

KJØR SAMMEN – reduser bilkøene

Hvordan fremme økt samkjøring i personbil



Rapport fra en arbeidsgruppe for økt samkjøring

September 2017

Vegdirektoratet – Transportavdelingen – Seksjon for trafikkforvaltning

Deltagere i arbeidsgruppen

Ivar Christiansen	VD-Trafikkforvaltning
Kristian Wærsted	VD-Trafikkforvaltning
Trond Hovland	ITS Norge
Niklas Cederby	Vestfold fylkeskommune
Helge Jensen	Oslo kommune
Lars Ove Kvalbein	Bergen kommune
Gunhild Raddum	Hordaland fylkeskommune
Tore Kaurin	Statens vegvesen – Region sør
Rune Eian	Statens vegvesen – Region midt
Ingeborg Olsvik	Statens vegvesen – Region øst
Sigmund Riis	Statens vegvesen – Region vest

Innhold

1.	Sammendrag	4
2.	Hensikt og mål	5
2.1.	Hensikt med rapporten	5
2.2.	Mål	5
2.3.	Oppdrag	5
3.	Om samkjøring	6
3.1.	Definisjon	6
3.2.	Virkning	6
3.3.	Nærmere beskrivelse	6
4.	Status og erfaringer	7
4.1.	Prosjektet Spontan samkjøring	7
4.2.	Pågående arbeid	8
4.3.	Baksystem og apper	8
4.4.	Sømløse mobilitetstjenester - mobilitetspakker	9
4.5.	Internasjonale trender og delingstjenester	10
5.	Fordeler og motforestillinger	12
5.1.	Fordeler ved å samkjøre	12
5.2.	Motforestillinger	13
6.	Anbefalinger om tiltak	14
6.1.	Samkjøring inn som virkemiddel i NTP og transportmodeller	14
6.2.	Insentiver og belønningsordninger	14
6.3.	God offentlig organisering	15
6.4.	Informasjonsberedskap for samkjøring i spesielle situasjoner	15
6.5.	Samkjøringskorridorer	15
6.6.	Merking av hentepunkter og biler	16
6.7.	Samkjøring inn i mobilitetsprogrammer	16
6.8.	Ta initiativ på egen arbeidsplass	16
7.	Strategi	16
7.1.	Viktige oppgaver	16
7.2.	Roller og fordeling av oppgaver	19
8.	Nyttige lenker	20

1. Sammendrag

Hensikten med denne rapporten er å gi forslag til aktuelle kortsiktige tiltak for å stimulere til økt samkjøring og mer langsiktig strategi på området.

Med samkjøring menes at trafikanter som skal samme veg kjører sammen i én bil slik at man oppnår større passasjerbelegg i personbilene.

Målet er at stimulerings tiltak for økt samkjøring etableres som et regulært virkemiddel for mer effektiv persontrafikk, særlig i byområdene. Økt samkjøring kan bidra til å oppnå nasjonale mål om 0-vekst i biltrafikken, reduserte utslipp og mer effektiv persontransport. Effektmålene er å:

- Få en bedre utnyttelse av kjøretøyene ved økning i gjennomsnittlig passasjerbelegg
- Redusere kø og forsinkelser i rushtiden
- Øke fremkommeligheten for næringstransporten i rushtiden

Rapporten gir anbefalinger til stimulerings tiltak for økt samkjøring, primært rettet mot arbeidsreiser i byområder, men uten å utelukke potensial for økt bruk av samkjøring i griskrendte strøk med dårlig kollektivtilbud:

- Samkjøring tas inn som virkemiddel i NTP og i transportmodeller som bidrag til å nå 0-vekstmålet for personbiltrafikk
- Insentiver og belønningsordninger for samkjøring etableres
- God offentlig organisering av samkjøringskampanjer og initiativ må på plass
- Det etableres informasjonsberedskap for at samkjøring kan tas i bruk som en tilleggskapasitet i spesielle situasjoner og store arrangementer
- Transportårer med store kapasitetsproblemer kan defineres som samkjøringskorridorer og gis ekstra informasjon, og om mulig reguleres med sambruksfelt (2+)
- På innfartsparkeringer og knutepunkter etableres hentepunkter som skiltes for å forenkle koblingen mellom samkjøringssjåfører og -passasjerer
- Samkjøring inkluderes i mobilitetsprogrammer hos store virksomheter sammen med parkeringsordninger og andre stimulerings tiltak for mer miljøriktige arbeidsreiser
- Det oppfordres til å ta initiativ på egen arbeidsplass, overfor ledelsen og aktuelle kolleger

Rapporten gir også forslag til en mer langsiktig strategi for økt samkjøring basert på et antall anbefalte oppgaver:

- Plassering av ansvar for faglig utvikling, dokumentasjon, veiledning og koordinering
- Inkludering av samkjøring i mobilitetsplaner og Smart-City-strategier
- Regulering av delingstjenester på en bedre måte
- Videreutvikling av insentiver for å øke passasjerbelegget i personbil
- Utvikling eller etablering av en offentlig godkjent samkjøringsplattform
- Vedvarende fokus på samkjøringens bidrag til samfunnsnytte
- Inkludering av samkjøring som element i transportberedskap for spesielle situasjoner
- Medvirkning til organisering av piloter og deltagelse i FoU som kan inkludere samkjøring

Til slutt i rapporten vises en oversikt over aktører og forslag til tilhørende oppgaver for samkjøring og lenker til mer informasjon om samkjøring. De ulike nivåer av myndigheter, offentlige virksomheter, næringsområder, arbeidsgivere, nabolag, bransjeforeninger samt system- og tjenesteleverandører er tatt med i tabellen. Noen nyttige lenker finnes bakerst i rapporten.

2. Hensikt og mål

2.1. Hensikt med rapporten

Hensikten med denne rapporten er å presentere aktuelle kortsiktige tiltak og en mer langsiktig strategi for å stimulere til økt samkjøring med personbil.

2.2. Mål

Målet er at stimulerings tiltak for mer samkjøring etableres som et regulært virkemiddel for mer effektiv persontrafikk, særlig i byområdene og primært for arbeidsreiser i rushtiden. Økt samkjøring kan bidra til å oppnå nasjonale mål om 0-vekst i personbiltrafikken, reduserte utslipp og bedre fremkommelighet, som er spesielt viktig for nærings- og godstransporten.

Effektmålene er:

- Bedre utnyttelse av kjøretøyene ved økning i gjennomsnittlig passasjerbelegg
- Redusert antall biler i trafikken med mindre kø og forsinkelse i rushtiden
- Mindre klimautslipp og miljøulempere som følge av færre biler
- Økt fremkommelighet for kollektivtrafikk og næringstransport i rushtiden

2.3. Oppdrag

Følgende oppdrag er formulert av ELM (Vegvesenets etatsledermøte):

«Evalueringsrapporten fra prosjektet i Bergen viser at samkjøring utgjør et betydelig potensial. For at byområder skal kunne utnytte potensialet er det behov for å etablere en felles aktivitet i Vegdirektoratet for retningslinjer, veileder og nasjonale avklaringer og eventuelt en offentlig samkjøringsplattform som kan sikre trygghet og samsvar med lover og regler. Regionene bør ta ansvar for å koordinere innsats for økt samkjøring i aktuelle byområder i samarbeid med kommuner og fylkeskommuner.»

ELM diskuterte:

- At samkjøring vil være et viktig virkemiddel for å nå målene i byområder.
- Hvilken rolle SVV skal ha i å utvikle/eie/drifte teknisk infrastruktur knyttet til samkjøring
- Muligheten for å være pådriver selv uten å være tungt inne på teknologisiden.

Videre saksgang/gjennomføring:

Det etableres en arbeidsgruppe for å utarbeide en kortsiktig tiltaksplan og etterfølgende mer langsiktige strategier for å fremme samkjøring.

Rapporten er et svar på dette oppdraget, i tillegg til at rapporten også inkluderer samarbeid med andre aktører for å kunne benyttes av andre enn Statens vegvesen.

3. Om samkjøring

3.1. Definisjon

Med samkjøring menes at trafikanter som skal samme veg kjører sammen i én bil slik at man oppnår større passasjerbelegg i personbilene.

3.2. Virkning

- Samkjøring betyr færre biler på veien, som kan gi mindre kø og bidra til å oppnå målet om 0-vekst i personbiltrafikken.
- Økt bruk av samkjøring vil bety bedre utnyttelse av eksisterende transportkapasitet og kan kollektivtrafikken i rushtid.
- Kollektivtrafikken, nærings- og godstransporten og de som er helt avhengige av å benytte bilen vil få bedre fremkommelighet.
- Samkjøring kan være en viktig reservekapasitet i krisesituasjoner.



Figur 1 Europesisk Mobilitetsuke er en kampanje som siden 2002 arrangeres hvert år. Temaet for 2017 var delemobilitet.

3.3. Nærmere beskrivelse

I Norge er passasjerbelegget i personbiler i rushtiden beregnet av TØI til 0,14 passasjerer pr. bil (Vågane 2009, se lenke i kapittel 8). Dette er omtrent likt i alle land med god økonomi og høyt bilhold. Både ut fra et klima-, miljø-, areal- og fremkommelighetsperspektiv vil bedre utnyttelse av passasjeretene være et svært bærekraftig tiltak. Det vil bety bedre fremkommelighet på vegnettet til nytte for næringslivet og de som er avhengig av å bruke bil. Dagens kommunikasjonsteknologi og den raske utviklingen på dette området vil også gjøre det enklere å utvikle og markedsføre samkjøringsløsninger. Omfattende økning av samkjøring vil kunne begrense behovet for utbygging av vegkapasitet eller kollektivkapasitet for å dekke rushtidsetterpørsel i byområdene.

Erfaring fra mange land og forsøkene i prosjektet Spontan Samkjøring i Bergen, samt nye tiltak flere steder i Norge, viser at informasjon, insitamenter og trafikkregulering kan gi økning av passasjer-belegget. Vel-fungerende IKT-systemer kan gi bedre tilgang til samkjøring som en tjeneste. Et realistisk mål bør være å øke gjennomsnittlig passasjerbelegg pr. personbil fra dagens 0,14 opp til 0,30. Det vil representere en dobling av kapasiteten for persontransport i personbil, med små kostnader for det offentlige, uten at biltrafikken øker. På lang sikt er potensialet enda større.

Utenom rushtid og ved andre reisehensikter enn til/fra arbeid er passasjerbelegget større. Samkjøring til fritidsaktiviteter, mellom naboer, klubbkolleger og andre grupper, er utbredt. Man må heller ikke glemme at samkjøring som tilleggstjeneste og virkemiddel for mobilitet ikke er begrenset til byområder. Samkjøring er et viktig tilbud i grisorgrindte strøk hvor kollektivtilbudet er svakt eller mangler helt. Dette kan utvikles bedre og trolig stimuleres godt ved hjelp av apper og nett-tjenester.

Det er viktig å skille samkjøring fra taxi-liknende aktiviteter hvor man kan bestille transport, men hvor deltakende sjåfører tilbyr transport uten at de selv har noe eget behov for å reise den aktuelle strekningen. Mens taxi-liknende aktiviteter er pålagt å ha løyve i henhold til «yrkestransportlova», så er samkjøring mellom kolleger og naboer fritatt for løyveplikt, og det er heller ingen lovbestemte krav når det gjelder vederlag passasjer(e) kan betale til sjåføren for transporten. Se presiseringen under.

Yrkestransportloven §4 stiller krav til løyve når persontransport drives mot vederlag og tilbys på offentlig plass. Krav om løyve gjelder ikke når det gjelder transport av naboer/arbeidskollegaer med personbil når transporten skjer mellom bosted og arbeidsplass og sjåfør og passasjer skal samme vei (jfr. §20). Det framkommer ikke tydelig i lovverket om deling av kostnader til drivstoff, bompenger etc. regnes som vederlag, men Samferdselsdepartementet har antydning at samkjøring i sin strengeste fortolkning kan være løyvepliktig da slik deling er å anse som transport mot vederlag. På den annen side må kravet om å «drive» persontransport oppfylles, og det er vanskelig å tolke samkjøring som en «systematisk utnyttelse av transportmiddelet i ervervsmessig øyemed». Deling av utgiftskostander vil utgjøre en så beskjeden sum at vederlaget ikke kan sammenlignes med drosjevirksomhet. Belønning fra arbeidsgiver, goder som rabatt i bomring og parkering og lignende regnes ikke som vederlag.

NB. Det vurderes for tiden å gjøre endringer i Yrkestransportloven som vil kunne stimulere samkjøring og andre såkalte delingstjenester. Det gjennomføres en offentlig høring om dette i 2017.

4. Status og erfaringer

4.1. Prosjektet Spontan samkjøring

«Spontan samkjøring» var et samarbeidsprosjekt i regi av Statens vegvesen Region vest, med finansiering fra flere aktører, i perioden fra 2007 til 2015. Prosjektet er beskrevet nærmere i egen rapport. Prosjektet har gitt verdifull kunnskap og erfaringer fra praktiske forsøk i full skala for økt samkjøring.



Figur 2 Forsiden på 2pluss.info

Prosjektet la opp til at aktuelle samkjørere skulle finne hverandre «spontant» ved hjelp av moderne teknologi (app på smarttelefon). Det ble definert og utviklet et baksystem i form av en såkalt «offentlig samkjørings-plattform» (OSP). Samkjøringsappen HentMeg ble utviklet parallelt med prosjektet i samarbeid med Triona AS. De foreliggende versjoner av disse systemene er å betrakte som prototyper. Det ble også etablert en nettside (<http://2pluss.info/>) med informasjon om samkjøringstilbudet. Denne siden er fortsatt levende, men oppdateres ikke etter prosjektets avslutning.

I prosjektet Spontan samkjøring ble det gjennomført et fullskala samkjøringsforsøk med ni bedrifter i Kokstad-/Sandsli-området mellom Bergen sentrum og Flesland. Dette forsøket ble evaluert av SINTEF i egen rapport.

Kostnadene til prosjektet var på 27 millioner kroner. I tillegg kom egeninnsats fra prosjektdeltagerne. Ambisjonene til prosjektet var i utgangspunktet også å få på plass offentlige insentivordninger, ferdigstilte tekniske plattformer og komme i gang med regulær drift av disse med mange brukere. Men tiden og ressursene strakk ikke til. Prosjektet var likevel nyttig i kraft av den kunnskapen det har brakt frem og det ble utarbeidet spesifikasjoner, løsningsarkitektur og prototyper som kan utnyttes senere.

Prosjektet hadde **målrettet informasjon** til flere potensielle aktører i Norge, som kommuner og fylkeskommuner samt enkelte større arbeidsgivere. Flere av disse potensielle aktørene er i gang med tiltak som er grunnlagt på erfaring fra Spontan samkjøring.

4.2. Pågående arbeid



Figur 3 Samkjøringsinfo i Vestfold

Fylkeskommunen har tatt initiativ til et samkjøringsprosjekt i Vestfold. De har kommet godt i gang med samkjøring i både Tønsberg- og Horten-området. I første omgang ble det etablert ordninger knyttet til sykehus og høyskole som raskt kunne vise en økt samkjøringsandel. Det er opprettet kampanjer og tatt i bruk incentiver med reservert og gratis parkering. Fylkeskommunen har god informasjon på sine nettsider.

Bergen kommune har inkludert samkjøring i sin satsing på renere luft og grønn mobilitet og det er politisk interesse for å teste ut rabatt i bomringen for samkjørere. Oslo kommune og Bærum kommune har også vist stor interesse og jobber med temaet.

Det finnes også flere private initiativ slik som SAMMEVEI (www.sammevei.no/hjem) og samkjøring i Sogndal. Facebook er aktuell plattform for slike opplegg.

4.3. Baksystem og apper

I prosjektet «Spontan samkjøring» var det et mål å fremskaffe et godt baksystem for samkjøring som kunne integrere flere typer delingstjenester i tillegg til taxi og kollektivtrafikk. Det ble utviklet en prototyp for «Offentlig samkjøringsplattform» (OSP) som et felles baksystem for forskjellige samkjøringsapper. En slik OSP skulle gjøre det mulig for potensielle samkjørere å koble seg på ledige passasjer seter i både samkjøringsbiler, taxier og busser. Å benytte en app gjør det enkelt og sikkert å koble samkjøringsdeltakere med ledige seter og det finnes mange apper på markedet som har en slik funksjonalitet.

Appen HentMeg og OSP var i drift en periode i prosjektet Spontan samkjøring og virket godt teknisk, men ble lite brukt. Triona AS som utviklet HentMeg for egen regning, har rettighetene til appen og brukerprogramvaren. Systemet har ikke blitt videreutviklet på grunn av mangel på forretnings-mulighet og appen er ikke lenger tilgjengelig.

Spesifikasjon og utvikling av systemet OSP er utført av Triona AS i samarbeid med Statens vegvesen Region vest i et OFU-samarbeid (offentlig forsknings- og utviklingskontrakt) delfinansiert av Innovasjon Norge. Både Triona AS og Statens vegvesen som kontraktsparter deler på rettighetene og eierskapet til OSP etter standard OFU-avtale.

OSP er ment å være offentlig kontrollert med tilknytningspunkt (API) som gjør det enkelt for hvilken som helst godkjent samkjørings-app eller annen tjeneste å koble seg til. Tilkobling til OSP vil stille som krav at tjenesten oppfyller norsk lov og ivaretar passasjerenes sikkerhet.

OSP er planlagt tilpasset for taxier og kollektivtrafikk i rute som ønsker å tilby ledige seter. På denne måten kan OSP ses på som en automatisk «megler» for overskuddskapasitet av persontransport på tilsvarende måte som senere initiativ for «Mobility as a Service, MaaS» flere steder i Europa. OSP og HentMeg henger datateknisk sammen og bør ideelt sett bli videreutviklet parallelt. For å ferdigstille OSP og eventuelt HentMeg til tilfredsstillende funksjonalitet kreves finansiering i størrelsesorden 10-15 millioner kroner. Det er liten sannsynlighet for at det er forretningsmessig interesse tilstede, derfor vil det kreve offentlig finansiering å få til en slik utvikling.



Det er mer tvilsomt om HentMeg bør være en offentlig oppgave, også på bakgrunn av tilbudet av apper på markedet. Om samkjøring inngår som en del av et bredere tjenestetilbud kan kommersielle apper bli et tilbud til samkjørere. Et baksystem som kan integrere ulike apper og formidle transportforespørsler og tilbud på tvers (slik som OSP) bør trolig være forvaltet av det offentlige.

Det er flere apper tilgjengelig på det internasjonale markedet, for eksempel: Lyft, flinc, SammeVei, Bla Bla Car, Google Waze, Qixxit, Uber Car-pooling, PenguinUP, SpareRides, DUBLway, TwoGo og GoMore. De fleste av disse er ikke markedsført i Norge. GoMore, som er dansk, har avdeling i Norge og tilbyr både samkjøring og bildeling (privatutleie). De ønsker å satse på samkjøring for arbeidsreiser i Norge og fremstår derfor som et godt alternativ til HentMeg. Samkjøringsapper internasjonalt har hovedsakelig lengre distanser og planlagte reiser i fokus.

Figur 4

4.4. Sømløse mobilitetstjenester - mobilitetspakker



Figur 5 Konseptet MaaS (Mobilitetspakker)
 illustrasjon: Statens vegvesen

Mobility as a Service (MaaS) er et initiativ i mange land for å gjøre bytransport mer effektiv, miljøvennlig og tilpasset reelle og individuelle brukerbehov. Dette kan skje med integrering av ulike typer tjenester gjennom en form for plattform, portal eller app. Her har brukeren alltid tilgang til dynamisk stedsinformasjon og alle sine valgmuligheter som så kombineres med tid, situasjon, lokasjon og med brukerens oppgitte profil og

preferanser for å gi begrunnede anbefalinger. Bestilling av reise, billett og betaling tenkes også integrert i slike tjenester. Det vil gjøre bruk av transporttjenester mer sammenlignbart med mobiltelefon tjenester hvor man har avtale med én operatør som gir tilgang til en rekke tjenester hvor som helst. Det er en forutsetning at barrierer mellom ulike transportformer fjernes, tjenester åpnes for tredjepartsaktører og mobilitet blir i større grad et varekjøp. Man kan kjøpe abonnement på en mobilitetspakke som er tilpasset person eller gruppe, eller «shoppe» sammensatte enkeltreiser.

Maas gir samkjøring en tydeligere plass som transporttjeneste sammen med andre typer delingstjenester. MaaS forutsetter at mobilitetsmarkedet åpner seg ved at bilholdet kan reduseres og kapital bundet til bilhold i stedet kan utnyttes til kjøp av transporttjenester. Internasjonalt er det startet kommersielle tilbud for MaaS. I både Finland og Sverige er dette i gang i mindre skala. På europeisk nivå er det etablert et aktivt samarbeidsforum for dette (maas-alliance.eu).

Det er også viktig å merke seg arbeidet i EU knyttet til ITS-direktivet (Intelligente Transportsystemer). I løpet av 2017 vil det foreligge lovgivning i form av en forordning for «multimodale informasjonstjenester» (inkl. reiseplanlegging). Dette vil være et skritt i retning av MaaS. Et annet viktig skritt er forordningen fra 2015 om tilgjengeliggjøring av sanntids veg- og trafikkinformasjon. Denne forordningen som er rettskraftig for alle medlemsland og EØS, stiller krav om at en stor mengde data om infrastruktur, trafikk og trafikk-situasjoner gjøres tilgjengelig i sanntid. Dette skal gjøres i et nasjonalt, felles tilgangspunkt (single point of access). Dette vil også legge til rette for integrasjon av ulike transporttjenester, men forutsetter at tilgangspunktet gir tilgang til data fra alle landbaserte transportformer.

En samhandling mellom transportaktører for å skaffe enkel og søkbar tilgang til de offentlige data er under utvikling og vil bli lovpålagt under ITS-direktivet. Det arbeides med å utvikle kunngjøringsplikten for kollektivtrafikk slik at statisk og dynamisk informasjon om rutegående transport finnes via ett tilgangspunkt. Ladestasjoner, bysykler og relevante geodata kan også lenkes via en felles portal, helst det nasjonale tilgangspunktet.

Vegdirektoratet og Ruter arbeider med å ferdigstille den nasjonale reiseplanleggeren «dit.no» som er bestilt av samferdselsdepartementet. Denne foreligger nå i beta-versjon og vil etter hvert kunne planlegge kombinerte reiser.

Oslo kommune arbeider med en egen KVV (Konseptutredning) for å tilrettelegge bedre for bildelingstjenester. Dette er relevant også for samkjøring.

Dette er utviklingsområder innen ITS som må sees i sammenheng med samkjøring som «transportform» og som er fokusert på brukerens generelle preferanser og hva trafikanten finner mest optimalt utfra situasjon og reisehensikt. Digitalisering og gratis tilgjengeliggjøring av data og informasjon om kollektivtrafikk, trafikk-situasjon, vegnett, kjøreforhold og hendelser er viktige kilder for nye tjenester som skreddersyr kombinerte tilbud.

4.5. Internasjonale trender og delingstjenester

Delingsøkonomi er en trend i tiden. Innen transportområdet er det tjenester for bildeling, både lukkede «car-pools» og åpne tilbud basert på privat utleie. Det er også firmaer som organiserer frakt av pakker og gods med private biler, som for eksempel Nimer. Bysykler kan også sies å være en transporttjeneste innen delingsøkonomien. For overnatting er Airbnb et godt eksempel på hvordan delingstjenester øker i omfang.

Internasjonalt finnes tjenester for lovlig samkjøring under betegnelser som «ridesharing» eller «carpooling». I land med relativt dyr kollektivtransport, store avstander, lange perioder med rushtrafikk, vanskelige parkeringsforhold, dyrt bilhold eller der det er klare fordeler ved samkjøring, er denne transportformen utbredt. Dette gjelder hele Nord-Amerika, Sentral- og Sør-Europa. I tillegg kommer selvfølgelig land der det er så få privatbiler at samkjøring er godt etablert. Dette gjelder mange steder i Afrika, India og Mellom-Amerika.

I Europa og Nord-Amerika blir samkjøring mer og mer vanlig og er ofte støttet og markedsført av myndighetene ved egne felt og kampanjer for å få flere til å kjøre sammen. Bilmerker i både USA og Europa som Daimler, Chrysler og Ford har kjøpt opp bildelings- og samkjøringsselskap og etablert plattformer for bruk av alternative transportformer. Selv om dette ikke er veldig utbredt, er det grunn til å tro at dette vil vokse. Deutsche Bahn og SNCF (Franske NSB) har begge kjøpt og investert i samkjøringsselskaper og markedsfører dem aktivt.



Figur 6 Covoiturage-libre.fr har primært fokus på å koble sammen samkjørere for langdistansereiser

I USA er det mange store tjenester som alle tjener godt på virksomheten. Både Lyft og Uber springer ut fra samkjøringsselskaper. I Europa er det et fåtalls store suksessfulle samkjøringsselskaper, med Bla Bla Car som det dominerende. Dette selskapet administrerer millioner av samkjøringer hver måned og har en solid markedsverdi.



Figur 7 USA er det mange store tjenester som alle tjener godt på virksomheten. I Europa er det et fåtalls store suksessfulle samkjøringsselskaper

Trendene nå er samkjøring gjennom plattformer der tilbudet er utvidet med delingsbiler, taxier, by-sykler og kollektivtransport. Dette er lettere å markedsføre og har større fortjenestemulighet enn bare samkjøring. Det er også andre viktige trender som virker i samme retning og som støtter fremveksten av alternative transportformer, som:

- En stadig eldre befolkning: Det blir stadig flere eldre i byene som ikke lenger eier bil eller opprettholder førerkort, men som fortsatt har stort mobilitetsbehov.
- Automatisert transport med «selvkjørende» biler og minibusser er sterkt fremme i dagens mediebilde. Det fokuseres ofte på muligheter med fleksibel kollektivtransport med mindre enheter og autonome kjøretøy, noe som innebærer deling av bil med andre som har tilnærmet samme rute, dvs. samkjøring. Det kan virke positivt med en slik fremtidsvisjon som forhåpentlig kan åpne for en mer positiv holdning til samkjøring også med dagens kjøretøyteknologi. Samkjøring har tilnærmet det samme potensialet allerede i dag.
- «Millenials» (unge voksne) som i økende grad ikke tar førerkort, ikke ønsker å eie en bil, foretrekker å bo i by, er rutinerte brukere av delingstjenester og som foretrekker å dekke transportbehovet med kollektivtrafikk og andre tilgjengelige tilbud.

- Fokus på helse og miljø fører til økende bruk av sykling for egentransport til jobb. Sykkeltellingene viser økning i alle årstider og værslag.
- Mindre lojalitet til en bestemt transportform. De såkalte mobilistene er byborgere som er rutinerne på å ta seg frem med ulike transportmidler og som ved hjelp av nett-tjenester og apper finner den reisemåten som passer når det gjelder dag, tid og hensikt.
- Den raske teknologiutviklingen har skapt en tydelig teknologioptimisme som har stor plass i alle medier. Det er fokus på roboter og annen automatikk med «kunstig intelligens» som kan analysere store datamengder i sann tid. Tilgang til internett får man snart overalt, mye av det vi omgir oss med har sensorer. Det kommer stadig større datakraft i kjøretøy og «i lomma». Innføring av autonome kjøretøyer i kollektivtrafikk og varetransport åpner for en rekke nye konsepter.
- Stadig flere byer ønsker å fremstå som teknisk avanserte; som «smarte byer» med politiske mål om «grønt skifte». Satsingen på digitalisering og samvirkende tjenester er fremtredende. Dette er i tråd med (de smarte) byenes ønske om å oppfylle klimamål, etablere bilfrie soner, kontrollere luftforurensingen og ha tilbud om nye tjenester for transport med by-sykler, bildeleordninger og hente-/bringe-tjenester for eldre og uføre.



- «Urban ITS» er en trend i utviklingen av ITS internasjonalt. Dette gir større fokus på tjenester i by som knytter sammen ulike transportformer, parkering, varelevering, signalregulering og ulike strategier for styring av trafikk.

5. Fordeler og motforestillinger

5.1. Fordeler ved å samkjøre

Det er viktig å få frem at samkjøring som tilgjengelig transportmåte i rushtiden gir nytte, ikke bare for samfunnet, men for den enkelte deltager; både sjåfør og passasjerer. Potensielle fordeler og nytte for arbeidsgivere er også til stede. Ved å bytte på hvem som kjører vil kostnader og økonomiske besparelser fordeles og behovet for betaling reduseres. Likevel er det som regel behov for å betale til bileier/sjåfør. I dag er det et godt tilbud av enkle elektroniske måter å overføre beløp på for å dekke andel av kjørekostnader og bompenger, slike som Vipps, MobilePay, mCash, Paypal og tilsvarende. Det er viktig å holde seg innenfor lovens grenser for vederlag som grovt sett begrenser seg til å dele kostnader.

Følgende er eksempler på fordeler for samkjørere:

- Eventuelle P-fordeler på arbeidsplassen (gratis parkering, reservert attraktiv P-plass, etc.)
- Reduserte drifts- og vedlikeholdskostnader til egen bil
- Redusert kostnad til bomavgifter pga. spleising
- Muligheter for dør-til-dør transport
- Tilgang enkelte steder til kollektivfelt og 2+-felt.
- Det sosiale ved samkjøring, som for mange vil oppleves positivt (nettverk og infoutveksling)

- Vissheten om at man bidrar til mer miljøvennlig persontransport
- Premiering

Følgende er eksempler på fordeler for arbeidsgivere:

- Redusert behov for arealer til parkering, økonomisk potensial frigjøres
- Viktig element i bedriftens mobilitetsplan for grønt skifte
- Inngå i miljøprofilering/sertifisering av bedriften
- Samkjøringskampanjer kan gi omdømmegevinst for bedriften
- Samlende og sosial aktivitet som kan bidra til økt trivsel
- Konkurransen med andre bedrifter om å være best på samkjøring eller miljøriktig transport
- Viser samfunnsansvar

Fordeler for myndighetene:

- Økt samkjøring er et virkemiddel som normalt ikke krever investeringer, men som har et godt potensial for mer effektiv persontrafikk uten at biltrafikken øker.
- Redusert behov for investering i økt kapasitet for kollektivtrafikk i rushtid.

5.2. Motforestillinger

Informasjon om og markedsføring av samkjøring møter ofte motforestillinger og problemfokusering. Det er nyttig å være bevisst de motforestillingene som normalt kommer. Flere forsøk med samkjøring i stor skala, blant annet det nevnte forsøket Spontan samkjøring i Bergen har vist at det ikke er så lett å få samkjøring til å fungere i praksis. Det er flere grunner til dette og den nevnte SINTEF-rapporten gir en interessant oversikt over momenter som virker inn. De vanligste motforestillingene er:

- Påstand: Samkjøring gir tap av friheten til å reise når man vil og som man vil, med egen bil.

Ja, samkjøring innebærer at man må tilpasse seg andre og/eller er avhengig av at det finnes et samkjøringstilbud på aktuelle reisetidspunkt. Kolleger og naboer finner ofte lettere frem til slik tilpasning. Det er lettere om det gjøres avtaler og om flere deltar i samkjøringsgrupper. Samkjøring krever generelt overkommelige tilpasninger på linje med tilpasning til rutetider og trasé for kollektivtrafikk.

- Påstand: Det er utrygt å reise sammen med fremmede

Arbeidskolleger og naboer kan finne sammen og samkjøre de dagene det passer. Da er tryggheten og den sosiale utfordringen i stor grad ivaretatt. Kombinert med insentiver og enkle belønningsordninger vil dette kunne gjøre det attraktivt nok å samkjøre. Apper og baksystemer med logging av persondata og avtalt samkjøring kan fjerne utrygghet overfor «fremmede».

- Påstand: Samkjøring forstyrrer den private sfæren som man ellers vil ha alene i bilen.

Ja, samkjøring betyr inntrenging i egen privatsone og kan virke sosialt utfordrende, men de fleste som prøver eller blir «tvunget» til det, f.eks. under togstans eller streik, opplever det som positivt og hyggelig. Samkjøring må være frivillig for både sjåfør og passasjerer. Det kan for mange være lettere når det er flere enn to i bilen.

- Påstand: «Dette passer ikke for meg», uten begrunnelse.

Nei, alle trenger ikke samkjøre. (Men det går an å forsøke.) Samkjøring trenger ikke å være for alle, og ikke hver dag. Selv en liten økning av andelen samkjøring er tilstrekkelig til å gi et stort nok bidrag til at det er av positiv betydning for persontransporten og miljøet.

- Påstand: Økt samkjøring i rushtiden undergraver kollektivtransporttilbudet.

Forventet økning i persontransportbehovet i byområdene vil kreve bidrag fra alle aktuelle transportformer og

mye av kollektivtrafikken har ikke ledig kapasitet i rushtid. Da er det viktig at vi optimaliserer den totale kapasiteten som finnes. Et bredt sammensatt transporttilbud, med plass til individuelle transportløsninger med bil, gir dessuten beredskap og fleksibilitet for samfunnet både overfor kortvarige situasjoner i kollektivtrafikken som tekniske feil i banesystemet og overfor mer langvarige situasjoner pga. ras, flom, streik og annet.

- Påstand: Økt samkjøring er kunstig åndedrett for en miljøfiendtlig biltrafikk.

Det vil også i fremtiden være plass til og behov for personbiltrafikk selv om vi når 0-vekstmålet i de store byområdene, og utslippene fra biltrafikken vil reduseres med elektrifisering og ny og bedre teknologi.

- Påstand: Bilkøene består hovedsakelig av vanebilister som uansett ikke lar seg påvirke.

Mobilitetskampanjer og insentiver fra arbeidsgiver eller tvangssituasjoner som f.eks. kjøreforbud vil kunne bidra til at noen «vanebilister» frigjør seg fra en opplevd avhengighet av egen bil. På denne måten kan samkjøringskampanjer åpne for mer fleksibel dekning av eget transportbehov hvor kollektivtrafikk i kombinasjon med samkjøring og for eksempel sykling blir et aktuelt valg.

6. Anbefalinger om tiltak

6.1. Samkjøring inn som virkemiddel i NTP og transportmodeller

Økt samkjøring kan som nevnt gi et bidrag til å nå 0-vekstmålet for biltrafikk og vil kunne redusere behovet for investeringer i kollektivkapasitet i rushtid. Derfor bør dette virkemiddelet fokuseres tydeligere i NTP, Handlingsprogram og andre styrende dokumenter. Økt samkjøring bør uansett tas inn i pågående arbeid med transport- og miljøtiltak i byområder. Dette gjelder også for de transport-modeller som benyttes for å utarbeide grunnlag. I dag er det ikke mulighet for å modellere endret passasjerbelegg for biltrafikk.

6.2. Insentiver og belønningsordninger

Erfaring fra forsøkene i prosjekt Spontan samkjøring og fra andre initiativ viser at økt samkjøring ikke kommer av seg selv. Tvangssituasjoner som langvarig streik eller annet viser en økende grad av samkjøring så lenge situasjonen varer, men at man faller tilbake til gamle vaner straks tvangssituasjonen er borte. For å oppnå varighet av økt samkjøring kreves vedvarende og målrettet informasjon i kombinasjon med insentiver.

I Bergen har man laget forprosjekt for redusert bompengebetaling for trafikanter som samkjører med app, men for å sette i gang tiltaket kreves finansiering og formelle avklaringer hos myndighetene.

Her er noen eksempler på aktuelle insentiver, primært fra arbeidsgiver, men det er også aktuelt med insentiver fra offentlige myndigheter.

Fra arbeidsgiver:

- Reservert og gratis parkering for samkjørere
- Ytelser og aktiviteter som premiering eller lotteri blant «miljøtrafikanter»
- Presentasjon og hederlig omtale på intranettet og andre bedriftsmedia

Fra offentlig myndighet:

- Rabatt eller fordel ved offentlig parkering
- Fordeler ved innfartsparkering
- Rabatt i bomavgifter
- Tilgang til kollektivfelt, miljøfelt eller sambruksfelt (2+-felt)

6.3. God offentlig organisering

Trafikantene kan oppfordres til å starte med samkjøring på egen hånd, men tilrettelegging og organisering av aktiviteten fra myndigheters og arbeidsgiveres side vil gi bedre resultater. Aktuelle myndigheter er Statens vegvesens regionkontorer, fylkeskommuner og kommuner.

Sentralt i organiseringen er informasjonskampanjer, veiledning og tilrettelegging for kontakt mellom aktuelle samkjørere, samt oppfølging med premiering, statistikk og rapportering. Det er viktig å dokumentere resultatene av samkjøringsinitiativ for å stimulere til vekst og smitteeffekt til andre steder og virksomheter.

Et godt eksempel er Vestfold hvor fylkeskommunen nylig har startet med å organisere samkjøring blant interesserte bedrifter i Tønsbergområdet. De satser i første omgang på informasjon og ikke på bruk av dedikert teknologi i form av apper for formålet. Deltakere i Vestfold er i første runde Høgskolen i Sørøst-Norge, Sykehuset i Vestfold, Horten videregående skole, fylkesadministrasjonen, Tønsberg kommune og Ås kontorsenter AS/Vestfold næringsstomter AS med tilsammen 14 000 mulige samkjørere. De har hittil oppnådd samkjøringsandeler på mellom 5 og 10%.

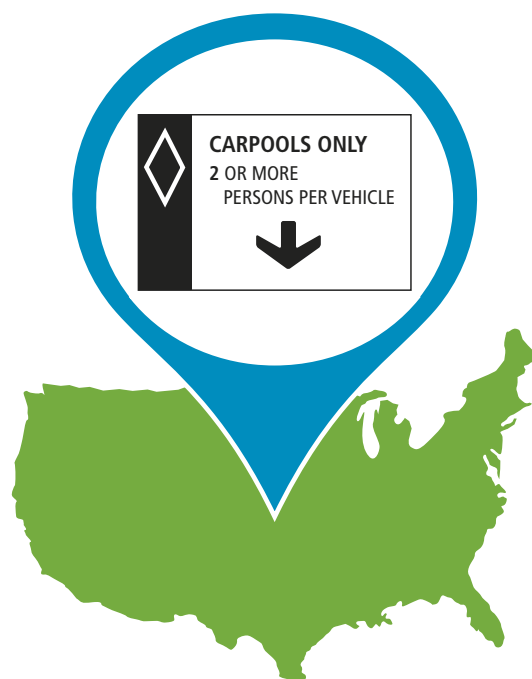
6.4. Informasjonsberedskap for samkjøring i spesielle situasjoner

Ved langvarige situasjoner som oppstår eller pga. store arrangementer som medfører redusert kapasitet i biltrafikk eller kollektivtrafikk finner folk lettere sammen for å samkjøre. Felles problemer trigger sosial kontakt for å finne felles løsninger. Et ferskt eksempel er den omfattende togstreiken i oktober 2016. Da ble det registrert omfattende bruk av samkjøringsgrupper, særlig for de lengre reisene. På samme måte kunne GoMore vise til stor pågang via sin app og nett-tjeneste for samkjøring ved innføring av dieselforbudet i Oslo i januar 2017.

For spesielle situasjoner og ved store arrangementer er det hensiktsmessig at myndigheter og arbeidsgivere har et beredskaps-opplegg for alternativ mobilitet. Da vil det lettere danne seg kontaktnett for samkjøring som, ved å opprettholde informasjon og insentiver, kan ha virkning utover den utløsende situasjonen.

6.5. Samkjøringskorridorer

Dette vil være korridorer preget av mye kø og forsinkelser for trafikantene hvor det kan etableres innfartsparkeringer egnet for kobling av både samkjørere og eventuelt «park and ride», dvs. at trafikanter parkerer egen bil og reiser videre med buss. I slike korridorer vil man kunne etablere kollektivfelt som slipper bussene forbi køene og gir passasjerene klare fordeler. Eventuelt kan det da også åpnes for økt samkjøring ved at kollektivfeltet omgjøres til sambruksfelt som skiltes med 2+. Det kan også tenkes utprøving av andre miljøbaserte kjørefeltreguleringer. Det er viktig at disse tiltakene ikke fører til forsinkelser for bussene.



Figur 8 Reservert kjørefelt for samkjøring er vanlig i USA

6.6. Merking av hentepunkter og biler

For å tilrettelegge for økt samkjøring kan det etableres faste punkter hvor samkjørere kan plukkes opp. Disse må merkes på en tydelig måte. I Bergen er man i gang med dette og har blant annet opprettet et «mobilitetspunkt» på Danmarks plass, der man både kan samkjøre og reise kollektivt videre med flere alternative kollektivmidler. Man bør i denne forbindelse utnytte allerede etablerte innfartsparkeringer.

For å gjøre det enklere for samkjøringssjåfører og passasjerer å finne sammen, kan det også være en løsning at aktuelle samkjøringssjåfører merker sin bil med «2+» og sin destinasjon, f.eks «Fornebu» i frontruten.

6.7. Samkjøring inn i mobilitetsprogrammer

Store virksomheter med store arbeidsplasser bør, uansett geografisk beliggenhet, utarbeide mobilitetsprogram for sine ansatte. Med relativt enkle grep og lave kostnader kan det stimuleres til at medarbeidernes arbeidsreise gjøres best mulig når det gjelder:

- Miljøprofil
- Klimapåvirkning
- Helsegevinst
- Samfunnsnytte
- Kostnad for hver enkelt og bedriften

I slike planer må stimulering til bruk av kollektivtrafikk, sykling og gåing være primært. Men også samkjøring i personbil for de som ikke har et godt kollektivtilbud eller hvor det ikke er aktuelt å gå eller å sykle.

Nye kontorbygg og ny arealutnyttelse ved bedriftsbygg bør benytte justerte normer for antall parkeringsplasser. Tilgang til gratis parkering på arbeidsplassen er en viktig driver for bruk av personbil. Ved å sørge for at parkering på arbeidsplassen er en knapphetsressurs med prisings- og tilgangsregulering vil man oppnå større andel arbeidsreiser med sykkel/gåing, samkjøring eller kollektivtransport. Resultatet vil bli miljøgevinst for samfunnet, helsegevinst for medarbeiderne samt økonomisk besparelse for bedriften.

6.8. Ta initiativ på egen arbeidsplass

I en oppstartsfase med økt samkjøring er det nærliggende å satse primært på samkjøring mellom kolleger på den enkelte arbeidsplass. Dette gir en enklere organisering, samkjørerne vil føle seg tryggere når de kjenner eller vet om hverandre, og det vil ikke være problemer med regelverket om løyve for persontransport eller størrelse på vederlag mellom passasjerer og sjåfører. På samme måte kan man oppfordre naboer til samkjøring.

7. Strategi

7.1. Viktige oppgaver

1. Ansvar for faglig utvikling, dokumentasjon, veiledning og koordinering.

Det bør opprettholdes en faglig koordinering fra sentralt hold, fortrinnsvis fra Vegdirektoratet, som sørger for at passasjerbelegg og samkjøringspotensialet tas inn i utvikling av trafikkfaglig veiledning og bedre transportmodeller. Det bør finnes veiledninger, dokumentasjon og evalueringsrapporter lett tilgjengelig. Hensikten er å sørge for samarbeid, felles initiativ, erfaringsutveksling, metodikk for datafangst og evaluering samt sørge for å samle opparbeidet erfaring og kunnskap både fra Norge og internasjonalt.

Myndigheter, fagmiljøer samt private og offentlige bedrifter bør bidra til søknader, deltagelse og medvirkning i norske eller internasjonale forskningsprosjekter innenfor mobilitet og hvor samkjøring inngår som et tema for utprøving og evaluering. Faglig dokumentasjon vil kunne bidra til å heve «status» for samkjøring som ett av flere aktuelle virkemidler for fremtidens transportpolitikk. For eksempel er ITS Norge, Oslo kommune, Bærum kommune og Toulouse i Frankrike med i et konsortium som søker EU-midler gjennom FoU-programmet Horizon 2020 til et prosjekt med stor vekt på økt samkjøring i disse byområdene.

2. Samkjøring inkluderes i mobilitetsplaner og Smart-City-strategier

Mange byer er i gang med å lage strategier for Smart By. Det bør stimuleres til en harmonisert utvikling av smarte byer og nasjonalt regelverk for delingstjenester og krav til bruk av åpne standarder slik at det blir enkelt å ta i bruk og at man opplever likhet fra by til by. Dette gjelder ikke minst for transporttjenester, hvor det er viktig med åpne og tilgjengelige data og sømløs ITS. Det er mye internasjonalt utviklingsarbeid på gang som omhandler «Smart-City».

Et nytt konsept er SUMP (Sustainable Urban Mobility Plans) eller på norsk: «bærekraftige mobilitetsplaner». Det finnes veiledninger og prosjekresultater (se kap. 8 Nyttige lenker) fra EU-støttede aktiviteter. Slike planer skal inneholde alle tilgjengelige transportformer, inkludert samkjøring med bil.

Det kan være aktuelt å ta inn i skrivemal for kommuneplaner at arealdelen skal inneholde en mobilitetsplan i tillegg til parkeringsplan slik Stavanger kommune har forsøkt.

Trolig vil det stadig komme flere tilbud om mobilitetspakker (Mobility as a Service). Det bør kunne kreves at de som etablerer seg som operatører med slike multimodale tjenester legger til rette for at samkjøring inngår i tilbudet. Det forutsetter at apper og baksystem inkluderer mulighet for å tilby og søke skyss samt at slik samkjøring ligger innenfor lovens ramme og ikke blir en arena for pirat-taxi. Samkjøring, bildeling, leiebil, kollektiv, bysykler og taxi kan inngå i et slikt integrert tilbud. Betaling for utført transport eller et abonnement kan skje via en mobilitetsoperatør. Dette vil gjøre det enkelt for trafikanten å velge fritt det som passer og frigjøre oss fra avhengigheten til egen bil eller bindingen til et bestemt månedskort.

3. Bedre regulering av delingstjenester

Utvikling av sammensatte tjenester slik som mobilitetspakker eller MaaS (se pkt. 2) krever en opprydning og presisering av lovgrunnlag, skatteregler og løyveplikt. Dette kan bety en viss liberalisering av transportlovgivningen slik vi f.eks. har sett i Finland og deres «Transport Code» (ny liberalisert transportlovgivning). Det blir viktig å ha en tydelig regulering av disse tjenesteområdene, noe som også blir nødvendig ved introduksjon av selvkjørende delings-transport. Klare rammer er nødvendig for at potensialet for effektivisering kan tas ut og at slike tjenester ikke kommer i miskreditt.

4. Videreutvikle insentiver

Det er dokumentert at insentiver vil bidra til økt interesse for samkjøring, både for tilbydere og passasjerer. Det er relativt lett å få til premierings- og parkeringsordninger knyttet til arbeidsplasser, men å opprettholde verdien av dette er krevende i lengden. Derfor bør det utredes og utvikles en teknisk sikker og bærekraftig løsning med rabatt i bomringer. Rabatten bør knyttes direkte til antall personer i bilen.

5. Fremskaffe en offentlig godkjent samkjøringsplattform

Prosjektet «Spontan samkjøring i Bergen» utviklet spesifikasjon og prototyp for en «offentlig samkjøringsplattform» (OSP), se pkt.3.2. En slik plattform vil kunne kople ulike apper og transporttjenester som kan tilby ledig kapasitet. I tillegg er intensjonen at OSP vil sikre at tilknyttede tjenester oppfyller lovgivningen. OSP vil dessuten kunne utgjøre mange av de funksjonene som er nødvendige for fullgode mobilitetspakker (MaaS). Det bør vurderes om det er mulighet for finansiering av et prosjekt som viderefører arbeidet med OSP. Statens vegvesen bør sikre seg rettigheter til spesifikasjon og kode til OSP for videre bruk.

6. Opprettholde fokus på samfunnsnytte

Når det gjelder informasjon og kampanjer for samkjøring må det fokuseres på transportpotensial og samfunnsnytte. Det er forventet stor befolkningsøkning i de største byområdene. Stortinget har besluttet en

ambisiøs strategi om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing, det såkalte 0-vekstmålet for personbiltrafikk. Det er krevende og ekstremt kostbart å bygge opp kollektivkapasitet for rushtid som ikke kan utnyttes resten av dagen. Bedre utnyttelse av den resterende personbiltrafikken i rushtidene ved å fylle opp passasjerasetene vil kunne ta deler av rushtidstoppene og gi langt større kost/nytte enn andre virkemidler. Parallelt med fokus på rushtid og byproblematikk er det viktig å markedsføre samkjøring som et nyttig tillegg til andre transporttjenester både i grisgrendte strøk og for lengre reiser.

7. Inkludere samkjøring i beredskapen for spesielle transportsituasjoner

Vi har mange eksempler på at kapasitet i kollektivtrafikken kan rammes hardt av sjeldne, men alvorlige situasjoner. Det kan være spesielle vær-situasjoner, flom, brann, skred, streiker, terror eller andre uforutsette hendelser. På samme måte kan kapasiteten for biltrafikken bli begrenset. Dette gjelder også ved store arrangementer som belaster transportsystemet kraftig. I slike uvanlige situasjoner vil utnyttelse av personbilenes fulle kapasitet utgjøre en viktig reserve. Derfor bør det etableres beredskapsopplegg for informasjon og veiledning som kan iverksettes straks situasjonen oppstår. Dette vil kunne utgjøre en effektiv beredskap for slike hendelser om det er godt forberedt.

8. Organisering av piloter og deltagelse i FoU

Offentlige myndigheter er ofte premissgivere eller deltagere i transportrelatert FoU. De kan også stille testområder tilgjengelig for forskningsprosjekter og piloter og er medvirkende i bysamarbeid både nasjonalt og internasjonalt. Det er viktig at samkjøring tas med blant de transporttjenester som inkluderes i prosjektene og at dette inngår i forsknings- og evalueringsarbeidet i slike aktiviteter.

7.2. Roller og fordeling av oppgaver

Rolle	Aktør	Oppgave
Regjeringsnivå	Samferdsels-departementet	- Lovreguleringer og avklaring av generelle juridiske spørsmål. - Rammer for insentiver og rabattordninger. Samkjøring i NTP, by-satsing og for 0-vekstmål. Bidrag til finansiering
Nasjonal myndighet	Vegdirektoratet	- Faglig ledelse og koordinering på nasjonalt nivå. Utarbeide veiledning, organisere kurs og workshoper i samarbeid med andre aktører. - Sørge for prioritering og finansiering av fellesoppgaver. - Utvikling av OSP - Initiere og samordne FoU-innsats, promotering i media. - Utrede og teste rabatt i bomring. - Stimulere til introduksjon av apper, mobilitetspakker og forsøk med MaaS - Revidere forskrifter og annet regelverk. - Gjøre avklaringer og finne gode løsninger for personvern. - Utrede forretningsmodeller, rolledeling og samspill med MaaS og selvkjørende transportmidler.
Regionale myndigheter	Statens vegvesens regionkontorer	- Være foregangsvirksomhet for økt samkjøring på egne arbeidsplasser med å prøve ut ulike tiltak med informasjon og insentiver, slike som parkeringsfordeler, belønningsordninger og konkurranser i samarbeid med fylker og kommuner. - Teste ut trafikkreguleringer som legger til rette for samkjøring.
	Fylkeskommuner	- Prioritere samkjøring som virkemiddel i egen transportpolitikk. - Ta initiativ og legge til rette for offentlige og private samkjøringsordninger. - Samle erfaring i eget fylke.
Lokal myndighet	Kommune	- Bestemme areal- og parkeringspolitikk. - Prioritere samkjøring som virkemiddel i egen transportpolitikk. - Ta initiativ og legge til rette for offentlige og private samkjøringsordninger. - Organisere beboermedvirkning for mobilitet
Næringsområder	Industri- og næringsområder	Lage mobilitetsplaner og stimulere sine bedrifter til å gjennomføre mobilitetskampanjer for mer miljøriktig og helsevennlig persontransport.
Arbeidsgivere	Bedrifter og virksomheter	- Lage mobilitetsplaner og stimulere sine ansatte til mer miljøriktig og helsevennlig persontransport. - Etablere belønnings- og premieringsordninger og andre insentiver for samkjøring.
Læresteder	Høgskoler og universiteter	- Lage mobilitetsplaner og stimulere sine studenter og ansatte til mer miljøriktig og helsevennlig persontransport. - Etablere belønnings- og premieringsordninger og andre insentiver for samkjøring.
Nabolag	Borettslag, boligsameier, velforeninger	- Stimulere sine beboere til mer miljøriktig og helsevennlig persontransport. - Etablere koblingsordninger for samkjøring. - Skilting av oppmøtesteder.
Bransjeforeninger	ITS Norge, NAF, KNA	- Initiere og samordne norsk deltagelse i internasjonale prosjekter hvor samkjøring inngår - Arrangere faglige fora og temaaktiviteter - Formidle fagspørsmål, utvikle og drive informasjonsplattformer og bidra til mediaomtale om samkjøring
System- og tjeneste-leverandører	App-utviklere, tjenesteoperatører MaaS	- Integrere samkjøring som tjenestetilbud - Tilby apper med matchingsfunksjoner for samkjøring innenfor rammen av lovgivning og personvern

8. Nyttige lenker

Nettsted 2pluss-info

<http://2pluss.info/>

«Spontan samkjøring i Bergensområdet 2007 – 2015. Rapport med anbefalinger til nasjonal løsning, Prosjektgruppen september 2015».

http://2pluss.info/wp-content/uploads/2015/08/Sluttrapport_endelig.pdf

«Evaluerings av samkjøring, Erfaringer fra samkjøringsaktiviteter i Bergensområdet, SINTEF Teknologi og samfunn Transportforskning 2015-05-29»

<http://2pluss.info/wp-content/uploads/2015/01/Rapport-Sintef.pdf>

Vestfold samkjører

<https://www.vfk.no/Tema-og-tjenester/Samferdsel/Vestfold-samkjorer-2-pluss/>

MaaS Alliance

<http://maas-alliance.eu/>

MaaS Global

<http://maas.global/>

SUMP – Sustainable Urban Mobility Plans

<http://www.eltis.org/mobility-plans/european-platform>

GoMore

<https://gomore.no/>

ITS Norge

<http://its-norway.no/>

Samkjøring i tiltakskatalogen

<http://www.tiltakskatalog.no/b-5-3.htm>

Flere i hver bil. Status og potensial for endring av bilbelegget i Norge, TØI 2009

<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=13925>

KJØR SAMMEN – reduser bilkøene

Rapport fra en arbeidsgruppe for økt samkjøring ledet av
Vegdirektoratet – Transportavdelingen – Seksjon for trafikkforvaltning
September 2017