



Diarienummer: 10KS/0421  
Datum: 2011-04-12  
Handläggare: Fredrik Nornvall  
Kansli- och utvecklingsavdelningen  
fredrik.nornvall@varmdo.se

Kommunstyrelsen

## Svar på motion om dynamisk samåkning

### Förslag till beslut

1. Motionen avslås.

### Beslutsnivå

Kommunfullmäktige

### Sammanfattning

Yvonne Blombäck och Malin Åberg Aas (båda MP) har i en motion föreslagit åtgärder för att främja samåkning i Värmdö kommun. Motionens förslag innebär att en utredning för hur samåkning kan bidra till hållbart resande för värmdöborna ska genomföras.

Förvaltningen föreslår att motionen avslås mot bakgrund av att förutsättningar, fördelar, fallgropar och framgångsfaktorer etc. avseende samåkning är väldokumenterade. De slutsatser som har dragits i Sverige och internationellt gällande samåkning, bör anses vara giltiga även för förhållandena inom Värmdö kommun.

Med avseende på åtgärder för att stärka samåkning föreslås att kommunens aktiviteter även fortsättningsvis främst ska vara kommunikation, genom exempelvis att uppmuntra till samåkning på kommunens webbplats.

Förvaltningen uppmärksammar att också möjligheten att värmdöborna redan idag till viss del samåker.

### Motionen

Yvonne Blombäck och Malin Åberg Aas (båda MP) har i en motion föreslagit åtgärder för att främja samåkning i Värmdö kommun. I motion föreslås att

- en utredning om hur samåkning kan bidra till hållbart resande för värmdöborna genomförs
- utredning redovisar förutsättningar, incitament och kostnader för olika samåkningssystem
- utredningen även omfattar samåkningssystem där en kommunal bilpool ingår

I motionen beskrivs att biltrafik orsakar en stor del av miljöproblemen, exempelvis buller, partiklar, kväve- och koldioxidutsläpp samt ökande växthuseffekt. Därutöver påpekas att trängseln orsakar samhällsekonomiska förluster. Likafullt anses att cykel

och kollektivtrafik inte kan ersätta bilen fullt ut, bland annat av att den glesa bebyggelsestrukturen som Värmdö kommun består av. För att minska de negativa konsekvenserna av bilåkning uppmärksammas möjligheten med samåkning.

## **Ärendebeskrivning**

Nedan belyses några centrala aspekter av samåkning. Beskrivningen grundas i stor utsträckning på material tillgängliggjort av Trafikverket.

## **Allmänt om samåkning**

Samåkning handlar om att flera personer reser i samma bil. Trafikverkets undersökningar av samåkning i Sverige visar att samåkning sker oftast och enklast när man regelbundet reser till samma plats vid samma tid, till exempel pendlar dagligen till en arbetsplats. Ju längre tid resan tar och ju längre avståndet är, desto större är motivationen att samåka. Det finns olika skäl att samåka. Den lägre reskostnaden är ett tydligt skäl, och andra ekonomiska faktorer (trängselskatt, parkeringsavgifter, reseavdrag) kan ytterligare gynna samåkning. Faktorerna väger olika tungt i olika situationer och för olika personer. En viktig faktor för att samåkning ska fungera är trygghet och bekvämlighet. Många års erfarenheter visar vad som gynnar samåkning (källa: Trafikverket):

- Samma arbetsplats eller bostad – samma målpunkter, samma informationsnät och bekanta personer
- Snarlika och regelbundna tider
- Samma kön – kvinnor åker helst med kvinnor
- Lång färdväg – minst 20 km enkel väg
- Liten tidsförlust jämfört med att köra själv
- Dålig kollektivtrafik – få alternativ till bil
- Få eller dyra parkeringsplatser vid arbetsplatsen

Det finns principiellt två angreppssätt för att arbeta med samåkning. Dels att främja samåkning med utgångspunkt på olika arbetsplatser, dels att underlätta spontan samåkning genom att bygga och underhålla (ett nät med) samåkningsparkeringar. I viss mån kompletterar åtgärderna varandra. Den förra handlar till största delen om genomtänkt marknadsföring av samåkning – tillsammans med andra åtgärder. Den senare är en fråga för väghållarna, ofta i samarbete med kollektivtrafikens huvudmän.

## **Samåkning är väldokumenterat**

Samåkning har varit föremål för ett flertal studier, utvärderingar och forskning. Nedan ges exempel på utredningar som har genomförts:

- Spontan samåkning – framgångsfaktorer och effekter (Trivetor 2002:7)
- Intelligent samåkning. Staffan Lilienberg (KM Anläggningsteknik AB 1999)
- Samåkningsparkeringar, Slutrapport. Vägverket Region Skåne 1998.
- Samåkning i Sverige 2006 (Vägverket 2006: 135)
- Samåkning vid arbetspendling (2008: 91)

Därutöver finns en ytterligare mängd studier, utvärderingar och forskning kring samåkning som kan beaktas.

### **Många fallgropar**

Trafikverket har uppmärksammat att samåkning är mycket enkelt och samtidigt ganska svårt att arbeta med. Det är lätt att man väljer en enkel metod utan att få några resultat alls. Trafikverket har hittills identifierat följande fallgropar:

- Samåkningssajt med matchningsfunktion på Internet. Det finns redan en handfull sådana, även i Sverige. Trafikverket har påpekat att tekniska system kan i viss mån underlätta samåkning, men är definitivt inte en förutsättning för samåkning.
- Arbetsgivare ansluter sig och sin personal till matchningstjänster för samåkning, men satsar inga resurser på förankring och marknadsföring. Den största samåkningstjänsten i Sverige har tusentals anslutna samåkare, men utnyttjandegraden är låg och hittills finns få siffror på vad de faktiskt åstadkommit.
- Samåkning lanseras som ett projekt, med en mycket kort aktiv period. Samåkning måste i stället etableras som en av flera, långsiktiga lösningar för personalens resbehov.
- En framgång för samåkning bygger på att företaget/organisationen har problem som samåkning (tillsammans med andra åtgärder) kan lösa. Även i detta fall kan det vara svårt för ett företag att motivera att stora resurser läggs på att underlätta personalens arbetspendling. Risken finns att företaget nappar på den goda idén, inte sällan av miljöskäl, men inte inser åtagandet

Som framgår av ovanstående härrör fallgroparna framförallt situationer när ett företag eller annan organisation erbjuder medarbetare samåkningssystem, och i mindre utsträckning när målgruppen är invånarna i en kommun.

### **Förvaltningens synpunkter**

Värmdö kommun bör uppmuntra samåkning som en del i det hållbara resandet. De allmänna fördelar som finns dokumenterade i studier och utvärderingar gäller sannolikt Värmdö och värmdöborna i lika hög utsträckning som andra:

- **färre bilar i trafiken** ger mindre avgaser, bättre miljö, minskad klimatpåverkan, minskad trängsel och minskad risk för olyckor etc.
- **ekonomiska besparingar** dels genom att samåkare inte behöver tanka så ofta, dels för att slitaget på bilar minskar.

I sammanhanget ska uppmärksammas att många värmdöbor redan idag sannolikt samåker och därmed bidrar till samåkningens miljömässiga fördelar, även utan kommunens uppmuntran och stöd.

Förvaltningen bedömer förutsättningarna för samåkning i Värmdö kommun som goda. Några faktorer som bör vara stödjande för samåkning just i är:

- gles bebyggelsestruktur med ett fåtal centralsamhällen
- optimalt avstånd till Stockholm där många arbetsplatser finns
- liten tidsförlust jämfört med att köra själv

- få och dyra parkeringsplatser vid arbetsplatsen (avser Stockholm)

Även ytterligare faktorer finns sannolikt. De relativt goda förutsättningarna (främst arbetspendling) är en förklaring till att samåkning sannolikt förekommer till viss del.

### **Utredningsbehov**

Motionen föreslår att en utredning med ett flertal perspektiv ska genomföras: hur samåkning kan bidra till hållbart resande, förutsättningar, incitament för olika samåkningssystem samt att utredningen ska omfatta samåkningssystem där bilpool ingår.

Förvaltningen menar att de slutsatser som utredningar inom samåkningsområdet hittills har redovisat i allt väsentligt är giltiga även för Värmdö kommun. Fördelar, förutsättningar, fallgropar, strategier för genomförande etc. är väldokumenterade.

### **Kommunalt samåkningssystem**

Trots att matchningssajter för samåkare erfarenhetsmässigt har haft relativt liten effekt på graden av utnyttjande måste likafullt konstateras att någon form av matchningsfunktion förutsätts.

Två huvudsakliga valmöjligheter finns ifråga om samåkningssystem: antingen implementeras ett kommunalt samåkningssystem, eller så hänvisas medborgare och medarbetare till befintliga marknadslösningar. Förvaltningen har identifierat ett fåtal kommuner som valt att implementera ett kommunalt samåkningssystem (ex. Lund med stöd av TetraPak) och likaså kommuner som aktivt hänvisar medborgare och medarbetare till befintliga system (ex. Borlänge).

Eftersom de tekniska lösningarna ser i stort sett likadana ut i ett användarperspektiv är det oklart vad ett kommunalt system tillför jämfört med på internet redan tillgängliga system. Därför menar förvaltningen att inriktningen tillsvidare bör vara uppmuntran av användning av befintliga system, exempelvis genom att tillhandahålla information på kommunens webbplats. Genom att hänvisa till befintliga system ges också utrymme för mångfald och kontinuerlig utveckling. I takt med den allmänna teknikutvecklingen kan förväntas att utvecklingen på smarta samåkningssystem fortgår.

Sammanfattningsvis föreslås att kommunens inriktning ska vara att göra befintliga system och möjligheter mer tillgängliga för medborgarna och medarbetarna genom att samla och uppmärksamma dem på kommunens webbplats.

### **Samåkning och bilpool**

Förvaltningen har under flera år haft ambitionen att införa en bilpool för att effektivisera användningen av kommunens fordon.

Den nuvarande inriktningen är att i ett första steg öka effektiviteten på användningen genom att samla alla befintliga bilar i en gemensam pool och göra dem tillgängliga för medarbetare genom en digital bokningsprocess. Möjligheten att göra dem tillgängliga för allmänheten och medarbetare under den tid som de inte används för tjänstetrafik (främst kvällar och helger), och därmed för samåkning, kan övervägas först i ett nästa steg.

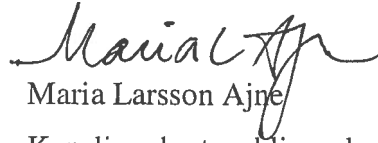
## Ärendets beredning

Ärendet har beretts av kommunledningskontoret.



Stellan Fölkesson

Kommundirektör



Maria Larsson Ajne

Kansli- och utvecklingschef

## Handlingar i ärendet

Motion om dynamisk samåkning, 2010-10-20, Yvonne Blombäck och Malin Åberg Aas (båda MP)



*Motion 2010-10-20*

### ***Dynamisk samåkning***

Värmdö kommun har i Vision Värmdö 2030 antagit mål för hållbar utveckling. En stor del av miljöproblemen härrör sig från biltrafiken. Exempelvis buller, partiklar, kväve- och koldioxidutsläpp samt ökande växthuseffekt. Trängseln orsakar dessutom samhällsekonomiska förluster motsvarande många hundratals miljoner kr varje år.

I Värmdö har målet om att fördubbla kollektivtrafikandelen på sikt satts upp. Men i den glesa bebyggelsestruktur som vår kommun består av, kommer det vara svårt att uppnå ett sådant mål överallt. Bilen kommer för många fortfarande vara nödvändig för att klara vardagen.

Samåkning är något som många kommuner uppmuntrat och prövat för att minska trängseln och för att undvika ytterligare stora investeringar i vägar och parkeringsytor. Flera kommuner kombinerar också samåkningsprojekt med bilpoolskoncept. Hållbart resande engagerar alltfler beslutsfattare och för Värmdö kommun ser vi stora möjligheter att kombinera olika mobilitetslösningar.

### **Miljöpartiet de gröna föreslår därför kommunfullmäktige besluta**

- att* kommunstyrelsen uppdras genomföra en utredning om hur samåkning kan bidra till hållbart resande för värmdöborna
- att* utredningen redovisar förutsättningar, incitament och kostnader för olika samåkningssystem
- att* utredningen även omfattar samåkningssystem där en kommunal bilpool ingår

Yvonne Blombäck (MP)

Malin Åberg Aas (MP)