

Förstudie: Samåkning Vickleby

Lösningar som ökar samåkningen i byn och som dessutom stärker sammanhållningen, är snällt mot miljön och minskar resekostnaderna.

Rapporten är skriven av Emmi Roosling och Olof Svensson, februari 2019, på uppdrag av Vickleby Byförening och Capellagården. Rapporten är en del av Samåkning Vickleby med finansiering från Region Kalmar Län.

Introduktion

En levande landsbygd utgörs av de som bor på landsbygden. När samhällets service och funktioner flyttar längre från invånarna på landsbygden ställs nya utmaningar på de som bor där. Vissa tvingas flytta därifrån för att den nedstängda servicen är en förutsättning för dem. Vissa tvingas hitta nya lösningar.

Utgångspunkten i denna text ligger i att det ska vara balans mellan stad och land, att människor på landsbygden har samma behov av service som de i städerna. Fokus ligger på de idérika lösningarna och den positiva kraft människor på landsbygden utgör.

När byns invånare går samman, är klok och finurlig tillsammans, hittas gemensamma lösningar som skapar en mer tillgänglig landsbygd för så många som möjligt. Byn hjälps åt och möjliggör att personer kan bo och verka på landsbygden genom livets olika faser och utmaningar. Även i de skeden i livet då vi inte tillåts eller har möjlighet att "ta bilen" hjälps vi åt så att vi kan fortsätta bo och verka på landsbygden.

Samåkning, som ett sätt att upprätthålla det kollektiva resandet, är ett led i detta.

Innehållsförteckning

Om samåkning Vickleby

Vad säger forskningen

Erfarenheter från andra initiativ

Förutsättningar i Vickleby

Slutsatser

Strategi för en lyckad implementering av samåkning

Referenser

Om samåkning Vickleby

Vickleby Byförening och Capellagården vill titta på möjligheten att komma igång med en mer strukturerad samåkning i byn. Efter att kollektivtrafikens förutsättningar ändrades var det många som upplevde nya utmaningar i sin vardag. Men med förändring följer även nya lösningar och nya möjligheter. I samåkning Vickleby vill vi titta på initiativ som tagits av andra byar på landsbygden och är nyfikna på att utforska vilka lösningar som skulle passa för vår by.

Utgångspunkten är att skapa lättanvända lösningar som ökar samåkningen i byn och som dessutom stärker sammanhållningen, är snällt mot miljön och minskar resekostnader för pendlarna i byn.

Första steget i arbetet är att göra en förstudie. I förstudien ingår denna text tillsammans med arbetet som referensgruppen gör. Referensgruppen består av personer som bor eller verkar i Vickleby och som är intresserade av att hitta sätt att öka samåkningen i byn.

Referensgruppens arbete kommer att mynna ut i en strategi för hur byns samåkning ska öka. När strategin är framtagen kommer den att testas och implementeras i byn. Målet är att samåkningen ska vara fullt implementerad i byn under 2019.

Finansiär för arbetet med framtagandet av en samåkningsstrategi för Vickleby är Region Kalmar Län.

Vad säger forskningen

I dagsläget finns det få studier kring organiserad samåkning. Dess potential att fungera som komplement till kollektivtrafiken är således oklar. Sedan tidigare finns forskning som rör kollektivtrafik men under de senaste åren har Statens väg- och transportforskningsinstitut genomfört flera studier på uppdrag av regeringen som även inkluderar samåkning.

Kollektivtrafik på landsbygd används i lägre utsträckning sett till den totala andelen av befolkningen. På landsbygden används kollektivtrafiken främst av skolungdomar och arbetspendlare. Kollektivtrafiken används i låg utsträckning för fritidsaktiviteter, inhandling eller nöjen.

Bilen är det dominerande transportmedlet på landsbygden och lyfts fram som både en räddning och som ett problem. Den är outhärlig för dem som bor på platser där det inte finns andra alternativ. Samåkning mellan grannar och bekanta är vanligare på landsbygden där starka och lokala nätverk finns.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) fick i budgetpropositionen för 2016 i uppdrag att genomföra en studie om effektiva och innovativa lösningar som kan öka medborgarnas vilja och möjlighet att utnyttja kollektivtrafiken på landsbygd. Områden för innovativa lösningar som gicks igenom var samåkning, anropsstyrd trafik och bilpooler.

Bakgrunden till propositionen är det övergripande målet för transportpolitiken: att säkerställa ett samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Staten ska bidra till att förbättra förutsättningarna för kollektivt resande för att främja regional tillväxt och goda levnadsvillkor på Sveriges landsbygd.

I rapporten "En studie om effektiva och innovativa lösningar för kollektivtrafik på landsbygd" konstaterar VTI att samåkning har potential att öka i och med att ny digital teknik kan underlätta koordinering, bokning och betalning för resor. Organiserad samåkning kan drivas på flera sätt och vara ett komplement till linjetrafiken. I dagsläget genomförs samåkning i regi av ideell kraft i byar, kommuner, intresseorganisationer och landsting.

VTI's rapport lyfter vidare fram att den största utmaningen med samåkning är att få människor att vilja samåka. En viktig aspekt är den upplevda säkerheten av att åka med någon som en inte känner. En lösning som presenteras är att starta samåkning i liten skala bland bekanta i en bygd och successivt bygga ut användargruppen.

Rapporten lyfter även fram att när samåkning fungerar borde det vara en kostnadseffektiv lösning för resenärerna. Både på grund av att resekostnaden delas men också på grund av att en familj kan gå från att äga två bilar till att klara sig med en. Det kan också vara ett tidseffektivt alternativ till kollektivtrafik om resenärerna själva kan komma överens om lämplig plats för upphämtning. Det behövs dock mer studier baserade på verkliga samåkningsprojekt för att öka kunskapen om hur samåkning ska organiseras för att vara ett effektivt alternativ till kollektivtrafik.

“Lösningar för kollektivtrafik på landsbygd – det pågående arbetet i Sverige” är ytterligare en studie från VTI. Regeringsuppdraget handlar om effektiva och innovativa lösningar som kan öka medborgarnas vilja och möjlighet att utnyttja kollektivtrafiken på landsbygden. Rapporten beskriver nuläget och lyfter upp goda exempel på effektiva och innovativa lösningar inom området.

Få samåkningsprojekt har kunnat hittas men rapporten visar att flera landsbygder har anslutit sig till tjänsten som Mobilsamåkning Sweden AB tillhandahåller. Rapporten lyfter fram att region Gävleborgs projekt visar att intresset för att vara en del av samåkningen har varit lågt. Enligt deras egna slutsatser är människors vilja att samåka en stor utmaning men också att resurser mellan stad och landsbygd är snedfördelade då personer på landsbygden förväntas arbeta ideellt i större utsträckning än i staden för att upprätthålla service.

Samåkningslösningar bygger ofta på lokala initiativ, samtidigt som det ligger i samhällets intresse att det utvecklas i områden där kollektivtrafik inte är ekonomiskt försvarbar. VTI framhåller att det behövs ett mer aktivt deltagande från myndigheter, landsting och kommuner i de initiativ som finns.

Erfarenheter från andra initiativ

Under 2000-talet är det många byar som stått inför samma utmaningar som Vickleby. Den lokala linjetrafiken begränsas eller försvinner helt. Hur har andra byar bemött utmaningar som frånvaron av kollektivtrafiken inneburit? Vilka lösningar har testats och vilka erfarenheter har gjorts?

Flera initiativ till samåkning har tagits. När vi går igenom de olika initiativen ser vi att många inte kommit igång eller har svårt att överleva över tid. För att identifiera framgångsfaktorer har vi valt ut ett par aktörer och har genom intervjuer och artiklar tagit del av deras erfarenheter. De som ingår i underlaget är Riksorganisationen Hela Sverige ska leva, Samåkning Dalarna, Mobilsamåkning, Södra Möckleby Sockenförening, VTI, Samåkning Gävleborg och Karlstads Universitet.

Samåkning Dalarna

Intervjun är gjord med Ylva Lundkvist, Hela Sverige ska leva, och deltar i ett lokalt samåkningsprojekt, januari 2019.

Flera byar i Dalarna har ingått i projektet. Olika lösningar i olika byar baserat på byarnas behov. Vissa valde reflexväst och "tummen", andra en skjutsstolpe och vissa en teknisk tjänst som sms, app eller hemsida.

De positiva erfarenheterna som gjorts är det nära samarbete med länstrafiken och deras arbete med flexibel mobilitet. Där regionen inkluderar skolskjutsar, färdtjänst, sjuktransporter i det övergripande kollektiva resandet. Samåkning ses som en del i det kollektiva resandet.

De negativa erfarenheterna som lyfts fram är frånvaron av ekonomiska transaktioner mellan chaufför och resenär. Projektet initierades ovanifrån, vilket ledde till att förankring lokalt inte fanns i tillräckligt stor utsträckning. Vissa geografiska områden tog upp för stora grupper av människor. Det upplevdes opersonligt då det inte redan fanns uppbyggda relationer mellan chaufför och resenär. Lättare att attrahera spontanåkarna än dagligpendlarna, en tolkning av detta är att det är svårt att få en chaufför att överge sin bil och istället bli en passagerare.

Byar där samåkningen fortfarande sker pekar på följande framgångsfaktorer:

1. Bygg en social gemenskap kring samåkningen inom byn eller utgå ifrån redan befintliga gemenskaper som inom lokala idrottsrörelsen, lokala föreningar eller lokala intresseorganisationer som PRO.

2. Viktigt med en ekonomisk transaktion mellan chaufför och passagerare. Fungerar rättsligt i mindre byar där invånarna kan bedömas vara bekanta med varandra utifrån bostadsort och storleken på byn.
3. Tillräckligt stor kritisk massa av chaufförer och resenärer. Oavsett vilket system som används för att administrera samåkning så behöver det finnas en tillräckligt stor grupp som är med. Insatsen att erbjuda skjuts eller söka skjuts behöver leda till en samåkningsmatch för att det ska kännas värt mödan att berätta om sin körning. I en av byarna där samåkning fortfarande finns bor det 300 personer. När en samåkningsförfrågan ställs så blir det en "match" i 30 procent av fallen. De som ingår i denna skjutsgemenskap upplever att det är en tillräckligt stor procentuell chans för att det ska upplevas som värt att vara med och fråga eller erbjuda samåkning.
4. Fokusera på de som är motiverade i byn och utgå ifrån deras behov.

Mobilsamåkning

Intervju är gjord med Pepijn Klaassen som är en av initiativtagarna, januari 2019.

Idén till Mobilsamåkning föddes i Tolg, en liten by tre mil utanför Växjö. Bygdeborna såg potentialen i alla halvtomma bilar på vägarna och bestämde sig för att skapa ett lättanvänt samåkningssystem. Under Mobilsamåkningens första fyra år har Tolgbygdens ca 550 invånare samåkt en sträcka som motsvarar mer än 2 varv runt jorden – 82 828 km. 2248 körningar har haft totalt 2985 passagerare. Det är många trevliga stunder i bilarna och dessutom 15,7 ton koldioxid som inte släppts ut. I Tolg fortsätter Mobilsamåkning att rulla på än i dag, även om företaget som ligger bakom appen Mobilsamåkning har lagts ned pga bristande finansiering.

Som mest hade Mobilsamåkning spridit sig till 15 bygder i Sverige. Det har dock fungerat bäst i Tolg, där det startades upp.

Positiva effekter med Mobilsamåkning som lyfts fram är:

- Ökad social gemenskap i byn
- Ökad rörelsefrihet för byborna
- Ekonomisk vinning för byborna
- Minskad miljö- och klimatpåverkan
- Höjer attraktiviteten för byn/orten området

Att tänka på innan uppstarten

1. Definiera era målgrupper. Vilka behov har de och hur ser deras resvanor ut? Hur kan samåkning tillgodose deras behov?

2. Hitta ryggraden i projektet. Fokusera på att få med arbetspendlare. Jobba gentemot föräldrargrupper där samåkning redan försiggår, som till barnens kvällsaktiviteter. De äldre i byn, de har behov av att uträtta ärenden, är flexibla och vill hjälpa till. "Livsstilmigranterna" som aktivt valt att bo på landet pga livsstil, arbetssätt, frihet, etc. De som vill komma ned i kostnader och "bara" ha en bil inom familjen istället för två.
3. Behöver finnas en kritisk massa. Mobilsamåknings erfarenheter är att det behöver vara mer än 400 personer i byn för att hitta en regelbundenhet i samåkning. Om det är fler än 1600 blir det istället opersonligt på grund av att relationerna är opersonliga. Minst 40 aktiva samåkare för att ha ett bra och regelbundet underlag. Optimalt är kring 80 aktiva samåkare. Generellt så deltog 10 till 15 procent i samåkning. I Tolg, som är det stora positiva exemplet, deltog 30 procent av invånarna.

Viktiga utgångspunkter

- Regelbundenhet – räcker med ett fåtal chaufförer.
- Chauffören är chefen i sin egen bil.
- En accepterad bokning är ett avtal, då ska det slutföras.
- Viktigt att visa resultat. När en chaufför erbjuder en skjuts är det viktigt att det leder till en samåkning så att chauffören fortsätter att erbjuda skjutsar.
- Fokusera på det sociala med samåkning. Ha lanseringsmöten och aktiviteter så att personerna träffas och bygger relationer som kan tas med in i samåkning.
- Skapa starka motiv och syften för samåkning. Att det är roligt, bra för miljön, hjälpsamt, bättre bygemenskap, etc.
- Lyft fram behoven i byn, många har ingången att det är ett bra initiativ men att det inte är något för dem.
- Tala samma språk som lokaltrafiken.
- Tydlighet om den ekonomiska transaktionen så att alla vet vad som gäller innan resan börjar.
- Lagg tid och energi på de som vill vara med.

Plattformen för samåkning

Det viktiga är inte plattformen utan att det finns ett engagemang i byn. Frågan ni ska ställa er är vilken teknik som underlättar den sociala gemenskapen? I de fall då det är en stor grupp med många resmål kan en app underlätta.

Olika steg i uppstarten av samåkning

1. Informera och engagera folk
2. Övertyga folk att vara med och att samåkning vänder sig till just DIG
3. Starta inte upp samåkning förens ni är tillräckligt många, ni får bara en chans.

4. Lansera genom ett fysiskt event. Träffas, skapa relationer, svara på frågor, registrera sig, etc.
5. Fortsätt att få folk att registrerar sin resor, månad efter månad.
6. Visa upp resultatet med statistik och positiva stories. Skapa och sprid framgångssagan kring er samåkning. Vad upplever de som samåker för nya saker som de inte upplevt utan samåkningen? Fokusera på bybor och lokal media.

Samåkning Södra Öland

Intervjun är gjord med Eva Hansson Törngren från Södra Möckleby Sockenförening, januari 2019.

Södra Möckleby Sockenförening drev ett försöksprojekt i samarbete med bland annat Mörbylånga kommun och Tolgs Mobilsamåkning. Det byggde på digital kommunikation, anmälan och "sammankoppling" och besked om samåkning och pågick under 2014.

Vitsen var att få ett legalt betalningssystem som skulle vara enkelt för både chaufförer och åkande. Sockenföreningen jobbade intensivt med informationsspridning, muntligt via möten, skriftligt via broschyrer och affischer. Tyvärr gick det i stöpet på grund av för dålig uppslutning. Det saknades främst chaufförer som var villiga att meddelade sina planerade resor och åkande som kunde åka dessa tider. I efterhand så gjordes bedömningen att den digitala mognad som appen innebar saknades.

När projektet avslutats öppnades vi en Facebook-grupp, men denna har inte lett till ökad samåkning. Projektet hade inte med sig lokalbefolkningen i tillräckligt stor utsträckning.

Samåkning i Gävleborg

Informationen från Samåkning Gävleborg är hämtad ur VTI's rapport "En studie om effektiva och innovativa lösningar för kollektivtrafik på landsbygd" och texten "Slutrapport projekt Samåkning i Gävleborg 2016-2017" från Region Gävleborg.

Projektet pågick under 2016 och 2017. Syftet var att småorter och orter med låg turtäthet i kollektivtrafiken skulle samordna sina resor som ett komplement till kollektivtrafiken. Målgruppen var såväl föreningar som boende på orten. Projektet har använt sig av Mobilsamåkning plattform. De har arbetat med information, dialog

och utbildning med föreningar för att sprida information, med hjälp av byambassadörer.

Regionen har arbetat med nudging och beteendepåverkan med motivet att locka människor till att samåka. Slutsatserna från projektet är att intresset för samåkning har varit lågt. Även om många registrerade sig i samåknings-appen så var det inte särskilt många som faktiskt samåkte.

Region Gävleborg menar att:

- Större fokus på beteendeförändring behövs eftersom det är svårt att ändra vanor.
- På landsbygden förväntas det ofta att människor, ofta eldsjälar, ska arbeta ideellt vilket är ohållbart i längden, samt att det skapar en sned fördelning av resurser mellan landsbygden och staden.
- Det faktum att de flesta familjer har råd med en eller två bilar, bekvämlighet och rädsla för minskad frihet påverkar samåkningen negativt.

Kollaborativ kollektivtrafik på landsbygden

Informationen om projektet är hämtat från Karlstads Universitets hemsida, januari 2019, där projektet beskrivs på följande sätt.

Centrum för tjänsteforskning vid Karlstads universitet, driver med medel från Vinnova projektet "Kollaborativ kollektivtrafik för levande landsbygd". Under en treårsperiod ska forskarna undersöka möjligheter och hinder för hållbara resor på landsbygden.

De ska undersöka hinder, motivation och möjligheter för olika grupper av användare att hålla kvar, utöka eller byta till hållbart resande i form av samåkning och kollektivtrafik på landsbygden. Även önskemål om ytterligare res- och transporttjänster för landsbygden kommer att undersökas.

Projektet fokuserar på tre centrala utmaningar för kollektivtrafik på landsbygden:

- Resmöjligheter/ tillgänglighet.
- Kostnadseffektivt resande.
- Nya mobilitetslösningar med fokus på samåkning.

Projektet ska bidra med ett användarperspektiv på samåkning och undersöka marknadens behov av ytterligare mobilitetstjänster, till exempel mobilitet som tjänst/mobilitets abonnemang.

Tekniska plattformar som används i dag

Olika projekt använder sig av olika tekniska plattformar. I de fall då län eller regioner är initiativtagare till samåkning kan den ingå i den plattform som förmedlar linjetrafikens tidtabell. Det återkommande i våra samtal med deltagare i samåkning är att plattformen är sekundära. Det sociala kring samåkningen och känslan av gemenskap är det centrala. Det är dessa faktorer som är avgörande huruvida samåkning blir lyckad eller ej. Dock ska den tekniska plattform tillgodose byns samlade behov. Nedan har vi listat olika plattformar som vi stött på under vår inventering. För att få en bredare bild av varje plattform behöver den dock testas. Plattformarna utvecklas och vi reserverar oss för eventuella fel.

Mobilsamåkning

Den mest spridda plattformen för samåkning. Lades ner hösten 2018 och används inte längre.

Freelway

I första hand anpassad för transport av varor. Finns både som hemsida och som app. Systemet skulle kunna användas för persontransporter.

Gomore

Anpassad för samåkning, med betalösning i appen. Det går att ställa in pendlarinställning och lägga in flera resor upp till 6 månader i förväg. Användarvänlig och med många inställningar. Har både app och hemsida. Sidan räknar på prisförslag men chauffören kan själv sätta pris. Ett minus är att det inte går att ställa in "flexibiliteten" på tid samt att det i dagsläget är väldigt få användare i vår region.

Ridello

Enkel app och enkelt att hitta chaufförerna som åker samma sträcka. Betalning sker inte via appen utan den håller endast reda på vem som ska betala vem. Transaktionen sker utanför systemet, tex via swish eller kontant. Ett minus är den endast finns som app med inlogg via ditt Facebook-konto.

Skjutsgruppen

Vanlig tjänst som är känd i regionen. Finns endast som app och bygger helt på frivillighet, Inga pengar inblandat mellan chaufför och passagerare.

Sms-tjänster

En sms-chatt där synkning av samåkning äger rum. Funkar bra i mindre grupper, svårare i större. Du får förfrågan direkt i din telefon, hög användarvänlighet men kan upplevas som spam.

Facebook

En öppen eller sluten grupp där förfrågningar om samåkning ställs. Hög användarvänlighet eftersom det är en plattform många känner till och redan är en del av i andra sammanhang. Exkluderar de som inte har Facebook. Låg tröskel att "registrera" resor. Dialogen i gruppen behöver tydliga riktlinjer för att inte dra iväg och handla om annat. Kan stärka en social gemenskap mellan deltagarna på ett sätt som en annan teknisk plattform inte kan. Inlägg i gruppen riskerar att försvinna i all övrig info som finns på plattformen.

Förutsättningar i Vickleby

Målet är att ska skapa en gemensam lösning som ökar samåkningen i byn och som dessutom stärker sammanhållningen, är snällt mot miljön och minskar resekostnaderna.

För att nå målet behöver vi samla kunskap för att se hur byns förutsättningar ser ut, vilka behoven är och hur vi kommer runt utmaningarna. Referensgruppens arbete har resulterat i att följande kunskapsunderlag skapats.

Hur ser bilresandet och kollektivresandet ut i dagsläget?

Tre tydliga resmål med Mörbylånga, Färjestaden och Kalmar. Två olika slags resande: pendling till jobb eller spontana resor för dagliga ärenden. De som pendlar till jobbet gör det i regel själv med egen bil. De som nyttjar kollektivtrafiken är främst skolungdomar. Få nyttjar den som daglig pendling.

Förutsättningarna är olika vid den dagliga pendlingen till och från arbete och de mer spontana resorna för att uträtta ärenden.

Ett fjärde resmål är hållplatsen Vickleby vägskäl. Förutsättningarna att ta sig till och från hållplatsen skiljer sig mellan olika grupper inom byn och under året.

Vilka behov, vad gäller bilresande, finns i byn? Skiljer sig behoven mellan olika grupper inom byn?

Det handlar främst om tre olika slags resor. Daglig pendling till och från arbete. Behovsanpassade resor som till och från matbutiken, fritidsaktiviteter och nöjen eller service som banken eller posten.

Behoven skiljer sig inte så mycket åt men däremot ser resemönstret olika ut beroende på ålder, huruvida du har bil eller ej och om du är arbetstagare utanför byn. Pendlaren till och från arbete vill ha en snabb och smidig förflyttning, den som ska uträtta ärenden dagtid är mer flexibel i när och hur ärenden uträttas så länge de blir uträttade. Detta ställer olika krav på resandet.

Vilka lokala utmaningar och möjligheter finns för att öka samåkningen?

Utmaningar:

- Att hitta en gemensam plattform som passar byns olika grupper vad gäller ålder och teknisk färdighet.
- Att skapa en kultur där du ber andra bybor om hjälp.
- Att få de som är chaufförer i dag att vilja bjuda in medpassagerare.

- Hitta ett enkelt och tydligt ramverk mellan chaufför och passagerare som förenklar samåkningen.
- Att ändra bybornas vanor i deras resande.

Möjligheter:

- En liten by, lätt att skapa hög trygghetskänsla i samåkningen
- Nätverk mellan bybor i olika åldrar och livssituationer
- Brett underlag vad gäller chaufförer pga få arbetstillfällen i byn.
- Kombinationen av bybor och elever skapar ett brett underlag i samåkningen.
- Finns olika ingångar i varför samåkning är bra vilket attraherar flera.
- Starka incitament till att få samåkningen att funka, många familjer är i behov av att ha två bilar men vill bara ha en.

Vad är viktigt att tänka på när vi skapar ramarna för samåkningen? (Enkelt, tryggt, pengar, regler, fysiskt, digitalt, etc)

Bra med pengar, det ger ett ekonomiskt incitament samtidigt som passageraren får känslan av "att göra rätt för sig". Måste vara en enkel lösning som gör att resor faktiskt annonseras. Tydliga regler/ramverk som sätter rätt förväntan. Chauffören har sista ordet. Skapa trygga samåkningar där ingen blir utsatt. Viktigt med tydlighet om upphämnings- och avsläppningsplats så missförstånd undviks. Samåkningen är ett komplement till länstrafikens tjänster. Se samåkningens lösningar som ett puzzel, kombinera "anmälan av resa" med "fasta körningar" som till matbutiken.

Vilka konkreta lösningar skulle passa byns samlade behov? (samåkning via app, fb-grupp, stolpe, väst, tumme, linbana, etc?)

En app eller en FB-grupp. Finns positiva och negativa saker med båda. Smidigheten med appens sätt att synka resor lyfts fram positivt. En grupp på Facebook är en redan etablerad form som många har användarvana kring, den skulle även fylla de mer sociala eller kommunikativa behoven kring samåkningen.

Vad ska vi göra för insatser så att många från byn väljer att vara med i samåkningen, med fokus på chaufförerna?

Arbeta med en pilotgrupp som skapar grunden i samåkningen, sen bjuds byn in. Det handlar om att ändra personens beteendemönster. Om en förändringsbenägen grupp "visar vägen" är det enklare för andra att haka på.

Hur ser förutsättningarna och utmaningarna ut för Capellagårdens elever?

I dagsläget är det ca 70 elever som studera och bor på skolan och runt om i byn. Några av dessa har egen bi. Det vanligaste turerna går från Vickleby bygata till hållplatsen Vickleby vägskäl, för vidare resa med linjetrafiken. Samt Vickleby bygata till Färjestaden, för inhandling av mat och andra ärenden.

Just nu fungerar samåkningen via en stängd Facebook-grupp för skolans elever (där alla sorters frågor och information förväntas spridas) men också spontant mun till mun. De som känner personer med bli har det enklare att få tillgång till transport.

När vi har pratat med elever på skolan upplever dem att det funkar till och från. Att deras Facebook-grupp lätt blir överanvänd av några få och därför inte alltid funkar så bra. Det har även kommit upp en frustration kring att det är svårt att säga nej till att låna ut sin bil och svårt att ta betalt.

De elever vi har pratat med efterfrågar en plattform med tydlighet kring regler med betalning och förväntningar på den som kör.

Slutsatser

Under förstudien har många viktiga aspekter av samåkning och byns förutsättningar kommit fram. Tidigare initiativs samlade erfarenheter är ovärderlig. Nedan presenteras fyra centrala lärdomar.

Samåkning är svårt att få till

Det är svårt att få samåkningen att fungera, inte minst över tid. Samordning av samåkning bygger oftast på ideell kraft, om det är så i er by behöver ni hitta ett sätt så att ni kan dela på ansvar och skapa en känsla av att ni gör det tillsammans.

Planera och lägg en strategi så att ni skapar bästa möjliga förutsättningar för att lyckas. Skapa många incitament till varför personer ska vara med. I samåkning Vickleby läggs det till en social del i samåkningen med en fast veckokörning till matbutiken som riktar sig till äldre som inte längre vill eller får köra bil.

Samåkning handlar om att ändra personers beteende

Att ändra personers beteende är oerhört svårt. Om samåkningen ska lyckas över tid behövs ett löpande arbete för att uppmana, påminna och förändra personers beteende. I grunden så arbetar samåkningen emot bilismens kärna. Bilen förknippas starkt med frihet, oberoende och självständighet. Samåkningen bygger på principer som står i motsats till detta.

En tröskel är att få chauffören att öppna sin dörr, en ännu större tröskel är att få chauffören att överge sin bil och sätta sig i en annan som passagerare. Ha flera ingångar till varför samåkningen är viktig för byn. Presentera erfarenhet och resultat löpande. Fokusera på de som är positiva.

Uppstarten är helt avgörande

Många initiativ lyfter fram uppstarten som ett kritiskt skede. Det är viktigt att samåkningen kommer från bybor själva och att utformningen anpassas så att den tilltalar och utgår från byns behov. Viktigt med en känsla av att initiativet till samåkningen kommer underifrån istället som en lösning från extern part.

Samåkningen är svår att stressa fram. Viktigt att uppstarten och etableringen ges tid så att det blir genomarbetat. På ett plan handlar samåkning om förtroende, flera initiativ lyfter fram att samåkningen har EN chans att lyckas. Om samåkningen stressas fram och dras igång innan ett reellt underlag finns på plats är risken stor att förtroendet för initiativet går förlorat. Då är det svårt att återkomma med samma initiativ även om det är omarbetat och förbättrat.

Starta först när samåknigen har ett tillräckligt stort underlag på chaufförer och passagerare, så att det faktiskt finns förutsättningar att lyckas. Erfarenheten pekar på att en ny användare testar samåknigen en, två eller tre gånger. Om det inte leder till en reell samåkning så tappar initiativet denna personen.

Bestäm vilket underlag ni behöver i er by och starta först när ni kommit upp i det antalet. Då kan ni visa på resultat från start vilket leder till att personer, som är positiva till initiativet, inte faller av. Erfarenheten från andra byar pekar på att det minimum behöver vara 20 till 40 personer som är aktiva i samåknigen för att det kritiska underlaget ska vara tillräckligt, beroende på byns resmönster och storlek.

Den sociala delen av samåknigen är en framgångsfaktor

Att samåknigen känns som en social gemenskap är avgörande för att personer ska vilja vara med, både av trygghetsskäl men också för att skapa ett starkt engagemang över tid. Skapa en känsla av att ni hjälps åt, tillsammans. Lyft fram alla positiva erfarenheter från samåknigen som har med de mjuka och mellanmänskliga värdena att göra. Koppla ihop samåknigen med sociala aktiviteter utanför samåknigen. Skapa detta inom samåknigen eller bygg vidare på gemenskapen i redan befintliga grupper.

Strategi för en lyckad implementering av samåkning

Steg 1 - Förberedelser och uppbyggnad av samåkningen

Referensgrupp som förbereder arbetet

En grupp av bybor som tillsammans definierar byns samlade behov och ser till de olika målgrupperna. Tillsammans tittar de på hur byns förutsättningar ser ut, vilka behoven är och hur vi kommer runt utmaningarna. Deras arbete sammanfattas i en text.

Öppen inbjudan till pilotgrupp

Vi bjuder in bybor och Capellagårdens elever att vara med i en pilotgrupp. Målet är att vara 30 stycken deltagare. Denna grupp ska vara med och få igång samåkningen i byn så att resten av byn kan haka på något som redan fungerar. Info kommer gå ut via mail och utskick i byns brevlådor.

Träffa pilotgrupp

Vi träffa den grupp som anmält intresse för att vara med i samåkningens pilotgrupp. Här går vi igenom upplägget för samåkning, förhållningssätt och regler samt hur vår plattform fungerar.

Steg 2 - Bygga upp samåkningen

Testa samåkningen och bygga upp verksamheten - 6 veckor

Under dessa veckor får pilotgruppen använda sig och testa samåkningens plattformen. Projektledare administrerar gruppen och får den att fungera. Denna plattform kommer vara stängd för allmänheten och kommer bara att användas av pilotgruppen. Detta för att det ska skapas en tydlig struktur innan allmänheten bjuds in. Så att vi vet att det funkar.

Utvärdering och picknick

Vi utvärderar hur det funkade med samåkningen, vad som funkar bra och vad som kan göras bättre. Vi träffas och pratar om samåkning i byn.

Steg 3 - Öppen samåkning för hela byn

Öppna upp samåkning för hela byn

Vi öppnar upp plattformen för hela byn och informerar om samåkning genom utskick i brevlådor, affischering samt pressmeddelande till lokaltidningen. I infon till byn kommer det gå ut tydlig och enkel information om regler och förhållningssätt för samåkningen men även om vart en kan få mer information om projektet. I detta utskick kommer det även att lyftas hur kollektivtrafiken fungerar till och från byn.

Informationsträff

Öppen träff för hela byn och Capellagårdens elever. Syftet är att ge info och inspirera till att vara med. Lyfta fram fina berättelser och erfarenheter från pilotgruppen.

Steg 4 - Underhålla samåkningen och skapa motivation att vara med

Uppstart efter sommaren med picknick

I slutet av augusti bjuder vi in till en picknick där vi återigen uppmanar folk till att vara med och samåka mer. Vi gör ett pressutskick med fina berättelser om det lyckade projektet för att få fler att vilja samåka.

Förändra bybornas resvanor så fler samåker

Presentera framstegen i samåkningen, berätta om siffror, mellanmännsliga möten, effekten av samåkningen, bygemenskapen, med mera. Hitta roliga sätt att visa upp resultatet för bybor, via media och i direktkommunikation.

Plattform för samåkning Vickleby

Vi skapar en öppen **Facebook-grupp** för de personer i byn som är intresserade av samåkning. Viktigt att tydligt förmedla information om samåkning, såsom:

- hur en samåkning efterfrågas och bokas
- riktlinjer för upphämtning/lämning
- priser och betalsätt
- vett och etikett
- regler för att få vara med

Vid sidan av facebook-gruppen kommer vi ha extern information om samåkningen på **en hemsida**, antingen en egen eller på en redan befintlig såsom byföreningens hemsida. Här ska personer slussas vidare till Facebook-gruppen samt ges praktisk information om samåkningen. Här kommer vi även sprida information om kollektivtrafiken, dess närtrafik och skolskjutsar.

Vi kommer även ta fram **trycksaker** som skickas ut till alla boende i byn med kort info om samåkningen, vilka tider bussarna går och vart en kan söka efter en samåkning. Samt uppmaning att plocka upp personer vid vägskälet och att våga åka mer tillsammans.

Samåkningen kommer även innefatta en **social del** där bybor bjuds med på gemensam inhandling. En gång i veckan, samma tid och dag, kör en bil till tätorten och dess köpcenter. Verksamheten riktar sig till de bybor som har behov av att ta sig till matbutiken och uträtta ärenden men som inte kan ta sig dit med egna bil.

Referenser

Litteratur

Lösningar för kollektivtrafik på landsbygd – det pågående arbetet i Sverige. 2017. VTI rapport 950. Statens väg- och transportforskningsinstitut.

En studie om effektiva och innovativa lösningar för kollektivtrafik på landsbygd. 2017. VTI rapport 955. Statens väg- och transportforskningsinstitut.

När går sista bussen? Glesbygdsbors uppfattning om värdet av kollektivtrafik. 2003. Transportforskningsenheten, Umeå Universitet.

Dokumentation av konferensen Innovativa kollektivtrafiklösningar på landsbygden. 2017. Hela Sverige ska leva Dalarna, Hedemora kommun och Älvdalens kommun.

Slutrapport projekt Samåkning i Gävleborg 2016-2017, 2017, Region Gävleborg

Intervjuer

Ylva Lundkvist, Hela Sverige ska leva, januari 2019.

Pepijn Klaassen, Mobilsamåkning, januari 2019.

Eva Hansson Törngren, Södra Möckleby Sockenförening, januari 2019.