

Møtereferat

Dato: 27.02.2015

Emne:	Styringsgruppemøte i Spontan samkjøring - 03.02.2015	
Til stades:	Statens vegvesen: Olav Finne og Arild Eggen Bergen kommune: Lars Ove Kvalbein og Eva Britt Isager Vegdirektoratet: Kristian Wærsted Triona: Nilmar Lohne BKK: Birger Hovind ITS Norge: Trond Hovland Hordaland fylkeskommune: Håkon Rasmussen og Gunhild Raddum Nina Knutsen	
Forfall:	Anne Iren Fagerbakke (Bergen kommune), Thorbjørn Aarethun (HFK) og Ivar Christiansen (Vegdirektoratet)	Sak: 2014/1340-4
Møtetid:	12 – 14:30	Møtestad: Fylkeshuset

Møteleiar: Olav Finne**Referent: Gunhild Raddum**

1. Referat: Ingen merknader.

2. Status teknologiutvikling.

HentMeg handterer nå både faste og spontane reiser. Heile veker kan leggast inn fast og «alle reiser» i systemet er synlige for brukarane. Løysningane er tilpassa Android og Iphone, og Google er blitt standard.

OSP: Eit opent API er lagt inn, og det vil vere enkelt for andre apper å kople seg på. Ein håper å få med andre partnerar raskast mogleg. Taxi er og mulig å kople på. Etter ein formell bestilling til Skyss kan bussrutene også gjerast tilgjengeleg i OSP. Vidare blir det jobba med å kople på ulike incitament (til dømes parkering).

Vi er ikkje lenger aleine på marknaden, og nye aktørar kjem jamt og trutt. Dei ledige bilsetene er en utfordring, og det er det mange som ser. ITS Norge viser til at samkjøring stadig vert referert til ulike magasin som refererer til trendar og nyhende. Kjeda reiser der fleire reiser heng saman er og på dagsorden, saman med bruk av bilpool. Det er utvikla fleire plattformer der en kan bygge opp tenester med «kjeda reiser». Med få unntak blandes ikkje samkjøring inn i slike tenester. NAF i Nederland er eit eksempel der samkøring kan vere ein del av reisa.

Søker ein på «samkjøring» får ein i dag fleire 100 treff. Slik var det ikkje for 4 få år sidan. Men enda er det ein terskel for å nytte moglegheitene. Det kan skuldast at systema ikkje er enkle nok og at incitamenta ikkje gode nok. Dei som har lukkast best er de som har en plattform i botn (OSP), slik som GoSmart og Ubigo. Her abonnerar brukarane på ein

mobilitetspakke. For private aktører er det lite pengar å hente når det er snakk om offentlege takstar. Difor dukker det opp aktører som Über og Haxi.

3. Lover og reglar.

Den danske aktøren GoMore hevdar å ha 13 000 brukarar i Norge. Dette gjer at departementet må avklare om deira tilbod er i strid med gjeldande lover og reglar. I Danmark er GoMore sin verksemd lovleg. Samkjøringsprosjektet i Bergen har også bedt om avklaringar. Det er særleg viktig å avklare kva som ligg i omgrepa «drive» og «vederlag» knytt til løyve. Departementet har signalisert at køyring av passasjer meir enn to gongar i månaden er «å drive», og uavhengig av størrelse vil all godgjerung vere å sjå på som vederlag. Samstundes meiner departementet det er aktuelt å sjå på regelverket og få det i takt med utviklinga. Essensen er om man tar med seg nokon frå A –B (skal same veg), eller kjører nokon dit passasjerer vil (Über, Haxi). Vidare er departementet er bedt om å uttale seg om kva vederlag kan ein forvente seg ved vederlag ved samkjøring. Om svaret er 0 kroner sitter en bare igjen med offentlige incitament.

HentMeg kan ha personvern-interesser og det blir handtert av SVV. Her er eit medlemsregister, og den enkelte samkjøringstur blir logga. Data om den enkelte tur blir oppbevart i 24 timer, mens OSP skal ha oversikt i noko lengre tid. Det sentrale er at dette er ei frivillig ordning, og samtykke er eit heimelsgrunnlag. Systemet vil vere opent dersom det skulle oppstå skattemessige spørsmål.

Prosjektgruppa vil ha meir kunnskap om lover og reglar i neste styringsgruppemøte. For HFK som løyvemyndighet er det viktig å få avklaringar på dette området.

4. Offentlige incitament.

Folk bruker ikkje app då det ikkje gir særlige fordeler. 1 av 20 bruker app i sambruksfeltet på Fleslandvegen. Gjennom bruk av app er det til dømes enklare å gjere kontrollar i bomringen dersom satsane blir differensiert slik at ein slepp billegare når ein samkjører.

Siste vedtak i bystyret i Bergen (tiltak mot luftforureining) viser at bystyret ønskjer å stimulere til samkjøring. I Austin er det til dømes fritak for bompengar for dei som er fleire i bilen og nytter appen Carma. Q-park i Irland har samarbeid med Carma om 2+ parkering. Det arbeidast med å få til tilsvarande løysing i Bygarasjen og Klostergarasjen. Vidare blir det etablert eit 2+ - møtepunkt ved Grønt energi-punkt på Danmarkslass.

5. Marknadsføring og kommunikasjon.

Det er fleire filmprosjekt på gong. Filmene om Narvestad (Robert Stoltenberg) vil snart bli spelt inn og vil vere klar til visning innan april. Vidare er HFK tildelt pengar gjennom det EU initierte samarbeidsprosjektet Care North +. Desse midlane blir nytta til film for å promotere samkjøring, og vil vere ferdig medio april. Prosjektet at fått nye nettsider: <http://2pluss.info/>

SINTEF sin evalueringsrapport kommer i mars.

6. Samarbeid med andre.

Dialog med Smart City og Innovasjon Norge i Trondheim. Det er mulig det blir inngått eit samarbeid med Trøndertaxi for å kunne kople taxi på OSP.

Næringslivet i Vestfold vil være interessert når de formelle lover og regler er klarlagt. Her er det også inngått samarbeid med Ferder vidaregåande skole.

I Oslo er ein oppteke av el-bil problematikken og korleis samkjøring kan nyttast som verkemiddel.

Avinor ønskjer å sjå på korleis at samkjøring kan inngå i ein totalpakke for heile reisa. Gjennom avtale med de største flyplasser kan det etablerast møtepunkt for de som samkjører til og frå, og det kan etablerast gunstige parkeringsløyseringar.

Det er ca 10 interesserte kommunar i distriktet i Norge som også har vist sin interesse, men desse er ikkje følgt opp. .

Internasjonalt er det Danmark og Sverige som viser størst interesse.

7. Økonomi og budsjett.

Ca 100 000 kr igjen frå fjorårets budsjett. Det blir jobba vidare med offentlege incitament, men det er uklart kva som skal belastast prosjektet og kva andre tar. Til dømes har Bergen kommune både kompetanse og eit bystyrevedtak som gjer det aktuelt å utreie differensierte bompengar lokalt.

Samkøyringsprosjektet i Bergen er ferdig 1. juni i år, og den vidare prosessen er det Vegdirektoratet som er ansvarleg for. Noko av arbeidet blir sikkert dradd med vidare, til dømes om Trøndertaxi koplars seg på OSP. Difor er det smart å halde igjen pengar slik at noko kan gå vidare etter prosjektets slutt.

Prosjektet må ha en sluttrapport, og den må med i oppsett budsjett.

8. Prosjektplan og vegen vidare.

For prosesser som skal vidare må det finnes finansiering andre stader. Samstundes er det viktig å ivareta kompetanse og kunnskap som er bygget opp Bergen. Sluttrapporten må vere slik at den kan gi råd og vink for dei som tek over stafettspinnen. Det er mellom anna driftsoppgåver som går vidare, til dømes prosjektet sin nettside. Det vil vere ulike scenario for både for Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune for vidare oppfølging. Incitament må vurderast med tanke på heilheten og vedtaket om samkøyring i bystyret i Bergen kan legge føringar.

Neste møte er sett til 7. Mai