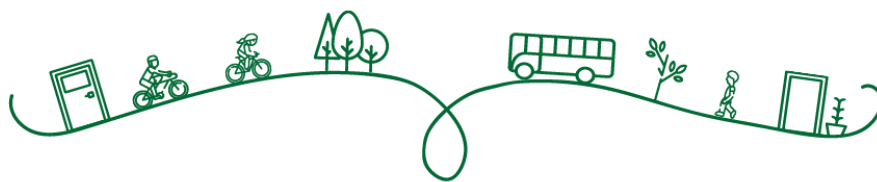




## HÅLLBAR MOBILITET I GRÖNA KRONOBERG



### Resvaneundersökning 2018 Linnéuniversitetet i Växjö (medarbetare)

Rapporten är framtagen av projektledarna i Hållbar mobilitet i gröna Kronoberg: Maria Persdotter Isaksson, Signe Bachman, Jenny Bäckström, Elisabeth Anderberg och Per-Åke Andersson.

# Innehållsförteckning

---

<b>1</b>	<b>Inledning .....</b>	<b>3</b>
1.1	Information om statistiken i resvaneundersökningen.....	3
1.2	Detta är medarbetarna som svarade .....	4
<b>2</b>	<b>Resultat .....</b>	<b>9</b>
2.0	Frågor om resor till och från din arbetsplats.....	9
2.1	Hur reste du från din huvudsakliga arbetsplats igår/senaste dagen du arbetade? .....	9
2.1.1	Resultat drivmedel ensam i bil och samåker .....	10
2.1.2	Resultat CO <sub>2</sub> -utsläpp per transportsätt .....	10
2.1.3	Resultat per kön.....	11
2.1.4	Resultat per åldersgrupp.....	12
2.1.5	Resultat per landsbygd och tätort .....	12
2.1.6	Resultat per avståndsintervall .....	13
2.2	Vilka är de främsta anledningarna till det valda transportsättet från din huvudsakliga arbetsplats igår/senaste dagen du arbetade? .....	15
2.2.1	Resultat per kön.....	16
2.2.2	Resultat per åldersgrupp.....	16
2.2.3	Resultat per landsbygd och tätort .....	17
2.2.4	Resultat per avståndsintervall .....	18
2.2.5	Resultat per transportsätt .....	18
2.3	Hade du något ärende på väg till eller från din huvudsakliga arbetsplats igår/senaste dagen du arbetade? Om ja, vilken typ av ärende? .....	21
2.3.1	Resultat per kön.....	21
2.4	Beskriv din nuvarande bilanvändning till/från arbetet och dina eventuella tankar på att förändra detta.....	22
2.4.1	Resultat per kön.....	23
2.4.2	Resultat per landsbygd och tätort .....	24
2.4.3	Resultat CO <sub>2</sub> -utsläpp per nuvarande bilanvändning.....	24
2.5	Synpunkter och förbättringsförslag gällande resor till och från arbetet .....	25
3.0	Frågor om möten och resor i tjänsten.....	30
3.1	Om du hade möten/ärenden inom arbetsorten under förra veckan, till hur många möten/ärenden reste du med följande färdssätt? .....	30
3.1.1	Resultat per kön.....	30
3.1.2	Resultat per fakultet .....	31
3.2	Om du hade möten/ärenden utanför arbetsorten under förra veckan, till hur många möten/ärenden reste du med följande färdssätt? .....	33
3.2.1	Resultat per kön.....	34
3.2.2	Resultat per fakultet.....	35

3.3 Hur många resfria möten (webb-/video-/telefon) gjorde du förra veckan? .....	37
3.3.1 Resultat per fakultet .....	37
3.4 Vad skulle kunna få dig att i högre utsträckning använda dig av resfria möten (webb-/video-/telefon)? .....	38
3.4.1 Resultat per fakultet .....	39
3.5 Välj det påstående som stämmer bäst avseende din kännedom om arbetsgivarens resepolicy/riktlinjer för möten och resor i tjänsten. ....	41
3.5.1 Resultat per fakultet .....	41
3.6 Synpunkter och förbättringsförslag gällande möten och resor i tjänsten.....	42
4.0 Frågor om åsikter och förhållningssätt.....	45
4.1 Tycker du att din arbetsgivare ska engagera sig i medarbetarnas resor?.....	45
4.1.2 Resultat per fakultet .....	46
4.2 Hur ställer du dig till att arbeta hemifrån eller på arbetshubb?.....	47
4.2.1 Resultat per fakultet .....	47
4.3 Vilket/vilka av alternativen nedan skulle kunna få dig att cykla till och från ditt arbete i högre utsträckning?.....	50
4.4 Vilket/vilka av alternativen nedan skulle kunna få dig att åka kollektivtrafik till och från ditt arbete i högre utsträckning? .....	51
4.5 Vilket eller vilka av alternativen nedan skulle kunna få dig att samåka till och från ditt arbete i högre utsträckning?.....	53
4.6 Skulle du vilja ha chansen att delta i någon/några av nedan aktiviteter under perioden 2018–2020? .....	54
4.7 Övriga synpunkter och förslag på förbättringar .....	56

# 1 Inledning

---

I projektet Res grönt i gröna Kronoberg (2017–2020) erbjuds samtliga deltagande organisationer möjligheten att genomföra en resvaneundersökning för sina anställda. Resvaneundersökningens resultat syftar till att skapa ökad kunskap om organisationens nuläge. Den blir ett underlag på vilka kampanjer och aktiviteter som kan planeras och genomföras för att öka andelen hållbara resor kopplade till arbetsplatsen. I denna rapport presenteras resultatet från resvaneundersökningen och därefter följer en sammanställning med förslag på aktiviteter.

Resvaneundersökningen samt denna rapport är framtagen med stöd av Trivector Traffic som är konsultstöd i projektet. Projektledarna vill rikta ett stort tack till Trivector, men även till våra kontaktpersoner i respektive organisation som också varit delaktiga i processen. Projektledarna vill även tacka alla de medarbetare som tagit sig tid att fylla i enkäten.

Projektet Hållbar Mobilitet i gröna Kronoberg finansieras av Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF) ”Koldioxid ekonomi” och Regionala tillväxtmedel (1:1-medel).

## 1.1 Information om statistiken i resvaneundersökningen

Statistiken är insamlad under perioden 20 november 2018 – 4 december 2018. Enkätverktyget som användes för insamling av data heter esMaker. Två påminnelser skickades ut under tiden enkäten var aktiv (27 nov och 3 dec). Två besök gjordes på arbetsplatsen för att synliggöra undersökningen och öka svarsfrekvensen. Nedan beskrivs hur urvalet samt viktning av data har genomförts samt kvalitetshöjande åtgärder.

### Urval

Linnéuniversitetet i Växjö deltog i undersökningen. 995 tillsvidareanställda medarbetare fick ett mailutskick via esMaker. Av dessa var 557 kvinnor och 438 män.

### Viktning

Resultatet i kapitel 2 har viktats på kön efter uppgift om antal tillsvidareanställda medarbetare från universitetets personalavdelning. Viktning är en statistisk metod där de grupper som är över- och underrepresenterade i resvaneundersökningen tilldelas en vikt som motsvarar de svarandes relativa storlek i förhållande till antalet tillsvidareanställda. Vid viktning så undviks de systematiska fel som ges av att det är olika svarsandelar i exempelvis olika könsgupper på olika förvaltningar.

### Kvalitetshöjande åtgärder

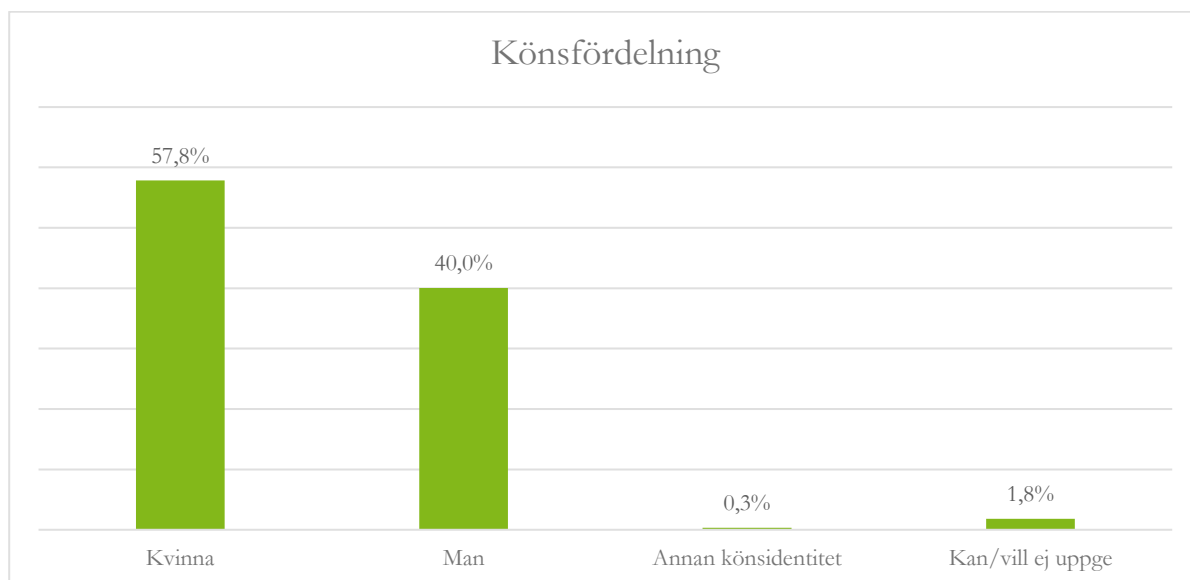
Data om avstånd för frågan ”*Vad är det ungefärliga avståndet mellan ditt hem och din huvudsakliga arbetsplats?*” har kvalitetsgranskats och omvandlats till kilometer i de fall det varit uppenbart att den svarande angivit avståndet i mil istället för kilometer (detta med hjälp av uppgift om

bostadsort/arbetsort).

## 1.2 Detta är medarbetarna som svarade

Totalt skickades enkäten ut till 995 mailadresser. Svarsfrekvensen är 61,3 procent för universitetet. Av de som svarat på enkäten är 353 kvinnor, 244 av de svarande är män. Två medarbetare angav annan könsidentitet; och 11 svarade ”kan/vill ej ange”. Könsangivelsen bland de svarande är 57,8 procent kvinnor, 40,0 procent män och 0,3 procent annan könsidentitet. Medarbetarnas faktiska fördelning är 56,0 procent kvinnor och 44,0 procent män. 63,4 procent av de kvinnliga medarbetarna och 55,7 procent av de manliga medarbetarna svarade på enkäten.

I de fall enkätfrågorna korsjämförs med kön kommer endast en jämförelse mellan män och kvinnor att presenteras. Detta för att data från ”annan könsidentitet” samt ”kan vill ej ange” var för låg för att kunna säkerställa anonymitet på svaren.

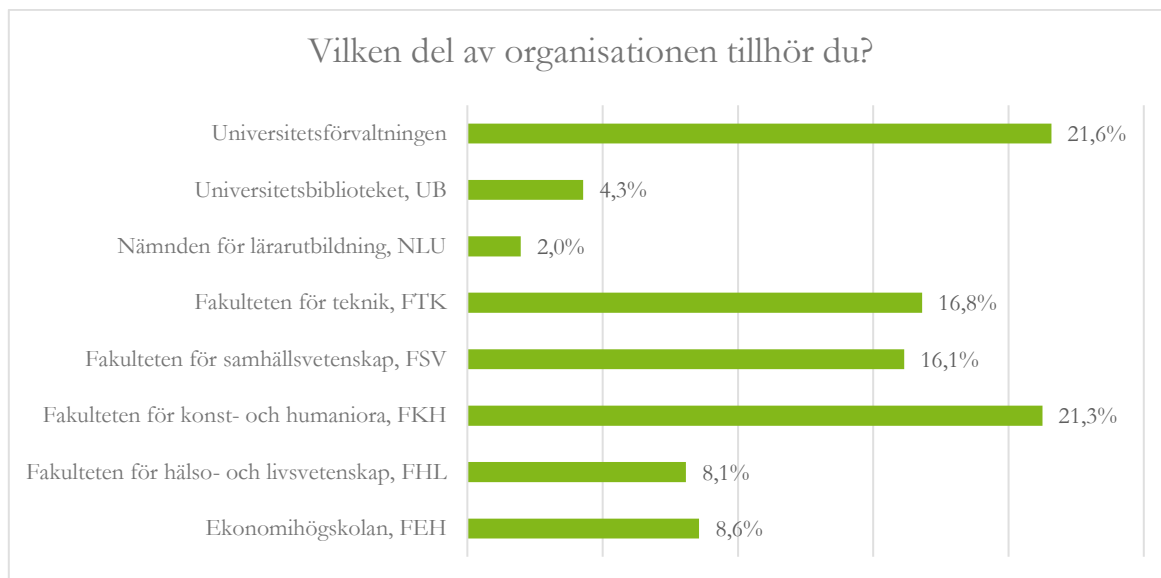


(22, frekvensanalys, oviktat, andel av svarande)

I nästa figur presenteras andelen respondenter fördelat per fakultet/del av organisationen.<sup>1</sup>Frågan var ej obligatorisk och 1,3 procent svarade inte. 21,6 procent av de som svarade på enkäten tillhör Universitetsförvaltningen. 21,3 procent tillhör FKH.

---

<sup>1</sup> I rapporten korsjämförs resultatet för vissa frågor med fråga 28 (*Vilken del av organisationen tillhör du?*); då under den förenklade rubriken ”Resultat per fakultet”.



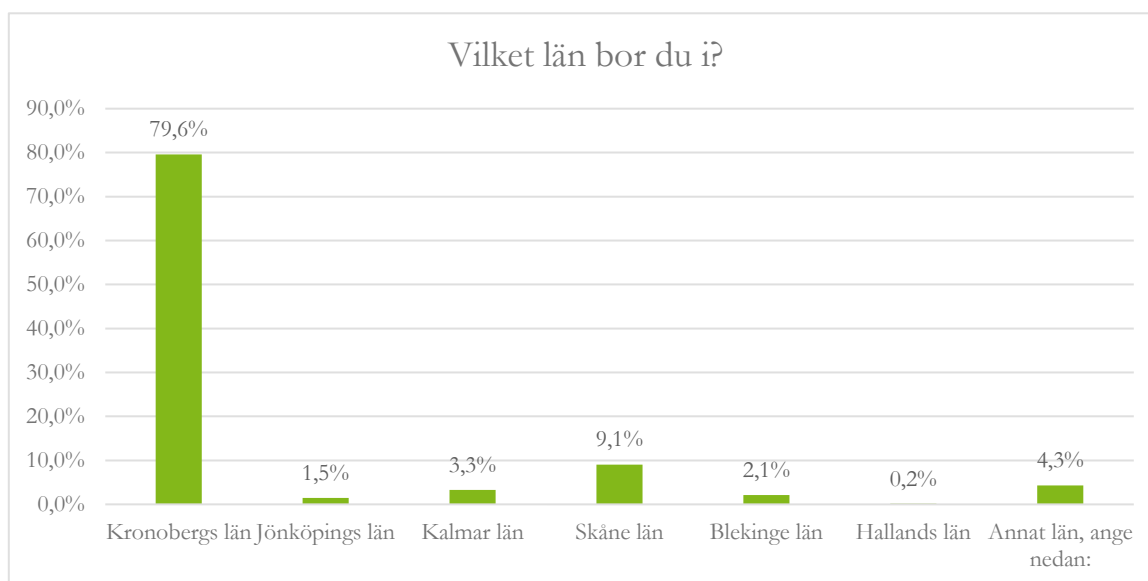
*(28, frekvensanalys, oviktat, andel av svarande)*

I tabellen nedan presenteras antal svarande per fakultet/del av organisationen.

Vilken del av organisationen tillhör du?	Antal svarande
Ekonomihögskolan, FEH	52
Fakulteten för hälso- och livsvetenskap, FHL	49
Fakulteten för konst- och humaniora, FKH	129
Fakulteten för samhällsvetenskap, FSV	98
Fakulteten för teknik, FTK	102
Nämnden för lärarutbildning, NLU	12
Universitetsbiblioteket, UB	26
Universitetsförvaltningen	131
Ej svar	11
<b>Summa:</b>	<b>610</b>

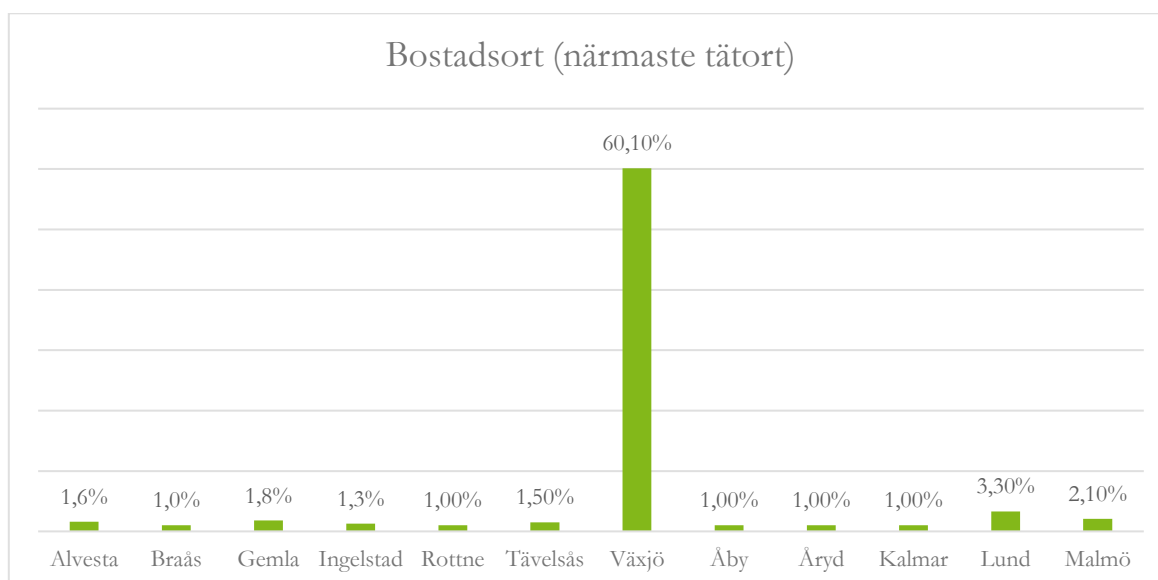
*(28, frekvensanalys, oviktat)*

79,6 procent av de som svarade på enkäten är bosatta i Kronobergs län., se nästa figur.



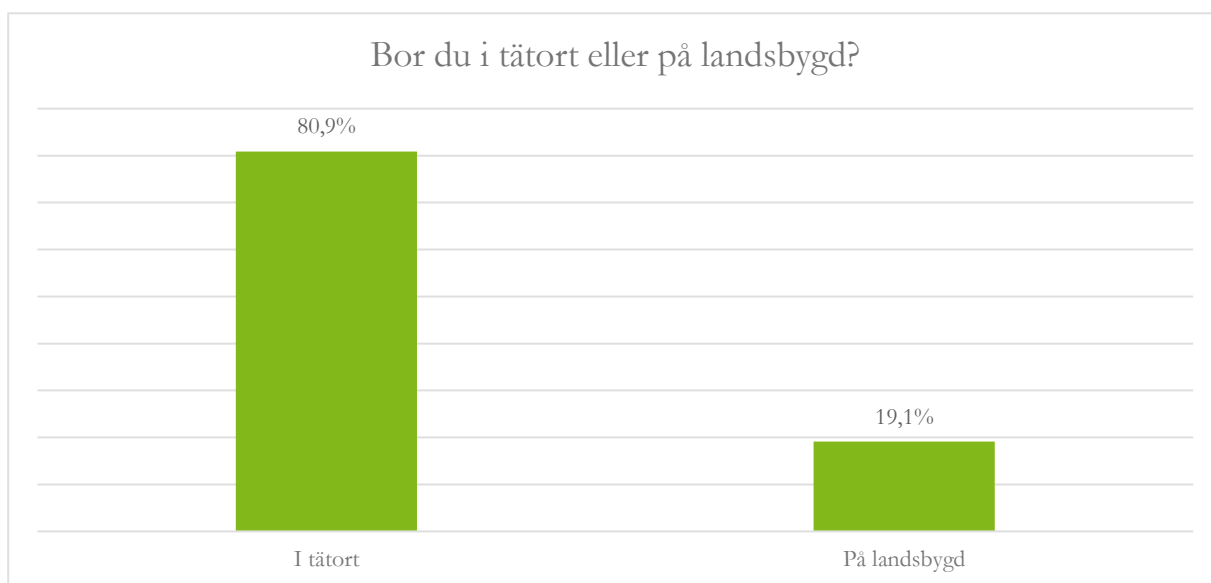
(24, frekvensanalys, oviktat, andel av svarande)

4,3 procent bor i tätort tillhörande annat län än Kronoberg, Jönköping, Kalmar, Skåne, Blekinge och Halland. Övriga tätorter med svarsandel 1,0 procentandel eller mer presenteras nedan. Bland de svarande är Växjö bostadsort för 60,1 procent.



(24b, frekvensanalys, oviktat, andel av svarande)

80,9 procent av de som svarade på enkäten identifierar sig som boende i tätort och 19,1 procent identifierar sig som boende på landsbygd.



*(25, frekvensanalys, oviktat, andel av svarande)*

98,4 procent av de som har svarat på enkäten har Växjö som sin huvudsakliga arbetsort. 0,3 procent har Ljungby som sin huvudsakliga arbetsort och 1,3 procent anger annan ort.

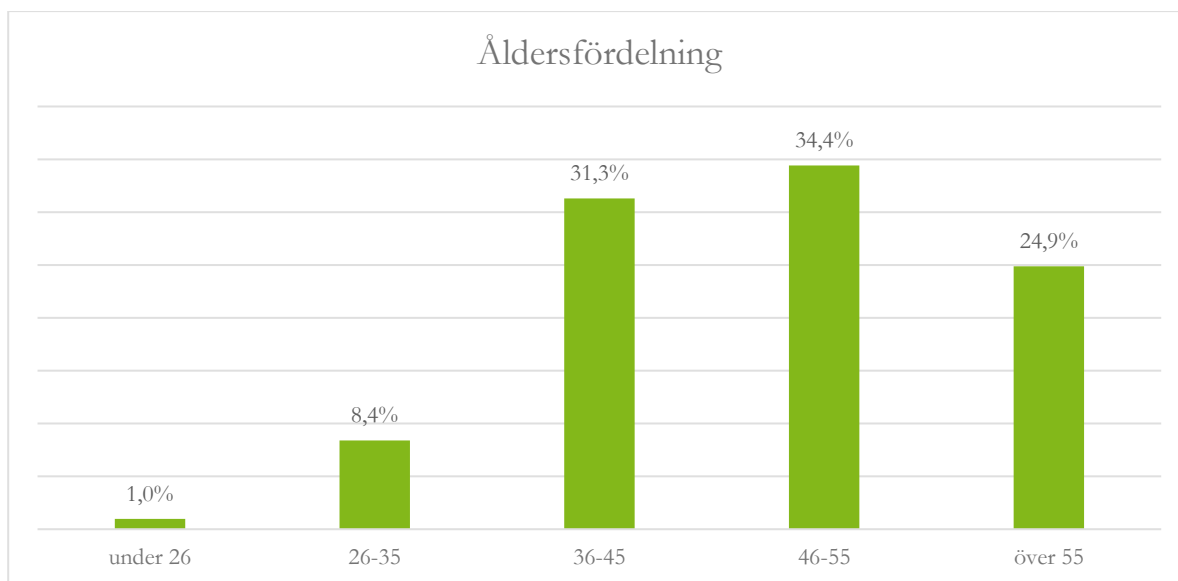


*(27, frekvensanalys, oviktat, andel av svarande)*

Se nedan för åldersfördelningen bland de svarande. I de fall enkätfrågorna korsjämförs med ålder kommer endast en jämförelse för åldersgrupperna 26–35, 36–45, 46–55 och över 55 att

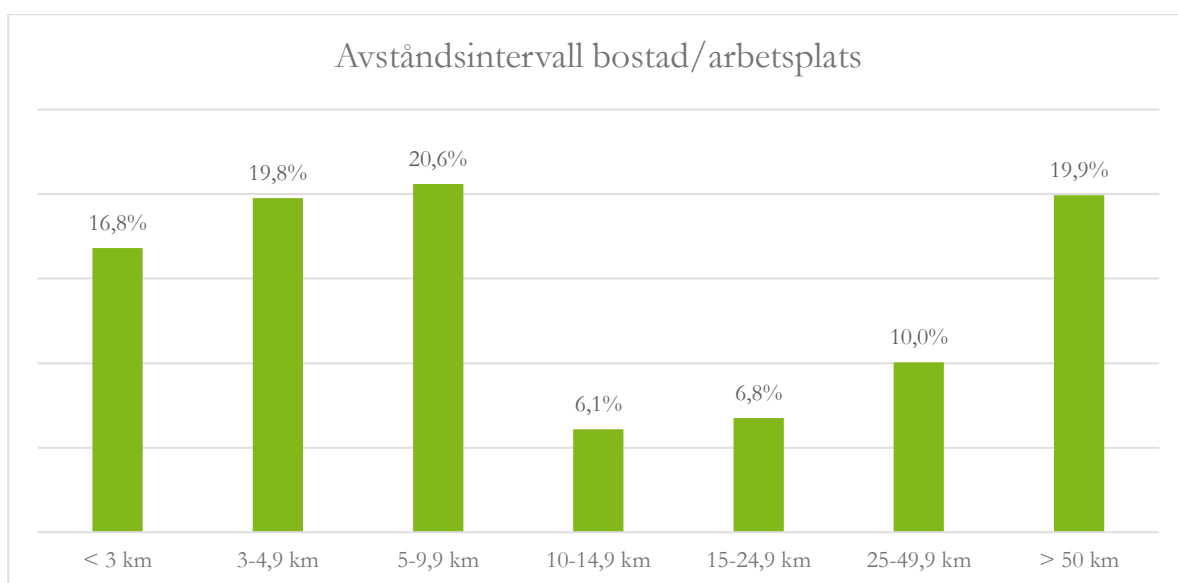


presenteras. Detta för att data från ”under 26” var för låg för att kunna säkerställa anonymitet på svaren.



(age, frekvensanalys, oviktat, andel av svarande)

Se nästa figur för andel medarbetare som bor inom olika avståndsintervall från sin arbetsplats. 16,8 procent av de som svarat på enkäten bor inom 3 km från sin huvudsakliga arbetsplats. Ytterligare 19,8 procent bor inom avståndet 3,0–4,9 km. Störst andel av de medarbetare som svarat på enkäten (20,6 procent) bor 5,0–9,9 km från sin huvudsakliga arbetsplats.



(bak3, frekvensanalys, oviktat, andel av svarande)

## 2 Resultat

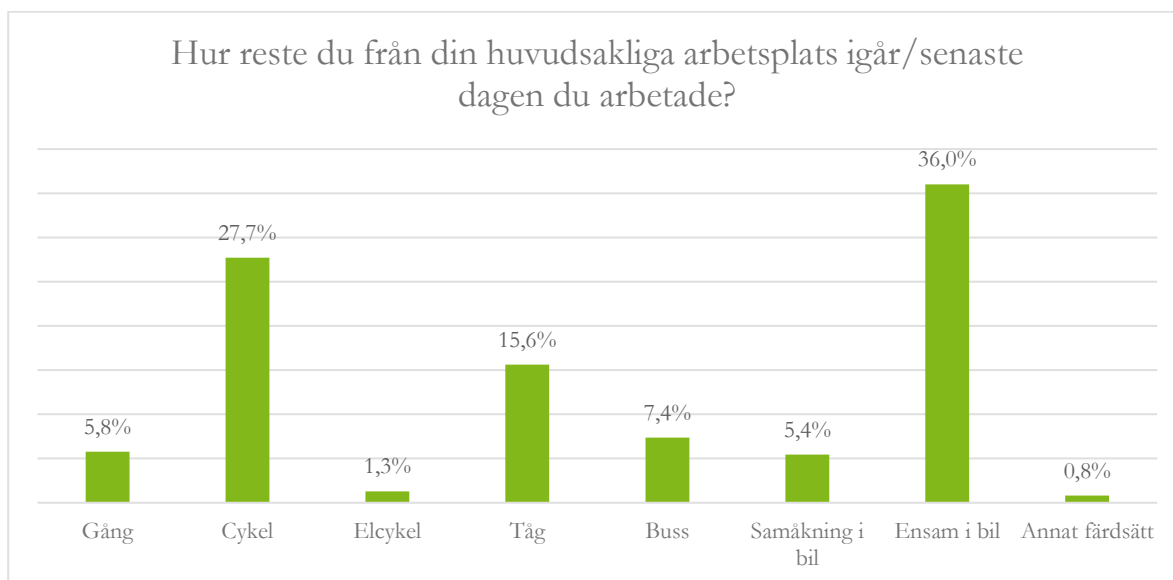
Resultatet presenteras i tre kapitel: Frågor om resor till och från din arbetsplats; Frågor om möten och resor i tjänsten; och Frågor om åsikter och förhållningssätt.

I figurerna nedan redovisas svarsfördelningen för respektive fråga baserat på viktade data. Enkätfrågorna består av både envälsfrågor och flervälsfrågor. På grund av avrundningar så förekommer det också att procentandelarna inte summerar exakt till 100 procent. Resultatet baseras på viktade data.

### 2.0 Frågor om resor till och från din arbetsplats

#### 2.1 Hur reste du från din huvudsakliga arbetsplats igår/senaste dagen du arbetade?

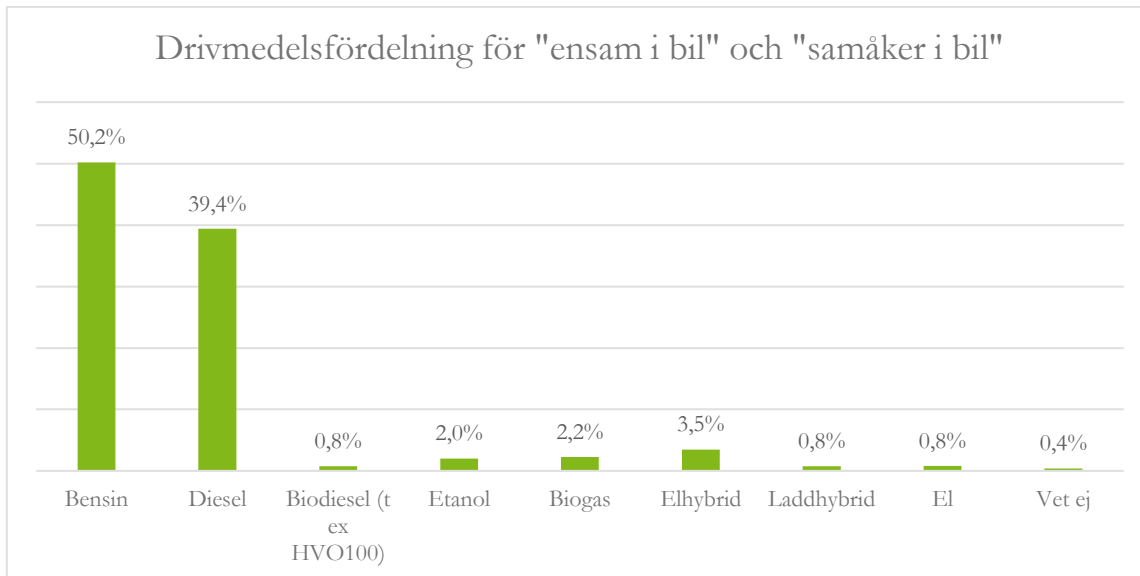
I denna fråga efterfrågas det huvudsakliga transportsättet, det transportsätt som stod för den längsta delen av sträckan till arbetsplatsen igår/senaste dagen respondenten arbetade. 36,0 procent av de anställda åker ensam i bil; 27,7 procent cyklar; 15,6 procent åker tåg; 7,4 procent åker buss; 5,8 procent promenerar; och 5,4 procent samåkade i bil, se nästa figur. Svarsandelen för "Annat färdssätt" var mindre än 1,0 procent; det svarsalternativet redovisas inte i kommande korsjämförelser.



(3, frekvensanalys, viktat, andel av summan av resultatet)

### 2.1.1 Resultat drivmedel ensam i bil och samåker

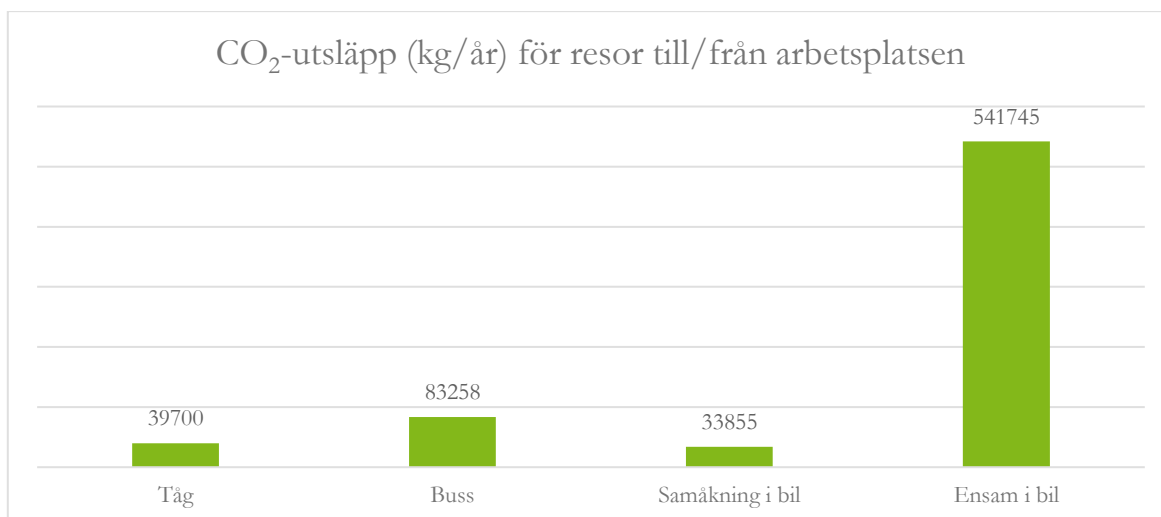
Medarbetare som reser ensam i bil eller samåker använder till största del bensin och diesel som drivmedel, se nedan.



(3b, frekvensanalys, viktat, andel av summan av resultatet)

### 2.1.2 Resultat CO<sub>2</sub>-utsläpp per transportsätt

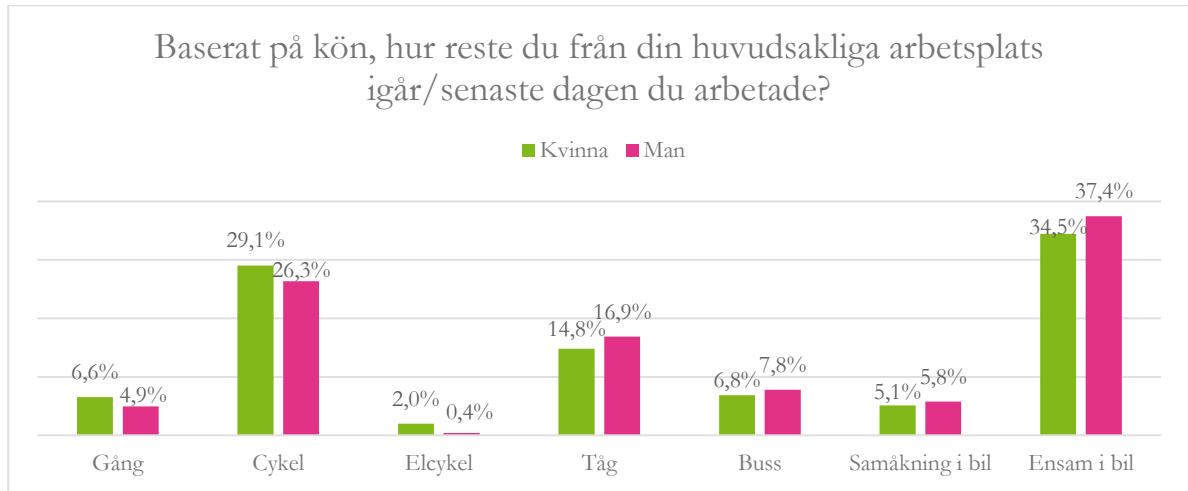
I nästa figur visas utsläppen för resor till och från den huvudsakliga arbetsplatsen per valt transportsätt. Totalt genererar de 995 medarbetarnas arbetsresor 698 558 kg CO<sub>2</sub>-utsläpp per år.



(bak2x3, korsjämförelse, viktat)

### 2.1.3 Resultat per kön

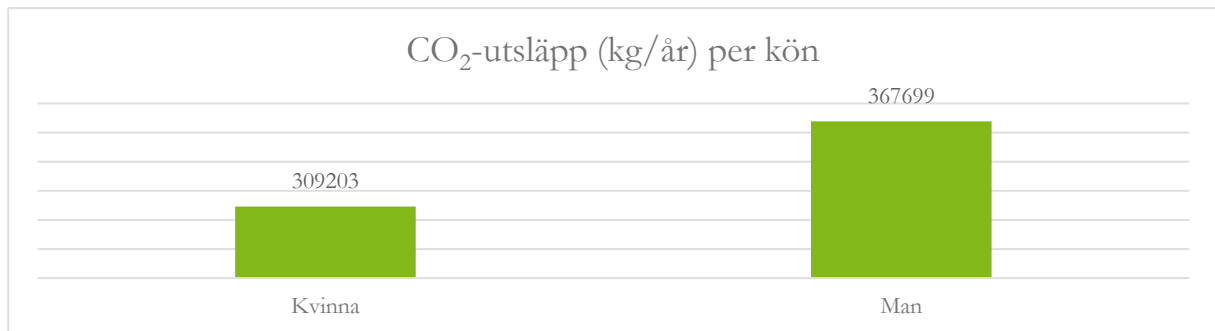
Se nedan för färdssätt från arbetsplatsen igår/senaste dagen medarbetaren arbetade jämfört per kön. Inga stora skillnader noteras.



(3x22, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per kolumn)

#### 2.1.3.1 Resultat CO<sub>2</sub>-utsläpp per kön

Nedan visas de CO<sub>2</sub>-utsläpp som medarbetarnas resor till och från arbetet under ett år genererar fördelat per kvinnor och män. Männen utgör 44,0 procent av medarbetarna och står för 54,3 procent av utsläppen genererade av arbetsresor. Männens arbetsresor genererar i genomsnitt 839,5 kg per person och år<sup>2</sup>. Kvinnornas arbetsresor genererar i genomsnitt 555,1 kg koldioxidutsläpp per person och år<sup>3</sup>.



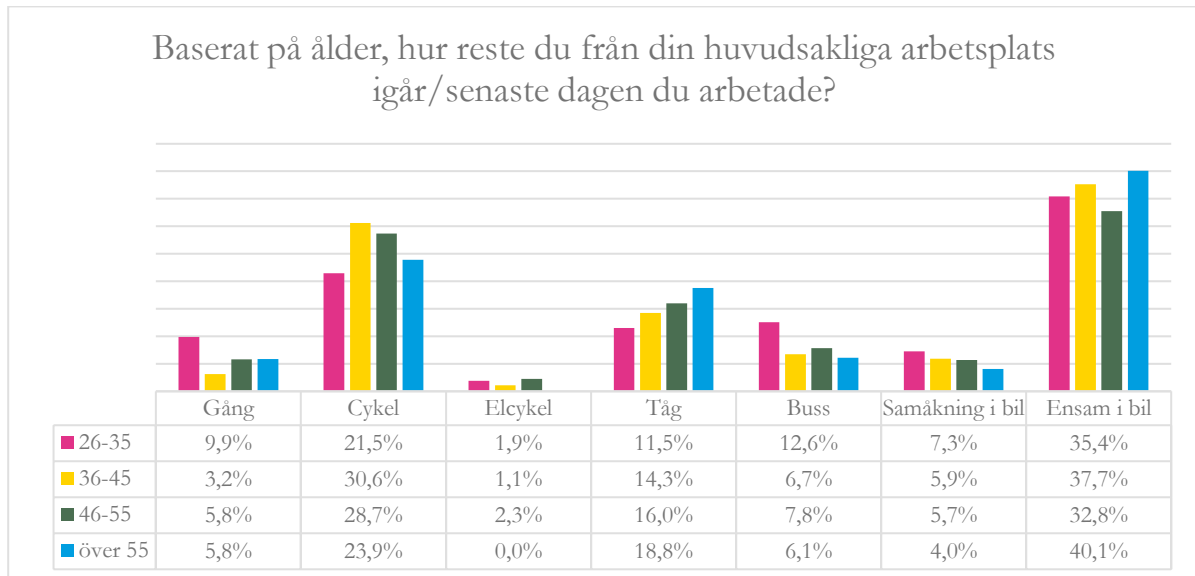
(bak2x22, korsjämförelse, viktat)

<sup>2</sup> 367 699 kg CO<sub>2</sub>-utsläpp/438 medarbetare

<sup>3</sup> 309 203 kg CO<sub>2</sub>-utsläpp/557 medarbetare

## 2.1.4 Resultat per åldersgrupp

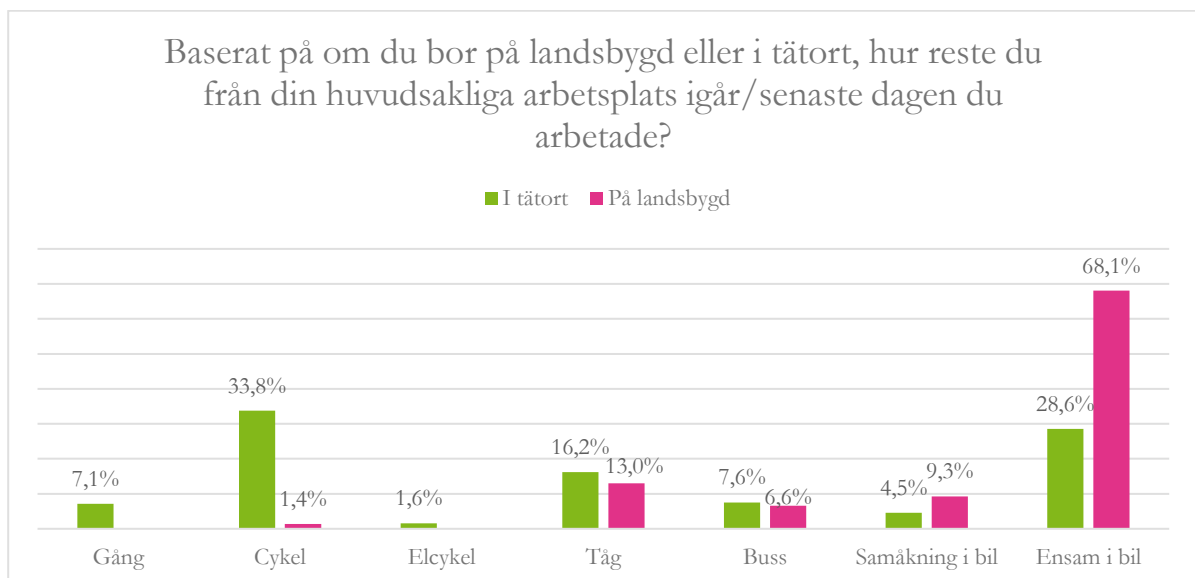
Nedan visas hur medarbetarna reser till/från sin arbetsplats baserat på ålder.



(3xage, korsjämförelse, viktat, andel av svarande per kolumn)

## 2.1.5 Resultat per landsbygd och tätort

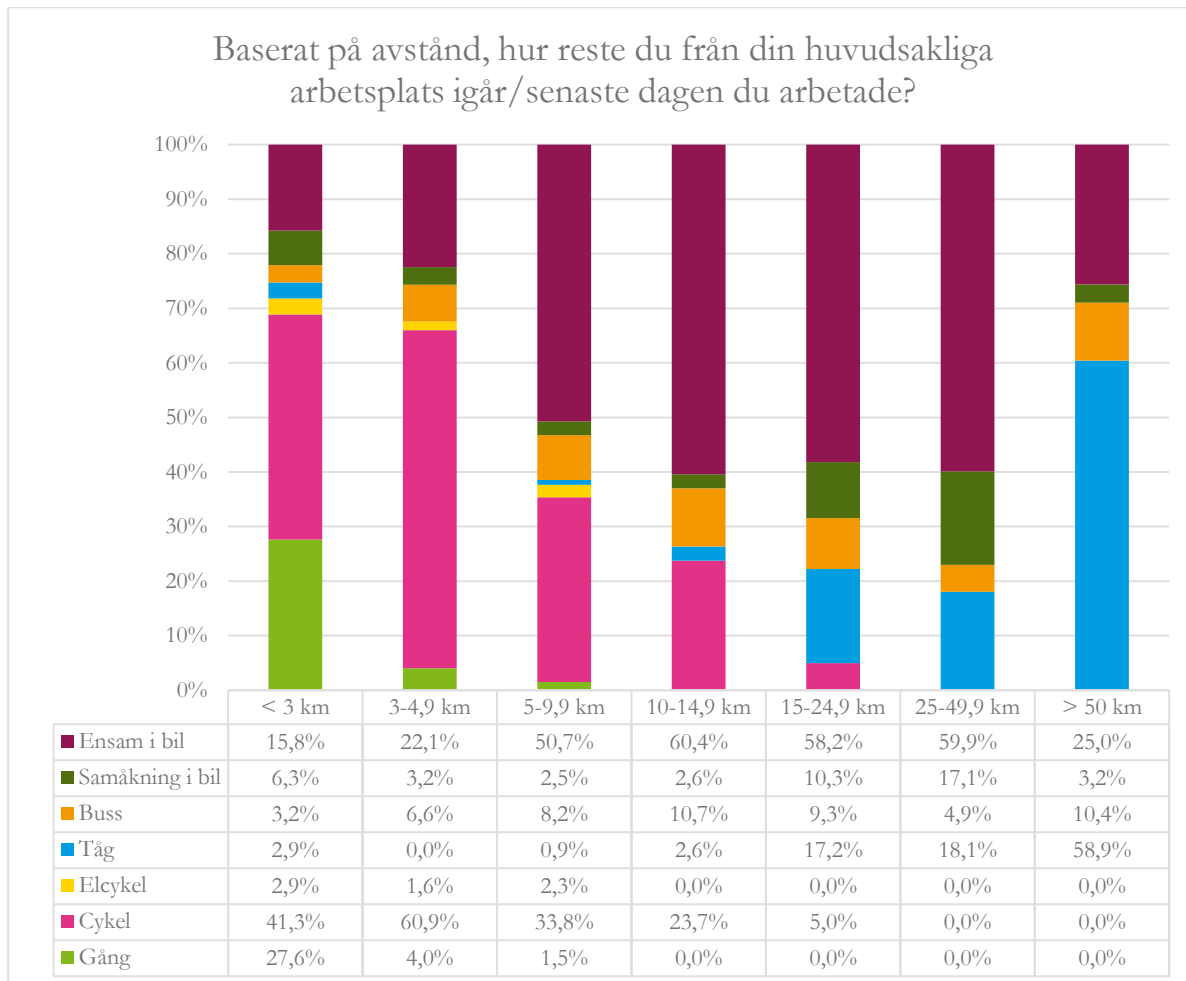
Nedan visas vilket transportsätt som används i huvudsak för arbetsresor till arbetsplatsen jämfört mellan anställda som bor på landsbygd respektive i tätort.



(3x25, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per kolumn)

## 2.1.6 Resultat per avståndsintervall

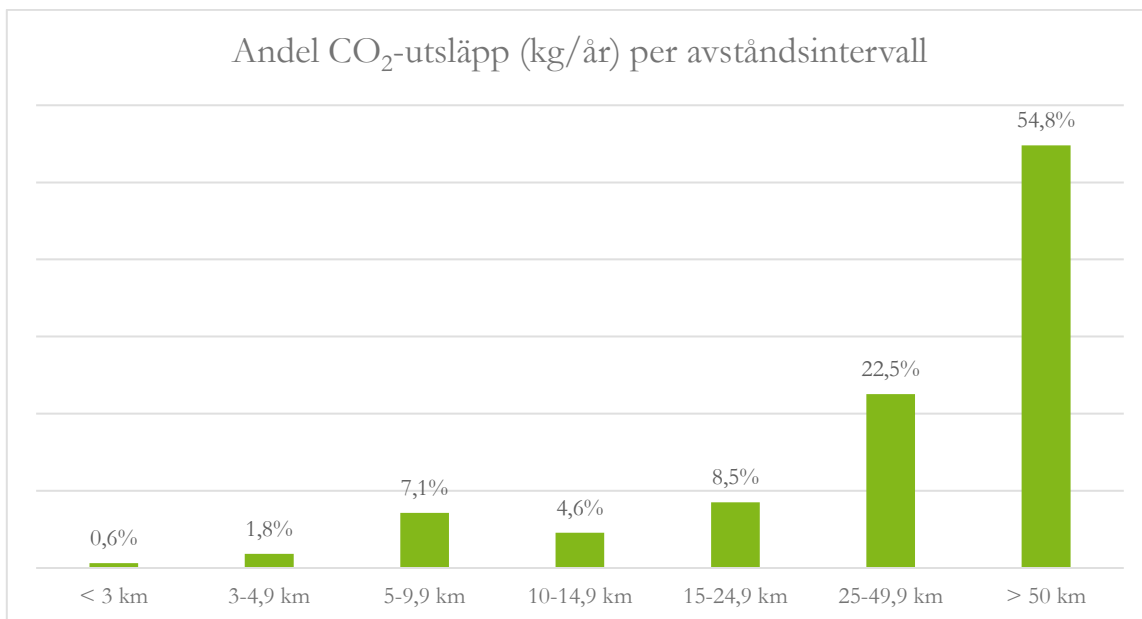
Nedan visas hur de anställda reste från sin huvudsakliga arbetsplats baserat på avståndet mellan bostad och arbete. 15,8 procent av de som bor inom 3 km och 22,1 procent av de som bor 3,0-4,9 km från sin arbetsplats reser ensamma i bil.



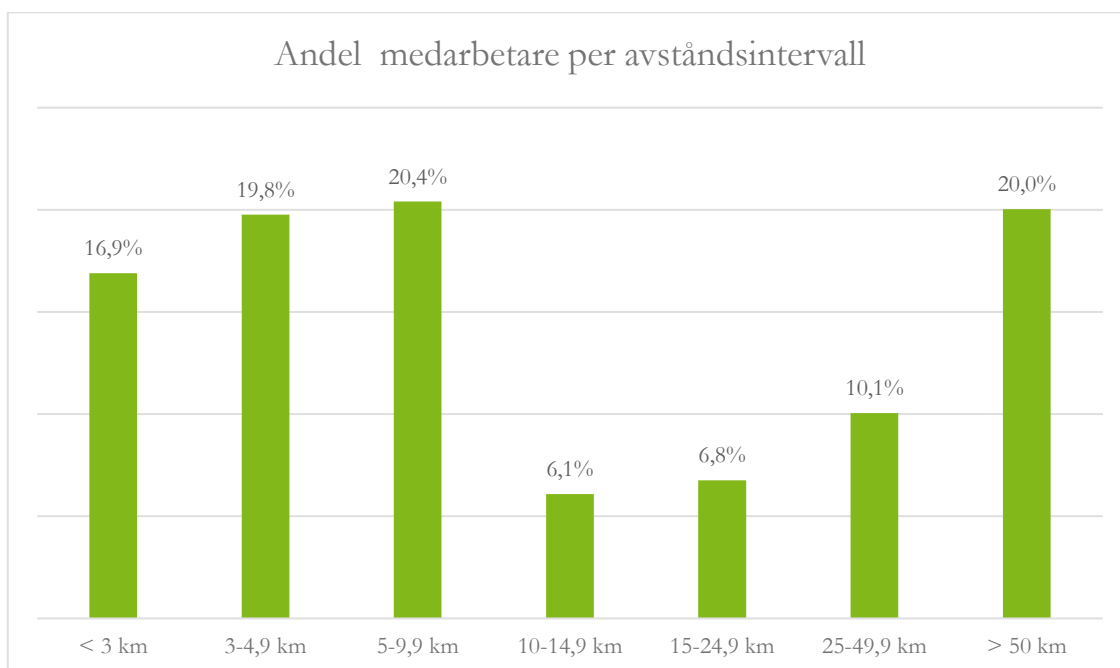
(3xbak3, korsjämförelse, viktat, andel av svarande per kolumn)

### 2.1.6.1 Resultat CO<sub>2</sub>-utsläpp per avståndsintervall

I kommande två figurer redovisas andelen utsläpp för resor till/från arbetet avstånd mellan bostad och arbetsplats samt andelen anställda per avståndsintervall. Medarbetarna som har mindre än 5,0 km mellan sin bostad och sin arbetsplats utgör 36,7 procent av samtliga medarbetare men står endast för 2,4 procent av medarbetarnas totala koldioxidutsläpp orsakat av arbetsresor. 20,0 procent av medarbetarna har 50 km eller mer mellan sin bostad och arbetsplats; deras utsläpp står för 54,8 procent av totalen.



(bak2xbak3, korsjämförelse, viktat, andel av summan av resultatet)

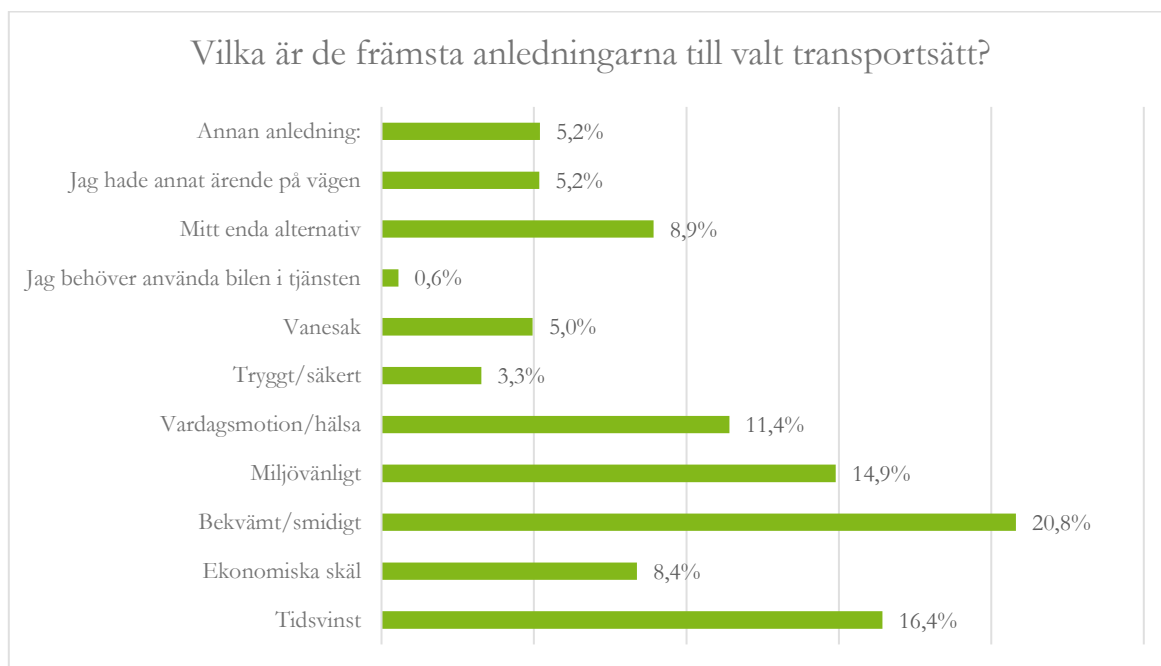


(bak3, frekvensanalys, viktat, andel av summan av resultatet)

## 2.2 Vilka är de främsta anledningarna till det valda transportsättet från din huvudsakliga arbetsplats igår/senaste dagen du arbetade?

På denna fråga fick medarbetarna välja de främsta anledningarna till det färdmedelsval de gjorde till och från arbetsplatsen igår/senaste dagen de arbetade. Se figuren nedan för medarbetarnas främsta anledningar till valt transportsätt. Alternativen var:

- Tidsvinst
- Ekonomiska skäl
- Bekvämt/smidigt
- Miljövänligt
- Vardagsmotion/hälsa
- Tryggt/säkert
- Vanesak
- Jag behöver bilen i tjänsten
- Mitt enda alternativ
- Jag hade annat ärende på vägen

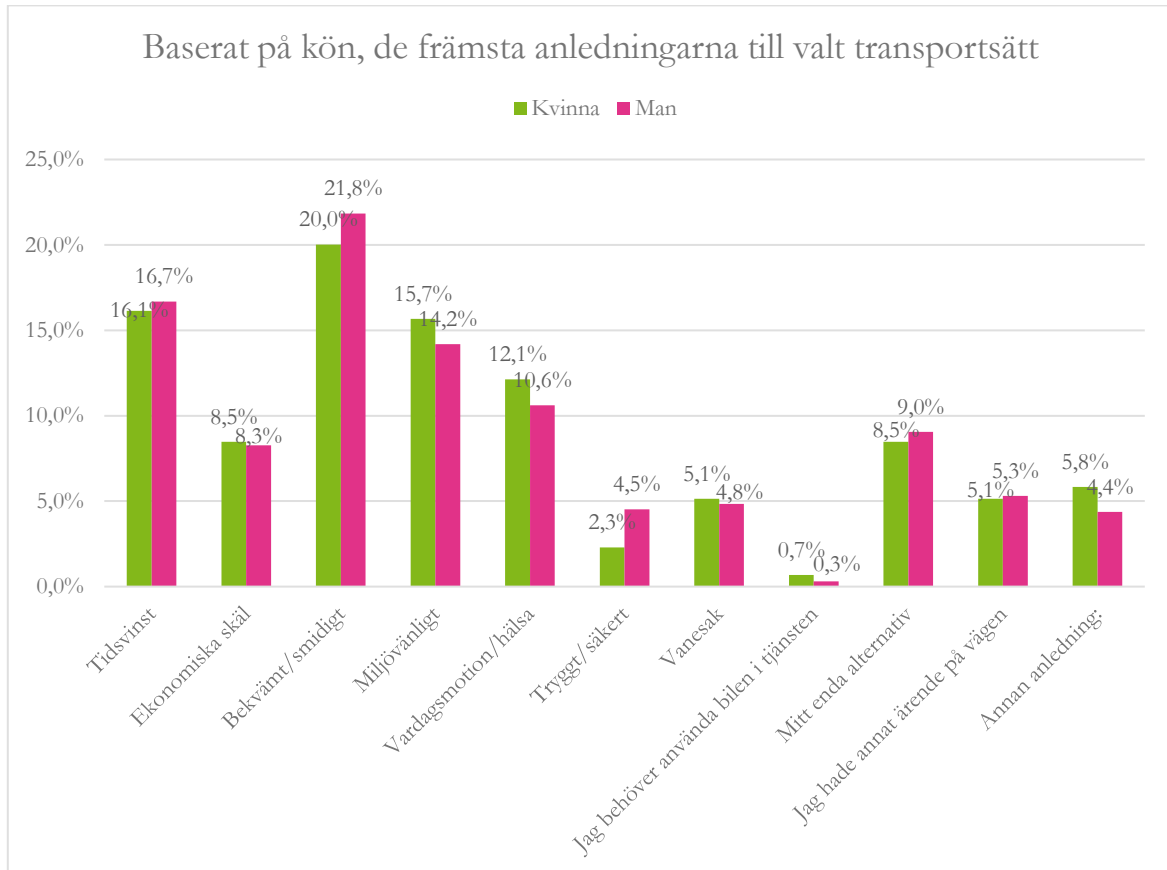


(4, frekvensanalys, viktat, andel av summan av resultatet)



## 2.2.1 Resultat per kön

Nedan visas de främsta anledningarna för valt transportsätt per män och kvinnor.

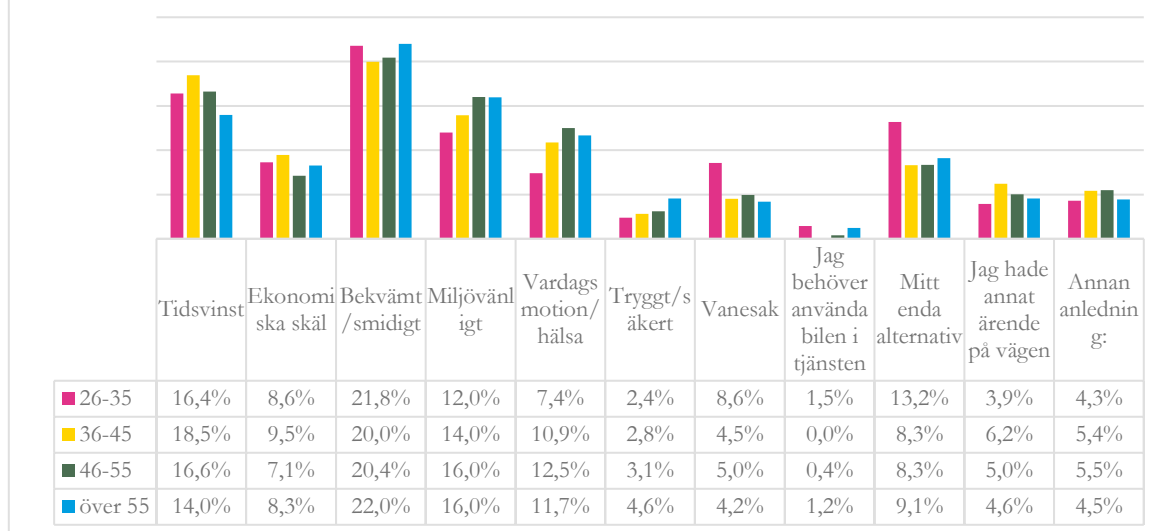


(22x4, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per rad)

## 2.2.2 Resultat per åldersgrupp

I nästa figur visas de främsta anledningarna till valt transportsätt jämfört med olika åldersgrupper.

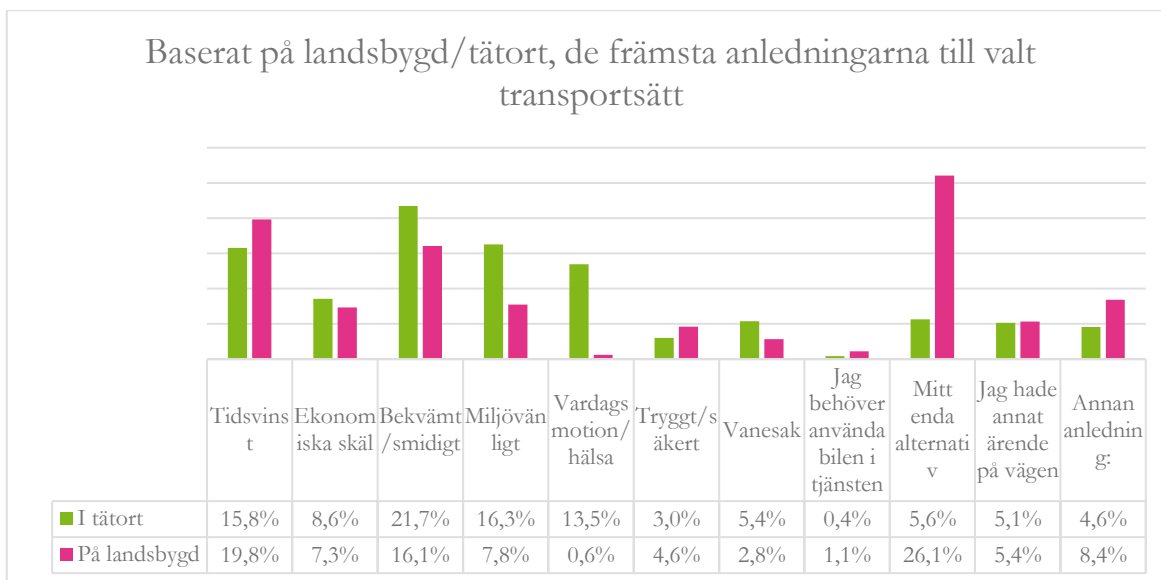
### Baserat på åldersgrupp, de främsta anledningarna till valt transportsätt



(ages4, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per rad)

### 2.2.3 Resultat per landsbygd och tätort

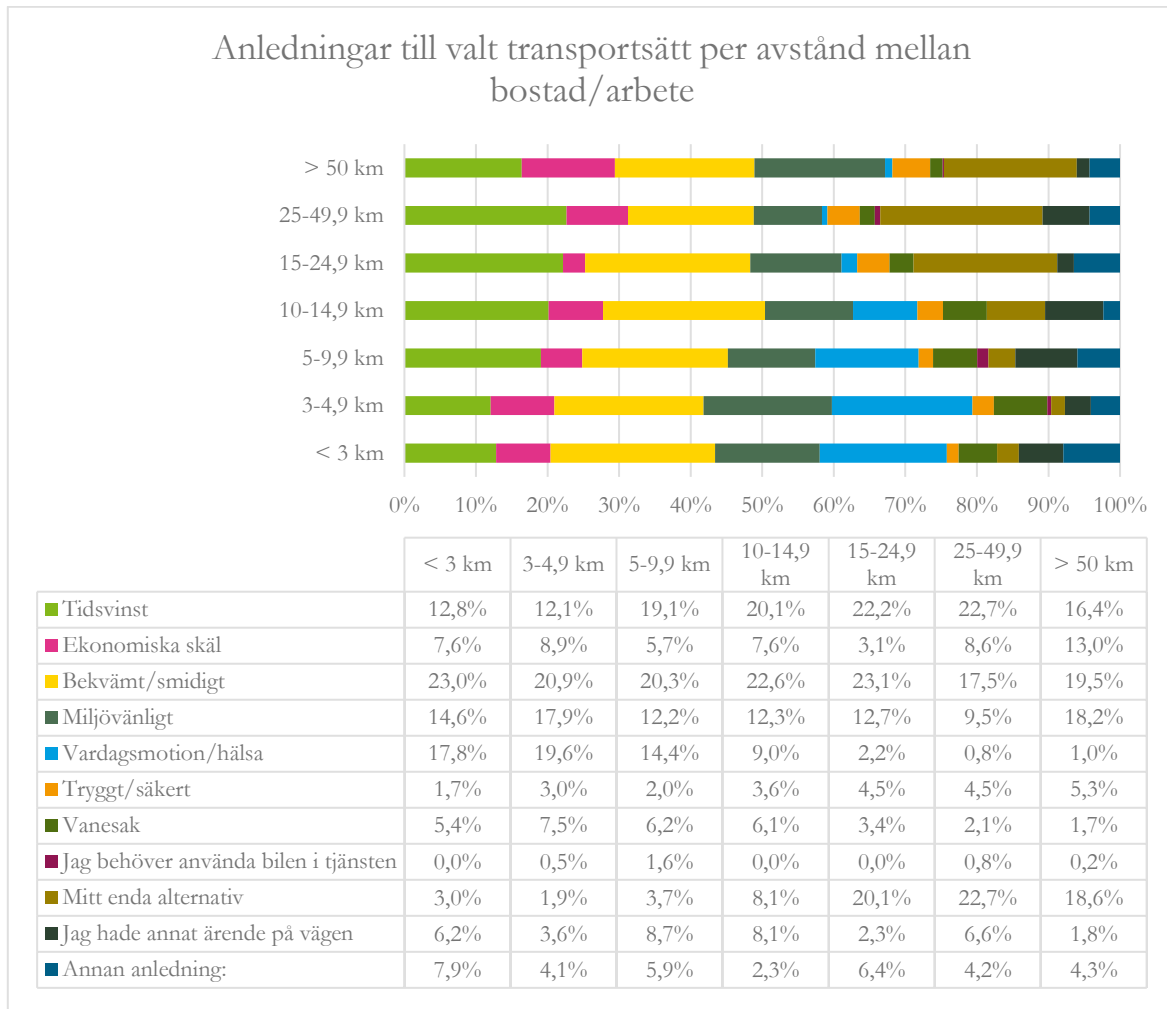
Nedan visas anledningarna till valt transportsätt baserat på om medarbetarna bor på landsbygd eller i tätort.



(25x4, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per rad)

## 2.2.4 Resultat per avståndsintervall

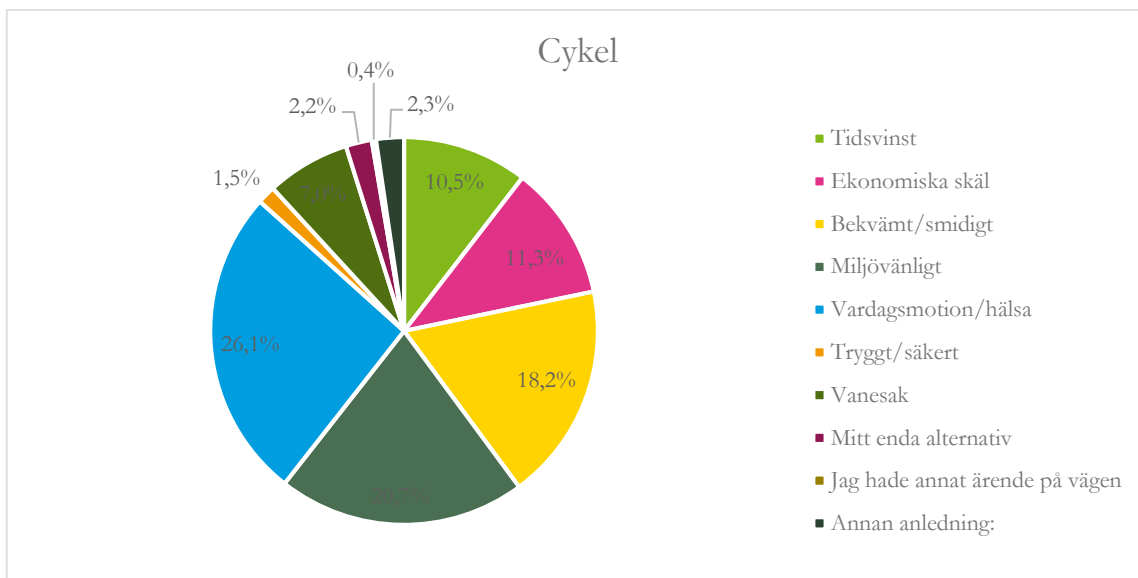
Nedan presenteras resultatet av de främsta anledningarna till valt transportsätt per avstånd mellan bostad och arbetsplats.



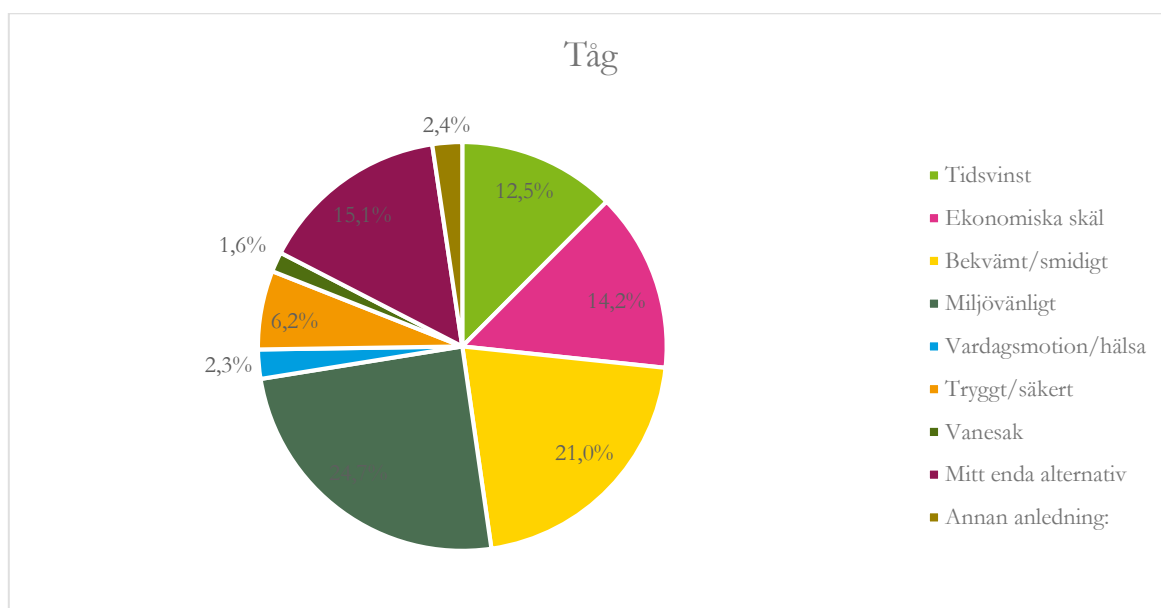
(bakått, kortsjämförelse, viktat, andel av resultatet per rad)

## 2.2.5 Resultat per transportsätt

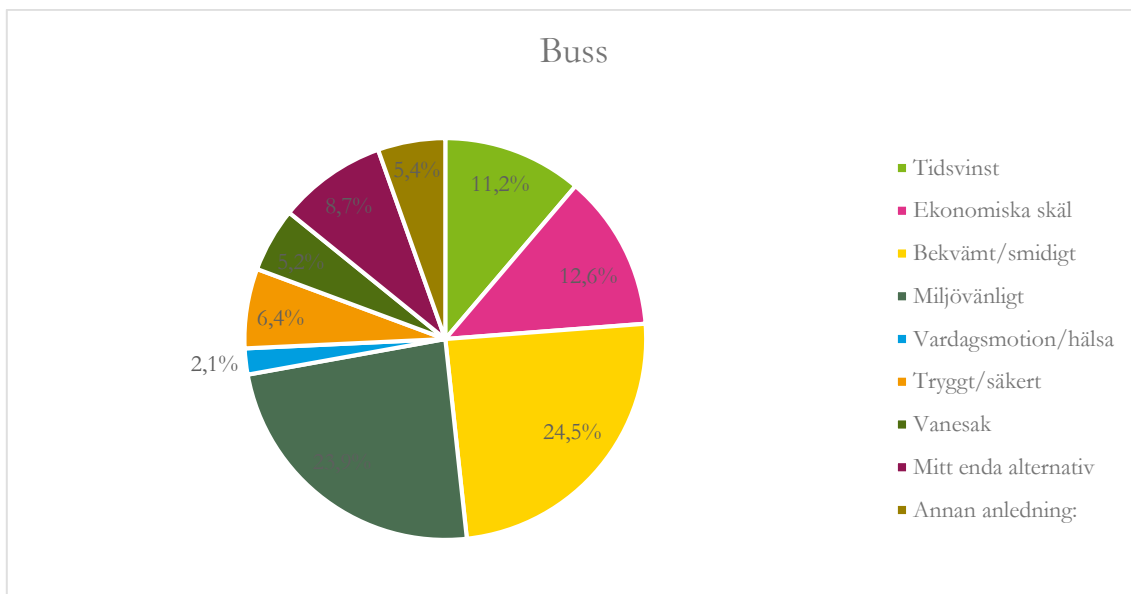
Se nästa figur för de främsta anledningarna till valt transportsätt per de fyra vanligaste transportsätten till och från arbetsplatsen.



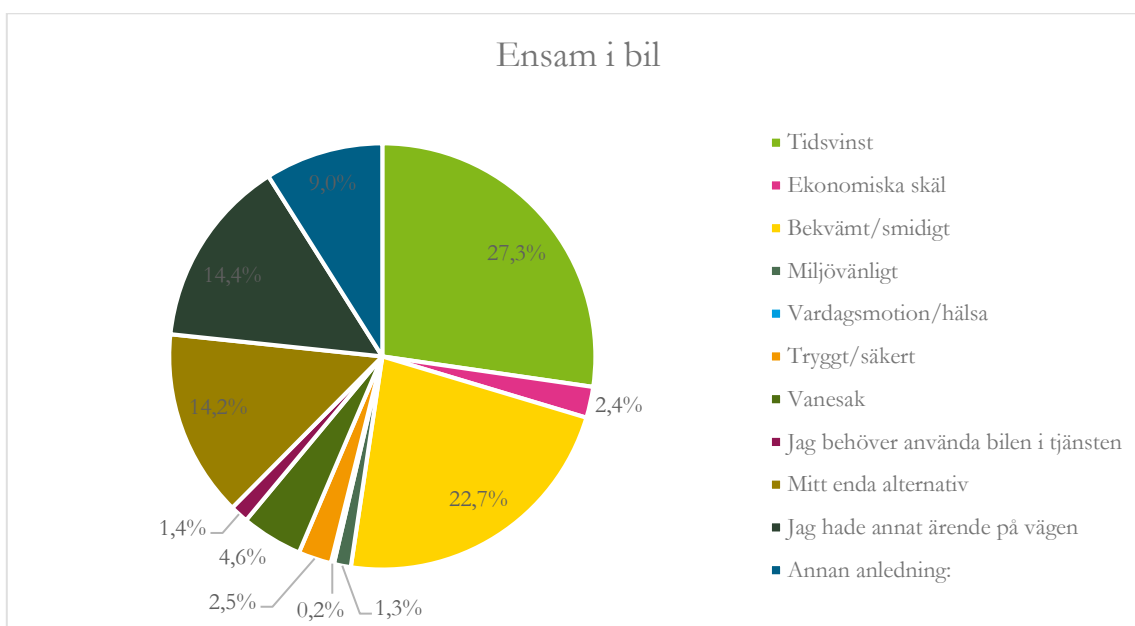
(3x4, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per rad)



(3x4, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per rad)



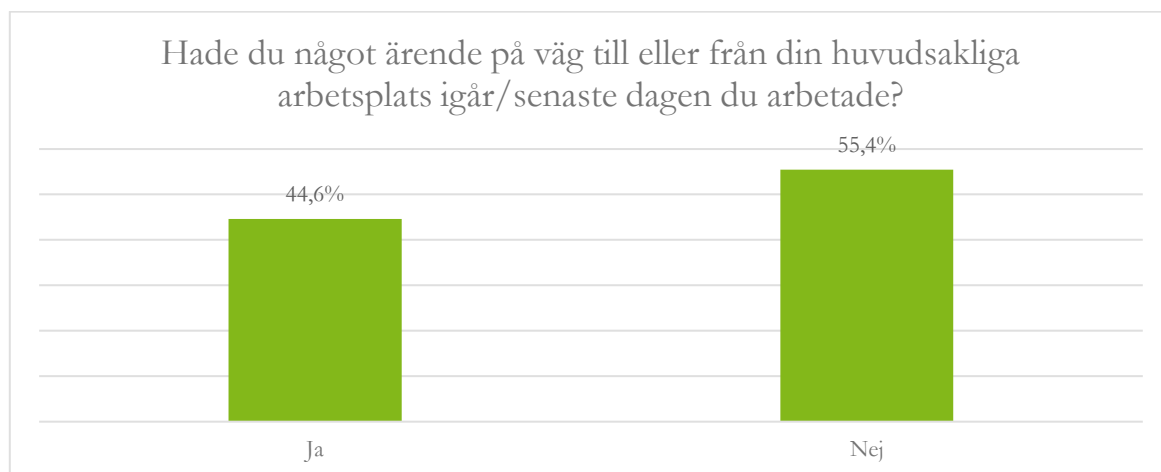
(3x4, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per rad)



(3x4, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per rad)

## 2.3 Hade du något ärende på väg till eller från din huvudsakliga arbetsplats igår/senaste dagen du arbetade? Om ja, vilken typ av ärende?

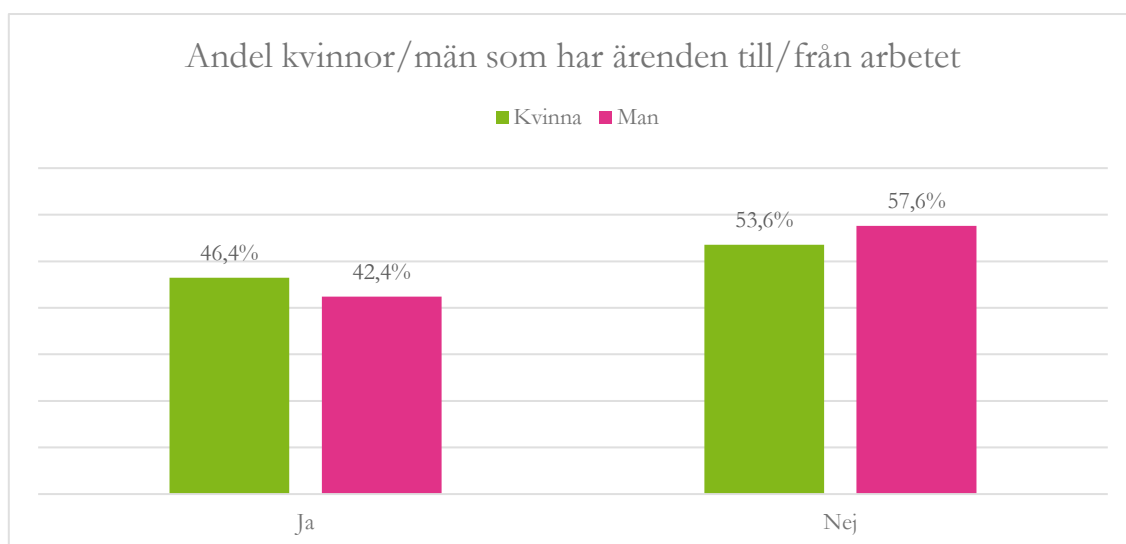
Ärenden till och från arbetet kan påverka val av transportsätt. 44,6 procent av medarbetarna hade ärenden på väg till eller från arbetet och 55,4 procent hade inte ärenden, se nedan.



(5, frekvensanalys, viktat, andel av summan av resultatet)

### 2.3.1 Resultat per kön

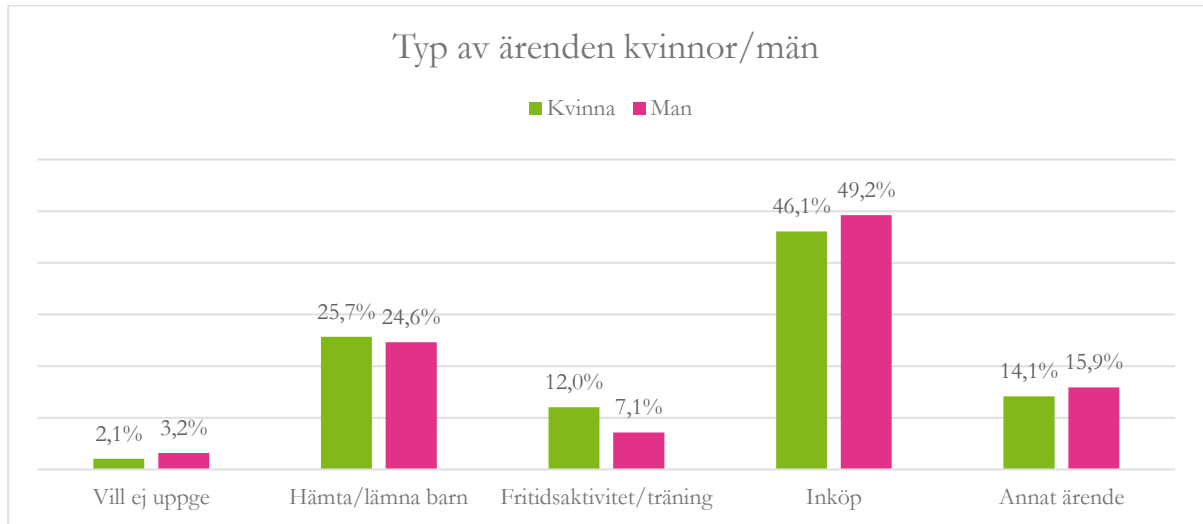
Hade du något ärende på väg till eller från din huvudsakliga arbetsplats igår baserat på kön, se nedan. Inga direkta skillnader noteras.



(22x5, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per rad)

### 2.3.1.1 Resultat typ av ärende per kön

Nedan visas vilken typ av ärenden kvinnor och män har. Inga direkta skillnader noteras.



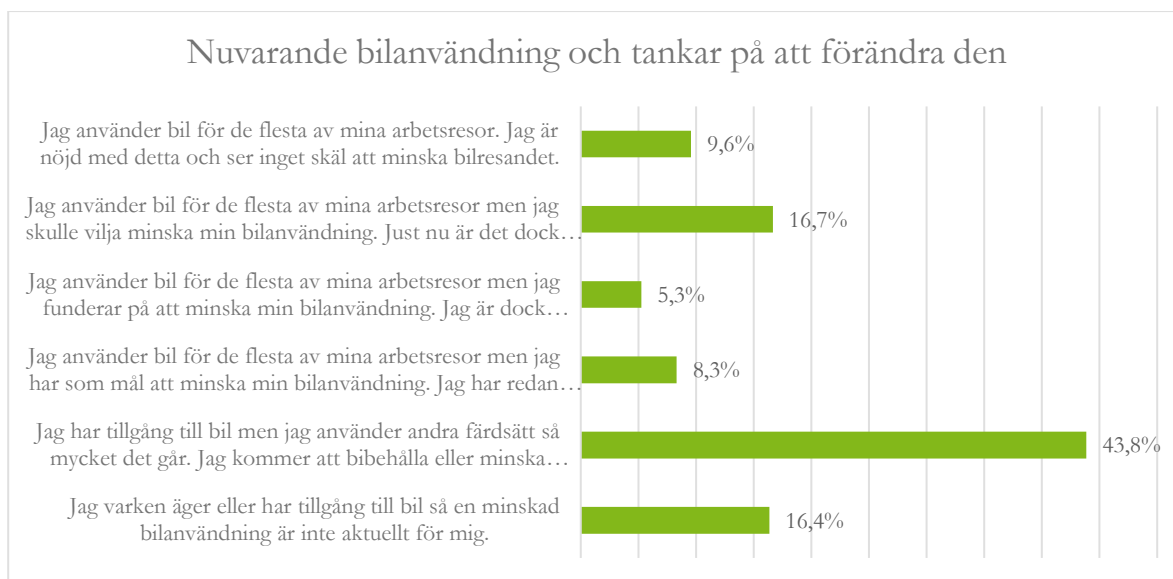
(22x5b, koryjämförelse, viktat, andel av resultatet per rad)

## 2.4 Beskriv din nuvarande bilanvändning till/från arbetet och dina eventuella tankar på att förändra detta

I denna fråga besvarar respondenten ett påstående kring sin bilanvändning till/från arbetet och eventuell tanke kring att förändra den, utefter sin nuvarande situation. De sex påståendena är:

- Jag varken äger eller har tillgång till bil så en minskad bilanvändning är inte aktuellt för mig
- Jag har tillgång till bil men jag använder andra färdssätt så mycket det går. Jag kommer att bibehålla eller minska min bilanvändning de kommande månaderna
- Jag använder bil för de flesta av mina arbetsresor men jag har som mål att minska min bilanvändning. Jag har redan provat ersätta vissa resor eller har tankar om hur jag ska göra det
- Jag använder bil för de flesta av mina arbetsresor men jag funderar på att minska min bilanvändning. Jag är dock osäker på hur och när det kan ske
- Jag använder bil för de flesta av mina arbetsresor men jag skulle vilja minska min bilanvändning. Just nu är det dock inte möjligt
- Jag använder bil för de flesta av mina arbetsresor. Jag är nöjd med detta och ser inget skäl att minska bilresandet.

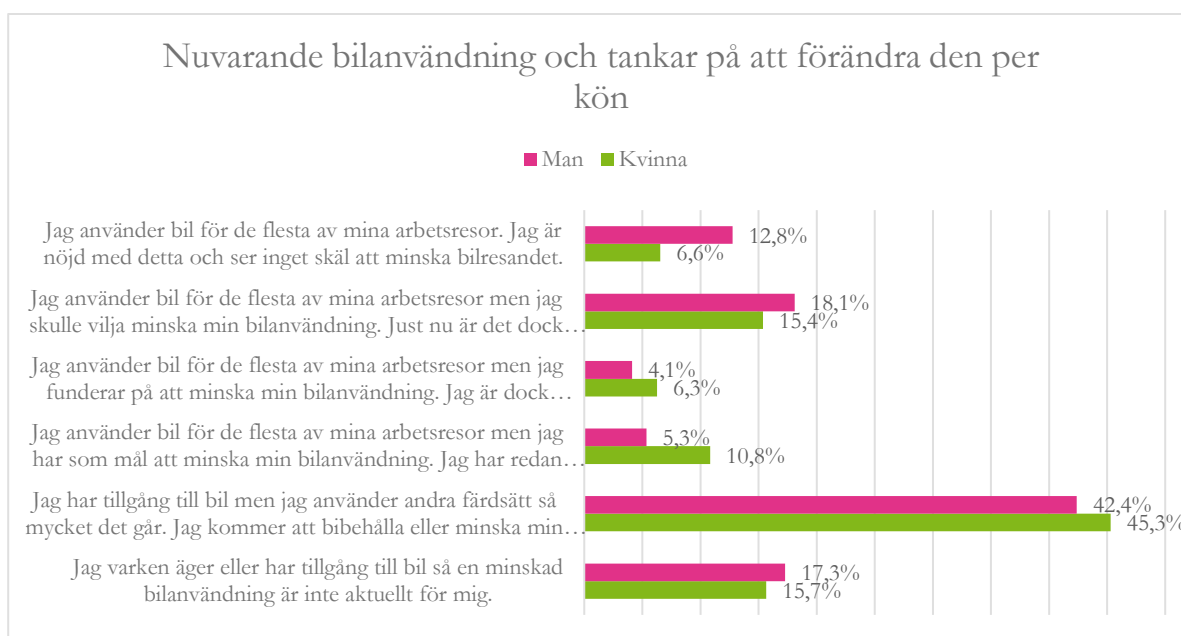
Nedan visas nuvarande bilanvändning och tankar på att förändra den.



(6, frekvensanalys, viktat, andel av summan av resultatet)

## 2.4.1 Resultat per kön

Nedan visas resultatet per kön.

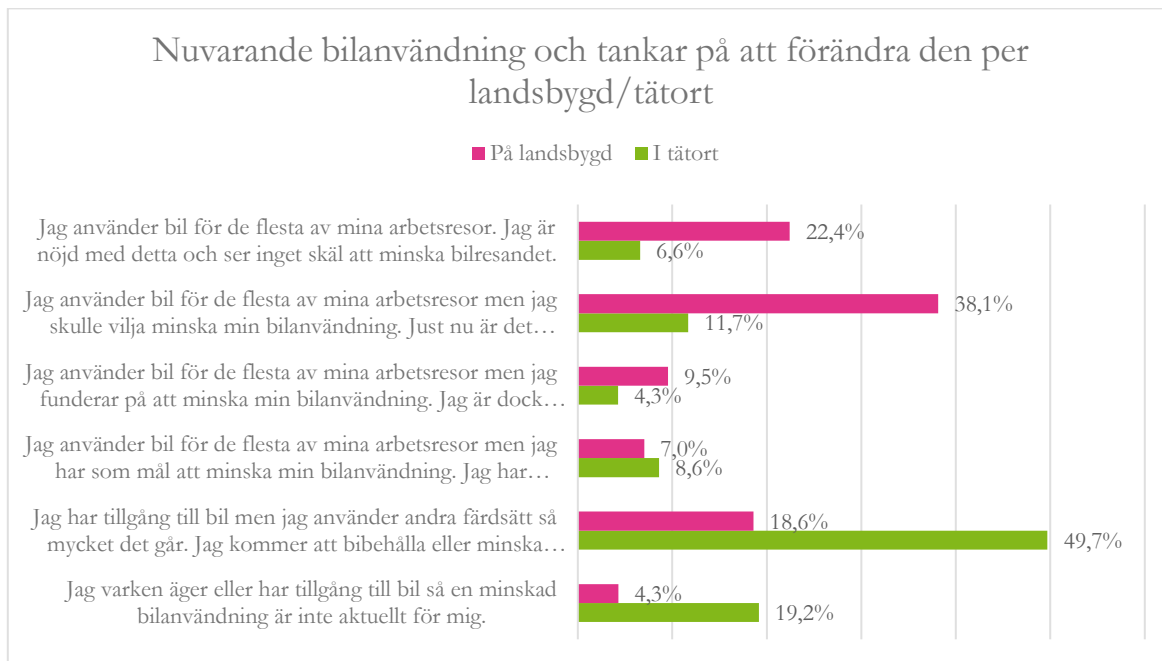


(22x6, korsjämförelse, viktat, andel av svarande per rad)



## 2.4.2 Resultat per landsbygd och tätort

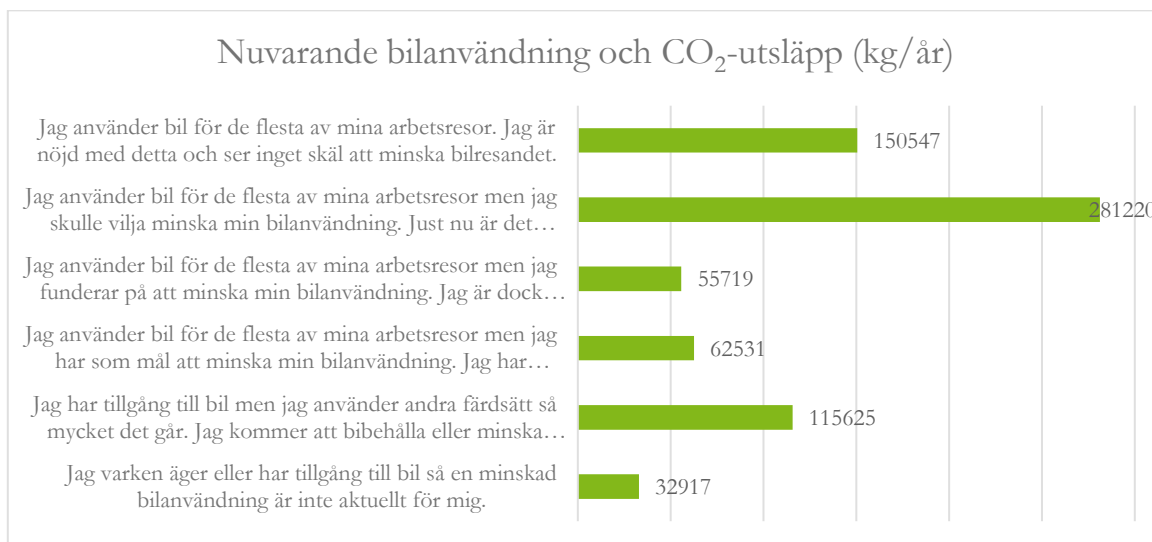
Nedan visas resultatet per landsbygd/tätort.



(25x6, korsjämförelse, viktat, andel av svarande per rad)

## 2.4.3 Resultat CO<sub>2</sub>-utsläpp per nuvarande bilanvändning

Se nedan för CO<sub>2</sub>-utsläpp per nuvarande bilanvändning och förändringsbenägenhet.



(bak2x6, korsjämförelse, viktat)

## 2.5 Synpunkter och förbättringsförslag gällande resor till och från arbetet

Nedan presenteras ett urval av de vanligast förekommande fritextsvaren avseende synpunkter och förbättringsförslag gällande resor till och från arbetet fördelat per valt färdstätt.

### Gång

- *Gratis/billigare kollektivtrafik för anställda*
- *Även om jag oftast går eller cyklar till arbetet tycker jag att det är konstigt att arbetsgivaren tar ut parkeringsavgift för sina anställda som åker bil.*
- *Utöka cykelställen med tak på campus.*
- *Jag ser gärna en tydligare skyltning av pump för däck till cykel och cykelvagn som passar till fler typer av niplar på olika däck.*
- *Gratis Buss. Skapa alternativet samåkning i Taxi. Prioritera bilarna på de stora bilvägarna så att man slipper alla köer med stillastående bilar som bara står och spyr ut avgaser.*

### Cykel

- *Jag uppskattar verkligen denna undersökning, men har svårt att förstå att resor per cykel inte är ett prioriterat område. Elcykel är ett alternativ till bilen, inte till att vara "lat" och ta elcykel framför riktiga cyklar. Jag hoppas verkligen att de förmåner som framöver ges vad gäller pendling inkluderar cyklar och inte endast tar sikte på elcyklar. Det finns även ett problem med elcyklar, som inte beaktats. Som sagt är de ett bättre alternativ än bilen, men elcyklar har batterier som behöver omhändertas på något sätt. Hur ser man på det?*
- *Jag ser gärna att antalet cykelparkeringar under tak ökar på campus i Växjö. På vintern måste dessa också vara skottade, inte som det brukar vara att snövallen från skottning av vägen läggs som hinder för att köra in cykeln under täckta cykelparkeringar.*
- *Rensa äldre kvarlämnade cyklar från ställen oftare (gärna 4 ggr per år) samt se över cykelvägarna till och från campus, där ingår behysning översikt också.*
- *Hörde något tidigare om att få årlig cykelservicen subventionerad, kanske erbjuda ett bra pris på vinterdäck och däckbyteshjälp till cykel.*
- *Increase the cost of parking @LNU*
- *Om cykel ska vara det främsta transportmedlet för LNU-anställda bör Växjö kommun göra mycket mer för att skapa trafiksäkra cykelvägar. Ofta slutar cykelvägar abrupt, leds ut i trafik etc, som skapar många onödigt farliga trafiksituationer. LNU bör därför utöva påtryckning mot Växjö kommun för att realisera "en grön stad".*
- *Kan leasing av elcykel bli aktuellt för anställda vid Lnu?*

- *Det skulle vara bra om man fick använda friskvårdsbidraget till utrustning till cykeln (lyse osv), eller cykelutrustning till mig själv (hjälm osv).*
- *Bättre kontroll av gatlyktor längs med cykelvägar och sandning av cykelvägar under vintern.*
- *Påverka länstrafiken så att det blir bättre resmöjligheter för de utanför stan.*
- *Bilpool, alt. elbilpool, och elcykel med robust förvaringsutrymme för barn och inköp.*
- *I was rather shocked when I moved to Växjö, "Europe's greenest city", to find that it costs \*more\* for me to cycle to/from work than it does to take motorised transport, because of the charges to take a bike on the train.*
- *Vore trevligt med utlåningscyklar med vinterdäck för personal som cykelpendlar. Underhållet av cykelvägarna på och omkring campus och Teleborg är också viktigt.*
- *Ett bra cykelgarage där en cykel kan stå säkert inomhus i låst utrymme under arbetsdagen behövs!*
- *Fler ladd-möjligheter för elbilar!*
- *Vore bra om man fick resa kollektivt "gratis" till och från tågstationen för jobbresor.*
- *Snöröjning på campus. Det går ganska bra att cykla dit, kommunen röjer på cykelbanor. Men universitetet verkar mest röja på bilparkeringar. Gående och cyklister halkar omkring.*
- *Se till att cykelvägarna från centrum är sandade/ saltade när det är snö/is vintertid. Det är bra runt Växjösjön, men sämre när man närmar sig universitetet. Se också till att behysningen utmed cykelvägen fungerar. Har varit mycket mörket periodvis.*
- *Jag och en kollega kommer att testa att ta tåget istället för flyg till konferens i Paris i januari. Önskar det fanns ekonomiska medel att söka centralt på universitetet för extra kostnader om en väljer ett miljövänligt alternativ. Önskar också att vi hade avtal med Kalmar resebutik som är (vad jag vet) bäst i landet på att boka tågresor. Önskar det var uttalat att en får välja ett miljövänligt alternativ som tar längre tid, med andra ord att en får använda arbetstid till det även om det inte blir lika effektivt jobbat.*
- *Tycker det borde vara ett krav att använda sig av kollektivtrafik. Det borde finnas i primula en funktion där man noterar sig sträcka som man rest och noterar med vilket färdmedel. Det borde också finnas fler kurser i hur användningen av Zoom kan användas - på så sätt behöver vi kanske inte ens resa, utan har digitala möten. Det finns många konferensrum som står tomma som skulle kunna användas för digitala möten. Lnu ska vara ett digitalt universitet, det är långt ifrån digitalt idag.*
- *Det saknas en modern cykelförvaring som både ser till säkerhet och hållbarhet - med andra ord cykelgarage, inomhus. Därtill även en möjlighet att kunna tvätta av sin cykel för att behålla kvaliteten på cykeln och ökad hållbarhet. Givetvis även en möjlighet att kunna ladda cykelbatteri. Det saknas även utrymme för att kunna förvara och torka blöta hjälmar, överdrags- och regnkläder med tillhörande omklädnings- och duschmöjlighet. Många väljer idag elcyklar eller dyrare pendlarcyklar, att förvara dessa utomhus i oväder och blottade för stöld och vandalism kan vara en faktor att man väljer bort cykling som pendlingsalternativ. Många ser även pendlingen som ett motionspass och då krävs ombyte och dusch. Att kunna året-runt-cykla till sin arbetsplats tycker jag (2018) är en självklarhet, och att dessutom förvara cykeln och kringutrustning tryggt & säkert och kunna fräscha upp sig och torka sina överdragskläder är ett modernt och hållbart tänk.*

## Tåg

- *En station ute vid campus Växjö vore ju bra så man slapp dessa bussresor fram och tillbaka.*
- *Jag har tagit cykeln till och från stationen tidigare. Men den blev stulen och sedan dess har jag varken haft råd eller tid att skaffa ny cykel. Kanske kunde man ha Linné låncyklar för pendlare så att färre tar bussen och istället njuter av de fina cykelvägarna mellan resecentrum och LNU?*
- *Vi är många som tågpendlar till LNU. För att vara en attraktiv arbetsplats bör det i viss mån kunna göras mindre problematiskt och lättare att lösa praktiska problem.*
- *Bilavandandet i mitt fall kan minska genom en mer utbyggd kollektivtrafik i Kalmar län.*
- *Question 6 is a \*very\* one-sided question unbecoming a serious survey.*
- *En cykelpool skulle underlätta för oss som veckopendlar.*
- *Att Linnéuniversitetet har en dialog med trafikbolag i syfte att underlätta för arbetstagare att använda kollektivtrafik. Kartlägga från vilka platser arbetstagare pendlar, verka för att minska antal byten av transportmedel och att tåg/buss är anpassade för att arbeta under resan (bord, eluttag, tyst avd) för de arbetstagare som reser till arbetet.*
- *Tågstation vid Brände Udde hade varit en stor fördel.*
- *LNU-kort även på buss.*
- *Jag pendlar från Stockholm och tror att tågresande till och från Linnéuniversitetet skulle kunna öka om Linnéuniversitetet (a) hjälpte personal att hitta bra utrustning för att kunna jobba ergonomiskt och fokuserat på tåg och (b) hjälpte till att förmedla/ tipsa/ ordna enkel och billig övernattning för att minska behov av att resa snabbt på morgonen den dag man ska arbeta (vilket kräver flyg).*
- *Man måste sätta igång och minska kostnaderna för de länsöverskridande pendlarna som bor utanför tågstationszonerna i Kalmar län. Det är orimligt att de gång på gång skall vara den stora mjölkossan och betala för samtliga så kallade miljöåtgärder.*
- *För väldigt många är bilen fortfarande det färdmedel som fungerar överlägset bäst och i vissa fall det enda möjliga/ rimliga färdmedlet. Därför måste parkeringsfrågorna kring de båda campus lösas!*
- *Fråga 6 är felaktigt utformad för den innehåller tre olika aspekter. Jag har bil men använder den aldrig i tjänsten och har inga planer på att varken minska eller öka mitt bilavandande. Det finns dock inget sådant svarsalternativ.*
- *Tar ni som jobbar med detta ert uppdrag på allvar så titta på och implementera elcykelpool på campus, cykelpool vid stationen i Växjö (och på en eller ett par andra strategiska punkter), Voi, elbilpool eller elbilshyra med placering på Campus, etc.*
- *Senare direktbussar mellan Växjö och Ljunghy, nu är det endast långturer på sen em/ kvällar. Svårt med parkeringar vid Linnéuniversitetet för oss pendlare.*

## Samåkning i bil

- *Med bil når jag min arbetsplats på två timmar (enkel resa). Utan bil som transportmedel skulle jag först åka buss, sedan två tåg och därefter buss igen ut till campus. Det hade gett en total restid på ca tre*

*timmar och en kvart OM alla tåg gått som de skulle. Det är inte hållbart att idag förlita sig på att tågen går som de ska om jag ska stå och föreläsa för studenter eller har andra möten som väntar. Istället är vi några stycken som försöker samåka större delen av resan, samt att det blir en hel del hemmaarbete som följd av restiden.*

- *Naturligtvis vill jag minska på bilresandet. Men för enstaka resor är bussåkande ärligt talat lite för dyrt, månadskort är bra rabatterade, men inte ett gångbart alternativ för mig.*
- *Tillförlitligheten på busstrafikens turer var så låg förra gången jag prövade att använda busskort, så det blev nödutryckningar för partnern med bil, när jag stod strandsatt utan transport.*
- *En direktbuss mellan Moheda och Resecentrum i Växjö.*

## Ensam i bil

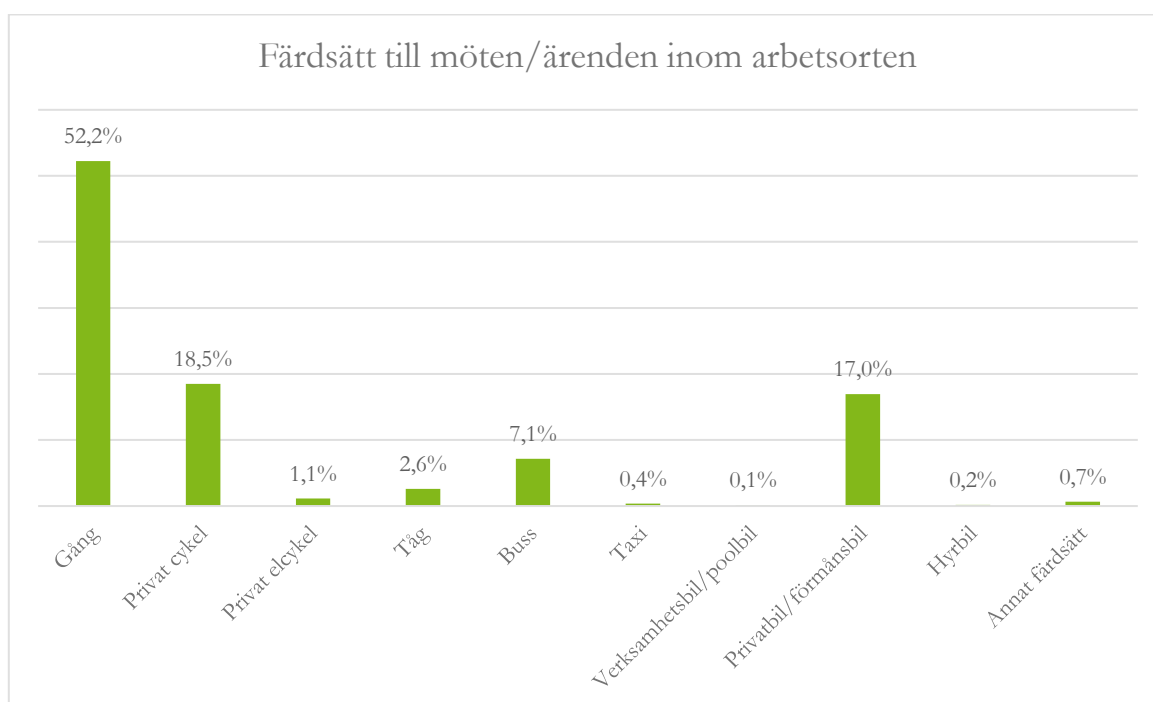
- *En laddningsstation för elbil som man kan hyra för säker tillgång.*
- *För de som inte har ett rejält alternativ borde parkeringsavgiften slopas. För mig skulle restiden förlängas med minst 200% om inte jag använde bilen. I detta fall blir det fel att man också ska betala för parkeringen. Då det inte finns ett rejält alternativ. Samtidigt vill man gärna ha att man vill jobba i Växjö, men inte alla bor där.*
- *I would like to drive the car less but at the moment there is no other way to get to Växjö. I cannot be limited to take the bus which only goes 2x a day. It is also more expensive for me to take the bus then to take the car. If the buses ran more frequently and had more reasonable prices then I would take the bus. If there is anything that needs to be done to help the environment, it is to increase the bus trips to and from Växjö for those of us who live out in the country. We do not have a choice- we have to take the car.*
- *För att åka kollektivt krävs bättre/närmre tillgång till busshållplats och minskad restid. Att åka till arbetet med buss skulle ta mig 2x50 min/dag mot nuvarande 2x15 min/dag.*
- *Det där med stämpelklockan gör det svårt att hinna med att arbeta heltid, hämta och lämna barn och hinna i tid till fritidsaktiviteter. Skulle hemskt gärna elcykla, men får inte ihop det just nu.*
- *Om LNU hade gjort en deal med länstrafiken som också inkluderar buss (som med Öresundstågen) så hade det övervägts att ta bussen som går från min by på landet till Växjö. Det hade gjort att det tagit ca 65 min till jobbet (enkel resa inkl. byte på resecentrum) istället för 40 min som det är nu med bil, men om det hade varit ett gratis färd sätt så hade det absolut kunnat vara värt den tiden man missar. Jag hade då exempelvis kunnat sluta tidigare och jobbat det sista på bussen hem.*
- *Alternativet buss är inte tids- och kostnadseffektivt trots parkeringsavgifter*
- *Parkeringskort för personalen!*
- *Förbättringsförslag: Lägg ner parkeringsavgifterna på Campus men behåll förbud mot parkering mellan 24:00-05:00. Om man bor mer än två mil utanför Växjö med mer än fem kilometer till närmaste busshållplats där det går två bussar om dagen och man dessutom har barn som behöver skjuts till dagis och fritids är det ganska svårt att klara sig utan bil...*

- *Bättre bussförbindelse till Vederlöv.*
- *Skulle ta bussen oftare om det var billigare.*
- *Jag bor 20 mil från universitetet (ute på skånska landsbygden) och kan inte komma fram och tillbaka samma dag med allmänna kommunikationsmedel. Det är av stor vikt för mig för att jag ska kunna sköta mitt arbete att jag kan ta bilen och parkera den när jag är framme. Jag kör bara när det är nödvändigt och sköter mycket hemifrån.*
- *Liksom gissningsvis merparten av bilresenärer önskar jag fler parkeringsplatser.*
- *Fler bussar till Växjö:s södra kommungräns. Pålitligare tåg med sittplatser och fungerande toaletter söderut till Skåne. Bygg nytt låst cykelgarage vid stationen.*
- *Tiden avgör eftersom jag ska på aktivitet på andra sidan staden efter jobbet. Enda alternativet jag kan se till att istället ta cykel eller buss är att den restiden det tar skulle ingå i arbetstiden.*
- *Jag anser att det är stötande att universitetet har moraliska (så uppfattar jag det) invändningar och synpunkter på hur jag och mina kollegor väljer att transportera oss till och från arbetsplatsen. Det är min tid och mitt liv det handlar om eftersom det är utanför arbetstid, och den är viktig för mig. I ett fritt demokratiskt land med fria medborgare, och i användande av ett lagligt och legitimt transportmedel (91 % av alla dagliga transporter i Sverige sker på väg, med bil och buss) är detta stötande. Att inte sörja för att det finns tillräckligt med parkeringsplatser för anställda, studenter och andra besökande, och med pekpinne och miljömoraliska påpekanden slå ner på sina anställda på detta sätt är för mig ett uttryck för förakt. Vad jag och mina kollegor gör utanför arbetstid är inte universitetets ansvarsområde. Universitetet skall inte bedriva allmän självpatagen politik, inklusive miljöpolitik utifrån en egen tolkning av vad detta innebär, utan tillse att verksamheten kan bedrivas så bra och effektivt som möjligt med respekt för sina anställda. Att man sen på olika sätt kan vilja främja och stimulera i positiv mening t ex transporter i olika avseende är en annan 5a, så länge inte kostanden för detta överstiger nyttan (avseende universitetets verksamhet, och uppdrag i sambället).*
- *Stora parkeringsplatser på tre platser utanför Växjö sedan gratisbussar inom Växjö för att minska trafiken inne i stan*
- *Tåget till Kalmar är ofta försenat och ibland inställt. Då är man tvungen att köra bil, tyvärr.*
- *Jag bor på landsbygden och skulle gärna ställa bilen någonstans utanför stan och sen pendla in med buss. I den roll jag just nu har är det inte möjligt att anpassa arbetstider på ett sådant sätt, men i framtiden skulle jag vilja kunna göra så.*
- *På vissa sträckor grus och sten som försvårar cykling, t ex en bit mellan bus L och slottsallén. Icke märkta gropar på både asfalterade och grusvägar.*
- *Cykelverkstad på Campus och flera cykelpumpar strategiskt placerade på olika ställen på Campus*

### 3.0 Frågor om möten och resor i tjänsten

#### 3.1 Om du hade möten/ärenden inom arbetsorten under förra veckan, till hur många möten/ärenden reste du med följande färdssätt?

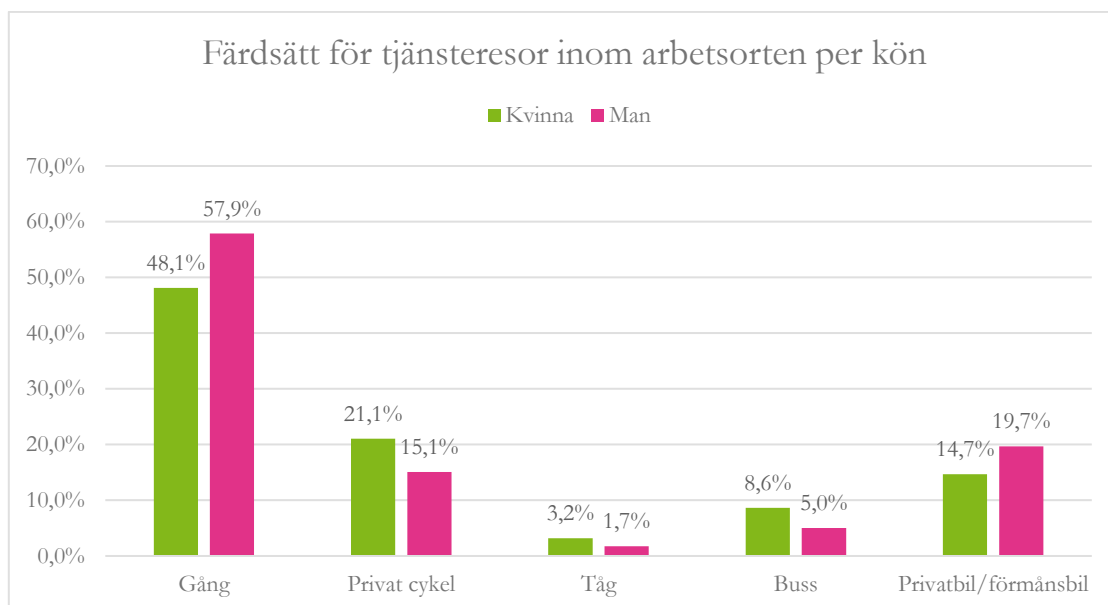
52,2 procent av det totala antalet resor till möten/ärenden inom arbetsorten (1685 stycken) sker via promenad; 17,1 procent sker med bil. Färdssätt nedan med svarsandelar lägre än 2,0 procent; redovisas inte i kommande korsjämförelser.



(8, frekvensanalys, viktat, andel av summan av resultatet)

##### 3.1.1 Resultat per kön

I nästa figur presenteras resultatet för koncernen fördelat per kön. Männen promenerar och använder privatbil/förmånsbil i högre utsträckning till sina möten; kvinnor cyklar mer.



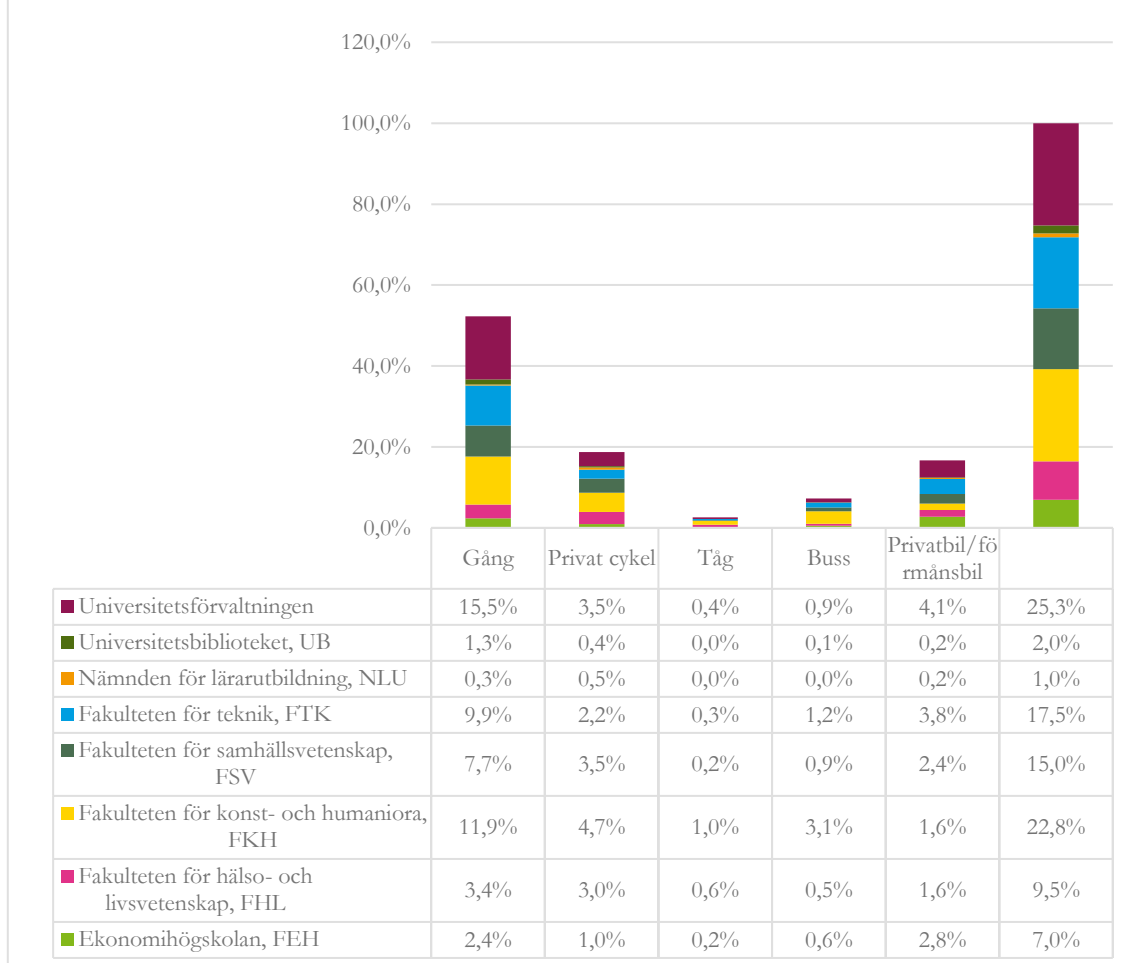
### 3.1.2 Resultat per fakultet

I nästa figur presenteras resultatet för koncernen fördelat per fakultet.

*Exempel på hur läsa figuren:* 25,3 procent av Lnu Växjös resor till möten/ärenden inom arbetsorten görs av Universitetsförvaltningen; 2,0 procent av resorna görs av Universitetsbiblioteket, osv. Gång används som färdsätt för drygt 50 procent av universitets tjänsteresor inom arbetsorten. 15,5 procent av Lnu Växjös tjänsteresor inom arbetsorten sker via promenad av Universitetsförvaltningens medarbetare; 1,3 procent av Lnu Växjös tjänsteresor inom arbetsorten sker via promenad av Universitetsbibliotekets medarbetare, osv.



## Lnu Växjö's färdssätt för tjänsteresor inom arbetsorten per fakultet

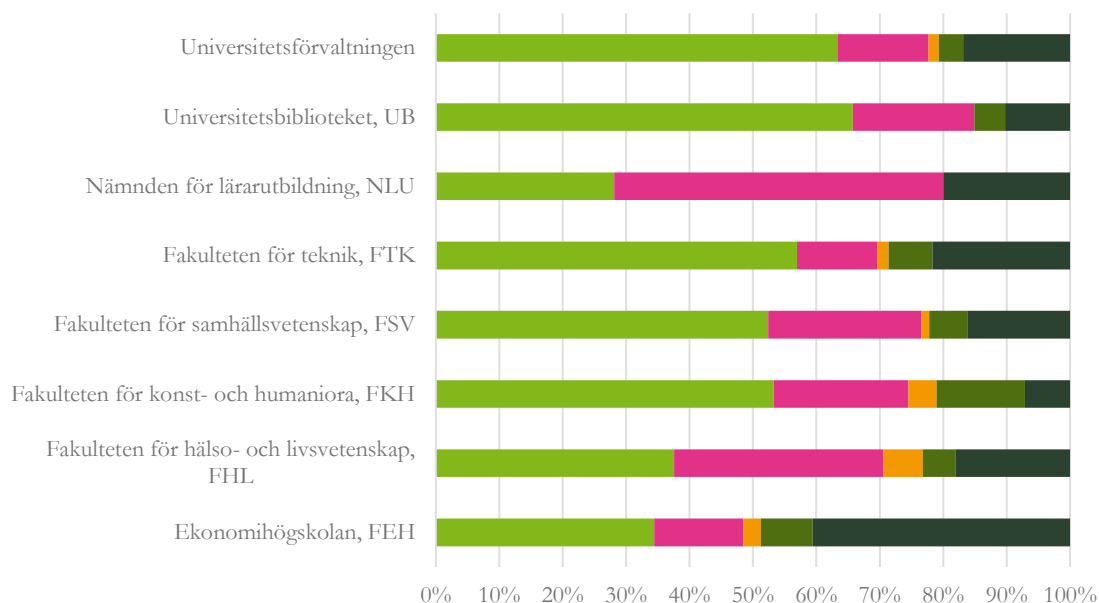


(28x8, korsjämförelse, viktat, andel av summan av resultatet)

I nästa figur presenteras varje fakultets fördelning av färdssätt för tjänsteresor inom arbetsorten.

*Exempel på hur läsa figuren:* Majoriteten (61,5 procent) av de tjänsteresor Universitetsförvaltningen gör inom arbetsorten sker via promenad. 51,9 procent av Nämnden för lärarutbildnings resor inom arbetsorten sker med privat cykel. 40,0 procent av Ekonomihögskolans resor sker med privatbil eller förmånsbil.

## Färdsätt för tjänsteresor inom arbetsorten per fakultet

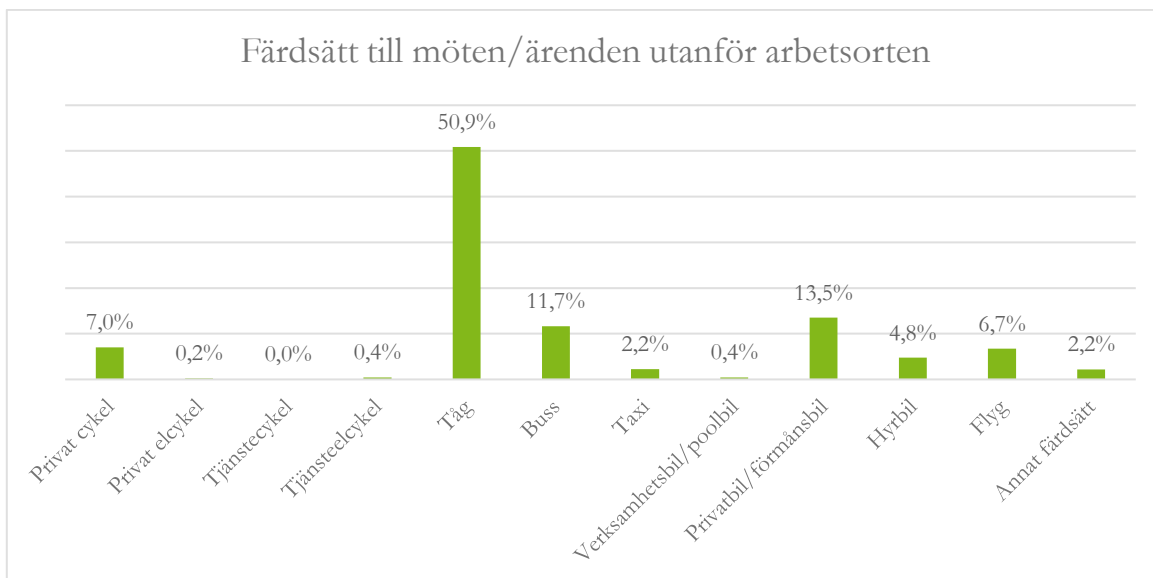


	Ekonomihögskolan, FEH	Fakulteten för hälso- och livsvetenskap, FHL	Fakulteten för konst- och humaniora, FKH	Fakulteten för samhällsvetenskap, FSV	Fakulteten för teknik, FTK	Nämnden för lärarutbildning, NLU	Universitetsbiblioteket, UB	Universitetsförvaltningen
■ Gång	34,0%	35,7%	52,1%	51,1%	56,3%	28,1%	65,7%	61,5%
■ Privat cykel	13,8%	31,3%	20,8%	23,5%	12,5%	51,9%	19,2%	13,8%
■ Tåg	2,7%	5,9%	4,3%	1,3%	1,8%	0,0%	0,0%	1,6%
■ Buss	8,1%	5,0%	13,6%	5,9%	6,9%	0,0%	4,8%	3,7%
■ Privatbil/förmånsbil	40,0%	17,1%	7,0%	15,8%	21,4%	20,0%	10,3%	16,3%

(28x8, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per rad)

### 3.2 Om du hade möten/ärenden utanför arbetsorten under förra veckan, till hur många möten/ärenden reste du med följande färdsätt?

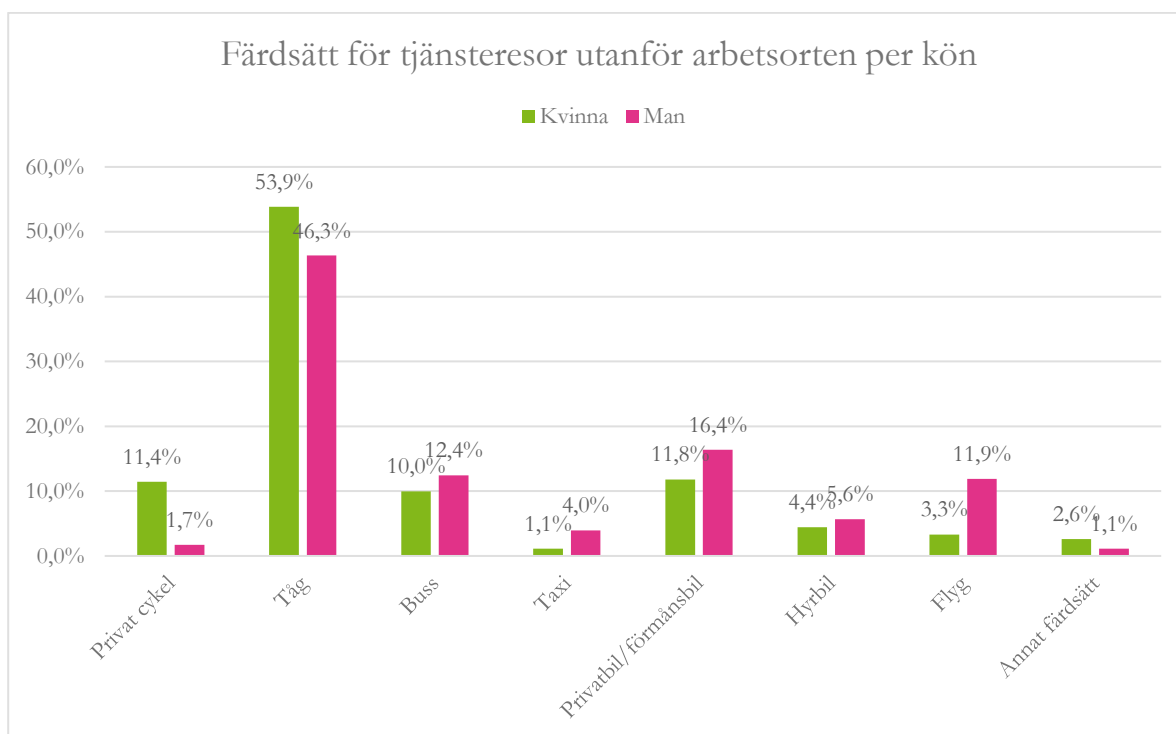
Medarbetarna anger huvudsakligt färdsätt, dvs det som stod för den längsta delen av sträckan vid möten/ärenden utanför arbetsorten, se nedan. Tåg utgör det främsta färdsättet för resor till möten/ärenden utanför arbetsorten. Totalt sker 50,9 procent av resorna med tåg. 13,5 procent av resorna sker med privatbil eller förmånsbil.



(9, frekvensanalys, viktat, andel av summan av resultatet)

### 3.2.1 Resultat per kön

Se nedan för resultat över hur kvinnor och män reser till möten/ärenden utanför arbetsorten.

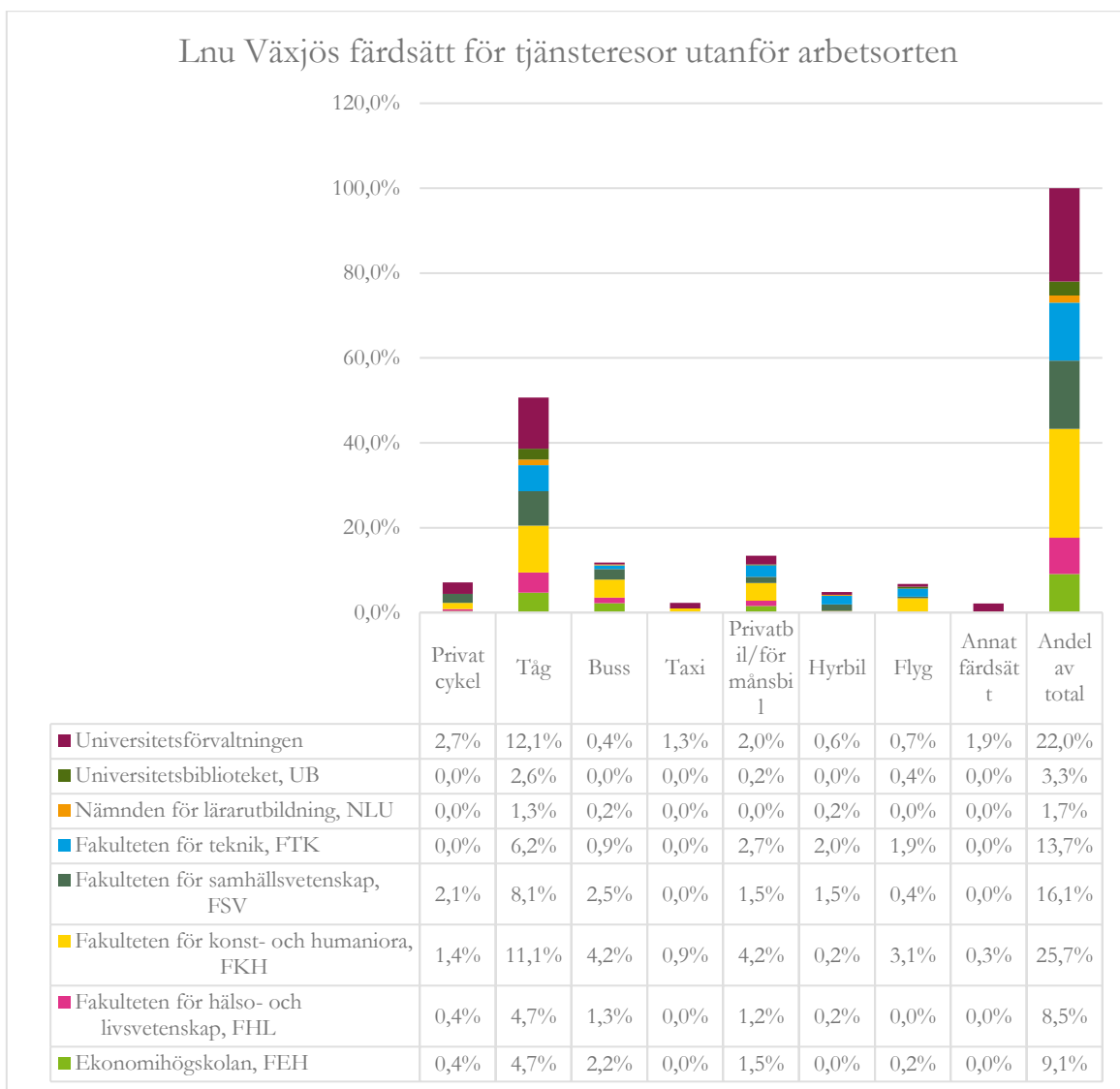


(22x9, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per rad)

### 3.2.2 Resultat per fakultet

I nästa figur presenteras resultatet för Lnu Växjö fördelat per fakultet.

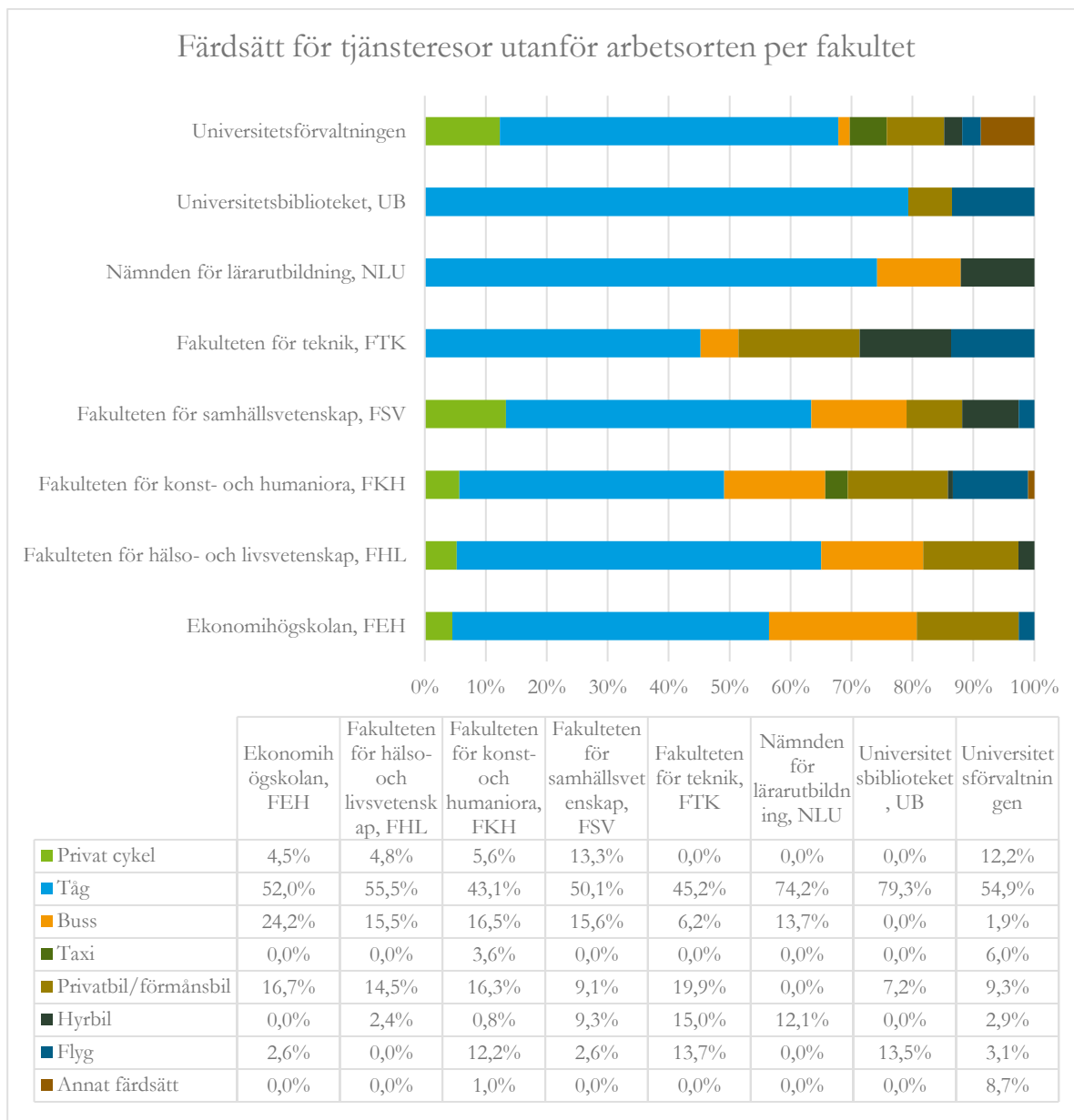
*Exempel på hur läsa figuren:* 22,0 procent av Lnu Växjös resor till möten/ärenden utanför arbetsorten görs av Universitetsförvaltningen; 3,3 procent av resorna görs av Universitetsbiblioteket, osv. Tåg används som färdmedel vid drygt 50 procent av universitets resor. 12,1 procent av Lnu Växjös tjänsteresor utanför arbetsorten sker via tåg av Universitetsförvaltningens medarbetare; 2,6 procent av Lnu Växjös tjänsteresor inom arbetsorten sker via tåg av Universitetsbibliotekets medarbetare, osv.



(28x9, korsjämförelse, viktat, andel av summan av resultatet)

I nästa figur presenteras varje fakultets fördelning av färd sätt för tjänsteresor utanför arbetsorten.

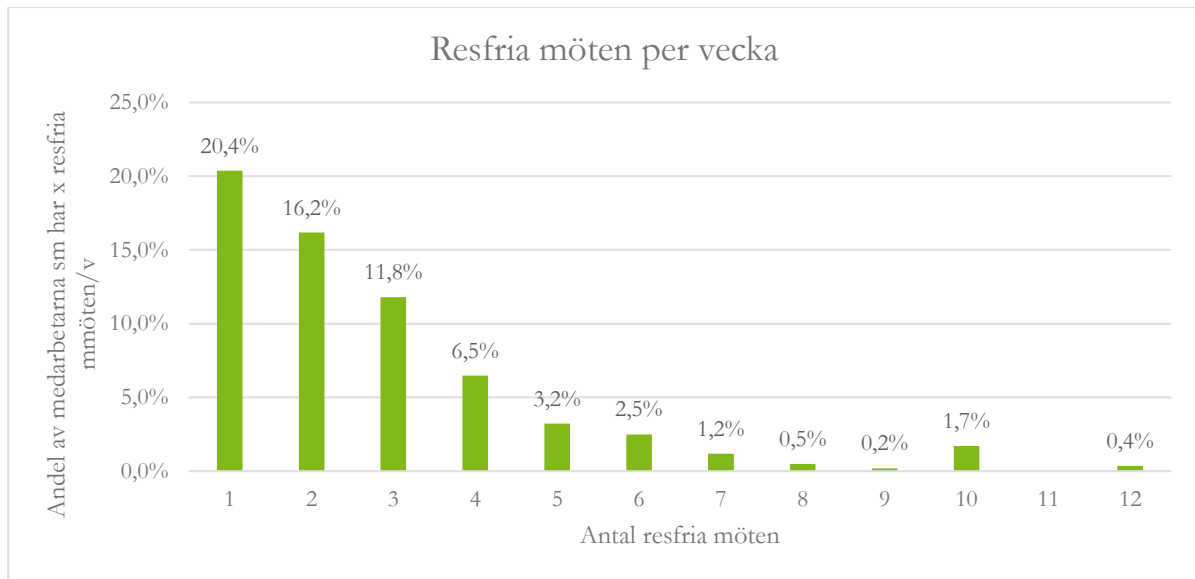
Exempel på hur läsa figuren: Majoriteten (54,9 procent) av de tjänsteresor Universitetsförvaltningen gör inom arbetsorten sker med tåg. 19,9 procent av Fakulteten för Tekniks resor sker med privatbil eller förmansbil.



(28x9, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per rad)

### 3.3 Hur många resfria möten (webb-/video-/telefon) gjorde du förra veckan?

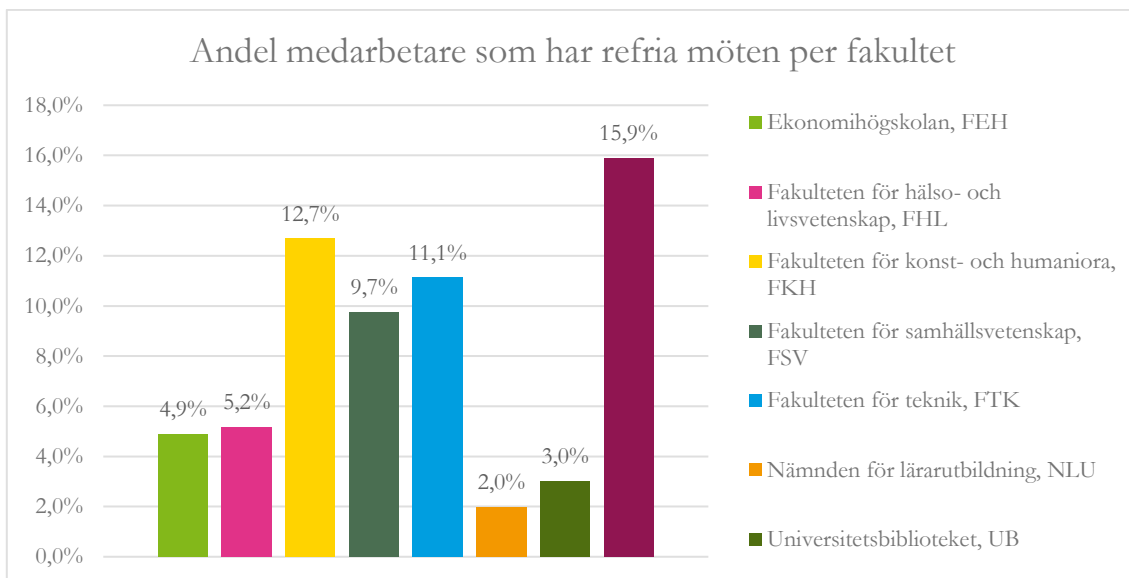
64,6 procent av medarbetarna har ett eller fler resfria möten per vecka; i genomsnitt 3,1 stycken per person och vecka. Nedan presenteras andel medarbetare i relation till antal resfria möten. 35,4 procent av medarbetarna hade inte något resfritt möte under den vecka för vilken data efterfrågades.



(10, frekvensanalys, viktat, andel av svarande)

#### 3.3.1 Resultat per fakultet

Se nedan för andelen medarbetare som har ett eller flera resfria möten per vecka per fakultet. Olika fakulteter/delar av universitet kan ha olika möjligheter till resfria möten. Detta har inte beaktats i frågeställningen. Störst andel medarbetare som har resfria möten har Fakulteten för hälso- och livsvetenskap (FHL) med 15,9 procent.



(28x10, korsjämförelse, viktat, andel av summan av resultatet)

### 3.4 Vad skulle kunna få dig att i högre utsträckning använda dig av resfria möten (webb-/video-/telefon)?

Nedan presenteras vad som skulle kunna få medarbetarna att använda sig av resfria möten i högre utsträckning? Svartalternativen var:

- Vet ej, har ingen erfarenhet
- Ingenting, mina arbetsuppgifter tillåter inte resfria möten
- Ingenting, jag har redan tillräckligt goda möjligheter
- Bättre distansmötesteknik/videokonferensutrustning i mötesrum
- Bättre distansmötesteknik på min egen dator/mobila enhet
- Ändrade arbetsrutiner
- Bättre utbildning/kunskap om distansmötesteknik
- Tydliga riktlinjer i rese- och/eller mötespolicy
- Bättre distansmötesteknik och/eller videokonferensutrustning hos den/de jag ska ha möte med
- Annat



(11, frekvensanalys, viktat, andel av summan av resultatet)

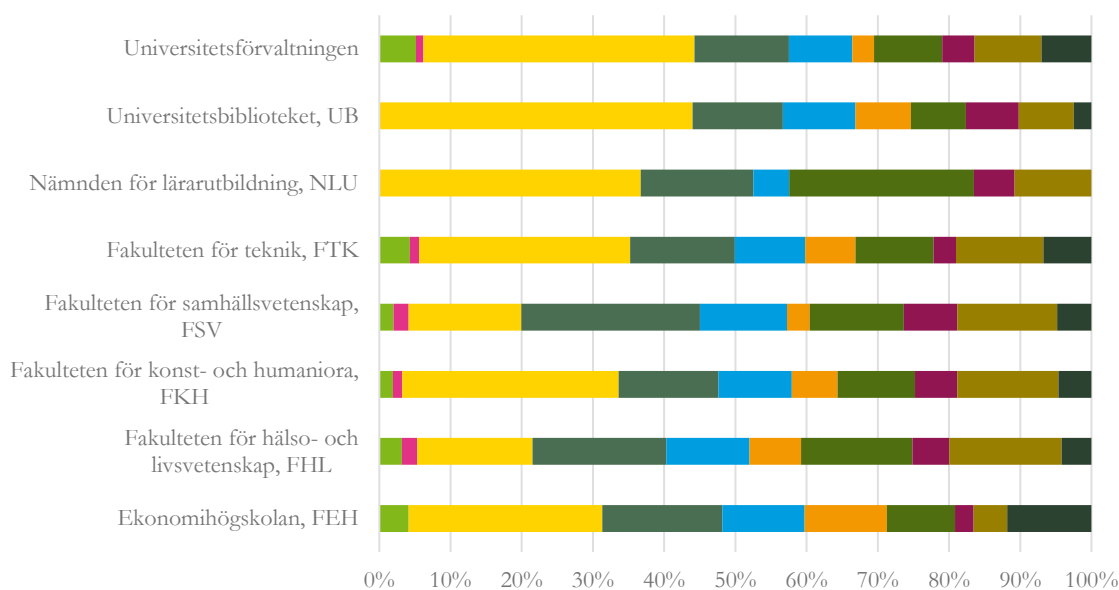
### 3.4.1 Resultat per fakultet

I nästa figur visas resultatet per fakultet.

*Exempel på hur läsa figuren:* Svarsalternativet ”Ingenting, jag har redan tillräckligt goda möjligheter till resfria möten” får 38,1 procent av Universitetsförvaltningens svarsandelar.



## Vad skulle kunna få dig att i högre utsträckning använda dig av resfria möten per fakultet?

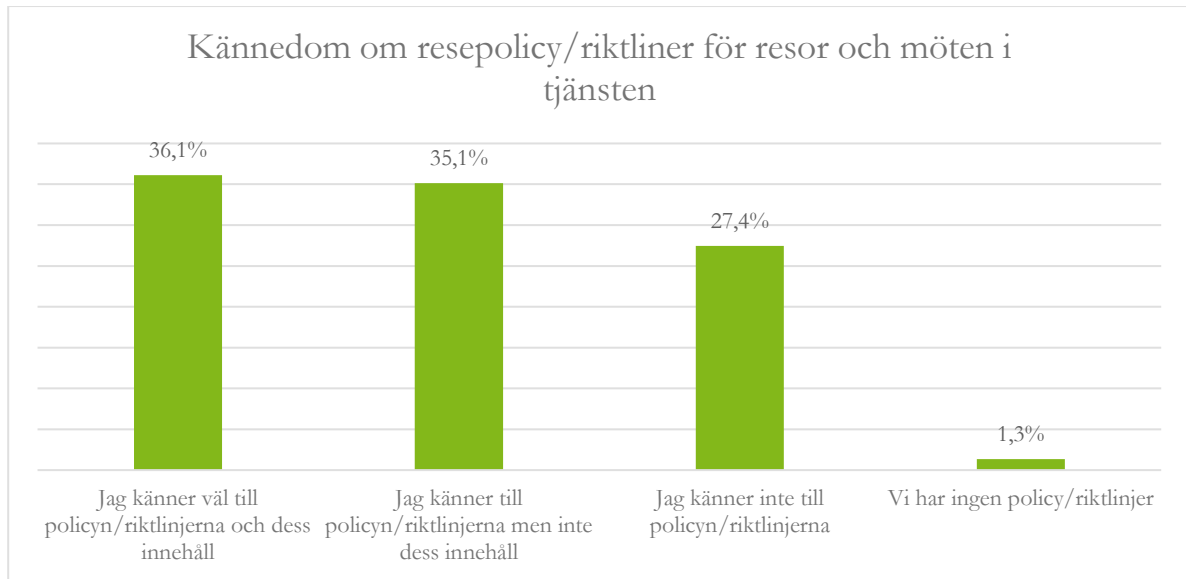


	Ekonomihögskolan, FEH	Fakulteten för hälso- och livsvetenskap, FHL	Fakulteten för konst- och humaniora, FKH	Fakulteten för samhällsvetenskap, FSV	Fakulteten för teknik, FTK	Nämnden för lärarutbildning, NLU	Universitetsbiblioteket, UB	Universitetsförvaltningen
■ Vet ej, har ingen erfarenhet	4,1%	3,2%	1,9%	2,0%	4,3%	0,0%	0,0%	5,2%
■ Ingenting, mina arbetsuppgifter tillåter inte resfria möten	0,0%	2,2%	1,3%	2,1%	1,3%	0,0%	0,0%	1,0%
■ Ingenting, jag har redan tillräckligt goda möjligheter till resfria möten	27,2%	16,2%	30,4%	15,8%	29,6%	36,7%	44,0%	38,1%
■ Bättre distansmötesteknik/videokonferensutrustning i mötesrum	16,9%	18,8%	14,0%	25,1%	14,7%	15,8%	12,7%	13,3%
■ Bättre distansmötesteknik på min egen dator/mobila enhet	11,5%	11,7%	10,3%	12,2%	9,9%	5,0%	10,2%	8,9%
■ Ändrade arbetsrutiner	11,5%	7,2%	6,4%	3,2%	7,0%	0,0%	7,7%	3,1%
■ Bättre utbildning/kunskap om distansmötesteknik	9,6%	15,6%	10,9%	13,2%	11,0%	25,9%	7,7%	9,6%
■ Tydliga riktlinjer i rese- och/eller mötespolicy	2,6%	5,2%	5,9%	7,5%	3,2%	5,7%	7,4%	4,6%
■ Bättre distansmötesteknik och/eller videokonferensutrustning hos den/de jag ska ha möte med	4,7%	15,8%	14,2%	14,0%	12,3%	10,8%	7,7%	9,4%
■ Annat	11,8%	4,2%	4,6%	4,8%	6,8%	0,0%	2,5%	7,0%

(28x11, korsjämförelse, viktat, andel av resultatet per rad)

### 3.5 Välj det påstående som stämmer bäst avseende din kännedom om arbetsgivarens resepolicy/riktlinjer för möten och resor i tjänsten.

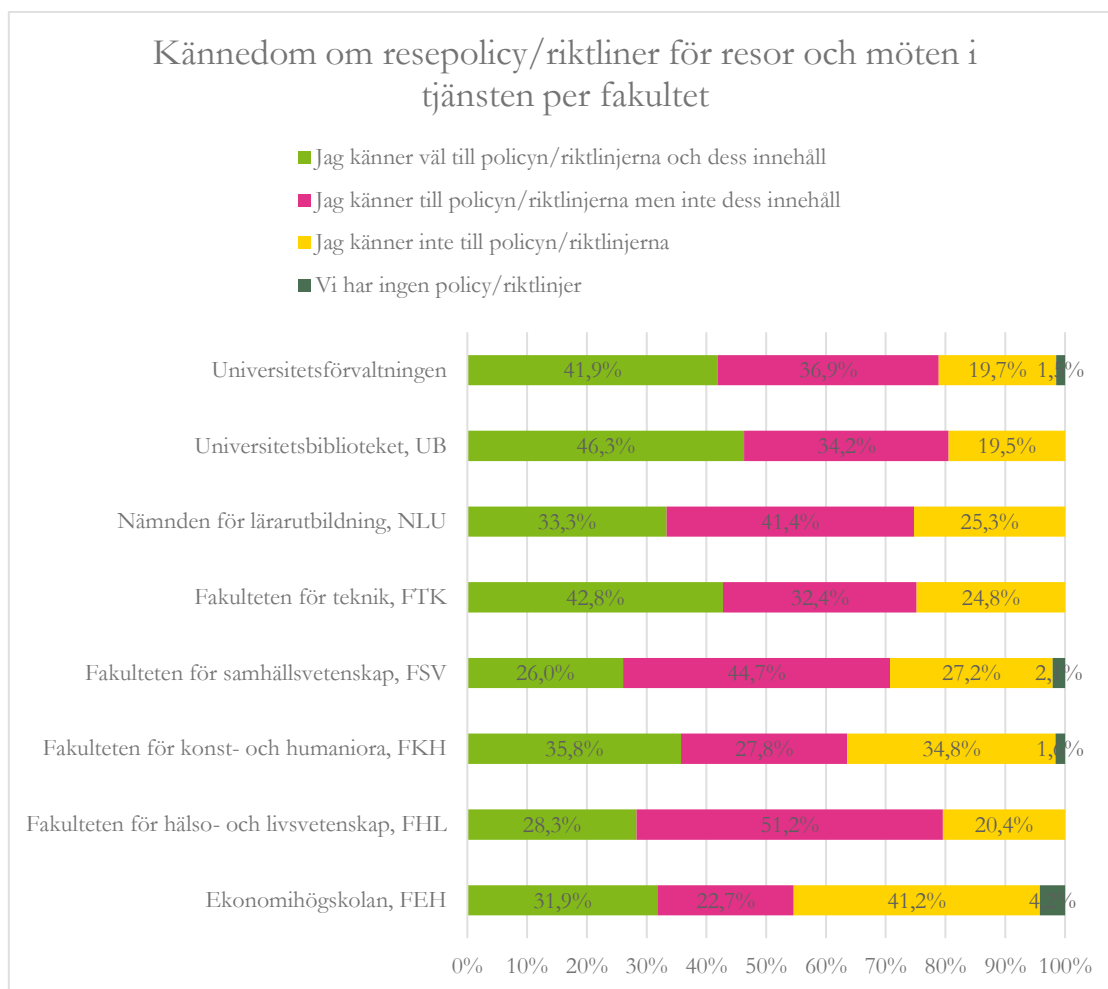
27,4 procent känner inte till resepolicy/riktlinjerna. 35,1 procent känner till policy/riktlinjerna men inte dess innehåll och 1,3 procent anser att det inte finns någon policy eller riktlinjer. 36,1 procent känner väl till policy/riktlinjerna och dess innehåll.



(12, frekvensanalys, viktat, andel av svarande)

#### 3.5.1 Resultat per fakultet

Se nästa figur för resultat per fakultet.



(28x12, korsjämförelse, viktat (vikter), andel av svarande per rad)

### 3.6 Synpunkter och förbättringsförslag gällande möten och resor i tjänsten

Nedan presenteras ett urval av fritextsvaren avseende synpunkter och förbättringsförslag gällande möten och resor i tjänsten.

*Det faktiska mötet är bättre än det som går över datorn.*

*Måste anpassas på bästa sättet från sak till sak, blir ibland tokigt när detta är generella regler. Det bör finnas utrymme för sunt förnuft.*

*Tala och skriv mer om resepolicy och tillämpningar på medarbetare.*

*Det fungerade mycket bättre innan när IKT-pedagogen hjälpte till med tekniken vid e-möten än nu när IT-support tagit över det ansvaret*

*Min erfarenhet av det nya verktyget Zoom är hitintills gott och det är ett bra komplement till många möten.*

*Bättre förståelse och kunskap hos IT för att finna bra tekniska lösningar.*

*Tekniken på campus funkar dåligt, ibland så dåligt att man tappar både lust och tålamod. Det borde kunna åtgärdas! Skype business funkar dock bra. Dessutom: jag hade gärna sett riktlinjer för möten via nätet om de finns.*

*Eftersom vi inte får ersättning för restid utanför ordinarie arbetstid är det mer gynnsamt att välja en snabb transport till exempel flyg istället för tåg. Det borde förhandlas om så att den anställda inte "förlorar" på att välja ett miljövänligare resealternativ.*

*Obligatorisk info och utbildning i Zoom, vilket för övrigt har den bästa distansmötestekniken hittills som vi provat.*

*Kompetensutveckling både om verktyg och kommunikation.*

*Jag tycker definitivt ni ska ta ett samtal med vår resebyrå. De bittar i princip aldrig billigaste tågbiljetter och hotell. Söker jag själv bittar jag billigare alternativ inom ett par minuter.*

*Det är alltför ofta svårt att koppla upp sig. Utrustningen är varierande i de olika rummen. Mikrofonerna ofta dåliga (särskilt på Storken i Kalmar)*

*Tekniska experter som hjälper till praktiskt att rodla länkmöten.*

*Enhetlig distansmötesteknik i samtliga mötesrum så man vet hur det fungerar.*

*Försök undvika att lägga möten utanför arbetsorten, det sparar mängder av tid.*

*En centralisering av utbildning för e-möten hade gett mer effekt än att resp. fakultets IKT-pedagoger ska kämpa (under olika förutsättningar) för att resp. fakultets medarbetare ska ta till sig av utbildningserbjudanden. Eftersom det idag är valfritt så väljer medarbetare efter tycke, behov, vilja att lära sig hantera e-mötestekniken.*

*Uppmuntran från arbetsgivaren att hålla fler video/webb-möten.*

*Vi har alltid videokonferens med Kalmar så vi reser inte, men det är alltid något strul med tekniken.*

*Vi har i nuläget utbildning som är lagd på en ort eller en annan vilket innebär att en del av deltagarna måste ta sig till den andra orten. Jag förstår inte varför de inte valt att göra den webbaserad när vi har så goda möjligheter.*

*Motsägelsefulla budskap uppifrån. Å ena sidan uppmuntras vi att använda e-möten. Å andra sidan uppmuntras internationalisering, och de forskare som flyger mycket till internationella konferenser premieras sedan med högre löner och får större nätverk. Jag vill kunna delta i internationella konferenser hemifrån via ny teknik. Vill inte resa med flyg om det går att undvika.*

*Acceptera att vi är på olika orter och att det är 11 mil mellan oss. Det måste få vara OK att inte befinna sig på båda orterna "bara för att" och det måste få vara OK att vi har olika rutiner/arbetsätt på de olika orterna.*

*Eftersom man inte får ersättning för restid blir konsekvensen att det för t ex en konferensdag i Stockholm åtgår halva dagen innan och halva dagen efter för att man ska hinna till och från Stockholm med tåg under arbetstid. Samt två övernattningsnätter. Knappast effektivt. Arbetsdagar i Kalmar/Växjö omfattar endast fyra timmar för att restiden ska hinnas med under arbetstid. Detta är inte effektivt utan distansmötesverktyg bör användas i stället.*

*Universitetet borde kräva av resebyrån som bokar resor att de hade kännedom och kunskap om tågbokning utomlands. Aktivitetsbaserade kontor i de nya lokalerna i Kalmar ser ut att minska möjligheterna till digitala möten för enskilda medarbetare.*

*Utökade tågantal för universitetsanställda som omfattar fler sträckor än Växjö-Kalmar. Man skulle kunna tänka sig Öresundstågen t.ex. och få med Göteborg och Lund-Malmö. Gemensam statlig upphandling nästa gång videomötesteknik ska köpas, som inkluderar krav på kompatibilitet. Det skulle inte bara ge universitets- och högskolevärlden ett gemensamt system, utan även våra samarbetspartners i den statliga sektorn.*

*Vi behöver få möjlighet att delta i APT, programmöten, STRAFF och liknande möten via Skype/ ZOOM. Vid min institution finns inte denna möjlighet. Jag anser att det inte är hållbart att vi som reser långväga skall resa till Kalmar/Växjö för att delta i ett möte som endast varar 1–2 timmar.*

*När zoom implementeras så bör en utbildning i zoom hållas. Gäller tekniken allmänt - nya medel kräver utbildning för att göra övergångarna smidigare. Även om jag själv kan systemet för att jag gick vider tidigare till det, så finns det dem som fortfarande inte vågat sig på installationen och när det är dessa som jag ska ha möte med så försvarar det även för mig. Videokonferensanläggningarna behöver lathundar - i varje sal.*

*Ljudkvalitet tyvärr inte bra mellan Kalmar och Växjö i alla mötesrum.*

*Det måste bli lättare att lägga ut distansföreläsningar. Antingen att de lagras på Zoom och är tillgängliga för studenter på en zoom-server. Eller automatisk och krångelfri överföring till LNU-Play.*

*Vissa möten kan inte göras med resfria alternativ t ex VFU-besök, kurser utomlands. Vi har bra möjligheter men det krävs att andra deltagare också har det.*

*Informera personalen och framförallt cheferna vilken resepolicy vi har.*

*Någon form av digital form av samordning av tjänsteresor (och resor till och från arbetet) vore utmärkt. Något Linnéuniversitetet med sin internationella profil borde satsa på är att lägga sig i framkanten av att utveckla modeller för vetenskapliga konferenser på distans, där det egna universitetet kan vara en test-hubb.*

*Det är viktigt att inte alla ständigt måste hålla sig uppdaterade kring den senaste distansmötestekniken. När distansmöten hålles så skall stöd för detta kunna bokas och vara pålitligt.*

*Bra om mötestider anpassas till tågtiderna när vi har möten i Kalmar/Växjö.*

*Det som skulle kunna minska mitt resande vore kanske tydligare direktiv om att jobba hemma.*

*Vi behöver ingen policy för resor i tjänsten. Lnu behöver vara flexibel för att kunna bibehålla de anställda de har. För mycket krångel, parkeringsavgifter, policies och åsikter gör folk utmattade och troligtvis desillusionerade över sin arbetsplats.*

*Jag uppfattar videomöten som effektiva vid mer informerande möten men ineffektiva/hämmande vid diskuterande möten.*

*Fler salar med videokonferensutrustning.*

*Videokonferenssystemen är alltför komplexa och därmed både otillförlitliga och dyra. Bra ljud är viktigare än bra bild.*

*Satsa på mindre komplicerade konferenssystem, multi-touch SMARTboard och använd de kommunikationsverktyg Skype FF/Zoom som Lnu erbjuder.*

*Policyn föreskriver att resor inom Sverige i första hand ska genomföras per tåg och det tycker jag är helt rätt. Ibland är det dock nödvändigt att flyga. Enligt min erfarenhet är det två saker jag efterfrågar: 1) att då flygresor sker i tjänsten så ska koldioxidkompensation ingå i det pris som betalas för biljetten. Det bör vara standard och inte en fråga om individuellt initiativ eller val. 2) de som föreslår resor bör kunna ge information om det miljövänligaste alternativet vid varje resa så att det är möjligt att bedöma om det verkligen är nödvändigt att flyga även vid längre resor.*

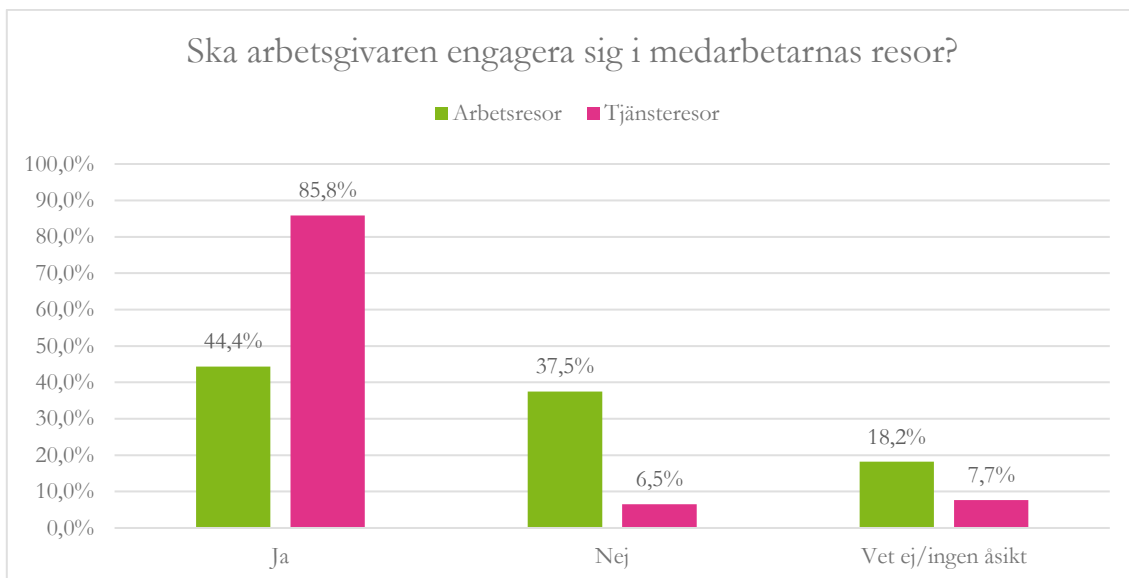
*När vi pratar hållbarhet kring resor vill jag även lägga in värderingen om vår egen hållbarhet. Hur mycket extra tid ska jag lägga av min (oftast) privata tid för att resa hållbart i tjänsten?*

## **4.0 Frågor om åsikter och förhållningssätt**

### **4.1 Tycker du att din arbetsgivare ska engagera sig i medarbetarnas resor?**

Denna fråga är uppdelad i två, nämligen om man anser att arbetsgivaren ska engagera sig i medarbetarnas resor till och från arbetet respektive i tjänsten.

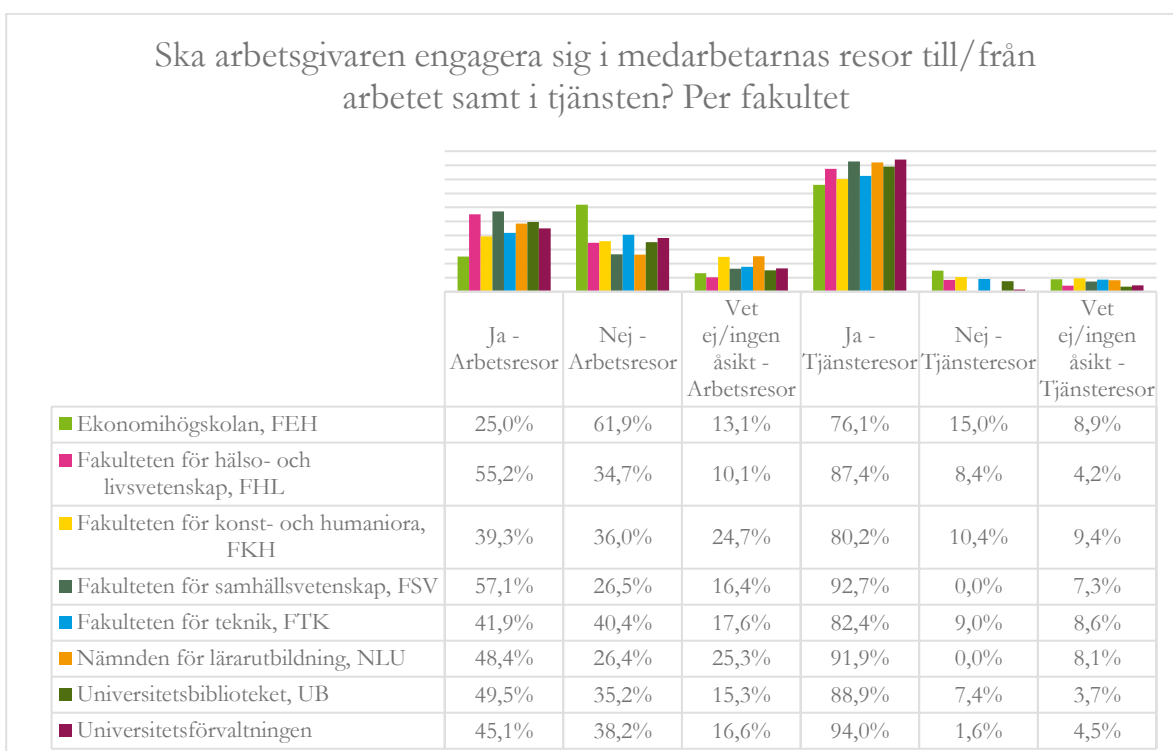
85,8 procent av medarbetarna tycker att arbetsgivaren ska engagera sig i medarbetarnas tjänsteresor. 44,4 procent tycker att arbetsgivaren ska engagera sig i medarbetarnas arbetsresor (dvs, resor till och från arbetet).



(14+14b, frekvensanalys, viktat, andel av svarande)

#### 4.1.2 Resultat per fakultet

I nästa figur presenteras resultatet per fakultet.



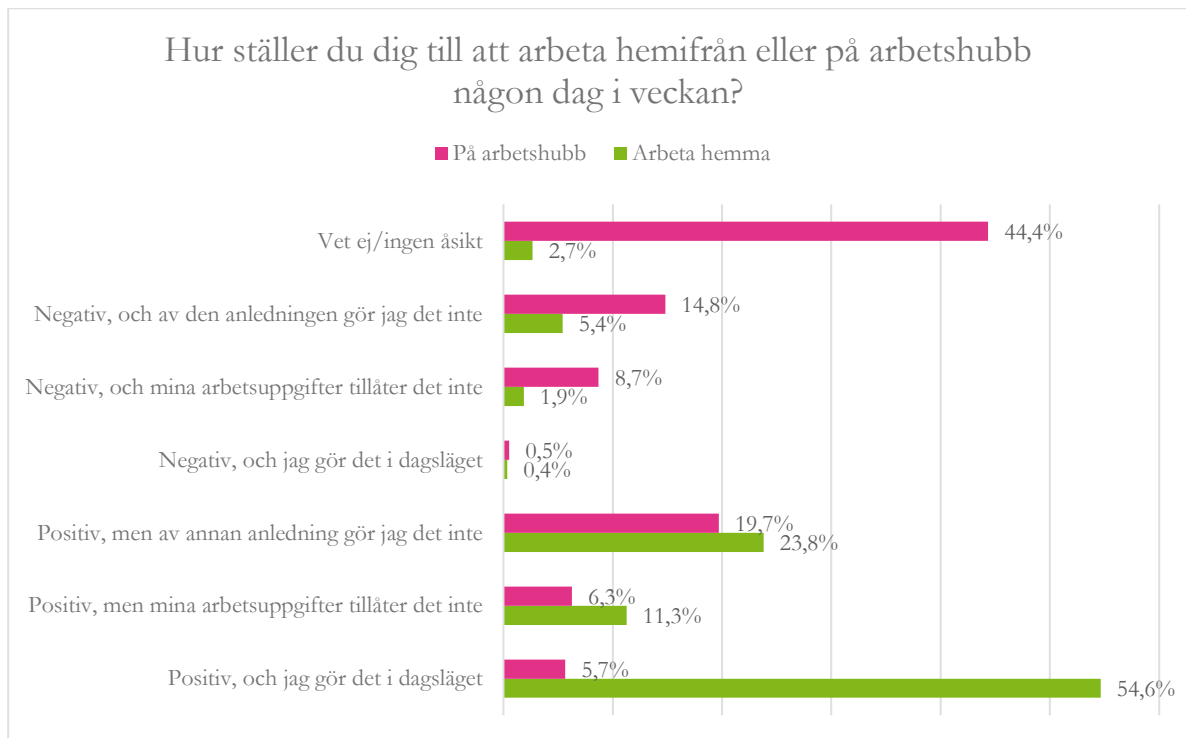
(28x14, korsjämförelse, viktat, andel av svarande per rad)

## 4.2 Hur ställer du dig till att arbeta hemifrån eller på arbetshubb?

Medarbetarna fick i denna fråga ta ställning till sju påståenden kring inställningen till att arbeta hemifrån eller på arbetshubb.

89,7 procent av medarbetarna ställer sig positiva till att arbeta hemifrån någon dag per vecka och 54,6 procent gör det i dagsläget. 7,6 procent av medarbetarna är negativa till att arbeta hemifrån någon dag per vecka. 2,7 procent vet ej/har ingen åsikt.

När det handlar om att arbeta från en arbetshubb/kontorsplats placerad närmare hemmet är 31,6 procent av medarbetarna positiva och 5,7 procent gör det i dagsläget. 24,0 procent av medarbetarna är negativt inställda. 44,4 procent har ingen åsikt i frågan – kanske är denna andel högre än i frågan om att arbeta hemma på grund av att kunskapen och erfarenheten av arbetshubb generellt sett ofta är lägre.



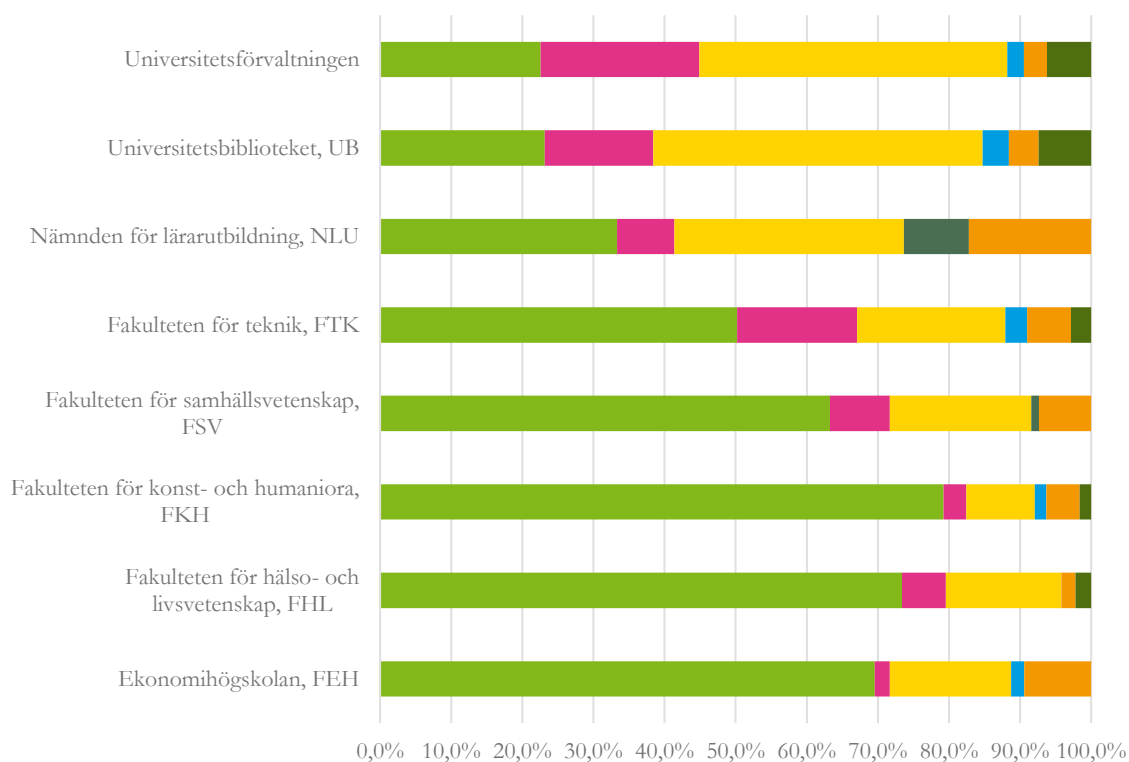
(15+15b, frekvensanalys, viktat, andel av summan av resultatet)

### 4.2.1 Resultat per fakultet

I nästa två figurer presenteras resultatet per fakultet.



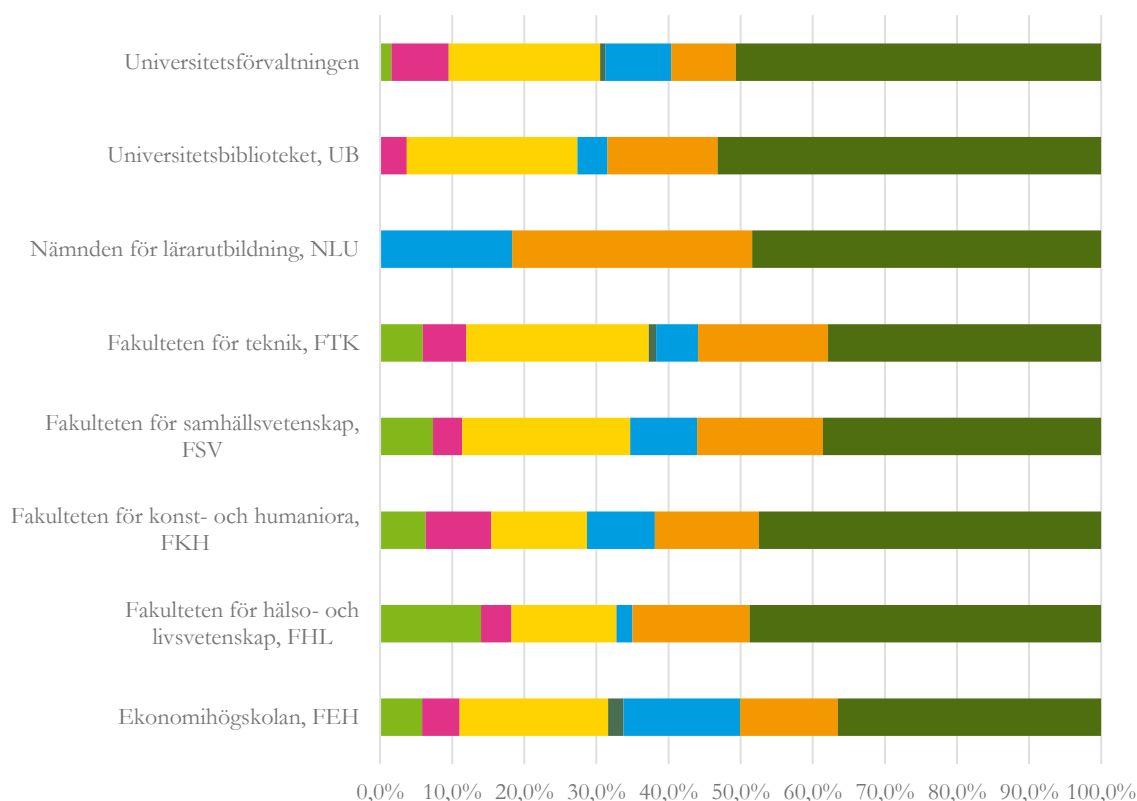
## Hur ställer du dig till att arbeta hemifrån någon dag i veckan? Per fakultet



	Ekonomi högskola n, FEH	Fakultete n för hälso- och livsveten skap, FHL	Fakultete n för konst- och humanio ra, FKH	Fakultete n för samhälls vetenska p, FSV	Fakultete n för teknik, FTK	Nämnde n för lärarutbil dning, NLU	Universtit etsbibliot eket, UB	Universtit etsförvalt ningen
■ Positiv, och jag gör det i dagsläget	69,6%	73,4%	79,2%	63,2%	50,2%	33,3%	23,2%	22,6%
■ Positiv, men mina arbetsuppgifter tillåter det inte	2,1%	6,2%	3,2%	8,4%	16,9%	8,1%	15,3%	22,4%
■ Positiv, men av annan anledning gör jag det inte	17,0%	16,3%	9,6%	19,9%	20,8%	32,3%	46,3%	43,3%
■ Negativ, och jag gör det i dagsläget	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%	0,0%	9,1%	0,0%	0,0%
■ Negativ, och mina arbetsuppgifter tillåter det inte	1,9%	0,0%	1,6%	0,0%	3,1%	0,0%	3,7%	2,4%
■ Negativ, och av den anledningen gör jag det inte	9,4%	2,0%	4,7%	7,3%	6,2%	17,2%	4,2%	3,2%
■ Vet ej/ingen åsikt	0,0%	2,2%	1,6%	0,0%	2,8%	0,0%	7,4%	6,2%

(28x15, korskjämförelse, viktat, andel av svarande per rad)

## Hur ställer du dig till att arbeta från en arbetshubb någon dag i veckan? Per fakultet



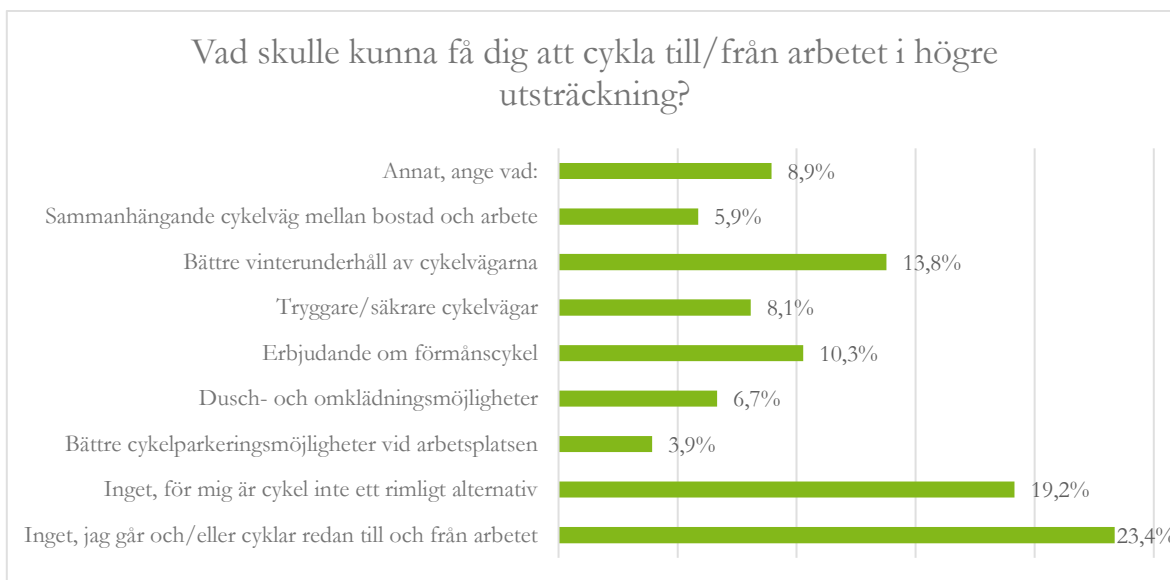
	Ekonomihögskolan, FEH	Fakulteten för hälso- och livsvetenskap, FHL	Fakulteten för konst- och humaniora, FKH	Fakulteten för samhällsvetenskap, FSV	Fakulteten för teknik, FTK	Nämnden för lärarutbildning, NLU	Universitetsbiblioteket, UB	Universitetsförvaltningen
■ Positiv, och jag gör det i dagsläget	5,8%	14,0%	6,3%	7,3%	5,9%	0,0%	0,0%	1,6%
■ Positiv, men mina arbetsuppgifter tillåter det inte	5,2%	4,2%	9,1%	4,0%	6,0%	0,0%	3,7%	8,0%
■ Positiv, men av annan anledning gör jag det inte	20,6%	14,5%	13,3%	23,3%	25,3%	0,0%	23,6%	21,0%
■ Negativ, och jag gör det i dagsläget	2,1%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,7%
■ Negativ, och mina arbetsuppgifter tillåter det inte	16,2%	2,2%	9,4%	9,3%	5,8%	18,3%	4,2%	9,1%
■ Negativ, och av den anledningen gör jag det inte	13,6%	16,3%	14,4%	17,5%	18,0%	33,3%	15,3%	8,9%
■ Vet ej/ingen åsikt	36,5%	48,8%	47,4%	38,6%	37,9%	48,4%	53,2%	50,7%

(28x15b, korsjämförelse, viktat, andel av svarande per rad)

### 4.3 Vilket/vilka av alternativen nedan skulle kunna få dig att cykla till och från ditt arbete i högre utsträckning?

Här kunde de som svarade på undersökningen välja ett eller flera av följande alternativ:

- Inget, jag går och/eller cyklar redan till och från arbetet
- Inget, för mig är cykel inte ett rimligt alternativ
- Bättre cykelparkeringsmöjligheter vid arbetsplatsen
- Dusch- och omklädningsmöjligheter
- Erbjudande om förmånscykel
- Tryggare/säkrare cykelvägar
- Bättre vinterunderhåll av cykelvägarna
- Sammanhängande cykelväg mellan bostad och arbete
- Annat (ange vad)



(16, frekvensanalys, viktat, andel av summan av resultatet)

Bland fritextsvaren kopplade till svarsalternativet ”annat” återfinns, förutom kommentarer om för kort eller för långt avstånd mellan bostad och arbetsplats, nedan kommentarer:

*Tillgång till elcykel då det är omöjligt i dagsläget att cykla med alla barnen i cykelvagn kopplad till "vanlig" cykel, blir för tungt i uppförsbackarna.*

*Om det vore väldigt enkelt att transportera på t ex buss.*

*Äldre barn som kan ta sig själva till bussen.*

*När logistiken med barn tillåter.*

*Jag cyklar trots detta jämt, men det vore trevligt om fler än varannan gathyckta fungerade, och om cykelvägarna vinterunderhålls bättre (förstår att Lnu inte kan lastas för det).*

*Cykla till/från jobbet på arbetstid.*

*Belysning och vinterunderhåll på landsväg.*

*Elcykel med transportmöjlighet för barn.*

*I can't believe that the railways here charge to bring a bike: very out-of-date and a deterrent to me using my bike more often.*

*Elcykel med dubbdeck till vintern.*

*Möjlighet att få olika typer av cykelservice på Lnu.*

*Loan bikes at the station.*

*Bättre vinterunderhåll på universitetsområdet i Växjö.*

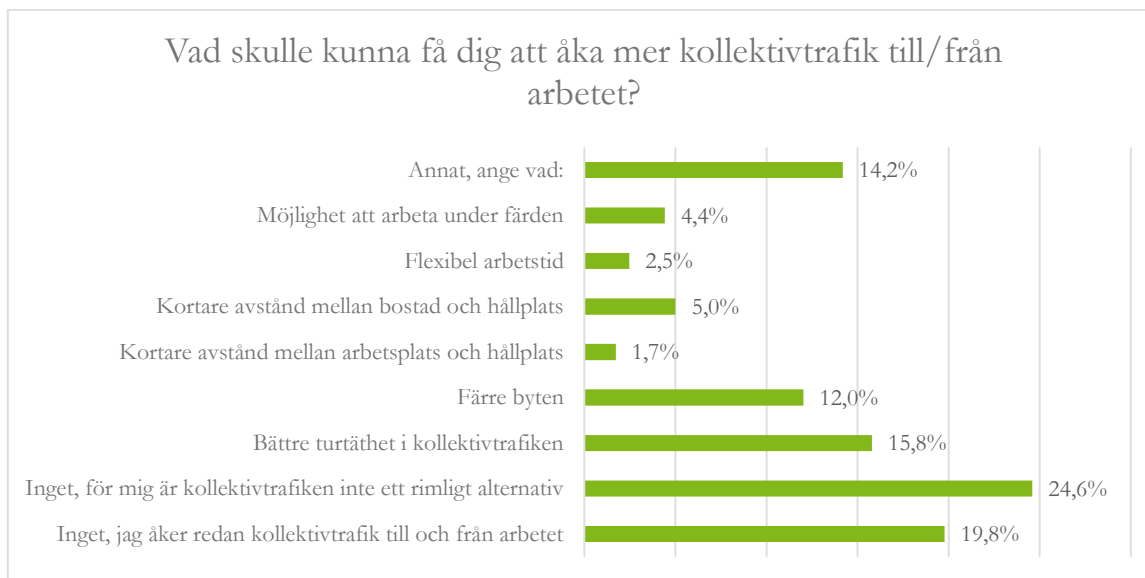
*Möjlighet ta med cykel på tåget kostnadsfritt.*

*Parkering utanför Växjö med låst cykelförråd dit jag kunde köra (bar 5 mil till jobbet), ställa bilen och cykla till jobbet.*

#### **4.4 Vilket/vilka av alternativen nedan skulle kunna få dig att åka kollektivtrafik till och från ditt arbete i högre utsträckning?**

På denna fråga fick medarbetarna välja ett eller flera av följande svarsalternativ:

- Inget, jag åker redan kollektivtrafik till och från arbetet
- Inget, för mig är kollektivtrafiken inte ett rimligt alternativ
- Bättre turtäthet i kollektivtrafiken
- Färre byten
- Kortare avstånd mellan arbetsplats och hållplats
- Kortare avstånd mellan bostad och hållplats
- Flexibel arbetstid
- Möjlighet att arbeta under färden
- Annat



(17, frekvensanalys, viktat, andel av summan av resultatet)

Bland fritextsvaren kopplade till svarsalternativet ”annat” återfinns, förutom kommentarer om att man har för långt och för kort till arbetet för att åka buss, nedan svar:

*Räkna arbetstid på bussen.*

*Järnvägsstation vid campus.*

*Lägre engångstaxa.*

*Kortare transporttid.*

*Billigare bussbiljetter.*

*Snabbare resa (buss tar dubbeltid jmf med bil).*

*Satsa på lugna, duktiga, trygga förare.*

*Jag har 10 mil till jobbet, så egentligen behöver det finnas direktförbindelse för att det ska fungera.*

*Gratis buss från centrum.*

*Cyklar så ofta det går.*

*Gratis busskort.*

*Gratis parkeringar vid stationerna (där det i nuläget är helt överfullt) och på de stora stationerna kostar så mycket att det inte går att ställa bilen där.*

*Tycker kollektivtrafiken fungerar bra de gånger jag använder den.*

*Pålitligare tåg. Bättre toaletter på tåg.*

*Ekonomisk kompensation då det blir relativt dyrt med ett periodkort Alvesta-Växjö jämfört med att köra bil. I nuläget har jag inte tillgång till vår bil för pendlning, men det blir en kostnadsfråga om man som jag arbetar ett par dagar hemma i veckan.*

*Subventionerat årskort.*

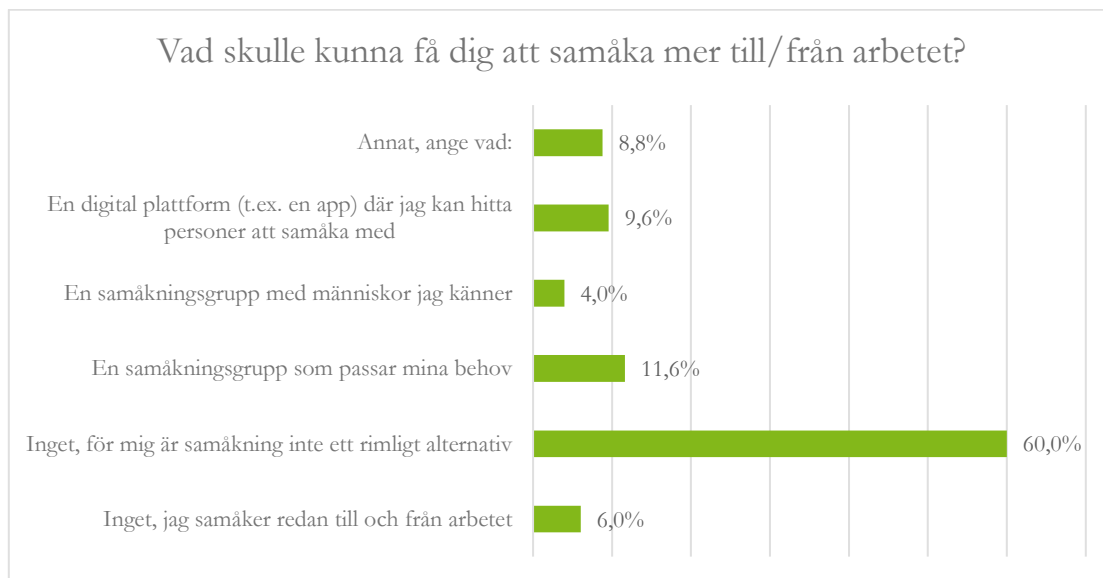
*Parkering utanför Växjö dit jag kunde köra (har 5 mil till jobbet) och sedan ta en direktbuss typ shuttle som går kontinuerligt.*

*Ej lämna barn på skola.*

#### 4.5 Vilket eller vilka av alternativen nedan skulle kunna få dig att samåka till och från ditt arbete i högre utsträckning?

Här kunde de som svarade på undersökningen välja ett eller flera av följande alternativ:

- Inget, jag samåker redan till och från arbetet
- Inget, för mig är samåkning inte ett rimligt alternativ
- En samåkningsgrupp som passar mina behov
- En samåkningsgrupp med människor jag känner
- En digital plattform (t.ex. en app) där jag kan hitta personer att samåka med
- Annat



(18, frekvensanalys, viktat, andel av summan av resultatet)

Bland fritextsvaren kopplade till svarsalternativet ”annat” återfinns flera svar om att man föredrar att cykla men också nedan kommentarer:

*Ofta svårt när vi har så olika arbetsuppgifter med krav på tider och möten på annan ort, mm.*

*Samcykling?*

*Att en kollega med samma arbetstid som mig flyttar till samma by där jag bor.*

*Jag bor isolerat på landet och tar bara bilen till närmaste busshållplats i tätort.*

*När bilar går mellan Växjö och Kalmar borde de vara fulla. Kanske ett digitalt verktyg kunde lösa det?*

*Svårt att samåka när man lämnar och hämtar barn på vägen.*

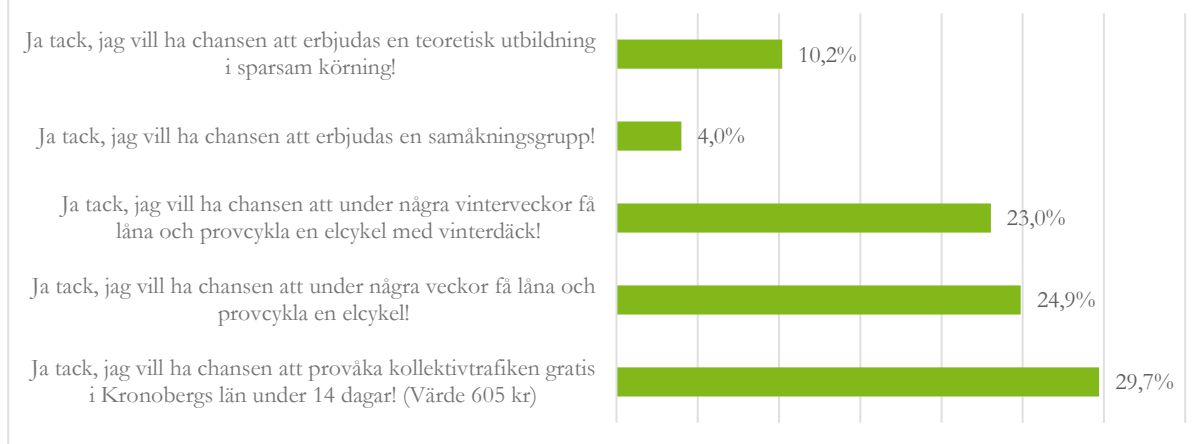
#### **4.6 Skulle du vilja ha chansen att delta i någon/några av nedan aktiviteter under perioden 2018–2020?**

De som svarat på undersökningen kunde anmäla intresse för en eller flera av följande ”prova på aktiviteter”:

- Provåka kollektivtrafiken gratis i 14 dagar (blev sedan 30 dagar, värde 1 440 kr)
- Låna och prova en elcykel
- Låna och prova en elcykel med vinterdäck
- Prova en samåkningsgrupp
- Teoretisk utbildning i sparsam körning

29,7 procent av medarbetarna vill provåka kollektivtrafiken gratis ; 24,9 procent vill låna en elcykel ; 23,0 procent vill testa vintercykling; 10,2 procent vill erbjudas en teoretisk kurs i sparsam körning; och 4,0 procent vill erbjudas en samåkningsgrupp. Då detta var en flervalsfråga kan samma person finnas registrerad på flera svarsalternativ.

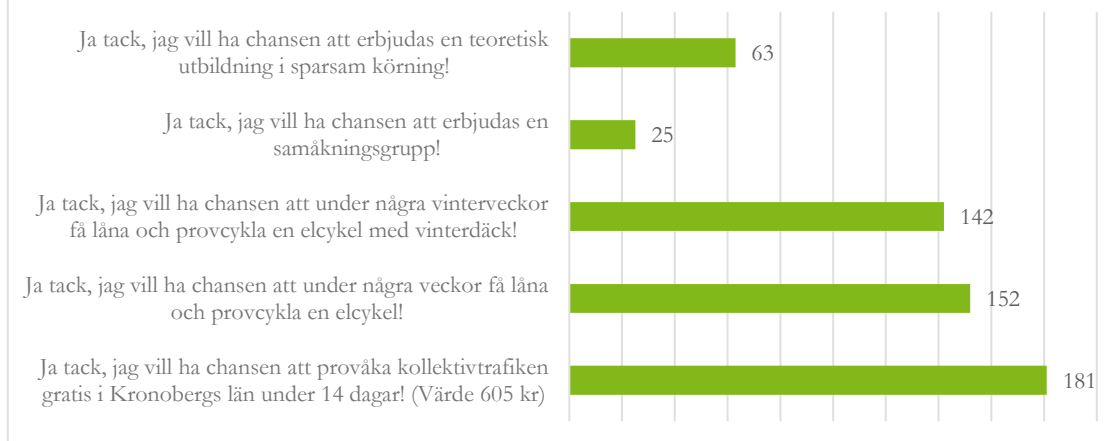
### Andel av medarbetarna som vill ha chansen att delta i en eller flera aktiviteter (*viktad data*)



(19, frekvensanalys, viktat, andel av svarande)

Se nästa figur för det faktiska antalet medarbetare som anmälde intresse för de olika aktiviteterna. Resultatet baseras på *oviktad* data. Då detta var en flervälsfråga kan samma person finnas registrerad på flera svarsalternativ.

### Antal faktiska medarbetare som anmält intresse att delta i en eller flera aktiviteter (*oviktad data*)



(19, frekvensanalys, oviktat)



## 4.7 Övriga synpunkter och förslag på förbättringar

Nedan presenteras övriga synpunkter och förslag på förbättringar per valt färdstätt till arbetet igår/senaste dagen man arbetade.

### Gång

*Vad ligger bakom fråga 15? Har den som konstruerat enkäten någon aning om de arbetsmiljöproblem och problem att bygga upp uthålliga forskningsmiljöer som beteendet som många forskare har att, så fort obligatorisk närvaro inte är fallet, "jobba" hemifrån? Snarare borde arbetsgivaren uppmuntra chefer att genomdriva en policy om minimal närvaro på arbetsplatsen. Det verkar som enkätkonstruktören inte är intresserad av Lnu:s kärnverksamhet.*

### Cykel

*Jag skulle uppskatta om det fanns omklädningsrum för anställda och gärna också fler cykelparkeringar då det ofta blir fullt där. När det gäller resor till Kalmar skulle det underlätta om man fick schemalägga undervisningen så att det passar tågtiderna i stället för de fasta tider som just har påbjudits av lokalbokeningen.*

*Bra initiativ!*

*Finns mindre vägar på Campus Växjö som inte är bra skötta, exempelvis grusväg norr om UB mot Trummen där det ligger stora stenar som gör det svårt att cykla och dessutom lätt ger punktering.*

*Har fått info om att vi inte FÅR jobba hemma så det är ju inget alternativ.*

*Varför bara Kronobergs län som kan erbjudas gratis månad?*

*En positivare attityd till möjlighet att arbeta hemma skulle vara bra. Förändra synen på tidsrapportering så att inte enbart "tid på plats" räknas. Idag går arbets- och privatliv ihop geografiskt.*

*Att ha chansen att under några vinterveckor få låna och provcykla en elcykel med vinterdäck känner jag mig väldigt nyfiken om! Det provar jag gärna. Ett förslag till i sammanhanget skulle kunna vara att testa olika typer av tillbehör, såsom extra reflex, någon slags monteringslampa som går att använda på hjälmen, vinterkläder som passar cyklandet i extremt vinterväder (förra vintern blev extremt svårt!), mm.*

*Trafiksituationen har försämrats pga all biltrafik till nya ICA. Bilar och bussar kör för fort i gångfartsområden, det har ingen verkan. Den dagen då det fanns cykelreparation på campus, det var bra.*

*I would even consider running (jogging) to the workplace if taking a shower on arrival would be an easy option.*

*I am very happy with this initiative! And to have more bike parking options, including bike garages with loading stations would be great. Especially since the parking spots under a roof are often quite crowded.*

*På min mans arbetsplats arrangerades cykelservice för de som tog cykeln till och från jobbet. Medan han jobbade fick han cykeln servad. Det hade varit fantastiskt om det kunde ske under ett par dagar i vår!*

*Många inom administrationen är inte tillåtna att arbeta hemifrån utan måste finnas på arbetsplatsen. Kanske man behöver se över den policyn för att få en hållbarhet i resandet. Det är inte lika villkor för alla yrkesgrupper på LNU.*

*A train station closer to Växjö campus would be good. Moreover, there should be less meetings in general at the university in my opinion, which would reduce the need for travel and also make people more productive.*

## **Tåg**

*Arbetsvagn för resor Växjö-Kalmar vore bra!*

*Samla institutionen på en plats skulle innebära mindre komplicerad kommunikation för hela institutionen: samla ihop oss och minska pendlingsproblem.*

## **Buss**

*Universitetet är inte ett enskilt problem när det kommer till brist på cyklande, hela Växjö borde lära att ställa bilen hemma och ta buss/cykel när möjlighet finns. Det är en liten stad, det finns fina cykelvägar, det är korta avstånd, marken är platt och det blåser förhållandevis lite, så det finns faktiskt ingen ursäkt att inte cykla om man bor och jobbar i Växjö. Se bara på Köpenhamn!*

*Det är jättebra att ni gör denna enkät. Jag vet inte i hur stor utsträckning ni har diskussioner med Länsstrafiken Kronoberg, men jag tror att ytterligare påtryckning från er skulle kunna öka bussanvändandet. Det finns ju en ganska stor arbetsplats till i närheten (SSS) som säkerligen också har synpunkter på stopp i närheten.*

## **Samåkning i bil**

*Bor ju utanför stan, men skulle kunna tänka mig parkera i Sandsbro och elcykla därifrån pga trafiksituationen som gör det hopplöst långsamt ta sig igenom Växjö!*

*För mig är arbete en social verksamhet. det är därför jag har ett arbete.... alltså är ensamarbete i stor utsträckning något negativt. Arbete på distans, distansmöten, mm. är en nödlösning som i princip aldrig fungerar fullt ut.*

## **Ensam i bil**

*Jag tycker att det är en intressant idé med arbetshubbar - kanske tillsammans med andra företag, där man skulle kunna sitta och jobba någon gång i veckan – flexibelt. Fasta tider passar dåligt m tanke på att jag har så olika rytm i jobbet.*

*Det är mkt kö på bilvägarna vilket gör situationen knölig för alla, även cyklister. Satsa på att få biltrafik och parkering att funka, så blir det säkrare körning för alla.*

*Förklaring till mitt svar på fråga 15: Att jag är positiv men inte jobbar hemifrån är för att min chef tillåter det inte.*

*Det behövs fler parkeringsplatser för bilar på Campus Växjö och fler möjligheter att betala med kort. Appar som är kopplade till bankkonton är inte säkert.*

*Arbetsgivaren bör göra det möjligt att upplysa vilka drivmedel som innehåller mest biobaserade produkter som produceras på ett hållbart sätt. Underlätta för att ladda fordon på förnyelsebar el.*

*Ett tågstopp nära campus Växjö skulle underlätta så mycket. Det finns ett praktiskt och psykologiskt motstånd att åka kollektivt genom flaskhalsen resecentrum i Växjö. En eldriven skyttelbuss mellan Brändevädd och Universitetsplatsen och så är vi i hamn.*

*Fråga 14 är en otydlig fråga - "engagera sig i medarbetarnas resor" - Vad betyder det? På delar av Volvo i Göteborg uppmanar man medarbetarna att arbeta hemma minst en dag i veckan för att spara på miljön. Bra idé! Varför nämns inte elmpeder som ett miljövänligt alternativ? Och var är laddstationer för dessa och cyklar om ni önskar att fler använder dessa transportmedel?*

*Det är bra om universitetet som arbetsgivare i positiv mening kan stödja och stimulera önskvärda beteenden i olika avseenden. Men det är helt orimligt och direkt felaktigt att t ex avsätta statliga anslag som är tänkt att användas till forskning, forskarutbildning och grundutbildning, till bästa möjliga kvalitet, för att t ex "sponsra" elcykel till sina anställda. Det är inte universitetets uppdrag att på det sättet bedriva aktiv klimatpolitik. I synnerhet eftersom vi redan är underfinansierade i all de tre ovan nämnda kärnuppdragen. Den typen av politiska satsningar måste i så fall vara beslutade i demokratisk av stat och eller kommun och finansieras särskilt den vägen.*

*Varför finns det inte möjlighet för oss som bor i Kalmar län att prova kollektivtrafiken?*