

Spontan samåkning

- framgångsfaktorer
och effekter

Rapport 2002:7
25 feb 2002



Dokumentinformation

Titel Spontan samåkning- framgångsfaktorer och effekter

Serie nr Trivector rapport 2002:7

Författare Karin Neergaard, Trivector Traffic
Pär Envall, Trivector Traffic
Jenny Ekman, Trivector Traffic

Beställare FoU-projekt för Vinnova
Handläggare: Bengt Stålnér

Dokumenthistorik

| <i>Version</i> | <i>Datum</i> | <i>Förändring</i> | <i>Distribution</i> |
|----------------|--------------|-------------------|---------------------|
| 1.0 | 2002-02-25 | | Beställare |



Sammanfattning

Inledning

Föreliggande rapport presenterar resultaten från ett forskningsprojekt om samåkning. Projektet har finansierats av Vinnova (fd KFB) och har utförts av Trivector Traffic AB under perioden 2000-2001.

Projektets syfte har varit att studera spontant uppkomna samåkningsgrupper för att försöka utreda effekterna av denna samåkning och kartlägga dess framgångsfaktorer.

Metod

De studier som har genomförts inom projektet är:

- Litteraturstudie som summerar resultat från tidigare studier.
- Kartläggning av samåkningsparkeringar (skyltade och ”spontana”) med hjälp av intervjuer med och enkäter till företrädare på Vägverket och på kommuner (mindre kommuner med hög utpendling).
- Intervju- och enkätstudier med samåkare som sökts upp dels på samåkningsparkeringar i Skåne, Göteborgs- och Stockholmsområdet, dels på företag i södra Sverige.

Resultat

Analysen bygger på svar från ca 200 samåkare samt drygt 500 icke-samåkare. Exempel på frågor som besvaras är: Vem är samåkaren? Hur organiseras samåkningen? Vilka är skälen till att samåka? Vilka är framgångsfaktorerna? Och till icke-samåkaren: Vad krävs för att de ska samåka respektive varför kan de inte tänka sig att samåka?

Samåkaren karaktäriseras av att ha långt till arbetet, i genomsnitt 45 km jämfört med 21 km för medelsvensken. Majoriteten av de ca 200 samåkarna är män. En jämförelsevis stor andel av samåkarna arbetar inom byggindustrin. Studien visar också att samåkaren har mindre möjlighet till flexitidsarbete än de icke-samåkare som ingår i studien.

Samåkning sker oftast med 3 personer i gruppen och i fyra av fem fall med någon av samma kön. Den vanligaste typen av samåkning i vår studie är att man samlas på en bestämd plats (dit de flesta tar sig med bil) eller att någon hämtar upp och sedan åker alla till samma målpunkt. De flesta som samåker, 80 %, är arbetskamrater.

Att samåka är trevligt. Majoriteten av samåkarna i studien är nöjda med att samåka - till och med mycket nöjda. De främsta fördelarna är i fallande skala, ekonomiskt, miljövänligt, trevligt och socialt samt att man slipper att köra.

Drygt hälften av icke-samåkarna i vår studie som kör bil ensamma till arbetet idag kan tänka sig att samåka. Av dessa svarar nästan fyra av fem att förutsättningen är regelbundna arbetstider. Tre av fem svarar att en viktig förutsättning är hjälp med att hitta respartner inom företaget. Svaren visar också att de som har provat på att samåka är mer positiva än de som inte har någon erfarenhet.

Samåkning har positiva effekter på ekonomi och miljö. Den beräkning som vi har gjort i denna studie visar på en årlig minskning av trafikarbetet med 675 mil per samåkare. Detta påverkar såväl miljö som ekonomi positivt, men troligtvis även trafiksäkerhet eftersom det generellt finns ett samband mellan trafikarbete och olyckor. Trots att samåkning är mer ekonomiskt än ensamåkning finns ingen överrepresentation av låginkomsttagare och kvinnor. Detta kan bero på att samåkning främst är ett alternativ för långa resor som ej kombineras med andra ärenden; resmönster som kanske är mer typiska för hög- och medelinkomsttagare och män.

Flera personer inom Vägverket ger uttryck för att den form av merutnyttjande av den befintliga infrastrukturen som samåkning innebär har börjat få stöd inom organisationen. Det sker bland annat inom ramen för Mobility Management. Trots att det finns viss acceptans för att underlätta samåkning är intresset bland ansvariga personer på Vägverket och kommuner ganska svalt för att genomföra investeringar.

Slutsatser

I projektet har vi identifierat ett antal sannolika framgångsfaktorer:

- Samma arbetsplats
- Regelbundna arbetstider (ej flexitid)
- Lång färdväg (> 2 mil)
- Samma kön
- Liten tidsskillnad (jämfört med att ensamåka)

Ekonomi är en viktig drivkraft. Trängselavgifter och ändrade reseavdrag för samåkning kan därför vara åtgärder som främjar samåkning. Det handlar också om att få fler att uppfatta samåkning som trevligt, socialt och avkopplande. De hinder som finns för att öka samåkning, som framkommit i vår studie och i litteraturstudien, är starkt kopplade till attityden till samåkning (t ex att det är oflexibelt), men en stor andel ser även praktiska hinder såsom att de inte känner någon som är lämpliga att samåka med. En viktig slutsats i projektet är därför att kombinationen av mjuka och hårda åtgärder är viktig; Att skapa de fysiska och praktiska förutsättningar samt att informera om och marknadsföra samåkning.

Förord

Föreliggande rapport presenterar resultaten från ett forskningsprojekt om samåkning. Projektet har finansierats av Vinnova och utförts av Trivector Traffic AB under 2000-2001.

Projektets syfte har varit att studera effekterna av spontan samåkning och kartlägga dess framgångsfaktorer. Detta har gjorts genom litteraturstudier samt intervju- och enkätstudier på samåkningsplatser och företag.

Planering, analys och rapportarbete har huvudsakligen utförts av civilingenjör Karin Neergaard och teknisk magister Pär Envall med bidrag från Jenny Ekman, Trivector Traffic AB. Martin Heidesjö och Anna Palmblad har hjälpt till med kartläggning av intervjuplatser. Intervjuer har genomförts av ovan nämnda personer samt Tanja Andric, Max Hansson, Karolina Larsson och Karin Liedberg. Teknisk licentiat Christer Ljungberg, Trivector Traffic har varit ansvarig uppdragsledare. Från Trivector Traffic har även civilingenjör Lovisa Bengtsson bidragit med synpunkter.

Förutom ovan nämnda personer tackar vi våra kontaktpersoner på kommuner, Vägverkets regioner och företag som varit behjälpliga med information m m, samt inte minst de som svarat på våra frågor!

Lund februari 2002

Trivector Traffic AB

Innehållsförteckning

Sammanfattning

Förord

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 1. | Inledning..... | 1 |
| 1.1 | Bakgrund | 1 |
| 1.2 | Syfte..... | 1 |
| 1.3 | Rapportens upplägg | 1 |
| 2. | Genomförda studier | 3 |
| 2.1 | Litteratursökning | 3 |
| 2.2 | Kartläggning av parkeringar mm..... | 3 |
| | Vägverket | 3 |
| | Kommuner..... | 3 |
| 2.3 | Intervju- och enkätstudier med samåkare..... | 4 |
| | Samåkningsparkering | 4 |
| | Företag..... | 6 |
| | Analysmetod..... | 6 |
| 3. | Litteraturstudie | 7 |
| 3.1 | Översikt av studier..... | 7 |
| | Utvärdering av samåkningsprojekt..... | 7 |
| | Beteendevetenskapliga studier | 9 |
| 3.2 | Resultat från studierna | 11 |
| | Motiv för att samåka..... | 11 |
| | Åtgärders effekt på samåkning | 12 |
| | Samåkarens och målgruppens karaktär | 14 |
| | Organisation av samåkningen..... | 15 |
| | Skäl till att inte samåka | 15 |
| | Nytta/effekt av samåkning..... | 16 |
| 4. | Kartläggning av parkeringar mm | 18 |
| 4.1 | Vägverket | 18 |
| | Samåkningsparkeringar | 18 |
| | Samåkningsprojekt | 19 |
| | Intresse, acceptans och hinder | 20 |
| 4.2 | Kommuner | 21 |
| | Samåkningsparkeringar | 21 |
| | Samåkningsprojekt | 22 |
| | Intresse | 22 |
| 5. | Intervju- och enkätstudier | 23 |
| 5.1 | Bakgrundsdata om respondenterna..... | 23 |
| | Samåkarna | 23 |
| | Företagsstudien..... | 27 |
| 5.2 | Organisation av samåkning | 33 |
| | Startpunkt | 33 |
| | Hur samåkarna kommer överens | 34 |
| | Målpunkt | 35 |
| | Samåkningsgruppen | 35 |
| | Uppmuntran från arbetsgivaren..... | 36 |

| | | |
|-----------|--|-----------|
| | Pendlingsavstånd | 36 |
| | Sammanfattning- Organisation av samåkning | 38 |
| 5.3 | Samåkarens resvanor | 39 |
| | Alternativa färsätt till arbetet | 39 |
| | Möjlighet att åka kollektivt..... | 39 |
| | Vad skiljer samåkaren från ”medelsvensken”..... | 39 |
| | Sammanfattning - samåkarens resvanor | 43 |
| 5.4 | Samåkarens attityder till samåkning | 44 |
| | Nöjdhet | 44 |
| | För- och nackdelar med att samåka..... | 45 |
| | Gradering av 7 skäl för att samåka..... | 46 |
| | Vad skulle underlätta samåkningen | 47 |
| | Sammanfattning – samåkarens attityder | 48 |
| 5.5 | Icke-samåkarnas attityder | 49 |
| | Potential och förutsättningar | 49 |
| | Hinder | 50 |
| | Sammanfattning - icke-samåkares attityder | 52 |
| 5.6 | Effekter | 53 |
| | Miljöeffekter | 53 |
| | Ekonomiska effekter | 54 |
| | Sociala effekter | 55 |
| | Effekter på tillgänglighet | 55 |
| | Effekter på trafiksäkerhet..... | 55 |
| | Sammanfattning – effekter..... | 56 |
| 6. | Slutsatser | 57 |
| 6.1 | Litteraturstudien | 57 |
| | Enkät och intervjustudier | 57 |
| | Tidigare demonstrationsförsök | 57 |
| | Projektens målgrupper | 57 |
| | Är samåkning samhällsekonomisk lönsam? | 57 |
| 6.2 | Trivectors studie | 58 |
| | Sannolika framgångsfaktorer | 58 |
| | Nackdelar med att samåka | 59 |
| | Effekter | 59 |
| | Potential för ökad samåkning..... | 59 |
| | Ansvariga tjänstemäns syn på samåkning..... | 59 |
| 7. | Diskussion | 61 |
| 7.1 | Vad kan man göra? | 61 |
| | Vad är påverkbara faktorer?..... | 61 |
| | Hur får man fler att prova?..... | 61 |
| | Sätt in samåkning i ett större perspektiv | 61 |
| | Sannolika barriärer..... | 62 |
| 7.2 | Vem gör vad? | 63 |
| 7.3 | Hur kan man göra? | 64 |
| 7.4 | Förslag till fortsatt forskning och demonstrationsprojekt | 65 |
| | Studera effekterna av dagens reseavdrag | 65 |
| | Demonstrationsprojekt..... | 65 |
| 8. | Referenser | 67 |
| | Litteraturstudien..... | 67 |
| | Övrigt..... | 69 |

1. Inledning

1.1 Bakgrund

De flesta samåkningsprojekt som initierats av myndigheter och organisationer har efter en mer eller mindre lång blomstringstid somnat in. Det är möjligt att samåknigen fortsätter i det tysta men kunskapen om samåkares preferenser, hur samåknigen går till och hur många som samåker är ännu liten.

1.2 Syfte

Syftet med denna studie är att studera spontant uppkomna samåkningsgrupper för att försöka finna effekterna av denna samåkning, och också utreda vilka faktorer som bidrar till att människor väljer att samåka. I förlängningen förväntas den nya kunskapen kunna användas för att förbättra förutsättningarna för människor som samåker. Att göra det enklare och mer bekvämt att samåka. Detta resultat kan i sin tur användas för att förbättra upplägget av eventuella nya projekt för att främja samåkning.

1.3 Rapportens upplägg

Rapporten är indelad i fem delar. Först redovisar vi metoder och angreppssätt för de studier som vi har genomfört. Det vill säga intervjuer och enkäter riktade till människor som samåker och inte samåker, en litteraturstudie samt ett antal intervjuer och enkäter riktade till företrädare för Vägverket och kommuner.

I kapitel tre går vi översiktligt igenom tidigare litteratur inom området och drar slutsatser av vilken kunskap som kan vinnas ur denna.

Kapitlet därefter redovisar de uppgifter som vi har samlat in av företrädare för Vägverkets huvudkontor och regioner samt kommuner. Här återfinns bland annat beskrivningar av hur Vägverkets regioner och olika kommunala företrädare ser på intresset för samåkning. Här finns också data om samåkningsparkeringar i landet.

Kapitel fem redovisar resultaten från enkäter och intervjuer med människor som samåker. Vilka är det som samåker? Varför väljer man att samåka och finns det något som skiljer samåkaren från medelsvensken? Här redovisar vi också de effekter som den studerade samåknigen har på ekonomi, miljö, tillgänglighet och trafiksäkerhet.

Slutligen redovisar vi våra slutsatser om hinder och framgångsfaktorer. Vilka förutsättningar krävs för att människor ska välja att samåka? Vad är viktigt att tänka på om man vill underlätta samåkning? Finns det genvägar?

2. Genomförda studier

2.1 Litteratursökning

Litteratursökning har gjorts i VTI:s, Vägverkets och TØI:s bibliotek. Denna gjordes i oktober år 2000. En uppföljning gjordes i oktober 2001. Sökord som användes var "car pooling", "samåkning" och "ride-sharing". Sökningarna gav många träffar. På sökordet "car pooling" erhöles i VTI:s bibliotek 520 träffar. För att få ett snävare mer anpassat urval kombinerades sökorden ovan med bl a "attitudes" och "questionnaire".

Urval av samåkningslitteratur gjordes på basis av att de skulle innehålla beteendevetenskapliga studier (sökord: attitudes, questionnaire) eller utvärderingar av samåkningsprojekt, d v s studier med anknytning till vårt projekt.

En presentation av den studerade litteraturen görs i avsnitt 3 uppdelat på attitydstudier och utvärdering av demonstrationsprojekt. Därefter sammanfattas de viktigaste resultaten från litteraturstudien.

2.2 Kartläggning av parkeringar mm

Vägverket

Intervjuer har genomförts med olika företrädare för Vägverkets huvudkontor och regionkontor (se bilaga 2). Intervjuerna genomfördes huvudsakligen under november 2000.

Ett viktigt syfte med intervjuerna var att få fram uppgifter om samåkningsplatser som skulle kunna användas för att nå vår målgrupp samåkarna. Frågorna till Vägverkets företrädare handlade om förekomsten och uppförandet av samåkningsparkeringar i regionerna, om vilka projekt som bedrivs inom området för att främja samåkning. Frågor ställdes även om hur man upplever intresse och acceptans hos Vägverket för att främja samåkning och vilka eventuella hinder som finns. Resultatet av dessa intervjuer redovisas i avsnitt 4.1.

Kommuner

Ett femtiotal "pendlarkommuner" kontaktades via enkät (med post eller e-post) eller per telefon. Syftet var att kartlägga lämpliga samåkningsplatser för att nå målgruppen samåkare. Samtidigt undersöktes även vilket arbete som bedrivs på kommunerna för att främja samåkning samt vilket intresse som finns för att arbeta med åtgärder inom området.

Urvalet av kommuner gjordes med utgångspunkt från vår hypotes om att sannolikheten att samåka troligtvis är störst i små kommuner med stor utpendling. Därför gjordes ett urval av mindre kommuner med hjälp av följande krav:

- mindre än 20 000 invånare i kommunen,
- mer än 10 % utpendling och minst 2 000 utpendlare

Dessa uppgifter erhöles från SCB. Därutöver intervjuades tjänstemän på medelstora och stora kommuner såsom Lund, Göteborg, Västerås och Helsingborg som har en hög inpendling från kringliggande mindre kommuner.

Enkätstudien genomfördes under februari-mars 2001. Totalt skickades enkäten till 46 kommuner (adresserad till gatuchefen) och ytterligare ca 10 kommuner kontaktades per telefon och e-post. Påminnelser gjordes först skriftligt och sedan per telefon. Totalt har tjänstemän från 52 kommuner svarat på våra frågor (se bilaga 3). De som svarade att de hade samåkningsparkeringar eller kände till andra platser som användes för detta ändamål kontaktades per telefon för ytterligare information. Flera av de platser vi fick tips om här har ingått i studien av samåkare.

2.3 Intervju- och enkätstudier med samåkare

Studierna som har gjorts med samåkare kan delas upp i två delar som skiljer sig åt beroende av urvalssätt och metod:

1. intervjustudier med samåkare som parkerat på ”samåkningsparkering”
2. enkätstudier som är utförda på företag

Anledningen till att två metoder använts är att vi med det första angreppssättet inte fann så många samåkare som vi hade hoppats. Det var dessutom en mycket tidskrävande metod.

Samåkningsparkering

Urval

Tre regioner med en omfattande pendling inom regionen valdes ut:

- Skåne
- Göteborgsområdet
- Stockholmsområdet

I dessa regioner kartlades samåkningsparkeringarna med utgångspunkt från de uppgifter som erhållits från Vägverket och kommunerna i regionerna. Med samåkningsparkeringar avses både skyltade sådana som

uppförts av Vägverk eller kommun och sådana samlingsplatser som enligt uppgiftslämnarna uppkommit mer spontant. Platserna som ingår i studien redovisas i bilaga 1.1.

Genomförande

Studierna genomfördes under perioden mars-maj år 2000 på de utvalda platserna i Skåne, Göteborgs- och Stockholmsområdet. I Skåne genomfördes studien vid flera tillfällen under mars och april. I Göteborg och Stockholm genomfördes studierna i början av maj.

Registreringsnumren på parkerade bilar noterades, varvid namn och adress på bilinnehavarna kunde inhämtas från Bilregistret, Vägverket. En lapp fästes på varje bils vindruta om att vi avsåg att ta kontakt med ägaren via telefon för en intervju angående samåkning.

I tabell 2.1 visas en sammanställning av urval och svar. Totalt samlades 493 registreringsnummer in på 48 platser. Antalet platser blev lägre än förväntat. Vi hade trott att man eventuellt skulle hitta några platser på vägen. Istället blev det ett bortfall då vi inte fann några samåkare alls på några platser. Antalet platser som besöktes var alltså fler än 48.

Tabell 2.1 Sammanställning av antal platser, lappade bilar, antal som svarat och hur många av dem som svarat som är samåkare.

| Region | Antal platser | Antal bilar | Svar | Samåkare | Bussåkare | Annat | Vill ej |
|--------------------------------|---------------|----------------------|------|----------|-----------|-------|---------|
| Skåne | 16 | 123 | 56 | 34 | 7 | 11 | 5 |
| Göteborgs- & Stockholmsområdet | 32 | 370 (178+ 192) | 199 | 81 | 57 | 44 | 17 |
| Summa | 48 | 493 | 255 | 115 | 64 | 55 | 22 |

Svarsfrekvens och bortfall

Antalet svar är betydligt lägre än antalet lappade bilar. Det stora bortfallet består av följande:

- Bilar som är avställda eller leasade togs bort (var svårt att hitta rätt person).
- Hemligt telefonnummer.
- Eventuellt fel bilnummer eftersom personerna inte alls känts vid att de stått på aktuell plats eller fått information om intervjun.
- Personer som inte varit anträffbara. Vi har sökt samtliga personer under minst tre olika dagar vid olika tidpunkter.

Av dem som svarat är det, som framgår av tabell 2.1, 45 % (115 st) som är samåkare och som ingår i vår studie. Ytterligare 9 % (22 st) är förmodligen också samåkare, men har ej velat svara. En förklaring till detta kan vara att man var orolig för att bli avslöjad för att göra otillåtna reseavdrag i deklARATIONEN. Vi var dock mycket tydliga med att i brevet och

vid telefonintervjutillfället tala om syftet med studien. Övriga har, enligt vad de uppgett, varit på platsen av annat skäl, t ex för att ta bussen. Flera av platserna har legat i anslutning till en busshållplats.

Företag

Urval

För att hitta lämpliga företag gjordes först ett urval av kommuner. Detta urval baserades på en hög andel utpendlande och maximalt 30 000 invånare i kommunen. Bland dessa kommuner gjordes sedan ett strategiskt urval baserat på egna bedömningar om sannolikheten för att hitta samåkare. Totalt 21 kommuner valdes ut (se bilaga 1.2) I dessa kommuner valdes ca 30 företag med 100-200 anställda ut.

Totalt har 23 företag ingått i studien. Företagen är belägna i tätorter i Jönköpings, Skånes, Kronobergs, Kalmars, Örebros, Västra Götalands, Värmlands, Västmanlands och Blekinges län. De företag och orter som ingått i studien framgår av bilaga 1.2.

Genomförande och svarsfrekvens

Studien genomfördes som en enkätstudie under oktober 2001. Personalansvarig på respektive företag ansvarade för att dela ut enkäten till de anställda på det sätt som passade bäst. Eftersom verksamhetstyperna är vitt skilda för företagen som ingår i studien, från tjänsteföretag till industriföretag, är distributionskanalerna olika. På vissa företag delades enkäten ut i handen på de anställda som var närvarande under en dag och på andra i de anställdas fack.

De varierande sätten att distribuera enkäten gör att vi inte vet exakt hur många som delats ut. Uppskattningsvis rör det sig om ca 2 000 enkäter. Det är 612 personer som har svarat vilket ger en svarsfrekvens på ca 30 %. Av dem är det 89 som är regelbundna samåkare, d v s 15 %.

Analysmetod

Svaren från enkäterna har kodats in och lagrats i en databas. Analyserna har gjorts i statistikprogrammet SPSS. Skillnader i resultaten betecknas som signifikanta om signifikansnivån är högre än 95%. De test som används är chi 2-test och gammatest.

3. Litteraturstudie

3.1 Översikt av studier

Utvärdering av samåkningsprojekt

Under 70-talet och början av 80-talet gjordes en hel del praktiska försök med att organisera samåkning i såväl Sverige som utomlands. Oljekrisen var en viktig utlösande faktor. Enligt Vesterlund (1979:3) gjorde mer än hälften av alla företag med över 1000 anställda någon form av insats för att öka samåkningen i samband med oljekrisen 1974. För företag med 200-1000 anställda var samma siffra 25%. Det finns därför ett flertal rapporter som utvärderar de praktiska försök med samåkning som gjordes på olika håll i världen under denna tid. En stor del av rapporterna om samåkning är amerikanska, men det finns även några svenska.

Projekten utgick mer eller mindre ifrån två huvudsakliga föreställningar om varför man inte väljer att samåka: dels svårigheten att hitta samåkningspartner, dels bristen på mötesplatser där man kan träffas och samåka ifrån.

Organisation av samåkning

De svenska studierna Vägverket (1999), TFD (1982), Blomqvist (1982) och Vesterlund (1979), den brittiska studien Wood (1982) och de amerikanska studierna Booth (1985) och Brunso (1981) är alla exempel på utvärderingar av projekt som utgått från svårigheten att hitta samåkningspartner som en viktig begränsande faktor. Dessa utvärderar försök med organiserad samåkning där anställda vid företag fått hjälp att hitta samåkningspartners genom datorprogram, personliga matchningar eller liknande.

Svenska studier

De svenska studierna av Blomqvist (1982) och TFD (1982) innehåller en utvärdering respektive beskrivning av samåkningsprojektet "Teletrans": tre fullskaleförsök med arbetsplatsbaserad samåkning mellan åren 1979-1981. Trettio personer vid tre företag, Vattenfall i Stockholm, Volvo i Göteborg och Luftfartsverket i Norrköping deltog i försöken. Varje företagspool tilldelades var sitt lämpligt fordon, en minibuss, en förlängd personbil med 8 platser samt en vanlig 5-sitsig personbil.

Urvalet baserades på att de potentiella samåkarna skulle ha lång resväg till arbetet och bo relativt nära varandra. Utvärderingen av dessa pooler gjordes av Blomqvist med hjälp av telefonintervjuer, gruppträffar och enkäter. Man gick även ut med en enkät till miljöengagerade med frågor om för- och nackdelar kring samåkning. TFD-publikationen innehåller också en kalkyl för samåkningens privat- och samhällsekonomi, liksom en genomgång av juridiska hinder för ökad samåkning.

En annan stor svensk studie som finns redovisad i ett antal delrapporter är ett demonstrationsprojekt om samåkning som Chalmers drev under 1976-79. Detta projekts upplägg och resultat redovisas i Vesterlund (1979:2, 3, 4). Chalmers genomförde demonstrationsprojekt på 4 platser, tre större företag och ett antal mindre företag i centrala Sundsvall. De större företagen var Bofors-NOHAB i Trollhättan, SKF i Göteborg och Perstorp AB i Perstorp. Projekten hade två huvudmoment; dels en informationskampanj, dels en matchningsservice. För att utvärdera effekterna gjordes före- och eftermätningar av personbeläggning i fordon vid ankomst till arbetsplatsparkeringen. Även en resvaneundersökning via enkäter genomfördes samt en attitydundersökning.

I Härryda kommun, förortskommun till Göteborg, testades under 80-talet en modell för samåkning som innebar att regionens kollektivtrafikföretag "hyrde in" privatbilar för samåkning och betalade föraren per körd mil enligt en uppgjord taxa (Samåkeri, 1984). Såväl förare som passagerare löser månadskort för aktuell sträcka. Erbjudandet riktades dels till anställda vid arbetsställen inom kommunen, dels till boende inom kommunen. En förutsättning för att få vara med i försöket var att man måste tjäna minst 1,5 timme per dag genom att utnyttja bil istället för den befintliga kollektivtrafiken och att antalet passagerare måste vara minst två stycken. Rapporten innehåller ett relativt omfattande material med de broschyrer och budskap för marknadsföring som användes i projektet.

En nyare svensk studie från Vägverket (1999) undersöker förutsättningarna för en samåkningscentral på Internet som ska serva de som bor och arbetar längs E6:an mellan Göteborg och Oslo. De frågor man försöker svara på är om det är praktiskt genomförbart, om intresse finns bland medborgarna, om det finns miljöpotential och ekonomiska incitament för samhället och individen. Rapporten innehåller också ett embryo till en definition av Vägverkets roll för att stödja och förbättra möjligheten att samåka.

Utländska studier

Wood (1982) innehåller en utvärdering av 4 praktiska försök med organiserad samåkning på fyra arbetsplatser i Storbritannien. Försöken med organiserad samåkning genomfördes efter det att restriktionerna för att ta betalt för liftning upphävdes i samband med Transport Act 1978. Rapporten försöker även genom teoretiska modeller ta fram hur bensinpriser och parkeringstillgång påverkar graden av samåkning.

I Brunso (1981) är syftet framförallt att besvara frågan om vilken betydelse en s k "Carpool-coordinator" har, d v s en anställd som bildar samåkningsgrupper bland de anställda genom personlig kontakt (alltså ej datoriserade matchningsprogram). I denna artikel utvärderas ett demonstrationsprojekt med samåkningskoordinatörer som New York State Department of Transportation bedrev 1979.

Frederick, SJ et al (1991) utvärderar ett amerikanskt projekt som försökte få fler att samåka med hjälp av personliga koordinatörer, marknadsföringskampanjer, bidrag för samåkning, taxiresor för de som missade samåkningsturen hem etc.

Both (1985) innehåller till skillnad från de andra studierna en mer ingående analys av vad som karaktäriserar samåkningspersonen. Utgångspunkten för studien är arbetsplatser på 5 orter i USA (Atlanta, Cincinnati, Houston, Portland, Seattle). Utvärderingen omfattar bl a vad som karaktäriserar samåkningspersonen, hur olika typer av arrangemang fungerat, förhållandet företag-samåkning, effekter av olika samåkningsprogram på företaget och på orten.

Samåkningsparkeringar

Om samåkningsparkeringar, eller pendlarparkeringar som det också kallas, finns det bl a två svenska studier som gjorts för Vägverket Region Skåne. I två omgångar 1998 respektive 2000 har man dels kartlagt användandet av olika parkeringar med olika utformning, dels undersökt användarnas inställning till och åsikter om parkeringarna. Syftet med dessa studier har varit att ta reda på vilken funktion dessa parkeringar fyller för samåkarna, hur en parkering bäst ska utformas, vad som skulle underlätta för samåkarna etc för att sedan kunna använda denna kunskap när man bygger ut nya samåkningsparkeringar. Studien från 1998 (KM) innehåller även en beskrivning av en holländsk metod för att lokalisera lämpliga platser för samåkningsparkering.

Det finns även utländska studier, bl a två amerikanska studier, Thompson (1980) och Al-Kazily (1991), som utvärderar effekten av införandet av pendlarparkeringar. Båda är utförda i Kalifornien och de områdena där parkeringarna är lokaliserade kännetecknas av stora trafikmängder, flerfiliga motorvägar med HOV-körfält etc. Dessa förutsättningar gör att resultaten är svåra att använda för svenska förhållanden.

Thompson (1980) utvärderar effekten av tre pendlarparkeringar i Kalifornien som uppförts med syfte att stimulera samåkning och kollektivresande. Al-Kazily (1991) kartlägger användandet av 38 Park & Ride-parkeringar i Kalifornien (Sacramento) och innehåller en analys av varför vissa parkeringar används mer än andra. Ett syfte med studien var att ta fram underlag till hur och var planeringen av nya parkeringar ska göras.

Beteendevetenskapliga studier

Ett stort antal rapporter innehåller beteendevetenskapliga undersökningar av olika slag. Huvudsyftet för de flesta av dessa studier är att undersöka "marknaden" för samåkning genom att studera attityden till samåkning, intresse för att samåka, samt vilka incitament som är/skulle vara verksamma. Fokus ligger i majoriteten av studierna snarare på de som inte samåker än på de som faktiskt samåker. I några fall görs jämförelser mellan de två grupperna.

Studierna är dels gjorda på arbetsplatser, dels i bostadsområden. Exempel på studier som är arbetsplatsbaserade är Curry (1991), Dekkers (1981), Pearlstein (1986), Booth (1985), Black (1992), Hunt, 1997 och Dee Angell (1991).

De amerikanska studierna av bl a Curry (1991), Pearlstein (1986), Black (1992) och Dee Angell (1991) fokuserar framförallt på de som inte samåker. I Curry (1991) undersöks "marknaden" för samåkning på ett större arbetsplatscenter i en förort. I studien ingår frågor som val av färdmedel, inställning till samåkning och skäl till varför man eventuellt inte vill samåka. Pearlstein (1986) har studerat transportbehov och resmönster för en fakultet i Los Angeles (UCLA) med syfte att se om det finns en marknad för samåkning och i så fall utveckla ett matchningsprogram. I Black's artikel (1992) presenteras bl a resvanor och attityder till samåkning hos 1 568 anställda i Washington DC. Dee Angell (1991) har undersökt arbetspendlares attityder och vanor på Connecticut's Guldkust undersökts.

I några amerikanska studier har även samåkningspersonens preferenser undersökts. I Booth (1985), som studerat arbetsplatser på 5 orter i USA (Atlanta, Cincinnati, Houston, Portland, Seattle) finns bl a en analys av om vad som karaktäriserar samåkningspersonen. En stated preference studie som genomförts i Calgary, Kanada (Hunt et al, 1997) undersöker bl a hur man kan underlätta samåkande. Det finns även jämförande studier av attityden till samåkning bland samåkare respektive ensamåkare. Margolin (1979) har genom fokusgrupper och efterföljande enkäter undersökt attityder till samåkning med syfte att ta fram strategier som kan vara lämpliga för olika målgrupper. Valdez (1990) har jämfört samåkare med ensamåkare och övriga pendlare för att se vad som skiljer dessa åt.

Många av studierna om samåkning bygger på amerikanska erfarenheter. Samtliga studier som refereras ovan är amerikanska. Ett undantag utgör dock Dekkers (1981) som bygger på studier i Frankrike. Denna studie innehåller incitament för samåkning baserat på kvalitativa studier av resmönster och attityder till samåkning bland arbetstagare och företag i Chambéry och Valenciennes i Frankrike.

Den svenska Chalmersstudien (Vesterlund, 1979:2) innehåller också en omfattande attitydundersökning på ett antal arbetsplatser. I den studeras både de som samåker och de som inte samåker. Man har bl a undersökt samåkarnas motiv, hur samåkningen uppkommit och vad det innebär för restiden. Ensamåkarna har delats in i tre kategorier 1) potentiella samåkare, 2) tveksamma och 3) hårdnackade ensamåkare. Bland ensamåkarna har man förutom tänkbara incitament undersökt intresse för samåkning generellt och intresse för matchningsservice.

Det finns även några studier som inte bara är arbetsplatsbaserade. Ett exempel är Alppivuori & Kallberg (1981) som innehåller resultaten från

en stor postenkätundersökning till ca 8000 hushåll i tre områden i Finland där inställningen till samåkning undersöktes.

Ett annat exempel på attitydstudier som gjorts är Blomkvist (1982) som förutom samåkare i Teletransprojektet även frågade en grupp ”miljö-engagerade” om för- och nackdelar med samåkning.

3.2 Resultat från studierna

I detta avsnitt redovisas kortfattat de resultat och slutsatser som framkommit i studierna. Avsnittet är indelat efter några av de viktiga frågor som tas upp:

- Motiv för samåkning
- Åtgärders effekt på samåkning
- Vad karakteriserar samåkaren och målgruppen för samåkning?
- Organisation och utformning av samåkningen
- Skäl till att inte samåka
- Nytt/effekt av samåkning

Generellt kan man säga att motiv för samåkning och skäl till att inte samåka är relativt väl belyst, medan vad som karakteriserar samåkaren och hur själva samåkningen uppkommer och går till rent praktiskt inte är så väl utrett. Dessa faktorer är i sin tur viktiga för att ta reda på vad som skulle underlätta samåkning och var insatser bör göras.

Motiv för att samåka

När det gäller samåkarnas motiv för att samåka visar bl a den svenska studien av Vesterlund (1979:4) och den amerikanska Thompson (1980) att den viktigaste drivkraften är kostnadsbesparingar. Missnöje med kollektivtrafiken spelade även en viss roll i den svenska studien. Andra drivkrafter som angavs i den amerikanska studien var miljöskäl och att de inte tycker om att åka själva.

Att ekonomi är en viktig faktor visas även i det svenska Teletransprojektet (Blomkvist, 1982) där möjligheten att göra fullt reseavdrag även vid samåkning framhölls som det viktigaste incitamentet för att eventuellt fortsätta samåka efter projektets slut. Enligt Pearlstein (1986) är kostnader generellt det viktigaste incitamentet för alla, såväl samåkare som icke-samåkare. De som redan var samåkare framhöll i denna studie parkeringskostnader, körtid och stress som viktiga incitament för att samåka. I Black (1992) ansåg pendlarna att det som framförallt skulle få dem att samåka var högre parkeringskostnader och rabatterade kollektivtrafikkort. Valdez & Arce (1990) som jämfört olika grupper attityder och värderingar visar att samåkare värderar kostnader för pendling högre än andra.

Åtgärders effekt på samåkning

Flera studier, såväl de som baserar sig på erfarenheter från konkreta projekt som de som baserar sig på motiv som anges i attitydundersökningar, innehåller analyser av vilken betydelse olika faktorer har för att få folk att samåka. Här görs en sammanfattning av de slutsatser som vi funnit i litteraturstudien.

Enskilda åtgärder

Flera studier (bl a Thompson, 1980) framhåller att ett av de viktigaste incitamenten för samåkning är kostnaden för parkering vid arbetsplatsen. Enligt en litteraturstudie av samåkning i bl a Nederländerna (Vägverket, 1999) är betalparkering det "bästa styrmedlet" som används för att förändra resmönstret. Vid det Nederländska parlamentet kostar det 7200 kr/år för en parkering. De som samåker får parkera gratis och de som åker kollektivt får rabatt på sina biljetter. Resultatet av denna strategi är att av de 30% som tidigare körde bil till arbetet är det nu endast 6% som kör bil ensamma till arbetet. Cyklandet har ökat från 16% till 22% och kollektivtrafiken från 42% till 68%.

En jämförande studie av två företag i Los Angeles, USA, (Mehranian, 1991) visar också att så länge även ensamåkare får bidrag för parkeringskostnader (om än inte lika mycket) är det svårt att öka samåkningen. Det mest kostnadseffektiva sättet att marknadsföra samåkning menar författarna är att ta bort bidraget för ensamåkare helt och endast ge bidrag till samåkare. Dessa slutsatser stämmer väl med de slutsatser som drogs i Easy Ride-projektet (Frederick 1991) där man konstaterade att det mest effektiva sättet att få folk att samåka var troligen att öka kostnaderna för att åka ensam samtidigt som man inför olika incitament för att samåka. Endast fri parkering för samåkare, utan andra starka restriktioner för övriga ger dock ingen effekt. Detta konstaterar bl a Wood (1982).

Bristen på parkering kan vara en viktig faktor. Minskade parkeringsmöjligheter är enligt Dee Angell (1991) ett viktigt incitament för samåkning. Dee Angell framhåller även ökad trängsel på vägarna och bensinprishöjningar som viktiga incitament. Enligt denna teoretiska studie skulle 26% börja samåka om månadsavgiften för parkering vid arbetsplatsen var \$30-40, 19% om trängseln på vägarna ökade, 18% om minskade parkeringsmöjligheter vid arbetsplatsen, brist på parkering eller bensinprishöjningar. Det finns en studie som utförts i samband med en bensinprishöjning, nämligen Westbergs studie av resmönstret på Torslandaverken 1978. Denna visade inga skillnader i graden av samåkning efter bensinprishöjningen. De långsiktiga effekterna vet vi dock inget om.

Betydelsen av samåkningsmatchningar råder det olika uppfattningar om. Wood (1982), Storbritannien, visade utifrån fyra praktiska samåkningsförsök att mycket få började samåka efter att ha blivit ihopmatchade och grupperna varade heller inte särskilt länge. Från detta drar författaren

slutsatsen att svårigheten att hitta samåkningspartner inte är den viktigaste begränsande faktorn eller den enda begränsande faktorn för samåkning. Det finns dock flera studier som visar på positiva resultat av samåkningsmatchningar. Förklaringen till att vissa är framgångsrika och andra inte kan t ex bero på yttre omständigheter, på kompletterande åtgärder eller vilken typ av matchning som avses.

Flera amerikanska rapporter pekar på betydelsen av att göra samåkningsprogrammen, särskilt matchningen, mer personliga. Detta är viktigt därför att samåkningen för den tidigare ensamåkaren inte enbart är en fråga om ett mer eller mindre praktiskt arrangemang för hans resor. Det är framförallt en social förändring som kan upplevas som stor. I bl a Brunso (1981) drog man slutsatsen att den personliga kontakten är mycket viktig. I denna studie utvärderades effekten av speciella samåkningskoordinatorer, alltså en anställd som bildar samåkningsgrupper bland de anställda genom personlig kontakt. Resultaten var mycket positiva: på de företag som hade samåkningskoordinator ökade samåkningen kraftigt (+10 %-enheter), men i kontrollgruppen endast med 3.5%-enheter. Relationen nytta/kostnad av samåkningskoordinator visade sig i detta fall vara mycket positiv. En viktig slutsats var att fokusera på speciella målgrupper, t ex de som har långt till arbetet, och de som arbetar på stora företag.

Booth's (1985) jämförelser av samåkningen vid olika företag visade att ju mer hjälp med samåkningsmatchning etc som företaget gav, desto större andel samåkare. Detta tyder på att arbetsgivarens engagemang är av stor betydelse. Enligt Chalmers-studien (Vesterlund, 1979) är arbetsgivarens engagemang en avgörande faktor. De nederländska företagen utgör exempel på hur ett aktivt långsiktigt arbete från företagens och samhällets sida ökat samåkningen. På vissa företag i Nederländerna har samåkningen ökat från 10% till 20-30% sedan ett aktivt arbete för att främja samåkning startats (Vägverket, 1999). Idag samåker ca 7-8% av den nederländska befolkningen.

Vad gäller samåkningsparkeringar beror betydelsen av dessa, enligt genomförda studier, mycket på hur de är utformade och var de är lokaliserade. En kartläggning av 38 Park & Ride- anläggningar i en region i Kalifornien, USA (Al-Kazily, 1991) visade att de parkeringar som användes mest var de som var lokaliserade i tydligt definierade pendlarstråk och i tätbefolkade områden. Utvärdering av användandet av tre pendlarparkeringar i Kalifornien, USA, (Thompson, 1980) visade att de mest betydelsefulla framgångsfaktorn var lokaliseringen av parkeringen. Andra faktorer som ansågs viktiga var goda kollektivtrafikförbindelser, separata filer för buss och samåkare. Vad gäller lokaliseringen av samåkningsparkering visar Al-Kazily, 1991 att 60% av respondenterna bodde inom 8 km från parkeringen. Detta stämmer väl med den svenska studien av samåkningsparkeringar i Skåne (KM, 1998) där den genomsnittliga reslängden från hemmet till parkeringen var 9 km. Studien visade vidare att de flesta pendlarna från dessa parkeringar hade 4-5 mil till sin arbetsplats.

Betydelsen av kombinerade åtgärder

Många studier har fokuserat på enskilda åtgärder, men i flera av dem kommer man till slutsatsen att enskilda åtgärder endast har en mycket begränsad eller rent av försumbar effekt om de vidtas som isolerade företeelser. Erfarenheten är alltså att det krävs en kombination av åtgärder (se bl a Vesterlund, 1989:5) och ett långsiktigt stöd (se bl a Samåkeri, 1984 och Booths 1985). I Chalmers-studien (Vesterlund, 1979) har man utifrån erfarenheter från samåkningsprojektet formulerat fyra strategier för att öka samåkning:

1. Aktivera prismekanismen.
2. Ge förutsättningar att resa kollektivt
3. Ange lämplig fördelning av kostnader för arbetspendling mellan individ, arbetsgivare och samhälle (egen anm. statskassan).
4. Begränsa tätortsbilismen, prioritera samåkning och kollektivtrafik.

I slutsatserna poängteras betydelsen av att öka medvetandet om nödvändigheten av ändrat resbeteende, stimulera önskat beteende och att hämma icke önskat beteende.

Samåkarens och målgruppens karaktär

Vad karaktäriserar en samåkare? Och vad skiljer denne från övriga pendlare? Vilka är lämpliga målgrupper för att få att samåka? Det finns få studier inom detta område. Men några har försökt jämföra samåkare med andra pendlare och några där man försökt dra ut var man kan hitta lämpliga målgrupper, bl a Pearlstein (1986), Booth (1985), Brunso (1981), Margolin (1979) och Valdez & Arce (1990).

Avståndet spelar roll. I dessa studier konstateras bl a att de som bor inom 8 km från arbetet generellt ej är intresserade av samåkning (Pearlstein, 1986). Detta stämmer väl med Booth (1985) som visar att samåkare ofta har en längre resväg till arbetet och Brunso (1981) som visade att samåkning är vanligast hos de som åkte mer än 16 km eller hade en restid som översteg 40 min. En svensk undersökning av användarna av samåkningsparkeringar (KM, 1998) visade att de som samåkte hade 4-5 mil till arbetsplatsen.

Andra resultat visar att samåkare har ofta mer än 0 och mindre än 1 bil per förvärvsarbetare i ett hushåll och majoriteten samåkare var sambos eller informella arbetskontakter (Booth, 1985).

Vad skiljer då i värderingar? Valdez (1990) som jämfört samåkare med ensamåkare och övriga visade bland annat att det som skiljer grupperna åt är bl a att ensamåkare värderar tillgängligheten till bil på arbetet högre än samåkare, medan samåkare värderar kostnader högre. Restiden var för samtliga grupper dock det viktigaste skälet till val av färdmedel.

Margolin (1979) har i sin undersökning identifierat följande lämpliga målgrupper: de som har långt till arbetet, förare över 30 år, pendlare som bor i flerpersongshushåll, tjänstemän som arbetar i centrala staden samt industriarbetare som arbetar i ytterområden där trängsel är ett problem och möjlighet finns till parkeringsincitament.

Organisation av samåkningen

Hur samåkning organiseras och utformas är ganska dåligt undersökt. Booth (1985) har, liksom några andra, konstaterat att de flesta samåker två och två samt att majoriteten samåkare var sambos eller informella arbetskontakter. Om man samåker från en parkering är beläggningen vanligtvis högre än om man hämtar upp varandra i hemmet. I en svensk studie (KM, 1998) framkom att den genomsnittliga beläggningen för de som samåkte från en samåkningsparkering var 2,9 personer per bil.

I Chalmersstudien (Vesterlund, 1979) har man undersökt organisation och utformning av samåkningen lite närmre. I den framkommer bl a liksom i Booth att samåkning ofta initierats spontant på arbetsplatserna. Ett annat resultat från denna studie var också att samåkarna turas om att köra i minst hälften av fallen. Man undersökte även hur restiden påverkades av samåkningen. Restidsförlängningen för förare visade sig vara högst 6 minuter i genomsnitt.

Skäl till att inte samåka

Flera av undersökningarna om samåkning har fokuserat på icke-samåkare och framförallt på frågan om varför de inte kan tänka sig att samåka. De vanligaste skälen till att bilister som åker själva inte vill samåka är bl a att man föredrar friheten att köra själv, behöver bilen om man jobbar över, behöver bilen i tjänsten, behöver bilen till andra ärenden på vägen och har oregelbundna arbetstider. Dessa skäl framkommer i samtliga studier, bl a i Curry (1991):

- föredrar friheten att köra själv (42%),
- behöver kanske bilen om man jobbar över (42%),
- behöver bilen i tjänsten (32%),
- behöver bilen till andra ärenden på vägen (30%) och
- oregelbundna arbetstider (26%).

I Pearlstein (1986) uppgavs liknande skäl för att inte vilja samåka:

- ärenden efter jobbet (42%),
- minskad flexibilitet (39%),
- oregelbundna arbetstider (35%),
- ogillar att vara beroende av andra (30%),
- opraktiskt (30%),
- föredrar att köra själv (17%).

Nytta/effekt av samåkning

Jämställdhets- och fördelningseffekter

Ökade möjligheter att transportera sig gynnar främst kvinnor och låginkomsttagare liksom ungdomar. Detta har inte bara en ekonomisk bakgrund utan är också en konsekvens av dessa gruppers värderingar av livsstil, miljö och trafiksäkerhet. Detta belyses endast mycket sporadiskt i litteraturen som ett syfte med att stödja och underlätta samåkning, ibland tvärtom som i försöksprojektet Teletrans där man riktade sig till tjänstemän av vilka uppenbarligen flera var höginkomsttagare.

Samhällsekonomi

Hur lönsamt är det att satsa på att utveckla samåkning? Den samhällsekonomiska effekten av samåkning har bl a kommenterats i de svenska studierna Teletrans (TFD, 1982), Chalmersstudien (Vesterlund, 1979) och "Samåkningscentral på Internet" (Vägverket, 1999).

Enligt författarnas slutsats i Teletransprojektet (TFD-rapport 1982) råder det "ingen tvekan om, något som tydligt visas i projektet, att samhället har betydande vinster att hämta genom ökad samåkning."

I utredningen "Samåkningscentral på Internet" (Vägverket) uppskattas en samhällsekonomisk besparingspotential om 10 miljoner kronor per år på en projektkostnad (egen anm. investering) om 1,2 miljoner kronor exklusive interna kostnader för medverkande arbetsgivare. Författaren skriver "Detta är grova beräkningar men visar att det är mycket möjligt att en satsning på samåkning av detta slag kan komma att uppvisa en lönsamhet som överstiger gängse lönsamhet vid väginvesteringar. Det finns inget skäl att bedöma satsningar på effektivt utnyttjande av befintligt kapital på annat sätt än nyinvesteringar."

Lönsamheten av samåkning diskuteras i "Samåkningscentral på Internet" bl a utifrån exempel på de parkeringskostnader som företag har. Exempelvis har ett företag idag en parkeringskostnad på ca 150 dollar per månad och anställd. Om detta företag istället skulle betala de anställdas busskort på 45 dollar per månad skulle företaget kunna spara in 2/3 av parkeringskostnaderna.

1993 utvärderade företaget McKinsey¹ arbetet med TDM, Transport Demand Management i Nederländerna. Huvudsyftet vara att identifiera de åtgärder som medförde att trängselproblemen skulle kunna stabiliseras eller minskas på ett kostnadseffektivt sätt fram till år 2000. I denna utredning konstaterades att TDM var det mest kostnadseffektiva verktyget, när det gällde att minska transportererna. "TDM-åtgärderna var 50% billigare än att bygga nya transportleder." Varje år används det 2 miljoner gulden till samåkningsarbetet i Nederländerna. Det motsvarar ca 8 miljoner SEK. Dessa pengar används bland annat på olika projekt samt för forskning och utvärdering av genomförda insatser.

¹ Refererad i Vägverket, Samåkningscentral på Internet

Chalmers (Vesterlund, 1979) redovisar också ett exempel på hur fördelning av kostnader för arbetspendling kan omfördelas för att öka incitamenten att samåka. Förslaget innebär kortfattat att arbetsgivaren åläggs att ta halva kostnaden för resorna till och från arbetet. För detta föreslås arbetsgivarna kompenseras via sänkt arbetsgivareavgift. Rapporten redovisar också ett räkneexempel för vad detta skulle innebära statsfinansiellt liksom för enskilda under de förhållanden som gällde 1979. Slutsatsen är bland annat att det bör finnas andra effektivare regionalpolitiska stöd än reseavdrag då endast 60-70 000 personer av drygt 200 000 med reseavdrag för egen bil med minst 1000 mils körning per år bor i "glesbygdsregioner". Chalmers förordar därför att en statlig utredning kring de institutionella förutsättningarna för arbetsresor (egen anm. oklart om det blev något av denna). I rapporten står att läsa att "En sådan utredning motiveras inte minst av att dessa resor torde betinga en samhällsekonomisk kostnad av 6-8 miljarder kronor om året och då det synes uppenbart att en stor del av dessa kostnader hör samman med effektivitetsförluster, förluster som även bidrar till att öka vårt oljeberoende."

Om lönsamheten för specifika åtgärder går bl a att studera i KM (1998) som innehåller en analys av samåkningsparkeringars nytta-kostnadseffekter och i Brunso (1981) som innehåller en nytta/kostnadsanalys av samåkningsmatchning. Båda dessa studier visade på att åtgärderna var lönsamma samhällsekonomiskt.

4. Kartläggning av parkeringar mm

I detta avsnitt presenteras resultatet från kartläggningen, dvs de svar som erhållits från företrädare för Vägverket och kommuner angående vilket arbete som bedrivs för att främja samåkning och intresset för att arbeta med åtgärder inom området. Resultatet från kartläggning baseras på intervjuer och enkäter från november 2000 - februari 2001.

4.1 Vägverket

Här presenteras svaren från Vägverkets företrädare på frågorna om förekomst av samåkningsparkeringar, samåkningsprojekt och intresse för samåkning.

Samåkningsparkeringar

Det finns ingen nationellt samlad kunskap över befintliga samåkningsparkeringar som uppförts av Vägverket. En förklaring kan vara att samåkningsparkeringar främst är en fråga för regionerna, enligt dem som vi har intervjuat på huvudkontoret. Men även inom vissa regioner är kunskapen dåligt sammanställd.

De regioner som uppgett att de har iordningställt samåkningsparkeringar är:

- Vägverket Region Väst,
- Vägverket Region Mitt,
- Vägverket Region Skåne,
- Vägverket Region Norr och
- Vägverket Region Mälardalen.

I Region Skåne och Norr finns de även sammanställda på en karta tillsammans med ett flertal andra parkeringsplatser som kommunerna ansvarar för.

Vägverket Region Väst har uppfört ett antal samåkningsparkeringar, bl a längs den nybyggda delen av E6 i Halland. Man har också byggt några av de infartsparkeringar som finns i Göteborgstrakten. Det saknas dock en sammanställning av var parkeringarna finns och var det finns spontant uppkomna samåkningsplatser. Kunskapen om var det parkeras bilar finns hos väghållarpersonalen på länskontoren.

Vägverket Region Mitt har iordningställt eller bidragit med stöd till totalt 23 parkeringar inom sin region. Merparten är parkeringar i anslutning till busshållplatser som har iordningställts av kommunerna.

Vägverket Region Skåne har uppfört 22 samåkningsparkeringar. Dessutom finns ytterligare ett stort antal rastplatser och liknande som kan användas och används för samåkning. Samtliga platser finns utmärkta på en karta. Intervjustudier och grad av användning har studerats på flera av platserna och finns sammanställt i två rapporter för 1998 respektive 2000.

Vägverket Region Norr har 19 samåkningsparkeringar, samtliga är utrustade med sk P-el (motorvärmare). De är skyltade med en röd stolpe. Karta med parkeringar och folder med information finns. Man har även bedrivit informationskampanjer i tidningar och TV4.

Vägverket Region Mälardalen uppskattar antalet samåkningsparkeringar som är iordningsställda av Vägverket till mellan 10 och 20. Utöver dessa finns det ett antal parkeringar som ligger inom det kommunala vägnätet eller i samband med ombyggnad av resecentra (Strängnäs, Läggesta) som Vägverket har givit statsbidrag till. Man uppskattar även att det finns ett stort antal spontana samåkningsparkeringar. Under 2001 har Vägverket för avsikt att inventera alla samåkningsparkeringar, även de spontana, och redovisa samtliga på en karta.

Vägverket Sydöst känner inte till några samåkningsparkeringar som Vägverket är ansvarig för. De gjorde en inventering av bytespunkter 1995. Man konstaterade då att det fanns många spontana bytespunkter i närheten av hållplatser. Hur många av användarna som är samåkare är dock okänt.

Vägverket Region Stockholm har inte uppfört några samåkningsparkeringar, däremot finns det en hel del pendlarparkeringar som uppförts av SL för kollektivtrafikresenärer, men som förmodligen även används av samåkare. SL gör även studier av beläggning på pendlarparkeringarna.

Samåkningsprojekt

De flesta projekten inom samåkningsområdet bedrivs på regionnivå. Men samåkning ingår även i vissa projekt som bedrivs på huvudkontoret, bl a i ett projekt med syfte att miljöanpassa innebandysportens resor som drivs tillsammans med Svenska Innebandyförbundet. Inom Vägverket Region Stockholm, Region Sydöst och Region Väst pågår olika projekt kring samåkning.

På Vägverket Region Väst pågår ett projekt med arbetsnamnet "Intelligent samåkning". Det är en internetbaserad tjänst med ruttplanering, matchning, personliga profiler. Totalt satsas 3,4 miljoner varav mycket på teknisk utveckling och marknadsföring. Projektet ska bedrivas tillsammans med 10-12 företag. Meningen är att man ska utnyttja företagen för att marknadsföra konceptet. Marknadsföringen kommer därför i viss mån att anpassas till företagens informationskanaler och de förmåner som företagen förhoppningsvis kopplar till systemet. Sammanlagt räknar man med att systemet ska omfatta 12 000 anställda vid ca 10-12 företag

varav AstraZeneca och Ericsson vardera har ca 5 000 anställda. Målet är att ¼ av dem som åker ensamma i bil till jobbet ska finnas med i systemet och att varje dag ska ¼ av dessa samåka. Det har också påbörjats diskussioner om liknande koncept på Kärnsjukhuset i Skövde samt industrin i Stenungsund.

På Vägverket Region Stockholm bedrivs ett samåkningsprojekt som går ut på att samåkare (mer än 3 i bilen) ska få tillträde till kollektivtrafikkörfälten. Telefonintervjuer har gjorts av hur människor ser på möjligheten för ”samåkare” (HOV², författarens anm.) att utnyttja kollektivtrafikkörfälten i Ekerö. Vidare satsar man 500 000 kr på att belysa fördelar och bedriva informationskampanjer. Målgruppen är arbetspendlare för att försöka minska trängseln vid rusningstid. Vägverket vill också införa ett digitalt internetbaserat/epostbaserat matchningssystem för samåkare. I Ekeröprojektet är Ekerö kommun, Polisen, Stockholms stad samt SL samverkanspartner.

På Vägverket Region Sydöst har samåkning ingått som en del i de samverkansprojekt Vägverket har haft i bl a Vetlanda, Växjö, Västervik, Aneby och Mjölby. Vetlanda är den kommun som kommit längst. Här inriktar man sig framförallt på större företag. Vägverket medverkar även i ett projekt kring ett matchningsprogram som till en början drevs av Mobilitetskontoret i Jönköpings kommun i samarbete med ett antal större företag, men som numer drivs av företaget Datessa³. Vägverkets del av arbetet är att utvärdera projektet och göra jämförelser med ett projektet i Göteborg för att kunna dra slutsatser om eventuella skillnader mellan små och stora kommuner.

På Vägverket Region Norr har man gjort undersökningar av användningen av samåkningsparkeringarna. Man har även bedrivit informationskampanjer i tidningar och på TV4. Uppfattningen är dock att dessa kampanjer inte är speciellt effektiva. Man avser därför att i framtiden satsa på mer målgruppsinriktade kampanjer.

Intresse, acceptans och hinder

Resultaten från intervjuerna med Vägverkets företrädare visar att det finns ett intresse för att arbeta med samåkning och att acceptansen för åtgärder inom området är ganska hög inom Vägverket. Tidigare upplevde flera av dem som vi har intervjuat att det fanns en viss tveksamhet för att Vägverket skulle etablera samåkningsparkeringar och på så vis indirekt medverka till skattefusk (två personer som drar av resekostnader på deklARATIONEN men bara en som kör). Nu börjar denna inställning försvinna och i stället börjar en acceptans kunna skönjas för samåkning som ett sätt att merutnyttja befintliga resurser och samtidigt bidra till de transportpolitiska målen. Detta kan delvis hänföras till att Mobility Management, som innebär att man arbetar med mer mjuka åtgärder, har blivit ett alltmer gångbart begrepp.

² High Occupancy Vehicle

³ Datessa utformade matchningsprogrammet.

Det största hindret verkar vara tveksamheten kring nyttan av samåkning, vilket kan göra det svårt att motivera samåkningsprojekt. Man upplever att tveksamheten kring nyttan av samåkning är större än t ex vid vägutbyggnader:

- Avsätter man 10 miljoner till en vägutbyggnad, vet man vad man får. För samåkning är argumentet att man inte vet vad man får. Trots att det finns exempel från Holland som visar att man får samma effekt för halva kostnaden.

Man upplever också att det finns ett gott stöd för samåkning från Vägverkets ledning och förklarar detta med att samåkning inte står i konflikt med andra traditioner inom Vägverket eller på kommuner.

Två av dem som intervjuats har uppfattningen att de samåkningsprojekt som funnits inte har varit så lyckade. Det är dock bara ”en känsla man har”.

De flesta upplever inga större hinder från Vägverksperspektivet för att arbeta med samåkning utan ser mest hinder på individnivå. Först och främst framhålls de praktiska hindren med olika arbetstider. Arbets-schemat är mycket viktigt och att man är ett homogent gäng som kan samsas om tider, menar en som har egna erfarenheter. De hinder som man tror är störst är: dålig flexibilitet, beroende av andra, skattelagstiftning, okända människor-otryggt, svårigheten att hitta någon att samåka med.

Den dåliga säkerheten vid parkeringsplatserna ges också som exempel på ett hinder för att lämna bilen och samåka. Ett hinder som, enligt en av dem som intervjuats, diskuteras en del internt på Vägverket är trafiksäkerhetsaspekten: - Man känner ju varken till förarens eller bilens kondition.

4.2 Kommuner

Här presenteras svaren från de tjänstemän från 52 kommuner som har svarat på våra frågor om förekomsten av samåkningsparkeringar, vilka projekt som bedrivs inom området samt intresse och acceptans för att arbeta med samåkning. Det som kännetecknar samtliga kommuner är att de har en hög andel ut- eller inpendlare. 49 av kommunerna har färre än 20 000 invånare. 13 av kommunerna ligger i Skåne. En lista på vilka kommuner som svarat finns i bilaga 2.

Samåkningsparkeringar

Det är 21 av tjänstemännen i de 52 kommunerna som säkert vet att det finns samåkningsparkeringar i kommunen. De flesta har endast en samåkningsparkering. Totalt handlar det om 31-34 parkeringar i de 21 kommunerna. I tolv av kommunerna är det kommunen som svarat helt

för iordningsställandet och i tre av fallen har parkeringarna uppförts gemensamt av Vägverket och kommunen. I fem kommuner ansvarar Vägverket helt och hållet för dem och i två kommuner kommun har de kommit till genom samarbete med andra aktörer såsom kollektivtrafikbolag.

Hur mycket parkeringarna används är generellt ganska dåligt känt. Inga undersökningar har gjorts av kommunerna. Det är 12 av tjänstemännen som tror sig veta att de används ganska mycket. Övriga 9 har ingen uppfattning alls.

Vad gäller spontant uppkomna samåkningsparkeringar är det 25 tjänstemän som känner till att sådana finns. Totalt har vi fått in uppgifter om drygt 60 spontant uppkomna samåkningsparkeringar att jämföra med ungefär hälften så många anlagda.

Flera av de spontana och skyltade samåkningsparkeringarna har ingått i våra intervju- och enkätstudier med samåkare (se bilaga 1.1).

Samåkningsprojekt

Fem kommuner har arbetat med information om samåkning. De sätt man har informerat på är: i lokaltidning (3), i kommunens tidning (1), informationstavlor i centrum (1) och på internet (1). I Skåne hänvisar man till att Vägverket Region Skåne har informerat en del (egen anm: Vägverket har bl a tagit fram en karta med samåkningsparkeringar).

Endast två kommuner uppger att de har arbetat med andra samåkningsprojekt. En har arbetat med samåkning för de anställda i kommunen. En har genomfört en enkätundersökning vid en motorvägsavfart.

Intresse

Intresset för samåkning är ganska lågt hos kommunerna. De flesta har svarat att intresset varken är stort eller litet, eller att de inte känner till vilket intresse som finns. Det är 10 av kommunerna som har svarat att intresset för att arbeta med samåkning är lågt eller mycket lågt. Endast en kommun har svarat att intresset är ganska stort.

5. Intervju- och enkätstudier

I detta avsnitt presenteras resultaten från intervju- och enkätstudierna med samåkare och icke-samåkare. Först redovisas bakgrundsdata om respondentgrupperna. Därefter görs en analys som syftar till att bli besvara vad som karaktäriserar samåkaren och vilka framgångsfaktorer som finns; Hur organiseras samåkningen? Vilka är samåkarens respektive icke-samåkarens attityder till samåkning?

5.1 Bakgrundsdata om respondenterna

De studier som har gjorts av samåkare har, som beskrivits i avsnitt 2, varit av olika karaktär. Ungefär hälften av samåkarna som ingår i studien har sökts upp på samåkningsparkeringar (såväl skyltade som spontana). Den andra hälften har sökts upp på ett antal företag i södra Sverige.

I den del av studien som gjorts på företag ingår även en stor grupp icke-samåkare, eftersom enkäten gick ut till samtliga anställda.

Nedan redovisas först bakgrundsdata om samtliga samåkare som ingår i studien. Därefter redovisas bakgrundsdata om respondenterna i företagsstudien, dvs såväl samåkare som icke-samåkare. Med bakgrundsdata avses uppgifter om antal som svarat, ålder, kön, levnadsförhållande, inkomst, utbildningsnivå, sysselsättning och pendlingsavstånd till arbetet.

Samåkarna

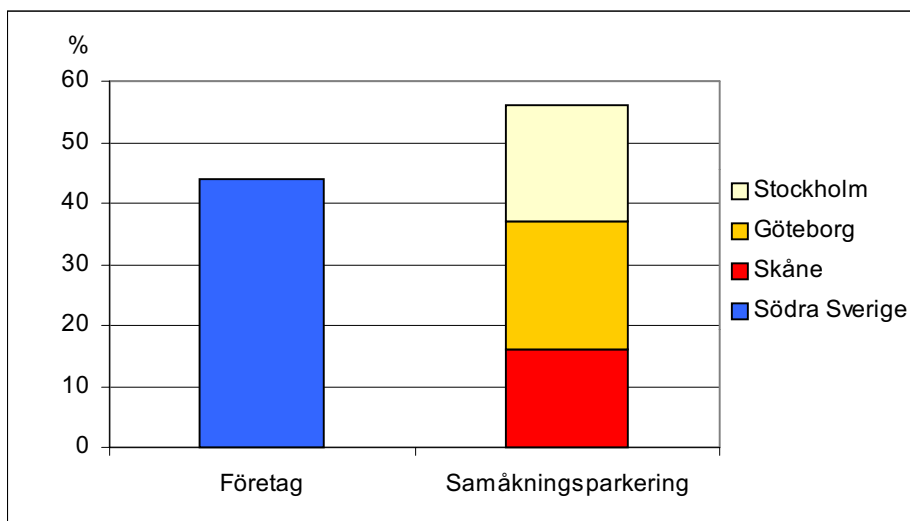
Här presenteras bakgrundsdata om samtliga samåkare som ingår i studien, såväl de som sökts upp på samåkningsparkeringar som dem som sökts upp på företag.

Antal som svarat

Det är 203 personer som svarat på frågorna om samåkning. Det är 168 av dem (84 %) som åker med samma grupp regelbundet. Övriga som ingår i studien samåker mer sällan än en gång i veckan. I några enstaka fall handlar det t ex om en tjänsteresa eller shoppingresa, som inte görs regelbundet. På flera frågor är det endast de som samåker regelbundet som svarat.

Fördelning

Det är 44 % av samåkarrespondenterna som sökts upp på företag och 56 % som sökts upp på samåkningsparkeringar (se figur 5.1).

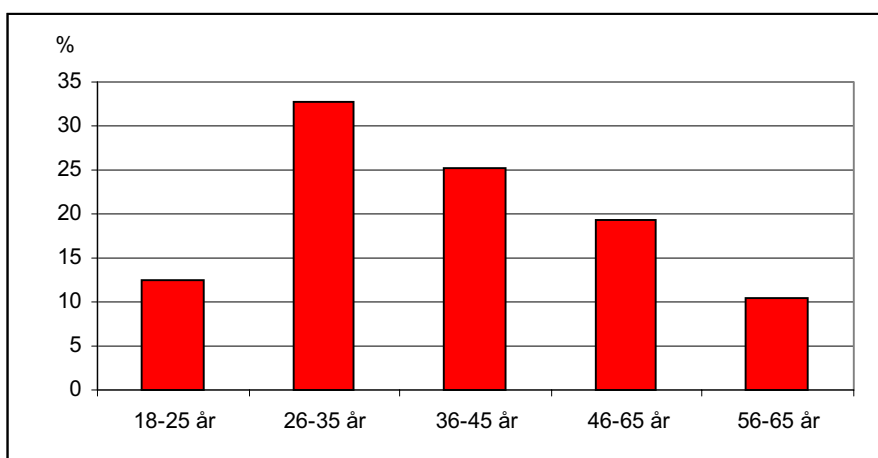


Figur 5.1 Studien av samåkare (N=203).

Företagen är lokaliserade i södra Sverige (se bilaga 1.2). De besökta samåkningsparkeringarna är relativt jämnt fördelade på Skåne samt Stockholms- och Göteborgsregionen (se bilaga 1.1).

Ålder

Åldersfördelningen bland samåkarna framgår av figur 5.2.



Figur 5.2 Åldersfördelningen bland samåkarna (N=202).

Majoriteten av samåkarna är mellan 26 och 45 år, vilket är naturligt eftersom den största andelen förvärvsarbetande återfinns i dessa åldersgrupper. Som framgår av figur 5.7 (företagsstudien) skiljer sig inte samåkarna från övriga avseende åldersfördelning.

Kön

De flesta samåkarna är män. I gruppen samåkare ingår 72 % män och 28 % kvinnor.

Levnadsförhållanden

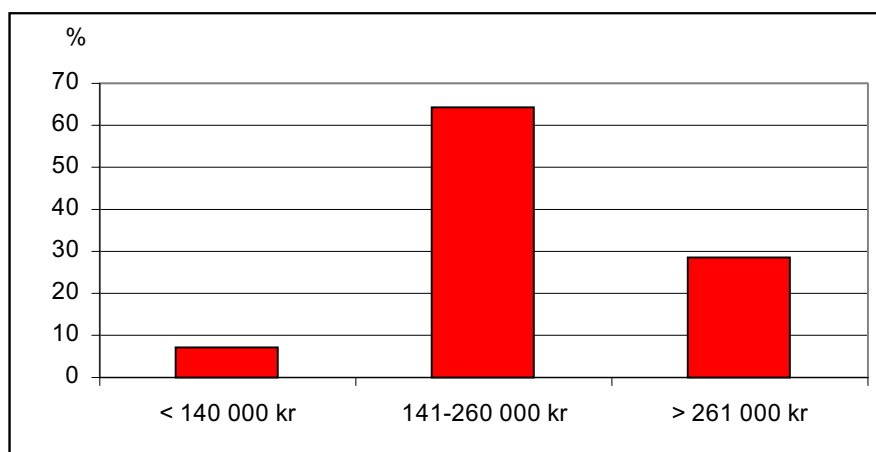
Det är 77 % av samåkarna som bor i villa/radhus, 8 % i bostadsrätt och 16 % i hyresrätt. Som framgår av figur 5.10 (företagsstudien) skiljer sig inte samåkarna från genomsnittet avseende boendeform.

Det är en relativt jämn fördelning av respondenter som bor i tätort respektive utanför tätort, 56 % respektive 42 %.

Det är 19 % av samåkarna som bor själva, 29 % som bor med en annan person och drygt hälften som är fler än 2 personer i hushållet. Genomsnittet för samåkarna är 3 personer per hushåll.

Inkomst

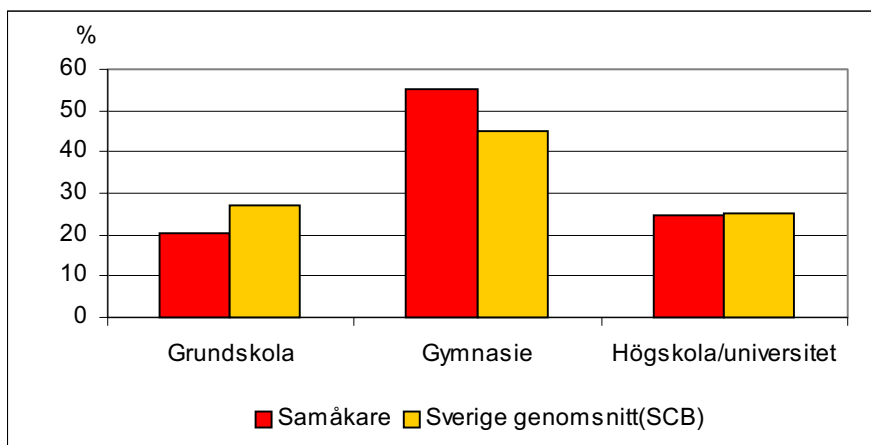
Majoriteten av samåkarna är enligt SCB:s definition medelinkomsttagare, d v s de återfinns i inkomstgrupp 2 (141- 260 000 kr per år i förvärvs- och kapitalinkomst).



Figur 5.3 Inkomstfördelning (N=197) enligt SCB:s indelning i låg-, medel- och höginkomsttagare.

Utbildning

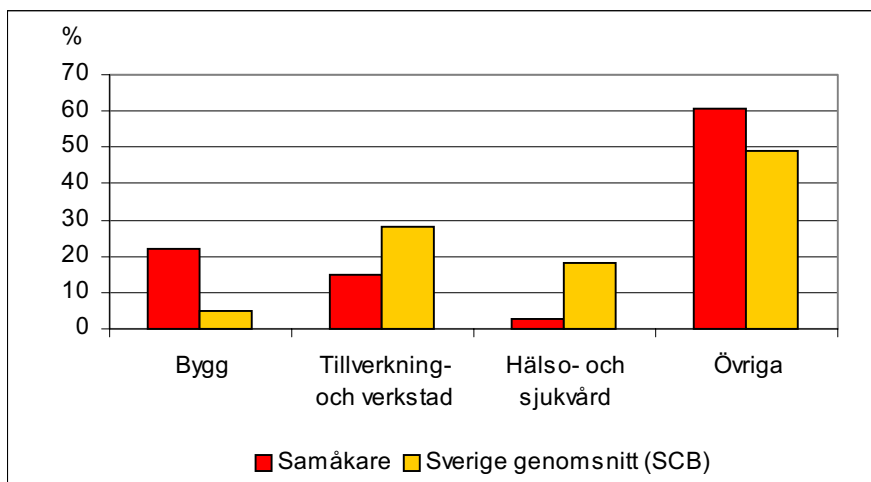
Utbildningsgraden hos samåkarna visas i figur 5.4. Drygt 75 % har gymnasieutbildning eller högre, vilket stämmer relativt väl med svenskarna i allmänhet (SCB).



Figur 5.4 Samåkarnas senaste utbildning (N= 199) respektive svenskarnas enligt SCB, 2000 (N=6 255 623). Observera att SCB:s statistik omfattar en större grupp: 16-74 år.

Sysselsättning

Det är 98 % av de som samåker som förvärvsarbetar. Övriga som ingår i studien studerar. De som arbetar har grovt delats in i några vanliga yrkesgrupper som baserar sig på SCB:s SNI-koder. Som framgår av figur 5.5 är det en stor andel av samåkarna som arbetar inom byggindustrin. Till detta område hör t ex snickare, anläggningsarbetare, elektriker och rörmokare.

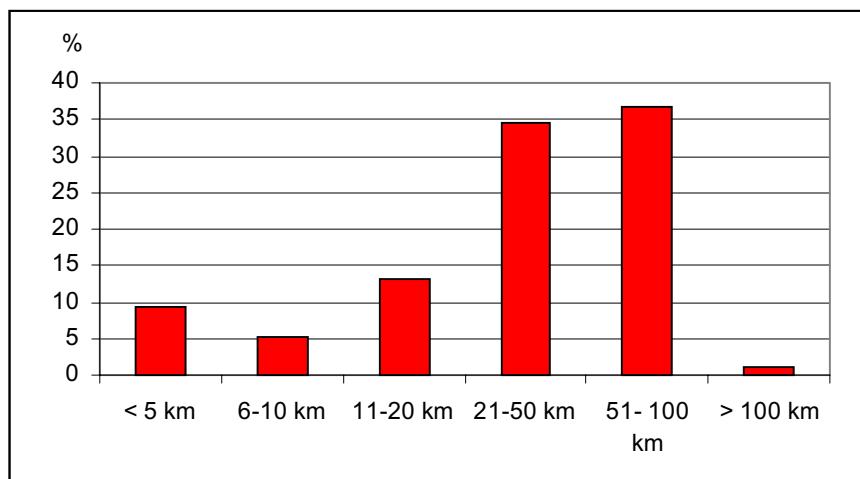


Figur 5.5 Fördelning på yrkesgrupper (SNI) för samåkare i studien (N=203) respektive för svenskarna, enligt SCB 2000.

Hälften av samåkarna har möjlighet att arbeta flextid. Hur förhållandena ser ut för svensken i genomsnitt har vi inga uppgifter om. Däremot visar jämförelsen i företagsstudien mellan samåkare och icke-samåkare (se s 32) att det är en större andel av icke-samåkarna som har möjlighet att arbeta flextid.

Pendlingsavstånd

Det genomsnittliga resavståndet mellan hemmet och arbetet är 46 km för samåkaren. Detta kan jämföras med den genomsnittliga reslängden i Sverige för arbets-, tjänste- och studieresor som är 21 km (enkelresa) för bilresenärer enligt RES 2000⁴. Män har dock, enligt samma studie, nästan dubbelt så långa arbetsresor som kvinnor.



Figur 5.6 Pendlingsavstånd start-mål, hemmet-arbetet i de flesta fall, (N=191).

Den genomsnittliga restiden för de som samåker till arbetet är 104 minuter tur och retur, vilket kan jämföras med genomsnittet i Sverige som är 70 minuter för alla och 65 min för de som kör bil (RES 2000).

Avstånd till samlingsplats (för dem som använder samåkningsparkering eller liknande) är i genomsnitt 16 km. Avståndet varierar mellan 1 km och 8 mil.

Färdsätt

På frågan om de använder något annat färdmedel för den aktuella resan (arbetsresa) ibland svarar 30 % nej. Det är 44 % som svarat att de åker själva i egen bil när de inte samåker och 8 % som svarat att alternativet är att samåka från någon annan plats eller med någon annan person. Endast 5 % åker kollektivt. Några få har svarat gång och cykel och ytterligare några har svarat flera färdmedel.

Företagsstudien

Här presenteras bakgrundsdata om de respondenter som ingår i den del av studien som gjorts på företag, d v s både samåkare och icke-samåkare.

⁴ RES 2000. Den nationella resvaneundersökningen. Reviderad upplaga 2001. SIK/SCB

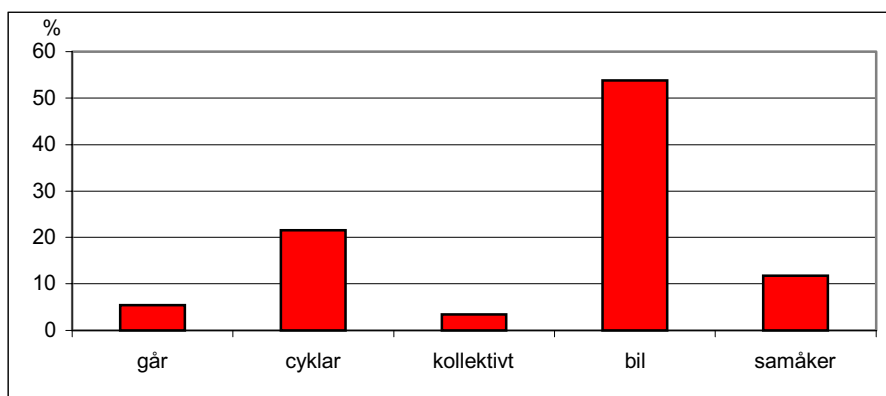
Antal som svarat

Av de ca 2 000 utdelade enkäterna svarade 612 personer, d v s svarsfrekvensen är ca 30 %. Svartsfrekvensen från de olika företagen har inte varit jämn, en del företag har en svarsfrekvens på runt 65 %.

Anställda från 23 företag har svarat på enkäten. Företagen är belägna i tätorter i Jönköpings, Skånes, Kronobergs, Kalmars, Örebros, Västra Götalands, Värmlands, Västmanlands och Blekinges län. De flesta av företagen är industriföretag. Övriga är fastighetsbolag, banker eller postorderföretag. Företag och orter redovisas i bilaga 1.2.

Färdsätt

Det är 12 % av respondenterna i företagsstudien som samåker till arbetet. Hur övriga tar sig till arbetet visas i figur 5.7.

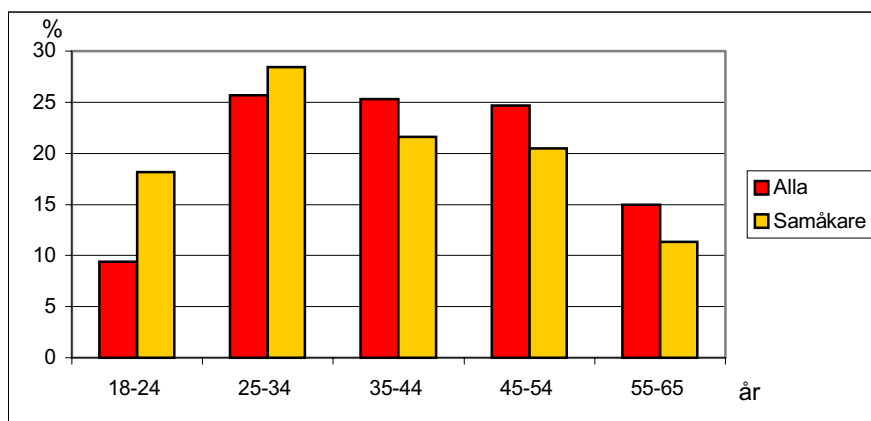


Figur 5.7 Färdsätt ($N_{alla}=610$).

Som framgår av figuren är bilen i klar majoritet, 65 % åker bil (varav 53 % ensamma). Mycket få respondenter väljer att åka kollektivt till sitt arbete. Fördelningen på färdsätt till arbetet för genomsnittet i Sverige är enligt RES 2000 53 % bil och 14 % kollektivtrafik. I vår studie är det alltså en betydligt större andel som åker bil istället för kollektivt. Andelen gående och cyklister är något lägre i vår studie än för Sverige, men det är ingen markant skillnad.

Ålder

Av de som svarat på enkäten skiftar åldrarna mellan 18 och 65 år, se figur 5.8.

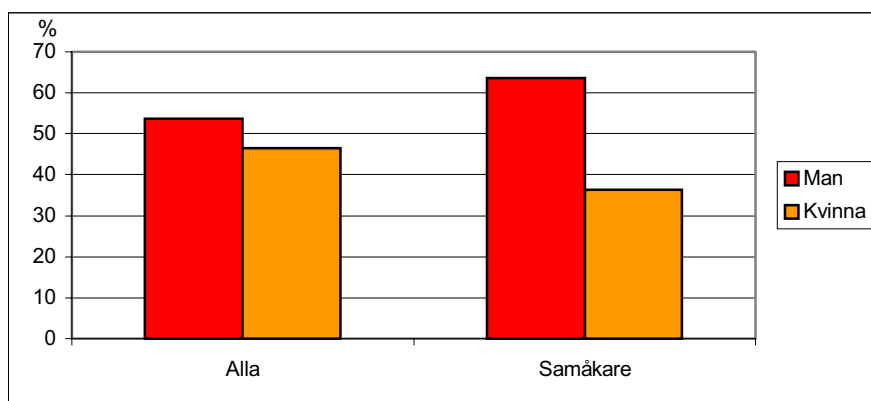


Figur 5.8 Ålder ($N_{alla}=608/N_{sam}=88$)

Medelåldern på alla respondenter är 41 år. Medelålder på samåkarna är något lägre, nämligen 38 år.

Kön

Könsfördelningen är ganska jämn mellan ”alla” respondenter med 54 % män och 46 % kvinnor (se figur 5.9). Med tanke på att det är vanligt att kvinnor är något överrepresenterade i enkätundersökningar är dock andelen män hög, vilket kan bero på företagstypen. Däremot är det en betydligt högre andel män (63 %) bland samåkarna än bland den genomsnittlige respondenten.

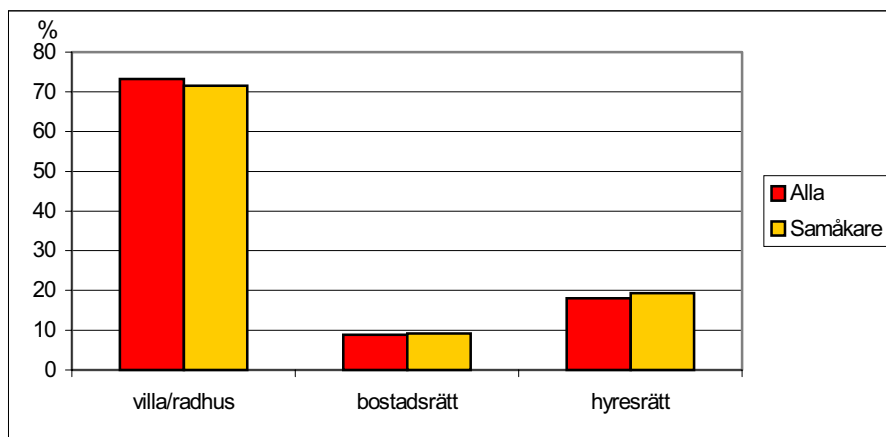


Figur 5.9 Könsfördelning ($N_{alla}=610/N_{sam}=88$)

I enkäten har även frågan ställts hur många som samåker tillsammans med respondenten inklusive respondenten själv och av vilket kön dessa samåkare är. De som samåker tillsammans med respondenten behöver inte nödvändigtvis arbeta på samma företag som denne. Resultatet på den frågan var att 61 % män respektive 39 % kvinnor åkte i samåkingsbilarna. Dessa andelar stämmer ganska bra överens med könsfördelningen på samåkarna på företagen i undersökningen.

Levnadsförhållanden

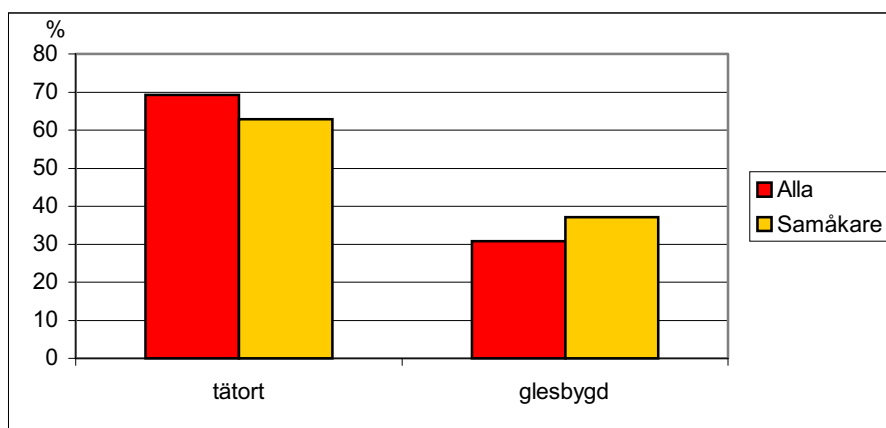
Figur 5.10 visar att den största andelen av respondenterna bor i villa eller radhus. Detta är naturligt eftersom denna boendeform är vanlig för småorter och glesbygd.



Figur 5.10 Boendeform ($N_{alla}=608/N_{sam}=88$)

Som figuren visar är inte samåkarnas boendeform annorlunda mot den allmänna.

Det är 70 % av alla respondenter i företagsstudien som bor i tätort (se figur 5.11). Bland samåkarna är andelen lägre, men skillnaden är ej statistiskt säkerställd.

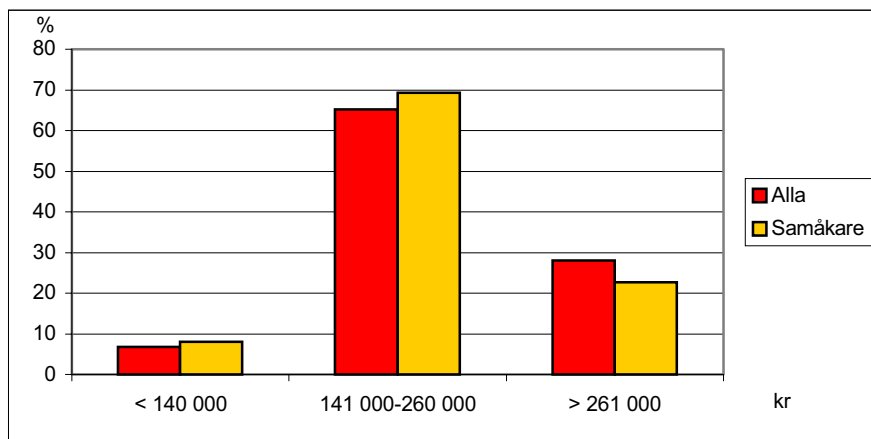


Figur 5.11 Boende i tätort respektive glesbygd ($N_{alla}=603/N_{sam}=86$)

Den genomsnittlige samåkaren i företagsstudien bor i ett hushåll bestående av 2,7 personer medan alla i studien i snitt bor i ett hushåll med 2,8 personer. Det är 17 % av samåkarna som bor själva medan motsvarande andel för icke-samåkarna är 15 %.

Inkomst

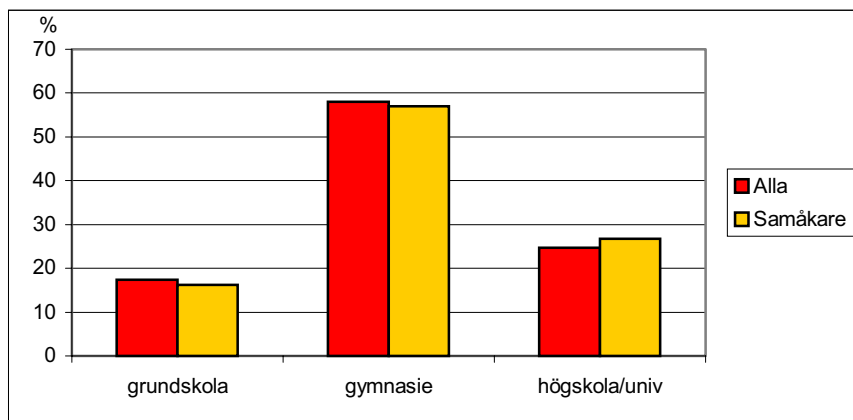
Majoriteten av respondenterna är medelinkomsttagare. Som framgår av figur 5.12 finns ingen signifikant skillnad i inkomst mellan samåkare och hela respondentgruppen.



Figur 5.12 Inkomstfördelning ($N_{alla}=601/N_{sam}=88$) enligt SCB:s indelning i låg-, medel- och höginkomsttagare.

Utbildning

I figur 5.13 ser vi att den största delen av de tillfrågade har en gymnasial utbildning och ca 25 % har avslutat eftergymnasial utbildning vid högskola eller universitet.



Figur 5.13 Utbildning ($N_{alla}=600/N_{sam}=86$)

Figuren visar en mycket liten skillnad mellan samåkarens utbildning och utbildningen för medelrespondenten. Som framgår av figur 5.4 i avsnittet om samåkarnas utbildning överensstämmer dessa utbildningsnivåer väl även med Sverige som helhet.

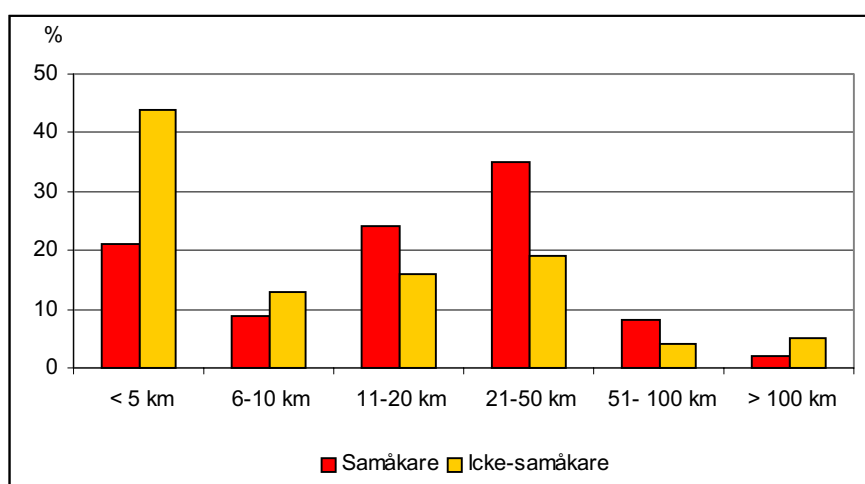
Sysselsättning och flexitid

Den bransch som är mest representerad i studien är tillverknings- och verkstadsindustrin. Det är 24 % av respondenterna i företagsstudien som tillhör denna bransch. Denna andel stämmer väl överens med fördelningen på yrkesgrupper i Sverige som helhet (se figur 5.5 på sidan 26).

På frågan om det finns möjlighet till att arbeta flexitid visade resultatet att den möjligheten finns för nästan 70 %. Bland samåkarna var andelen med möjlighet att utnyttja flexitid i sitt arbete dock något lägre, 60%.

Pendlingsavstånd

I figur 5.14 nedan visas hur stora pendlingsavstånd icke-samåkarna har till sina arbetsplatser jämfört med samåkarna.

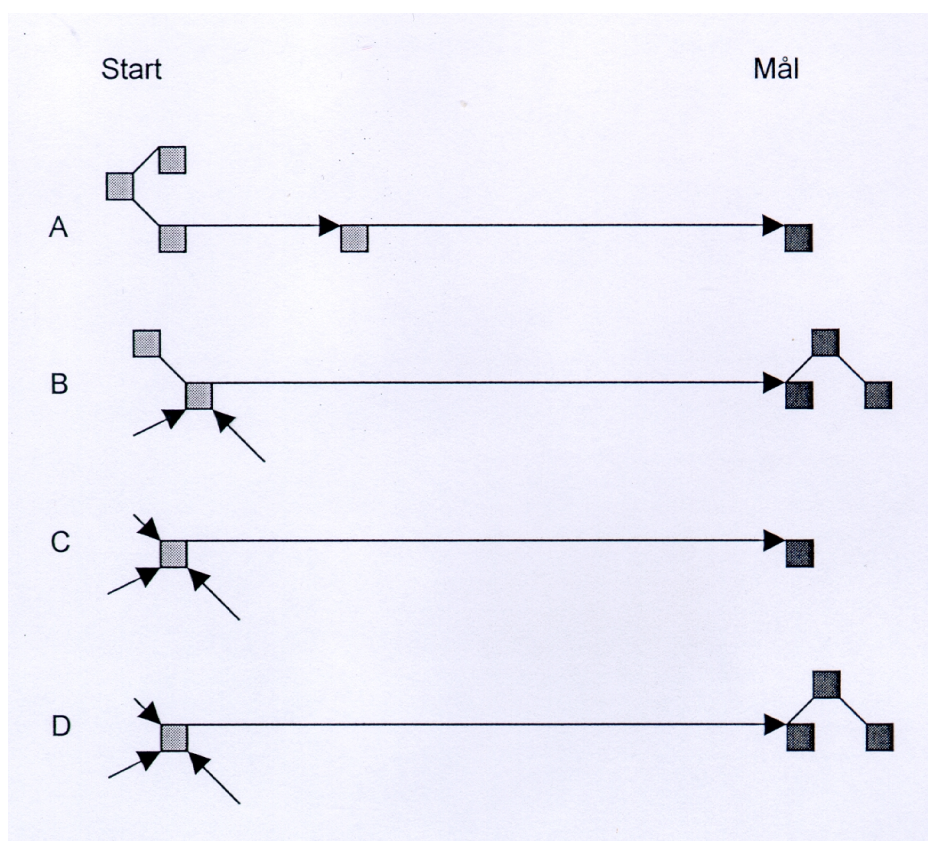


Figur 5.14 Pendlingsavstånd hemmet-arbetet ($N_{sam}=86/N_{icke}=502$).

Majoriteten, 57 %, av icke-samåkarna har mindre än 10 kilometer till arbetet. Motsvarande andel bland samåkarna är 30 %. Pendlingsavståndet är i genomsnitt 22 km för samåkarna och 16 km för icke-samåkarna.

5.2 Organisation av samåkning

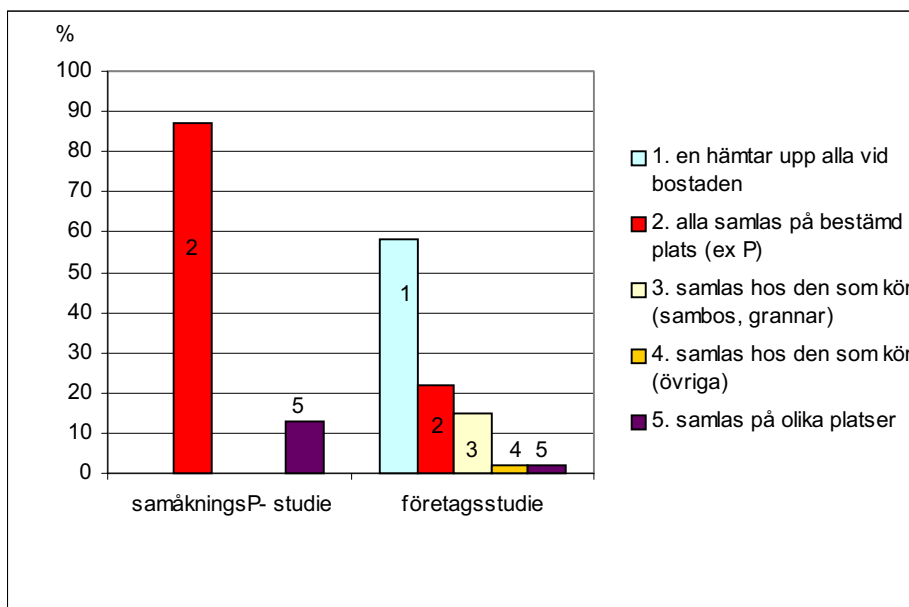
Samåkning kan organiseras på olika sätt. I figur 5.15 nedan visas fyra olika varianter på hur samåkning kan se ut. I vår studie är det främst exempel A och C som finns representerade. Detta kan dock bero av urvalsförloppet.



Figur 5.15 Fyra exempel på hur samåkning kan organiseras. A= En hämtar upp t ex vid hemmet och alla har samma mål, B= en hämtar upp de andra som samlats på t ex en samåkningsparkering och man har olika mål, C= alla samlas på t ex en samåkningsparkering och alla har samma mål, D= alla samlas på t ex en samåkningsparkering och man har olika mål.

Startpunkt

En vanlig form av samåkning är att man samåker med en annan person i hushållet som har samma eller närliggande målpunkt. Denna grupp finns representerad i den del av vår studie som baseras på företagsenkäter. Hälften av deltagarna i vår studie är dock sådana som söks upp på samåkningsparkeringar varför det är naturligt att majoriteten i vår studie samlas på en samåkningsparkering eller liknande. Av dem som söks upp på samåkningsparkeringar är 87 % som uppger att samtliga samlas på en bestämd plats, samåkningsparkering eller liknande (fall C, figur 5.15 och figur 5.16).



Figur 5.16 Hur man samlas vid start av arbetsresan.

Övriga respondenter i samåkningsparkeringsstudien gör så att de först samlas några stycken på en speciell plats (exempelvis parkering), sedan hämtar man upp någon i hemmet eller på vägen (fall B, figur 5.15). I företagsstudien svarar drygt hälften att föraren hämtar upp alla vid bostaden (fall A, figur 5.15).

Den samlingsplats samåkarna använder i första hand är en parkeringsplats. Det kan vara en särskilt iordningsställd samåkningsparkering eller annan parkering. Åtta av tio samåkare använder denna typ av samlingsplats. I några enstaka fall är parkeringen belägen i närheten av ett shoppingcenter eller vägre Restaurang, vilket kan innebära att man någon gång har annat ärende dit. En av tio samåkare samlas på en gata och en av tio samlas t ex hos den som kör eller på annan plats.

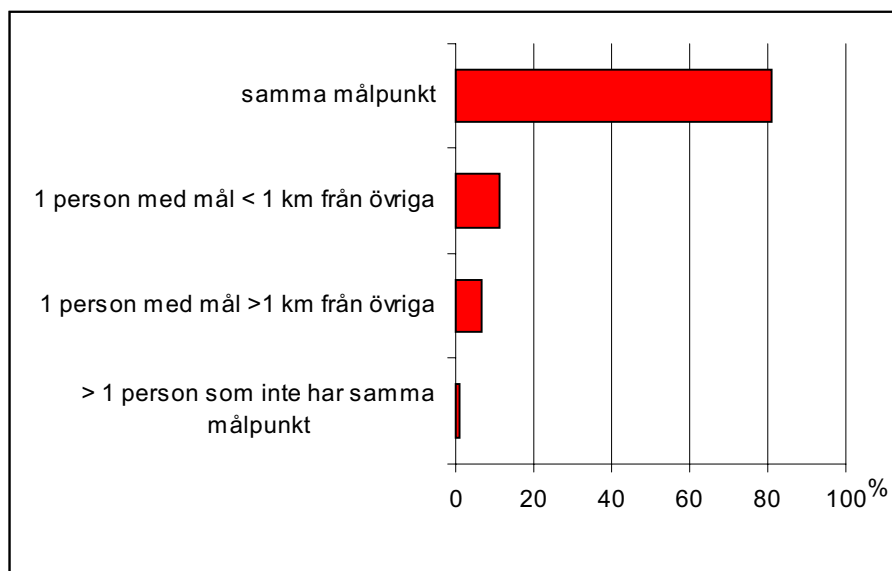
I samåkningsstudien åker alla, förutom de enstaka som hämtas upp på vägen, bil till samlingsplatsen. Även i företagsstudien tar de flesta, tre av fyra, bil till samlingsplatsen. Övriga går, förutom någon enstaka som cyklar, åker moped eller samåker till samlingsplatsen.

Hur samåkarna kommer överens

Samåkarna uppgav spridda skäl till hur de kom överens att samåka. Störst andel uppgav att de hade ett veckoschema (31 %) och en stor del svarade att de kom överens genom tidigare dags samåkning (23 %). Exempel på andra svar är att samåkarna är sambos och därmed talas vid dagligen, samlas alltid på samma tid, har någon annan form av schema eller pratas vid över telefon.

Målpunkt

Fyra av fem som samåker i vår studie arbetar på samma arbetsplats och har följaktligen samma målpunkt (se figur 5.17). Som framgår av figuren är det inga stora avstånd mellan målpunkterna för de enstaka som inte har samma arbetsplats. Det är 12 % av samåkarna som har upp till en kilometers avstånd mellan arbetsplatserna. Ett fåtal har angett avstånd upp till en och en halv mil mellan samåkarnas arbetsplatser.



Figur 5.17 Målpunkter för samåkarna (N=199).

Samåkningsgruppen

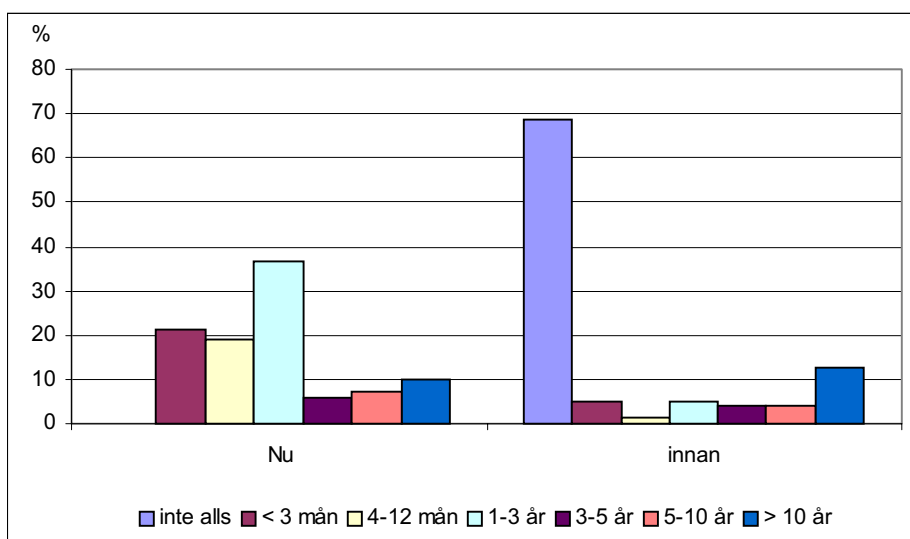
I genomsnitt är man 3 personer i varje grupp som samåker. Män är ofta något fler i sin grupp (3,2) än kvinnor (2,5). Män åker med män och kvinnor åker med kvinnor. Endast var femte samåkningsgrupp består av både män och kvinnor.

Enkätundersökningen visar att de flesta av samåkarna är arbetskamrater. På frågan "hur bildades gruppen" svarade 83 % att de var och är arbetskamrater. Mindre vanligt är att samåkarna känner varandra (7 %) eller att de är gifta (5 %). Ett fåtal uppgav att de var grannar, fått kontakt via bekanta, studiekamrater, fått kontakt via en lapp på parkering eller att en person kör tjänstebil och därmed skjutsar de andra.

Av samåkarna är det 77 % som umgås med de andra i gruppen på fritiden. En tredjedel av dessa umgås ofta på fritiden, d v s totalt nära en fjärdedel av samåkarna. Detta antyder att man känner varandra väl från början, vilket är ganska naturligt om man är arbetskamrater, eller lär känna varandra när man samåker.

En femtedel av samåkningsgrupperna är relativt nybildade. En av fem har samåkt 3 månader eller kortare tid med sin nuvarande grupp (se fi-

gur 5.18). En av fem som samåker i vår studie har samåkt med någon annan grupp tidigare. Hälften av dessa har samåkt i mer än 10 år.



Figur 5.18 Hur länge man samåkt med nuvarande grupp respektive tidigare (N=168-169).

Uppmuntran från arbetsgivaren

Det är 8 % av samåkarna (17 st) som har uppgett att de har fått någon form av hjälp eller uppmuntran av arbetsgivaren för att samåka. Av dem svarade de flesta att de fått hjälp av arbetsgivaren med att finna kontakter (6 st). Detta är vanligt i byggbranschen, som en stor del av respondenterna tillhör. Ett fåtal har tillgång till firmabilen som samåkningsbil. En person angav att denne samåkte p g a företagets miljöpolicy, tre blev skjutsade av sina chefer och en person samåkte med sin arbetsgrupp på sin bostadsort.

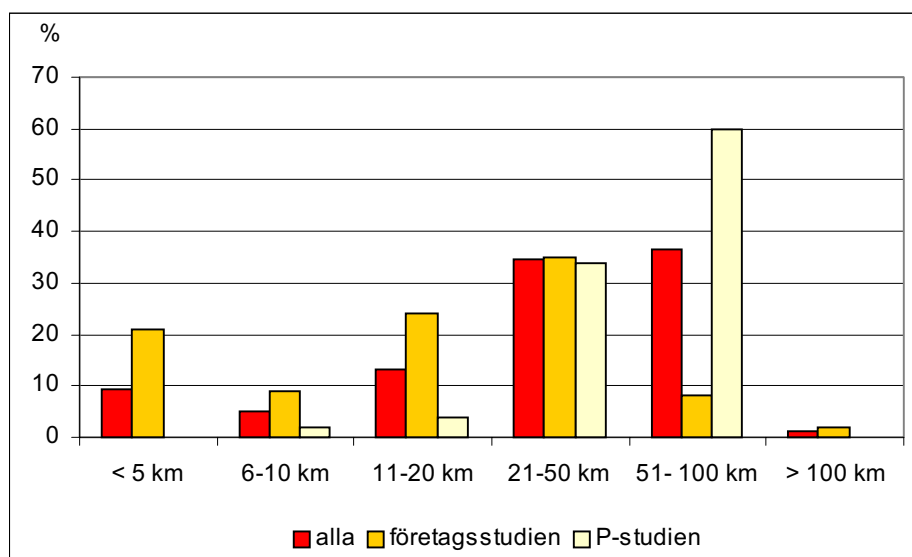
Pendlingsavstånd

Pendlingsavståndet mellan hemmet och arbetet är i genomsnitt längre för samåkarna i vår studie än för medelsvensken. I vår studie är medelavståndet 45 km. Enligt RES 2000 är genomsnittet 18 km för arbets-, tjänste- och studieresor. Män har dock, enligt samma studie, dubbelt så långa arbetsresor som kvinnor. Det framgår inte klart om denna jämförelse relaterar till km per person eller km per resa. I Riks-RVU från 1997, som redovisade samma förhållande var måttet km per person och dag. Eftersom kvinnor även gör färre resor (fler deltidsarbetande) kan detta alltså förklara en del av skillnaden i reslängd, men inte hela skillnaden.

Att 72 % av samåkarna i studien är män kan följaktligen delvis, men inte fullständigt, förklara varför medelavståndet är längre för samåkare och varför det är en större andel män som samåker.

Den genomsnittliga restiden för de som samåker till arbetet i studien är 104 minuter tur och retur, vilket kan jämföras med genomsnittet i Sverige som är 70 minuter för alla och 65 min för de som kör bil (RES 2000).

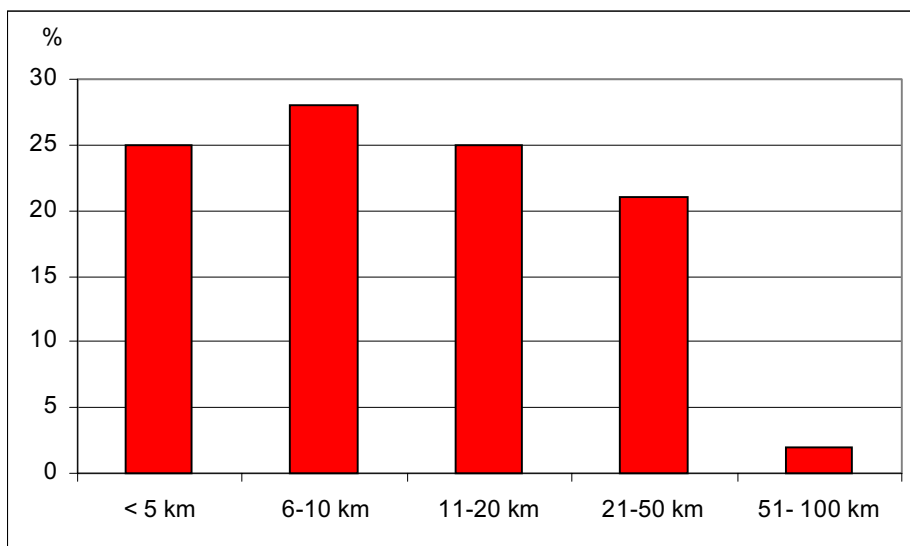
Pendlingsavstånden är beroende av hur samåkningen är organiserad. Som framgår av figur 5.19 nedan är pendlingsavstånden längre för de respondenter som ingår i P-studien (d v s dem som sökts upp på samåkningsparkeringar) än för de som ingår i företagsstudien.



Figur 5.19 Pendlingsavstånd hemmet-arbetet för samåkarna ($N_{alla}=191$, $N_{företag}=86$, $N_{P-studie}=105$).

Medelpendlingsavståndet för de samåkare som ingår i P-studien är 63 km medan motsvarande för samåkarna i företagsstudien är 22 km. Som framgår av figuren är det hela 60 % av samåkarna i P-studien som har mellan 5 och 10 mil till arbetet, d v s ganska långt jämfört med svensken i genomsnitt.

Avstånd till samlingsplats (för dem som använder samåkningsparkering eller liknande) är i genomsnitt 16 km. Avståndet varierar mellan 1 km och 8 mil, se figur 5.20.



Figur 5.20 Avstånd mellan hemmet och samlingsplats, ex parkering, (N=114).

Sammanfattning- Organisation av samåkning

- Vanligast i denna studie⁵ är att man samlas på en särskild plats (dit de flesta tar sig med bil).
- 80 % av samåkarna är arbetskamrater, d v s har samma mål
- Samåkning sker oftast med 3 personer i gruppen och i fyra av fem fall med någon av samma kön.
- En femtedel har samåkt med någon annan grupp tidigare.
- 8 % får hjälp eller någon form av uppmuntran till samåkning från sin arbetsgivare.
- Pendlingsavståndet är längre för samåkaren än medelsvensken, 45 km jämfört med 18 km.
- 4 av 5 umgås även på fritiden.

⁵ Beror troligtvis till viss del på urvalsförfarandet.

5.3 Samåkarens resvanor

Alternativa färd sätt till arbetet

Det är 85 % av samåkarna i vår studie som samåker regelbundet, minst två gånger per vecka. En tredjedel använder aldrig något annat färd sätt till arbetet. De som någon gång väljer ett annat färd sätt tar i de flesta fall bilen ändå, fast då ensamma. Nästan alla (95 %) har möjlighet att använda bilen själva för arbetsresor. Andelen är något högre bland respondenterna i samåkningsparkeringsgruppen än i företagsgruppen 97 % respektive 92 %. Detta är naturligt eftersom en stor andel i samåkningsparkeringsgruppen tar sig till parkeringen med bil.

Endast 5 % (10 st) uppger att kollektivtrafiken är ett alternativ. En naturlig följdfråga blir då: Kan denna låga andel bero på att samåkarna inte har möjlighet att åka kollektivt?

Möjlighet att åka kollektivt

För att undersöka samåkarens möjlighet att åka kollektivt har vi utgått ifrån respondenternas svar om restid med kollektivtrafik och närmsta hållplats. Restiden med kollektivtrafik har jämförts med restiden med bil. Möjligheten att åka kollektivt har bedömts som positiv om restiden med kollektivtrafik inte är mer än dubbelt så lång som med bil. Enligt denna definition har ca 30 % av samåkarna i studien möjlighet att åka kollektivt till arbetet. Ytterligare 10 % skulle kanske kunna åka kollektivt, men här har ingen bedömning av restiden kunnat göras eftersom de inte alls känner till förbindelserna. Man kan därutöver anta att en stor andel av dem som inte vanligtvis åker kollektivt överskattar restiden med kollektivtrafik.

Tyvärr finns det inga data att jämföra med på riksnivå angående möjligheten att åka kollektivt baserat på restid. Den enda siffra vi har att jämföra med är avstånd till hållplats. Enligt SCB (ULF) hade 40 % av befolkningen mer än 250 m till hållplats 1990-91. I vår studie har 47 % av samåkarna uppgett att de har mer än 5 minuter (ca 400 m) till hållplats, 33 % har mindre än 5 min och 20 % vet ej. Samåkarna i vår studie verkar alltså ha längre till hållplats. Detta avstånd säger dock inget om kvaliteten på kollektivtrafiken och möjliga pendlingsförbindelser.

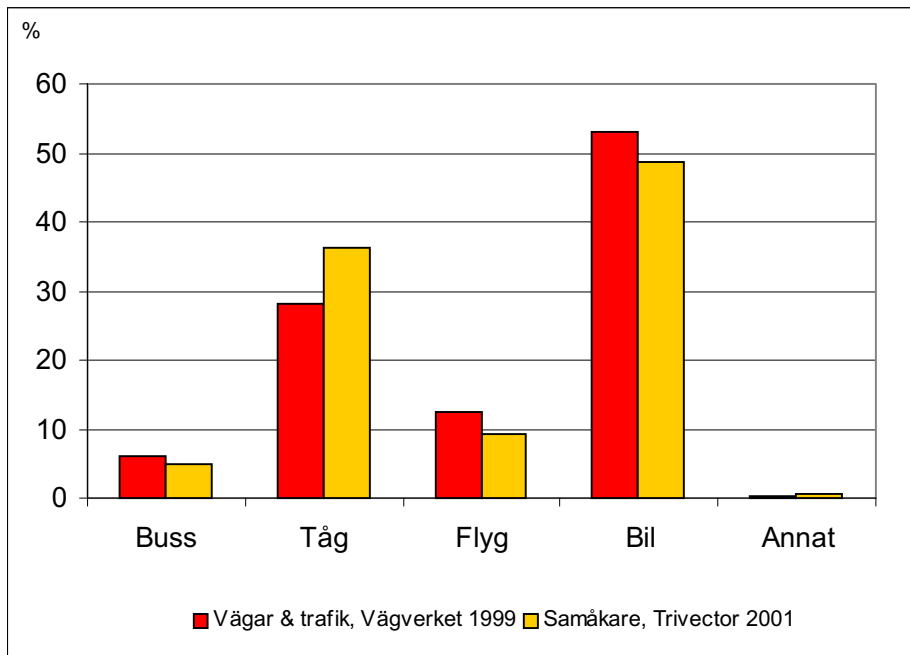
Vad skiljer samåkaren från "medelsvensken"

Finns det något som skiljer samåkaren från genomsnittssvensken? För att analysera detta har svar på några frågor i vår studie jämförts med svar från andra undersökningar. Två frågor har analyserats:

- Vilket färdmedel man helst väljer vid resa om 50 mil
- Uppfattningen om milkostnad

Vilka färdmedel väljer samåkaren helst?

På frågan om vilket färdstätt samåkarna väljer om de ska färdas 50 mil inom Sverige svarar nära 49 % av 193 svarande samåkare att de väljer bilen, medan 36 % väljer tåget (se figur 5.21). Vår studie omfattar åldersgruppen 18-65 år. Samma fråga har ställts inom Vägverkets undersökning Vägar och trafik, hösten 1999. I denna undersökning svarade 53 % att de väljer bilen för en sådan resa, medan 28 % svarade tåget. I Vägverkets undersökning tillfrågades totalt 2800 personer mellan 18-74 år, svarsfrekvensen ligger på 67,5 %, det vill säga runt 1900 personer⁶. Vårt resultat indikerar alltså att samåkarna kan ha en mer positiv syn på tåget relativt bilen och flyget som transportsätt på längre resor.



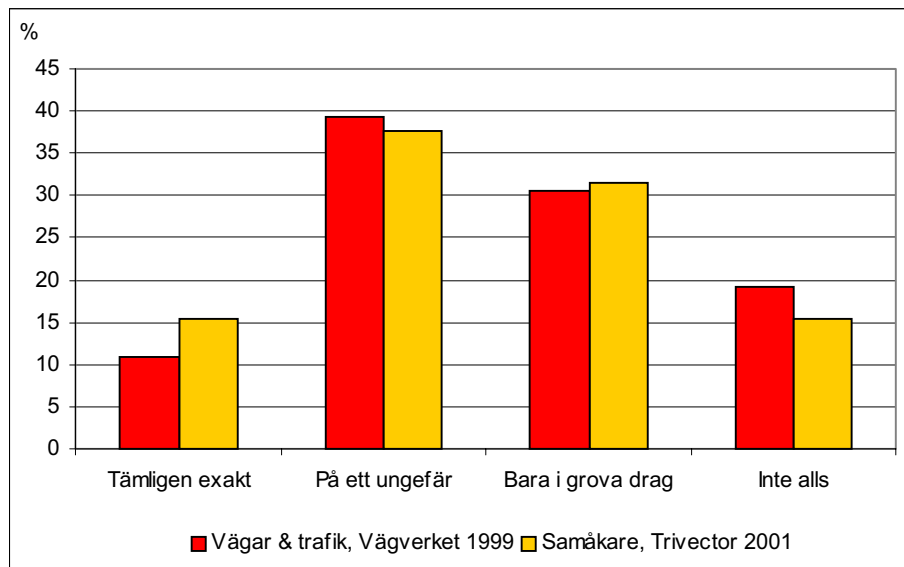
Figur 5.21 Jämförelse mellan samåkare och genomsnittsvensken vid val av färdstätt på en resa på 50 mil. $N_{Vägar\&Trafik} \approx 1900$, $N_{Trivector} = 193$.

Samåkarnas uppfattning om milkostnaden

I undersökningen ville vi också försöka få reda på mer om samåkarnas uppskattning av sina bilkostnader, samt undersöka om samåkarnas bilkostnader skiljer sig från den genomsnittlige bilägaren i Sverige.

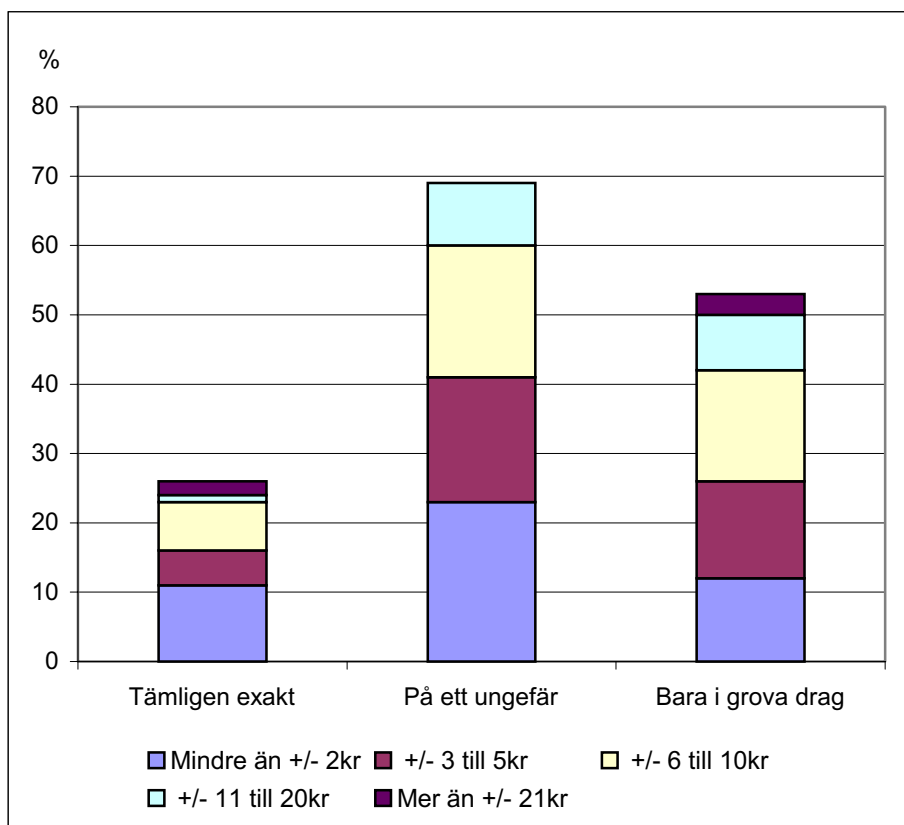
Vi har här använt samma frågeställning som Vägverket använde i sin undersökning Vägar och trafik, hösten 1999. Jämförelsen visar att drygt 15 % av samåkarna anger att de har tämligen exakt kunskap om milkostnaden för sin bil. Motsvarande andel i studien Vägar och trafik är lägre, drygt 10 %.

⁶ I undersökningen anges ej antal svarande på respektive fråga, därför antas N vara runt 1900 för här refererade svarsresultat.



Figur 5.22 Jämförelse mellan samåkare och genomsnittsvenskens bedömning av sin kunskap om milkostnaden för den egna bilen. $N_{Vägar\&Trafik}=ca\ 1900$, $N_{Trivector}=194$.

I vår undersökning nöjde vi oss inte med att sammanställa samåkarnas egen bedömning. Genom att samla in uppgifter om bilmodell (märke, årsmodell, modellbeteckning) samt årlig körsträcka beräknades en genomsnittlig milkostnad för respektive bil. Denna milkostnad jämfördes sedan med den milkostnad som samåkarna angav.



Figur 5.23 Samband mellan angiven kunskap om milkostnaden och avvikelserna mellan den av respondentens angivna och den av Trivector beräknade milkostnaden.

Något mer än hälften av de respondenter som uppskattade sin kunskap om milkostnaden som tämligen exakt anger en milkostnad som avviker mer än 2 kr jämfört med den beräknade. Då Vägverkets undersökning inte omfattar motsvarande siffror har vi inget material att relatera till. En tydlig indikation är dock att angiven kunskap om milkostnaden inte är något entydigt mått på den verkliga kunskapen. Kunskapen är dock generellt bättre bland dem som uppgav "tämligen exakt" och de som svarade "på ett ungefär" eller "bara i grova drag".

Skiljer sig samåkarnas milkostnad från andras?

Genom att använda Konsumentverkets beräkningsverktyg⁷ kunde milkostnad för 161 samåkare beräknas. Den genomsnittliga beräknade milkostnaden var 21 kronor med ett minimum på 10 kr och ett maximum på 63 kr/mil. Den av respondenterna uppskattade milkostnaden för bilarna var 22 kr. Den genomsnittliga uppskattade milkostnaden hamnade alltså mycket nära den beräknade. Det är 72 samåkare som har underskattat milkostnaden med i genomsnitt 6 kr och 74 som har överskattat den med i genomsnitt 8 kr.

⁷ www.konsumentverket.se

Vi har försökt finna andra undersökningar för att kunna relatera detta resultat till, bland annat en genomsnittlig milkostnad i Sverige. Några sådana tillförlitliga siffror har inte stått att finna. SIKA använder i sina beräkningsmodeller en milkostnad på cirka 13,6 kr/mil i 2001 års priser. De anger själva att denna är låg och att schablonen är anpassad för att gå ihop med hur deras prognosmodellsystem är skattat⁸.

Sammanfattning - samåkarens resvanor

- Nästan alla, 95 %, samåkare i studien har möjlighet att ensamåka
- För de flesta är ensamåkning i bil andra alternativet, endast 5 % uppger att de någon gång använder kollektivtrafiken
- Minst 30 % har möjlighet att åka kollektivt till arbetet
- För en resa på 50 mil väljer 36 % av samåkarna i vår studie tåg, att jämföra med 28 % av ”medelsvenskarna”
- Samåkaren i vår studie bedömer i högre grad än medelsvensken att han/hon har en tämligen exakt uppfattning om sin milkostnad

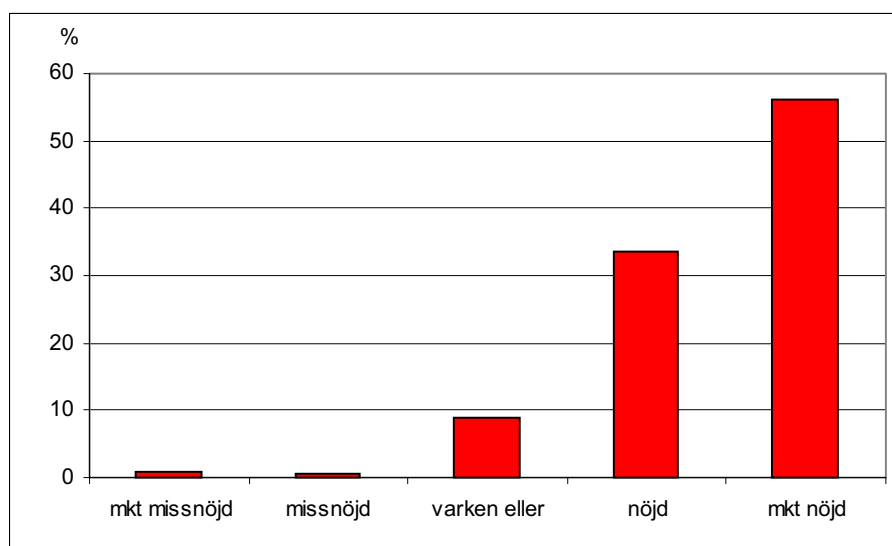
⁸ Epost-kommunikation med Helena Braun på SIKA, december 2001.

5.4 Samåkarens attityder till samåkning

I vår studie har vi undersökt attityderna till samåkning hos såväl de som samåker som de som inte samåker. Till dem som samåkte ställde vi bl a frågan: Hur nöjd är du med att samåka? Denna kompletterades med frågor om för- och nackdelar samt gradering av viktiga skäl för att samåka.

Nöjdhet

Resultatet visar att majoriteten av samåkarna i studien är nöjda med att samåka - till och med mycket nöjda (se Figur 5.24). 90% är nöjda eller mycket nöjda med att samåka, mindre än 2% är missnöjda. Den låga andelen missnöjda är kanske inte så förvånande om man tänker på att det förmodligen är de som det fungerar bra för som fortsätter samåker.



Figur 5.24 Hur nöjd är du med att samåka (N=194).

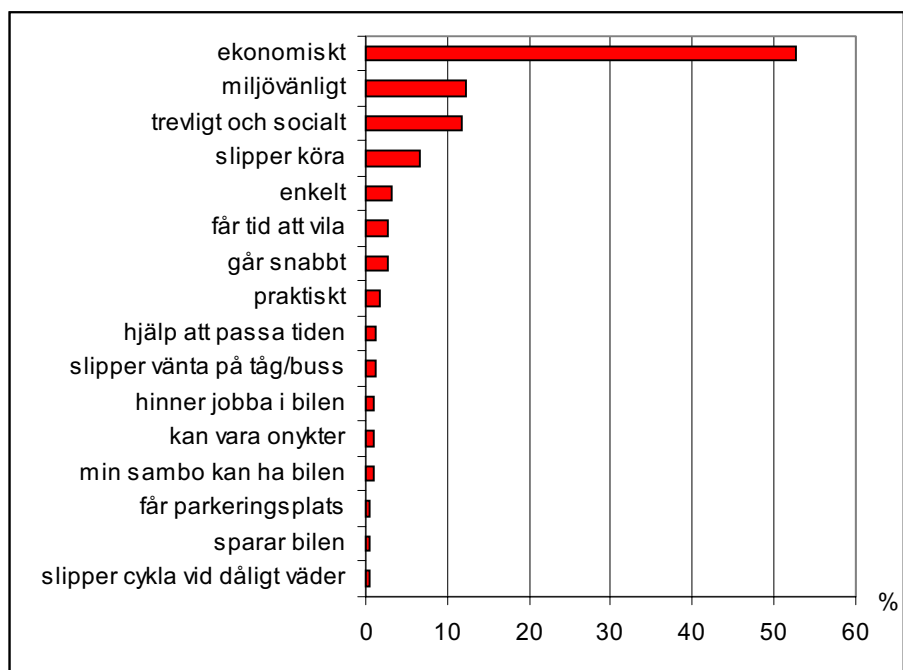
Eftersom de flesta är antingen nöjda eller mycket nöjda, och endast 3 (!) är missnöjda, är det svårt att göra någon jämförelse av vad som karaktäriserar den nöjde respektive den missnöjde. De tre som är missnöjda skiljer sig inte på något utmärkande sätt från de övriga. Alla tre har uppgett ekonomi som främsta fördelen med att samåka, vilket i sig inte är en ovanlig anledning. De två som är mycket missnöjda har uppgett ”gruppen är dålig på att passa tider” och ”olika arbetstider” som nackdelar.

Två hypoteser som har undersökts är om de som har samåkt regelbundet en längre tid med samma grupp är mer nöjda än andra och de som är mycket nöjda uppskattar sällskap mer än andra. Ingen av hypoteserna går att bekräfta. De allra flesta, oavsett nöjdhet, har samåkt med nuvarande grupp från 1 månad till 3 år. Däremot tenderar skälet ”trevligt med sällskap” vara viktigare för de som är mycket nöjda med att samåka. De som är mycket nöjda uppger också i högre grad än övriga att ”trevligt

och socialt” är den främsta fördelen med att samåka. Men det går inte att säkerställa någon statistisk skillnad.

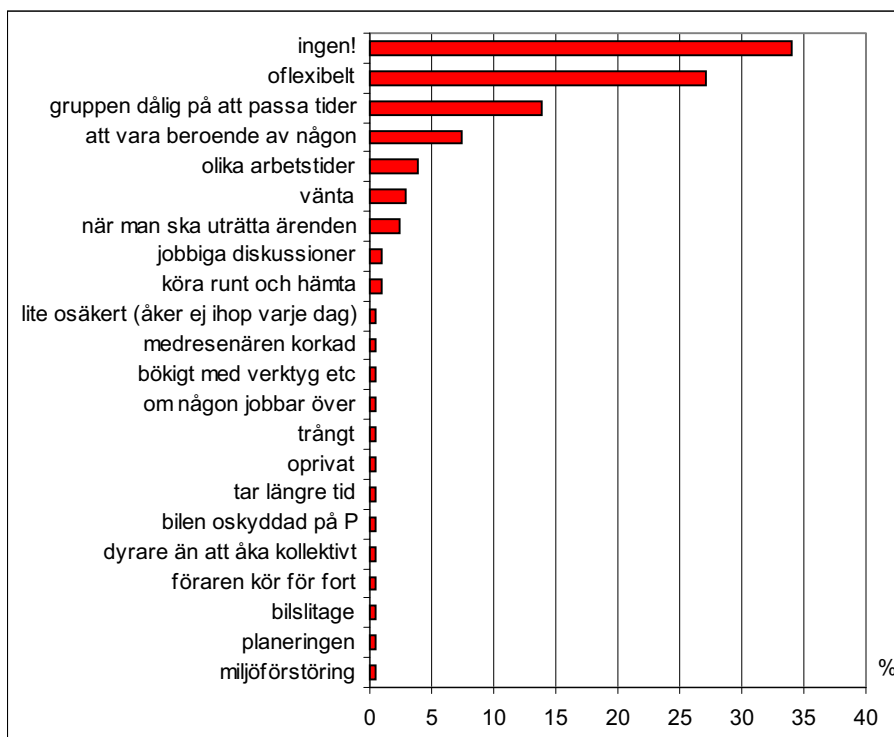
För- och nackdelar med att samåka

Respondenterna har fritt fått ange vilket den främsta fördelen är med att samåka. Några har angett mer än en fördel, men högst tre. Den främsta fördelen är som framgår av figur 5.2 att det är ekonomiskt. Därefter kommer miljövänligt samt trevligt och socialt.



Figur 5.25 De främsta fördelarna (spontant) med att samåka (N=188).

Majoriteten av samåkarna har inte kommit på någon nackdel med att samåka. Detta kanske förklarar varför de allra flesta är så nöjda med att samåka. Men att man är nöjd behöver inte betyda att man inte kommer på några nackdelar. Oflexibelt, är den nackdel som flest har angett (se figur 5.23). Ett annan nackdel som angetts av en relativt stor andel, är att det är svårigheten att passa tider i gruppen, vilket både kan gälla en själv och de andra. Att man har olika arbetstider verkar inte vara något problem för de flesta. En viktig förklaring till detta kan vara att de allra flesta som samåker är arbetskamrater och har ungefär samma typ av arbete.

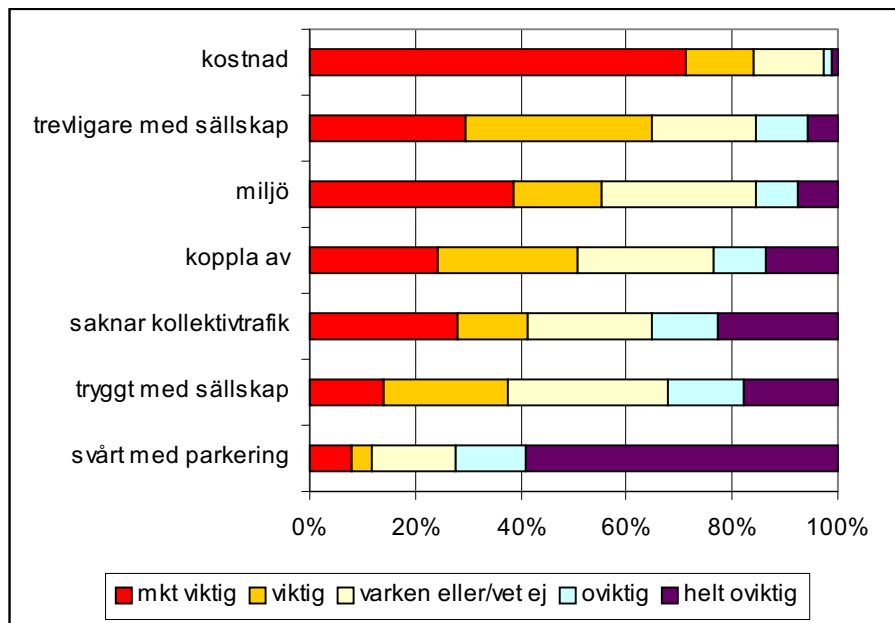


Figur 5.26 De största nackdelarna (spontant) med att samåka (N=203).

Gradering av 7 skäl för att samåka

Samåkarna har fått ta ställning till hur viktiga sju skäl är för deras val att samåka (se figur 5.27). Av svaren framgår att följande skäl är viktigast: att minska kostnaden, trevligare med sällskap, miljö och kan koppla av. Endast ett fåtal har uppgett att svårighet att få parkering vid målpunkten är en viktig drivkraft. Tryggt med sällskap har inte heller så stor betydelse. Kvinnor har tillmätt det större betydelse än män, men skillnaden är inte signifikant.

Enligt 40% av respondenterna är frånvaron av fungerande kollektivtrafik ett viktigt skäl för att samåka. En hypotes som dock inte kan bekräftas är att de som samåker hade åkt kollektivt om de haft möjlighet. Bättre utbud i kollektivtrafiken ses t ex inte som något som skulle underlätta samåkningen i speciellt hög grad. En har dock kommenterat att ”om det hade funnits kollektivtrafik hade jag ju tagit den från början”.



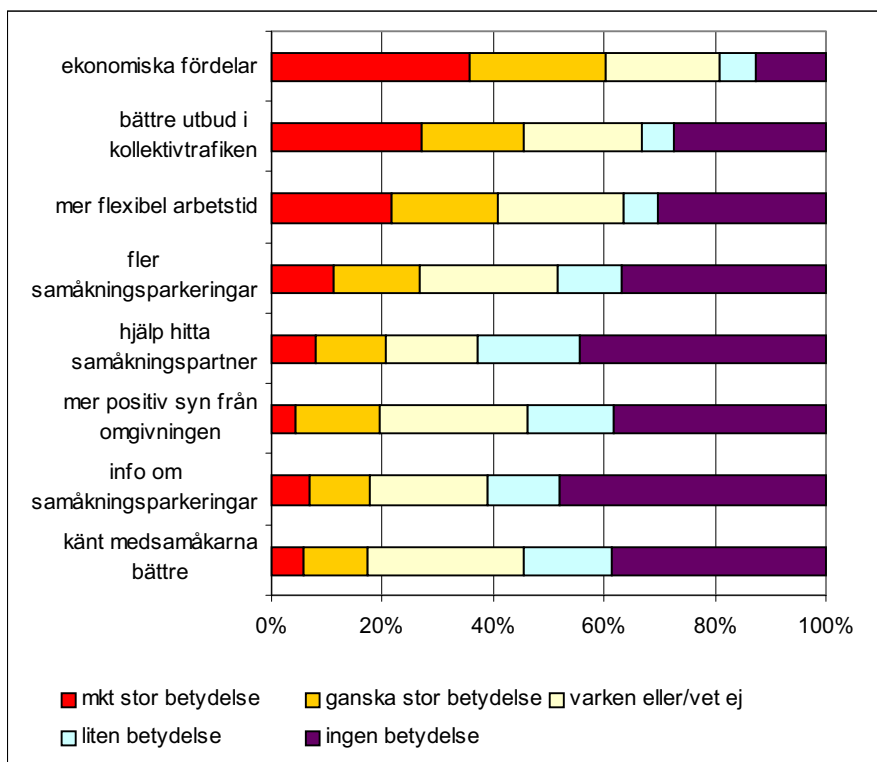
Figur 5.27 Hur viktiga/oviktiga respondenterna anser att 7 alternativ är för deras skäl att samåka (N=190-195).

Övriga skäl som samåkarna angett under ”annat” (d v s ej förgivet alternativ) är:

- Sparar tid i jämförelse med kollektivtrafik
- Alla i gruppen har ej bil
- Har ej möjlighet att åka kollektivt eftersom jag har mycket verktyg med

Vad skulle underlätta samåkningen

Samåkarna har fått ta ställning till 8 olika alternativ för att underlätta samåkning, d v s vad som skulle underlätta deras samåkning. Svaren visar att ekonomiska fördelar, t ex skatteavdrag, är det som de flesta tror skulle underlätta mest (se figur 5.28) .



Figur 5.28 Hur stor betydelse 8 alternativ bedöms ha för att underlätta samåkning, enligt samåkarna.

Bättre utbud i kollektivtrafiken och mer flexibel arbetstid tror 40% av samåkarna skulle ha ganska stor eller mycket stor betydelse för att underlätta samåkning. Det är 25% av samåkarna som tycker att fler samåkningsparkeringar skulle underlätta.

Alternativ som inte bedöms som så viktiga för att underlätta samåkning är: hjälp att hitta samåkningspartner, att omgivningen hade haft en mer positiv syn på samåkning, information om samåkningsparkeringar och att de känt sina medsamåkare bättre. Mer än hälften tycker att dessa alternativ är oviktiga. Detta är kanske inte så förvånande eftersom de som samåker i vår studie är mycket nöjda, vilket indikerar att det redan fungerar mycket bra. De som däremot kan behöva sådan hjälp (och också efterfrågar det) är de som inte samåker i dagsläget, se nästa avsnitt.

Sammanfattning – samåkarens attityder

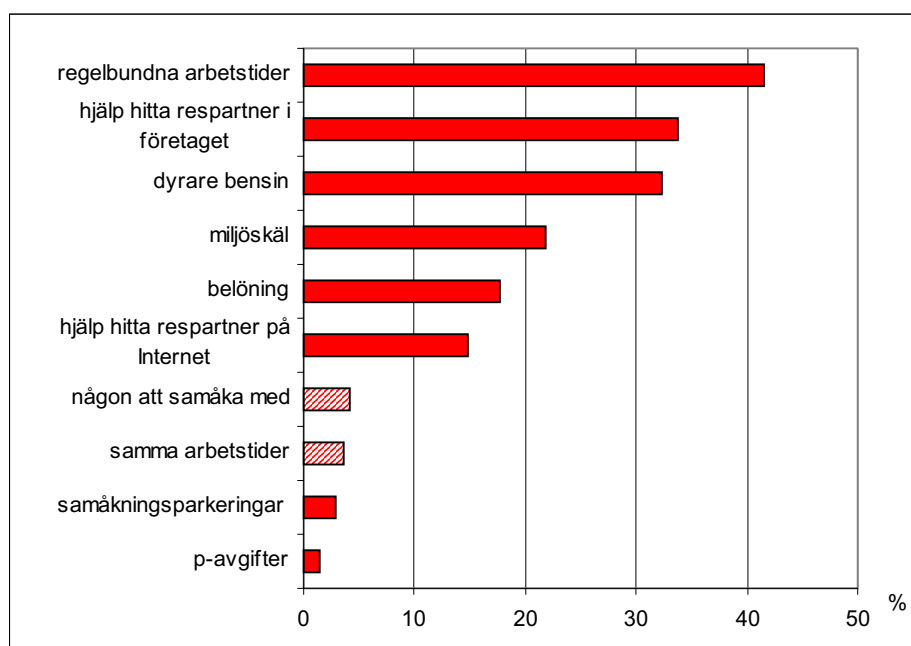
- 90 % av samåkarna är nöjda eller mycket nöjda med att samåka.
- Främsta fördelen med att samåka uppges vara ekonomi, därefter kommer miljövänligt samt trevligt och socialt.
- Ekonomiska fördelar, t ex skattefördelar, är en av de faktorer man tror skulle underlätta samåkningen mest.
- Fler parkeringar och hjälp att hitta samåkningspartner tycks inte spela så stor roll för de som samåker.

5.5 Icke-samåkarnas attityder

Till de icke-samåkare som vanligtvis kör ensamma med bil till arbetet ställde vi frågorna om de skulle kunna tänka sig att samåka och under vilka förutsättningar. De som inte kunde tänka sig att samåka fick ange skälen till detta.

Potential och förutsättningar

Drygt hälften (53 %) av icke-samåkarna som kör bil ensamma till arbetet idag kan tänka sig att samåka. Av dessa svarar fyra av tio att förutsättningen är regelbundna arbetstider (se figur 5.25). Tre av fem svarar att hjälp med att hitta respartner inom företaget är en viktig förutsättning. Båda dessa förutsättningar var givna alternativ i enkäten och angavs i särskilt hög grad av dem som aldrig provat att samåka. Andra förutsättningar som är viktiga är dyrare bensin, miljöskäl, belöning, hjälp att hitta respartner på Internet. Någon att samåka med och samma arbetstider var icke-givna alternativ som angavs av några stycken.

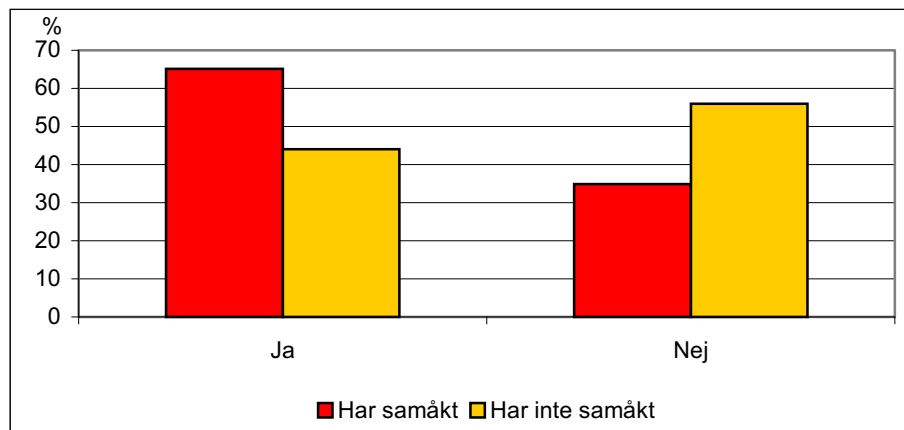


Figur 5.29 Förutsättningar för de som kan tänka sig att samåka ($N_{resp}=142$, samma person kan ange flera svar). Streckade staplar=icke förhandsgivna alternativ.

Andra kommentarer, icke-givna alternativ som angavs av enstaka personer, var att de skulle cykla om det fanns bättre cykelvägar, att det hindrades av dålig kollektivtrafik eller att de skulle samåka om de inte hindrades av att behöva lämna och hämta barnen på dagis. De som hindras av sina barn tror sig kunna samåka om exempelvis det skulle finnas ett dagis på bostadsort eller om de kunde ha barnet fler timmar på dagis. Ytterligare någon enstaka sa att de skulle samåkt om de inte haft tillgång till bil eller om de inte varit tvungna att ha bilen i tjänsten.

Få av icke-samåkarna tror att parkeringsavgifter vid målpunkten/-arbetsplatsen eller samåkningsparkeringar skulle påverka dem till att börja samåka. Det är dock fler av dem som har erfarenheter av samåkning sedan tidigare som säger att samåkningsparkeringar kan vara en fördel än de som inte har samåkt. Troligtvis är det så att de hinder som känns störst i början är de strukturellt betingade - att hitta någon att samåka med som har samma tider. Först därefter börjar man fundera över hur det ska ordnas rent praktiskt.

Icke-samåkarna kan delas in i två grupper: de som vid något tidigare tillfälle har samåkt till arbetet och de som aldrig har provat att samåka. Knappt hälften i gruppen icke-samåkare har erfarenhet av samåkning. En femtedel av dessa samåker även ibland i dagsläget. En jämförelse mellan de båda grupperna visar att de som har erfarenhet av samåkning är mer benägna att vilja samåka till arbetet igen, se figur 5.26.

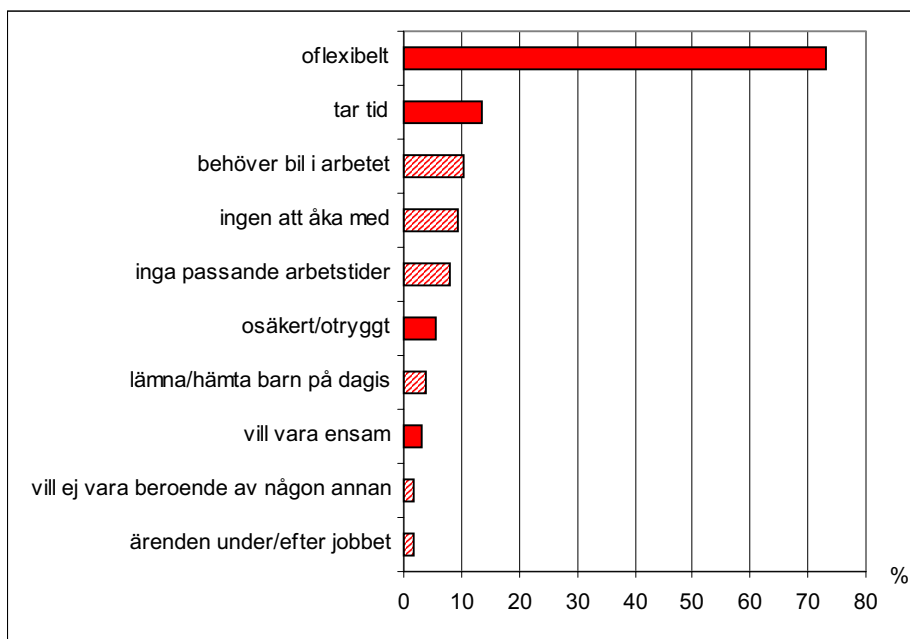


Figur 5.30 Ickesamåkarens vilja till att samåka (Vill: $N_{alla}=173$, Vill inte: $N_{alla}=147$)

Det är ca 65 % av dem som samåkt tidigare som kan tänka sig att samåka mot 44 % av dem som inte har någon erfarenhet av samåkning. De som tidigare har samåkt visar sig alltså vara mer positiva till samåkning än de som inte har provat att samåka.

Hinder

Vilka hinder ser då de 45 % av ensamåkarna som inte kan tänka sig att samåka? I figur 5.27 visas de skäl som angetts, mörka staplar markerar givna alternativ och streckade respondenternas egna alternativ.



Figur 5.31 Skäl till varför man inte vill samåka ($N_{respondent}=127$, flera svar per respondent kan anges, mörka staplar=givet alternativ).

Det hinder som ickesamåkaren ser som störst, d v s oflexibelt (vara beroende av någon, passa tider, svårt att uträtta egna ärenden), stämmer väl överens med den största nackdelen med samåkning som samåkaren upplever. Att det tar tid och är osäkert eller otryggt är alternativ som inte stämmer lika bra överens med hur samåkaren upplever det. Det är också mycket få av dem som provat att samåka som uppger otryggt som ett hinder.

Som framgår av figuren är det mest skäl som baseras på negativa värderingar⁹ - att det är oflexibelt och tar tid, som anges. Åtta av tio ickesamåkare har uppgett oflexibelt eller tar tid som skäl till att inte vilja samåka. Att det är oflexibelt behöver dock inte alltid vara ett hinder. Det kan ses som en fördel också, d v s att man kommer iväg och hem i tid, som några samåkare uttryckt det. För denna grupp skulle kanske samåkning därför kunna vara ett alternativ om de fick möjlighet att prova.

Anmärkningsvärda skillnader mellan dem som provat och inte provat att samåka finns bl a när det gäller att inte ha någon att samåka med. Av ickesamåkarna som inte har provat att samåka säger 36 % att de inte har någon att åka med. Skälen till detta uppger några vara att de är de enda som åker från en viss ort eller plats och därmed inte har någon möjlighet att samåka med någon. Det kan också vara så att de helt enkelt inte har kontaktat någon med frågan om eventuell samåkning. För arbetsgivare

⁹ Skäl som baseras på negativa värderingar innebär att individen inte har några praktiska skäl för att inte vilja samåka, utan det handlar mest om att individen saknar kunskap och motivation.

och kommun finns här en stor möjlighet att påverka personer till att samåka genom exempelvis en förmedling för samåkare.

Av ickesamåkarna som svarade att de inte kunde tänka sig att samåka var det 54 stycken som personligt kommenterade varför de inte ville eller kunde samåka. Sju av dessa svarade att de tyckte att de ändå åker bil så sällan, cyklar mest jämt, vill ha frisk luft eller att sträckan till arbetet är för kort. Sex stycken svarade att de har barn på dagis som behöver skjuts på morgonen och därmed inte kunde samåka. Tre stycken har personliga skäl eller utträttar speciella ärenden efter arbetstid. De övriga, dvs 38 stycken, har ingen att åka med, inga passande arbetstider, behöver bilen i arbetet eller vill inte vara beroende eller ha sällskap av någon annan. De som inte har någon att åka med eller inga passande arbetstider (21 stycken) skulle samhället eller företaget kunna hjälpa med exempelvis personlig förmedling. De som behöver bil i arbetet (12 stycken) har möjlighet att skjutsa andra till arbetet. De som helt enkelt inte vill ha någon annan i bilen är förmodligen svårast att påverka. Eventuellt kan någon form av belöning eller parkeringsavgifter fungera som incitament, men troligtvis är kostnaden inte avgörande för denna grupp.

Sammanfattning - icke-samåkares attityder

- Drygt hälften av icke-samåkarna som kör bil ensamma till arbetet skulle kunna tänka sig att samåka.
- Majoriteten av de som inte kan tänka sig att samåka anger endast skäl som bygger på negativa värderingar, t ex oflexibelt, vilket kan bero på bristande kunskap och motivation.
- Viktiga förutsättningar för att samåka är regelbundna arbetstider, hjälp att hitta respartner i företaget och dyrare bensin.
- De som har erfarenhet av samåkning är mer positiva till att samåka än de som aldrig har provat.

5.6 Effekter

Miljöeffekter

De samåkare som nyttjar pendlarparkeringar har fått besvara frågor om

- hur långt de åker för att ta sig till pendlarparkeringen
- hur långt det är mellan parkeringen och arbetet
- hur många personer man samåker med
- hur mycket tid man förlorar på att samåka jämfört med att köra direkt till jobbet

Utifrån samåkarnas svar på ovanstående frågor har en skattning gjorts av hur stort det besparade trafikarbetet är, och i förlängningen hur miljöeffekterna minskar tack vare samåkandet.

Minskat trafikarbete

Den genomsnittliga samåkaren kör 16 km ensam i bil för att ta sig till pendlarparkeringen. Därefter kör man i snitt 49 km för att ta sig till jobbet, och i snitt finns det tre personer i bilen. Detta ger:

Om man åkt ensam i bil hela vägen: $16 + 49 = 65 \text{ km}$

Vid samåkning: $16 + 49/3 = 32 \text{ km}$

En invändning mot ovanstående resonemang kan vara att samåkning innebär vissa omvägar, för att t ex ta sig till pendlarparkeringen. Svaren visar dock att de samåkande endast anser sig förlora tre minuter i tid jämfört med att åka egen bil, vilket gör att den eventuella ökade reslängden bedöms som försumbar.

De intervjuade sparar alltså in 33 km varje enkelresa genom att samåka, dvs hälften av reslängden. Denna samåkning sker i snitt 2-3 ggr/vecka, så sett på ett helt år sparar varje samåkare in ca 750 mil – förutsatt att hela resan annars gjorts i egen bil.

Det är dock sannolikt att en del av de som samåker idag hade tagit sig till jobbet till fots, med cykel eller kollektivtrafik, om inte möjligheten till samåkning funnits. Nedan ges två möjliga skattningar av hur stor denna andel skulle kunna vara.

- A. Bland de svarande anger 10 att de ibland gör arbetsresan till fots, med cykel eller med kollektivtrafik. 86 anger att de ibland gör resan med egen bil. Utifrån detta skulle man kunna dra slutsatsen att 10% är benägna att åka kollektivt när man inte samåker.
- B. De svarande har fått uppskatta hur lång tid arbetsresan skulle ta om de utnyttjade kollektiva färdmedel. För 62 respondenter skulle detta innebära en restid som är **mindre** än två gånger restiden med bil. För 116 respondenter skulle det innebära att det tar **mer** än dubbla tiden. Antaget att hälften av respondenterna

na som har en restid med kollektivtrafik som är mindre än två gånger restiden med bil valt kollektivtrafiken så skulle 17% välja att åka kollektivt.

Bedömningen enligt alternativ A ovan känns mest rimlig och antaget 10% kollektivresenärer skulle den inbesparade körsträckan anses kunna minska med 675 mil/år istället för 750 mil/år.

Beräkning av utsläpp

Vad innebär då 675 inbesparade mil i minskad miljöpåverkan? Utifrån de emissionsfaktorer som Vägverket använder för 2001 (och som gäller för en genomsnittlig personbil 2001) ger detta följande utsläppsminskningar:

Tabell 5.1 Emissionsfaktorer (EMV, Vägverket, 2001) och beräknade utsläppsminskningar.

| Ämne | Emissionsfaktor (g/km) | Minskade utsläpp (kg) |
|-------------|-----------------------------------|----------------------------------|
| Koldioxid | 2110 | 1400 |
| Kolväten | 1,241 | 8,4 |
| Kväveoxid | 0,672 | 4,5 |
| Partiklar | 0,018 | 0,12 |

Jämförelser med genomsnittlig pendlare

Enligt RES 2000, den nationella resvaneundersökningen (SCB/SIKA) har en bilpendlare i snitt 2,1 mil till arbetet. Detta är alltså ungefär en tredjedel av den sträcka som de studerade samåkarna har till jobbet. Vid en ökning av samåkningen kan man troligtvis inte räkna med lika stora vinster som för de som redan samåker i denna studie.

Ekonomiska effekter

Samåkning är ekonomiskt mer fördelaktigt än att ensamåka. Som framgår av avsnittet om attityder är ekonomiska skäl också ett viktigt argument för att samåka. Den ekonomiska besparingen kan beräknas utifrån minskat trafikarbete och milkostnad. Det minskade trafikarbetet beräknades i föregående avsnitt till i genomsnitt 675 mil per samåkare. Mil-kostnaden för den genomsnittliga bilen i vår studie är ca 20 kr/mil. Detta innebär att den genomsnittlige samåkaren i vår studie med detta beräkningssätt sparat 13 500 kr per år.

En faktor som påverkar det ekonomiska resultatet negativt är kostnaden för tiden. Tidsvärderingen för privatresor är enligt Vägverkets effektsamband 2000 35 kr/min. Med en genomsnittlig restidsökning på 3 min/enkelresa och 2 dagars samåkning per vecka blir kostnaden 21 840 kr per år. Detta räkneexempel indikerar att åtgärder som kan minska restiden är betydelsefulla för den totala besparingen/kostnaden.

Sociala effekter

Beräkningen ovan visar på att samåkning kan vara mycket ekonomiskt fördelaktigt. Denna positiva effekt för privatekonomin kan föranleda en att tro att samåkning därför är positivt ur ett socialt- och fördelningspolitiskt perspektiv. Vår studie visar dock att andelen låginkomsttagare inte är högre bland samåkarna än övriga grupper. En tänkbar förklaring till detta kan vara att samåkning främst gynnar resmönster som är mer typiska hos män och höginkomsttagare. Samåkning är främst ett alternativ för långa resor som ej kombineras med andra ärenden. Samåkarna i vår studie gör längre resor än medelsvensken; de som samåker från parkering gör mer än dubbelt så långa arbetsresor som en genomsnittlig svensk. Långa arbetsresor görs i sin tur i betydligt högre grad av män, vilka dominerar i vår studie. Resmönstret är generellt förmodligen även mer typiskt för höginkomsttagare som generellt söker arbete inom ett större geografiskt område.

En trolig förklaring till att samåkning inte är så vanligt bland kvinnor kan följaktligen finnas i de skillnader som finns i mäns och kvinnors pendlingsmönster. Den typiske mannen genomför ofta en aktivitet i tåget, han kör ofta raka vägen till och från arbetet. Kvinnor, däremot, kombinerar ofta sin arbetsresa med flera olika ärenden, t ex hämtar och lämnar barn på dagis eller handlar. Detta anges också som skäl till att inte kunna/vilja samåka av icke-samåkarna i vår studie.

En annan tänkbar förklaring till den låga andelen kvinnliga samåkare kan vara att man upplever det som otryggt att samåka.

Hypotesen att samåkning gynnar låginkomsttagare kan därför inte bekräftas i denna studie. Däremot kan den ekonomiska fördelen skapa förutsättningar för låginkomsttagaren att söka arbete på längre avstånd ifrån bostaden.

Effekter på tillgänglighet

Kan möjligheten att samåka bidra till en bättre tillgänglighet? Man kan tänka sig att tillgängligheten för dem som inte har möjlighet att använda bilen till arbetet (eller inte alls tillgång till bil) förbättras. I vår studie är det 95 % som har möjlighet att använda bilen dagligen i arbetet, medan återstående 5 % inte har tillgång till bil. Dessa personer har mellan 2 km och 75 km till arbetet. Lite mer än hälften av dem har möjlighet att åka kollektivt. För dessa 5 % har möjligheterna att ta sig till arbetet förbättrats i och med att några har fått ytterligare ett alternativ som förmodligen är bättre och ytterligare några inte haft möjlighet att resa på annat sätt.

Effekter på trafiksäkerhet

I avsnittet om miljöeffekter gjordes en beräkning som visar att den genomsnittliga samåkaren i vår studie sparar in 675 mil med bil under ett år. Generellt gäller att minskar trafikarbetet så minskar även antalet olyckor och antalet skadade på vägarna. Exakt hur sambandet ser ut är

dock osäkert. TØI och VTI har olika modeller för sambandet mellan trafikarbete och trafiksäkerhet.

En annan faktor som skulle kunna påverka trafiksäkerheten är antalet passagerare. En hypotes är att man kör säkrare med passagerare i bilen. Det finns dock inga studier som kan förkasta eller bekräfta denna hypotes.

Sammanfattning – effekter

- Samåkarna i vår studie har i genomsnitt sparat 675 mil per person och år genom att samåka, vilket motsvarar 1,4 ton koldioxid och en milkostnadsbesparing på 13 500 kr.
- Kostnaden för restidsökningen är större än milkostnadsbesparingen.

6. Slutsatser

6.1 Litteraturstudien

Enkät och intervjustudier

Litteraturstudien visar att vid huvuddelen av de samåkningsprojekt som genomförts de senaste 20 åren har man sällan tillfrågat de som samåker, brukarna, om vad samåkning innebär och vad som krävs för att samåkning ska fungera och vara attraktiv. Detta innebär rimligtvis att få förbättringar för de som redan samåker har vidtagits.

Tidigare demonstrationsförsök

Uthålligheten i de insatser som genomförts har varit kort. Samtliga studerade åtgärder som vidtagits för att stödja samåkning i Sverige har bedrivits i projektform. Det har inte funnits något tydligt mål att projektet ska bli en naturlig och integrerad del av en organisations verksamhet. Det mest ambitiösa projektet i Sverige hittills är Chalmers demonstrationsförsök under åren 1976-1979.

Projektens målgrupper

I litteraturstudien konstaterar vi att inga av de svenska demonstrationsprojekten har bedrivits utifrån individernas samlade resvanor. Fokus har legat på att få människor att samåka till arbetet. Det vill säga man har inte tagit hänsyn till fritidsaktiviteter och möjligheten att åka kollektivt vid andra typer av resor.

Vid valet av testsamåkare till olika projekt har man oftast utgått från personens arbetsresor utan att ta hänsyn till personens alla resor eller resvanor. Följden har i några fall blivit att man i vissa fall riktat sig till höginkomsttagare med lång pendlingsväg och som valt att bosätta sig där kollektivtrafiken är ett dåligt alternativ till bilen. Om ekonomin är den viktigaste faktorn bör det finnas argument för att också inrikta sig på en målgrupp där samåkning kan innebära att man slipper att bära kostnader för ytterligare en bil i hushållet.

Är samåkning samhällsekonomisk lönsam?

De ekonomiska beräkningar som vi refererar i litteraturstudien visar överlag på betydande samhällsekonomiska vinster med en ökad samåkning. Flera studier indikerar att nyttan i förhållande till kostnaden vida överstiger lönsamheten hos många vägutbyggnader. Det finns naturligtvis anledning att granska dessa siffror noggrant då många samåkningsförsök har haft svårt att nå sina uppsatta mål. Flera utvärderingar indikerar också att samåkning har avtagit efter försöksperiodens slut.

En nackdel är att nyttan av att underlätta för de som redan samåker inte värderas. Ökad komfort och åtgärder för att underlätta att hitta en lämplig person att samåka med värderas inte alls. Det övergripande syftet med de samåkningsprojekt som har genomförts är att göra ensamåkande bilister till samåkare. Nyttan kalkyleras därav som inbesparat vägslitage, minskad miljöpåverkan och inbesparade bränslekostnader.

6.2 Trivectors studie

Sannolika framgångsfaktorer

Utifrån resultaten från intervju- och enkätstudierna har ett antal sannolika framgångsfaktorer identifierats:

- Samma arbetsplats

Den vanligaste typen av samåkning i vår studie är att man samlas på en särskild plats (dit de flesta tar sig med bil) eller att någon hämtar upp och sedan åker alla till samma målpunkt. De flesta som samåker, 80 %, är arbetskamrater. En jämförelsevis stor andel av samåkarna arbetar inom byggindustrin.

- Regelbundna arbetstider (ej flexitid)

Det finns ingen rikstäckande statistik att jämföra med, men vår studie visar att samåkaren har mindre möjlighet till flexitidsarbete än de icke-samåkare som ingår i studien. Detta faktum stödjer slutsatsen om att regelbundna arbetstider är en viktig förutsättning. Typen av arbete ger också en indikation om arbetstiderna. En jämförelsevis stor andel av samåkarna arbetar inom byggindustrin, vilket innebär relativt regelbundna arbetstider.

- Lång färdväg

Samåkaren i vår studie har längre avstånd till arbetet än den genomsnittlige svensken, 45 km jämfört med 21 km (enkel resa). Våra studier visar att samåkaren i majoriteten av fallen är man. Män har generellt betydligt längre pendlingsavstånd än kvinnor.

- Samma kön

Samåkning sker oftast med 3 personer i gruppen och i fyra av fem fall med någon av samma kön.

- Liten tidsskillnad (jämfört med att ensamåka)

Cirka 90 % av samåkarna i vår studie anger att tidsskillnaden mellan att samåka och att köra bil själv är mindre än 5 minuter enkel väg. De flesta

har möjlighet att ensamåka, vilket innebär att de inte samåker av brist på tillgänglighet till bil.

- Ekonomiskt fördelaktigt

De främsta fördelarna som samåkarna ser är i fallande skala, ekonomiskt, miljövänligt, trevligt och socialt samt att man slipper att köra. Det stämmer relativt väl med en annan av våra frågor. Vi bad respondenterna markera de viktigaste av 7 alternativa skäl till att samåka. De viktigaste skälen som samåkarna angav är i fallande ordning; kostnad, trevligare med sällskap, miljö samt möjligheten att koppla av. Den ekonomiska faktorn är den som dominerar i vår studie liksom i de studier som refereras i litteraturstudien.

- Positiv attityd- man är nöjd!

Att samåka är trevligt. Majoriteten av samåkarna i studien är nöjda med att samåka - till och med mycket nöjda. Hela 90% är nöjda eller mycket nöjda med att samåka, mindre än 2% är missnöjda.

Nackdelar med att samåka

Majoriteten av samåkarna har inte kommit på någon nackdel med att samåka. Detta förklarar varför de allra flesta är så nöjda med att samåka. Men att man är nöjd behöver inte betyda att man inte kommer på några nackdelar. Oflexibelt, är den nackdel som flest har angett. En annan nackdel som angetts av en relativt stor andel respondenter är svårigheten att passa tider i gruppen. Det kan gälla både en själv och de andra.

Effekter

Samåkning har positiva effekter på ekonomi och miljö. Den beräkning som vi har gjort i denna studie visar på en minskning i trafikarbete med 675 mil per samåkare och år i snitt. Detta påverkar såväl miljö, ekonomi som trafiksäkerhet positivt.

Potential för ökad samåkning

Drygt hälften av icke-samåkarna i vår studie som kör bil ensamma till arbetet idag kan tänka sig att samåka. Av dessa svarar nästan fyra av fem att förutsättningen är regelbundna arbetstider. Tre av fem svarar att hjälp med att hitta respartner inom företaget är en viktig förutsättning. Svaren visar också att de som har provat på att samåka är mer positiva än de som inte har någon erfarenhet. Här bör alltså finnas en potential för att öka samåkningen.

Ansvariga tjänstemäns syn på samåkning

Flera personer inom Vägverket ger uttryck för att den form av merutnyttjande av den befintliga infrastrukturen som samåkning innebär har börjat få stöd inom organisationen. Det sker bland annat inom ramen för Mobility Management. Trots att det finns viss acceptans för att underlätta samåkning är intresset ganska svalt för att genomföra

samåkning är intresset ganska svalt för att genomföra investeringar bland ansvariga personer på Vägverket liksom i kommunerna. Volymen investerade pengar svarar knappast mot den ekonomiska nytta som vi refererar till i litteraturstudien.

7. Diskussion

7.1 Vad kan man göra?

Utifrån de framgångsfaktorer som identifierats kan man konstatera att det är viktigt att arbeta med de ekonomiska och sociala faktorerna samt med attitydfrågorna. Eftersom ekonomi är ett viktigt skäl till att samåka kan en väg vara att göra det billigare att samåka jämfört med andra transportmedel. Diskussionerna om trängselavgifter och ändrade reseavdrag för arbetsresor är här två starka kort som kan användas för att öka samåkning. I övrigt återfinns många framgångsfaktorer på den mjuka sidan. Det handlar om att få fler att uppfatta samåkning som trevligt och socialt. Att fler ska uppskatta möjligheten att slippa köra. Det kan också innebära att visa på möjligheten till handling med koppling till människors kunskap och deras värdering av biltrafikens miljöeffekter. Det handlar om våra attityder och värderingar till olika egenskaper vid valet av transportsätt.

Vad är påverkbara faktorer?

Det är svårt att i någon större omfattning göra samåkning snabbare. Undantag finns och det gäller till exempel särskilda samåkningskörfält, där man bara får köra om man är tre eller fler i bilen. Det är främst möjligt i storstäder. Men i vilken grad går det att underlätta för människor som kan tänka sig att samåka genom att hjälpa dem hitta lämpliga reskamrater? Och i vilken grad går det att få människor att uppleva samåkning som ett än mer positivt sätt att resa?

Genom att underlätta för de som samåker underlättar man även för den som vill börja samåka. Dessutom har vidtagna åtgärder direkt effekt. Men för att detta ska bli verklighet krävs att vi byter perspektiv. Från att se åtgärder för att underlätta samåkning som något udda. Samåkning är något som sker varje dag på våra vägar. Det handlar om andra typer av åtgärder och angreppssätt än de traditionella.

Hur får man fler att prova?

De som har provat att samåka är mer positiva än de som inte har provat. Icke-samåkarna uppger skäl för att inte vilja samåka som mest bygger på negativa värderingar. Många tror också att det tar lång tid att samåka. Det stämmer inte med de som verkligen samåker. Det är ett exempel på ett glapp mellan samåkarnas verklighet och hur många andra uppfattar den. Det tyder på att även olika typer av attitydpåverkan och marknadsföring av samåkning som färdssätt kan ha god effekt.

Sätt in samåkning i ett större perspektiv

Som vi tidigare har konstaterat har inga av de studerade svenska demonstrationsprojekten bedrivits utifrån individernas samlade resvanor. Fokus har legat på att få människor att samåka till arbetet. Men om man

ändå inte kan lösa sina resbehov med mindre behov av en eller flera bilar i hushållet är förstas marginalkostnaden att använda dessa bilar till och från arbetet relativt liten. Har man en ny bil är den fasta kostnaden för försäkringar, service, räntor stor. Detta pekar på behovet av att samordna olika åtgärder. Den stora vinsten för plånboken är om hushållet kan minska sitt bilinnehav. Det är också bra för miljön då det ökar användningen av kollektiva färdmedel. Ett annat argument är att andrabilen ofta är en bil med sämre miljöprestanda.

Kanske använder man bilen för att uträtta ärenden på hemvägen från arbetet eller för att odla sina fritidsintressen? Även om man löser transporten till och från arbetet genom samåkning så återstår ett transportbehov där bilen är det bästa valet. Vår bedömning är därför att det inte går att utesluta att samåkning tillsammans med andra åtgärder kan vara en mycket kostnadseffektiv åtgärd för att nå de transportpolitiska målen. Såväl mjuka som hårda åtgärder kan vara effektiva i detta arbete. Samtidigt bör man inse att arbetet med att underlätta samåkning knappast är att betrakta som en punktinsats. Det kräver ett långsiktigt åtagande.

Sannolika barriärer

En av de största barriärerna är sannolikt att många förknippar det med status att köra egen bil till jobbet. Det kan också handla om att man gillar att köra bil och att man gillar att vara ensam i bilen. I Chalmers studie delas soloåkarna in i tre kategorier i en attitydundersökning. 1) potentiella samåkare, 2) tveksamma och 3) hårdnackade soloåkare. Det visar att det bland de som soloåker i egen bil finns de som gärna hade provat på att samåka om de fått chansen.

Det handlar också om flexibilitet. Här har hänt mycket i samhället de senaste 20 åren. I samband med att allt fler arbetar inom tjänste- och servicesektorn har arbetstiden för många blivit mer flytande. Samtidigt har gränsen mellan arbete och fritid suddats ut. Det innebär att allt färre har regelbundna arbetstider vilket kan försvåra samåkningen.

Varför samåker så få kvinnor i vår studie? En förklaring är att kvinnor oftare arbetar närmare hemmet. Kortare resväg minskar intresset av att samåka. Det finns också en skillnad i resmönster. Den typiske mannen genomför aktiviteter var för sig, han kör ofta raka vägen till och från arbetet. Medan kvinnor ofta kombinerar sin arbetsresa med flera olika ärenden, t ex hämta och lämna barn på dagis eller handla. Detta anges också som skäl till att inte kunna/vilja samåka av icke-samåkarna i vår studie. Men det handlar också om trygghet. Att känna sig trygg med den man färdas med och inte minst på de platser man hämtar upp och lämnar varandra.

En annan typ av svårighet och också brist på insikt är behovet av att målgrupps- och individanpassa olika åtgärder, att skraddarsy en lösning som passar flertalet av en individs behov, önskemål och vanor. Åtgärder inom transportsystemet genomförs idag genom att tillhandahålla enskilda komponenter. I slutsatserna kommer man gång på gång fram till att

en enskild komponent inte är nog. Ett exempel är Chalmers studie som kommer fram till att enskilda åtgärder endast har en mycket begränsad eller rent av försumbar effekt om de vidtas som isolerade företeelser. Chalmers slutsats är att det behövs ett paket med åtgärder för att öka samåkningen. Det var år 1979. Detsamma gäller idag.

Ansvariga tjänstemäns syn på samåkning eller kanske brist på kunskap riskerar också att utgöra ett hinder för att främja samåkning. Trots att det finns viss acceptans för att underlätta samåkning är intresset ganska svårt att genomföra investeringar bland ansvariga personer på Vägverket liksom i kommunerna. En tjänsteman på Vägverket ger uttryck för en möjlig förklaring. Denna kan vara att tveksamheten kring nyttan av samåkning är större än till exempel vid vägutbyggnader inom organisationen. Vi ställer oss därför en retorisk fråga. I vilken utsträckning finns det kunskap om den samhällsekonomiska nyttan av ökad samåkning bland beslutsfattare och utredare inom Vägverket? Två av de personer vi har intervjuat på Vägverkets huvudkontor säger att de samåkningsprojekt som har funnits inte har varit så lyckade. Det är en känsla de har utan att kunna peka på några siffror. Det ska dock sägas att flera av Vägverkets regioner har upprättat särskilda samåkningsparkeringar.

7.2 *Vem gör vad?*

Det är uppenbart att arbetsgivaren har ett stort handlingsutrymme för att kunna underlätta samåkning. Det är lika uppenbart att arbetsgivaren idag inte ser det som nödvändigt eller intressant att vidta åtgärder för att underlätta samåkning. Majoriteten, 4 av 5, av de samåkare som har svarat på vår enkät är arbetskamrater och samåker till och från arbetsplatsen. Flertalet har mer än 2 mil till arbetsplatsen och många är män. Vi frågade i vår enkät om de som samåkte hade fått någon uppmuntran från sina arbetsgivare. 87 % svarade med ett enkelt nej till att deras arbetsgivare hjälpt dem med samåkningen.

Svårigheten för arbetsgivaren är att skapa goda förutsättningar för alla typer av resor. En genomsnittlig individ gör årligen cirka 100 cykelresor, 190 resor till fots, 600 resor med bil antingen som förare eller passagerare och 80 resor med kollektivtrafiken. Av dessa resor är ungefär en tredjedel relaterade till arbete eller studier. Det är resor som sker till och från arbetsplatsen respektive olika typer av resor i tjänsten¹⁰. Det innebär att arbetsgivaren endast kan förbättra förutsättningarna för en del av resandet. För att kunna öka tillgängligheten förbättringar i såväl fysisk infrastruktur för cykel, kollektivtrafik som bil liksom mjuka åtgärder för att underlätta distansarbete, samåkning, internethandel *i ett paket utifrån varje individ och/eller hushålls behov*. Det kräver samverkan mellan arbetsgivare och ansvariga myndigheter.

¹⁰ Källa: SIKA Transporter och kommunikationer, årsbok 2000/2001, sid 81

7.3 *Hur kan man göra?*

Det enskilda arbetsgivaren är en viktig bas för att kunna underlätta för de som samåker och få de potentiella samåkarna att finna lämpliga reskamrater. Företagens arbete med miljö- och kvalitetsledning är en viktig utgångspunkt. Här finns ofta mål som syftar till att förbättra organisationens miljöprestanda. Kanske finns det i vissa fall en koppling till företagets rekrytering av personal? Det är ju inte säkert att den potentielle nyanställda vill flytta till arbetsorten. Om ett företag kan erbjuda samåkning till arbetet på den nya orten bör åtminstone inte det försvåra rekryteringen.

Vi finner kombinationen av mjuka och hårda åtgärder som särskilt intressant. Att bygga samåkningsparkeringar utan att marknadsföra dessa innebär att det tar lång tid innan människor upptäcker den nya möjligheten. Att kommunicera hur trevliga arbetsresor samåkare har kan vara svårt utan att man har vidtagit några konkreta förbättringar. Det råder idag konsensus om att man behöver använda olika metoder, gärna i kombination, för att nå resultat (Paisley, 1989; Wingdahl & Signitzer, 1992). Det finns också många exempel på lyckade kombinationer av fysiska åtgärder tillsammans med information och/eller kontroll med hjälp av lagar eller incitament som talar sitt tydliga språk.

Det angreppssätt som enligt litteraturstudien varit mest framgångsrikt i USA är direkt kommunikation mellan människor och att skapa olika former av mötespunkter. En personlig koordinator som kan påverka värderingar, attityder och hjälpa till att finna en lämplig person att samåka med. Ett bra stöd för koordinatören kan vara ett databaserat matchningssystem. Det finns inget som hindrar att man själv via sin dator kan söka lämpliga reskamrater. Men för att få fler att prova och därmed till viss del kunna slå hål på de myter som finns om samåkning är den personlige koordinatören viktig. Koordinatören kan på ett helt annat sätt ta hänsyn till och bemöta samåkarnas preferenser än vad som är rimligt för ett datorgränssnitt.

Ytterligare en fördel med den personlige koordinatören är möjligheten att integrera samåkningen i en större helhet. Koordinatören kan vara den naturliga länken mellan myndigheter och arbetsgivare oavsett finansieringsformen. Kontakten gentemot ansvariga myndigheter är viktig för att kunna öka tillgängligheten med såväl mjuka som hårda åtgärder utifrån varje individ och/eller hushålls behov.

En av koordinatörens huvuduppgifter är att tillse att arbetet lever vidare inom företaget/en. Att införliva samåkning inom ramen för företagets miljöledningssystem kan vara ett sätt. Uthållighet, regelbundenhet och ständiga förbättringar är andra viktiga ledord.

7.4 Förslag till fortsatta forskning och demonstrationsprojekt

Här redovisar vi några förslag till fortsatta FoU-projekt. Ett område inom vilket vi föreslår fördjupad forskning är att studera effekterna dagens reseavdrag. Detta är stort och viktigt område som inte bara berör samåkning. Att utveckla och testa olika modeller i ett demonstrationsprojekt är ett annat förslag.

Studera effekterna av dagens reseavdrag

Chalmers redovisar i sina studier från 1979 en beräkning med slutsatsen att det bör finnas andra effektivare regionalpolitiska stöd än reseavdrag då endast 60-70 000 personer av drygt 200 000 med reseavdrag för egen bil med minst 1000 mils körning per år bor i "glesbygdsregioner". Det är oklart om det har blivit något av den utredning som Chalmers föreslog. Det finns anledning att återkomma till denna fråga då just ekonomin anges som det viktigaste skälet för att samåka.

En ny studie skulle kunna ha som syfte att:

- Beräkna effekterna av nuvarande reseavdrags effekter med avseende på regionalpolitisk fördelning, miljöeffekter samt samåkning.
- Ge förslag till ett reseavdrag som ökar incitamenten för samåkning.

Kanske går det finna ett bättre system som bidrar till ökad samåkning samtidigt som den regionalpolitiska dimensionen förstärks? Studien bör ta utgångspunkt i Chalmers slutsatser. En bra beskrivning av reseavdragssystemets effekt och konsekvenser är viktigt inte minst med tanke på den risk som finns för konflikter mellan olika mål inom miljöpolitiken och regionalpolitiken. Den stora summa som reseavdragen omsätter inom statsbudgeten är ytterligare ett starkt skäl för att utreda frågan.

Demonstrationsprojekt

Utveckla och testa den modell med en transportkoordinator knuten till ett eller flera företag som vi beskriver i avsnitt 7.3. Följande delar bör studeras i ett eller flera demonstrationsprojekt:

- Transportkoordinator knuten till ett eller flera företag
- IT-baserat matchningssystem
- Integration av samåkning i företagets miljö-/kvalitetsledningssystem
- Parkeringsproblem och/eller ambition hos företaget att göra valet av färdmedel kostnadsneutralt för den anställde.
- Marknadsföring och kommunikation
- Fysiska åtgärder (t ex samåkningsparkeringar, samåkningskörfält)

- Samordning med ansvariga myndigheter (kommun, Vägverket) för kompletterande åtgärder inom Mobility Management.

Syftet med studien är, förutom att utveckla metoden, att bedöma effektsamband och potential i Sverige för denna typ av transportpolitiska åtgärder.

8. Referenser

Litteraturstudien

Al-Kaziliy, J (1991) Analysis of Park-and-Ride Lot Use in the Sacramento Region, TRR 1321, USA

Alppivuori, K & Kallberg, H (1981) Samåkning, Valtion Teknillinen Tutkimuskeskus. Tie- ja liikennelab, Tiedonanto 65, Esbo, Finland

Andreasson, T & Åberg, D (1985) Direktbussar och samåkning-samåkningsmatchning, TFB-stencil nr 11

Black, K et al (1992) Developing Transportation Demand Management Packages Using Transportation Surveys: Case study, USA

Blomkvist A-C (1982) Utvärdering av samåkningsprojekt, Psykologiska institutionen, Göteborgs Universitet, 1982:04, Göteborg

Booth, R & Waksman, R (1985) Analysis of Commuter Ridesharing Behaviour at Five Urban Sites, TRB 1018, USA

Brunso, JM & Hartgen, DT (1981) Can Employer-Based Carpool Coordinators Increase Ridesharing?, TRB 823, USA

Curry, AD & Glazer, L (1991) A Ridesharing Market Analysis Survey of Commuter Attitudes and Behaviour at a Major Suburban Employment Center, TRR 1130, USA

Dee Angell, C et al (1991) Southwestern Connecticut Commuter Transportation Study: An analysis of Commuters Attitudes and Practices on Connecticut's Gold Coast, TRR 1321, USA

Dekkers, M-A (1981) Regroupment des usagers de la voiture particulière dans le cadre des déplacement domicile-travail (carpool), Institut de Recherche des Transports, Rapport de Recherche no 55, Arcueil, Frankrike

Dekkers, M-A Marotel, G Allouche, J-F Cazenave, J Gournay, C de (1980) Incitation à l'utilisation collective de la voiture particulière, Institut de Recherche des Transports, Rapport de Recherche no 17, Arcueil, Frankrike

Frederick, SJ et al (1991) Difficulties with the Easy Ride Project: Obstacles to Voluntary Ridesharing in the Suburbs, TRR 1321, USA

Hunt, JD et al (1997) Stated-Preference Examination of Attitudes Toward Carpooling to Work in Calgary, USA

Incentives to carpooling (1974) US Department of Transportation, Washington, USA

KM (1998) Samåkningsparkeringar, Vägverket Region Skåne

Larsson, G (1978) Samåkning i privata fordon: Undersökning av pendlingsmönstret vid Volvo Olofströmsverken våren 1978, Chalmers Tekniska Högskola, Examensarbete 1978:1

Margolin, JB Misch, MR Stahr, M (1979) Incentives and Disincentives of Ride Sharing, TRB 673, Washington DC, USA

Mehranian, M (1991) Parking Cost and Mode Choices Among Downtown Workers: A Case Study, TRR 1130

Olsson, L Torell, G (1984) Samåkeri: Delrapport: Försök att introducera Samåkeri i Härryda Kommun, Kollektivtrafikberedningen. KTB Rapport 1984:15

Pearlstein, A (1986) A Study of Staff and Faculty Commuters at the University of California, Los Angeles, TRB 1082, USA

Recent ridesharing research and policy findings (1987) Transportation Research Record 1130, Washington DC, USA

Rideshare programs: Evaluation of effectiveness, trip reduction programs, demand management, and commuter attitudes 1991, 1991, TRR 1130, Washington DC, USA

Samåkningscentral på Internet: förstudie, Vägverket. Publikation 1999:28

Teletrans: Samåkning på ny våglängd, TFD-publikation 1982:10

Thompson, RP (1980) Evaluation of three demonstration parking facilities in California, Sacramento CA, USA

Valdez, R & Arce, C (1990) Comparison of Travel Behaviour and Attitudes of Ridesharers, Solo Drivers and the General Commuter Population, TRB 1285, USA

Westberg, C (1978) Samåkningens beroende av bensinpriset: Undersökning av förändringar av samåkandet i samband med bensinprishöjningen i april 1978 vid Volvo Torslanda i Göteborg, Volvo, Bussar och Kollektiva Transportsystem, Göteborg

Vesterlund, Y Gunnarsson, SO (1979) Samåkning i privata fordon 4: Förslag till åtgärder, Chalmers Tekniska Högskola. Trafikplanering - Arkitektur. TACTH, rapport 1979:6

Vesterlund, Y Jansson, H Olsson, L (1979) Samåkning i privata fordon: 3: Erfarenheter från demonstrationsprojekt, Chalmers Tekniska Högskola, Trafikplanering – arkitektur TACTH, rapport 1979:5

Vesterlund, Y Jansson, H (1979) Samåkning i privata fordon: 2. Attitydundersökningar, Chalmers Tekniska Högskola. Trafikplanering - arkitektur. TACTH, rapport 1979:4

Vesterlund, Y (1976) Samåkning i privata fordon: Förslag till program för undersökning av möjligheterna att öka graden av samåkning vid resor till och från arbetsplatsen, Chalmers Tekniska Högskola, stadsbyggnad, meddelande nr 77

Wood, K (1982) Studies of factors affecting car sharing for journeys to work, TRRL, Supplementary Report 759, Crowthorne, Storbritannien

Vägverket (2000)

Övrigt

SIKA/SCB (2001) RES 2000. Den nationella resvaneundersökningen. (Reviderad upplaga 2001).

Bilagor

B 1. Platser för studier av samåkare

B 1.1. Samåkningsparkeringar

| Skåne | Göteborgsområdet | Stockholmsområdet |
|-------------|-----------------------|---------------------------|
| Fleninge | Rya | Södertull TPL |
| Sjöbo | Hortorp | Väster om Knivsta |
| Landskrona | Kinna | Enköping |
| Borgeby | Korsning efter Vallda | Grillby-Bålsta |
| Skurup | Forsbäck | Åby Trav |
| Lundåkra | Hemsjö/Ingaröd 1530 | Hemsjö/Ingaröd 1530 |
| Hjärnarp | Vallda 1045 | Västerås |
| Flädie | Åby trav | E20/E55 |
| Rydebäck | Lindome | Forsbäck |
| Lund Södra | Alingsås 1600 | Gillingebanan |
| Bårslöv | | Strängnäs (Malmby hotell) |
| Östra Karup | | Bauhaus Uppsala |
| | | Knivsta E18 |
| | | Järna |
| | | Mc Donalds Enköping |
| | | Påljunghage |
| | | Brunn/Ingarö |
| | | Malmby |

B 1.2. Företag

Urval kommuner:

Klippan, Perstorp, Tomelilla, Bjuv, Åstorp, Olofström, Vilshult, Gnosjö, Hillerstorp, Hjärtevad, Eksjö, Munkfors, Laxå, Hasselfors, Hallsberg, Kumla, Skara, Fagersta, Kolsva, Köping och Bromölla.

Företag, ort som deltagit i studien:

| Företag | Orter |
|------------------------------|------------------------------------|
| SLU | Skara |
| Stans & Press AB | Vilshult, Skara |
| Gunnebo Troax | Tyngel |
| Jula postorder | Skara, Västerås, Malmö |
| Nolato Silikonteknik | Hallsberg |
| Sparbanken Västra Mälardalen | Köping, Lidköping, Arboga, Kungsör |
| Eksjö Industri AB | Eksjö |
| GBP Ergonomics | Gnosjö |
| Stifab Farex AB | Tomelilla |
| Strålfors | Åstorp |
| Metallfabrik Stacke AB | Gnosjö |
| Hjärtevadshus | Hjärtevad |
| Tibnor AB | Köping |
| ABB | Laxå |
| EDC AB | Munkfors |
| Eksjöhus | Eksjö |
| Skånemejerier | Malmö, Gnosjö |
| Moving AB | Åstorp |
| HSB Nordvästra Götaland | Skara, Trollhättan, Mariestad |

Bilaga 1

| | |
|---------------|-----------|
| Luco plåt AB | Vinninga |
| Extraco | Stridsvig |
| Handelsbanken | Skövde |
| IFÖ ceramics | Bromölla |

B2. Intervjuer Vägverket

Följande personer inom Vägverket har intervjuats eller per post eller mail bidragit med uppgifter:

Anders Lundström, Vägverkets huvudkontor
Anna Lindholm, Vägverkets huvudkontor
Arne Johansson, Vägverkets huvudkontor
Jonas Ansgariusson, Vägverkets huvudkontor
Martin Strid, Vägverkets huvudkontor
Ove Lindkvist, Vägverket Region Stockholm
Per Schillander, Vägverket Region Väst
Jan Lindgren, Vägverket Region Mitt
Christer Strömberg, Vägverket Region Mälardalen
Stefan Berg, Vägverket Region Sydöst
Lennart Johansson, Vägverket Region Sydöst
Anne Andersson, Vägverket Region Skåne

B3. Kommuner som deltagit i studien

Kommuner (< 20 000 inv) samt kontaktperson:

Alingsås, Henrik Petzäll
Alvesta, Ulf Carlsson
Bjuv, Lars Köhler
Bromölla, Stefan Apeltos
Burlöv, Hans-Erik Berg
Båstad, Berry Klinteman
Degerfors, Björn Halvarsson
Essunga, Claes Persson (e-post)
Flen, Maria Larsson
Färgelanda, ?
Gnesta, Jan Hagberg
Gnosjö, Lennart Hermansson (telefon)
Götene, Lennart Orwell
Habo, ?
Hallsberg, Jan Karlsson
Hallstahammar, Inta Jovert
Hammarö, Kristina Carlstedt
Heby, Björn Reta
Håbo, Arne Andersson (e-post)
Hörby, Ingmar Tykesson
Höör, Göran Axberg och Bengt Lindvall
Karlsborg, Gunnar Englund
Krokom, Perella Persson
Lekeberg, Leif Nilsson
Lomma, Johnny Ohlin
Möndal, Lars Andersson
Mörbylånga, Krister Miller
Norberg, Ulf Rydén (e-post)
Nykvarn, Thomas Gran
Nyköping, Hans Nilsson
Orust, Arne Olofsson
Salem, Åke Börje Larsson
Skara, Bo Hermansson
Skurup, Bo Svensson
Sjöbo, Monica Strömbeck
Sotenäs, Conny Stensson
Staffanstorps, Olle Nilsson
Strängnäs, Ola Larsson (e-post)
Svalöv, Jörgen Dehlin
Sävsjö, Jan Fransson (telefon)
Sölvesborg, Ulf Gadd
Tibro, Dan Carlsson (e-post)
Tierp, Bertil Ringqvist
Timrå, Ulla Mångberg
Tranås, ?
Ulricehamn, Jan-Åke Claesson (e-post)
Vaxholm, Bengt Jansson

Bilaga 3

Värnamo, Göran Hansson (telefon)
Öckerö, Stig Odlöw

Övriga ”större” kommuner samt kontaktperson:

Helsingborg, Göran Persson (telefon)
Göteborg, Lars-Göran Wallin (telefon)
Lund, Anna Karlsson (telefon)

B 4. Enkät på företag

Enkät om arbetsresor och samåkning

Får vi ställa några frågor? - svara och vinn en cykel!

Denna enkät riktar sig till anställda på några utvalda företag i mindre kommuner och innehåller frågor om hur du reser till arbetet. **Vilket färdmedel väljer du och varför?** Vi är särskilt intresserade av vad du tycker om samåkning, som vi tror kan vara ett betydelsefullt alternativ i glesbebyggda områden där kollektivtrafiken är dåligt utvecklad. **Samåker du?** Vad har du i så fall för erfarenheter?

Enkäten ingår i ett forskningsprojekt för Kommunikationsforskningsberedningen. Syftet är att få fram mer kunskap om varför man samåker, för att på det sättet kunna förbättra förutsättningarna för samåkning.

Observera att **vi vill att alla svarar** oavsett vilket färdmedel som används. Du som samåker svarar på alla tre delar, du som inte samåker svarar endast på del 1 och 3.

Fyll i enkäten och posta i det portofria svarskuvertet som bifogas. Om du svarar före den 5 oktober har du chans att vinna en cykel! Vi lottar ut två cyklar bland alla (samåkare eller inte) som svarar på enkäten. Glöm ej att skriva namn och adress på sista sidan i enkäten om du vill vara med i utlottningen. Namn och svar skiljs åt så att ditt svar behandlas anonymt.

Har du några frågor om enkäten, kontakta oss gärna på telefon eller mail!

Tack för din medverkan!

Karin Neergaard
046-386516
karin.neergaard@trivector.se

Pär Envall
046-386500
par.envall@trivector.se

Del 1. Frågor om din resa till och från arbetet

Här följer några frågor om din resa till och från arbetet. Denna del besvaras av alla.

| | | |
|----|---|--|
| 1 | I vilken ort bor du? | |
| 2a | I vilken ort har du din arbetsplats? | |
| 2b | Företagets namn:..... | |
| 3 | Ungefär hur långt är det mellan din bostad och din arbetsplats? km | |
| 4a | Hur reser du <u>oftast</u> till och från arbetet? <input type="checkbox"/> ₁ Går <input type="checkbox"/> ₂ Cyklar <input type="checkbox"/> ₃ Åker kollektivt (buss/tåg) <input type="checkbox"/> ₄ Åker ensam i bil <input type="checkbox"/> ₅ Samåker (åker 2 eller flera i bilen) <input type="checkbox"/> ₆ Annat:..... | |
| 4b | Varför väljer du detta färd sätt? (Ange 1-3 viktiga skäl, rangordna gärna) <input type="checkbox"/> ₁ Enkelt <input type="checkbox"/> ₂ Snabbt <input type="checkbox"/> ₅ Säkert <input type="checkbox"/> ₆ Bra för hälsan | |

Bilaga 4

| | | |
|--|---|--|
| | <input type="checkbox"/> ₃ Bekvämt <input type="checkbox"/> ₇ Av miljöhänsyn <input type="checkbox"/> ₄ Billigt <input type="checkbox"/> ₈ Annat:..... | |
| 5 | Gör du denna resa på annat sätt ibland? <input type="checkbox"/> ₁ Ja <input type="checkbox"/> ₂ Nej Om ja: Hur? (<i>Kryssa för ett eller flera alternativ</i>). <input type="checkbox"/> ₁ Går <input type="checkbox"/> ₂ Cyklar <input type="checkbox"/> ₃ Åker kollektivt (buss, tåg) <input type="checkbox"/> ₄ Åker ensam i bil <input type="checkbox"/> ₅ Samåker (åker 2 eller flera i bilen) <input type="checkbox"/> ₆ Annat:..... | |
| Denna fråga besvaras av dig som svarat att du oftast åker ensam i bil: | | |
| 6a | Har du provat att samåka till och från arbetet någon gång? <input type="checkbox"/> ₁ Ja <input type="checkbox"/> ₂ Nej | |
| 6b | Skulle du kunna tänka dig att samåka till och från arbetet? <input type="checkbox"/> ₁ Ja <input type="checkbox"/> ₂ Nej Om ja: Vad skulle få dig att samåka? <input type="checkbox"/> ₁ Dyrare bensin <input type="checkbox"/> ₂ Mer regelbundna arbetstider <input type="checkbox"/> ₃ Hjälp med att hitta lämplig respartner i företaget <input type="checkbox"/> ₄ Hjälp med att hitta lämplig respartner via t ex Internet <input type="checkbox"/> ₅ Belöning i form av större möjligheter till avdrag för arbetsresor <input type="checkbox"/> ₆ Parkeringsavgifter vid arbetsplatsen <input type="checkbox"/> ₇ Samåkningsparkeringar där man kan samlas <input type="checkbox"/> ₈ Miljöskäl <input type="checkbox"/> ₉ Annat:..... Om nej: Varför inte? <input type="checkbox"/> ₁ Oflexibelt <input type="checkbox"/> ₂ Tar tid <input type="checkbox"/> ₃ Osäkert/otryggt <input type="checkbox"/> ₄ Vill vara ensam i bilen <input type="checkbox"/> ₅ Annat:..... | |

Du som inte samåker, gå vidare till del 3 i enkäten.

Del 2. Frågor till dig som samåker till arbetet.

Här följer några frågor till dig som samåker (är 2 eller flera i bilen) till arbetet.

| | | |
|---|--|--|
| 7 | Hur många brukar du åka tillsammans med (räkna med dig själv också!)? kvinnor, män | |
| 8 | Sedan när har du åkt tillsammans med dessa personer? <i>(ange startår och månad)</i> | |
| 9 | Samåkte du innan dess (d v s med annan grupp än nuvarande)? <input type="checkbox"/> ₁ Ja <input type="checkbox"/> ₂ Nej Om ja: Sedan hur länge har du samåkt? | |

Bilaga 4

| | <i>(ange startår och månad)</i> |
|---|---|
| 10 | <p>Hur samlas din samåkningsgrupp? <i>Kryssa för det alternativ som stämmer bäst in på hur ni samlas för att åka till arbetet.</i></p> <p><input type="checkbox"/>₁ Den som kör hämtar upp alla vid bostaden.</p> <p><input type="checkbox"/>₂ Vi samlas alla på en bestämd plats.</p> <p><input type="checkbox"/>₃ Annat:.....</p> |
| <p>Fråga 11 (a-g) besvaras av er som samlas på en bestämd plats:</p> | |
| 11a | <p>Vilken typ av plats samlas ni på?</p> <p><input type="checkbox"/>₁ Samåkningsparkering (särskilt skyltad av t ex Vägverket)</p> <p><input type="checkbox"/>₂ Annan parkering</p> <p><input type="checkbox"/>₃ Gata</p> <p><input type="checkbox"/>₄ Annan plats:.....</p> |
| 11b | <p>Var ligger platsen?</p> |
| 11c | <p>Hur tar du dig dit?</p> <p><input type="checkbox"/>₁ Går</p> <p><input type="checkbox"/>₂ Cyklar</p> <p><input type="checkbox"/>₃ Åker bil</p> <p><input type="checkbox"/>₃ Annat:.....</p> |
| 11d | <p>Hur viktig är denna plats för er samåkning?</p> <p><input type="checkbox"/>₁ Helt oviktig</p> <p><input type="checkbox"/>₂ Oviktig</p> <p><input type="checkbox"/>₃ Varken eller</p> <p><input type="checkbox"/>₄ Viktig</p> <p><input type="checkbox"/>₅ Mycket viktig</p> |
| <p>Fråga 11 (a-g) besvaras av er som samlas på en bestämd plats:</p> | |
| 11e | <p>Hade ni samåkt även om denna plats inte hade funnits?</p> <p><input type="checkbox"/>₁ Ja</p> <p><input type="checkbox"/>₂ Nej</p> <p><input type="checkbox"/>₃ Vet ej</p> |
| 11f | <p>Hur hade ni samlats om denna plats inte funnits?</p> <p>.....</p> |
| 11g | <p>Är det något du saknar på den parkering/plats du använder ?</p> <p>.....</p> <p>.....</p> |
| 12 | <p>Hur kommer ni överens om att samåka? <i>(Det går bra att ange flera alternativ).</i></p> <p><input type="checkbox"/>₁ vi har ett veckoschema</p> <p><input type="checkbox"/>₂ vi har ett månadsschema</p> <p><input type="checkbox"/>₃ vid tidigare dags samåkning</p> <p><input type="checkbox"/>₄ via telefon</p> <p><input type="checkbox"/>₅ via epost</p> <p><input type="checkbox"/>₆ annat:</p> |
| 13 | <p>Hur bildades nuvarande grupp? <i>(Det går bra att ange flera alternativ).</i></p> <p><input type="checkbox"/>₁ arbetskamrater</p> |

Bilaga 4

| | | |
|---|---|--|
| | <input type="checkbox"/> ₂ grannar <input type="checkbox"/> ₃ känner varandra sedan tidigare <input type="checkbox"/> ₄ kontakt via bekanta <input type="checkbox"/> ₅ kontakt via matchningsprogram, var/ vilket? <input type="checkbox"/> ₆ kontakt på parkering (lapp eller annat) <input type="checkbox"/> ₇ annat:..... Om ni är arbetskamrater: Får ni någon uppmuntran från er arbetsgivare att samåka? <input type="checkbox"/> ₁ Ja, hjälp med kontakter för att sätta ihop en samåkningsgrupp <input type="checkbox"/> ₂ Ja, hur?..... <input type="checkbox"/> ₃ Nej | |
| 14 | Har de du samåker med samma arbetsplats som du? <input type="checkbox"/> ₁ Ja <input type="checkbox"/> ₂ Nej Om nej: Hur långt ifrån varandra ligger era arbetsplatser ungefär? km respektive..... km respektive km | |
| 15 | Umgås du privat med de du åkte tillsammans med idag? <input type="checkbox"/> ₁ ofta <input type="checkbox"/> ₂ ibland <input type="checkbox"/> ₃ sällan <input type="checkbox"/> ₄ aldrig | |
| <p>Restid mm. Här följer några frågor om din restid mellan arbete och bostad, samt dina möjligheter att resa själv i egen bil respektive kollektivt.</p> | | |
| 16 | Hur lång är din restid från <u>dörr till dörr</u> när du samåker ? minuter <i>(d v s restid inklusive gå till bilen, eventuell väntetid, omvägar mm)</i> | |
| 17 | Har du möjlighet att göra hela resan i egen bil (själv) ? <input type="checkbox"/> ₁ Ja <input type="checkbox"/> ₂ Nej | |
| 18 | Hur lång blir restiden från dörr till dörr om du gör samma resa själv i egen bil? minuter | |
| 19 | Har du möjlighet att åka kollektivt (buss/tåg) till arbetet? <input type="checkbox"/> ₁ Ja <input type="checkbox"/> ₂ Nej | |

Bilaga 4

| | Annat viktigt skäl?..... | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|--------|-----------------|--------|---|--------------------------|--------|-----------------------|--------|--|---|---|---|---|---|--|---|---|---|---|---|---|--------------------------|--|---|---|---|---|---|--------------------------|---|---|---|---|---|---|--------------------------|--|---|---|---|---|---|--------------------------|--------------------------------------|---|---|---|---|---|--------------------------|--|
| 28 | <p>Denna fråga handlar om vad som skulle underlätta för din samåkning? Ange för varje alternativ nedan hur stor betydelse det skulle ha för att underlätta för dig och din samåkning. Använd skalan 1-5, där 1 är ingen betydelse och 5 är mycket stor betydelse! (<i>Ringa in rätt alternativ</i>).</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 60%;"></th> <th style="text-align: center;">Ingen betydelse</th> <th colspan="4" style="text-align: center;">—————▶</th> <th style="text-align: center;">Mycket stor betydelse</th> <th style="text-align: center;">Vet ej</th> </tr> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">1</th> <th style="text-align: center;">2</th> <th style="text-align: center;">3</th> <th style="text-align: center;">4</th> <th style="text-align: center;">5</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hjälp hitta personer att samåka med</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">4</td> <td style="text-align: center;">5</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Information om samåkningsparkeringar</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">4</td> <td style="text-align: center;">5</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Fler och bättre samåkningsparkeringar</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">4</td> <td style="text-align: center;">5</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Ekonomiska fördelar, t ex skatteavdrag</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">4</td> <td style="text-align: center;">5</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Att jag känt mina medsamåkare bättre</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">4</td> <td style="text-align: center;">5</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Fortsättning nästa sida...</i></p> | | Ingen betydelse | —————▶ | | | | Mycket stor betydelse | Vet ej | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | | Hjälp hitta personer att samåka med | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | <input type="checkbox"/> | Information om samåkningsparkeringar | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | <input type="checkbox"/> | Fler och bättre samåkningsparkeringar | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | <input type="checkbox"/> | Ekonomiska fördelar, t ex skatteavdrag | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | <input type="checkbox"/> | Att jag känt mina medsamåkare bättre | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | <input type="checkbox"/> | |
| | Ingen betydelse | —————▶ | | | | Mycket stor betydelse | Vet ej | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hjälp hitta personer att samåka med | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Information om samåkningsparkeringar | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fler och bättre samåkningsparkeringar | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ekonomiska fördelar, t ex skatteavdrag | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Att jag känt mina medsamåkare bättre | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 60%;"></th> <th style="text-align: center;">Ingen betydelse</th> <th colspan="4" style="text-align: center;">—————▶</th> <th style="text-align: center;">Mycket stor betydelse</th> <th style="text-align: center;">Vet ej</th> </tr> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">1</th> <th style="text-align: center;">2</th> <th style="text-align: center;">3</th> <th style="text-align: center;">4</th> <th style="text-align: center;">5</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Att människor i min omgivning hade haft en mer positiv syn på samåkning</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">4</td> <td style="text-align: center;">5</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Bättre utbud i kollektivtrafiken om jag t ex blir försenad</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">4</td> <td style="text-align: center;">5</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Större möjlighet att själv styra över min arbetstid, t ex flex-tid, distansarbete</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">4</td> <td style="text-align: center;">5</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Annat?</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | | Ingen betydelse | —————▶ | | | | Mycket stor betydelse | Vet ej | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | | Att människor i min omgivning hade haft en mer positiv syn på samåkning | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | <input type="checkbox"/> | Bättre utbud i kollektivtrafiken om jag t ex blir försenad | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | <input type="checkbox"/> | Större möjlighet att själv styra över min arbetstid, t ex flex-tid, distansarbete | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | <input type="checkbox"/> | Annat? | | | | | | | | | | | | | | |
| | Ingen betydelse | —————▶ | | | | Mycket stor betydelse | Vet ej | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Att människor i min omgivning hade haft en mer positiv syn på samåkning | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bättre utbud i kollektivtrafiken om jag t ex blir försenad | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Större möjlighet att själv styra över min arbetstid, t ex flex-tid, distansarbete | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Annat? | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 29 | <p>Skulle du vilja ha mer information om samåkning? <input type="checkbox"/>_1 Ja <input type="checkbox"/>_2 Nej</p> <p>Om ja: Vad?</p> <p>Hur? Via.. <input type="checkbox"/>_1 tidning <input type="checkbox"/>_2 radio <input type="checkbox"/>_3 TV <input type="checkbox"/>_4 Internet <input type="checkbox"/>_5 arbetsplats <input type="checkbox"/>_6 flygblad <input type="checkbox"/>_7 Annat:.....</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Allmänna resval. Här följer några frågor som inte är direkt kopplade till din samåkning, men som kan ha betydelse för ditt val av färdstätt. Tänk alltså inte bara på dina arbetsresor när du svarar.

| 30 | <p>Det finns ofta faktorer som är mer eller mindre betydelsefulla när vi väljer sätt att resa. Nedan finns 5 faktorer som kan ha betydelse. Vi vill att du anger hur viktiga de olika faktorerna är för ditt val. (<i>Obs. Tänk på dina resor generellt</i>).</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 40%;"></th> <th style="text-align: center;">Mycket viktigt</th> <th style="text-align: center;">Ganska viktigt</th> <th style="text-align: center;">Inte särskilt viktigt</th> <th style="text-align: center;">Vet ej</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tidsåtgång</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>_1</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>_2</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>_3</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>_4</td> </tr> <tr> <td>Bekvämlighet</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>_1</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>_2</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>_3</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>_4</td> </tr> <tr> <td>Kostnad</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>_1</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>_2</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>_3</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>_4</td> </tr> <tr> <td>Miljöhänsyn</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>_1</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>_2</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>_3</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>_4</td> </tr> <tr> <td>Säkerhet</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>_1</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>_2</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>_3</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>_4</td> </tr> </tbody> </table> | | Mycket viktigt | Ganska viktigt | Inte särskilt viktigt | Vet ej | Tidsåtgång | <input type="checkbox"/> _1 | <input type="checkbox"/> _2 | <input type="checkbox"/> _3 | <input type="checkbox"/> _4 | Bekvämlighet | <input type="checkbox"/> _1 | <input type="checkbox"/> _2 | <input type="checkbox"/> _3 | <input type="checkbox"/> _4 | Kostnad | <input type="checkbox"/> _1 | <input type="checkbox"/> _2 | <input type="checkbox"/> _3 | <input type="checkbox"/> _4 | Miljöhänsyn | <input type="checkbox"/> _1 | <input type="checkbox"/> _2 | <input type="checkbox"/> _3 | <input type="checkbox"/> _4 | Säkerhet | <input type="checkbox"/> _1 | <input type="checkbox"/> _2 | <input type="checkbox"/> _3 | <input type="checkbox"/> _4 | |
|--------------|---|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------|--------|------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|---------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--|
| | Mycket viktigt | Ganska viktigt | Inte särskilt viktigt | Vet ej | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tidsåtgång | <input type="checkbox"/> _1 | <input type="checkbox"/> _2 | <input type="checkbox"/> _3 | <input type="checkbox"/> _4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bekvämlighet | <input type="checkbox"/> _1 | <input type="checkbox"/> _2 | <input type="checkbox"/> _3 | <input type="checkbox"/> _4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostnad | <input type="checkbox"/> _1 | <input type="checkbox"/> _2 | <input type="checkbox"/> _3 | <input type="checkbox"/> _4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Miljöhänsyn | <input type="checkbox"/> _1 | <input type="checkbox"/> _2 | <input type="checkbox"/> _3 | <input type="checkbox"/> _4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Säkerhet | <input type="checkbox"/> _1 | <input type="checkbox"/> _2 | <input type="checkbox"/> _3 | <input type="checkbox"/> _4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Bilaga 4

| | |
|----|---|
| 31 | Om du ska färdas ca 50 mil i Sverige, vilket transportsätt väljer du då? Välj ett alternativ! <input type="checkbox"/> ₁ buss <input type="checkbox"/> ₂ tåg <input type="checkbox"/> ₃ flyg <input type="checkbox"/> ₄ bil <input type="checkbox"/> ₅ annat:..... |
| 32 | Hur väl känner du till vad milkostnaden är för din bil? (<i>Med milkostnad avses bilens alla kostnader - försäkring, skatt, värdeminskning, service, reparationer, bensin, olja, däck osv – utslaget per mil</i>) <input type="checkbox"/> ₁ Tämligen exakt <input type="checkbox"/> ₂ På ett ungefär <input type="checkbox"/> ₃ Bara i grova drag <input type="checkbox"/> ₄ Inte alls |
| 33 | Om du nu anger milkostnaden på din bil enligt ovanstående definition. Hur mycket kostar din bil att köra per mil? Ungefärkr/mil |
| 34 | Vilken bil har du uppskattat milkostnaden för ? Ange bilmärke, modell och år! Bilmärke och modell: År: |
| 35 | Ungefär hur mycket körs bilen per år? mil |

Del 3. Slutligen några frågor om dig själv...

Denna del besvaras av alla!

| | |
|-----|---|
| 36 | Hur gammal är du? |
| 37 | Kön? <input type="checkbox"/> ₁ Man <input type="checkbox"/> ₂ Kvinna |
| 38 | Hur många personer är det i ditt hushåll?..... |
| 39 | Hur bor du? <input type="checkbox"/> ₁ Villa/radhus <input type="checkbox"/> ₂ Bostadsrätt i flerfamiljshus <input type="checkbox"/> ₃ Hyresrätt i flerfamiljshus |
| 40 | Var bor du? <input type="checkbox"/> ₁ I tätort <input type="checkbox"/> ₂ Utanför tätort (gles bebyggelse) |
| 41a | Yrke? |
| 41b | Har du möjlighet att arbeta flextid ? <input type="checkbox"/> ₁ Ja <input type="checkbox"/> ₂ Nej |
| 42 | Vad är din årsinkomst före skatt (förvärvs- och kapitalinkomst)? <input type="checkbox"/> ₁ 0-140 000 kr <input type="checkbox"/> ₂ 141 000-260 000 kr <input type="checkbox"/> ₃ 261 000 kr- |

| | |
|----|--|
| 43 | Vilken är din senaste längre avslutade utbildning? <input type="checkbox"/> ₁ Grundskola <input type="checkbox"/> ₂ Gymnasie <input type="checkbox"/> ₃ Högskola/universitet <input type="checkbox"/> ₄ Annat: |
|----|--|

Tack för din medverkan!!!

Alla som skickar in en besvarad enkät till oss har möjlighet att vinna en cykel. **Du som vill vara med i utlottningen av en cykel, skriv namn och adress nedan.** (Namn- och adressuppgifter kommer att avskiljas från svaren, så att dina svar behandlas anonymt).

Namn:.....

Gatuadress:.....

Postadress:.....