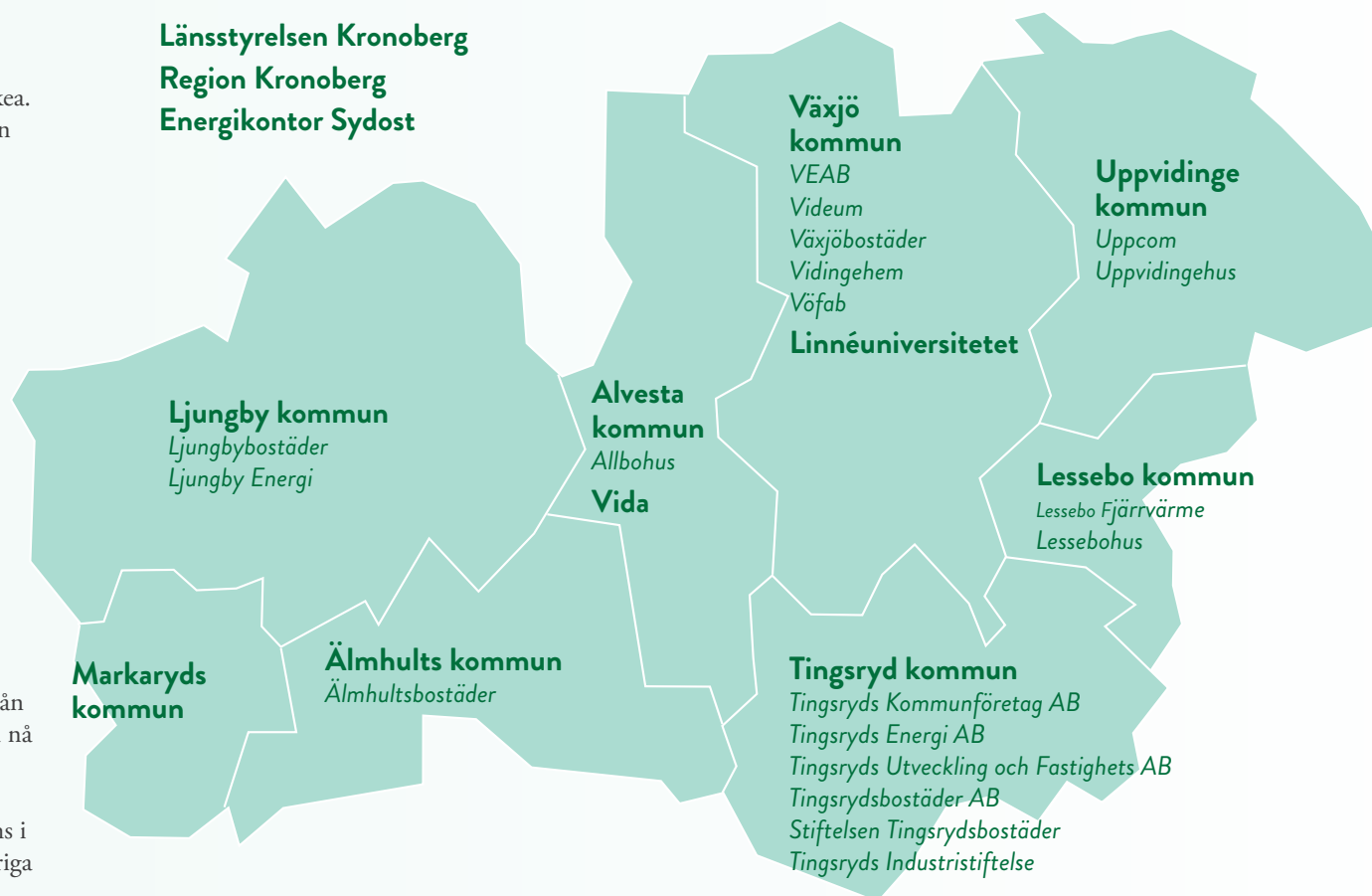
Två av de arbetsplatser som svarade på resvaneundersökningen 2018 valde att inte medverka i den uppföljande undersökningen – Brunskoggruppen och Ikea. Deras resultat är inte inkluderade i den jämförande datan för 2018.

I övrigt så har alla kommunerna, inklusive kommunala bolag, deltagit hela vägen. Detta kan ge positiva synergieffekter eftersom grannkommuner kan se och jämföra sina resultat för att se om de på något sätt kan samverka för att nå sina uppsatta mål. Det kan handla om gemensamma bilpooler, samåkningsplattformar, gemensamma varutransporter etc.

Utöver de kommunala arbetsplatserna har även Linnéuniversitetet, Vida, Länsstyrelsen Kronoberg, Region Kronoberg och Energikontor Sydost svarat på den uppföljande resvaneundersökningen.

Precis som det skrevs om i den inledande texten här i rapporten så är det viktigt att vi kraftsamlar och att alla arbetar mot samma målsättning, att minska utsläppen från våra transporter. Det är då vi kan hjälpas åt, påverka och nå resultat.

Därför är det mycket positivt att arbetet med frågan finns i hela länet, i alla kommuners arbetsplatser och hos de övriga som också har stor spridning i Kronobergs län.





SÅ RESER KRONOBERGS MEDARBETARE TILL OCH FRÅN JOBBET

2018 vs. 2020

PANDEMIN

Så har pandemin påverkat våra resor

Dubbelt så
många jobbar
hemifrån idag
jämfört med
2018

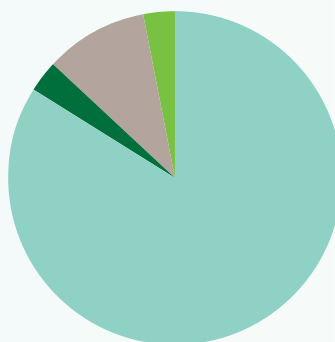
Att pandemin har påverkat vårt sätt att resa är ingen hemlighet. Så ser det ut lokalt, nationellt och internationellt

Framförallt har antalet som bor längre än 50 kilometer från arbetsplatsen som reser kollektivt minskat med drygt 21 procent. Troligtvis på grund av restriktioner och viljan att hålla smittspridningen nere. Och sedan kan vi se att antalet som arbetar hemifrån har ökat och därmed inte reser alls.

Men när vi ställde frågan till de som svarade på enkäten om de reser annorlunda idag på grund av pandemin så är det endast 2 procent som svarat ja.

Det vi ska ha med oss är att när den uppföljande resvaneundersökningen gjordes, i september och början på oktober, så var det inte lika många arbetsplatser som tillämpade möjligheten att arbeta hemifrån som det var före sommaren och från och med november. Restriktionerna kring pandemin var färre än i slutet på 2020.

På frågan var de arbetade från veckan tidigare svarade ändå 84 procent att de arbetade från sin huvudsakliga arbetsplats. 3 procent arbetade hemifrån, 10 procent blandade arbetet mellan sin arbetsplats och hemifrån och 3 procent arbetade från en arbetshubb eller annat som café, bibliotek och liknande.



Varifrån jobbade du förra veckan?

● På min huvudsakliga arbetsplats	84 %
● Hemifrån	3 %
● Både på arbetsplatsen och hemifrån	10 %
● Arbetshubb/annat	3 %

TILL OCH FRÅN JOBBET

Så reser vi till jobbet

Det vanligaste färdssättet är fortfarande att åka ensam i bil till och från sitt arbete. Där ser vi ingen större skillnad sedan den resvaneundersökningen 2018. Där vi kan se skillnad är att de som bor på landsbygden har ökat sitt bilåkande i lite större utsträckning än de som bor i tätort.

Den största skillnaden gäller cykling. Fler har börjat använda sig av cykel för att resa till och från sitt arbete och det är fantastiskt roligt. Där kan vi också se att det är elcykel som ökat mest både hos kvinnor och män.

Antalet som promenerar eller samåker till sitt arbete ligger även det på samma nivå som 2018 medan antalet som reser med kollektivtrafiken har minskat med två procent.

Personer under 26 år är den grupp som minskat sitt promenerande mest, men det är också den grupp som ökat sitt cyklande mest.

I övrigt ser vi inga större skillnader varken gällande kön, ålder eller var man bor.

**ÅKER ENSAM I
BIL TILL JOBBET**

51 %  +1 %

Vanligaste
färdssättet



Störst ökning
från 2018



28 %
**CYKLAR
TILL JOBBET**

 +3 %

**PROMENERAR
TILL JOBBET**



8 %

 +-0 %

**ÅKER BUSS/TÅG
TILL JOBBET**

7 % 

 -2 %



5 %

**SAMÅKER I BIL
TILL JOBBET**

 +-0 %

TILL OCH FRÅN JOBBET

Transportmedel vs. kön, ålder och boende



ENSAM I BIL

KÖN

kvinnor	53 %	↗ +1 %
män	48 %	→ +0 %

ÅLDER

under 26	52 %	↗ +1 %
26–35	51 %	↘ -1 %
36–45	56 %	↗ +1 %
46–55	51 %	↗ +1 %
över 55	52 %	↗ +1 %

BOENDE

tätort	41 %	→ +0 %
landsbygd	82 %	↗ +2 %



CYKEL

KÖN

kvinnor	28 %	↗ +3 %
män	30 %	↗ +3 %

ÅLDER

under 26	24 %	↗ +5 %
26–35	25 %	↗ +3 %
36–45	26 %	↗ +2 %
46–55	29 %	↗ +2 %
över 55	30 %	↗ +4 %

BOENDE

Tätort	37 %	↗ +3 %
Landsbygd	5 %	↗ +1 %

Störst skillnad
jämfört med
2018



GÅNG

KÖN

kvinnor	8 %	↘ -1 %
män	8 %	→ +0 %

ÅLDER

under 26	10 %	↘ -3 %
26–35	10 %	↗ +1 %
36–45	6 %	↘ -1 %
46–55	8 %	→ +0 %
över 55	7 %	↘ -1 %

BOENDE

Tätort	10 %	↘ -1 %
Landsbygd	1 %	→ +0 %



BUSS OCH TÅG

KÖN

kvinnor	6 %	↘ -2 %
män	8 %	↘ -2 %

ÅLDER

under 26	10 %	↘ -3 %
26–35	8 %	↘ -3 %
36–45	7 %	↘ -1 %
46–55	6 %	↘ -2 %
över 55	6 %	↘ -3 %

BOENDE

Tätort	8 %	↘ -3 %
Landsbygd	5 %	↘ -2 %



SAMÅKNING

KÖN

kvinnor	5 %	↘ -1 %
män	5 %	→ +0 %

ÅLDER

under 26	5 %	→ +0 %
26–35	5 %	→ +0 %
36–45	4 %	→ +0 %
46–55	5 %	↘ -1 %
över 55	4 %	↘ -1 %

BOENDE

Tätort	4 %	→ +0 %
Landsbygd	6 %	↘ -1 %

TILL OCH FRÅN JOBBET

Avstånd till jobbet vs. transportmedel



ENSAM I BIL

< 3 km	24 %	➡ +0 %
3–5 km	41 %	➡ -3 %
5–10 km	52 %	➡ -1 %
10–15 km	85 %	➡ +7 %
15–25 km	80 %	➡ +1 %
25–50 km	80 %	➡ +5 %
> 50 km	59 %	➡ +22 %



CYKEL

< 3 km	48 %	➡ +4 %
3–5 km	48 %	➡ +6 %
5–10 km	37 %	➡ +7 %
10–15 km	5 %	➡ +1 %
15–25 km	2 %	➡ +1 %
25–50 km	1 %	➡ +0 %
> 50 km	0 %	➡ +0 %



GÅNG

< 3 km	24 %	➡ -2 %
3–5 km	4 %	➡ +0 %
5–10 km	1 %	➡ -1 %
10–15 km	0 %	➡ +0 %
15–25 km	0 %	➡ +0 %
25–50 km	0 %	➡ +0 %
> 50 km	0 %	➡ +0 %



BUSS OCH TÅG

< 3 km	1 %	➡ -1 %
3–5 km	4 %	➡ -2 %
5–10 km	4 %	➡ -4 %
10–15 km	3 %	➡ -6 %
15–25 km	10 %	➡ -1 %
25–50 km	11 %	➡ -5 %
> 50 km	36 %	➡ -21 %



SAMÅKNING

< 3 km	2 %	➡ -1 %	= 100 %
3–5 km	3 %	➡ -1 %	= 100 %
5–10 km	5 %	➡ -1 %	= 100 %
10–15 km	6 %	➡ -2 %	= 100 %
15–25 km	8 %	➡ -1 %	= 100 %
25–50 km	9 %	➡ -1 %	= 100 %
> 50 km	5 %	➡ +0 %	= 100 %

Avståndet till arbetet har stor betydelse för både hur man reser men också för en beteendeförändring. Det är till exempel lättare för en som bor mindre än tre kilometer från sitt arbete att byta ut bilen mot cykel eller gång än för någon som bor mer än 10 kilometer från sitt arbete. Där kanske alternativet är kollektivtrafik eller samåkning.

Vi ser fortfarande att hela 24 procent av de som bor närmare än tre kilometer från sitt arbete, vilket 29 procent av de svarande gör, pendlar ensam i bil. Den procentsatsen

är oförändrad jämfört med 2018. Däremot har de som bor med det avståndet ökat sitt cyklande och minskat sitt promenerande. När vi tittar på de som svarat på enkäten och bor mellan 3 och 10 kilometer från sitt arbete så har de minskat sitt pendlande ensam i bil. Det är också den gruppen som har ökat sitt cyklande mest.

Från resvaneundersökningen 2018 kunde vi se att det var de som bodde längre än 25 kilometer från sitt arbete som reste mest med kollektivtrafiken. Den gruppen har nu minskat

sitt resande med kollektivtrafiken och istället ersatt det med att pendla ensam i bil till och från sitt arbete i lika stor utsträckning.

MEDARBETARE PER AVSTÅND

< 3 km	29 %
3–5 km	16 %
5–10 km	15 %
10–15 km	7 %
15–25 km	12 %
25–50 km	14 %
> 50 km	6 %

TILL OCH FRÅN JOBBET

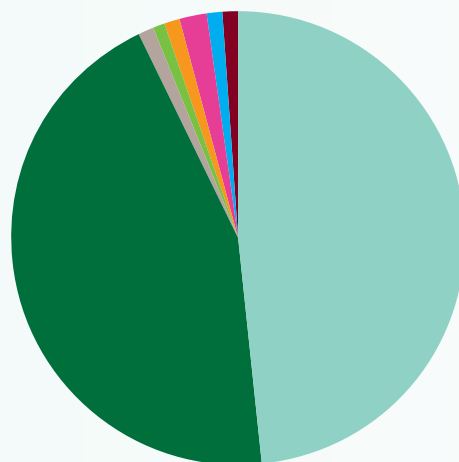
Drivmedel hos de som kör bil

När vi tittar på de anställdas bilar och vilket drivmedel de går på så visar den senaste resvaneundersökningen att bensinbilar har minskat med 3,4 procent. Och vi kan samtidigt se en ökning av laddhybrider, elhybrider, biogas och biodiesel. Sedan 2018 har Kronobergs län fått X antal fler biogasmackar och X fler laddningsstationer.

Internationellt så är 95 procent av transportenergin från fossila bränslen, nationellt så är denna siffra 72 procent och regionalt så kommer cirka 80 procent av transportenergin från fossila bränslen. Efterfrågan på transporter förväntas öka internationellt och nationellt samtidigt som vi vet att om vi ska nå de transportpolitiska målen så behöver efterfrågan på transporter minska och transporter behöver effektiviseras – både personbilstransporter och godstransporter.

Nationellt så står vägtrafiken för 93 procent av koldioxidutsläppen från Sveriges inrikestransporter. 63 procent från personbilar och 33 procent från tunga lastbilar och lätta lastbilar. Fördelningen mellan privatbilism och tunga fordon är ungefär 60 procent privatbilism och 40 procent tunga fordon.

De fossila transportererna i Kronobergs län står för cirka två miljarder kilometer. Det är detsamma som 51 000 varv runt jorden. 2030 ska vi, enligt de mål som är satta, vara nere på noll fossila kilometer.



Bensin	48 %	▼ -3 %
Diesel	44 %	▲ +1 %
Biodiesel	1 %	→ +-0 %
Etanol	1 %	▲ +1 %
Biogas	1 %	→ +-0 %
Elhybrid	2 %	▲ +1 %
Laddhybrid	1 %	▲ +1 %
El	1 %	▲ +1 %

TILL OCH FRÅN JOBBET

Ärenden till och från jobbet

Det är samma andel som gör ärenden till och från arbetet nu som 2018 – men en glädjande siffra är att andelen ärenden med cykel har ökat.

En typ av ärende som har ökat är inköp. Detta kan undra lite över eftersom e-handeln också ökar – kanske har man inget bra nära ställe att hämta upp paketen på. Att hälsa på en äldre släkting har minskat, enligt fritextsvaren. Hämta och lämna barn kanske de som arbetar hemifrån gör nu och på så sätt har den typen av ärenden minskat i samband med arbetsresor.

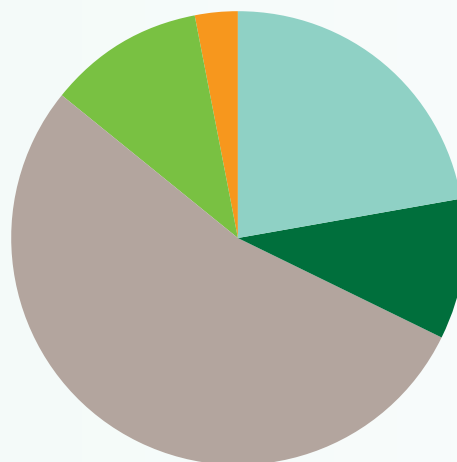
Nationellt så ser man i tidiga studier att när folk arbetar hemifrån så kör de mer egen bil till fritidsaktiviteter. Så själva resan görs ändå men syns kanske inte i denna statistik då vi inte mäter fritidsresor.



39 %

↗ +1 %

Fixar ärenden
i samband med resan till
eller från arbetet



Hämta/lämna barn	22 %	↘ -2 %
Fritidsaktivitet/träning	10 %	→ +0 %
Inköp	53 %	↗ +5 %
Annat ärende	11 %	↘ -2 %
Vill ej uppge	3 %	→ +0 %

De som har ärenden reser med...



ENSAM I BIL: 67 % ↘ -1 %



CYKEL: 20 % ↗ +2 %



GÅNG: 4 % → +0 %



BUSS OCH TÅG: 3 % → +0 %



SAMÅKNING: 6 % ↘ -1 %

TILL OCH FRÅN JOBBET

Ärende vs. kön, ålder, boende

HÄMTA/LÄMNA BARN

KÖN

kvinnor	23 %	↘ -2 %
män	21 %	↘ -1 %

FRITIDSAKTIVITET

KÖN

kvinnor	10 %	↘ -1 %
män	12 %	→ +0 %

INKÖP

KÖN

kvinnor	54 %	↗ +5 %
män	53 %	↗ +5 %

ANNAT ÄRENDE

KÖN

kvinnor	11 %	↘ -2 %
män	11 %	↘ -3 %

ÅLDER

under 26	7 %	↘ -2 %
26-35	37 %	↘ -4 %
36-45	39 %	↘ -2 %
46-55	11 %	↘ -2 %
över 55	2 %	↘ -1 %

ÅLDER

under 26	25 %	↗ +1 %
26-35	11 %	↗ +2 %
36-45	11 %	↘ -1 %
46-55	10 %	↘ -1 %
över 55	9 %	→ +0 %

ÅLDER

under 26	50 %	↗ +4 %
26-35	43 %	↗ +3 %
36-45	41 %	↗ +4 %
46-55	62 %	↗ +7 %
över 55	68 %	↗ +6 %

ÅLDER

under 26	14 %	↘ -4 %
26-35	8 %	→ +0 %
36-45	6 %	↘ -2 %
46-55	14 %	↘ -3 %
över 55	17 %	↘ -4 %

BOENDE

Tätort	22 %	↘ -1 %
Landsbygd	23 %	↘ -3 %

BOENDE

Tätort	11 %	→ +0 %
Landsbygd	8 %	↘ -2 %

BOENDE

Tätort	52 %	↗ +4 %
Landsbygd	57 %	↗ +7 %

BOENDE

Tätort	12 %	↘ -3 %
Landsbygd	10 %	↘ -2 %

Av de som gör ärenden till och/eller från arbetet idag bor 36 procent i tätorten och 48 procent på landsbygden. De som bor på landsbygden har uppgett att de hämtar och lämnar barn samt gör inköp i lite större utsträckning än vad de som bor i tätort gör.

Det går inte att se några större skillnader mellan könen varken gällande typ av ärenden eller hur många som gör ärenden. Männen gör något fler ärenden 2020 än vad de gjorde 2018.

TILL OCH FRÅN JOBBET

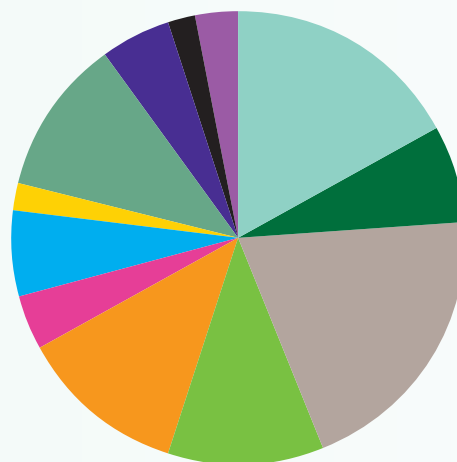
Varför reste du som du reste?

Orsakerna till varför vi reser som vi gör har inte förändrats nämnvärt sedan 2018. Den främsta anledningen till att man väljer det resesätt man gör är för att det är bekvämt följt av tidsvinst och vardagsmotion.

Om man tittar närmare på varje transportmedel och varför man valt just det ser det ut som följande: Flest väljer bilen för att det ger en tidsvinst. Därefter kommer bekvämt och enda alternativ. Cykel väljer flest främst för att det ger vardagsmotion följt av att det är miljövänligt och bekvämt. Att gå till och från sitt arbete väljer flest för sin vardagsmotion. Men även gång väljer man för att det är bekvämt och miljövänligt. Bland de som väljer buss och tåg så ligger båda anledningarna bekvämt och miljövänligt i topp. Medan de som väljer att samåka gör det främst för att det ger tidsvinst och för att det är bekvämt.

Det är inga större skillnader mellan könen eller åldrarna. Däremot är det skillnad beroende på om man bor i tätort eller på landsbygden. 30 procent av de som bor på landsbygden reser som de gör för att det är deras enda alternativt – medan det bara är 6 procent av de som bor i tätort som angav samma svar.

Endast två procent svarade att de valde transportmedel på grund av pandemin. Och då har man valt ensam i bil eller samåkning främst istället för hur man skulle ha rest om det inte var pandemi.



Tidsvinst	17 %	→ +0 %
Ekonomiska skäl	7 %	→ +0 %
Bekvämt	20 %	↘ -1 %
Miljövänligt	11 %	↗ +1 %
Vardagsmotion	12 %	→ +0 %
Tryggt/säkert	4 %	↗ +1 %
Vanesak	6 %	→ +0 %
Behöver bilen i tjänsten	2 %	↘ -1 %
Mitt enda alternativ	11 %	↘ -1 %
Ärende på vägen	5 %	↗ +1 %
På grund av pandemin	2 %	-
Annan anledning:	3 %	↘ -2 %

TILL OCH FRÅN JOBBET

Transportmedel vs. anledning



ENSAM I BIL

Tidsvinst	23 %	↘ -1 %
Ekonomiska skäl	2 %	→ +0 %
Bekvämt	20 %	↘ -1 %
Miljövänligt	1 %	→ +0 %
Vardagsmotion	0 %	→ +0 %
Tryggt/säkert	5 %	↗ +2 %
Vanesak	5 %	→ +0 %
Behöver bil i tjänsten	4 %	↘ -2 %
Mitt enda alternativ	20 %	↘ -1 %
Ärende på vägen	10 %	↗ +2 %
Pga pandemin	4 %	-
Annan anledning	5 %	↘ -3 %



CYKEL

Tidsvinst	11 %	↗ +1 %
Ekonomiska skäl	11 %	→ +0 %
Bekvämt	20 %	→ -1 %
Miljövänligt	21 %	→ +0 %
Vardagsmotion	25 %	↘ -2 %
Tryggt/säkert	2 %	↗ +1 %
Vanesak	7 %	→ +0 %
Behöver bil i tjänsten	0 %	→ +0 %
Mitt enda alternativ	2 %	→ +0 %
Ärende på vägen	0 %	→ +0 %
Pga pandemin	1 %	-
Annan anledning	1 %	↘ -1 %



ELCYKEL

Tidsvinst	12 %	↘ -4 %
Ekonomiska skäl	12 %	→ +0 %
Bekvämt	21 %	↘ -3 %
Miljövänligt	23 %	↗ +1 %
Vardagsmotion	20 %	→ +0 %
Tryggt/säkert	2 %	↗ +1 %
Vanesak	4 %	↗ +3 %
Behöver bil i tjänsten	0 %	→ +0 %
Mitt enda alternativ	2 %	→ +0 %
Ärende på vägen	0 %	→ +0 %
Pga pandemin	1 %	-
Annan anledning	2 %	↗ +1 %



GÅNG

Tidsvinst	6 %	↘ -1 %
Ekonomiska skäl	7 %	→ +0 %
Bekvämt	21 %	↗ +1 %
Miljövänligt	16 %	↗ +1 %
Vardagsmotion	28 %	↘ -3 %
Tryggt/säkert	3 %	↗ +1 %
Vanesak	8 %	↗ +2 %
Behöver bil i tjänsten	0 %	→ +0 %
Mitt enda alternativ	4 %	→ +0 %
Ärende på vägen	0 %	→ +0 %
Pga pandemin	0 %	-
Annan anledning	6 %	↘ -2 %

TILL OCH FRÅN JOBBET

Transportmedel vs. anledning



BUSS

Tidsvinst	4 %	↔	+0 %
Ekonomiska skäl	19 %	↘	-1 %
Bekvämt	24 %	↘	-1 %
Miljövänligt	23 %	↗	+2 %
Vardagsmotion	3 %	↗	+1 %
Tryggt/säkert	8 %	↘	-2 %
Vanesak	4 %	↗	+2 %
Behöver bil i tjänsten	0 %	↔	+0 %
Mitt enda alternativ	11 %	↗	+1 %
Ärende på vägen	0 %	↔	+0 %
Pga pandemin	0 %	-	-5 %
Annan anledning	4 %	↘	-1 %



TÅG

Tidsvinst	14 %	↘	-1 %
Ekonomiska skäl	18 %	↔	+0 %
Bekvämt	22 %	↘	-1 %
Miljövänligt	23 %	↗	+1 %
Vardagsmotion	4 %	↗	+2 %
Tryggt/säkert	7 %	↔	+0 %
Vanesak	2 %	↗	+1 %
Behöver bil i tjänsten	0 %	↔	+0 %
Mitt enda alternativ	9 %	↔	+0 %
Ärende på vägen	0 %	↔	+0 %
Pga pandemin	0 %	-	-2 %
Annan anledning	2 %	↔	+0 %



SAMÅKNING

Tidsvinst	23 %	↘	-1 %
Ekonomiska skäl	8 %	↗	+1 %
Bekvämt	22 %	↗	+1 %
Miljövänligt	4 %	↗	+1 %
Vardagsmotion	0 %	↔	+0 %
Tryggt/säkert	6 %	↗	+3 %
Vanesak	3 %	↘	+0 %
Behöver bil i tjänsten	1 %	↘	-2 %
Mitt enda alternativ	11 %	↘	-5 %
Ärende på vägen	9 %	↔	+0 %
Pga pandemin	6 %	-	-
Annan anledning	7 %	↘	-3 %

UTSLÄPP TILL OCH FRÅN JOBBET

Koldioxidutsläpp per person och år

Vi har minskat våra utsläpp per person och år. Det är fantastiskt!

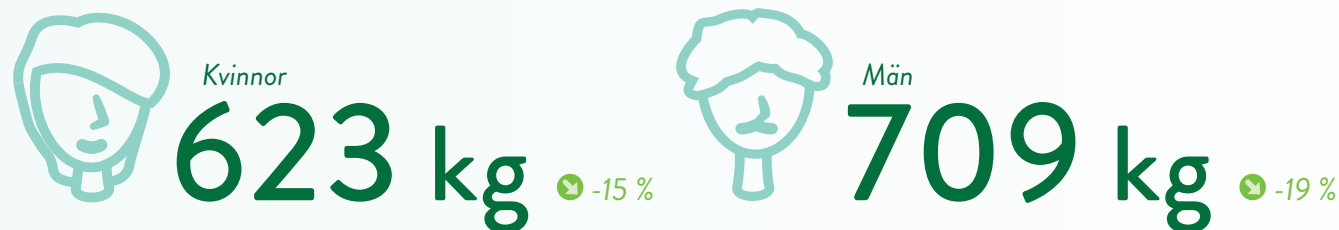
Vi har sett en förändring kring hur vi reser som har påverkat våra utsläpp mellan 2018 och 2020. Totalt sett så cyklar fler.

Självklart är det svårt att säga om detta enbart beror på vårt projekt, även om vi bara mäter bland våra deltagande organisationer. Men vi vet att vi nått utsläppsminskningar genom våra aktiviteter och vi vet att flera av de som fick testa på att cykla, åka kollektivt etc blivit vaneresenärer med just det transportmedlet de testade.

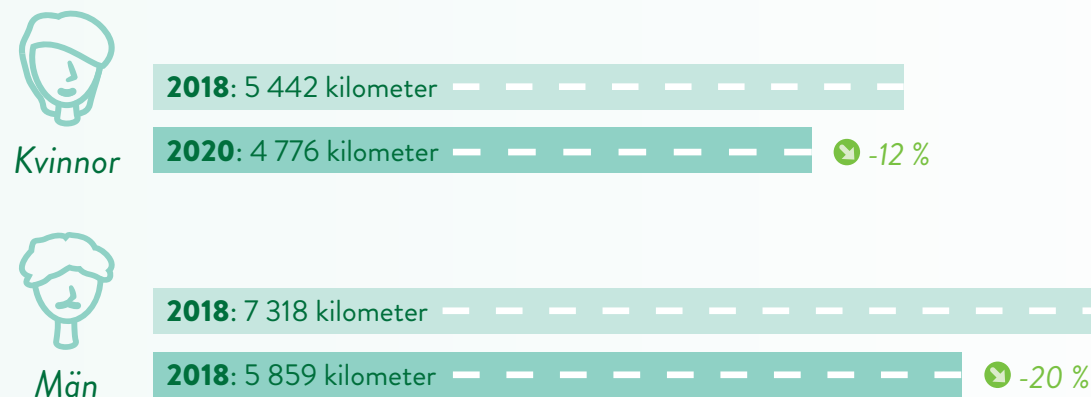
Vi vet också att betydligt fler arbetar hemifrån 2020 än antalet som gjorde det 2018. Och där misstänker vi att det finns fler faktorer än just vårt projekt...

Men det vi kan se är att män har minskat sina utsläpp med 20 procent medan kvinnor har minskat sina utsläpp med 12 procent.

En förklaring till detta är att män i högre utsträckning har den typen av arbete som gör det möjligt att arbeta hemifrån än vad kvinnor har som exempelvis är överrepresenterade i vårdrelaterade yrken.



Resta kilometer till och från jobbet



En större andel män jobbar hemifrån

The background image shows two women sitting at a desk in an office environment. They are looking at a computer monitor which displays some data or charts. The entire image is covered with a semi-transparent green filter. The text is overlaid on this filter.

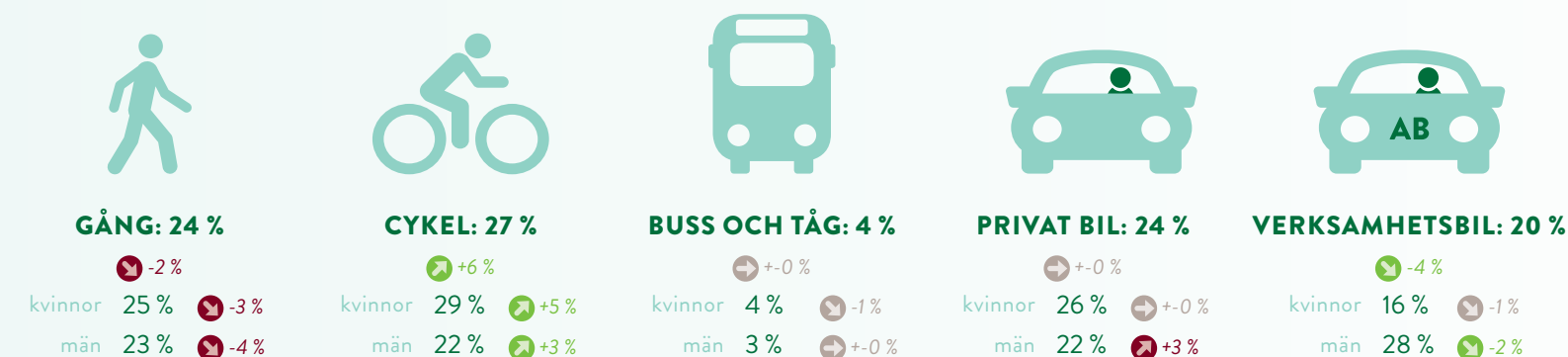
SÅ RESER KRONOBERGS MEDARBETARE I TJÄNSTEN

2018 vs. 2020

TJÄNSTERESOR

Så reser vi i tjänsten inom orten

Inom orten



När vi reser inom vår arbetsort i tjänsten så är cykeln det främsta alternativet. Och då reser vi mest med vår privata cykel. 14,9 procent använder privat cykel i tjänsten (år 2018 var det 13,8 procent) och 4,7 procent använder sig av privat elcykel (2018 använde 1,2 procent privat elcykel). Så cyklingen sammanslaget står för den största ökningen.

Vi promenerar mindre och använder oss av verksamhetsbil i mindre utsträckning. Däremot har användningen av den privata bilen ökat en del när det kommer till männen.

Antalet som reser med buss och tåg i tjänsten inom orten är densamma som vid resvaneundersökningen 2018.

TJÄNSTERESOR

Så reser vi i tjänsten utanför orten

Utanför orten



CYKEL: 10 %

↑ +3 %

kvinnor 11 % ↑ +3 %
män 9 % ↑ +1 %



BUSS OCH TÅG: 8 %

↓ -6 %

kvinnor 8 % ↓ -10 %
män 8 % ↓ -3 %



PRIVAT BIL: 48 %

↑ +1 %

kvinnor 52 % ↑ +4 %
män 40 % → +0 %



VERKSAMHETSBI: 28 %

↑ +1 %

kvinnor 25 % ↑ +3 %
män 35 % → +0 %

När vi reser i tjänsten utanför arbetsorten så står den privata bilen fortfarande för det vanligaste färdssättet. 2018 var det 46,4 procent som svarade att de använde sin privata bil till tjänsteresor. 2020 hade den andelen ökat något till 47,6 procent och det är kvinnorna som står för den ökningen.

Om vi jämför de som bor på landsbygd och de som bor i tätort så är det fler som bor i tätort som använder sig av sin privata bil i tjänsten utanför arbetsorten, 29 procent. Av de som uppgett att de bor på landsbygden använder sig 17 procent av sin privata bil till tjänsteresor utanför arbetsorten.

Även när det kommer till tjänsteresor utanför arbetsorten så har cyklingen ökat. Det är den privata cykeln, privata elcykeln samt tjänsteelcykel som har ökat.

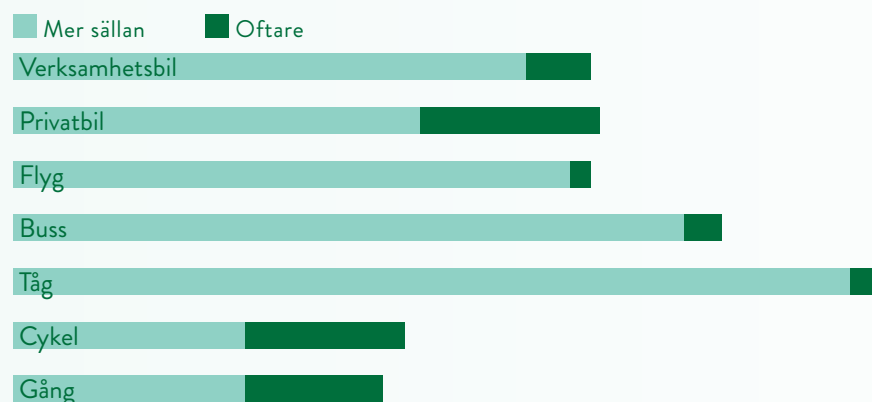
Antalet som åker med kollektivtrafiken i tjänsten utanför arbetsorten har minskat, likaså användningen av verksamhetsbil.

TJÄNSTERESOR

Så har pandemin påverkat tjänsteresorna

Hur har då pandemin påverkat hur vi reser inom tjänsten? När det kommer till gång och cykel så har inte pandemin någon större påverkan. Där vi kan se den största skillnaden är kollektivtrafiken. Förändringen jämfört med resvaneundersökningen 2018 ser ut som följande: 22,8 procent färre väljer tåg som resesätt på grund av pandemin och 16,6 procent färre väljer bussen av samma anledning.

14,2 procent färre valde flyget som resesätt på grund av pandemin. Vi kan också se en förändring av privat bil och verksamhetsbil där något färre har valt dessa resesätt på grund av pandemin.



RESFRIA MÖTEN

Fler har digitala möten

Andelen medarbetare som 2020 har digitala möten är 36 procent. 2018 var det 15 procent som hade digitala möten. Vilket är en ökning med 21 procent och det har en stor påverkan på utsläppen.

Antalet digitala möten som varje medarbetare har per vecka är fyra stycken, vilket även det är en ökning sedan 2018. Men den största ökningen ligger i antalet medarbetare som tillämpar digitala möten.

I och med den stora ökningen så har personer fått mer erfarenhet av digitala/resfria möten och ser mer positivt på det.

Kunskapen har ökat kring digitala möten och det kan man se bland annat genom att fler anger att de har goda möjligheter till digitala möten och färre har svarat att de behöver mer kunskap.

Däremot tänker fler att andelen resfria/digitala möten skulle kunna öka om de hade bättre teknik på sin dator, ändrade arbetsrutiner, tydligare riktlinjer i rese- och mötespolicy och bättre teknik hos den de ska ha möte med.



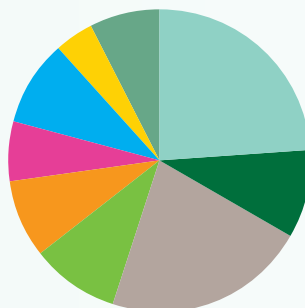
Andelen
digitala möten
har ökat med

234 %

Antal digitala
möten under en
vecka 2020:

34 266

Vad som skulle öka andelen digitala möten?



Vet ej, har ingen erfarenhet	23%	📉 -14 %
Ingenting, mina arbetsuppgifter tillåter det inte	9%	📉 -1 %
Ingenting, jag har goda möjligheter till digitala möten	21%	📈 +11 %
Bättre teknik i mötesrum	9%	➡️ +-0 %
Bättre teknik på min egen dator	8%	📈 +1 %
Ändrade arbetsrutiner	6%	📈 +1 %
Bättre kunskap om tekniken	9%	📉 -1 %
Tydliga riktlinjer i rese- och/eller mötespolicy	4%	📈 +1 %
Bättre teknik hos den/de jag ska ha möte med	7%	📈 +1 %

ATTITYDER

Medarbetare vill arbeta hemifrån

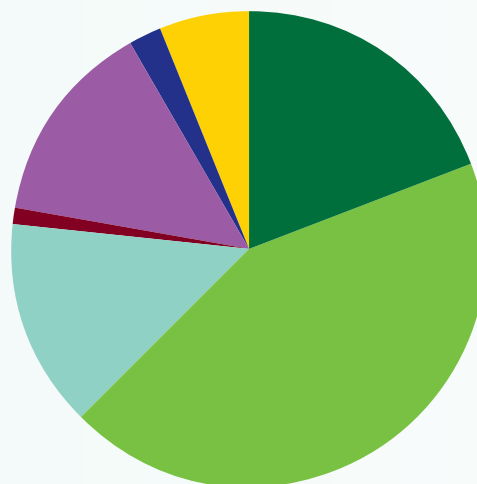
Vi har blivit mer positivt inställda till att arbeta hemifrån jämfört med 2018. 78 procent uppger att de är positivt inställda till att arbeta hemifrån. 20 procent uppger att de arbetar den mesta av sin tid hemifrån. Av dessa 20 procent arbetar 85 procent hemifrån 1 till 3 dagar i veckan och resterande arbetar 4 eller 5 dagar hemifrån. Totalt är det 10 procent fler som arbetar hemifrån idag jämfört med 2018.

Skillnader mellan könen

Lika många män som kvinnor är positiva till att arbeta hemifrån (77 procent). Det är 8 procent fler kvinnor respektive 10 procent fler män som är positiva till att arbeta hemifrån och gör det idag jämfört med 2018 – samtidigt är det en större andel män än kvinnor som har möjlighet till att arbeta hemifrån.

Några av anledningarna till att man arbetar hemifrån är på grund av pandemin och att man på arbetsplatsen har satt ett schema för att det inte ska vara för mycket folk på arbetsplatsen samtidigt. Men flera har också angivit att de arbetar hemifrån på grund av de slipper restiden, de kan koncentrera sig bättre hemma samt att det passar med den privata situationen.

Att arbeta hemifrån anses som positivt i lika stor utsträckning mellan könen. Men det är fler män än kvinnor som upplever att man har möjlighet att arbeta hemifrån. Den klyftan har dock minskat sedan 2018.



● Positiv, och jag gör det i dagsläget	19 %	📈 +9 %
● Positiv, men mina arbetsuppgifter tillåter det inte	43 %	➡ +0 %
● Positiv, men av annan anledning gör jag det inte	14 %	📉 -4 %
● Negativ, och jag gör det i dagsläget	1 %	📈 +1 %
● Negativ, och mina arbetsuppgifter tillåter det inte	14 %	📉 -1 %
● Negativ, och av den anledningen gör jag det inte	2 %	➡ +0 %
● Vet ej/ingen åsikt	6 %	📉 -4 %

48 procent är positivt inställda till att arbeta från en arbetshubb vilket är en liten (3 procent) ökning sedan 2018. Däremot är det något färre som faktiskt arbetar från arbetshubb. Det är också några fler som har tagit ställning till arbetshubb och de som är negativa ligger på ett ungefär på samma nivå som 2018.



Dubbelt så
många jobbar
hemifrån idag
jämfört med
2018



MEDARBETARE TESTADE ATT RESA KLIMATSMART

2018–2020

TESTRESENÄRER

En fjärdedel ville resa mer klimatsmart

I den första resvaneundersökningen 2018 fick de svarande möjlighet att delta i någon typ av aktivitet som satsningen erbjöd gällande att resa mer klimatsmart. Var fjärde som svarade tackade ja till att delta i en eller flera testaktiviteter.

Mest populärt var det att testa elcykel, 2 518 stycken, efterföljt av att vara testresenär för buss och tåg, 2 286 stycken. När vi har räknat på potentialen så ser vi att det är inom gång och cykel vi har störst potential till ett förändrat resebeteende på avstånd kortare än 15 kilometer. Det fanns även möjlighet att delta på utbildningar inom sparsam körning vilket 772 personer visade intresse för.

Fördelningen mellan män och kvinnors intresse för testaktiviteterna visar samma fördelning mellan kön på arbetsplatserna.

När alla hade fått önska att delta i någon eller några testaktiviteter gjordes det ett urval baserat på om personerna reste ensam i bil och vilket avstånd de hade till sitt arbete (kortare än 15 kilometer). Det var en del som blev utvalda, men som vi inte kunde kontakta på grund av fel mejladresser. Så det föll bort ett antal som var kvalificerade för att testa.

25 % av medarbetarna
ville resa mer
klimatsmart

Populäraste
alternativet

TESTA ELCYKEL

2 518 INTRESSERADE

kvinnor 76 %

män 24 %

TESTA BUSS OCH TÅG

2 286 INTRESSERADE

kvinnor 77 %

män 23 %

UTBILDNING I SPARSAM KÖRNING

772 INTRESSERADE

kvinnor 77 %

män 23 %

WORKSHOPS

Arbetsplatsernas önskelista

Efter att resultaten från den första resvaneundersökningen var klar så åkte vi ut till alla deltagande arbetsplatser för att hålla workshops utifrån varje arbetsplats unika resultat. Där fick de veta förutsättningarna för sina arbetsresor och för sina tjänsteresor.

Under workshopen fick deltagarna ta fram vilka områden de kände att de ville prioritera för att sedan utforma en handlingsplan för just deras arbetsplats och vilka aktiviteter som skulle passa dem.

Vissa av aktiviteterna kunde satsningen hjälpa till med rent praktiskt som exempelvis att låna ut elcyklar och lådcyklar. Men också att ta fram kampanjer, tävlingar, utbildning och ordna studiebesök.

För andra aktiviteter var projektgruppens roll att finnas som stöttning och med kunskapshöjande insatser. Som ett stöd vid revidering av fordonspolicy, realtidsvisningar av buss- och tågavgångar eller samåkningsfunktion i bokningssystemet.

- ☐ Utbildning i sparsam körning
- ☐ Testa elcykel
- ☐ Testa lådcyklar
- ☐ Utbildning i resfria möten
- ☐ Kampanj för att öka resfria möten
- ☐ Kollektivtrafikkort på arbetsplatsen
- ☐ Kunskapshöjande insatser
- ☐ Studiebesök till hållbara städer
- ☐ Synliggöra tjänstecyklar
- ☐ Öka kunskapen inom utsläpp
- ☐ Nudging-kampanj
- ☐ Testa vintercykling
- ☐ Testa kollektivtrafik
- ☐ Tävling i hållbart resande
- ☐ Kampanj för att springa/gå till jobbet
- ☐ Information om effektiv fordonshantering
- ☐ Testa ruttoptimeringsprogram
- ☐ Hjälpa att tanka grönt
- ☐ Revidering av fordonspolicy
- ☐ Revidering av policy för resor
- ☐ Realtidsvisningar av buss- och tågavgångar
- ☐ Samåkningsfunktion i bokningssystem
- ☐ Nudgingkampanj tjänsteresor
- ☐ Bättre cyklar och marknadsföring av dem
- ☐ Testa samåkningsapp
- ☐ Testgrupp distansarbete
- ☐ Kollektivkort med löneavdrag

TESTRESENÄRER

Så gick det för de som testade elcykel

32 procent
fortsatte att
cykla efter test-
perioden.

417 personer i Kronoberg testade att cykla elcykel under en månad. 70 procent kan, tack vare testperioden, tänka sig att byta ut bilresor mot cykel. Medan det var 32 procent som uppgav att de fortsatt att cykla efter testperiodens slut.

Tillsammans cyklade de 60 123 kilometer vilket motsvarar ett och ett halvt varv runt jorden. Genom att de bytte ut bilen mot cykel dessa kilometer har de sparat 8 657 kilo koldioxidutsläpp. De flesta som testade elcykel gjorde det under en månad och då mestadels till och från sitt arbete. Flera var positivt överraskade kring hur enkelt och smidigt det var att pendla med elcykel.

Bland kommentarerna som kom in handlade det ofta om att de som bodde i tätort upplevde att det gick snabbare med cykel än att stå och vänta i bilköer, leta efter parkering och så vidare.

De kommentarerna som önskade förbättring handlade om att cykelvägarna inte alltid underhölls i lika stor utsträckning som bilvägarna. Och att de upplevde att så fort de kom utanför tätorten så blev det genast svårare att ta sig fram med cykel eftersom det inte fanns några cykelvägar, det var dåligt upplyst och sammantaget blev det för otryggt att cykla.

Vi hade också en familj som under nästan tre månader ställde sina bilar för att byta ut dem mot en vanlig



417 testade
elcykel

kvinnor 78 %
män 22 %



60 123 km

cyklade testcyklisterna. Lika långt
som ett och ett halvt varv runt jorden.

8 657 kilo CO₂

har testcyklisterna sparat genom
att cykla istället för att köra bil.

elcykel och en lådcykel. Det var en familj med två barn i förskoleåldern.

Familjen som varit en mycket bilburen familj där man dagligen tog varsin bil till sina arbeten (som låg inom 5 kilometer från hemmet) blev även de positivt överraskade hur smidigt det var med cykel. Det som krävdes var lite extra planering för att lämna, hämta barn och vid inköp.

Familjen medverkade i den så kallade Familjetrampen i samband med att Växjö kommun färdigställde den nya snabbcykelvägen i Växjö. Och genom att få testa att byta ut

sina bilar mot cyklar i samband med detta såg de fördelarna med breda, upplysta och trygga cykelvägar.

Även familjetramparna såg förbättringar för cykelvägar och säkerheten kring att cykla när de skulle cykla till sin sommarstuga som låg några mil utanför Växjö.

Familjetramparna har även de ersatt en del av sina bilresor mot cykel tack vare testperioden.

Till vår hjälp med logistik och underhåll av testcyklarna använde vi oss av ett socialt företag.

TESTRESENÄRER

Arbetsplatser lånade lådcyklar

I projektet hade vi tre lådcyklar som vi lånade ut. Två stycken så kallade förskolecyklar och en lite mindre lådcykel. I början av projektiden var inte intresset så stort för att låna lådcykel, men det intresset fullkomligen exploderade halvvägs in i projektet. Intresset och trycket på lådcyklar blev under en tid så pass stort att vi fick hyra in extra för att tillgodose önskemålen i så stor grad som möjligt.

Sex av åtta kommuner valde att låna förskolecyklar till sina verksamheter. Under tiden de lånade lådcyklarna cyklade de i snitt 45 kilometer i veckan och sparade in 460 kilo koldioxidutsläpp jämfört med om de skulle ha tagit bil för sina utflykter.

Efter testperioden valde flera kommuner att köpa in egna lådcyklar till förskoleverksamheterna eftersom det hade mottagits så väl. Sammanlagt köptes det in 14 stycken förskolecyklar.

Vi har även lånat ut lådcyklar till företag. Bland annat har ett finsnickeri bytt ut sin bil mot lådcykel då de har flera uppdrag som ligger inom cykelavstånd. De har kommenterat att det även för dem har varit smidigare att cykla till och från sina uppdrag i och med att det har gett dem en tidsvinst. De har också upplevt det positivt ur marknadsföringssynpunkt att cykla. Fler lägger märke till en snickare på cykel än en i en bil.



Ett annat företag var Elina cyklar. Elinas sommarföretagsidé handlade om att erbjuda äldre som satt hemma cykelturer. Vi lät bygga om lådcykeln så att det fanns trappsteg för att kliva i och en bekväm stol i själva lådan försedd med säkerhetsbälte.

Alla som har lånat lådcykel har varit positiva till att använda den. Vissa önskade en smidigare typ av lådcykel eftersom de modellerna vi hade var ganska stora och alla cykelvägar är inte anpassade för den storleken.

Med den erfarenhet vi har haft skulle vi ha köpt in fler lådcyklar med tanke på det stora intresse som finns idag, inom flera olika användningsområden, för just lådcykel. Och då satsat på flera olika modeller.

TESTRESENÄRER

Så gick de för de som testade buss och tåg

5 procent fortsatte
att resa med
kollektivtrafiken
efter testperioden.

Vi har haft tre stycken buss- och tågtestperioder under satsningen. Sammanlagt testade 1 067 personer att resa med kollektivtrafiken under en månad. Tillsammans reste de 211 248 kilometer vilket motsvarar 5,3 varv runt jorden. De sparade därför 57 618 kilo koldioxid. Efter testperioden fortsatte fem procent att åka med kollektivtrafiken.



1 067 testade
kollektivtrafiken

kvinnor 75 %
män 25 %

Just kollektivtrafiktestperioderna fick på grund av pandemin läggas ner under 2020. Egentligen skulle vi ha genomfört ytterligare en kampanj där vi skulle ha genomfört nudginginsatser på hälften av testresenärerna. Detta för att se om det påverkar dem till att vilja fortsätta resa kollektivt även efter testperioden.



211 248 km

åkte testresenärerna. Lika
långt som 5,3 varv runt jorden.

57 618 kilo CO₂

har testcyklisterna sparat genom
att cykla istället för att köra bil.

Kommentarer från de som medverkade i våra kollektivtrafiktestperioder var både ris och ros. Det positiva var att det var avslappnande att åka buss eller tåg (kommentar främst från de som reste lite längre), det var positivt att slippa bilköer och att leta parkeringsplatser. De som hade nära till busshållplats både vid hemmet och arbetsplatsen upplevde det som en tidsvinst att åka buss.

De som valde att inte fortsätta resa kollektivt gjorde det av främst tre anledningar: avgångstiderna passade inte deras arbetstider, de hade för långt till sin hållplats och det passade inte med övriga ärenden de hade till och från arbetet som exempelvis att hämta och lämna barn.

Det vi själva tar med oss är att urvalet hade kunnat göras bättre. Till nästa gång det genomförs en kollektivtrafiktestperiod bör man vara mer noggrann med att se till hur tidtabellen ser ut för de som vill testa och kolla så att det finns en hållplats i närheten av testresenärens bostad.

TÄVLING

Så gick det att tävla genom resor

Gamification och tävlingar är enligt forskningen ett bra sätt för människor att få intresse för en specifik fråga. Och det kunde vi se genom våra två tävlingar Res grönt.

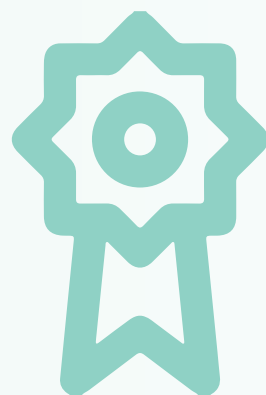
För en av våra aktiviteter har varit att försöka använda gamification för att öka andelen hållbara resor.

Vi gjorde detta genom att skapa en tävlingsapp där de olika arbetsplatserna dels kunde tävla mot varandra enskilt – men även i grupp tillsammans med kollegor. Forskningen säger att just det upplägget kan fungera bäst och bäst resultat får man om man gör samma tävling upprepade gånger. Vi gjorde tävlingen två gånger.

Upplägget i appen var viktigt för deltagarnas engagemang. Det måste finnas interaktiva inslag, att du kan dela och se dina och andras resultat i appen och att du kan interagera med andra. Att få kontinuerliga positiva puffar av appen är också en sak som ökar engagemanget.

I tävlingen så ville vi fokusera på arbetsresor, men även påminna om att man får bättre hälsa och samtidigt kunna puffa för lite mer hållbara tjänsteresor och fritidsresor.

Dessutom vittnar deltagarna att det blev en härlig atmosfär under tävlingarna genom att kollegor peppar varandra och man fick extrapoäng genom att vara stöttande och säga snälla saker till sina kollegor.



990 Tävlingsdeltagare

kvinnor 81 %
män 19 %

31 500 kg CO₂
sparade tävlingsdeltagarna
genom sina resor.

518 734
minuter var tävlingsdeltagarna aktiva i.

Tävlingen gick ut på att under sex veckor registrera olika aktiviteter istället för att ta bilen, som tex cykla eller gå.

Totalt sett på två omgångar så tävlade 990 personer och de var aktiva i 518 734 minuter.

När vi sedan räknar på där de bytt ut sina bilresor till gång/cykel eller kollektiva resor så har deltagarna sparat 31 500 kilo koldioxidutsläpp på att tävla i att resa hållbart i sex veckor. Man kan ha roligt samtidigt som man minskar sina utsläpp!

UTBILDNING

Utbildning i hur man kör bil klimatsmart

Vi har sedan tidigare sett att bilen fortfarande är det alternativ som flest väljer att resa med både gällande arbetsresor och tjänsteresor. Flera av dessa resor hade kunnat bytas ut mot att cykla, gå eller resa kollektivt.

Men ibland måste man ta bilen och då är det bra att ha rätt förutsättningar för att kunna köra på ett sådant sätt att man släpper ut så lite koldioxid som möjligt. Varje arbetsplats reser i snitt varje år 200 000 kilometer per år i tjänsten. Därför ordnade vi utbildningar inom sparsam körning.

350 personer gick utbildningen. Av de som gick utbildningen var medelåldern 45 år, det var 40 procent män och 60 procent kvinnor. 62 procent av de som gick utbildningen uppgav att de bor i tätort och 38 procent på landsbygden. Om man kör sparsamt enligt utbildningen så kan varje enskild anställd spara 140 kilo koldioxid per år. Det sparar både på miljön och plånboken.

Eftersom alla inte hade möjlighet att gå den lärlädda utbildningen så spelade vi också in en utbildningsfilm med efterföljande frågor som man fick fylla i efteråt. När man svarat rätt på frågorna kunde man skriva ut sitt diplom.

Kommentarer från personer som gått utbildningen har varit att de verkligen har tänkt efter när de kör eftersom de har märkt en sådan tydlig skillnad på bränsleförbrukningen när de börjat köra sparsamt. Både hemma och på jobbet.



350 gick utbildning i sparsam körning

kvinnor 60 %
män 40 %



200 000 km

reser varje arbetsplats i snitt/år.
Lika långt som fem varv runt jorden.

Varje anställd som kör bil i tjänsten kan spara 140 kg CO₂/år genom sparsam körning.

SUMMA SUMMARUM

Vilken effekt har satsningen haft?

Vi vågar knappt göra några bedömningar på de långsiktiga konsekvenserna på transportsystemet i och med pandemins påverkan – men vi kan se tydliga tendenser i att det kollektiva resandet har minskat. Oavsett anledning så finns det stora utmaningar i framtiden att hämta in det tappet. I våra resvaneundersökningar kan vi se att bekvämlighet är en av de största anledningarna till att vi reser som vi gör. För många är det bekvämt att gå ut, sätta sig i bilen, köra till sitt arbete som ofta har bra parkeringsmöjligheter utanför och sedan kunna bestämma själv över sin tid utan att ha en tidtabell att rätta sig efter. Samtidigt som vi har kunnat se att det som många upplever positivt med cykling är då de slipper leta parkering och stå i bilköer.

Det är glädjande att se att cyklingen har ökat så tydligt – fler har uppträckt bekvämligheten även där. Och det är ett vinnande koncept att göra det lätt att göra rätt. Om det finns bra cykelvägar, bra och tillgängliga cykelparkeringar och andra faciliteter som underlättar för anställda att vara cyklist så kommer fler att börja cykla. Och ju fler som cyklar innebär att fler vill ta efter. Vi har en tendens till att göra som alla andra.

Samåkningen har även den stor potential att öka – framförallt för de som bor på landsbygden där kollektivtrafiken inte går lika frekvent som i tätort. Men också bland de som har oregelbundna arbetstider. Samåkningen har varit svår att arbeta med i slutet av projektiden på grund av pandemin och att vi ska hålla avstånd.

När vi tittar på avståndet mellan hemmet och arbetet kan vi se vilka grupper som passar för vilka förändrade resvanor. Det är fortfarande 42 procent av de som bor närmare än 10 kilometer från sitt arbete som väljer att resa ensam i bil till och från jobbet. Den grupp av bussåkare som är störst är de som bor 25–50 kilometer från sitt arbete och av tågpendlarna är det 51 procent som bor längre än 50 kilometer från jobbet.

Tjänsteresorna har förändrats tydligt och mycket är på grund av pandemin. Även om det endast var två procent som svarade att de reser på annat sätt på grund av pandemin så har samhället påverkat oss till att till exempel inte resa alls. Antalet tjänsteresor har minskat för en del, digitala möten har ersatt vissa resor och fler har arbetat hemifrån i större utsträckning vilket även det påverkar tjänsteresorna. Vi har börjat cykla mer även i tjänsten och då framförallt med våra egna cyklar. Den största ökningen sedan 2018 ser vi på privat elcykel.

Något annat vi har kunnat se i den senaste resvaneundersökningen är att attityden kring att arbeta hemifrån eller från en arbetshubb har förändrats. Fler är positiva till det och fler har ökad kunskap kring det.

När det kommer till testaktiviteterna och tävlingarna så kan vi se bland fritextsvaren att de har betydelse. Flera kommenterar att de blivit mer positiva till att förändra

sitt resebeteende efter att de har fått testa och flera har anammat det nya sättet att resa tack vare testperioden.

Skillnader mellan kvinnor och män

För att nå målen om jämställda transportval så har vi tittat närmare på var skillnaderna finns mellan könen för att kunna veta vilka insatser som behövs. Om vi tittar på skillnaderna kring transportval så ser vi inget som sticker ut. Det är något fler män som reser med tåg och något fler kvinnor som reser ensam i bil. I övrigt är det väldigt lika.

När det kommer till ärende så hämtar och lämnar kvinnor barn på förskola/skola i lite högre utsträckning än män, medan männen gör lite fler inköp på vägen till och från arbetet. Men på det stora hela så gör män och kvinnor samma typ av ärenden.

Män står för ett större koldioxidutsläpp än vad kvinnor gör. Det beror på att män ofta har längre till sina arbeten än vad kvinnor har. Sedan 2018 så har män minskat sina utsläpp mer procentuellt sätt än kvinnor och det beror på att män i högre grad har den typen av jobb som gör det möjligt för dem att arbeta hemifrån.

I våra testaktiviteter är det drygt 70 procent kvinnor som har testat och resterande män. Det beror på att könsfördelningen ser ut så på arbetsplatserna som deltagit i satsningen.



kvinnor 64 %
män 36 %

2 021

*gick utbildningar
i hållbart resande*

Skillnader mellan landsbygd och tätort

De som bor på landsbygden reser i högre utsträckning (82 procent) ensam i bil än de som bor i tätort (41 procent). Av självklara skäl promenerar och cyklar de som bor i tätort till sitt arbete mer, medan de som bor på landsbygden samåker i lite större utsträckning än de som bor i tätort.

Vi kan också se att det är de som bor i tätort som i högre utsträckning använder sin privata bil i tjänsten jämfört med de som bor på landsbygden.

Utbildningsinsatser och kommunikation

Genom ökad kunskap så kommer även intresset för att engagera sig i en fråga. Det har vi sett vid utvärderingarna vid våra utbildningar.

Sammanlagt under projekttiden så har 2 021 personer deltagit i någon form av utbildning som syftat till ett förändrat resebeteende med slutmålet att minska koldioxidutsläppen. Utbildningarna har tagits fram efter deltagarnas önskemål och har handlat om allt från utbildning inom sparsam körning, till att ta fram resepolicyer till hur man arbetar med beteendeförändring. Vi har även genomfört två studieresor.

En annan typ av utbildningsinsats har skett genom tävlingar där deltagarna på ett roligt och lustfyllt sätt fått lära sig mer om vad deras insats gällande att exempelvis byta ut bilen

mot cykel faktiskt innebär översatt till koldioxidutsläpp. Det har varit ett sätt att få igång samtal kring frågan på arbetsplatserna.

För att nå ut med budskapet kring projektets mål och syfte har vi satsat mycket på kommunikation. Både internt för projektdeltagarna och externt. Genom tydlig grafisk profil och kontinuerlig kommunikation har de deltagande arbetsplatserna kunnat använda sig av och ta till sig kring projektets aktiviteter.

Vi har under projektets gång kontaktat media tolv gånger genom pressmeddelande, direktkontakt och inbjudningar. Det har resulterat i tolv tidningsartiklar, fem radioinslag och två TV-inslag.

Vi har dessutom kontinuerligt kommunicerat via sociala medier, Instagram, Facebook och Youtube. Där har vi bland annat gjort en serie där vi testade att resa hållbart till våra besöksmål i Kronobergs län, publicerat julkalender, resultat under projektets gång, utbildningsfilmer och skickat ut peppande budskap till våra deltagare. Detta har, förutom spridningen som inläggen gett (cirka 500 personer per inlägg), även resulterat i två tidningsartiklar och ett radioinslag. På tal om Youtube: På vårt konto Res grönt hittar du sex korta avsnitt som visar projektets innehåll och resultat som förhoppningsvis lockar fler organisationer att satsa på hållbara resor.

Vad säger utvärderingarna?

Vi har gjort en mindre effekttvärdering av projektet. Vi använde oss av två urval och ställde samma frågor till de olika grupperna. Urval 1 bestod av de arbetsplatserna som har deltagit i projektet. Urval 2 bestod av slumpmässigt utvalda arbetsplatser. I dessa effektmätningar ser vi att de aktiviteter och kunskapshöjande insatser som projektet arbetat med under dessa tre år har bidragit till en utveckling mot hållbara transporter och de arbetsplatser som inte deltagit i projektet har inte heller gjort dessa satsningar på egen hand.

Under projektperioden har följeforskare från Sweco löpande utvärderat projektet. I deras slutrapport skriver de bland annat att:

- » Projektet bedöms som överlag framgångsrikt.
- » Projektet var uppskattat av deltagarna och har hög legitimitet.
- » Projektet är vältajmat gentemot deltagarorganisationerna och ger mervärde – det har bidragit med betydelsefulla insatser som annars inte hade blivit av.