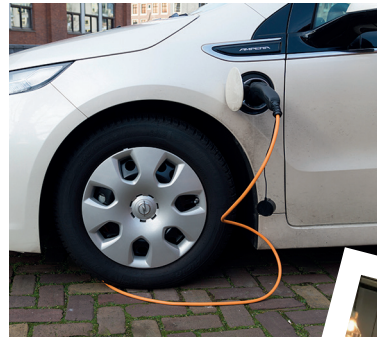
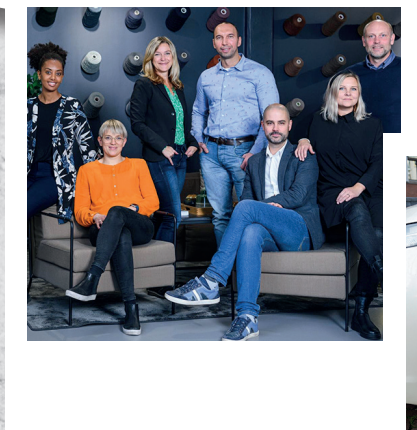
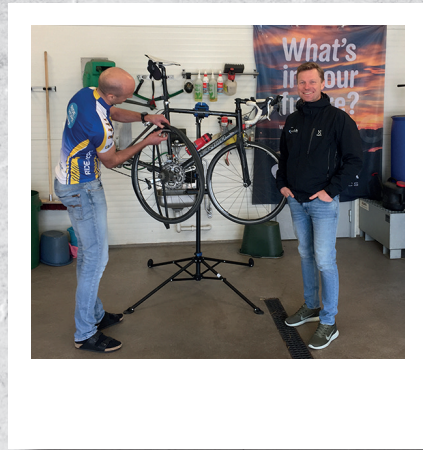


Grön resplan Mjärdevi

Linköping
CO₂
neutralt
2025



Uppföljning av arbetet med Grön resplan för Mjärdevi 2017-2019.

LINKÖPING
SCIENCE
PARK



Linköping
Där idéer blir verklighet



Mjärdevi i förhållande till Linköping C.

Projektägare: Linköpings kommun

Projektperiod: 2017-2019, uppföljning av resvanor skedde januari-februari 2020 (pre-Covid).

Science Park Mjärdevi 400 bolag, 7 000 anställda. 20 % svarsfrekvens på resvaneundersökningen såväl år 2017 som 2020.

Upphandlad konsult: Markus Robért, CERO <https://cero.nu/>

Länkar: <https://linkopingsciencepark.se/>, <https://www.linkoping.se/gronaresplaner>

Projektledare: Sandra Viktor, sandra.viktor@linkoping.se, 013-20 89 79

Innehåll

Bakgrund	5
Genomförande	7
Kollektivtrafik	7
Cykel	7
Fossilfria fordon	8
Bilpool/samåkning	8
Övrigt	8
Några goda exempel från företagen	9
Spin offs	10
Resultat	11
Fortsatt arbete	13
Samverkan	14



Bakgrund

Grön resplan för arbetsplatsområdet Science park Mjärdevi är en del i arbetet med att nå målet om ett koldioxidneutralt Linköping 2025.

Transporter svarar för nästan en tredjedel av de totala utsläppen och en bred palett av åtgärder krävs för att minska transporternas negativa klimatpåverkan.

Västra Valla där såväl Mjärdevi, Linköpings universitet och Vallastaden ligger, är starkt expansivt och en kapacitetsbrist på vägnätet fanns redan och förväntades öka i takt med att fler verksamheter etablerades och bostäder byggdes.

Kommunstyrelsen beslutade i juni 2016 att bevilja 300 tkr, genom resursmedel för klimatåtgärder, för att skapa en Grön resplan för Mjärdevi.

Projektidén förankrades med representanter från bolaget Science Park Mjärdevi, fastighetsägarna och de större bolagen. En projektledare tillsattes och upphandling av konsult skedde under den hösten. Vinnande anbudsgivare blev CERO- Climate and Economic Research in Organisations.

Under januari-februari 2017 inleddes arbetet med att ta fram en Grön resplan för området genom en större resvaneundersökning. Med CERO- analysen som underlag samskapades, via flera olika workshops, en handlingsplan för fler hållbara och effektiva tjänste- och pendlingsresor 2017-2019. Målet om att minska CO₂-utsläppen med 15 % antogs.





Genomförande

Under arbetet med åtgärder har följande samverkans grupper varit bidragande: Fastighetsägargruppen, mobilitetsaktörerna, företagen genom startandet av Sustainable Science Park med representanter från de större bolagen.

Här följer en sammanfattning av aktiviteterna som gav bäst effekt:

Kollektivtrafik

- *Tillgänglighetsanalys*- Då förbättrad kollektivtrafik var/är den åtgärd som kan få flest medarbetare att avstå från bilen så gjordes en tillgänglighets av kollektivtrafiken till Mjärdevi. Detta för att få kunskap om rådande förutsättningar och potentiella framtida möjligheter.
- *Testresenärskampanj*- där bilister från områden med särskilt goda kollektivtrafikförbindelser, utifrån tillgänglighetsanalysen, till Mjärdevi fick åka gratis med kollektivtrafiken under en månad. Uppföljning av denna kampanj visade att 27 % kommer att nyttja kollektivtrafiken mer än innan testperioden. 35 % kommer börja använda kollektivtrafiken för arbetspendling.
- *Prova på*- Som en ”Ställ bilen”-utmaning, under Mjärdevis årliga hälsokampanj Motionsrace, har anställda i parken fått prova på-kort å två veckor med Östgötatrafiken.

Cykel

- *Cykelparkeringsinventering*- Attraktiva, säkra och trygga cykelparkeringar är en effektiv åtgärd för att få fler att cykla. Under 2017 gjordes en inventering som visade att det i Mjärdevi fanns totalt 2 363 st cykelparkeringar av olika kvaliteter. Med detta som utgångspunkt har fastighetsägarna i Mjärdevi arbetat med att förbättra och utöka dessa.

- *Gratis cykelservice och uppmuntran*- I samband med Europeiska trafikantveckan har kommunen årligen erbjudit gratis cykelservice under en dag i parken samt delat frukostpåsar till de som färdas hållbart.
- *Cykelförbättringskartan*- Cybercom tog ett initiativ att utveckla en digital karta där anställa i Mjärdevi kunde rapportera in åtgärder som skulle göra det bättre och säkrare att cykla i området. Åtgärdsförslagen skickade in halvårsvis till miljö-och samhällsbyggnadsförvaltningen.
- *Cykelvänlig arbetsplats*- För att ge ledtrådar till företagen i Mjärdevi hur de kunde bli mer cykelvänliga utvecklades i samråd med Sustainable Science Park-gruppen konceptet Cykelvänlig arbetsplats.
- *Prova på elcykel*- Företagen har erbjudits låna elcyklar för bilister att prova på. Uppföljning visar att ca 50% av testresenärerna ska eller har köpt en elcykel efter prova på- perioden. Erbjudandet fanns även som en årlig aktivitet under Mjärdevi Motionsrace.
- *LinBike*- Hösten 2019 inrättades Linköpings elcykelpool med nod i Mjärdevi. Denna nod är en av de populäraste i Linköping.
- *Vintercyklistkampanj* - 60 cyklist, varav 10 i Mjärdevi blev utvalda att bli stadens vintercyklistambassadörer under 2019. De fick vinterutrustning till sin cykel i form av dubbdäck, lysen och reflexer i gengäld mot att de cyklar hela vintern och berättar om det på arbetsplatsen och i sociala medier.

Fossilfria fordon

- *El-och biogasbils showroom*- i Mjärdevi två omgångar.
- *Elladdinfrakunskapsföreläsning*- Påverkansarbete riktat främst till fastighetsägarna. Information om olika leverantörer och lösningar samt om Klimatklivet, Naturvårdsverkets bidrag för laddstationer.
- *Tjänstebilsutmaningen*- Uppmuntrat företagen att ansluta sig till Fossilfritt Sveriges initiativ som går ut på att företag/ organisationer enbart köper eller leasar miljöbilar, det vill säga elbilar (inkl. vätgas), laddhybrider eller biogasbilar.

Bilpool/samåkning

- *Bilpoolserbjudande*- Företagen fick erbjudande från Sunfleet om fri anslutning och tre fria månader utan fast avgift samt utbildningsmöte för personalen på arbetsplatsen.
- *Samåkningsgrupp för Mjärdevi*- Kommunen i samverkan med Skjutsgruppen hade workshops om samåkning samt skapade en samåkningsgrupp för arbetsplatsområdet

Övrigt

- *Öppna lunchföreläsningar*- tema mobilitet & klimat på Creative.
- *Stöd att skapa eller uppdatera resepolicy*- Kommunens energi- och klimatrådgivare erbjuder bolagen kunskapsstöd för detta.

- *Sustainable Science park*- kontinuerliga erfarenhetsutbyten och årliga aktivitetsplaner.
- *Klimatkompensera dina bilresor*- Under 2018 skapades en kampanj med syfte att 1) uppmärksamma den positiva cykeltrenden i Mjärdevi gentemot bilister för att få den sistnämnda gruppen att reflektera kring sina pendlingsvanor. 2) Få bilisterna att frivilligt klimatkompensera för sina resor. 3) Börja vänja Mjärdevibilisterna vid tanken att parkering snart kommer avgiftsbeläggas i området. Denna kampanj skapades i samverkan med Nudgely, Dukaten och Go Climate neutral. Många uppmärksammande denna kampanj men få bilister valde att teckna klimatkompensationsabbonemang i LinPark, Dukatens parkerings app.
- *Införande av parkeringsavgifter*- Flera fastighetsägare började avgiftsbelägga parkeringsplatser under 2019. Dock inte alla.
- *Budskap och kampanjer på storbildstavor och skärmar*- Tunnelbanelika kartor över restider med kollektivtrafiken och cykel samt tips för fler resfria möten osv.
- *Nyhetsbrev*- Mobilitetsnyheter skickas ut som månadsbrev, finns att prenumerera på.

Några goda exempel från företagen

Sick- Var det första bolaget som valde att få sina CERO-resultat särredovisade och skapade en egen handlingsplaner för att minska CO₂-utsläppen från resorna till, från och på jobbet. För att följa personalens restrender utvecklade de en pendlingsbarometer. De har en egen arbetsgrupp och aktivitetsplan. De arrangerar återkommande cykelfrukostar som uppmuntran till de som reser hållbart och i samverkan med fastighetsägaren har företaget omvandlat förråd till cykelrum samt tillskapat laddstolpar på parkeringsplatsen.

Nira- Satte ett ambitiöst mål om att minska koldioxidutsläppen från resor med 20 % på två år. De erbjuder i hög grad flexibla arbetsformer och distansarbete. Som en aktivitet under Grön resplan öppnade företaget upp ett cykelkök i en garagelänga med mek- och tvättmöjligheter. De har även en liten fordonspool med ex. elcyklar och onewheel för lokala tjänsteresor.

Combitech- Skapat ett uppskalningsbart statistikverktyg som samlar, presenterar och analyserar personalens klimatavtryck när de reser i tjänsten. Varje månad får medarbetare i en rapport se sitt eget resmönster och hur stor klimatpåverkan det genererar. Det har i sin tur bidragit till att medarbetarna minskade sina koldioxidutsläpp med 9 procent under 2018, och avsikten är att utsläppen fortsätter att minska med 16 procent årligen till 2022. Företaget har ökat antalet tjänsteresor på tåg väsentligt och tilldelades 2019 SJs miljödiplom.

Ericsson- Kontinuerligt upplåtit utrymme i sajtens månadsbrev för information om hållbart resande. Varit drivande i att uppmärksamma Car free day, del i att utveckla konceptet "Klimatkompensera bilresor" och Cykelvänlig arbetsplats. Sedan hösten 2019 finns en hållbarhetsgrupp på företaget med en utsedd cykelambassadör. I januari 2020 arrangerades en Sustainability fair med bland annat Grön resplan och cykeltema. Är aktiva i Linköpings initiativet och jobbar under året med en HVO-främjande kampanj i samverkan med Science park Linköping.

Cybercom- Anordnade ett 24-timmars eBike-hackaton "Hack a bike" i Linköping i samverkan med Cycle Europe under 2018. Som en aktivitet inom Grön resplan har de även utvecklat den digitala

”Cykelförbättringskartan” som gör det lätt att önska åtgärder och gilla andras förslag.

Advania- En av få företag som snabbt införde förmånscyklar. Medarbetarna får hyra en cykel under 3 år som finansieras genom ett bruttolöneavdrag. Efter de tre åren kan de antingen välja att köpa loss cykeln eller lämna den åter. De har även arrangerat cykeltävlingar där alla delta-gare registrerar sina cykelresor under 2 månader och mäter både sträcka och koldioxidbesparing.

Dataton- Var pionjärer att införa elbilar, 100% av företagets tjänste- och förmånsbilar går på el.

Spin offs

Sustainable mobility challenge (SMC) och *Linköping MaaS*- Science parken erbjöds under 2018 gå in i SMC som var ett nationellt initiativ drivet av SISP (Sveriges inkubatorer och Science Parks) och Energimyndigheten. Syftet med SMC var att hitta nya mobilitetslösningar och transporttjänster som är så pass attraktiva att vi minskar behovet av att äga en egen bil. Under -18 och -19 arbetade en regional projektledare med att bygga nätverk av aktörer/ behovsägare och sprida kunskap om MaaS- mobility as a service. Detta ledde upp till att en ansökan om att bygga en MaaS-tjänst i Linköping skickades in till Energimyndigheten. Denna beviljades vintern 2019 och under 2020-21 utvecklas och marknadsintroduceras denna tjänst för kombinerad mobilitet i Linköping.

<https://sanktkors.se/vara-projekt/linkoping-maas-mobility-as-a-service/>

Ride the future- Utvecklingsprojektet ”Ride the future” sker i samarbete mellan flera offentliga och privata aktörer; Linköping Science Park, VTI, Transdev Sverige, Östgötatrafiken, Linköpings kommun, Linköpings universitet, RISE och Akademiska Hus. Det är första gången i Sverige som det kör två självkörande elfordon från två olika tillverkare inom samma testområde. Syftet med projektet är att förstå hur självkörande minibussar kan bli en del av den moderna stadens hållbara mobilitetslösningar. Här studeras hur fordonen kompletterar den befintliga kollektivtrafiken och om det gör den mer attraktiv för fler resenärer, hur de två olika fordonen interagerar med varandra och med andra trafikant i olika situationer, året runt. Planen är att utöka sträckan

<https://ridethefuture.se/>

Framtidens Mobilitetshubbar- Hur kan framtidens mobilitetsstationer se ut? hur integrerar de olika transportslag så att de faktiskt underlättar för kombinerad, multimodal mobilitet? Linköpings kommun med Science Park Mjärdevi som case, gemensamt med RISE, Nacka kommun, OKQ8 och arkitekturbyrån Arup utvecklades modulära koncepter för urbana mobilitetsstationer samt tillhöriga affärs- och organisationsmodeller.

https://www.ri.se/sites/default/files/2019-06/MobilityHub%20konferens%2012juni_v4.pdf

Riktlinjer för hållbarhet, Science Park Mjärdevi- Intresset för klimat- och hållbarhetsutmaningarna ökade både internt i Science Park bolaget och bland företagen i parken med tiden arbetet med Grön resplan löpte på. 2019 växlade Science Park Mjärdevi AB upp arbetet och anställde en hållbarhetsnavigatör som bland annat tog fram riktlinjer för hållbarhet, stöttade bolagen i sitt hållbarhetsarbete, ordnade utbildningar för att öka kunskapen om globala målen och sporra till hur man med innovation kan lösa dagens och framtidens hållbarhetsutmaningar. Science Park Mjärdevi är den första innovationsmiljön i Sverige som tagit fram Riktlinjer för hållbarhet och detta har rönt uppmärksamhet och nyfikna blickar.

KAPITEL 3



Fortsatt arbete

Då 16 % av bilisterna som reser fem dagar i veckan har under fem kilometer till arbetet har sannolikt Science parken god potential att minska sina utsläpp ytterligare genom att få fler att cykla eller gå till arbetet.

Förbättrad kollektivtrafik är fortfarande den åtgärd som kan få flest medarbetare att avstå från bilen men färre har angivit den åtgärden än 2017. Fler önskar säkra cykelparkeringar och möjligheten att duscha och byta om på arbetsplatsen.

Det finns även en hög potential att uppmuntra fler medarbetare att byta till elfordon/laddfordon genom att installera fler laddstolpar, vilket skulle minska utsläppen ytterligare. Laddinfra, säkra cykelparkeringar och dusch/omklädningsmöjligheter är främst en fråga för fastighetsägarna i arbetsplatsområdet att arbeta vidare med.

En viktig policyfråga för arbetsgivare med anställda boende på längre avstånd, är huruvida man får tillåtelse att få räkna restid som arbetstid (gäller främst tågpendlare som har bäst förutsättningar att arbeta under arbetspendlingsresan).

Samverkan

En del frågor kan vi inte lösa var för sig, som individer, inom ett företag eller i den enskilda kommunen. Vi måste söka gemensamma svar och lösningar. När fler gör mer, då blir det större effekt.

Kommunen har ett ansvar att skapa strategiska och långsiktiga relationer som ökar medvetenheten kring klimatfrågan och samskapa åtgärder som leder till att uppnå fler hållbara levnads- och resmönster.

Arbetet med Grön resplan för såväl Regionen, Linköpings kommun och Science Park Mjärdevi har

sammanlagt gett mycket goda resultat. Sedan 2019 arbetar Linköpings kommun med ytterligare fyra gröna resplaner i större arbetsplatsområden; City, Garnisonen, Linköpings Universitet och Saab, detta med finansieringsstöd av Energimyndigheten. Planen framåt är att få alla dessa Gröna resplaner att samverka mera. Inte minst för kunskapsutbyte utan även kring åtgärder och kampanjer för att nå större effekt.

Sedan namnbytet och det nya ägardirektivet, som Kommunfullmäktige antog 2020, har Science Park Linköping en bredare roll och funktion, att vara en möjliggörare för hela den innovationskraft som finns i Linköping. Den kraften kommer tas tillvara för att nå såväl lokala, nationella och globala klimatmål.

Processledningsmodellen CERO

Denna CERO-uppföljning av Linköping Science Park's arbetspendling baseras på en digital resvaneundersökning vintern 2020. Resultaten visar att de totala utsläppen per anställd har minskat mellan år 2017 och 2020. Givet antagandet att de medarbetare som besvarat enkäten är representativa för arbetsplatsområdet (20% svarsfrekvens) har utsläppen minskat med 24 % sedan 2017 vilket är en utveckling i rätt riktning utifrån Linköpings offensiva mål om klimatneutralitet till år 2025. Att nå hög svarsfrekvens i ett stort företagsområde med många medarbetare är emellertid en utmaning och den exakta utsläppsreduktion som redovisas i denna analys bör därför tolkas med försiktighet.

Tre huvudskäl kan pekas ut som främst bidragande till den positiva utvecklingen av sänkta utsläpp sedan mätningen 2017:

- Andelen medarbetare som reser med bil till arbetet och antal resta kilometer med bil har minskat (tydligt är även att medarbetare som reser med bil fem dagar i veckan till viss del ersatts av "blandresenärer" som växlar färdmedel olika dagar i veckan).
- Andelen medarbetare som samåker mer har ökat med 5 %
- Andelen medarbetare som reser med kollektivtrafik (inkl regionbuss) har ökat med 2%
- Andelen cyklister har ökat med 4 %, vilket motsvarar en ökning med ca 500 cyklister sedan förra mätningen (ökning från knappt 2500 till 3000 cyklister inräknat ecykel).
- Andelen elfordon/laddhybrider har ökat väsentligt.

Då 16 % av bilisterna som reser fem dagar i veckan har under fem kilometer till arbetet har sannolikt Linköping Science Park god potential att minska sina utsläpp ytterligare genom att få fler att cykla eller gå till arbetet. Förbättringspotential finns även rörande kollektivtrafiken som (även i denna mätning) av många upplevs som otillräcklig i konkurrens med bil. Likt vid tidigare mätning uttrycker många medarbetare att man kan tänka sig att avstå från bilen om kollektivtrafikförbindelserna förbättras. Linköping Science Park har även potential att uppmuntra fler medarbetare att byta till elfordon/laddfordon genom att installera fler laddstolpar, vilket skulle minska utsläppen ytterligare.



Arbetspendling

Under januari 2017 genomfördes en enkätundersökning avseende anställdas och studenters resvanor inom Linköping Science Park. 2020 har en uppföljande enkätundersökning gjorts. Antal anställda är nu 7 000 och 1 434 svarade, vilket ger en svarsfrekvens på 20 %. Grundmaterialet har "tvättats" där orimliga svar tagits bort.

Arbetspendling - resbeteende

Nedan visas en total sammanställning av antal kilometer per år vid arbetspendling mellan anställdas hem och arbetsplatsen inom Science Park Linköping, uppdelat på de alternativa färdätten bil (förare), bil (samåker), infartsparkering, kollektivtrafik, regionbuss, tåg, MC/moped, elcykel, cykel, gång eller annat färdmedel. Svaren är viktade och omräknade för att kunna ge en generell totalbild för Linköping Science Park's anställda med hänsyn till att alla inte besvarat enkäten. Totalt rese de anställda Linköping Science Park ca 48 miljoner km till och från arbetet per år (684 mil/anställd). 2016 reste medarbetarna ca 46 miljoner km till och från arbetet per år (730 mil/anställd).

Nedanstående tabell och diagram visar färdmedelsfördelning och andel trafikarbete (andel resta kilometer med respektive färdmedel) från 2017 och 2020.

2020

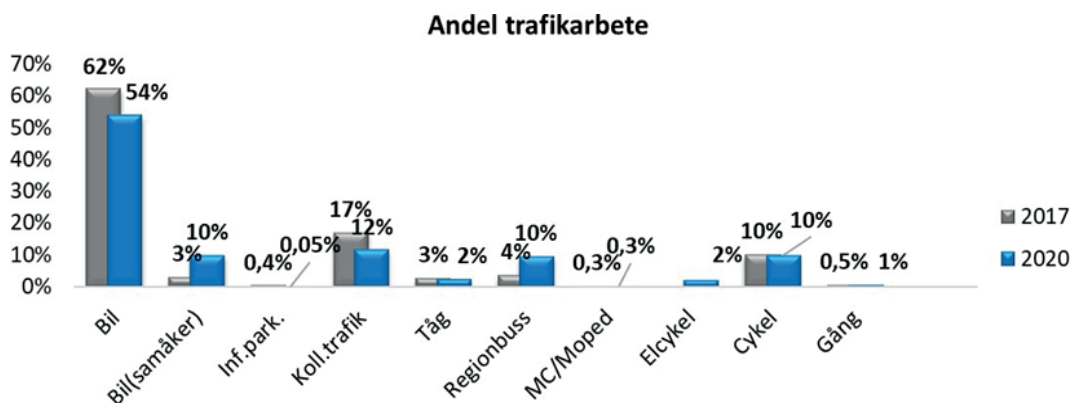
	Bil	Bil (samåker)	Inf.park	Koll.trafik	Tåg	Regionbuss	MC/Moped	Elcykel	Cykel	Gång	Annat
Anställda/färdmedel	3568	676	10	832	66	376	32	425	2565	278	27
Andel medarbetare	51%	10%	<1%	12%	1%	5%	<1%	6%	37%	4%	<1%
Km/färdmedel	25 754 103	4 683 888	22 357	5 522 434	1 176 127	4 558 455	161 137	1 006 057	4 661 902	282 499	28 732
Andel trafikarbete	54%	10%	<1%	12%	2%	10%	<1%	2%	10%	1%	<1%

Observera att andelen medarbetare inte summerar till 100 % i och med att en del av personalen använder flera färdmedel under en arbetsvecka.

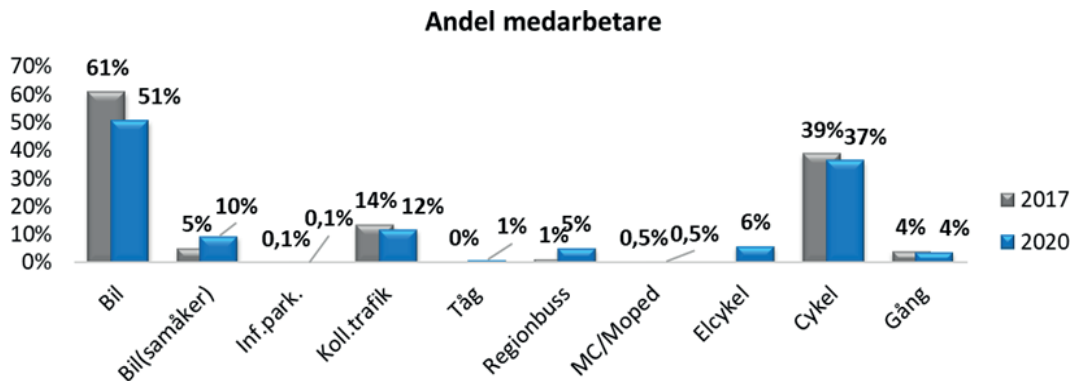
2017

	Bil	Bil (pass)	Inf.park.	Koll.trafik	Fjärrtåg	Långfärdsbuss	MC/Moped	Cykel	Gång	Annat
Anställda/färdmedel	3 859	336	5	865	28	85	31	2 465	269	47
Andel medarbetare	61%	5%	<1%	14%	<1%	1%	<1%	39%	4%	1%
Km/färdmedel	28 484 375	1 407 750	188 811	7 750 437	1 241 710	1 676 254	156 871	4 703 312	218 302	145 264
Andel trafikarbete	62%	3%	<1%	17%	3%	4%	<1%	10%	<1%	<1%

Observera att andelen medarbetare inte summerar till 100 % i och med att en del av personalen använder flera färdmedel under en arbetsvecka.

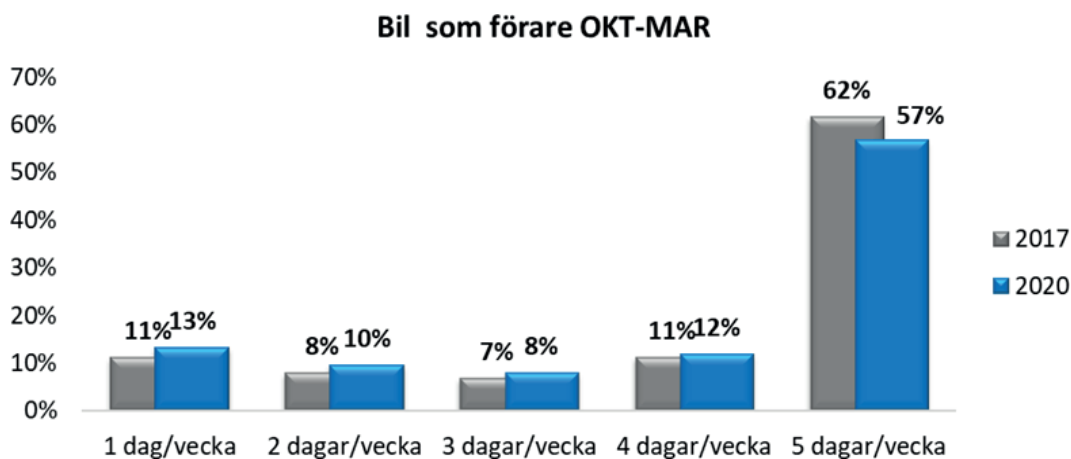
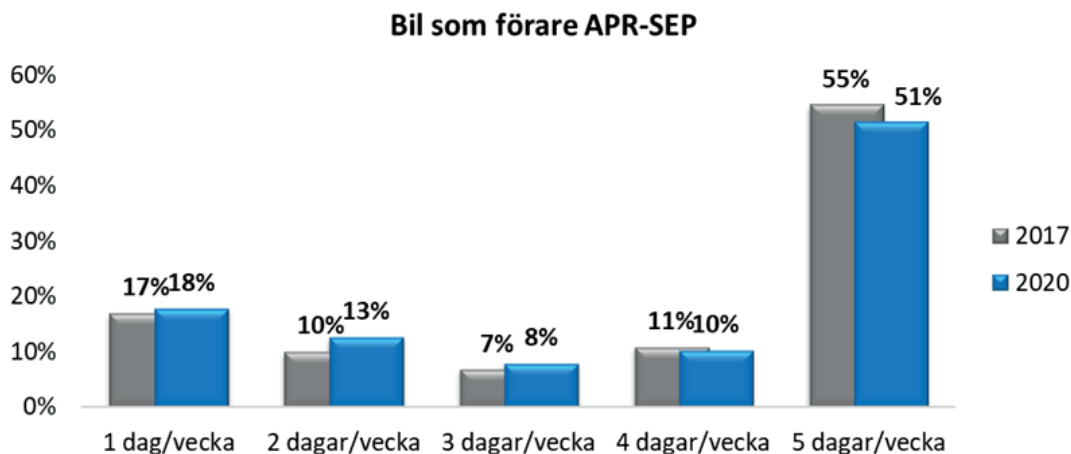


Trafikarbetet med bil har minskat med 8 % sedan 2017. Trafikarbetet med kollektivtrafik, tåg och regionbuss är sammanlagt kvar på samma nivå sedan 2017. Trafikarbetet med cykel och gång har ökat med 2,5 %.



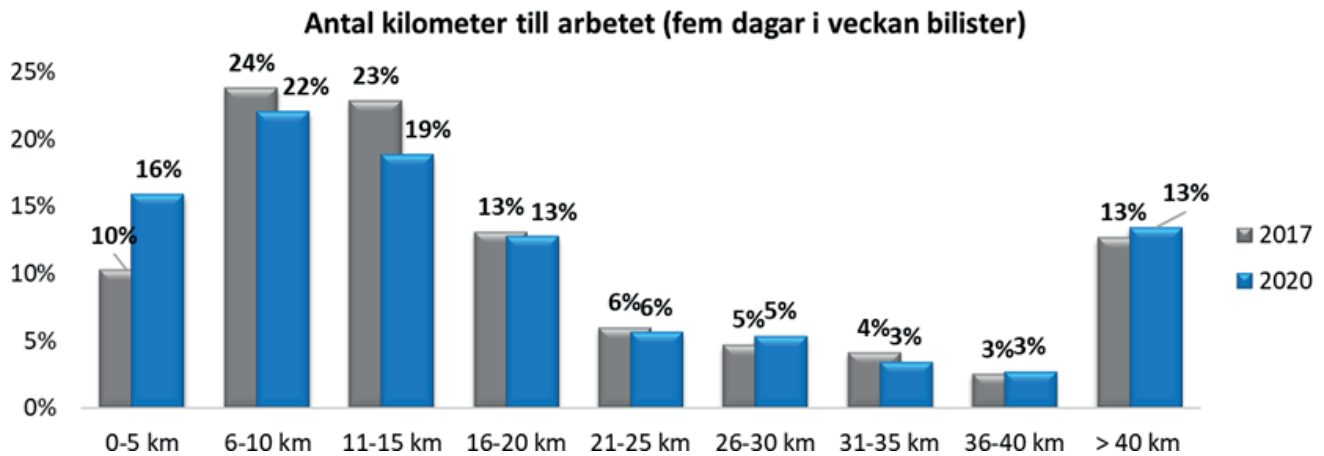
Andelen medarbetare som reser med bil till arbetet till Linköping Science Park har minskat med 10 % sedan 2017. Andelen som reser med kollektivtrafik, tåg och regionbuss har sammanlagt ökat med 3 %. Andelen medarbetare som cyklar och går till arbetet har sammanlagt ökat med 4 % och är nu uppe i hela 47 %.

Nedanstående diagram visar hur fördelning över hur många dagar i veckan bilisterna reser till arbetet.



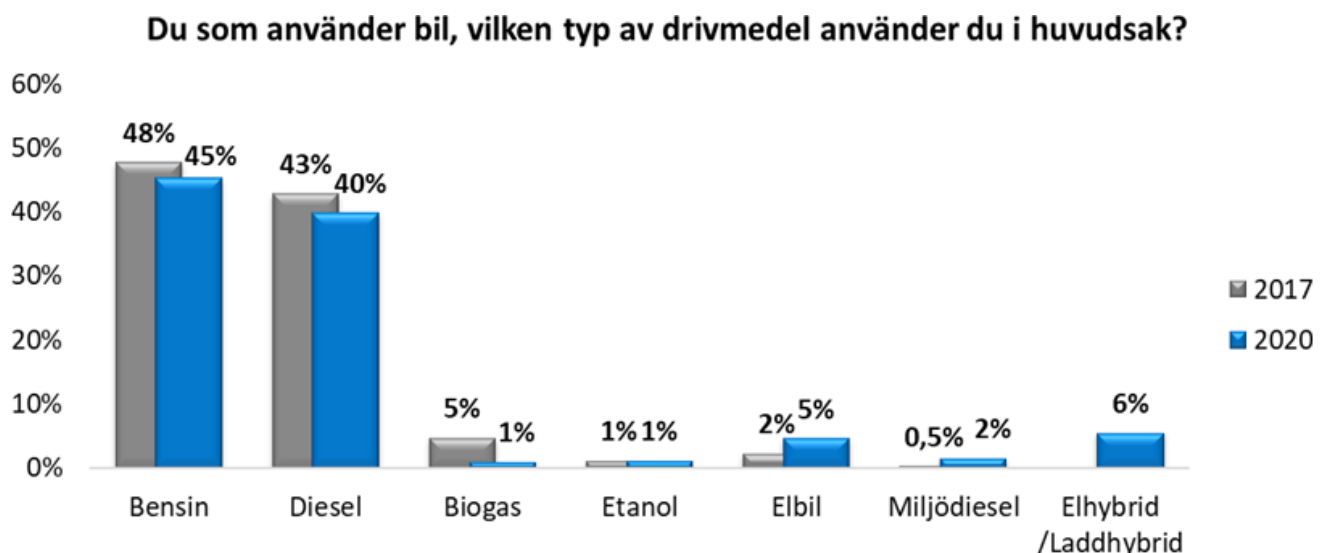
Under sommarhalvåret har andelen fem dagar i veckan bilister minskat med 4 % och under vinterhalvåret har dessa bilister minskat med 5 %.

Nedanstående diagram visar antal kilometer till arbetet för de som arbetspendlar med bil fem dagar i veckan.

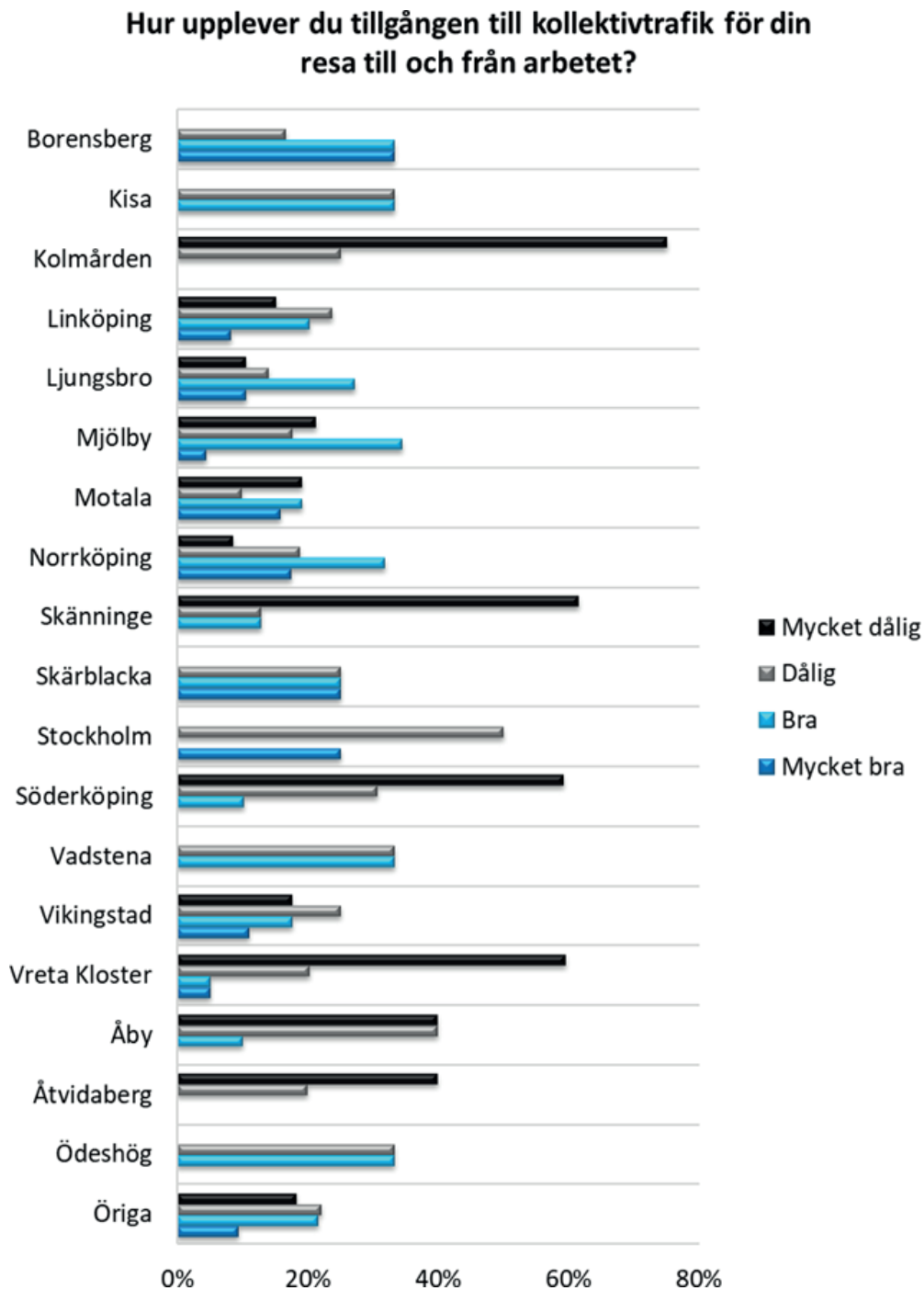


De som har under fem kilometer till sin arbetsplats har ökat med 6 %, medarbetare med avstånd mellan 6–10 kilometer har minskat med 2 % och de som har mellan 11–15 kilometer har minskat med 4 %.

Nedanstående diagram visar vilket drivmedel medarbetarna använder idag jämfört med 2017. Andelen som använder bensin och diesel har minskat med 3 % vardera. 2020 var elbilar och elhybrider/laddhybrider uppdelade i olika alternativ vilket inte fanns 2017. Rena elbilar är idag 5 % och elhybrider/laddhybrider 6 %. 2017 var dessa kategorier tillsammans 2 %.



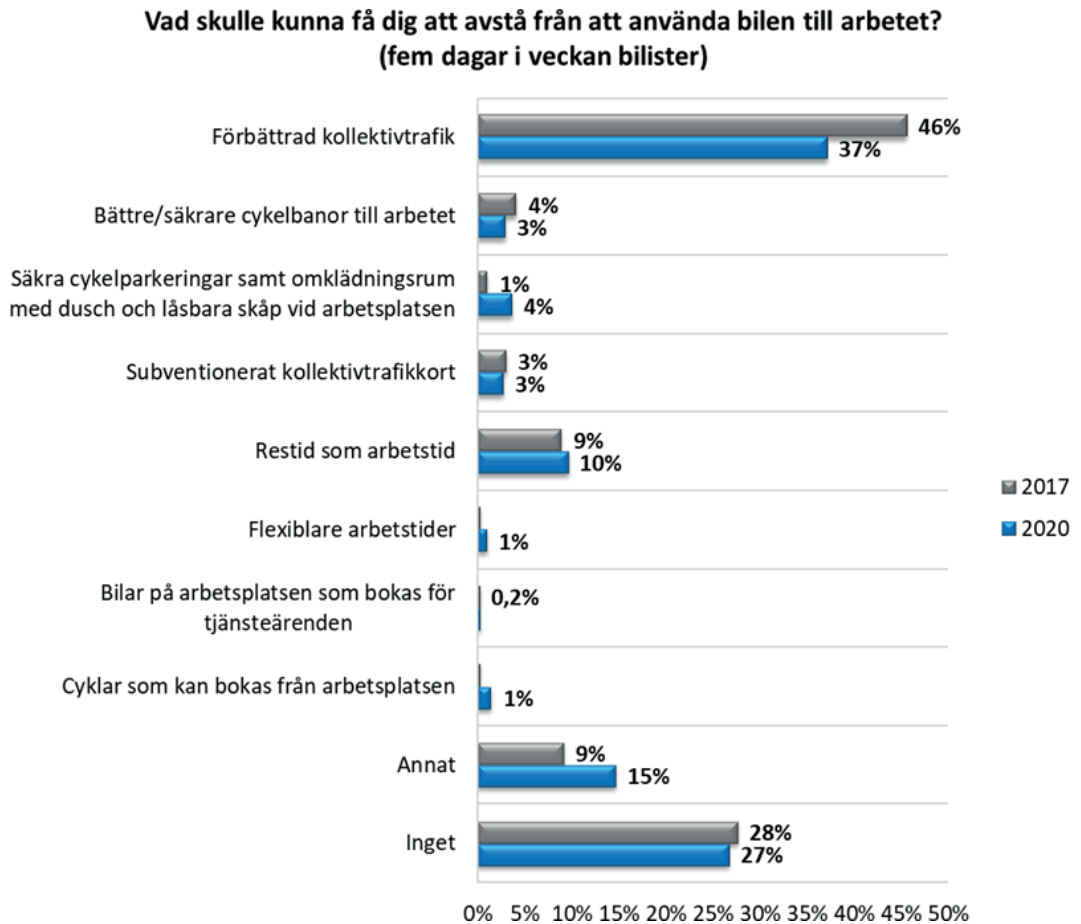
Nedanstående diagram visar hur medarbetarna i Linköping Science Park upplever kollektivtrafiken idag 2020.



2017 var staplarna mer svarta och grå än de är idag 2020, dvs medarbetarna ser ut att överlag uppleva kollektivtrafiken något bättre än 2017 vilket är positivt.

Vad skulle få dig att byta bilen mot annat färdmedel?

Diagrammet nedan visar vad som skulle kunna få bilisterna som reser fem dagar i veckan att välja ett annat färdmedel än bilen till arbetet.

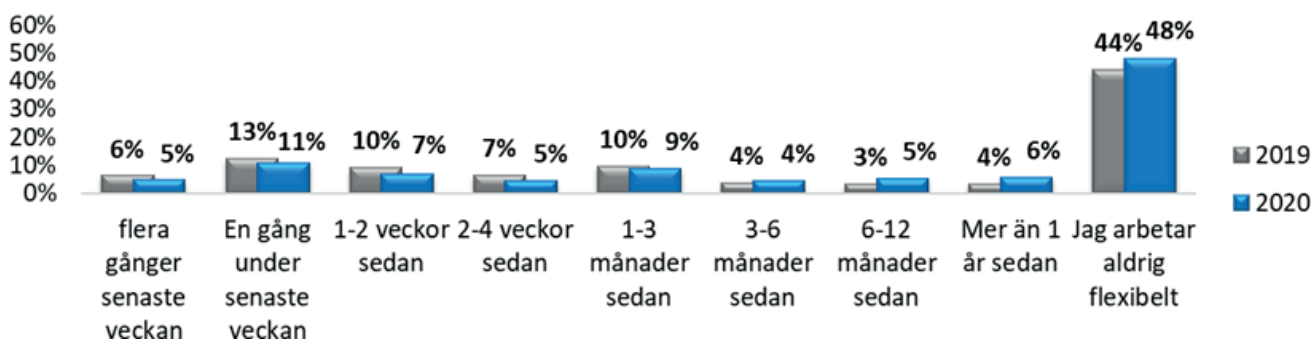


Förbättrad kollektivtrafik är fortfarande den åtgärd som kan få flest medarbetare att avstå från bilen men den har minskat sedan 2017. En viktig policyfråga för arbetsgivare med anställda boende på längre avstånd, är huruvida man får tillåtelse att få räkna restid som arbetstid (gäller främst tågpendlare som har bäst förutsättningar att arbeta under arbetspendlingsresan).

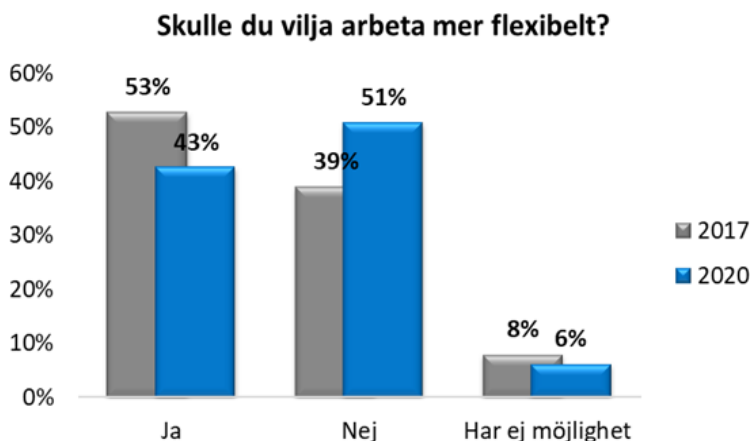
Flexibelt arbete

Med flexibelt arbete menas att ordinarie arbetsuppgifter delvis sköts från hemmet vid arrangerad arbetsplats. Nedanstående diagram visar hur ofta medarbetarna arbetar flexibelt jämfört med 2017. De som aldrig arbetar flexibelt har ökat med 4 % sedan 2017.

En del medarbetare arbetar vid behov på andra arbetsplatser/adresser än den man är placerad på. Ange om du gör detta och i så fall när du gjorde det senast.



Nedanstående diagram visar om medarbetarna skulle vilja arbeta mer flexibelt.



En hög andel medarbetare (43 %) är positiva till att arbeta mer flexibelt. Denna andel har dock minskat med 10 % sedan 2017.

Arbetspendling – omfattning, kostnad och CO₂ utsläpp totalt

Arbetspendling omfattning, kostnader och CO₂ utsläpp per olika restyper och färdmedel 2020

Arbetspendling									
	Bilförare	Inf.park	Kollektivtrafik	Tåg	Regionbuss	MC/Moped	Elcykel	Cykel och gång	Arbetspendling totalt **
Mkm/år	25,75	0,02	5,52	1,18	4,56	0,16	1,01	4,94	47,83
Procent av totala antalet färd mkm	54 %	0 %	12 %	2 %	10 %	0 %	2 %	10 %	100 %
Mkr/år	90,14	0,08	5,72*	2,19*	4,76*	0,16	-	-	103,05
Procent av totala kostnaden	87 %	0 %	6 %	2 %	5 %	0 %	-	-	100 %
Ton CO ₂ /år	4 284,02	4,32	182,24	0	268,95	16,11	0,50	-	4 756,15
Procent av totala utsläppen	90 %	0 %	4 %	0 %	6 %	0 %	0 %	-	100 %

** I arbetspendling totalt ingår samåkning i bil med 4,68 Mkm/år. Annat färdmedel ingår inte då det inte går att räkna fram utsläpp för detta färdmedel.

* Kostnaderna för resor med kollektivtrafik har antagits resor med Östgotatrafiken 30-dagarsbiljett stadszon 6 875 kr/år och anställd. Fjärrtåg har antagits resor med SJ, medelvärde av kostnaden för närliggande pendlarsträckor 30-dagarskort 33 143 kr/år och anställd. Långfärdsbuss har antagits resor med Östgotatrafiken 30-dagarsbiljett län 12 650 kr/år och anställd.

- Totalt genereras drygt 4 700 ton CO₂ utsläpp av pendlingsresandet till och från Linköping Science Park under ett år.
- Bilresor står för 90 % av utsläppen från pendlingsresorna. 2017 stod bilresor för 92 % av utsläppen.

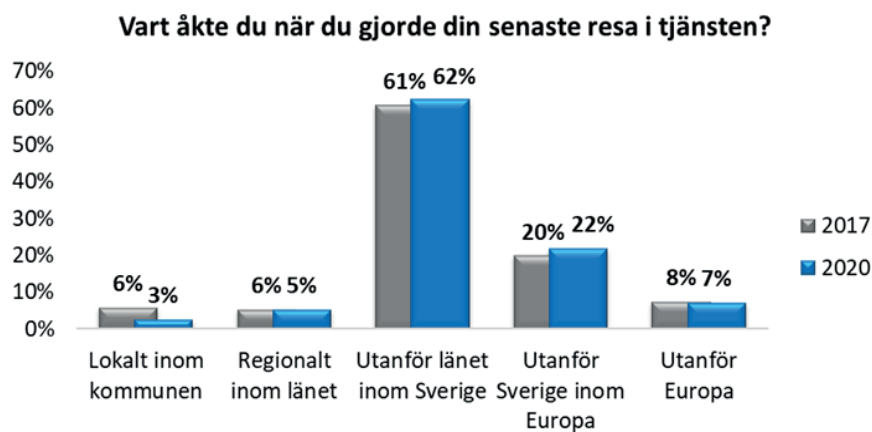
Arbetspendling - kostnader och utsläpp för olika restyper/färdmedel per capita

Arbetspendling 2020									
	Bilförare	Inf.park	Kollektivtrafik	Tåg	Regionbuss	MC/Moped	Elcykel	Cykel och gång	Arbetspendling totalt
Kr/cap 7 000 anst.	12 877	11	817	312	679	23	-	-	14 719
KgCO ₂ /cap 7 000 anst.	612	1	26	0	38	2	0	-	679

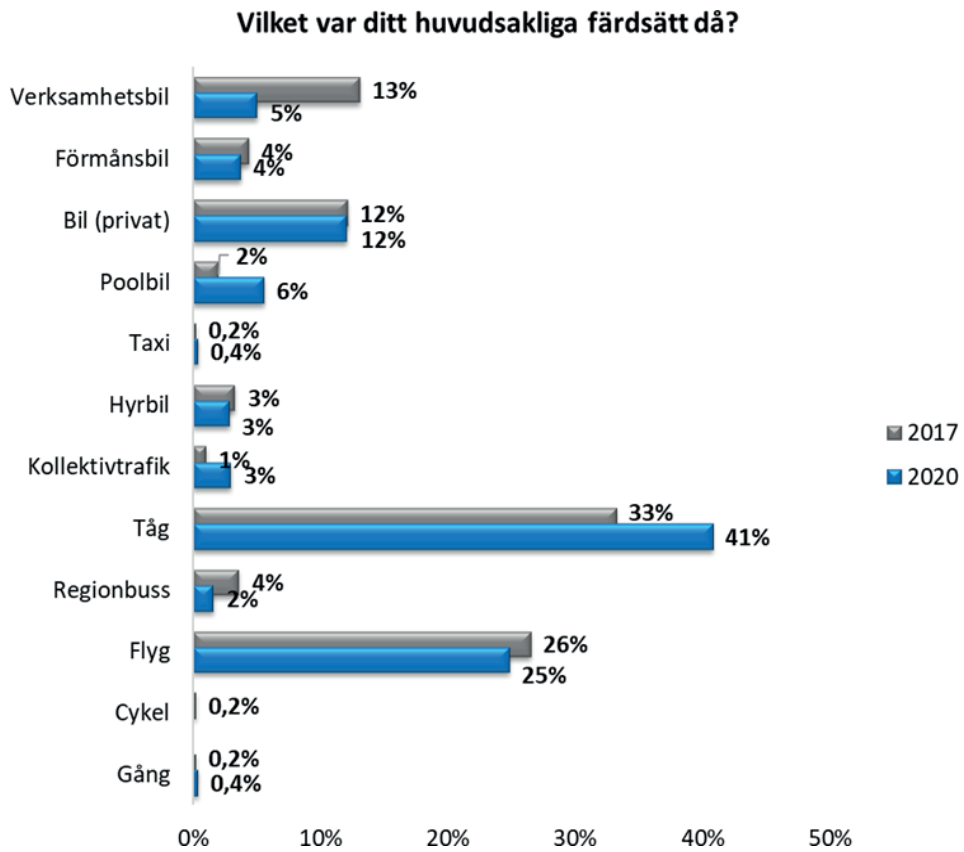
Tjänsteresor

Tjänsteresor – Resbeteende

I webbenkäten ingick frågorna vart man reste och med vilket färdmedel man reste vid sin senaste tjänsteresa. Resmönstret för tjänsteresor ser i stort sett ut som 2017, där resor utanför länen inom Sverige dominerar med 62 %.

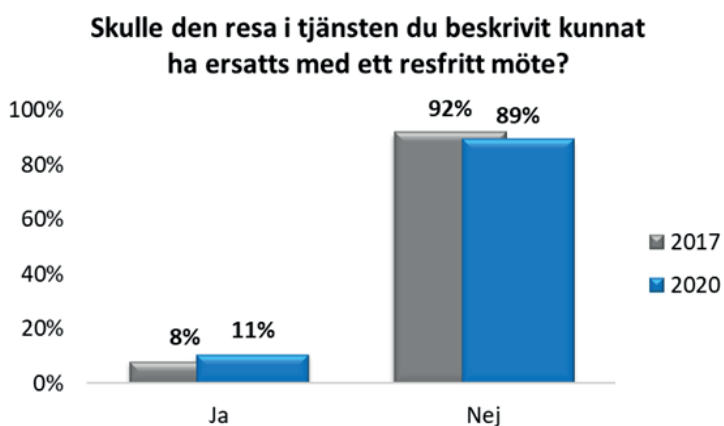


Nedanstående diagram visar val av färdmedel på den senaste tjänsteresan. Störst förändring sedan mätningen 2017 noteras under resor med tåg som har ökat med 8 %, och resor med verksamhetsbil som minskat med samma andel.

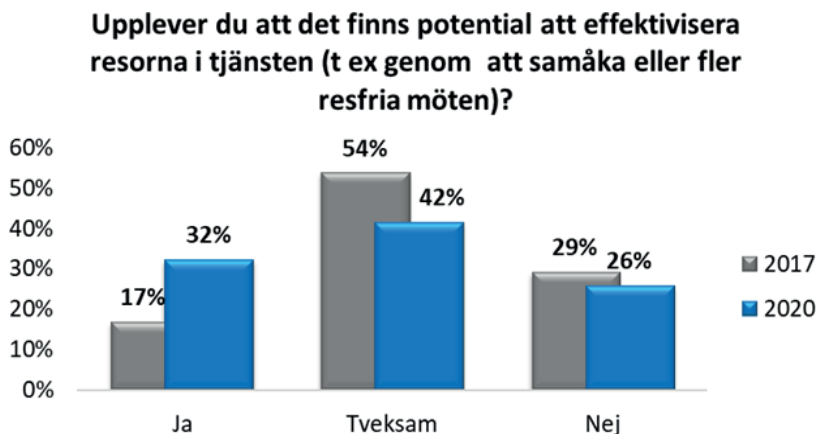


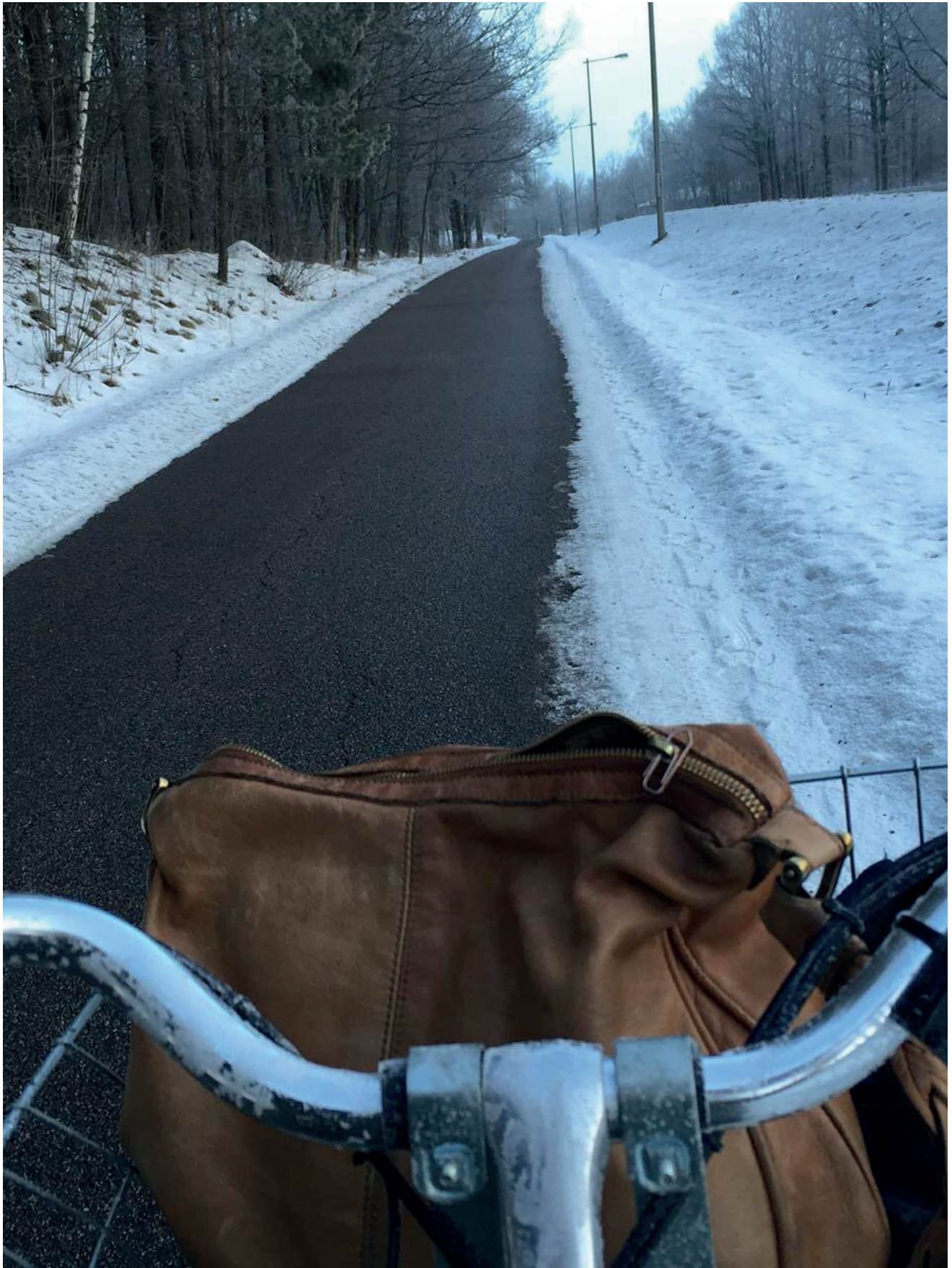
Resfria mötesformer

Resfria mötesformer är ett mycket ekonomiskt och utsläppsvänligt alternativ till tjänsteresor och därför en viktig policyfråga i de flesta organisationer. Att i högsta möjliga mån ersätta fysiska tjänsteresor med resfria möten (videokonferens, webbmöten, telefonkonferens) innebär vid sidan om reskostnadsbesparingen dessutom sänkta kostnader av administration av reseräkningar. Idag 2020 svarar 11 % av medarbetarna i Linköping Science Park att den senaste tjänsteresan skulle ha kunnat ersatts av ett resfritt möte.



De anställda upplever att det finns potential att effektivisera resorna i tjänsten. Idag svara 32 % ja, en ökning med 15 %.





Effektbedömning av åtgärder

För att göra utsläppsmålet mer greppbart och för att identifiera de åtgärder som har störst effekt är det relevant att transformera utsläppsmålet i konkreta förändringar av resandet inom Linköping Science Park. För att beräkna relationen mellan antal bilister eller antal resor som behöver bytas, för att klimatmålet skall uppnås, används en transformationsmodell (Robèrt, 2007)¹. Vi har nedan valt att redovisa ”bruttolistor” på alternativa klimateffektiviseringar av Linköping Science Park’s pendlingsresor. ***OBS Varje enskilt alternativ är inte nödvändigtvis realistiskt genomförbart på kort sikt men avsikten är att ställa alla alternativ i relation till varandra, för att i ett nästa steg selektera fram den mest optimala kombinationen av reduktionsalternativ.***

Arbetspendling

Varje reduktionsalternativ som anges nedan är räknad med målet att nå en effekt på 1 % mindre CO₂-utsläpp från resor inom Linköping Science Park. För att nå klimatmål på kort och lång sikt kan Linköping Science Park välja att satsa på kombinationer av nedanstående reduktionsalternativ.

Ersätt bil med kollektiva färdmedel (busskort, mm). Väljer i genomsnitt 57 bilister (2 % av bilisterna) att resa med kollektiva färdmedel till arbetet blir effekten 1 % mindre CO₂-utsläpp.

Riktade åtgärder mot anställda med lång resväg. Skulle de 4 bilister med längst resväg, byta bilen mot icke utsläppsgenererande alternativ skulle 1 % reduktion av CO₂-utsläpp uppnås. Alternativt kan man se över speciella distansarbetsavtal för denna grupp.

¹ Robèrt, M. (2007) A model for target oriented planning and monitoring of organisations' travel and climate change policies. International Journal of Sustainable Transportation.

Uppmuntra anställda till att välja fordon med miljöhänsyn. Om i genomsnitt 93 bilister (3 % av bilisterna) byter ut sina fordon till miljöbilar² erhålls 1 % reducerade CO₂-utsläpp.

Uppmuntra anställda till att välja elfordon. Om i genomsnitt 44 bilister (1 % av bilisterna) byter ut sina fordon till elbilar erhålls 1 % reducerade CO₂-utsläpp

Uppmuntra flexibla arbetsformer. CO₂-utsläppen minskar med 1 % från Linköping Science Park's resor genom att 40 bilister (ca 1 % av bilisterna) arbetar flexibelt per dag. Det skulle motsvara att 1/4 av medarbetarna i genomsnitt arbetar flexibelt en dag i månaden.

Erbjud kurs i bränslesnål körning (s.k. eco-driving). Om 397 bilister (ca 11 % av bilisterna) genomgår kurs i sparsam körning och därefter kör bränslesnålt skulle sannolikt CO₂-utsläppen minska med 1 %. Vi har här antagit att detta sänker bränsleförbrukningen med ca 10 % (bilskolers egna uppgifter).

Uppmuntra till att cykla, gå eller samåka till arbetet. Om i genomsnitt de 207 bilister med max 7 km resväg till arbetet (6 % av bilisterna) övergår till att cykla, gå eller samåka per dag minskas CO₂-utsläppen från resor med 1 %.

² Svenskt miljöbilskrav motsvarar 95 g CO₂/km (www.gronabilister.se)

Utsläppskalkyler

Baserat på den sammanlagda körsträckan per vecka (arbetspendling) beräknas personalens sammanlagda årliga CO₂ utsläpp från arbetspendling och tjänsteresor med personbil, flyg, kollektivtrafik, etc. enligt:

$$E = \frac{1}{\alpha} \sum_i \sum_j \sum_m u_m^j s_m^j$$

E = Organisationens totala CO₂ utsläpp per år

i = individ i organisationen

j = restyp (pendling, tjänsteresa)

m = färdmedel

u_m^j = utsläpp per km för individ i med färdmedel m under restyp j

s_m^j = reslängd per år för individ i med färdmedel m under restyp j

α = svarsfrekvensen i undersökningen

Viktfaktorn ($1/\alpha$) inkluderas i beräkningen för att ta hänsyn även till utsläppen från de bilister som inte besvarat enkäten men som arbetar i organisationen.

Utsläppskalkyler med bil

För privatägda bilar har antagits utsläpp enligt följande: bensin ca 0,19311 kg CO₂/km, diesel ca 0,17167 kg CO₂/km, miljödiesel 0,17167 kg CO₂/km, etanol 0,0466805 kg CO₂/km, biogas 0,039 kg CO₂/km, eldrivna fordon 0,017167 kg CO₂/km och elhybrider/laddhybrider 0,119259 kg CO₂/km¹.

¹ Utsläppsfaktorer från Zeromission

Utsläppskalkyl med kollektiva färdmedel

För kollektivtrafiken inom Linköping Science Park har antagits ett CO₂-utsläpp på 0,04² kg CO₂/personkilometer. För resor med regionbuss antar vi ett CO₂-utsläpp på 0,059³ kg CO₂/personkilometer.

Utsläppskalkyl med tåg

I analysen är utsläppen räknade efter 0,0021 g CO₂/km. SJ:s tåg använder grön el vilket gör att SJ:s CO₂ ekvivalent i stort är lika med noll för de resorna (SJ, 2008)⁴.

Utsläppskalkyl övriga färdmedel

För MC/moped har antagits ett utsläpp på 100 g/km.

2 Schablonutsläpp Naturvårdsverket

3 Schablonutsläpp Naturvårdsverket

4 SJ Miljödata (www.sj.se)

Tabeller 2017

Arbetspendling omfattning, kostnader och CO2 utsläpp per olika restyper och färdmedel 2017

Arbetspendling								
	Bilförare	Inf.park	Kollektiv- trafik	Fjärrtåg	Långfärds- buss	MC/ Moped	Cykel och gång	Arbets- pendling totalt**
Mkm/år	28,48	0,19	7,75	1,24	1,68	0,16	4,92	45,83
Procent av totala antalet färd mkm	62 %	0 %	17 %	3 %	4 %	0 %	11 %	100 %
Mkr/år	99,70	0,19	5,71*	0,93*	0,74*	0,16	-	107,43
Procent av totala kostnaden	93 %	0 %	5 %	1 %	1 %	1 %	-	100 %
Ton CO ₂ /år	5 150,92	25,11	310,02	0	134,10	15,69	-	5 635,84
Procent av totala utsläppen	92 %	0 %	6 %	0 %	2 %	0 %	-	100 %

** I arbetspendling totalt ingår bil som passagerare med 1,41 Mkm/år. Annat färdmedel ingår inte då det inte går att räkna fram utsläpp för detta färdmedel.

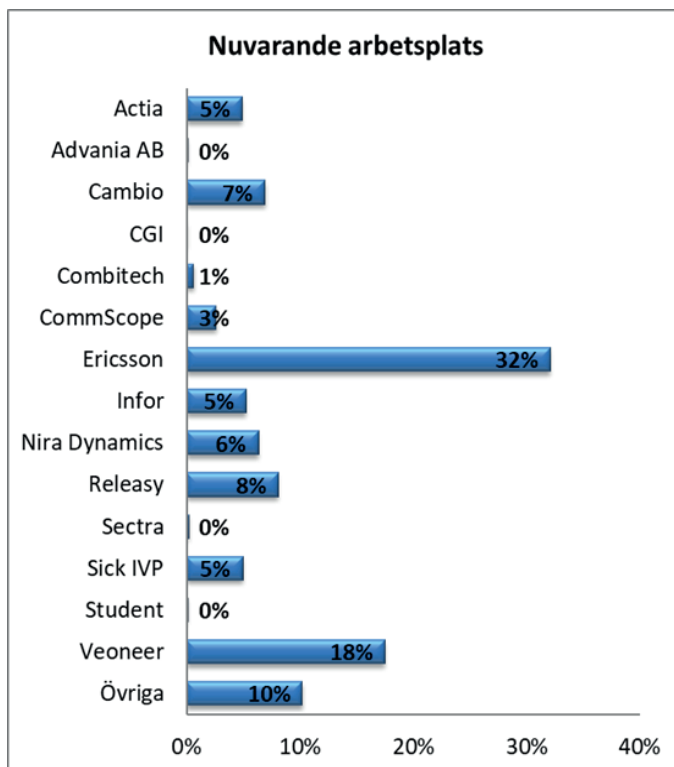
* Kostnaderna för resor med kollektivtrafik har antagits resor med Östgötatrafiken 30-dagarsbiljett tätort 6 600 kr/år och anställd. Fjärrtåg har antagits resor med SJ, medelvärde av kostnaden för närliggande pendlarsträckor 30-dagarskort 33 143 kr/år och anställd. Långfärdsbuss har antagits resor med Östgötatrafiken 30-dagarsbiljett närort 8 690 kr/år och anställd.

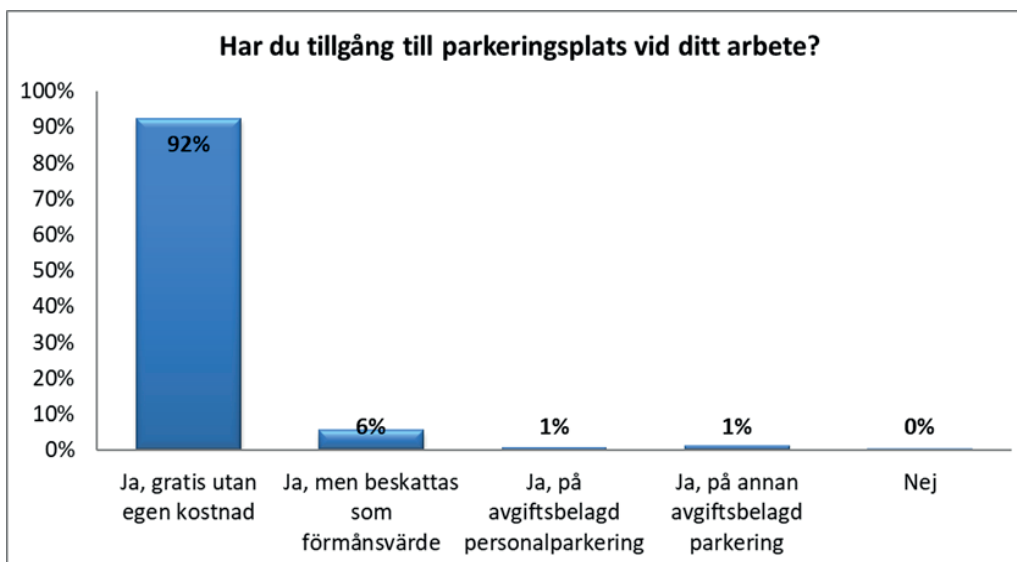
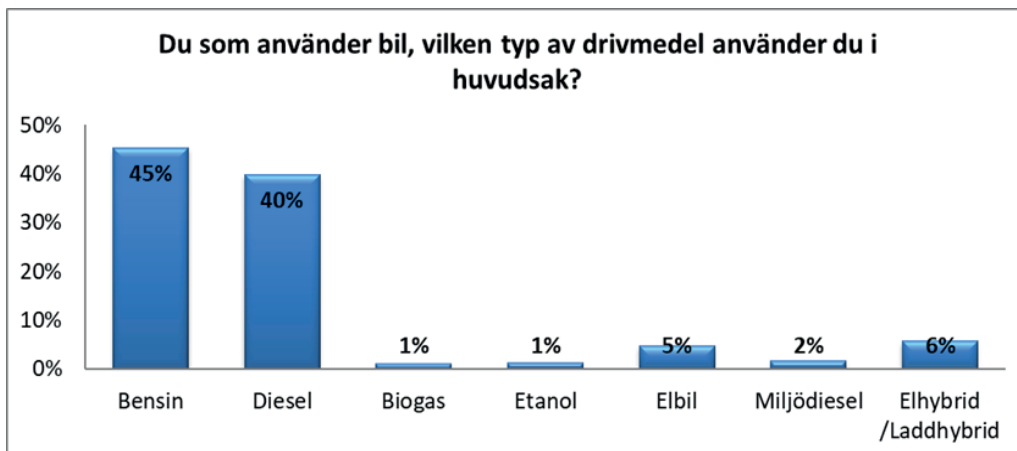
- Totalt genereras drygt 5 600 ton CO₂ utsläpp av pendlingsresandet till och från Science Park Mjärdevi under ett år.
- Bilresor står för 91 % av utsläppen från pendlingsresorna.

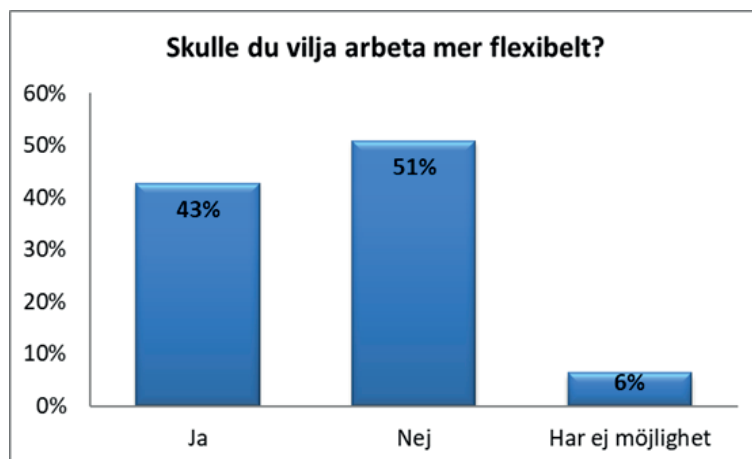
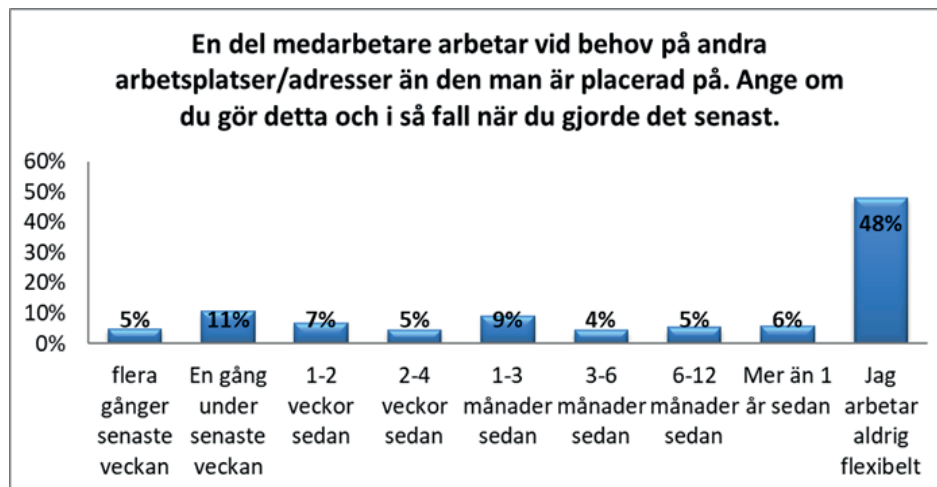
Arbetspendling - kostnader och utsläpp för olika restyper/färdmedel per capita

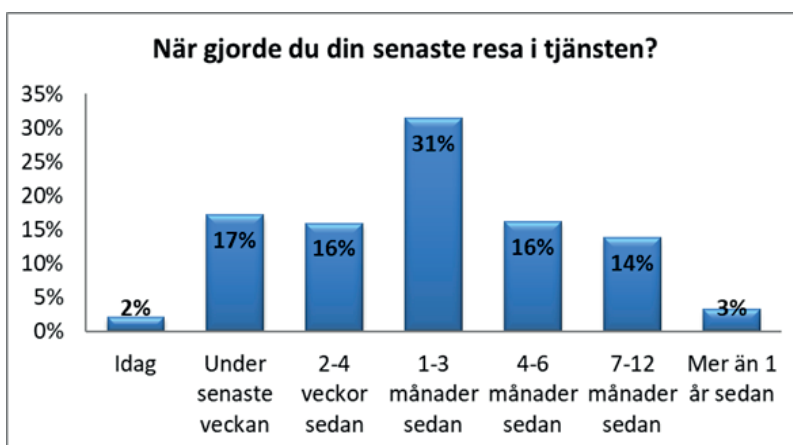
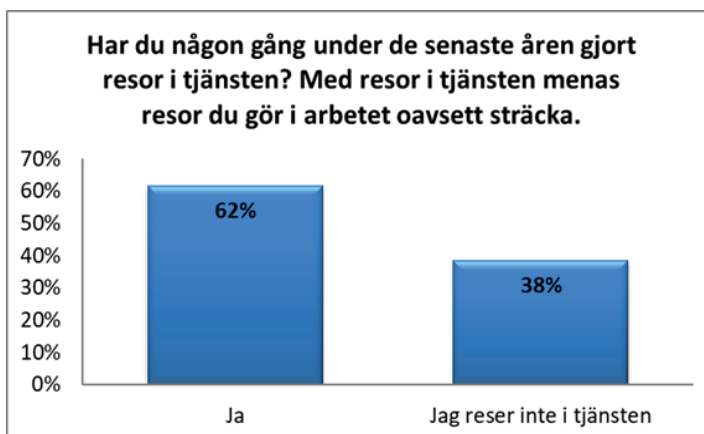
Arbetspendling 2017								
	Bilförare	Inf. park	Kollektivtrafik	Fjärrtåg	Långfärdsbuss	MC/ Moped	Cykel och gång	Arbets- pendling totalt
Kr/cap 6 300 anst.	15 825	105	906	147	117	25	-	17 125
KgCO ₂ /cap 6 300 anst.	818	4	49	0	21	2	-	895

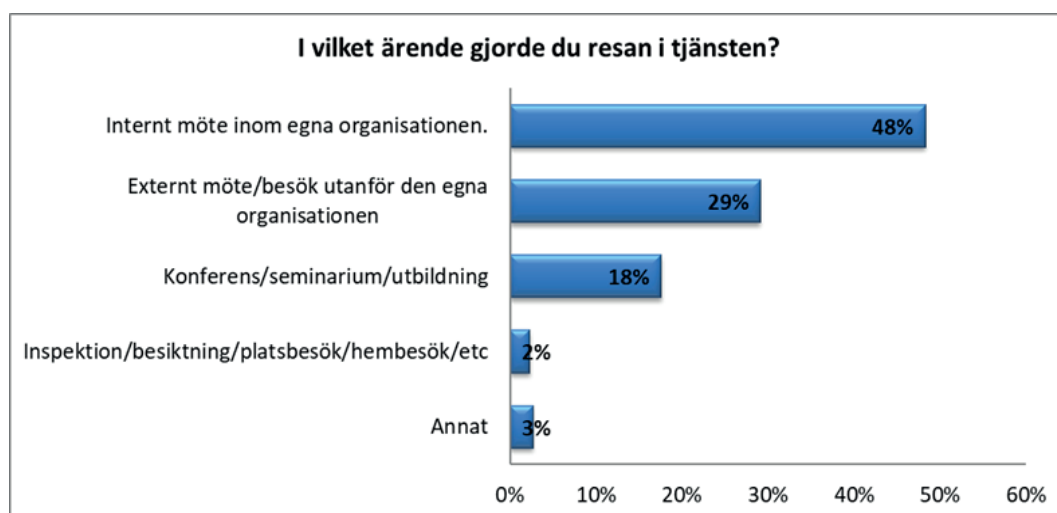
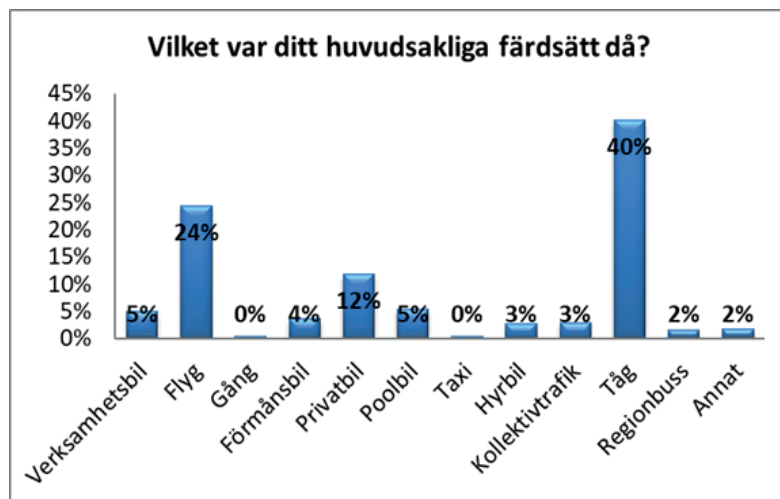
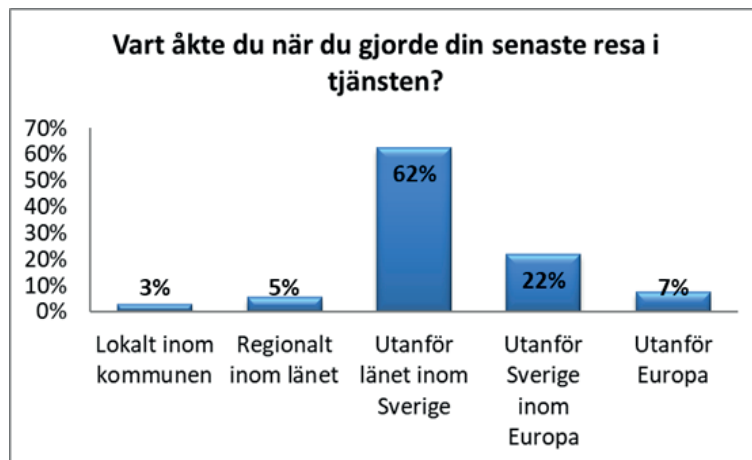
Frekvensdiagram

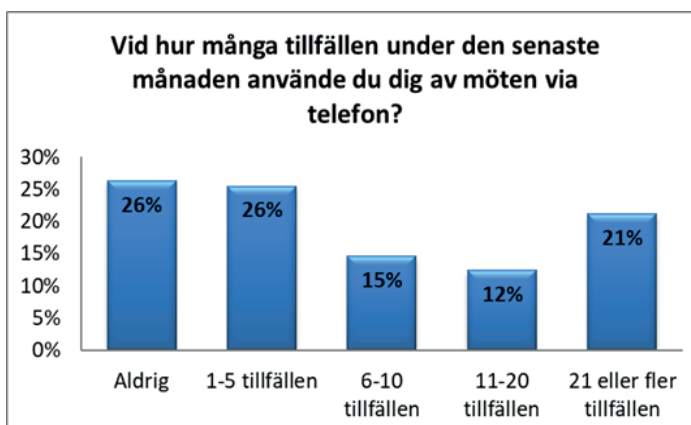
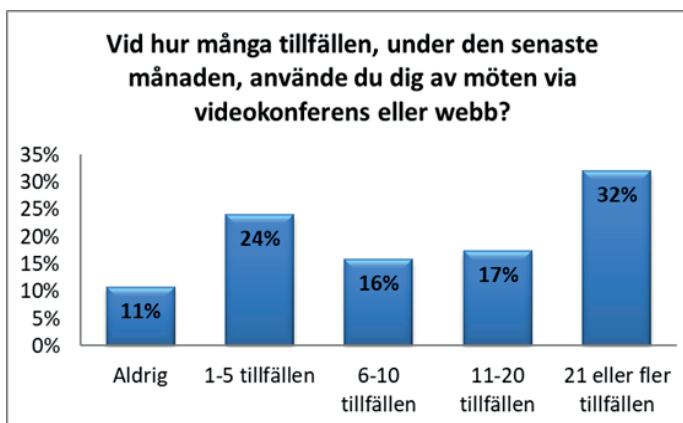
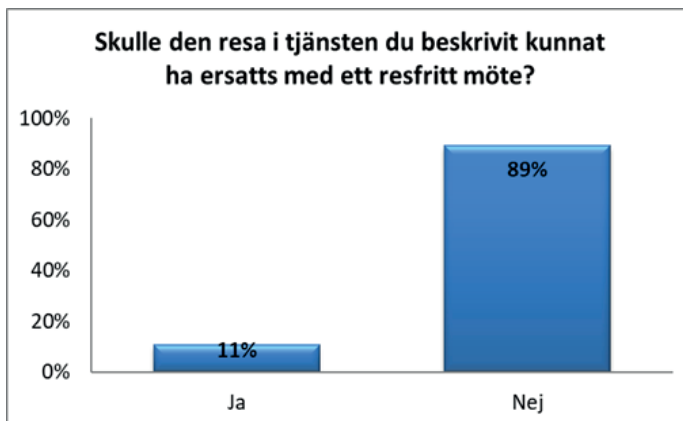


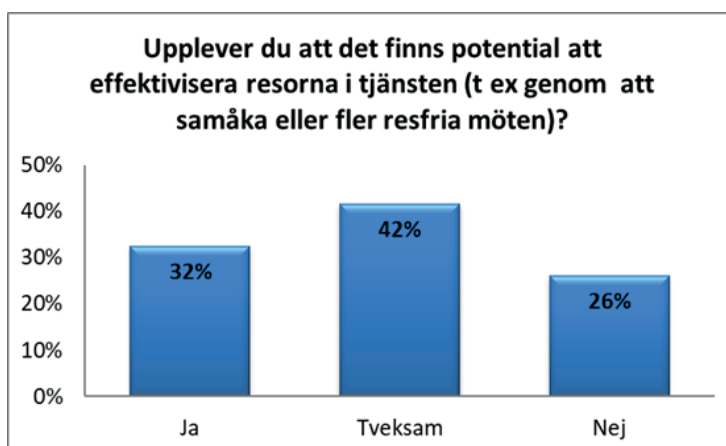
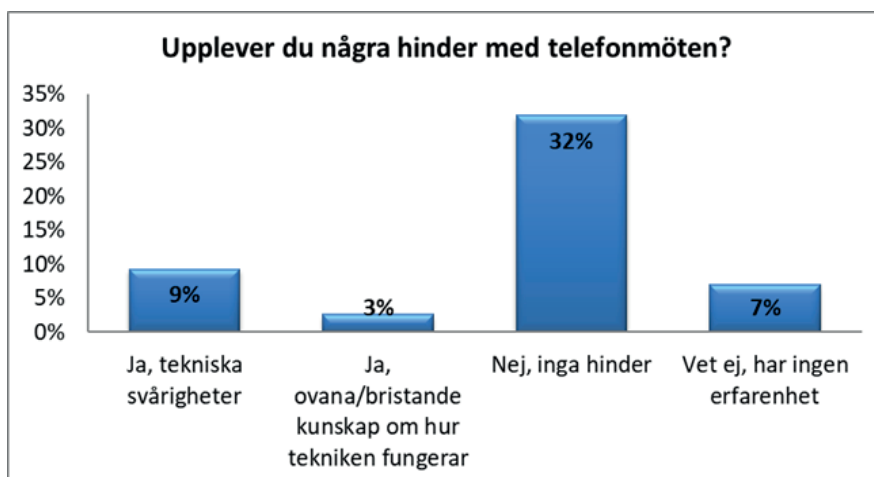


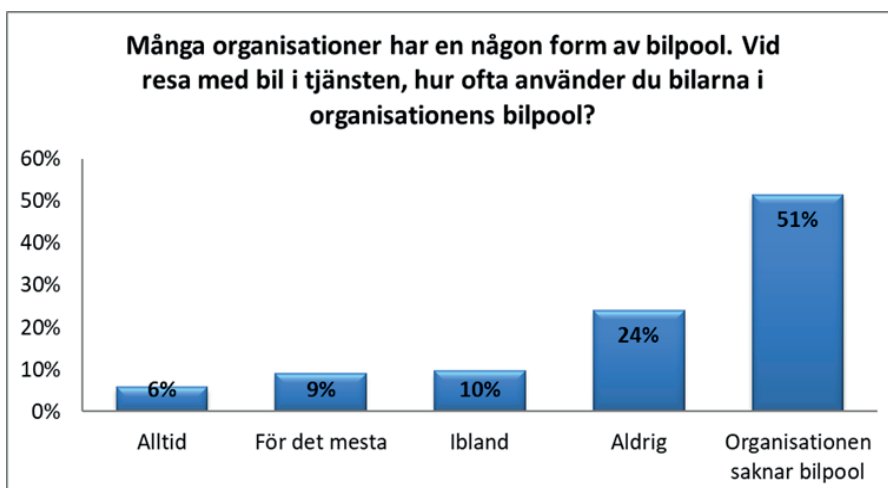
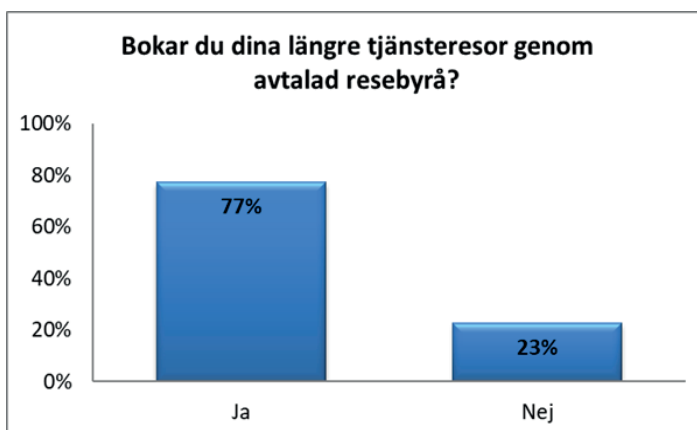
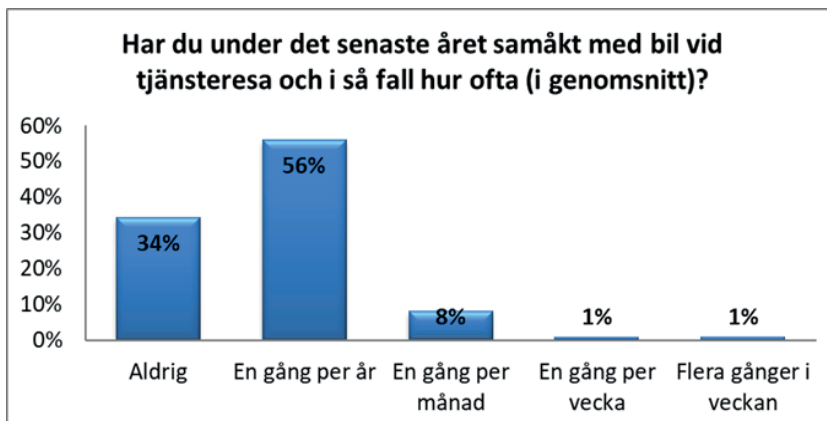


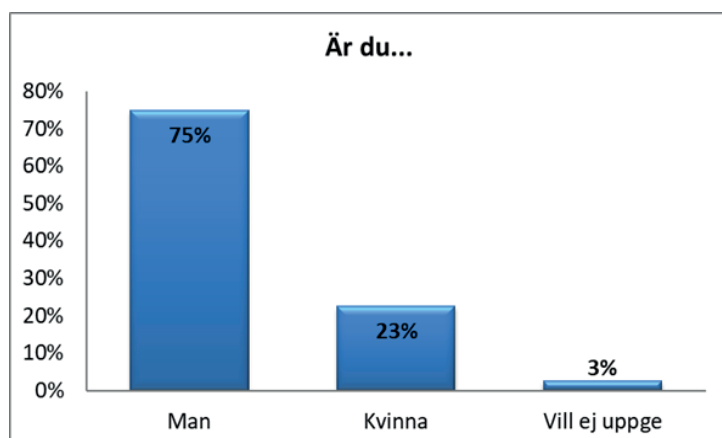
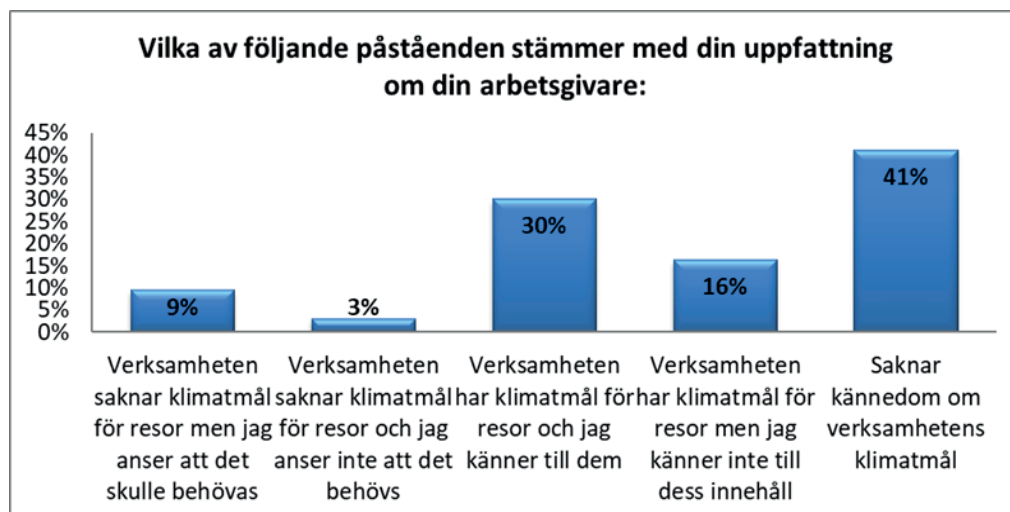


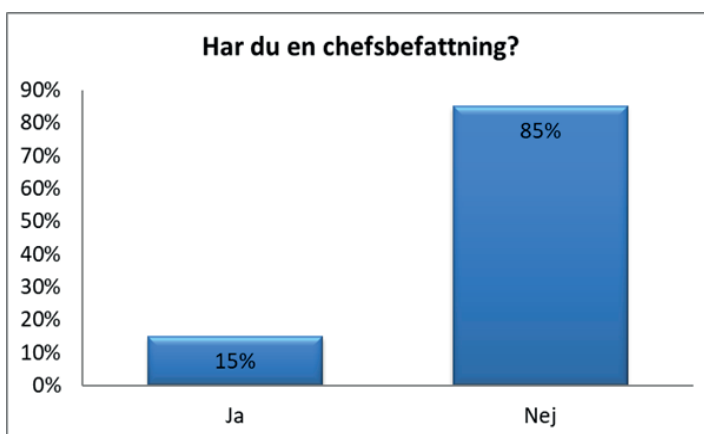
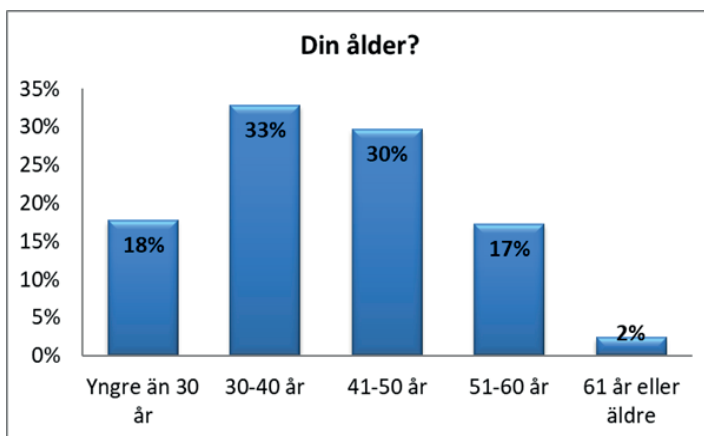
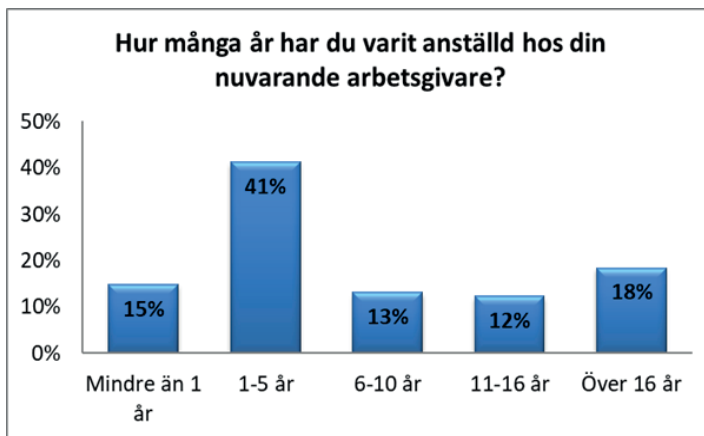


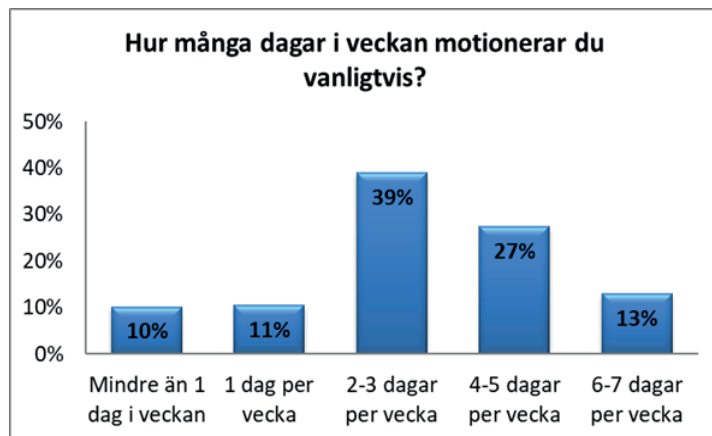


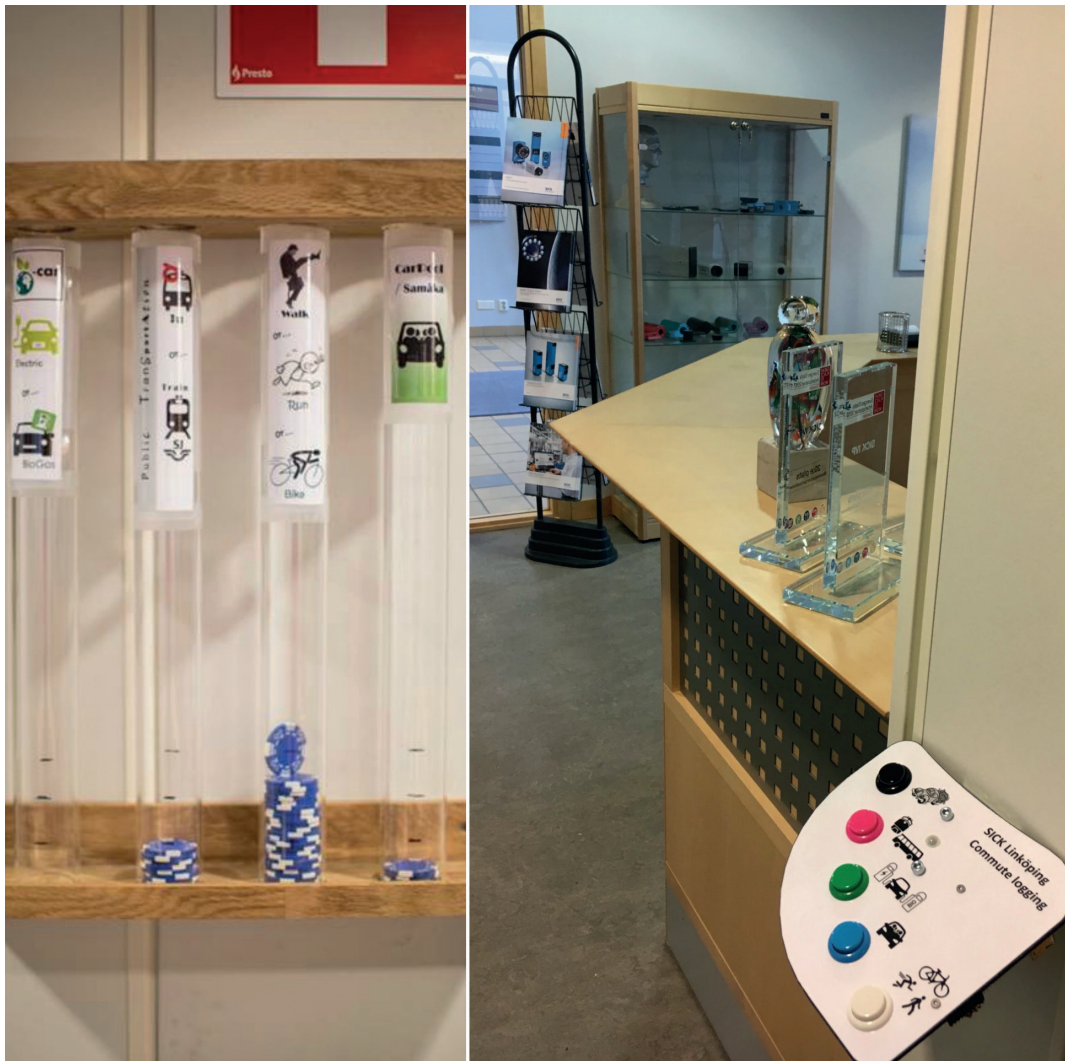












Pendlingsbarometer.

Fritextsvar

Annat som skulle kunna få dig att välja ett annat färdmedel än bilen till arbetet

- All kollektivtrafik har resecentrum som utgångspunkt vilket för mig innebär att jag måste åka buss genom hela staden för att ta mig till Mjärdevi. Tar ca 1 h i vardera riktningen. Läger man till att lämna barn på förskolan tar det ca 3 h att ta sig till jobbet med buss. ”
- Andra träningsstider och träningsplatser för mina barn.
- Anledningen till att jag tar bilen varma halvåret är ofta om jag ska iväg efter eller under arbetstid men inte kan/vill cykla av någon anledning.
- Har barn som behöver skjuts till olika aktiviteter. Måste därför kunna ta mig snabbt hem. Men ska försöka börja cykla 1–2 dagar per vecka till jobbet
- Anskaffning av egen elcykel.
- Använder bil bara för praktiska själ om skall till någon annan aktivitet efter jobbet
- Använder bilen bara när barnen behöver skjutas
- Använder bilen oftast av privata skäl/för att få ihop livet dvs. hinna med att skjutsa barn till aktiviteter efter skolan och liknande. Ser att detta kan förändras, mot mindre bilanvändning, när barnen blir större och mer självgående. Använder dessutom bilen vid dåligt väder (halt på vägarna, snö och kraftigt regn) och detta är ju svårt att påverka. Naturligtvis kan dubbdäck till cykeln samt bra regnkläder hjälpa.
- Att barnen får åka en senare skolbuss från fritids, så att man slipper ta bilen för att kunna hämta dem.
- Att jag ibland tar bilen, har inget med ovanstående att göra. Svårt att se att ni kan göra åt det med några förbättringar liknande de ni listar. Jag cyklar primärt. Men ibland har jag behov av att ta bilen. Ett exempel skulle kunna vara att jag vill åka och tvätta bilen på lunchen.

- Att mina barn kunde klara sig själva på morgonen så att jag kunde åka lite tidigare (med buss) till arbetet.
- Avstår ibland bilen hela veckan men ärenden efter arbetet gör så att bil används
- Behöver bilen i tjänsten för att ta mig till kunder. Jobbar 85% och behöver hämta på förskola så kan inte välja bort bilen i dagsläget.
- Behöver hämta lämna på dagis och har ett pressat schema, så finns inget utrymme just nu för att byta färdmedel. Ser över att skaffa elbil framöver. Börjar det kosta med parkering kommer jag behöva betala det, kommer inte påverka bil eller inte.
- Bor på landet utan kollektivtrafik
- Bor tyvärr 25 km utanför Linköping utan bussförbindelse. Hade gärna tagit buss annars.
- Bor utanför kollektivtrafik så jag har inget annat att välja på.
- Bra möjlighet att arbeta hemifrån
- Bus 22 leaves at 17.05 as last bus for the day.
- Buss från Malmslätt till Mjärdevi
- Bättre cykel
- Bättre karaktär
- Bättre moral att ta cykeln när jag inte skjutsar barn. Omklädningsrum finns på jobbet, men det går åt mycket tid att duscha/byta om och dessutom planera ombyte och då går det snabbare att ta bilen.
- Bättre möjligheter (fler turer) att pendla från Rimforsa alternativt parkera vid Brokind och busspendla därifrån.
- Bättre möjligheter att delta på möten hemifrån.
- Bättre och billigare kollektivtrafik
- Bättre tillförlitlighet, snabbhet och komfort inom kollektivtrafiken. Bilen är överlägsen på alla dessa tre punkter.
- Bättre väder med mindre regn
- Bättre väder!
- Bättre väder.
- Cyklar för det mesta, bil någon/några gånger i månaden när livet kräver.
- Cyklar gärna inte i minusgrader/snö.
- Dagis närmare huset. Bättre väder.
- De dagar jag åker bil istället för elcykel på vintern beror på vädret, under -5 samt ny snö påverkar så att det inte blir bra att cykla. Med bättre kollektivtrafik skulle jag kunna byta bilen dessa dagar mot buss. I dagsläget tar det ca 60 min för mig att ta mig från Hackefors till Mjärdevi med kollektivtrafik.
- De få gånger jag tar bilen är det för att jag ska iväg till ställen utan kollektivtrafik efter jobbet.
- Det finns överhuvudtaget ingen kollektivtrafik till Stjärnorp där jag bor, och jag kan inte cykla och

lämna barn på dagis samtidigt (drygt en mil till dagis från bostaden). Om det fanns en buss som gick tillräckligt tidigt/sent så skulle det vara ett alternativ.

- Det går direktbuss men eftersom jag tränar i princip varje dag, crossfit i Tornby, bågskytte i Malmslätt och löpning i valla...
- Det är flera åtgärder som behövs. Bl.a. en investering i en elcykel, bättre cykelbanor vid industrivägen och kanske bättre snö- eller isröjning av cykelbanorna. Helst skulle jag vilja ha en liggcykel med eldrift och som erbjuder väderskydd, minskat luftmotstånd och ett litet lastutrymme för väska/dator/paket. Det är inte sällan jag beställer varor som levereras till jobbet och som jag tar hem i bilen. En annan sak är att jag försöker veckohandla på vägen hem, för att undvika en extra resa i veckan, men med normalt tre kassar mat behövs en bil.
- Direkt förbindelse, jag vill inte behöva först åka till resecentrum och byta vart jag än ska någonstans.
- Direktbuss från hemmet till arbetsplatsen utan barn att lämna/hämta.
- Dålig buss varje morgon 6.31 buss 75 från Norrköping till Linköping (bullrig, mycket varm)
- En bättre cykel
- En direktbuss från Sturefors (via Harvestad, Ullstämna, Vidingsjö) utan byten innan stan, så att restiden inte blir 50–60 minuter (tid med bil 20 min)
- •En elcykel.
- En restid som är relativt lik den jag redan har till arbetet. Med kollektivtrafik tar det ca 1 timma dörr till dörr jämfört med 25 minuter. Det är inte genomförbart när man har aktiviteter på kvällarna.
- Ett par senare avgångar för 22 vore trevligt. Åtminstone en runt 18.
- Fler cykelställ i Mjärdevi. Flexiblare biljettyper på kollektivtrafiken. T.ex. när man köpt endagsbiljetter motsvarande en månadsbiljett borde man åka gratis som om man hade köpt en månadsbiljett. Om man bara åker ibland (vid t.ex. snö) vet man inte på förhand hur mycket man behöver nyttja det.
- Flexibilitet är viktigt för mig, kommer skaffa el/hybrid bil.
- Fram till sommaren har vi barn på dagis som behöver skjuts (bil).
- Framför allt skulle jag behöva ändra på hur jag tränar, vanligaste anledningen att ta bilen sommarhalvåret är att åka förbi nått ställe på hemvägen för att träna (skogs/stig-löpning).
- Friskvårdstimme i arbetet.
- Förbättrad kollektivtrafik utan byten men det lär inte hända. Kanske köpa elcyklar via företaget?
- Förbättrad kollektivtrafik, den linje som gick förbi vårt hus när vi flyttade dit är indragen, och den hade få avgångar och på märkliga tider. Önskvärt att också planera för cykelvägar när nya bilvägar görs, i mitt fall Rv23/34 söderut. Kunde byggt cykelväg parallellt med 2+1-vägen.
- Förbättrade kollektivtrafik, billigare kollektivtrafik.
- Förenkling av dagislämning, då vår dotter inte fått en plats nära bostaden är det komplicerat och tidsödande att lämna/hämta på vägen till/från jobbet.
- Går alldeles utmärkt att jobba på distans flera dagar i veckan men det tillåter inte arbetsgivaren.

- Gör veckohandlandet på den resdagen så behöver lösa det på annat sätt.
- Halkfria cykelbanor.
- Har bilen som arbetsredskap och svårt att vara utan även om vissa dagar hade jag inte behövt.
- Har för nuvarande en långtidssjuk dotter som behöver skjuts på morgonen.
- Hjälp från landstinget angående mina musklers funktion. Två år utan resultat hittills.
- Hundvakt tillräckligt nära för att slippa ta bilen skulle göra att jag cyklade varje dag.
- I am using Bus especially in winther months! Car mainly used in summer, but this year I will completely move over to Bus
- Idag omöjligt att busspendla från Gammalkil.
- Inga bussar finns på landet.
- Jag använder bara bilen när jag har andra ärenden som kräver bil efter jobbet.
- Jag använder bilen i huvudsak när jag ska åka någon annanstans med bil på kvällen och åker då direkt från jobbet.
- Jag behöver hem och rasta hunden på lunchen en dag i veckan och hinner inte cykla fram och tillbaka då. Jag skulle i princip behöva jobba hemifrån denna dag för att avstå från att ta bilen.
- Jag behöver hämta barn från fritis och skola.
- Jag bor på landet. Busslinjen som fanns, 666, var oanvändbar för nästan alla pga. tider, turtäthet och linjesträckning. Följaktligen lades den ner.
- Jag har bra förutsättningar. Att jag tar bilen beror antingen på bekvämlighet eller att jag behöver ha den för ärenden före/efter jobbet.
- Jag tror dock att det är orimligt att förvänta sig att kollektivtrafiken ska nå ut till mig som bor på landet. Således ser jag cykel som det enda rimliga alternativet men den ökade pendlingstiden skulle vara svår motiverad.
- Jag är ofta tvungen att ta bilen pga diverse ärenden med barnen.
- Jobba hemifrån.
- Kanske om jag inte hade hästen.
- Kollektivtrafik om tiden understiger 45 min. Annars blir det bil.
- Kollektivtrafik som är konkurrenskraftig i restid. I dagsläget tar det ca 30 minuter med bil men 1h 5 min med buss enkel resa. Det gör att det inte är aktuellt att åka kollektivt.
- Kommer samåka så snart barnen är stora nog.
- Möjlighet att arbeta hemifrån någon dag i veckan, då behöver jag inte använda något färdmedel.
- Möjlighet att jobba hemifrån.
- Någon förmån för El-cykel samt förbättrad kollektivtrafik kring där jag bor.
- Närmare till jobbet.
- Närmre boende rel. arbetsplatsen.
- Nästan alla dessa förslag är bra!

- Om barnen gick i samma skola skulle jag kunna cykla.
- Om det fanns pålitliga tåg/bussar var tredje minut - såsom i Schweiz eller Kina eller Japan - så skulle jag gärna ta dem. Men som det är nu så blir det i bästa fall en buss var 20:e minut som tar 25min till arbetsplatsen. Detta är för oflexibelt och dyrt. Notera att man i tex storstäderna i kina kan ta ett tåg till andra sidan stan för motsvarande 5SEK. Kollektivtrafiken i Sverige är en vits jämfört med detta. Jag inser att man inte kan investera i en sådan infrastruktur i en stad med <150.000 invånare. Ett steg i rätt riktning skulle kunna vara att kollektivtrafiken blir gratis/mycket billigare och mera pålitlig. Ryktet säger att biljettsystemet/-kontrollerna är dyrare än intäkterna från biljetterna. Stämmer detta?
- Om jag bodde närmare så skulle jag cykla eller åka kollektivt, men inte där jag nu bor.
- Om jag hade ägt en elcykel.
- Pendeltåg till Mjärdevi. Det är det enda sättet för oss som bor långt borta på landet och har barn att skjutsa också. Skulle kunna köra till Mantorp, och ta pendeltåget till Mjärdevi. Det är för krångligt med två små barn att första köra till Mantorp, hoppa på pendeltåg, hoppa av i Vikingstad och vänta på buss, sedan buss till Mjärdevi, sedan gå 1km med två små barn till Lambohov och sedan gå tillbaka igen till Mjärdevi. Ingen har intresse i att underlätta för familjer som bor på landet!
- Plus bättre cykelbanor längs landsvägarna.
- På fredagar får jag inte stå på parkeringen på gatan utanför mitt hus vilket leder till att jag tar bilen till jobbet istället för att behöva leta efter annan parkering i området.
- Reser in från ort utanför Norrköping. Så länge det inte finns någon direktlinje till Linköping eller till och med Mjärdevi så kommer det vara svårt att lösa logistiken.
- Restid som arbetstid, Förbättrad kollektivtrafik skulle kunna ändra det med.
- Secure bike parking indoors at ericsson.
- Skulle gärna cykla men jag måste lämna mina barn.
- Större Barn.
- Största anledningen för mig att ha bil är för att kunna lämna och hämta barn på skola / fritids smidigt. När barnen blir äldre och klarar sig bättre själva i trafiken kommer jag nog överväga andra sätt att resa, cykla eller åka kollektivt.
- Subventionerad elcykel.
- Tar bara bilen då den behövs i andra sammanhang i anslutning till arbetet.
- Tid/flexibilitet och kostnad i samma nivå som att åka bil.
- Tidigare start-och sluttider än vad jag har idag.
- Varmare väder.
- Vi har skaffat hund som behöver rastas på luncherna så i nuläget finns inget annat alternativ än att pendla med egen bil.
- Åker redan buss. Tar jag bilen är det för att jag har ett ärende under dagen eller vid arbetsdagens slut. T.ex. kan det bli så att jag tar bilen de dagar jag är ledare för ett av mina barns aktiviteter, vilka ofta är ganska snart efter arbetsdagens slut.

- Återinförda statliga subventioner för elcykel skulle göra att jag bytte till elcykel när nuvarande cykel behöver bytas ut. Jag tror att jag skulle cykla oftare under sommarhalvåret med elcykel.
- Äldre barn som inte behöver hämtas och lämnas på skola & fritids.
- Äldre barn som inte behöver lämnas.
- Äldre barn så mindre hämtning, lämning och skjutsande till andra aktiviteter i anslutning till jobb.
- Älskar att köra bil. En sådan frihet!

Annat skäl för ditt val av färdmedel till och från arbetet

- Allergi, överkänslig mot starka dofter som ofta förekommer på ex. bussar.
- Anpassning till barnens tider (hämta/lämna på skola, kulturskola, scouter), brist på personliga assistenter till vår son.
- Använder endast bil när vädret är skit, t.ex. det regnar/snöar i sidled eller vind som är kraftigare än vanligt, som i Linköpings fall är stormstyrka.
- Att bussen går de tiderna de gör och bekvämlighet,
- Avståndet.
- Barn.
- Bekvämlighet under vintern med mer användande av bil. Tidsvinsten annars då cykel också är snabbare än att behöva byta i resecentrum.
- Bilen är snabbare än kollektivtrafik (faktor 5), mer bekväm (måste köra till station Mantorp, parkera, ta tåget, byta till buss i Linköping, gå från busshållplats till jobbet), och jag skjutsar barnen till dagis i Lambohov.
- Bor för långt ifrån arbetsplatsen för att annat ska fungera bra, såsom restid, ärenden, tjänsteresor samt skjutsning.
- Bor nära.
- Bor på landet där det ej finns tillgång till direkt kollektivtrafik.
- Bor på landet med 2 km till närmsta busshållplats som dessutom inte har mer än en handfull avgångar (in till Resecentrum) att välja på och med en alternativ restid till jobbet på över en timme (istället för 15 min med bil). Men OM jag hade haft möjlighet att kunna cykla till en pendlingshållplats och få kliva på en direktbuss/expressbuss som gick direkt till Mjärdevi istället för till Resecentrum så skulle jag definitivt hellre åka kollektivt än med egen bil.
- Buss tar alldeles för lång tid.
- Bussar som passar går bara väldigt begränsade tider med dålig turtäthet.
- Både miljö och hälsoskäl då promenaden är av hälsoskäl.
- Både tidsvinsten men även pga att jag ska lämna barn på förskolan innan jobbet och då passar inte kollektivt.
- CA 1,5 km till närmaste kollektivtrafik.
- Cykla tar mig 20 minuter. Skulle jag ta buss (har inte körkort) behöver jag byta i stan och

resvägen kan då bli den dubbla istället.

- Dessutom är tidsvinsten stor.
- Det finns helt enkelt ingen kollektivtrafik med rimliga restider där jag bor.
- Det finns inga bussar som eller tåg i närheten.
- Det finns inte ett enskilt viktigaste skäl. Det är kombinationen av avstånd, brist på alternativ, ärenden och frakt, och tidsvinsten som gör det svårt att avstå bilen. Tro mig, jag vill bli av med bilen, den är dyr, smutsig, krånglar, rostar, ska besiktas, servas och dödar planeten.
- Det går direktbuss men eftersom jag tränar i princip varje dag, crossfit i Tornby, bågskytte i Malmslätt och löpning i valla...
- Det är det logiska valet för min sträcka och rutt, att ta bussen Ryd-Mjärdevi är långsammare.
- Det är rätt trevligt att cykla, och snabbt.
- Dum och envis.
- Då jag har dagishämtning ett par ggr i veckan så funkar det inte med att åka kollektivt. Det funkar inte heller att samåka.
- Egentligen inget speciellt skäl - jag tänker tvärt om. Cykel är standard - och jag har ett skäl om jag väljer något annat.
- Ej cykelanpassad arbetsplats samt familjeskäl.
- En blandning av hälsoskäl, miljöskäl, tidsvinst, bekvämlighet och tillgång till färdmedel. Framst bekvämlighet.
- Enda alternativet.
- Enklaste resesättet på en kort sträcka.
- Familjeskäl och barnlogistik. 3 små barn.
- Finns ej kollektivtrafik.
- Bra kommunikation till jobbet (var 15–20 minut runt 8.00) men dåligt på väg hem. OFTA behov av att utföra andra ärenden på vägen hem (t.ex. handla).
- Flexibiliteten som krävs med yngre barn i skolan i kombination med arbete på annan ort.
- För att få ihop med hämtning på dagis/skola.
- För att få vardagen att gå ihop. Skjutsar o hämtar barnen fr/till skola o aktiviteter.
- För krångligt och långsamt med kollektivtrafik.
- Förlorar för mycket tid på att Direktbussen från Rimforsa inte går in i Mjärdevi.
- Går inga direktbussar mellan Ryd och Mjärdevi.
- Har bara buss att färdas med.
- Har ca 8 km till pendeln så måste ta bilen dit. Och kostnaden för att köra hela vägen blir samma som att köpa ett månadskort. Men man sparar mycket tid på att ta bilen.
- Har ej tillgång till bil...
- Har inga andra alternativ.

- Har ingen bil.
- Har ingen bil och det är relativt smidigt.
- Har inget annat alternativ.
- Hälsa/miljö/ekonomi/bekvämlighet skulle kanske vara viktigare skäl om jag hade längre till jobbet, men så länge cykling är snabbast behöver inte de andra skälen betänkas.
- Hälsoskäl (vardagsmotion) och miljöskäl.
- Hälsoskäl sommar (cykel): Vardagsmotion, hälsoskäl vinter (bil): Order från nackkirurgen att inte cykla vintertid/när det är risk för halka.
- Hämta lämna dagis/förskola går ej att göra med buss och skulle ta för lång tid. Finns ej heller fungerande kollektivtrafik efter att östgötatrafiken lade ner linjen för att ytterligare fokusera på stadsbussar, där man redan har många avgångar och möjlighet att även gå/cykla. På landsbygden finns bara bil/kollektivtrafik att välja på, och tas kollektivtrafiken bort tvingas vi välja bilen.
- Hämta/lämna barn påverkar mycket.
- Hämta/lämna dagis/skola. Flexibla tider + tidsvinst.
- Hämta/lämna handikappad son på skolan, inte möjligt med annat färdmedel på ett smidigt sätt.
- Hämta/lämna på förskola på vägen.
- Hämtar barn på förskolan.
- Hämtar barn åt fel” håll.”
- Hämtning av barn efter jobbet på olika adresser.
- I första hand bekvämlighet, men även miljö- och ekonomiaspekterna är viktiga.
- I have no option but to take bus
- Inte så mycket tidsvinst på själva transportsträckan till jobbet utan mer för att kunna hämta barnen på fritids smidigt.
- Jag gillar att kora min bil.
- Jag har med barnen och lämnar på förskolan. Under perioder då jag inte lämnar tar jag cykeln ibland.
- Jag har nästan optimal kollektivtrafiksituation men det tar ändå 2-3ggr längre restid än att åka bil.
- Jag kan jobba/sova/läsa på bussen.
- Jag kan åka och handla direkt efter jobbet. Är inte bunden av tidtabell, kan åka hem när jag vill.
- Jag kör en laddhybrid och försöker använda elen så mycket som möjligt. Skulle välja kollektivtrafik om det var möjligt, men att tappa två timmar på en dag går inte.
- Jag menar cykel här. Det är bekvämt, man får motion, och bestämmer själv när man åker.
- Jag skjutsar barn till skolan, så det är en tidsfråga. Men skulle jag kunna åka buss, så skulle jag verkligen överväga det.
- Jag tycker det är kul att köra bil.

- Kollektivtrafik går sällan och gör det omöjligt att hinna handla osv efter arbetstid.
- Känner inte att jag kan lita på att tåg/buss kommer i tid eller ens går alls alla gånger. Och när man har barn att hämta efter jobbet funkar inte det.
- Lämna/hämta på förskola.
- Lämnar och hämtar barn på förskola/frita ca 10 km från hemmet.
- Lämnar och hämtar barn på vägen.
- Med hämtning/lämning av små barn på olika skolor, finns inget snabbare sätt.
- Miljöskäl primärt, men att tiden är deterministisk jämfört med kollektivt (där det ibland händer att tåg är sena eller inställda) bidrar också.
- Mina småbarn som måste till förskolan. Det måste funka!
- Måste hämta barn från fritis och skola.
- Måste lämna/hämta barn på skolan. Har anpassad skolgång med tider så kan inte åka skolbuss + att kunna hämta med kort varsel.
- Måste rasta hunden, behöver därför kunna resa med egen bil.
- Måste skjutsa barn med bil.
- Naturligtvis flera skäl. Tidsvinsten är nästan lika viktig som hälsoskälet att jag cyklar.
- Och flexibiliteten att ta sig hela vägen från dörr till dörr precis när det passar mig utan parkeringskrångel eller busstidtabeller.
- Om frun behöver busskortet eller inte.
- Om man hade kunnat göra flera val (vilket borde passa väl på denna fråga) hade jag valt: Hälsoskäl, tidsvinsten och ekonomiska skäl.
- Passar på att utföra ärenden också.
- Plus övriga ärenden som utförs i samband med resor till/från arbetet.
- På delad andraplats kommer helt klart tidsvinsten och bekvämlighet.
- På något sätt är det bekvämlighet också, att jag inte anser att 6km livsfarlig promenad eller cykeltur på ej vinterunderhållen smal väg utan vägren, 2 gånger om dagen är tillräckligt bekvämt.
- Risk för halka.
- Saknar alternativ.
- Saknar körkort, kollektivtrafik är enda alternativet.
- Samt att det är väldigt mycket billigare att köra elbilen jämfört med att åka buss.
- Se svar från tidigare fråga om vad som kan få mig att avstå.
- Skjutsar (ibland) barn i anslutning till resan.
- Skjutsar barn på väg till och från jobbet, behöver ibland kunna åka hem emellanåt då ett av barnen har anpassat skolgång.
- Skönt att cykla.
- Svårt att med kollektivtrafik vid hämtning och lämning då direktbussen går så sällan och det tar

för lång tid att åka buss med byten. hade direktbussarna gått bättre så hade jag aldrig åkt bil.

- Tar bilen när jag känner mig stressad och ångesten ökar.
- Tar kortare tid att cykla än att åka bil och för 2 km resa känns det kasst att köra bil :p
- Trivsel.
- Tråkigt cykelväder/ärenden = bil.
- Turf (ett GPS-spel).
- Två huvudorsaker, tidsvinst 3dgr/v och skjutsar barn 2 dgr/v.
- Vi bor på landet utan tillgång till kollektivtrafik.
- Vi går ut med hundarna på lunchen och då funkar inte kollektivtrafiken. Bussarna går endast morgon och eftermiddag.
- Vill samåka med min fru så mycket som möjligt.
- Väder.
- Väder. Är det halt eller regnigt blir det oftare bil.
- Välmående av att cykla.
- Åker buss för att jag ej har körkort.
- Åker direkt till stall från jobbet på em.
- Åtaganden efter arbetstid gör att kollektivtrafik inte passar.
- Älskar att det finns så många cykelbanor, det gör det snabbt och enkelt att cykla. Önskar fler med värme i för att underlätta vintertid.

Upplever du några hinder med video/webbmöten?

- Alltid en fördel att sitta i samma rum när man diskuterar saker.
- Alltid svårare att ha möte när man inte är fysiskt tillsammans i samma rum. Kommunikationen blir sämre.
- Att träffas på riktigt är viktig när man bygger relationer.
- Att träffas ansikte mot ansikte är fortfarande gör fortsatta tel/web-möten mer effektiva.
- Att träffas i person ger mycket mer än videomöte.
- Att träffas på riktigt ger alltid mer informationsutbyte och kunskap samt är mer relationsbyggande.
- Avsaknad av personlig kontakt.
- Begränsat antal videorum samt begränsningar i vem som får boka.
- Behöver ses öga-mot-öga från tid till annan. Alla möten kan inte vara via Skype/Webex.
- Beroende på uppgift. Rena samarbetsmöten kräver ofta att man sitter ihop för att vara effektiv.
- Blir oftast inte lika effektivt. Saknas kunskap om hur man driver effektiva online möten i organisationen.

- Body language cannot be transmitted via webmeeting, misunderstandings are more common.
- Bra ibland, men ger inte samma mänskliga kontakt så det är svårare att bygga relationer. Även: brist på utrymmen där man ostört kan koppla upp sig.
- Bra med face-to-face möten vid större planering.
- Brist på bra utrustning.
- Can't replace F2F.
- De som sitter på distans har ofta svårt att hänga med i diskussioner.
- Den personliga kontakten som fås i verkliga möten uteblir.
- Den personliga kontakten är väldigt viktig, särskilt vid initiala kontakter. När man bygger relationer med ex. kund så fungerar video/webbmöten väldigt bra.
- •Det blir inte lika effektivt som ett face2face möte.
- Det enda hindret är att man faktiskt behöver ses ibland för att bygga upp en bra relation som kan hållas vid liv via video/webbmöten.
- Det går inte att titta på det man pratar om samtidigt som man har mötet. det är mycket enklare att diskutera en produktionslina när man kan stå bredvid den.
- Det går oftast bra om alla följer 'mötesdisciplinen'. Vid förhandlingar är det alltid bättre att vara med på plats.
- Det kan vara bra med fysiska möten ibland.
- Det känns bättre när alla är på samma rum.
- Det personliga mötet vid samtal uteblir i princip helt - funkar ibland men aldrig för tex lönesamtal, utvecklingssamtal mm.
- Det strular ofta, mötena kommer inte igång i tid. Är du med på länk har du inte samma "attention" i mötet. Funkar bäst när alla deltar i länk, inte bara någon enstaka. Att ha bild gör också uppkopplingen mer svajig. Det ä synd.
- Det är bra när det är rutinmöten och folk som man redan känner väl - klart bättre än telefonmöten dock.
- Det är en fördel med personlig kontakt och att man ser varandra i person.
- Det är inte ett alternativ på mitt företag.
- Det är inte till 100% samma sak som att sitta i samma rum och se varandras kroppsspråk och ansiktsuttryck.
- Det är lättare att ha videomöten med personer som man är bekant med eftersom man förlorar en del viktig input i kroppsspråk mm för att kunna göra rätt tolkningar.
- Det är lättare att prata med personer som du har träffat, ätit lunch med. En ska inte underskatta tiden utanför mötena.
- Det är sämre än att träffas fysiskt. Det försvårar arbetet helt enkelt. Jag använder videomöten väldigt mycket, men hade hellre träffats fysiskt.
- Disciplin på mötet. Opersonligt.
- Dålig ljudkvalitet.
- Dålig ljudkvalitet.

- Dålig tillgång till bra högtalare som fungerar ihop med Microsoft Teams.
- Dåliga och bristfälliga internet-förbindelser. Har föråldrad internet-förbindelse till hemmet som gör videomöten dåliga, företaget har dålig förbindelse till vissa av våra kontor.
- Dåligt ljud.
- Egentligen inga stora hinder, men jag upplever ofta att kvaliteten på samtalen varierar. Ljud försvinner, det tar lite för lång tid att starta upp mötena. Det blir bättre och bättre, men fortfarande vissa hinder.
- Ett avstämningsmöte fungerar bra medan en regelrätt workshop med teamövningar blir svårt om inte helt omöjligt att utföra remote.
- Face to face är alltid det effektivaste mötesformen.
- Finns ibland hinder vid diskussioner med flera parter. Svårigheter att kommunicera som inte har med teknik att göra.
- Fungerar bra för det mesta men är inte team-/relations-byggande på ett effektivt sätt vilket kan påverka resultatet och effektiviteten.
- Fungerar bäst med personer man mött i verkligheten. Svårt att få feedback från okända över web.
- Funkar helt ok.
- Funkar hyfsat.
- Funkar oftast bra. Ibland blir kvaliteten dålig. Jag kör många skype-möten utan video men har här räknat det som webmöten.
- Fysiska möten krävs ibland för att främja samarbete.
- För få videorum, för mycket strul att få igång och för mycket fördröjning av bilden. (Antar att man även i webmöten har videobil och inte bara en powerpoint).
- Förbjudet med kameror pga säkerhet.
- Gruppvideo är en förutsättning för högkvalitativa möte. Där är ovanan en del, men oftast också tekniken. I konferensrum står t.ex spindel-telefonen mitt på bordet men en webbkamera lyser med sin frånvaro. På DevLin2019 hade vi Lisette Sutherland som både hade workshop och presentation om teknik och kultur för remote-arbete. Det kanske vi skulle kunna ordna fler gånger.
- I vissa syften fungerar webbmöten inte bra. Till exempel workshops och djupare tekniska diskussioner.
- Ibland behövs F2F möten för att skapa personliga relationer.
- Ibland behövs personliga möten.
- Ibland dåligt fokus på mötet om man inte är på samma plats.
- Ibland får man inte fram information lika enkelt som när man är bredvid varandra och kan använda tex kroppsspråk eller gå ut och kolla på något som är på den fysiska platsen man är på.
- Ibland krävs det ett personligt möte för att kunna visa på vissa saker. Men allra oftast går det bra på distans.
- Ibland måste man träffas öga mot öga.

- Ibland är det bra att fysiskt träffa den andra parten för att underlätta samarbetet.
- Ibland är vi 4–5 parter som ringer in, och alla parter har inte rätt utrustning, eller så blir det svårt att hänga med på 4-5 videor samtidigt för att se om någon tänker säga något.
- Ibland överbelastning, dåligt ljud.
- Inga direkta hinder, men bommar korridorssnacket där vissa delar av lösningar kommer fram. Funkar bra med personer man har säkrat relation till.
- Inget kan ersätta ett F2F möte vid komplicerade diskussioner.
- Inte all kommunikation kan sköta över video/tal.
- Inte alla möten kan has via statisk kamera.
- Inte samma kontakt/förmåga att samarbeta som vid ett öga-mot-öga-möte. Man måste etablera en relation först för att få ut mesta möjliga av ett möte och inte missförstå varann
- Interaktionen är signifikant sämre.
- It is not the same as when you actually meet the person.
- Kan aldrig ersätta de gånger man måste samlas runt en whiteboard, rita och diskutera - går inte rita och peka + modifiera vd andra ritat. Den typen av möten för att lösa problem eller hitta lösningar går bara köra bra face to face.
- Kan inte ersätta fysiska möten men är bättre än telefon.
- Klart sämre än att ses på riktigt.
- Kommunikation mindre effektiv när man inte pratar F2F.
- Kreativt arbete hämmas av att inte befinna sig i samma rum som motparten.
- Kroppsspråk, rita på tavla, pekande på presentationer försvinner delvis.
- Kulturella och språkbarriärer övervinns lättare i person.
- Kvaliteten/stabiliteten behöver förbättras.
- Ljudet fungerar ofta dåligt om flera personer sitter i ett konferensrum.
- Ljudkvalitet svårt att få till riktigt bra.
- Ljudkvalitet, närvaro.
- Lättare att prata om man träffas fysiskt.
- Man får inte till samma möjligheter att samarbeta/diskutera tekniska lösningar som när man träffas F2F.
- Man lär inte känna varandra, lite meckigt” ofta funkar telefon+dator lika bra. Video tillför inte mycket (vilket dock att mötas ”på riktigt” gör.)”
- Man tappar social interaktion, många gånger behöver man ta ett snack över en kopp kaffe efter mötet för att bygga en bra relation. Detta bör man göra ibland sedan kan man ha telefonmöten/ videokonf när man väl har en god relation.
- Med flera än 3 deltagare adderar videokonf inget, det är då mer effektivt med telefon. Dessutom behövs det bättre funktioner för att dela interaktivt, typ interaktiva whiteboards.

- Men det är ju trevligt att träffas.
- Motparten har dåliga lyncpuckar så det är snudd på omöjligt att hänga med om det är många på andra sidan.
- Motvilja att koppla upp video.
- Måste se kundens verksamhet.
- Mänsklig kommunikation är mer än bara utbyte av ord.
- Möjligheten till småprat för att reda ut vissa saker mellan de ordinarie mötena.
- Möte med fler, praktiska övningar, personkemi, se helt flöde med andra, förstå arbetsdag
- Möten flyter ofta lättare om alla är på plats.
- Nej, Inga större hinder, utom att kommunikation är mer begränsad än vid direkt IRL-kommunikation, gäller även tiden då pauser (som fika och luncher) inte utnyttjas t.ex.
- Non-verbal interaction.
- Något svårare att se bilder på en liten skärm istället för en projection/stor bild.
- Nåt som fattas i videokonferens: ett enkelt sätt att skissa sina idéer, motsvarande en whiteboard. Att man inte kan ha ögonkontakt med en person är också begränsande. Lätt att missa subtila signaler.
- Obekvämt att synas på bild.
- Ofta tekniska problem.
- Oftast fungerar det bra men kontakten (nätet) kan bli dålig i bland.
- Om enskilda möten måste det finnas mer mindre tysta rum.
- Om flera mötesdeltagare befinner sig i samma möteslokal är det viktigt att mikrofonen är av god kvalitet eller att talaren befinner sig nära mikrofonen för att motparten skall kunna följa med i hela diskussionen. Tekniken fungerar normalt bra.
- Om majoriteten är i samma rum och du ensam på video fungerar det dåligt.
- Om man ska arbeta nära andra grupper underlättar ett inledande möte IRL för att senare kunna ha bra telefon/web/videomöten och samarbete.
- Om man ska besöka och arbeta inom produktion så kan man inte ha möte över video.
- Ont om rum.
- Opersonligt. Svårare för alla att få komma till tals, svårare att känna av vad övriga känner/tänker.
- Otillräcklig kontakt med motparten, trots video.
- Ovilja att använda video från olika parter. Video ökar närvaron i mötet.
- Personliga möten bättre.
- Saker som atmosfär, kroppsspråk kommer inte fram. Även samtal efter/innan möten som kan vara väldigt casual, men ändå matnyttiga bildas sällan när man inte ses fysiskt.
- Sanning med modifikation. Tekniken är inte felfri....
- Skypeuppkoppling till Asien funkar bra ljudmässigt men segt vid dokumentdelning.

- Some delays and failures during conversation.
- Sometimes it is hard to explain/understand each other.
- Strul med ljudkvalitén och ibland att koppla upp sig.
- Strul vid uppstart förekommer såklart.
- Ställer högre krav på miljön runt om som kan vara svårt att fixa ibland.
- Svajig wifi uppkoppling.
- Svårare att diskutera komplicerade och känsliga saker.
- Svårare att hänga med i allt som avhandlas under ett längre möte + nackdelen att inte kunna läsa av miner och kroppsspråk när man inte ser varandra. Förlorar även det sociala och teambyggande” i att inte träffas F2F.”
- Svårare att kommunicera bra.
- Svårare att samarbeta tex. rita och beskriva, or personerna är mer närvarande på mötet när det är fysiskt annars så görs lätt annat under mötet.
- Svårigheten att kommunicera via video.
- Svårt att koppla ihop tre parter eller fler men vanligaste mötena för mig är mellan Lkp site och Reute.
- Svårt att ringa in till ett möte med flera personer i ett konferensrum. Svårt att följa med i diskussionerna, dåligt ljud.
- Svårt att skissa på förslag/förstå varandra fullt ut ibland.
- Svårt att uppehålla koncentration på mötet, lätt att bli distraherad av annat.
- Svårt i stora möten då stora mötesrum kopplas in.
- Svårt med ljud om mötet har många deltagare.
- Svårt när man inte kan se allas reaktioner, svårt när man inte ser kroppsspråket. Det blir ofta mer formellt och man undviker att ta upp vissa frågor.
- Svårt om man aldrig träffas i verkligheten. Funkar bra när man känner varandra.
- Svårt om man har möten där man behöver läsa av motparten eller se om motparten förstått det man pratat/undervisat om.
- Sämre internetuppkoppling utanför Norden.
- Sämre kommunikation om man inte är i samma rum. Även om det finns video.
- Talkkvalitén är dålig. Svårt att ha en effektiv dialog, då kroppsspråket är en viktig del. Informella kommunikationen saknas, som är viktig för att känna av stämningar och ta upp oklarheter.
- Tappar det sociala och spontana kunskapsutväxlingar när man sitter på distans.
- Teams har potential att fungera bättre än Skype men har varit lite inkörningsproblem.
- Tekniken kan fungera, men det blir svårt att ha en bra diskussion.
- Tele/video möten är bra men kan inte med dagens teknik helt ersätta F2F möten. Man behöver, åtminstone i början av ett samarbete träffas F2F.

- Telefon- och videomöten ger tyvärr inte samma relation, dialog och förståelse som samtal ansikte mot ansikte. De funkar oftast tillräckligt bra, men vissa saker är för viktiga.
- The necessary technology works fine but its inherent shortcomings are apparent in almost every meeting. The lack of in-person face-to-face meeting makes communication more difficult, as all of the non-verbal communication is lost. In some cases it's just necessary to talk about something in person
- The quality is not good enough.
- Tycker att det är ett jättebra alternativ och kan ersätta en hel del fysiska möte. Dock finns en del möten där man förlorar mycket (relationsbyggande, förtroende, kroppsspråk mm, inte lika enkelt via video/webb) om man inte träffas fysiskt.
- Video funkar bra, Webex mindre bra.
- Video är inte värt besväret.
- Vissa möten blir ineffektiva för att folk inte alltid fokuserar på samma sätt i webbmöten utan jobbar med annat samtidigt.
- Vissa möten måste vara F2F, studiebesök, relations/nätverksbyggande mm
- Webb och telefonmöten funkar bra för det mesta, men en relation underhålls bäst om man även ses då och då.
- Webbmöte är bra men ersätter inte personliga möten.
- Whiteboard-sessions funkar dåligt, möte med nya deltagare blir lidande, svårt med kroppsspråk (mänsklig kommunikation) och ad-hoc diskussioner.
- Windowstrollen som inte kan använda datorer.
- You cannot look at the faces of all people and their expression which makes the communication difficult. One to one communication is easy but it is more than two then it becomes difficult.
- Även vi har begränsad teknik för att kunna hålla videomöten.

Upplever du några hinder med telefonmöten?

- Används sällan, ibland face to face med två personer men nästan aldrig i större grupper.
- Att det är svårare att förstå och tolka varandra via telefon.
- Att man inte ser mötesdeltagaren.
- Att träffas i person ger mycket mer än telefonmöte.
- Behov av att dela dokument och se” personer”.
- Behöver både ljud och bild för att få ett riktigt effektivt möte.
- Behöver oftast ha möten via skype för att kunna visa presentationer etc.
- Body language cannot be transmitted via webmeeting, misunderstandings are more common Content cannot be shared (like PowerPoint or Videos).
- Bra ibland, men fungerar inte för allt. Team-building är t.ex. mycket svårt att göra med hjälp av telefonmöten.

- Brist på visuell kommunikation.
- Bristande kommunikation, speciellt med flera inblandade än två personer.
- Bristande kvalitet ibland pga strul med servrar och nätverk.
- Brister i modereriv möten ibland och bristande kvalitet på ljud stundtals
- Burkigt ljud.
- Bättre med videokonferenser för att kunna dela information för alla mötesdeltagare.
- Can't replace F2F.
- Den personliga kontakten som fås i verkliga möten uteblir.
- Det blir väldigt två dimensionellt och begränsar den sociala interaktionen. Inte bra ur ett psykosocialt perspektiv i längden. Fungerar inte att sitta själv hemma med bara telefon/video möten i längden. Då kommer utbrändhets problemen breda ut sig.
- Det går oftast bra om alla följer 'mötesdisciplinen'. Vid förhandlingar är det alltid bättre att vara med på plats.
- Det ställer högre krav på struktur och förberedelser.
- Det tar lång tid att få igång mötena så att alla kan höra, dålig ljudkvalitet under mötena.
- Det är bra när det är rutinmöten och folk som man redan känner väl.
- Det är en fördel med personlig kontakt och att man ser varandra i person.
- Det är inte till 100% samma sak som att sitta i samma rum och se varandras kroppsspråk och ansiktsuttryck.
- Det är oftast som frågor man vill ta upp inte tas upp på grund av att man inte kan avgöra status på de andra deltagarna.
- Det är ofördelaktigt för många typer av diskussioner.
- Det är svårare när man inte ser varandra. Kundmöten i synnerhet.
- Det är sämre än att träffas fysiskt eller videomöten. Det försvårar arbetet helt enkelt. Jag använder aldrig telefonmöten utan jag använder videomöten väldigt mycket, men hade hellre träffats fysiskt än haft möten via video, webb eller telefon.
- Dålig kvalitet när man pratar långa möten över telefon.
- Dålig kvalitet på ljudet.
- Dålig kvalitet på längre avstånd. Bättre interaktiva whiteboards skulle underlätta.
- Dålig ljudkvalité.
- Dålig ljudkvalitet.
- Dåligt ljud, ingen bild.
- Ett avstämningsmöte fungerar bra medan en regelrätt workshop med teamövningar blir svårt om inte helt omöjligt att utföra remote.
- Ett personligt möte är ibland ett måste.
- F2f behövs ibland för effektiva möten, och för att lära känna varandra.

- F2f is better for better communication.
- Finns ibland hinder vid diskussioner med flera parter. Svårigheter att kommunicera som inte har med teknik att göra.
- Finns ingen anledning att använda telefon.
- Fungerar bra för det mesta men är inte team-/relations-byggande på ett effektivt sätt vilket kan påverka resultatet och effektiviteten.
- Fungerar bra för kortare möten.
- Fungerar bra för rapporteringsmöten men det är svårt när alla ska vara inkluderade och vara kreativa. Att stå vid en fysisk whiteboard är oslagbart.
- Fungerar sämre än videomöten.
- Funkar bara med max 2 deltagare.
- Föråldrad teknik.
- Ger inte samma gemenskap och förståelse.
- Går inte att läsa av de andra parternas rörelsemönster, ansiktsuttryck mm.
- Ibland behövs F2F möten för att skapa personliga relationer.
- Ibland dåligt fokus på mötet om man inte är på samma plats.
- Ibland kan F2F behövas för gruppdynamiken eller för särskilda möten.
- Ibland kan inte samtal över telefonen ge samma känsla som ansikte-mot-ansikte.
- Ibland måste man träffas öga mot öga.
- Ibland är det bra att fysiskt träffa den andra parten för att underlätta samarbetet.
- Ibland är det viktigt att bygga relationer IRL.
- Inga direkta hinder, men bommar korridorsnacket där vissa delar av lösningar kommer fram.
- Funkar bra med personer man har säkrat relation till.
- Inga hinder egentligen, men svårare om man behöver presentera någonting.
- Inga möjligheter att samtidigt titta på samma dokumentation rörande det som diskuteras.
- Inte all kommunikation kan sköta över video/tal.
- Inte lika lätt att förstå varandra, speciellt internationella möten där ingen har engelska som modersmål.
- Inte samma kontakt/kommunikation.
- It is hard to see the reaction of the person on the other end.
- Ja, andra parten har inte tillgång till rätt utrustning.
- Jag anser dock att problemet ligger i att tekniken är för komplicerad. Det borde inte vara ett komplicerat problem att få viedokonferenser att fungera smärtfritt.
- Jag har ofta svårt att höra vad de andra säger, vilket ofta beror på deras utrustning eller om de har gjort det taktiska valet att sitta i en ljudlig miljö.

- Jag kör många skypemöten utan video men har här räknat det som webbmöten.
- Jag sitter i ett öppet landskap med stationär dator och behöver tillgång till datorn under telefonmötena så mina kollegor blir störda.
- Kan inte dela bil/skärm e.d.
- Kan inte dela skärm.
- Kan vara problem med ljudkvalitet / Skype ibland.
- Kan vara svårt att diskutera saker och ting djupare och svårt att säkerställa att inga missförstånd sker.
- Kommunikation mindre effektiv när man inte pratar F2F.
- Kroppsspråk är viktigt för mig, och det saknas vid telefonmöten.
- Kroppsspråk, ögonkontakt, spontana inlägg, relationsbyggande är inte möjligt eller svårare
- Lack of body language feedback and difficult to express certain details during the presentation. During long meetings it becomes difficult to get full attention and focus.
- Ljudkvalité och brist på bild.
- Ljudkvalitet svårt att få till riktigt bra.
- Ljudkvalitet, närvaro.
- Lättare att prata om man träffas fysiskt då kan man tex läsa av rummet och uttrycken i personens ansikte.
- Man får inte till samma möjligheter att samarbeta/diskutera tekniska lösningar som när man träffas F2F.
- Man missar/går miste om det personliga mötet. Ibland är detta viktigt, i många fall räcker det med ett telefonmöte när man känner varandra/mötts tidigare.
- Man ser inte motparten och missar nyanser. Med olika språknivå och/eller dialekt på engelska är det svårare om man inte ser personen. (Antar att man även kan dela skärmen för tex powerpoint).
- Man träffas inte.
- Men det är ju trevligt att träffas.
- Microsoft Teams håller på att ersätta Skype men Teams saknar än så länge stöd för bara audio” (finns bara video). Detta leder till att man inte kan använda den utrustning som finns i merparten av våra konferensrum.”
- Motparten har dåliga lyncpuckar så det är snudd på omöjligt att hänga med om det är många på andra sidan.
- Många gånger Svårt att följa med på presentationer.
- Möten flyter ofta lättare om alla är på plats.
- När man inte ser varandra kan en del av den omedvetna kommunikationen som går förlorad, speciellt om man inte känner varann väl.
- När många ringer in är det lätt att avbryta varandra, svårt att se om någon tänker säga något. Dessutom är det ofta minst en person som har dålig ljudkvalité eller orsakar brus i samtalet.

- Ofta blir det dålig förbindelse (hackigt ljud / ekoeffekter / brus) från någon av deltagarna. Av och till är det dålig disciplin på att göra mute när man befinner sig i en bullrig omgivning.
- Ofta sprak på linjen.
- Oftast är det väldigt dålig ljudkvalitet på telefonmötena vilket kan vara frustrerande. De är även opersonliga vilket gör att de ibland måste ersättas med fysiska möten. (Gäller även videomöten).
- Often poor audio quality, low communication bandwidth (missing body language, etc).
- Om man ska besöka och arbeta inom produktion så kan man inte ha möte över telefon
- Otillräcklig kontakt. Inget kroppsspråk.
- Personer som håller låda.
- Personliga möten bättre.
- Pratar aldrig i telefon, men väldigt ofta via skype/Microsoft Teams i datorn, ibland med video, ibland utan. Ibland med en person, ibland större möten. Med en person nästan alltid med webbkamera.
- Problem med ljudkvaliteten. Folk sitter långt från mikrofonen osv.
- Saker som atmosfär, kroppsspråk kommer inte fram. Även samtal efter/innan möten som kan vara väldigt casual, men ändå matnyttiga bildas sällan när man inte ses fysiskt.
- Språkförbistring.
- Strul vid uppstart förekommer såklart.
- Svårare med nya personer.
- Svårigheter att kommunicera verbalt istället för öga mot öga.
- Svårt att beskriva koncepter tydligt på telefon.
- Svårt att dela ex skärm när man pratar i telefon, bättre med videomöten.
- Svårt att dela med sig av material och förklara utan att visa.
- Svårt att diskutera när man inte kan rita och visa varandra på en tavla.
- Svårt att ersätta personliga möten.
- Svårt att följa med, personer i andra änden börjar rita på tavlan, eller sitter långt ifrån mikrofon och hörs dåligt.
- Svårt att höra om de i andra änden använder högtalartelefon. Svårt att vara delaktig i möten med flera deltagare i andra änden.
- Svårt att höra, ser inte uttryck, spontana whiteboard ritningar under möten.
- Svårt att rita och förklara.
- Svårt att se kroppsspråk och blickar osv.
- Svårt att se presentationer samt själv presentera data via telefon.
- Svårt att skissa på förslag/förstå varandra fullt ut ibland.
- Svårt att ta allt via telefon.
- Svårt att uppehålla koncentration på mötet, lätt att bli distraherad av annat.

- Svårt att uppfatta kroppsspråk, nyanser o s v. Svårt att höra ibland. Missförstånd kan lätt uppstå. Skillnad i tid mellan olika världsdelar.
- Svårt dela visuell information.
- Svårt om man aldrig träffas i verkligheten. Funkar bra när man känner varandra.
- Säkerhetsnivån tillåter inte telefonmöte på jobbet.
- Tappar nyanser i kommunikationen.
- Tekniska begränsningar så som att visa mötesmaterial på en skärm
- Tekniskt ok. Mötesmässigt inte alltid bra. Telefon är inte alltid ett bra sätt att kommunicera.
- Telefon- och videomöten ger tyvärr inte samma relation, dialog och förståelse som samtal ansikte mot ansikte. De funkar oftast tillräckligt bra, men vissa saker är för viktiga.
- Telefonmöte är bra men ersätter inte personliga möten.
- Telefonskärm är för liten för att kunna ta del av presentationer.
- Tenderar att bli uselt ljud på internationella möten.
- Trevligare att se människor - föredrar videomöten.
- Video är bättre.
- Vissa möten blir ineffektiva för att folk inte alltid fokuserar på samma sätt i telefonmöten utan jobbar med annat samtidigt.
- You cannot look at the faces of all people and their expression which makes the communication difficult.

Övriga synpunkter

- Alla bussar (typ) passerar Resecentrum, vilket är kasst. Tar onödigt långt tid om man inte vill in i stan.
- Allmänna kommunikationsmedel saknas från min adress, fanns förut men har tagits bort sedan några år tillbaka.
- Bil tar 25 minuter om jag även lämnar min fru vid hennes jobb. Buss tar ~60 minuter dörr till dörr.
- Bilen nödvändig för att få ihop livet som småbarnsförälder, vänligen låt bli att försämra och fördyra bilismen i Mjärdevi.
- Bra att Mjärdevi undersöker detta!
- Bra cykelbanor är viktigt. Bra sträckningar. Bra underlag. Säkra korsningar. Det är rätt bra i Linköping, men finns utrymme för förbättringar.
- Bra enkät! Finns mycket att göra för att ändra på resvanor mm.
- Bra initiativ.
- Bus ticket price increased from 26 SEK to 36 SEK from last year to this year. VERY BAD for motivating people to use public transport. It would be nice if our companies promoted skjutsgruppen or different type of private collective transportation. With the amount of people

working at Mjärdevi from several companies, I believe it would be possible to organize private buses passing through specific points in the city and time to get us to work.

- Buss är okej, men efter att ha upplevt moderna spårvagnar när jag bodde i Berlin så önskar jag att Linköping planerade för det i framtiden. Det är mycket mer bekvämt för oss som åker och mycket bättre för de som bor i staden.
- Bussförbindelsen till Mjärdevi är dålig, allt går via resecentrum. Extremt många ensampendlare tar bilen till Mjärdevi. Jag kan enkelt räkna 20 bilar i rad på morgnarna på Lambohovsleden som åker ensamma.
- Bygg bättre vägar och minska köerna i trafiken.
- Bättre morgon buss för oss som vill komma tidigt till jobbet buss 75 är skit kl 6.31.
- Cykelbana tvärsöver golfbanan!
- Cykeltvätt för cykel i Mjärdevi. Stora kostnader för cykel innefattar service och reparation pga salt och smuts. Linköping city saknar allt sådan vilket kräver långa omvägar och mycket tid för en enkel avspolning.
- Det borde gå att resa till Mjärdevi och universitetsområdet från fler delar av Linköping utan bussbyte.
- Det finns säkert klimatmål på pappret, men i praktiken har min arbetsgivare inte det minsta intresse i att minska sitt klimatavtryck. Det finns gott om väldigt enkla och billiga åtgärden man skulle kunna ta som ignoreras.
- Det görs för lite för att motverka bilismen. Det går även på tok för långsamt.
- Det måste vara enkelt att åka kollektivt, speciellt om man bara gör det ibland. Östgötatrafiken är röriga med zoner som ändras, kort som inte längre fungerar, appar som byts ut och framförallt blir det dyrare och dyrare hela tiden. Det måste vara enklare och gärna billigare att åka kollektivt.
- Det vore trevligt med tätare avgångar för bussarna som går via Mjärdevi. Senaste åren har det blivit glesare och färre linjer.
- Det är bra om man kan minska onödiga koldioxidutsläpp, men sådana här initiativ känns som det blir mest godhetssignalering och extremt dålig verkningsgrad från nedlagd tid och pengar till verkliga effekter. Det skulle vara intressant att se en oberoende kritisk granskning av hur mycket tid och pengar som lagts ned i detta och vad effekten i form av minskade koldioxidutsläpp blev per krona och mantimme.
- Det är för krångligt för oss som bor på landet. Även om man vill åka in till stan på lunch från Mjärdevi är det idag lättare att ta bilen. Bussen går inte tillräckligt ofta och det tar 20 minuter in till stan. Det är inte hållbart.
- Det är i vissa fall att mappa in en arbetsdag i ett formulär. Har provat att resa med buss men det kräver att arbetsdagen är inrutad och ganska förutbestämd. Snabba förändringar omöjliggör användning av kollektivtrafik.
- Detta skulle ha effekt för mig: - billigare bussresor. Idag blir dagskostnad med buss 100 kr, men bara 40 med bil. Dessutom är bil smidigare, halva tiden, jag kan åka när jag vill, så det finns inget incitament för mig att ta buss, förutom att jag kan jobba ombord (förutom miljöaspekten). - mer låsta cykelparkeringar nära arbetsplatsen så jag kan ta min dyra elcykel till jobbet och om det behövs ta buss/bil hem.

- Direkt buss från Ryd till Mjärdevi skulle vara nice.
- Dålig plogning/snörojning på cykelbanan sträckan mellan rondellen i Ryd/Jägarvallen och Ericsson.
- Elcyklar är ett problem, de cyklar alldeles för fort och framlamporna/strålkastarna lyser alldeles för starkt och bländar mötande cyklister.
- En buss från Sturefors (via Harvestad, Ullstämman, Vidingsjö) till Mjärdevi hade definitivt fått mig som resenär. Nu måste jag åka in till centrum och byta buss. Total restid 50–60 minuter enkel väg.
- En pendeltågstation avsedd för Mjärdevi skulle göra att jag byter till tåg 1–3 ggr/v. Cykelväg mellan Vikingstad och Mjärdevi skulle få mig att ta cykeln 1–2 ggr/v när vädret är ok. Det är konstigt pendeln är dyrare än att ta bilen, iallafall om man bara tar tåget ibland, pendeltåget borde kunna subventioneras och det borde inte finnas prisgränser mellan Mjölby och Linköping.
- Fler turer mellan Ljungsbro och Mjärdevi.
- Fokusera frågorna mer på hur pendling med cykel eller kommunal trafik kan underlättas istället för hur mycket man nyttjar bilen!
- Funderar på att köpa en elbil men laddplatser saknas på vår parkering.
- För egen del skulle jag gärna se att Grön Resplan och Science Park Mjärdevi tillsammans ställde större krav på Östgötatrafiken att tillgodose de behov av direktbussar till Mjärdevi som vi som arbetspendlar med bil från utanför Linköping stad har.
- Företag borde erbjuda laddplatser för att underlätta färd med elbil.
- Företagen (så som Ericsson) borde satsa mer på sina interna utsläpp än reseutsläpp för sina anställda. Tror de kan få större genomslag genom att kolla på sina tillverkningsutsläpp snarare än reseutsläpp.
- Har busspendlat i 5 år, flyttade till jobbet för att slippa pendla. Dock är arbetsplatser jag haft här numera nedlagda. Med familj och barn har jag inte tid att åka kollektivt - tyvärr.
- Hemarbete tar bort restid samt minskar vägslitage, parkeringsplatser, trafikköer, bilslitage och färre bussar. Vidare ökar flexibilitet i arbetstider, jourtider mm. Det är naturligtvis inte för alla yrken och roller, men en åtgärd av flera.
- Inför stopp av linje 39 och linje 38 vid Mjärdevi Linköping.
- Jag bor längs Ulrika-vägen och det finns stort potential för bättre pendlingsmöjlighet med buss om tidtabellerna justeras vid byte i Vikingstad till direktbussen till Mjärdevi. Har även skickat denna synpunkt direkt till Östgötatrafiken tidigare.
- Jag bor på landet med ca 8km till närmsta busshållplats och med riskfylld cykelväg till bussen. Det kunde varit kompletterande frågor om detta för att göra undersökningens resultat ännu tydligare.
- Jag hade gärna sett att det fanns större och smidigare möjligheter för företag i Linköping att ta tåget istället för poolbilar om det är möjligt. En direktbuss mellan Ryd och Universitet/Mjärdevi hade också varit uppskattat på morgonen/eftermiddagen under säsonger då det är snö ute.
- Jag har ingen möjlighet att åka kommunalt med mindre att jag flyttar ifrån mitt hem vilket jag inte vill.

- Jag tycker att möjligheterna till kollektivt resande för att avlasta Haningeleden/Lambohovsleden är viktigt. Det är absurt att se alla ensamåkande som köar där vid rusningstrafik.
- Jag vill gärna veta resultatet från den här enkäten, ni får gärna kommunicera ut vad den kom fram till!
- Jag vill gärna åka mer buss till jobbet, för oss som bor i ytterområden vore en cirkulär busslinje välkommen. Nu går alla bussar in till Resecentrum så det tar tid när man måste byta buss.
- Jag vill ha expressbussar från Motala till Mjärdevi som går vägen över Österstad och Fornåsa med en hållplats i Brinken Motala. Detta skulle öka min möjlighet att åka kollektivt och även förbättra möjligheten för boende i Österstad, Fornåsa och Klockrike (nu går alla expressbussar vägen över Borensberg).
- När man har bilpendlat i så många år som jag mellan Ekängen och Mjärdevi så handlar det inte om pengarna. Man kör för att hinna lämna och hämta barn eller göra ärenden på väg hem. Jag prioriterar min frihet och flexibilitet. Jag kör nu laddhybrid och det blir väldigt billigt och känns också miljövänligt. Det enda som skulle kunna få mej att använda kollektivtrafiken är en direktbuss mellan Ekängen och Mjärdevi. En sak jag saknar är fler laddstolpar i Mjärdevi. Det är i princip alltid fullt på de fyra som finns vid Mjärdevi Center och de flesta står kvar hela dagen även om bilen är färdigladdad. Det är alldeles för få allmänna laddplatser! Jag var med och testade elcykel, men det blir lite för långt för mej för att vara ett alternativ annat än riktigt fina sommandagar. Dock skulle jag gärna kunna tänka mej att trampa hem på en orange låncykel från Mjärdevi Center, men då saknar jag möjligheten att parkera den hemma över natten och cykla tillbaka den till Mjärdevi på morgonen efter.
- Laddstationer för el/hybrid bilar bör finnas på alla parkeringar för anställda.
- Lokaltrafik behöver vara enkel och löna sig från första resan. Månads och årskort är 1900-tal. Regional uppdelning likaså. När man kliver på så borde det räcka med att identifiera sig för systemet, som drar en avgift, vilken minskar ju mer frekvent du reser, oavsett region, oavsett något månads/årsskifte. Har en ny eller lågfrekvent resenär inte registrerat någon betalmetod, så tillåt en ackumulerad faktura upp till ett mindre belopp. Så enkelt borde det vara. Istället slösar varje region resurser på att utveckla egna appar och system för lokaltrafiken. Tänk utanför den lilla lådan, den väldigt lilla lådan.
- Låt folk fatta sina egna beslut utan pekpinna från världsförbättrare. Vill jag åka bil så låt mig göra det.
- Lämna bidrag för elbilar. Tvingar ni folk att åka kollektivt eller gör bilresor dyrare så drar personalen till andra orter. Men övergång till elbil ger samma miljöeffekt utan nackdelarna.
- Man borde subventionera vanliga cyklar istället för elcyklar.
- Med kommunaltrafik skulle det ta över en timme att ta sig till jobbet och den tiden är inte någonting jag är villig resa fram och tillbaka varje dag.
- Med nya prisstrategin på bussar så är det billigare med bilåkning. Kass. Företaget bör arbeta för att få bra kollektivtrafik till företaget, men inte ha någon strategi mot personalen vad gäller hur de tar sig till och från jobbet. Däremot bör de ha en tydlig strategi för tjänsteresor. Varför har vi inte en busspendel från Mjärdevi till Kista istället för att Ericsson lägger ut massor av pengar dagligen på tågresor???
- Min arbetsgivare har elbilar som förmånsbilar med möjlighet att ladda på jobbet. Utan den

möjligheten hade jag inte arbetspendlat så långt utan bosatt mig närmare jobbet.

- Min arbetsplats är Ericsson, men inte min arbetsgivare.
- Min arbetsplats är väldigt mån om miljön ur flera synpunkter: återvinning, pendling, personalträffar som ska ha miljömässigt innehåll, mat som finns ska vara ekologisk och närproducerad i den mån det går, recycling vad gäller kontorsmöbler osv.
- Morötter är alltid bra. Påtvingade avgifter ger sällan positivt/önskat resultat.
- Mycket bättre punktlighet.
- Många anser att jag själv har valt att bo på landet och bekosta min resa, men en tidigarelagd buss och en buss som kunde gå mellan Vikingstad och Mjärdevi hade gjort att jag valt bussen.
- Möjlighet att ladda elbil/plug in-hybrid på jobbet hade fått mig att köpa en bil som enbart går på el till och från jobbet.
- Ni behöver tätare trafik i rusningstid i Linköping till och från forskningsbyn.
- Om vi inte hade hund skulle jag gladeligen åka kollektivt till jobbet.
- Pendlar från Bankekind till Mjärdevi via bil pga det är väldigt dåligt kollektiv förbindelse det hållet. Måste åka via centralstationen vilket är värdelöst. Att det går bussar från Ekholmen spelar ingen roll då jag inte kan ta mig dit med buss. Hade verkligen velat se mer utbyggd kollektivtraffik från den delen av Linköping. Från Åtvidaberg via Hjulsbro, Ullstämman mot Mjärdevi istället för från Åtvidaberg via centralstationen.
- Prioritera framfart i cykelbanor före biltrafiken och gratis bussar, där har ni lösningen! ;)
- Se till att buss 52 stannar i Gullberg-korset så ska jag överväga att åka buss.
- Skulle gärna se att bussarna går lite oftare på kvällen från Mjärdevis. På mitt företag så är det många unga som jobbar obekväma tider fram till kl 23. Mellan 20 och 23 så går bussarna till resecentrum sparsamt.
- Som cyklist märks det tydligt att många personer framför och ställer upp (parkerar) motorfordon på gång- och cykelbanor, bland annat för att lasta och lossa matvaror och andra bekvämligheter, ofta i mörker. Motorfordon på gång- och cykelbanor är livsfarligt för cyklister: Om man exempelvis cyklar in i en bildörr som ställs upp slår man ut tändarna och/eller bryter nacken. Övre Vasavägen är ett särskilt problem, men även andra delar av staden. Dukaten som har tillsyn är otillräcklig.
- Som åretruntcyklare behöver jag ibland ta bilen till jobbet och då finns ett stort behov att minska bilköerna, genom att trimma trafikljus bl.a. i korsningen Universitetsvägen/Lambohovsleden. Också genom att öka kapaciteten på Lambohovsleden och ett antal cirkulationsplatser (bland annat Garnisonsrondellen, Slestarrondellen).
- Starta en busslinje mellan Malmslätt och Mjärdevi. Idag tar det över 50 minuter att åka buss, vilket är ett dåligt skämt. Jag kan gå till jobbet på samma tid!
- Svårt att konkurrera med bilen då man bor utanför lokaltrafiken och lite för långt att cykla. Vill gärna gå över till elbil för arbetspendling men kostnaden avskräcker fortfarande.
- Svårt att svara på så hopklumpade frågor. Varför åker du bil till jobbet?" när jag svarar att jag gör det ca 1/10 dagar. Vore intressantare att svara på frågor om mina vanliga färd sätt? "
- Tack.

- Tack för att ni lyfter dessa viktiga frågor.
- "There is no direct buss from my radhus" in Malmslätt to Mjärdevi. I would prefer to take buss to travel between my house and my workplace, but currently it takes more than 50 minutes door-to-door! By my own car, it only takes 15 minutes."
- This is a Good Initiative.
- Tråkigt att det krånglar till sig med parkeringsplatser i Mjärdevi nu med betalning och registrering av regnr. Har varit en av anledningarna till att man som företag vill vara där, finns alternativ som Tornby om det blir värre.
- Arbetsplatsen har höga klimatkrav på företagets bilar.
- Tycker möjligheten för laddhybrider i Mjärdevi är helt värdelös - många tusen som jobbar här och extremt få möjligheter att ladda. Har precis bytt tjänstebil men har svårt att ladda på arbetsplatsen. Mitt företag vill och ger möjlighet men tillgången till mark el är usel. Bygg ut infrastruktur först innan man straffar medborgarna."
- Tätare busstider dagtid gällande busslinjen som går från Mjärdevi via Berga Ekholmen Hjulbro skulle kunna få mig att ta bussen. Funderar på att skaffa elcykel men får inte bygglov för ett cykelförråd på min tomt, kan inte förvara en cykel på annat sätt. Kommunen bör se över även dessa aspekter. Vet att VTI har uppmärksammat frågan bra att ta en diskussion med dem i denna fråga för ytterligare påtryckning.
- Utökad barnpassning, t.ex. rätt till fler timmar förskola för syskon skulle ge mer tid för pendling med cykel istället för med bil.
- Varför är bussförbindelserna till US och västerut så obefintliga? Eller ja, allt utom direkt till resecentrum saknas egentligen. (Särskilt för oss som inte jobbar precis exakt 8–17, utan lite mer flexibelt).
- Vi är många som saknar cykelställ med möjlighet att låsa fast cykeln i ramen som dessa <https://www.janssonpartner.se/images/1423465902498113.jpg> <https://skyltab.se/images/zoom/cykelstall-vagen-cykelparkering-svart.jpg>.
- Vill Linköpings kommun verkligen göra en insats tycker jag man skall testa 6–12 månader med gratis kollektivtrafik på prov. Det kommer kosta men då ger man folk en chans att prova att leva utan bil och spara några kronor i drivmedel. Själv bor jag för ensligt så de få bussar som passerar ger för lång restid och många byten. Istället kompenserar jag mitt samvete med solpaneler och elbil.
- Åker laddhybrid med manuellt valbar drivning El/Bensin - med möjlighet att ladda på jobbet så pendlar jag med 100% eldrift. Det gör att jag känner mig nöjd - jag kan åka både billigt och fossilfritt. Bil måste man ha ändå när man bor på landet - så kostnaden för bilen tar jag på hemmets driftbudget".
- Åkte buss ibland förr när det fanns direktlinje mellan Vimanshäll och Mjärdevi.
- Åter igen står vi inför en motsättning mellan landsbygd och stad. Vi som bor på landsbygden saknar kollektivtrafik i den omfattning som stadsbussar ger, och avstånden är för stora för att cykla. Åtgärder för att minska bilåkandet i städer riskerar att i första hand drabba landsbygden.
- Östgötatraffiken drog om linje 2 och 4, så att ingen av dessa längre åker genom Mjärdevi. Kraftig försämring av bussturer från innerstaden och området runt sjukhuset. Linje 22 är bra, bra med

bussar tvärs över ordinarie busslinjer men går inte så ofta. Lång promenad för att ta 4 till och från Mjärdevi. Syns att färre åker med den bussen nu. Känsla av att många bor i tillräckligt närområde för att cykla men ändå tar bilen. Min elcykel för att jag inte drar mig för att cykla oavsett väder, väl värd investeringen.



Mer information:
[Linkoping.se/gronresplan](https://linkoping.se/gronresplan)



LINKÖPING
SCIENCE
PARK



CLIMATE AND ECONOMIC RESEARCH IN ORGANISATIONS



Linköping
Där idéer blir verklighet