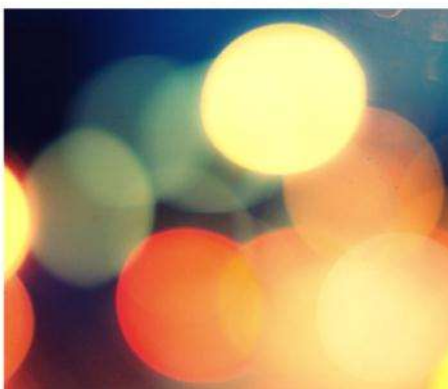
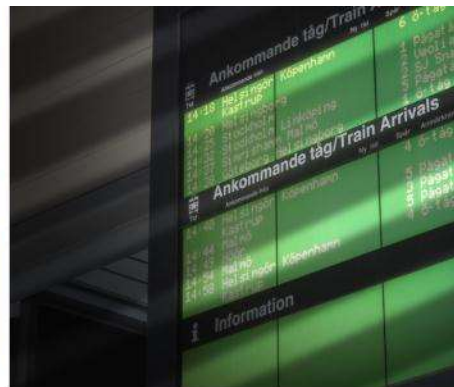


Underlag till Grön resplan

- plan för hållbar arbetspendling inom Västerbottens läns landsting



Dokumentinformation

Titel:	Underlag till Grön resplan – plan för hållbar arbetspendling inom Västerbottens läns landsting
Serie nr:	2018:23
Projektnr:	17219
Författare:	Alexander Börefelt Pernilla Hyllenius Mattisson
Medverkande	Jonas Åström
Kvalitetsgranskning:	Pernilla Hyllenius Mattisson
Beställare:	Västerbottens läns landsting Kontaktperson: Susanne Bergström, tfn 0910-771887 / 070-3131532, susanne.bergstrom@vl.se

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.1	2018-02-16		
0.8	2018-03-15	Fördjupade analyser	Beställaren
0.9	2018-04-12	Förslag till slutlig version	Beställaren
0.95	2018-04-26	Justeringar av slutlig version	Beställaren
1.0	2018-05-17	Slutlig version	Beställaren
1.1	2018-05-30	Mindre textjusteringar	Beställaren

Förord

Som en del i Västerbottens län landstings miljöpolitiska program ska miljö- och trafiksäkerhetsprestandan från den trafik landstinget genererar att öka. Under mandatperioden år 2016–2019 har landstinget i uppdrag att kartlägga medarbetarnas resor till och från arbetet vilket ska vara underlag för det fortsatta arbetet. Trivector fick i december 2017 i uppdrag att genomföra kartläggningen och ta fram förslag på mål och åtgärder.

Projektledare har varit Alexander Börefelt som utfört uppdraget tillsammans med Pernilla Hyllenius Mattisson, affärsansvarig och kvalitetsgranskare, och Jonas Åström. Kontaktperson och samarbetspartner på Västerbottens läns landsting har varit Susanne Bergström med arbetsgrupp.

Göteborg/Lund maj 2018

Trivector Traffic AB

Sammanfattning

Syftet med föreliggande utredning är att få en bild av hur anställda inom Västerbottens läns landsting reser till arbetet samt att föreslå mål och åtgärder för att få fler att gå, cykla och åka kollektivt till arbetet. Arbetet har genomförts i tre huvudsakliga delar:

- ▶ Nulägesbeskrivning genom en resvaneundersökning till samtliga anställda
- ▶ Förslag på mål och åtgärder
- ▶ Effektberäkningar

Nuläge avseende arbetspendling

Lite mer än 50 % av medarbetarna reser till sin huvudsakliga arbetsplats med gång, cykel eller kollektivtrafik. Bil utgör det enskilt vanligaste färdmedlet för medarbetarnas resor till och från sin huvudsakliga arbetsplats. Jämfört med 2002 har andelen bilresor ökat medan andelen resor med hållbara färdmedel (gång, cykel och kollektivtrafik) har minskat. Förändringarna är dock relativt små. Sett till de tre största verksamhetsorterna har Umeå den lägsta bilandelen och den högsta cykel- och kollektivtrafikandelen. Däremot har de verksamma i Lycksele största andelen gångresor till arbetet. I alla tre orter utgör andelen som samåker 20–25 % av de som kommer med bil till arbetet, vilket är högt jämfört med andra landstingsorganisationer i Sverige.

Val av färdmedel för resor till arbetet beror bland annat på hur långt man har till arbetet från hemmet. Andelen som går och cyklar är störst vid korta avstånd (mindre än 5 km) men det är dock 7 % av alla medarbetare, eller cirka 700 medarbetare, som reser med bil till och från arbetet på dessa korta avstånd. Sett till att upp till 5 km kan anses vara en cykelbar sträcka för många finns det därmed stor potential att få fler att välja cykeln framför bilen.

Åtgärders potential till förändrade resmönster

Bland de medarbetare som vanligtvis reser med bil eller kollektivtrafik till arbetet skulle följande åtgärder få fler att resa mer med kollektivtrafik alternativt förbättra för de som redan reser med kollektivtrafik:

- ▶ Snabbare/enklare/tätare kollektivtrafik
- ▶ Lägre priser
- ▶ Utökat utbud på kvällar och helger

Bland de medarbetare som vanligtvis reser med bil, går eller cyklar till arbetet skulle följande åtgärder få fler att gå eller cykla oftare alternativt förbättra för de som redan går och cyklar:

- ▶ Bättre/säkrare cykelvägar
- ▶ Årlig cykelservice av privat cykel på arbetsplatsen
- ▶ Stöldsäker cykelparkering

Kännedom och efterlevnad av stöd av ”Riktlinjer för tjänsteresor”

Ungefär en tredjedel av alla medarbetare reser aldrig i tjänsten. Av de som gör tjänsteresor är det drygt 40 % som känner till ”Riktlinjer för tjänsteresor” och knappt 60 % som inte känner till dem. Bland de som känner till riktlinjerna anser nästan 70 % att riktlinjerna utgör ett bra eller mycket bra stöd vid tjänsteresor.

Den självskattade efterlevnaden av olika riktlinjer i landstingets ”Riktlinjer för tjänsteresor” varierar. Riktlinjen om att längre resor ska bokas via upphandlad resebyrå har högst efterlevnad medan riktlinjen om att kollektivtrafik ska väljas som förstahandsalternativ vid varje resetillfälle har lägst efterlevnad.

Innehållsförteckning

1.	Inledning	8
1.1	Bakgrund	8
1.2	Syfte	8
1.3	Metod	8
2.	Bakgrundsinformation	10
2.1	Kön och ålder	10
2.2	Hemkommun och verksamhetsort	11
2.3	Avstånd mellan bostad och arbetsplats	13
2.4	Arbetstider	13
3.	Medarbetarnas resvanor för arbetspendling	14
3.1	Färdmedelsfördelning	14
3.2	Åtgärders potential till förändrade resmönster	21
3.3	Trafikarbete och miljöbelastning för arbetspendling	23
4.	Distansmöten och riktlinjer för tjänsteresor	24
4.1	Möten, tjänsteärenden och tjänsteresor	24
4.2	Användning av privatbil i tjänsten	24
4.3	Kännedom och stöd av "Riktlinjer för tjänsteresor"	25
4.4	Efterlevnad av "Riktlinjer för tjänsteresor"	26

Bilaga 1 Antal medarbetare per hemkommun och per arbetsort

Bilaga 2 Kollektivtrafikåtgärder per verksamhetsort

Bilaga 3 Gång- och cykelåtgärder per verksamhetsort

1. Inledning

1.1 Bakgrund

År 2002 gjordes en kartläggning av Västerbottens läns landstings transporter. Arbetet resulterade i rapporten ”*Kartläggning av Västerbottens läns landstings transporter 2001/2002*”. För att kunna studera hur arbetspendlingen har förändrats sedan dess samt studera kännedom och efterlevnad av riktlinjer för tjänsteresor genomfördes under vintern 2017/2018 en ny kartläggning (föreliggande rapport).

1.2 Syfte

Syftet med kartläggningen är att ge en bild av hur landstingsanställda reser till och från arbetet samt att fastställa mål och åtgärder som verkar för att andelen som går, cyklar och åker kollektivt ökar. Syftet är också att få kunskap om landstingsanställdas kännedom om och efterlevnad av riktlinjer för tjänsteresor.

1.3 Metod

Arbetet har genomförts i tre huvudsakliga delar:

- ▶ Nulägesbeskrivning
- ▶ Förslag på mål och åtgärder (redovisas inte i denna utgåva)
- ▶ Effektberäkningar (redovisas inte i denna utgåva)

Nulägesbeskrivning

En resvaneundersökning via webbenkät skickades i januari 2018 ut till alla tillsvidareanställda inom landstinget. Enkäten innehöll frågor om arbetspendling och riktlinjer för tjänsteresor. Trivector tog ett helhetsansvar för enkäten till de anställda, dvs enkätutförning och distribution. Västerbottens läns landsting förmedlade e-mejladresser till alla anställda samt uppgifter om köns- och åldersfördelning på aggregerad nivå för att möjliggöra en kontroll av erhållna svars representativitet.

Webbenkäten skickades till totalt 9 307 personer. Antalet inkomna svar uppgick till 5 043 vilket ger en svarsfrekvens på 54 % sett till hela landstinget. För de två största verksamhetsområdena, *Sjukhushusvård* och *Primärvård*, uppgick svarsfrekvensen till 52 % respektive 54 % vilket avspeglar och får stor inverkan på den totala svarsfrekvensen. Därmed bedömdes svaren som representativa och resultatet viktades inte, se Tabell 1-1 på nästa sida.

Tabell 1-1 Antal anställda samt svarsfrekvens på webbenkäten 2018.

Verksamhetsområde	Antal svar	Antal medarbetare	Svarsfrekvens
Adm-tjänstemannaledning	311	379	82%
Annan intern verksamhet	12	16	75%
Digitalisering & med-teknik VB	168	225	75%
Primärvård	543	1 004	54%
Service	213	448	48%
Sjukhusvård	3 390	6 508	52%
Tandvård	341	564	60%
Ej angivet	65	163	40%
Totalt	5 043	9 307	54%

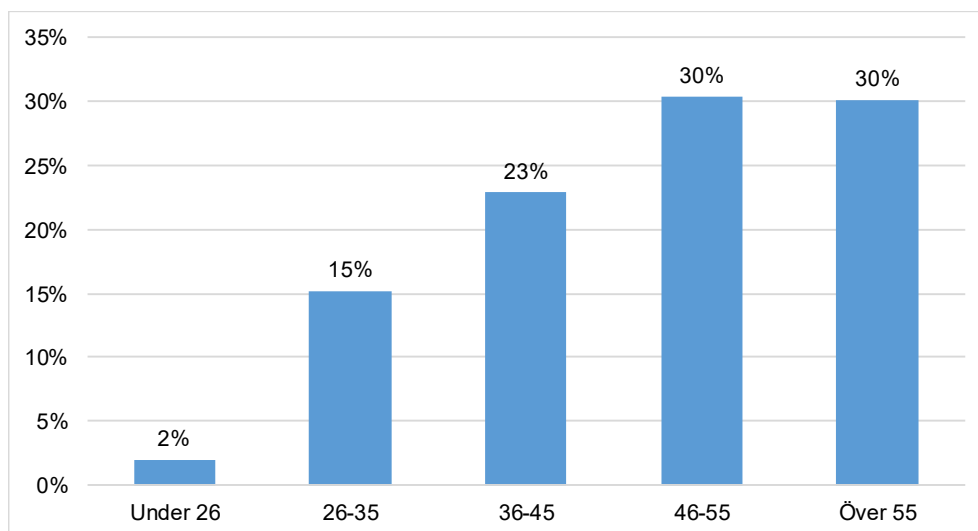
Analyserna gjordes i huvudsak som en totalanalys för hela landstinget med undantag för vissa frågor där uppdelning gjordes på de tre största verksamhetsorterna Umeå, Skellefteå och Lycksele. För utvalda frågor gjordes även en jämförelse med resultaten från 2002 års resvaneundersökning.

2. Bakgrundsinformation

2.1 Kön och ålder

Könsfördelningen bland de som svarat på webbenkäten är 80 % kvinnor och 20 % män. Den verkliga fördelningen bland medarbetarna är 79 % kvinnor och 21 % män vilket innebär att fördelningen bland de svarande stämmer väl överens med den verkliga.

Medelåldern bland de som har besvarat enkäten är 49 år. Mer än hälften av medarbetarna är 46 år eller äldre och knappt var femte medarbetare är under 35 år, se Figur 2-1.



Figur 2-1. Åldersfördelning bland de svarande. N=5 043.

Enligt landstingets administrativa uppgifter är den verkliga åldersfördelningen mycket lik den som framgår bland de svarande på webbenkäten.

2.2 Hemkommun och verksamhetsort

Nästan 90 % av samtliga medarbetare bor i någon av de tre största kommunerna Umeå, Skellefteå eller Lycksele, se Tabell 2-1.

Tabell 2-1 Antal medarbetare uppdelat på hemkommun.

Hemkommun	Antal medarbetare, uppräknat	Andel av de som svarade på enkäten
Umeå	5 723	61%
Skellefteå	1 875	20%
Lycksele	583	6%
Vännäs	260	3%
Nordmaling	162	2%
Robertsfors	151	2%
Storuman	98	1%
Vindeln	94	1%
Övriga kommuner	361	4 %
Totalt	9 307	

Drygt 90 % av samtliga medarbetare arbetar i någon av de tre största verksamhetsorterna Umeå, Skellefteå eller Lycksele, se Tabell 2-2.

Tabell 2-2 Antal medarbetare uppdelat på verksamhetsort.

Verksamhetsort	Antal medarbetare, uppräknat	Andel av de som svarade på enkäten
Umeå	6 160	66%
Skellefteå	1 718	18%
Lycksele	613	7%
Storuman	78	1%
Sävar	74	1%
Vilhelmina	65	1%
Övriga arbetsorter	600	6 %
Totalt	9 307	

Vanligaste hemkommunerna för de tre största verksamhetsorterna

Av de drygt 90 % som arbetar i Umeå, Skellefteå och Lycksele bor 90 % i samma kommun. Bland de medarbetare som arbetar i Umeå bor 90 % i kommunen och cirka 8 % i någon av grannkommunerna Nordmaling, Robertsfors eller Vännäs. Det finns goda tågförbindelser mellan Umeå och Nordmaling respektive Umeå och Vännäs.

Landstingets medarbetare som arbetar i Skellefteå bor även de i mycket stor utsträckning inom samma kommun. Ungefär 1 % av medarbetarna pendlar till Skellefteå från någon av de kringliggande kommunerna.

För de som arbetar i Lycksele bor cirka 93 % i Lycksele kommun. Umeå och Vindelns kommun är de vanligaste hemkommunerna för de som pendlar in från någon av de kringliggande kommunerna.

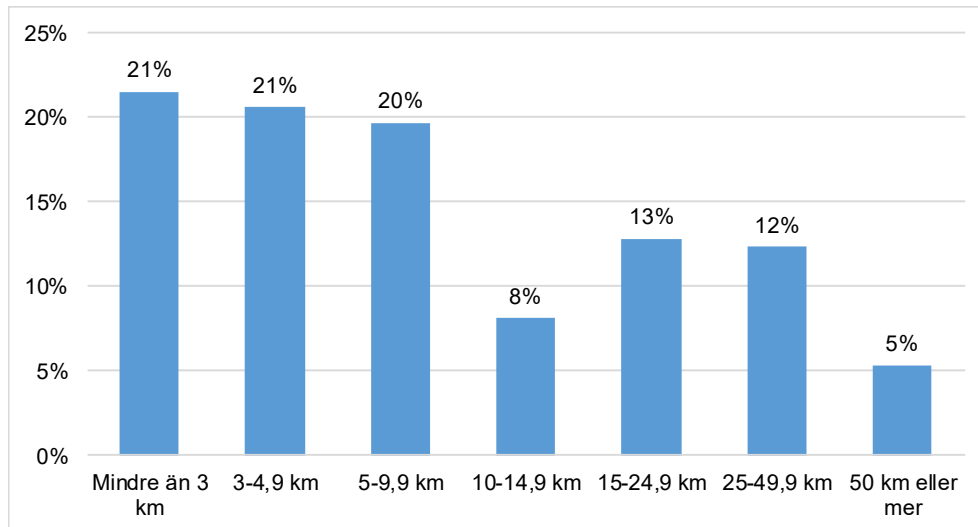
Generellt sett sker det alltså mycket lite arbetspendling över kommungränserna bland landstingets medarbetare som arbetar i någon av verksamhetsorterna Umeå, Skellefteå och Lycksele, se Tabell 2-3

Tabell 2-3 Fördelning av hemkommun för de största verksamhetsorterna Umeå, Skellefteå och Lycksele.

Hemkommun	Verksamhetsort		
	Umeå	Skellefteå	Lycksele
Umeå	90%	<1%	3%
Skellefteå	<1%	99%	<1%
Lycksele	<1%	<1%	93%
Bjurholm	<1%	<1%	<1%
Dorotea	<1%	<1%	<1%
Malå	<1%	<1%	<1%
Nordmaling	2%	<1%	<1%
Norsjö	<1%	<1%	<1%
Robertsfors	2%	<1%	<1%
Sorsele	<1%	<1%	<1%
Storuman	<1%	<1%	<1%
Vilhelmina	<1%	<1%	<1%
Vindelns	<1%	<1%	2%
Vännäs	4%	<1%	<1%
Åsele	<1%	<1%	<1%
Kommun i annat län	1%	<1%	<1%

2.3 Avstånd mellan bostad och arbetsplats

Medarbetarna bor på varierande avstånd från sin huvudsakliga arbetsplats men många har relativt korta avstånd till arbetet. Genomsnittligt avstånd är 14,8 km medan medianavståndet är 6 km. Den kraftiga skillnaden tyder på vissa personer har mycket långt till arbetet vilket drar upp medelavståndet. Drygt 40 % bor under 5 km från arbetsplatsen och 60 % bor under 10 km från arbetsplatsen, se Figur 2-2.



Figur 2-2. Avstånd mellan bostad och arbetsplats. N=5 010. De angivna värdena vid respektive stapel är avrundade till närmaste heltal.

2.4 Arbetstider

Bland de anställda har cirka 40 % flexibla arbetstider där möjligheten finns att anpassa arbetstiden och drygt 60 % har schemalagd arbetstid i någon form, se Tabell 2-4.

Tabell 2-4 Fördelning av medarbetarnas arbetstider.

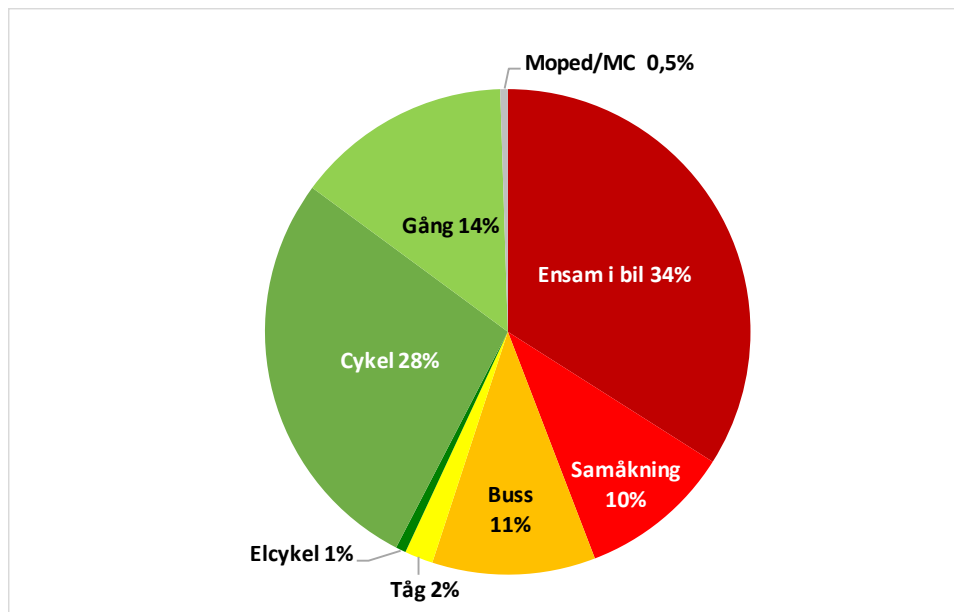
Arbetsort	Andel av samtliga svarande
Vardagar, dagtid med möjlighet att anpassa arbetstiden	39%
Vardagar, dagtid med liten möjlighet att anpassa arbetstiden t.ex. mottagning med bestämda öppettider	35%
Schema med obekväma arbetstid (kvällar, nätter, helger)	26%

3. Medarbetarnas resvanor för arbetspendling

3.1 Färdmedelsfördelning

Färdmedelsfördelning – Sett till hela året

Drygt hälften, 56 %, av medarbetarna reser till sin huvudsakliga arbetsplats med gång, cykel eller kollektivtrafik. Bil utgör det enskilt vanligaste färdmedlet för medarbetarnas resor till och från sin huvudsakliga arbetsplats. Färdmedelsfördelningen avser ett medelvärde av medarbetarnas uppskattade resvanor under sommar- och vinterhalvåret, se Figur 3-1.



Figur 3-1 Färdmedelsfördelning för medarbetarnas resor till och från sin huvudsakliga arbetsplats. N=5 043.

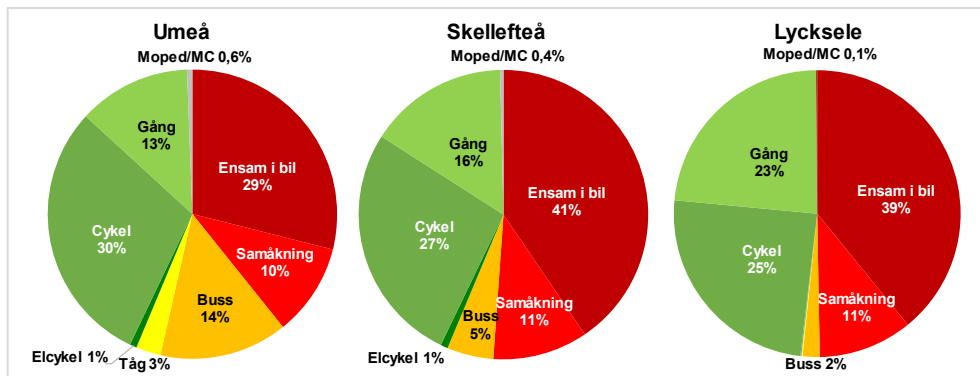
Jämfört med kartläggningen av medarbetarnas resvanor från 2002 har andelen resor med bil ökat från 41 % till 44 %. Andelen resor med hållbara färdmedel¹ har minskat från 59 % till 55 %, där cyklandet har minskat från 43 % till 28 % medan andelen kollektivtrafikresor och gångresor har ökat.

¹ Inkluderar kollektivtrafik, cykel och gång.

Färdmedelsfördelning per verksamhetsort

Färdmedelsfördelningen för de tre största verksamhetsorterna visar på skillnader, dels jämfört med landstingets totala färdmedelsfördelning dels sinsemellan. Andelen resor som görs med hållbara färdmedel är störst i Umeå med 60 % medan andelen uppgår till knappt 50 % i Skellefteå och Lycksele.

Umeå har den lägsta bilandelen, högsta cykelandelen och kollektivtrafikandelen. Busstrafiken, stadsbuss och regionbuss, i Umeå är mer utbyggd jämfört med i Skellefteå. Lycksele har inte någon stadsbusstrafik vilket ger utslag i kollektivtrafikandelen. Däremot har de verksamma i Lycksele största andelen gångresor till arbetet, nästan 25 %. Andelen av de som kommer med bil till arbetet i de tre orterna utgörs av 20–25 % samåkning, se Figur 3-2.



Figur 3-2 Färdmedelsfördelning för medarbetarnas resor till och från sin huvudsakliga arbetsplats för verksamhetsorterna Umeå, Skellefteå och Lycksele. $N=4\ 601$

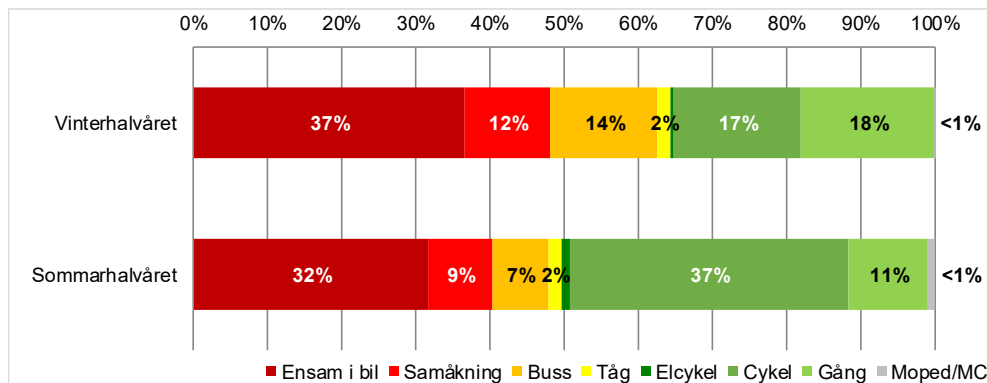
I Tabell 3-1 redovisas färdmedelsfördelningen för samtliga verksamhetsorter inom landstinget. Verksamhetsorterna Umeå, Skellefteå och Lycksele har generellt en lägre bilandel och högre andel resande med hållbara färdmedel än övriga verksamhetsorter. Antalet svarande i flertalet av de andra orterna är inte tillräckligt stort för att kunna dra slutsatser om skillnader i färdmedelsval orterna sinsemellan.

Tabell 3-1 Färdmedelsfördelning fördelat på verksamhetsort för medarbetarnas resor till och från sin huvudsakliga arbetsplats. N=5 043

Verksamhetsort	Antal medarbetare*	Bil	Buss	Tåg	Cykel	Gång	Moped/MC
Umeå	6160	39%	14%	3%	30%	13%	<1%
Skellefteå	1718	51%	5%	0%	28%	16%	<1%
Lycksele	613	50%	2%	0%	25%	23%	<1%
Bjurholm	24	63%	0%	0%	3%	34%	<1%
Boliden	11	61%	1%	0%	21%	17%	<1%
Bureå	13	88%	1%	0%	6%	5%	<1%
Burträsk	28	67%	0%	0%	18%	15%	<1%
Byske	41	70%	4%	0%	24%	1%	<1%
Dorotea	33	59%	1%	0%	23%	17%	<1%
Holmsund/Obbola	39	47%	23%	0%	17%	14%	<1%
Hörnefors	22	56%	13%	0%	21%	10%	<1%
Kåge	18	97%	0%	0%	3%	0%	<1%
Lövånger	15	78%	0%	0%	6%	16%	<1%
Malå	44	61%	0%	0%	14%	25%	<1%
Nordmaling	42	60%	2%	6%	13%	19%	<1%
Norsjö	24	71%	0%	0%	8%	20%	<1%
Risbäck	4	88%	7%	5%	0%	0%	<1%
Robertsfors	35	68%	9%	0%	9%	13%	1%
Skelleftehamn/Ursviken	30	59%	19%	0%	8%	12%	1%
Sorsele	33	58%	0%	0%	19%	22%	<1%
Storuman	78	67%	1%	0%	10%	22%	<1%
Sävar	74	56%	2%	0%	21%	21%	<1%
Tärnaby	24	57%	0%	0%	20%	23%	<1%
Vilhelmina	65	65%	0%	0%	5%	30%	<1%
Vindeln	35	48%	0%	0%	23%	28%	<1%
Vännäs	41	66%	2%	7%	16%	9%	<1%
Åsele	44	57%	2%	0%	15%	26%	<1%
Totalt	9307	44%	11%	2%	28%	14%	<1%

Färdmedelsfördelning – Sommar och vinter

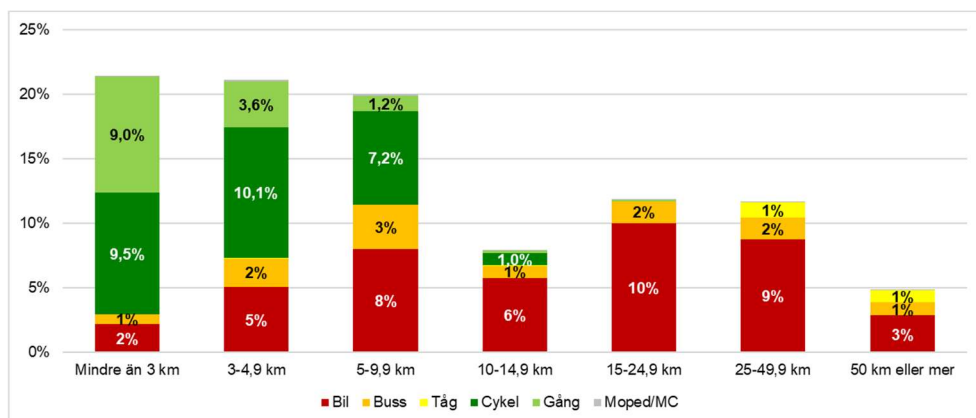
Valet av färdmedel för arbetspendling skiljer sig en del mellan sommar- och vinterhalvåret. På sommaren uppgår andelen resor med hållbara färdmedel till 59 % och motsvarande andel på vintern är 52 %. Den största skillnaden är att andelen cykelresor ökar betydligt på sommaren medan resterande färdmedelsandelar minskar något, se Figur 3-3.



Figur 3-3 Färdmedelsfördelning under sommar- respektive vinterhalvåret för samtliga medarbetares resor till och från sin huvudsakliga arbetsplats. N=5 043

Färdmedelsfördelning – Avstånd mellan bostad och arbetsplats

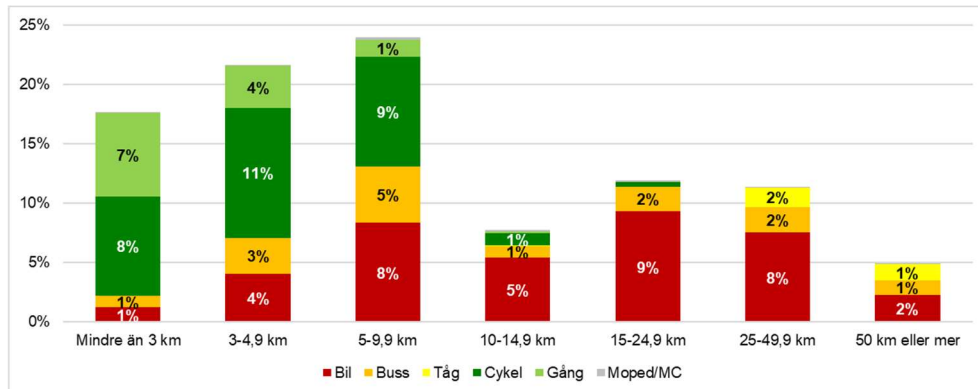
Val av färdmedel för resor till arbetet beror bland annat på hur långt man har till arbetet från hemmet. Andelen som går och cyklar är störst vid korta avstånd (mindre än 5 km). På avstånd 10 km eller längre använder majoriteten av medarbetarna bil. Andelen resor med elcykel är mycket lågt, men andelen är som störst (0,3 %) mellan 3 och 10 km. 7 % av alla medarbetare, eller cirka 700 personer, använder bil för arbetspendling som är under 5 km, se Figur 3-4.



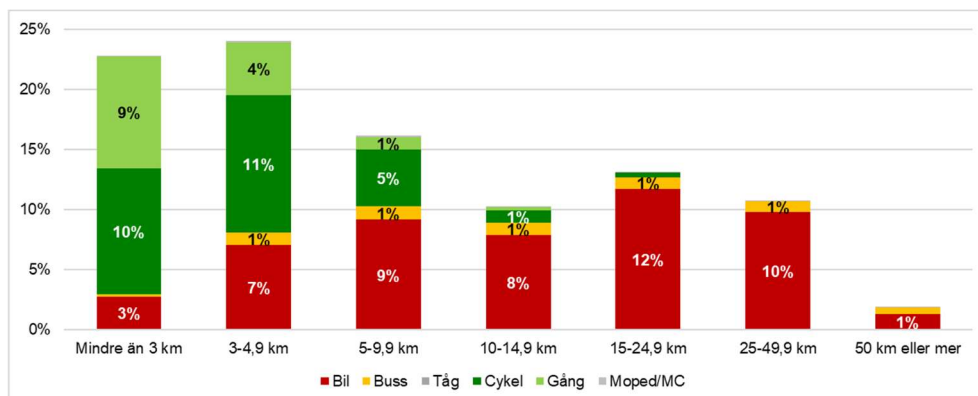
Figur 3-4 Färdmedelsfördelning fördelat på avstånd mellan bostad och huvudsaklig arbetsplats för samtliga medarbetares arbetspendling. N=5 043.

Uppdelat på de tre största verksamhetsorterna

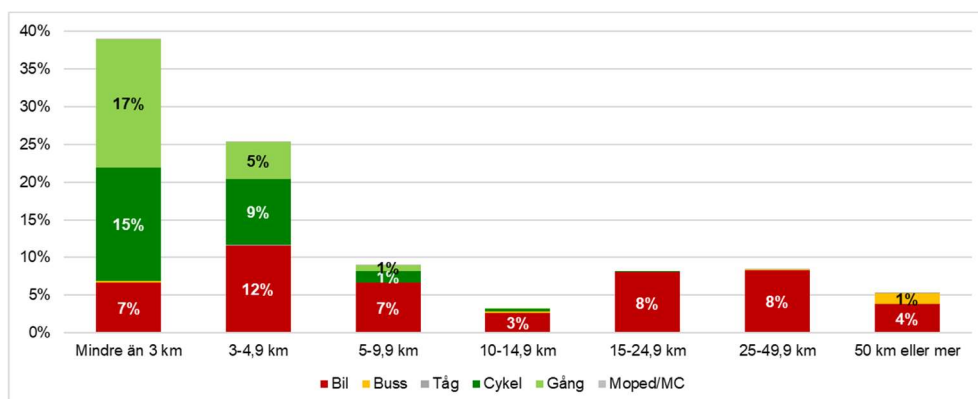
Färdmedelsfördelningen beroende på avstånd till arbetet varierar kraftigt mellan de tre största verksamhetsorterna. Umeå är den stad som har mest utbyggd kollektivtrafik vilket också ger utslag, framförallt på avstånd mellan 3 och 10 km. På dessa avstånd är bilandelen högst i Lycksele. På de längre avstånden, dvs 25 km eller längre, dominerar bilen för alla tre verksamhetsorterna. Dock är andelen resor med tåg och buss betydande i Umeå, se Figur 3-5 till Figur 3-7.



Figur 3-5 Färdmedelsfördelning för medarbetarna som arbetar i Umeå fördelat på avståndet mellan bostad och huvudsaklig arbetsplats. N=3 317.



Figur 3-6 Färdmedelsfördelning för medarbetarna som arbetar i Skellefteå fördelat på avståndet mellan bostad och huvudsaklig arbetsplats. N=324.



Figur 3-7 Färdmedelsfördelning för medarbetarna som arbetar i Lycksele fördelat på avståndet mellan bostad och huvudsaklig arbetsplats. N=329.

Färdmedelsfördelning – Verksamhetsområde

Val av färdmedel är relativt lika mellan landstingets olika verksamhetsområden, se Tabell 3-2.

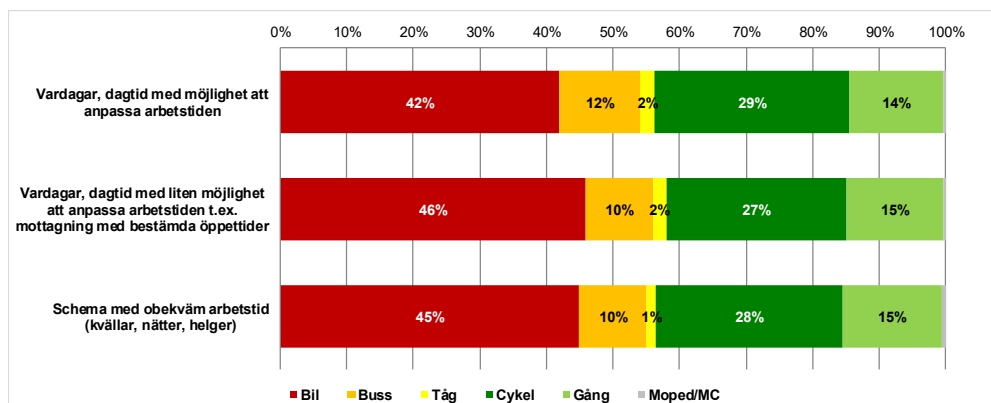
Tabell 3-2 Färdmedelsfördelning fördelat på verksamhetsområden för medarbetarnas resor till och från sin huvudsakliga arbetsplats. N=5 043

Verksamhetsområde	Antal medarbetare	Bil	Buss	Tåg	Cykel	Gång	Moped/MC
Adm-tjänstemannaledning	379	42%	14%	2%	30%	13%	<1%
Annan intern verksamhet	16	37%	10%	0%	34%	18%	<1%
Digitalisering o med teknik VB	225	41%	10%	4%	32%	11%	2%
Primärvård	1 004	56%	6%	1%	21%	16%	<1%
Service	448	49%	12%	2%	23%	13%	<1%
Sjukhusvård	6 508	42%	12%	2%	30%	14%	<1%
Tandvård	564	46%	10%	3%	26%	16%	<1%
Totalt	9 307*	44%	11%	2%	28%	14%	<1%

* I totalen inkluderas även de medarbetare som inte har ett angivet verksamhetsområde i de administrativa systemen.

Färdmedelsfördelning – Arbetstider

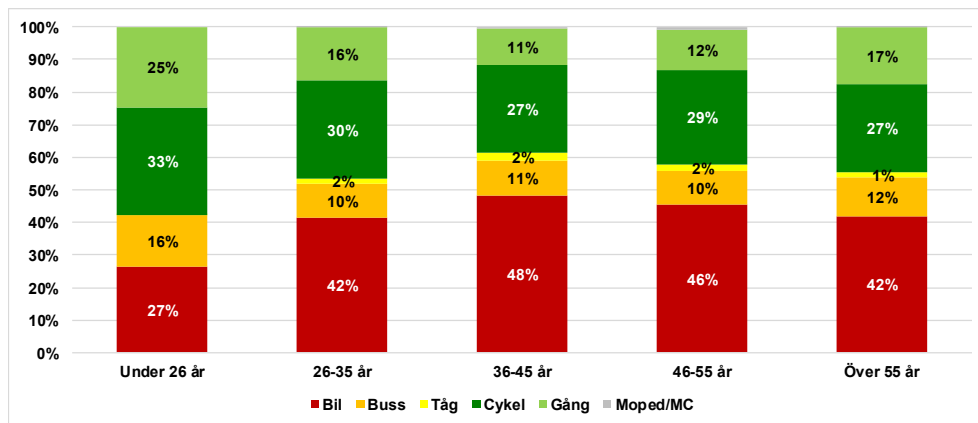
Färdmedelsfördelningen mellan olika arbetstider är relativt lika vilket tyder på att det är andra faktorer än arbetstiden som avgör vilket färdmedel medarbetaren väljer, se Figur 3-8.



Figur 3-8 Färdmedelsfördelning fördelat på yrkeskategori för samtliga medarbetares resor till och från sin huvudsakliga arbetsplats. N=5 043

Färdmedelsfördelning – Ålder

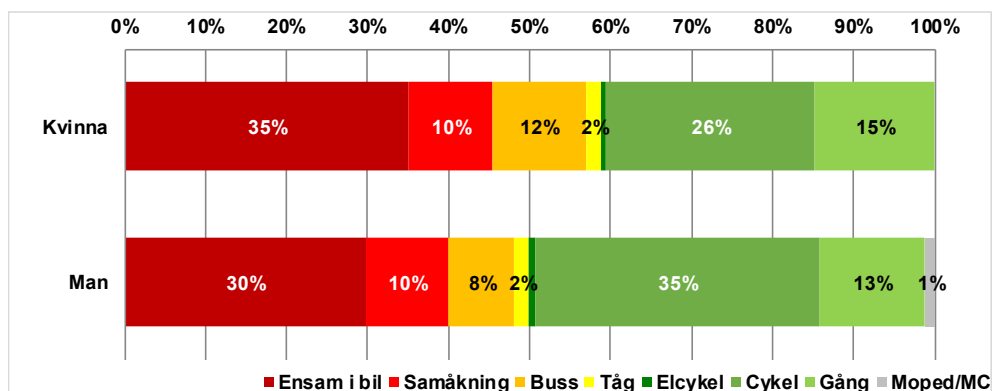
För medarbetare som är under 26 år sker 75 % av arbetsresorna med hållbara färdmedel. Motsvarande andel för övriga åldersgrupper varierar mellan 50 % och 60 %. De största skillnaderna mellan åldersgrupperna finns i andelen gångresor och bilresor, se Figur 3-9.



Figur 3-9 Färdmedelsfördelning fördelat på ålder för samtliga medarbetares resor till och från sin huvudsakliga arbetsplats. N=5 043

Färdmedelsfördelning – Kvinnor och män

Det finns vissa skillnader mellan kvinnor och mäns arbetspendling. Framförallt använder kvinnor i större utsträckning bil medan andelen män som cyklar är högre. Andelen gång- eller tågresor är relativt lika för kvinnor och män. Inom andra landsting där Trivector genomfört liknande undersökningar är fördelningen mellan könen i grunden likartad som för Västerbottens läns landsting. Sett till Sverige som helhet är däremot andelen män som reser med bil större jämfört med andelen kvinnor. För landstingets färdmedelsfördelning uppdelad på kvinnor och män se Figur 3-10.



Figur 3-10 Färdmedelsfördelning fördelat på kön för samtliga medarbetares resor till och från sin huvudsakliga arbetsplats. N=5 043

3.2 Åtgärders potential till förändrade resmönster

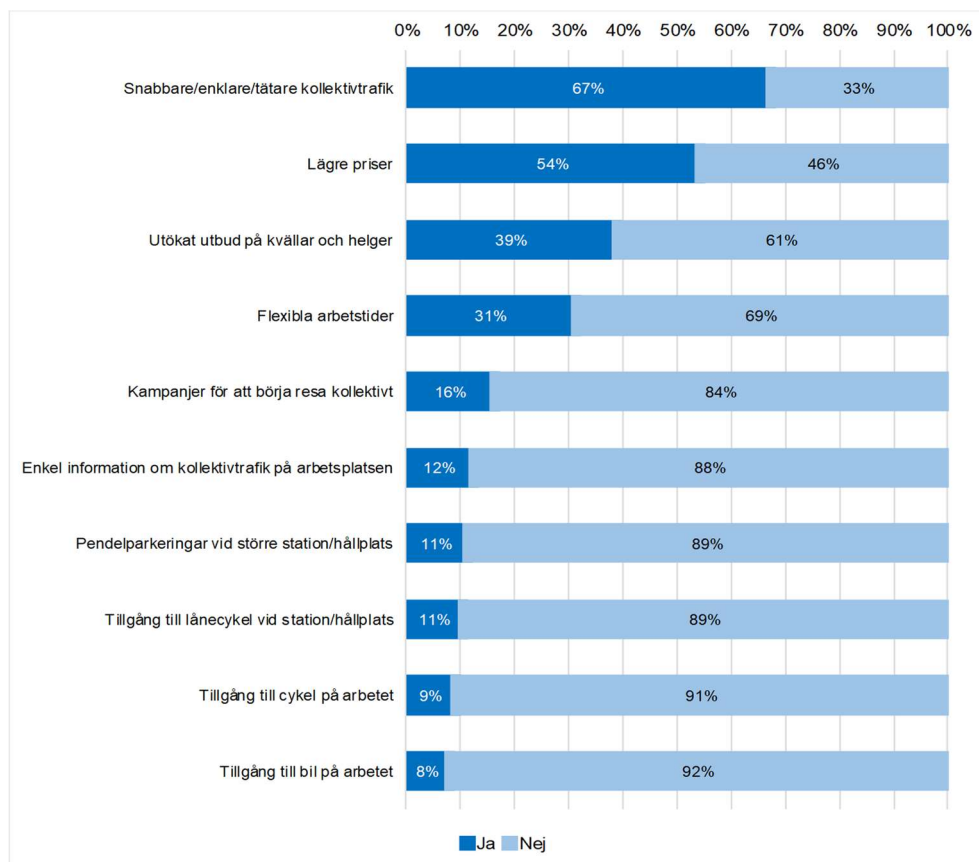
I kartläggningen ställdes frågor om vilka gång-, cykel- och kollektivtrafikåtgärder som skulle få medarbetarna att resa mer med dessa färdmedel alternativt förbättra för de som redan reser med dessa färdmedel. Nedan redovisas dessa för landstinget som helhet. I bilaga 2 och 3 redovisas svaren för på de tre största verksamhetsorterna Umeå, Skellefteå och Lycksele.

Kollektivtrafikåtgärder

Bland de som vanligtvis åker bil eller kollektivt till arbetet skulle följande åtgärder få störst andel av landstingets medarbetare att resa mer med kollektivtrafik eller förbättra för de som redan reser med kollektivtrafik:

- ▶ Snabbare/enklare/tätare kollektivtrafik
- ▶ Lägre priser
- ▶ Utökad utbud på kvällar och helger

Resultaten visar att det finns en potential att få fler att välja kollektiva färdmedel med hjälp av olika åtgärder, däribland en del åtgärder som landstinget som arbetsgivare har rådighet över, se Figur 3-11.



Figur 3-11. Rangordning av kollektivtrafikåtgärder bland de medarbetare som vanligtvis reser med bil eller kollektivtrafik till sin huvudsakliga arbetsplats. N=2 979.

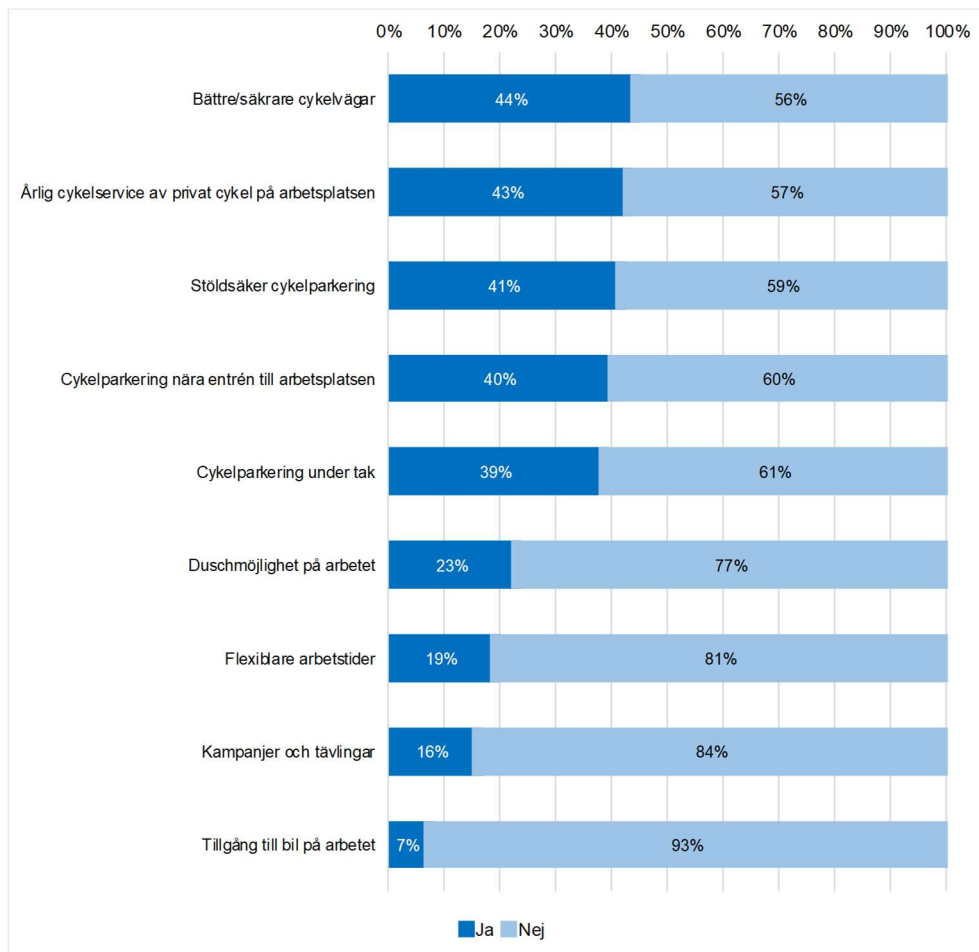
När alla medarbetare i landstinget beaktas är prioriteringsordningen densamma.

Gång- och cykeltrafikåtgärder

Bland de som vanligtvis åker bil, går eller cyklar till arbetet skulle följande åtgärder få störst andel att börja gå/cykla oftare alternativt förbättra för de som redan går och cyklar:

- ▶ Bättre/säkrare cykelvägar
- ▶ Årlig cykelservice av privat cykel på arbetsplatsen
- ▶ Stödsäker cykelparkering

Svaren visas mer i detalj i Figur 3-12.



Figur 3-12. Rangordning av gång- och cykelåtgärder bland de medarbetare som vanligtvis reser med bil, går eller cyklar till sin huvudsakliga arbetsplats. $N=4\ 614$

När alla medarbetare i landstinget beaktas är prioriteringsordningen densamma.

3.3 Trafikarbete och miljöbelastning för arbetspendling

Persontrafikarbete

Med persontrafikarbete menas den sträcka som en individ reser med ett färdmedel. Summerat för alla medarbetare genererar arbetspendlingen för anställda inom landstinget ungefär 5,3 miljoner resta mil per år, eller cirka 570 mil per person och år, se Tabell 3-3.

Tabell 3-3. Resta mil per färdmedel och år för medarbetarna inom landstinget.

Bil	Buss	Tåg	Cykel	Gång	Moped/MC	Totalt	Mil/ anställd/år
3 330 000	780 000	360 000	480 000	290 000	20 000	5 260 000	570

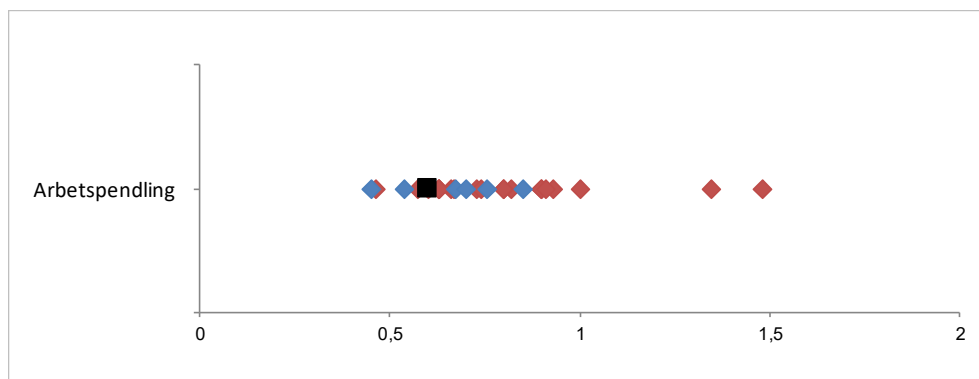
Miljöbelastning

Sammanlagt genererar medarbetarnas arbetspendling utsläpp om cirka 5 800 ton koldioxid per år, vilket motsvarar cirka 0,6 ton per person och år, se Tabell 3-4.

Tabell 3-4. Koldioxidutsläpp (ton) per år som medarbetarna inom landstinget genererar till och från arbetet.

Bil	Buss	Tåg	Cykel	Gång	Moped/MC	Totalt	Ton CO2 /anställd/år
5 350	400	30	0	0	25	5 800	0,6

För en genomsnittlig bil i Sverige är koldioxidutsläppen cirka 2,3 ton koldioxid per år. För att sätta de summerade utsläppsnivåerna inom landstinget i perspektiv motsvaras det av utsläpp från cirka 2500 personbilar under ett år. Västerbottens läns landsting ligger i den nedre delen av spannet jämfört med andra organisationer där Trivector studerat miljöbelastningen, se Figur 3-13. Det främsta skälet till det är att medarbetarnas reslängd för arbetspendling generellt sett är kortare jämfört med många av de andra organisationerna.

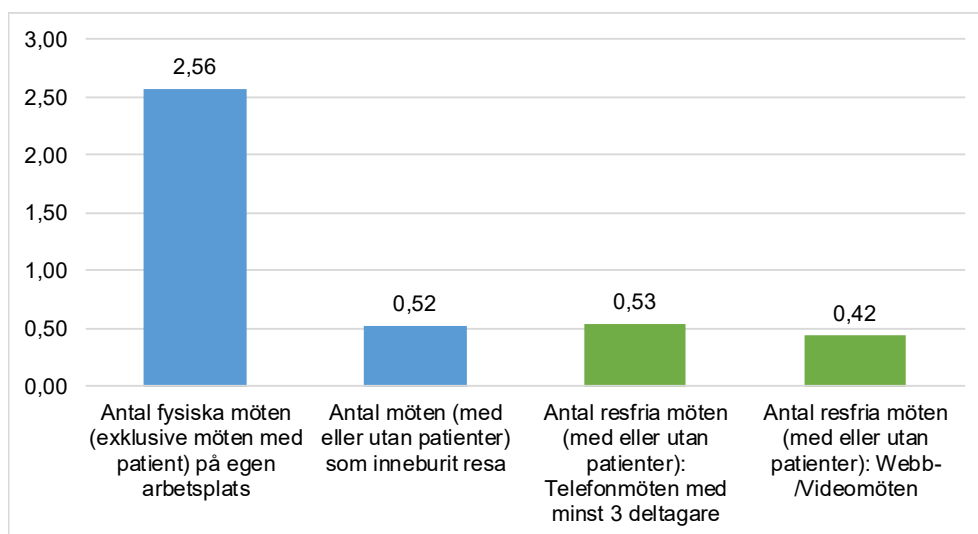


Figur 3-13 Miljöbelastning av arbetsresor för Västerbottens läns landsting (svart ruta) jämfört med andra landsting/regioner (blåa romber) samt andra organisationer såsom kommuner och privata företag (röda romber) som Trivector gjort mätningar för.

4. Distansmöten och riktlinjer för tjänsteresor

4.1 Möten, tjänsteärenden och tjänsteresor

Varje vecka genomför en genomsnittlig medarbetare inom landstinget cirka fyra möten med eller utan resor, varav närmare ett resfritt möte via telefon eller webbmötessystem, se Figur 4-1.



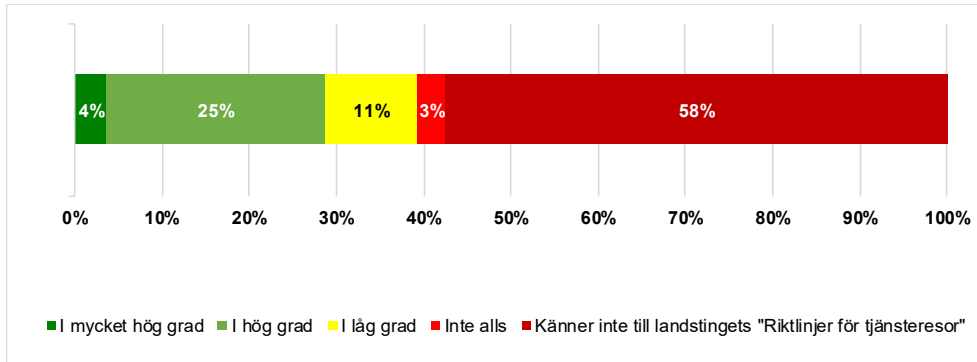
Figur 4-1. Genomsnittligt antal tjänsteärenden och resfria möten per medarbetare och vecka.

4.2 Användning av privatbil i tjänsten

Bland de medarbetare som angav att de reste med bil till arbetet föregående arbetsdag använde 12 % sin privatbil i tjänsten någon gång under dagen.

4.3 Kännedom och stöd av ”Riktlinjer för tjänsteresor”

Ungefär en tredjedel av alla medarbetare, det vill säga knappt 3 100 personer, reser aldrig i tjänsten. Av de lite drygt 6 200 medarbetare som gör tjänsteresor är det drygt 40 % som känner till ”Riktlinjer för tjänsteresor” och knappt 60 % som inte känner till dem. Bland de som känner till riktlinjerna anser nästan 70 % att riktlinjerna utgör ett bra eller mycket bra stöd vid tjänsteresor, se Figur 4-2.

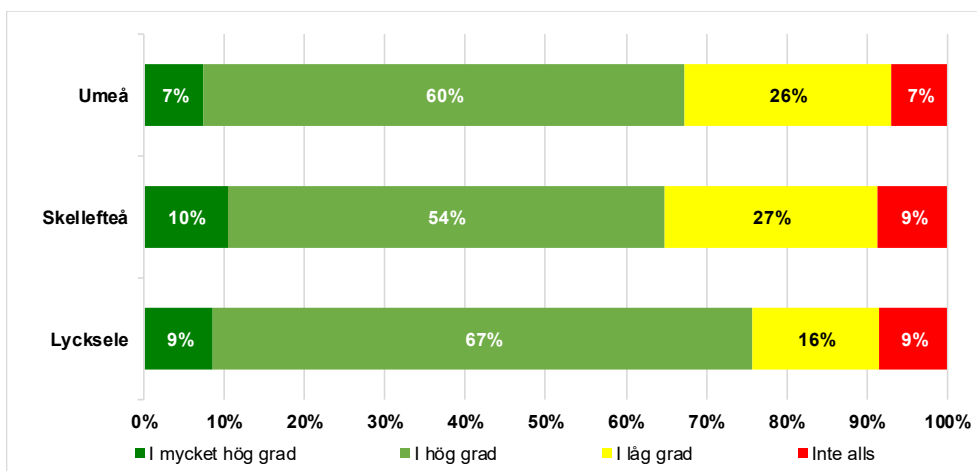


Figur 4-2 I vilken grad landstingets ”Riktlinjer för tjänsteresor” utgör ett bra stöd vid tjänsteresor bland de som reser i tjänsten. N=3 375

Kännedom och stöd för Umeå, Skellefteå och Lycksele

Andelen som inte känner till landstingets ”Riktlinjer för tjänsteresor” varierar mellan 50 % och 60 % i de tre största verksamhetsorterna, höst i Umeå och lägst i Lycksele.

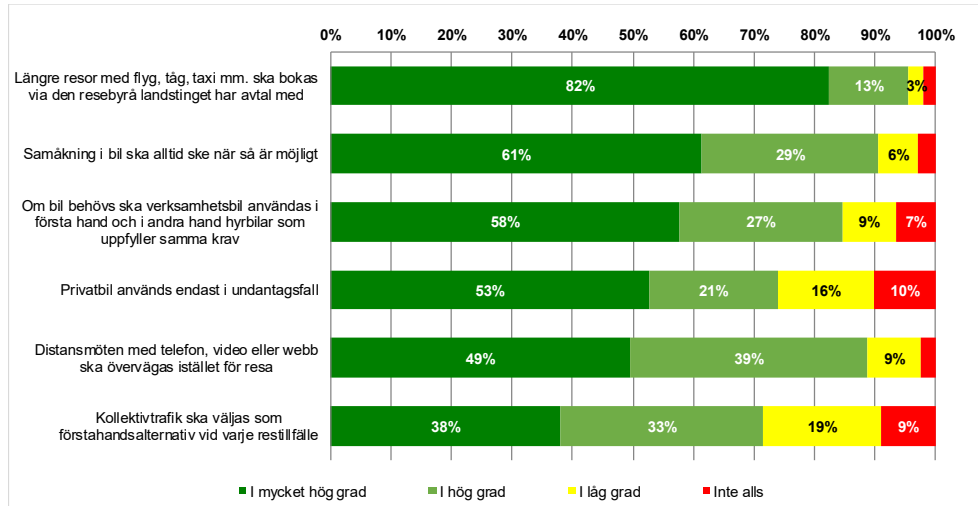
Bland de som känner till riktlinjerna är andelen högst i Lycksele och lägst i Skellefteå, Figur 4-3. I Umeå är det cirka 850 medarbetare inom landstinget som känner till riktlinjerna. Motsvarande antal i Skellefteå och Lycksele är 290 respektive 130 medarbetare.



Figur 4-3 I vilken grad landstingets ”Riktlinjer för tjänsteresor” utgör ett bra stöd vid tjänsteresor bland de som reser i tjänsten, uppdelat på verksamhetsorterna Umeå, Skellefteå och Lycksele. N=4601.

4.4 Efterlevnad av ”Riktlinjer för tjänsteresor”

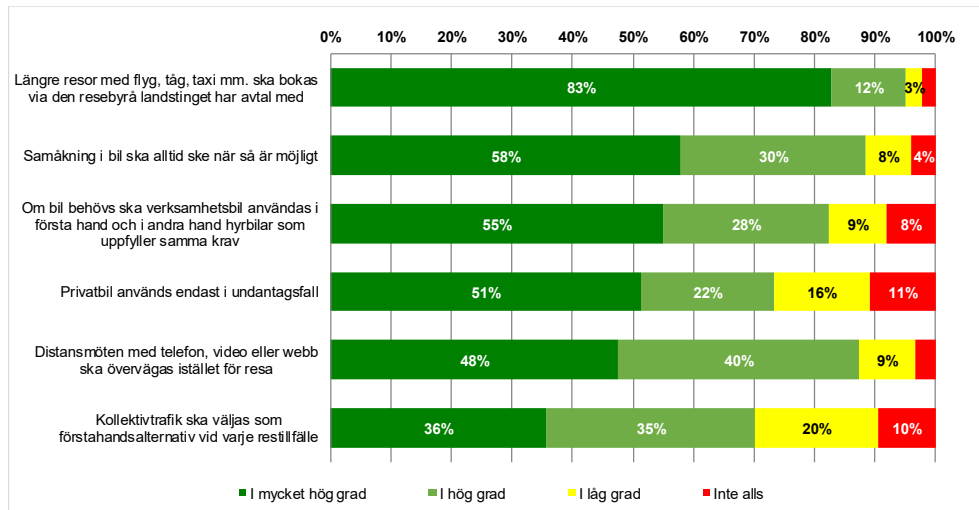
Den självskattade efterlevnaden av olika riktlinjer i landstingets ”Riktlinjer för tjänsteresor” varierar en del. Högst efterlevnad uppges för den riktlinje som anger att längre resor ska bokas visa upphandlad resebyrå och lägst efterlevnad för den riktlinje som avser att kollektivtrafik ska väljas som förstahandsalternativ vid varje restillfälle, se Figur 4-4.



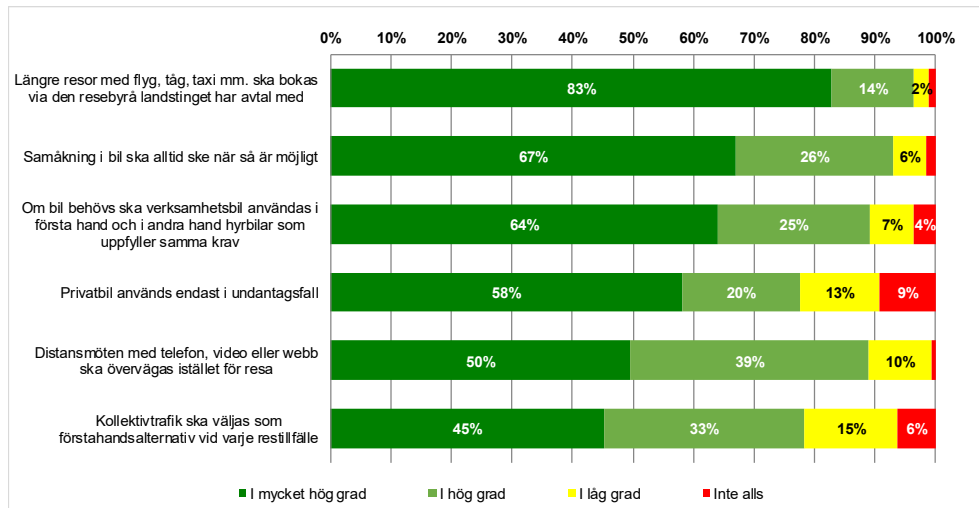
Figur 4-4 Självskattad efterlevnad av olika riktlinjer inom landstingets ”Riktlinjer för tjänsteresor”.
N=5043

Självskattad efterlevnad för medarbetare per större verksamhetsort

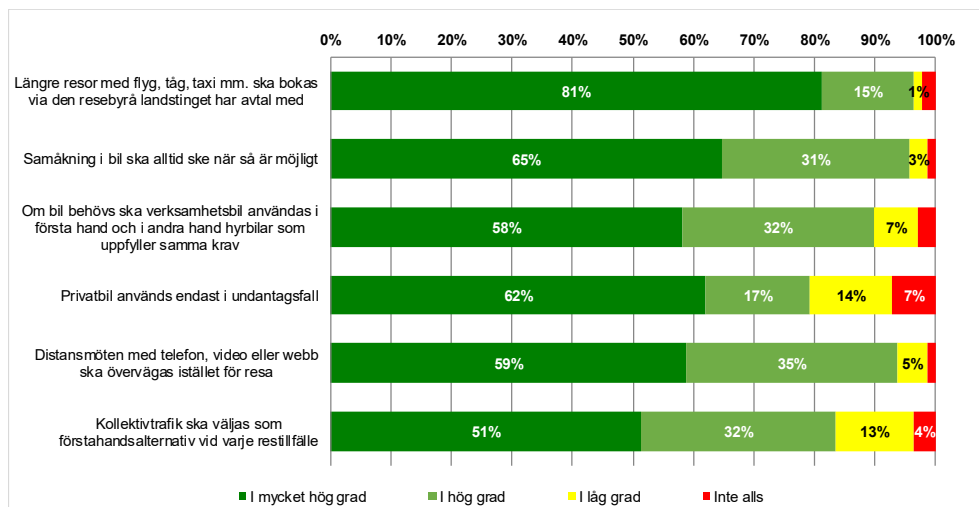
Den självskattade efterlevnaden av de olika riktlinjerna är förhållandevis lika mellan de tre största verksamhetsorterna. I Lycksele och Skellefteå uppges efterlevnaden vara något högre än i Umeå, se Figur 4-5 till Figur 4-7 på nästa sida.



Figur 4-5 Efterlevnad av riktlinjer inom "Riktlinjer för tjänsteresor" för Umeå. N=3 338



Figur 4-6 Efterlevnad av riktlinjer inom landstingets "Riktlinjer för tjänsteresor" för Skellefteå. N=937



Figur 4-7 Efterlevnad av riktlinjer inom landstingets "Riktlinjer för tjänsteresor" för Lycksele. N=332

Bilaga 1: Antal medarbetare per hemkommun och per arbetsort

Medarbetarna uppdelat på hemkommun.

Hemkommun	Antal medarbetare, uppräknat	Andel av de som svarade på enkäten
Umeå	5 723	61%
Skellefteå	1 875	20%
Lycksele	583	6%
Vännäs	260	3%
Nordmaling	162	2%
Robertsfors	151	2%
Storuman	98	1%
Vindeln	94	1%
Kommun i annat län	85	1%
Vilhelmina	72	1%
Malå	41	<1%
Åsele	41	<1%
Sorsele	39	<1%
Bjurholm	31	<1%
Dorotea	28	<1%
Norsjö	24	<1%
Totalt	9 307	

Medarbetarna uppdelat på arbetsort.

Arbetsort	Antal medarbetare, uppräknat	Andel av de som svarade på enkäten
Umeå	6 160	66%
Skellefteå	1 718	18%
Lycksele	613	7%
Storuman	78	1%
Sävar	74	1%
Vilhelmina	65	1%
Malå	44	<1%
Åsele	44	<1%
Nordmaling	42	<1%
Byske	41	<1%
Vännäs	41	<1%

Holmsund/Obbola	39	<1%
Robertsfors	35	<1%
Vindeln	35	<1%
Dorotea	33	<1%
Sorsele	33	<1%
Skelleftehamn/Ursviken	30	<1%
Burträsk	28	<1%
Bjurholm	24	<1%
Norsjö	24	<1%
Tärnaby	24	<1%
Hörnefors	22	<1%
Kåge	18	<1%
Löfvånger	15	<1%
Bureå	13	<1%
Boliden	11	<1%
Risbäck	4	<1%
Total	9 307	

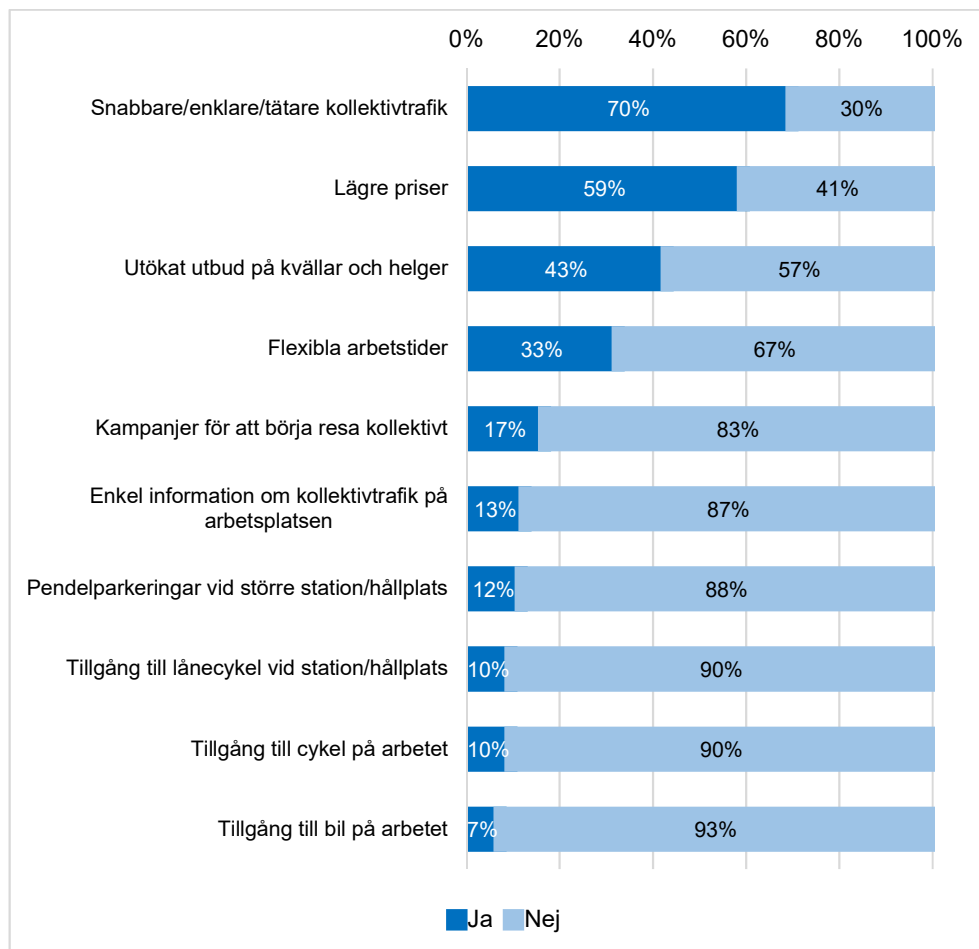
Bilaga 2: Kollektivtrafikåtgärder per verksamhetsort

Medarbetare med Umeå som verksamhetsort som vanligtvis reser med bil eller kollektivtrafik

Bland de som arbetar i Umeå och som idag vanligtvis reser till arbetet med bil eller kollektivtrafik skulle följande åtgärder få störst andel av att börja resa med kollektivtrafik oftare eller förbättra för de som redan reser med kollektivtrafik:

- ▶ Snabbare/enklare/tätare kollektivtrafik
- ▶ Lägre priser
- ▶ Utökad utbud på kvällar och helger

Se figur nedan för fullständig prioriteringsordning.



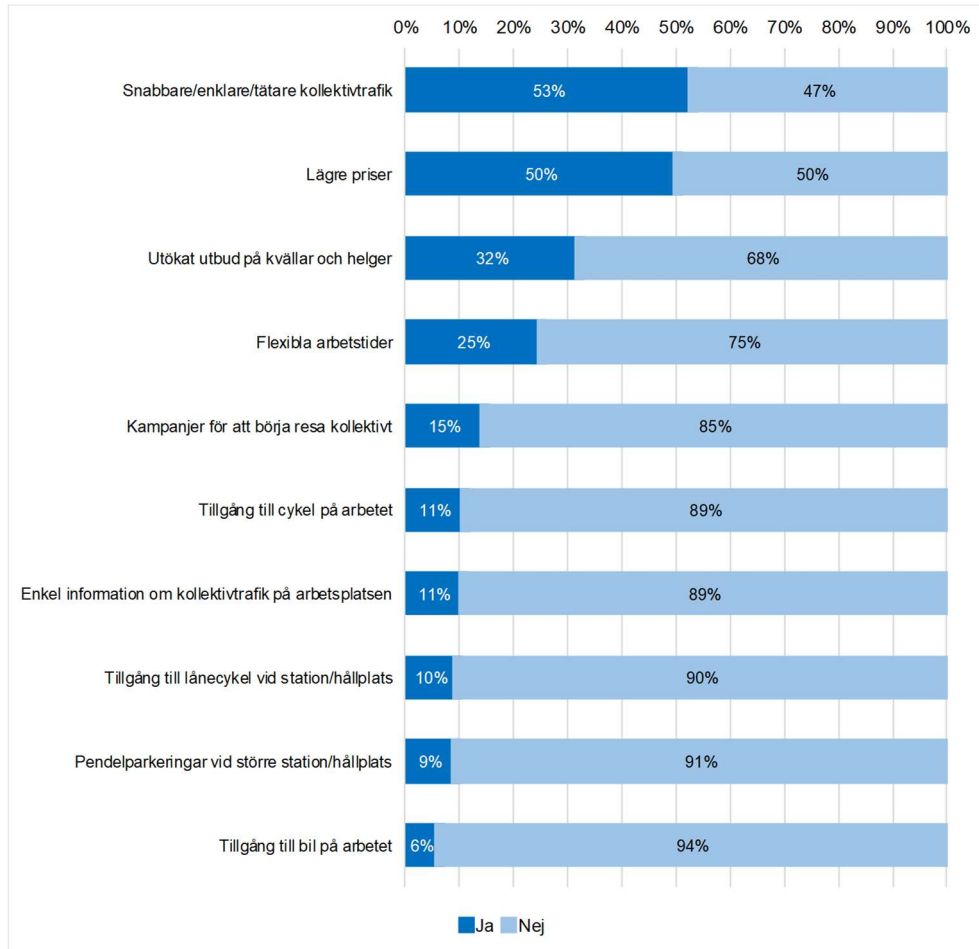
Figur Rangordning av åtgärder bland de medarbetare som vanligtvis reser med bil eller kollektivtrafik till sin huvudsakliga arbetsplats och med Umeå som verksamhetsort. N=1 855.

Alla medarbetare med Umeå som verksamhetsort

När alla medarbetare inom landstinget som arbetar i Umeå beaktas blir prioriteringsordningen följande:

- ▶ Snabbare/enklare/tätare kollektivtrafik
- ▶ Lägre priser
- ▶ Utökad utbud på kvällar och helger

Se figur nedan för fullständig prioriteringsordning.



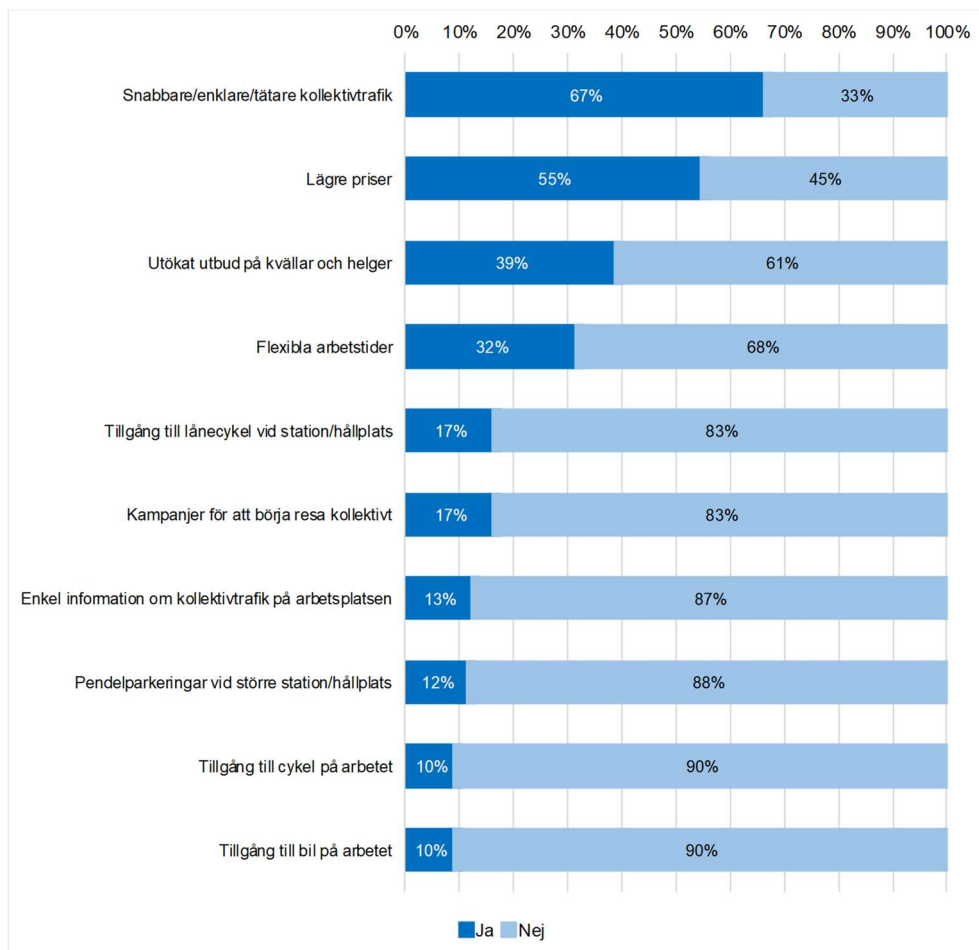
Figur Rangordning av åtgärder bland de medarbetare som har Umeå som verksamhetsort. N=338

Medarbetare med Skellefteå som verksamhetsort som vanligtvis reser till arbetet med bil eller kollektivtrafik

Bland de som arbetar i Skellefteå och som idag vanligtvis reser till arbetet med bil eller kollektivtrafik skulle följande åtgärder få störst andel av att börja resa med kollektivtrafik oftare eller förbättra för de som redan reser med kollektivtrafik:

- ▶ Snabbare/enklare/tätare kollektivtrafik
- ▶ Lägre priser
- ▶ Utökat utbud på kvällar och helger

Se figur nedan för fullständig prioriteringsordning.



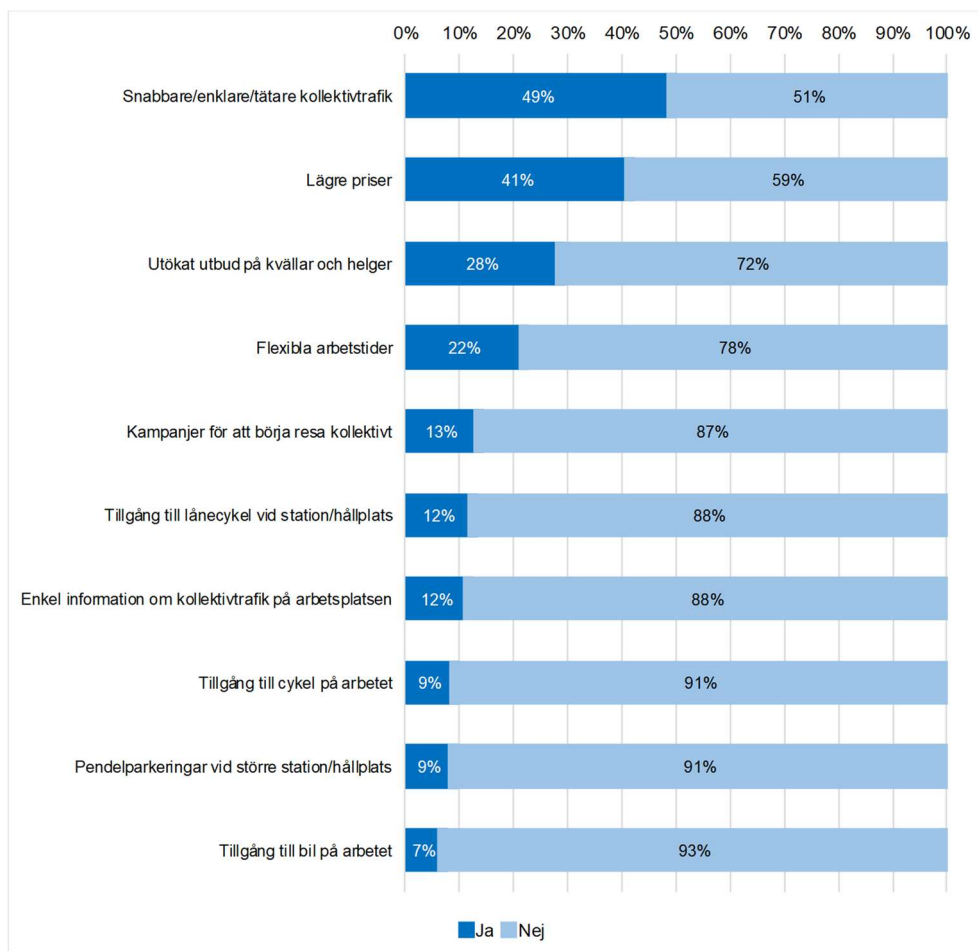
Figur Rangordning av åtgärder bland de medarbetare som vanligtvis reser med bil eller kollektivtrafik till sin huvudsakliga arbetsplats och med Skellefteå som verksamhetsort. N=513.

Alla medarbetare med Skellefteå som verksamhetsort

När alla medarbetare inom landstinget som arbetar i Skellefteå beaktas blir prioriteringsordningen följande:

- ▶ Snabbare/enklare/tätare kollektivtrafik
- ▶ Lägre priser
- ▶ Utökad utbud på kvällar och helger

Se figur nedan för fullständig prioriteringsordning.



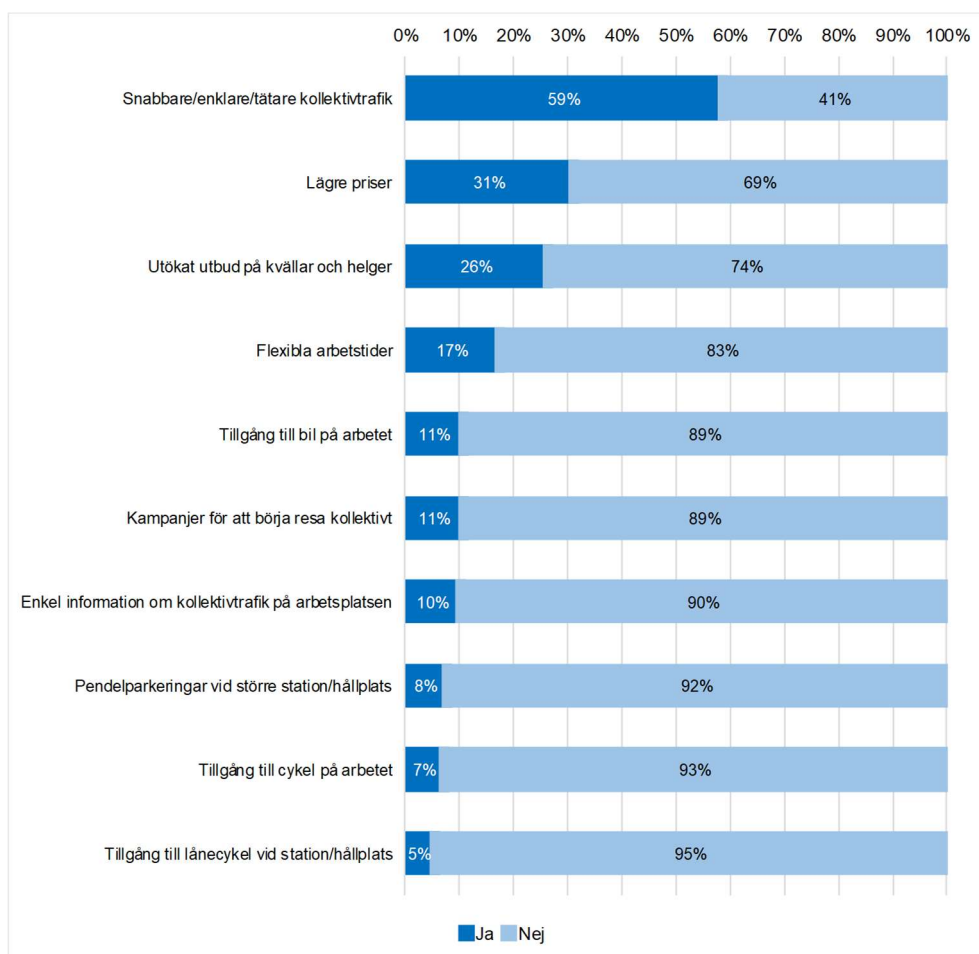
Figur Rangordning av åtgärder bland samtliga medarbetare som har Skellefteå som verksamhetsort. *N=931*

Medarbetare med Lycksele som verksamhetsort som vanligtvis reser med bil eller kollektivtrafik till arbetet

Bland de som arbetar i Lycksele och som idag vanligtvis reser till arbetet med bil eller kollektivtrafik skulle följande åtgärder få störst andel av att börja resa med kollektivtrafik oftare eller förbättra för de som redan reser med kollektivtrafik:

- ▶ Snabbare/enklare/tätare kollektivtrafik
- ▶ Lägre priser
- ▶ Utökat utbud på kvällar och helger

Se figur nedan för fullständig prioriteringsordning.



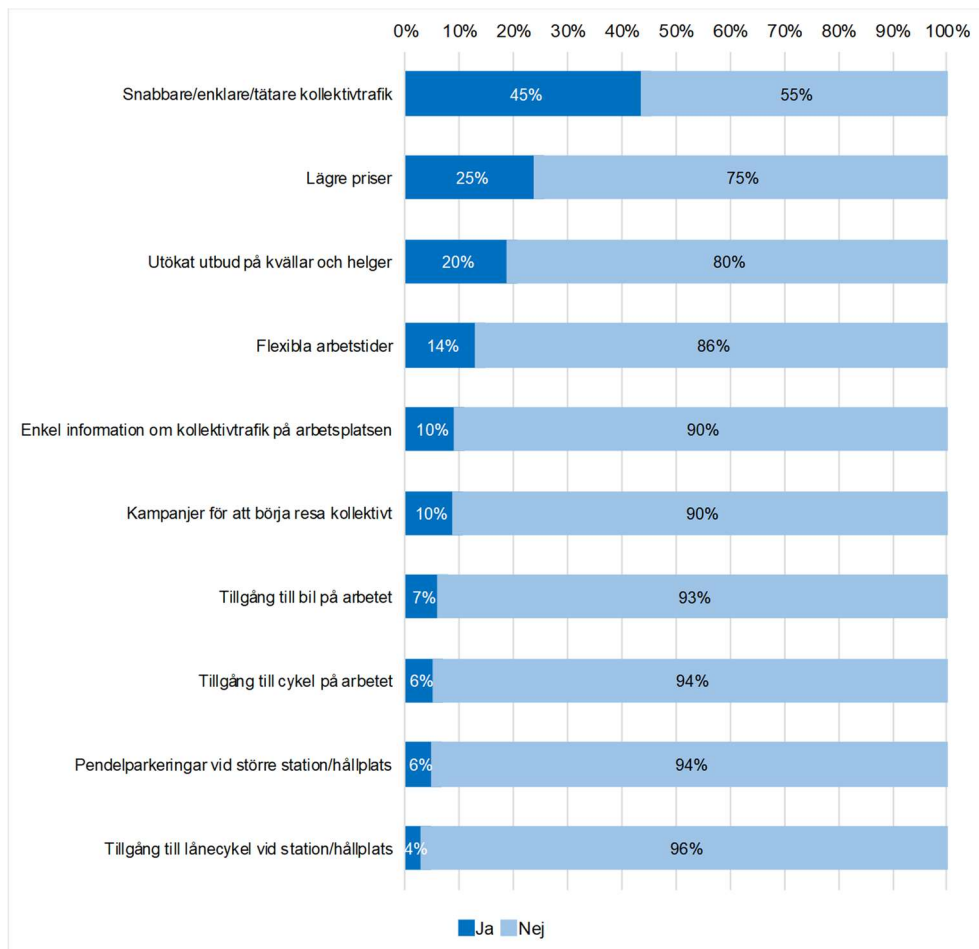
Figur Rangordning av åtgärder bland de medarbetare som vanligtvis reser med bil eller kollektivtrafik till sin huvudsakliga arbetsplats och med Lycksele som verksamhetsort. $N=167$.

Alla medarbetare med Lycksele som verksamhetsort

När alla medarbetare inom landstinget som arbetar i Lycksele beaktas blir prioriteringsordningen följande:

- ▶ Snabbare/enklare/tätare kollektivtrafik
- ▶ Lägre priser
- ▶ Utökad utbud på kvällar och helger

Se figur nedan för fullständig prioriteringsordning.



Figur Rangordning av åtgärder bland de medarbetare som har Lycksele som verksamhetsort. N=332

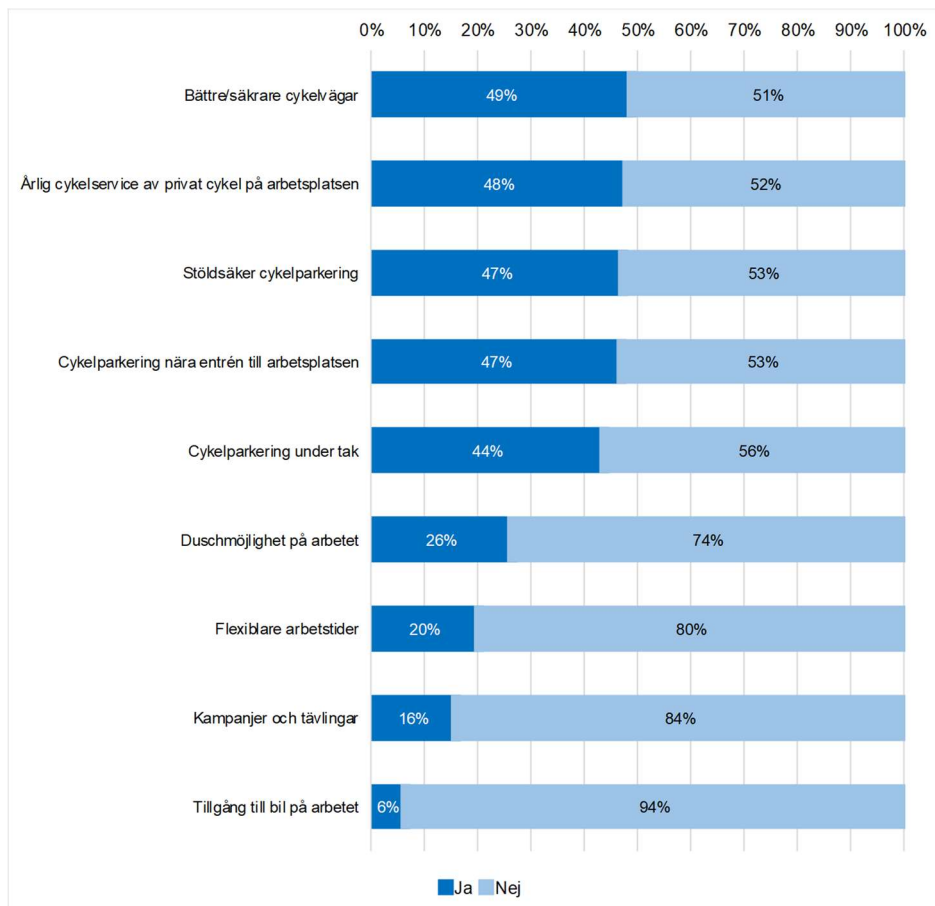
Bilaga 3: Gång- och cykelåtgärder per verksamhetsort

Medarbetare med Umeå som verksamhetsort som vanligtvis reser med bil, går eller cyklar

Bland de som arbetar i Umeå och som idag vanligtvis reser till arbetet med bil, går eller cyklar skulle följande åtgärder få störst andel av att börja gå/cykla oftare eller förbättra för de som redan går och cyklar:

- ▶ Bättre/säkrare cykelvägar
- ▶ Årlig cykelservice av privat cykel på arbetsplatsen
- ▶ Stödsäker cykelparkering
- ▶ Cykelparkering nära entrén till arbetsplatsen

Se figur nedan för fullständig prioriteringsordning.



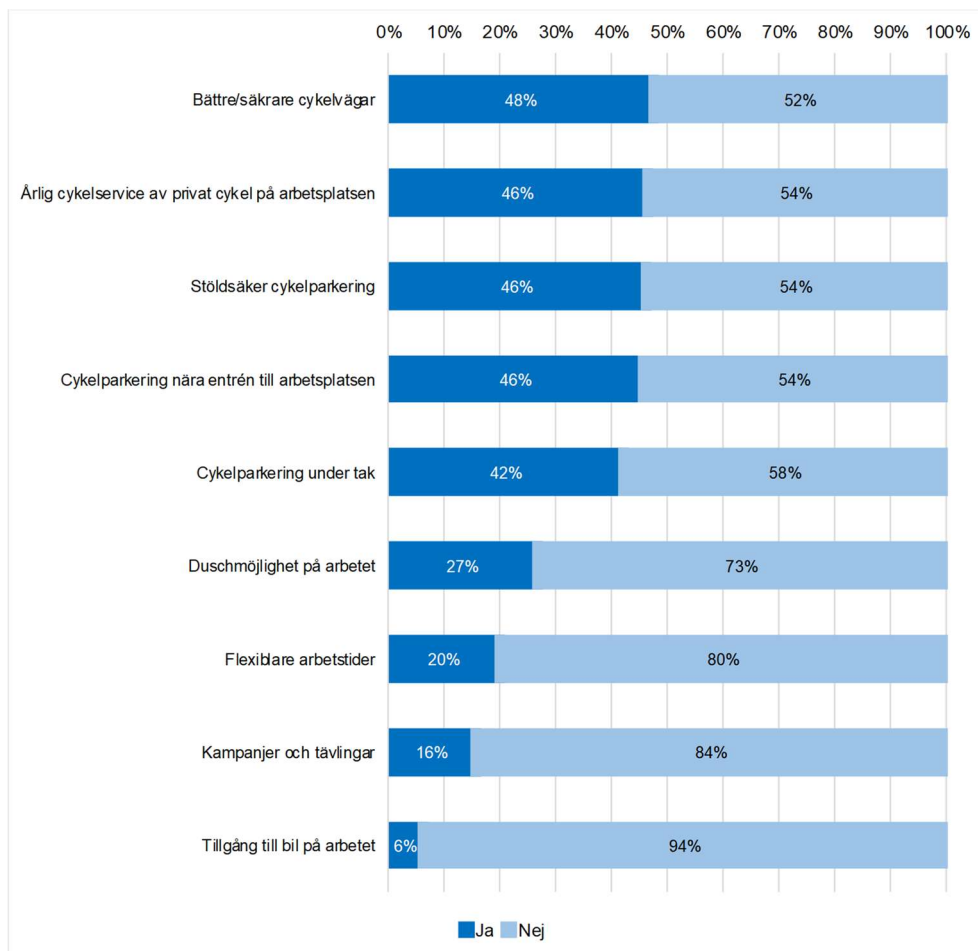
Figur Urval av de medarbetare som vanligtvis reser med bil, går eller cyklar till sin huvudsakliga arbetsplats och med Umeå som verksamhetsort. N=2 953

Alla medarbetare med Umeå som verksamhetsort

När alla medarbetare inom landstinget som arbetar i Umeå beaktas blir prioriteringsordningen följande:

- ▶ Bättre/säkrare cykelvägar
- ▶ Årlig cykelservice av privat cykel på arbetsplatsen
- ▶ Stödsäker cykelparkering
- ▶ Cykelparkering nära entrén till arbetsplatsen

Se figur nedan för fullständig prioriteringsordning.



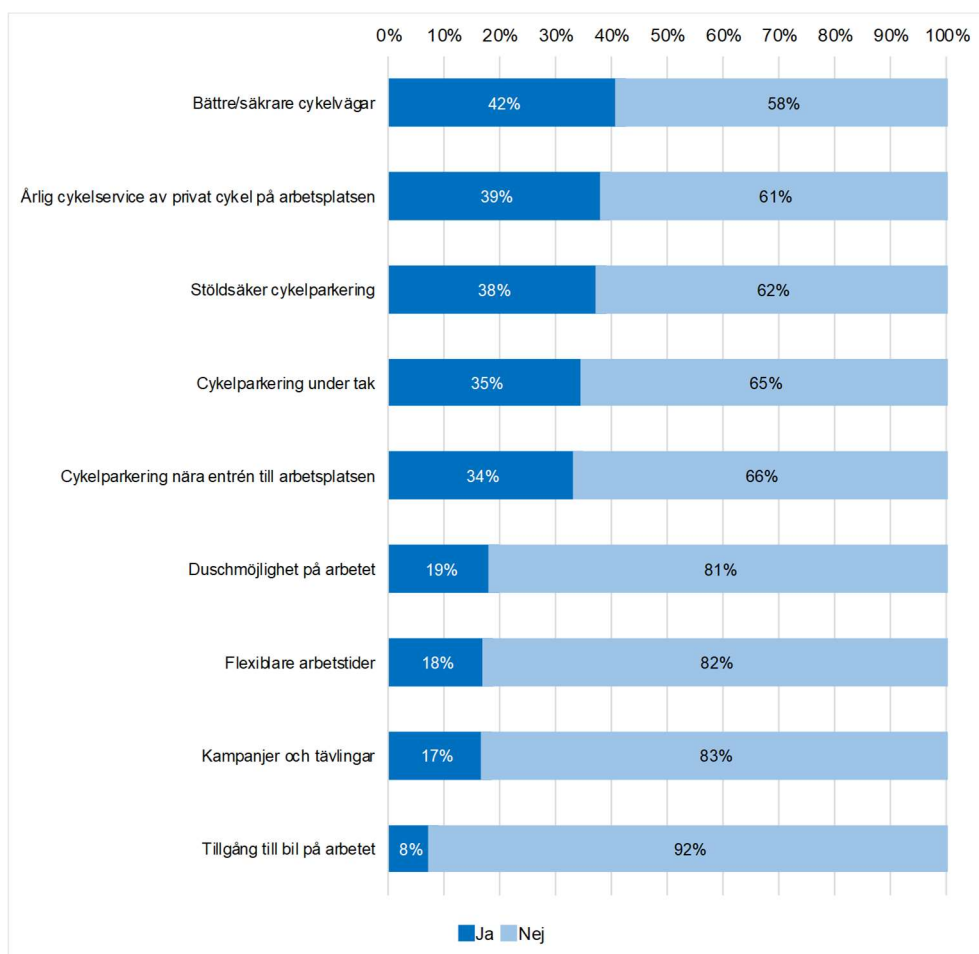
Figur Urval av samtliga medarbetare som med Umeå som verksamhetsort. N=3 338

Medarbetare med Skellefteå som verksamhetsort som vanligtvis reser med bil, går eller cyklar

Bland de som arbetar i Skellefteå och som idag vanligtvis reser till arbetet med bil, går eller cyklar skulle följande åtgärder få störst andel av att börja gå/cykla oftare eller förbättra för de som redan går och cyklar:

- ▶ Bättre/säkrare cykelvägar
- ▶ Årlig cykelservice av privat cykel på arbetsplatsen
- ▶ Stödsäker cykelparkering

Se figur nedan för fullständig prioriteringsordning.



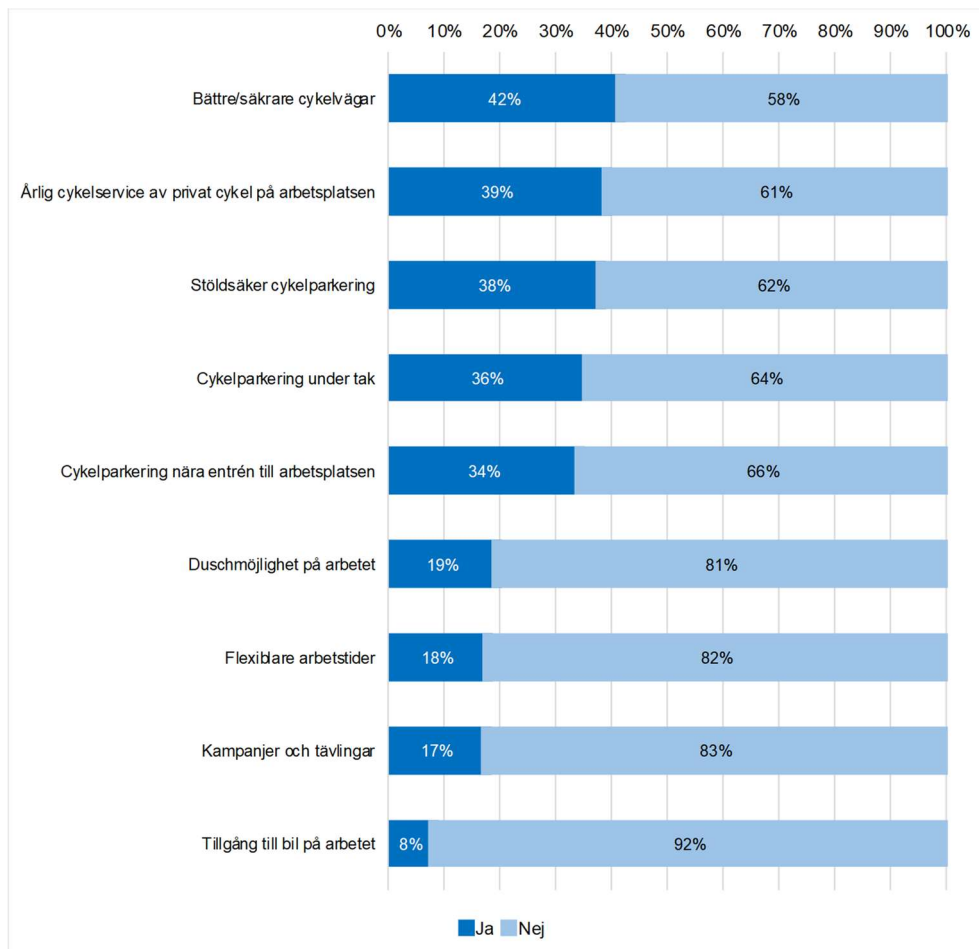
Figur Urval av de medarbetare som vanligtvis reser med bil, går eller cyklar till sin huvudsakliga arbetsplats och med Skellefteå som verksamhetsort. $N=895$

Alla medarbetare med Skellefteå som verksamhetsort

När alla medarbetare inom landstinget som arbetar i Skellefteå beaktas blir prioriteringsordningen följande:

- ▶ Bättre/säkrare cykelvägar
- ▶ Årlig cykelservice av privat cykel på arbetsplatsen
- ▶ Stödsäker cykelparkering

Se figur nedan för fullständig prioriteringsordning.



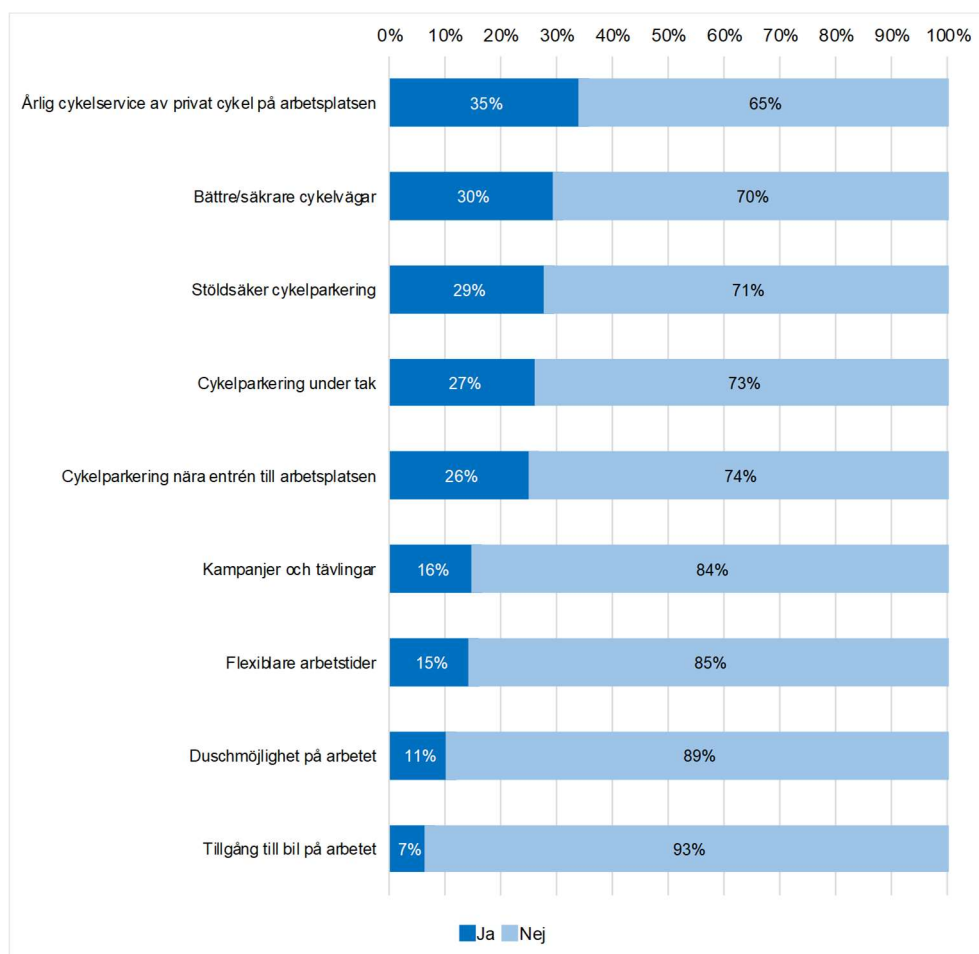
Figur Urval av samtliga medarbetare som med Skellefteå som verksamhetsort. N=931

Medarbetare med Lycksele som verksamhetsort som vanligtvis reser med bil, går eller cyklar

Bland de som arbetar i Lycksele och som idag vanligtvis reser till arbetet med bil, går eller cyklar skulle följande åtgärder få störst andel av att börja gå/cykla oftare eller förbättra för de som redan går och cyklar:

- ▶ Årlig cykelservice av privat cykel på arbetsplatsen
- ▶ Bättre/säkrare cykelvägar
- ▶ Stödsäker cykelparkering

Se figur nedan för fullständig prioriteringsordning.



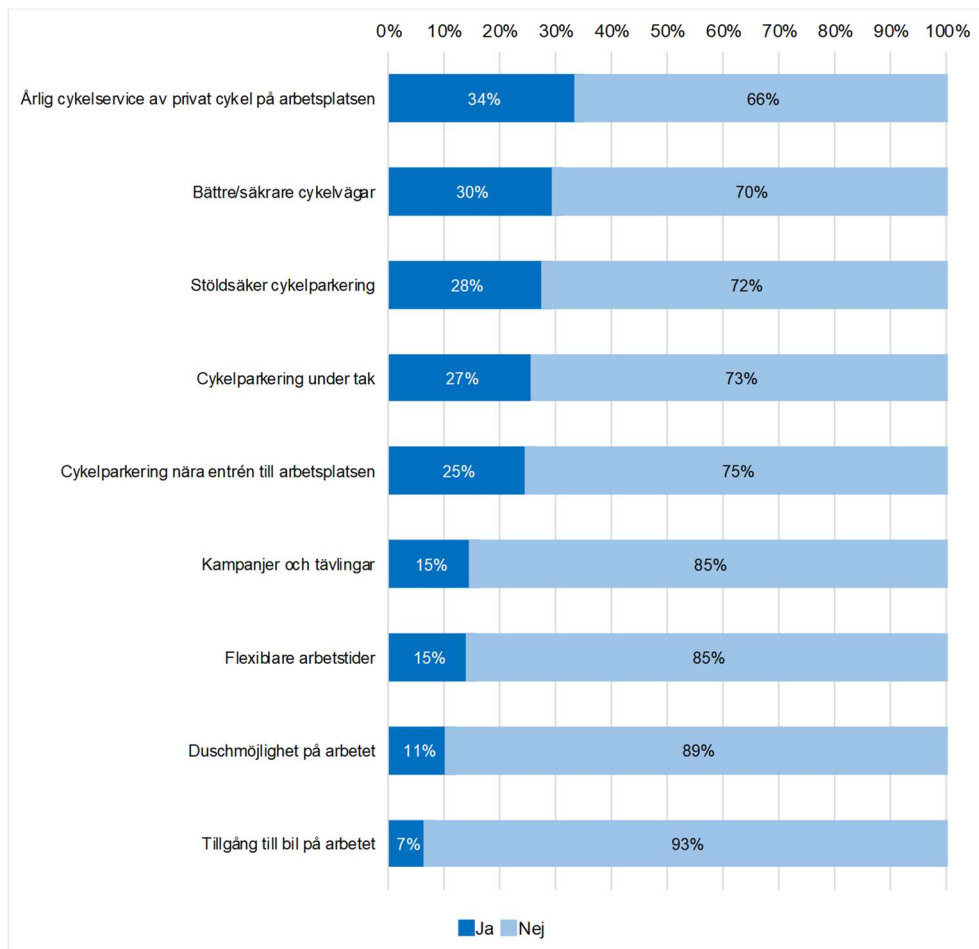
Figur Urval av de medarbetare som vanligtvis reser med bil, går eller cyklar till sin huvudsakliga arbetsplats och med Lycksele som verksamhetsort. N=325

Alla medarbetare med Lycksele som verksamhetsort

När alla medarbetare inom landstinget som arbetar i Lycksele beaktas blir prioriteringsordningen följande:

- ▶ Årlig cykelservice av privat cykel på arbetsplatsen
- ▶ Bättre/säkrare cykelvägar
- ▶ Stöldsäker cykelparkering

Se figur nedan för fullständig prioriteringsordning.



Figur Urval av samtliga medarbetare som med Lycksele som verksamhetsort. N=332