

Resvaneundersökning Örebro kommun

En undersökning och jämförelse av resvanor vid arbetspendling hos Örebro kommuns anställda i samband med bytet av kontor från Stadsbyggnadshuset till Citypassagen.

Sammanfattning

Under hösten 2020 genomfördes en resvaneundersökning bland Örebro kommuns anställda som våren 2019 bytte kontor från Stadsbyggnadshuset på Åbylundsgatan, till Citypassagen. Syftet med enkäten var att undersöka de anställdas resvanor och om dessa förändrats sedan bytet av kontor. Totalt fick enkäten 260 svar vilket innebär en svarsfrekvens på 65 %. Av de svarande var 61 % kvinnor och den största delen var i åldrarna mellan 30–39 år. Bland de svarande fanns 4 förvaltningar inom kommunen representerade, Stadsbyggnad (43 %), Tekniska förvaltningen (22 %), Kultur- och fritidsförvaltningen (8 %), Miljökontoret (20 %). Resterande 7 % angav ”annan förvaltning” vilket till viss del antas vara Kommunstyrelseförvaltningen.

De vanligaste färdmedlen till det tidigare kontoret på Stadsbyggnadshuset i Örnsro, var cykel (47 %) och bil (34 %). Fördelningen mellan färdmedel har förändrats något sedan flytten till Citypassagen. De vanligaste färdmedlen är fortfarande cykel och bil, men fördelningen mellan dessa är annorlunda. Andelen som kör bil till Citypassagen har minskat till 21 % och andelen som cyklar har ökat till 52 %. Andra förändringar är att andelen som går och åker buss har ökat. Förändringarna i resvanor hos de anställda antas bero på en mängd faktorer där några är kopplade till förutsättningarna för respektive kontor. En anledning är att fler av de svarande har närmare till Citypassagen, vilket ökar förutsättningarna för fler att gå och cykla. Närheten till Resecentrum med bussar och tåg antas vara en förklaring till att fler åker kollektivt. En stor bidragande faktor till förändringen antas vara de förändrade förutsättningarna för parkering av bil, där det på Citypassagen är mer begränsat att parkera med bil än vid Stadsbyggnadshuset. Förändringen i resvanor har även resulterat i förändringar på samhällsnivå. Att fler cyklar leder till att förtida dödsfall förhindras på grund av bättre hälsa, luftföroreningar och koldioxidutsläpp minskas och så även samhällets kostnader.

Resultatet av undersökningen visar att kvinnor och män reser ungefär lika till och från arbetet, dock med en liten skillnad där kvinnor cyklar i högre utsträckning och män kör bil i något högre utsträckning. Även vid jämförelse mellan olika förvaltningar som har kontor på Citypassagen är skillnaderna marginella. Det finns något större skillnader vid fördelningen av de olika ålderskategorierna, där de yngsta och äldsta (20–29 respektive över 60) reser mest med gång och cykel och åldrarna mellan 40–59 har störst andel som kör bil.

Resvaneundersökningen innehöll en del om generella färdmedelsvanor, till exempel förändrade resvanor under vintern och faktorer som påverkar färdmedelsval. Bland de svarande var det 81 % som angav att de inte byter huvudsakligt färdmedel under vintern. Av de 19 % som angav att de byter färdmedel under vintern bytte majoriteten från cykel och angav att snö och halka samt årstidsrelaterat väder var de främsta anledningarna. Vid frågan om vad som påverkar färdmedelsval generellt angav störst andel att avstånd mellan bostad och kontor är den viktigaste faktorn, följt av restid, flexibilitet och infrastruktur på färdväg.

Innehåll

1. Introduktion	4
2. Resultat och analys	5
2.1 Bakgrundsfaktorer om respondenterna	5
2.2 Resvanor till Stadsbyggnadshusen, Åbylundsgatan	8
2.3 Resvanor till Citypassagen	9
2.4 Resvanor Stadsbyggnadshusen och Citypassagen	14
2.5 Färdmedelsval vid arbetspendling	20
2.6 Samhälls- och klimatnytta	24
2.7 Resvaneundersökning Migrationsverket	25
2.8 Sammanslagna resvanor till Citypassagen	26
3 Slutsats	27
Bilagor	28
Enkät	28

1. Introduktion

Under våren 2019 bytte delar av Örebro kommuns verksamhet arbetsplats från Stadsbyggnadshuset på Åbylundsgatan i Örnsro till Citypassagen vid Örebro Resecentrum. Anledningen till flytten var bland annat nedgångna lokaler som börjat bli för små. Flytten gick till det nybyggda kontoret vid Örebro Resecentrum som möjliggjorde ett aktivitetsbaserat arbetssätt och dessutom förändrade förutsättningarna för arbetspendling i och med det nya mer centrala läget. Det tidigare kontoret i Stadsbyggnadshuset i Örnsro ligger ca 2 kilometer från Örebro centralstation medan Citypassagen ligger cirka 50 meter från stationen. Citypassagen ligger dessutom närmare centrala stan, ca 1 kilometer från Storbron jämfört med ca 2 kilometer från Storbron till Stadsbyggnadshuset. Det mer centrala läget samt att kontoret är nybyggt medförde även nya förutsättningar för parkering för både bil och cykel. Vid Stadsbyggnadshuset fanns relativt många parkeringsplatser för bil till en låg kostnad. Vid Citypassagen är bilparkeringen mer begränsad i antal och till en högre kostnad, samtidigt som cykelparkeringen är utökad och förbättrad. Kontorets placering nära stationen där både tåg, regionbussar och stadsbussar stannar gör att förutsättningarna att resa kollektivt har förbättrats.

Syftet med resvaneundersökningen är att undersöka om och hur dessa förändrade förutsättningar har påverkat de anställdas arbetsplatspendling. Metoden har varit att genomföra en digital enkät som skickats ut till alla anställda på Örebro kommun som har Citypassagen som arbetsplats. Undersökningen har genomförts under hösten 2020 och sammanställts och analyserats under vintern 2020/2021 av André Alfonsson och Hanna Malm vid Stadsmiljö- och trafikheten på Stadsbyggnad.

Sedan våren 2020 pågår Coronapandemin som har påverkat arbetspendlingen i stor utsträckning. Anställda på Örebro kommun har sedan mars direktiv om att arbeta hemifrån om man kan. För att ändå få resultat som är användbara och representativa har svarande uppmanats att uppskatta sina resvanor om situationen varit ”normal” alternativt att ange sina resvanor för hösten 2019.

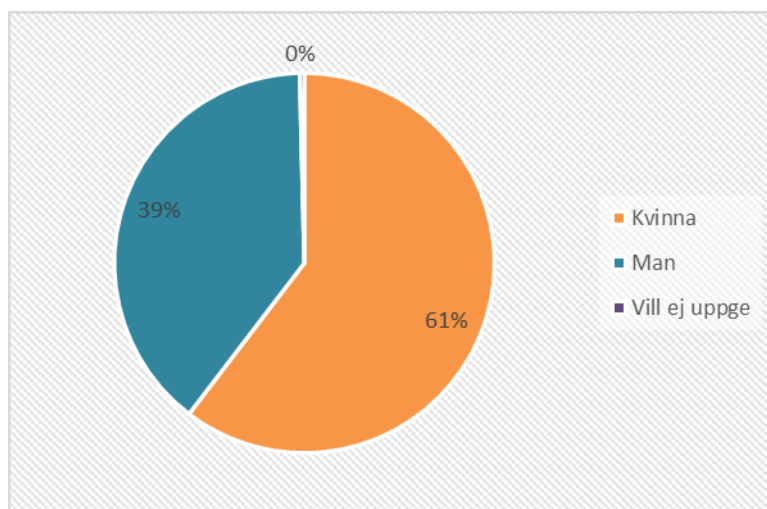
Enkäten var uppdelad i fyra delar och finns i sin helhet som bilaga. En första del med frågor om bakgrundsfaktorer om respondenterna, till exempel kön, ålder, vilken förvaltning en arbetar på och avstånd mellan respektive kontor och bostad. Del två handlade om resvanor till Stadsbyggnadshuset, Åbylundsgatan och del tre om resvanor till Citypassagen samt frågor om ens huvudsakliga färdmedel har förändrats efter flytten. Den fjärde och avslutande delen handlade generellt om arbetspendling, val av färdmedel och resvanor under vintern. Resultaten presenteras i huvudsak utifrån de olika delarna. I resterande delen av rapporten kommer de två kontoren benämnas Stadsbyggnadshuset, då är det kontoret på Åbylundsgatan som menas, respektive Citypassagen när det befintliga kontoret menas.

2. Resultat och analys

2.1 Bakgrundsfaktorer om respondenterna

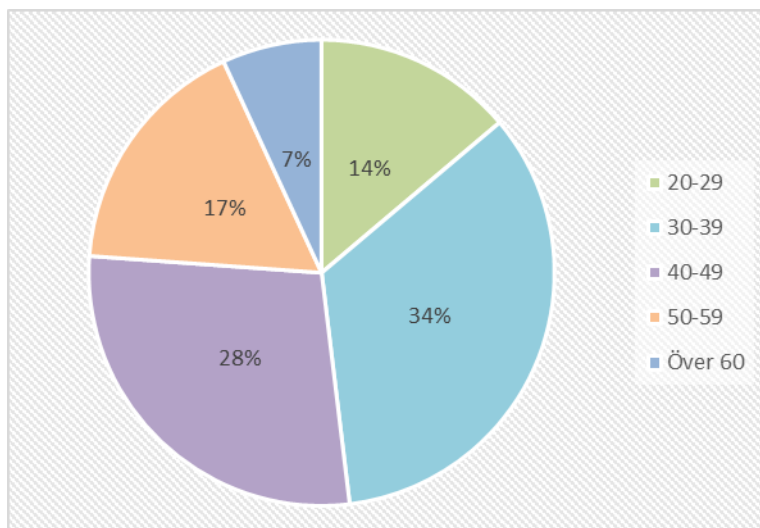
Enkäten skickades ut till alla Örebro kommuns anställda som har Citypassagen som kontor, totalt cirka 400 personer. Svarstiden var två veckor och totalt inkom 260 svar vilket gav en svarsfrekvens på ca 65 %. Den inledande delen i enkäten handlade om bakgrundsfaktorer om de svarande, vilka redovisas nedan.

Könsfördelningen bland de svarande var övervägande kvinnor, 61 % kvinnor jämfört med 39 % män, se figur 1. Det speglar till viss del könsfördelningen på arbetsplatsen som har en majoritet kvinnor.



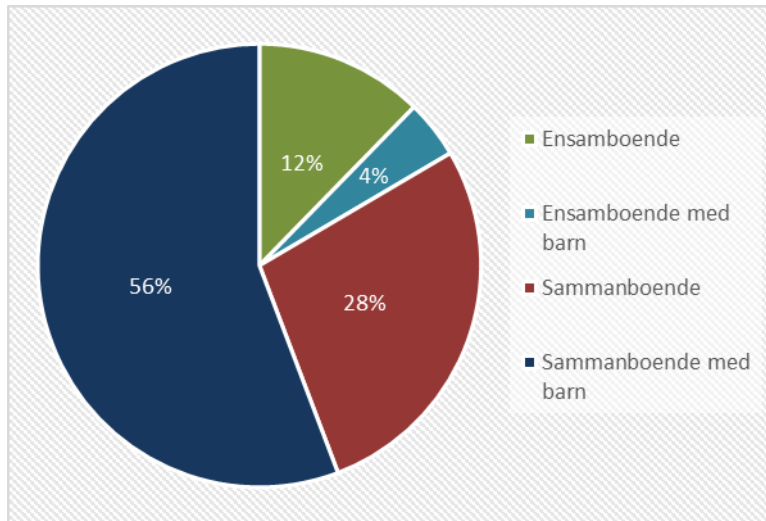
Figur 1. Könsfördelning bland de svarande

Största delen av de svarande var i åldrarna mellan 30–49, se figur 2.



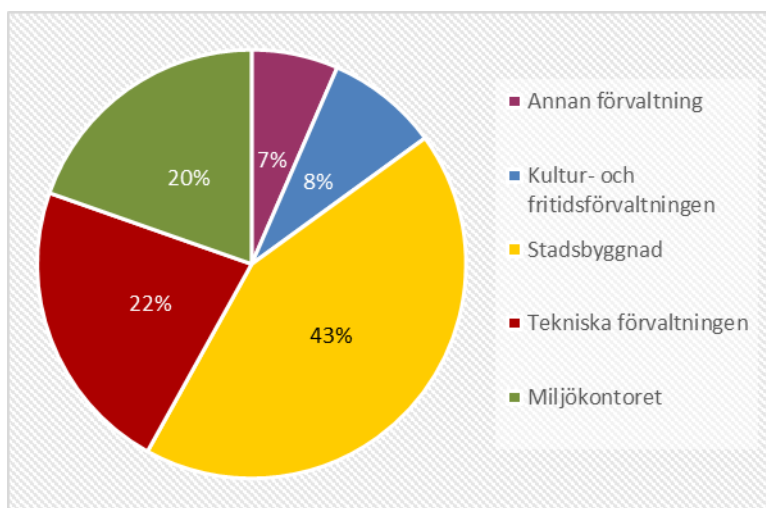
Figur 2. Åldersfördelning bland de svarande

En majoritet av de svarade angav att de är sammanboende med barn, se figur 3.



Figur 3. Boendesituation bland de svarande

För att kunna göra jämförelser mellan de olika förvaltningarna på kommunen ställdes en fråga om vilken förvaltning den svarande arbetade på, se resultat i figur 4. Den största delen av de svarande arbetar på Stadsbyggnad, följt av Tekniska förvaltningen och Miljökontoret. Annan förvaltning tros främst vara Kommunstyrelseförvaltningen som även har kontor i Citypassagen.



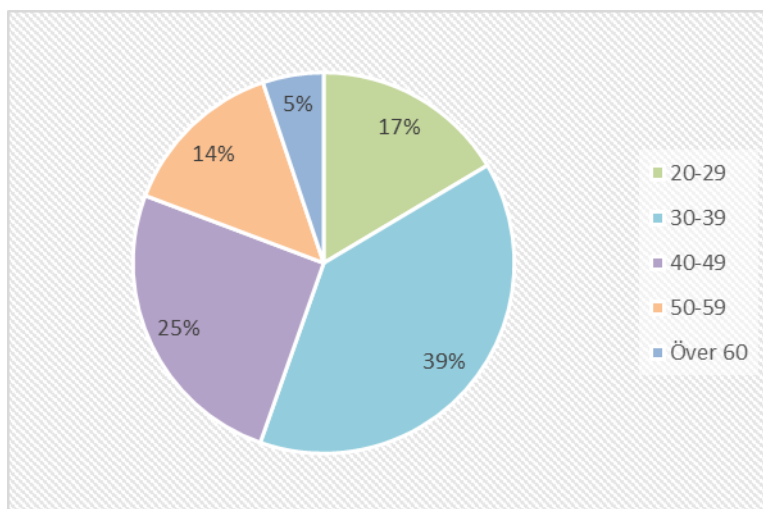
Figur 4. Fördelning på förvaltningar bland de svarande

Bortfallsanalys

För att avgöra om underlaget från enkäten är representativt för alla kommunanställda med Citypassagen som kontor, och som har fått enkäten skickad till sig, görs en bortfallsanalys. Analysen jämför data om respondenterna på enkäten med den faktiska fördelningen bland alla anställda. De bakgrundsfaktorer som undersökts är könsfördelning, åldersfördelning samt antal på respektive

förvaltning. I jämförelsen har statistik på tillsvidareanställda inom hela Stadsbyggnad och Miljökontoret samt de enheter på Tekniska Förvaltningen som har Citypassagen som arbetsplats, för september 2020. Statistik från Kultur- och Fritidsförvaltningen har inte kunnat inhämtas, dock motsvarar de svarande en liten del av det totala antalet och bortfallet bedöms inte påverka analysen.

Analysen visar att den verkliga könsfördelningen är lik den bland enkätens respondenter. 60 % av de anställda är kvinnor och 40 % män. Även åldersfördelningen är relativt lik, dock är det en större andel som är mellan 30–39 år bland de anställda, än de som svarat på enkäten, se figur 5.



Figur 5. Åldersfördelning bland tillsvidareanställda på Stadsbyggnad, Miljökontoret och Tekniska förvaltningen med Citypassagen som kontor

Bland de som svarade på enkäten angav 34 % att de var mellan 30–39 år, jämfört med 39 % som är den verkliga andelen. Åldersfördelningen är dock i stort sett lik, vilket gör att enkätens resultat anses representativ utifrån ålder.

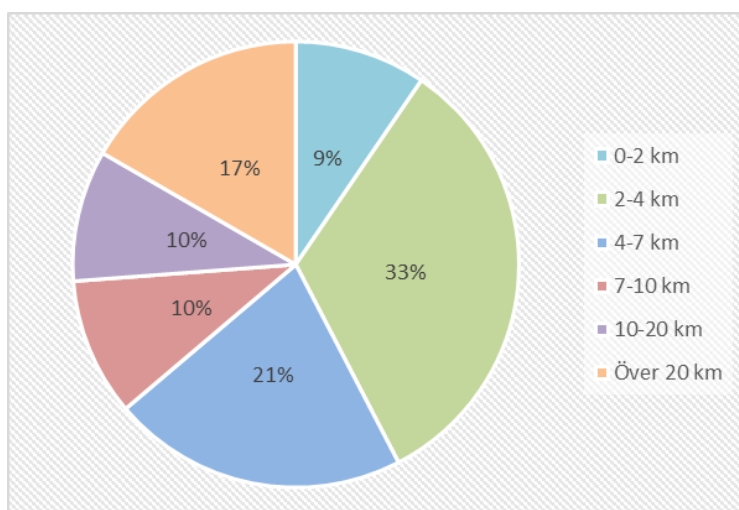
Även fördelningen mellan respektive förvaltning är relativt lik mellan de svarande och det verkliga antalet. Av de enheter som har Citypassagen som arbetsplats tillhör den största delen Stadsbyggnad, därefter Tekniska förvaltningen och Miljökontoret.

Totalt sett kan det alltså konstateras att de svarande på resvaneundersökningen i stort representerar den fördelning mellan kön, ålder och förvaltning som finns i verkligheten. Därmed kan resultaten, analyserna och slutsatserna utifrån undersökningen antas vara representativa för alla kommunanställda på Citypassagen.

2.2 Resvanor till Stadsbyggnadshuset, Åbylundsgatan

Avstånd till Stadsbyggnadshuset

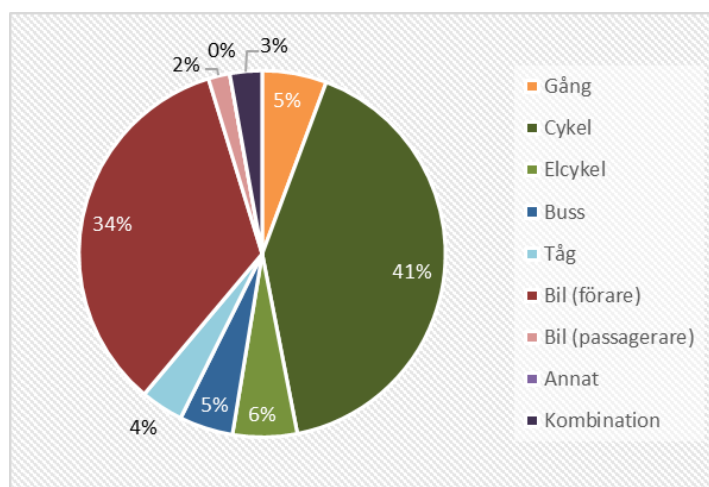
Majoriteten av de som var anställda på Stadsbyggnadshuset hade 7 eller färre kilometer till arbetsplatsen, se figur 6. Med 63 % av medarbetarna inom 7 kilometer från arbetsplatsen, som ofta bedöms vara den acceptabla gränsen för cykelpendling, så fanns det goda möjligheter till hållbart resande.



Figur 6. Avstånd mellan dåvarande bostad och Stadsbyggnadshuset, Åbylundsgatan

Färdmedelsfördelning vid arbetspendling till Stadsbyggnadshuset

De huvudsakliga färdmedlen till Stadsbyggnadshuset var cykel och bil. Siffrorna i figur 7 är en sammanslagning av det huvudsakliga färdmedlet som användes 3-4 arbetsdagar och varje arbetsdag vilket ger det huvudsakliga färdmedlet majoriteten av arbetsdagarna. Cykel plus elcykel och förare i bil är väl använda färdmedel och buss, tåg och gång är betydligt mindre förekommande. Elcyklar står för 12 % av det totala antalet cyklar. I kategorin "Annat" ryms svarande som pendlar med MC och svaren i kategorin "Kombination" en blandning av färdmedel, i flera fall olika färdmedel till respektive från kontoret under samma dag.



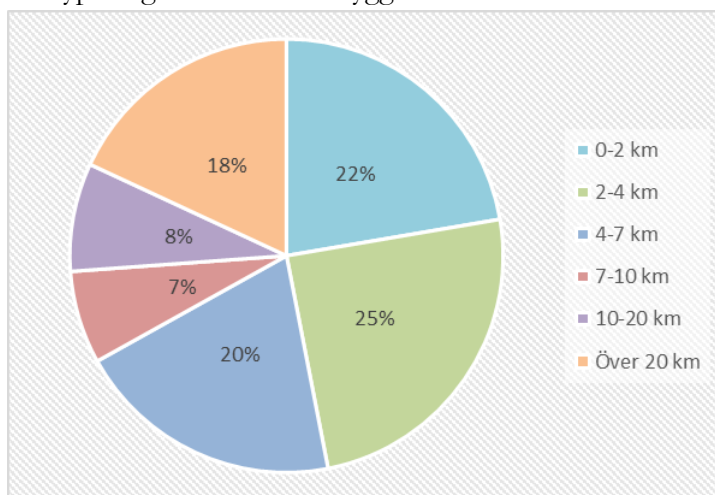
Figur 7. Huvudsakligt färdmedel till Stadsbyggnadshuset, Åbylundsgatan

Analyseras avståndet mellan bostaden och Stadsbyggnadshuset i figur 5 med färdmedel för arbetspendling i figur 6 så kan flera intressanta samband hittas. En sammanslagning av bil-, tåg-, och bussåkandet ger 45 % varav 37 % hade längre än 7 kilometer mellan bostaden och kontoret. Med utgångspunkt att 7 km är ett acceptabelt avstånd att cykla, fanns det potential att en del av de som åker bil, buss eller tåg kunde cyklat istället. Räknas dessutom elcyklar med som ett färdmedel med längre räckvidd än 7 kilometer så finns en god potential att omvandla en ännu större del av resorna till mer hållbara resor. Det kan dock konstateras att antalet som cyklade till Stadsbyggnadshuset står för en stor del av de totala antalet svarande, oavsett avstånd mellan bostad och kontor. Adderas gång till denna grupp är det över hälften (52 %) som gick eller cyklade till kontoret.

2.3 Resvanor till Citypassagen

Avstånd mellan bostad och Citypassagen

Efter flytten till Citypassagen har fler fått närmare till kontoret, särskilt avståndet 0-2 kilometer vilket tillsammans med andra faktorer ger goda förutsättningar för ökat hållbart resande. Figur 8 visar att 22 % idag bor inom 2 kilometer från kontoret vilket är en ökning med 13 procentenheter jämfört med Stadsbyggnadshuset. De som har 2-4 kilometer från bostaden är nu 25 % vilket är en minskning med 8 procentenheter. De som har 4-7 kilometer till kontoret är nu 20 % som är ungefär lika som på Stadsbyggnadshuset. Det innebär att 67 %, vilket är 4 procentenheter större än vid Stadsbyggnadshuset, har 7 kilometer eller närmare till Citypassagen och att möjligheterna till hållbart resande, utifrån de anställdas avstånd till kontoret, är bättre till Citypassagen än till Stadsbyggnadshuset.

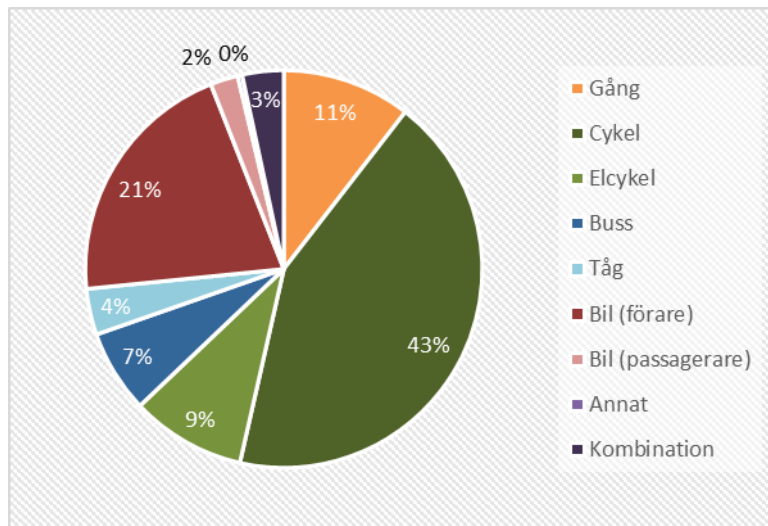


Figur 8. Avstånd mellan bostad och Citypassagen

Skillnaden i avstånd mellan anställdas bostad och respektive kontor påverkas av flera faktorer. En anledning kan vara att kontoret helt enkelt är närmare en större andels bostad eller att anställda flyttat och därav har närmare. Efter flytten till Citypassagen har andelen medarbetare som bor inom 7 km av sin arbetsplats ökat något. Värt att beakta vid siffrorna i figur 5 med avstånd till Stadsbyggnadshuset är att diagrammet redovisar 81 % av de totala antalet svarande eftersom resterande svarande inte arbetade på Stadsbyggnadshuset. Det innebär att jämförelser mellan kontoren kopplat till förändrat avstånd till kontoret och val av färdmedel bör göras med viss försiktighet. Skillnader kan bero på nyanställda med andra bostadslägen.

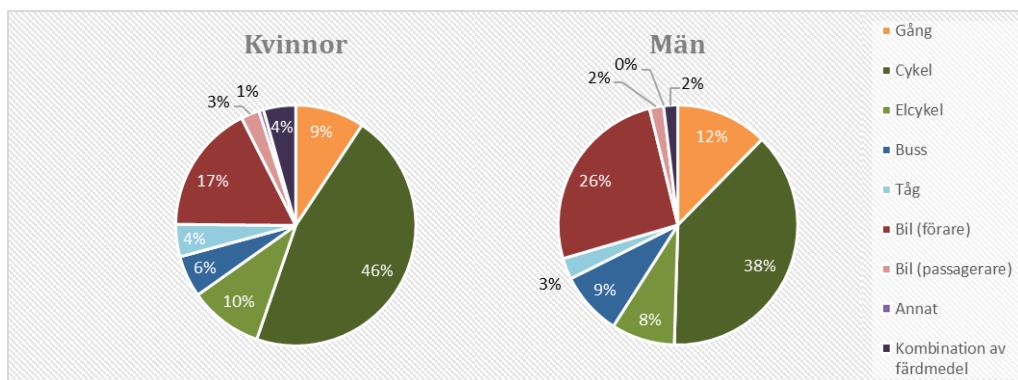
Färdmedelsfördelning vid arbetspendling till Citypassagen

Utifrån resvaneundersökningen kan det konstateras att kommunanställda på Citypassagen arbetspendlar hållbart, se figur 9. De hållbara transportslagen; gång, cykel, elcykel, buss och tåg står för totalt 74 % av pendlingsresorna. Andelen medarbetare som pendlar med bil (21 %) är lägre än vid Stadsbyggnadshusen då 34 % körde bil till arbetsplatsen. Totalt 52 % av de svarande cyklar till Citypassagen, och av dem använder 18 % elcykel.



Figur 9. Huvudsakligt färdmedel till Citypassagen

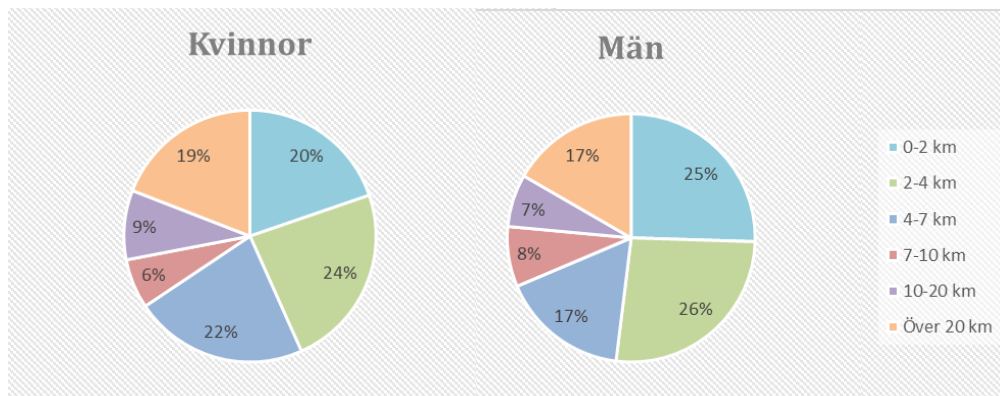
Färdmedelsfördelningen mellan kvinnor och män hos kommunanställda på Citypassagen är ganska lika med undantaget för två färdmedel, se figur 10. Kvinnor färdas i högre utsträckning med cykel än män (56 % jämfört med 46 %) medan män har högre andel bilresor som förare än kvinnor (26 % jämfört med 17 %).



Figur 10. Huvudsakligt färdmedel till Citypassagen fördelat på kvinnor och män

Det kan även konstateras att män i större utsträckning reser med färdmedel som har längre räckvidd än kvinnor. En större andel män reser med buss, tåg och bil än vad kvinnor gör (40 % av männen jämfört med 30 % av kvinnorna). En möjlig förklaring skulle kunna vara att män bor längre bort från kontoret, men enligt undersökningen är förhållandet snarare tvärt om. Som figur 11 visar är

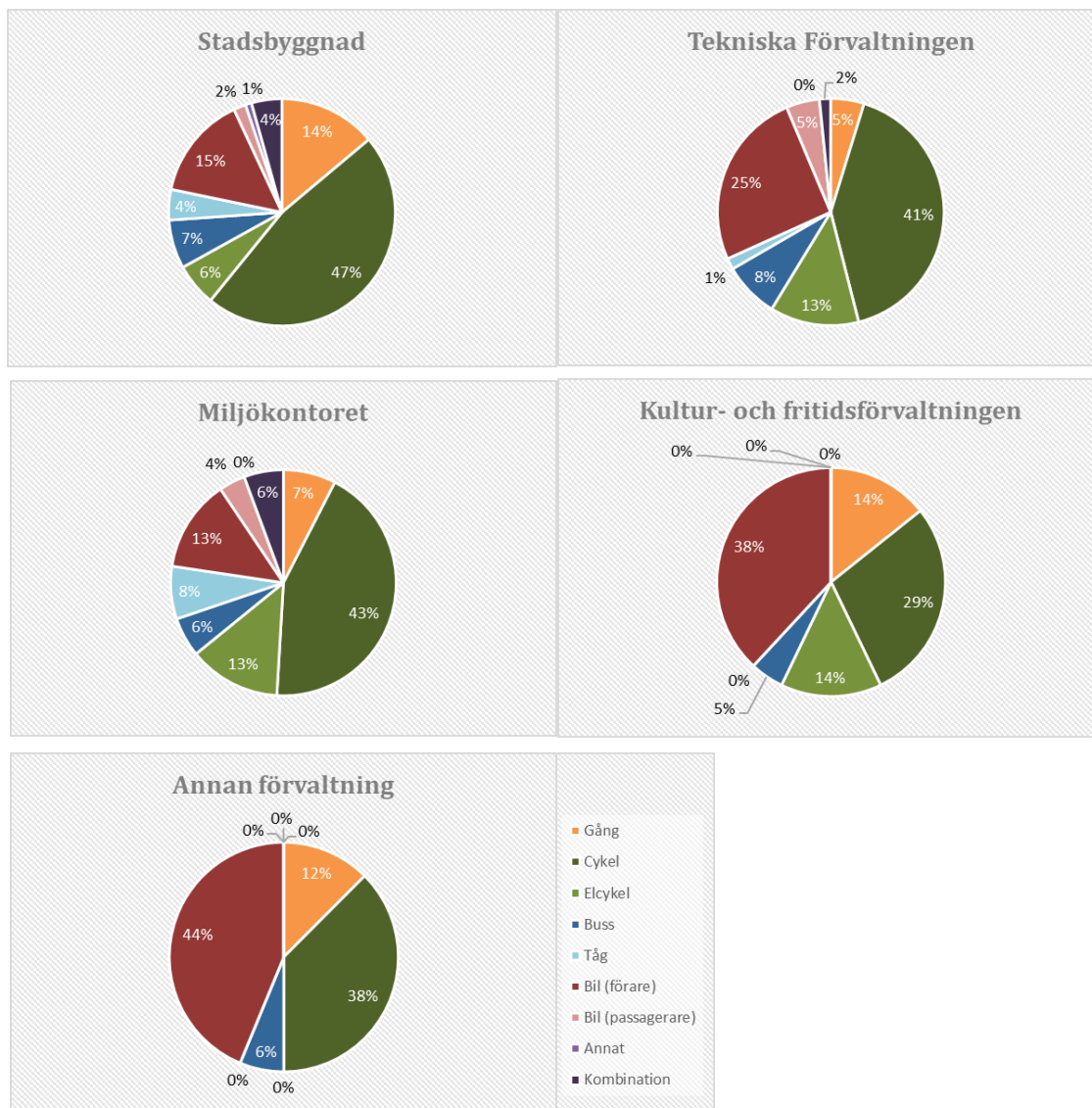
det en större andel män som bor inom 7 km från kontoret, vilket som tidigare nämnt är ett acceptabelt cykelavstånd.



Figur 11. Avstånd till Citypassagen fördelat på kvinnor och män

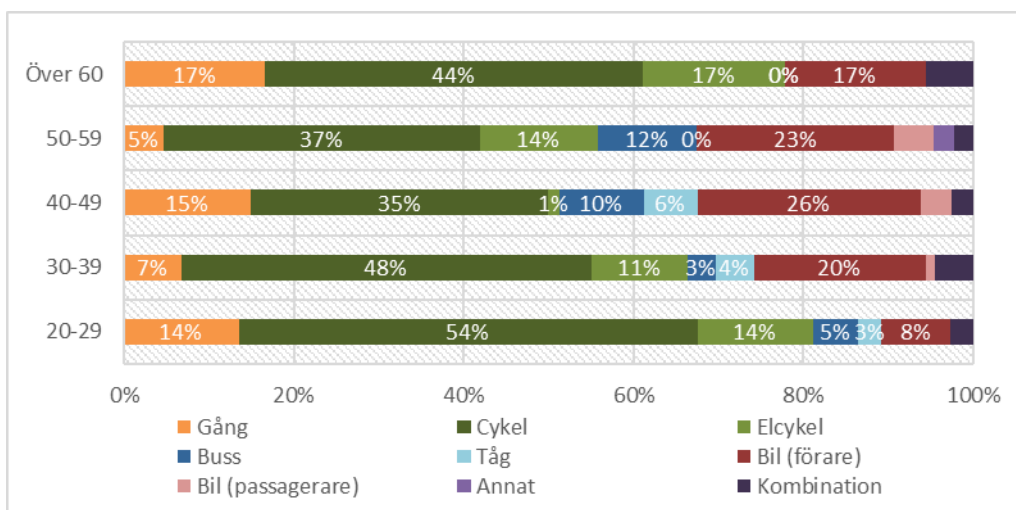
Sett strikt utifrån avstånd, borde det alltså vara en större andel män som går eller cyklar. Att färdmedelsfördelningen ser ut som den gör har dock många förklaringar utöver avstånd, eftersom val av färdmedel påverkas av en mängd faktorer. Detta diskuteras mer i kapitel 2.5

Vid en jämförelse av huvudsakligt färdmedel majoriteten av en arbetsvecka hos kommunanställda på Citypassagen mellan förvaltningarna framstår vissa skillnader, se figur 12. Kultur och fritid (KoF) och Annan förvaltning har högt andel arbetspendlande med bil (38 respektive 44 %) medan Miljökontoret (MK) och Stadsbyggnad (SB) har lägst andel (13 respektive 15 %). Tekniska förvaltningen (TF), SB och MK har en majoritet av arbetspendlingen med cykel där TF, MK och KoF har högst andel elcyklar. Värt att notera är att antalet svarande hos KoF och Annan förvaltning är relativt få vilket gör att de siffrorna bör tolkas med försiktighet.



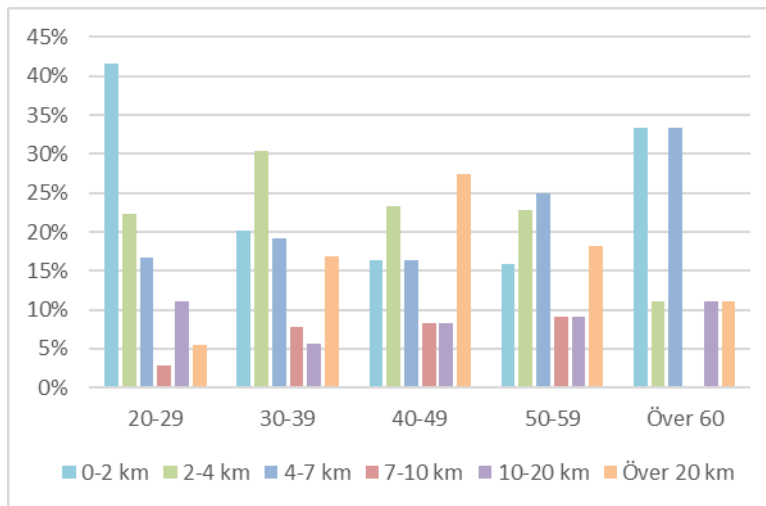
Figur 12. Huvudsakligt färdmedel till Citypassagen fördelat på förvaltning

Det har även gjorts en jämförelse mellan färdmedel till Citypassagen och ålder, där vissa mönster kan utläsas. I figur 13 visas huvudsakligt färdmedel till Citypassagen fördelat på de 5 ålderskategorierna som fanns i enkäten.



Figur 13. Huvudsakligt färdmedel till Citypassagen fördelat på ålder

Det kan konstateras att de olika åldersgrupperna till viss del reser olika. De yngsta och äldsta (20–29 respektive över 60) cyklar i större utsträckning än resterande åldersgrupper som i sin tur kör bil i något större utsträckning. Denna fördelning kan till viss del förklaras av de olika åldersgruppernas avstånd till kontoret, vilket redovisas i figur 14.

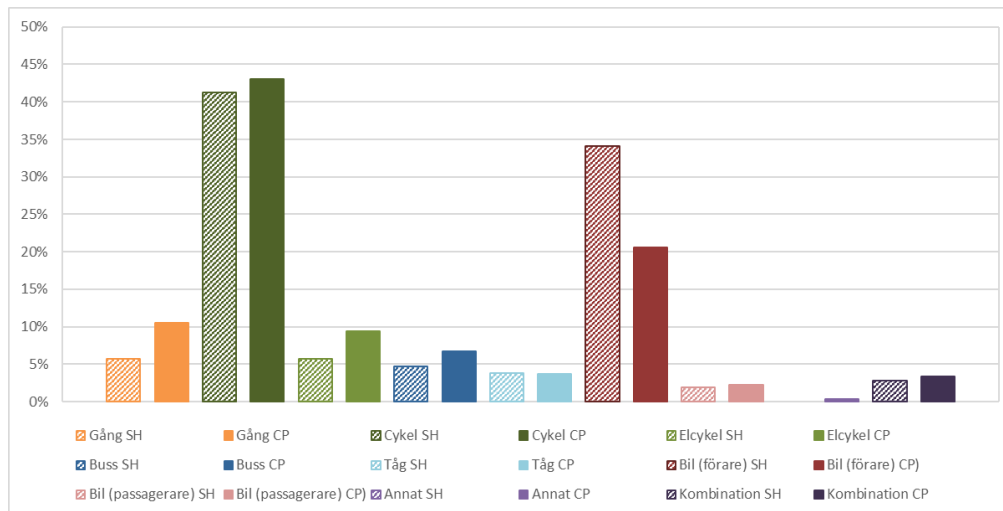


Figur 14. Avstånd mellan bostaden och Citypassagen fördelat på åldersgrupper

Som figuren visar har störst andel i de yngsta och äldsta åldersgrupperna kortast avstånd mellan bostaden och Citypassagen. Det är en förklaring till att dessa grupper har högst andel som går eller cyklar till kontoret. De övriga åldersgrupperna har generellt längre till kontoret, varför andelen som åker buss, tåg och bil är högre. 40–49 är den grupp som har högst andel svarande med över 20 km till kontoret, vilket kan förklara att andelen bilförare är högst i denna grupp.

2.4 Resvanor Stadsbyggnadshusen och Citypassagen

De båda kontoren i Stadsbyggnadshusen respektive Citypassagen har som tidigare nämnt olika förutsättningar vad gäller bland annat läge, parkeringsmöjligheter och närhet till kollektivtrafik. Dessa förutsättningar antas påverka hur de anställda reser till arbetet, vilket svaren på denna resvaneundersökning bekräftar. Vid jämförelse mellan resvanor till Stadsbyggnadskontoren och Citypassagen syns en märkbar skillnad i arbetspendling. Diagrammet i figur 15 visar respektive färdmedel fördelat på Stadsbyggnadshusen (förkortat SH i diagrammet) och Citypassagen (förkortat CP). De skrafferade staplarna är resvanor till Stadsbyggnadshusen och de helfärgade är till Citypassagen.

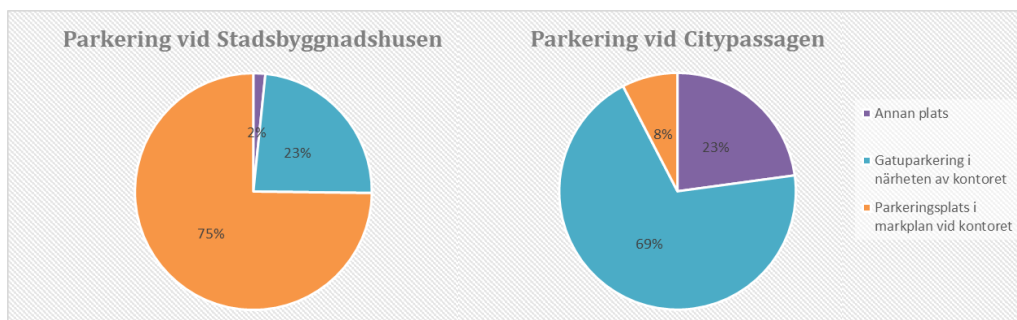


Figur 15. Jämförelse av huvudsakligt färdmedel till Stadsbyggnadshusen (SH) och Citypassagen (CP)

Den tydligaste skillnaden som syns är att en mindre andel kör bil till Citypassagen än till Stadsbyggnadshusen. Andelen som angett att de kör bil till kontoret har minskat från 34 % av den totala arbetspendlingen till 21 %. Det syns även att en större andel cyklar, går och åker buss till kontoret än tidigare. Det totala cyklandet har ökat från 47 % till 52 % där den största ökningen har skett bland de som använder elcykel.

Att det sker viss förändring i arbetspendling över tid är naturligt, eftersom de som arbetar byter jobb, bostad, familjesituation osv. Men den stora skillnaden efter att verksamheten bytte kontor förklaras till stor del av de förändrade förutsättningarna för kontoret. Som tidigare nämnt har fler anställda närmare till kontoret på Citypassagen än till Stadsbyggnadshusen, vilket kan vara en del i förklaringen till att fler går och cyklar än tidigare. Det är även fler som åker buss till Citypassagen, vilket kan bero på närheten till resecentrum dit både stads- och regionsbussar åker. Att färre kör bil till kontoret har troligtvis mycket att göra med parkeringsmöjligheterna på respektive kontor. Vid Stadsbyggnadshusen fanns relativt många parkeringar till en låg kostnad, medan vid Citypassagen finns det färre parkeringsplatser och de kostar mer.

En fråga i resvaneundersökningen handlade om var de anställda parkerar sin bil när de kör bil till kontoret. Svaren på dessa frågor redovisas i figur 16.



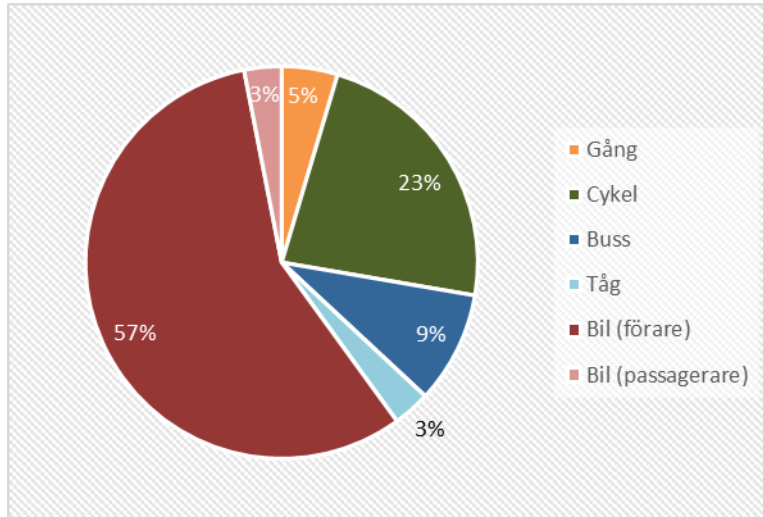
Figur 16. Parkering vid Stadsbyggnadshuset respektive Citypassagen

I diagrammen syns det tydligt att de som kör bil till kontoret har ändrat sina parkeringsvanor efter flytten av kontoret. Vid Stadsbyggnadshuset parkerade 75 % av de anställda vid parkeringsplatsen vid kontoret och de flesta andra på en gata i närheten av kontoret. Förhållandet vid Citypassagen ser annorlunda ut, där parkerar 69 % på gatorna i närheten av kontoret och endast 8 % på parkeringsplats vid Citypassagen. Resterande parkerar främst i olika parkeringsgarage i stan eller på långtidsparkeringen vid stationen som ligger vid Citypassagen, på andra sidan järnvägen.

Detta beror troligtvis på flera saker, men de två främsta är kostnad och tillgång till parkeringsplats. På Stadsbyggnadshuset fanns det gott om parkeringsplatser direkt vid kontoret, vilket det inte gör i samma utsträckning vid Citypassagen. Därför är bilförarna hänvisade till andra parkeringsplatser, där en del väljer att betala för en plats i ett parkeringshus, andra väljer att betala lite mindre för en gatuparkering. Ytterligare en grupp som parkerar på gatan gör det på de platser där det är gratis parkering. Detta baseras på att det fanns ett fritextfält i enkäten i anslutning till denna fråga, där flera svarande skrev att de väljer att parkera där det är gratis.

Detta kan alltså vara en del i förklaringen till att färre kör bil till Citypassagen, eftersom det både är dyrare och svårare att parkera sin bil. Den mer begränsade parkeringen vid Citypassagen har bidragit till att färre kör bil till kontoret, men det har även bidragit till de som kör bil parkerar på andra ställen än vid kontoret. På ett sätt kan detta tolkas som att problemet har flyttats till andra ställen.

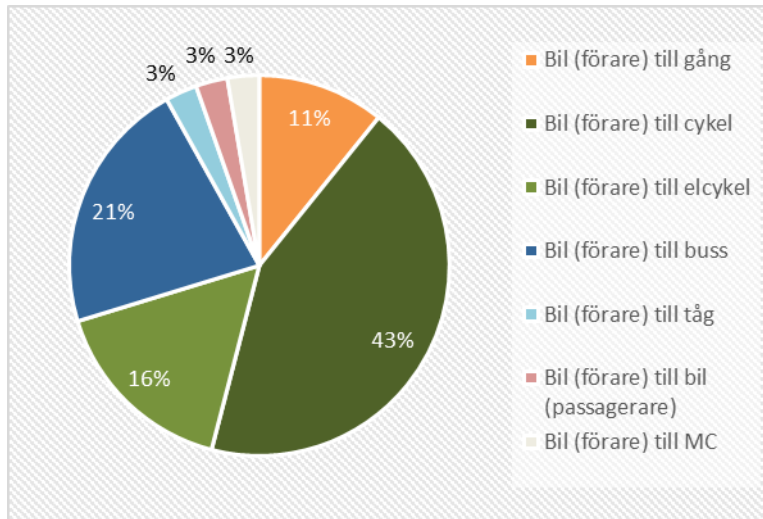
Eftersom det är relativt många som bytt färdmedel, 44 % enligt undersökningen, uppstår frågan om vilka färdmedel de anställda har bytt mellan. Figur 17 visar ett diagram över de som bytt färdmedel efter flytt fördelat på vilket färdmedel de angav som huvudsakligt färdmedel till Stadsbyggnadshuset.



Figur 17. De som bytt färdmedel efter flytt fördelat på huvudsakligt färdmedel till Stadsbyggnadshuset

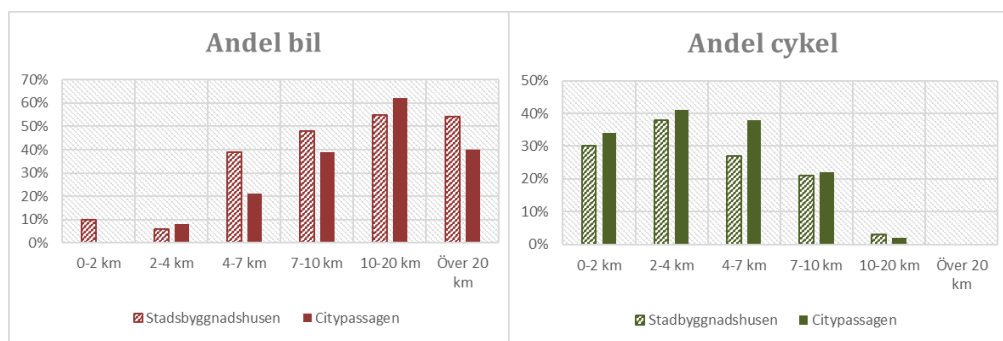
Diagrammet visar att av de som bytt färdmedel efter flytt av kontoret, körde 57 % bil till Stadsbyggnadshuset. Detta resultat är i linje med de tidigare och bekräftar att de flesta som bytt färdmedel har bytt från bil som förare. Ungefär en femtedel av de som bytt huvudsakligt färdmedel har bytt från cykel, där en majoritet har bytt till gång eller elcykel.

De som bytt färdmedel från bil som förare redovisas i figur 18 fördelat på vilket färdmedel de har bytt till.



Figur 18. Vilket färdmedel de som körde bil till Stadsbyggnadshuset har bytt till

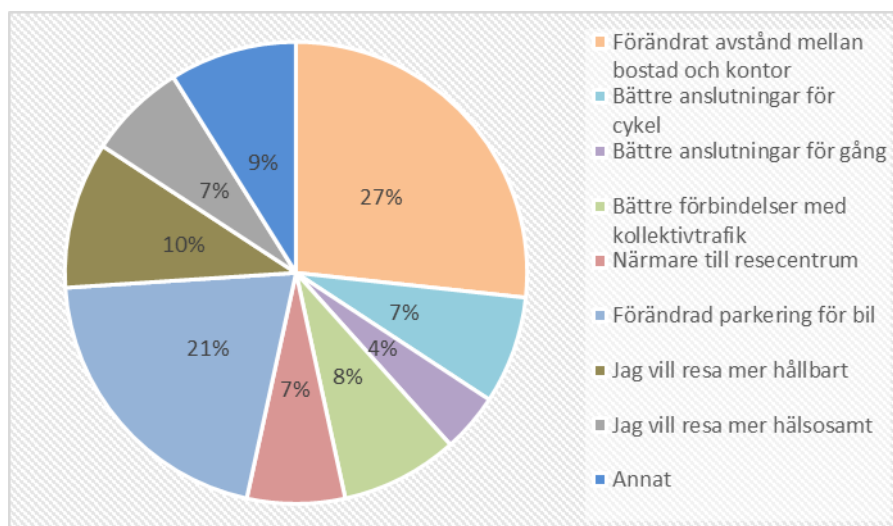
Majoriteten av de som tidigare kört bil till Stadsbyggnadshuset har bytt till cykel, antingen på vanlig cykel eller elcykel. Ungefär en femtedel har bytt från bil som förare till buss, vilket antagligen är de som fortfarande har för långt att cykla men inte längre vill eller kan köra bil. Detta kan utläsas ur figur 19 nedan som visar andel som angett bil (förare) respektive cykel (vanlig och elcykel) som huvudsakligt färdmedel till Stadsbyggnadshuset respektive Citypassagen fördelat på avstånd mellan bostad och kontor.



Figur 19. Andel som angett bil respektive cykel som huvudsakligt färdmedel till respektive kontor, fördelat på avstånd mellan bostaden och kontoret

Diagrammen visar att det är främst svarande med 4–7 km mellan bostaden och kontoret som har bytt från bil som huvudsakligt färdmedel. I samma kategori har det skett störst ökning i andelen som cyklar till arbetet, vilket kan tolkas som att det är många svarande inom denna kategori som bytt färdmedel från bil till cykel. Det har även skett en minskning i andelen bilförare bland de som har över 20 km till kontoret, men ingen ökning av andelen cyklister. Detta styrker ovan nämnda tes att en del av de som bytt från bil till kollektivtrafik har gjort det för att de har för långt för att cykla, men inte vill köra bil. Totalt sett har sträckan med bil minskat med 2 % och sträckan för cykel har ökat med 11 %.

Vid fråga om vad som påverkat färdmedelsbyte efter flytt svarar 21 % att det är på grund av förändrade förutsättningar för bilparkering. Detta antas vara en förklaring till att en stor andel av de som bor mellan 4–7 km från kontoret har bytt från bil till cykel efter flytten.

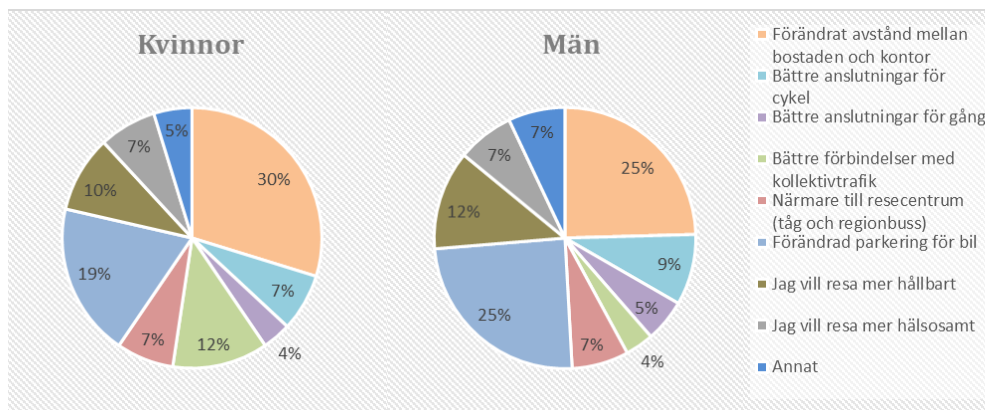


Figur 20. Anledningar till färdmedelsbyte efter flytt av kontor

Den största delen av de svarande har angett att förändrat avstånd mellan bostaden och kontoret är den främst anledningen till att de bytt färdmedel. Till denna fråga fanns ett fritextfält där vissa som angav förändrat avstånd mellan bostad och kontor som den främsta anledningen, skrev att det förändrade avståndet berodde på att de bytt bostad. Men för majoriteten antas avståndet ha minskat eftersom

kontoret har flyttat. Denna anledning, tillsammans med att det är bättre anslutningar för cykel, kan antas vara en av de främst anledningarna till att en stor del har bytt färdmedel från bil som förare till cykel. Det i kombination med förändrad parkering för bil, vilket 21 % har angett som den huvudsakliga anledningen, kan förklara varför många har bytt färdmedel från bil. Ytterligare en förklaring kan vara att fler vill resa hållbart, vilket 10 % har angett som en huvudsaklig anledning till att de bytt färdmedel. Av de 9 % som svarat ”annat” har flera skrivit att de bytt färdmedel på grund av förändrade familjeförhållanden, till exempel att barn blivit äldre och inte längre behöver skjuts till skola. Ytterligare några har skrivit att de köpt förmånscykel (elcykel) som är anledningen till att de bytt färdmedel.

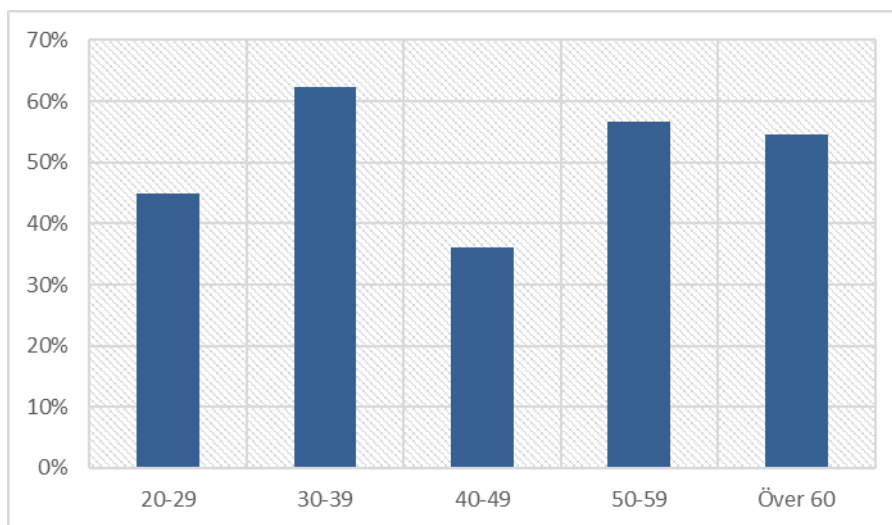
För att vidare analysera vilka det är som bytt färdmedel och varför har en fördelning av anledningar till färdmedelsbyte på kvinnor respektive män gjorts, som redovisas i figur 21. Det är ungefär lika stor andel kvinnor respektive män som har bytt huvudsakligt färdmedel efter flytt.



Figur 21. Anledning till färdmedelsbyte fördelat på kvinnor respektive män

Det är ingen markant skillnad i anledningar till färdmedelsbyte mellan kvinnor och män, men några skillnader går att utläsa. Kvinnor har i något större utsträckning angett att det är bättre förbindelser med kollektivtrafiken som är den främsta anledningen, medan män i större utsträckning har angett förändrad parkering för bil. Att kvinnor och män i olika stor utsträckning har angett förändrad parkering för bil som huvudsaklig anledning, kan till viss del förklaras av att det är en större andel män som körde bil och som därmed påverkas av parkeringstillgången. En större andel män har angett att en vilja att resa mer hållbart är anledningen till att de bytt färdmedel.

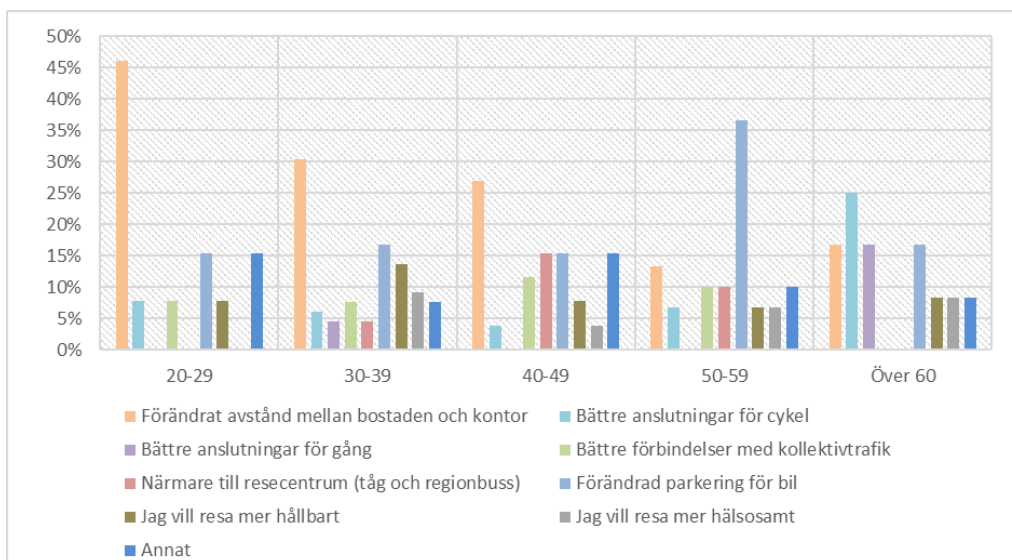
Även en fördelning på ålderskategorierna har gjorts, både vad gäller de som bytt färdmedel och anledning till färdmedelsbyte. Figur 22 visar de som bytt färdmedel fördelat på ålderskategorier.



Figur 22. Byte av färdmedel efter flytt fördelat på ålderskategorier

Av de som bytt huvudsakligt färdmedel efter flytt av kontor, tillhör den största delen gruppen 30–39 år där 62 % i den ålderskategorin har bytt färdmedel. I gruppen 40–49 år är det lägst andel som bytt färdmedel, där är det 36 % som har bytt.

Analysen av anledningar till färdmedelsbyte fördelat på ålderskategorier visar något större skillnader än fördelningen på kvinnor och män. Resultatet visas i figur 23.



Figur 23. Anledning till färdmedelsbyte fördelat på ålderskategorier

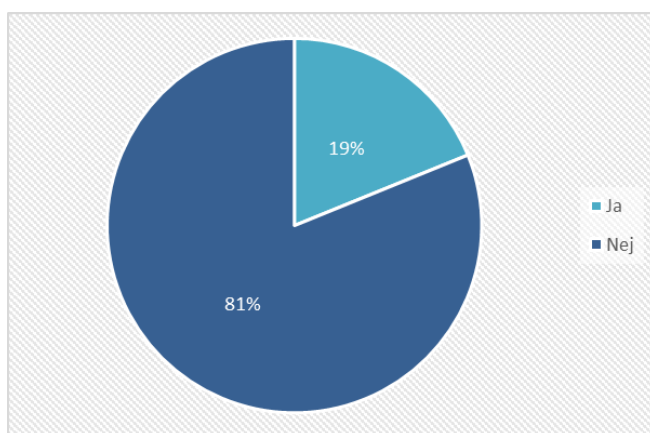
Den tydligaste trenden är att de under 50 år i högre utsträckning har angett att förändrat avstånd mellan bostaden och kontoret är den huvudsakliga anledningen till att de bytt färdmedel. Ett antagande är att detta resultat kan till viss del bero på

att den gruppen har bytt bostad i större utsträckning än de över 50 år. En grupp som sticker ut är de mellan 50–59 år där störst andel har angett förändrad parkering för bil som anledning till att de bytt färdmedel. Denna faktor är inte lika övervägande i de andra grupperna, men är generellt en faktor som många totalt sett har angett. I gruppen över 60 år har den största andelen angett att bättre anslutningar för cykel är anledningen till färdmedelsbyte.

2.5 Färdmedelsval vid arbetspendling

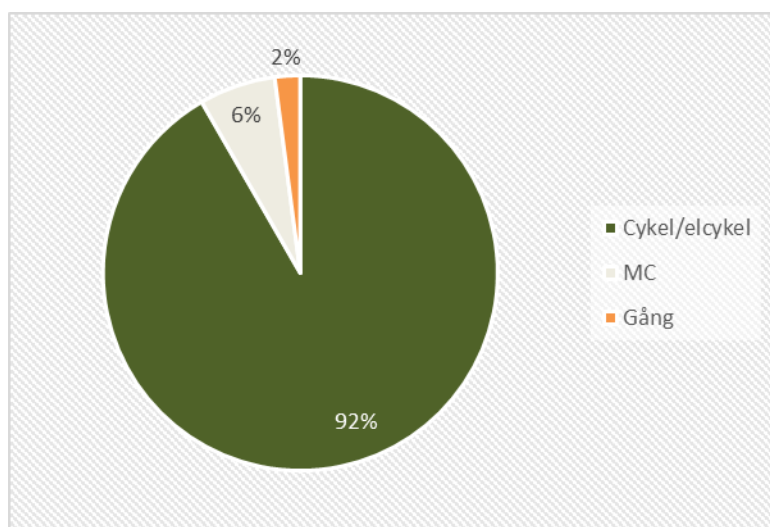
Resvanor under vintern

Få anställda byter huvudsakligt färdmedel under vintern, vilket går att utläsa ur figur 24. Av svarande är det endast 19 % som byter färdmedel och 81 % som inte byter färdmedel. Det innebär att det finns goda förutsättningar att fortsätta färdas med önskat färdmedel trots väderförändringar.



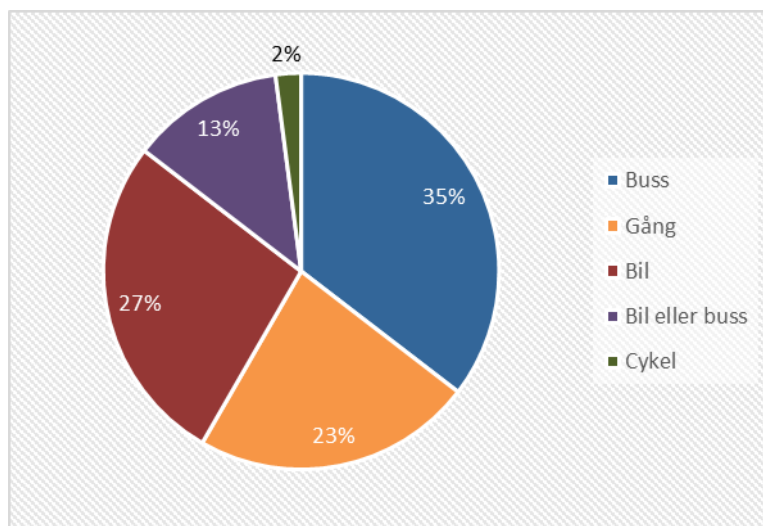
Figur 24. Byte av huvudsakligt färdmedel under vintern

Vid närmare undersökning av vilka det är som byter färdmedel under vintern, framkom det att majoriteten byter bort cykeln under vintern. Av de 49 respondenter som byter färdmedel är det huvudsakligen cyklister som byter (92 %) medan några byter från MC (6 %) och gång (2 %), se figur 25.



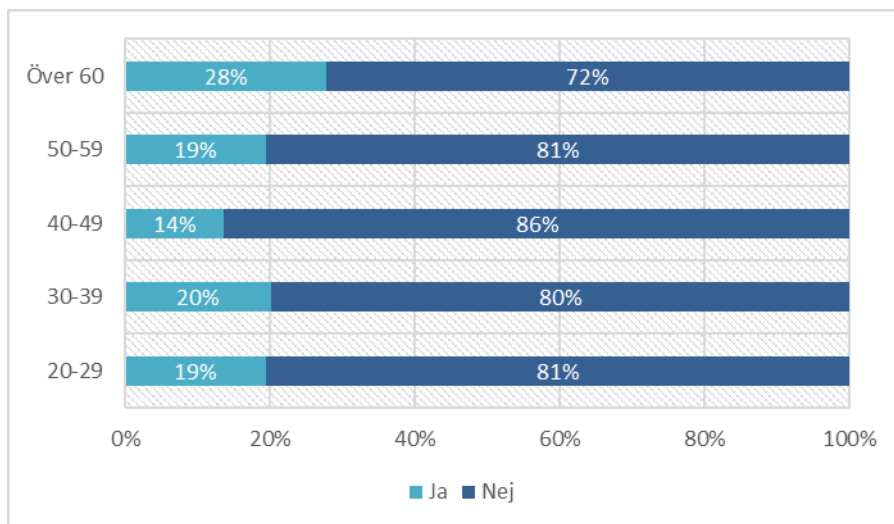
Figur 25. Färdmedel det byts från under vintern

Eftersom enkäten visar att det är huvudsakligen cyklister som byter färdmedel så undersöktes även vilket färdmedel det byts till. Av de 45 svarande cyklister som byter färdmedel under vintern så byter de huvudsakligen till buss, bil och gång, se figur 26. Av de som byter från cykel så är det alltså till mer väderskyddade färdmedel som buss och bil. Ej att förglömma att det trots allt är 81 % av alla svarande som inte byter färdmedel under vinter, vilket diskuteras mer nedan.



Figur 26. Färdmedel det byts till under vintern

Fördelas färdmedelsbytet på ålder syns ett visst mönster. Medan det är jämt hos åldrarna 20–29, 30–39 och 50–59 där 19–20 % i respektive åldersgrupp byter färdmedel under vintern så skiljer sig åldrarna 40–49 och över 60 år, se figur 27.



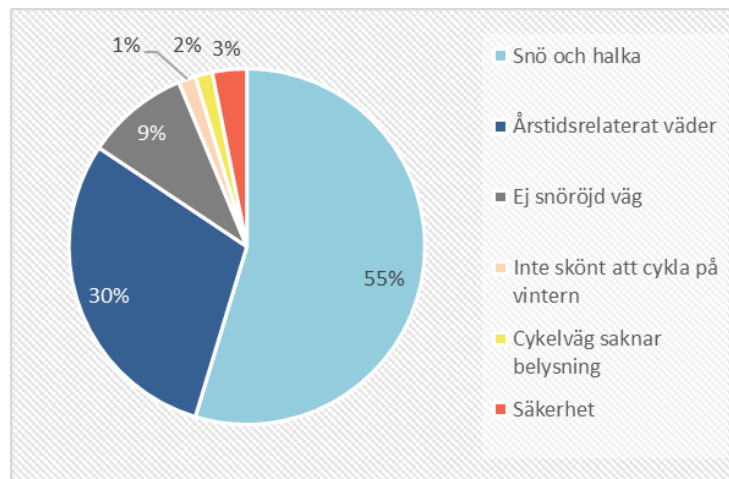
Figur 27. Byte av färdmedel under vintern fördelat på ålderskategorier

Att de två sistnämnda åldersgrupperna sticker ut kan ha flera förklaringar. Som tidigare nämnt, och som framgår i figur 11, så har åldersgruppen 40–49 högst andel med bil som förare samt tåg som sina huvudsakliga färdmedel majoriteten av dagarna vilket påverkas i mycket liten grad av vädret. Det är också inom bland

annat denna åldersgrupp som mer komplexa och lastningstunga transporter ökar (skjutsning av barn till och från aktiviteter, matinköp med mera).

I åldersgrupperna 20–29 och över 60 har högst andel angett gång och cykel som huvudsakligt färdmedel: 81 % respektive 78 %, men det är en stor skillnad i andelen som byter färdmedel under vintern. En förklaring kan vara att risken för allvarliga skador vid fallolyckor ökad vid högre ålder, en annan förklaring kan vara att båda ålderskategorierna har lägst andel svarande vilket också kan påverka resultatet.

Det kan alltså konstateras att det sker ett visst färdmedelsbyte under vintern och det blir då intressant att undersöka varför. Som ses i figur 28 nedan så är faktorer kopplat till det förändrade vädret de främsta anledningarna till byte av färdmedel. Majoriteten av de svarande har angett snö och halka som orsak till att byta färdmedel under vintern följt av årstidsrelaterat väder, exempelvis att det är mörkt och kallt. Frågan var formulerad som fritext, där de svarande själva fick fylla i en anledning och där svaren sedan kategoriserats.



Figur 28. Anledning till färdmedelsbyte under vintern

Många av dessa faktorer går att påverka genom bra infrastruktur, drift samt kunskap hos medborgarna. Med bra plogning och saltning av gång- och cykelbanorna kan en majoritet av de som byter färdmedel fortsätta gå och cykla, här kan även kampanjer för ökad användning av dubbdäck och hjälm bidra. Medan det är svårt att göra något åt kylan, annat än att uppmuntra till bättre utrustning, så kan mörkret åtgärdas genom bättre belysning.

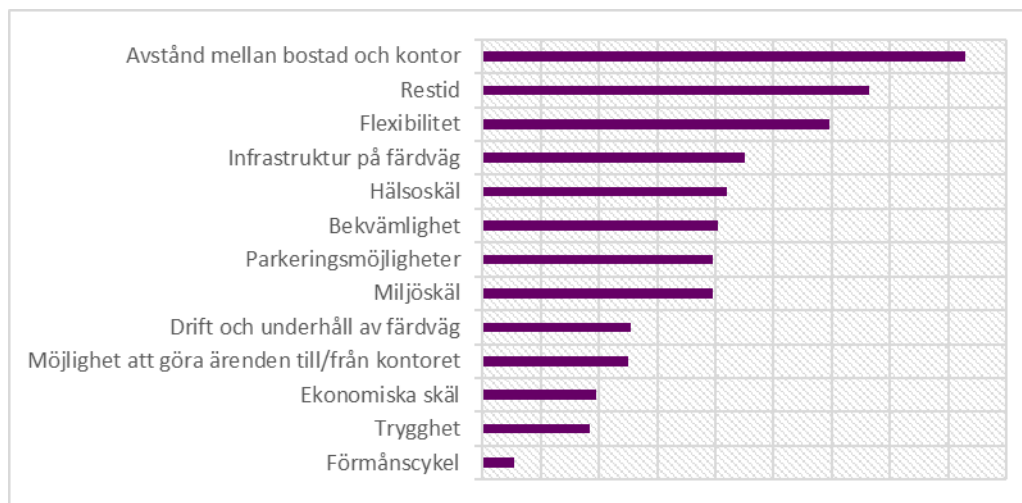
Fler har svarat på frågan om varför de byter färdmedel (64 st) jämfört med de som faktiskt byter färdmedel (49 st) vilket gör att siffrorna i diagrammet kan vara något missvisande. Det kan förklaras av att många svarat ”nej” på om de byter huvudsakligt färdmedel men svarar här på varför byter färdmedel ibland, exempelvis under kraftigt snöfall, och därmed inte så blir så ofta att de byter huvudsakligt färdmedel. Dock anses svaren motsvara de generella åsikterna om hur det är att färdas på vintern, oavsett om de svarande byter färdmedel hela vintern eller endast vissa dagar.

Medan det är intressant att veta varför svarande byter färdmedel så är det också intressant att veta varför svarande inte byter färdmedel. I enkäten fanns en

fritextfråga där svarande kunde fylla i anledningar till att de inte byter färdmedel under vintern. Totalt svarade 53 st på frågan och av de angav 77 % att de inte byter färdmedel eftersom deras färdmedel fungerar lika bra under vintern som sommaren. Av dessa 77 % var det till största del svarande som gick eller cyklade till kontoret (62 %), resterande åkte buss, tåg eller bil. Detta tyder på att trots att många byter från cykel som huvudsakligt färdmedel under vintern är det också många som fortsätter cykla under vinter. Ytterligare en kategori av svarande som kunde identifieras var de 23 % som angav att de endast har ett möjligt färdmedel, och därmed inte kan välja att byta färdmedel under vintern. Noterbart att dessa svar gäller alla färdmedel, till exempel angav vissa att cykel är det enda möjliga alternativet medan vissa angav att bil eller buss är det enda alternativet. Anledningarna till att endast ett färdmedel är möjligt kan bero på många olika faktorer, ekonomi, livssituation, boende och så vidare.

Faktorer som påverkar färdmedelsval generellt

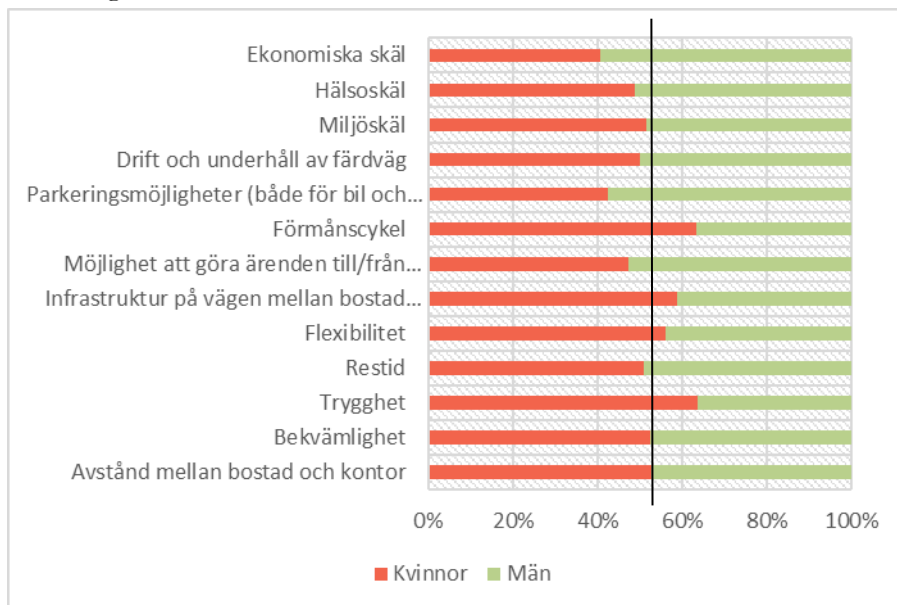
Fortsatt på spåret om varför svarande väljer ett särskilt färdmedel så redovisas här vilka faktorer som påverkar valet av färdmedel. I figur 29 där svarande angett den viktigaste faktorn för färdmedelsval, framgår att avståndet mellan bostad och kontor och den starkt sammankopplade restiden tillsammans med flexibiliteten är viktiga faktorer. Samtidigt är det väldigt jämt mellan infrastruktur, hälsoskäl, bekvämlighet, miljö och parkeringsmöjligheter. I diagrammet redovisas antal som angett att respektive faktor påverkar ”i hög utsträckning”.



Figur 29. Faktorer som påverkar val av färdmedel i hög utsträckning

Som konstaterades tidigare har fler fått närmare till kontoret i och med flytten från Stadsbyggnadshuset till Citypassagen och andelen hållbart resande ökat vilket kan peka på att fler medarbetare hamnade inom gränsen för vad de är villiga att resa med gång och cykel.

För att få en uppfattning om vilka det är som prioriterar vad har svaren i figur 27 fördelats på kvinnor respektive män. Det är i stort sett lika mellan kvinnor och män, med några undantag. Män prioriterar faktorer som ekonomi och parkering som viktigaste anledningarna medan kvinnor lutar åt frågor som förmånscykel och trygghet, se figur 30.



Figur 30. Faktorer som påverkar färdmedelsval fördelat på kvinnor respektive män

Intressant i sammanhanget är att män, som enligt svaren på enkäten prioriterar ekonomi och parkering vid val av färdmedel, fortsätter resa mer med bil än kvinnor. Vad det beror på framgår inte i den här undersökningen, men möjliga anledningar kan vara vana, sociala strukturer, normer och/eller okunskap där den senare går att åtgärda genom kampanjer som synliggör hur dyrt det är att ha bil. Det kan vara ett sätt att få fler män att resa hållbart.

2.6 Samhälls- och klimatnytta

Baserat på resvanundersökningen kan det konstateras att anställda hos Örebro kommun med Citypassagen som arbetsplats har börjat resa mer hållbart efter flytten. Detta är positivt av flera anledningar. Större andel hållbara resor, innebär längre utsläpp och mindre negativ påverkan på miljön. Att fler cyklar till arbetet har positiv effekt på hälsan vilket både gynnar personerna själva, arbetsplatsen och samhället i stort. Utifrån enkäten finns uppgifter på de svarandes avstånd mellan bostaden och kontor samt vilket färdmedel de använde till respektive kontor. Baserat på dessa uppgifter går det att beräkna avstånd för respektive färdmedel och jämföra mellan de två kontoren. Detta kan sedan användas för att beräkna samhälls- och klimatnyttan av minskad biltrafik och ökad gång och cykling.

För beräkning används Health Economic Assessment Tool (HEAT) som är ett verktyg utformat av WHO. Det används för att beräkna samhällsekonomiska effekter av gång och cykel jämfört med bil. I verktyget jämförs två scenarion, där resvanor till Stadsbyggnadshuset respektive Citypassagen har använts. Resultatet visar att kontorsflytten och de förändrade resvanorna det medförde, sparade liv, minskade koldioxidutsläpp (61 ton CO₂e per år), minskade luftföroreningar och

minskade samhällskostnader (ca 300 000 kr per år). Med sparade liv menas att förtida dödsfall förhindras genom att fler går och cyklar och därmed får bättre hälsa och minskad exponering för föroreningar. Risken för dödsfall i trafiken ökar med ökat antal cyklister, dock väger hälsovinsterna tyngre vilket ger en bruttovinst. Om alla i Örebro kommun hade genomfört motsvarande resvaneförändringar visar resultatet att 1 förtida dödsfall hade förhindrats per år, koldioxidutsläpp hade årligen minskat med 11 000 ton CO₂e, och samhällskostnader hade minskat med ca 52 miljoner kr per år.

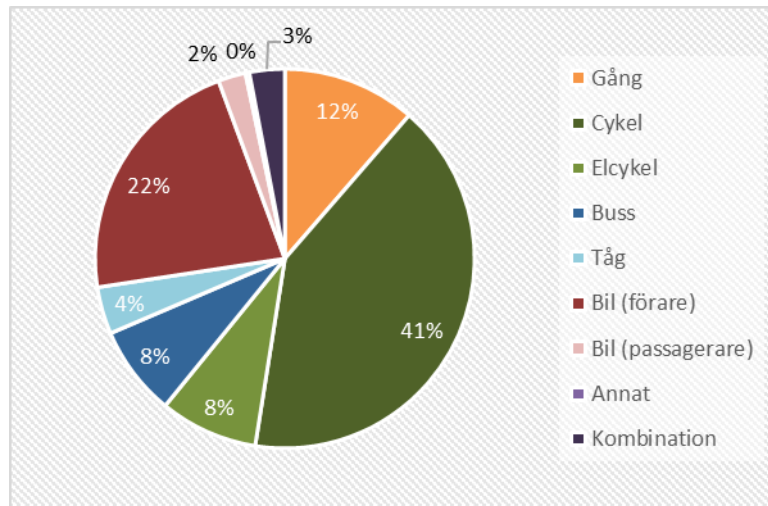
2.7 Resvaneundersökning Migrationsverket

Ungefär samtidigt som resvaneundersökningen bland Örebro kommuns anställda genomfördes en liknande resvaneundersökning bland Migrationsverkets anställda som även de nyligen har flyttat till nya kontor i Citypassagen. Totalt fick enkäten 38 svar, vilket inte är så mycket i förhållande till svaren på enkäten till Örebro kommuns anställda, men det kan användas som komplement och som ett sätt att verifiera slutsatser. Färdmedelsfördelningen ser ungefär lika ut, där de flesta även på Migrationsverket använder cykel eller bil till kontoret. Det syntes inte lika stor skillnad mellan de olika kontoren, som det gjorde mellan Stadsbyggnadshuset och Citypassagen. Det kan bero på att Migrationsverkets tidigare kontor (4 olika platser i Örebro tätort samt ett i Lindesberg) hade liknande förutsättningar som Citypassagen vad gäller läge i staden, möjlighet att parkera samt andra kommunikationer. En skillnad var att en större andel åker buss eller tåg till Citypassagen, där de svarande angav att anledningen var närmare till resecentrum och bättre förbindelser med kollektivtrafik. Där kan vissa likheter med undersökningen bland Örebro kommuns anställda ses. Gällande parkering syntes inte någon stor skillnad mellan de olika kontoren, både vid tidigare kontor och vid Citypassagen parkerar de anställda i störst utsträckning på gatan i närheten av kontoret. Även detta kan härledas till att de tidigare kontoren och Citypassagen har liknande förutsättningar vad gäller läge i staden och utbud på parkeringsplatser.

Av de svarande på Migrationsverkets enkät angav 76 % att de inte byter färdmedel under vintern, vilket kan jämföras med Örebro kommuns anställda där 81 % angav att de inte byter färdmedel under vintern. Färdmedel som det byts mellan var lika, det byts i störst utsträckning från cykel till mer väderskyddade färdmedel som bil och buss. Även anledning till färdmedelsbyte under vintern är i stort sett samma i de båda enkäterna, de flesta anger att det är snö och halka samt väder spå gör att de byter. Frågan om vilka faktorer som påverkar färdmedelsbyte gav även det liknande svar, de främsta anledningarna i båda enkäterna var avstånd mellan bostad och kontor samt restid och flexibilitet.

2.8 Sammanslagna resvanor till Citypassagen

För att få en bredare uppfattning av hur de anställda på Citypassagen reser till arbetet har svaren från de båda enkäterna till anställda hos Örebro kommun samt Migrationsverket adderats. Resultatet syns i figur 31 och är det huvudsakliga färdmedlet hos totalt 298 svarande som har Citypassagen som kontor.



Figur 31. Resvanor vid arbetspendling till Citypassagen

Det kan konstateras att majoriteten av de svarande reser hållbart till arbetet, 73 % reser med gång, cykel, buss eller tåg till arbetet. Den störste delen cyklar till kontoret, totalt 49 %.

3 Slutsats

Utifrån resvaneundersökningen kan det konstateras att kommunanställda på Citypassagen arbetspendlar hållbart. Enkätundersökningen visar att 74 % av de svarande använder ett hållbart färdmedel till och från kontoret. Adderas svaren från enkäten till Migrationsverket blir den totala andelen hållbara resor till Citypassagen (utifrån de svar som fåtts) 73 %. Som tidigare nämnts innebär detta att målen om 60 % hållbara resor i Trafikprogrammet uppnås om alla reser som arbetspendlare i Örebro kommun med Citypassagen som sin arbetsplats. Dock innebär detta inte nödvändigtvis att arbetspendlingen till Citypassagen är tillräckligt hållbar. För att målet på 60 % hållbara resor i stort ska uppnås måste vissa resor vara mer hållbara än andra, för att kompensera för de typer av resor som har sämre förutsättningar att vara hållbara. Generellt är arbetspendling mer hållbar än andra typer av resor. Det innebär att arbetspendlingen måste vara mer hållbar än 60 % för att målet i hela samhället ska nås. Att 73 % av arbetspendlingen till Citypassagen är hållbar är positivt och utvecklingen är positiv, men andelen måste bli högre för att kompensera för andra typer av resor med sämre förutsättningar.

Efter att kommunen flyttade sitt kontor från Stadsbyggnadshusen i Örnsro till Citypassagen vid Resecentrum har det skett vissa förändringar i hur de anställda pendlar till arbetet. Den största förändringen är att det är en mindre andel som kör bil och fler som går, cyklar och tar bussen. Förändringarna har inneburit samhällsekonomiska vinster som förhindrade förtida dödsfall och minskade föroreningar. Det finns många anledningar till denna förändring, men förändringen kan till viss del förklaras av de förändrade förutsättningarna mellan de båda kontoren.

Faktorer som utifrån resultaten i enkäten påverkar hur de anställda reser till arbetet är flera. En viktig faktor är tillgång och kostnad på parkeringsplatser i direkt anslutning till arbetsplatsen. Det, i kombination med bättre cykelparkeringar kan antas vara ett av de viktigaste styrmedlen för att påverka de anställdas resvanor till arbetet. Andra faktorer som påverkar är närhet till centrum och en kollektivtrafiknod samt god infrastruktur för gång och cykel. Det går med andra ord att påverka de anställdas resvanor vid arbetspendling i relativt stor utsträckning genom olika fysiska åtgärder. I och med flytten till Citypassagen har viljan att resa mer hållbart ökat, vilket kan vara en anledning till att fler väljer hållbara färdmedel till kontoret efter flytten.

Resultatet av resvaneundersökningen visar att det finns vissa skillnader i resvanor gällande kvinnor och män samt åldersgrupper. Det kan konstatera att den här resvaneundersökningen visar samma tendenser som i övriga samhället: bland annat att kvinnor reser mer hållbart än män. Vidare visar resultat att åldersgrupperna 20–29 och över 60 år reser mer hållbart än åldersgrupperna däremellan. Utifrån denna resvaneundersökning kan slutsatsen dras att Citypassagen som arbetsplats gynnar hållbart resande och i förlängningen ett mer jämställt och jämlikt transportsystem.

Bilagor

Enkät

Resvaneundersökning Citypassagen – Örebro kommun

Det här är en resvaneundersökning för anställda hos Örebro kommun som har Citypassagen som sin arbetsplats. Enkäten genomförs av Trafikenheten på Stadsbyggnad med anledning av att kommunen våren 2019 bytte kontor från Stadsbyggnadshusen på Åbylundsgatan till Citypassagen. Syftet med enkäten är att undersöka eventuella skillnader i arbetspendlingen mellan de två kontoren. Enkäten är främst riktad till anställda som arbetat på både Stadsbyggnadshusen och Citypassagen, men även anställda som endast arbetat på Citypassagen uppmantras att svara på enkäten för att samla in data för framtida jämförelser. Svaren i enkäten kommer sammanställas i en rapport. Enkäten tar cirka fem minuter att besvara.

Den rådande coronapandemin påverkar våra resvanor. Den här undersökningen ska besvaras som om det vore en 'vanlig' arbetsvecka, det vill säga: arbete på kontoret varje dag utan coronapandemin. Därför ombes du uppskatta din arbetspendling till Citypassagen som om det är en normal arbetsvecka på hösten, alternativt ange dina resvanor för hösten 2019.

Personuppgifter är skyddade av Personuppgiftslagen (PuL) och personuppgifterna behandlas med stöd av dataskyddsförordningen artikel 6.1a. Det kommer inte gå att identifiera enskilda personer i de resultat som presenteras. Personer med skyddad identitet ska inte använda denna e-tjänst. Ta kontakt med Servicecenter, så får du hjälp med ditt ärende. Mer information om Örebro kommuns behandling av personuppgifter gå in på orebro.se/personuppgifter.

Genom att gå vidare och besvara enkäten godkänner du villkoren för enkäten och samtycker till personuppgiftsbehandling enligt ovan.

Tack för din medverkan!

Vänligen besvara enkäten senast 2020-09-18

Vid frågor om enkäten, kontakta Hanna Malm eller André Alfonsson

Del 1 – Bakgrund om respondenterna**1. Vilket kön identifierar du dig som?**

- Kvinna
- Man
- Annat
- Vill ej uppge

2. Vilken ålder är du?

- Under 20
- 20–29
- 30–39
- 40–49
- 50–59
- Över 60

3. Hur är din familjesituation?

- Ensamboende
- Sammanboende
- Ensamboende med barn
- Sammanboende med barn

4. Vilken förvaltning inom kommunen arbetar du på?

- Stadsbyggnad
- Tekniska förvaltningen
- Miljökontoret
- Kultur- och fritidsförvaltningen
- Annan förvaltning

5. Hur långt hade du mellan din dåvarande bostad och Stadsbyggnadshusen, Åbylundsgatan?

- 0–2 km
- 2–4 km
- 4–7 km
- 7–10 km
- 10–20 km
- Över 20 km
- Jag arbetade inte på Stadsbyggnadshusen

6. Hur långt har du mellan din bostad och Citypassagen?

- 0–2 km
- 2–4 km
- 4–7 km
- 7–10 km
- 10–20 km
- Över 20 km

7. Har du körkort för personbil?

- Ja
- Nej

Del 2 – Färdmedel vid arbetspendling till Stadsbyggnadshuset och Citypassagen

8. Hur ofta använde du följande färdmedel som huvudsakligt färdmedel till och från kontoret när du arbetade vid Stadsbyggnadshuset, Åbylundsgatan?

Om du inte har arbetat på Stadsbyggnadshuset, vänligen hoppa över fråga 8–9.

	Varje arbetsdag	3-4 arbetsdagar i veckan	1-2 arbetsdagar i veckan	Aldrig
Gång	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Elcykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil (förare)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil (passagerare)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kombination av färdmedel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Om du angav annat eller kombination av färdmedel, vänligen beskriv vilket eller vilka färdmedel.

Annat	<input type="text"/>
Kombination av färdmedel	<input type="text"/>

9. För dig som körde bil till Stadsbyggnadshuset, Åbylundsgatan, var parkerade du din bil?

- Parkeringsplats vid Stadsbyggnadshuset
- Gatuparkering i närheten av Stadsbyggnadshuset
- Annan plats
- Jag körde inte bil till Stadsbyggnadshuset

Om du angav annan plats, ange var

10. Hur ofta använder du följande färdmedel som huvudsakligt färdmedel till och från kontoret på Citypassagen?

Observera att det ska motsvara en normal arbetsvecka, med arbete på kontoret varje dag.

	Varje arbetsdag	3-4 arbetsdagar i veckan	1-2 arbetsdagar i veckan	Aldrig
Gång	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Elcykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil (förare)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil (passagerare)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kombination av färdmedel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Om du angav annat eller kombination av färdmedel, vänligen beskriv vilket eller vilka färdmedel.

Annat

Kombination av färdmedel

11. För dig som kör bil till Citypassagen, var parkerar du din bil?

- Parkeringsplats i markplan vid Citypassagen
- Gatuparkering i närheten av Citypassagen
- Annan plats
- Jag kör inte bil till Citypassagen

Om du angav annan plats, ange var**12. Om ditt huvudsakliga färdmedel förändrats efter flytten av kontoret, vilka är de främsta anledningarna till det?**

- Förändrat avstånd mellan bostaden och kontor
- Bättre anslutningar för cykel
- Bättre anslutningar för gång
- Bättre förbindelser med kollektivtrafik
- Närmare till resecentrum (tåg och regionbuss)
- Förändrad parkering för bil
- Jag vill resa mer hållbart
- Jag vill resa mer hälsosamt
- Annat
- Mitt huvudsakliga färdmedel har inte förändrats
- Jag arbetade inte på Stadsbyggnadshuset, Åbylundsgatan

Om du angav annat, vänligen ange anledning till färdmedelsbyte

Del 3 – Generellt om arbetspendling

Följande frågor gäller arbetspendling generellt, alltså oavsett om kontoret är Stadsbyggnadsbusen eller Citypassagen.

13. Byter du huvudsakligt färdmedel under vintern?

Om du svarar nej på denna fråga, vänligen hoppa över fråga 14.

Ja

Nej

14. Om du byter huvudsakligt färdmedel under vintern, vänligen ange mellan vilka färdmedel du byter

Skriv svaret som: [färdmedel sommar] till [färdmedel vinter]

--

15. Vänligen beskriv din huvudsakliga anledning till att du byter eller inte byter färdmedel under vintern

Om ja, varför?

--

Om nej, varför inte?

--

16. I vilken utsträckning påverkar följande faktorer ditt val av färdmedel till arbetsplatsen?

	I hög utsträckning	I viss utsträckning	Inte alls
Avstånd mellan bostad och kontor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bekvämlighet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trygghet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Restid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flexibilitet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Infrastruktur på vägen mellan bostad och kontor (till exempel cykelvägar)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Möjlighet att göra ärenden till/från kontoret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Förmånscykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Parkeringsmöjligheter (både för bil och cykel)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Drift och underhåll av färdväg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Miljöska	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hälsoska	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ekonomiska skäl	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>