



Energikontor Sydost
Energy Agency for Southeast Sweden

MARKNADSANALYS SAMÅKNINGSSYSTEM

Version 2013-05-28



Energikontor Sydost
Energy Agency for Southeast Sweden



Energimyndigheten



Delfinansierat av Europeiska Unionen
(Europeiska Regionala Utvecklingsfonden)



Dokument skapat av:
Karoline Alvånger, Energikontor Sydost

Frågor kring kommunikationer är ständigt aktuella och berör många, både i storstäder och i glesbygd. Allt fler börjar fundera på alternativ och komplement till dagens sätt att resa. Orsakerna kan till exempel vara ekonomiska, praktiska eller miljömässiga, men oavsett drivkraft är samåkning ett logiskt steg. Tack vare dagens snabba teknikutveckling har ett stort antal verktyg tagits fram för att underlätta samåkning, varav ett flertal analyseras i denna rapport.

Rapporten har tagits fram av Energikontor Sydost med hjälp av projektmedel från Energimyndigheten och Europeiska Regionala Utvecklingsfonden.

Innehåll

Sammanfattning.....	4
Bakgrund.....	4
Samåkningsystem.....	6
Målgrupper för samåkning.....	6
Förankring och implementation.....	6
Betaling	7
Olika typer av system.....	8
Marknadsgenomgång och –analys.....	9
Citihaiq.....	10
Bilplats	10
Samlastning	11
Samåkningstjänst	11
Samåkning.....	12
Omniflit	12
Skjutsgruppen.....	13
Mobilsamåkning	13
Avego.....	14
Flinc	14
Mitfahrgelegenheit.....	15
Taxistop	15
Pendlernet	16
Carpool.ca	16
Slutsatser	17

Sammanfattning

Intresset kring samåkning ökar. Det finns flera orsaker till att man väljer att samåka, men ekonomi, praktiska skäl och minskad klimatbelastning är några av de vanligaste. Detta intresse har gjort att det finns en mängd verktyg som ska underlätta och som tar hjälp av informationsteknologi för att sammanföra potentiella samåkare. Syftet med denna rapport är att analysera system och ge vägledning för individer, mindre sammanslutningar såsom idrottsföreningar och byar samt större aktörer som t.ex. regionala kollektivtrafikbolag för att hitta vad som bäst motsvarar deras behov och resurser.

Analysen innefattar dels de större svenska systemen, men även några utländska. Vissa av de senare skulle fungera alldeles utmärkt även på den svenska marknaden, men har ännu inte nått så många användare på grund av brist på riktad marknadsföring och därmed låg kännedom om systemen.

Det finns många kompetenta system och potentialen för att utöka samåkning är enorm. Många system har en relativt låg utnyttjandegrad och kännedomen hos gemene man om att det överhuvudtaget existerar digitala verktyg för smidig samåkning verkar vara relativt låg. Därmed finns stora möjligheter att utveckla området ytterligare och få större användning. Väldigt viktigt att ha med sig dock, är att samåkning i mångt och mycket handlar om beteendeförändring. Nyckeln till framgång är att informera, entusiasmera och engagera!

Bakgrund

Samåkning, d.v.s. att minst två personer reser delar av eller en hel sträcka i samma fordon, har troligen funnits ända sedan människor först började transportera sig. Fordonstyper kan ha skiftat genom åren liksom orsakerna till de gemensamma resorna. Det som numera i dagligt tal, inklusive denna rapport, menas med begreppet samåkning är delade resor i bil som inte utförs av en kommersiell aktör. Därmed innefattas inte exempelvis taxiresor, som visserligen innebär en gemensam transport av minst två personer, men där chauffören inte gör en resa i ordets egentliga bemärkelse utan snarare utträttar en tjänst mot betalning. I princip skulle begreppet samåkning även kunna innefatta andra fordonsslag såsom båt, lastbil m.fl., men då bil är det klart dominerande alternativet utgår rapporten från just bilsamåkning.

Det finns många skäl till att samåka – ekonomiska, praktiska, miljömässiga och sociala för att bara nämna de vanligaste. Ekonomiskt kan det innebära en win-win-situation om kostnader fördelas mellan förare och passagerare. Praktiskt kan vara en förenkling av vardagen om t.ex. några kan dela på skjutsning av barn till olika aktiviteter. Den miljömässiga vinsten uppstår om flera resor med bil ersätts av en gemensam. Sociala mervärden kan bestå i utökade nätverk, sällskap eller att utsatta grupper får hjälp.

Nyfikenheten kring och intresset för samåkningssystem är idag stort, men det är relativt få som använder dem. På flera platser och företag har försök gjorts att införa olika typer av system, men endast i ett fåtal fall har utfallet varit det önskade. Ett vanligt problem är att för få deltagare registrerar sig, vilket leder till liten sannolikhet för matchande resor. Andra tester har fallerat på grund av bristfälliga system, låg kännedom om systemet i målgruppen eller att provperioden har varit för kort.

I en rapport från Vägverket¹ konstateras att det finns många samåkningstjänster, men att de ofta är dåligt utnyttjade. Systemen kan förvisso underlätta, men som viktiga faktorer för lyckad (arbetspendlings-) samåkning listas istället:

¹ Publikation 2006:135, Samåkning i Sverige 2006

- Samma destination
- Bekanta personer
- Samma och regelbundna tider
- Samma kön, kvinnor åker helst med kvinnor
- Lång färdväg, minst 20 km enkel väg
- Liten tidsförlust jämfört med att köra själv
- Dåliga allmänna kommunikationer, få alternativ till bil
- Få och/eller dyra parkeringsplatser

De tekniska lösningarna kan därmed, åtminstone initialt, vara av underordnad betydelse för individers samåkning. Känslan av säkerhet och hur bekvämt det upplevs i förhållande till andra alternativ tycks väga tungt. När samåkningen är etablerad spelar troligen tekniska lösningar och deras användbarhet en större roll – det måste vara enkelt och smidigt för att fortleva.

Samåkning handlar i mångt och mycket om en beteendeförändring, att våga/vilja släppa den kontroll det innebär att själv råda över sitt fordon. Att släppa in en passagerare och, för det flesta ett ännu större steg, att våga ställa sin egen bil och förlita sig på andra. En mer genomgripande beteendepåverkan än man först kan tro, men den egna bilen är för många intimt förknippad med frihet och självbestämmande. Troligen en känsla som är än mer djupt rotad ju längre tid man har varit van vid att ha egen bil. Den stora utmaningen ligger därmed i att få fler att upptäcka de mervärden som finns i att inte vara bilberoende i form av ekonomiska, praktiska, sociala och miljömässiga vinster. Här gäller det att vara ödmjuk och inse att förankring är a och o. Gärna ett bra system, men prioritera att få med så många som möjligt och helst redan från lanseringen av samåkningssystemet/-projektet. Utan deltagare faller konceptet platt, så att engagera och entusiasmera är de viktigaste komponenterna för framgång.

Att analysera förankringsprocesser och hur man får med sig folk ligger utanför denna rapports intention, utan den syftar till att ge en överblick av olika samåkningssystem på marknaden samt en analys av vilka som har visat sig fungera samt under vilka förutsättningar. I den mån det är känt kommenteras även eventuella implementationstrategier för respektive system.

Analysen innefattar dels de större svenska systemen, men även några utländska. Vissa av de senare skulle fungera alldeles utmärkt även på den svenska marknaden, men har ännu inte nått så många användare på grund av brist på riktad marknadsföring och därmed låg kännedom om systemen. Då några av dem har hög funktionalitet och är goda alternativ till de i dagsläget vanligast förekommande systemen i Sverige har de tagits med för att sprida kunskap. Förhoppningen är att detta ska leda dels till ökad medvetenhet och dels till ökad utveckling av de övriga systemen, vilket skulle leda till ett bättre utbud för konsumenterna. Genom att redovisa hela spektrumet från icke fungerande till bra system ges en bild av vad marknaden har att erbjuda och det blir förhoppningsvis lättare att veta vad man ska kräva av ett system när man vet vilka alternativ som finns. Behoven varierar mellan olika användare och det som är en optimal lösning för någon kanske inte passar alla.

För att ytterligare belysa samåkning och hur den kan organiseras har några utländska system tagits med som inte går att använda i Sverige. Orsaken till detta är att visa på delvis annorlunda angreppssätt och kulturella skillnader kring bilåkande. Tanken är att även dessa exempel kan bidra till ökad kunskap inom området och att lärdom kan dras från deras erfarenheter och tillvägagångssätt.

Samåkningssystem

I sin enklaste form kräver samåkning varken speciell organisation eller verktyg. Den kan uppstå spontant i mötet mellan människor. Så som de flesta lever idag sker dock inte detta, utan det behövs hjälpmedel. Visst skulle lappar på en anslagstavla eller att ringa runt till grannar kunna fungera, men för att uppmuntra fler och göra det smidigare har ett flertal samåkningssystem tagits fram, de första redan under slutet av nittiotalet eller tidigare. Deras roll är i korthet att erbjuda en portal där samåkare kan hitta varandra. För att uppfattas som attraktiv ska samåkning helst upplevas som lika enkel och spontan som om var och en reste med egen bil samt att den ska medföra de fördelar som diskuterats ovan.

Målgrupper för samåkning

Egentligen skulle samåkning kunna innefatta alla grupper i samhället som någon gång transporterar sig, d.v.s. i princip alla människor. Både det frekventa, regelbundna arbetspendlandet såväl som mer sporadiska och spontana resor kan inbegripas. Målgrupperna för samåkningssystem kan grovt delas in i följande kategorier, där individer kan tillhöra en eller flera olika grupperingar;

- Arbetspendlare (resor mellan hemmet och arbetsplatsen) med regelbundna eller varierande tider
- Tjänsteresor (vanligen under arbetstid och med start och mål på arbetsplatsen)
- Regelbundna vardagsresor (exempelvis till fritidsaktivitet)
- Sporadiska vardagsresor (exempelvis till tandläkare)
- Kortare fritidsresor (exempelvis till IKEA)
- Lägre fritidsresor (exempelvis till ett evenemang eller en turistanläggning)

Förankring och implementation

Som nämnts ovan är det oerhört viktigt att engagera och entusiasmera många om ett samåkningsprojekt ska lyckas. Flera av de system som behandlas i denna rapport har ingen speciell strategi kring dessa frågor, men då de är så viktiga för resultatet lyfts nedan fram några olika framgångsrika koncept inom just detta område.

Mobilsamåkning fokuserar på byar/socknar på landsbygden med gles eller obefintlig kollektivtrafik. Deras system är intimt sammanlänkat med deras arbetsmetod som bottnar i demokratiska processer. Alla i bygden ges möjlighet att komma med input till hur det egna systemet ska implementeras och det betonas att det ska bli just det lokalsamhällets alldeles egna system. Detta åstadkoms genom en process i flera steg där de viktigaste är:

- Inspirationsföreläsning, en visualisering av vad samåkning kan innebära och vilka fördelar den kan medföra
- Åsiktsmöte, byborna får tycka till om systemet och hur det ska utformas
- Enkät, fångar upp vilket intresse som finns och startar invånarnas tänkande kring samåkning
- Lanseringsevent, en rolig händelse i samband med att samåkningen drar igång för att få med så många som möjligt redan från början

Om det föregående exemplet visade på processtänk, så kan Statens vegvesen²s arbete illustrera ett annat angreppssätt. De genomför under flera år ett stort samåkningsprojekt i Bergen med några olika system. De system som används är Flinc, Avego och ett eget utvecklat (HentMEG). Förutom att försöka vara väl synliga i media för att på så sätt öka intresset och medvetenheten har de jobbat mycket med att ta fram och visualisera olika typer av belöningar till dem som samåker;

- Betalning, chaufförer får viss ersättning och passagerare får billigare resa än om resan skett i egen bil eller med buss
- Reducerad vägavgift, ännu inte infört, men diskuteras
- Reducerad parkeringsavgift
- Får använda kollektivtrafikens körfält, extra intressant då Bergen har problem med rusningstrafik
- Tävlningar med vinster, har diskuterats, men ännu inte införts

Tanken med detta är att man får bättre effekt av morötter än piskor, att det ska upplevas som ett mervärde att samåka.

Ytterligare ett exempel på implementationsstrategi finns i en rapport från Vägverket³. Odense Universitetshospital i Danmark startade ett samåkningsprojekt med anledning av brist på parkeringsplatser. Här satsade man på fyra marknadsföringssteg under vardera tre månader;

- Information om systemet via intranät, anslag och annonser i interntidning.
- Garanterad-resa-hem-program för att lösa eventuella nödsituationer och övertidsjobb. Psykologiskt viktig faktor som dock utnyttjas sällan. Förnyad information enligt steg ett.
- Reserverade parkeringsplatser för samåkare. Förnyad information enligt steg ett samt information via lönebesked.
- Utlottning av priser samt information enligt steg tre.

Marknadsföringskampanjen ledde till mycket god kännedom om projektet. Det samåkningsystem som användes var Pendlernet.

Vilken metod som är effektivast är troligen beroende av i vilken kontext samåkningen ska introduceras. Värt att poängtera dock är att beteendeförändring tar tid, så information och bearbetning bör ske under längre tid. Även om många system inte har ett eget koncept för lansering och förankring hindrar givetvis inte det att någon annan konstellation tar den rollen. Byamöten eller avdelningsmöten på företag kan vara nog så bra informationskanaler. Dessutom är de billigare än att köpa in tjänsten. Till syvende och sist är det ändå på det lokala engagemanget det hänger om samåkningen ska lyckas!

Betalning

Ett viktigt skäl för många att samåka är lägre kostnader. Åtminstone om samåkningen är mer än sporadisk vill troligen de flesta betala alternativt få betalt för resan. Olika system har angripit denna fråga från olika synvinklar;

- Vissa har inget betalningssystem, men föreslår ett belopp baserat på resans längd. Exempel på sådana system är Flinc och Taxistop. Mitfahrgelegenheit har visserligen en betalningslösning, se nedan, men samåkarna kan också välja att inte använda den och istället betala med kontanter vid resetillfället.
- Andra har varken betalningssystem eller föreslår något belopp. Det kan bero på att den funktionaliteten inte har prioriterats eller på en medveten filosofi. Skjutsgruppen har t.ex. valt att inte ha någon betalningslösning just för att det ska vara en överenskommelse mellan chaufför och passagerare. Andra system utan betalningssystem eller förslag på belopp är Bilplats, Samlastning, Samåknings tjänst, Pendlernet och Carpool.ca.

² Norska vägverket

³ Publikation 2006:135, Samåkning i Sverige 2006

- Av dem som har någon typ av betaltjänst kopplat till systemet finns två olika upplägg;
 - faktura/utbetalning: Mobilsamåkning gör en summering varje kvartal och skickar fakturor till dem som mestadels har varit passagerare respektive gör utbetalningar till dem som har varit övervägande chaufförer.
 - onlinebetalning (t.ex. PayPal): vanligen reserveras pengarna vid bokningstillfället och överförs sedan efter resan. Exempel på system med denna typ av lösning är Citihiq, Samåkning, Omniflit, Avego och Mitfahrgelegenheit.

Vilken metod som passar bäst beror både på hur man är som person och i vilket sammanhang systemet ska verka. Vissa föredrar ett helt betalningsfritt system där det är upp till deltagarna på varje resa att diskutera betalning, medan andra trivs bättre med ett system där allt redan är klart och man slipper fundera på kostnader. Kontanter kan av några uppfattas som enkelt, medan andra kan uppleva ett obehag kring att få/ta betalt och att hantera pengar. Många upplever troligen en mer automatiserad betalningsmetod med fakturering eller onlinebetalning som enkel. Däremot ska man vara medveten om att den förra metoden givetvis kräver viss administration och därmed kostnader, men att den senare däremot förutsätter viss planering så att pengar finns på kontot då man vill åka med som passagerare.

Olika typer av system

Moderna samåkningsverktyg använder någon typ av informationsteknik – det kan vara en hemsida, en app, sms, mail eller en kombination av dessa. Vissa utför automatisk matchning utifrån användarens önskemål medan andra kräver att resenären själv tittar igenom de alternativ som finns registrerade. Det finns även skillnader mellan system vad gäller exempelvis betalningslösningar och vilka målgrupper de vänder sig till.

Marknadsanalysen täcker inte alla tillgängliga system, men de största i Sverige samt några av de större internationella aktörerna. Flertalet av de system som inte är gratis lämnar offert för specifik tillämpning. I denna marknadsanalys har diskussionerna med systemägarna gällt en by med ca 1000 invånare i en glesbygdskommun. Ett flertal av systemen avböjer att ha med exakta prisuppgifter, varför rapporten har tagit hänsyn till detta.

Marknadsgenomgång och –analys

Egenskap		Leverantör														
		Cithaiq	Bilplats.se	Samlastning	Samåkningstjänst	Samåkning.se	Omniflit	Skjutsgruppen	Mobilsamåkning	Avego	Flinch	Mitfahrgenheit	Taxistop	Pendlernet	Carpool.ca	
Systemets teknik	App	X	-	-	-	-	X	-	-	X	X	X	-	-	-	
	Hemsida	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
	Sms	-	-	-	-	-	X	-	X	X	X	X	-	-	-	
	Mail	-	X	X	-	-	X	-	X	X	X	X	-	X	-	
	Push	-	-	-	-	-	X	-	-	X	X	X	-	-	-	
	Krypterad kommunikation	-	-	-	-	-	X	-	-	X	X	-	-	-	-	
Systemets funktioner	Fördefinierade turer	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	
	Statiska upplockningsplatser	-	-	-	-	X	-	-	X	-	-	-	-	-	-	
	Valfria resmål	X	X	X	X	-	X	X	-	X	X	X	X	X	-	
	Inkl. kollektivtrafikens tidtabeller	-	-	-	-	-	X	X	X	-	-	X	-	-	-	
	Möjligt att lägga upp schema	-	-	-	-	-	X	-	X	X	X	-	-	X	X	
	Dynamiska upplockningsplatser	X	X	X	X	-	X	X	-	X	X	X	X	X	X	
	Automatisk matchning	X	-	-	X	-	X	-	-	X	X	-	X	X	X	
	Resenärer letar själva matchning	-	X	X	-	X	-	X	X	-	-	X	-	-	-	
	Hanterar omvägar	-	-	-	X	-	X	-	X	-	X	-	-	-	-	
	Upplockning längs rutt	X	X	-	X	-	X	-	X	X	X	-	X	-	X	
	Förslag på upplockningsplats	-	-	-	-	-	X	-	-	X	X	-	X	-	-	
	Betalsystem resor	X	-	-	-	X	X	-	X	X	-	X	-	-	-	
	Möjligt att se var fordonet är	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	
	Gratis att anv. för individ	-	X	X	X	-	X	X	-	-	X	X	X	X	X	
	Gratis att anv. för organisation	-	X	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	
	Statistik	-	-	-	-	X	X	-	X	X	-	-	-	X	X	
	Koppling till sociala medier	-	-	-	-	X	X	X	-	X	X	-	-	-	-	
	Systemet kan användas i Sverige	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	-	-	
Målgrupper	Arbetspendlare	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
	Tjänsteresor	-	-	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-	-	-	
	Regelbundna vardagsresor	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X	-	-	-	-	
	Sporadiska vardagsresor	X	-	-	-	-	X	-	X	X	X	-	-	-	-	
	Kortare fritidsresor	X	-	-	-	-	X	-	X	X	X	-	-	-	-	
	Längre fritidsresor	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	X	-	-	
Kostnad/intäkt (SEK) för privatperson resa 3 mil (enl. valutakurser 2013-05-02)		Passagerare	30	-	-	-	40	36	-	25	24,5	32	34	20,5	-	-
		Chaufför	25,5	-	-	-	37	28,8	-	20	20,8	32	34	20,5	-	-
Funktionsomdöme			1	2	2	3	4	4	3	5	4	3	4	3	3	3
Prisvärdhet			2	2	2	3	3	2	5	3	5	5	4	3	3	3
Sammanvägt betyg			1,5	2,0	2,0	3,0	3,5	3,0	4,0	4,0	4,5	4,0	4,0	3,0	3,0	3,0

Tabell 1: Samåkningssystem och deras egenskaper. Gråmarkerade rutor avser av systemet föreslagna priser, vilka dock kan ändras av chauffören.

Funktionsomdömena ges på en femgradig skala med kriterierna:

- 1 – Systemet inte i drift
- 2 – Systemet fungerar, men har låg användarvänlighet
- 3 – Moget system utan betalnings- eller förankringslösningar
- 4 – Moget system med antingen betalnings- eller förankringslösningar
- 5 – Moget system både betalnings- och förankringslösningar

Prisvärdheten bedömer systemets eventuella fasta inköps- och driftkostnad i förhållande till funktioner. Med kostnader avses användning av privatpersoner. Kriterier:

- 1 – Dyrt⁴ och låg funktionalitet
- 2 – Dyrt eller låg funktionalitet
- 3 – Rimlig kostnad⁵ eller gratis och acceptabel funktionalitet
- 4 – Rimlig kostnad med hög funktionalitet
- 5 – Gratis och hög funktionalitet

⁴ >500:-/anv. drift år ett (initialkostn. + drift), 500 anv. i by med 1000 inv.

⁵ <500:-/anv. drift år ett (initialkostn. + drift), 500 anv. i by med 1000 inv.

Citihaiq⁶

Hemsida:	www.citihaiq.se
Ursprungsland:	Sverige
Start:	?
Deltagare:	Inga
Systembeskrivning:	Förare och passagerare matchas via en app
Kostnad:	Passagerare betalar 10 kr/mil, varav 85% går till chauffören och resten till Citihaiq
Fördelar:	Matchning i realtid, vilket underlättar spontanitet. Alla användare är registrerade, vilket ger extra säkerhet om något skulle hända. Ingen start- eller underhållskostnad, endast betalning för genomförda resor.
Nackdelar:	För få registrerade användare på samma rutter och tidpunkter, varför systemet inte är igång (enligt systemägaren). Ingen direkt marknadsföring, varför framtidsutsikterna inte ser lovande ut.
Övrigt:	Ingen Facebookaktivitet sedan 2011, registreringssidan fungerar inte, negativa omdömen från användare på app-nedladdningssidor Appen hänger sig vid försök att lägga upp en körning. För att systemet ska fungera krävs uppgradering av tekniken (appen) och riktad marknadsföring i ett geografiskt område.

Bilplats⁷

Hemsida:	www.bilplats.se
Ursprungsland:	Sverige
Start:	2007
Deltagare:	1000 besökare/månad
Systembeskrivning:	Användare registrerar och letar resor i tabell på hemsida
Kostnad:	Gratis för användare (finansieras via annonser)
Fördelar:	Enkelt, ingen registrering och gratis
Nackdelar:	Öppet system där alla kan se allt, svårt att lägga in omvägar och korta turer
Övrigt:	Går att begränsa urval till exempelvis visst län. Systemet fungerar.

⁶ Status 2013-03-03

⁷ Status 2013-02-06

Samlastning⁸

Hemsida:	www.samlast.se
Ursprungsland:	Sverige
Start:	?
Deltagare:	?
Systembeskrivning:	Användare registrerar och letar resor i tabell på hemsida. Kontakt sker via formulär på hemsidan.
Kostnad:	Gratis
Fördelar:	Enkel registrering och gratis. Kontaktuppgifter dolda.
Nackdelar:	Få registrerade resor, liten sannolikhet att hitta lämplig resa
Övrigt:	För både persontransport och frakt. Det går att begränsa urval till exempelvis visst län. För att förbättra sannolikheten att hitta matchning krävs betydligt mer aktivitet på sidan, d.v.s. ökad kännedom om dess existens.

Samåkningstjänst⁹

Hemsida:	www.samakningstjanst.se
Ursprungsland:	Sverige
Start:	1997, online sedan 2001
Deltagare:	2000 registrerade användare
Systembeskrivning:	Användare registrerar resor via hemsida och matchas sedan automatiskt mot personer längs samma sträcka vid liknande tidpunkt
Kostnad:	Relativt låg årsavgift för företag eller kommuner
Fördelar:	Man kan inte se andra användares registrerade turer
Nackdelar:	Alla användare måste ha e-postadress i samma domän (möjligt att lösa mot extra avgift), ej för spontan samåkning då matchning sker endast en gång per vecka
Övrigt:	Fungerar i praktiken endast för jobbpendling med förutsägbara tider

⁸ Inte lyckats få kontakt med någon ansvarig för sidan

⁹ Status 2013-02-12

Samåkning¹⁰

Hemsida:	www.samakning.se
Ursprungsland:	Sverige
Start:	2004
Deltagare:	140.000 användare
Systembeskrivning:	Användare registrerar och letar resor i tabell på hemsida Möjligt att ha slutna grupper
Kostnad:	Gratis för privatpersoner, kommuner betalar en relativt hög avgift och binder upp sig för tre år
Fördelar:	Betalningslösning – resan betalas i förväg med kreditkort eller PayPal och pengarna överförs ett par dagar efter resan. Inloggning krävs för att se kontaktuppgifter.
Nackdelar:	Dyr kommunlösning, som dessutom är begränsad till fördefinierade destinationer inom kommungränserna. I företagslösningen måste alla användares e-postadresser vara i samma domän.
Övrigt:	Samarbete med europeiska samåkningstjänster, bl.a. www.comovee.com Man måste ha e-postadress hos företag/kommun som betalar för tjänsten för att kunna registrera sig och använda systemet.

Omniflit¹¹

Hemsida:	www.omniflit.com
Ursprungsland:	Sverige
Start:	?
Deltagare:	?
Systembeskrivning:	Användare registrerar resor antingen manuellt eller får ett förslag baserat på analyserade resedata (det senare förutsätter att appen används). Möjligt att ha slutna grupper
Kostnad:	Företags-/kommunlösning: relativt hög startkostnad för enklare lösning och ytterligare för mer komplex, serviceavgift varje månad per person som använder systemet
Fördelar:	Flexibelt, många funktioner, betalningslösning via exempelvis PayPal
Nackdelar:	Dyrt
Övrigt:	Främst avpassat för företag och deras anställda, möjligt att anpassa även till andra grupper. Integration med sociala medier. Möjligt att bygga in statistik, tävlingar, utmaningar m.m. Systemet fungerar bäst för större arbetsgivare eller aktörer p.g.a. den höga startkostnaden.

¹⁰ Status 2013-03-05

¹¹ Status 2013-02-15

Skjutsgruppen¹²

Hemsida:	www.skjutsgruppen.nu
Ursprungsland:	Sverige
Start:	2007
Deltagare:	30.000
Systembeskrivning:	Fram till maj 2013 enbart en facebook-grupp där användarna skriver in sina reseönskemål och själva letar matchningar. Från slutet av maj 2013 ett verktyg.
Kostnad:	Gratis (facebook-grupp)
Fördelar:	Enkelt (facebook-grupp)
Nackdelar:	Svåröverskådligt, ej lämpat för vardagsresande och öppet för alla (facebook-grupp)
Övrigt:	Det nya verktyget är ännu inte lanserat då denna rapport skrivs. Facebookgruppen vänder sig främst till privatpersoner och är mest användbar för resor planerade i god tid.

Mobilsamåkning¹³

Hemsida:	www.mobilsamakning.se
Ursprungsland:	Sverige
Start:	2011
Deltagare:	Totalt ca 250 användare i två olika byar
Systembeskrivning:	Användare registrerar och letar resor i tabell på hemsida. Användarna faktureras eller får utbetalningar en gång per kvartal.
Kostnad:	Årskostnad samt ytterligare kostnad för optionerna förankrings- och lanseringsprocess
Fördelar:	Enkelt med fördefinierade rutter Genomtänkt förankrings- och lanseringsprocess Möjligt att registrera användarkonton för minderåriga där all bokning görs av förälder alternativt kopior av bokningar till förälder beroende på barnets ålder.
Nackdelar:	Begränsad användbarhet på grund av fördefinierade rutter. Få användare som delar på utvecklingskostnader, vilket kan försena uppdateringar.
Övrigt:	Ett av få system som har fungerat över tid på landsbygden (systemägarnas hemby). Systemet främst anpassat för områden med relativt liten befolkning och begränsade resvanor.

¹² Status 2013-04-03

¹³ Status 2013-04-23

Avego¹⁴

Hemsida:	www.avego.com
Ursprungsland:	Irland
Start:	?
Deltagare:	?
Systembeskrivning:	Användare registrerar resor via hemsida eller app och matchas automatiskt mot personer längs samma sträcka vid liknande tidpunkt. Systemet räknar ut en km-avgift som automatiskt betalas till chauffören efter resan. Efter att båda parter accepterat resan blir de hänvisade till lämplig mötesplats.
Kostnad:	Gratis för privatpersoner, kostnad för företag
Fördelar:	Billigt. Betalsystem (via PayPal eller kreditkort) Passageraren får information om exakt när bilen kommer samt kan följa resan på karta. Betygsättning 1-5 av den man samåkt med, sätter någon en etta matchas man aldrig mer med den personen. Möjligt att skapa grupper.
Nackdelar:	Inte tillgängligt på svenska
Övrigt:	Företaget satsar ännu inte på den svenska marknaden. De finns dock med i ett test i Bergen i Norge. Projektledaren där har goda erfarenheter av systemet. Observera dock att det går alldeles utmärkt för privatpersoner att använda systemet i Sverige redan nu (gränssnitt på engelska eller norska) Systemet fungerar för alla typer av resor.

Flinc¹⁵

Hemsida:	www.flinc.org
Ursprungsland:	Tyskland
Start:	2011
Deltagare:	130.000 användare
Systembeskrivning:	Användare registrerar resor via hemsida eller app och matchas automatiskt mot personer längs samma sträcka vid liknande tidpunkt.
Kostnad:	Gratis för privatpersoner, kostnad för företag
Fördelar:	Billigt, möjligt att skapa slutna (eller öppna) grupper Systemet föreslår betalning (baserat på beräknad restid och angiven i €, CHF, NOK eller \$) Mestadels positiv kritik på app Värdering av den man samåkt med (positiv/negativ) Möjligt att spara adresser som favoriter (ofta förekommande resmål)
Nackdelar:	Inte tillgängligt på svenska, ingen integrerad betalningslösning
Övrigt:	Företaget satsar ännu inte på den svenska marknaden. De finns dock med i ett test i Bergen i Norge. Projektledaren där har goda erfarenheter av systemet. Observera dock att det går alldeles utmärkt för privatpersoner att använda systemet i Sverige redan nu (gränssnitt på tyska, engelska, italienska eller norska). Systemet fungerar för alla typer av resor.

¹⁴ Status 2013-05-01

¹⁵ Status 2013-04-10

Mitfahrgelegenheit¹⁶

Hemsida:	www.mitfahrgelegenheit.de (privat samåkning) www.carpooling.com/company/about/ (samåkning för företag)
Ursprungsland:	Tyskland
Start:	?
Deltagare:	4.265.280 registrerade användare i Europa
Systembeskrivning:	Chaufförer eller passagerare kan registrera en resa, användarna letar själva fram lämplig matchning. Bokning görs via systemet och betalning överrenskommes i samband med bokningen och sker antingen via online-lösning eller kontant vid resan (privat samåkning). Systemet föreslår normaltaxis med hänsyn till sträckan.
Kostnad:	Föraren betalar en förmedlingskostnad till systemet, passageraren enbart till chauffören (privat samåkning) Kostnad för företagslösning okänd
Fördelar:	Enkelt, många användare, möjlighet till säker betalning, bra betyg för app, möjlighet till betygsättning efter samåkningen (privat samåkning)
Nackdelar:	Har ännu inte satsat på den svenska marknaden.
Övrigt:	Går att använda även i Sverige, dock få användare och därmed få att matchas emot. Systemet främst avpassat för längre resor.

Taxistop¹⁷

Hemsida:	www.taxistop.be
Ursprungsland:	Belgien
Start:	1997 (online, jobbat med samåkning sedan 1975)
Deltagare:	10.000 registrerade resor/år (20% matchningsgrad)
Systembeskrivning:	Olika grupper för arbetspendlare och andra typer av resor. Chaufförer eller passagerare registrerar resor. Användarna matchas utifrån gemensam resväg (hel eller delar) och får varandras kontaktuppgifter. Inget betalsystem, men systemet föreslår 0.08 €/km till chauffören vid vanlig pendling och 0,04 €/km vid längre resor
Kostnad:	Ingen kostnad för individer, företag betalar en licensavgift samt en startkostnad
Fördelar:	En speciell grupp för handikappade och låginkomsttagare som sköts av volontärer.
Nackdelar:	Har inte satsat på den svenska marknaden, men finns förutom i Belgien även i Holland.
Övrigt:	Har planer kring marknadsföring i samband med lanseringar samt betalsystem, men har inget framme i dagsläget. Systemet fungerar inte i Sverige. Den speciella gruppen som sköts av volontärer skulle kunna appliceras även i Sverige om än i annat verktyg.

¹⁶ Status 2013-02-26

¹⁷ Status 2013-03-01

Pendlernet¹⁸

Hemsida:	www.pendlernet.dk
Ursprungsland:	Danmark
Start:	1998
Deltagare:	10.000 aktiva användare
Systembeskrivning:	Chaufförer eller passagerare kan registrera en resa, systemet letar matchningar och skickar mail. Användarna kontaktar varandra per mail eller telefon. Eventuell betalning överrenskommades mellan samåkarna.
Kostnad:	Invånare i de kommuner som samarbetar med systemet (de allra flesta av Danmarks kommuner) kan gratis använda tjänsten. Okänt vad kommunerna betalar.
Fördelar:	Enkelt och gratis för privatpersoner
Nackdelar:	Alla, även ej inloggade, kan se registrerade resor och kontaktuppgifter.
Övrigt:	Systemet kan inte användas av svenskar. Intressant att i princip alla danska kommuner finns med i samma verktyg. Kanske ett koncept att pröva för kollektivtrafiken i ett svenskt pilotlän?

Carpool.ca¹⁹

Hemsida:	www.carpool.ca
Ursprungsland:	Canada
Start:	2000
Deltagare:	?
Systembeskrivning:	Användarna registrerar sina pendlingsvanor och får en lista på matchande personer som de kan kontakta. Eventuell betalning överrenskommades mellan samåkarna.
Kostnad:	Ingen avgift för användare, fungerar dock bara för dem som bor i regioner eller har arbetsgivare som är partners i systemet. Okänt vad företag och regionala myndigheter betalar.
Fördelar:	Gratis för privatpersoner
Nackdelar:	Endast för jobbpendling.
Övrigt:	Systemet kan inte användas i Sverige. Samåkning bland pendlare verkar vara relativt vanligt åtminstone i vissa regioner i Nordamerika, troligen beroende på sämre kollektivtrafik och starkare koppling till bilåkandet än här. Det är dock intressant att se hur regionerna engagerar sig i frågan – kan kanske vara en idé även för en svensk region att pröva att matcha ihop pendlare?

¹⁸ Status 2013-04-30

¹⁹ Status 2013-05-02

Slutsatser

Det finns ett ökat intresse kring samåkning. Orsakerna är flera, men de vanligaste skälen till att individer väljer att samåka är förbättrad ekonomi, det upplevs som praktiskt, exempelvis om man inte har tillgång till bil eller kan dela på skjutsning till aktiviteter och givetvis också möjligheten att minska klimatbelastningen. Detta intresse har lett till att det har växt fram en mängd verktyg som ska underlätta och som tar hjälp av informationsteknologi för att sammanföra potentiella samåkare. Syftet med denna rapport är att analysera system och på så sätt ge vägledning för individer, mindre sammanslutningar såsom idrottsföreningar och byar samt större aktörer som regionala kollektivtrafikbolag för att hitta vad som bäst motsvarar deras behov och resurser.

Tycke, smak och behov kan naturligtvis variera inom nedanstående grupper, men om man tar fasta på de faktorer som troligen är mest centrala så rekommenderas följande system för respektive grupp;

	Individer	Mindre sammanslutningar	Större aktörer
Viktiga faktorer	- Ingen inköpskostnad ²⁰ - Många användare ²¹ - Enkelt att använda	- Relativt låg eller ingen inköpskostnad - Enkelt att använda	- Inköpskostnad i paritet med upplevd nytta ²² - Enkelt att använda
Rekommenderade system	- Skjutsgruppen ²³ - Avego - Flic	- Skjutsgruppen ²⁴ - Mobilsamåkning - Avego - Flic - Mitfahrgelegenheit ²⁵	- Omniflit - Avego - Flic - Mitfahrgelegenheit ²⁶

Avslutningsvis kan också konstateras att det finns många kompetenta system och potentialen för att utöka samåkning är enorm. Många system har en relativt låg utnyttjandegrad och kännedomen hos gemene man om att det överhuvudtaget existerar digitala verktyg för smidig samåkning verkar vara relativt låg. Därmed finns stora möjligheter att utveckla området ytterligare och få större användning. Världigt viktigt att ha med sig dock, är att samåkning i mångt och mycket handlar om beteendeförändring. Systemen må vara aldrig så sofistikerade, men det mest centrala är ändå att få med sig individerna till att göra en, för många, relativt stor livsstilsförändring, som innebär ett nytt sätt att tänka. Att våga ställa den egna bilen och åka med någon annan. Att ta med någon annan i den egna bilen. Ingen stor sak i sig, speciellt inte när man väl provat, men väsentligt att beakta för att lyckas med samåkning. Nyckeln till framgång är att informera, entusiasmera och engagera!

²⁰ Ingen kostnad för att börja använda systemet, dock kan viss förmedlingskostnad förekomma vid genomförda resor

²¹ Större chans till matchning

²² Ett kompetent system som uppfyller flera behov kan tillåtas kosta mer än ett enklare system

²³ OBS! I den form systemet har då denna rapport skrivs, d.v.s. facebookgrupp. Det nya systemet har ännu inte lanserats då denna rapport skrivs.

²⁴ OBS! I den form systemet har då denna rapport skrivs, d.v.s. facebookgrupp. Det nya systemet har ännu inte lanserats då denna rapport skrivs.

²⁵ Lämpar sig framförallt till pendling och längre resor

²⁶ Lämpar sig framförallt till pendling och längre resor