

Samåkning i Svinesundsregionen

*mobil*  *Samåkning*

**Interreg**  
**Sverige-Norge**



Europeiska regionala utvecklingsfonden

EUROPEISKA UNIONEN



**ØSTFOLD**  
FYLKESKOMMUNE



VÄSTRA  
GÖTALANDSREGIONEN

**Svinesundskommittén**



# Samåkning i Svinesundsregionen

En teoretisk geografisk utredning  
baserad på Mobilsamåknings plattform

Mobilsamåkning Sweden AB  
Pepijn Klaassen  
2018-05-31



# Samåkning i Svinesundsregionen

## En teoretisk geografisk utredning baserad på Mobilsam

### Uppdrag

Mobilsamåkning Sweden AB har fått i uppdrag av Svinesundskommittén att göra en preliminär och teoretisk marknadsbedömning för samåkning i och mellan Østfold Fylke och Fyrbodalen. Analysen baseras på de viktigaste förutsättningarna som Mobilsamåkning har identifierat genom utvärdering av sina egna, befintliga samåkningsplattformar. Därmed har denna utredning samåkning på landsbygden samt mellan landsbygden och större tätorter som objekt.

Samåkning mellan större tätorter och städer kommer inte att belysas. Mobilsamåkning fokuserar på vardagsresor medan samåkning mellan städer handlar oftast om så kallade 'sällanresor'. För sistnämnda brukar det finnas lämpliga alternativ genom kollektivtrafik, men sådana saknas för vardagsresor på landsbygden. Därför ligger fokus på resor med start eller mål på landsbygden.

Målet med denna preliminära utredning är att identifiera möjliga områden som kan vara intressanta för samåkning, inte minst vad gäller gränsöverskridande persontransporter där möjligheterna till användning av kollektivtrafiken är väldigt begränsade. Dessutom kommer förutsättningar för en lyckad implementering av samåkning genom internetbaserade plattformar belysas.

Rapporten omfattar en kortfattad beskrivning av regionen, en beskrivning av Mobilsamåkning som plattform och process, teoretiska förutsättningarna för samåkning i regionen, en preliminär bedömning av möjliga lämpliga områden för samåkning enligt Mobilsamåknings koncept och rekommendationer för utredning och implementering. Rapporten har sammanställts av Pepijn Klaassen (Mobilsamåkning Sweden AB).

### Slutsatser

Utmaningen med hållbara transporter finns i hela Europa, inte minst på landsbygden. Østfold och Fyrbodalen är inga undantag, här finns det stora områden som kan definieras som landsbygd, där kollektivtrafiken har svårt att kunna erbjuda transporttjänster som passar nutidens samhälle.

Mobilsamåkning har utvecklats med landsbygden i åtanke. Den fungerar inom så kallade trygghetszoner, områden där man känner sig tillräckligt trygga med varandra för att testa samåkning som färdstätt. Enligt Mobilsamåknings erfarenhet fungerar samåkningen som bäst på landsbygden nära (eller emellan) medelstora städer eftersom det finns tillräckligt med anledningar att åka. Upptagningsområdena omfattar mellan 400 och 2000 invånare.

Det finns potential för samåkningen på, från och till landsbygden som komplement till kollektivtrafiken i stora delar av regionen. Utredningen har pekat ut åtta möjliga områden (trygghetszoner) för gränsöverskridande pendel genom samåkning, mestadels från Sverige mot Norge (Halden). Dessutom finns områden med bra förutsättningar för samåkning enligt Mobilsamåknings koncept både i Norge och Sverige. I båda fall kommer det dock att behövas en samarbetsmodell bland parterna, där bottom-up initiativ från invånarna enkelt kan möta top-down ansträngningar från regionen.

## 1. Mobilsamåkning

Mobilsamåkning är ett system som gör det enkelt för bygdebor på landsbygden att samordna sina resor till och från de vanligaste resmål. Idén till Mobilsamåkning föddes i Tolg, en liten bygd tre mil utanför Växjö. Bygdeborna såg potentialen i alla halvtomma bilar på vägarna och bestämde sig för att skapa ett lättanvänt samåkningssystem. Förmedlingstjänsten har vidareutvecklats så att den kan tillämpas på fler ställen.

Den som bor på landsbygden i Sverige är på de flesta ställen beroende av att ha bil för att kunna ta sig fram och tillbaka till jobbet, skolan, för att kunna handla osv. Bussarna går sällan och tiderna passar inte ens egna. Dessutom är det oftast långt till busshållplatsen om man inte bor i ett mindre samhälle. Grannar är ofta positiva till att låta en åka med om man frågar, men kontaktnätverket kan vara begränsat eller så blir det för krångligt att organisera det själv hela tiden.

Dessa insikter ledde till att bygdeborna i Tolg tog saken i egna händer år 2011. En lättanvänd digital plattform byggdes. Men lika viktigt som den digitala lösningen var förankringsprocessen i bygden. Förutom i Tolg finns Mobilsamåkning nu på ett femtontal ställen mellan Kristianstad och Sollefteå. Dessutom har Mobilsamåkning exporterats under varumärket *Samobiel* till Nederländerna.

### Mobilsamåknings vision

Mobilsamåkning vill att kommunikationerna till, från och på landsbygden ska förbättrats väsentligt. Det ska inte vara något problem att bo eller verka på landsbygden utan både bil och körkort. Detta vill Mobilsamåkning åstadkomma bl.a. genom att utveckla samarbeten med både den offentligt drivna kollektivtrafiken (tåg, linjebussar, skolbussar, närtrafik, spårvagnar, färdtjänst etc.) och privata aktörer (t.ex. taxibolag, bilpoolsföretag och transportfirmor). Mobilsamåkning ser sig själv som komplement till den offentligt finansierade kollektivtrafiken. Samåkning innebär större valmöjligheter, även på sträckor och tider då det är omöjligt att erbjuda busstrafik.



### Trygghetszoner

Mobilsamåkning är trygg i och med att den utgår från en naturlig gemenskap. Det är personerna inom trygghetszonen som kan samåka med varandra. Det kan t.ex. vara invånarna i en bygd eller de anställda hos en arbetsgivare. Det är användarna som tillsammans avgör hur deras trygghetszon ska definieras.

### Enkel teknik för alla

Mobilsamåkning kan användas antingen från datorn, surfplatta eller mobiltelefonen. Även med riktigt gamla telefoner går det att ta emot och svara på bokningsförfrågningar via SMS. Mobilsamåkning är en webbapp, vilket är ett program som körs via en webbläsare.

### Fördefinierade sträckor och hållplatser

För att Mobilsamåkningen ska vara smidig, enkel och snabb att använda utgår den från fördefinierade sträckor och hållplatser. Det är användarna som bestämmer vilka sträckor och hållplatser deras Mobilsamåkning ska ha. Efter lanseringen kan användarna önska fler sträckor och hållplatser, systemet är flexibelt.

Vanliga hållplatser i plattformen är:

- bytespunkter i kollektivtrafiksystemet (tågstation, resecentrum, pendelparkering, flygplats)
- större arbetsplatser (kommunkontor, vårdcentral eller sjukhus, industriområden, osv)
- skolor (högstadiet, gymnasieskolor, universitet, komvux)
- olika typer av fritidsdestinationer (simhall, idrottshall, fotbollsplan, fritidsgård / ungdomshem, bion, teater, idrottsarenor osv)

## Registrering

En användare kan registrera sig som passagerare, chaufför eller bådadera. Innan någon släpps in i systemet måste hen godkännas av en lokal ambassadör – allt för att Mobilsamåkningen ska vara trygg. Personuppgifter som samlas in kommer enbart användas för att möjliggöra samåkningen, inkl. att skapa den trygghet som behövs och betalningsrutiner. Det finns även två kontotyper för minderåriga och det är målsman som avgör vilken kontotyp barnet ska använda.

## Chaufförer som tjänsteleverantörer

Som chaufför matar man enkelt in vilka tider och sträckor man kör. Det går både att lägga in enstaka körningar och hela körscheman. Du kan också tipsa andra bygdebor om sin körning. Då skickas ett tips via mejl.

När man lägger upp en körning anger man vilken hållplats man startar ifrån och vilken hållplats man ska till. Då räknar systemet ut bästa resvägen dit. Är man beredd att köra en (mindre) omväg bockar man i rutan "Jag kan köra en omväg". Då blir fler hållplatser bokningsbara. När någon vill åka med, får chauffören en bokningsförfrågan per SMS som hen ska bekräfta eller neka genom att svara Ja eller Nej på SMS:et. Tycker chauffören t.ex. att omvägen blir för lång är det bara att neka en bokning.

## Boka som passagerare

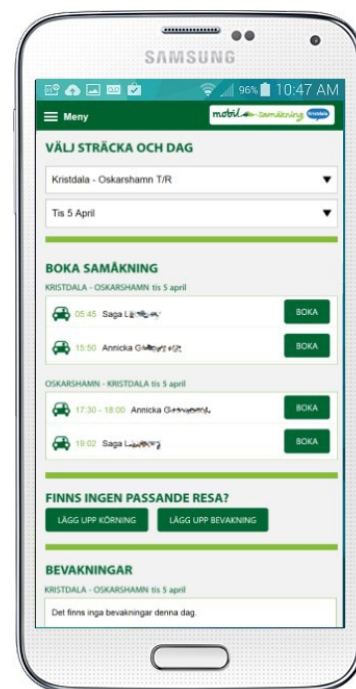
Den som vill åka väljer vilken dag och sträcka och får då upp en lista på chaufförer. Man väljer vem man vill åka med och på vilka hållplatser man vill stiga av och på. Därefter klickar man "boka". Då går det automatiskt iväg ett SMS till chauffören. Chauffören bekräftar eller nekar resan genom att svara Ja eller Nej.

Hittar man ingen passande resa kan man lägga upp en bevakning för viss sträcka och tid. Då får man ett SMS så snart någon lägger upp en resa som matchar din bevakning. Eftersom den som ska boka en körning också kan se vilka bevakningar som finns, är det också möjligt att anpassa sin körning till en bevakande passagerare.

De som åker uppskattar att kunna se tider långt i förväg och genom att lägga upp ett körschema kan man snabbt och lätt lägga upp många körningar på en gång. När schemat tar slut meddelas man per SMS. De som istället vill åka på regelbundna tider lägger enkelt upp ett bevakningsschema och meddelas per SMS så snart en matchande körning läggs upp.

## Betalssystem

Både chaufför och passagerare sparar pengar genom att samåka. Den som kör får en slant för besväret och drivmedlet, den som åker sparar en rejäl slant jämfört med att ta den egna bilen. Km-priset är det som passagerare kommer att betala. Km-priset kan bestämmas i trygghetszonen. I praktiken brukar man välja samma nivå som kollektivtrafiken. Passageraren betalar km-priset + 5 kr i SMS-avgift. Chauffören får 75 % (eller 75 öre) per km. SMS-avgift och mellanskillnaden används för att drifta systemet.



Denna lösning är förankrad hos Skatteverket i Sverige. Eftersom det handlar om en kostnadsersättning som inte täcker bilkostnaden kan man som chaufför inte tjäna pengar genom Mobilsamåkning, man kan bara åka billigare själv för varje passagerare man tar med. Därmed passar Mobilsamåkning inom den befintliga svenska lagstiftningen.

Alla användare får en avstämning (per kvartal eller halvår, beroende på omsättningen i trygghets-zonen). De som har kört mer än vad de åkt får en utbetalning medan de som åkt mer än de kört får en faktura.

## Information om kollektivtrafik

Mobilsamåknings syfte är att vara ett komplement till kollektivtrafiken för att ge ökade valmöjligheter i form av fler resealternativ som kan komplettera kollektivtrafiken och underlätta för kollektivt resande på landsbygden. Ju fler attraktiva alternativ till den egna bilen som finns, desto fler vill och vågar låta bilen stå. Kollektivtrafiken och Mobilsamåkning stärker på så vis varandra.

Därför läggs information om kollektivtrafikens tider upp i Mobilsamåknings bokningstjänst, så att användarna på ett enkelt sätt kan överblicka kombinationsmöjligheterna. Som resenär kanske man t.ex. välja att ta bussen ena hållet och att samåka det andra. Informationen hämtas automatiskt från det API som samlar tidtabeller från alla kollektivtrafikbolag i Sverige.

## Förankringsprocess

Nyckeln till att skapa ett välanvänt samåkningssystem ligger i kombinationen av en smidig teknisk lösning och ett arbete med beteendeförändringar. Förankringsprocessen har flera syften:

- Få de blivande användarna att själva börja fundera kring om de kan tänka sig att samåka, men också att börja prata med sina vänner och familj om det hela.
- Låta de blivande användarna styra systemets utformning.

Samåkning har en marknadsandel på 1-3 % av alla transportmedel (beroende på definieringen av samåkning) och nuvarande samåkare brukar inte bo på landsbygden i större grad. Däremot är 25 - 40 % av befolkningen positivt inställd till samåkning som koncept. Bland millennials har det blivit alltmer vanligt med delningsekonomin och samåkning är ett bra exempel på detta.



Förankringsprocessen riktar sig mot:

- ett ökat antal positivt inställda som möjliga användare;
- att engagera möjliga användare att de vill testa eller försöka samåkning;
- att öka antalet samåkningsresor i en bygd, på ett arbetsställe eller annan form av trygghetszon;
- att se till att aktiva användare fortsättningsvis kommer att samåka.

Beteendeförändringen som eftersträvas kräver olika steg:

1. Att skapa intresse, genom informationsmöten, broschyrer, marknadsföring, sociala medier, osv;
2. Att förse möjliga användare bra och personliga argument så att fler vill försöka samåka, t.ex. genom inspirationsmöte eller workshopar;
3. Att skapa möjligheter till samåkning, t.ex. genom enkät, workshop, samåkningsplattformen, lanseringsevent, osv.
4. Att göra samåkning till ett bra alternativ, så att fler vill samåka regelbunden, t.ex. genom plattformen, aktiviteter, support, marknadsföring, sociala medier, osv.

## 2. Förutsättningar för samåkning

Mobilsamåkning har sju år erfarenhet av samåkning på landsbygden. Bland annat finns resultat från användarenkäter i flera av byarna där Mobilsamåkning har varit aktivt under ett antal år. I 2015 har Mobilsamåkning gjort en egen utvärdering i fyra byar, i 2016 har Region Västra Götaland utvärderat en samåkningsplattform i Falköpings kommun och under 2018 har statens miljöinstitut IVL påbörjat intervjuar med användare av Mobilsamåknings plattformar. Sammanlagt ger dessa en bra bild av förutsättningarna för en lyckad implementering av samåkning på landsbygden från användarnas perspektiv.

Under våren 2017 har Mobilsamåkning utvecklat en metod för geografisk analys för att identifiera områden med de bästa förutsättningarna för samåkning enligt Mobilsamåknings koncept. Det handlar om faktorer som gör det enklare att komma igång med samåkningsgrupper eller lokala plattformar. Det är denna metod som nu används för en preliminär utvärdering av möjligheterna i Fyrbodal och Østfold.

### Samåkning mot centralorten

Mobilsamåknings användarstatistik pekar på att samåkningen brukar fungera som bäst om det finns en tydlig koppling med en centralort, där det finns arbetstillfällen, utbildning, service och kulturutbud. Det visar sig att samåkning mot en medelstor stad (mellan 30 000 och 100 000 invånare) skapar ett tillförlitligt utbud av samåkningsresor, både från chaufförens och passagerarens synpunkt. Hamnar invånarantalet under 10 000 då blir det svårare att matcha ett mindre antal samåkningstillfällen med passagerarunderlaget.

De allra bästa förutsättningarna finns i områden mellan medelstora städer. Sådana ställen blir ju intressanta för pendling mot olika håll. Kollektivtrafiken brukar ha svårt att kunna skapa ett passande utbud här, eftersom det fortfarande är kommungränser som är viktiga administrativa skiljelinjer i praktiken. Till exempel brukar linjelagd skolskjuts bara skapa en länk med kommunens centralort.

### Reseavstånden

Samåkning enligt Mobilsamåknings koncept brukar fungera som bäst på vardagsresor mellan 25 och 40 km. Blir avstånden för långa (över 50-60 km) då hamnar området utanför en vanlig pendlingstid på 45 minuter. Utan arbetspendlare som ryggrad i systemet kommer det att finnas få samåknings-möjligheter. Då handlar det mer om så kallade 'sällanresor' som gör det svårt att matcha passagerare mot utbudet.

Är avståndet för litet (under 15-20 km) då brukar tidsaspekten i samband med samåkningen börja spela en roll. Ju kortare avstånden, desto fler spontana bilresor det brukar bli. Samåkning kräver en viss planering, både från chauffören och passageraren. Det börjar med att man får lägga upp sina resor, eller bokar resan både till och från destinationen samtidigt. På kortare avstånden kan samåkning leda till en tidsförlust som bedöms som alltför obekvämt. Utan att ha utrett detta utförligt antas att en försening på 30-40 % mot att åka egen bil upplevas som gränsen, men det är väldigt personligt hur man upplever detta.

### Storlek på orten

Mobilsamåkning är skapad för områden (trygghetszoner) som omfattar 400 till 1600 invånare. Här är det möjligt att skapa en samåkningsgrupp utav möjligtvis intresserade bygdebör, de 25-40 % som är förändringsbenägna. Då brukar omkring hälften bo i tätorten och hälften på den intilliggande landsbygden i småorter eller enstaka bostäder. Det finns dock väl fungerande samåkningsgrupper i områden utan tätort också.

I mindre byar får ett större andel engagera sig för att skapa en grupp som är tillräckligt stor. Även om det är teoretiskt sett möjligt att bygga en samåkningsgrupp med 50 registrerade användare varav hälften aktiva användare) i en bygd med 150-200 invånare, i praktiken är det svårt att engagera en tredjedel av befolkningen. Bara i vår första by Tolg har Mobilsamåkning lyckats involvera 30 % av befolkningen.

Överstiger invånarantalet 2000 då börjar känslan av att man samåker med sina grannar eller grannarnas grannar försvinna. Det lokala engagemanget och känslan av tryggheten är även beroende av andra faktorer, som t.ex. organiseringsgraden i föreningslivet eller engagemanget hos samåkningsambassadörer.

Förutom storleken i invånarantalet spelar den geografiska storleken en roll. De flesta av Mobil-samåknings trygghetszoner sträcker sig ut till omkring 10 km utanför tätorten (om en sådan finns). Bli områdena större då blir det svårare att skapa trygghetskänslan (att man samåker med grannarnas grannar) och i praktiken lär det dyka upp fler alternativa resvägar som gör det svårare att hitta bra samåkningstillfällen. Rollen av den geografiska omfattningen blev tydligt när vi försökte lansera en samåkningsplattform i ett område på 15 x 30 km med 1200 invånare år 2014.

### Administrativa gränser

De allra flesta av Mobilsamåknings trygghetszoner sammanfaller med sockenindelningen från 1600-talet. Dessa administrativa gränser verkar fortfarande upplevas som avgörande när det gäller tillhörigheten till en viss bygd.

Kommungränser upplevs dock inte på samma sätt. För ungdomar kan kommungränser vara viktiga när det gäller skolvalet, det är inte alla föräldrar som kan eller vill ställa upp som skolskjuts mot en annan centralort. Men när det gäller arbetspendling, tillgång till regelbunden kollektivtrafik (tåg, flyg) eller kulturutbudet då spelar kommungränser ingen roll. Mobilsamåkning har faktiskt ett fungerande plattform med en trygghetszon som överskrider kommungränsen.

### Mobilsamåkning i Norge

Just nu finns Mobilsamåkning bara i Sverige, och under ett annat varumärke i Nederländerna. Plattformen skulle även fungera i Norge utan större anpassningar.

Antagandet är dock att norska användare inte har några problem med en plattform på det svenska språket. Att översätta hela systemet kräver en investering och nuvarande tekniken gör det svårt att blanda två språk i samma plattform. Det blir dock inga problem att leverera vissa sidor tvåspråkigt, t.ex. manualer, användarvillkor, anmälningsblanketten, osv. Dessutom kan viss allmän kommunikation ses över så att det blir lättförståelig.

Vissa små anpassningar kan behövas för att få SMS-tjänsten fungera i Norge också. Systemet behöver testas för att ta emot SMS från olika länder. Dessutom får användarna ta emot SMS från ett svenskt nummer. I Nederländerna var detta ett problem, men i en gränsregion upplevs det helt annorlunda.

Till sist får betalningsrutinerna testas också. Alla priser är i svenska kronor. Mobilsamåkning jobbar med fakturering genom banksystemet, därför antas betalningar från utomlands inte bli några problem. Inga kontanter behövs i bilen. Mobilsamåkning jobbar inte heller med det svenska betalsystemet Swish.

### 3. Regionen

Utredningen riktar sig i första hand på riksgränsöverskridande pendling mellan Østfold fylke i Norge och Västra Götalands Region (län) i Sverige. På den svenska sidan ingår kommunerna i Fyrbodals kommunalförbund.

Den gränsöverskridande pendlingen omfattar i stora drag två huvudsyften. Å ena sidan finns det gränshandeln, där norrmän brukar handla i svenska butiker på grund av prisskillnaden. Å andra sidan finns det arbetspendling mot större städer på den norska sidan. Här kan det handla om svenskar som skaffar jobb på andra sidan av gränsen, eller norrmän som flyttar till Sverige. Från transportens perspektiv finns det dock ingen skillnad mellan dessa grupper. Omfattningen av pendlingen har inte undersökts i samband med denna utredning.

#### Østfold fylke

Østfold ligger i sydostra Norge, öster om Oslofjorden. På en yta av 4 185 kvadratkilometer bor drygt 293 000 människor (januari 2018). Fylket omfattar 18 kommuner och har 7 tätorter med över 5 000 invånare, varav 6 använder sig av begreppet 'by' som i det norska språket motsvarar det svenska begreppet 'stad'.

Befolkningen är ojämnt fördelad, majoriteten bor i medelstora städer, där Frederikstads och Sarpsborgs gemensamma tätort redan omfattar drygt 40 % av befolkningen. Däremot finns det glesbygdskommuner med några få tusen invånare och en befolkningstäthet mellan 4 och 8 personer per kvadratkilometer.

Tillväxten har hamnat mest i städerna. I den nordligaste delen befinner Askim, Hobøl, Moss och Spydeberg sig inom pendlingsavstånd till Oslo, vilket också leder till en viss befolkningstillväxt.

#### Fyrbodalen

Fyrbodalen utgörs av en samling av 14 kommuner i nordvästra delen av Västra Götalands län (region). Namnet kommer av Fyrstad (Lysekil, Uddevalla, Trollhättan, Vänersborg), Bohuslän och Dalsland. Fyrbodals kommunalförbund bildades 2005 och är ett av de regionale kommunalförbunden i länet.

En tredjedel av regionens drygt 280 000 invånare bor i en av de tre större städerna. En stor del av ytan anses därmed som renodlad landsbygd, men en ännu större del är glesbygd med under 8 invånare per kvadratkilometer.

#### Intilliggande destinationer

Antagandet att kommungränser inte spelar en stor roll när det gäller arbetspendling eller samåkning gör att möjliga destinationer som ligger utanför regionen bör iaktas också. På den norska sidan handlar det om Ski (19 000 inv.), medan Stenungsund (13 500 inv.) och Säffle (9 500 inv.) anses som möjliga destinationer utanför regionen på den svenska sidan. Tätorterna spelar dock ingen stor roll i sammanhanget på grund av sina storlek, men tas med för att täcka de vanligaste resmål från hela regionen.

Samåkning mot storstäderna Göteborg och Oslo kan också vara betydelsefull. Antagandet är dock att det i första hand inte handlar om vardagspendling, men som ett tillskott som används mer sällan. För att bedöma vilka områden har de bästa förutsättningarna antas vardagspendling mot Oslo eller Göteborg spela en försumbar roll.



## 4. Tillämpning

I detta avsnitt kommer Mobilsamåknings förutsättningar matchas med regionens karaktär och uppbyggnad.

### Tätorterna

Första steget är att identifiera städerna som är tillräckligt stora för att kunna skapa en regelbunden persontransport för arbete, utbildning, handel och kultur. Här tillämpas en bredare definiering av medelstora städer, som startar vid 25 000 invånare. Detta för att kunna identifiera den stadsnära landsbygden i regionen.

Följande tätorter finns i regionen. Invånarantalen baseras på SCB:s och SSB:s statistik som den visas upp i Wikipedia (2018-05-15), avrundat till närmaste 25-tal. Statistiken används som underlag till utredningen. Tätorterna har indelats i storleksgrupper.

Tabell: Urbaniserade och tätbebyggda områden som kan fungera som destination från landsbygden i Fyrbodalen och Østfyld.

Medelstora städer över 25 000 invånare		Tätorter 10 000 – 20 000 invånare		Tätorter 5000 – 10000 invånare		Tätorter 3000 – 5000 invånare	
Frederikstad	60575	Ski	18900	Säfte	9500	Munkedal	4200
Trollhättan	48575	Askim <sup>1</sup>	14250	Åmål	9375	Mellerud	4000
Moss	46625	Stenungsund	13575	Lysekil	8000	Ljungskile	3700
Sarpsborg	43800			Strömstad	7175	Skiptvet	3400
Uddevalla	34800			Mysen	6100	Bengtfors	3125
Halden	25300			Spydeberg	5826	Dals Ed	3000
Vänersborg	28125 <sup>2</sup>					Lervik	3000

### Stadsnära landsbygd

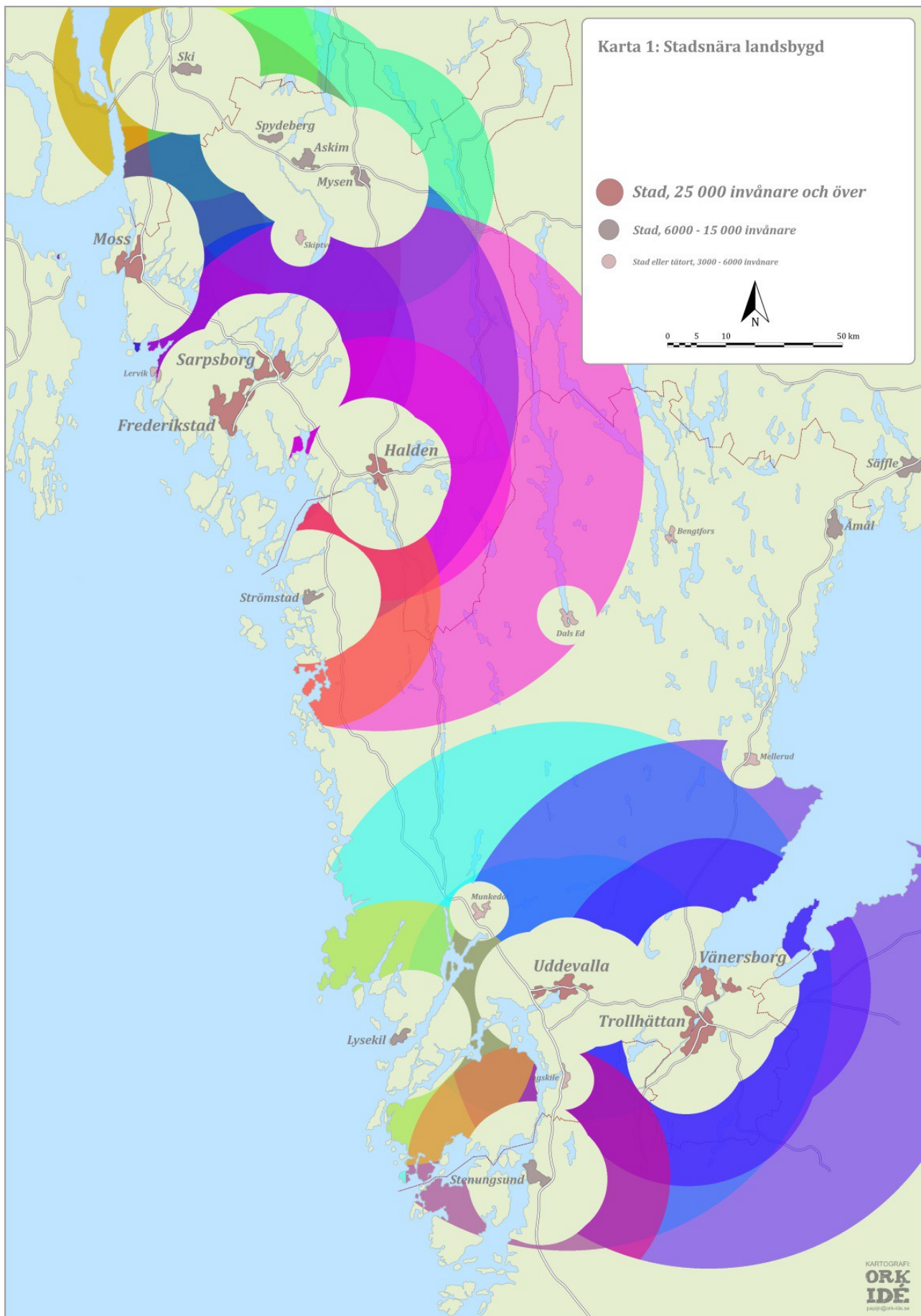
I denna utredning fokuseras på områden mellan 15 och 50 km från städerna, även om begreppet 'stadsnära landsbygd' kan omfatta mycket mer. Det är i området mellan 15 och 50 km från städerna att samåkning visar sig kunna fungera som bäst, inom dagligt pendelavstånd med rimliga tidsförluster.

På nedanstående karta 1 har dessa områden pekats ut genom att dra cirklar kring medelstora och mindre städer. Varje stad har en inre ring på 10-20 km och en större på 20-40 km (upp till 50 km köravstånd). Detta motsvarar i stora drag ett köravstånd på 14 -24 km för den mindre och 25 – 50 km för den större om man räknar med en omväg på 25-40 % som påverkar pendlingsavståndens räckvidd. Eftersom detta är en preliminär utredning med syftet att identifiera möjliga områden kan denna enkla metodiken tillämpas. Cirklarna har bara anpassats om vägförbindelser saknas helt.

Denna metodik skiljer sig lite grann från indelningen i så kallade lokala arbetsmarknadsregioner. För vardagspendling spelar avstånden och därmed restiden en större roll än en geografisk administrativ indelning eller tillhörighet. Karta 1 antyder att Strömstad och Tanums kommun teoretiskt sett skulle kunna tillhöra en norsk arbetsmarknadsregion med Halden, Sarpsborg och Frederikstad.

1 Askim, Mysen och Spydeberg ligger så pass nära varandra att de skulle kunna fungera som en enda "centralort" i regionen.

2 Vänersborgs invånarantal är inklusive förorten Vargön, som anses som två separata tätorter enligt SCB.



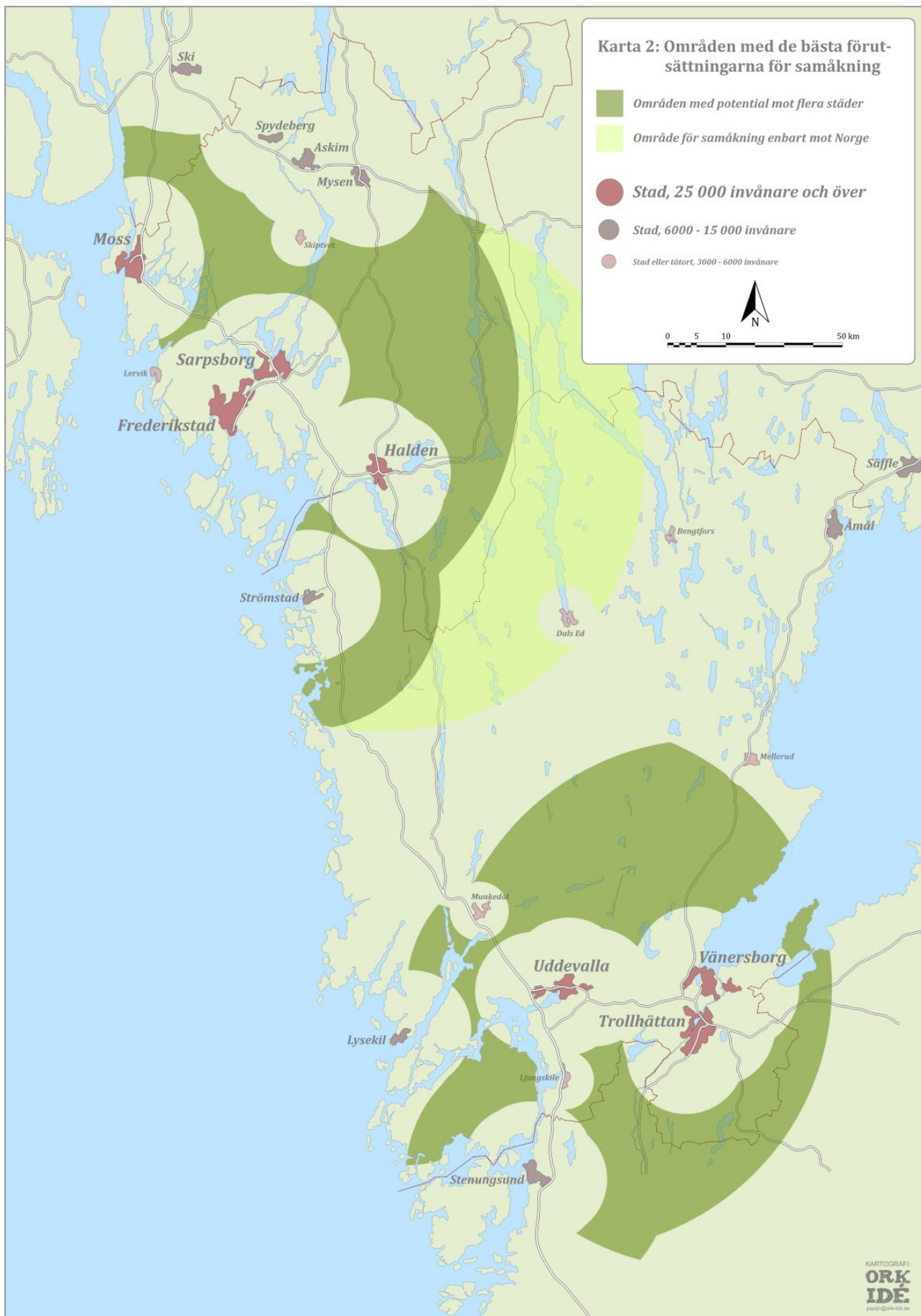
## **Kollektivtrafikens knutpunkter och andra tätorter**

Om en tätort med över 3000 invånare finns inom området som har pekats ut som stadsnära landsbygd, då har närområdet till tätorten undantas. Det är nämligen svårare att uppmuntra till samåkning genom Mobilsamåknings plattform i ett område som överstiger ett visst antal invånare. Gränsen är dock inte absolut, men Mobilsamåkning har hittills inte lyckats etablera en landsbygdsplattform i tätorter med 3000 invånare.

Andra områden som brukar undantas är kollektivtrafikstråk och knutpunkter för kollektivtrafik (tågstation, resecentrum). På grund av den preliminära karaktären av denna förstudie har bara samhällena med en tågstation tas bort från områden som utpekades som stadsnära landsbygd. Dessa större hållplatser för kollektivtrafik spelar en stor roll som möjlig destination inom en samåkningsplattform, men fungerar i praktiken dåligt som upptagningsområden för samåkning.

## **Mellan medelstora städer och större tätorter**

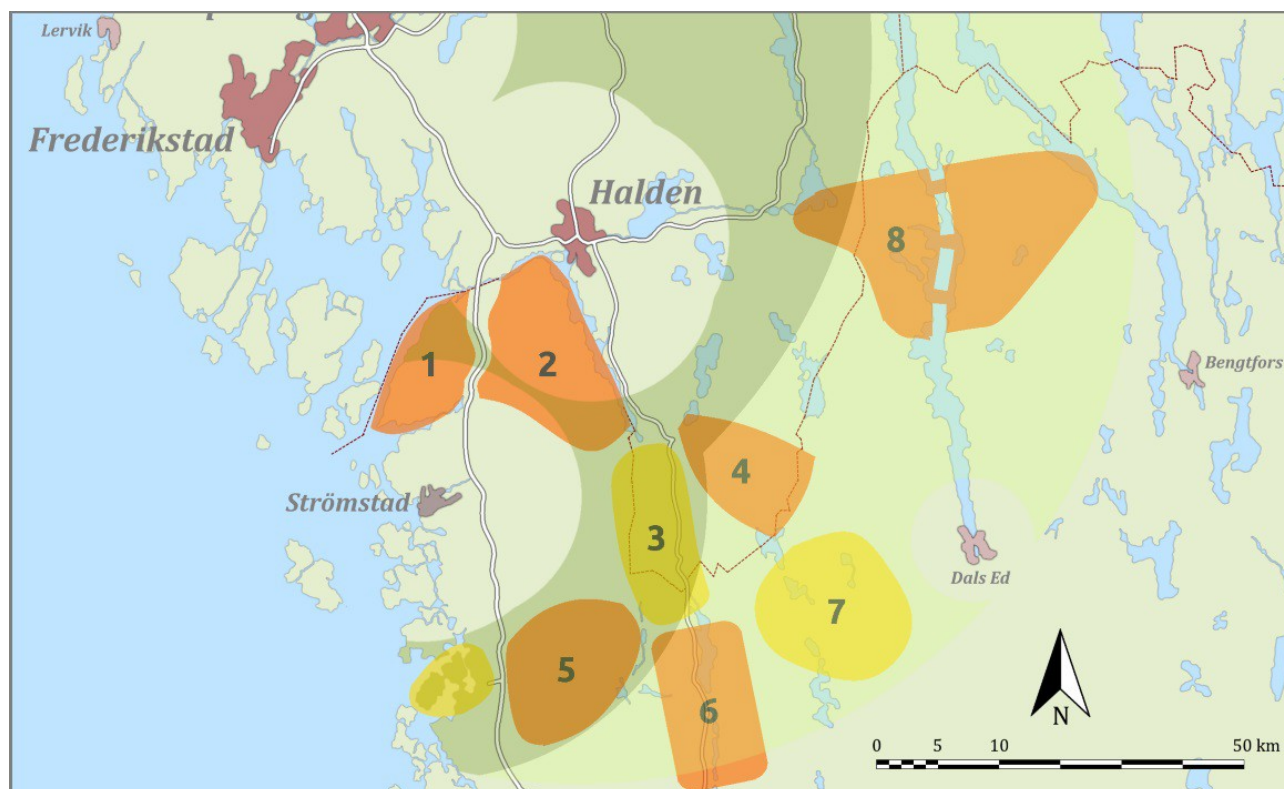
På karta 2 har områden där cirklarna överlappar varandra fått en mörkgrön färg. Dessa områden är ju de mest intressanta för samåkning eftersom lokalbefolkningen har möjligheten att åka åt olika håll. På landsbygden är det svårt att erbjuda kollektivtrafik som täcker behovet, men genom samåkning kan man tillgodose transportbehovet på ett mycket smidigare sätt.



## Gränsområdet

I uppdraget ingår en viss fördjupning för riksgränsöverskridande samåkning. I praktiken verkar det handla mestadels om pendling från Sverige mot Norge. Ett område i Fyrbodal som ligger innanför 50 km köravstånd av en enda norsk stad har fått en ljusare grön färg på karta 2. Det handlar om en del av den svenska landsbygden som kan vara intressant för vardagspendling mot Norge.

På karta 3 visas en fördjupning av gränsområdet, där möjliga områden för samåkning har definierats. En närmare titt på områdena visar att gränslandet är glesbefolkat. Detta innebär att områden får slås ihop med risken att upptagningsområdet blir för stort geografiskt sett.



1	Hogland	450 inv.	Hogland	
2	Lommeländ – Näsing <sup>3</sup>	700 inv.	Flöghult	150 inv.
3	Västra Enningdalen		Vassbacken (S)	
4	Östra Enningdalen	650 inv.	Prestebakke Kornsjø	300 inv. 250 inv.
5	Lur <sup>4</sup>	650 inv.	Lur	
6	Naverstad	1125 inv.		
7	Töftedal	200 inv.		
8	Nössemärk – Torrskog <sup>5</sup>	600 inv.	Bjørkebekk / Holmgill (N) Nössemärk Gustavfors	50 inv. 50 inv. 125 inv.

3 Socknen har preliminärt slagits ihop för att komma upp till ett tillräckligt stort invånarantal. Flöghult i Skee distrikt skulle kunna ingå här.

4 Området väster om E6:an utgår. I praktiken kommer riksvägen fungera som skiljelinje mellan två upptagningsområden. Öarna Galtö och Resö är dock för små för att enkelt kunna förbli en egen trygghetszon.

5 Socknen har preliminärt slagits ihop för att komma upp till ett tillräckligt stort invånarantal.

## 5. Rekommendationer

### Samåkning: ett obefintligt alternativ

Samåkning har en marknadsandel i persontransporter på omkring 1 %. Då handlar det oftast om samma, fasta pendlingsgrupp eller 'sällanresor' (veckopendling) mellan större städer. Detta innebär att samåkning som transportalternativ är helt okänt som möjligt alternativ på landsbygden.

För att kartlägga om det finns underlag till samåkning bör alltså först samåkning som transportsätt marknadsföras. En enkät kan vara en del av själva marknadsföringen, även om syftet med enkäten är att få bättre insikt i viljan att samåka, men även i transportmönster och möjliga destinationer. Börjar man med en enkät utan marknadsföring då lär stödet för initiativet dock bli väldigt lågt.

### Initiativtagaren och ansvarsfördelningen

Hittills har Mobilsamåkning implementerats som ett svar på ett lokalt upplevt behov. Det verkar dock svårare att skapa ett engagemang om en kommun, ett kommunalförbund eller en region (landsting, fylke) är initiativtagaren. Landsbygden har redan ett sämre servicenivå och introduktion av en lösning där landsbygdsbor kan hjälpa varandra genom att dela sina resurser kan ses som ett hot mot allmän service. Invånarna har ju upplevt hur servicenivån har urholkats de senaste decennierna och samåkning kan misstolkas som ett sätt att dra ner på offentliga resurser ännu mer.

Däremot kan ett tydligt engagemang hos kollektivtrafikbolagen eller -myndigheter upplevas som en bra förankring och integrering av samåkning i ett större sammanhang. Mobilsamåkning har inga tydliga exempel på ett integrerat samarbete, även om vi brukar avstämma våra ansträngningar med t.ex. Västtrafiken, Blekingetrafiken eller KLT i Sverige. Här handlar det om att utveckla en dialog med invånarna för att göra dem delaktiga i etableringen.

Dessutom spelar rättvisekänslan en roll här. Landsbygdsbor betalar skatt precis som alla andra, men man kan inte nyttja kollektivtrafiken i samma utsträckning, inte heller ta del av t.ex. kulturutbudet på liknande sätt. En bussresa i Sverige subventioneras till 50 % med skattepengar, medan Mobil-samåknings resor betalas helt av resenärer. Här får Mobilsamåkning, Västtrafiken, kommunalförbundet och lokala aktörer hitta ett upplägg som är rättvist mot alla.

### Engagemang och samåkning

I många fall har Mobilsamåkning etablerats på initiativ av lokala samhällsföreningar eller arbetsgrupper. Ett aktivt lokalsamhälle där många nya initiativ utvecklas är en bra förutsättning för etablering av samåkning. Denna utredning har bara tagit hänsyn till geografiska förutsättningar. Det är dock helt väl möjligt att samåkning som transportsätt kan etableras framgångsrikt på landsbygden utanför de områden som har pekats ut i utredningen. Engagemanget är viktigare än bra geografiska förhållanden.

Inte alla samhällsföreningar orkar dock ta idén från initiativ till lansering. Det finns en större potential för landsbygdsrelaterad samåkning som bara kan aktiveras om lokalsamhället kan få stöd i medel eller arbetsinsats på ett enklare sätt än nu. Här gäller det att identifiera stödet som kommer att behövas, så att kommunen, kommunalförbundet, fylket och kollektivtrafikbolag kan stötta engagemanget.

### Samåkning i gränsregionen

Marknadsföringen skulle kunna ske i områdena som har pekats ut innan, där det troligen finns underlag till gränsöverskridande pendel genom samåkning. Utöver listan kan man överväga en samåkningsplattform i Skee (Strömstads kommun). Även om tätorten och största delen av socknen ligger nära Strömstad som destination kan det ändå finnas underlag för samåkning över riksgränsen mot Halden.

Det finns även andra sätt att komma igång med samåkning genom Mobilsamåknings koncept, men detta kräver ett annat förarbete. Man kan använda Mobilsamåkning till jobbet som startpunkt också. I det här fallet skulle det kunna handla om vissa större arbetsgivare i Østfold som har flera anställda som bor på andra sidan av gränsen. Då är arbetsplatsen "trygghetszonen" och kan plattformen byggas ut med familjemedlemmar och icke-jobbrelaterade resor.

Ett annat alternativ är att testa Mobilsamåkning tätorter med ett större invånarantal, eftersom pendling över riksgränsen omfattar en mindre målgrupp. Man kan tänka sig ett visst bostadsområde i Strömstad, vilket gör att passagerare och chaufförer ändå bor nära varandra. Ett annat alternativ är att ta Dals-Ed och landsbygden nordväst om tätorten.

### Samåkning inom Østfyld och Fyrbodal

Karta 1 pekar ut områden i regionen som kan vara lämpliga för etablering av samåkning som komplement. I Østfyld handlar i första hand om områden norr om Halden, öster om Sarpsborg och mellan Moss, Sarpsborg och Askim där man enkelt kan pendla åt olika håll. I Fyrbodal har områden norr om Lysekil, norr om Uddevalla och Vänerborg, söder om Trollhättan och hela ön Orust bra förutsättningar för samåkning enligt Mobilsamåknings filosofi.

I dessa områden skulle en fördjupande analys kunna genomföras för att identifiera sammanhållen områden (socken, distrikt) som är lämpliga som trygghetszoner. Uppföljning genom information, marknadsföring och enkäter kommer dock bli svårare att rulla ut i Norge, eftersom Mobilsamåkning idag bara finns på svenska. Mobilsamåkning har redan exporterats till Nederländerna, så det finns erfarenhet av processen. Frågan är dock om det borde ske under Mobilsamåknings varumärke, eftersom ordet *samkjøring* används i Norge.