



# **DOKUMENTATION** AV KONFERENSEN INNOVATIVA KOLLEKTIVTRAFIK- LÖSNINGAR PÅ LANDSBYGDEN.

LÅNGSHYTTANS FOLKETS HUS

**24–25 NOVEMBER 2017.**

Arrangörer: Hela Sverige ska leva  
Dalarna, Hedemora kommun och  
Älvdalens kommun.

Finansiär: Länsstyrelsen Dalarna.



Glatt mingel. Foto: Ylva Lundkvist Fridh

## DAG ETT. INTRODUKTION.

Konferensen inleddes med att Carl Wiking, projektledare för Samåkning Dalarna, hälsade oss välkomna. Han introducerade även Josefin Heed, moderator och anställd på Riksorganisationen Hela Sverige ska leva.

Sedan var det dags för de två kommuner som medverkat i projektet Samåkning Dalarna att presentera sig.

Från Hedemora kom kommunalrådet Kristina Lundgren. Hon berättade att Hedemora arbetar med fyra fokusområden, folkhälsa, miljö, integration och jämställdhet. Sedan kriget i Jugoslavien har de tagit emot cirka 600 flyktingar varje år.

Från Älvdalens kom Ing-Marie Bergman som arbetar med som projektledare på kommunen. Även Älvdalen tar emot flyktingar varje år, fast Ing-Marie påpekar att Älvdalen inte tar emot flyktingar, de integrerar nya medborgare.

*Kristina Lundgren, Hedemora. Foto: Bernt Lindberg*



Hon poängterade också att en förutsättning för integration är att det finns service i form av exempelvis kollektivtrafik.

Lisa Fröbel, styrelseledamot i Hela Sverige ska leva Dalarna, sa att det är trendigt att prata landsbygd, nya lösningar och att gå ihop i partnerskap. Både nya lösningar och partnerskap är grundläggande för kollektivtrafiken på landsbygden, menar hon.

Lisa berättade om den parlamentariska landsbygdskommittén och deras 75 förslag. Hon rekommenderade läsning av framför allt punkterna 28, 29 och 30.

Hon funderar på hur vi kan fortsätta utifrån de tre punkterna och nämnde några av de resurser som Hela Sverige ska leva Dalarna har. Ett enormt nätverk, exempelvis, i och med alla lokala utvecklingsgrupper.

– Tänk om vi kunde engagera länets lokala grupper för flextrafik på landsbygden!

Lisa är öppen för diskussion om möjligheten att utveckla kollektivtrafiken i ett pilotprojekt eller liknande i Dalarna. Finns det intresse bland deltagarna?

Tamara Zuljevis är verksamhetsledare på Röda korset i Hedemora och Långshyttan och berättade om integrationsverksamheten de driver. Hon sa att det finns ingen mall för integration, men välvilja och öppenhet banar alltid väg och Långshyttan är ett bra exempel på det.



Carl Wiking. Foto: Bernt Lindberg

## SAMÅKNING DALARNA

Som nyanländ till Sverige så hamnar man ofta på områden långt bort från centralorten. Men det är viktigt att kunna ta sig till dit för att uträtta olika typer av ärenden.

Då skulle projektet Samåkning Dalarna kunna vara till hjälp, var det tänkt. Det planerades som en del av mottagandet och integrationsprocessen, säger Carl Wiking som varit projektledare. Dels får de nyanlända skjuts till centralorten och hem, och dels får de möjlighet att prata svenska på vägen.

År 2015 kom många flyktingar till Sverige och Dalarna och projektet tog kontakt med representanter i de byar som tagit emot flyktingar för att höra om de var intresserade av samåkning och vilka lösningar de tyckte var bra.

Tillsammans med de orter som hakat på, arbetade Carl fram lösningar.

Långshyttan bestämde sig för Facebook. I Siljansbyarna sätter man på sig en väst och går ut på vägen mot Rättvik och ställer sig. Inne i Rättvik och i Hedemora finns en stolpe där man ställer sig när man vill åka hem.

Carl berättar att det varit svårt att få fart på projektet. Det lokala intresset är superviktigt och det har inte alltid varit så att de byar som har flest flyktingar varit intresserade av samåkning.

Intresset för samåkning är dock stort utanför Sverige. Flera i publiken intygade att i södra Europa finns stora samåkningstjänster, exempelvis i Spanien.

Trots att det varit trögt, så har Carl märkt att det finns ett intresse för samåkning i Sverige. Han uttrycker det som att behovet finns, men att samhället inte riktigt har hittat formen för att ta hand om behovet.

Carls teori är att vi måste hitta lösningar ihop med kollektivtrafiken, att koppla på samåkning på kollektivtrafiken i någon form av system.

# KOLLEKTIVTRAFIK PÅ LANDSBYGDEN — EN NULÄGESBESKRIVNING

Hanna Lindgren arbetar på Statens väg- och transportforskningsinstitut och forskar om trafikfrågor.

Institutet har ett regeringsuppdrag som hon arbetar med. Det heter ”Effektiva och innovativa lösningar för kollektivtrafiken på landsbygden” och arbetet går mot sitt slut. Fyra delrapporter har kommit och huvudrapporten kom några dagar efter konferensen.

Hanna koncentrerade sig på den tredje delstudien, men gick kort i genom de andra tre.

## ***Delstudie 1. Vilka reser med kollektivtrafik i lands- och glesbygd?***

Skolungdomar är ofta stommen i den kollektiva landsbygdstrafiken. Den visade också att resandet med kollektivtrafik för andra ärenden än arbete och skola, så som inköp, service och umgänge, var av liten omfattning.

## ***Delstudie 2. Mobilitet och transportlösningar på landsbygd.***

Denna delstudie är en internationell litteraturstudie och Hanna sa att det var svårt att överföra resultaten till svenska förhållanden.

Men studien visar att det finns tre viktiga faktorer för lyckad kollektivtrafik på landsbygden:

- Samordning av färdtjänst, allmän kollektivtrafik och skolskjuts.
- Att identifiera målgrupper och deras behov och förutsättningar.
- Att marknadsföra nya projekt.

## ***Delstudie 4. Kollektivtrafikens betydelse för mobilitet och vardagsaktiviteter hos hushåll på landsbygd.***

Här redovisas resultatet av intervjuer med hushåll på landsbygder i Dalarna, Östergötland och Jämtland, hur de reser och ser på sin mobilitet.

Här kunde man vaska fram följande faktorer som är kännetecknande för en väl fungerande kollektivtrafik ur landsbygdsbornas perspektiv

- Kollektivtrafiken ska vara väl synkroniserad med de tider då människor behöver resa.
- Det får inte ta mycket längre tid att resa kollektivt jämfört med att åka bil.
- Kostnaden för kollektivtrafiken måste vara rim-



Hanna Lindgren. Foto: Ylva Lundkvist Fridh

lig i förhållande till hur mycket man upplever att det kostar att åka bil.

- Hållplatsen/knutpunkten och vägen dit måste vara tillfredställande. De ska kännas säkra och trygga.

## ***Delstudie 3. Lösningar för kollektivtrafik på landsbygd – det pågående arbetet i Sverige.***

I arbetet med den här delstudien samlades material på många sätt, de läste rapporter och hemsidor, de tog vara på olika tips de fick.

Enkäter till Sveriges 21 regionala kollektivtrafikmyndigheter skickades ut, och svar kom från tio av dem. Med fyra gjorde man djupintervjuer.

De lösningar som finns i praktisk användning är följande.

**Anropsstyrd trafik.** En lösning är linjelagd anropsstyrd trafik, med tidtabell som bokas i förväg. En annan är färdtjänstliknande och beställs från en adress till en annan.

Nackdelen med anropsstyrd trafik är att den kostar mycket per resenär och resa, men fördelen är att mindre fordon kan användas.

**Samordning** av kollektivtrafik med en gemensam beställningssentral för anropsstyrd kollektivtrafik, öppna skolskjutsar med mera är en modell som används.

**Starka stråk** innebär att man glesar ut hållplatserna och att bussen kör på större vägar. Leder till snabbare kollektivtrafik för de som bor utefter linjen, medan andra får längre till hållplatsen. Risken är att de som hamnar för långt från hållplatserna slutar att resa.

**Gratis kollektivtrafik** är något som finns i flera

städer, exempelvis Kuxa-bussarna i Ockelbo som funnits sedan 1990-talet. Skälet till att man gjorde det gratis i Ockelbo är att det skulle kosta mer att ta betalt än vad man får in i biljettintäkter.

**Nedläggning av trafik** förekommer. Vissa regioner ser över hur resurserna används varje år, andra inför en ny upphandling.

**Samåkning** är att matcha inte så bekanta människors transportbehov med varandra. Om de är obekanta, så kan det räknas som taxiverksamhet. Här pågår lagförändringar för att underlätta.

I Västra Götalandsregionen har två samåkningsprojekt genomförts som lever kvar utan medfinansiering. I Region Gävleborg pågår också ett samåkningsprojekt. Slutsatsen är dock att det är svårt att få till ett ändrat beteende.

Hanna anser att det mesta är gammal skåpmat, men att med nya tekniska lösningar, så kan exempelvis den anropsstyrda trafiken bli smidigare.

Hon konstaterar också att det finns en del utmaningar och svårigheter för kollektivtrafik på landsbygden. Dels är det inte en prioriterad fråga. Dels är regionerna ibland fast i avtal som gör att det blir oflexibelt. Det finns heller inte, vad hon känner till, något samarbete på nationell nivå. Det finns mycket kunskap i Sveriges regioner, men frågan är hur kunskapen sprids?

## Slutsatser

Den enkla slutsatsen är att om man vill att medborgarna ska åka kollektivt så måste det finnas kollektivtrafik att åka med. Och den kostar.

Den mer komplicerade slutsatsen är att kollektivtrafik på landsbygden kräver att flera olika transportformer integreras i samma system. Samordning och samarbete på hög nivå, helt enkelt.

*Hemsida: vti.se*

## SAMÅKNINGSGRUPPEN I TOLG

Pepijn Klaassen inledde med att säga att bilar, det har vi gott om på landsbygden. Vi åker bil ofta och i snitt är det bara 1,2 personer i varje bil. Samtidigt finns det tre till fyra tomma säten i varje bil.

Pepijn representerar företaget Mobilsamåkning, men också samåkningsgruppen i Tolg som startade år 2011. Det är erfarenheterna från den gruppen som företaget använder för att sprida sin modell.

Idén med Tolgs samåkningsgrupp var helt enkelt att fylla alla tomma bilsäten på landsbygden.

Den plattform som samåkningsgruppen använder fungerar både på datorn och mobilen. De ser sig som en del av kollektivtrafiken, de har hållplatser

*Moderatorn Josefina Heed ler mot kameran. Foto: Ylva Lundkvist Fridh*





*Pepijn Klaassen och Tobias Forngren i samspråk. Foto: Ylva Lundkvist Fridh*

och använder samma språk som kollektivtrafiken. Man går in i systemet, talar om vilken dag man vill resa, sträckan och tidpunkten. Då får man upp bokningsbara resor som passar ens behov. Passageraren kan då boka resan, plattformen skickar SMS till chauffören och när hen har bekräftat, är bokningen godkänd. Passageraren får ett SMS-meddelande med all information som behövs till resan.

Samåkningsgruppen har ett betalsystem, eftersom det annars kan bli lite skevt om samma passagerare åker om och om igen med samma chaufför. Resan kostar i snitt en krona per samåkt kilometer och passagerare. De har förankrat lösningen med Skatteverket och att det alltså är lagligt.

Det som gör att de inte hamnar under taxilagstiftningen är att alla medlemmar i gruppen känner varandra, eller åtminstone känner till varandra. Att alla är mer eller mindre bekanta gör också att man känner sig trygg när man reser.

Samåkningen sparar miljön, vilket var det ursprungliga syftet, berättar Pepijn. Men det ger också stärkta sociala nätverk och han säger att massor av bra idéer har startat i samåkningsbilar.

Samåkningen har gjort Tolg attraktivare. Tillgången till samåkningstjänsten brukar anges som en av tillgångarna i mäklarannonser.

Företaget Mobilsamåkning hjälper grupper som vill starta samåkningsgrupper och modellen har

till och med exporterats till Nederländerna.

– Vi är den enda aktören som är så pass aktiv på landsbygden. Våra lösningar är ju anpassade till landsbygden och kollektivtrafiken, avslutar Pepijn. Nästa steg i utvecklingen är kombinerad mobilitet. Redan nu visas tidtabellen för bussen upp på samåkningsplattformen, så att man kan välja om man vill åka buss eller samåka tillbaka. Det kommer att bli ännu mer intressant om man kan boka flera transportsätt via samma plattform.

*Hemsida: [Mobilsamakning.se](http://Mobilsamakning.se)*

## **FREELWAY**

Tobias Forngren representerade företaget Freelway som skapat elektroniska system för samåkning och samtransporter på landsbygden.

Freelway startade med samordning av varor och gods på landsbygden och tog fram en tjänst för att samordna pakettransporter.

De insåg att matchningsfunktionerna passade lika bra för samåkningstransporter och har nu även kompletterat Freelway med en samåkningstjänst. Tjänsten finns i mobilen och man lägger in sina reseönskemål. När en matchning av tid, resväg och antal passagerare finns, plingar det till i mobilen.

Tobias ger ett konkret exempel på hur Freelways app skulle kunna användas. Han bor i Mariefred och för att komma hem tar han tåget till Läggesta. Sedan återstår fyra kilometer till Mariefred. Det finns inte alltid kollektivtrafik för de återstående kilometrarna. Men det är många som går av och som har bil.

Freelways förslag är att de som åker bil från Läggesta lägger in det i trafikbolagets elektroniska tidtabell. Tobias kollar in transportmöjligheterna när han startar sin resa och finns det anmälda transporter så bokar han en sådan. Finns inte det, bokar han anropsstyrd trafik. Den anropsstyrda resan blir då synlig i tidtabellen för andra som kan vilja haka på.

## PANELSAMTAL

Panelsamtalet inleddes med att Bengt Benjaminsson, vd på Dalatrafik, berättade om trafikutvecklingen och det arbete som skett i Dalarna för att kunna få ett sammanhållet och effektivt system. Här deltog också Abbe Ronsten ordförande, Region Dalarna.<sup>1)</sup>

Före tio år sedan var trafiksystemen i Dalatrafik helt åtskilda. Kommunerna handlade upp sin skolskjutstrafik. Taxi- och färdtjänst handlades upp för sig och kollektivtrafik i form av större bussar handlades upp separat. Samordningen mellan systemen var i princip obefintliga.

Då bestämde sig Dalatrafik för att bygga ett trafiksystem där all trafik var samlad i samma system. Ett ytterligare mål var att fordonen skulle utvecklas för att i större utsträckning kunna transportera människor med olika behov.

Dessa processer tar lång tid, eftersom upphandlingarna ofta är på minst tio år.

Den 1 juli 2014 sjösattes ett system där alla trafik handlades upp i en gemensam upphandling. Inkörningssvårigheter gjorde att upphandlingen fick göras om, och den nya upphandlingen trädde i kraft den 1 juli 2016. Den gäller i tio år.

Under dessa tio år har beställningscentralen för färdtjänst, sjukresor och skolskjutsar varit upphandlad och funnits i Moldavien. Centralens syfte har varit att försöka samordna trafik, så att exempelvis en sjukresa och en färdtjänstresenär med delvis samma resväg, skulle kunna åka samma

– Lösningen existerar och samtal pågår med flera kollektivtrafikbolag om implementering, säger Tobias.

Det finns ett betalningssystem i Freelway, men det är inte aktiverat på grund av rådande lagstiftning. Än så länge använder de ett system de kallar ”Green points”. Varje gång du tar med dig någon i bilen, får du gröna poäng. De ger dig någon form av premier, exempelvis en biobiljett eller rabatt på badhuset.

Tobias poängterar att det är viktigt att det blir trygga transporter och transporterna sker genom slutna grupper.

*Hemsida: [freelway.com](http://freelway.com)*

fordon.

Det har funnits vissa brister i och med att personalen inte har någon lokalkunskap.

Sedan den 1 juli 2017 har vi tagit hem beställningscentralen som ligger i Borlänge. Fördelarna är att personalen har lokalkännedom och det är enklare att planera samresandet när allt är i egen regi.

Finansieringssystemen skapat problem då olika trafikslag har haft olika betalare och under 2014-2016 var det extra besvärligt. Från och med den 1 januari 2018 har vi enats om en gemensam huvudman för hela systemet. All trafik kommer att ledas från samma huvudman och en merpart av trafiken har samma betalare, oavsett trafiktyp och vem resenären är.

Detta ger stora möjligheter att samordna och öppna trafik för alla resenärer i samma system. Inledningsvis handlar det om att öppna ett antal skolskjutsar även för andra resenärer. Detta kommer att ge ökade möjligheter att resa på landsbygden där det kanske annars inte är möjligt att sätta in bussar.

På lite sikt kan man även tänka sig att öppna andra fordon som kör samhällsbetalda resor för ”vanliga” resenärer, vilket kan vara ytterligare en möjlighet för landsbygden. Men som sagts tidigare, så tar allt tid då det dels krävs en hel del arbete och att man måste förhålla sig till de avtal som finns.



Foto: Ylva Lundkvist Fridh

Från och med den 1 januari 2018 är det mesta på plats och Både Ronsten och Benjaminsson hoppas kunna ägna mer tid åt resenärernas behov och också, och få större möjligheter att både öka utbudet av trafik i vissa delar och effektivisera trafiken.

Men det är en ny förvaltning som nu skapas, så det kommer att ta lite kraft av organisationen inledningsvis, men detta är av övergående karaktär. Sedan kommer kollektivtrafiken att behöva förhålla sig till samhällsutvecklingen som nu sker, digitalisering, självkörande fordon med mera.

Även ett ökat samarbete över länsgränserna kommer sannolikt att behövas, framförallt vad gäller tåg.

Sedan följde ett samtal där övriga i panelen deltog: Pepijn Klaasen, Tobias Forngren, Hanna Lindgren och Kristina Lundgren. Samt, naturligtvis övriga deltagare.

<sup>1)</sup> *Panelensamtalen spelades in, men tyvärr var ljudkvaliteten så pass dålig att det var oanvändbart. Materialet om Dalatrafik grundar sig på samtal med Abbe Ronsten och Bengt Benjaminsson.*

## AVSLUT.

Kristina Lundgren, kommunalråd i Hedemora kommenterade Dalatrafiks presentation och sa att Hedemora kommun lämnat över vissa pengar och visst ansvar till Dalatrafik och nu hoppas att de får mesta möjliga för pengarna. Hon sa också att kommunen inte har möjlighet att ha tjänstemän som är så specialiserade på trafikfrågor.

En tjänsteman från Faluns kommun berättade att kommunen subventionerar en landsbygdsresa tre gånger så mycket som en tätortsresa. Så trodde han inte att de skulle kunna fortsätta. Han hoppas mycket på de lösningar som han hört om idag.

Alla tyckte att dagen varit givande. Bland rösterna fanns någon som sa att hon fått mycket positiv framtidstro, att det känns som om vi alla vill åt samma håll.

Någon annan sa att det är kul att se att man bredtar vad kollektivtrafik är och kan vara. Att det finns lösningar om man är villig att hitta dem, det har vi sett förslag på idag.



# DAG TVÅ.

## PSYKOLOGISKA ASPEKTER KOPPLADE TILL ANVÄNDANDE AV DELNINGSTJÄNSTER

Dag två ägnades åt de psykologiska aspekterna av samåkning och kollektivtrafik på landsbygden. Psykologen Christofer Gradin som arbetar med samhällsförändring på olika sätt, pratade om hur man kan bryta gamla mönster.

Han pratade också om den kollektiva intelligensens fördelar. Det finns mycket forskning som visat att vi människor har en gräns för hur många tankar och tankemönster vi som enskilda individer kan hantera. Tillsammans, i ett kollektiv, kan vi hantera betydligt fler och mer komplexa tankemönster. Deltagarna fick tillsammans formulera de frågeställningar som var viktiga. Följande rubriker fick vi fram tillsammans.

- Vidga samåkningen bortom trygghetscirklar.
- Hur stödja självorganisering?
- Hur kan vi främja sociala värden med samåkningen och öka tilliten
- Hur vågar man släppa in någon i sin livsmiljö (bilen)? Bekvämlighetsmotstånd.
- Olika behov. Att våga vara besvärlig som passagerare och förhandla om tid.

Christofer började med att konstatera att det inte är svårt att samåka i en grupp som är bekant, kanske i en by som är ganska liten. Det är när samåkningsgruppen blir större som det blir svårt.

### Förändring på olika nivåer

Christofer berättade om förändring på två nivåer. Dels det han kallade teknisk förändring, dels det han kallade adaptiv förändring.

Teknisk förändring kostar inte så mycket av oss. Det innebär att vi använder våra psykologiska verktyg på samma sätt som förut, men i större utsträckning. Christofer använde exemplet med tandtråd. Han vet hur han ska göra, men han borde göra det oftare. Målet är att tandtråda varje dag och då gäller det att hitta förändringsstrategier.

Ett sätt är att sätta upp en lapp på toaletten där man kryssar i varje dag man använt tandtråd. Ett annat sätt är att bygga en vana. För att så lätt som möjligt bygga en ny vana krävs att man har så litet motstånd som möjligt. Christofer löser det genom att tandtråda en enda tand varje dag, tills han vant sig vid att göra det och då går han över till att tandtråda hela munnen. Vanan är skapad.

Vid adaptiv förändring måste jag förändra hur jag ser på mig själv, jag måste utveckla nya färdigheter och förändra relationer. Då blir motståndet och hotet större.

*Abbe Ronsten och Lisa Fröbel hade mycket att tala om. Foto: Ylva Lundkvist Fridh*





Christofer Gradin. Foto: Ylva Lundkvist Fridh

Christofer tog sin son som exempel. Han behöver lära sig att borsta tänderna, men skulle helst använda sin tid till något annat och protesterar ganska tydligt mot det nya.

En vuxen har både lättare och svårare att göra adaptiva förändringar. Vi kan rationalisera saker för oss själva och vi har lättare att hålla frustrationen från oss.

Vid teknisk förändring är vi kvar i samma position. Adaptiv förändring innebär att ändra sin position, att bygga nya färdigheter och förändra vår syn.

Och nu är det dags att överföra det här generella resonemanget på samåkning.

Att samåka med våra grannar är en kedja av olika saker. Man ska hitta gruppen, man ska kunna hantera konflikter som uppstår, med mera. Det är en serie av olika färdigheter och beteenden som hänger ihop, varav vissa kanske måste förändras. Det är alltså fråga om adaptiv förändring.

Det krävs både tid, energi och stöd för att vi ska kunna lyckas med adaptiv förändring. Cristofers

erfarenhet är att sådana här processer alltid kräver stöd från andra människor. Vi är mycket utsatta som individer när det gäller adaptiv förändring, eftersom den går mer på djupet.

Startar vi en samåkningsgrupp så ska det krävas så lite motstånd som möjligt att komma in i gemenskapen. På den nivån ska det alltså inte krävas någon adaptiv förändring. Det måste räcka med de redskap som individen redan har.

När gruppen är skapad så bygger vi en gemensam plattform för gruppen och den bygger vi också med teknisk förändring.

Då gemenskapen och tryggheten finns i gruppen, så klarar vi mer förändring.

Man kan se det som ett forskningsprojekt. Vi bygger våra förmågor tillsammans, utforskar nya saker och skapar lärdomar som vi delar med varandra. Vi bygger tillit och blir kollektivt intelligenta. Vi sitter på olika perspektiv, vi vågar vara annorlunda och använda våra olikheter. Och för att det ska fungera så måste vi känna tillit. Alla måste känna att de kan delta på ett jämlikt sätt.

Sedan kan vi undersöka hur vi bjuder in främlingar och hur vi skalar upp projektet. Alltså testa olika lösningar och forska.

Christoffer avslutade med att säga att han har många redskap att tipsa om för de som vill skapa och skala upp en samåkningsgrupp/ett projekt.

–Välkomna att kontakta mig, sa han.

Mejladress: [christofer@hoffice.nu](mailto:christofer@hoffice.nu)

### ***Olika röster bland deltagarna om de viktigaste frågeställningarna:***

”Jag bor i XX och där finns det bussar. Jag plockar inte upp folk för jag vet att det finns alternativ”.

”Om X inte plockar upp turister så kanske de inte vill komma tillbaka.”

”Den sociala biten är viktig för de äldre. Ungefär som för de unga som inte har tillgång till bil”.

”Hur bygger vi tillit till chauffören så att det inte bara är en chaufför som blir poppis?”

”Man blir kallad till mammografi. Man tar bilen och när man kommer fram så visar det sig att hela byn är kallad. Tänk om landstinget kunde tala om det så att vi kunde samåka”.

”Man är inkörd på att man har sin bil. Det är en frihet. Det är ett stort steg att överge friheten med en egen bil.”

## AVSLUT

Därefter följde gruppdiskussioner och samtalsledarna sammanfattade vad som sagts i grupperna. Peppijn Klaassen, Mobilsamåkning AB, sa att utmaningen är att få folk att samåka, det kan jämföras med att få folk att åka buss, liksom handla i den sista affären.

## MER OM TRAFIK PÅ LANDSBYGDEN.

Hela Sverige ska levas nyhetsblad har vid några tillfällen skrivit om trafikfrågor på landsbygden. Vi passar på att bilägga två artiklar. Den ena handlar om självkörande bilar, den andra presenterar samåkning i Tolg mer detaljerat.

### Framtidens trafiklösning?

Kanske kan självkörande fordon bli ett sätt att lösa transporter på landsbygden i framtiden. Tekniken finns redan och i exempelvis Rotterdam finns sedan tio år en självkörande minibuss som går på linjetrafik. Och Bryssels flygplats upphandlar nu en lösning med självkörande minibussar som ska vara på plats under 2018.

Självkörande fordon har sensorer och kameror som känner av och registrerar omgivningen. En dator bearbetar informationen och styr hur fordonet beter sig.

– Fordonen går långsamt och det beror på att de behöver en säkerhetsmarginal om något oväntat händer, säger Anna Pernestål, forskare på KTH.

I Rotterdam går minibussen på egen körbana, vilket gör allt enklare och den kommer upp i cirka 30 km per timme.

Förlösa fordon är något helt nytt och innebär bland annat att vi måste omdefiniera vad en bil eller buss är.

– Det handlar dels om lagstiftningen. Idag ligger ansvaret på föraren som sitter i bilen. Sedan öppnar förlösa fordon för helt nya tillämpningar inom kollektivtrafik och samåkning, och då kommer ytterligare lagar kopplat till det in i bilden. Men det handlar också om hur vi planerar för trafik. För att nyttan med förlösa fordon ska bli så stor som möjligt krävs helt nya tankar kring trafikplanering, säger Anna.

Tobias Forngren från Freeway berättade att i hans grupp hade de diskuterat hur de kan göra verkstad och Leo Persson pratade om behovet av ett nytt samåkningsprojekt i Dalarna.

*Sist men inte minst, hur har konferensen varit?*

Svaret från deltagarna var närmast samstämmigt: den har varit bra och det behövs fler!

Regeringen tog ett viktigt steg i år, när de beslutade om en ny förordning som ger tillstånd med förlösa fordon i försöksverksamhet på publika vägar. Det betyder att den som är ansvarig, föraren, inte längre måste sitta i själva fordonet.

*När kan vi få se dessa fordon på våra vägar?*

– Om man tänker sig en minibuss som kör upp till 30–50 km i timmen, så kan sådana finnas i drift på allmän väg inom tre år. Vi kör pilotprojekt av den typen nu. Dessa fordon kan fungera som en lokal buss som kör människor till en knutpunkt där snabbare fordon tar över, säger Anna.

### Samåkning i Tolg

I Tolg har samåkning fungerat ända sedan början av 2011. Modellen är enkel. Den som har en körning att erbjuda skriver in den i en app som kan öppnas i mobilen eller datorn. Den som är intresserad av resan bokar in sig och talar om vid vilken hållplats hen ska plockas upp.

– Tolg har ett eget slutet system för samåkning och man åker bara med sådana man känner eller känner till, säger Tolgbon och samåkaren Maja Söderberg. Det finns en förbestämd taxa för körningarna och den som åker får automatiskt en faktura. Den som kör får en utbetalning. Tolg har cirka 500 invånare och det är framför allt en kärngrupp på cirka 20 personer som samåker mycket. I övrigt samåker andra då och då – en ungdom som går en kurs, någon som har bilen på verkstan och ska till och från jobbet.

Tillsammans med Pepijn Klaassen och Bo Palm driver Maja det sociala företaget Mobilsamåkning AB där de erbjuder hjälp till den bygd som vill starta samåkning enligt Tolgmodellen. För närvarande används Tolgmodellen i femton svenska byar, samt i sex byar i Nederländerna.