

Vår 2025

EVALUERING AV SAMKØYRINGSPILOT I ASKØY OG ØYGARDEN



Innhald

1. Samandrag	3
2. Bakgrunn	5
2.1 Trafikale utfordringar i Øygarden og Askøy	5
Hovudutfordringar	5
Årsaker til utfordringane	5
Konsekvensar	5
Moglege tiltak	6
2.2 Strategi for berekraftig mobilitet	6
Overordna mål i strategien	6
Tiltaksområde i mobilitetssystemet	7
3. Samkøyring	9
3.1 Hypotese	9
3.2 Tidlegare erfaringar med samkøyring i Bergens-området	9
4. Pilotprosjekt	11
4.1 Om leverandøren Nabogo	11
4.2 Korleis fungerer tenesta?	11
4.3 Kva krev samkøyringspiloten av Skyss?	12
4.4 Kostnader ved samkøyringspilot	12
4.5 Inntekter og finansiering av samkøyring	12
5. Evaluering	13
5.1 Metodar	13
5.2 Avgrensingar	13
5.3 Lovlegheit	14
6. Kvantitative analysar	15
6.1 Reisetil frå Nabogo	15
6.2 Busspåstigingar og bilpasseringar over bruer	17
6.3 Brukarundersøking	18
6.4 Befolkningsundersøking	19
6.5 Dei viktigaste funna – kvantitative analysar	24
7. Kvalitative analysar	31
7.1 Djupneintervju og fokusgrupper	31
7.2 Personar	31
7.3 Oppsummering av kvalitative analysar	33
8. Sekundærdata	34
A. Tiltakskatalog for transport og miljø	34
B. eScholarship	34
C. Sintef	34
D. Brukarundersøking frå AtB	34
E. Kolumbus – Bidreg samkøyring til nullvekstmålet?	34
F. What influences people to choose ridesharing?	34
9. Innsikt frå evaluering	35
9.1 Samkøyring som komplementær teneste til kollektivtransport	35
9.2 Nettverkseffektar og kritisk masse	35
9.3 Små sosiale nettverk kan vere like viktig som kritisk masse	36
9.4 Forbetring av teknologien kan vere nødvendig	36
9.5 Insentiv oppmuntrar til bruk	36
9.6 Deltaking i nasjonale samarbeidsforum – ein strategisk fordel	37
9.7 Ny evaluering bør gjennomførast	37

VESTLAND FYLKESKOMMUNE

V/SKYSS

Besøksadresse Lars Hillesgt. 22

Postadresse: Vestland fylkeskommune,
Askedalen 2, 6863 Leikanger

Tlf +47 55 55 90 70

E-post skyss@skyss.no

skyss.no

1. Samandrag

Pilotprosjektet for samkøyring i Askøy og Øygarden var initiert av arbeidsgruppe vest i Miljøløftet og blei igangsett av to grunnar: (1) for å sjå om tiltaket kunne bidra til å redusere dei trafikale utfordringane i Øygarden og Askøy, og (2) for å gi læring om samkøyring og om korleis samkøyring kan bidra til at Skyss når måla i strategi for berekraftig mobilitet.

Skyss koordinerte pilotprosjektet, som starta opp i september 2023.

Evalueringa søker å gi innsikt i (1) om samkøyringa påverkar reisevanar og bilbruk, og (2) kor stor viljen i befolkninga er til å samkøyre, og korleis erfaringa til brukarane er. I tillegg skal evalueringa identifisere forbetningsområde dersom tiltaket skal førast vidare. Det er nytta kvantitative og kvalitative metodar.

Hovudkonklusjonar

I byrjinga av pilotprosjektet var det venta ca. 4000 samkøyringsturar i løpet av heile pilotperioden. Bruken av tenesta har vore langt høgare. I heile perioden har det til saman vore 70 493 turar i Askøy og Øygarden. I tillegg har det vore turar utanfor pilotområdet.

Evalueringa har ikkje avdekt noka signifikant endring i talet på kollektivreisande som følge av pilotprosjektet i Askøy og Øygarden. Talet på påstigingar på buss har auka med ca. 3 prosent frå 2023 til 2024. Dette er i tråd med endringar andre stader i Bergens-området.

Det er heller ikkje påvist signifikante endringar i talet på bilar som passerer Askøybrua og Sotrabrua, men det blir understreka at det er utfordrande å måle endringar i biltrafikk og isolere effekten av eitt enkelt tiltak.

Befolkningsundersøkingane viser at kundar først og fremst ønsker hyppige kollektivavgangar og ekspressbussar, og at dette er det viktigaste middelet for å få ned bilkøane. Samtidig viser brukarundersøkingar at dei som allereie samkøyrer,

er nokså fornøgde med eit supplement til det dei opplever som eit dårleg kollektivtilbod for eigne transportbehov. Mange uttrykker til og med at samkøyring erstattar eigne bilturar i mange tilfelle. Med bakgrunn i det ovannemnde bør samkøyring på kort sikt reknast som ei komplementær teneste til kollektivtransport som bidreg til å utfylle og forbetre transportopplevinga, særleg i situasjonar der kollektivtransporten ikkje er praktisk nok, tilgjengeleg nok eller effektiv nok. På lengre sikt kan ein sjå for seg at samkøyring kan erstatte eit kapasitetssterkt rutegåande tilbod der det ikkje er behov for stor kapasitet, men snarare større fleksibilitet. Samkøyring kan òg vere eit supplement til eller erstatte bestillingstransport der dette blir for kostbart eller for lite tenleg av andre grunnar.

Evalueringa viser at nettverkseffektar kan vere viktige for å lykkast med samkøyring. Fleire brukarar vil føre til auka sjanse for «match» mellom sjåførar og passasjerar. Undersøkingar blant eksisterande brukarar og befolkninga elles viser generelt låg kjennskap til tenesta, og kundar ønsker at tenesta skal vere synlegare, slik at det blir fleire brukarar og dermed lettare å finne eigna turar. Dersom samkøyringstilbodet skal førast vidare etter piloten, må Skyss promotere tenesta meir og dermed gjere folk meir merksame på henne, skape interesse for tenesta og oppfordre til handling blant potensielle brukarar (nedlasting og bruk av tenesta).

Samkøyring mellom kollegaer, venner, naboar og liknande har stort potensial. Brukarar reiser sjeldan med ukjende og føretrekkjer å reise med personar dei har ein sosial relasjon til. Dette peiker på ein viktig strategi for Skyss: Marknadsføringstiltak og bodskap bør rettast spesifikt mot arbeidsplassar, utdanningsinstitusjonar, idrettslag og liknande grupper, med mål om å identifisere og aktivere små sosiale nettverk av personar som kjenner kvarandre, eller som kjenner til kvarandre.

1. Samandrag

På sikt kan det vere eit mål at personar som er ukjende for kvarandre, i større grad skal køyre saman. I så fall må appen bidra til å redusere barrierar og uvisse, slik at reisande kan kjenne seg trygge. Evaluering peiker på nokre moglege forbetringar i appen.

Brukarundersøkingar viser at reisande som prøver samkøyring, ofte får ei meir positiv haldning til tenesta. Mange brukarar oppfattar samkøyring som eit godt initiativ for miljøvennleg transport. Dette understrekar kor viktig det er å tilby insentiv som oppmuntrar fleire til å prøve tenesta, slik at fleire kan erfare fordelane.

For Skyss er det avgjerande å delta i nasjonale samarbeidsforum. Slik får vi tilgang til kunnskapsdeling, vi får høve til å påverke politisk, og vi bidreg til betre samordning av tenester og dessutan til innovasjon og finansiering. Slike forum legg også til rette for partnerskap som kan bidra til at nye samkøyringstenester blir økonomisk berekraftige, effektive og i tråd med nasjonale transportmål.

Skyss bør legge til rette for ei ny evaluering ved avslutninga av piloten. Denne evalueringa må blant anna synleggjere effekten av at kompensasjon til sjåfør vil bli redusert i 2025.



Foto: Getty Images

2. Bakgrunn

Pilotprosjektet for samkøyring i Askøy og Øygarden blei sett i gang av to grunnar:

- Vi ville sjå om tiltaket kunne bidra til å redusere trafikale utfordringar i Øygarden og Askøy.
- Vi ville lære meir om samkøyring og korleis samkøyring kan hjelpe Skyss til å nå måla i strategi for berekraftig mobilitet.

2.1 Trafikale utfordringar i Øygarden og Askøy

Øygarden og Askøy, som er viktige pendlarsamfunn nær Bergen, står overfor ei rekke trafikale utfordringar. Problema har oppstått som følge av rask befolkningsvekst, utilstrekkeleg infrastruktur og auka pendlartrafikk til og frå Bergen sentrum.

Hovudutfordringar

A. Det er stor trafikk på nøkkelbruer og hovudveggar

- Askøybrua og Sotrabrua er sentrale samband mellom øyane og fastlandet, men kapasiteten er ikkje god nok.
- Begge bruene er ofte overbelasta i rushtida, og det fører til lange køar.
- Mangelen på kollektivfelt forverrar problema, for bussane blir òg ståande i kø.

B. Mange er avhengige av bil

- I mange område er det spreidd busetnad, og det gjer det vanskeleg å etablere effektive kollektivruter.
- Kollektivtilbodet i Øygarden og Askøy er dermed avgrensa, og mange stader er bil det einaste praktiske alternativet.
- Sjølv om det finst bussruter til og frå Bergen sentrum, er det mange som opplever tilbodet som utilstrekkeleg.

C. Det er for få sykkel- og gangveggar.

- Det er for få trygge sykkelveggar og gangveggar, noko som gjer alternativ transport mindre attraktiv og i nokre tilfelle farleg.
- Spesielt på smale fylkesveggar er det risiko for ulykker mellom bilar og mjuke trafikantar.

Årsaker til utfordringane

A. Befolkningsvekst og urban spreiding

- Øygarden og Askøy har opplevd kraftig befolkningsvekst dei siste tiåra, då mange flyttar ut av Bergen sentrum for å få meir plass og rimelegare bustader.
- Utbygginga av nye bustadområde er ikkje blitt følgd opp med tilsvarende investeringar i veggar og kollektivtilbod.

B. Underinvestering i infrastruktur

- Vegnettet og bruene blei bygde for langt lågare trafikkvolum enn det vi har i dag.
- Biltrafikk blir prioritert framfor kollektivfelt.

C. Auke i pendlartrafikk

- Mange jobbar eller studerer i Bergen sentrum, og det fører til stor belastning på nøkkelbruene og hovudvegane i rushtida.

Konsekvensar

A. Lange reisetider

- Pendlarane opplever dagleg forseinkingar. Det påverkar produktiviteten og livskvaliteten.
- Køproblem kan òg føre til forseinkingar for nødetatar og godstransport.

B. Miljø- og klimautfordringar

- Overbelasta veggar og bruer fører til meir stillestående trafikk, auka utslepp av klimagassar og meir svevestøv.

2. Bakgrunn

C. Auka risiko for trafikkulykker

- Smale vegar utan gode nok sikringstiltak for mjuke trafikantar er ein sikkerheitsrisiko.
- Overbelastning av vegane kan føre til fleire påkøyrslar og andre trafikkrelaterte ulykker.

D. Helsekonsekvensar

- Dårlig luftkvalitet som følge av biltrafikk kan påverke helsa til innbyggjarane negativt.
- Folk er mindre fysisk aktive fordi sykling og gåing er lite attraktive alternativ.

E. Økonomiske kostnader

- Lange reisetider og ineffektiv transport aukar kostnadene for både pendlarar og bedrifter, noko som kan gjere regionen mindre attraktiv.

Moglege tiltak

Det påbegynte Sotrasambandet er eit stort og viktig vegprosjekt for Bergens-regionen og vil gjere det lettare for bilistar, kollektivtrafikk, gåande og syklande å ta seg fram. Det vil forhåpentleg redusere trafikkproblema og gi ein raskare og meir trafikksikker reiseveg mellom Bergen og Sotra og i resten av Bergen vest. Det er forventa at det vil bli lettare for kollektivtransporten å ta seg fram.

I tillegg til det nye Sotrasambandet er auka samkøyring identifisert som eit mogleg tiltak for å redusere trafikkbelastninga, både på kort og lengre sikt. Dette er bakgrunnen for at arbeidsgruppe vest i Miljøløftet (byvekstavtale organisasjonen) tok initiativ til pilotprosjektet for samkøyring, som denne evalueringa tar for seg.

2.2 Strategi for berekraftig mobilitet

Vestland fylkeskommune v/Skyss har hovudansvaret for offentleg kollektivtransport i Vestland. Sentrale oppgåver er planlegging, informasjon, marknadsføring og utvikling av tilbodet innanfor buss, bane, båt og ferje.

I 2021 vedtok Vestland fylke ein ny strategi for berekraftig mobilitet som bygger vidare på Utviklingsplan for Vestland og Regional transportplan. Strategien peiker ut ei ny retning for Skyss frå å levere kollektivtrafikk til å levere eit effektivt, trygt og framtidsretta mobilitetssystem.

Overordna mål i strategien

Strategi for berekraftig mobilitet peiker på følgjande overordna mål:

1. Skyss skal vidareutvikle kollektivtilbodet der etterspørselen er stor, og der flest reiser.

I Bergens-området ønsker vi å bidra til å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken gjennom å utvikle tilbod som gjer at fleire lar vere å bruke eigen bil – både på kvar enkelt reise og ved at fleire vel å kvitte seg med privatbil. Tiltak som bidreg til at fleire vel bort bil, skal prioriterast.

2. I område med låg etterspørsel og der det ikkje er grunnlag for eit kapasitetssterkt og frekvent kollektivtilbod, skal Skyss prioritere mobilitetstilbod for dei utan eigen bil.

Utanfor området som er omfatta av Miljøløftet, er målet å bidra til auka bevegelsesfridom, særleg for innbyggjarar utan tilgang på eigen bil.

3. Skyss skal kople ulike mobilitetstenester og transportformer saman, slik at det blir eit samla mobilitetssystem med fleire reisemoglegheiter tilpassa ulike reisebehov.

Vi skal oppnå redusert bilbruk i Bergens-området og auka bevegelsesfridom elles i fylket gjennom å innlemme fleire transportformer fysisk og digitalt, slik at dei reisande opplever at det grønne alternativet er raskt, rimeleg og behageleg.

Tiltaksområde i mobilitetssystemet

Skyss har delt mobilitetssystemet inn i tre tiltaksområde.

1. Mobilitetstenester

Mobilitetstenester er enkeltstående eller kombinerte måtar å komme seg frå der ein er, til dit ein skal.

Det inkluderer både rutegående og fleksible mobilitetstenester. Bane, buss, ferje, sykkel, elsparkesykkel, bysykkel, delt bil og samkøring er eksempel på mobilitetstenester.

Det er naturleg å sette søkelyset på alternativ for dei som køyrer bil til og frå Bergen sentrum i rushperioden morgon og ettermiddag, for det er desse reisene som skaper mest ulemper i form av forseinkingar, forureining og støy. Det handlar om gode tenester «frå

der du bur, til det nærmaste kollektivknutepunktet». Dette kan vere mikromobilitet, samkøring eller bestillingstransport.

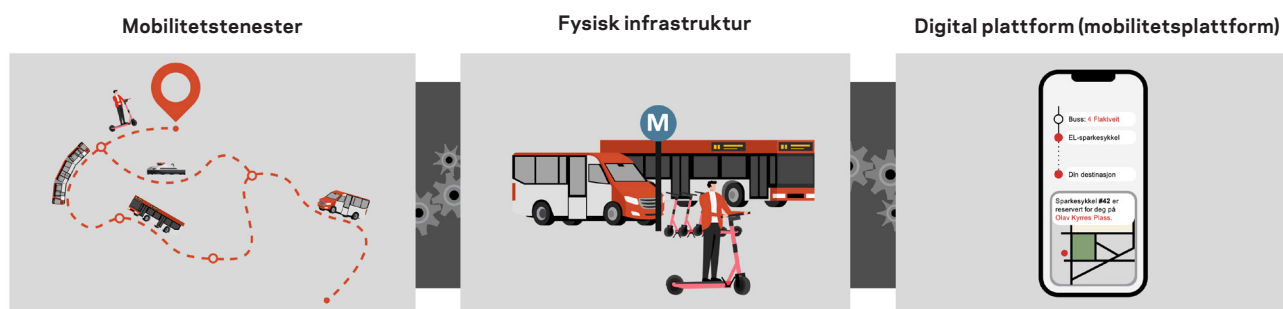
2. Fysisk infrastruktur

Fysisk infrastruktur inneber at det blir lagt til rette for at mobilitetsformer er lett tilgjengelege for den reisande. Då må ulike mobilitetspunkt etablerast, det må utviklast uniform skilting, det må leggst til rette for parkering for alle typar mobilitetstenester, samkøyringsfelt og «park and ride»-plassar for samkøring, og det må leggst til rette for sykkel og annan mikromobilitet.

3. Digital mobilitetsplattform

Digital mobilitetsplattform er verktøyet som vil gjere det enkelt for brukarane å velje den best eigna transportforma for ulike reiseformer, og der brukaren kan planlegge, bestille og betale for ei reise. Dei digitale kundeflatene som kundane nyttar for å gjere seg kjende med tilbodet og planlegge og utføre reiser, er sentrale når Skyss skal utvikle eit meir skreddarsydd og saumlaust mobilitetssystem.

Mobilitetssystemet



2. Bakgrunn

Gjensidig avhengigheit

Dei ovannemnde tiltaksområda er gjensidig avhengige av kvarandre for å fungere effektivt. Skal for eksempel integrasjon av samkøyring i Skyss sine tenester fungere best mogleg og bidra til auka mobilitet, må den fysiske infrastrukturen for dette forbetrast. Det inneber samkøyringsfelt, «park and ride»-plassar for samkøyring og dedikerte innfartsparkeringsplassar for samkøyring. Vidare må det vere lett å bestille og betale for bruk av samkøyring i ei brukarvennleg digital plattform.

Denne gjensidige avhengigheita understrekar kor viktig det er at Skyss tenker heilskapleg når vi planlegg mobilitetssystemet. Når vi oppnår balanse og ein gjensidig fordel mellom tiltaksområda, kan det føre til stabilitet, berekraft og felles suksess.

Oppsummering – strategi for berekraftig mobilitet

Ved å implementere strategien for berekraftig

mobilitet vil Skyss legge til rette for eit fleksibelt og miljøvennleg transportsystem som, innanfor gitte økonomiske rammer, gir innbyggjarane i både by og bygd best mogleg bevegelsesfridom.

Ein sentral del av strategien er å utvikle eit mobilitetssystem som kombinerer ulike mobilitetstenester og supplerer det kapasitetssterke kollektivtilbodet. Målet er å gjere det enklare å leve utan bil, redusere behovet for ein ekstra bil i hushaldet og sikre transportmoglegheiter for dei som ikkje har eigen bil.

Samkøyring vil sannsynlegvis vere ei av fleire tenester i dette mobilitetstilbodet, saman med delte løysingar som mikromobilitet, bildeling og bestillingsbasert transport. Ved å kombinere desse tenestene med eit robust kollektivtilbod ønsker Skyss å skape eit heilskapleg og tilgjengeleg mobilitetssystem for både urbane og rurale område.



3. Samkøyring

3.1 Hypotese

Heilt sidan bilen blei oppfunnen, har folk køyrt saman. Likevel har bilbruken endra seg over tid – biltettleiken har auka, mens det gjennomsnittlege talet på personar per bil har falle. I dag sit det i snitt berre 1,1 person i kvar bil i rushtida (SSB).

Skyss har ein hypotese om at samkøyring kan bidra til å snu denne trenden. Samkøyring kan redusere trafikkbelastninga i Askøy og Øygarden, og samtidig støttar det opp under Skyss sin strategi for berekraftig mobilitet ved å styrke mobilitetstilbodet, spesielt i distrikta.

Hypotesen bygger på erfaringar frå andre land, blant anna Frankrike, der selskapet BlaBlaCar har hatt suksess med samkøyring, særleg på lengre turar. Tanken er at samkøyringstenester kan gi fleire fordelar/gevinstar:

Færre bilar på vegane

- Når fleire personar reiser saman i éin bil i staden for å køyre i kvar sin bil, blir trafikkvolumet redusert.
- Færre bilar fører til mindre kø på Askøybrua og Sotrabraua.

Betre tilbod til dei reisande

- Når det er tilbod om samkøyring i kombinasjon med kollektivtransport, får dei reisande fleire reiseval.

Meir effektiv pendling

- Samkøyring kan gi pendlarar betre fleksibilitet enn offentleg transport.
- Eigne samkøyringsfelt kan gjere reisetida raskare for dei som samkøyrer.

Miljøgevinstar

- Færre bilar på vegane betyr lågare utslepp av klimagassar og mindre lokal luftforureining.
- Det kan bidra til betre luftkvalitet og mindre belastning på miljøet.

Lågare kostnader for brukarane og for Skyss (på sikt)

- Kostnadene for drivstoff, bompengar og parkering kan delast mellom dei som samkøyrer. Det gjer pendlinga billigare for kvar enkelt.
- Samkøyring kan brukast som ei rask og fleksibel løysing med betre utnytting av eksisterande infrastruktur. Samkøyring krev ikkje at det blir etablert nye kollektivruter.

3.2 Tidlegare erfaringar med samkøyring i Bergens-området

Samkøyring har tidlegare vore testa i Bergens-regionen gjennom prosjektet «Spontan samkøyring». Prosjektet, som hadde som mål å auke samkøyringa blant innbyggjarane i byen gjennom blant anna appen HentMEG, blei lagt ned i 2016 etter ni år og ein total kostnad på 45,5 millionar kroner.

Sjølv om prosjektet blei avslutta utan at ein hadde nådd dei praktiske samkøyringsmåla, gav det noko tilbake i form av erfaring og kompetanse. Ei omfattande evaluering utført av SINTEF konkluderte blant anna med følgande:

- Det er eit potensial for auka bilbelegg gjennom samkøyring med ein mogleg reduksjon i talet på bilreiser til arbeid (med 1–2 prosent).
- Sjølv om det er langt fram til at samkøyring vil vere eit aktuelt alternativ for så mange at det kan gi eit bidrag som vil merkast i det totale trafikkbiletet, kan samkøyring likevel sjåast på som eitt av fleire moglege tiltak som kan bidra.

3. Samkøyring

Evalueringa avdekte òg ei rekke viktige læringspunkt knytte til framtidige samkøyringsprosjekt:

- Koordinering: Å finne andre som reiser den same ruta til same tid, kan vere krevjande utan ei god digital løysing.
- Kulturelle barrierar: Ikkje alle er komfortable med å dele bil med framande, og det kan krevje ei kulturendring.
- Folk er ulike: Nokre vil vere sterke tilhengjarar av samkøyring, andre sterke motstandarar. Det gir eit «lunka» gjennomsnitt som ikkje kan vere utgangspunkt for ei satsing. Ein må vende seg til dei som meiner dette er eit relevant alternativ.
- Kritisk masse: Samkøyringstenester fungerer best når det er mange brukarar i same område. Utan nok sjåførar og passasjerar kan det vere vanskeleg å finne ein match.
- Fleksibilitet: Passasjerane må tilpasse seg ruta og tidspunktet til sjåføren, noko som kan vere mindre praktisk enn å køyre eigen bil.
- Tillitsbygging: Sjølv om mange samkøyringstenester set søkelys på sikkerheit, kan nokre brukarar vere skeptiske til å reise med framande.
- Finansiering: For at ei samkøyringsordning skal vere levedyktig på sikt, må passasjerane vere villige til å betale for å dekke kostnadene til sjåføren. Elles vil det krevje subsidiering frå det offentlege eller andre.



Foto: Getty Images

4. Pilotprosjekt

Sidan «Spontan samkøyring» blei avslutta, har teknologien utvikla seg, og det finst no mobilapplikasjonar som løyser fleire av utfordringane som hindra prosjektet i å nå måla sine. På denne bakgrunnen initierte arbeidsgruppe vest i Miljøløftet (byvekstavtale for Bergens-regionen) eit pilotprosjekt for å undersøke om teknologiske nyvinningar kan gjere samkøyring meir modent og relevant, og for å teste om den ovannemnde hypotesen er gyldig.

Ettersom samkøyring er ein del av Skyss sin strategi for berekraftig mobilitet, blei vi i Skyss bedde om å koordinere og leie piloten. Pilotprosjektet, som tok til i september 2023 i Askøy og Øygarden, er designa for å utnytte ledig kapasitet i personbilar ved hjelp av ei digital plattform.

Etter ein marknadssdialog valde Skyss den danske samkøyringsleverandøren Nabogo til å levere tenesta. Nabogo kunne tilby eit heilskapleg konsept både for Skyss og dei reisande i Askøy og Øygarden. Nabogo har utvikla ein app som inkluderer fleire av dei nødvendige funksjonane for sjåførar og passasjerar, samtidig som han sikrar effektiv datafangst og rapportering. I tillegg har selskapet erfaring med samkøyring frå fleire land, og det har ressursar og kompetanse som kan rekruttere brukarar og handtere kunde- og marknadssdialog, noko som styrker piloten samla sett.

4.1 Om leverandøren Nabogo

Nabogo har ei samkøyringsplattform (ein app) som koplar personar som treng transport, med sjåførar som har ledig plass i bilen. Selskapet opererer i fleire europeiske land, blant anna Noreg. Fylke og kollektivselskap er hovudmålgruppa for satsinga til selskapet i Noreg.⁴

4.2 Korleis fungerer tenesta?

For reisande (passasjerar):

- Passasjerer opprettar en profil og oppgir informasjon om reisebehova sine.
- Passasjerer søker etter ein sjåfør som skal same veg.
- Dersom passasjerer har periodebillett frå Skyss, kan hen laste opp billetten i Nabogo-appen.
- Passasjerer møter sjåføren på avtalt stad og blir køyrd til destinasjonen.
- Tenesta er gratis inntil 10 km.
- Reiser over 10 km blir betalte med Skyss periodebillett. Passasjerer utan periodebillett betaler 1 kroner per kilometer til sjåføren.

For sjåførar:

- Sjåføren opprettar ein profil som sjåfør i Nabogo-appen.
- Sjåføren oppgir når og kvar hen skal køyre, slik at passasjerer kan finne hen.
- Sjåføren får 15 kroner per passasjer per 10 km + 1 kroner per km (utover 10 km) frå passasjerer.

Ingen integrasjon med Skyss sine tenester

I pilotfasen har Nabogo-appen ingen teknisk integrasjon med Skyss-appane. Passasjerane kan likevel laste opp Skyss periodebillett i Nabogo-appen slik at dei kan reise lenger enn 10 km utan å måtte betale. I tillegg kan brukarane finne kollektivreiser i Nabogo-appen, men billett kjøp er ikkje tilgjengeleg der.

Dersom Skyss skal tilby samkøyring i framtida, må samkøyringstenesta bli ein integrert del av det digitale kundetilbodet til Skyss så snart dette er praktisk og økonomisk mogleg.

⁴<https://nabogo.com/no/>

4. Pilotprosjekt

4.3 Kva krev samkøyringspiloten av Skyss?

Samkøyringspiloten har vist oss at samkøyring først og fremst blir påverka av kultur, haldningar og reisevanar. Det er ikkje berre ein ny app og ei oppfordring om å reise saman med ein nabo eller ein kollega. Teknologi gjer det i dag mogleg for deg å vite at naboen eller ein kollega skal same veg som deg omtrent samtidig som du skal reise. Men det betyr ikkje at du begynner med samkøyring. Vanar kan vere vonde å vende, og verkemidla må vere mange og rette.

Gjennom pilot har Skyss erfart at det å etablere «ambassadørar» i eit nettverk av moglege samkøyrarar, er sentralt. Med «ambassadørar» meiner vi her enkeltpersonar, verksemder, kommunar og andre som tar dette i bruk, snakkar om det og legg til rette for auka bruk. Ambassadørane for samkøyring må hjelpast i gang slik at dei igjen bidreg til å utvide nettverket av brukarar.

Skyss må ha intern kompetanse på korleis samkøyring fungerer og utviklar seg, og kapasitet til skaffe seg gode samarbeidspartnarar og følge opp relevante leverandørar. Skyss må ha nok kunnskap om kvar tenesta vil vere aktuell, og kvar og korleis eventuelle subsidiar skal brukast. Skyss må kunne ha dialog med samarbeidspartnarar og forvalte og utvikle ulike typar avtalar.

4.4 Kostnader ved samkøyringspilot

Samkøyring er ei ny teneste der ulike forretningsmodellar, kostnadsstrukturar og finansieringsmodellar er testa og vurderte ulike stader i Noreg og Europa. Det er sannsynleg at det er stordriftsfordelar ved å tilby samkøyring i eit større område, for auka bruk kan truleg gi reduserte kostnader.

Skyss sine kostnader med samkøyringspiloten er reduserte frå ca. 60 kroner per tur til ca. 33 kroner per tur frå 2024 til 2025. Kostnadsendringa kjem i hovudsak av meirkostnader i 2024 ved etablering av piloten, men òg av endringar i avtalen

med leverandøren grunna meir bruk av tenesta enn venta. Til samanlikning, men med atterhald om at dette ikkje er heilt samanliknbare tal, kan vi lese i Transportøkonomisk institutts rapport for Kollektivtrafikkforeningen at kostnaden for ei kollektivreise i Vestland i snitt er vurdert til ca. 38 kroner (*ref. rapport frå Kollektivtrafikken 2019-2023*).

Kostnadene for samkøyring skal dekke leige og utvikling av ein samkøyringsapp, transaksjonskostnader for bruk av APP, subsidiar til sjåfør og passasjer, kundeservice og marknadsaktivitetar for å legge til rette for bruk, digitalt og fysisk. Gjennom piloten erfarer vi at det krevst eit omfattande sals- og marknadsarbeid for å gjere tilbodet kjent og påverke haldningar. Denne jobben har Skyss overlate til Nabogo, og han blir finansiert gjennom prisen vi betaler per reise.

4.5 Inntekter og finansiering av samkøyring

Den igangverande piloten blir finansiert av belønningsmidlar. Den reisande betaler for reisa med periodebillett eller direkte til sjåføren gjennom ein app. Fleire kundemålingar viser at ca. 20 prosent av dei som bruker samkøyring i Øygarden og Askøy, har periodekort med Skyss. Periodekort gir fri bruk av samkøyring. Tilbakemeldinga frå brukarane er at mange ikkje synest det er relevant å kjøpe periodekort hos Skyss fordi dei opplever kollektivtilbodet som lite tilgjengeleg.

Dersom publikum på sikt opplever samkøyring som eit godt og reelt tilbod, vil truleg fleire kundar kjøpe periodebillett for å samkøyre i kombinasjon med kollektivtilbodet. Skyss bør eventuelt òg vurdere å foreslå eigne billettar og prisar for samkøyring.

Ved ei vidareføring av tilbodet etter piloten kan ein legge til rette for at kommunar og bedrifter i Vestland kan bidra med finansiering for å kunne etablere denne typen tilbod.

5. Evaluering

5.1 Metodar

Evalueringa er gjennomført ved hjelp av ulike metodar for å samle inn både kvantitative og kvalitative data. Kombinasjonen av metodane gir ei heilskapleg forståing av samkøyring og korleis ein kan legge betre til rette for dette.

A. Kvantitative analysar

Kvantitativ analyse inneber innsamling og analyse av numeriske data for å identifisere mønster, trendar eller samanhengar. Kvantitativ analyse gir ofte resultat i form av tal og grafar. I denne evalueringa er følgjande kvantitative analyse gjennomført:

- Analyse av reisetel frå leverandøren Nabogo
- Analyse av påstigingar (APC-tal) på buss og brupasseringar med bil
- Spørjeundersøkingar blant eksisterande kundar (Skyss/Nabogo)
- Telefonintervju med delar av befolkninga (Opinion)

B. Kvalitative analysar

Kvalitative analysar fokuserer på å forstå fenomen, opplevingar eller sosiale prosessar gjennom innsamling og tolking av ikkje-numeriske data. Dette kan inkludere tekst, intervju eller observasjonar. Målet er å få innsikt i folks tankar, kjensler, motivasjonar og oppfatningar. Data kan samlast inn gjennom intervju, fokusgrupper eller observasjonar.

I denne evalueringa er det gjennomført djupneintervju og fokusgrupper

C. Sekundærdata

I analysesamanheng refererer sekundærdata til data som alt er samla inn av andre, og som er tilgjengelege for bruk i ei ny undersøking eller ein ny analyse. Desse dataa blei opphavleg innhenta for eit anna formål. Sekundærdata er nyttige fordi det er ein kostnadseffektiv måte å få tilgang til informasjon på utan å måtte samle inn data sjølv.

5.2 Avgrensingar

Det kan vere mange grunnar til at det er vanskeleg å seie sikkert kvifor det er auke eller nedgang i biltrafikk:

- **Mange samtidige påverksfaktorar**
Biltrafikken blir påverka av mange faktorar, som endringar i drivstoffprisar, elbilandel, bompengar, vêrforhold, økonomiske rammevilkår (f.eks. rentenivå) og anleggsarbeid (f.eks. Sotrasambandet). Desse faktorane kan verke samtidig og gjere det utfordrande å isolere effekten av éi enkelt årsak.
- **Komplekse reisemønster**
Reisevanar er dynamiske og blir påverka av alt frå arbeidsrutinar og skoleruter til ferieperiodar og spontane avgjerder. Denne kompleksiteten gjer det vanskeleg å trekke klare konklusjonar om årsakssamanhengar. Dette er særleg relevant ettersom reisevanane i 2023 framleis var påverka av koronapandemien.
- **Langsiktig vs. kortsiktig påverking**
Nokre tiltak kan ha direkte effekt, mens andre kan vise til resultat først etter lang tid. Auke i bompengesatsane i Bergen førte for eksempel til ein omgåande nedgang i trafikken, men over tid tilpassa dei reisande seg, og då auka trafikken.

Når det gjeld bilbruk, har denne evalueringa berre sett på talet på bilpasseringar over Askøybrua og Sotrabrua for å sjå om talet har endra seg under pilotprosjektet. Andre faktorar ligg utanfor omfanget av denne evalueringa.

5. Evaluering

5.3 Lovlegheit

Samkøyning blir regulert av yrkestransportlova. Samkøyning er lovleg, og ting tyder på at samfunnet ønsker å legge til rette for meir samkøyning. I 2024 blei yrkestransportlova endra for å legge til rette for dette.

I 2024 fekk AtB i Trøndelag gjennomført ei vurdering av samkøyning og moglegheit for subsidiering frå Kvale Advokatfirma DA. Advokatane vurderer det slik at betalinga for samkøyninga etter lovendringa kan dekke meir enn det som kunne dekkast etter § 20 i den tidlegare yrkestransportlova. Kvale Advokatfirma skriv på side 6 i vedlegg:

Etter vår vurdering vil ikke samkjøring i sin rene form være egnet til å oppnå fortjeneste. Det er heller ikke et krav om at skystilbyderen dekker sin andel av kostnadene. Vi bemerker at bestemmelsen kun gjelder for motorvogn registrert for inntil 9 personer. Dagens regler om samkjøring i yrkestransportloven § 20 oppheves fra 1. september da de blir overflødige. Avgrensningen mot fortjeneste omfatter både ansatte i helse- og omsorgssektoren, idrettslag og frivillige som organiserer transport og samkjøring.

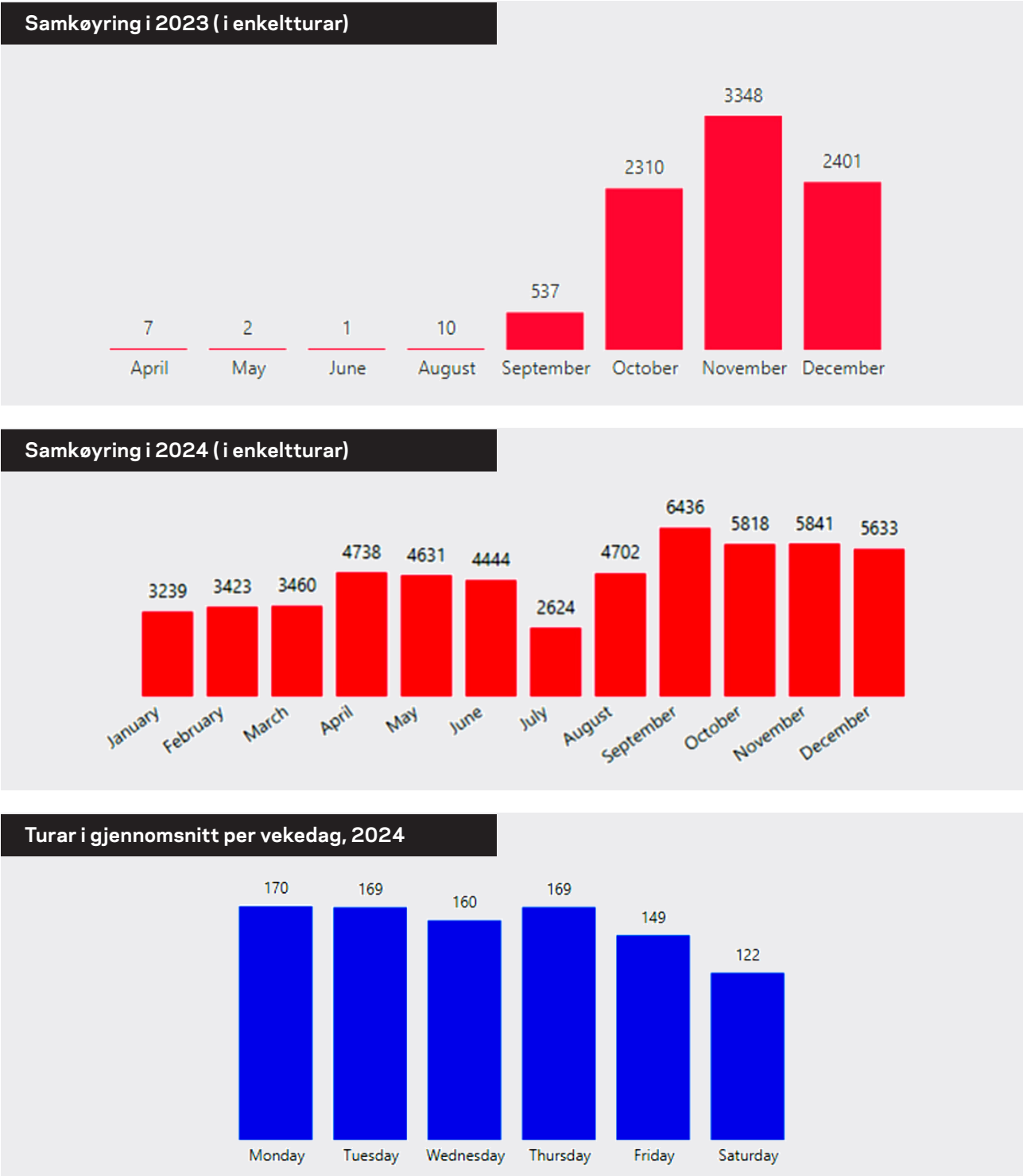
Kvale Advokatfirma DA konkluderer blant anna med at det er gjort ei endring i yrkestransportlova kapittel 4 paragraf 9. Advokatfirmaet samanfattar det slik under punkt 2.2:

Med virkning fra 1. september oppheves yrkestransportloven § 20 første ledd, som regulerer samkjøring. Samkjøring vil reguleres av ny yrkestransportloven § 9, som vil lyde slik: «Den som mot vederlag, og med mål om fortjeneste, vil drive persontransport utanfor rute med motorvogn registrert for inntil 9 personer, må ha drosjeløyve. § 4 andre ledd bokstav a til d gjeld tilsvarande. Løyveplikt gjeld òg for den som utfører persontransport mot vederlag på liknande måte som drosje når tilbod om transport vert retta til ålmenta på offentleg plass eller via digitale plattformer. Løyveplikt etter tredje punktum gjeld sjølv om den som utfører transporten ikkje har mål om fortjeneste.» Det kan etter lovendringen lovlig drives med samkjøring så lenge det ikke drives mot vederlag med mål om fortjeneste. Dersom skystilbyderen har et mål om fortjeneste, kreves det løyve.

Vurdering i AtB blei gjennomført fordi AtB ønsker å auke subsidiar til sjåførar i 2025.

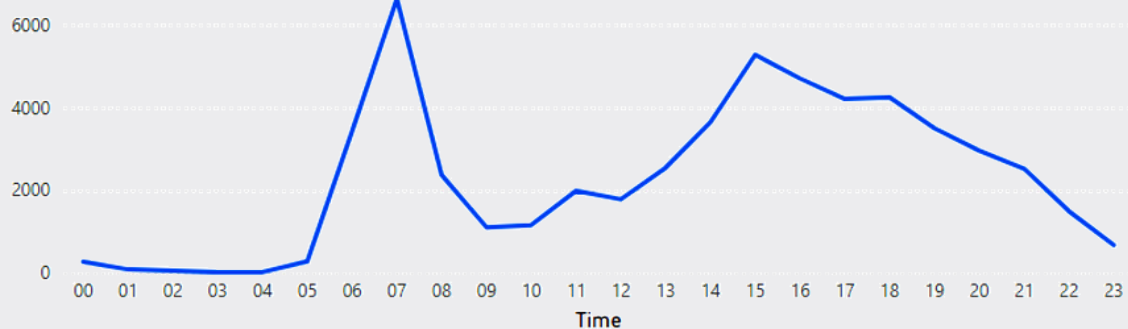
6. Kvantitative analyser

6.1 Reisetat frå Nabogo

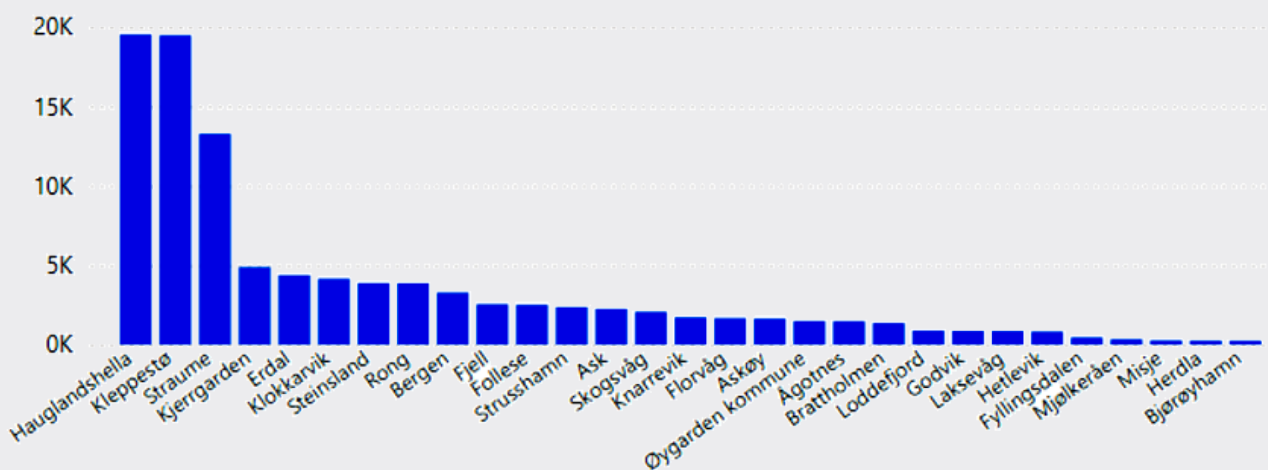


6. Kvantitative analysar

Gjennomsnittleg starttidspunkt



Startstad



Oppsummering

- I perioden 01.09.2023–31.12.2023 blei det gjennomført 15 504 samkøyringar som starta eller slutta i Askøy eller Øygarden.
- I perioden 01.01.2024–31.12.2024 blei det gjennomført 54 989 samkøyringar som starta eller slutta i Askøy eller Øygarden.

- Til saman var det ca. 70 000 turar i Vestland i 2024.
- Det er fleire turar på vekedagar enn i helga.
- Dei fleste turane skjer i den tradisjonelle rushtida, men òg utover kveldar fram til klokka 21.00.

6.2 Busspåstigingar og bilpasseringar over bruer

Busspåstigingar i Askøy og Øygarden i 2023 og 2024				
	2023		2024	
	Påstigende	Avstigende	Påstigende	Avstigende
Askøy	2 256 827	2 243 381	2 380 434	2 362 112
Øygarden	2 929 358	2 940 252	2 964 773	3 005 970
Totalt	5 186 185	5 183 633	5 345 207	5 368 082

Årsdøgnetrafikk, forkorta ÅDT, er i prinsippet summen av talet på køyretøy som passerer eit punkt på ei vegstrekning (for begge retningar samanlagt) gjennom året, dividert på dagane i året, altså eit gjennomsnittstal for den daglege trafikkmengda. ÅDT blir normalt berekna ut frå trafikkteljingar på ulike dagar gjennom året. Teljepunkt med automatiske teljeapparat bereknar nøyaktig ÅDT.⁵

ÅDT Sotrabrua vest

	2023	2024	Endring i prosent
Totalt i retning Loddefjord	15 323	15 229	- 0,62%
Totalt i retning Knarrevik	15 339	15 276	- 0,41%
Totalt	30 665	30 504	- 0,53%

ÅDT Olsviktunnelen (Askøybrua)

	2023	2024	Endring i prosent
Totalt i retning Bergen	11 576	11 447	- 1,13%
Totalt i retning Askøy	11 612	11 465	- 1,28%
Totalt	23 188	22 915	-1,19

Konklusjon

Ved oppstarten av pilotprosjektet var det venta ca. 4000 samkøyringsturar det første året. Bruken av tenesta har vore langt høgare. Det samla talet på turar i Askøy og Øygarden i heile perioden er 70 493. Evalueringa har ikkje avdekt noka signifikant endring i bruk av kollektivtransport som følge av pilotprosjektet i Askøy og Øygarden. Talet på busspåstigingar har auka med ca. 3 prosent frå 2023 til 2024. Dette er i tråd med forventade endringar andre stader i Bergensområdet.

Når det gjeld biltrafikk, har evalueringa berre sett på kor mange passeringar det har vore over Askøybrua og Sotrabrua (ÅDT).⁶ ÅDT på Askøybrua har gått ned med 1,19 prosent, mens ÅDT på Sotrabrua har gått ned med 0,53 prosent. Som nemnt innleiingsvis gjer mange samtidige påverkningsfaktorar det vanskeleg å seie sikkert kvifor det er auke eller nedgang i biltrafikken. Endringane i ÅDT blir likevel rekna som marginale.

⁵<https://no.wikipedia.org/wiki/%C3%85rsd%C3%B8gntrafikk>

6.3 Brukarundersøking

Våren 2024 blei det utarbeidd ei kundeundersøking som blei send ut til 1881 brukarar i Askøy og Øygarden, med 118 respondentar. Målet var å samle inn data om erfaringar med og synspunkt på samkøyringstenesta.

Her er hovudfunna i undersøkinga:

Demografi og livssituasjon

- Halvparten av respondentane bur i Askøy og halvparten i Øygarden.
- Kjønnssfordeling: 50 prosent kvinner og 50 prosent menn.
- 85,6 prosent har eigen bil, og 67,8 prosent er i arbeid.

Bruksmønster

- 50,85 prosent har prøvd Nabogo som sjåfør, og 42,37 prosent har vore passasjer.
- Dei fleste deler bil med kollegaer, familie og venner (79,63 prosent).
- Berre 12 prosent har periodebillett hos Skyss.
- Samkøyring blir mest brukt til jobb (50,43 prosent) og fritidsaktivitetar (40 prosent).

Tidlegare transportmiddel

På spørsmål om kva transportmiddel dei brukte tidlegare på reiser der dei no samkøyrer, svarte kundane følgande (mogleg med fleire svar):

Til fots	6%
Sykkel/elsparkesykkel	7%
Bil	79%
Buss	29%
Samkjørde før òg	7%
Ville ikkje ha reist	3%
Anna	6%

Samkøyring erstattar altså ein god del bilturar, men òg turar som elles ville ha blitt gjennomførte med buss eller sykkel eller til fots.

Haldningar og tilbakemeldingar

- Samkøyringstenesta blir oppfatta som eit godt initiativ for miljøvennleg transport. Fleirtalet meiner at samkøyring er trygt (83,47 prosent) og eit viktig tiltak for å redusere bilbruken (84,49 prosent).
- Utfordringar med appen. Mange synest appen er vanskeleg å bruke, og etterspør betre funksjonalitet og integrasjon med andre transportmiddel.
- Respondentar foreslår meir informasjon og reklame for å auke bruken, spesielt i område med få brukarar. Låg deltaking hindrar større suksess.

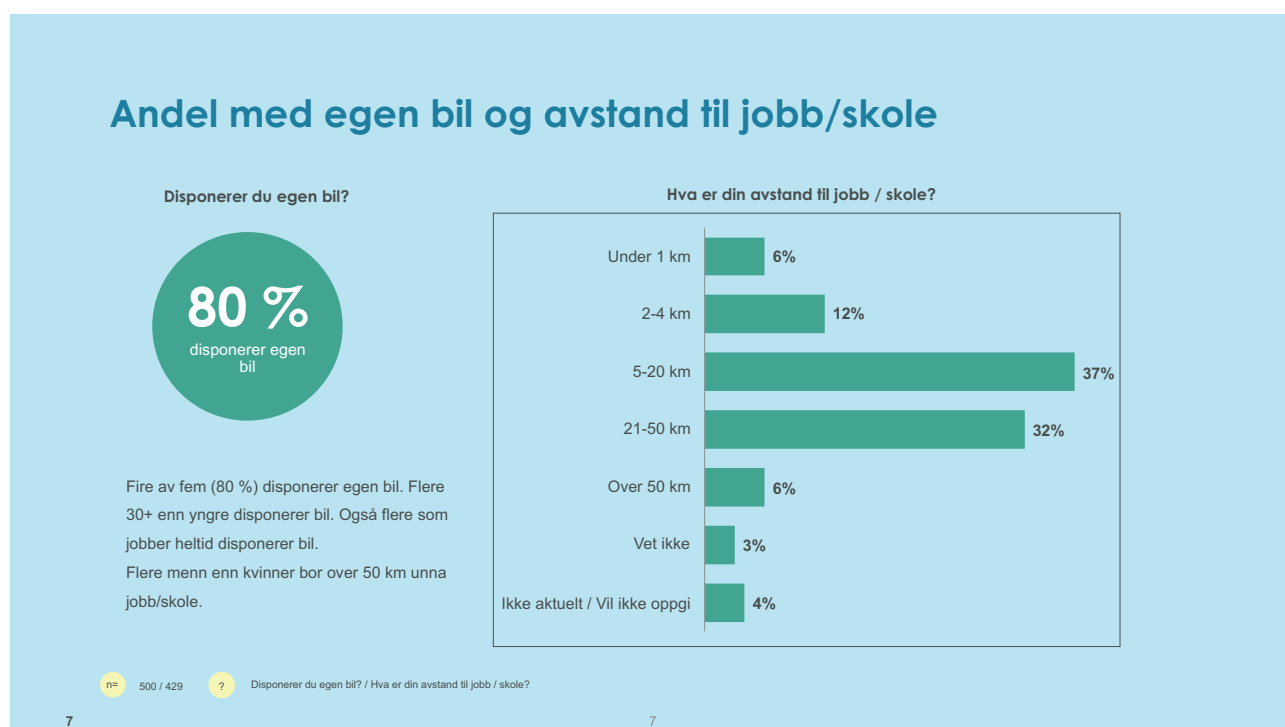
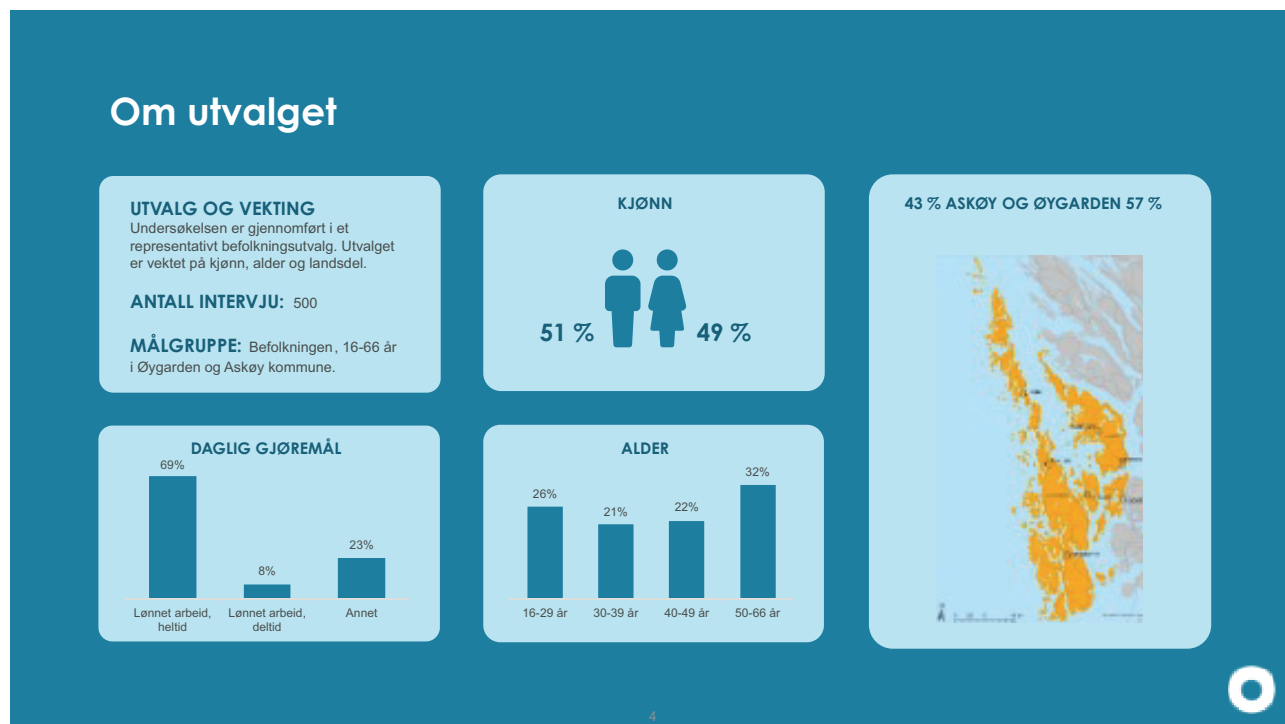
⁶ <https://trafikkdata.atlas.vegvesen.no>

6.4 Befolkningsundersøking

På vegne av Skyss har Opinion AS gjennomført telefonintervju med eit utval personar (500) i aldersgruppa 16-66 år som er busette i Øygarden eller

Askøy kommune. Formålet var å undersøke kjennskap til, bruk av, interesse for og den merkebyggende effekten av Nabogo for Skyss.

(Alle skjermbilde er henta frå Opinion)



Kjennskap til Nabogo og bruk av samkjøringstjenesten

Kjenner du til eller har hørt om samkjøringstjenesten Nabogo?

42 %

kjenner til Nabogo

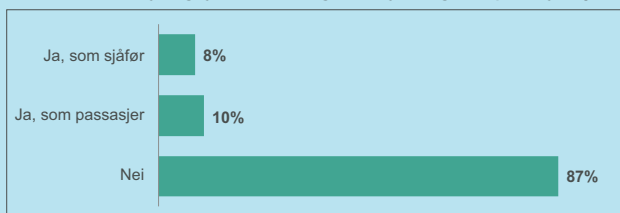
Kjennskapen til Nabogo er høyere i Øygarden kommune (48 %) enn i Askøy kommune (35 %). Kjennskapen til Nabogo er høyere blant de 30+ enn yngre. 72 % av de under 30 år kjenner ikke til Nabogo. Høyere kjennskap til Nabogo blant de som disponerer egen bil enn de uten. En høyere andel i Askøy kommune har brukt Nabogo som passasjer. Det samme har flere som ikke disponerer bil.

n= 500 / 212

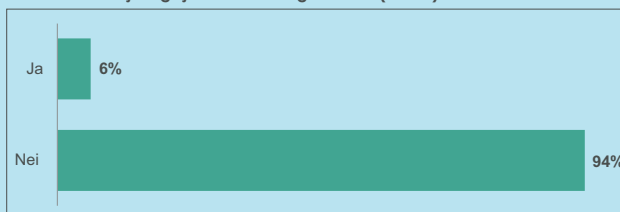
?

Kjenner du til eller har hørt om samkjøringstjenesten Nabogo? / Har du brukt samkjøringstjenesten Nabogo som sjåfør og/eller passasjer?

Har du brukt samkjøringstjenesten Nabogo som sjåfør og/eller passasjer? (n=212)



Har brukt samkjøringstjenesten Nabogo av alle (n=500)



8

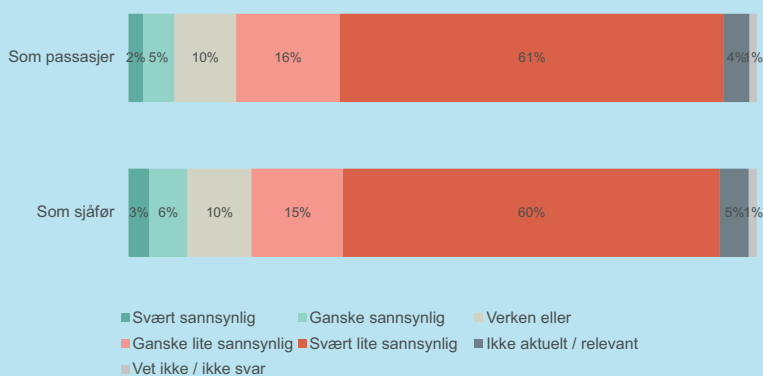
8

Sannsynlighet for å bruke Nabogo

- Som passasjer:
 - Sannsynligheten for å bruke Nabogo som passasjer er lav blant de som ikke kjenner tjenesten fra før. Sannsynligheten for å bruke tjeneste er lavere blant menn enn kvinner. Sannsynligheten synker med økt alder. Sannsynligheten er høyere for å bruke tjenesten om man ikke disponerer egen bil.
- Som sjåfør:
 - Sannsynligheten for å bruke Nabogo som sjåfør er lav blant de som ikke kjenner tjenesten fra før. Sannsynligheten for å bruke tjeneste er lavere blant menn enn kvinner.

INFO FØR SPØRSMÅL:

Nabogo er en samkjøringstjeneste som lar brukere dele bilturer med andre i nærheten som skal i samme retning, for å redusere trafikk og miljøbelastning. Tjenesten sammenkobler sjåførere og passasjerer gjennom en app, og gjør det enkelt å planlegge og gjennomføre samkjøring.



n= 472

?

Hvor sannsynlig eller usannsynlig er det at du kommer til å teste denne tjenesten i framtiden? Vi ber deg svare på en skala fra 15 hvor 1 er svært lite sannsynlig og 5 er svært sannsynlig.

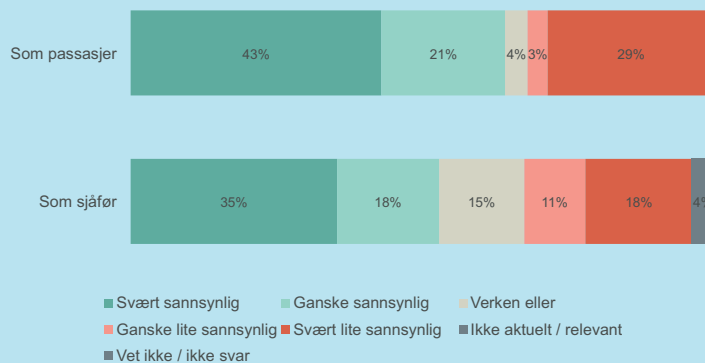
9

Sannsynlighet for gjenbruk

- Sannsynligheten for gjenbruk av tjenesten er høy. Men OBS her er få intervju så det er høye feilmarginer.
- Sannsynligheten for gjenbruk er lavere blant menn enn kvinner som sjåfør.

INFO FØR SPØRSMÅL:

Nabogo er en samkjøringstjeneste som lar brukere dele bilturer med andre i nærheten som skal i samme retning, for å redusere trafikk og miljøbelastning. Tjenesten sammenkobler sjåfører og passasjerer gjennom en app, og gjør det enkelt å planlegge og gjennomføre samkjøring.



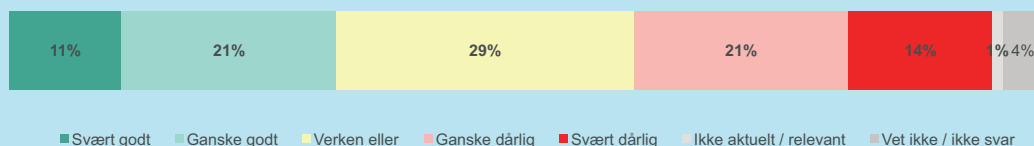
n= 28

?

Hvor sannsynlig eller usannsynlig er det at du kommer til å bruke denne tjenesten igjen? Vi ber deg svare på en skala fra 1 hvor 1 er svært lite sannsynlig og 5 er svært sannsynlig.

10

Samkjøringstjeneste som miljøtiltak for å få ned bilbruken



- En av tre (32 %) synes Nabogo fungerer godt som et miljøtiltak for å få ned bilbruken i ditt område. De som kjenner Nabogo fra før mener i større grad tjenesten fungerer som et miljøtiltak (39 vrs 27 %). Det samme gjelder de som har periodebillett hos Skyss versus de som ikke har dette.

n= 500

?

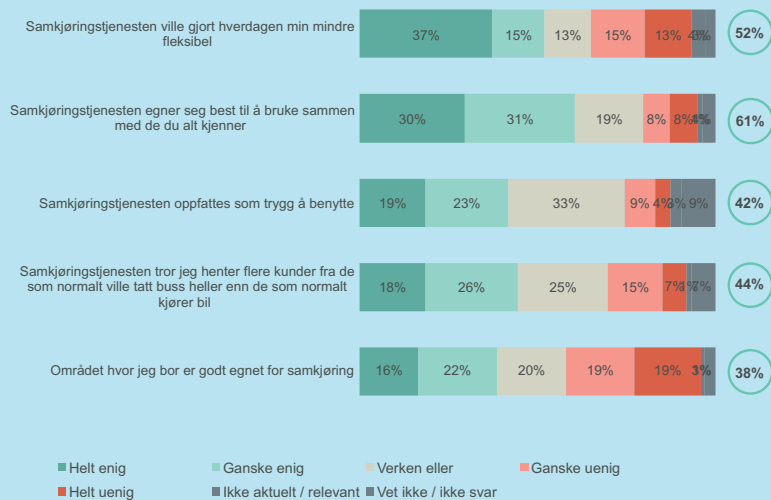
Hvor godt eller dårlig tror du denne tjenesten fungerer som et miljøtiltak for å få ned bilbruken i ditt område? Vi ber deg svare på en skala fra 1 -5 hvor 1 er svært dårlig og 5 er svært godt.

11

11

Barrierer og drivere

- Største barrierer mot en samkjøringstjeneste er at det oppfattes å gjøre hverdagen mindre fleksibel (52 %) og at den egner seg best til å bruke sammen med de du alt kjenner (61%). Det er de 30+ som i størst grad mener at de ville fått en mindre fleksibel hverdag.
- Befolkningen er polarisert i forhold til om området de bor i egner seg for samkjøring eller ikke. Befolkningen 30+ er mer negative enn de yngre.



n= 500

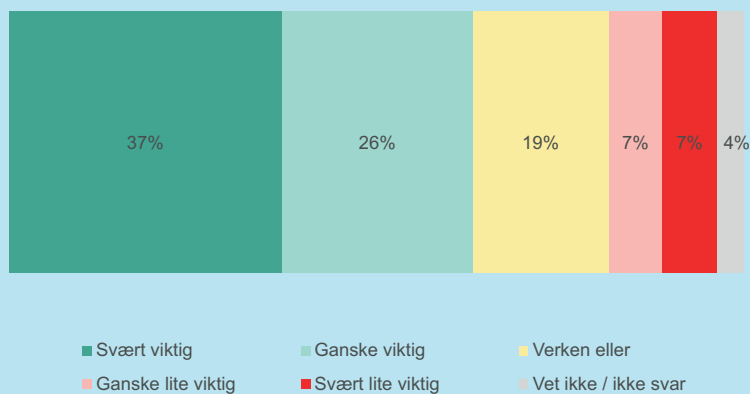
?

Hvor enig eller uenig er du i følgende utsagn om samkjøringstjenesten fra Nabogo? Vi ber deg svare på en skala fra 1-5 hvor 1 er helt uenig og 5 er helt enig.

12

Viktigheten av økonomisk kompensasjon

- Nærmere to av tre (63 %) mener økonomisk kompensasjon er en viktig forutsetning for å plukke opp passasjerer på reiseruten. Kompensasjonen er viktigere for de under 40 år enn de over 40 år.



n= 500

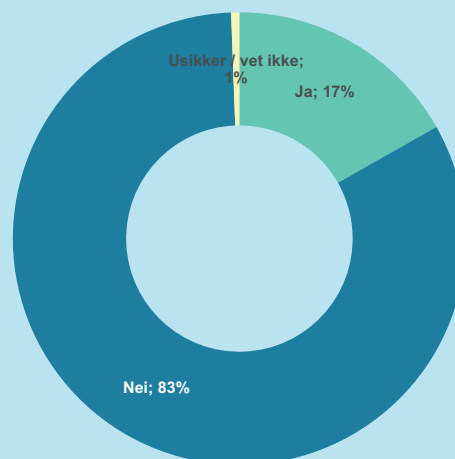
?

Nabogo kompenserer sjåferene med et pengebeløp per passasjer. Hvor viktig forutsetning mener du denne kompensasjon er for at du og andre skal plukke opp passasjerer på din/deres vanlige reiserute? Vi ber deg svare på en skala fra 1-5 hvor 1 er svært lite

13

Periodebillett hos Skyss

- 17 % har periodebillett hos Skyss. Klart flere under 30 år (27 %) enn eldre har periodebillett hos Skyss.
- Flere som ikke disponerer egen bil har periodebillett hos Skyss.
- De som bor 4 km eller kortere avstand fra jobb/skole har ikke periodebillett hos Skyss.



n= 500

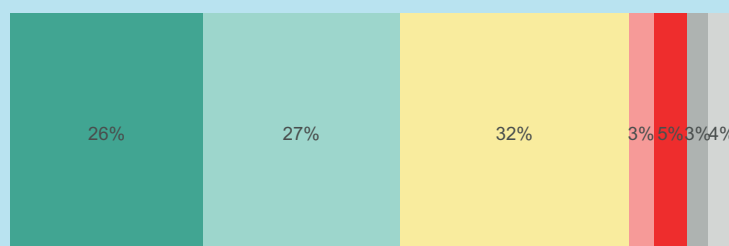
?

Har du periodebillett hos Skyss nå?

14

Effekt på Nabogo at Skyss er involvert

- Over halvparten (54 %) får et mer positivt inntrykk av samkjøringstjenesten Nabogo når de får informasjon at Skyss er involvert. 8 % får et mer negativt inntrykk.
- Det positive inntrykket ser ut til å øke med redusert alder – de under 30 år får et bedre inntrykk av tjenesten når de vet Skyss er involvert sammenlignet med de 50+ (69 vs 45 %).
- Flere av de som ikke disponerer egen bil får et bedre inntrykk av tjenesten når Skyss er involvert enn de som disponerer egen bil (71 vs 49 %).



- Får et mye mer positivt inntrykk av tjenesten
- Får et noe mer positivt inntrykk av tjenesten
- Det endret ikke inntrykket av tjenesten
- Får et noe mer negativt inntrykk av tjenesten
- Får et mye mer negativt inntrykk av tjenesten
- Hadde ikke noe inntrykk fra før

n= 500

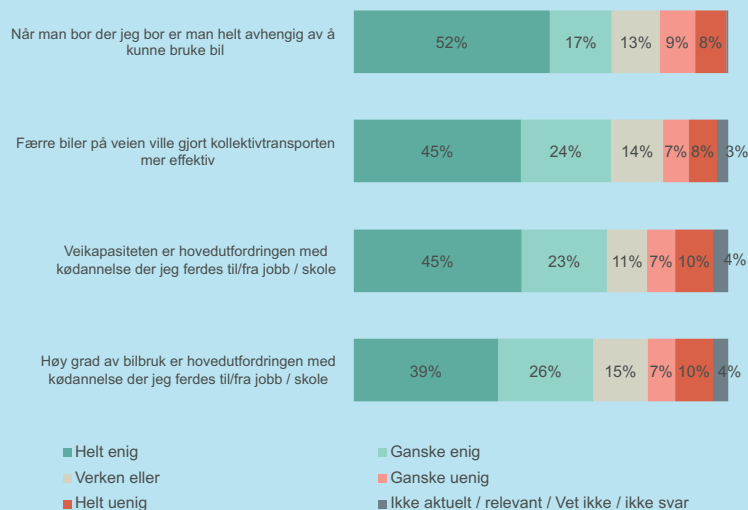
?

Skyss prøver å fremme samkjøring som supplement til buss, bybane og andre kollektivtilbud. Dette gjøres ved at Skyss kompenserer sjåfører som benytter Nabogo. Blir du mer eller mindre positiv til tjenesten når kollektivselskapet Skyss er involvert?

15

Holdninger til trafikkbildet

- Det er relativt stor enighet tilknyttet alle utsagnene:
 - 69 % er enig i at der de bor er man helt avhengig av bil, 68 % er enig i at færre biler på veien ville gjort kollektivtransporten mer effektiv, 68 % er enig i at veikapasiteten er hovedutfordringen for kødannelsen der de ferdes til/fra jobb og 65 % er enig i at høy grad av bilbruk er hovedutfordringen for kødannelsen der de ferdes til/fra jobb
- Flere fra Øygarden enn Askøy er enig i at færre biler på veien ville gjort kollektivtransporten mer effektiv. Flere som disponerer egen bil er uenige i dette sammenlignet med de uten.
- De under 30 år og de som ikke disponerer egen bil er i størst grad uenig i at man der jeg bor er man helt avhengig av å kunne bruke bil. Avhengigheten øker også jo lengre unna jobb/skole man bor.
- De som disponerer bil er mer uenige enn de uten i at høy grad av bilbruk er hovedutfordringen med kødannelse der jeg ferdes til/fra jobb / skole.
- Flere som disponerer bil enn ikke er enig i at veikapasiteten er hovedutfordringen med kødannelse der jeg ferdes til/fra jobb / skole.



n= 429-500 ? I hvilken grad er du enig eller uenig i følgende påstander om bilbruk? Vi ber deg svare på en skala fra 1-5 hvor 1 er helt uenig og 5 er helt enig.

16

6.5 Dei viktigaste funna - kvantitative analysar

To av fem (42 prosent) kjenner til eller har høyrte om Nabogo. 8 prosent av dei som har kjennskap til Nabogo, har brukt Nabogo som sjåfør, og 10 prosent har brukt Nabogo som passasjer. Av totalen er det 6 prosent som har brukt samkøyringstenesta enten som sjåfør eller passasjer. Dei som er 30+, har i større grad kjennskap til Nabogo enn dei yngre. 72 prosent av dei under 30 år kjenner ikkje til Nabogo. Det er òg høgare kjennskap til Nabogo blant dei som disponerer eigen bil, enn blant dei utan bil. Det er fleire i Askøy kommune enn i Øygarden som har brukt Nabogo som passasjer. Det er òg har fleire av dei som ikkje disponerer eigen bil, som har brukt Nabogo som passasjer. Det er lite sannsynleg at dei som ikkje kjenner tenesta frå før, kjem til å bruke Nabogo som passasjer eller sjåfør like etter at dei har fått presentert tenesta. Det er mindre sannsynleg at menn skal bruke tenesta, enn at kvinner skal gjere

det. Blant dei få som har brukt tenesta, er det stor gjenbruksgrad.

Éin av tre (32 prosent) synest Nabogo fungerer godt som eit miljøtiltak for å få ned bilbruken i området. Dei som kjenner Nabogo frå før, meiner i større grad at tenesta fungerer som eit miljøtiltak (39 versus 27 prosent). Det same gjeld dei som har periodebillett hos Skyss. Det som i størst grad hindrar folk i å prøve samkøyringstenester, er at dei trur det gjer dei mindre fleksible i kvardagen (52 prosent), og at dei tenker at samkøyring eignar seg best med nokon du kjenner frå før. Det er gruppa 30+ som i størst grad meiner at dei ville fått ein mindre fleksibel kvardag. Befolkninga er delt i synet på om området dei bur i, passar for samkøyring eller ikkje. Gruppa 30+ er meir negativ enn dei yngre. Økonomisk kompensasjon er ein viktig del av tenesta. Nærmare to av tre (63 prosent) meiner at økonomisk kompensasjon er ein viktig føresetnad.

Involvering frå Skyss har positiv effekt på samkøyringstenesta. Over halvparten (54 prosent) får eit meir positivt inntrykk av samkøyringstenesta Nabogo når dei får vite at Skyss er involvert, mens 8 prosent får eit meir negativt inntrykk.

65–69 prosent er einige i desse utsegnene om trafikkbiletet:

- a) Eg er heilt avhengig av å bruke bil.
- b) Færre bilar ville gjort kollektivtilbodet meir effektivt.
- c) Kapasiteten på vegen er hovudgrunnen til at det dannar seg kø.
- d) Høg bilbruk er hovudgrunnen til at det dannar seg kø.

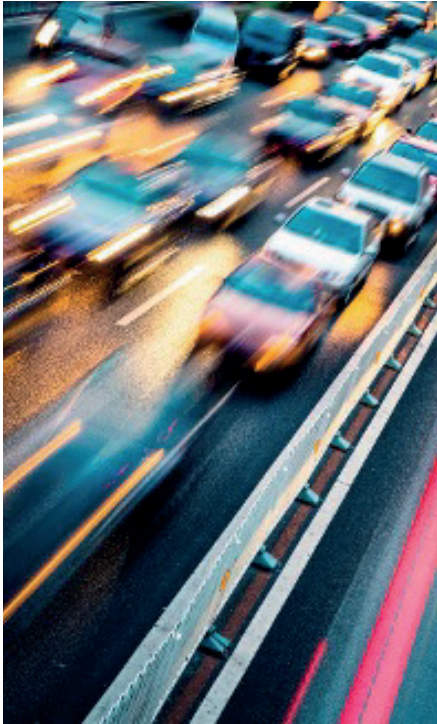
Forventningane til piloten og bruken av samkøyring var låge, men den faktiske bruken har vore mykje høgare enn venta. Brukarundersøkinga som Skyss og Nabogo gjennomførte, indikerer at samkøyring ofte erstattar bilreiser, men òg turar som elles ville blitt gjennomførte med buss eller sykkel eller til fots.



Foto: Getty Images

7. Kvalitative analyser

7.1 Djupneintervju og fokusgrupper

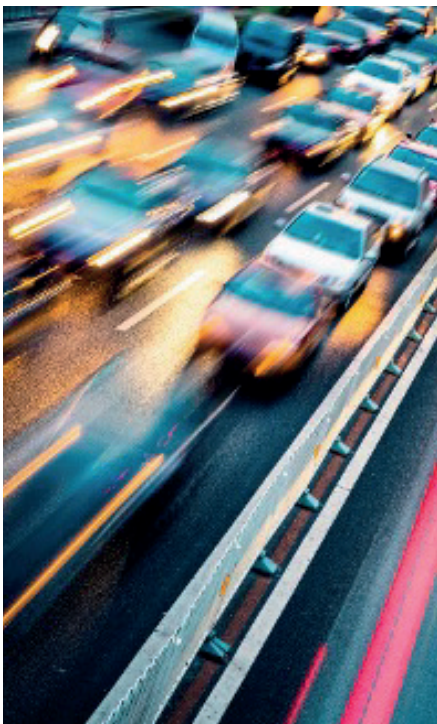


Skepsis og barrierer blant de som ikke kjenner til samkjøring

- Passer ikke for meg
- Manglende informasjon og synlighet av tjenesten
- Høy barriere for å parkere sin egen bil og sitte på med noen andre, spesielt for menn.
- Behov for den fleksibiliteten som egen bil gir.
- Kvinner er noe mer interessert i samkjøring, både som sjåfør og passasjer.

"Det er jo en bilkultur her på Askøy, tror det sitter langt inne å begynne å sitte på med hverandre"

25



Skepsis og barrierer blant de som ikke kjenner til samkjøring

- Skepsis til å sitte på med eller ta med ukjente i bilen
- Miljø og reduksjon av kø er ikke tilstrekkelig incentiv for å teste samkjøring som sjåfør.
- 15 kr oppfattes som altfor lite kompensasjon – forventningen ligger rundt 40-50 kroner per tur.

"Jeg vil ikke ta med meg noen for 15 kroner. Det blir bare styr og jeg tror ikke det ville fungert"

26

Brukere har gode erfaringer med samkjøring via Nabogo

Blant respondentene som hadde erfaring med bruk av tjenesten så oppleves det å fungere bra og være enkel å bruke.

- Samkjøring blir primært brukt av passasjerer for å komme seg **til/fra jobb** og i noen tilfeller aktiviteter på kveldstid.
- Nabogo fungerer som et **supplement til buss** når busstilbudet er for dårlig og ikke strekker til.
- Samkjøring med **kolleger, familie og naboer** er de vanligste typen reiser. De fleste vegrer seg for samkjøring med fremmede. Unntak er folk som bor i nabolaget der en har en viss oversikt eller kollegaer som en ikke kjenner. Men ingen har erfaring fra samkjøring med ukjente.
- De fleste hadde erfaring som passasjer, kun to hadde vært sjåfør og da med en kollega og familiemedlemmer.

32

"Det er mer praktisk å sitte på med noen enn å bytte flere busser, spesielt når det er lange avstander involvert"

«Nei altså det. Jeg nå er jeg blitt vant med han, så nå synes jeg er helt greit i begynnelsen, så synes jeg det var litt tungvint. Men det var jo bare å bli vant med tingene og så nå synes jeg det har fungert bra»



Folk samkjører med dem de kjenner fra før...

"Jeg samkjører med min mann, han jobber i byn og jeg jobber på Haukeland. Der er det vanskelig å parkere, så han svipper meg opp før han kjører videre til sin jobb. Tidligere kjørte vi noen ganger to biler, men nå prøver vi å klare oss med en bil"
Kvinne 50 fra Askøy

"Etter at vi oppdaget Nabogo begynte jeg å sitte på med en kollega til jobb. Og når vi skulle på kurs inn i byn så kjørte vi fire sammen i en bil for å spare penger på drivstoff og parkering"
Mann 57 fra Paradis

Jeg kjører ungdommene mine til klubben og etter at vi har begynt å bruke Nabogo-appen så får jeg jo betaling fra både dem og kanskje en venn i tillegg.
Mann 55 år på Øygarden

33

...men er skeptisk til å kjøre sammen med ukjente

"Selv om de aller fleste er greie, så har du jo ingen forutsetning å vite hvem de er som skal sette seg inn i bilen. Og når de er der er det jo for sent å si noe. Nei, det har jeg ikke lyst til"

"Jeg er skeptisk til å sette meg inn i bilen til noen jeg ikke kjenner. Er redd for at det skal bli kleint, vil jo tenke at jeg må prate med vedkommende"

"Da ville jeg satt meg i baksetet, blir for intimt å sitte fremme med noen jeg ikke kjenner"
Kvinne

34



Brukere: Hva er motivasjonen for passasjerene?

De som har vært passasjerer opplever samkjøring som en praktisk, tidsbesparende og økonomisk gunstig tjeneste.

Samkjøringen har stort sett erstattet bruk av egen bil og i noen tilfeller mer kronglete kollektivreiser med buss.

De som sitter på med kollegaer synes det er hyggelig og samkjøring har større appell blant utadvendte som liker å prate.

En forteller at familien har solgt ene bilen fordi de nå tilrettelegger som samkjøring via Nabogo.

Det kan virke som at samkjøring er mest gunstig for passasjerer og at sjåførene ikke får dekket mer enn en liten del av sine utgifter.

37



Brukere: Hva er motivasjonen for sjåførene?

For sjåførene som har benyttet samkjøring er **motivasjonen en kombinasjon av økonomiske insentiv og miljøhensyn**. Noen ser på samkjøring som en god gjerning, sammenlignbart med å pante flasker. De mener at det er viktigere å bidra til mindre trafikk og forurensning enn å tjene penger på samkjøringen.

For andre er incentivet en driver for å organisere felles transport, enten det er snakk om kollegaer eller å ta med flere ungdommer i bilen når en kjører egne barn til trening eller aktiviteter.

Enkelte samkjører kun med familiemedlemmer og i de tilfeller oppleves incentivet som ren bonus. Andre ser dette som utnyttelse av systemet og ville ikke registret dette som samkjøring.

38



Ikke alle har periodekort hos Skyss

De som kjører fast med en kollega over en lengre avstand som gir rett på ekstra betaling, har periodebillett hos Skyss.

Men de som kjører med familiemedlemmer har ikke periodebillett og opplever tjenesten som en ren bonus.

39

Forbedringspotensial i Nabogo-appen

For brukerne er det flere områder i appen de tenker kan forbedres, disse gjelder hovedsakelig dersom det skal være aktuelt a samkjøre med ukjente. Det er et overordnet ønske om å bedre brukervennligheten og sikkerhet på plattformen. Når det gjelder brukervennlighet så ser de et særlig behov for å utbedre funksjonaliteten for å planlegge turer i forkant. Både selve planleggingen av turen, men også alternativer som «stille» eller «sosial» tur og andre slike funksjoner de kjenner igjen fra for eks Uber.

Det er også forslag om å innføre BankID-verifisering og et ratingsystem for å øke tryggheten for både sjåfører og passasjerer. De ønsker seg mer informasjon om sjåførene og passasjerene for å bedre sikkerheten.

«Av og til har vært litt vanskelig også kunne treffe riktige adresser fordi at selv om du skriver inn adressen, så kan det hende at du får respons at det blir på Nordmøre-kysten»

«Jeg synes det er litt rart er at det er sånn maksbegrensning på samkjøringer. At etter så mange samkjøringer i måneden som mottar sjåføren ikke lenger tilskudd.»

«Jeg tror de må ha litt mer aggressiv reklame for at alle skal bruke det og så med det mentalitet at dette er dreier seg ikke om penger. Du får en belønning. Men det dreier seg om å gjøre noe bra.»

40

7.2 Personas

Personas er fiktive, men realistiske representasjoner av typiske brukarar eller kundegrupper som er baserte på innsikt frå forskning og data. Dei blir brukte i tenestedesign og produktutvikling for å forstå og representere brukarens mål, åtferd og smertepunkt

på ein konkret og empatisk måte. Som ein del av den kvalitative analysen har Opinion utarbeidd fire personas basert på resultata av analysane. Desse fire representerer nokre typiske Nabogo-brukarar:

(Alle skjermbilde er henta frå Opinion)

Sosiale Sigrid

Solveig er 32 år og bor på Lakseveg med samboer og katt. Hun jobber på en videregående skole på Askøy der hun underviser i engelsk og samfunnsfag. I flere år har hun kjørt selv til jobb i egen bil.

Men så begynte noen kollegaer å snakke om den nye samkjøringstjenesten Nabogo og ettersom flere av Sigrids kollegaer bor i Bergen og pendler til Askøy, ønsket de å teste tjenesten. Nå har de kjørt sammen til jobb i nesten ett år. Sigrid kjøper månedskort med Skyss slik at kollegaen får litt mer enn minsteprisen på 15 kr. Kollega Kjetil har elbil og er fast sjåfør. Han kjører rett forbi huset til Sigrid og det er praktisk å sitte på. Av og til sitter også Mari på til jobb.

«Jeg synes det er koselig å kjøre sammen og vi sparer mye penger, er jo mye billigere enn å kjøre selv»



Praktiske Per

Per er 29 år og bor på Minde med kone og en nyfødt datter. Han jobber på et bilverksted på Kokstad og pleide tidligere å kjøre bil til jobb. Men i fjor fikk han høre om samkjøringstjenesten Nabogo fra en kollega i lunchen. Det har gjort at han i en periode satt på med en kollega 2-3 ganger i uken.

Men den største fordelen slik han ser det er når flere kollega skal til sentrum kurs. Da kjører de sammen 4 stykk i en bil og det blir langt billigere og enklere å parkere bare en bil. Ingen kjøper månedskort, og dette er jo i praksis en gratis-tjeneste.

Nå når tjenesten ikke lenger tilgjengelig der han bor og han har kun blitt brukt samkjøring noen få ganger i høst når andre familiemedlemmer skal besøke venner på Sotra og han får sitte på.

«Jeg sparte mye penger på samkjøring. Er jo dyrt å kjøre egen bil. Men når ordningen der jeg bor tok slutt så har det skidd ut. Nå kjører vi ikke sammen lenger til jobb»



Kjøreglade Kjell

Kjell er 46 år og bor på Askøy med kone og tre store barn. Han er økonomiansvarlig i et privat selskap som ligger i Åsane. Arbeidstiden er litt uforutsigbar og noen dager må han jobbe overtid. Han har alltid kjørt bil til jobb, han bor langt ute på Askøy og buss er helt uaktuelt, det vil ta for lang tid og han vil måtte bytte to ganger.

Turene til og fra jobb er hans egentid der han lytter til musikk eller hører radio eller en podcast. Han er ikke lyst å ha med seg noen som kan forstyrre morgenen hans.

Han er skeptisk til om samkjøring kan passe for han, han har alltid kjørt alene. Opplever at det vil være et styr om han skal måtte forholde seg til andre med, plukke opp noen på et fast tidspunkt. Han har heller ikke lyst å prate med noen på morgenen, til nød sin egen kone.

En kompensasjon på 15 kroner oppleves altfor lite og ikke noe som vil få han til å vurdere samkjøring.



Kjell
tror ikke at
han kommer
til å teste
samkjøring



"Jeg bruker ca 45 min i bil til jobb og på veien lytter jeg til musikk eller podcast. Har ikke lyst å ha med meg noen som jeg må ta hensyn til. Dette er min egentid og den vil jeg ha i fred!"

7.3 Oppsummering av kvalitative analyser

Generelt er det låg kjennskap til og interesse for samkøyring blant pendlarar frå Askøy og Øygarden. Dei fleste vil framleis køyre eigen bil og vegrar seg for å gi opp fleksibilitet og eigentid, som dei verdset høgt. Dei synest samkøyring verkar «styrete», og er skeptiske til å køyre saman med nokon dei ikkje kjenner.

Dei som bruker Nabogo-appen, er derimot godt fornøgde med å ha eit supplement til det dei opplever som eit dårleg kollektivtilbod for sine egne transportbehov.

Samkøyring skjer i all hovudsak med familiemedlemmer, venner og kollegaer, og dei fleste avtalar turane direkte og legg dei ut rett før avreise. Halvparten av brukarane i undersøkinga er busette

i Bergen og bruker appen på reiser til Askøy og Øygarden.

Brukarane rapporterer at betalinga til sjåføren bør vere langt høgare enn i dag for at det skal vere aktuelt å samkøyre. Samtidig viser den faktiske bruken av tenesta at mange ønsker å samkøyre innanfor dei rammevilkåra som ligg føre i dag. Brukarane rapporterer at bruken av Nabogo har bidratt til redusert bilbruk, noko som har hatt ein positiv innverknad på biltrafikken i Bergen vest.

Det blir opplevd positivt at Skyss legg til rette for samkøyring, men helst vil folk på Sotra og Askøy ha betre kollektivtilbod både i vekedagane og i helgane. Frykta er at ordninga med samkøyring skal bli ein kompensasjon for eit dårlegare kollektivtilbod.



Foto: Getty Images

8. Sekundærdata

Som nemnt innleiingsvis kan sekundærdata vere viktige. Vi har nytta følgande sekundærdata i evalueringa:

A. Tiltakskatalog for transport og miljø

Denne rapporten diskuterer korleis auka bilbelegg gjennom samkøyring kan redusere talet på bilar på vegane og dermed vere gunstige for miljøet.

<https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-5-mobilitetsplanlegging-og-kampanjer/b-5-3/>

B. eScholarship

Ein studie publisert på eScholarship finn at samkøyring kan redusere drivstofforbruk og klimagassutslepp, noko som indikerer færre bilar på vegane og mindre trafikkbelastning.

https://escholarship.org/content/qt7jx6z631/qt7jx6z631.PDF?t=sktxux&utm_source=chatgpt.com

C. Sintef

Ein evalueringsrapport frå Sintef om prosjektet «Spontan samkøyring» evaluerer potensialet for auka bilbelegg gjennom samkøyring og estimerer ein mogleg reduksjon i talet på bilreiser til arbeid med 1-2 prosent.

https://its-norway.no/wp-content/uploads/2024/02/150921-sintef-a26695_evaluering-av-samkjoring.PDF?utm_source=chatgpt.com

D. Brukarundersøking frå AtB

E. Kolumbus – Bidreg samkøyring til nullvekstmålet?

Notat som vil belyse i kva grad eit samkøyringstilbod i samarbeid med Kolumbus kan bidra til å oppnå nullvekstmålet på Nord-Jæren.

F. What influences people to choose ridesharing?

<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01441647.2023.2208290#d1e438>



Foto: Getty Images

9. Innsikt frå evaluering

9.1 Samkøyring som komplementær teneste til kollektivtransport

Trass i at både fagmiljøet og kundane meiner at samkøyring kan bidra til å redusere trafikkbelastninga, har ikkje evalueringa avdekte noka signifikant endring i trafikkmønsteret som følge av pilotprosjektet i Askøy og Øygarden. Dette kan komme av utfordringar med å måle endringar i biltrafikken. Analysen er avgrensa til talet på passeringar over Askøybrua og Sotrabraua. Endringane har vore positive, men små. I tillegg er det vanskeleg å fastslå konkrete årsaker til slike endringar, for biltrafikken blir påverka av mange faktorar som ligg utanfor omfanget av denne evalueringa.

Det finst avgrensa empiriske data frå andre stader i Noreg og Norden som viser at bilbruken faktisk blir redusert som følge av at det blir innført samkøyringstenester. Det finst derimot eksempel frå Europa (Frankrike) som viser ein slik samanheng, men her er det stor grad av offentleg tilrettelegging i form av 1) omfattande subsidiering, 2) dedikert infrastruktur som samkøyringsfelt og «park and ride»-plassar, 3) lovgiving som gjer at sjåførar ikkje treng spesielle løyve, 4) gunstige skattereglar for sjåførar og 5) samarbeid mellom offentleg og privat sektor for teknologiutvikling.

Befolkningsundersøkingane som Opinion har gjort i Askøy og Øygarden, viser at kundane først og fremst ønsker hyppige kollektivavgangar og ekspressbussar, og at dei meiner dette er det viktigaste middelet for å få ned bilkøane. Samtidig viser brukarundersøkingar at dei eksisterande brukarane er relativt fornøgde med samkøyring som eit supplement til eit kollektivtilbod som dei opplever som utilstrekkeleg for transportbehova sine.

Undersøkingar viser at respondentar seier at samkøyringstenesta erstatta bilturar i mange tilfelle og slik sett har ein positiv effekt på bilbruken, men i ca. 30 prosent av tilfella har samkøyring erstatta turar

som elles ville blitt gjennomførte med buss eller sykkel eller til fots.

Med bakgrunn i det ovannemnde bør samkøyring reknast som ei komplementær teneste til kollektivtransport som kan redusere mobilitetsfattigdom ved å utfylle og forbetre transportopplevinga, særleg i situasjonar der kollektivtransporten ikkje er praktisk nok, tilgjengeleg nok eller effektiv nok.

9.2 Nettverkseffektar og kritisk masse

Nettverksekskternalitetar (òg kalla nettverkseffektar) refererer til situasjonar der verdien av ei vare eller teneste for ein brukar blir påverka av kor mange andre som bruker den same vara eller tenesta. Positive nettverkseffektar oppstår når fleire brukarar gjer vara eller tenesta meir verdifull for alle. Eksempel på marknader med påviste nettverkseffektar er programvare, særleg programvare for utveksling av filer og sosialt innhald.⁷ Erfaringar frå USA tilseier at nettverkseffektar har stor påverking på samkøyringstenester. Om ikkje bilførarar og/eller passasjerar finn ein «match» på dei tre første forsøka, vil dei miste tiltrua til koplingstenesta.⁸ Utan ein kritisk masse av brukarar kan tenesta opplevast som mindre verdifull.

Denne evalueringa viser at nettverkseffektar er viktige for samkøyringstenester. Både undersøkinga blant eksisterande Nabogo-brukarar og befolkningsundersøkinga til Opinion viser at det er generelt låg kjennskap til tenesta, og at kundar ønsker at tenesta skal vere synlegare (slik at det blir fleire brukarar og dermed lettare å finne eigna turar).

Dersom pilotprosjektet skal førast vidare, bør Skyss informere meir om tenesta og dermed gjere folk meir merksam på henne, skape interesse for tenesta og oppfordre til handling blant potensielle brukarar (nedlasting og bruk av tenesta). Dette kan føre til eksponentiell vekst i brukarmassen (sjølvforsterkande vekst).

⁷<https://no.wikipedia.org/wiki/Nettverkseffekt>

⁸<https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-5-mobilitetsplanlegging-og-kampanjer/b-5-3/>

9.3 Små sosiale nettverk kan vere like viktig som kritisk masse

Evalueringa og erfaringar frå piloten tyder på at rask vekst og etablering av kritisk masse ikkje nødvendigvis er avgjerande i ein tidleg fase. Undersøkingane våre viser at samkøyring i dag fungerer best for personar som kjenner kvarandre – eller som kjenner til kvarandre. Mange vegrar seg for å samkøyre med ukjende personar, men er langt meir positive til å dele turar med personar dei kjenner eller har ei sosial tilknytning til, som kollegaer, naboar eller venner. Dette reduserer skepsis og uvisse som kan oppstå ved å reise med framande. Desse funna samsvarer med erfaringar frå andre stader, for eksempel hos AtB i Trøndelag.⁹

Resultata viser at samkøyring mellom kollegaer, venner, naboar og liknande har stort potensial. Små «økosystem» av 5–15 personar som regelmessig samkøyrer, kan vere like viktige for å lykkast med samkøyring som det å oppnå kritisk masse. Det blir òg støtta av andre sekundærdata.¹⁰ At brukarar sjeldan reiser med ukjende, men helst vil reise med nokon dei har ein sosial relasjon til, peiker på ein viktig strategi for Skyss: Marknadsføringstiltaka og bodskapen bør rettast spesifikt mot arbeidsplassar, utdanningsinstitusjonar, idrettslag og liknande grupper, med mål om å etablere fleire små sosiale nettverk av personar som kjenner kvarandre, eller som kjenner til kvarandre.

Dette kan gi følgande fordelar:

- Enklare koordinering: Personar som kjenner kvarandre, har ofte liknande rutinar, reisemål og fleksibilitet. Det gjer det enklare å finne passande turar.
- Høgare engasjement: Samkøyring mellom kjende kan føre til eit sterkare sosialt engasjement, noko som kan bidra til meir bruk av samkøyringsløysinga.

- Meir regelmessig bruk: Med små nettverk av personar som kjenner kvarandre, er det meir sannsynleg at samkøyring blir ein vane. Gjensidig ansvar og gjensidige forventningar i gruppa kan bidra til stabilitet i bruksmønster.

- Målretta løysingar: Samkøyring for små grupper gjer det mogleg å utvikle spesifikke løysingar, som bedriftsprogram eller samkøyringsordningar for skular og idrettslag.

9.4 Forbetring av teknologien kan vere nødvendig

På sikt kan det vere eit mål at reisande som ikkje kjenner kvarandre, i større grad skal reise saman. Tenesta og appen må då bidra til å redusere barrierar og uvisse slik at folk kjenner seg trygge når dei bruker tenesta. Tiltak kan vere meir informasjon om sjåfør og passasjer, vurdering eller «rating» av brukarar (passasjer og sjåfør) og høve til å velje mellom stille eller sosiale turar.

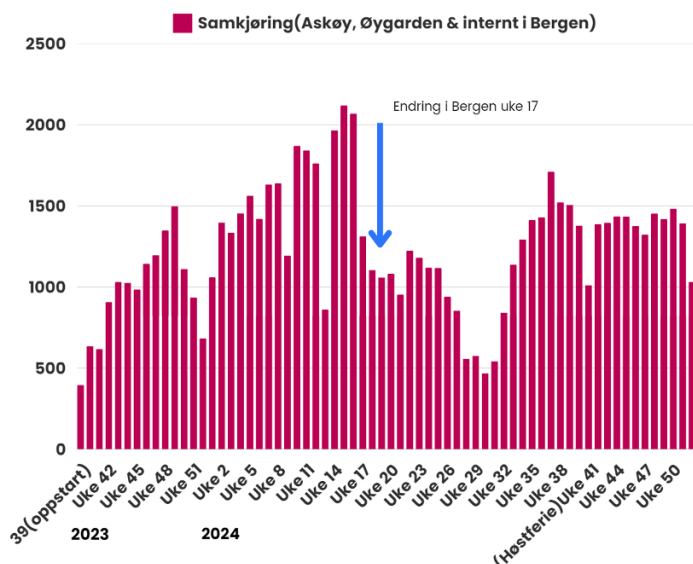
9.5 Insentiv oppmuntrar til bruk

Ei av hovudårsakene til at prosjektet «Spontan samkøyring» i Bergen ikkje var vellykka, var at mange var skeptiske til å dele bil med andre. Mange vil helst køyre åleine fordi dei set pris på privatlivet i bilen, og fordi dei ofte har andre ærend om morgonen eller ettermiddagen. Undersøkingar som Opinion utførte hausten 2024, bekreftar desse haldningane og viser at terskelen for samkøyre er høg, spesielt for sjåførar.

Nærmare to av tre (63 prosent) meiner at økonomisk kompensasjon er ein viktig føresetnad for å plukke opp passasjerar på reiseruta. Blant dei som ikkje kjenner til samkøyring, er ikkje omsynet til miljø og reduksjon av kø nok til at dei vil teste samkøyring som sjåfør. 15 kroner blir oppfatta som ein altfor liten kompensasjon – forventninga ligg på rundt 40–50 kroner per tur.

⁹ Undersøking utført av AtB i februar 2024

¹⁰ <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-5-mobilitetsplanlegging-og-kampanjer/b-5-3/>



Samtidig viser brukarundersøkingar at når reisande først prøver samkjøring, får dei ofte ei meir positiv haldning til tenesta. Mange brukarar oppfattar samkjøring som eit miljøvennleg alternativ. Det viser kor viktig det er å få fleire til å prøve tenesta, slik at fleire kan erfare fordelane.

Dersom pilotprosjektet skal førast vidare, bør sjåførane få kompensasjon. Reisetala frå pilotprosjektet bekreftar dette. Ved oppstart av piloten i 2023 kunne sjåførar i heile Vestland få kompensasjon for turar, på lik linje med sjåførar i Askøy og Øygarden. Grunnen var at ein ville finne ut kvar viljen til å køyre saman var størst. Dette alternativet blei fjerna tidleg i 2024, og då fall bruken av tenesta i område utanfor pilotområdet mykje.

9.6 Deltaking i nasjonale samarbeidsforum – ein strategisk fordel

Samkjøring er langt frå noko nytt konsept og har vore praktisert i mange land i fleire tiår. Det finst mykje forskingsdata om temaet, spesielt frå utlandet, og fleire pilotprosjekt er gjennomførte i Noreg, for eksempel «Spontan samkjøring» i Bergen. Teknologiske løysin-

gar har gjort samkjøring til noko meir tilgjengeleg og meir fleksibelt. Bruken av slike løysingar er relativt ny i Noreg, og det er framleis uklart korleis fylkeskommunale mobilitetsselskap som Skyss best kan integrere løysingane for å kunne tilby eit betre mobilitetstilbod til kundane.

På nasjonalt nivå utforskar ein potensialet i samkjøring. Transportøkonomisk institutt (TØI) har etablert det nasjonale samarbeidsforumet PURIST (*Combining public transit and ride sharing in rural transport*), som skal bidra med kunnskap og verktøy for å få til ei kostnadseffektiv oppskalering av samkjøring i distrikta. Dette blir gjort ved å studere tre innovative forretningsmodellar som blir piloterte i ulike regionar i Noreg – Vestlandet, Trøndelag og Agder. Desse løysingane skil seg frå tradisjonelle samkjøringsordningar ved at dei er offentleg subsidierte og spesifikt retta mot landlege område med avgrensa mobilitetstilbod.

For Skyss er det avgjerande å delta i slike nasjonale samarbeidsforum. Det gir oss tilgang til kunnskapsdeling, vi får høve til å påverke politisk, vi kan samordne tenestene våre betre, og det bidreg dessutan til innovasjon og finansiering. Foruma legg òg til rette for partnerskap som kan bidra til at nye samkjøringstenester blir økonomisk berekraftige, effektive og i tråd med nasjonale transportmål. Samtidig opnar samarbeid for vidareutvikling av kollektivtransporten i Vestland og skaper rom for forbetringar som styrker kundetilbodet og mobiliteten i regionen.

9.7 Ny evaluering bør gjennomførast

Ei ny evaluering bør gjennomførast i 2026 etter at sjåførkompensasjonen blir redusert i 2025. Då får ein bekrefta eller avkrefta om sjåførkompensasjon fungerer som eit effektivt insentiv for å oppmuntre fleire til å prøve tenesta.