



Testresenärer till och från Scania

Fokusområde nr1: Kommun med stor inpendling

Projektledare: Hannele Johansson

Energikontor Sydost AB
Besöksadress: Västra Sjögatan 17
392 32 Kalmar
Tel 0470-76 55 60
Email: info@energikontorsydost.se
www.energikontorsydost.se

Projektet är finansierat av Energimyndigheten
och Trafikverket.

Innehåll

Testresenärer till och från Scania	1
1. Inledning	4
2. Syfte	4
3. Mål	4
4. Metod	5
4.1 Målpopulation	5
4.2 Datainsamlingsmetod	5
5. Testresenärsprojekt - resultat	6
5.1 Bakgrundsvariabler	6
5.2 Resmönster	7
5.3 Attityd till kollektiv och samåkning före testresenärsprojektet	7
Anledning till att man inte åker buss/samåker	8
5.4 Resultat efter testresenärsprojektet	8
.....	8
6. Resvanor och energiförbrukning	11
6.1 Utsläpp och energiförbrukning före testresenärsprojektet	11
6.2 Utsläpp och energiförbrukning efter testresenärsprojektet	12
7. Slututvärdering	13
8. PLUS-utvärdering	15
9. Avslutande reflektioner	17

1. Inledning

Regionförbundet i Kalmars styrelse beslutade 2006 att hela Kalmar län ska bli fossilbränslefritt per 2030. I ett glesbefolkat län med långa avstånd innebär detta en rejäl utmaning för transportsektorn. I den Regionala utvecklingsplanen för Kalmar län finns dessutom ett uttalat mål att länets fem arbetsmarknadsregioner ska bli två. Det är en målsättning som innebär en ökning av den långväga arbetspendlingen och som i sig innebär att resandet ökar.

Klimatkommissionen i Kalmar län har satt ett antal följande åtgärdsförslag/utmaningar för persontransporter som projektet Innovativa Mobility Management – åtgärder för glesbefolkade områden vill hjälpa till att uppnå. Bl.a. utmanas länets trafikhuvudmän att vända de problem som finns (glesbefolkat län, bristfällig järnvägsinfrastruktur och otillräckligt underlag för kollektivtrafiken) till en fördel och göra länet till ett föredöme vad beträffar hållbara transporter genom innovativa transportlösningar.

Som ett led i arbetet erbjöds anställda vid Scania som idag pendlar på sträckan mellan Kalmar och Oskarshamn att pröva på att åka kollektivt till arbetet under en period. Samtidigt har de fått testa ett mobilt samåkningssystem som ett komplement till kollektivtrafiken. Delprojektet inleddes och avslutades med en resvaneundersökning.

2. Syfte

Syftet med undersökningen har varit att få kunskap om hur man kan underlätta för fler anställda vid Scania att åka kollektivt och/eller samåka till arbetet.

3. Mål

De mål som sattes för projektet var följande:

25 % av de som får erbjudandet accepterar att testa kollektivtrafiken/samåkningssystemet under en period. 7 % av de som testat fortsätter att åka kollektivt sex månader efter försöket.

4. Metod

Projektet inleddes med en resenärsundersökning bland de anställda som tillhörde målgruppen. Uppdraget att genomföra undersökningen gick till Intermetra. Under-sökningen finns att läsa i sin helhet på projektets hemsida www.energi-kontorsydost.se\IMM

4.1 Målpopulation

Undersökningen är giltig för anställda på Scania i Oskarshamn, som pendlar till och från arbetet från någon ort mellan Kalmar och Oskarshamn. Urval har tillhandahållits från Scania, med totalt 116 anställda från Kalmar, Mönsterås, Påskallavik, Blomstermåla, Timmernabben och Ålem.

4.2 Datainsamlingsmetod

Undersökningen har genomförts i fyra steg hösten 2014

Steg 1: Telefonintervjuer – inledande intervju under v. 34:2 – v.35:5

Totalt genomfördes 56 stycken telefonintervjuer (utifrån urvalet på 116 personer)

Steg 2: Testresenärsprojekt – vecka 38-41

I slutet av den initiala intervjun frågade vi om de var intresserade av att delta i testresenärsprojektet. 44 st. anmälde intresse av att få denna information.

Steg 3: Telefonintervjuer - uppföljning av testresenärsprojektet 40:1 – v. 40:5

Totalt genomfördes sex telefonintervjuer (fem inom kollektivtrafiken och en inom samåkning). Intervjuerna gav följande resultat:

Kollektivtrafiken – testresenärsprojektet

8 stycken anmälde totalt:

- Fem genomförda intervjuer
- Tre har inte använt resekortet under testperioden

Samåkningsprojektet

6 stycken anmälde totalt. Alla hade registrerat sig, varav:

- Två av dem hittade inte några samåkningsalternativ (pga. få registrerade)
- Två av dem använde sig inte av appen – hade inte tid
- En av dem hade samåkt som vanligt istället, utan att använda appen
- En respondent har använt sig av appen – intervju genomförd. Han hade dock samåkt som vanligt under testperioden, men hade hoppats att någon skulle åka med i deras bil.

Steg 4: En avslutande undersökning genomfördes av Energikontor Sydost i slutet av november 2014 ca två månader efter avslutat testresenärsprojekt. Syftet med undersökningen var att få fram bestående beteendeförändring. Eftersom projektet kom igång ganska sent var det inte möjligt att vänta till sex månader hade gått från projektets slut vilket normalt är den tid som krävs för att en bestående beteendeförändring ska kunna konstateras.

5. Testresenärsprojekt - resultat

Resultaten nedan är hämtade ur Intermetras undersökning före och efter testresenärsprojektet. Hela undersökningen finns på vår hemsida: [www.energikontorsydost.se\ Hållbara transporter\ Pågående transportprojekt\ Innovativ Mobility Management](http://www.energikontorsydost.se/Hållbara%20transporter/Pågående%20transportprojekt/Innovativ%20Mobility%20Management). Den är mycket intressant läsning och vi rekommenderar å det varmaste alla att ta del av den.

5.1 Bakgrundsvariabler

Kön	Total n: 56 %	Ålder	Total n: 56 %	Anställd	Total n: 56 %
Man	77	18-24 år	2	Scania	73
Kvinna	23	25-34 år	18	Dynamate	27
Total	100	35-44 år	30	Total	100
		45-54 år	32		
		55-64 år	18		
		65+ år eller äldre	0		
		Total	100		

Tabell nr 1: Urvalets fördelning över kön, ålder samt Scania respektive Dynamate anställda

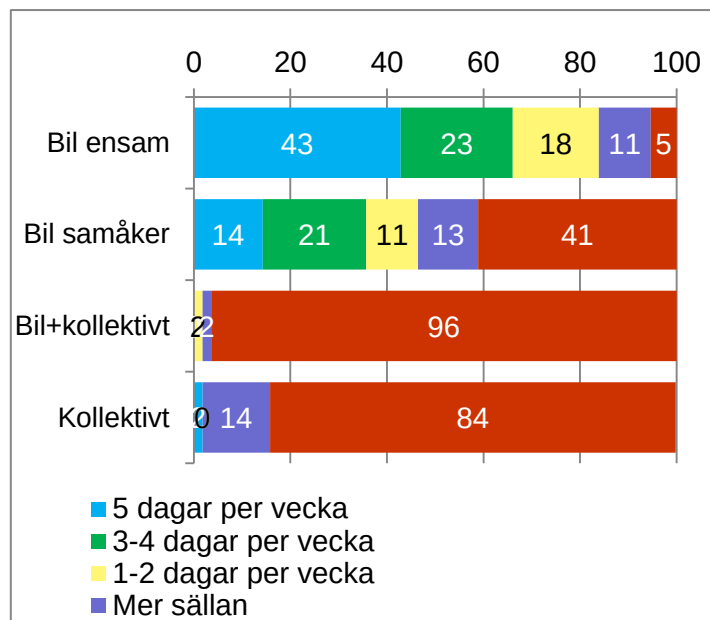
En över vägande majoritet, 77 %, av de som svarade på enkäten var män. Nästan lika många var anställda vid Scania. Övriga var konsulter anlitade av företaget. 62 % tillhörde ålderskategorin 35-54 år.

Ort	Antal intervjuer n: 56 %	Total urval från Scania n: 116 %
Kalmar	41	30
Mönsterås	27	29
Påskallavik	23	27
Blomstermåla	5	6
Timmernabben	4	4
Ålem	0	4
Total	100	100

Tabell nr 2: Urvalets fördelning på de olika orterna längs sträckan Kalmar - Oskarshamn

5.2 Resmönster

Med vilket/vilka av följande färdssätt reser du vanligtvis till jobbet, samt hur många dagar i veckan per färdssätt?



7 av 10 kör själva minst 3-4 dagar per vecka, och nästan hälften pendlar själv i bil varje dag.

14 % samåker med bil varje dag och det är ca 3 av 10 som samåker minst 3-4 dagar per vecka.

Det är endast en respondent som åker buss varje dag, resterande bussresor sker mer sällan.

Diagram nr 1: Bas alla (n= 56)

5.3 Attityd till kollektiv och samåkning före testresenärsprojektet

Hur upplever du att resan fungerar? Vad fungerar bra/mindre bra?

Resenärerna tycker att följande fungerar bra: • De slipper köra bil • Avkopplande att åka buss – möjlighet att vila/sova, läsa etc. • Möjlighet att använda internet – arbeta, kolla mail, etc. • Närhet till hållplats hemma	Resenärerna tycker att följande fungerar mindre bra: • Svårt att passa busstider/oregelbundna arbetstider • Dåliga busstider/för få turer • Bussresan tar för lång tid • Långt mellan hållplats och Scania • Långt till busshållplats hemma • Dyrt att åka buss • Lång väntetid vid byte
---	---

Önskemål om förbättringar:

- Kortare restid
- Busshållplatser närmare Scania
- Billigare resor (periodkort/enkelresor)
- Scanialinje – direktbuss Kalmar- Oskarshamn
- Wifi/Internet på alla bussar

Anledning till att man inte åker buss/samåker

- Opassande busstider/arbetstider är främsta orsaken till att de anställda inte åker kollektivt
- Varierande/olika arbetstider är främsta anledningen till att de inte samåker
- Arbetskollega boende i samma område samt med samma arbetstider krävs för att man ska börja samåka
- Majoriteten känner inte till något samåkningssystem. De flesta hade dock kunnat tänka sig att använda sig av ett sådant
- Hjälp att hitta någon att samåka med samt att det är ekonomiskt fördelaktigt är de främsta orsakerna till att använda app
- Vill/kan inte styras av andras tider är den vanligaste orsaken till att man inte kan tänka sig att använda en app

Två tredjedelar använder sig av någon tekniktjänst:

- Sex av nio respondenter använder några av de tjänster som idag finns på bussarna, och de tycker följande:
 - Internet – 4 användare; som tycker att:
 - Bra att kunna jobba på bussen
 - Har ganska dålig täckning/fungerar långsamt (framför allt på buss 160)
 - "MobiTime" – 4 användare; som tycker att:
 - Det är lättillgänglig information – man har alltid mobilen med sig.
 - Det är smidigt att betala resan med mobilen.
 - Användarvänlig, man kan söka på karta och hållplats. Den är lätt att förstå. Det går att se i realtid om bussen är sen.
 - Prenumeration – 1 användare; som tycker att:
 - Det fungerar bra – man får varningar till mobilen om till exempel vägarbete.
- De som inte använder tjänsterna anser att de åker buss så pass sällan att de inte har behov av dem.

5.4 Resultat efter testresenärsprojektet

Samåkningsprojektet fungerade mindre bra: totalt hade sex stycken anmält sig, varav:

- Två hittade inte några samåkningsalternativ (pga. få registrerade)
- Två använde sig inte av appen efter registrering – hade inte tid
- En hade samåkt som vanligt istället, utan att använda appen
- En respondent har använt sig av appen – intervju genomförd. Han hade dock samåkt som vanligt under testperioden, men hade hoppats att någon skulle åka med i deras bil.

"Appen fungerar ok – funktionen är relativt enkel att använda. Kan tyvärr inte utvärdera mer, då ingen har anmält att åka med."

"Tråkigt att det inte är fler som har gått med, inga nya tillkommande som hade kunnat åka med i vår bil."

Kollektivtrafikprojektet fungerade bättre:

Åtta stycken anmällda totalt: Fem genomförda intervjuer. De är mer positiva till att åka kollektivt, och kommer att öka sitt resande framöver. Tre har inte använt resekortet under testperioden.

Alla har dock blivit mer positiva (mycket eller något) till att åka kollektivt efter projektet på grund av:

- De kommer hela vägen till Scania via matarbussen
- De slipper köra bil – avkopplande att åka buss – möjlighet att vila/sova, läsa

Fyra deltagare tror definitivt att de kommer att resa mer kollektivt framöver, och en kommer kanske att resa mer framöver.

Tre deltagare kommer att göra 8-10 resor per vecka, och två kommer att resa cirka fyra resor per vecka.

Kollektivtrafiken - positivt vs. negativt:

- Det som har varit **positivt** med att resa kollektivt är framför allt:
 - De slipper köra bil/avkopplande att åka buss – möjlighet att vila/sova, läsa mm.
 - Matarbussen - de kommer hela vägen till Scania
 - Möjlighet att använda internet – arbeta, kolla mail, etc.
 - Billigare än att köra bil själv
 - Miljövänligt alternativ
- Det som upplevts **mindre bra** med att resa kollektivt är framför allt:
 - Fanns inte matarbussar till alla busslinjer
 - Matarbussen passar ej med 161 - expressbuss
 - Matarbussarna har flera gånger haft svårt att hinna till Folkets park (på eftermiddagar/kvällar)
 - Dåliga busstider/för få turer (framför allt expressturer)
 - Bussresan tar för lång tid
 - Dålig underhållsservice på vissa bussar:
 - Dörrar
 - Motorer
 - Biljettmaskin
 - Klimatanläggning – för varmt/för kallt

Matarbussarna har fungerat bra, och de är i stor grad **avgörande** för framtida arbetspendling

- De fyra deltagare som har åkt med matarbussarna anser att det i det stora hela har fungerat bra:
 - Väntat in bussen och kör fram till Scania porten (skönt vid dåligt väder).
 - En deltagare kunde inte åka med dem, då de inte passade in med expressbussen som han åkte med.
- De **förbättringar som föreslås** för matarbussarna är:
 - Matcha med fler/alla busslinjer

- Matarbussarna ska vara ute i god tid/hinna fram till Folkets park
- Matarbuss på samma hållplats – slippa korsa vägen för att gå på
- Eventuellt använda en mindre buss (ca 10 som har åkt med nu)

De använder framför allt "MobiTime", och tycker att den fungerar bra

Alla utom en deltagare har använt sig av "MobiTime", och en har använt sig av "Prenumeration via sms/app" (ingen har använt Reseplaneraren), och de anser att:

- "MobiTime" är lättillgängligt och användarvänligt. Det är smidigt att få information om resa eller position, och att betala resan med mobilen. Man sparar även pengar på biljetterna.
- Prenumeration på sin resa fungerar bra/man får info till mobilen om sin resa

6. Resvanor och energiförbrukning

6.1 Utsläpp och energiförbrukning före testresenärsprojektet

Man/kvinna	Hur långt har du mellan ditt hem och din arbetsplats?	Hu tar du dig mellan hemmet och arbetet?			
		Avser dagar i veckan			
	Uppskatta avståndet i kilometer.	...kör bil själv	...åker bil som passagerare	åker buss	...kör motorcykel/moped
1	57	5	0	0	0
2	70	5	0	0	0
3	75	0	2	0	0
4	75	4	0	0	0
5	30	5	0	0	0
6	37	0	5	0	0
7	72	5	0	0	0
8	75	0	0	5	0
TOTALT	521	24	7	5	0

	Resta kilometer i veckan per färdstätt till och från arbetet				
Man/kvinna	...kör bil själv	...åker bil som passagerare	åker buss	...kör motorcykel/moped	TOTALT
1	570	0	0	0	570
2	700	0	0	0	700
3	0	300	0	0	300
4	600	0	0	0	600
5	300	0	0	0	300
6	0	370	0	0	370
7	720	0	0	0	720
8	0	0	750	0	750
TOTALT	2890	670	750	0	4310

Man / kvinna	Bensinförbrukning - Angivet i liter per vecka Beräknat på en schablonförbrukning på 0,08 liter per kilometer ¹	Koldioxidemission - Angivet i kg CO ₂ /vecka Beräknat på ett schablonutsläpp på 2,24 kg CO ₂ /l bensin ²	Energiinnehåll - Angivet i kWh/vecka Beräknat på en schablon förbrukning på 8,94 kWh/l bensin
TOTALT	231,2	517,88	2 066,93

Åtta personer hos Scania anmälde sig till testresenärsprojektet 6 män och två kvinnor. Det går inte härleda svaren till kön. Därför redovisas endast totalen.

¹ Källa: elbilar på väg)

² Källa: <http://spbi.se/blog/faktadatabas/artiklar/berakningsmodeller/>

6.2 Utsläpp och energiförbrukning efter testresenärsprojektet

Fem anställda (fyra från Kalmar och en från Mönsterås) deltog i testresenärsprojektet har:

- De fyra mer frekventa resenärerna har tillsammans rest 50 dagar (av totalt 72 dagar) med buss. Den mindre frekventa respondenten har rest 3 dagar.

Av dessa 53 dagar skulle de normalt ha rest:

- 18 dagar med kollektivtrafik
- 35 dagar med bil

Eftersom testresenärsprojektet varade i fyra veckor blir antalet bussdagar per vecka $12,5 + 3$ dagar utspjutt över hela fyraveckorsperioden, vilket ger uppskattningsvis 13 bussdagar per vecka. Det innebär att antalet resdagar med buss har ökat från 5 dagar i veckan till 13. Eftersom de två arbetspendlare som samåkade innan projektet även fortsatte med det under projektperioden får man anta att överflyttning har skett från bilåkare. Det innebär att bilåkningsdagar har minskat från 24 till 16 dvs. en minskning med 33 %.

7. Slututvärdering

Slututvärderingsenkäten skickades ut i slutet av november till åtta personer. Respondenterna fick ca två veckor på sig att svara på frågorna redovisade nedan. Totalt inkom fem svar vilket motsvarar en svarsfrekvens på knappt 60 %.

Åker du fortfarande kollektivt?

Två eller 40 % av de svarande åker fortfarande kollektivt till arbetet och tre eller 60 % åker inte längre kollektivt till arbetet. De som uppger att de inte längre åker kollektivt anger anledningar såsom borttagna/obefintliga anslutningsbussar och tidsbrist då andra ärenden ska uträttas på vägen exempelvis hämta och lämna på dagis.



Diagram nr 2, 60 % åker i dagsläget inte kollektivt till arbetet.

Hur många dagar åker du till arbetet en normal vecka?

Alla respondenter arbetar 5 dagar en normal arbetsvecka.

Hur många dagar i veckan åker du med kollektivtrafik till arbetet?

40 % svarar att de åker kollektivt 5 dagar i veckan och 60 % åker aldrig kollektivt.

Hur tog du dig till arbetet innan testresenärsprojektet?

1 person åkte kollektivt 5 dagar per vecka, 1 person åkte bil som passagerare 4 dagar i veckan och 1 person 2 dagar i veckan. 2 personer åkte egen bil 5 dagar i veckan och 1 person åkte egen bil 1,2 och 3 dagar respektive per vecka. Totalt gör dessa 5 resenärer tillsammans 25 resor till arbetet varje vecka.

Bränsleförbrukning samt minskad energiförbrukning och utsläpp hos dem som fortsatt att åka kollektivt					
Antal km/dag, två personer	Antal dagar/vecka	Antal km/v	Bränsle förbrukning 0,08 * km	Mindre kg CO ₂ /år 2,24 kg/l bensin	Mindre kWh/år
150 * 2 = 300	5	1 500	120	269	1073

Om du pendlar med buss, hur upplever du att internetkopplingen fungerar på bussen?

Kommentarerna kring internetuppkoppling är spridda och vissa tycker det är bra och andra tycker att det aldrig har fungerat. De ger också en bild av att chaufförerna inte har information att ge om det inte fungerar.

”Vissa bussar går bra och andra inte. Vissa chaufförer kan inte svara på varför det inte går.”

Har du några övriga kommentarer?

Några kommentarer att lyfta fram:

”För boende i Ljungbyholm, Rinkabyholm, Smedby vore det önskvärt med en pendlarparkering utmed Norra vägen. Det skulle också vara bra om Industribussen kunde stå vid Folkets park när Kalmarbussen kommer. Tider från Kalmar: 06.00 och 06.30. Detsamma gäller avgångar till Kalmar via Industribussen: Gengasvägen 16.25 samt 16.55 med avstigning Folkets Park för anslutning Kalmarbussen 16.31 och 17.01 Kalmar”

”Eluttag hade varit trevligt att se i bussarna när man jobbar så laptopen eller telefonen går att ladda.”

”Mycket bra initiativ av KLT att erbjuda gratis månadskort för testresenärer! Jag kommer att åka mer buss framöver än jag gjort tidigare! ”

8. PLUS-utvärdering

Energikontor Sydost har utvärderat de olika delprojekten enligt Energimyndighetens utvärderingsmetod PLUS (PLanering, Utvärdering och Styrning) som i sin tur baseras på Trafikverkets verktyg MaxSUMO. PLUS handlar om att tydliggöra Aktivitet – Beteende och Effekt.

Utvärderingen ska visa vilka åtgärder som har gett god måluppfyllelse och hur de som deltagit i projektet har upplevt åtgärderna som t.ex. om de har ändrat sitt beteende. Den långsiktiga (bestående) beteendeförändringen får man fram genom att göra en sista resvaneundersökning minst sex månader efter avslutat projekt/försök. Tyvärr har det inte varit möjligt i detta delprojekt eftersom det kom igång senare än planerat.

Tabell 1. Utvärdering av aktiviteter

Delsteg	Utgångspunkt	Mål	Resultat
Genomförda Aktiviteter	Intervjuer med anställda på Scania som pendlar mellan Kalmar och O-hamn för att kartlägga nuläget.	Telefonintervjuer med 116 tjänstemän dvs. den målgrupp som pekats ut av företaget.	56 personer eller 48 % intervjuade.
Kännedom om aktiviteter	Alla 116 tjänstemän som pendlar till arbetet mellan Kalmar och Oskarshamn ska känna till projektet	116 tjänstemän har fått informationen har nåtts av informationen.	Alla fick ett mejl med inbjudan att delta i undersökningen. 44 (40 %) ville ha mera information om projektet.
Deltagande i aktiviteter	44 intresserade	25 % av de som fick erbjudandet deltar i projektet	Åtta personer anmälde sig att åka kollektivt. Sex anmälde sig till samåkningsprojektet. Totalt 32 %.

Tabell 2. Utvärdering av beteendeförändring

Delsteg	Utgångspunkt	Mål	Resultat
Vilja att ändra beteendet eller teknik	De som anmäler sig till testresenärsprojektet ska vilja ändra sitt beteende.	Åtta personer ska fortsätta att åka kollektivt och sex att samåka och använda det mobila samåkningsystemet	Kollektivtrafik: Åtta anmälda totalt. Fem genomförda intervjuer. Tre har inte använt resekortet under testperioden.
Förändring av beteendet och teknik	Alla erbjuds att testa den nya tekniken samt matarbussen.	Inget mål satt.	Sex anmälde sig till mobil samåkning. Endast en (17 %) använde sig av appen.

Nöjdhet med förändringen	Att de som deltar i projektet ska vara nöjda med eller vilja verka för att förbättra kollektivtrafiken/samåkningen.	Att få en fungerande kollektivtrafik/samåkningssystem till Scania	Alla testresenärer har blivit mera positiva till kollektivtrafiken främst p.g.a. matarbussen. De flesta är även positiva till ett samåkningssystem och vill gärna ha ett nytt projekt på en bredare front för att få med fler samåkare.
---------------------------------	---	---	---

Tabell 3. Utvärdering av effekter

Delsteg	Utgångspunkt	Mål	Resultat
Långsiktig förändring av beteende och teknik	Utgångspunkten har varit att få fram en långsiktig förändring av beteende och teknik.	7 % av de som deltar i testresenärsprojektet fortsätter att åka kollektivt/samåka.	2 av 8 personer (25 %) fortsatte att åka buss två månader efter testperioden. 2 av 5 (40 %) har fortsatt att samåka som tidigare.
Minskade kWh	Antal km som förts över från bil till kollektivtrafik baserat på resvaneundersökning i början och slutet av projektet.	10 % minskning	1 500 av 2890 km = 52 % 1 073 kWh mindre energiförbrukning
Minskade CO₂-utsläpp	Som ovan	10 % minskning	1500 färre km ger en minskning med 269 kg CO ₂ eller 52 %

9. Avslutande reflektioner

Det tar tid skapa beteendeförändringar. Att få folk att skifta över till kollektivtrafiken eller samåkningen från att ha åkt själv i bilen är i den bemärkelsen inget undantag. Förutom vilja hos dem som driver projektet krävs ett stort mått lokalt engagemang för att lyckas. Andra viktiga ingredienser är rätt timing. Det sägs att människor som står inför en förändring i sina liv är mer mottagliga för nya vanor än folk med invanda och fungerande rutiner.

På Scania finns många goda förutsättningar till en beteendeförändring. Företaget står inför en utmaning att fördubbla produktionen och i samband med det att locka till sig kvalificerad arbetskraft. Av erfarenhet vet man att de flesta som börjar arbeta på produktionsanläggningen i Oskarshamn helst bosätter sig i Kalmar som är en större stad. Ledningen såg därför en möjlighet att genom projektet få fram bättre pendlingsmöjligheter för sina anställda. Man ser också möjligheten att kombinera reguljär kollektivtrafik i kombination med matarbuss med mobil samåkning som en mycket intressant lösning framför allt för dem som arbetar skift.

De som deltog i projektet var dock personal som redan arbetade på företaget och hade sina inarbetade resvanor. De flesta var vana att köra bil till jobbet. Alla har blivit mer positiva (mycket eller något) till att åka kollektivt efter projektet. Fyra deltagare tror definitivt att de kommer att resa mer kollektivt framöver, och en kommer eventuellt att göra det. Tre deltagare kommer att göra 8-10 resor per vecka, och två kommer att resa cirka fyra resor per vecka. 77 % av dem var män och 62 % var mellan 35 och 54.

För Kalmar Länstrafik har stora arbetsplatser såsom Scania alltid varit viktiga. De deltog därför aktivt i projektet och ställde upp med matarbussar som gick ända fram till produktionsanläggningen för att göra användningen av kollektivtrafiken smidigare. I projektet fanns medel att tillsammans med länstrafiken bjuda på månadskort för att uppmuntra vanebilister att prova på att åka kollektivt. Vad beträffar mobil samåkning hittades en gratis lösning som Skjutsgruppen stod för vilket underlättade att få igång en prova på period.

Många fördomar om hur kollektivtrafiken fungerar och vad den är lever kvar. Men det är inte bara de som reser som måste ändra sin syn på vad man kan förvänta sig. Även de som erbjuder kollektivtrafik måste anpassa sig till en ny kundgrupp och nya krav. Projektet har visat att det finns lösningar till de olika problemen som ofta finns på landsbygden såsom lång restid, låg turtäthet, stort bilberoende och oregelbundna arbetsider. Många förbättringar har gjorts under projektet såsom matarbussar för att minska den faktiska restiden, internetuppkoppling och störningsinformation som minskar den upplevda restiden men framför allt har projektet visat på de möjligheter som finns om fler ska välja bussen eller samåkningssystemet i stället för den egna bilen för sina resor till och från arbetet.

Vi tror säkert att detta är en framtida lösning för Scantias anställda. Det som krävs är att bussarna anpassas bättre till arbetspendlarnas behov så att det finns möjlighet till uppkoppling, utrymme för datorer och framför allt att bussarna håller bättre tiderna och att det finns bra anslutningar. För de anställda gäller att vänja sig vid kollektivtrafiken och lära sig hur den fungerar. För samåkning behövs mera informationsåtgärder så att man lockar fler deltagare från början.