

Uppföljande strategisk klimatanalys av resvanor vid Huddinge Kommun 2023



www.cero.nu

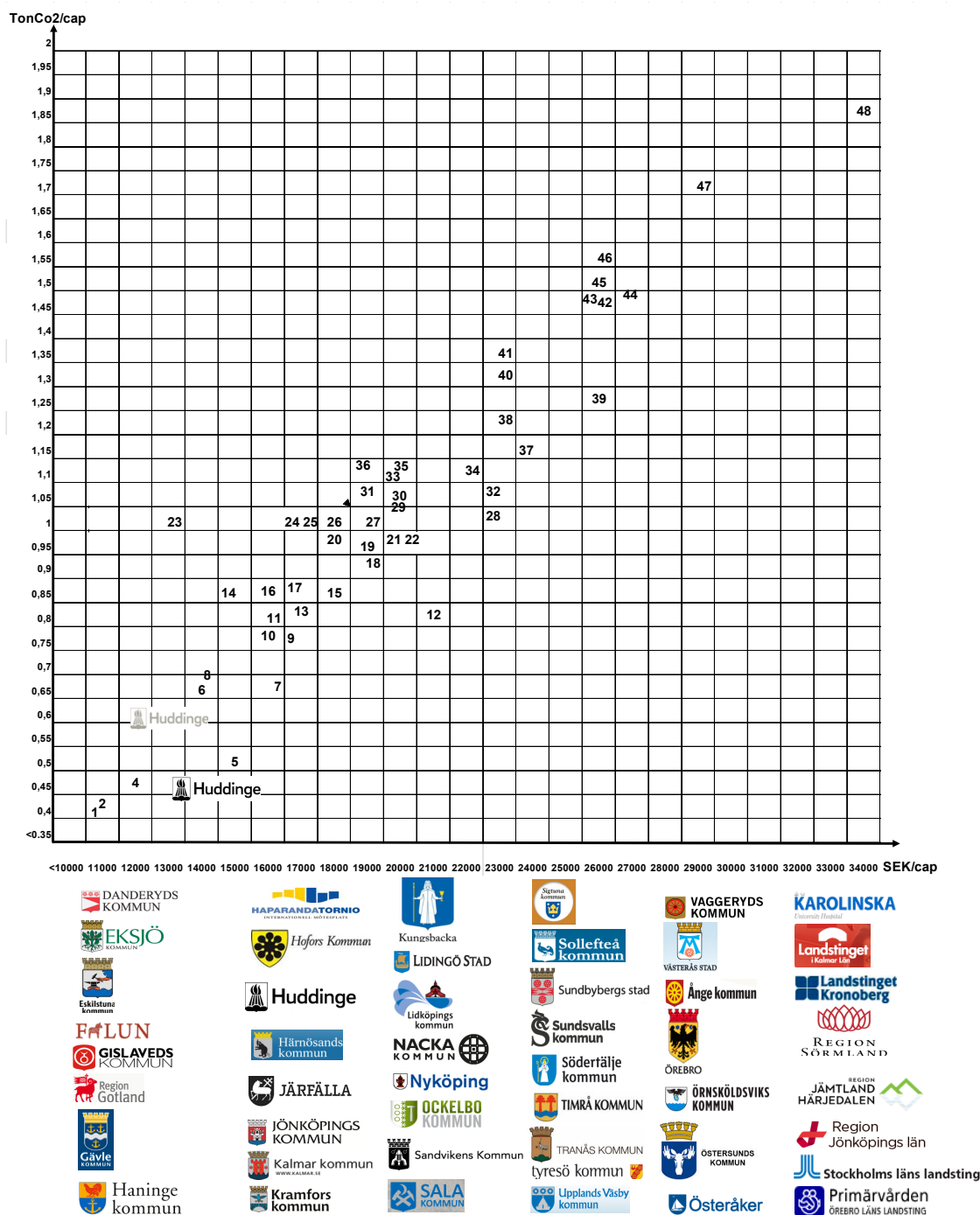
Uppdrag:
Rapportförfattare/projektledare:
Undersökningsperiod:

Strategisk klimatanalys av resvanor
Markus Robèrt, Cero Sweden AB
Dec 2023

Sammanfattning.....	3
Processledningsmodellen CERO	5
Syfte och målsättning med en strategisk handlingsplan för Huddinge kommun	6
CERO-modellens tre delar baseras på backcasting	7
Utveckling av målformulering och målscenario	8
Kartläggning och analys av nuläget.....	9
Arbetspendling.....	9
Arbetspendling – omfattning, kostnad och CO2 utsläpp totalt.....	15
Tjänsteresor	17
Totala CO₂ - utsläpp och kostnader från Huddinge kommuns resor per år	20
Benchmarking av medarbetarnas utsläpp och reskostnader per capita.....	22
Effektbedömning av åtgärder	24
Frekvensdiagram	26

Sammanfattning

Huddinge kommun har genomfört CERO-analyser vid fyra tillfällen, där omfattningen skiftat vid olika år. I jämförelse med mätningen 2015 (då senaste CERO-analys genomfördes på totalnivå omfattande både arbetspendling och tjänsteresor), har utsläppen minskat med 31 % per capita 2023. Minskningen förklaras främst av att antalet resta kilometer med bil vid arbetspendling har minskat, färre medarbetare reser fem dagar i veckan med bil, andelen elbilar har ökat och utsläppen från tjänsteresor har minskat markant med hela 40 %. Huddinge kommun har därmed placerat sig på en hedervärd tredjeplats i den nationella rankingen CERO-benchmark, där utsläpp från medarbetarnas resor jämförs på per capita-nivå (gråskuggad logga utgör mätningen 2015):



Det framgår emellertid av genomförda statistiska analyser att potentialen till ytterligare utsläppsreduktioner är relativt goda. Nästan hälften av alla bilister har under 10 kilometer till arbetet, vilket är avstånd som är rimliga för cykel och elcykel. Det framgår vidare att 58 % av medarbetarna uppger att arbetsplatsen kan bli mer cykelvänlig om cykelinfrastrukturen blev bättre, fler väderskyddade parkeringar tillkom, och att bättre låsmöjligheter och duschmöjligheter skapades.

Den fortsatta processen förutsätter en nära dialog med kommunens medarbetare som påverkas av de förutsättningar som skapas för att understödja ett hållbart resande till arbetet. Resultaten från denna uppföljning kan understödja kommunen att genomföra målorienterade workshops, där en framtidsbild/målscenario för en hållbar resandesituation kan definieras med stöd av den vetenskapliga CERO-metodiken. Baserat på detta målscenario kan en handlingsplan utvecklas och effektbedömas med stöd av statistiken från genomförd enkätundersökning.

Då kommunens medarbetare har en påvisad hög klimatmedvetenhet och att ett demokratiskt stöd finns för att minska utsläppen från arbetspendling mot ställda mål, föreslås ett starkt fokus på kommunikationsinsatser med medarbetarna avseende de positiva resultaten i genomförd analys, och hur man som medarbetare kan "källsortera" sina resor utifrån det målscenario och den handlingsplan som utvecklats i workshops. En möjlighet är även att kommunicera de visualiserade resultaten av konkurrenskraft mellan bil, samåkning, kollektivtrafik, cykel och gång utifrån postnummerorter som kan redovisas i ett kartunderstött simuleringsverktyg. Detta skulle sannolikt bidra till en bättre förståelse för hur man som medarbetare på bästa sätt kan bidra mot kommunens klimatmål för resor.

Processledningsmodellen CERO

Processledningsmodellen CERO utvecklades genom en doktorsavhandling på KTH (Robèrt, 2007; 2009a; 2009b) med avsikt att stödja företag och andra organisationer i en beslutsprocess mot framtida klimatmål för sina tjänste- och arbetspendlingsresor. Drygt 140 organisationer vilka omfattar över 400 000 anställda utgör empirisk grund för modellutvecklingen av CERO och för uppbyggnad av en databas som tillämpats vid forskningsprojekt vid KTH. Metodiken är utformad för att ledningen i organisationen skall ha ett så tillförlitligt och lättillgängligt underlag som möjligt att fatta beslut utifrån, företräddelsevis i workshops. I CERO-processens workshopmoment tillämpas ett särskilt utvecklat IT-stöd där resultat och beräkningar från analysen matas in för att fastställa en handlingsplan.

En slutsats från forskningen runt CERO är att kvantitativa, målorienterade beslutsunderlag baserade på de anställdas resvanor och preferenser, och som tydligt presenterar både de utsläppsmässiga och ekonomiska effekterna, behövs för att få organisationer engagerade och för att ge dem ett kvitto på vilka förbättringar man uppnått och har potential att uppnå. Flertalet organisationer som analyserats genom CERO har potential att halvera sina utsläpp på relativt kort sikt och samtidigt uppnå årliga besparingar av miljonbelopp. Organisationer som genomfört CERO-process är: AB Volvo, Adestia, Advania, Apoteket, Arla Foods, Atea, Bjerking, Business Sweden, Cellmark, CEVT, Ebab, Ericsson, Fabege, Folksam, Försvarshögskolan, Göteborgs universitet, Hertz, IBM, IKEA, KTH, Svedavia, Lernia, Lidl, Länsförsäkringar, Microsoft, Naturskyddsföreningen, Nobina, Norconsult, Oracle, Plasman, Postnord, Ragnsells, Rejlers, Renova, Riksidrottsförbundet, Röda Korset, Saab, Samhall, Sandvik, Sanmina, Scania, Schenker, SEB, Segula, SEMCON, Sigma, SL, Siemens, Spendrups, Stora Enso, STR, Svenska Handbollförbundet, Svenska Orienteringsförbundet, Svenska Ridsportförbundet, Swedbank, Telgekoncernen, Telia, Trafikverket, Tyréns, Valmet, Vasakronan, Vattenfall, Volvo Cars, Wiklunds, WSP, Zenseact, ÅF, samt i 10: regioner (Blekinge, Gävleborg, Jämtland, Jönköping, Kalmar, Kronoberg, Stockholm, Sörmland, VGR, och Örebro), 43 kommuner: (Danderyd, Eksjö, Eskilstuna, Falun, Gislaved, Gotland, Gävle, Haninge, Haparanda Hofors, Huddinge, Härnösand, Järfälla, Jönköping, Kalmar, Kramfors, Kungsbacka, Lidingö, Lidköping, Luleå, Nacka, Nyköping, Ockelbo, Sandviken, Sala, Sigtuna, Sollefteå, Sundbyberg, Sundsvall, Södertälje, Timrå, Tranås, Tyresö, Upplands Bro, Upplands Väsby, Vaggeryd, Västerås, Värmdö, Ånge, Örebro, Örnsköldsvik, Östersund och Österåker), och 11 företagsområden/fastigheter (Arenastaden, Barkarby, Bredden, Grålum, Kista, Lilla Bommen, Lundbyleden, Sickla, Solna Business Park, Västberga, och World Trade Center.

Att aktivt planera för ett mer energieffektivt resande och hitta lösningar för hur en del av de fysiska resorna kan ersättas med informations- och kommunikationsteknologi kommer med all sannolikhet innebära en ökad lönsamhet för individer, organisationer, företag och samhälle då energipriser och uppföljningskrav ökar i framtiden. Stora personalintensiva arbetsplatser har en nyckelroll i energiomställningen då deras resepolitik påverkar en stor grupp människor, samtidigt som de kan öppna en dialog med trafikhuvudmän (kollektivtrafik, regioner, kommuner, myndigheter, m.fl.) för att skapa bättre förutsättningar för en mer marknadsanpassad trafikplanering med ett mer effektivt resande för tjänste- och pendlingsresor (Robèrt & Jonsson, 2006). Att lägga upp en strategisk åtgärdsplan mot framtida energi- och klimatmål kan i sin tur ge organisationer förutsättningar att dra nytta av situationen genom att ligga steget före i ett internationellt perspektiv och utgöra goda exempel på hur resor och energihantering kan optimeras när efterfrågan på lösningar kan komma att bli akut globalt (Robèrt, 2007).

Syfte och målsättning med en strategisk handlingsplan för Huddinge kommun

Inkludera personalens resor i CSR-arbetet

Att försöka förbättra villkoren och effektiviteten för personalens pendlings- och tjänsteresor är även ett sätt att förbättra hälsa och arbetsmiljö. Kopplingen mellan hur man reser till arbetet och hälsoaspekter har analyserats sedan många år, bl.a. på Karolinska institutet (Hemmingsson et al., 2005)³. Denna aspekt är viktig att poängtera ur ett hälsorelaterat CSR-perspektiv (Corporate Social Responsibility).

Inkludera den "svåraste" energisektorn i klimatmålen är värdebyggande

Att inkludera personalens tjänste- och pendlingsresor i klimatarbetet kräver nya tvärvetenskapliga angreppssätt. Få organisationer lyckas involvera transportsektorn fullt ut i sina klimatmål och följa upp effekter av åtgärder, trots att det ofta är den snabbast växande utsläppskällan. Genom att börja med de lättast tillgängliga åtgärderna kan uppsatta mål med ekonomisk lönsamhet nås även på lång sikt. Delmål sätts upp längs vägen med årligen återkommande uppföljningar av processens gång. Detta ger möjlighet att kalibrera åtgärderna så att de i högsta mån hålls i enlighet med personalens preferenser och en ekonomisk lönsamhet. Ur ett samhällsperspektiv är det viktigt att demonstrera den ekonomiska potentialen för att locka fler kommuner, regioner, företag och andra att följa goda exempel.

Förse medarbetarna med kvitto på effekten av åtgärder som genomförs eller planeras

Att förse medarbetarna med "kvitto" på effekten av de åtgärder som genomförs är en central del i det strategiska CERO-arbetet med återkommande uppföljningar. Detta motiverar ledningen såväl som anställda i företagen att fatta klimateffektiva beslut. Genom CERO-modellen kan Huddinge kommun kommunicera resultat såväl internt som externt och klara oberoende granskning. Mycket kommer dessutom att ske "gratis" i och med den energiomställning samhället står inför. Som exempel på detta kan nämnas:

- Den allt högre andelen elfordon, förnybara drivmedel och energieffektiva bilar som en direkt följd av teknikutvecklingen.
- Energiprisutvecklingen, uppföljningskraven och de förväntat ökande kostnaderna för användning av fossilbränsle i samhället.
- Den potentiellt ökande överflyttningen från fysiska resor till resfria kommunikationer som syns tydligt efter pandemin.
- Kollektivtrafikens och andra transportoperatörers framtida mål för sänkta utsläpp som direkt påverkar organisationers klimatpåverkan.

Identifiera hur långt Huddinge kommun når själv och vad som krävs ytterligare från samhället?

Mot bakgrund av kartläggningen och målformuleringen stöder CERO-analysen Huddinge kommun att utforma åtgärder som styr från dagens situation mot de mål som sätts upp. En viktig del i denna analys är även att identifiera vad Huddinge kommun klarar av egen kraft (t.ex. vilka åtgärder som är lönsamma i dagsläget), men också vad som skulle krävas ytterligare från trafikhuvudmän, myndigheter och beslutsfattare (kollektivtrafikförbindelser, cykelinfrastruktur, förmånsskatter, bränsleskatter, lagar och direktiv) för att nå ännu längre även på lång sikt.

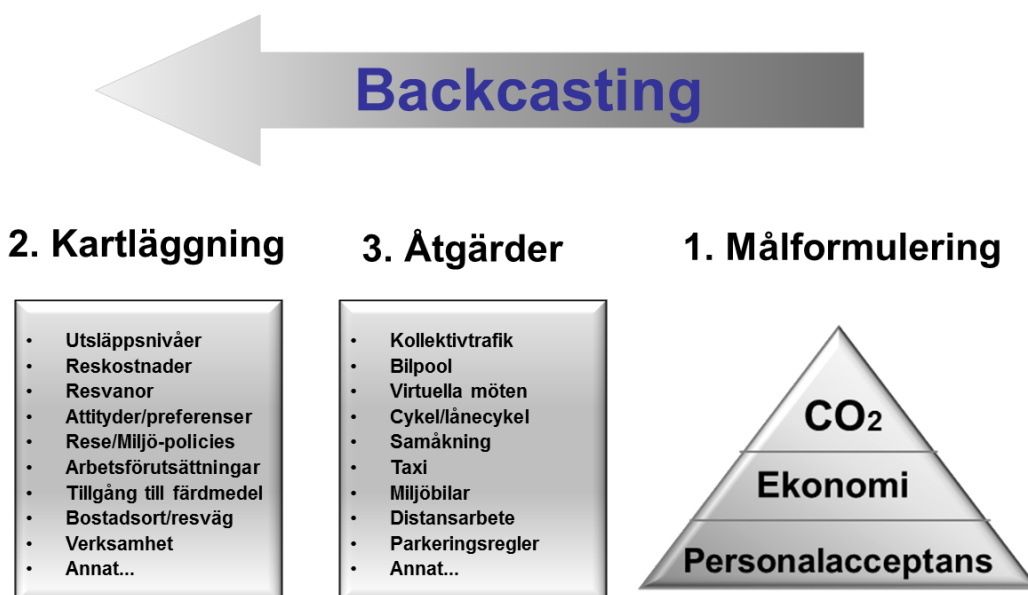
CERO-modellens tre delar baseras på backcasting

CERO-modellen omfattar tre komponenter enligt ordningen 1–3 nedan. Observera ordningsföljden i figuren, där åtgärderna utformas först efter att målformulering och utgångsläge är tydligt definierade. Denna målorienterade ansats kallas backcasting (Robinson, 1982)⁷:

Målformulering. För att nå målet om ekonomiskt lönsamma utsläppsreduktioner, i linje med personalens acceptans utgår vi från ett klimatmål som förankrats på ledningsnivå i organisationen och som sammanfattar alla tre delarna i pyramiden till höger.

Kartläggning. Utifrån målbeskrivningen genomförs en nulägesbeskrivning av det totala resandet i organisationen där utsläppsnivåer, reskostnader, färdmedelsval, resvägar, personliga preferenser, etc. beräknas från personalens resor till och från arbetet samt i tjänsten. Denna kartläggning baseras på en kartbaserad resvaneundersökning, samt datainsamling från administrativa system, resebyråer och andra reseleverantörer.

Policyåtgärder. Mot bakgrund av målformuleringen och kartläggningen presenteras en beskrivning av ett antal konkreta åtgärder som styr från dagens situation mot det mål som satts upp. Tjänsteresor kan effektiviseras genom direktverkande åtgärder. Utsläpp från medarbetarnas arbetspendling kan främst påverkas genom att underlätta för medarbetare att välja hållbara färdmedelsval och att minska behov av egen bil både till arbetet och i tjänst. För att tydliggöra effekten av alternativa åtgärder tillämpas en modell som transformerar organisationens klimatmål till potentiella förändringar av personalens resor. Detta gör att klimatmålet blir mer konkret och mer anpassat för processledning och uppföljning.



Figur 1. Analysens tre delsteg utgörs av målformulering och kartläggning, som ligger till grund för valet av åtgärder.

För att dra slutsatser om signifikanta skillnader mellan de anställdas resvanor mot bakgrund av ovan nämnda förklaringsfaktorer utnyttjas statistiska modeller tillsammans med grafiska

korstabuleringar och diagram. Kapitlen i denna rapport är strukturerade i enlighet med backcastingansatsen presenterad i figuren ovan.

Utveckling av målformulering och målscenario

Ett målscenario mot minskade CO₂-utsläpp planeras att utvecklats och förankras inom Huddinge kommun i en workshop, där utgångspunkten är ett givet klimatmål som företräddelsevis överensstämmer med Parisavtalets globala klimatmål om en halvering av utsläppen till 2030 efter anpassning till Huddinge kommuns förhållanden. Det digitala verktyg som tillämpas för utveckling av målscenario och handlingsplan äger Huddinge kommun fritt förfogande över i två år efter genomförd analys.

Kartläggning och analys av nuläget

Arbetspendling

Nedan visas en sammanställning av antal kilometer per vecka som tillryggalagts vid arbetspendling mellan anställdas hem och arbetet inom Huddinge kommun, uppdelat på de alternativa färdsattnen bil (förare), bil (samåker), kollektivtrafik, tåg, regionbuss, MC/moped, elcykel/elmoped/elsparkcykel, cykel eller gång. Svaren är viktade och omräknade för att kunna ge en generell totalbild för Huddinge kommun med hänsyn till att alla inte besvarat enkäten. Tabellerna visar färdmedelsfördelning och trafikarbete för Huddinge kommun (totalt antal resta kilometer) från 2023 och 2018.

2023

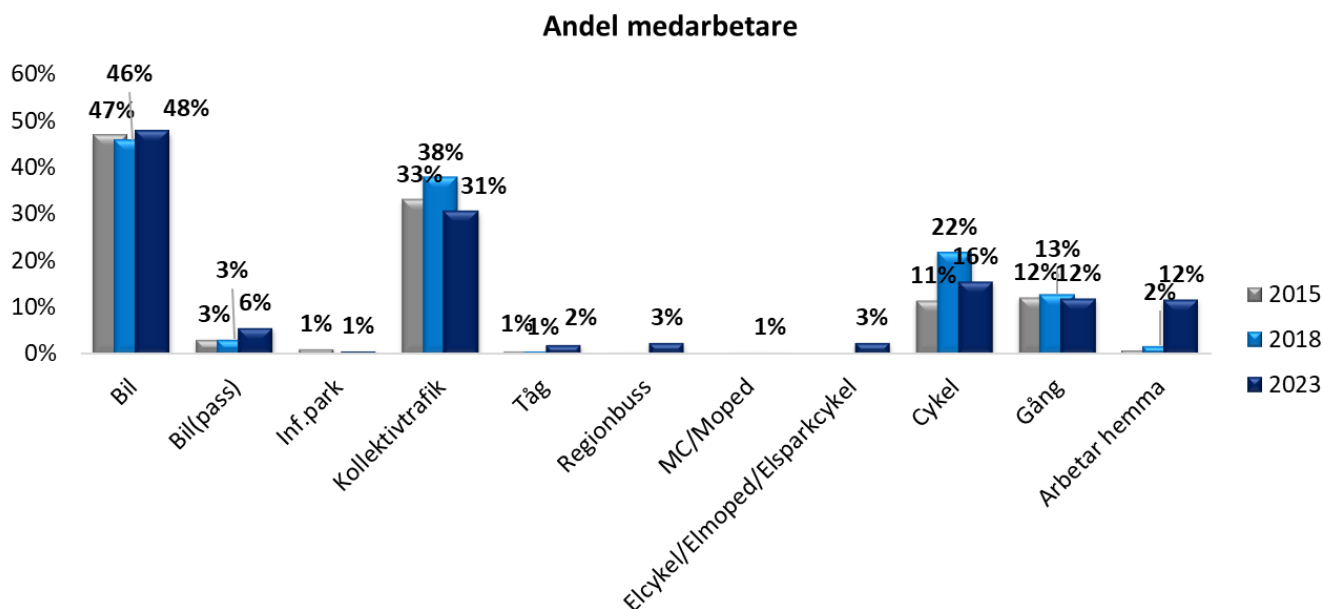
	Bil	Bil(pass)	Inf.park	Kollektivtrafik	Tåg	Regionbuss	MC/Moped	Elcykel/Elmoped /Elsparkcykel	Cykel	Gång	Annat	Arbetar hemma
Anställda/färdmedel	2 922	348	47	1 877	121	153	32	154	948	728	38	713
Andel medarbetare	48%	6%	1%	31%	2%	3%	1%	3%	16%	12%	1%	12%
Km/färdmedel	339 980	22 525	6 523	220 653	26 033	16 455	2 415	7 957	40 781	11 906	1 022	
Andel trafikarbete	49%	3%	1%	32%	4%	2%	<1%	1%	6%	2%	<1%	

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

2018

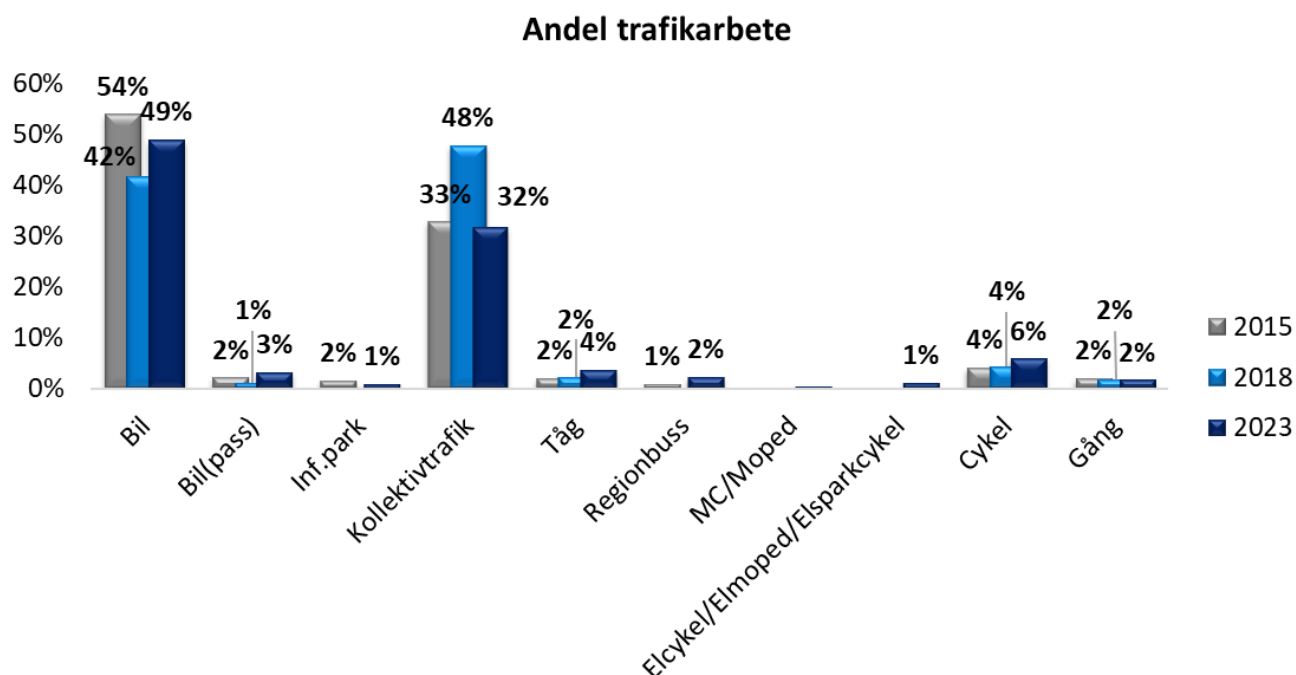
	Bil	Bil(pass)	Inf.park	Kollektivtrafik	Tåg	Regionbuss	MC/Moped	Cykel	Gång	Annat	Arbetar hemma
Anställda/färdmedel	2 831	192	13	2 351	37	13	29	1 360	795	50	115
Andel medarbetare	46%	3%	<1%	38%	1%	<1%	<1%	22%	13%	1%	2%
Km/färdmedel	360 263	9 917	1 981	393 560	20 203	1 594	1 683	38 087	14 614	2 775	
Andel trafikarbete	43%	1%	0%	47%	2%	<1%	<1%	5%	2%	<1%	

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

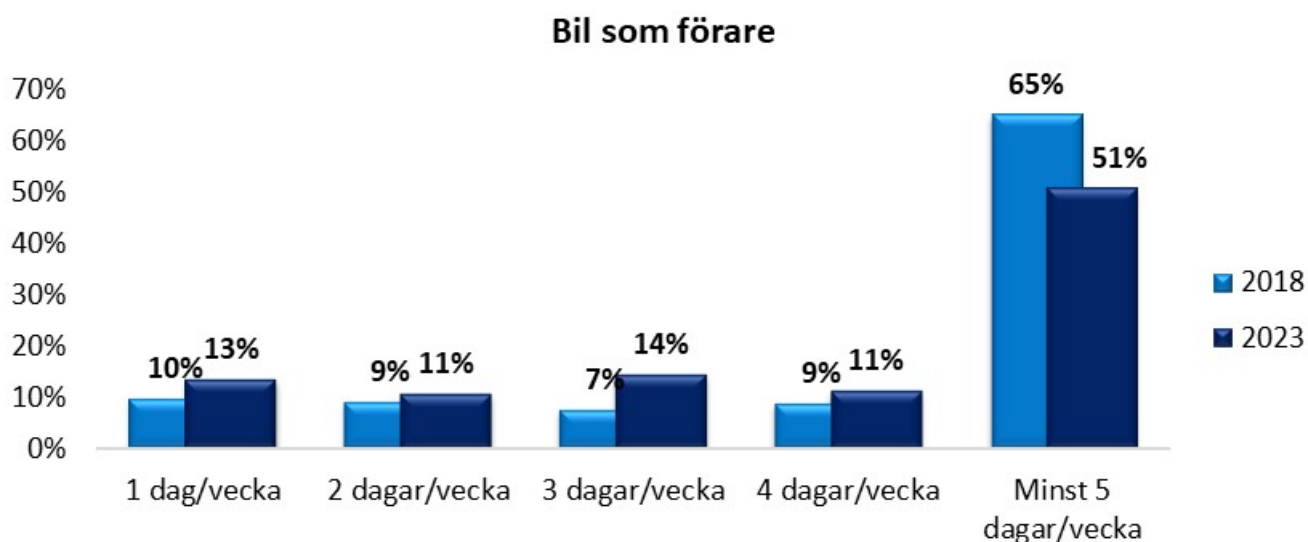


Andelen medarbetare som reser med bil till arbetet (48 %) är kvar på ungefär samma nivå som vid mätningen 2018 (då inhämtning av tjänsteresedata exkluderades från analysen). Andelen

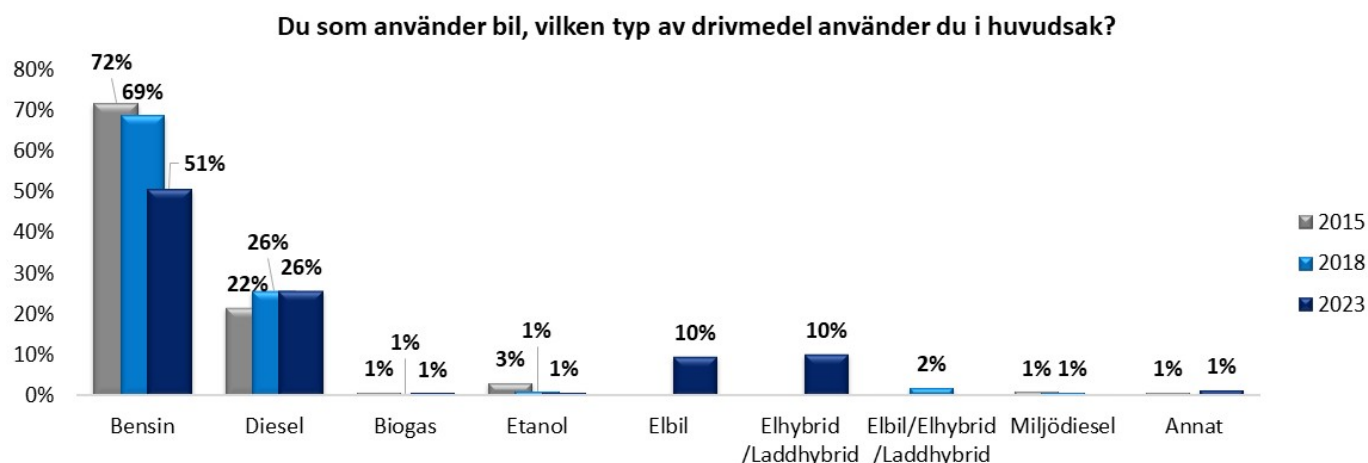
som arbetar hemma minst någon dag i veckan har ökat och är nu 12 %, vilket till stor del förklaras av nya arbetspraktiker efter pandemin.



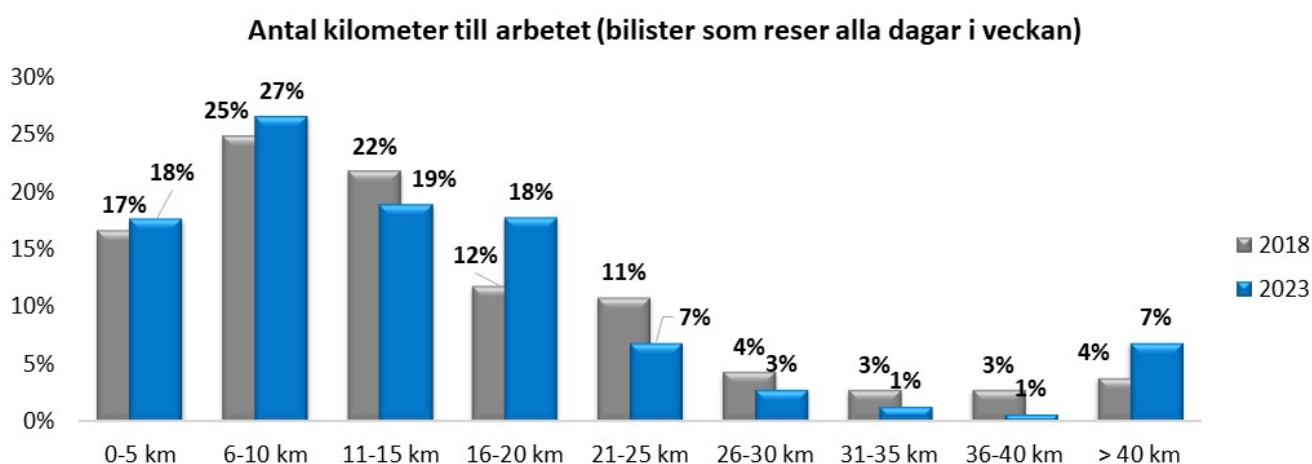
Positivt för utsläppsnivåerna är att det totala antalet resta kilometer (trafikarbetet) med bil minskat sedan tidigare års mätningar. Däremot har trafikarbetet med bil ökat i förhållandet till trafikarbetet med kollektivtrafik, vilket syns i diagrammet ovan.



Bilisternas resmönster över veckan har förändrats sedan 2022. Andelen medarbetare som reser med bil till arbetet minst fem dagar i veckan har minskat med 14 procentenheter vilket bidrar till de minskade utsläppen.

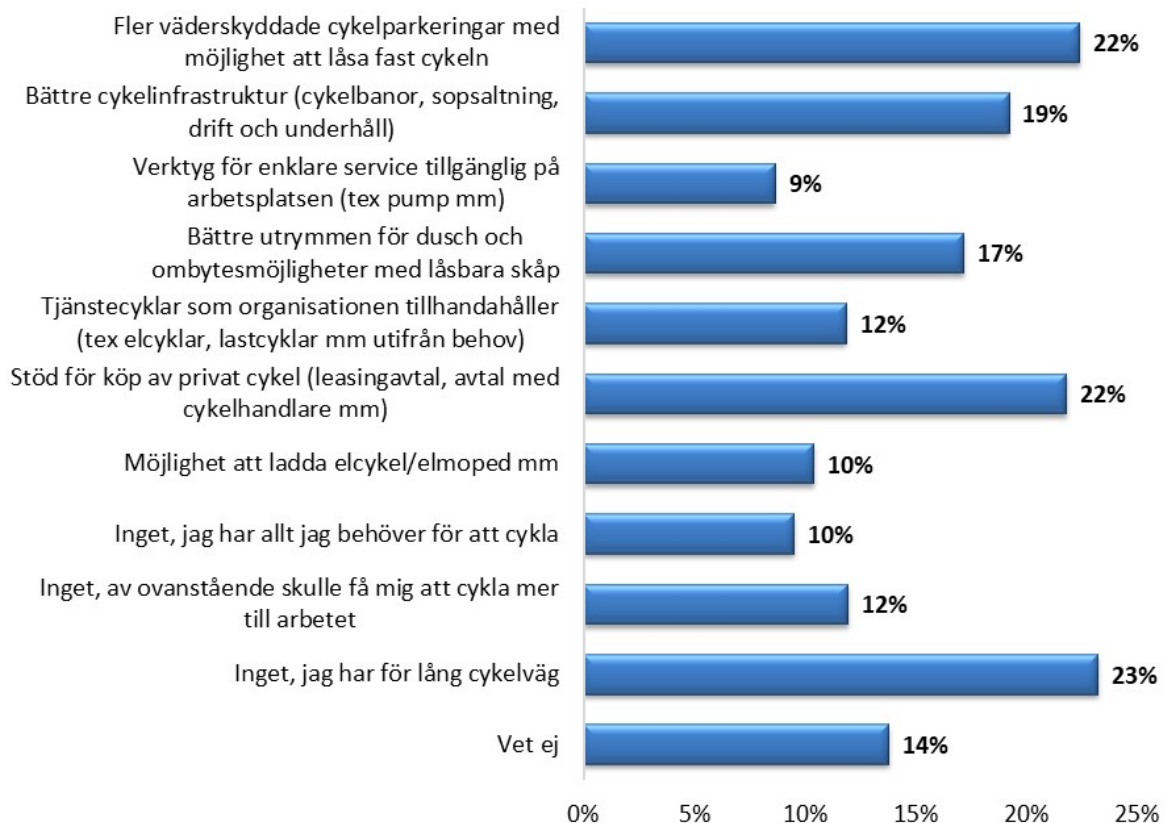


Valet av drivmedel har ändrats jämfört med mätningarna 2018 och 2015. Användningen av bensin har minskat med 18 procentenheter sedan 2018. Vid mätningen 2018 var elbilar och olika elhybrider sammanslagna i ett och samma svarsalternativ i enkäten, och utgjorde då 2 % av bilisterna. Vid mätningen 2023 uppger 20 % av medarbetarna att man kör antingen elbil eller elhybrider vilket är en markant ökning i takt med den exponentiella elektrifiering som transportsektorn nu genomgår (och för Stockholmskommunerna i synnerhet). Detta är en starkt bidragande orsak till de minskade utsläppen från arbetspendling i Huddinge kommun.



Då vi studerar avståndet till arbetet för medarbetare som reser bil minst fem dagar i veckan, framgår att Huddinge kommun har potential att sänka utsläppen ytterligare om man lyckas uppmuntra fler medarbetare att cykla eller gå till arbetet. Slås de bägge vänstra staplarna samman i ovanstående diagram framgår att nästan hälften av bilisterna (45 %) har under 10 kilometer till arbetet.

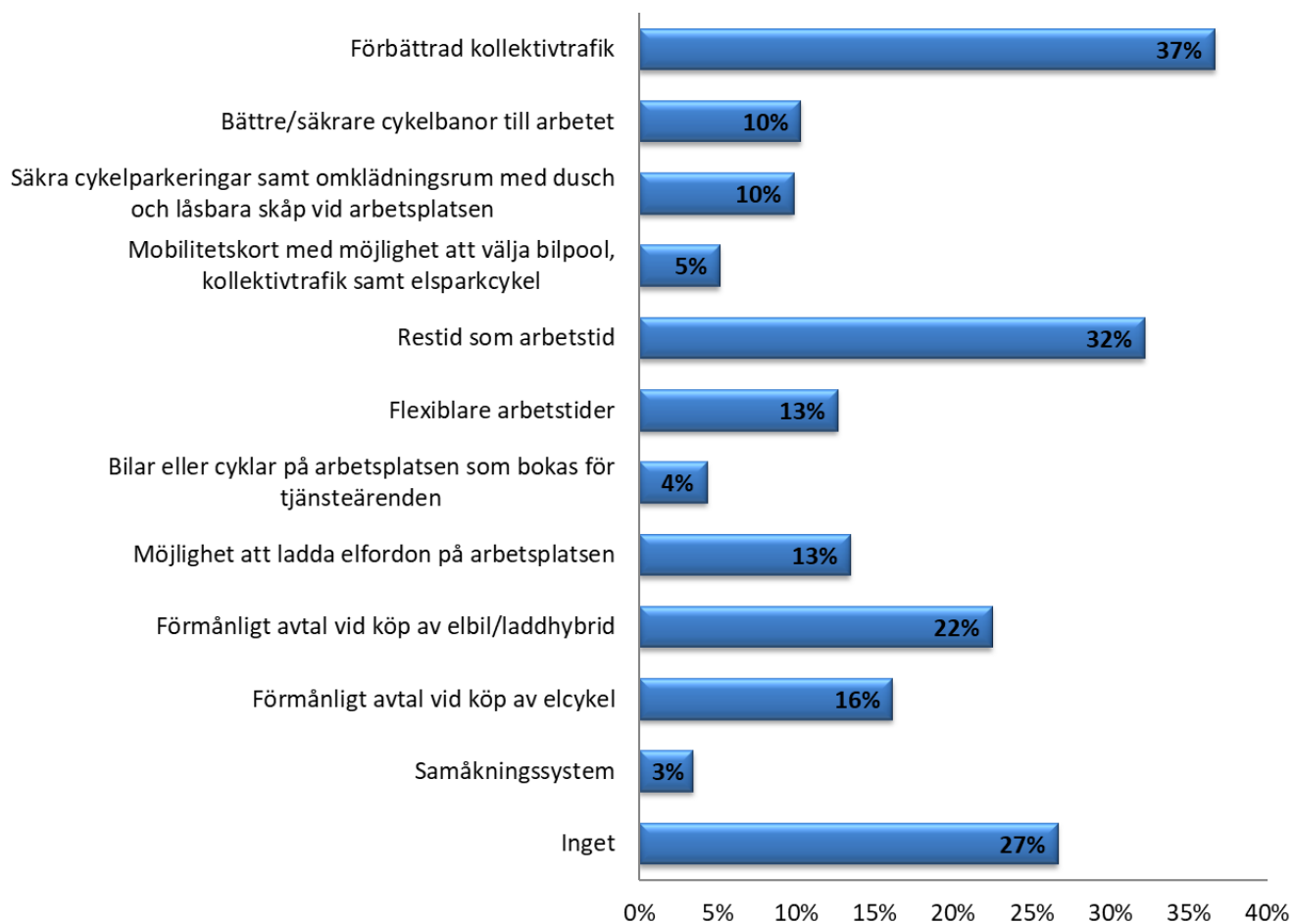
Hur skulle din arbetsplats kunna bli mer cykelvänlig?



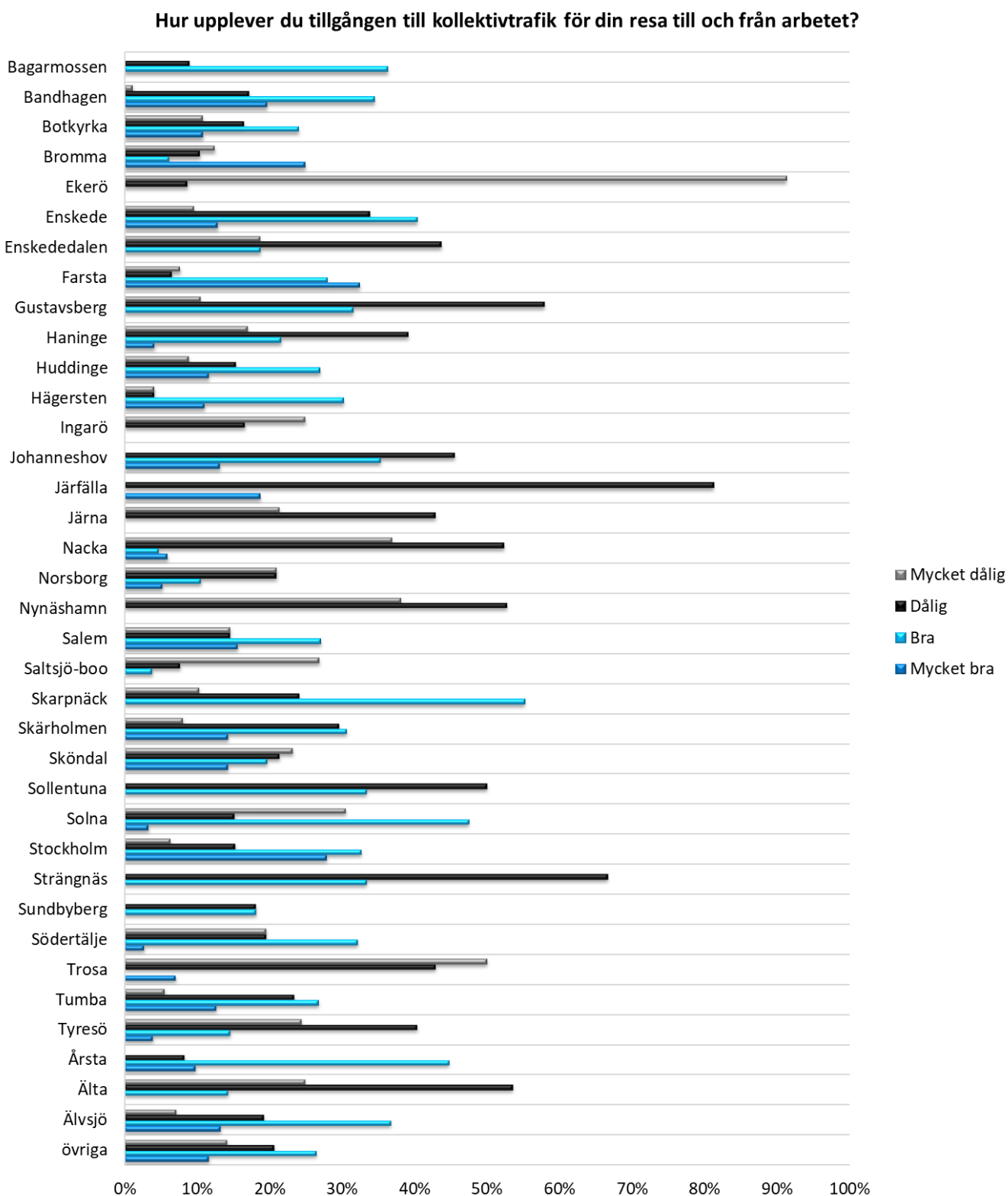
Ur diagrammet ovan framgår vidare att en stor andel av medarbetarna uppger att arbetsplatsen kan bli mer cykelvänlig utifrån en rad olika åtgärder. Mest framträdande önskemål är bättre låsmöjligheter och duschmöjligheter, stöd för köp av privat/leasad cykel, förbättrad cykelinfrastruktur, och fler väderskyddade parkeringar.

Då vi ställer frågan vad som skulle kunna få medarbetarna att minska utsläppen från arbetspendling anges en rad olika alternativ vilka redovisas i diagrammet nedan. Mest framträdande är önskemålet om förbättrad kollektivtrafik, där Huddinge kommun kan ha anledning att se över kollektivtrafiktillgängligheten till arbetsplatserna i dialog med SL och kollektivtrafikoperatörer. 37 % av bilisterna uppger att förbättrad kollektivtrafik skulle kunna få dem att minska utsläppen från sina resor. Restid som arbetstid är också en åtgärd som kanske skulle få fler att resa med kollektivtrafiken.

Vad skulle kunna få dig att sänka utsläppen från dina resor till och från arbetet?



Nedanstående diagram visar hur medarbetarna upplever kollektivtrafiken till sina arbetsplatser inom Huddinge kommun. Svarsalternativen "ingen uppfattning" och "varken eller" har utelämnats för att öka läsbarheten.



Arbetspendling – omfattning, kostnad och CO2 utsläpp totalt

Arbetspendling omfattning, kostnader och CO₂ utsläpp per olika restyper och färdmedel 2023

	Bilförare	Sam- åkning	Inf. park	Kollektiv- trafik	Tåg	Region -buss	MC/ Moped	Elcykel/ Elmoped	Cykel o gång	Arbets pendling totalt
Mkm/år	16,06	1,07	0,31	10,41	1,22	0,78	0,11	0,36	2,43	32,75
Procent av totala antalet färd mkm	49 %	3 %	1 %	32 %	4 %	2 %	0 %	1 %	7 %	100 %
Mkr/år	56,23	-	1,07	21,06	3,25	3,29	0,11	-	-	85,01
Procent av totala kostnaden	66 %	-	1 %	25 %	4 %	4 %	0 %	-	-	100 %
Ton CO ₂ /år	2 193,09	72,00	40,87	101,18	0,00	46,03	10,74	0,18	-	2 464,09
Procent av totala utsläppen	89 %	3 %	2 %	4 %	0 %	2 %	0 %	0 %	-	100 %

Kostnaderna för resor med bil har antagits 3,5 kr/km.

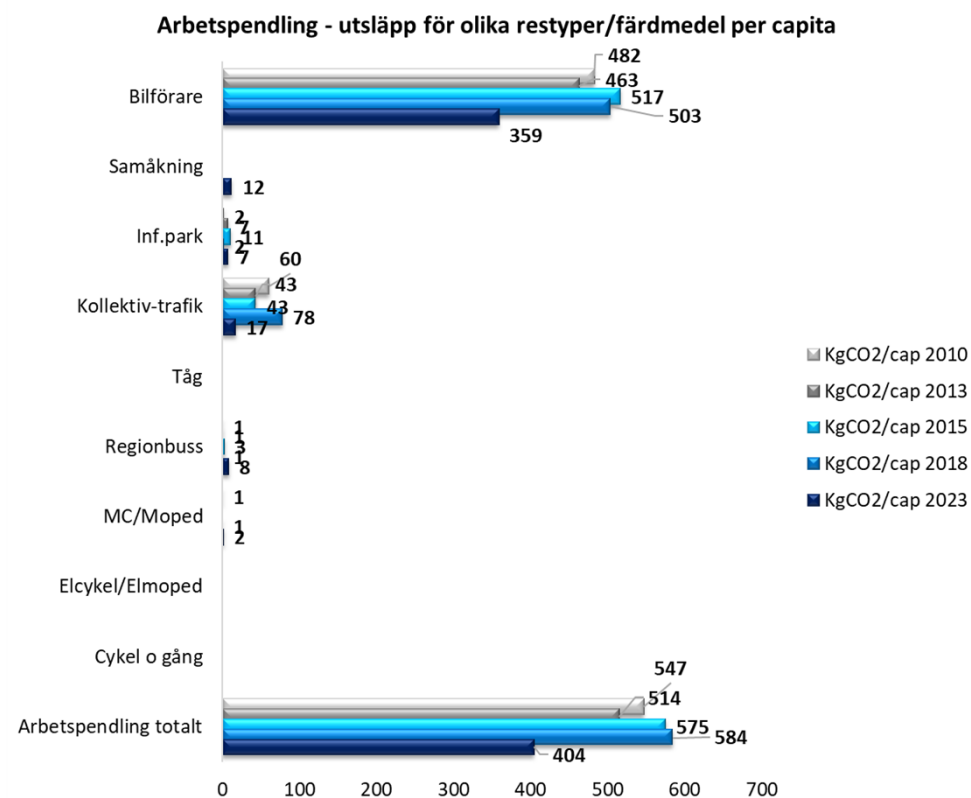
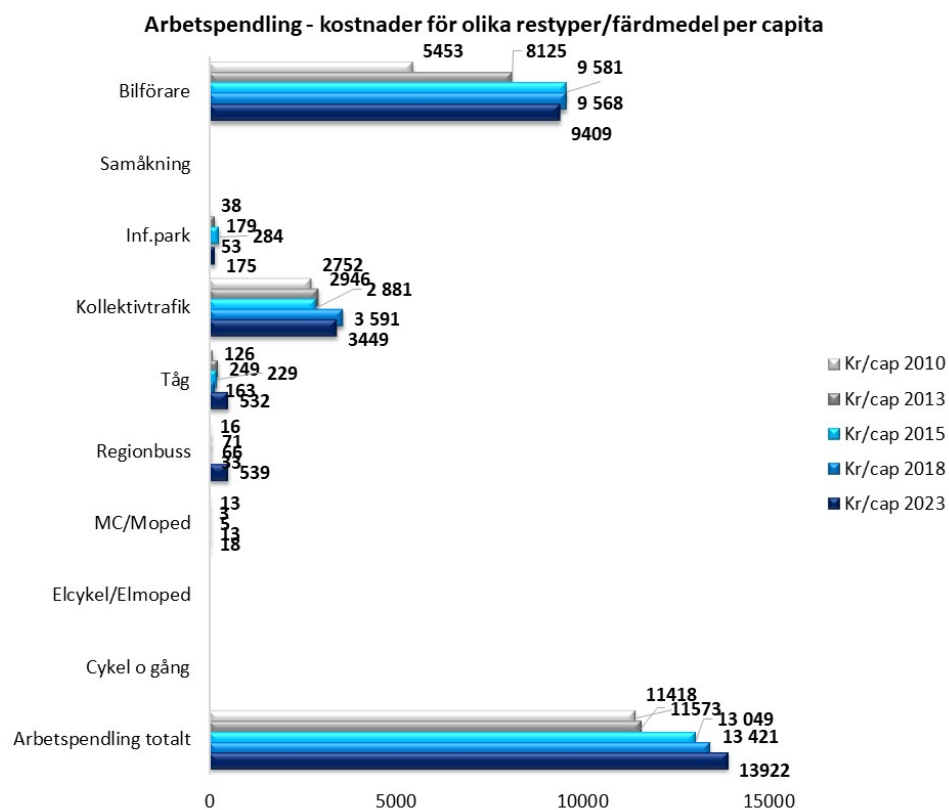
Kostnaderna för resor med kollektivtrafik har antagits resor med SL 11 220 kr/år och anställd. Tåg har antagits resor med SJ, medelvärde av kostnaden för olika pendlarsträckor 30-dagarskort 26 840 kr/år och anställd. Regionbuss har antagits resor med SL inom Stockholms län och Uppsala län 21 516 kr/år och anställd.

Kostnaderna för resor med MC/Moped har antagits 1 kr/km

- Totalt genereras ca 2 460 ton CO₂ utsläpp av pendlingsresandet till och från Huddinge kommun under 2024.
- Bilresor står för 89 % av utsläppen från pendlingsresorna.

Arbetspendling - kostnader och CO₂ utsläpp för olika restyper/färdmedel per capita 2023

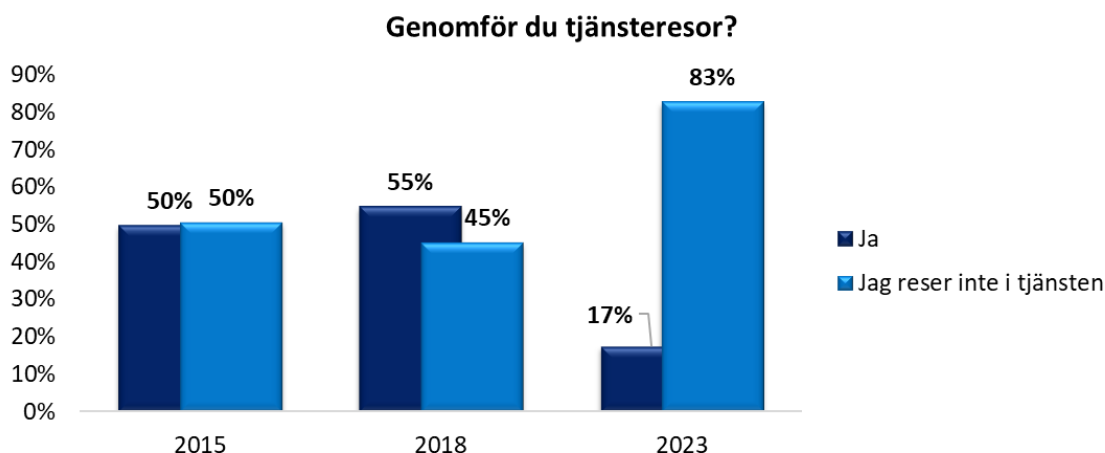
	Bilförare	Samåkning	Inf.park	Kollektiv -trafik	Tåg	Region -buss	MC/ Moped	Elcykel/ Elmoped	Cykel o gång	Arbets pendling totalt
Kr/cap 6 106 anst.	9 209	-	175	3 449	532	539	18	-	-	13 922
KgCO ₂ /cap 6 106 anst.	359	12	7	17	0	8	2	0	-	404



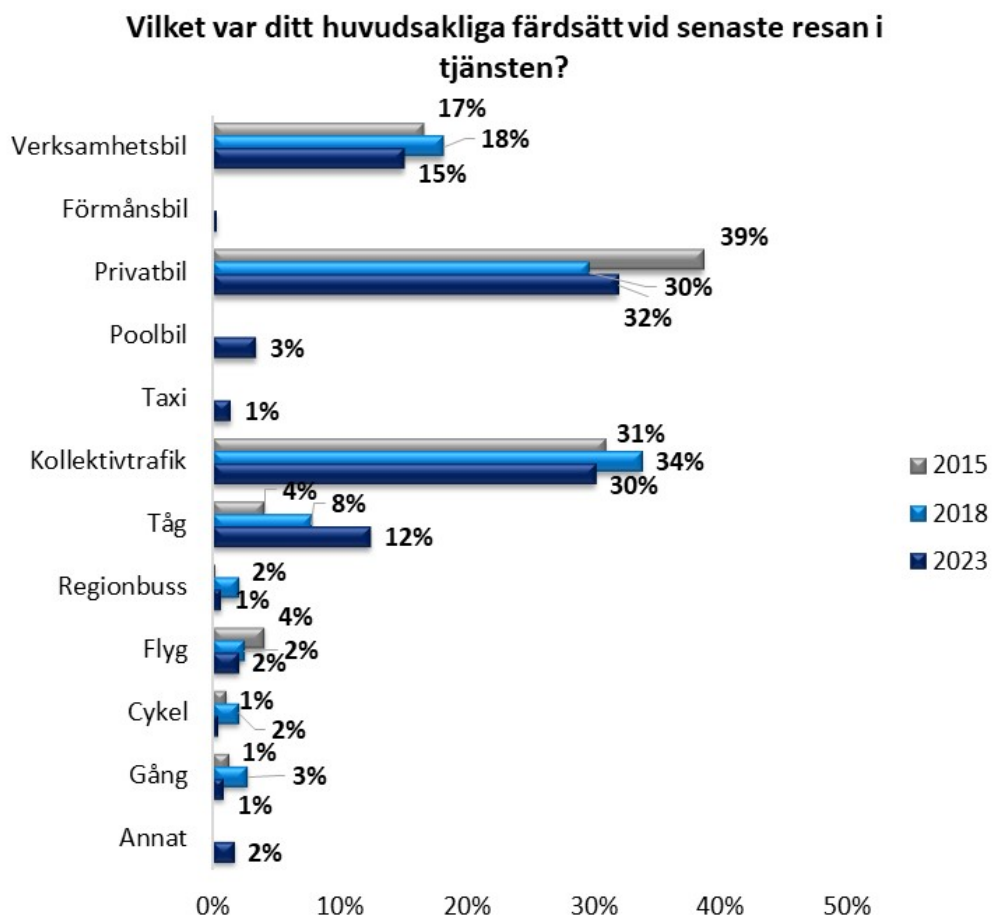
Huddinge kommun har minskat sina arbetspendlingsutsläpp med 31 % sedan mätningen 2018. Färre resta kilometer med bil, färre medarbetare som reser fem dagar i veckan med bil och större andel elbilar har bidragit främst till de minskade utsläppen.

Tjänsteresor

Andelen medarbetare som reser på tjänsteresor har minskat ordentligt sedan mätningen 2018. Vid mätningen 2023 svarar endast 17 % av medarbetarna att de reser på tjänsteresor.

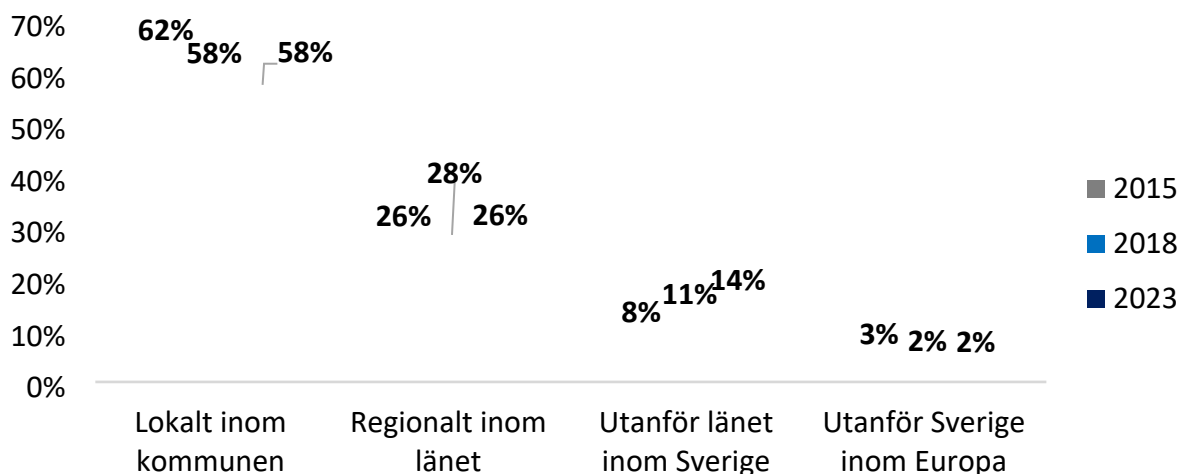


Nedanstående diagram visar relationen mellan de olika färdmedelsvalen för resor i tjänst. I stort sett ser andelarna lika ut mellan åren. De tre trender som sticker ut mest under perioden 2015-2023 kan uttydas av resultaten nedan: andelen körning med privat bil har minskat, andelen flyg har minskat, och andelen tåg har ökat.



Vart man reste vid senast genomförd tjänsteresa är relativt oförändrat över de tre åren, dock syns en trend av något högre andel resor utanför länet vid den senaste mätningen.

Vart åkte du när du gjorde din senaste resa i tjänsten?



Tjänsteresor omfattning, kostnader och CO₂ utsläpp per olika restyper och färdmedel 2023

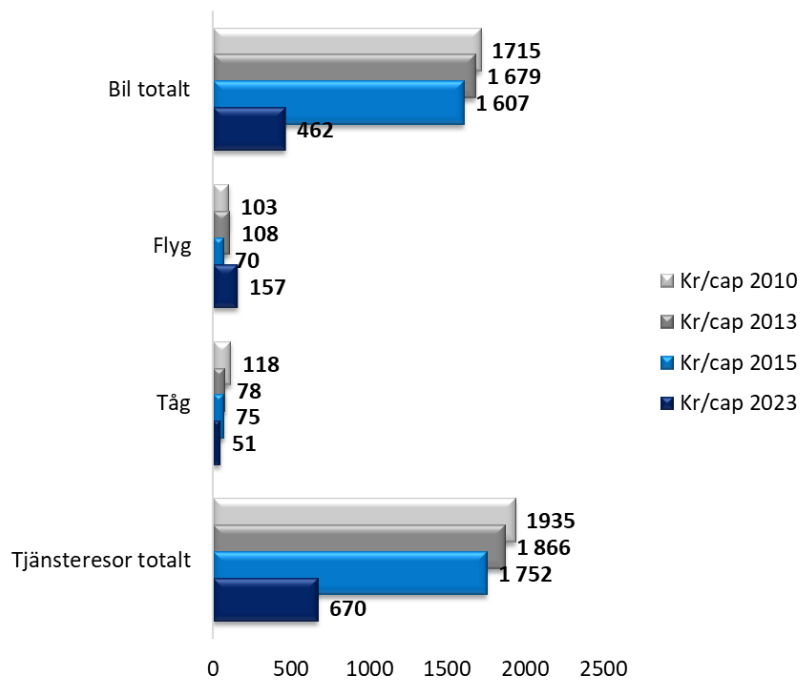
	Kommunens					Tjänsteresor
	Privatbil	bilar	Hyrbil	Flyg	Tåg	totalt
Mkm/år	0,02	1,15	0,02	0,65	0,19	2,44
Procent av totala antalet färd mkm	1 %	47 %	18 %	27 %	8 %	100 %
Mkr/år	0,44	2,30	0,09	0,96	0,31	4,01
Procent av totala kostnaden	11 %	57 %	2 %	24 %	8 %	100 %
Ton CO ₂ /år	3,21	176,84	2,31	102,02	0,00	282,08
Procent av totala utsläppen	1 %	63 %	1 %	36 %	0 %	100 %

Totala CO₂-utsläpp från Huddinge kommuns tjänsteresor är ca 282 ton per år. Tjänsteresor med båt/färja och tranfer har inte tagits med i beräkningarna då endast kostnader för dessa resor fanns att tillgå, ej distanser per färdmedel (vilket krävs för emissionskalkyler).

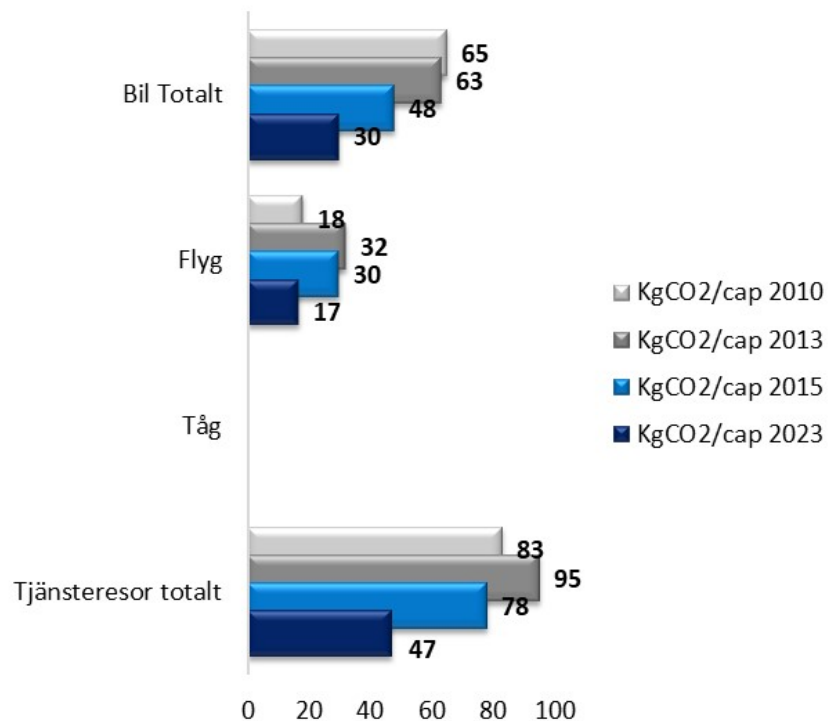
Tjänsteresor - kostnader och CO₂ utsläpp för olika restyper/färdmedel per capita 2023

	Kommunens				Tjänsteresor	
	Privatbil	bilar	Hyrbilar	Flyg	Tåg	totalt
Kr/cap						
6 106 anst.	71	377	14	157	51	670
KgCO ₂ /cap						
6 106 anst.	1	29	0	17	0	47

Tjänsteresor - kostnader för olika restyper/färdmedel per capita



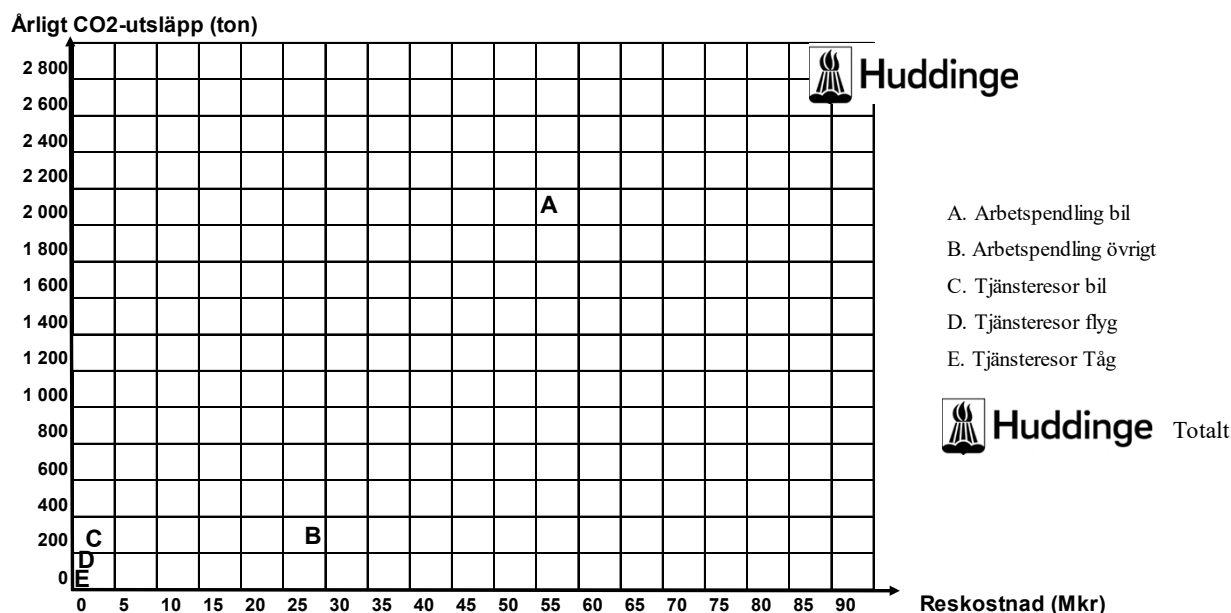
Tjänsteresor - utsläpp för olika restyper/färdmedel per capita



Utsläppen från tjänsteresor har minskat med 40 % sedan senaste mätningen av tjänsteresor gjordes 2015.

Totala CO₂ - utsläpp och kostnader från Huddinge kommuns resor per år

För att nå långsiktiga klimatmål bör sänkta utsläpp från resor kunna motiveras ur ett ekonomiskt perspektiv, även på kort sikt. Figuren nedan visar sambandet mellan kostnader och utsläpp från personalens arbetspendling och tjänsteresor. En organisation som väljer att integrera utsläppen från både tjänsteresor och arbetspendling i hållbarhetsredovisningen, och att genomföra åtgärder för att sänka dessa, har en stor potential att uppnå omfattande reduktioner av växthusgasutsläpp och samtidigt sänka både organisationens och de anställdas reskostnader.



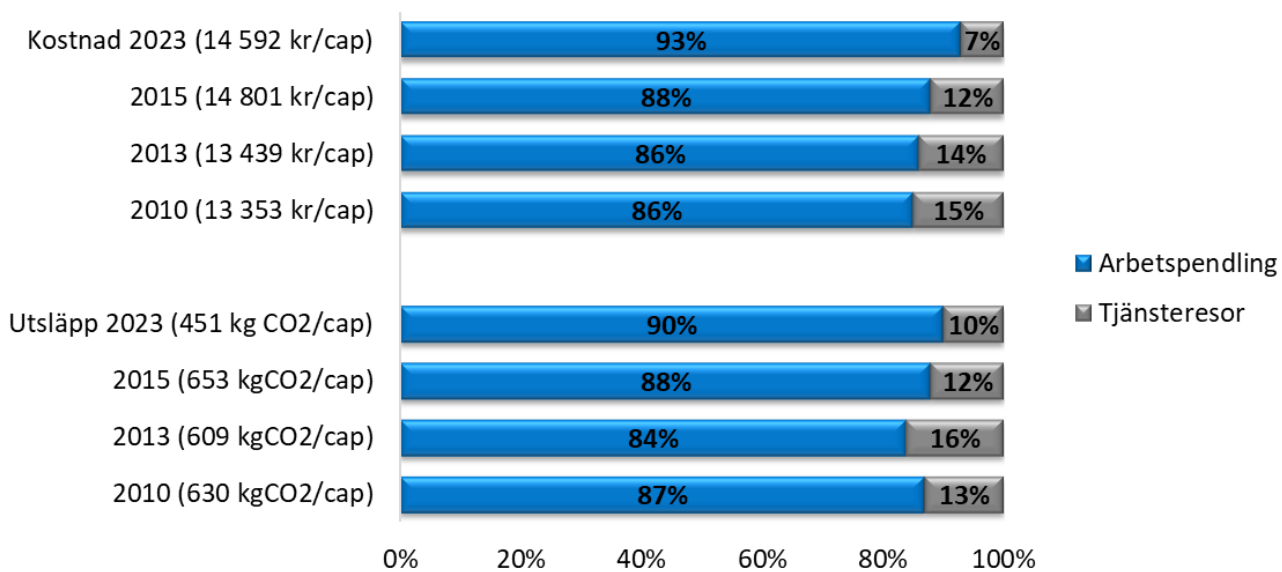
Reslängds-, kostnads- och utsläppsrelation mellan arbetspendling och tjänsteresor i Huddinge kommun 2023

	Arbetspendling		Tjänsteresor		Totalt
Reslängd (mkm)	32,75	93 %	2,44	7 %	35,19
Reskostnad (mkr)	85,01	95 %	4,01	5 %	89,02
CO ₂ (ton)	2 464,09	90 %	282,08	10 %	2 746,17

Arbetspendling och tjänsteresor totalt per capita 2023

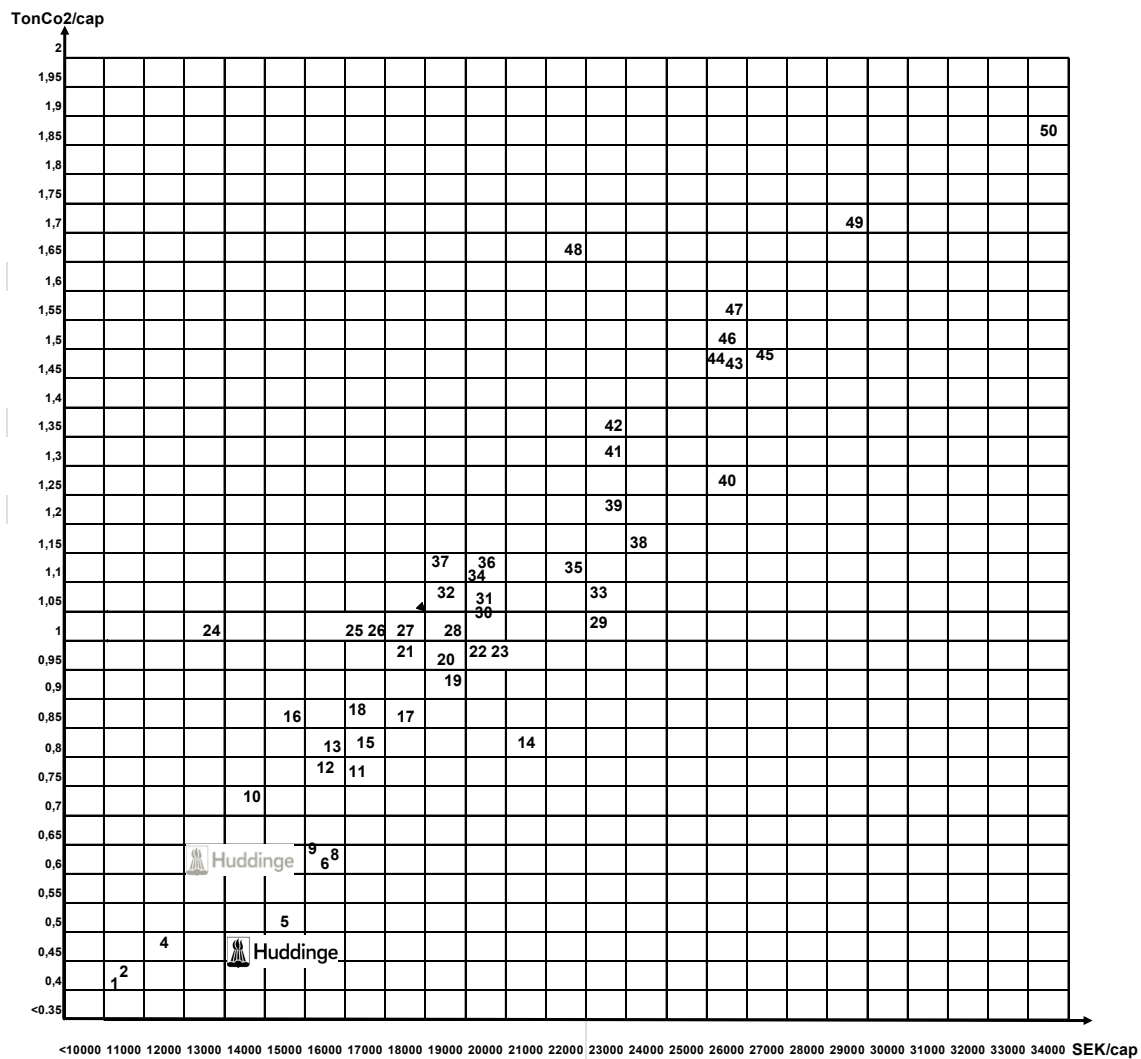
	Arbetspendling		Tjänsteresor		Totalt
Kr/cap					
6 106 anst.	13 922	93 %	670	7 %	14 592
KgCO ₂ /cap					
6 106 anst.	404	90 %	47	10 %	451

Arbetspendling och tjänsteresor totalt per capita



Benchmarking av medarbetarnas utsläpp och reskostnader per capita

För att jämföra utsläpps- och kostnadsnivåer mellan företag och andra organisationer normeras storheterna till per capita för att antalet anställda vid respektive arbetsplats inte skall påverka utfallet. Vid denna jämförelse skall vi komma ihåg att faktorer som organisationernas geografiska lokalisering, kollektivtrafikförbindelser, verksamheter, anställdas bostadsorter, etc. till stor del påverkar utfallet. Tanken är att detta kan ligga till grund för att skapa en uppfattning om var man befinner sig i relation till andra och mot sig själv vid kommande uppföljningar. Nedanstående benchmarking-jämförelse av utsläpp och kostnader från de anställdas arbetspendling och tjänsteresor uttryckt i ton CO₂ per capita och kr per capita omfattar 50 offentliga organisationer (43 kommuner, 7 landsting) med liknande förutsättningar och där möjligheter finns att lära från varandra och att förbättra positionen till kommande år. Vid mätningen som är gjord 2023 hamnar Huddinge kommun på plats 3 i CERO-analysens nationella benchmarkingjämförelse mellan landets kommuner och regioner med en minskning av de totala utsläppen per capita med 31 % sedan mätningen 2015.



Effektbedömning av åtgärder

För att göra utsläppsmålet mer greppbart och för att identifiera de åtgärder som har störst effekt är det relevant att transformera utsläppsmålet i konkreta förändringar av resandet inom kommunen. För att beräkna relationen mellan antal pendlingsbilister eller antal resor som behöver bytas, för att klimatmålet skall uppnås, används en transformationsmodell (Robèrt, 2007)⁹. Vi har i nedanstående smörgåsbord valt att redovisa "bruttolistor" på alternativa klimateffektiviseringar som innebär 1 % CO₂-reduktion.

Observera att varje enskilt alternativ inte nödvändigtvis är realistiskt genomförbart på kort sikt men avsikten är att ställa alla alternativ i relation till varandra, för att i ett nästa steg selektera fram den mest optimala kombinationen av reduktionsalternativ i det målscenario som utvecklas i workshop-processen.

Tjänsteresor

Ersätt tjänsteresor med Huddinges kommunbilar med resfria möten, samåkning eller cykel. Om i genomsnitt ca 16 % av tjänsteresorna med Huddinges kommunbilar ersätts med resfria möten, samåkning eller cykling reduceras CO₂-utsläppen med 1 %.

Kostnadssänkning – 368 000 kr.

Ersätt Huddinges kommunbilar med rena elbilar. Om i genomsnitt ca 17 % av Huddinges kommunbilar ersätts med elbilar reduceras CO₂-utsläppen med 1 %.

Kostnad ej beräknad

Ersätt tjänsteresor med flyg med resfria möten. Om i genomsnitt ca 27 % av tjänsteresorna med flyg ersätts med resfria möten reduceras CO₂-utsläppen med 1 %.

Kostnadssänkning – 259 200 kr.

Ersätt tjänsteresor med flyg med tåg. Om i genomsnitt ca 27 % av tjänsteresorna med flyg ersätts med tåg reduceras CO₂-utsläppen med 1 %.

Kostnadsökning 25 900 kr.

Arbetspendling

Beräkning av utsläppseffekterna av förändrad arbetspendling men de privatekonomiska besparingarna för medarbetarna har lämnats utanför denna analys.

Ersätt bil med kollektiva färdmedel (busskort, mm). Väljer i genomsnitt 39 bilister (ca 1 % av bilisterna) att resa med kollektiva färdmedel till arbetet blir effekten 1 % mindre CO₂-utsläpp.

Riktade åtgärder mot anställda med lång resväg. Skulle 24 av de bilister med längst resväg, byta bilen mot icke utsläppsgenererande alternativ skulle 1 % reduktion av CO₂-utsläpp uppnås. Alternativt kan man se över speciella distansarbetsavtal för denna grupp.

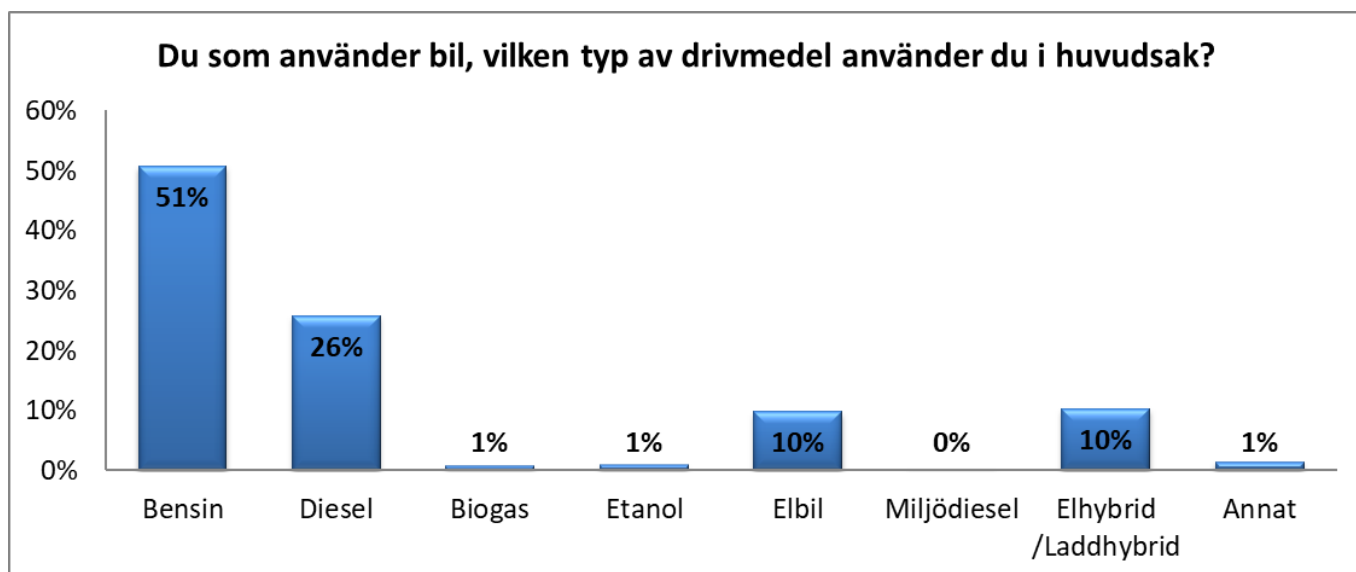
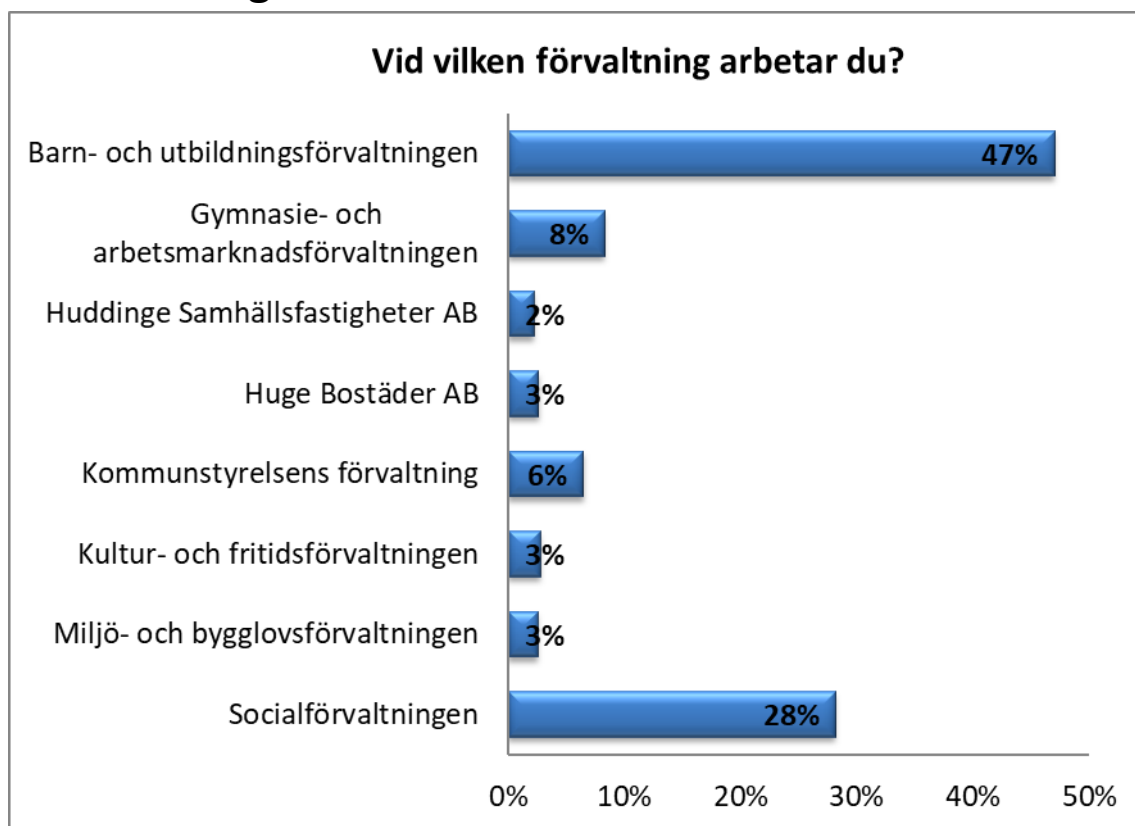
Uppmuntra anställda till att välja elfordon. Om i genomsnitt 40 bilister (ca 1 % av bilisterna) byter ut sina fordon till elbilar erhålls 1 % reducerade CO₂-utsläpp.

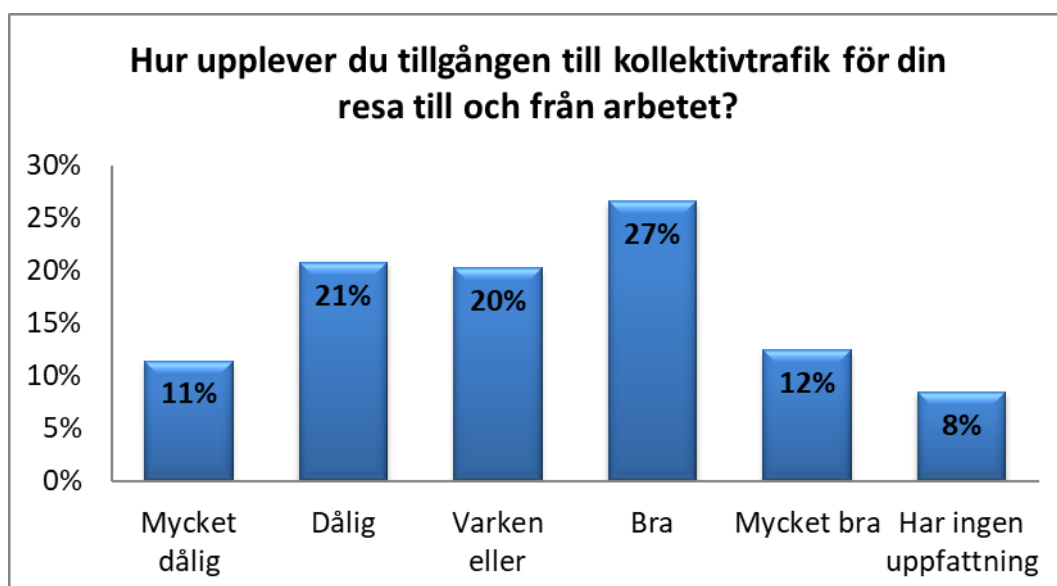
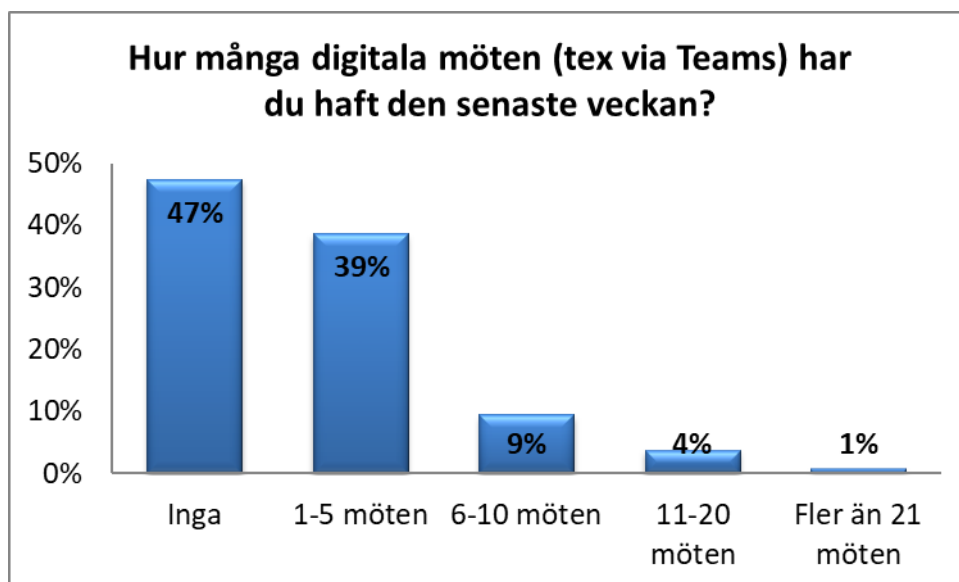
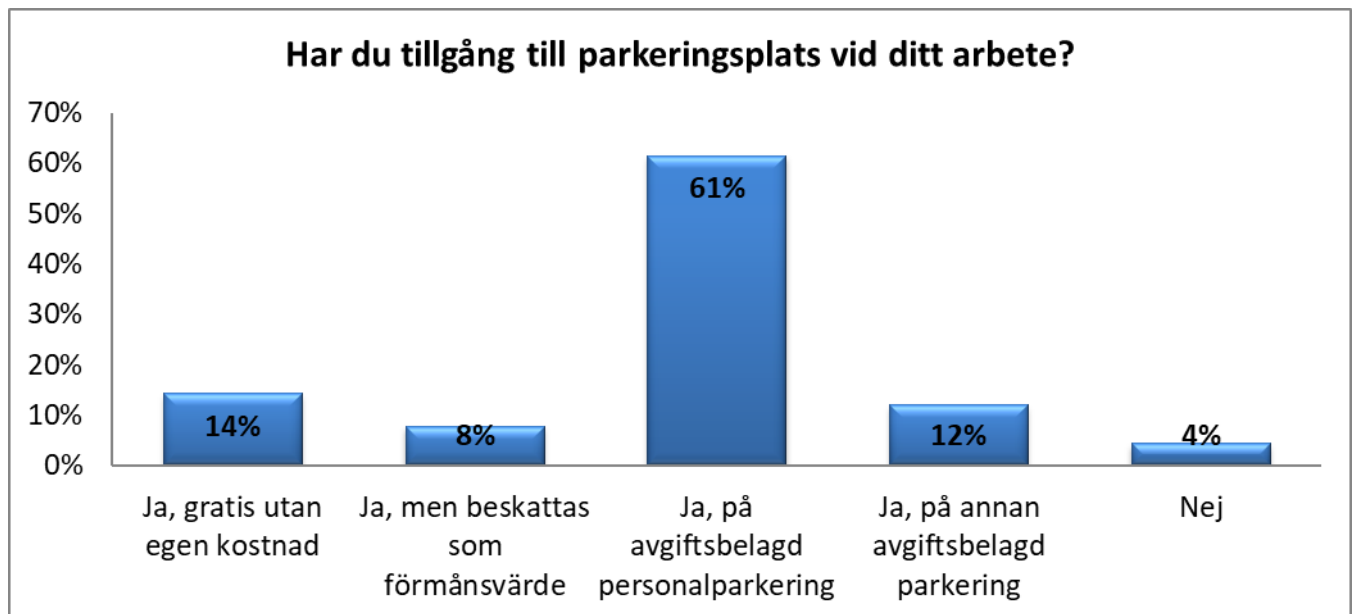
Uppmuntra flexibla arbetsformer. CO₂-utsläppen minskar med 1 % från Huddinge kommuns resor genom att 36 bilister (ca 1 % av bilisterna) arbetar flexibelt per dag.

Uppmuntra anställda att samåka. Om i genomsnitt 73 bilister (ca 2 % av bilisterna) övergår till att samåka till arbetet erhålls 1 % reducerade CO₂-utsläpp.

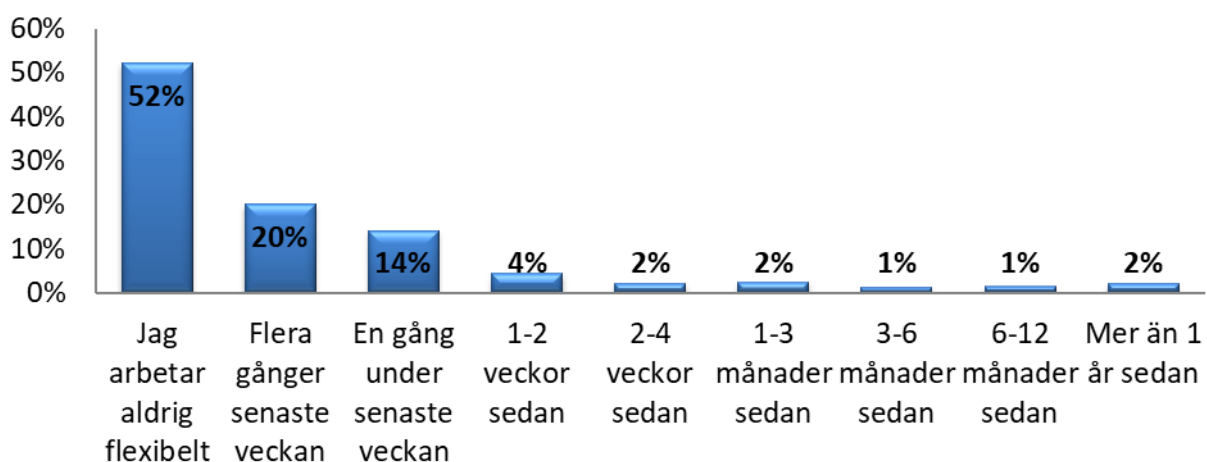
Uppmuntra till att cykla eller gå till arbetet. Om i genomsnitt de 648 bilister med max 6 km resväg till arbetet (ca 22 % av bilisterna) övergår till att cykla eller gå till arbetet per dag minskas CO₂-utsläppen från resor med 1 %. Totalt 1268 bilister med max 10 kilometer till arbetet

Frekvensdiagram

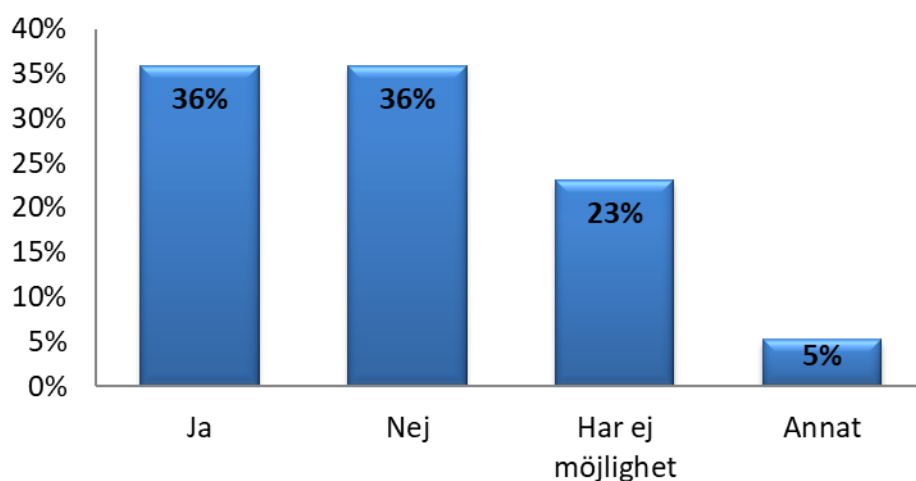




En del medarbetare arbetar flexibelt dvs vid behov på andra arbetsplatser/adresser än den man är placerad på. Ange om du gör detta och i så all när du gjorde det senast.



Skulle du vilja arbeta mer flexibelt?



Fritextsvar

Vad skulle kunna få dig att sänka utsläppen från dina resor till och från arbetet?

- Annan arbetsort
- Använder bil endast vid oväder.
- Använder bilen på vintern då det är för kallt att cykla med min son till förskolan på morgonen
- Att barnen kan cykla till förskola och skola.
- Att kommunen ger busskort till alla sina anställda. Då skulle jag aldrig ta bilen. Eller att vi fick mer möjlighet att arbeta hemifrån.
- Att kunna ha cykel på pendeln i rusningstrafik
- Att åka med bil till jobbet är oftast smidigast och effektivt om man har annat inbokad efter arbetsdagens slut. Sedan är distansarbete/hemarbete också bidragande till mindre utsläpp.
- Att åka på tvären i Huddinge tar tid. Rakt igenom med pendeltåg går fort med mellan de två pendeltågslinjerna tar det lång tid. Att åka från Huddinge C till Älvsjö för att byta och sedan åka tillbaka igen mot Skogås med andra tåget känns onödigt i tid. Skulle gärna ha hybrid eller elbil i stället för min bensin om det fanns förmånliga leasingavtal.
- Barnens fritidsaktiviteter påverkar behovet av att ha bil och komma snabbt till/från arbetet.
- Behöver hinna hämta/lämna barn på flera olika ställen
- Behöver ibland göra oförutsedda turer med bil i arbetet, samt lämnar barn på skola på vägen till arbetet
- Betalt busskort från arbetsgivaren. Det är inte ekonomiskt försvarbart idag att både betala för bilen och ett busskort.
- Billigare att åka kollektivt. Det är alldeles för dyrt idag. Nästan 1000 kr i månaden för att köpa månadskort.
- Billigare eller gratis månadskort. Annars betalar man för både parkering och SL kort om man bor i innerstan. Jag skulle definitivt åka kommunalt om jag vann något ekonomiskt på det.
- Billigare SL priser. Dyrt för så kort sträcka
- Billigare SL-biljetter
- Bo närmare.
- Bor lite utanför vanlig tät kollektivtrafik
- Bor på en ö med bilfärja och med urdålig kollektivtrafik vilket skulle göra det omöjligt för mig att komma till jobbet på annat sätt än bil
- Brist på parkeringsplats
- cykel som kan användas efter att jag åkt kollektivt till området
- Cykelbonus eller bidrag. Möjligen cykelutmaning med daglig inrapportering. Tillgång till dusch & omklädningsrum.
- Det enda som kan få mig att inte köra min dieselbil är om arbetsgivaren erbjuder ett förmånligt leasingavtal med en elbil som kan användas till och från arbetet, inom arbetet och privat. Samt att restiden med detta elfordon räknas som arbetstid. Jag har tre småbarn och min högsta prio är att försörja min familj och få vardagspusslet att gå ihop. Därav kommer jag aldrig byta 40–60 minuter förlorad tid med kollektivtrafiken (som är opålitlig) mot att ta bilen, som t.o.m. är billigare då jag inte är på kontoret mer än 3 dagar i veckan. Om framtida kommunhuset inte heller utökar fler bilplatser än planerat påverkar även detta hur attraktiv Huddinge Kommun blir som arbetsgivare för mig.
- Det finns ingen större klimatpåverkan av fossila bränslen och Sveriges utsläpp är försumbar i jämförelse med många andra länder.
- Det hade varit grymt om man kunde hyra/leasa en elcykel för billig peng och ta
- Det tar ju längre tid att cykla eller springa till jobbet, man blir svettig och behöver duscha så mera tid går åt. Ingå i arbetstid eller extra friskvård

- Eftersom elen i bilen räcker till resan blir detta det billigaste alternativet efter cykel. Ofta är det familjeaktiviteter direkt efter som kräver att man kommer hem snabbt.
- Eftersom jag måste hämta och lämna min son på förskola och ta mig till och från jobbet så måste jag ha bil. Jag kan heller inte byta till elbil då det inte finns laddningsstationer i mitt parkeringsgarage. Cykla blir alldeles för långt, likaså att gå. Om jag ska ta buss behöver jag ta flera olika mellan förskola och sen stationen.
- Egen motivation och planering av tex cykling.
- En bro över Drevviken?
- En kollektivtrafik som inte klappar ihop varje dag.
- fysiska förutsättningar
- Färre fysiska möten- möjlighet att arbeta och delta på möten hemifrån
- Förbättrad kollektivtrafik: En buss som åker på Huddingevägen, hela sträckan från Enskede till Huddinge kommer göra kollektivtrafiken till mitt förstahandsval för att resa till jobbet.
- Förmånligt avtal vid köp av vanlig cykel.
- Gratis kollektivtrafik Dyrt med bil och SL-kort
- Gångavstånd till barnens skola
- Har 3 barn och 15 aktiviteter som tar mycket tid. Måste alltid ha bil pga det
- Har bra cykelväg
- har olika arbetsplatser som måste pendla emellan
- har svårt att förflytta mig och skulle ha svårt att huvud taget kunna arbeta
- Hjälpt att byta till dubbdäck på cykeln.
- Inget, då det som krävs kostar för mycket. Det enda jag har just nu är resa med bil och ingen bor i närheten av mig nog för att börja samåka.
- Inte behöva ta sig mellan olika kontor i kommunen
- Jag använder bilen ibland för att jag behöver ta mig till olika möten under dagen och med bilen sparar jag mycket tid.
- Jag behöver ladda min elcykel där det är rumstemperatur.
- Jag bor så till att det skulle vara svårt/tar för lång tid att ta sig till jobbet utan bil.
- Jag bor ute i skogen, dålig kommunaltrafik. Lämna och hämta barn på skola, också med dålig kommunaltrafik.
- Jag cyklar stora delar av året men skulle jag få cykla på arbetstiden dvs att jag börjar cykla hemifrån när arbetsdagen startar så skulle jag nog kunna cykla mera även när det är minus grader (tar längre tid att cykla vid dåligt underlag).
- Jag cyklar så mycket jag kan oavsett årstid även om det blir bil de värsta dagarna (vädermässigt)
- Jag cyklar till jobbet och upplever att det fungerar bra.
- Jag lämnar eller hämtar barn på skolan. Det gör att det är mycket smidigare med bil, jämfört med kollektivtrafik eller samåkning.
- Jag skulle kunna investera i en elcykel om det ingick i friskvårdspengen.
- Jag åker redan en elbil
- Jag är tvungen att utgå från kontoret varje dag eftersom jag arbetar i fält. Det innebär att jag måste resa varje dag.
- Kollektiv trafik för mig skulle betyda nästan 90 minuter restid, plus flera bytte, och kollektiv trafiken är inte pålitlig för närvarande. Mitt enda sätt att komma på jobbet i tid är att köra bil. En elbil är inte aktuell heller eftersom min lön är låg och jag har inte råd med det.
- Kommer börja gå och cykla när båda knäna är opererade
- Kortare resväg
- Lämna hund så hinner inte
- Markant billigare månadskort för kollektivtrafiken hade gjort att jag tagit pendeln i stället.
- Med säker cykelparkering på jobbet, kan jag slippa bil alla dagar. I dag vågar jag inte lämna min lastcykel på arbetsplatsen, därav bil tre ggr/vecka

- Mer hemarbete
- Mer pålitliga pendeltåg, fler avgångar och billigare SL-kort.
- Minskad arbetsbelastning. Att ta bilen är mer tidseffektivt.
- Mitt uppdrag skulle inte kunna vara mer effektivt utan att ta mig mellan verksamheterna med min bil. Jag får ta den största kostnaden. Kommunen tjänar på detta då jag bättre hinner med att besöka och vara en närvarande chef.
- Möjlighet till att duscha på min arbetsplats samt förvara cykel på ett stödsäkert sätt
- När jag inte lämnar barn på morgonen längre.
- Om min hjärtsvikt skulle bli bra
- Personalen efterlyser ett låsbart cykelrum men rektorn hänvisar till problem med allt möjligt. Men om frågan kommer från elevhåll är det intressant och ska utredas...
- Plats inomhus att ställa cykeln vid Trångsundsskolan.
- Problemet för mig är att bussen som åker från mitt håll tar nästan dubbelt så lång tid som med bil. En expressförbindelse skulle vara guld.
- stöd för köp av cykelvagn för barn.
- säkra avgångstider d v s inga inställda avgångar p g a personalbrist!!
- Tillgång till fria däckbyten på cykel. Tillgång till fri cykelverkstad. Cykelförråd alt bra stolpar att kunna låsa fast cykeln inkl ram och däck.
- trivs med att åka bil
- under vintern så är det kallt, då är det skönt med bil.
- Utökad möjlighet att jobba på distans
- Åker redan elbil som laddas hemma av solenergi. Måste ha bilen eftersom jag lämnar/hämtar hund.
- Önskvärt med laddplats vid arbetet. I dagsläget finns laddplatser i Forellgaraget på plan 5 men det tar värdefull tid från arbetet att behöva gå dit och flytta bilen efter 3 timmar.

Vilket är det viktigaste skälet för ditt val av färdmedel till och från arbetet?

- 28 minuter bil på 90 minuter med lokaltrafik.
- Arbetsplatsen ligger nära motorvägar/ mycket hårt trafikerade bilvägar, därför inte trevligt att cykla.
- Att resa kollektivt tar för lång tid kontra att resa med egen bil. Använder dessutom bilen i tjänsten.
- Behöver frakta mina hundar till dagis, och då inget säkert sätt att förvara min cykel under dagtid finns, tvingas jag använda bilen.
- Behöver hem på lunchrasten till hundarna
- Behöver inte och vill inte ha bil.
- Behöver ta mig mellan olika kontor i kommunen
- Bekvämlighet
- bekvämlighet då det kostar lika mycket med bil som att åka kollektivt.
- Bekvämlighetsskäl
- Bekvämt
- Cykel är det klart bästa färdmedlet. Har cyklat till och från jobbet i alla år. Reser endast med SL under vintermånaderna och övriga månader enstaka ggr.
- Cykeln snodd annars hade jag cyklat sommarhalvåret
- Cykelväg förlängs betydligt på vintern samt oregelbunden kollektivtrafik (buss).
- Cyklar allt som oftast. Bilen hade gått snabbast med hälsoskäl och miljöskäl väger tyngre än marginell tidsbesparing för min del.
- Cyklar inte på grund av vägen hit inte är trevlig och finns ingenstans att ställa cykeln smidigt och säkert
- Delvis miljöskäl men jag är så van att åka kollektivt så jag tänker inte ens tanken att ta bilen.

- Det snabbaste sättet (när pendeltåget går). Ofta förseningar och inställda tåg så det går inte att beräkna tid för resa. Kan ta flera timmar enkel väg.
- Det är dyrt med både SL-kort och bil.
- Det är för halt att cykla, jag tycker inte om att ta bilen så jag åker pendeltåg.
- Det är inte långt mellan hem och arbete men det innebär tre byten och tar 50 minuter om jag åker kollektivt. Cykel är bäst, det ger motion är trevligt och miljövänligt. Tidsvinsten är så pass stor att det ger betydligt mer sömn vilket är en hälsovinst.
- det är kallt på vintern att promenera, då blir det hybridbilen i stället.
- Det är långt från min bostad (25 min gångtid) till närmaste pendeltåg.
- Dock tveksam till valet på grund av stora problem med kollektivtrafiken
- Dubblar restiden om jag åker kollektivt. Går inte ihop med familjelivet och aktiviteter med barnen.
- dålig buskommunikation på Gamla Stockholmsvägen, inga gångvägar från/till vårt hus. Barn i lågstadiet.
- Cyklar när jag kan (sommarhalvår) men vissa dagar inte möjligt.
- Enda gången jag tar bilen är om jag ska träna efter jobbet eller om jag ska på konferens, möten i jobbet.
- Enklast att ta buss eller cykla. Har dock inte hunnit få på vinterdäcken på cykeln, annars hade jag cyklat i stället för buss.
- Enklast, slipper trängsel i trafiken
- Finns ej parkering
- Finns ingen vits att ta bilen till jobbet när man bor så nära + parkering kostar mycket i förhållande till distansen till jobbet.
- Finns inget annat alternativ då jag inte äger en bil
- Flera olika byten, mycket trassel med tåg/bussar.
- Färdtjänst
- för dyrt att åka kommunalt
- För dåligt vintervägunderhåll för att cykla
- För låg lön för att ha råd med bil. En bil jag skulle behövt både på jobb och privat med en sjuk mor att ta hand om och skjutsa så hon kommer ut.
- Förseningar och uteblivna tåg i pendeltågstrafiken som inte aviserats på förhand. Dålig turtäthet. Går inte att förlita sig på pendeltågstrafiken när det finns en tid att passa.
- Förutsägbarhet - att jag vet att jag kommer fram på en viss tid. Det kan man tyvärr inte räkna med när det gäller kollektivtrafiken, eller snarare pendeltåget, numera.
- Går 4 dagar i veckan så använder bara bil 1 dag.
- Hade gärna sett ett bidrag till vanlig cykel och inte bara el-cykel.
- Hade SL biljetten varit billigare, så hade jag åkt mer buss. Min bil kör exakt samma sträcka som bussen.
- Har dåligt immunförsvar så åker inte gärna kommunala medel.
- har ingen bil och cyklar annars, men under vintern är det för halt/kallt.
- Har ingen bil på grund av att jag inte har en parkeringsplats och det är för dyrt att äga bil.
- har ingen bil, bekvämt att åka buss
- Har ingen bil, enklaste sättet att åka till jobbet
- Har inget körkort
- Har inget körkort.
- har inte bil och för långt att cykla (behöver byta om etc i så fall). Kommer troligt köpa bil och då börja köra i stället
- Har inte körkort
- Har inte körkort, äger ingen bil.
- Hinna till tider som man har bokat in efter jobbet
- Husdjur

- Hälsoskäl
- Hälsoskäl att jag går mycket. Miljöskäl och ekonomiska skäl att inte åka bil.
- Hämta/lämna på förskolan- hinner ej utan bil
- Hämtar dessutom min fru som jobbar i city.
- Hämtar och lämnar barn på skola. Tidsvinsten, samt osäkerheten i kollektivtrafiken. Går inte tågen kan jag inte hämta min dotter.
- Höga kostnader med trängselskatt, bensin och svårigheter med parkering. Hade annars tagit bilen till jobbet, vinner både tid och trängsel samt att kollektivtrafiken är oberäknelig nuförtiden, man vet aldrig när man kommer fram.
- Ibland samåker jag halva vägen
- icke fungerande kollektivtrafik
- Inga direktbussar från där jag bor
- Inställda tåg händer för ofta och skapar trängsel. Jag byter från tunnelbana till tåg. Byten tar tid.
- Jag behöver ta mig till jobbet och det är för långt att gå. Saknar tillgång till bil privat.
- Jag bor 1,5 kilometer från kollektivtrafik vilket skulle ta 20–25 minuter att gå.
- Jag cyklar gärna men ibland behöver man bil direkt efter jobbet.
- Jag har ingen bil, men även om jag hade det så skulle jag åka med kollektivtrafiken.
- Jag har problem med att gå pga. värk i lederna så de få gånger jag behöver vara på plats på kontoret är det enklast att ta bilen.
- Jag kör språkkurs på ljudbok medan jag kör vilket passar mig jättebra
- Jag älskar att cykla. cyklar även en del på fritiden
- Jag är lätt åksjuk, 1 minut på bussen får mig att må illa och ger mig extremt huvudvärk. därför föredrar jag bil.
- Jobbar hemifrån av både livspusselskäl men även av ekonomiska skäl då jag betalar enskilda resor i kollektivtrafiken. När jag haft månadskort har jag åkt till jobbet oftare.
- Kan arbeta under restid vid behov.
- Kan inte cykla på vintern
- kan inte lita på dom kommunala färdssätten att dom håller tiden och går som dom ska.
- Kan jobba på väg till jobbet-svara på mail och kan sova på väg hem, därför åker jag pendel.
- Kan jobba upp emot 2h på tåget i stället för om jag skulle åka bil
- Kollektivtrafik (= pendeltåg) som inte fungerar som de borde.
- Kollektivtrafiken är opålitlig. Försenade/inställda avgångar allt för vanligt.
- Krångligt sätt att ta sig kollektivt till jobbet trots snabba bussar till slussen tex
- Kunna frakta saker mellan mina arbetsplatser
- Kör elbil.
- Lathet och brist på karaktär
- Lathet, har ej bytt däck på cykeln.
- Lämna och hämta på skola och förskola varje dag.
- Lämnar barn till skola på vägen till arbetet
- Men även hälsa och miljö är väldigt viktiga aspekter.
- Mer avkopplande.
- Min plan är att cykla under sommarhalvåret. Både för miljön och hälsan
- Mycket förseningar med pendeltåget.
- Mycket inställda tåg. Hämtar barnen så måste vara i tid.
- Mycket opålitlig kollektivtrafik (pendeltåg)
- När det inte är för kallt (-5 och lägre) cyklar jag. Det kräver också att jag kan ladda min cykel inomhus. Om det inte är förseningar åker jag pendel.
- När det inte är plogat på vintern så går det inte att cykla. Om jag inte känner till hur väglaget ser ut längre fram eller på hemvägen så avstår jag ibland från att cykla för att inte riskera att fastna.

- När kollektivtrafiken fungerar dåligt är den ett väldigt opålitligt alternativ som gör mig sen till möten. När det dessutom är trångt i kollektivtrafiken finns inte möjligheten att nyttja restiden för arbete.
- Oberäknelig kollektivtrafik
- Ofta strul med kollektivtrafiken!
- om det fanns bättre cykelvägar från Kungsholmen till Huddinge skulle jag kanske ta elcykeln. Eller om SL fick för sig att lägga ned linje 726, då skulle jag köpa elcykel eller byta jobb.
- opålitlig kollektivtrafik
- Opålitlig kollektivtrafik.
- opålitliga pendeltåg som alltid är korta, stor trängsel. oro för smittorisk
- Oregelbunden och opålitlig kollektivtrafik är stort problem
- Orkar inte cykla och har inte körkort
- Osäker spårtrafik, ofta förseningar och inställda tåg
- Passar mig bäst då det inte medför behov av att byta kollektivt färdstätt.
- Pendeltågstrafiken är opålitlig + tar 20 min längre tid att ta sig till jobbet.
- Pga av försämrade busstider i Botkyrka/Huddinge från och med 10 december 2023 så blir det mindre fördelaktigt att åka kommunalt, nytt blir i stället indragna busslinjer och längre bussresor, uppmuntrar inte direkt till att vilja fortsätta att åka kollektivt...tvärtom.
- Praktiskt
- Ska till många olika platser i tjänsten
- Skulle gärna cykla mer för att undvika trängseln i kollektivtrafiken och ev tågstopp
- Skulle åka kommunalt oftare om man kunde lita på pendeltågen (och anknytningsbuss)
- Skönt att kunna arbeta på bussen
- Skönt att slippa stressen i kollektivtrafiken (byte mellan), försenade tåg mm. Mår bra av att ta det lugnt på väg till jobbet och planera inför dagen.
- SL går ej att lita på
- slippa sita i bilköer och få egen tid
- Smidigast
- Smidigaste sättet för mig
- Smidigaste sättet.
- Smidigt, slipper köra i rusningstid och riskera att fastna i köer. Vill ändå betala för ett månadskort för resor utanför arbetstid.
- Smittorisk i kollektivtrafiken
- Som jag skrev: jag hade mer än gärna åkt buss till jobbet. Men det har ni tvingat mig att sluta med eftersom bussarna till Ådram endast går sex gånger per dag. Så skamligt för alla som bor i Ådram. Om ni visste hur mycket biltrafiken i Ådram ökat i och med detta korkade beslut.
- tar alldeles för lång tid och ofta vet jag inte när jag slutar.
- Tidsvinst om pendeltågen går som de ska.
- Tillförlitligt, vet exakt hur lång tid resan tar. Påverkas aldrig av köer el problem i kollektivtrafiken. Och det är roligt att cykla.
- Tillgången till kollektivtrafiken ok men många inställda och försenade tåg gör det inte tillförlitligt.
- Trots att jag bor och arbetar i samma kommun - Huddinge- så skulle jag behöva gå hemifrån 0645 och då inte vara på mitt kontor förrän tidigast 0815 om jag åkte med kollektivtrafik - med 2 byten och långa gångsträckor. Nu kan jag ta bilen och åka hemifrån 0725 och vara på kontoret i god tid före åtta oavsett trafikläge.
- Tryggt
- Uppskattar kombinationen av att få lite promenad och lästid på vägen.
- Valt att inte äga egen bil.
- Vi har bara en bil och min man använder bilen
- Vid kollektiv resa finns det risk för smittsjukdomar.

- Vid väderlek då buss är möjlig, stannar inte alltid bussen och tar upp mig och ibland när den stannar faller chauffören inte ut rampen och jag lämnas kvar på hållplatsen.
- Vill ej och har ej råd med bil, därför pendeltåg, dessutom bekvämt
- Vill inte ha bilen på skolans p-plats
- Vill inte köpa bil.
- Vill åka kollektivtrafik vilket jag gör ca 3 dagar i veckan. Tvungen att ta bilen ibland pga för dålig stabilitet i pendeltågstrafiken
- Väder och vind
- Åker helst pendeltåg men tar bilen när pendeltåget krånglar
- Åker kollektivt trots eländig tid och förseningar för miljöns skull. Tar bilen då det blir sent kvällsarbete eller jag ska åka mellan olika kontor/skolor under dagen
- Åker med kollega och kan avhandla en del frågor på vägen
- Åker mest kollektivtrafik för det är skönare och ger mig en lugn stund
- Åker ofta till fältkontoret dit det saknas rimliga kollektiva färdmedel. Har mycket utrustning, ryggsäckar, stövlar, kängor, regnkläder.
- Äger ingen bil, därför åker jag buss och pendeltåg till och från jobbet
- Äger ingen bil. Men hade tagit bussen ändå. 1. bra för miljön, 2. smidigt att slippa parkering och parkeringsavgift. 3. bilköerna genom Huddinge är galna. Dom vill jag inte sitta i.
- Äger inte bil
- Äger inte en elcykel som tyvärr är för dyr för mig just nu.

Skulle du vilja arbeta mer flexibelt?

- 50%ish som det är nu är lagom
- Alla möten kunde vara digital.
- Arbetar 2–3 dar i veckan flexibelt. Går jättebra.
- Arbetar 3 dagar på plats, och 2 dagar hemifrån. Lagom.
- Arbetar edan flexibelt
- Arbetar flexibelt idag, så det funkar för mig
- Arbetar i skola.
- Arbetar på mellanstadiet i klass
- Arbetar redan flexibelt
- Arbetar redan flexibelt.
- Arbetar redan fullt ut flexibelt
- Att arbeta flexibelt innebär färre resor, bättre för miljön och mer tid i livet.
- Att jobba hemifrån 1–2 dagar/vecka passar mig bra. 3–4 dagar/vecka vill/behöver jag vara på plats på kontoret
- Beror på vad som menas med flexibelt, jag kan tänka mig att jobba flexibelt och gå runt på enheter som jag har god kunskap om och som intresserar mig, det skulle vara roligt och utvecklande. Men jag vill veta vart jag ska vara större delen av tiden, det blir lätt en ohälsosam stress att inte veta vart man ska vara eller om man inte vet om man får vara på samma plats hela dagen utan plötsligt får byta arbetsplats (om det upprepas ofta oft
- Definierar distans som flexibelt men även möten utanför kontoret
- Det fungerar bra som det är just nu.
- Det är ett eget val att som chef vara på plats när elever och personal som inte kan jobba på distans är på plats. På loven jobbar jag ofta på distans.
- Det är jättebra som det är idag.
- Det är lagom nu
- En del jobb som planering, skriva rapporter och vissa möten via teams skulle vara bra att kunna utföra på distans.

- För min del gäller det när jag har möten på annan plats än kommunhuset, eller tex konferens/utbildning.
- Gruppen behöver ha en god sammanhållning. Ser hellre att arbetsgivaren styr upp så att man kan ha aktivitetsbaserat och att vissa avdelningar bara är välkomna vissa dagar på kontoret. Då skulle bilplatserna och kontorsplatserna kunna räcka till.
- Gör det redan
- Gör det redan i tillräcklig utsträckning.
- Gör redan det! Jobbar hemma halva tiden. Samt har mycket externa möten inne i stan.
- gör redan detta
- har den flexibilitet jag behöver
- Har goda möjligheter att arbeta på distans efter behov.
- Har idag ingen fast arbetsplats vilket är för flexibelt
- har ingen åsikt i detta, det skulle i så fall vara kortare arbetsdagar eller färre dagar i veckan
- Har möjlighet att arbeta hemifrån 49% av tiden. Det tycker jag är en rimlig avgränsning.
- Har möjlighet men tillåts ej av arbetsgivare av någon konstig anledning
- Har redan möjlighet till det
- Har två deltider så jag arbetar redan på två platser
- Hemifrån.
- Ingår i tjänsten att vara på olika adresser under en arbetsdag och arbetsvecka. dock inget jag tar upp som tjänsteresor vilket jag kanske borde
- Ja absolut är att kunna arbeta flexibelt mycket positivt. När du har kollektivtrafik som inte fungerar. Enligt forskningresultat ger flexibelt arbete mer utkastning och en bättre arbetsmiljö bla.
- Jag arbetar flexibelt, vissa veckor mer andra veckor går det inte. Viktigaste är möjligheten att själv avgöra utifrån de arbetsuppgifter man har.
- Jag gör det när det passar tidsschema och arbetsuppgifter.
- Jag har ingen synpunkt. Jag befinner mig där jag förväntas i jobbet.
- Jag har möjlighet att planera mig tid efter skoltid så det funkar
- Jag har redan ett mycket flexibelt arbete
- Jag jobbar redan ganska flexibelt med tanke på att vi kan arbeta 2 dagar hemifrån vid behov.
- Jag kan arbeta flexibelt så som jag önskar
- Jag skulle gärna arbeta hemifrån. Det gör vi aldrig, även fast vi har kontorsarbete.
- Jag skulle vilja KUNNA arbeta mer flexibelt. Inte säkert att jag alltid väljer det men bara möjligheten ger en känsla av frihet som är värdefull.
- Jag tycker att jag kan arbeta flexibelt i den utsträckning jag vill och kan för att kunna utföra mina arbetsuppgifter.
- Jag tycker det är en bra fördelning för närvarande.
- Jag är nöjd med dagens möjligheter och är medveten om förutsättningarna.
- Jag är nöjd som det är.
- Jobbar en dag hemifrån och vill ha det så
- Jobbar nära arbetsplatsen efter bytt för ett par år sedan.
- Jobbar redan flexibelt eftersom jag har verksamhet på fler adresser samt vid åker på möten till gymnasietorget eller Kommunalvägen (kommunhusen).
- Jobbar redan flexibelt så mycket jag kan
- Just jag arbetar hemifrån 2 ggr per vecka, mina kollegor bara 1 gång per vecka. Sen är arbetet flexibelt för att vi reser omkring i kommunen på möten och hembesök
- Kan göra det redan
- Lagom flexibelt som det är nu.
- Men vi arbetar ganska flexibelt efter pandemin.
- möjligheten finns

- Nöjd som det är
- Om att arbeta flexibelt menas att man kan jobba hemifrån så anser jag att mina förutsättningar är fullgoda.
- Om det inte är arbete hemifrån som avses utan på annan arbetsplats än den jag är placerad på så finns inte behovet.
- om möjlighet finns i arbetsbörda, planering etc
- Redan idag jobbar vi flexibelt och det trivs jag väldigt bra med.
- Redan nu ganska flexibelt. Alltid en hemmadag i veckan och möjligheter till flera vid behov.
- Skulle föredra 60% distans och 40% fysiskt men det finns krav på att man närvarar i väldigt stor utsträckning.
- Skulle gärna arbeta hemifrån 1 dag per vecka.
- Skulle gärna jobba mer i Huddinge centrum Paradistorget då det är närmre hem
- Skulle vilja kunna arbeta hemma ibland. Mycket går digitalt.
- Svårt att förstå vad flexibelt betyder i det här fallet. Jag arbetar på kontoret på Förrådsvägen eller hemifrån. Har inte behov av mer flexibilitet än så.
- Tycker att det är tillräckligt flexibelt. Jobbar oftast hemma 3 dagar vecka, 2 dagar på kontoret, ibland på andra ställen ute i verksamheten.
- Vi arbetar på olika platser i kommunen
- Vi har frihet att bedöma hur vi vill arbeta.
- Vi har möjlighet att jobba hemifrån 50% vilket jag tycker är lagom
- Vi ska vara på kontoret 3 dagar i veckan. Funkar bra.
- Viktigt att träffas fysiskt också
- Vore bra om vi kunde arbeta oftare hemifrån, 1–2 ggr/månad.
- Är nyanställd, har inte gjort det än.
- Är nöjd
- Är nöjd med att jag har flexibiliteten redan.
- Är nöjd med den möjlighet som finns nu
- Är nöjd med hur det är nu
- Är nöjd med hur jag har det idag

Övriga synpunkter.

- Alla som är anställda inom offentlig verksamhet borde få gratis eller bidrag för att åka kollektivt eller bidra till köp av cykel och cykelutrustning. Ett sorts miljö bidrag ungefär som friskvårdbidraget.
- Anser att arbetsgivaren borde bekosta service samt vinterdäck till privat cykel
- Anser att det är våra politiker som ska se till att medarbetare kan komma miljösäkert till arbetet. Det ska inte våra chefer på arbetsplatserna ansvara för. Sen måste det bli en klar förbättring av kommunala färdmedel. Göra det till ett bra val i vardagen. Idag väljer många bort det på grund av för mycket strul, förseningar uteblivna turer m.m.
- Att det via Benify eldyl skulle finnas möjlighet att köpa movingo-kort resa med mälartåg. skulle bidra till att jag åkte bil vid färre tillfällen.
- Att kunna arbeta flexibelt gör att jag tjänar tid, blir mer effektiv, tränar mer, stressar mindre. Jag åker när jag kan kollektivt under icke rusning för att behöva trängas och bli sjuk. Om jag skulle behöva vara fler dagar på kontoret skulle jag åka bil ibland i stället för kollektivt.
- Av fysiska själ motionerar jag inte så det är inget som något kan påverka att jag skulle göra mer eller som kan kopplas till analys av mitt färd sätt.

- Bra att ni uppmärksammar detta!
- Bra enkät, det behövs arbetas med miljötänkande utifrån ett helhetsperspektiv mycket mer. Miljöplan behöver vara känd i hela Huddinge kommun.
- Bra med den här undersökningen
- Bussar ska vara anpassade efter arbetare inte bara efter förskolebarns resande vilket är fallet till vår närmaste skola/busslinje
- Bussen fungerar inte bra o har dåligt schemalägg.
- Bättre belysning på cykelbanan mellan Flemingsberg och Huddinge C
- Bättre cykelvägar i Stockholms innerstad och Huddinge samt billigare kollektivtrafik - men framförallt en bättre fungerande kollektivtrafik är min önskan (och säkert många andras).
- Bättre och varmare väder skulle få mig att cykla oftare till jobbet. Det är oftast dåligt väder och för kallt för att cykla. Kollektivtrafiken kan man inte lita på att den går i tid heller.
- Börja tidigt för att förbereda nya resvanor när vi flyttar till nytt kommunhus. Då är det lättare att bryta en vana.
- Cykelparkeringen vid min arbetsplats är dåligt skött (vid Sågbäcksvägen 2). Det samlas mängder med vatten där, och om det har regnat under dagen kan man inte vara säker på att kunna nå sin cykel torrskodd när man ska cykla hem. Jag har påpekat detta till HUGE samhällsfastigheter, utan att det har gett resultat. Om kommunen menar allvar med att uppmuntra sina anställda att cykla borde även detta klagomål tas på allvar.
- Cykla till och från arbetet på arbetstid skulle vara ypperligt!
- De faktorer som främst gör att jag tar bilen: Att vårt barn fick plats på skola 3km bort i stället för på den 900 meter gångväg bort (född 2013). Att det inte finns möjlighet att duscha på jobbet.
- De som behöver bil för att få sitt privatliv att fungera kanske inte har råd att både ha bil och busskort. att man då har en plan för att hjälpa klimatet som gör att det blir svårare att parkera vid sitt arbete får stora ekonomiska konsekvenser för många medarbetare.
- Den dagen det är problemfritt att åka pendeltåg och buss utan förseningar då ska ja fundera på att åka kommunalt. Som det ser ut idag med förseningar och inställda turer så påverkar det arbetsrelaterade stressen av att känna att du ofta blir försenad och att det påverkar kollegor i sin tur.
- Den omstrukturering som skett på KSF Samhällsbyggnadsavdelning till flexibla arbetsplatser har tyvärr inte uppmuntrat att ex cykla till jobbet, eftersom utrymmen för att förvara privata kläder och tillhörigheter har minskat avsevärt. I samband med omstruktureringen fanns det en stor möjlighet att förbättra och uppmuntra ytterligare till andra resesätt, men ingenting har gjorts för det. Initialt tror jag att det snarare lett till att fler väljer att inte åka in till jobbet, oavsett om det sker med bil eller cykel.
- Det finns redan välbyggd och strukturerad cykel och gång väg på min rutt , tacksam för det .
- Det skulle vara bra om vi som jobbar på Huddinge Samhällsfastigheter kunde få hjälp med att köpa elcykel.
- Det vore väldigt bra om kommunen tog aktivt ansvar kring miljö kopplat till arbetstagares resande. Ekonomiskt bidrag skulle stötta många att ta mer miljövänliga alternativ. Sedan bör kommunen också ta ett ansvar kring infrastruktur samt ha dialog med regionen om möjlighet till bättre kollektivtrafik för att minska på bilpendling. Om Huddinge ger arbetstagare bättre förutsättningar kommer fler ha möjlighet att välja mer miljövänliga alternativ.

- Det är ganska många som är beroende av bilen för att ta sig till/från arbetet som inte bor i Huddinge kommun. Det finns betalparkering som inte är öppen då jag börjar min arbetsdag (börjar oftast 6:30, parkeringen öppnar kl 7), är därför beroende av P-hus med P-skiva. Upplevelsen är att Huddinge Kommun som arbetsgivare har en negativ attityd gentemot oss som behöver ta bilen till jobbet. Arbetar man dessutom på tider som inte innefattas av betalparkeringen blir det inte enklare. Min upplevelse är att bilisterna är de nya rökarna, det ska vara svårt att ta bilen till sitt arbete. Nu har jag ändå turen att ha paradisgaraget i närheten av min arbetsplats, annars vet jag inte vad jag hade gjort. Huddinge Kommun vill även vara en attraktiv arbetsgivare, där torde det ingå att underlätta för all personal att ta sig till arbetet.
- Det är tråkigt när man har en lokaltrafik som fungerar så dåligt. Att man blir tvungen att ta bilen för rädsla att inte komma i tid.
- Distansarbete innebär mindre klimatutsläpp. Det skulle underlätta om arbetsgivaren kontakter SL för att påpeka vikten av att problemen med pendeltrafiken löses.
- dåliga vägar och trånga och mycket begränsat låg i hastighet, finns inte så mycket alternativ att välja samt gör trafiken mycket trögare, det finns inga förbättringar i de vägar i Huddinge kommun vilket det gör mer sämre för miljön.
- Förbättra kollektivtrafiken för dem som arbetar i er Kommun Huddinge b la mycket som behöver förbättras i kommunen.
- Förbättringar gällande busstabeller (att bussar går oftare samt att pendeltåget inte strular) SL under all kritik.
- Förmånscykelerbjudande vore bra
- Hade varit bra om man kan låna bil vid Huddinge centrum och åka vidare dit jag ska under dagarna. Hade kunnat åka pendeltåg då
- Hjälp med byte till dubbdäck på cykel saknas som alternativ ovan. Viktig åtgärd för att få folk att cykla till jobbet.
- Huddinge kommun behöver en gemensam bilpool - det är inte hållbart att varje förvaltning ska ha egna bilar. Det leder till många resor med privata bilar vilket kostar kommunen milersättning, samt att resor som egentligen skulle behövt göras av verksamhetsskäl inte blir av pga stora avstånd med kollektivtrafik.
- Huddinge är geografiskt stort och jag använder min privata bil i tjänsten för att det krävs för att kunna ta mig mellan adresser och möten under arbetstiden då dessa bokas in på olika platser runt om i kommunen. Restiden med andra färdmedel skulle ta för mycket av min arbetstid för att det skulle vara effektivt.
- Huddingevägen är en stoppkloss. Att ta sig över den till fots eller med cykel tar lika lång tid som resten av resan. Efterlyser bättre överfarter sträckan längs med Stuvsta.
- Huga kunde ha fler vanliga tjänstecyklar (behöver inte vara el-cyklar) och uppmuntra att cyklarna används i stället för att boka bil för möten mm. Huga skulle även kunna ha olika sorters cyklar till till exempel sommarjobbare så de känner sig mer oberoende och för att minska resor för att hämta och lämna icke bilburen personal.
- Huruvida man tar sig till och från arbetet har inte bäring på vad som minskar utsläppen. För mycket fokus ligger på det, bättre att titta på tex uppvärmning i kommunala lokaler, och skolor, eller kanske titta på radon i olika fastigheter.
- Jag behöver gratis parkeringsplats, då jag tvingas köra bil. För utan detta så blir det för dyrt att arbeta i Huddinge kommun.

- Jag borde cykla mer, är det inte för blött, eller kallt så är det för varmt eller så har man ont i ett knä eller har inte tid. Har man dessutom betalt SL-kort för 30 sammanhängande dagar så vill man nyttja det.
- Jag cyklar till jobbet och tycker att det fungerar bra med cykelgarage, omklädningsrum etc. Känner dock en oro inför att det inte kommer vara lika bra på den punkten i vårt nya kommunhus.
- Jag föredrar cykeln framför både bil och kollektivt på sommarhalvåret. På vintern cyklar jag inte och reser oftast kollektivt men opålitlighet (i tidtabell och restid) gör att jag vid fler tillfällen än jag önskar behöva, väljer bilen framför kollektivtrafiken (passa tider för hämtning/skjutsning av barn).
- Jag hade cyklat till jobbet om det funnits ett cykelrum att låsa in cykeln på
- Jag har provat cykla till jobbet några gånger, men har inte fått in det på en fast rutin. Planen är att ta upp det en gång i veckan efter vintern.
- Jag jobbar i skolan så det är svårt att flexa. Jobbigt även om man bor längre ifrån jobbet med att ta sig fram med kollektivtrafik eller pendeln. Pendeln är ibland icke fungerande eller tas ur trafik och bilar., många köer på motorvägen.
- jag personligen bor på landet, 3,4 km grusväg till asfalt, dåligt plogad och sandat vintertid. Cykelbanor finns-bra men låsbara ställen för ex elcykel finns ej
- Jag skulle gärna se att vi var ännu frikostigare med att arbeta hemifrån för de som har möjlighet till det i sina yrken (så att vi inte reser för resandets skull). Förstår att det skulle vara dyrt, men om kommunen skulle ha möjlighet att ge bättre rabatt på kollektivtrafiken (det Benify erbjuder är inte billigare än att köpa ett årskort själv via SL) så skulle det kunna ge en ekonomisk vinning i att åka kollektivt.
- Jag skulle helt sluta använda bil om pendeltågen fungerade som de ska! Som det är nu litar man inte på att man kommer fram men måste ändå betala dyra pengar. Bättre att ta bilen då tyvärr
- Jag skulle i dagsläget inte söka arbeta i Huddingekommun eftersom kollektivtrafiken fungerar så undermåligt - betydligt sämre än när jag började i kommunen för 7 år sedan.
- Jag skulle kunna tänka mig att cykla men Dalarövägen är inte lämplig att cykla på, tyvärr
- Jag skulle önska att kommunen tog ännu mer hänsyn till miljö och klimat vid upphandling samt att det vid konferenser alltid serverades klimatsmart mat, tex vegetariskt.
- Jag som hyr elcykel varje månad tycker att det hade varit toppen om man premierade detta färdssätt till jobbet genom att man får rabatt på den typen av tjänster. Även rabatt på SL-kort hade varit uppskattat
- Jag tycker arbetsgivaren borde betala SL-kort för varje medarbetare. Jag använder mitt privata SL-kort varje dag i jobbet, hade inte alla handläggare haft sina egna privata SL-kort så hade inte de 4 kort som finns på kontoret räckt till åt alla handläggare som gör hembesök varje dag och reser med SL-trafiken.
- Jag tycker att det är väldigt bra att kommunen genomför den här undersökningen och jag önskar verkligen att kommunen ska premiera oss som gör en insats för klimat- och miljön varje dag genom att cykla, köra elbil, gå eller åka kommunalt till arbetet varje dag.
- Jag tycker att man borde göra om systemet med parkeringsavgift för personalparkering så att man betalar per dag man parkerar och inte en fast (låg) avgift. Nuvarande system uppmuntrar de som kör bil till jobbet att fortsätta med det och de som annars tagit bilen ibland att göra det varje dag.
- Jag tycker att medarbetare ska ges möjlighet att arbeta under sin resväg och få betalt för resor till och från arbetet.

- Jag tycker cyklister är ett otyg i trafiken
- Jag tycker det är viktigt med klimatmål men man får heller inte glömma att ibland måste man ha bil och det är inte alltid miljövänlig bil är möjlig att köpa ekonomiskt tyvärr. Cykla och gå i all ära, men det är inte alltid det fungerar heller.
- Jag tycker inte att arbetsgivaren ska försöka påverka hur de anställda reser till jobbet.
- Jag upplever att cykelvägarna är i betydligt sämre skick denna vinter än för ca 2 år sedan. Det leder till färre cykelresor på vintern.
- Jag är väl medveten om att jag bör åka kommunalt eller cykla till arbetet. För mig handlar det helt och hållet om att logistiken ska gå ihop och den tidsbesparing som jag gör genom att ta bilen till arbetet. Jag är dock väl medveten om att det är klimatosmart men har svårt att hitta en annan praktisk lösning som går ihop med mitt privatliv.
- ju högre arbetsbelastning desto mindre möjlighet att tänka på det mest miljövänliga alternativet, då blir det i första hand det mest tidseffektiva alternativet.
- Jättebra att denna undersökning görs. Jag hoppas att ni kan se till att vi i Ådram kan få tillbaka våra bussturer igen.
- Klimatmålen är baserat på fel grund. CO2 är inte ett problem. Fossilbränsle är heller inte ett problem. Kommunens satsning på elbilar är både ekonomiskt ekologiskt problematisk. Låt oss följa vetenskap i stället för politiserade trender.
- Kom ihåg rörelsehindrade ska ha möjlighet till att arbeta
- Kommentar ang tidsvinst att välja att åka kollektivt. När pendeltågen går som de ska är det en tidsvinst.
- Kommunen borde bjuda på årsbiljetten (hela summan) för att minska utsläppen. Sälja hälften av tjänstebilar och anställ fler. Då hinner personalen med sina arbetsuppgifter när de reser kollektivt.
- Kommunen bör subventionera/sponsra de som privaleasar elbilar med tex, gratis laddning på arbetsplatsen eller andra kommunala anläggningar med laddstolpar. Det skulle få flera att skaffa elbil.
- Kommunen som arbetsgivare kan satsa så mycket mer på att anställda ska använda miljövänliga alternativ som transportmedel, ffa genom cykling. Dels genom att ge bättre förmåner till dem som cyklar i form av exempelvis möjlighet till service av cykel. Sen behöver kommunen arbeta med att främja cyklisternas infrastruktur. Lyssna på Krister Isaksson i denna fråga.
- Kul att detta görs!
- Leasingavtal på vanlig cykel (inte el!) vore fantastiskt om Huddinge kommun kunde ordna.
- Lånar gärna elbil vid behov av flytt av utrustning
- Lägg inte energi på påhittad klimatpropaganda
- Med alla hänsyn tagna så reser jag så billigt, miljömässigt och tidseffektivt jag kan de dagar jag inte jobbar på distans hemifrån. Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv så skall alla som kan jobba så mycket hemifrån som möjligt.
- Mer flexibel arbetstid!!!
- mer rabatt på förmånsmenyn som gäller färdmedel, busskort, el cykel, ladd station. Mer hjälp från kommunen.
- Miljövänlig bil till och från jobbet skulle uppfylla miljökraven och underlätta jobbet
- Min familj behöver bilar för att få vardagen att gå ihop både jobbmässigt och privat. Distansarbete underlättar mycket.

- Min uppfattning är ändå att de som har möjlighet cyklar redan i stor utsträckning och många använder det kollektiva. Vi som bor utanför dessa möjligheter eller behöver förflytta oss mycket privat åker bil. Jobbar i skola.
- När får SL en extra tågagn för cyklar? Har sett att det finns cykelvagnar i Köpenhamn. Borde vara dags för Stockholm att få det med.
- När kollektivtrafiken blir sämre och sämre blir det tyvärr omöjligt att resa hållbart. Arbetsgivare borde ställa högre krav på SL att sluta dra in busslinjer mm.
- Om Huddinge kommun arbetade för en bättre och mer utbyggd kollektivtrafik i kommunen så vore det mkt bra - senaste åren blir det snarare sämre.
- Om jag kunde förvara cykeln på jobbet i en låst bod skulle jag kunna tänka mig att cykla hit med vanlig cykel och åka kommunalt hem.
- Om man kunde betala hälften av månadskortet vore bra.
- Om min restid till arbetet skulle vara betald tid så är det möjligt att jag skulle kunna avstå från att använda min bil. I nuläget är min tid högt värderad av mig och min familj vilket gör att jag prioriterar hur snabbt jag kan komma hem till mina barn och familj. Nuvarande kollektivtrafik känns omöjlig att använda sig av.
- Om syftet med denna enkät är att få flera att gå/cykla/åka kommunalt till sin arbetsplats så är väl det bra. Det ni behöver ta i beaktande är att alla inte kan ställa om till något av ovanstående. Att tvinga personal att jobba hemma eller att inte ha möjlighet till att åka bil till sin arbetsplats kan göra att personal får det sämre och i värsta fall slutar. Att man i kommunen projekterar det nya kommunhuset utan parkeringsplatser är ett sådant riskmoment. Föräldrar och medarbetare som är beroende av sina bilar kan komma att söka sig till andra arbetsgivare. Det kan också leda till ett arbetsmiljöproblem med att man tvingar folk till att jobba hemma. Det passar inte alla. Att man också höjer priser och lägger ner linjer på kollektivtrafiken när man vill få flera att välja kollektiva färdmedel är svårt för mig att få ihop.
- Pendeltågstrafiken behöver utvecklas i Stockholm. Det måste bli möjlighet att ta med cykel. Trevligare tåg. Tätare trafik.
- Pendeltågstrafiken är opålitlig. Önskar att kommunen kunde kompensera för skillnaden för kostnad för uppgradering till SJ-biljett så alternativ finns att ta alla tåg som avgår/ankommer Flemingsberg.
- Problem med pendeltågen spelar roll för att jag åker bil till jobbet.
- På min arbetsplats verkar många tycka att det är självklart att köra bil till jobbet och i tjänsten. Helt oreflekterat och utan ngt som helst miljötänk. Har tidigare jobbat på statligt verk, där var det ingen som körde bil till jobbet trots att arbetsplatsen låg i förort norr om stan. Är mycket förvånad över den låga medvetenheten hos mina arbetskamrater här i Huddinge jämfört med den på det statliga verket. Där fick vi inte köra egen bil i tjänsten och vi skulle alltid åka kommunalt om det var möjligt. Ingen har pratat med mig om att det i Huddinge finns kommunala lånecyklar eller att det finns en miljöpolicy för tjänsteresor.
- Regionen måste satsa på att förbättra kollektivtrafiken: En buss som åker på Huddingevägen, hela sträckan från Enskede till Huddinge kommer göra kollektivtrafiken till mitt förstahandsval för att resa till jobbet.
- Reser med färdtjänst
- Resvanor kan ju ofta bero på hälsoskäl. Förslitningar i kropp, artros mm
- Se över cykelbanenätet. Namnge cykelbanorna med namn eller nummer vilket underlättar bl a vid felanmälan när man vänder sig till kommunen. Att se till att trafiken

blir säkrare genom att bygga bättre vägar behövs ibland även om det skulle öka trafiken marginellt. Om Stockholmstrafikanterna följde trafikreglerna i stället för att köra utifrån hur högt blodtryck de har så skulle utsläppen även kunna minska radikalt även om de inte tar cykeln. Inne i Sthlm centrum så är cyklisterna lika stressade som bilisterna.

- skulle vara bra om man fick riktigt bra rabatt vid inköp av elcykel, där vinterdäck och dess byte ingår.
- SL kortet via benify ska vara förmånligt men det är billigare att köpa årskort direkt via SL. 849kr ist för 878 kr. Crazy.
- Snälla börja sopsalta era cykelvägar. Det är det som hindrar mig från att cykla på vintern. Vissa sträckor saknas också cykelvägar (när jag ska till barnens aktiviteter). Bygg inte fler parkeringsplatser nära arbetsplatser. När det saknas åker folk kollektivt i stället.
- Som cyklist året om anser jag att det behövs bättre snöröjning och halkbekämpning under vinterhalvåret i Huddinge kommun.
- som nämnt tidigare, busshållplats vid Glömstahallen i båda färdriktningar för Buss 172, VÄLDIGT VIKTIGT
- Säkrare och bättre förvaring av cyklar behövs. Jag har en elcykel som kostar 20 000 och man kan inte ställa den ute på vissa områden. Vill helst ha med mig i lokalen, vilket är okej på vissa ställen.
- Till Glömstaskolan behövs säkrare gång och cykelvägar för eleverna då väldigt många idag blir skjutsade med bil då det både saknas säkra övergångsställen och en närmare busshållplats.
- Tycker anpassningar bör göras utifrån folks resväg vid strul av lokaltrafiken. Exempelvis snökaos.
- Tycker kommunen kan ha vassare mål för klimat och hållbara resvanor än vi har idag! En del flyger ju till och med i tjänsten!?! Borde vara förbjudet ju!
- Under punkten om man skulle cykla mer om det fanns möjligheter att låsa fast cykeln under tak skulle jag vilja tillägga att det är ännu viktigare att kunna ta in cykeln i låst utrymme då elcyklar är mycket dyra (15-30000).
- Vad gäller att underlätta för cykling så är ombytesmöjligheter och förvaring/torkning av kläder samt förvaring av t.ex. cykelväska ett måste. Med små skåp (som vi nu fått i kommunhuset) är det svårt att rymma allting. Har man en längre cykelväg där ombyte och dusch krävs så måste dessa kringfunktioner fungera, annars går det inte. För mig blir alternativet att jobba hemma i större utsträckning.
- Verksamheten borde upplysa om miljövinster och ge stimulans för dem som inte använder bilen till och från arbetet. Det behövs tätare/bättre kollektivtrafik, billigare SL-kort, fler infartsparkeringar. Åtminstone under en period ge ett ekonomiskt stöd tills man vänjer av sig att ta bilen till och från jobbet. Främst behöver vi utbildning inom hållbarhetsfrågor.
- Vi har inga laddplatser på Mörtviksskolan och det saknas verkligen. Vi lär ju eleverna om klimatmålen och hållbar utveckling så konstigt att vi inte föregår med gott exempel då?
- Vi är flera personer som kör elbil till jobbet men vi saknar inte Elstolpe!!
- Viktig undersökning
- Viktigt med ett aktivt arbete mot klimatmål. Tog nattåg på den enda tjänsteresan jag genomfört detta år. Funkade superbra. Vet att vissa kollegor ogillade det och ansåg att vi borde ha fått flyga, men anser att det borde vara nolltolerans på att flyga i tjänsten så som läget nu är.

- vissa bussar som 726 skulle kunnat gå oftare då den kör raksträcka och inte så många stopp och utsläpp blir mindre.
- Önskar mer möjlighet att arbeta hemifrån, då det administrativa arbetet är fullt möjligt hemifrån.