

Samkjøring med bil



Å få flere reisende inn i hver bil kan bidra til å få redusert antall biler på veiene. Samkjøring med bil kan dermed være en gunstig praksis både for miljøet og klimaet. Forutsetningen er at ordningen ikke fører til nye bilreiser eller rekrutterer personer som tidligere gikk eller syklet.

Det er etablert mange ordninger for samkjøring rundt om i verden. Samkjørings-apper som kopler sjåførere og passasjerer har et stort potensial. Inkludering av samkjøring i tilbudet fra kollektivselskap, sammen med insentiver som for eksempel kjøring i sambruksfelt, gratis parkering eller redusert bompengpris kan bidra til å gjøre samkjøring mer populært. Tiltaket her beskriver noen erfaringer.

1. Problem og formål

Mye ledig setekapasitet på veiene

Sist personbelegget i biler ble beregnet i Norge var dette på 1,55 (Hjorthol m.fl. 2014). Tidligere analyser viste at personbelegget i bilene varierte fra 1,14 på arbeidsreiser til 1,94 på følge- og omsorgsreiser (Vågane 2009). Tilsvarende tall og en synkende trend sees også i andre land, for eksempel i Danmark og England. I Danmark synker personbelegget i privatbilene fra over 1,8 pr bil i 1980 til under 1,5 i 2020 (Transportministeriet i Danmark 2022). I Storbritannia har også antall personer blitt redusert fra 1,57 personer i bilen fra 2011 til 1,49 i 2020 (UK Department for Transport, 2023) Dette betyr at det særlig i rushtidene, men også ellers i døgnet, er mye ledig setekapasitet som ikke blir utnyttet.

Ønske om å redusere antall kjøretøy på veiene

Samkjøring er et tiltak som kan bidra til å utnytte deler av den ledige kapasiteten, ved å få flere til å kjøre i samme bil, og dermed hjelpe til å redusere antall kjøretøy på veien og unngå kø. Dette skal kunne bidra til økt trafiksikkerhet på veiene ved mindre eksponering, bedre utnyttelse av parkeringsplasser og redusere klimabelastning i form av CO₂-utslipp og

svevestøv NOx, PM10 og PM2,5. Hensikten er å endre reiseatferden med tanke på å redusere antall biler som bruker transportsystemet. I Grønn strategi for Bergen (2016) ble det blant annet nevnt at tiltak for å redusere «solobilismen» bør prioriteres for å nå miljømålene. Samkjøring er et slikt tiltak.

Supplement til kollektivtransport

Det kan også iverksettes som et mobilitetstiltak for å dekke geografiske områder som ikke har et godt nok kollektivtilbud, for eksempel utenfor byene og i distriktene. I rushtiden kan også samkjøring lette trykket på kollektivtrafikken i byene.

2. Beskrivelse av tiltaket

Kjøre sammen i bil

Samkjøring er blitt definert som en måte å reise på der enkeltpersoner deler et kjøretøy for en tur og deler reisekostnader med andre som har lignende reiseruter og tidsplaner (Furuhata et al., 2013). Oftest er det sjåføren som har et målpunkt eller en rute, og tar med seg passasjerer som skal samme sted eller til et sted langs ruta. Slik samkjøring i bil er et av flere tiltak som kan redusere antall biler på vegene.

Dette er ikke et nytt type tiltak. Samkjøring har tidligere vært en oppfordringen fra myndighetene som svar på manglende muligheter for bilkjøring, som for eksempel rasjonering på bileierskap både under og etter 2. verdenskrig, og under oljekrisen på 1970-tallet. Det var da mer et velferdstiltak enn et miljøpolitisk tiltak.

En måte å kategorisere samkjøring på er:

1. Tradisjonell samkjøring/kameratkjøring

Karakteriseres ofte ved spesielle personrelasjoner (familie, venner og kollegaer) oppretter mer eller mindre faste avtaler. Om lag 82% rapporterer å ha vært passasjer i bil de siste 30 dagene (Brauteset, Opinions Mobilitetsbarometer 2024)

2. Tilfeldig samkjøring fra møteplasser - «slugging*»

Karakteriseres av at det er opprettet særskilte møteplasser der man plukker opp passasjerer («slugs»), eller gir dem «haik». Føreren angir destinasjon og plukker opp den eller de personene som står først i køen og som skal til dette bestemmelsesstedet. Møte-/henteplassene ligger gjerne nær holdeplasser for kollektivtransporten, f.eks. holdeplasser med innfartsparkering. For at ordningen skal fungere kreves det praktisk stoppmulighet og god synlighet av passasjerene som ønsker å sitte på.

(*«Slugging» kommer av slug= falsk mynt, ble en betegnelse på «falske» busspassasjerer som sto på bussholdeplasser og ventet på skyss (Oliphant 2008)).

3. Dynamisk samkjøring ved hjelp av et digitalt nettverk.

Karakteriseres av avtaler mellom en uavhengig fører (privatperson) og passasjer som etableres på kort sikt (eventuelt mens bilturen pågår) gjennom automatisk matching, med deling av variable turrelaterte kostnader (Meland m.fl. 2015). Her brukes

elektroniske nettverk, som for eksempel en app, for kobling mellom bilfører og mulige passasjerer. Hver reise behandles for seg. Samkjøringsapper eller sosiale medier som Facebook, Snapchat eller lignende, er viktige hjelpemidler for å opprette kontakt og formidle reiserute og reisetidspunkter. Fra om lag 2019 har flere kollektivselskap i Frankrike og Danmark knyttet til seg slike samkjøringstjenester i sine reiseplanleggere og inkludert samkjøring i sine billetter. Fra 2023 har kollektivselskapene Brakar, Skyss og AtB lagt til gratis samkjøring for utvalgte grupper eller områder med appen Nabogo for kunder med periodebillett. (Nettsidene til Brakar, Skyss og AtB)

Tabell 1: viser en oversikt over samkjøringsløsninger og hvem som er kunden.

Forretningsmodell	Deltakende Aktører	Eksempler på Teknologileverandør og kampanjeleverandør
Rettet mot forbruker (B2B)	Teknologileverandør, sosiale medier og privatpersoner, både passasjer og sjåfør	Norge: PenguinUp, Samtur, Freelway, Nabogo
Rettet mot bedrifter (b2C)	Teknologileverandøren har avtale med bedrifter av en viss størrelse for å tilby samkjøring.	Liftshare.com/uk er vel etablert i Storbritannia
Rettet mot kollektivselskaper eller offentlig myndighet (B2G)	Teknologileverandør har avtale med kollektivselskap - tilrettelegger for privatpersoner, både passasjer og sjåfør. I Frankrike og Danmark er samkjøring en del av kollektivselskapenes eller nasjonale reiseplanleggere. I Norge kan dette finansieres gjennom belønningsmidler eller byvekstavtale og miljøpakker	I Norge: Nabogo.com/no i samarbeid med Brakar , Skyss og AtB I Frankrike: Karos, Klaxit, Ecov, BlaBlaCar Daily er eksempler. Det er over 25 samkjøringspartnere som leverer statistikk til den franske staten og det er flere aktører som venter på godkjenning

Ulike initiativtakere

Tiltak, tiltakspakker eller program for å få flere til å samkjøre til jobben utarbeides ofte i regi av arbeidsgiver og/eller lokale myndigheter. Men flere private initiativ er også iverksatt både når det gjelder samkjøring på arbeidsreiser, og andre type reiser.

Før en iverksetter samkjøring som et mobilitetstiltak i en bedrift, er det viktig å drøfte hvorfor et program ønskes gjennomført og hva som ønskes oppnådd. Deretter må reisevaner kartlegges. Med utgangspunkt i dette kan alternative løsninger for å koble personer diskuteres, og også eventuelle fordelsordninger (som for eksempel gratis parkering på arbeidsplass eller etablering av sambruksfelt). For mer informasjon om mobilitetspåvirkning - se / [Mobilitetspåvirkning | Statens vegvesen](#)

Uenighet om kritisk masse er et suksesskriterie

For å fremme samkjøring generelt, både i forbindelse med arbeid, fritid- og ferieturer, kreves det godt organiserte *koblingstjenester*, som er lett tilgjengelige og enkle å bruke. I de senere år har samkjøringsapper og sosiale medier blitt nyttige hjelpemidler for kobling mellom bilførere og mulige passasjerer (se kapittel 5). For at disse systemene skal fungere på sikt kreves en *kritisk masse* av brukere. Erfaringer fra USA tilsier at hvis ikke bilførere og/eller passasjerer finner en «match» i løpet av de tre første forsøkene, vil de miste tiltroen til koblingstjenesten. Samtidig viser de appene som har lyktes med vekst i samkjøringen at kritisk masse ikke er det viktigste suksesskriteriet. Årsaken er at små økosystem på 5-15 personer kjører sammen, og sjeldnere knytter til seg ukjente. Ofte har de som samkjører en form for sosial relasjon.

Koblingstjeneste

Dagens nettbaserte koblingstjenester for samkjøring er vanligvis utformet på en av to ulike måter:

- En form for nettbasert oppslagstavle der førere og passasjerer annonserer den aktuelle reisestrekningen og reisetidspunktet. Denne formen er særlig vanlig på mellomlange- og lange reiser, men er også noe benyttet av jobbreisende. Se eksempel [MiFaZ – Deine Mitfahrzentrale](#) fra Tyskland.
- «On- line-matching» mellom de reisende, gjerne på reiser som skal skje der og da. Dette foregår via smarttelefoner. Da kan koblingstjenesten matche reisende som befinner seg i nærheten av hverandre, og som skal mer eller mindre samme vei.

Pris og betaling

En av tankene bak samkjøringen er å dele på kostnadene ved turen, men å ikke prise det høyere enn de reelle kostnadene (i motsetning til tjenester som for eksempel ulike taxitjenester). Om prisene for en reise blir satt for høyt, kan det komme i konflikt med det norske lovverket. Det vil også være mot sin hensikt om eventuelle førere reiser mer med bil enn de ellers ville, kun av økonomiske årsaker. Flere av de nettbaserte tjenestene har kalkulatorer som kan komme med forslag til pris på den aktuelle strekningen. Noen tar også hånd om betalingen for de reisende (noe tilsvarende som [Airbnb](#) og [Getaround](#)).

3. Supplerende tiltak

Ulike incentiver

Incentiver eller mulige «gulrøtter» for å fremme samkjøring kan være:

- Kjøring [Sambruksfelt](#)
- Gratis eller redusert pris i bomringer el.
- Gratis eller redusert pris på parkering
- Rabatterte kollektivreiser (ved returreiser uten match)

- Rabattert taxi
- Bedriftsfordeler (tiltak i regi av arbeidsgiver)
- Skattefordeler
- Samkjøringen inkludert i periodebillett fra kollektivselskap
- Tilbudet vises i reiseplanlegger fra kollektivselskap eller Entur

Sambruksfelt

Etablering av sambruksfelt er et mulig virkemiddel for å øke andelen som samkjører. Sambruksfelt er kjørefelt som er forbeholdt kjøretøyer med et visst antall passasjerer. Slike felt kan enten etableres ved omgjøring av vanlige kjørefelt, kollektivfelt eller bygges som nye felt. De kan være fysisk atskilt fra det øvrige vegareal eller være en del av dette. Bruk av reversible felt, der kjøreretningen varierer med retningen på rushtrafikken er en del brukt særlig i USA. Erfaringene med bruk av sambruksfelt er nærmere beskrevet i eget tiltak.

På både fylkesveier og riksveier i flere byområder er det tillatt å kjøre privatbil i kollektivfeltet hvis man har med minst 1 passasjer i rushtiden og kjører elbil. I forbindelse med stengingen av Ring 1 i Oslo ble denne muligheten tatt bort. Det førte til innspill fra politisk hold om at kollektivfeltene på riksveiene inn mot Oslo burde åpnes igjen for elbiler hvis man har med minst 2 passasjerer.

Bedre kollektivtilbud

En reduksjon i reisetid på grunn av økt samkjøring (mindre kø) vil kunne medføre at personer som tidligere kjørte kollektivt kan gå over til å bruke personbil. [Utbedring av rutetilbudet](#) til de kollektive transportmidlene, [Fremkommelighetstiltak](#), [Taksttiltak](#) og komfort kan da være aktuelle virkemidler for å motvirke dette.

Redusert pris for samkjørere

[Vegprising/køprising](#) kan være et aktuelt tiltak for å fremme samkjøring. Prisene kan da gjøres avhengig av hvor mange personer det er i kjøretøyet.

Parkeringsfordeler

Av dem som har bil og sertifikat i Norge har 65 % tilgang til gratis parkering på jobb (Nordbakke m fl 2021). En [Begrensning i parkeringstilbudet](#) i tilknytning til arbeidsplassen kan påvirke andelen som samkjører, eventuelt at de som samkjører får fortrinnsrett til parkeringsplassene.

Kollektivtransport som erstatningsreise

Kollektivselskapet AtB i Norge tilbyr for eksempel bestillingstransport som mulighet hvis brukeren ikke får arrangert samkjøring.

4. Hvor er tiltaket egnet

Tiltaket er særlig egnet for arbeidsreiser i by og tettstedsområder, der flere personer bor og jobber innenfor et avgrenset område. Tiltaket er også egnet i områder med dårlig kollektivdekning eller der kollektivtilbudet ikke har ledig plass til flere reisende.

Samkjøring er i tillegg egnet på lengre fritids- og feriereiser, i forbindelse med kjøring til og fra fritidsaktiviteter (egne og barnas) og for weekendpendlere. Den danske kollektivtrafikkforeningen «Trafikselskaberne» peker på samkjøring som tiltak nummer en for danske distrikter i rapporten «Styrk mobiliteten i landområdene» fra 2023.

5. Bruk av tiltaket - eksempler

5.1 Samkjøring i regi av arbeidsgiver eller lokale myndigheter

5.1.1 Norge

SAS og NVE var tidlig ute, men fikk ikke nok brukere

Allerede i 1976 hadde SAS og NVE et prøveprosjekt med bruk av organisert samkjøring til arbeidsplassen. Prosjektet førte kun til en reduksjon på 1 % av bilbruken på de to arbeidsplassene (Grønnerød og Joys 1976). En av hovedårsakene til at prosjektet ikke var mer vellykket, var at det var vanskelig å finne et tilstrekkelig antall personer som bodde så nær hverandre at samkjøring var et fornuftig alternativ. Flere av de som bodde nær hverandre samkjørte før tiltaket ble igangsatt.

I en spørreundersøkelse utført blant arbeidstakere i Lysaker-Fornebuområdet i 2010 oppgav 32 % at de kunne tenke seg å delta i en samkjøringsordning (Christiansen og Nenseth 2010), mens 44 % var usikker på om de ville delta.

Test av samkjøring i Bergen og Lysaker/Fornebuområdet ble evaluert

I Bergen har Statens vegvesen, fylkeskommunen, kommunen og flere bedrifter utført et prosjekt om spontan samkjøring. Et annet prosjekt om samkjøring til jobben ble utført i Lysaker/Fornebuområdet (Sharepool). Ifølge en evaluering av de to prosjektene (Gjerstad og Bayer 2012), var mange av de ansatte positive til samkjøring, men det var forholdsvis få som endte opp med faktisk å samkjøre til jobben. Det tilsvarende kom frem i 2014, der kun 2 % av de mulige 7 000 ansatte i de aktuelle Bergensbedriftene endte opp som aktive samkjørere (Meland m.fl. 2014).



Kilde: Chamonix.net

Figur 1: Test av app i Bergen viste lav gjennomslagskraft

I Bergen ble samkjøringsappen Hentmeg.no testet ut i løpet av prosjektet Spontan samkjøring sammen med den kommersielt tilgjengelige appen Carma. Hverken Hentmeg.no eller Carma-appen er i bruk lenger siden prosjektet er avsluttet. (HentMeg er imidlertid navnet på et prøveprosjekt i Buskerud med bestillingstransport som startet opp i september 2019 og ble avsluttet i juni 2023 da [Brakar Fleks](#) startet opp som et ordinært tilbud. Carma appen har endret navn til [GoCarma](#) og er i bruk i Texas i USA og gir rabatt på bompenger.)

Målet med prosjektet Spontan samkjøring var å koble førere og passasjerer ved hjelp av mobiltelefon med integrert GPS. Systemet skulle også gi sanntidsinformasjon om kollektivtransporten, og oversikt over ledige drosjer (Brekke 2009). Men appen ble brukt i kun 8 % av samkjøringsturene i de aktuelle Bergensbedriftene, resten av samkjøringsturene ble avtalt privat (Meland m.fl. 2014). Appen hadde en del tekniske problemer i starten, samt at flere brukere opplevde å ikke finne en match når de trengte det (Meland m.fl. 2015).

Tilbud fra kollektivselskap til utvalgte bedrifter og bydeler er ikke evaluert ennå

Kollektivselskapet Brakar tilbyr fra april 2023 ansatte på Drammen sykehus å samkjøre til og fra jobb med appen Nabogo. Kollektivselskapet Skyss lanserte samkjøring for nabokommunene til Bergen, Øygarden og Askøy, i september 2023. I oktober 2023 lanserte Brakar samkjøring i bydelen Byneset i Trondheim kommune, og inkluderte et bestillingstilbud samtidig. Mer om disse tre tilbudene i kapittel 5.2.

5.1.2 Internasjonalt

Det foregår mye på samkjøring internasjonalt. Vi har her valgt å formidle det som skjer i

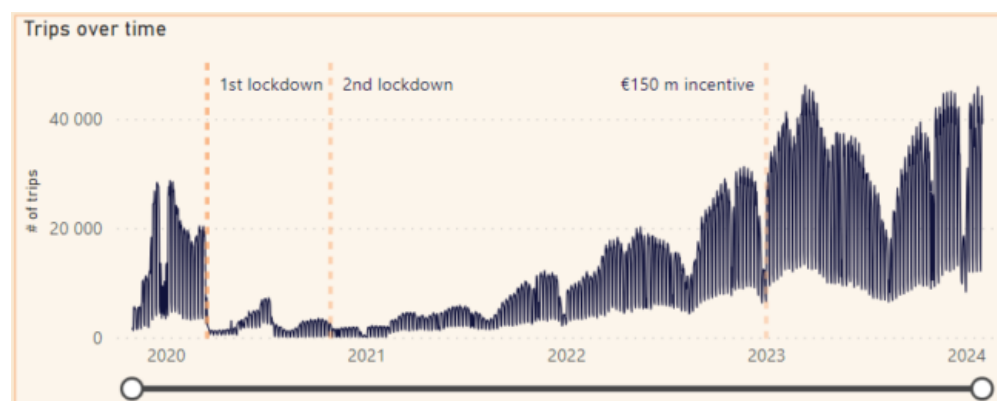
Frankrike fordi de er kanskje de som har kommet lengst i sitt arbeid med å tilrettelegge for samkjøring.

Frankrike

Staten satser: Siden 2019 har inkludering av samkjøring i tilbudet fra kollektivselskap gitt et betydelig løft i samkjøringsaktivitet i Frankrike. Den franske staten definerte et rapporteringsformat for data om samkjøring og har registrert slike data fra februar 2019 (kilde: [Franske stats rapporteringsside](#)). Fra den 1. januar 2023 ble det bevilget EUR 150 millioner og i tillegg mulig 50 millioner i regionale midler. Den teknologiske utviklingen og konkurransen er høy.

Mange apper: Antallet apper som konkurrerer om avtaler med kollektivselskap og aksept av brukerne er om lag 80 i Frankrike (over 25 apper/teknologiske løsninger er kvalifisert av det offentlige samkjøringsregister)

Antall samkjøringer: 51 samkjøringer ble registrert den første måneden, februar 2019 i Frankrike. Aktiviteten steg betydelig før COVID 19 og nedstenging av samfunnet i mars 2020. Januar 2020 ble det registrert 569 830 samkjøringsturer. Etter tildelingen av EUR 150 millioner i subsidier til dem som prøver samkjøring har aktiviteten per måned passert 1 million turer i mars 2023. Aktivitetsnivået svinger med sesonger og reisemønstre, men er jevnt stigende.



Figur 2:

Samkjøringsstatistikk pr dag i Frankrike fra kvalifiserte apper. Kilde: [data.gouv.fr](#)

Situasjonen i Frankrike har motivert andre land med følgende forhold:

- kollektivselskap tilbyr sine brukere samkjøring som en del av kollektivtilbudet og periodebilletter/gyldig billett
- reiseplanleggere viser samkjøring i tillegg til normalt kollektivtilbud - også som leddet reise
- brukere subsidieres fra staten (EUR 25 for første tur og EUR75 for den tiende turen, totalt EUR100 i tillegg til betaling for passasjerene pr personkilometer)
- offentlig kvalifisering av apper (over 25) som skaper god dynamikk i markedet
- offisielle datasett som viser detaljer om samkjøring frigis hver måned og dette er grunnlag for belønning av samkjørings-selskapene
- Arbeidsgivere kan støtte medarbeideres mobilitet med inntil EUR 400 pr år - og

samkjøring er ofte det billigste tiltaket.

Samkjøringsaktivitet i Tyskland:

I Tyskland har samkjøringselskapet goFlux avtale med Stadtwerke Bonn om samkjøringstilbud som er inkludert i kollektivbilletten fra 2022. Sjåføren mottar EUR 2 for de første 13 kilometer og EUR 0,15 for de neste kilometer. Passasjerer betaler ikke noe ekstra ut over kollektivbilletten.

Siden det ikke finnes nasjonal statistikk, har goFlux selv publisert aktiviteten på sin nettside. Den viser om lag 100 til 200 turer i **uken** og om lag 4200 de siste 8 månedene.

Samkjøringsaktivitet i Danmark

Trafikkselskapene i Danmark (tilsvarende Kollektivtrafikkforeningen) har lansert en strategi for å styrke mobiliteten i landområdene hvor samkjøring er et av fire satsningsområder.

I den forbindelse er et pilotprosjekt gjennomført i 2022 med deltagelse fra Nord-Jyllands Trafikkselskap (NT), Regionen Nordjylland og samkjøringstjenesten Nabogo. Målsettingen i 2022 var 8.000 turer og resultatet ble 20.000.

NT og Nabogo har innlemmet samkjøring i den nasjonale danske reiseplanleggeren (Rejseplanen), og Nabogo har integrert alle NT's stoppesteder i deres app. Det er dermed mulig å planlegge en sammensatt reise, eks. samkjøring og så buss. [Samarbeidet har fortsatt i 2024.](#)

5.2 Digitale samkjøringstjenester

5.2.1 Samkjøringsssentraler med koblingstjeneste

Det er opprettet koblinger via samkjøringsapper og sosiale medier både i Norge og i andre land. Her kan førere som ønsker passasjerer legge inn sin reiserute, og personer som ønsker plass i en bil kan ta kontakt for å melde sin interesse, eller legge inn ønsket reise. Koblinger via smarttelefoner med apper som kan lastes ned og/eller Facebook benyttes av de fleste koblingstjenestene.

Kart-applikasjoner og GPS gjør det mulig å gi sanntidsinformasjon om plassering av mulige førere og passasjerer, og de beste «matchene» kan så kobles sammen. Det finnes om lag 80 apper i Frankrike, 25 godkjente av den franske stat. Det finnes omtrent 60 tyskspråklige tjenester. Danmark har blant annet tjenestene [Nabogo](#), [GoMore](#), og Ta'Med

Tabell 2: Noen samkjøringstjenester som tilbyr kobling mellom bilførere og passasjerer i Norge og/eller Europa.

Navn	Informasjon
Samtur	Ny app

PenguinUp	Samkjøringstjeneste i Kristiansandsområdet. Samkjøring med bil og Taxi. Tjenesten ble opprettet i august 2019, og har omtrent 1 000 registrerte brukere i Norge.
GoMore	Mer enn 3 millioner registrerte brukere i Europa. Tilbyr bildeling, leasing av bil og samkjøring.
Liftshare.com	Engelsk nettsted. Brukt av mer enn 700 000 briter.
BlaBlaCar	Mest mellomlange og lange reiser. Startet opp i Frankrike, kjøpte opp carpooling.com i 2015. Er nå brukt i rundt 21 land og 400 byer i Europa . Har rundt 100 mill. registrerte brukere globalt. Mest lengre reiser. BlaBlaLines har omtrent 1,5 millioner brukere (2020) Appen er verdensledende innen samkjøring og fokuserer på lengre reiser, men også på hjem-arbeid reiser med appen BlaBlaCar Daily.
NaboGo	Danskt utviklet samkjøringsapp med kontorer i Norge, Sverige, Danmark og Nederland. Har ca 5000 aktive brukere hver måned. Har avtale med Brakar, Skyss og AtB i Norge.
Karos	Aktiv i Frankrike, Tyskland, Spania og Danmark (som Ta'Med) 1 million brukere, 6 millioner samkjøringer og avtale med 400 selskaper eller myndigheter.

5.2.2 Erfaringer med dynamisk samkjøring i Norge

Test av appen Samme vei

Tiltrekker seg passasjerer som ellers ville gått

En undersøkelse blant 134 brukere av appen SammeVei så på arbeidsreiser og på hvilke reisemidler som samkjøringen erstattet (Shirazi 2018). Studien viste at samkjøring i stor grad tiltrekker seg passasjerer som ellers ville ha gått, syklet eller reist kollektivt.

Tid er viktig for brukerne

Tidsbruken ble ansett som viktig for passasjerene når de valgte å samkjøre, og resultatene indikerer at de tiltrekkes av raskere reisemidler. Blant de som valgte sjåførrollen i samkjøringssituasjon, var det 7% som ellers ville ha gått, syklet eller reist kollektivt. Blant de som valgte passasjerrollen, ville 67% ellers ha gått, syklet eller reist kollektivt. Kun 4% ville ellers kjørt bil, mens for de øvrige 30 %ene erstattet samkjøringen bil i kombinasjon med en eller flere øvrige reisemåter. Blant de som var fleksible med hensyn på å innta både sjåfør- og passasjerrollen ville 36% ellers ha gått, syklet eller reist kollektivt, 36% ville ellers ha kjørt bil, mens for de siste 28 %ene erstattet samkjøringen bil i kombinasjon med øvrige reisemåter.

Steigen i Nordland

En utkant kommune

I Steigen i Nordland ble det gjennomført et prosjekt for å undersøke potensialet for bruk av dynamisk samkjøring i en utkantkommune (Elvik 2018). Appen Same-Way ble aktivt markedsført til innbyggere og besøkende til kommunen, primært gjennom Facebook, men også via plakatoppslag, medieomtale og via epost til ansatte i en større bedrift.

Mange lastet ned appen, men ingen avtale samkjøring

I løpet av prosjektets sju uker ble appen lastet ned av 105 nye brukere med tilknytning til Steigen. 53 brukere la ut til sammen 80 søk etter samkjøring, men ingen samkjøringsreiser ble avtalt gjennom appen. Drøyt 60% av søkene var søk etter lengre reiser til/fra Steigen. Av disse var det en liten overvekt av søk etter reiser som passasjer. De øvrige søkene var etter reiser innen kommunen. Av disse var det en stor overvekt av sjåfører som søkte etter passasjerer. Kombinasjonen av for få brukere over et stort område og for få turer som ble lagt ut, samt egenskaper ved appens funksjonalitet, kan forklare den manglende suksessen.

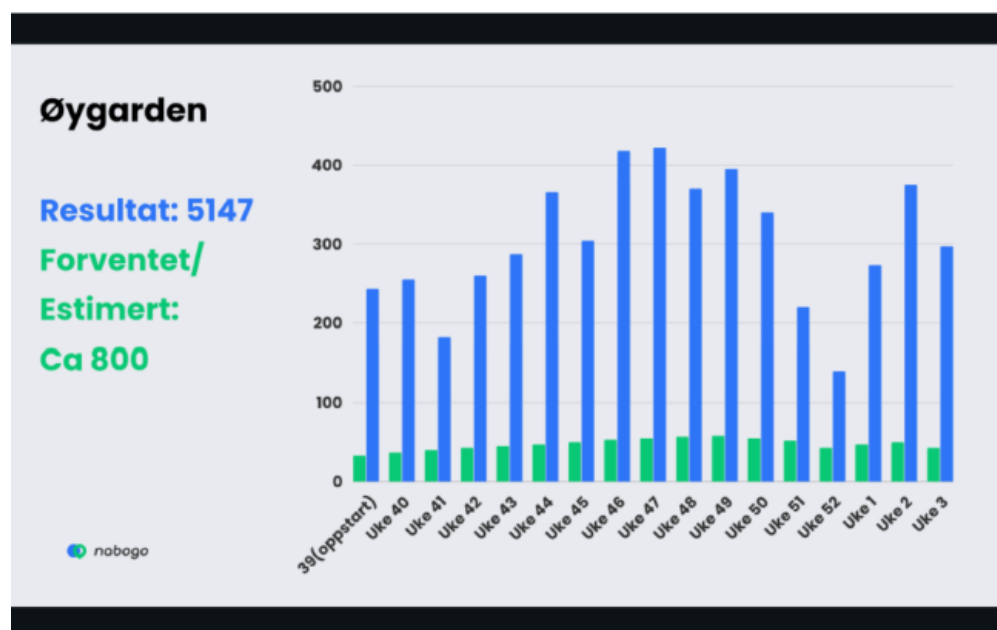
Stor tro på potensialet bland innbyggerne

En spørreundersøkelse (N=135) blant innbyggere og folk med tilknytning til Steigen viste imidlertid at folk hadde en stor tro på samkjøringens potensiale i utkantstrøk.

Brakar, Skyss og AtB tilbyr samkjøringsapp til sine faste kunder

Høy aktivitet

I 2023 har kollektivselskapene Brakar, Skyss og AtB startet å tilby samkjøring med appen Nabogo inkludert i periodebilletten. Aktiviteten har vært langt over forventningene til kollektivselskapene.



Figur 3: Samkjøringsaktivitet

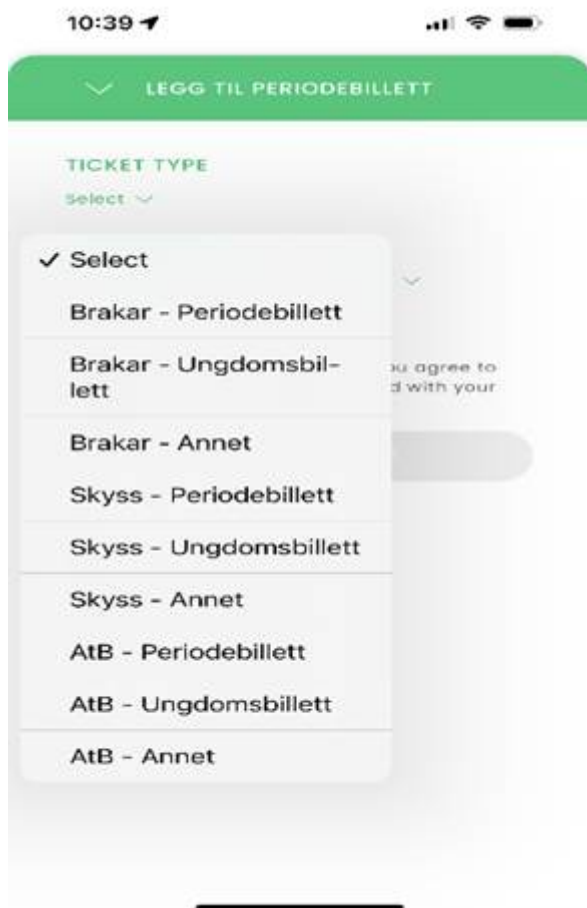
med appen nabogo i kommunen Øygarden fra uke 39 2023 til uke 3 2024.

Passasjerer betaler ikke, men sjåføren får litt betalt

Samkjøringstilbudet hos Brakar, Skyss og AtB gir passasjerer med periodekort anledning til å registrere dette i Nabogo appen. Da betaler passasjerer ikke noe, og sjåføren får betalt kr 15,- som et minimum og i tillegg kr 1,- pr km for reiselengde som overstiger 10 km.

I en undersøkelse blant de trønderske samkjørere ble det funnet at 63% av dem som var samkjøringspassasjerer og 71% av sjåførene tidligere brukte privatbil.

I Nabogo-appen vil brukerne ledes til holdeplasser og knutepunkt for kollektivtilbud og kollektivtilbud foreslås sammen med samkjøringstilbud - også som koblede reiser for brukeren.



Figur 4: Skjerm bilde av mulighet til å registrere periodebillett i

appen Nabogo - mai 2024.

5.3 Løsninger som bekrefter faktisk samkjøring

Imellom Dallas og Fort Worth tilbys de reisende med bil å bekrefte at det er en eller flere passasjerer med i bilen ved hjelp av en app. Slik får føreren automatisk rabatt basert på registrert samkjøring. Personer uten smart-telefon kan få en brikke som benyttes til å registrere at de er med i bilen. Appen bistår ikke med å koble sjåfør og passasjerer for reisen

6. Miljø- og klimavirkninger

I undersøkelser av samkjøringsprosjekter har en hovedsakelig sett på virkninger for fremkommeligheten eller endringer i andel som kjører alene i bilen. I mindre grad har en sett på endringer i utslipp. Data om effekter på bilbelegget kan brukes til å beregne miljøeffekter.

Overgang fra alenekjøring til samkjøring vil kunne redusere antall kjøretøyer på vegene. Dette kan redusere utslipp, drivstofforbruk, støy og vegens barrierevirkninger. Et redusert antall biler på vegene vil også kunne redusere behovet for utbygging av nye veger eller utvidelser av eksisterende. For å oppnå positive konsekvenser kreves det at tiltaket ikke fører til en økning i transportarbeidet.

Dersom samkjøringspassasjerene tidligere gikk, syklet eller reiste kollektivt, vil samkjøring imidlertid kunne bidra til en økning i trafikkarbeidet og utslipp. Det blir ikke færre biler på

vegen, og det kan være nødvendig å kjøre en omvei i en eller begge endene av turen for å plukke opp og sette av passasjerer (Shirazi 2018).

Samkjøring bør være et supplement til kollektivtransporten. Samkjøring med bil kan likevel miljømessig være et alternativ til kollektivtransport på strekninger der de kollektive transportmidlene har dårlig dekning. Av hensyn til personer som ikke har tilgang til bil eller begrensede muligheter til å samkjøre, bør en likevel opprettholde et kollektivtilbud.

Om bilbelegget i Norge øker med 5 % per kjørte kilometer, kan 4 millioner kjøretøykilometer kuttes hver dag (Vågane 2009). Dette vil tilsvare en årlig reduksjon (på landsbasis) på rundt:

- 234 000 tonn CO₂
- 498 900 kg NO_x
- 27 900 kg PM₁₀

I en amerikansk undersøkelse (Jacobson og King 2009) ble det beregnet at om en klarte å øke belegget med en passasjer per 100 kjøretøy, og det ikke var behov for å kjøre lengre for å hente den ekstra passasjer, ville drivstofforbruket kunne reduseres med rundt 3,1 mrd. liter i året.



Kolleger som samkjører til jobben. Kilde: Shutterstock, Monkey Business Images

I Australia har en beregnet at om bilbelegget øker fra 1,4 til 1,6 vil dette kunne spare 3 millioner tonn med utslipp av drivhusgasser, noe som vil gi større reduksjon enn en dobling i kollektivandelen (Stanley m.fl. 2011).

Samkjøring er regnet som et av de rimeligste tiltakene for å redusere antall biler og utslipp (Shaheen m.fl. 2019 og Wicki 2019).

7. Andre virkninger

Amerikanske undersøkelser viser at antall biler i husholdet, utdanning, og by- og tettstedsstruktur vil kunne påvirke andelen som samkjører (Ferguson 1997), se tabell 3.

Tabell 3: Faktorer som kan påvirke andelen som samkjører. Kilde: Ferguson 1997

Sosio-demografiske forhold som kan påvirke samkjøring	Transportvariabler som kan påvirke samkjøring	Lokaliseringsvariabler som kan påvirke samkjøring
Yngre personer	Lang reiseavstand/tid	Antall personer i by/tettsted
Kvinner	God biltilgjengelighet	Bostedets lokalisering
Lav inntekt	Dårlig kollektivtilgjengelighet og kvalitet	Lokalisering av arbeidsplassen
Flere i husholdet som arbeider		
Få biler i husholdet		

Blant amerikanske generasjon y (født 1980-1996) oppgir 42 % at de ville benyttet samkjøring om dette var tilgjengelig og brukervennlig (Deloitte 2014). I eldre aldersgruppen var andelen som oppgav at de ville samkjøre under tilsvarende forhold 28 %. Også i Bergen var det en overvekt av yngre som deltok i samkjøringen (Gjerstad og Bayer 2012).

Det kan også være et *trafikksikkerhetsaspekt* ved sambruksfelt. Hvis feltene fungerer optimalt vil det være en hastighetsforskjell mellom sambruksfeltet og øvrige felt, dette kan føre til økt antall ulykker blant annet i forbindelse med feltskifte (Ferguson 1997).

Flere personer vil ha reell adgang til å delta i samfunnet gjennom arbeid og utdanning selv om de ikke disponerer bil om samkjøring blir et tilbud der kollektivtilbudet er svakt.

8. Kostnader for tiltaket

Kostnadene vil variere avhengig av hvilke tiltak en velger å iverksette. Kostnadene bør blant annet sees i forhold til en mulig reduksjon i utbyggingsbehovet og de besparelsene dette vil medføre. Undersøkelser i Nederland konkluderte med at iverksetting av samkjøring er 50 % billigere enn å bygge nye veger for å løse trafikkproblemene (Lillienberg og Lundgren 1998).

Få brukere er villige til å betale sjåføren eller koblingstjenesten mye for å samkjøre. I Bergen (Meland m.fl. 2015) oppgav rundt halvparten av samkjørerne at de ikke var villige til å betale noe for å samkjøre (var gratis i prøveperioden). Ingen var villige til å betale mer enn 30 kroner for en tur (30 kroner tilsvarte prisen på en enkeltbillett med buss). For brukere av apper som har avtale med kollektivselskapet eller bedrifter er det ikke nødvendig for passasjerer å betale mer enn sin normale periodebillett. Sjåføren mottar normalt kr 1,-/km pr passasjer. Kollektivselskapet betaler normalt for en etablering og markedsføring av samkjøring i sitt område til samkjøringsappen og i tillegg en utgift pr gjennomført tur til passasjerer, via samkjøringsappen. Noen kollektivselskap, blant annet AtB i Trøndelag, tilbyr

samkjøring som hovedtilbud og bestillingstransport som reserveplan og passasjerer ikke finner en sjåfør. I Norge er samkjøring [skattefritt](#) og lovlig etter [Yrkestransportlova § 20. Grensen for tilskudd til sjåførens utgifter er basert på den skattefrie satsen på statens kilometergodtgjørelse. I februar 2024 er denne på kr 3,50](#) pr kilometer.

9. Formelt ansvar

Iverksetting av tiltak for å fremme samkjøring i bedrifter krever i første rekke initiativ fra ledelsen. Det vil da være ledelsen i bedriften som har ansvaret for gjennomføringen, mens myndighetene på sin side kan legge forholdene bedre til rette for samkjøring.

Mange parkeringsplasser i tilknytning til arbeidsplassen ligger på grunn eiet av arbeidsgiver. Det er da mulig for arbeidsgiver å regulere bruken.

Muligheten til å gi ut gratis billetter som kan benyttes av samkjørere i de tilfellene de ikke klarer å finne skyss, er til stede, men vil muligens være skattepliktig. Avhengig av prisen som passasjerer betaler for å sitte på, kan dette kreve en endring i bestemmelsene om løyvepliktig transport i Samferdselsloven, eventuelt også en endret dispensasjonsordning (jf. Uber problematikken).

I Danmark har den nasjonale reiseplanleggeren, Rejseplanen, ansvar for at samkjøringstilbud vises sammen med kollektivtilbudet. Det er blitt foreslått at norske Entur.no får tilsvarende oppgave i Norge.

AtB har et mobilitetsbudsjett som benyttes til nye mobilitetstiltak, som samkjøring. AtBs tilbud om samkjøring inkluderer også bestillingstransport i et område som en reserveløsning hvis man ikke finner sjåfør/samkjøringstur som tar deg med til nærmeste kollektivknutepunkt. I Skyss er samkjøringstilbudet finansiert i stor grad av Miljøløftet som er byvekstavtalen for Bergensområdet.

10. utfordringer og muligheter

For å heve andelen som samkjører kreves det både et nasjonalt og lokalt initiativ og det kan være nødvendig å få til samarbeid mellom private og offentlige aktører. God markedsføring og mediedekning er viktig for å fremme alle typer samkjøring. Brukere må oppleve samkjøring som en fordel for dem. Det kan da fokuseres bl.a. på sparte kostnader, eventuelle fordelsordninger og miljøgevinsten.

EU (1999) prosjektet In CAR Occupancy (ICARO) konkluderte med at samkjøring har begrenset potensial, og kun fungerer i spesifikke situasjoner, for eksempel når kollektivtransporten ikke er konkurransedyktig eller er overfylt. Det krever også et visst befolkningsgrunnlag og en riktig konsentrasjon av arbeidsplasser for å kunne koble førere og passasjerer.

Om andelen som samkjører skal øke, kreves en effektiv kobling mellom brukere. I tillegg kreves det et samarbeid mellom kollektivselskap, offentlige myndigheter, større bedrifter og selskaper som leverer samkjørings tjenester og markeds kampanjer for samkjøring.

Sintef har utarbeidet en evalueringsrapport om samkjøring i Bergen, og erfaringen viser at kjennskap til den man kjører sammen med er det største motivet for å samkjøre. Tidsbesparelse og miljø blir oppgitt som et av de viktigste salgsargumentene for samkjøring, de som deltar i samkjøringsordningen i dag motiveres av idealisme og miljøhensyn.

Noen barrierer mot samkjøring er at det er lite forenlig med daglige forpliktelser, mange liker å kjøre alene og opplever "alenetid" i bilen som kvalitetstid. Noen opplever også teknologien en utfordring, over halvparten av de spurte sluttet i perioden 2012-2016 med samkjøring grunnet problemer med teknologien. (Meland f. fl. 2015)

Mulige brukeres *holdninger* er ofte den største barrieren mot økt samkjøring. For mange er de opplevde ulempene ved samkjøring større enn fordelene (se tabell 4). Redusert *fleksibilitet* for eksempel til å hente barn i barnehage, handle på veien hjem har stor betydning for mange potensielle samkjørere. Det er også viktig at det fins alternative ordninger om brukeren ikke finner en "match" til hjemreisen, eller har ulike ærend på vei hjem fra jobben. Dette kan for eksempel være tilgang til firmabil, delebiler, tilgang til kollektivtilbud, eller taxi. Samkjøring kan gi dem som har et svakt kollektivtilbud en fungerende blanding av samkjøring og kollektivreiseing.

Tabell 4: Noen fordeler og ulemper ved samkjøring.

Fordeler	Ulemper
Miljøgevinster	Tungvint å måtte «booke» reisen på forhånd
Selskap på reisen	Redusert frihet
Frigjør kapasitet i vegnettet	Redusert fleksibilitet
Billigere for sjåfør og passasjer	Utrygghet i forbindelse med å reise med ukjente
Større samfunnsdeltakelse for utsatte grupper	Redusert privatliv og ro på reisen
Gir flere reisemuligheter	Usikkerhet mht. om man får opp en «match» eller ikke

Det å måtte vente på passasjerer eller førere som ikke dukker opp til avtalt tid er en av barrierene mot samkjøring (Gjerstad og Bayer 2012).

Utrygghet/personsikkerhet i forhold til å sitte på med eller ta med ukjente personer i bilen vil av noen oppleves som en barriere. At "koblingssystemene" gir en mulighet for å spesifisere hvilke typer personer en ønsker å samkjøre med, og en mulighet til å "svarteliste" enkelte personer kan derfor være viktig. Denne muligheten er til stede ved flere av koblingstjenestene.

Skal andelen samkjørere økes, må det sannsynligvis etableres noen flere *incitamenter* for å samkjøre. Mulige incitamenter kan for eksempel være: redusert reisetid (f.eks. vha. sambruksfelt), reduserte kostnader til drivstoff (for eksempel vha. spleising med passasjerer), gratis/ redusert parkeringsavgift, gratis kjøring gjennom bomringer, gratis kollektiv billetter hvis man ikke finner en match, bonusordninger med gavekort til hyppige brukere, "carbon points" (for eksempel i form av subsidiering av bedrifter/personer som klarer å redusere utslippet vha. f.eks. samkjøring) og finansielle støtteordninger i starten av prosjektet for å skaffe en nødvendig andel av bilførere som er villige til å delta. Flere av disse fordelsordningene krever lovendring før de kan tas i bruk, og en slik prosess kan være tidkrevende.

11. Referanser

Bergen kommune (2016). Mål T5 Doble antall passasjerer
[Grønn strategi – sluttrapport](#). Klima- og energihandlingsplan for Bergen.

Brekke; G. (2009). Spontan samkjøring. Veggen og Vi. Nr 1/09. Oslo, Statens vegvesen.

Chan, N., Shaheen, A. (2012). Ridesharing in North America: Past, present and future. *Transportation Reviews*. Vol 32, No 1, pp 93-112.

[DataGov.fr \(2024\)](#). Trajets réalisés en covoiturage – Registre de Preuve de Covoiturage (Register over beviste samkjøringsturer)

Deloitte, (2014). 2014 Global automotive consumer study: Exploring consumer's mobility choices and transportation decisions.

Christiansen, P. og Nenseth, V. (2010). Et mulig marked for samkjøring. Samferdsel nr. 9, november 2010.

Denstadli, J. M., Engebretsen, Ø., Hjorthol, R. og Vågane, L. (2006). [Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005](#). Nøkkelrapport. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 844/2006.

Elvik, T.A.S. (2018). *Samkjøring med mobilapplikasjon som framtidig transportløsning for utkantstrøk. Erfaringer fra prosjektet «S for Steigen»*. Masteroppgave NTNU, Institutt for bygg- og miljøteknikk, Trondheim.

Engebretsen, Ø. (2006). [Arbeids og tjenestereiser](#). Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 868/2006.

European Commission (EU) (1999). ICARO Conclusions. Brussel. European Commission, Directorate General for Transport (DG VII). (06.08.99)

Ferguson, E. (1997). The rise and fall of the American carpool: 1970-1990. *Transportation*. Dordrecht, Kluwer Academic Publishers. Vol 24, no 4, pp 349-376.

Furuhata, M., Dessouky, M., Ordóñez, F., Brunet, M-E., Wang, X. and Koenig, S. (2013). Ridesharing: the state of the art and future solutions. *Transport Research Part B: Methodology*, vol 57, pp. 28-46.

Gjerstad, B. og Bayer, S. B. (2012). Evaluering av pilotprosjekt for samkjøring i Oslo og Bergen. Stavanger, International Research Institute of Stavanger. IRIS rapport 2012/14.

Grønnerød, E. og Joys, C. (1976). Organisert kameratkjøring. Med erfaringer fra prøveprosjekt i Osloområdet. Oslo, Transportøkonomisk institutt.

Hjorthol, R., Engebretsen, Ø. Og Uteng, T. P. (2014). [Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14](#). Nøkkelrapport. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 1383/2014.

Jacobson, S. H. and King, D. M. (2009). Fuel saving and ridesharing in the US: Motivations, limitations and opportunities. *Transportation Research Part D*. Transport and Environment. Vol 14, No 1, pp 14-21.

Lillenberg, S. og Lundgren, K. (1998). Organiserad samåkning. Göteborg, Kjessler och Mannerstråle AB.

Meland, S., Lervåg, L. E. og Roche-Cerasi, I. (2015). Evaluering av samkjøring. Erfaringer fra samkjøringsaktiviteter i Bergensområdet. Trondheim, Sintef Teknologi og samfunn. [SINTEF rapport A26695](#)

Nordbakke, S., Christensen, P., Engebretsen, Ø., Grue, B. Lunke, E.B. og Krogstad, J. R. (2021). Akseptable tiltak for mer effektive og miljøvennlige arbeidsreiser i store byområder. TØI rapport 1843/2021.

Oliphant, M. (2008). The native slugs of Northern Virginia. Major Paper for Master of Science in Urban and Regional Planning, Virginia Tech.

Pernestål Brenden, A., Hesselgren, M., Bauer, D. (2018). Possibilities and barriers in ride-sharing in work commuting - a case study in Sweden. Proceedings of 7th Transport Research Arena TRA 2018, April 16-19, 2018, Vienna, Austria.

Shaheen m.fl., (2019). Shaheen, S.; Cohen, A. Shared ride services in North America: Definitions, impacts, and the future of pooling. *Transp. Rev.* 2019, 39, 427-442.

Shirazi, S.A. (2018). *Assessing Ridesharing's Potential to Reduce Congestion During Commute*. Masteroppgave NTNU, Institutt for bygg- og miljøteknikk, Trondheim.

Stanley, J. K., Hensher, D. A. and Loader, C. (2011). Road transport and climate change: Stepping off the greenhouse gas. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. Vol 45,

issue 10, pp 1020-1030.

Statens vegvesen (2009). Spontan samkjøring. Mars 2009.

Teubner, T. and Flath, C. M. (2015). The economy of multi-hop ride sharing. Creating new mobility networks through IS. *Bus. Inf. Syst. Eng.* Vol 57, No 5, pp 311-324.

Trafikselskabene (2023). [Styrk mobiliteten i land-områdene](#). Trafikselskabenes bud på løsninger.

Transportministeriet i Danmark (2022). [Analyse om fremme av samkjørsel](#). En national tværgående rapport om samkjørsel. August 2022.

UK Department for Transport (2023). [Vehicle milage and occupancy](#). Dataset produced by UK Department for Transport. (*Lest mai 2024*)

US Department of Transportation (1993). A guidance manual for implementing effective employer-based travel demand management programs. Washington, D.C. DOT-T-94-05.

Vågane, L. (2009). [Flere i hver bil? Status og potensial for endringer av bilbelegget i Norge](#). Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 1050/2009.

Wicki (2019). Wicki, M.L.; Fesenfeld, L.P.; Bernauer, T. In search of politically feasible policy-packages for sustainable passenger transport: Insights from choice experiments in China, Germany, and the USA. *Environ. Res. Lett.* 2019, 14, 84048.

Wikander, J. (2007). Automated vehicle occupancy technology study: Synthesis report. Texas Transport institute. Report FHWA-HOP-07-134.

Annet:

Nettsidene til [Brakar](#), [Skyss](#) og [AtB](#) om samkjøring fra 2023

<https://observatoire.covoiturage.gouv.fr/> -presentasjon av offentlig statistikk fra Frankrike (*lest mai 2024*)