

# Med stor samåkning Sju östgötar testpiloter i samåkning till jobbet

**Här ska samåknas** Samåkning lättar i unikt  
För 70 kr i månaden: **Samåkning i unikt**

Åtta åkerholm  
De tog bussen i en bil  
Samåkning



Den första oktober — nu på måndag — inleds ett projekt kallat "Sju östgötar" för samåkning till jobbet. Forsöksverksamheten sker i Stockholm, Göteborg och Norrköping. I Norrköping arbetar Forsöksverksamheten, som leds av Nordiska Institutet för samhällsplaneringssystem, ska pröva formerna för samåkning. Teletranssystemet innebär att tre specialutrustade fordon — ett i varje luffartsvekt, är utrustade med en specialutrustning som gör att de kan ta upp till sju personer i en liten bil. Den ingår i de största samåkningsprojekten i Sverige.

De deltar i projektet och ska medverka till att samåkning blir ett vanligt sätt att ta sig till jobbet. Detta innebär att de ska ta sig till jobbet på en annan väg än den vanliga. Detta innebär att de ska ta sig till jobbet på en annan väg än den vanliga. Detta innebär att de ska ta sig till jobbet på en annan väg än den vanliga.

**Samåkning till jobbet kan ändra resorna i framtiden**

**NYTT PROJEKT STARTAR I DA**

**Samåkning spar energi**

Med god musik i lurarna åker Olle Blomkvist från hemmet i Täby till jobbet på Vattenfall i Käcksta. Han deltar i ett nordiskt samåkningsprojekt — som ska spara energi i stor skala.

70 kr i månaden, vilket är avdragsfritt i deklarationen. Arbetsresorna i Sverige kostar samhällsökonomiskt 6-8 miljarder per år och förbrukar över 40 procent av den energi, som går åt till personresor. Denna energimängd motsvarar import av bensin via fem superliten klasser i 250.000-tonsklassen. I fyra bilar åker i genomsnitt fem personer, dvs endast 25 procent av kapaciteten utnyttjas.

Arbetsresorna sparar i dag för en tredjedel av den totala energiförbrukningen i Sverige. Enligt beräkningar från personresor sparar alla vagnar årligen 100 000 ton olja.

För den enskilda svensken innebär detta ett stort ekonomiskt och miljömässigt vinster. Detta innebär att de ska spara energi i stor skala.

# Samåkningsprojektet Teletrans

Projektet Teletrans – telebaserade transporter för samåkning – drivs vid Nordiska institutet för samhällsplanering och stöds med forskningsmedel av Transportforskningsdelegationen. Fordon, service, drivmedel, försäkringar och utrustning har kostnadsfritt ställts till projektets förfogande av Philipsons, Volvo, Saab, SETU, Texaco, Esso, OK, Metanolbolaget, Vattenfall, Televerket, Folksam, Bosch, Clarion, Rydin och Polygram.

## Projektet syftar till att

- kartlägga individuella, arbetstidsmässiga och institutionella förutsättningar för organiserad samåkning
- skatta underlaget i Sverige för olika former av samåkning
- belysa hur utnyttjande av tele/radiokommunikation kan underlätta samåkning
- sprida information kring samåkningsidén

## Projektets fältförsök

Under perioden 1/10-79 – 30/9-80 pågår ett demonstrationsprojekt bestående av tre samåkningspooler

– en i Stockholm vid Statens Vattenfallsverk, Räcksta: 9 personer plus reserver bosatta i Täby disponerar en Mercedesbuss – körsträcka per dag ca 55 km,

– en i Norrköping vid Luftfartsverket: 5 personer plus reserver bosatta i Linköping disponerar en Volvo 245 – körsträcka per dag ca 140 km,

– en i Göteborg vid Volvo: 8 personer plus reserver bosatta i Kungälv disponerar en förlängd Volvo 245 T – körsträcka per dag ca 95 km.

Kostnaderna för pooldeltagarna har satts till 70 kronor per månad.



För att höja komforten och attraktiviteten vid samåkning är fordonen utrustade med bilstereo, hörlurar vid varje säte, mobiltelefon samt personsökare kopplad till varje pooldeltagare.

De hittillsvarande försöken med denna form av organiserad samåkning har gett så positiva erfarenheter att försöken nu förlängs ytterligare ett år. Härvid provas också nya drivmedel. Således kommer i Stockholm en eldriven Mercedes minibus att ersätta den bensindrivna, medan den 8-sitsiga Volvobilen konverteras till metanol-drift. I Norrköping/Linköping introduceras en 5-sitsig Saab med gas-drift.

Möjligheterna att jämföra ett års bensindrif med ett års drif med andra drivmedel under i det närmaste identiska förhållanden bedöms kunna ge värdefull information för såväl den fortsatta utvecklingen av fordon och system för denna typ av resor som för den fortsatta trafikplaneringen i landet.



# Några viktiga erfarenheter från Teletransprojektet

Alla vinner på samåkning – individen (hushållet), företaget och samhället – det visar beräkningar för poolerna i Teletransprojektet.

Jämfört med om samtliga pooldeltagare i stället skulle resa med egen bil, sparar respektive pool i Stockholm, Göteborg och Norrköping/Linköping flera 10 000-tals kronor per år på att samåka.

Företagen/organisationerna å sin sida kan, om samåkning får större omfattning, minska sina investeringar i parkeringsplatser och transportytor. Arbetsplatsernas rekryteringsunderlag i hemregionen kan också vidgas genom att nya områden som idag saknar kollektiva förbindelser med arbetsplatsen ges nya "kollektiva" resmöjligheter.

Samhället slutligen gör betydande besparingar. Preliminära beräkningar för Teletrans-poolerna visar att samhället helt skulle kunna bekosta inköp, underhåll, service, skatt, försäkringar och drift av fordonen (poolmedlemmarna skulle åka gratis) och ändå "tjäna" på det. I de aktuella fallen varierar den faktiska samåkningskostnaden mellan 8 och 21 öre per personkilometer medan den samhällsekonomiska resursbesparingen av denna samåkning uppgår till mellan 12 och 27 öre per personkilometer. Jämfört med om samtliga pooldeltagare skulle resa med egen bil sparar samhället genom dessa tre samåknings-pooler i storleksordningen 70 000 kronor per år.

## Samåkning för vem, var, när och hur

### Vem

Samåkning är ett bra alternativ för dem som annars kör egen bil till jobbet en längre sträcka varje dag och kanske sitter i köer till och från arbetet, eller som tvingas åka långa omvägar med kollektiva färdmedel för att komma till jobbet. För dem som drastiskt vill sänka sina utgifter för arbetsresorna, kanske avstå från andra-bilen. För dem som vill använda restiden till något konstruktivt, t ex läsa. Kanske lyssna på musik, eller bara vila. För dem som vill ge andra i sitt hushåll möjlighet att utnyttja hushållets bil. För dem som är varsamma om miljö, energi och andra resurser.

### Var

Samåkning kompletterar andra kollektiva resmöjligheter och ger därför större fördelar där kollektiva färdmedel saknas eller ger låg service. Ofta är det svårt att färdas "på tvären" t ex mellan ytterområden i en stad eller kommun och här har samåkning sin givna plats. Att avlasta tätorternas centrala delar från alltför omfattande biltrafik betecknas också som önskvärd. Anslutningsförbindelserna till kollektivtrafikens stationer/hållplatser kan vara otillräckliga, vilket skapar förutsättningar för samåkning till terminal. Det finns dessutom många andra situationer som lämpar sig väl för samåkning.

### När

Samåkning är normalt fördelaktigt. Med stigande bensinpriser, höjda parkeringsavgifter mm förstärkes fördelarna ytterligare. För närvarande ställer sig samåkning således alltmot gynnsamt. Samåkare måste av naturliga skäl ha i stort sett samma arbetstider så att väntetider inte uppstår i anslutning till arbetstiden. Även med smärre skillnader i arbetstid kan dock samåkning fungera om väntetiden kan användas för något lämpligt ändamål t ex inköp eller bank- och postärenden.

### Hur

Samåkning kan organiseras på många sätt – privat i form av ekonomisk förening, i villa-förening, av företag/organisationer, företagarförening, av kommun/landsting eller av kollektivtrafikföretag. Förare plus åtta personer är f n det maximalt tillåtna antalet resenärer för att vanligt körkort skall gälla. Om priset för deltagande sätts till självkostnadspris och deltagande förbehålls en begränsad grupp, strider samåkning inte mot yrkestrafiklagen. Kostnaderna får i vanlig ordning dras av i deklarationen. Lämpliga fordon är såväl personbilar som minibussar.

## Visste du att...

- arbetsresorna svarar för mellan 1/4 och 1/3 av det totala inrikes persontransportarbetet i Sverige
- arbetsresorna förbrukar mellan 30% och 40% av energittaget för inrikes persontransporter
- arbetsresorna står för en betydande del av transportsektorns emissioner (avgaser mm)
- arbetsresorna är dimensionerande för trafikapparaten i tätorterna
- personbilen dominerar arbetsresorna med drygt 2/3 av antalet personkilometer
- belägningsgraden vid arbetsresorna i personbil har beräknats till 1,2–1,3
- energiförbrukning, emissioner och utrymmeskrav per personkilometer är väsentligt högre vid arbetsresor i personbil än vid huvuddelen av övriga persontransporter

## Nordplan

Nordiska institutet  
för samhällsplanering  
Skeppsholmen  
111 49 Stockholm  
Tel: 08/20 41 82

## TFD

Transportforsknings-  
delegationen  
Sveavägen 166, 14 tr  
113 46 Stockholm  
Tel: 08/16 04 20