

Samåkning vid arbetspendling

– Utvärdering med SUMO-metoden



Titel: Samåkning vid arbetspendling i mälardalsregionen - utvärdering med SUMO-metoden

Publikation: 2008:91

Utgivningsdatum: 2008-06

Utgivare: Vägverket Region Mälardalen

Författare: Pernilla Hyllenius, Karin Neergaard, Andreas Allström och Malin Gibrand, Trivector Traffic

Layout omslag: Ateljén, Vägverket

Tryck: Vägverket

ISSN: 1401-9612

Distributör: Vägverket Region Mälardalen

Förord

År 2005 startade Vägverket ett samåkningsprojekt i region Mälardalen, kallat "Samåkning vid arbetspendling". Samåkningsprojektet bedrivs i samarbete mellan Vägverket, Svensk Samåkningstjänst och de tre huvudaktörerna Eskilstuna kommun, Landstinget i Uppsala län och Örebro kommun. Kontaktpersoner har varit följande:

Vägverket Region Mälardalen	Hanna Eklöf och Christer Strömberg
Svensk Samåkningstjänst	Birgit Sievers och Lars Pousette
Eskilstuna kommun	Lars Wiklund och Ann Segelborg
Landstinget i Uppsala län	Jan Wikström
Örebro kommun	Per Elvingson och Magnus Andersson

Trivector Traffic anlitas relativt omgående efter projektstarten för att ansvara för utvärderingen av samåkningsprojektet. Projektledare på Trivector Traffic har varit civilingenjör Pernilla Hyllenius (2005-2006 och 2008) respektive civilingenjör Karin Neergaard (2007).

Projekttiden för samåkningsprojektet var ursprungligen 2005-2008, men har ändrats till 2005-2007. Föreliggande rapport, som i huvudsak sammanställts under slutet av 2007, är en slutrapportering av projektets genomförande och resultat. Vissa kompletteringar har dock gjorts under våren 2008. Sedan tidigare finns rapporten *Samåkning vid arbetspendling i Mälardalsregionen 2005-2008, utvärdering med SUMO-metoden - avstämning år 2006*, Trivector-rapport 2006:60.

Lund och Stockholm maj 2008

Trivector Traffic AB

Innehållsförteckning

Sammanfattning

1.	Inledning	7
1.1	Bakgrund	7
1.2	Syfte	8
1.3	Beskrivning av hur samåkningstjänsten fungerar	8
1.4	De anslutna verksamheterna	8
1.5	Metod	9
2.	Målsättning	14
2.1	Övergripande mål	14
2.2	Projekt mål	14
3.	Resultat	15
3.1	Aktörernas insatser	15
3.2	Kännedom om samåkningstjänsten	19
3.3	Antal anslutna och förslag på samåkare	20
3.4	Nöjdhet med arbetsgivarens anslutning och samåkningstjänsten	24
3.5	Om kontakt tagits med föreslagna samåkare	25
3.6	Anslutna som provat att samåka	27
3.7	Åsikt om samåkning	27
3.8	Antal som samåker regelbundet	28
3.9	Beräknade effekter	28
3.10	Yttre och personrelaterade faktorer	29
3.11	Sammanfattning av indikatorer	30
4.	Måluppfyllelse	32
4.1	Måluppfyllelse	32
5.	Slutsatser	33

Bilaga 1 SUMO Samåkning vid arbetspendling, lägesrapport oktober 2007

Bilaga 2 Aktörernas insatser

Bilaga 3 Förslag på hur samåkningstjänsten kan göras bättre

Sammanfattning

År 2005 startade Vägverket ett samåkningsprojekt i region Mälardalen, kallat "Samåkning vid arbetspendling". Samåkningsprojektet bedrivs i samarbete mellan Vägverket, Svensk Samåkningstjänst och de tre huvudaktörerna Eskilstuna kommun, Landstinget i Uppsala län och Örebro kommun. Under projektets gång har ytterligare fyra aktörer tillkommit: Uppsala kommun och Örebro läns landsting under våren 2006, samt SLU (Sveriges lantbruksuniversitet) och Statens Veterinärmedicinska anstalt (SVA) under 2007. Utvärderingen avser i huvudsak de tre huvudaktörerna, men i viss mån även Uppsala kommun och Örebro läns landsting.

Syftet med samåkningsprojektet är att minska ensambilåkning vid arbetspendling. Minst 45 000 anställda i Mälardalsregionen ska genom projektet erbjudas att genom sin arbetsgivare nyttja Svensk Samåkningstjänst. Målet är att minst 1350 anställda ska ansluta sig till samåkningstjänsten och att 450 personer som tidigare pendlade ensamma i bil istället ska ha börjat samåka vid utgången av år 2007. Det övergripande målet med satsningen är att reducera koldioxidutsläppen samt att öka tillgängligheten och säkerheten i trafiken.

Uppföljning och utvärdering av samåkningsprojektet har gjorts med hjälp av SUMO¹. SUMO har använts redan tidigt i projektet, vilket gett en tydlig struktur åt såväl projektupplägget som själva utvärderingen. SUMO har också inneburit att vissa resultat samlats in löpande, månad för månad. Utvärderingen bygger på insamlade uppgifter om de marknadsföringsinsatser som gjorts hos respektive aktör, statistik från Svensk Samåkningstjänst samt genom en webbenkät till dem som anslutit sig till samåkningstjänsten. Webbenkäter har skickats ut vid två tillfällen, dels våren 2006 (delavstämning), dels hösten 2007 (slutavstämning). En komplettering av webbenkäten hösten 2007 har gjorts via några frågor i ett e-mail våren 2008 till samtliga anslutna till samåkningstjänsten.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att effekterna av samåkningsprojektet har blivit betydligt lägre än förväntat. Trots stora marknadsföringsinsatser från de aktuella aktörerna är det enbart ett fåtal personer som verkligen börjat samåka.

Målet om antal presumtiva användare nåddes redan första projektåret. Övriga projektmål har däremot inte uppnåtts. Siste december 2007 var det 518 personer som anslutit sig till samåkningstjänsten, vilket motsvarar 38 % av målet om minst 1350 anslutna vid slutet av år 2007. Av de anslutna som besvarat webb- eller e-mailenkäten är det 16 % som har fått förslag på någon att samåka med. 5 % av de anslutna har provat att samåka minst en gång och 2 % av de anslutna samåker regelbundet, det vill säga minst en dag per vecka. I absoluta tal innebär det att endast 9 personer samåker regelbundet, det vill säga minst en dag per vecka och två personer mer sällan, vilket innebär en besparing på grovt skattat 9 ton koldioxid per år. Uppgifterna bygger på en uppräknig av erhållna svar till hela anslutningsgruppen och är därmed behäftade med stora osäkerheter.

Vad är då förklaringen till att så få personer börjat samåka? Det enkla svaret är att det varit för få anslutna till samåkningstjänsten och att de anslutna fått för få bra förslag på någon att samåka med. Vad är då förklaringarna till detta? Först och

¹ SUMO – System för utvärdering av mobilitetsprojekt, Vägverket publikation 2004:98.

främst bör man ha i åtanke att potentialen för samåkning på de aktuella arbetsplatserna är begränsad då många går, cyklar eller åker kollektivt till arbetet. Arbetsplatserna är även utspridda geografiskt vilket ytterligare försvårar för en bra matchning av samåkare.

Trots stora marknadsföringsinsatser, och att grovt skattat ungefär hälften av de anställda känner till arbetsplatsens anslutning till samåkningstjänsten, är det enbart cirka 1 % av de anställda som anslutit sig till samåkningstjänsten, vilket får tolkas som ett relativt svalt intresse för att hitta någon att samåka med på detta sätt. De anslutna är även utspridda på ett stort antal orter. Enligt Svensk Samåkningstjänst krävs det minst 100 anslutna per arbetsplats för att bra förslag på samåkare ska ges. Enbart Landstinget i Uppsala län har mer än 100 anslutna men sannolikt är dessa anslutna utspridda på flera arbetsplatser och därmed är det inte någon av de anslutna aktörerna som kommit upp i det antal anslutna som krävs för att bra förslag på samåkare ska ges.

En förutsättning för att samåkning ska kunna ske är naturligtvis att de anslutna får bra förslag på någon att samåka med. Här har ett antal problem uppdagats. Bland annat finns det en stor skillnad i hur stor andel av de anslutna som i enkätundersökningen uppger att de fått förslag på någon att samåka med och den statistik som erhållits av Svensk Samåkningstjänst avseende detta. Denna skillnad kan sannolikt förklaras med att de som får förslag på någon att samåka med måste logga in på samåkningssajten för att få veta att de fått förslag på samåkare, vilket troligen betyder att många inte gjort detta och därmed inte vet att de fått förslag på samåkare. De som uppfattat att de fått förslag på samåkare är dessutom inte särskilt nöjda med de förslag de fått. Att få personer börjat samåka går således till en del att koppla till en bristfällig funktion på samåkningstjänsten. Betydelsen av en bra samåkningstjänst, d v s både systemet i sig och de förslag på samåkare som det ger, ska här inte underskattas.

Man bör dock ha i åtanke att i projektet har enbart ett datorbaserat samåkningssystem, Svensk Samåkningstjänst, använts. Med ledning av erhållna resultat går det alltså inte att uttala sig om effekten av samåkning i stort, effekten för andra typer av samåkningssystem och för alla regioner.

Vad skulle då krävas för ett verkligt genombrott för samåkning? Det mest närliggande svaret är ett kraftigt höjt bensinpris eller kraftigt höja parkeringsavgifter så att ensamåkning i bil blir betydligt mer kännbart i den egna plånboken och/eller kraftigt minskad tillgång på parkeringsplatser. Samåkningsprojektet visar på svårigheten att få till ett lyckat samåkningsprojekt där ensambilister övergår till samåkning vid arbetspendling och det är därmed svårt att visa på vad som är framgångsfaktorerna för detta. Med lärdom från genomförd utvärdering bedöms dock följande kriterier vara speciellt betydelsefulla för att lyckas med samåkningsprojekt:

- ett bra och användarvänligt samåkningssystem,
- en stor arbetsplats med många anställda på samma geografiska plats,
- stor andel anställda med ungefär samma arbetstider,
- hög andel bilåkning i utgångsläget,
- dåliga allmänna kommunikationer,
- brist på, eller dyra, parkeringsplatser,
- stora marknadsföringsinsatser på arbetsplatsen.

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Det har under senare år bedrivits ett antal projekt i Sverige som syftar till att uppmuntra till samåkning vid arbetspendling, d v s överföring från ensamåkning i bil till att flera personer färdas i samma bil vid resor till och från arbetet. En vanlig slutsats är att det är svårt att få till lyckade samåkningsprojekt. Samtidigt vet vi att samåkning sker. Många samåker med kollegor eller familjemedlemmar, och på många arbetsplatser finns det även mer eller mindre organiserade interna samåkningsgrupper. Ytterligare ett tecken på att samåkning förekommer är alla de som parkerar på någon av de samåkningsparkeringar som finns i många städers ytterområden och vid större trafikplatser.

Det är därmed intressant att se om det går att sprida samåkningen till en större målgrupp genom ett mer organiserat arbete, t ex genom anslutning till ett datorbaserat samåkningssystem som matchar personer som är intresserade av att hitta samåkningspartner och genom marknadsföring av samåkningssystemet på den aktuella arbetsplatsen.

Ett exempel på ett datorbaserat samåkningssystem är Svensk Samåkningstjänst. Svensk Samåkningstjänst används idag av ett flertal företag, kommuner och landsting. Vid starten av detta projekt år 2005 konstaterades att några utvärderingar av effekterna av samåkningstjänsten inte gjorts, d v s hur det har påverkat den faktiska samåkningsfrekvensen på den aktuella arbetsplatsen och hur det i sin tur påverkar trafikarbete, utsläpp, tillgång till parkeringsplatser etc.

Projektet "Samåkning vid arbetspendling"

Med bakgrund av bristen på utvärderingar inom samåkningsområdet startade Vägverket år 2005 ett samåkningsprojekt i Mälardalsregionen, kallat "Samåkning vid arbetspendling". Projektet bedrevs till och med 2007 i samarbete mellan Vägverket Region Mälardalen, Svensk Samåkningstjänst och tre större arbetsplatser som valt att ansluta sig till Svensk Samåkningstjänst; Eskilstuna kommun, Landstinget i Uppsala län och Örebro kommun. Vägverket Region Mälardalen är huvudfinansiär av projektet.

I projektet ingår även att få fler aktörer i Mälardalsregionen att ansluta sig till samåkningstjänsten. Under det första projektåret 2005 anslöt sig Uppsala kommun och Örebro landsting till samåkningstjänsten. Under 2007 har även SVA (Statens Veterinärmedicinska Anstalt) och SLU (Sveriges lantbruksuniversitet) anslutit till samåkningstjänsten, båda dessa organisationer har

sitt säte i Uppsala. En mer komplett beskrivning av projektet finns i Vägverkets dokument ”Handlingsplan för Samåkning vid arbetspendling”.

1.2 Syfte

Denna utredning utvärderar effekterna av ett organiserat arbete med samåkning hos de aktörer som är anslutna till Svensk Samåkningstjänst i Mälardalsregionen. Utredningen syftar också till att visa på om det går att få till ett lyckat samåkningsprojekt och vad som är framgångsfaktorerna för detta, och vad användarna tycker om samåkningstjänsten.

1.3 Beskrivning av hur samåkningstjänsten fungerar

En verksamhet som tecknat avtal med Svensk Samåkningstjänst erhåller tillgång till en webb-baserad samåkningstjänst som syftar till att matcha personer som söker samåkningspartner med varandra. Efter avtalstecknandet står det alla anställda hos aktuell arbetsgivare att fritt använda systemet. Den som är intresserad av att finna någon att samåka med ansluter sig till tjänsten och uppger då bland annat start- och målpunkt för sina resor, önskade restider och andra krav på dem man kan tänka sig att samåka med, t ex enbart samåkare av samma kön som det egna eller om man har särskilda krav på grund av allergier eller dylikt. Samåkningstjänsten matchar sedan potentiella samåkare utifrån ett antal parametrar. De som anslutit sig till samåkningstjänsten kan få förslag på samåkare såväl från den egna arbetsplatsen som från andra arbetsplatser. De som fått förslag på någon att samåka med kan därefter välja att kontakta den föreslagna personen antingen via telefon, e-post eller genom att trycka på ”boka”-knappen i systemet vilket innebär att den som blivit uppbokad får ett e-mail om detta.

Hos varje aktör finns en person som är huvudansvarig för samåkningsprojektet. Personerna genomför olika insatser för att få fler anställda att ansluta sig till samåkningstjänsten och börja samåka. Dessa lokala projektansvariga ansvarar även för att få andra stora arbetsgivare i det egna närområdet att teckna avtal om anslutning.

1.4 De anslutna verksamheterna

I Tabell 1.1 ges en beskrivning av de anslutna verksamheterna med avseende på antal anställda och deltagande i utvärderingen.

Tabell 1.1 Beskrivning av de anslutna verksamheterna och deras deltagande i utvärderingen.

Aktör	Anslutningsår	Antal anställda	Deltar i enkät	Deltar i löpande uppföljning
Eskilstuna kommun	2005	7 700	Ja	Ja
Uppsala landsting	2005	11 000	Ja	Ja
Uppsala kommun	2006	12 000	Ja	I mån av intresse och tid
Örebro kommun	2005	10 000	Ja	Ja
Örebro landsting	2006	4 500	Ja	I mån av intresse och tid
SVA	2007	400	Nej	Nej
SLU	2007	2 500	Nej	Nej
Totalt	2005-2007	48100	5 av 7	3 till 5 av 7

Andel samåkare bland alla anställda innan samåkningsprojektet

Samtliga tre huvudaktörer har strax innan projektstarten eller i början av projektet gjort en mätning av färdmedelsfördelningen till och från arbetet. Dessa undersökningar visar att andelen som samåker till arbetet är relativt liten innan eller i början av projektet. Följande resultat har erhållits:

- Eskilstuna kommun 5 %
- Landstinget i Uppsala län, Akademiska sjukhuset 3 %
- Örebro kommun 5 %

1.5 Metod

Utvärderingen görs med hjälp av SUMO – System för utvärdering av mobilitetsprojekt². I SUMO används två centrala begrepp: **tjänster** och **erbjudande**. Tjänsten avser det som projektledaren gör och/eller inför och erbjudandet avser det som den direkta målgruppen för satsningen förväntas göra. I denna samåkningssatsning medför detta att:

- **Tjänst** – Den datorbaserade samåkningstjänsten och informationen kring denna
- **Erbjudande** – Att samåka istället för att ensamåka med bil vid arbetspendling

De olika SUMO-nivåerna, valda indikatorer och en sammanställning av vilka metoder som används för att mäta de utvalda indikatorerna framgår av Tabell 1.2. För vissa av SUMO-nivåerna finns målsättningar, dessa beskrivs närmare i kapitel 2.3.

Aktörerna noterar kontinuerligt de insatser de gör för att få fler att ansluta sig till samåkningstjänsten. Insatserna är bland annat olika möten och infor-

² SUMO – System för utvärdering av mobilitetsprojekt, Vägverket publikation 2004:98.

mationsträffar med anställda, utdelade broschyrer, publicitet i media och kontaktade företag. Detta sammanställs och skickas varje månad till Trivector Traffic. Aktörerna, Vägverket, Svensk Samåkningstjänst och Trivector Traffic har ungefär fem projektmöten per år, två-tre fysiska möten och två-tre telefonmöten, för att göra målavstämningar, utbyta erfarenheter och sprida kunskap om vilka insatser som är framgångsrika.

Varje månad sammanställer även Svensk Samåkningstjänst statistik över antal anslutna, antal personer som fått träff i systemet och antal som använt samåkningstjänstens ”boka-knapp”. Statistiken tas fram från Svensk Samåkningstjänst dataregister och kommuniceras varje månad till samtliga aktörer för att kontinuerligt få en avstämning av hur det går med projektet. Avstämningen för oktober 2007, som är den sista kompletta avstämningen som gjorts innan projekttidens slut, bifogas i Bilaga 1. Viss data har dock tagits fram även efter oktober 2007.

Tabell 1.2 Mål och indikatorer på de olika SUMO-nivåerna och metoder som används för att mäta de utvalda indikatorerna.

Nivå	Mål år 2008 ³	Indikator	Metod	När	
Y	Yttre faktorer	Lokalisering Parkeringsavgift	Dokumentation	Kontinuerligt Redovisning 1 gång/mån	
P	Personrel. faktorer	Kön, Ålder	Efterfrågas i enkätundersökningar		
Tjänster					
A	Nyttiga prestationer	Presumptiva användare: 15.000 anställda/ort 45.000 anställda totalt	- Antal presumtiva användare (antal anställda på anslutna arbetsplatser) - Antal kontaktade företag - Antal möten/info-träffar - Antal lappade bilar - Antal utdelade info-broschyrer - Antal artiklar	Räkningar Dokumentation	Kontinuerligt Redovisning 1 gång/mån
B	Kännedom		- Andel av de anställda som känner till samåknings-tjänsten	Intranätsfråga	En gång per år (jan-maj)
C	Användning	1350 anslutna	- Antal/andel anställda som anslutit sig - Antal/andel anslutna som har fått träff - Andel anslutna som bokat samåkning	Statistik från SST* Statistik från SST* + Webbenkät Statistik från SST*	1 gång/mån 1 gång/mån 1 gång/år: mars-maj 1 gång/mån
D	Nöjdhet	90 %	- Antal/andel anslutna som är nöjda med samåknings-tjänsten	Webbenkät	1 gång/år: mars-maj
Erbjudande					
E	Acceptans		- Antal/andel anslutna som kontaktat en samåkare	Webbenkät	1 gång/år: mars-maj
F	Exp. ind. beteende		- Antal/andel anslutna som provat att samåka minst en gång	Webbenkät	1 gång/år: mars-maj
G	Nöjdhet		- Andel som provat att samåka som är nöjda med detta	Webbenkät	1 gång/år: mars-maj
Effekter					
H	Permanent individuellt beteende	450 samåkare (minst 1 dag/v)	- Antal/andel anslutna som 6, 18, 30 mån efter registrering samåker minst 1dag/vecka (regelbundna användare) - Andel samåkare före resp i slutet av projekt-tiden som samåker	Webbenkät Enkät till urval av anställda	1 gång/år: mars-maj Enkät 1: Före anslutning Enkät 2: I slutet på projekt-tiden
I	System-effekter		- Ton CO2 - Antal frigjorda P-platser	Beräkning	1 gång/år: juni

*) SST = Svensk Samåknings-tjänst

³ Projektet avslutas ett halvår tidigare än beräknat, hösten 2007 istället för våren 2008.

Enkäter

Inom samåkningsprojektet har det under våren 2006 och hösten 2007 genomförts webbenkäter med de personer som anslutit sig till samåknings-tjänsten för att därigenom möjliggöra en utvärdering av hur väl samåknings-tjänsten fungerar och vilka effekter samåkningsprojektet ger. På grund av att de anslutna är garanterade anonymitet har det faktiska utskicket av webbenkät inklusive påminnelser och insamlingen av svar gjorts av Samåknings-tjänst. Trivector Traffic har därefter analyserat de inkomna anonyma svaren.

Enkäterna omfattar bland annat frågor om uppfattning om erhållen information och funktionen på samåknings-tjänsten och i vilken mån de anslutna fått förslag på samåkare, kontaktat någon av de erhållna förslagen, börjat samåka samt frågor om hur mycket de samåker samt åker med andra färdmedel.

Enkätundersökningen via webbenkät hösten 2007 gick ut till 477 personer, det vill säga samtliga personer som var anslutna till samåknings-tjänsten då enkäten skickades ut. 207 personer svarade, vilket innebär en svarsfrekvensen på 43 %. Svarsfrekvensen varierar mellan 38 % och 59 % hos de olika aktörerna, se Tabell 1.3. Detta är en relativt låg svarsfrekvens och totalt en sämre svarsfrekvens än 2006 då den var 56 %. För att få in fler svar på de mest centrala frågorna (om förslag på samåkare erhållits samt om personer provat att samåka och i så fall hur ofta) gjordes våren 2008 en kompletterande enkätundersökning via några frågor i ett e-mail. Denna enkät besvarades av totalt 133 personer, varav 19 nya personer som inte svarat på webbenkäten hösten 2007. Den totala svarsfrekvensen på de viktigaste frågorna uppgår således till 47 %, eller mellan 41 och 61 % hos de olika aktörerna.

Tabell 1.3 Svarsfrekvens för respektive aktör samt totalt för webbenkät samt e-mailfrågor.

Aktör	Urval	Antal svar webbenkät	Svarsfrekvens webbenkät	Antal ytterligare svar e-mailfrågor	Total svarsfrekvens webb+e-mail
Eskilstuna kommun	61	27	44%	2	48%
Uppsala landsting	193	74	38%	5	41%
Uppsala kommun	83	29	35%	6	42%
Örebro kommun	66	39	59%	1	61%
Örebro landsting	74	38	51%	5	58%
<i>Totalt</i>	<i>477</i>	<i>207</i>	<i>43%</i>	<i>19</i>	<i>47%</i>

För att säkerställa att erhållna svar är representativa för samtliga anslutna har diskussioner om att genomföra en bortfallsundersökning via telefonintervjuer förts. En enkel beräkning, baserad på de erhållna uppgifterna om aktuell samåkningsgrad, visar dock det skulle krävas genomförda intervjuer med samliga personer som inte svarat på webbenkäten för att med statistisk säkerhet kunna uttala sig om det faktiska antalet samåkare. Detta har inte bedömts vara rimligt att genomföra inom projektet då många av de anslutna personerna är svåra att få tag på telefonledes på grund av de arbetsuppgifter de har inom kommuner och landsting, dessutom är personerna garanterade anonymitet vilket försvårar en telefonbaserad intervju.

Andra undersökningar visar att svarsfrekvensen ofta är högre hos dem som har god kännedom om det man frågar om. I detta fall kan det vara så att de som svarat på enkäterna i större utsträckning fått förslag på någon att samåka med och också börjat samåka, vilket skulle innebära att en uppräknings av erhållna svar medför en överskattning av de faktiska resultaten. Samtidigt framför Svensk Samåkningstjänst att det kan vara precis tvärt om, det vill säga att många som samåker inte vill uppge detta i en enkätundersökning av skattemässiga skäl, d v s de erhållna svaren skulle vara en underskattning av de faktiska resultaten.

Denna rapport baseras på svaren på webbenkäterna och den kompletterande e-mailenkäten. I några fall har de erhållna svaren räknats upp till absoluta tal gällande för hela anslutningsgruppen vid projektavslutet 31 december 2007 då totalt 518 personer var anslutna till samåkningstjänsten. Vår samlade bedömning är att uppräknings av erhållna svar till en totalnivå snarare är en överskattning än underskattning av de faktiska resultaten.

Uppräkningen av svarsgruppens svar till hela anslutningsgruppen i kombination med avrundning till heltal gör att siffrorna i vissa fall inte helt stämmer överens mellan olika tabeller och summeringen av aktörerna till en totalsumma.

2. Målsättning

2.1 Övergripande mål

Det övergripande syftet med samåkningsprojektet är att verka för minskad ensamåkning vid arbetspendling för att därigenom uppnå mindre miljöbelastning, minskat behov av parkeringsplatser och minskad trängsel. Andra förväntade positiva effekter är ökad trafiksäkerhet, ökad tillgänglighet och inte minst ekonomiska besparingar för dem som samåker.

Som redan nämnts i kapitel 1.2 så är det övergripande målet också att visa på om det går att få till ett lyckat samåkningsprojekt, framgångsfaktorerna för detta och vad användarna tycker om samåkningstjänsten.

2.2 Projekt mål

Inom projektet ”Samåkning vid arbetspendling” har ett antal projektmål formulerats⁴. Projektmålen är att få god acceptans bland potentiella användare av Svensk Samåkningstjänst som arbetspendlar till någon av de arbetsplatser som ingår i samåkningsprojektet.

Projektmålen täcker in fyra av de olika SUMO-nivåerna. Målen förväntas vara uppfylld efter tre års projekttid och omfattar följande:

- **SUMO-nivå A, Nyttiga prestationer:** 15.000 presumtiva användare per ort (d v s anställda hos anslutna företag), vilket motsvarar 45.000 presumtiva användare totalt
- **SUMO-nivå C, Användning av tjänst:** 1350 anställda ska vara anslutna till samåkningstjänsten
- **SUMO-nivå D, Nöjdhet med tjänst:** 90 % av de anslutna ska vara nöjda med samåkningstjänsten
- **SUMO-nivå H, Permanent individuellt beteende:** 450 anslutna ska samåka minst en dag per vecka

⁴ Handlingsplan för Samåkning vid arbetspendling, Vägverket Region Mälardalen, 2005

3. Resultat

Detta kapitel beskriver resultaten på de olika SUMO-nivåerna vid den slutliga utvärderingen hösten 2007 och våren 2008. Resultaten jämförs även med dem från delavstämningen våren 2006.

3.1 Aktörernas insatser

I detta delkapitel beskrivs vilka arbets- och ekonomiska resurser som aktörerna har lagt ned på samåkningsprojektet. Kortfattat beskrivs även de informations- och kommunikationsinsatser (SUMO-nivå A, Nyttiga prestationer) som genomförts av de fem aktörerna, för att marknadsföra samåknings-tjänsten, till och med oktober 2007:

- Möten
- Utdelad/utskickad skriftlig information
- Lappade bilar
- Media: tidningsartiklar mm
- Kontaktade företag och verksamheter
- Övriga aktiviteter

Samåkningsprojektets resurser

Samåkningsprojektets huvudfinansiär, Vägverket, bidrar med totalt 1 500 000 kronor under projektets tre år. Finansieringen går till de tre huvudaktörerna. Vägverket har dessutom lagt ned cirka 20 % av en heltidstjänst. Aktörernas kostnader består främst av den arbetstid de lägger ner på projektet vilket framgår av Tabell 3.1. Utöver detta betalar varje aktör anslutningsavgiften till Svensk Samåkningstjänst. Varje aktör lägger i genomsnitt 20 % av en heltidstjänst på samåkningsprojektet men tiden varierar stort mellan de olika aktörerna samt även mellan olika månader.

Tabell 3.1 Aktörernas nedlagda arbetstid och kostnader (exkl moms) för samåkningsprojektet från projektets start till december 2007.

Aktör	Nedlagd tid år 2005-2006 (% tjänst)	Nedlagd tid år 2007 (% tjänst)	Utgifter i kronor (2005-2007) exkl nedlagd tid
Eskilstuna kommun	2005: 5 % 2006: 30 %	5 %	Cirka 260.000 kr (varav 180.000 kr finansierats av VV)
Uppsala kommun*	5 %	Ingen uppgift	Ingen uppgift
Uppsala läns landsting	Uppstart 20 % därefter 10 %	5 %	Cirka 270.000 kr (varav 160.000 kr finansierats av VV)
Örebro kommun	10-20 %	10-20 %	Cirka 250.000 kr (varav 125.000 kr finansierats av VV)
Örebro läns landsting*	Ingen uppgift	Ingen uppgift	Ingen uppgift

* Ingår ej bland huvudaktörerna, redovisar denna typ av data i mån av tid och intresse.

Möten hos olika aktörer

Antalet möten hos de olika aktörerna uppgår till 103 stycken. Totala antalet möten och deltagare per aktör framgår av Tabell 3.2. I huvudsak har det rört sig om interna arbetsmöten och enbart i något/några enstaka fall informationsmöten för att locka fler användare till samåkningsystemet. Detta innebär att många av dessa mötesdeltagare troligen har varit med på flera interna möten det vill säga det är inte 496 olika individer som deltagit. För en total sammanställning se Bilaga 2. Projektmöten med samåkningsgruppen ingår inte i sammanställningen.

Tabell 3.2 Möten med olika aktörer från projektet start till och med oktober 2007.

Aktör	Antal möten	Summa deltagare
Eskilstuna kommun	28	68
Uppsala kommun*	5	102
Uppsala läns landsting	18	39
Örebro kommun	52	287
Örebro läns landsting*	Inga uppgifter	Inga uppgifter
Totalt	103	496

* Ingår ej bland huvudaktörerna, redovisar denna typ av data i mån av tid och intresse.

Utdelad/utskickad skriftlig information samt lappade bilar

Aktörerna har delat ut skriftlig information på ett antal olika sätt, bland annat i personalmatsalarna och till miljöombuden. Informationsbroschyrer har även satts på parkerade bilar vid arbetsplatserna. Utdelad/utskickad skriftlig information samt lappade bilar till och med oktober 2007 uppgår till totalt cirka 13 500 stycken, se Tabell 3.3. För en total sammanställning se Bilaga 2.

Tabell 3.3 Utdelad/utskickad information samt lappade bilar från projektet start till och med oktober 2007.

Aktör	Tillfällen	Antal broschyrer/lappar
Eskilstuna kommun	20	2048
Uppsala kommun*	8	3 410
Uppsala läns landsting	13	6897
Örebro kommun	21	1100
Örebro läns landsting*	Inga uppgifter	Inga uppgifter
Totalt	43	13 455

* Ingår ej bland huvudaktörerna, redovisar denna typ av data i mån av tid och intresse.

Utrymme i media

Samåkningsprojektet har fått stort utrymme i såväl extern som intern media. Antalet artiklar i extern media uppgår till 28 stycken och i intern media, t ex personaltidningar, intranät etc, uppgår antalet till 30 artiklar eller notiser, se Tabell 3.4. För en total sammanställning se Bilaga 2.

Tabell 3.4 Utrymme i media till och med oktober 2007.

Aktör	Extern media	Intern media, intranät etc
Eskilstuna kommun	6	5
Uppsala kommun*	2	5
Uppsala läns landsting	9	16
Örebro kommun	11	4
Örebro läns landsting*	Inga uppgifter	Inga uppgifter
Totalt	28	30

* Ingår ej bland huvudaktörerna, redovisar denna typ av data i mån av tid och intresse.

Kontaktade företag och verksamheter

De fem aktörer arbetar för att få fler företag och verksamheter att ansluta sig till samåkningsstjänsten för att öka antalet potentiella samåkare. Hur många företag och verksamheter som har kontaktats och hur många anställda de har framgår av Tabell 3.5. För en total sammanställning se Bilaga 2.

Tabell 3.5 Kontaktade företag och verksamheter till och med oktober 2007.

Aktör	Antal kontaktade företag	Antal anställda på kontaktade företag	Antal anslutna företag	Antal anställda på anslutna företag
Eskilstuna kommun	6	2 270	0	0
Uppsala kommun*	0	0	0	0
Uppsala läns landsting	7	Minst 3 300	2	2900
Örebro kommun	7	6 430	0	0
Örebro läns landsting*	Ingen uppgift	Ingen uppgift	0	0
Totalt	20	12 000	2	2900

* Inga ej bland huvudaktörerna, redovisar denna typ av data i mån av tid och intresse.

Övriga aktiviteter

I Tabell 3.6 redovisas de övriga aktiviteter som de fem aktörerna genomfört till och med oktober 2007. Övriga aktiviteter är exempelvis information på lönebesked och information till miljöombud. För en total sammanställning se Bilaga 2.

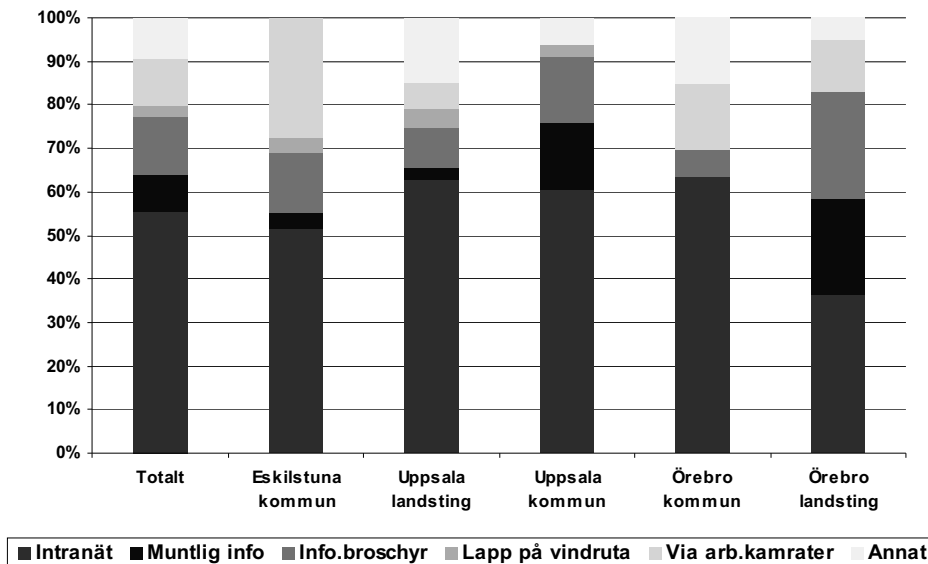
Tabell 3.6 Övriga aktiviteter till och med oktober 2007.

Aktör	Antal aktiviteter	Antal som nåtts
Eskilstuna kommun	17	721
Uppsala kommun*	4	Okänt
Uppsala läns landsting	13	1 230
Örebro kommun	14	450
Örebro läns landsting*	Ingen uppgift	Ingen uppgift
Totalt	48	2 401

* Inga ej bland huvudaktörerna, redovisar denna typ av data i mån av tid och intresse.

Informationen om samåkningstjänsten

Den egna arbetsplatsens intranät är den vanligaste källan till information om att samåkningstjänsten finns enligt dem som svarat på webbenkäten. Drygt hälften uppger att det var på detta sätt som de fått reda på att det är möjligt att söka samåkningspartner via arbetsgivarens anslutning till Svensk Samåkningstjänst, se Figur 3.1.



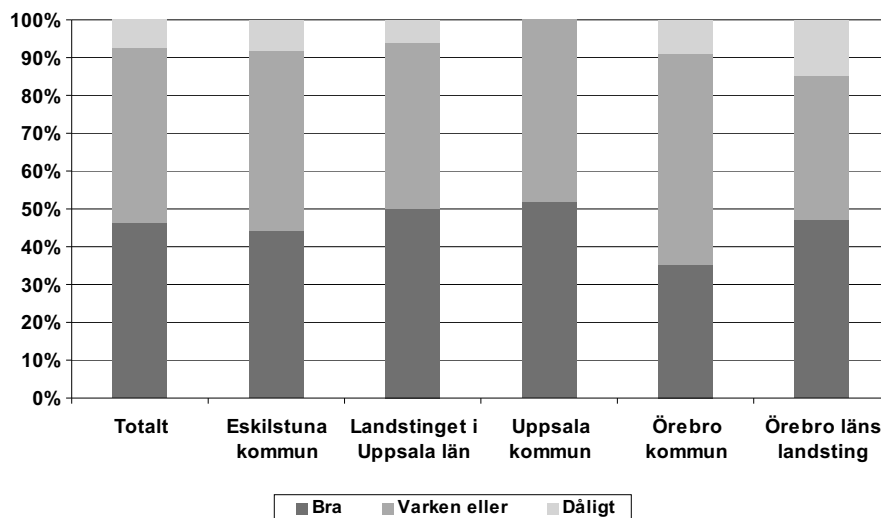
Figur 3.1 Hur respondenterna fått kännedom om samåkningstjänsten. $N_{\text{Totalt}}=186$, $N_{\text{Eskilstuna k.}}=25$, $N_{\text{Örebro k.}}=34$, $N_{\text{Örebro l.}}=34$, $N_{\text{Uppsala l.}}=66$, $N_{\text{Uppsala k.}}=27$

Eskilstuna kommun och Örebro landsting skiljer sig i några avseende från övriga tre aktörer. I Eskilstuna är det betydligt fler än hos övriga aktörer som angett att de fått information om samåkningstjänsten via arbetskamrat. I

Örebro landsting är det jämfört med hos övriga aktörer relativt många som fått information muntligen från arbetsgivaren eller genom informationsbroschyr från arbetsgivaren och/eller Svensk Samåkningstjänst.

Generellt sett är skriftlig information betydligt vanligare än muntlig information via projektledaren eller andra arbetskamrater.

Knappt hälften anser att informationen om möjligheten att ansluta sig till Svensk Samåkningstjänst var bra. Lika stor del svarar att den varken var bra eller dålig. Enbart en mindre andel anser att informationen var dålig, se Figur 3.2. Andelen positiva har sjunkit sedan utvärderingen 2006 då andelen var 60 %.



Figur 3.2 Åsikt om erhållen information om möjligheten att ansluta sig till Svensk Samåkningstjänst. $N_{\text{Totalt}}=186$, $N_{\text{Eskilstuna k.}}=25$, $N_{\text{Örebro k.}}=34$, $N_{\text{Örebro l.}}=34$, $N_{\text{Uppsala l.}}=66$, $N_{\text{Uppsala k.}}=27$

3.2 Kännedom om samåkningstjänsten

Kännedomen om samåkningstjänsten, SUMO-nivå B, har mätts dels genom intranätsfrågor (2006 och 2007), dels genom intervjuer hösten 2007.

Enligt undersökningarna 2006 och 2007 är det ungefär hälften av de anställda som känner till samåkningstjänsten hos de olika aktörerna.

Kännedomen om tjänsten är betydligt högre inom Uppsala läns landsting och Eskilstuna kommun jämfört med Örebro kommun. Inom landstinget i Uppsala känner ungefär 70 % till tjänsten. I Eskilstuna känner ungefär 60 % till tjänsten och en av tio anställda hade även varit inne på webbsidan. I Örebro kommun var det endast drygt 20 % som kände till tjänsten och endast en av dem (2 % av dem som ingick i intervjuerna) hade varit inne på webbsidan.

Tabell 3.7 Svar på intranätsfråga 2006 och telefonintervjuer 2007 (Eskilstuna, Örebro) respektive intranätsfråga 2007 (Uppsala landsting) om kännedomen om samåknings tjänsten bland de anställda.

Aktör	Intranätsfråga 2006		Telefonintervjuer resp. intranätsfråga 2007	
	Antal svar	Känner till ST	Antal svar	Känner till ST
Eskilstuna kommun	23	76 %	50	60 %
Uppsala landsting	1703	49 %	1809	72 %
Örebro kommun	511	42 %	50	24 %
<i>Totalt (viktat mht antal anställda)</i>		51 %		54 %

3.3 Antal anslutna och förslag på samåkare

Som mått på användningen av tjänsten, SUMO-nivå C, används antal anställda som anslutit sig till samåknings tjänsten. Som kompletterande information redovisas även andel anslutna som har fått förslag på någon att samåka med.

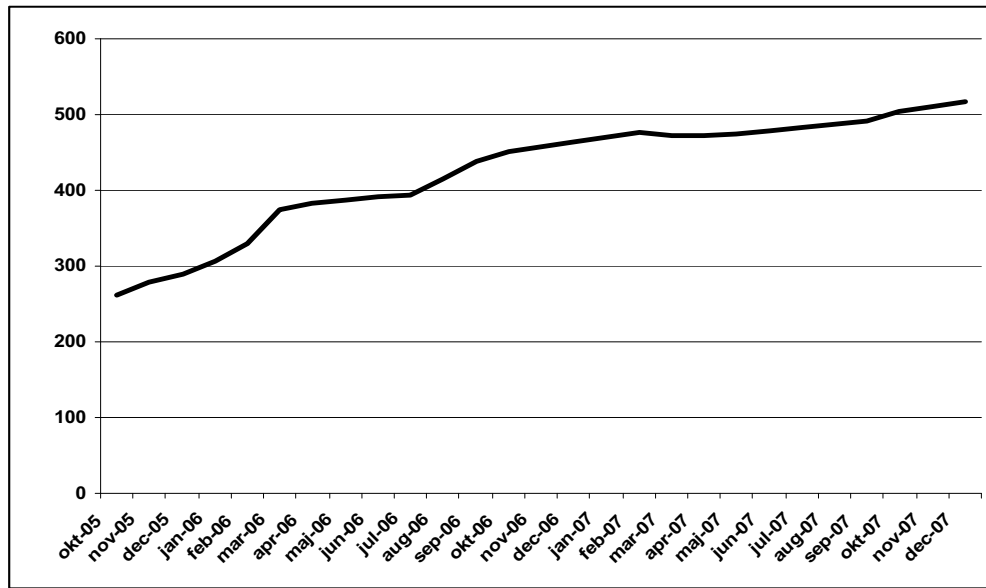
Antal anslutna

Av de runt 48 000 anställda hos de fem aktörerna var det 31 december 2007 totalt 518 personer som anslutit sig till Svensk Samåknings tjänst, vilket motsvarar cirka 1 % av det totala antalet anställda och 38 % av målet om 1350 anslutna vid slutet av år 2007, se Tabell 3.8.

Tabell 3.8 Antal anslutna hos respektive aktör december 2007.

Aktör	Antal anslutna december 2007
Eskilstuna kommun	61
Uppsala landsting	212
Uppsala kommun	93
Örebro kommun	77
Örebro landsting	75
<i>Totalt</i>	518 38 % av målsättningen

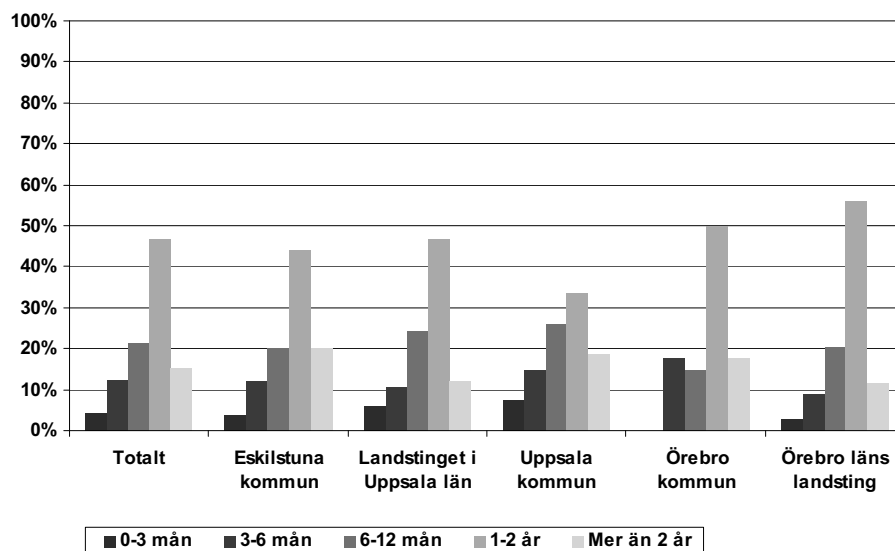
Våren 2006 var antalet anslutna i de deltagande organisationerna cirka 370 personer. Som framgår av Figur 3.3 har anslutningstakten varit mycket låg det senaste året. Det är enbart Landstinget i Uppsala län som har mer än 100 anslutna. Enligt Svensk Samåkning behövs det vanligen mer än 100 anslutna per arbetsplats för att systemet ska ge ett hyfsat antal bra förslag på samåkare. Hos de aktuella aktörerna är det även så att arbetsplatserna i många fall är utspridda på flera olika adresser eller till och med på flera olika orter, vilket gör att de anslutna personerna sannolikt också är utspridda geografiskt även om de är anställda av samma arbetsgivare.



Figur 3.3 Utveckling av det totala antalet anslutna i de fem organisationerna mellan oktober 2005 och december 2007

Anslutningstid

Samtliga fem aktörer tecknade avtal med Svensk Samåkningsstjänst andra hälften av 2005 eller 2006, vilket gör att de anslutnas anslutningstid som längst uppgår till drygt två år. De flesta som svarat på webbenkäten uppger att de varit anslutna i ett till två år, se Figur 3.4. Detta stämmer väl med resultaten från enkäten 2006 då en stor andel var relativt nyanslutna. Resultatet skall endast ses som en fingervisning då det kan vara svårt för de anslutna att minnas exakt hur länge de varit anslutna. Att andelen nyanslutna är låg stämmer dock väl överens med anslutningsstatistiken.

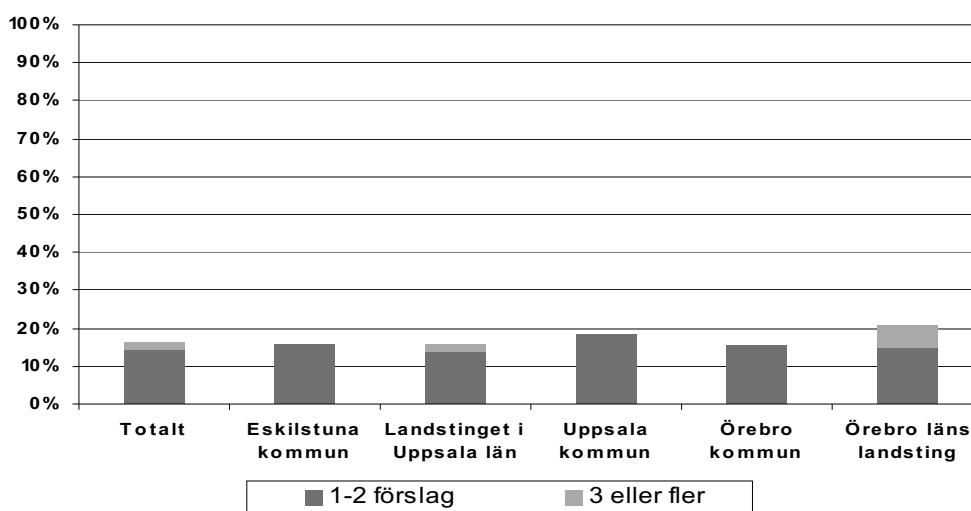


Figur 3.4 Hur länge personerna har varit anslutna till Svensk Samåkningsstjänst. $N_{\text{Totalt}}=186$, $N_{\text{Eskilstuna k.}}=25$, $N_{\text{Uppsala l.}}=66$, $N_{\text{Uppsala k.}}=27$, $N_{\text{Örebro k.}}=34$, $N_{\text{Örebro l.}}=34$

Förslag på samåkare

Totalt har 16 % av dem som svarat på webbenkäten 2007 och e-mailenkäten 2008 fått minst ett förslag på någon att samåka med via samåkningstjänsten. I absoluta tal betyder detta att 36 personer som besvarat någon av enkäterna fått förslag på någon att samåka med vilket uppräknat till hela anslutningsgruppen innebär 83 personer. Detta är en ökning jämfört med våren 2006 då det var 55 personer som fått förslag på någon att samåka med.

Andel anslutna som fått förslag på någon att samåka med fördelar sig ganska jämnt över de olika aktörerna, se Figur 3.5.



Figur 3.5 Andel som fått förslag på någon att samåka med via Svensk Samåkningstjänst. $N_{\text{Totalt}}=186$, $N_{\text{Eskilstuna k.}}=25$, $N_{\text{Uppsala l.}}=66$, $N_{\text{Uppsala k.}}=27$, $N_{\text{Örebro k.}}=34$, $N_{\text{Örebro l.}}=34$

Jämförelse med statistik från Svensk Samåkningstjänst

I den månadsstatistik som Svensk Samåkningstjänst tar fram ingår bland annat antal anslutna som fått förslag på någon att samåka med sedan anslutningsdagen. Svensk Samåkningstjänst har ett program som utifrån en rad parametrar förslår potentiella samåkare. Dessa förslag granskas sedan manuellt av Svensk Samåkningstjänst för att endast ta med de träffar som bedöms vara bra. Statistiken från Svensk Samåkningstjänst säger att det i oktober 2007 var 249 personer, det vill säga ungefär hälften av de anslutna, som fått träff i systemet sedan anslutningsdagen. Detta kan jämföras med april 2006 då det var 146 personer som fått träff i systemet sedan anslutningsdagen.

Skillnaden mellan webbenkäten och månadsstatistiken från Svensk Samåkningstjänst har förbryllat projektgruppen mycket. En mer detaljerad analys av enkätsvaren från de anslutna visar att 40 % av de anslutna har max 20 km till arbetet. Med tanke på detta i kombination med att arbetsplatserna är ut-

spridda i ett stort antal orter gör att det låter mycket att hälften av de anslutna har fått träff i systemet. Vi har dock inte haft möjlighet att kontrollera de erhållna träffarna i samåkningsystemet mer noggrant.

Vid sista samåkningsmötet våren 2008 framkom även att den som får förslag på samåkare själv måste gå in på samåkningsajten för att upptäcka detta. Enligt tidigare uppgifter från Svensk Samåkningstjänst får de som fått träff i systemet ett meddelande om detta, vilket inom projektgruppen tolkats som att de fick ett e-mail med detta meddelande. Att personen måste logga in på samåkningsajten för att upptäcka att ett förslag på samåkare erhållits upplevs som en stor brist och är sannolikt den viktigaste förklaringen till skillnaden i svaren mellan webbenkäten och månadsstatistiken från Svensk Samåkningstjänst. En ny ansluten kontrollerar sannolikt om förslag på samåkare erhållits relativt frekvent i början av sin anslutning men efterhand avtar troligen denna kontroll om inga förslag ges. Enligt statistiken från Svensk Samåkningstjänst för oktober 2007 är det få anslutna (enbart 6 personer) som fått förslag på samåkare senaste månaden – vilket ytterligare stärker misstanken om att de anslutna tröttnar på att kontrollera om de fått något samåkningsförslag. Vid upptäckten av detta rekommenderades Svensk Samåkning att omgående införa en förändring så att de som får förslag på samåkare får ett e-mail om detta.

En annan förklaring till skillnaden kan givetvis vara att de anslutna har högre krav på vad som bedöms vara ett bra förslag på någon att samåka med men antagligen även av att vissa glömt bort att de fått träff. Detta resonemang stärks av svaren på webbenkätens fråga om åsikten om de förslag på samåkningspartner som fås via Svensk Samåkningstjänst, se nedan.

Åsikt om förslag till samåkningspartner

Enbart knappt var femte person anser att de erhållna förslagen på samåkare var bra. Detta innebär en försämring jämfört med webbenkäten våren 2006, då ungefär hälften ansåg att förslagen var bra.

Närmare hälften anser att förslagen var direkt dåliga, se Tabell 3.9. Jämfört med utvärderingen våren 2006 är det hösten 2007 betydligt fler som är missnöjda med förslagen på samåkningspartner. I tabellen är svaren uppräknade till att gälla för hela anslutningsgruppen. Resonemanget stärks även av svaren på frågan varför man valt att inte kontakta föreslagen person, se kapitel 3.6.

Tabell 3.9 Åsikt om de förslag på samåkningspartner som erhållits via Svensk Samåknings tjänst, uppräknat till hela anslutningsgruppen. Redovisningen avser antal personer. $N_{\text{Totalt}}=34$, $N_{\text{Eskilstuna k.}}=4$, $N_{\text{Uppsala k.}}=6$, $N_{\text{Uppsala l.}}=12$, $N_{\text{Örebro k.}}=5$, $N_{\text{Örebro l.}}=7$

	Antal anslutna som fått förslag på samåkare	Åsikt om förslagen på samåkningspartner (antal personer uppräknat)		
		Bra eller mycket bra	Varken bra eller dåligt	Dåligt eller mycket dåligt
Eskilstuna kommun	9	5	5	0
Uppsala kommun	14	0	2	11
Uppsala landsting	30	5	11	11
Örebro kommun	14	0	5	7
Örebro landsting	16	5	7	5
<i>Totalt</i>	83	14 (17 %)	30 (36 %)	34 (42 %)

3.4 Nöjdhet med arbetsgivarens anslutning och samåknings tjänsten

De anslutnas nöjdhet med arbetsgivarens anslutning till samåknings tjänsten och dess olika funktioner, SUMO-nivå D, varierar.

Nöjdhet med att arbetsgivaren är ansluten till tjänsten

Åtta av tio som svarat på webbenkäten tycker det är bra eller till och med mycket bra att arbetsgivaren är ansluten till Svensk Samåknings tjänst. Ungefär en tredjedel anser att det varken är bra eller dåligt och endast 2 % anser att det är dåligt. Resultatet är något sämre än vid mätningen våren 2006, då nästan alla tyckte att det var bra. Man bör ha i åtanke att enkäten endast vänder sig till dem som är anslutna till samåknings tjänsten, vilket innebär att de som är negativt inställda sannolikt inte har anslutit sig till tjänsten.

Nöjdhet med samåknings tjänsten och dess funktioner

Nöjdheten med samåknings tjänsten, uttryckt som ett övergripande omdöme om Svensk Samåknings tjänst, visar att enbart en tredjedel av de anslutna är riktigt nöjda med tjänsten. De flesta har gett omdömet varken bra eller dåligt och drygt 10 % har gett betyget dåligt eller mycket dåligt.

Vad gäller samåknings tjänstens funktioner varierar svaren. Ungefär hälften (46 %) av de anslutna som använt registreringsfunktionen anser att samåknings tjänstens registreringsfunktion fungerar bra eller mycket bra. En svårbegriplig registreringsfunktion kan sannolikt skrämja bort potentiella användare i ett tidigt skede. Funktionen ”ändra uppgift” anser ungefär 40 % fungerar bra och endast 20 % anser att funktionen ”boka” fungerar bra (av dem som använt funktionerna). Svaren skiljer sig något åt från webbenkäten 2006, men svaren är för få för att uttala sig om skillnaderna. Efter webbenkäten 2006 då många av de anslutna lämnade förbättringsförslag på samåknings sajten har en uppdatering av sajten gjorts. Det verkar dock som att yt-

terligare förbättringar behöver göras för att få sajten tillräckligt användarvänlig.

Förslag på förbättringar

Cirka 30 % av samtliga som svarat på webbenkäten har lämnat förslag på hur samåkningstjänsten skulle kunna göras bättre. Detta är en relativt hög andel vilket bör tolkas som att de anslutna är angelägna om att tjänsten skall förbättras. Många förslag handlar om förbättringar av själva samåkningstjänsten och hur matchningen av potentiella samåkare går till. För samtliga synpunkter se Bilaga 3.

3.5 Om kontakt tagits med föreslagna samåkare

Antal anslutna som tagit kontakt

Av dem som fått förslag på någon att samåka med är det ungefär en tredjedel som har kontaktat föreslagen person för att börja samåka, vilket totalt sett innebär 27 personer. Resultatet är uppräknat till att gälla för hela anslutningsgruppen, vilket sannolikt är en liten överskattning av det faktiska antalet. Detta innebär att i genomsnitt bland alla anslutna är det cirka 5 % som har tagit kontakt med föreslagen samåkare (SUMO-nivå E, Acceptans).

Från webbenkäten framgår att samtliga som tagit kontakt med någon för att börja samåka har kontaktat en eller två personer. I Örebro landsting är det ungefär två tredjedelar av dem som fått förslag på någon att samåka med som tagit kontakt för att börja samåka. För de andra aktörerna är andelarna lägre. I Uppsala kommun och Örebro kommun har inte någon tagit kontakt med någon av de personer som Samåkningstjänst föreslagit. Siffrorna speglar relativt väl åsikten om förslagen till samåkningspartner, se Tabell 3.9. Jämfört med våren 2006 då ungefär hälften av dem som fått förslag på samåkare även kontaktat förslagen samåkningspartner, är det idag betydligt färre som tagit denna kontakt (cirka 30 %). Ingen har kontaktat mer än två personer.

Bland dem som anslutit sig till Svensk Samåkningstjänst är det således 27 personer som kontaktat någon för att börja samåka, varav endast några enskilda personer har kontaktat någon under den senaste månaden.

Hur kontakt tagits

Svaren från webbenkäten visar att flest personer tog kontakt via telefon eller använde e-post. Samåkningstjänstens ”boka-knapp” har endast använts av tre personer, se Tabell 3.10, men osäkerheten i fördelningen är stor på grund av få svarande. Flera alternativ kunde anges.

Tabell 3.10 Hur kontakt tagits med föreslagna samåkare, redovisat för antal personer. Flera alternativ kunde anges. Resultatet är uppräknat till hela anslutningsgruppen. $N_{\text{Totalt}}=10$

Totalt antal kontakter	Hur kontakt tagits med föreslagna samåkare			
	Telefon	E-post	Boka-knappen	Annat sätt
27	12 (43 %)	12 (43 %)	3 (11 %)	11 (39 %)

Enligt Svensk Samåkningstjänst statistik var det i oktober 2007 59 personer som tryckt på ”boka-knappen” sedan anslutningsdagen. I april 2006 var samma siffra 33 personer. Skillnaden i erhållna svar och statistiken från Svensk Samåkningstjänst är mycket stor och vi har inte funnit någon bra förklaring till detta. En anledning kan vara att de som svarat på enkäten inte kommer ihåg att de använt boka-knappen, att de testat att trycka på knappen enbart för att se hur det fungerar utan att vilja boka en samåkning eller att statistiken från Svensk Samåkningstjänst inte varit korrekt. Vi har dock inte haft möjlighet att studera statistiken från Svensk Samåkningstjänst mer ingående.

Varför man inte tagit kontakt

De som inte kontaktat någon av de förslag på samåkare som Svensk Samåkningstjänst gett ombads svara på varför de inte gjort det. Flertalet anger att de inte ansåg att matchningen var tillräckligt bra, både avseende tid och färdväg. Nedan redovisas angivna anledningar till att ingen kontakt tagits med föreslagen samåkare:

- Absolut inget bra alternativ, personen i fråga åkte för tidigt och inte varje dag i veckan
- De bor i Uppsala, jag vill samåka från Enköping
- De har inte legat på min bilrutt, alldeles fel.
- Det finns ingen som överensstämmer med min resa till jobbet. Jag åker inte omvägar! Kan gärna ta med ngn till stan, det var det som var tanken, inte åka runt i stan som en taxi.
- Det har bara varit enstaka, och det har inte passat därför att jag har oregelbundna arbetstider och personerna ifråga har inte bött tillräckligt nära min färdväg.
- Ej intresserad
- Har fått en partner från helt fel sida av stan
- Har inte fått någon som förslag
- Ingen idé att köra 60 km för att sedan samåka 6km! Svårt att hitta någon som åker till Adolfberg
- Inte passat i tid
- Jag har fått ett förslag och jag vill inte åka flera kilometer extra
- Jag har inte kommit mig för, samt att jag har så oregelbundna arbetstider.
- Jag tågpendlar

- Tider och platser passar inte
- Tider och resväg stämde inte överens.
- Tiderna stämmer inte alls och jag kommer inte fram till mitt jobb utan får 3 km kvar att ta mig och ska jag köra får jag sluta för tidigt för att åka och hämta honom

3.6 Anslutna som provat att samåka

Som framgår i kapitel 3.6 är det 27 personer som kontaktat någon för att samåka. Av dessa personer är det 21 personer som provat att samåka med kontaktad person. Antalet är uppräknat till hela anslutningsgruppen, vilket sannolikt är en liten överskattning av det faktiska antalet. Det är alltså en förhållandevis stor andel som väljer att prova att samåka om de tagit kontakt med någon för att börja samåka. I genomsnitt bland alla anslutna innebär det att ungefär 4 % har provat att samåka minst en gång (SUMO-nivå F, Experimentellt individuellt beteende). Andelen som provat att samåka vid delavstämningen år 2006 var ungefär det samma (5 %).

De som har provat att samåka har gjort det ett flertal gånger och endast några få har svarat att de endast gjort det en gång, se Tabell 3.11. Att endast några få personer uppgett att de endast samåkt en gång pekar mot att de som provar att samåka är nöjda och fortsätter att samåka ett flertal gånger till. Data är hämtad från webb- och e-mailenkäten och är uppräknat till att gälla för hela anslutningsgruppen.

Tabell 3.11 Antal personer som har provat att samåka. Resultaten är uppräknade till hela anslutningsgruppen. $N_{Totalt}=9$, $N_{Eskilstuna\ k.}=3$, $N_{Uppsala\ k.}=0$, $N_{Uppsala\ l.}=2$, $N_{Örebro\ k.}=0$, $N_{Örebro\ l.}=4$.

Antal personer som samåkt				
	Ja, mer än 10 ggr	Ja, 2-9 ggr	Ja, en gång	Totalt
Eskilstuna kommun	5	0	2	7
Uppsala kommun	0	0	0	0
Uppsala landsting	5	0	0	5
Örebro kommun	0	0	0	0
Örebro landsting	9	0	0	9
<i>Totalt</i>	<i>19</i>	<i>0</i>	<i>2</i>	<i>21</i>

3.7 Åsikt om samåkning

Samtliga som provat att samåka med någon är nöjda med detta, d v s de har svarat att det varit mycket bra alternativt bra att samåka med rekommenderad person. Detta stämmer väl överens med att nästintill alla har samåkt flera gånger vilket troligen inte skulle ha varit fallet om man inte uppskattat att samåka.

Detta innebär att bland alla som provat att samåka är det 100 % som är nöjda med detta (SUMO-nivå G, Nöjdhet med erbjudande).

3.8 Antal som samåker regelbundet

Antalet som svarat att de samåker regelbundet (dvs SUMO-nivå H, Permanent individuellt beteende), vilket vi bedömer uppgå till minst en dag per vecka, är så få att det inte går att uttala sig om effekten generellt. Nedan anges resultatet som dock ska betraktas med stor försiktighet på grund av det lilla antalet personer.

Samåkningsfrekvens

Det totala antalet personer som samåkt mer än tio gånger uppgår till 19 personer men det är endast nio personer som samåker regelbundet, det vill säga minst en dag per vecka, och ytterligare två personer som samåker mer sällan än en gång per vecka. Dessa antal är dock högst osäkra eftersom de grundar sig på svar från de endast fem personer som i webb- och e-mailenkäten angett att de samåker minst en dag per vecka (1 person varje dag, 2 personer 2-4 dagar i veckan och 1 person en dag per vecka) och en person som samåker mer sällan. Innan anslutning till samåkningstjänsten var det endast en av de fem personerna som svarade att de samåkte. Den personen angav att den då samåkte färre än en dag per vecka. Målet om minst 450 permanenta samåkare är således inte ens i närheten av att uppnås.

Detta innebär att i genomsnitt bland alla anslutna är det endast 2 % som samåker minst en dag per vecka, det vill säga som kan räknas som permanenta samåkare (SUMO-nivå H, Permanent individuellt beteende). Motsvarande siffra vid delavstämningen år 2006 var 5 %. Även om andelen anslutna som provat att samåka är i stort sett den samma 2007 som 2006 så är det således endast hälften så stor andel som samåker regelbundet 2007 jämfört med 2006. Antalet samåkare är dock egentligen för litet för att kunna uttala sig i så generella termer och skillnaden är inte statistiskt säkerställd.

En alternativ beräkning av antalet permanenta samåkare kan göras med ledning av det antal personer som enligt Svensk Samåkningstjänst fått förslag på någon att samåka med. Detta antal uppgår till ungefär hälften av de anslutna istället för de 16 % som enkätundersökningarna visar. Om vi utgår från detta antal och använder samma andel faktiska samåkare av dem som fått förslag på samåkare som i enkätundersökningen ger det att antalet samåkare skulle uppgå till 27 personer, eller cirka 5 % av samtliga anslutna.

3.9 Beräknade effekter

Denna utvärdering var tänkt att visa på vinster i form av minskade koldioxidutsläpp och ett minskat behov av parkeringsplatser (SUMO-nivå I, Effekter) vid samåkning istället för ensamåkning i bil. Därtill kommer mer svår-

mätbara effekter i form av t ex minskade trängsel, ökad trafiksäkerhet, ökad tillgänglighet och ekonomiska besparingar för dem som samåker.

Med tanke på att det är få personer som uppger att de börjat samåka är det svårt att dra några generella slutsatser och utvärdera de faktiska vinsterna. Om vi räknar upp de erhållna svaren till samåkare i hela anslutningsgruppen uppgår minskningen av koldioxid till cirka 9 ton per år, eller cirka 1 ton per regelbunden samåkare och år. Dessa svar grundar sig på en beräkning av miljöeffekten från de fyra personer som samåker regelbundet, vilken beräknas uppgå till cirka 4 ton. Den sannolika siffran för hela anslutningsgruppen ligger troligen någonstans mellan 4 och 9 ton per år, men osäkerheten i uppskattningen är stor på grund av det lilla antalet samåkare. Vid avstämningen år 2006 beräknades koldioxidminskningen på motsvarande sätt till 16 ton, där den troliga siffran sannolikt ligger någonstans mellan 9 och 16 ton.

Miljöeffekten har beräknats med ledning av samåkningsfrekvens före anslutningen till samåknings tjänsten, samåkningsfrekvens vid avstämningen våren 2006 respektive hösten 2007 och det genomsnittliga avståndet till arbetet.

Vid utvärderingen 2006 gjordes en uppskattning att samåkandet medfört ett minskat behov av 5 parkeringsplatser, motsvarande en yta på cirka 100 kvm. Denna effekt är ännu mindre år 2007 och grovt skattat innebär de erhållna svaren uppräknat till hela anslutningsgruppen ett minskat parkeringsplatsbehov på 2-3 platser.

3.10 Yttre och personrelaterade faktorer

De erhållna effekterna kan delvis bero på andra förändringar i samhället eller på förändringar i anslutningsgruppen, SUMO-nivå Y och P, Yttre faktorer och Personrelaterade faktorer.

Yttre faktorer

Under samåkningsprojektets första år kan vi konstatera att bensinpriset har ökat något vilket bör ha påverkat samåkningsintresset i positiv riktning. Under samåkningsprojektets andra år kan ingen tydlig prisökning konstateras, däremot har variationerna varit stora. Bensinpriset bedöms dock inte ha påverkat intresset för samåkning i någon högre utsträckning under projektets andra år. Tillgången till parkeringsplatser har varit konstant hos samtliga tre aktörer, däremot har parkeringsavgiften höjts på några av Uppsala läns landstings parkeringsplatser i januari 2007, vilket borde ha påverkat intresset för samåkning i positiv riktning.

Personrelaterade faktorer

Det finns inga större säkra skillnader mellan utvärderingen våren 2006 och den hösten 2007 avseende de personrelaterade faktorerna. Våren 2006 var cirka en tredjedel män och två tredjedelar kvinnor. Därefter är det främst kvinnor som anslutit sig och hösten 2007 hade könsfördelningen förändrats

till att bestå av drygt en fjärdedel män och knappt tre fjärdedelar kvinnor. Våren 2006 var andelen personer i åldersgruppen 30-39 år något större samtidigt som andelen personer i åldersgruppen 60-70 år var något mindre jämfört med åldersfördelningarna hösten 2007.

3.11 Sammanfattning av indikatorer

En sammanfattning av indikatorerna enligt SUMO redovisas i Tabell 3.12.

Tabell 3.12 Indikatorer och resultat på SUMO-nivåerna, mars 2006 och oktober 2007. Resultaten baseras på enkätsvar uppräknade till hela anslutningsgruppen, vilket sannolikt är en liten över-skattning av de faktiska andelarna och antalen.

Nivå	Indikator	Avstämning 2006 ¹	Avstämning 2007 ²
Y	Yttre faktorer	Lokalisering Parkeringsavgift Bensinpris	Ingen förändring Ingen förändring Viss ökning
P	Personrel. faktorer	Kön, Ålder	Ej studerat detta år Ingen säkerställd skillnad
Tjänster			
A	Nyttiga prestationer	Antal presumtiva anv. per ort Eskilstuna: 7 700 (51 %) Uppsala: 23 000 (153 %) ¹ Örebro: 14 500 (97 %) Antal presumtiva anv. totalt Totalt: 45 300 (100 %) ¹	Eskilstuna: 7 700 (51 %) Uppsala: 25 900 (173 %) ¹ Örebro: 14 500 (97 %) Totalt: 48 100 (107 %) ¹
		Antal möten	55 möten
		Antal utdelade info-broschyrer/lappar	10.000 info-broschyrer/lappar
		Antal artiklar i media	24 artiklar i extern media 21 artiklar i intern media
		Antal kontaktade företag	12 företag
		Övriga aktiviteter	28 övriga aktiviteter
B	Kännedom	Andel anställda som känner till samäkningstjänsten	Ungefär 50 %
C	Användning	Antal/andel anställda som anslutit sig Antal/andel anslutna som har fått träff	369 personer, 27 % 55 personer, 15 %
D	Nöjdhet	Antal/andel anslutna som är nöjda med samäkningstjänsten	50 % nöjda m. registr. funktion 90 % nöjda m. arbetsgiv. anslutn.
			34 % tycker SST fungerar bra 46 % nöjda m. registr. funktion 82 % nöjda m. arbetsgiv. anslutn.
Erbjudande			
E	Acceptans	Antal/andel anslutna som kontaktat en samåkare	27 personer, 7 %
F	Exp. ind. beteende	Antal/andel anslutna som provat att samåka minst en gång	17 personer, 5 %
G	Nöjdhet	Andel av dem som provat att samåka som är nöjda med att samåka	21 personer, 100 %
Effekter			
H	Permanent individuellt beteende	Antal/andel anslutna som samåker minst 1dag/vecka (regelbundna användare)	17 personer, 5 %
I	System-effekter	Ton CO2	16 ton
			9 ton

¹ Erhållna svar uppräknat till att gälla för hela anslutningsgruppen i mars 2006 (369 personer).

² Erhållna svar uppräknat till att gälla för hela anslutningsgruppen 31 december 2007 (518 personer).

4. Måluppfyllelse

4.1 Måluppfyllelse

Redan våren 2006 uppfylldes det totala målet om minst 45 000 presumtiva användare i de tre orterna. Projektmalet om minst 15 000 presumtiva användare för respektive ort är uppfyllt eller så gott som uppfyllt för både Uppsala och Örebro. I Eskilstuna däremot skulle antalet presumtiva användare behöva fördubblas för att uppnå målsättningen.

Målet om att 1350 anställda ska ansluta sig till samåknings-tjänsten har bara uppnåtts till 38 %.

Målet om att minst 90 % av de anslutna ska vara nöjda med samåknings-tjänsten har vi ingen entydig indikator på. Enbart en tredjedel av de anslutna ger tjänsten som helhet omdömet bra eller mycket bra. Knappt hälften tycker att registreringen fungerar bra. Ungefär 80 % av de anslutna som svarat på enkäten är nöjda med att arbetsgivaren är ansluten till samåknings-tjänsten. Nöjdheten med samåknings-tjänstens funktioner är lägre.

Målet om att minst 450 anslutna ska samåka minst en dag per vecka är långt ifrån uppfyllt. Endast 9 personer samåker minst en dag per vecka, vilket är lägre än 2006. Antalet är uppräknat till att gälla hela anslutningsgruppen, vilket sannolikt är en överskattning av det faktiska antalet. Osäkerheterna i resultatet är dock stora på grund av ett litet antal samåkare. En sammanställning av måluppfyllelsen visas i Tabell 4.1.

Tabell 4.1 Målsättning, delavstämning 2006 och slutavstämning 2007 för utvalda SUMO-nivåer.

SUMO-nivå	Mål år 2008	Delavstämning 2006		Slutavstämning 2007	
A Nyttiga prestationer	15 000 presumtiva användare per ort 45 000 presumtiva användare totalt	Eskilstuna: 7 700 Uppsala: 23 000 Örebro: 14 500 Totalt: 45 200	51 % 153 % 97 % 100 %	Eskilstuna: 7 700 Uppsala: 25 900 Örebro: 14 500 Totalt: 48.100	51 % 173 % 97 % 107 %
C Användning av tjänst	1 350 anslutna till samåknings-tjänsten	369 st		518 st	38 %
D Nöjdhet med tjänst	90 % av de anslutna ska vara nöjda med samåknings-tjänsten	50 % nöjda med registreringsfunktionen 90 % nöjda med arbetsgiv. anslutning	50 % 90 %	34 % tycker SST fungerar bra 46 % nöjda med registreringsfunktionen 82 % nöjda med arbetsgiv. anslutning	34 % 46 % 82 %
H Permanent individuellt beteende	450 anslutna ska samåka minst en dag per vecka	17 ¹ st	5 %	9 ¹ st	2 %

¹uppräknat till hela anslutningsgruppen, d v s sannolikt en liten överskattning av det faktiska antalet

Slutsatser

”Vad var det vi sa...” kommer många att säga... Efter ett par års arbete med projektet ”Samåkning vid arbetspendling i Mälardalsregionen”, kallat ”samåkningsprojektet” och genomförd utvärdering, kan vi definitivt konstatera det är svårt att få till ett lyckat samåkningsprojekt.

Få utvärderingar gjorda av samåkningsprojekt

Bakgrunden till det aktuella projektet är att det bedrivits ett antal projekt i Sverige som syftar till att uppmuntra till samåkning vid arbetspendling. Många av projekten har varit knutna till en enskild arbetsplats med olika varianter på stöd och uppmuntran till samåkare att hitta varandra. En vanlig slutsats är att det är svårt att få till lyckade samåkningsprojekt. Samtidigt vet vi att samåkning sker. Det bedömdes därmed vara intressant att se om det går att sprida samåkning till en större målgrupp genom ett mer organiserat arbete, i detta fall genom att ansluta flera större arbetsplatser i ett större geografisk område till ett datorbaserat samåkningssystem som matchar personer som söker samåkningspartners och marknadsföring av samåkningssystemet på den aktuella arbetsplatsen. Ett sådant system är Svensk Samåkningstjänst som används av ett flertal företag, kommuner och landsting. Några utvärderingar av de faktiska effekterna av Samåkningstjänsten i form av nya samåkare hade inte heller gjorts vilket gjorde en samlad utvärdering av detta intressant.

Liten effekt

Efter avslutad utvärdering av samåkningsprojektet kan vi konstatera att såväl antal anslutna till samåkningstjänsten som antalet som faktiskt samåker är betydligt mindre än förväntat. Tanken med samåkningsprojektet var god, d v s att ta ett samlat grepp om samåkning i en region och att få många aktörer att ansluta sig till samma matchningssystem, men ansatsen visade sig ge en mycket liten effekt.

Vi kan också konstatera att delavstämningen som gjordes år 2006, d v s ungefär ett år efter projektstarten, visar på ett bättre resultat än vad slutavstämningen år 2007 gör, trots att antalet anslutna har ökat. Vid delavstämningen år 2006, d v s ungefär ett år efter starten av projektet ”Samåkning vid arbetspendling” var det ungefär 5 % av de anslutna som samåkte regelbundet, d v s minst en dag i veckan. Denna andel är efter två års projekttid enbart 2 % vilket tyder på en minskad faktisk samåkning bland de anslutna. Det faktiska antalet personer som döljer sig bakom siffrorna är dock lågt och därför bör siffrorna betraktas med stor försiktighet. Men tendensen är tydlig, effekten är liten och den har snarare avtagit än ökat under projektets andra år.

Varför så liten effekt?

Vad är då anledningen till att så liten effekt erhållits? Det enkla svaret är att det varit för få anslutna till samåkningstjänsten och att de anslutna fått för få bra förslag på någon att samåka med. Vad är då förklaringarna till detta?

Först och främst bör man ha i åtanke att på de aktuella arbetsplatserna, som uteslutande är offentliga verksamheter, är det många som går, cyklar och åker kollektivt till arbetet vilket i ett hållbarhetsperspektiv är positivt, men samtidigt ger det en mindre potential för samåkning genom färre ensambilåkare. Andelen som samåkte till arbetet innan anslutningen till samåkningstjänsten var också mycket liten, enbart 3-5 %. Förutsättningarna för samåkning är således inte särskilt goda. Det aktuella projektet har även bedrivits i en region där alternativen till samåkning inte ska underskattas, t ex en väl utbyggd kollektivtrafik.

I projektet fanns en ambition att få fler aktörer i regionen att ansluta sig till samåkningstjänsten och även om detta har skett så är det i begränsad omfattning och de tillkommande anslutna verksamheterna är alla offentliga. Detta har också en koppling till verksamhetsstrukturen i Mälardalsregionen där det är relativt få riktigt stora företag. Andra studier⁵ visar att en viktig framgångsfaktor för samåkning är att samåkarna arbetar på samma arbetsplats. Även uppgifter från Svensk Samåkningstjänst stödjer detta då man ser att det är först då antalet anslutna på en arbetsplats överstiger 100 personer som systemet ger ett hyfsat antal bra förslag på samåkare. I aktuellt samåkningsprojekt ingår förvisso större arbetsplatser inom främst landsting och kommuner men även här verksamheterna förhållandevis utspridda vilket gör att samåkningen blir mindre konkurrenskraftig. Enbart Landstinget Uppsala har mer än 100 anslutna till Svensk Samåkningstjänst men även bland dessa finns en spridning på olika orter och arbetsplatser. Det är således fortfarande för få anslutna personer i systemet för att bra förslag på samåkare ska erhållas. Slutsatsen av detta är att det är bättre att satsa på en stor aktör med verksamhet knuten till en geografisk plats än på sådana verksamheter som är mer spridda.

Generellt sett har de olika aktörerna gjort förhållandevis stora insatser i form av nedlagd tid på möten, informationsträffar, informationsmaterial etc för att locka fler anställda att ansluta sig till samåkningstjänsten. Både vid delavstämningen 2006 och vid den slutliga avstämningen år 2007 var det ungefär hälften av de anställda hos de tre huvudaktörerna som kände till att arbetsplatsen var ansluten till samåkningstjänsten. Trots detta är det enbart cirka 1 % av de anställda på de aktuella arbetsplatserna som anslutit sig till samåkningstjänsten, vilket får tolkas som ett relativt svalt intresse för att hitta någon att samåka med på detta sätt. Variationen i kännedom är dock mycket stor hos huvudaktörerna då den varierar mellan 25 % och 70 % hos de olika aktörerna. En god kännedom om möjligheten att ansluta sig till samåknings-

⁵ Spontan samåkning – framgångsfaktorer och effekter, Trivector Traffic, rapport 2002:7 samt Samåkning i Sverige 2006, Vägverket publikation 2006:135

tjänsten är en förutsättning för att de anställda ska ansluta sig. Hur informationen sprids har också betydelse. Trots rekommendationer om mer muntlig information till de anställda efter den första delavstämningen år 2006 har även under 2007 mer kraft lagts på arbetsmöten än på möten med potentiella användare. Detta avspeglas också i att merparten av de anslutna har fått information om samåkningstjänsten via intranätet och inte via muntlig information. De anställda har således i stor utsträckning själva fått söka relevant information, vilket kan ha varit en barriär för många.

Av enkätsvaren kan vi även se att många av dem som anslutit sig till samåkningstjänsten bor så nära arbetsplatsen att samåkning inte är ett realistiskt alternativ. Hela 20 % av de anslutna bor max 10 km från arbetsplatsen och 40 % bor max 20 km från arbetsplatsen. Från andra undersökningar⁶ vet vi att avståndet mellan hemmet och arbetsplatsen bör uppgå till minst 20 km för att samåkning ska vara attraktivt. Bland de anslutna till samåkningstjänsten är det bara 60 % som uppfyller detta kriterium. Att många anslutna bor nära sin arbetsplats kan vara ett tecken på att många anslutit sig mer för att testa systemet än för att verkligen hitta någon att samåka med.

En förutsättning för att samåkning ska kunna ske är naturligtvis att de anslutna får bra förslag på någon att samåka med. Här har ett antal problem uppdagats. Enligt webb- och e-mailenkäten var det i slutet av projektiden 16 % av de anslutna som uppger att de fått förslag på någon att samåka med. Enligt statistik från Svensk Samåkningstjänst är det dock ungefär hälften av de anslutna som fått förslag på någon att samåka med. Denna skillnad kan sannolikt förklaras med att de som får förslag på någon att samåka med måste logga in på samåkningssajten för att få veta att de fått förslag på samåkare, vilket troligen betyder att många inte gjort detta och därmed inte vet att de fått förslag på samåkare. De som uppfattat att de fått förslag på samåkare är dessutom inte särskilt nöjda med de förslag de fått, vilket ytterligare förklarar att många inte valt att samåka med föreslagna samåkningspartners. Att få personer börjat samåka går således till en del att koppla till en bristfällig funktion på samåkningstjänsten.

Varför kan vi då se en tendens till försämrade resultat under projektets gång, det vill säga fler ansluta men färre som samåker? Anledningen till detta kan vara att en del av de anslutna anslöt sig i ett tidigt skede mest för att testa systemet och därefter inte har sökt samåkningspartner eller uppdaterat sina uppgifter om när och hur man vill resa. Det finns också en tendens till att de anslutna är mindre nöjda med de förslag på samåkare de fick vid avstämningen år 2007 än vid avstämningen år 2006, vilket gör att färre verkligen samåker. Det finns också en risk för att anslutna som har hittat någon att samåka med går ur systemet och sköter samåkningen per telefon. Vi har dock inte kunnat erhålla några uppgifter kring detta av Svensk Samåkningstjänst och därför vet vi inte hur relevant det är i det aktuella projektet.

⁶ Spontan samåkning – framgångsfaktorer och effekter, Trivector Traffic, rapport 2002:7 samt Samåkning i Sverige 2006, Vägverket publikation 2006:135

Betydelsen av en bra samåkningstjänst, d v s både systemet i sig och de förslag på samåkare som det ger, ska här inte underskattas. Av utvärderingen har det framkommit mycket synpunkter på samåkningstjänsten och att det varit svårt att använda den, och detta har säkert också påverkat resultatet.

Kan vi generalisera resultaten till andra typer av samåkningstjänster och andra regioner?

Syftet med utredningen är att utvärdera effekterna av ett organiserat arbete med samåkning hos de aktörer i Mälardalsregionen som är anslutna till Svensk Samåkningstjänst. I projektet har enbart ett datorbaserat samåkningssystem, Svensk Samåkningstjänst, använts. Med ledning av erhållna resultat går det alltså inte att uttala sig om effekten av samåkning i stort, effekten för andra typer av samåkningssystem och för alla regioner, mer än att vi nu har ytterligare ett projekt som visar på svårigheterna med att få ensambilåkare att börja samåka.

Vad krävs för ett genombrott för samåkning

Vad skulle då krävas för ett verkligt genombrott för samåkning? Det mest närliggande svaret är ett kraftigt höjt bensinpris eller kraftigt höja parkeringsavgifter så att ensamåkning i bil blir betydligt mer kännbart i den egna plånboken och/eller kraftigt minskad tillgång på parkeringsplatser. Först då kan man förvänta sig att samåkningens olägenheter i form av minskad flexibilitet, längre total restid och osäkerhet inför att söka okända samåkningspartners kan överbryggas. En framtida situation med mer trängsel på vägarna och möjligheter för samåkare att få kortare restid jämfört med ensambilåkare genom t ex tillåtelse att köra i busskörfält eller motsvarande, samåkningsparkeringar närmast entréerna etc, kan också ha positiv inverkan. Förändrade reseavdrag så att det blir mer lönsamt att samåka är en annan möjlig påverkande faktor.

Vad krävs för ett bättre resultat framöver hos de aktuella aktörerna?

Efter samåkningsprojektets slut kommer Vägverket att upphöra som samordnare för samåkning i Mälardalen. Det är då upp till de enskilda aktörerna att besluta om de egna fortsatta satsningarna på samåkning. Väljer aktörerna att fortsätta sin anslutning till samåkningstjänsten kommer det att krävas fortsatta stora marknadsföringsinsatser för att få fler att ansluta sig till systemet.

Det behövs också fortsatta ansträngningar för att förbättra samåkningstjänsten för att den ska bli enklare att använda. Trots genomförda förändringar av samåkningstjänstens hemsida under det andra projektåret har nöjdheten med de olika funktionerna inte förändrats nämnvärt. Många upplever fortfarande brister i användarvänligheten redan vid registreringen, men även vid ändrandet av uppgifter och bokning. Ytterligare förbättringar av samåkningstjänsten behövs således både för att få fler att ansluta sig samt att få dem som är anslutna att använda systemet mer. De som redan är anslutna till systemet bör också ägnas mer uppmärksamhet. Exempel på insatser som har

utvecklats under projektets gång är t ex nyhetsbrev till de anslutna ett antal gånger om året där de får information om hur många som är anslutna till systemet på den egna arbetsplatsen, resultat från genomförda undersökningar bland de anslutna så att de märker att deras svar varit betydelsefulla, samt annan samåkningsrelaterad information.

Avslutande ord

Samåkningsprojektet visar på svårigheten att få till ett lyckat samåkningsprojekt där ensambilister övergår till samåkning vid arbetspendling och det är därmed svårt att visa på vad som är framgångsfaktorerna för detta.

Samåkningsprojektet visar tydligt på vikten av ett väl fungerande samåkningssystem och ett väl fungerande arbete med förankring i den egna organisationen med därpå följande marknadsföring av samåkningssystemet på den aktuella arbetsplatsen. Med lärdom från genomförd utvärdering bedöms följande kriterier vara speciellt betydelsefulla för att lyckas med samåkningsprojekt:

- ett bra och användarvänligt samåkningssystem,
- en stor arbetsplats med många anställda på samma geografiska plats,
- stor andel anställda med ungefär samma arbetstider,
- hög andel bilåkning i utgångsläget,
- dåliga allmänna kommunikationer,
- brist på, eller dyra, parkeringsplatser,
- stora marknadsföringsinsatser på arbetsplatsen.

Avslutningsvis kan vi konstatera att samåkning sker dagligen runt om i Sverige och det är en viktig effektivisering av användningen av vägtransportsystemet. Från andra studier vet vi att många samåker med kollegor och familjemedlemmar till arbete och skola, vilket bland annat går att se genom ett stort antal parkerade bilar på de samåkningsparkeringar som finns i många städers ytterområden och vid större trafikplatser. Eftersom vi sannolikt står inför en kommande kraftig bensinsprishöjning och en allt större klimatmedvetenhet hos enskilda individer kan man vänta sig att intresset för samåkning kommer att öka framöver. Om datoriserade system för att stödja denna samåkning skall bli lyckosamma krävs en stor lyhördhet för hur användarna vill att dessa system skall fungera.

Bilaga 1

Samåkning vid arbetspendling, lägesrapport oktober 2007

SUMO Samåkning vid arbetspendling Lägesrapport oktober 07

Uppgifter samtliga anslutna organisationer i Mälardalsregionen

Målet om 45 000 potentiella användare är uppnått, antalet potentiella användare uppgår idag till 45 688. Antalet anslutna var efter september månad 2007 uppe i 514 stycken, vilket utgör 38 % av målet om 1350 anslutna.

Kännedom: Andel anställda som har kännedom om samåkningstjänsten ligger mellan 40 och 50 %. Eskilstuna ligger högre men baseras på endast 23 svar. Då datainsamlingen skett via intranätsfråga är troligen den verkliga siffran något lägre.

Träff: Statistik från Svensk Samåkningstjänst visar att 49 % (252 personer) av de anslutna har fått minst en bra träff i systemet sedan anslutningsdagen. Under oktober har sex personer fått minst en träff.

Tittat på kontaktuppgift: Sedan januari 2007 är det 8 % (43 personer) av de anslutna som tittat på någon annan användares kontaktuppgifter utan att ha bokat via hemsidan. Under aktuell månad har sju personer tittat på någon annan användares kontaktuppgifter.

Bokat: 12 % (59 personer) av de anslutna har bokat minst en resa via SST (genom att använda ”boka-knappen”), vilket framgår av statistiken från SST. Under oktober månad har dock ingen person bokat en resa.

Sammanfattningsvis: Oktober var en av de bättre månaderna på länge. Aktiviteten i Uppsala var stor och antalet anslutna ökade med tolv personer samtidigt som sex personer fick träff.

SUMO-nivå		Mål	Dec 2005	Okt 2007*	Enkät 2006
A	Nyttiga prestationer	Anställda vid anslutna organisationer			
	Anställda				
		Örebro kommun	10103	10103	
		Örebro landsting	4500	4500	
		Eskilstuna kommun	7685	7685	
		Uppsala läns landsting	11000	11000	
		Uppsala kommun	12000	12000	
		Statens Veterinärmedicinska Anstalt	400	400	
		Summa	45000	45688	45688
		Andel av målet		102%	102%
	Aktiviteter	Se resp aktörs Excel-fil			
B	Kännedom	Andel anställda som känner till samåkningstjänsten			
		Örebro kommun (511 svar)			42%
		Örebro landsting			
		Eskilstuna kommun (23 svar)			76%
		Uppsala läns landsting (1703 svar)			49%
		Uppsala kommun			
	Statens Veterinärmedicinska Anstalt				
	Summa			40-50%	
C	Användning	Antal anslutna			
	Anslutna	Mål	Dec 2005	Okt 2007*	Enkät 2006
		Örebro kommun	57	77	
		Örebro landsting	42	74	
		Eskilstuna kommun	19	62	
		Uppsala läns landsting	123	203	
		Uppsala kommun	49	88	
		Statens Veterinärmedicinska Anstalt	10	10	
		Summa	1350	300	514
		Andel av målet		22%	38%

Träff i systemet		Antal anslutna som fått träff, sedan anslutningsdagen	Dec 2005*	Okt 2007*	Enkät 2006
Sedan anslutningsdag	Örebro kommun		14	45	11
	Örebro läns landsting		8	30	2
	Eskilstuna kommun		2	14	2
	Uppsala läns landsting		62	116	24
	Uppsala kommun		12	44	16
	Statens Veterinärmedicinska Anstalt		3	3	
	Summa		101	252	55
	Andel av anslutna		34%	49%	15%
Senaste månaden	Antal anslutna som fått träff, senaste månaden		Dec 2005*	Okt 2007*	Enkät 2006
	Örebro kommun		0	0	
	Örebro läns landsting		2	0	
	Eskilstuna kommun		0	0	
	Uppsala läns landsting		3	5	
	Uppsala kommun		2	1	
	Statens Veterinärmedicinska Anstalt		2	-	
Summa		9	6		
	Andel av anslutna		2%	1%	
Tittat på kontaktuppgifter	Antal anslutna som tittat på kontaktuppgifter, sedan jan 2007			Okt 2007*	
	Örebro kommun			7	
	Örebro läns landsting			8	
	Eskilstuna kommun			4	
	Uppsala läns landsting			16	
	Uppsala kommun			6	
	Statens Veterinärmedicinska Anstalt			2	
Summa			43		
	Andel av anslutna		8%		
Senaste månaden	Antal anslutna som tittat på kontaktuppgifter, senaste månaden			Okt 2007*	
	Örebro kommun			1	
	Örebro läns landsting			0	
	Eskilstuna kommun			0	
	Uppsala läns landsting			5	
	Uppsala kommun			1	
	Statens Veterinärmedicinska Anstalt			-	
Summa			7		
	Andel av anslutna		1%		
Bokat resa via SST	Antal anslutna som bokat, sedan anslutningsdagen		Dec 2005*	Okt 2007*	Enkät 2006
	Örebro kommun		4	13	0
	Örebro läns landsting		1	5	1
	Eskilstuna kommun		0	2	2
	Uppsala läns landsting		7	31	16
	Uppsala kommun		3	8	9
	Statens Veterinärmedicinska Anstalt		0	0	
Summa		15	59	27	
	Andel av anslutna		5%	12%	7%
Senaste månaden	Antal anslutna som bokat, senaste månaden		Dec 2005*	Okt 2007*	Enkät 2006
	Örebro kommun		0	0	
	Örebro läns landsting		1	0	
	Eskilstuna kommun		0	0	
	Uppsala läns landsting		2	0	
	Uppsala kommun		2	0	
	Statens Veterinärmedicinska Anstalt		0	-	
Summa		5	0		
	Andel av anslutna		2%	0%	

*Referensvärdet för Örebro läns landsting och Uppsala kommun gäller för januari 2006 och referensvärdet för SVA gäller för april 2007

Bilaga 2

Aktörernas insatser

I bilagan redovisas vilka insatser aktörerna gjort från projektets start våren 2005 till och med oktober 2007 för att sprida kunskapen och användandet av samåknings tjänsten.

Möten med olika aktörer från projektet start till och med oktober 2007.

Aktör	Antal möten	Summa deltagare (totalt)	Typ av möte	Datum
Eskilstuna kommun	1	2	Utbildning i samåknings tjänst Internettjänst	Januari 2006
	2	5	Överlämning av projektet från Lars Wiklund till Ann Segelborg samt möte med Birgit Sievers från SST	Februari 2006
	2	11	Möte med Vägverket för information och anslutning till projektet	Februari 2006
	2	2	Interna möten om informationskanaler inom kommunen samt om intranätet	Februari 2006
	1	3	Möte om anläggande av samåkningsparkeringar i Eskilstuna med Vägverket och kommunen.	Februari 2006
	3	6	Tre möten för att ta fram logga för samåkningsprojektet, träff med tryckeri, samt förberedelser inför utskick till företag	Mars 2006
	10	22	Div interna möten för att ta fram informationsmaterial, samåkningslogga, träffa informatörer, planera samåkningsp-platser mm	April 2006
	2	4	Möten för ev införande av samåkningsp-platser	Maj 2006
	2	4	Interna möten, förberedelser för utskick till företag om samåkning	Maj 2006
	1	2	Möte med medborgarkontoret	Juni 2006
	1	4	Möte för ev införande av samåkningsp-platser	September 2006
	1	3	Möte/lunchseminarium med företag för att informera om samåkningsprojektet	September 2006
	Uppsala kommun	1	10	Möte med kommunens miljöinformationsgrupp
1		12	Kommunledningskontorets enhetsmöte	Oktober 2005
1		50	Kommunens planeringsberedning	Oktober 2005
1		10	Miljöinformatörer	Februari 2006
1		20	Information på stan	September 2006
Uppsala läns landsting	4	8	Möte med Uppsala kommun inför och under starten av samåkningsprojektet	Före starten och under september 2005
	1	2	Internt planeringsmöte för kampanj i februari	November 2005
	1	2	Möte med IT-kommunen för bland annat planering inför 1-årsjubileumet	April 2006
	1	2	Möte bland annat för planering inför 1-årsjubileumet	Maj 2006
	1	2	Avstämningmöte med kommunen inför sommaren	Juni 2006

	1	3	Avstämning mellan landsting och kommun inför 1-årsjubileum	Augusti 2006
	1	2	Möte med Uppsala kommun, planering inför hösten samt utvärdering av utskick	September 2006
	1	2	Kort planeringsmöte med Uppsala kommun	November 2006
	1	2	Möte med Uppsala kommun, planering av vårtermin	Januari 2007
	1	2	Möte med Uppsala kommun angående brevutskick	Februari 2007
	1	3	Möte med Uppsala kommun och SLU	Juni 2007
	1	2	Telefonmöte med SLU angående samarbete	Augusti 2007
	1	3	Möte med Uppsala kommun och SLU, planering av info i oktober	September 2007
	1	4	Möte landsting+kommun+SLU+SVA om höstens aktiviteter	Oktober 2007
Örebro kommun	8	35	Möten med interna projektgruppen	Februari till maj 2005
	2	14	Telefonmöte med centrala styrgruppen	Mars och april 2005
	1	3	Möte med Vägverket	Mars 2005
	1	8	Presentation för miljögrupp i Örebro läns landsting	Maj 2005
	1	4	Möte med interna projektgruppen	Oktober 2005
	1	5	Möte med interna projektgruppen	December 2005
	1	5	Möte med interna projektgruppen	Januari 2006
	1	5	Möte med interna projektgruppen	Mars 2006
	1	2	Möte med länsstyrelsen	Mars 2006
	1	6	Möte med interna projektgruppen	April 2006
	1	2	Planering av interninformation	Oktober 2006
	1	2	Möte med Örebro Läns Landsting	Oktober 2006
	1	2	Möte med TRIPP	Mars 2007
	1	3	Möte med projektledningsgruppen	Mars 2007
	2	12	Möte med interna projektgruppen	April 2007
	2	9	Möte med interna projektgruppen	Maj 2007
	1	3	Styrgruppsmöte	Maj 2007
	1	6	Möte med interna projektgruppen	Juni 2007
	1	2	Möte med Ekonomistöd	Juni 2007
	1	3	Möte med enheten för hållbara transporter	Juni 2007
	1	3	Möte med styrgruppen	Juni 2007
	1	6	Möte med programberedning (politisk presentation)	Juni 2007
	1	2	Möte med Informatör	Juni 2007
	1	6	Möte med projektledningsgruppen	Augusti 2007
	1	3	Möte med enheten för hållbara transporter	Augusti 2007
	1	2	Möte med styrgruppsordförande	Augusti 2007
	1	7	Möte med Kultur och medborgarechefer	September 2007
	1	5	Möte med konsult och enheten	September 2007
	1	2	Möte med representant för Kultur och medborgare	September 2007
	2	12	Styrgruppsmöten	September 2007
	1	2	Möte med Informatör	September 2007

	1	20	Nämndmöte	September 2007
	1	50	Presentation för stadsbyggnad	September 2007
	4	19	Möten med förvaltningar	Oktober 2007
	1	2	Möte med styrgruppsordförande	Oktober 2007
	1	5	Möte med programberedningen	Oktober 2007
	1	5	Möte med projektledningsgruppen	Oktober 2007
	1	5	Möte med konsult	Oktober 2007
Örebro läns landsting	Inga upp- gifter	Inga uppgif- ter	Inga uppgifter	Inga uppgifter
<i>Totalt</i>	<i>103</i>	<i>496</i>		

Utdelad/utskickad information samt lappade bilar från projektet start till och med okt 2007.

Aktör	Tillfällen	Antal broschy- rer/lappar	Typ av information	Datum
Eskilstuna kommun	1	450	Affischer med information om samåknings tjänsten på kommunala anslagstavlor.	April 2006
	3	210	Inbjudningskort om lunchseminarium till politiker, informatörer och till näringslivssekreterare för utdelning till företag.	April 2006
	1	150	Mobilitetsvecka vid två av de största arbetsplatserna	September 2006
	1	70	Lappade bilar	September 2006
	1	Okänt	Utskick av info samt samåkningsgåvor till miljöombud	November 2006
	1	2	Skickat ut inf material till 2 kommunala avd	December 2006
	1	1	Inf material utskickat till nyanställd	December 2006
	1	50	Julklapp till alla registrerade samåkare	December 2006
	6	815	Lappade bilar	Februari 2007
	4	300	Inf material utdelat vid entréer till kom. arbetsplatser	Februari 2007
	Uppsala kommun	3	2 800	Broschyrer till kommunens informatörer, miljöombud, Kommuninformationen och under trafikantveckan
1		10	Utdelning av broschyrer på Miljö- och teknikmässa	November 2005
1		50	Broschyrer i Kommunhälsans reception	December 2005
2		550	Utskick till miljöinformatörer och övriga informatörer	Februari 2006
1		Okänt	Brev med info och penna till boende i utvalda orter	Augusti 2006
Uppsala läns landsting	3	2 720	Broschyrer till miljöombud, landstingsinformatörer, Friskhuset, personmatsal, informationsrum och receptionen	Augusti 2005
	1	700	Lappade bilar med informationsmaterial om samåknings tjänsten	September 2005
	1	250	Lappade bilar med informationsmaterial om samåknings tjänsten	November 2005
	2	1 600	Ny informationsfolder till miljöombud och alla ledamöterna i fullmäktige	Februari 2006
	1	50	Utdelande av informationsfolder på arrangemang vid miljöcertifiering av landstinget	Mars 2006
	1	350	Lappade bilar med informationsmaterial om samåknings tjänsten	Mars 2006
	2	200	Utdelning av broschyrer på personalens dagar	Augusti 2006
	1	215	Utskick av motiverande brev med information och penna	Augusti 2006
	1	812	Utskick av info och penna till anställda i utvalda omr.	April 2007
	Örebro kommun	1	300	Lappade bilar med informationsmaterial om samåknings tjänsten
1		800	Resvanenekäter med information om samåkning	Juni 2007
Örebro läns landsting	Inga uppg.	Inga uppg.	Inga uppgifter	Inga uppgifter
Totalt	43	13 455		

Utrymme i media till och med okt 2007.

Aktör	Tillfällen	Media	Typ av information	Datum
Eskilstuna kommun	2	Intranätet	Information om samåknings tjänsten	Februari och mars 2006
	1	Intranätet	Veckans fråga på intranätet om personerna kunde tänkta sig att samåka, 266 svar.	Mars 2006
	1	Eskilstuna kuriren	Reportage om samåkning, helsida samt på framsidan.	13 mars 2006
	1	Eskilstuna kurirens hemsida	Veckans fråga handlade om samåkning	v. 11 mars 2006
	1	Intranätet	Information om samåknings tjänsten och kampanj för att locka fler samåkare	April 2006
	2	Internet och Eskilstuna kuriren	Två notiser om lunchseminariet	Maj 2006
	2	Eskilstuna kuriren och Folket	Artikel om aktivitet kring samåkning	September 2006
	1	Intranät	Presentation av vinnare i slogantävling	September 2006
Uppsala kommun	1	Presskonferens	Presskonferens för radio och press angående samåkning	Augusti 2005
	1	Intranätet	Information om samåkningsprojekt	Augusti 2005
	1	Insidan	Information om samåkningsprojekt	September 2005
	1	Uppsala 1	Artikel om samåkning i Uppsala 1	Oktober 2005
	1	Intranätet	Annons på kommunens intranät	December 2005
	1	Insidan	Nyhet på Insidan	Februari 2006
	1	Interntidning	Artikel i interntidningen LEO	Mars 2006
Uppsala läns landsting	1	Personaltidning	Lång notis om samåkningsprojektet	Juni 2005
	1	Intranätet	Veckans fråga på intranätet om personerna kunde tänkta sig att samåka	Juni 2005
	1	Uppsala tidning	Intervju med kommunalråd	Augusti 2005
	1	Radio Uppsala	Inslag i nyhetssändning	Augusti 2005
	1	Presskonferens	Presskonferens med politiker, tjänstemän och media	Augusti 2005
	1	Uppsala tidning	Artikel om samåkning, nästan en helsida	Augusti 2005
	2	Intranätet	Information om samåkningsprojektet	September 2005
	1	Uppsala tidning	Insändare om samåkning	September 2005
	1	Upptinget	Notis om startläget för samåkningsprojektet	September 2005
	1	Personaltidning	Kort beskrivning av projektet	September 2005
	1	Uppsala tidning	Insändare om samåkning	Oktober 2005
	1	Uppsala	Kort artikel om samåkning	Oktober 2005

		tidning		
	1	Intranätet	Uppmaning om att samåkarna ska höra av sig	Oktober 2005
	1	Intranätet	Information om första året med samåkning och kampanj för att locka fler samåkare	Februari 2006
	1	Personaltidningen	Artikel om samåkning, en helsida	Februari 2006
	1	Personaltidningen	Annons om samåkningstjänsten	Mars 2006
	1	Personaltidningen	Notis om 1-årsjubileum och utställningen på personalens dagar	Augusti 2006
	1	Intranätet	Notis om antal boende per ort och utställningen på personalens dagar och utställningen på personalens dagar	Augusti 2006
	1	Navet	Kort notis på Navet om antal registrerade på personalen dagar	September 2006
	1	Intranätet	Grundinfo om samåkning har då och då lyfts till intranätets förstasida	Oktober 2006
	1	Navet	Info om reviderad anslagstavla på Navets anslagstavla	Februari 2007
	1	Navet	Information på Navets förstasida	Februari 2007
	1	Tidningen Uppsala	Notis om samåkningstjänsten	Oktober 2007
	1	Intranätet	Notis om nya samarbetspartner	Oktober 2007
Örebro kommun				
	1	Intranätet	Information om samåkningstjänsten	Mars 2005
	4	Örebro kuriren, Nerikes Allehanda, Radio Örebro, lokaltidning	En artikel i vardera media om samåkning	April 2005
	4	Örebro kuriren, Nerikes Allehanda, Radio Örebro, lokaltidning	En artikel i vardera media om samåkning	Juni 2005
	1	Radio Örebro	Radiointervju som sändes flertalet gånger under dagen	Oktober 2005
	1	Nerikes Allehanda	Artikel om samåkning	Februari 2006
	1	Intranätet	Information om samåkningstjänsten	Mars 2006
	1	Intranätet	Enkätfråga om kännedom om samåkningstjänsten	Maj 2006
	1	Intranätet	Information om samåkningstjänsten	Oktober 2006
	1	Nerikes Allehanda	Artikel om samåkning	Oktober 2007
Örebro läns landsting	Inga uppgifter	Inga uppgifter	Inga uppgifter	Inga uppgifter
Totalt	58			

Kontaktade företag och verksamheter till och med okt 2007.

Aktör	Antal kontakter	Antal som nåtts/antal anställda	Typ av företag eller verksamhet	Datum
Eskilstuna kommun	3	1 450	Utskick till företag om lunchseminarium om samåkning	April 2006
	1	765	Utskick/påminnelse om lunchseminariet	Maj 2006
	1	-	Sökt kontaktperson på landstinget	Augusti 2006
	1	820	Inbjudan till lunchseminarium	September 2006
Uppsala kommun	Inga kontakter	Inga kontakter	Inga kontakter	Inga kontakter
Uppsala läns landsting	1	-	Erbjudit länsstyrelsen att gå med i samåkningsprojektet	Oktober 2005
	3	400	Kontakt har tagits med Statens Veterinärmedicinska Anstalt (SVA) om ev anslutning till projektet	Januari 2007
	1	400	SVA har skrivit avtal med SST	Mars 2007
	1	2900	Kontakt har tagits med Statens Lantbruksuniversitet (SLU) om ev anslutning till projektet	Maj 2007
	1	2900	SLU har skrivit avtal med SST	Augusti 2007
Örebro kommun	3	4 500	Örebro läns landsting	Maj 2005
	2	1 300	Örebro universitet	Maj och oktober 2005
	1	630	SCB	Maj 2005
	1	Okänt	Länsstyrelsen i Örebro län	Mars 2006
Örebro läns landsting	Inga uppgifter	Inga uppgifter	Inga uppgifter	Inga uppgifter
Totalt	20	12 000		

Övriga aktiviteter till och med okt 2007.

Aktör	Antal /insatser	Antal som nåtts	Typ av aktivitet	Datum
Eskilstuna kommun	1	300	Enkät gått ut till ett urval av 300 personer (föremätning avseende resvanor)	Mars 2006
	3	Okänt	Kampanjer för att få fler att registrera sig	Mars 2006
	1	Samtliga anställda	Arbete för att få ut information på lönebeskedet i mars och september	Mars 2006
	1	207	Utskick till samtliga chefer inom kommunen att uppmuntra sina anställda att samåka	Mars 2006
	1	30	Information till alla miljöombud	Mars 2006
	1	9	Information till alla miljösamordnare	April 2006
	3	-	Ta fram olika former av reklammaterial	Maj 2006
	1	175	Påminnelse om enkätundersökningen	Maj 2006
	1	-	Skrivelse till kommunstyrelsen för samåkningsparkering	Maj 2006
	1	Okänt	Informationsbord om samåkningsprojektet på världsmiljödagen i Torshälla	Juni 2006
	1	Okänt	Rollups med information om samåkningsprojektet i stadshuset	Juni-augusti 2006
	1	Okänt	Mobilhetsvecka med samåkningsaktiviteter	September 2006
	1	Samtliga anställda	Information om samåkningsprojektet på lönebeskedet	September 2006
Uppsala kommun	1	Okänt	Utställning i Uppsala	September 2005
	1	Okänt	Utställning på Miljö- och teknikmässa	November 2005
	1	Okänt	Tävling med utlottning av första-hjälpenkuddar	Februari-mars 2005
	1	Okänt	Medarbetardagar med monter om Samåkning med möjlighet att registrera sig.	November 2006
Uppsala läns landsting	1	-	Brev till landstingets informatörer	Augusti 2005
	1	230	Brev samt två olika informationsbroschyrer till 230 miljöombud	Augusti 2005
	1	Okänt	Projektledning samt roll-ups på Stora Torget vid en bilfri dag	September 2005
	1	Samtliga anställda	Information på lönebeskedet	September 2005
	1	Samtliga anställda	Information på lönebeskedet	Oktober 2005
	1	-	Bättre placering av information av samåkning på förvaltningarnas hemsida	November 2005
	1	-	Beställt första-hjälpenkuddar till kampanj i februari	November 2005
	1	-	Information om samåkning har lagts på Akademiska sjukhusets webbsida för arbetssökande	December 2005
	1	400 (antal besökare på arrangementet)	Arrangemang vid miljöcertifiering av landstinget med miljöministern, alla miljöombud, många chefer och politiker samt mediarepresentanter. Bemannad infoskärm och foldrar till dem som ville ha	Mars 2006
	1	-	Cykelhjälmtdag på Akademiska där även broschy-	April 2006

			rer delades ut och poster visades upp	
	1	600 (uppskattning av antalet som stanna- de till vid monter)	Utställning personalens dagar	Augusti 2006
	1	Okänt	Motiverandebrev till alla miljöombud	Augusti 2006
	1	Okänt	Höstaffisch distribuerades till arbetsplatserna via landstingets miljöombud	Oktober 2007
Örebro kommun	1	300	Utskick av enkäter (föremätning avseende resva- nor)	Mars 2005
	2	Samtliga anställda	Information om samåkning på lönebeskedet	Mars och maj 2005
	1	150	Påminnelseutskick för enkätundersökningen	April 2005
	1	-	Kick-off för samåkningstjänsten	Juni 2005
	1	Samtliga anställda	Information om samåkning på lönebeskedet	Oktober 2007
	1	Okänt	Utskick av isskrapor	
	1	Okänt	Förankring av projektet i diverse möten som någon från projektgruppen deltagit i. 6-10 möten.	April 2007
	1	Okänt	Förankring av projektet i två förvaltningar	Maj 2007
	1	Okänt	Presentation av projektet i tio förvaltningar	Juni 2007
	1	Okänt	Utställning på medborgarkontoret	Augusti 2007
	1	Okänt	Arbetsplatsbesök, undersökning av möjligheter för ett med hållbart färd sätt	Augusti 2007
	1	Okänt	Utställning på medborgarkontoret	September 2007
	1	Okänt	Projektet som informationsärendet på nämnd	
Örebro läns landsting	Inga upp- gifter	Inga uppgif- ter	Inga uppgifter	Inga uppgifter
<i>Totalt</i>	<i>48</i>	<i>2401</i>		

Bilaga 3

Förslag på hur samåkningstjänsten kan göras bättre – från webbenkät 2007

Respondenterna ombads skriva in eventuella förbättringsförslag på hur samåkningstjänsten skulle kunna göras bättre. Samtliga förslag redovisas i denna bilaga, formuleringen är i vissa fall ändrad men innebörden den samma. Förbättringsförslagen är mycket grovt indelade i olika kategorier.

Funktion på samåkningstjänsten:

- Betydligt enklare system för bokning av resor, där man inte måste fylla i varje enskild dag
- Det måste bli lättare att lägga in enstaka resor utan att krångla med adress och postnummer. Om jag ska ta bilen till Jönköping på en konferens borde det räcka med att knappa in att jag ska till Jönköping.
- Frågorna passade inte för mitt boende så jag gav upp. Jag bor på landet och där finns ingen buss. Det gick inte att fylla i formuläret tyckte jag
- Förenkla bokning av resa
- Förenkla registreringen, bättre tilltalande layout på hemsidan.
- Gör det lättare att boka resor. Jag jobbar natt oregelbundet och skulle vara intresserad av att hitta samåkare genom er. Det skulle vara bättre för oss som reser längre sträckor att boka från olika orter istället för gatuadresser, för det funkar inte alls som det är nu. Varför kan man inte bara anmäla sig till ett register att man söker samåkare? Man skriver in namn och ort man åker ifrån. Som det är upplagt nu hittar inte vi långpendlare några resekompisar.
- Ändra sökalternativ så att man själv kan välja att åka hela eller delar av sträckan
- Vidga sökunderlaget, jag bor inte i stadsbebyggelse som tjänsten verkar vara utformad för
- Svårt att registrera sig (visste ej vilken bil jag hade)
- Allt för begränsat när det bara är vissa arbetsplatser anslutna. Knöligt att boka olika samåkningspunkter. Jag skulle behöva nå de i mitt geografiska område som också pendlar men som jobbar på andra arbetsplatser.
- Svårt att registrera resrutt och hållplatser. Förstår ej hur man lägger in att samåka bara en del av resa
- Nästan omöjligt att komma in! Har inte något lösenord kvar, så jag kan inte använda det. Inte heller i början tyckte jag att det gick att få ut någon bra info
- Man skulle inte behöva ange så exakt när man vill åka. Har flextid och kan därför åka litet när som helst. Skulle vilja se vilka som har planerat in att åka, för att kunna samåka lättare
- Lättare att registrera och "ta sig fram i systemet"
- Lättare att gå in på och boka/anmäla intresse. Gick in och anmälde mig sedan när jag skulle lägga upp det var det krångligt, så har det inte blivit

mer. Jag skulle kunna använda det till och från jobbet samt när jag har tjänsteresor främst till Västerås, Karlstad och Linköping

- Krångligt att registrera sig
- Kan man inte rita in färdväg på karta istället
- Jag upplever det svårt att definiera delsträcka av resvägen för att samåka
- Försökt registrera min arbetsplats ett flertal gånger utan framgång. Borde fungera med klickning på karta. Hart därför inte kunnat genomföra någon samåkning.

Synpunkter på matchning av samåkare:

- Att det ska fungera, jag vet att det är andra som åker samma väg och som anslutit sig, men det verkar inte funka.
- Ja, genom att lämna namn på alla personer på samma ort som är anslutna, eller vill samåka.
- Jag behöver fler samåkare åt Stockholmshället. Fler mötesplatser t ex Upplands Väsby. Problem med parkering där också.
- Jag bor i Örsundsbro då kan jag inte få en partner som bor i Sävja
- Lättare att hitta samåkare - närliggande adresser skulle ge träff mer än nu. Man kan ju också träffas på många olika neutrala platser där en lämnar sin bil och det är svårt att föreslå alla ev. platser när man lägger upp en profil.
- Jag undrar om det inte finns någon mer som vill samåka Enköping-Uppsala eftersom jag inte har fått något enda förslag på samåkare. Fungerar det bara i Uppsalaområdet?
- Jag tycker att man skulle kunna koppla ihop vägarna bättre jag åker igenom många små orter. Men får inga förslag på stopp över dessa, fast jag vet att det finns pendlare som bor där som är med i samåkningstjänsten
- Jag har inte varit in på ett tag men när jag var in senast så var det svårt att hitta personer att samåka med eftersom man skulle klicka i adress och tidpunkt, mitt förslag är att om man ex skriver Salabacke så kan man få upp alla alternativ som finns den dagen eftersom jag har flex så kanske jag kan anpassa mig
- Jag har inte fått några förslag på samåkning men det borde finnas fler som åker från Alunda-hället till Uppsala. Den tid man anger är kanske för exakt? Jag kan ev. anpassa min tid om jag fick veta att någon åkte lite tidigare eller lite senare. Dessutom arbetar jag olika tider olika dagar och det är svårt att ange exakt när man vill åka på ett sätt som gör att det kan matcha andra inlagda. Vore bra om man kunde kolla i en lista vilka som finns och inte bara vänta på "en träff". Går det?
- Jag fick inga träffar när jag sökte samåkare. Så en möjlighet att söka bredare än från en särskild adress vore bättre. Att t ex kunna söka från Vasastan runt sju.

Fler anslutna:

- Vi bor illa till, men genom att fler anslöt sig skulle naturligtvis möjligheterna till samåkning öka
- Tycker att det är bra, skulle bara önska att det finns flera arbetsgivare som hänger med. Tyvärr bor jag ute på landet och därifrån åker inte många till stan (i mitt fall Eskilstuna)
- Jag har ovanlig resväg så fler anslutna företag skulle ev. kunna underlätta. Idén är annars jättebra
- Få fler att ansluta sig
- Fler behöver vara med så man har några alternativ

Information:

- Bättre roligare information till alla som vill samåka
- Arbetsgivaren borde ha en stor informationskampanj för detta, särskilt nu när bensinen är så dyr. Det är jättemånga som inte känner till samåkningstjänst.
- Att vi kommer ihåg att propagera för det vid miljöutbildningar
- Att överhuvudtaget få bra information
- Bättre information. Jag har inte haft en tanke på detta på lång tid
- Mer reklam! "Mässor" där ni visar hur det fungerar
- Mer information och aktivt stöd från arbetsgivaren
- Mer info
- Jag tror på att arbetsgivare som Eskilstuna kommun skulle ge ut listor på vilka som bor i samma område även om man inte arbetar på samma enhet.

Övrigt:

- Det är ofta kvinnor som arbetar på min arbetsplats. Arbetsgraden är olika och tiderna likaså. På min arbetsplats jobbar vi över ibland o då är det svårt att få tiden att passa båda. Ett bra initiativ dock.
- Det är svårt med samåkning p g a arbetstiderna.
- Vad gör ni för veckopendlare, i mitt fall Örebro Uppsala? Kan hitta lämplig info på er hemsida
- Svårt, bor nog lite tokigt till för samåkning
- Organisera parkeringsplatser
- Om man bor på "udda" ställen som jag så verkar det vara svårt
- Länsöverskridande samarbete
- Jag har inga fördelar av Samåkningstjänsten, av att samåka men inte av själva tjänsten. Vi är två kollegor som brukar åka tillsammans och som beslutade oss för att anmäla oss till tjänsten för att se om fler ville åka samma sträcka.

Vägverket
Region Mälardalen
Box 1140, 631 80 Eskilstuna
www.vagverket.esk.se registrator.esk@vv.se
Telefon: 0771-119 119



Vägverket