

Innhold

Sammendrag..... 2

1 Innledning..... 2

2 Delt mikromobilitet 3

3 Bildeling 5

4 Samkjøring..... 6

5 Konklusjoner 9



Sammendrag

Delingsmobilitet - bildeling, bysykler, delte elsparkesykler og samkjøring – er fleksible transportformer som understøtter et helhetlig mobilitetssystem, som er relativt rimelig sammenlignet med tradisjonell kollektivtransport.

Delt mikromobilitet (bysykler og delte elsparkesykler) har i hovedsak to funksjoner: 1) kollektivtransporten blir mer tilgjengelig ved at det blir lettere å komme seg til og fra holdeplasser og 2) det erstatter bilturer innad i byen.

Bildeling understøtter kollektivtransporten ved å gjøre det enklere å ikke eie egen bil og i hovedsak bruke kollektivtransport for hverdagsreisene. Bildelingsmarkedet fungerer best der hvor det er et godt utbygd kollektivtilbud hvor man får tilgang på bil til formål hvor kollektivtransport ikke er veldig godt egnet: større handleturer, hytteturer, reisemål hvor kollektivtransport tar uforholdsmessig mye tid eller ikke kan nås i hele tatt.

Mye tyder på at **samkjøring** fungerer komplementært til buss, altså at folk bruker samkjøring på strekninger hvor busstilbudet er dårlig, hvor reise med buss tar uforholdsmessig mye tid eller der hvor det ikke er busstilbud i hele tatt.

Et mobilitetstilbud som kombinerer delingsmobilitet og tradisjonell kollektivtransport gir større konkurransekraft overfor privatbilen som reisealternativ. Selv om det kan være tilfeller hvor delingsmobilitet konkurrerer med tradisjonell kollektivtransport, bidrar delingsmobilitet i all hovedsak til å understøtte kollektivtransporten. I et samfunns- og byutviklingsperspektiv er således delingsmobilitet i all hovedsak komplementært til den tradisjonelle kollektivtransporten.

Integrasjon av delingsmobilitet i AtBs produktportefølje og informasjonsgrensesnitt gir kundene flere valgmuligheter, større fleksibilitet og enklere oversikt over det totale reisetilbudet. Foruten å gi et tilbud som er mer konkurransedyktig overfor privatbilen, bidrar slike integrasjoner til at det offentlige mobilitetsalternativet - AtB – styrker sin relevans som mobilitetsaktør.

1 Innledning



Figur 1: helhetlig mobilitetssystem

Delingsmobilitet - bildeling, bysykler, delte elsparkesykler og samkjøring – er fleksible transportformer som understøtter et helhetlig mobilitetssystem. Delingsmobilitet bidrar også til

- reduksjon av biltrafikk og oppnåelse av nullvekstmålet
- reduksjon av klimagassutslipp
- å gi et alternativ der kollektivtransport er lite tilgjengelig eller tar for lang tid
- mer tilgjengelig kollektivtransport mer tilgjengelig (first/last mile)
- et kostnadseffektivt tilbud

Med integrasjon av delingsmobilitet i AtBs produktportefølje og informasjonsgrensesnitt får kundene flere valgmuligheter, større fleksibilitet og enklere oversikt over det totale reisetilbudet. Slike integrasjoner bidrar til at AtB forblir relevant som mobilitetsaktør og gir et tilbud som er mer konkurransedyktig med privatbilen.

Selv om det kan være tilfeller hvor delingsmobilitet konkurrerer med tradisjonell kollektivtransport, bidrar delingsmobilitet i all hovedsak til å understøtte kollektivtransporten.

2 Delt mikromobilitet

Begrepet mikromobilitet omfatter i utgangspunktet alle mulige små transportmidler, alt fra rulleskøyter til sykkel. I denne sammenheng dreier det seg imidlertid om *delt* mikromobilitet, slik som elektriske sparkesykler eller bysykler som kan leies spontant og benyttes innen et bestemt område.

En studie om delingsmobilitet gjennomført av Asplan Viak på oppdrag fra AtB, Kolumbus og Skyss tyder på at en satsning på kombinasjonen av mikromobilitet og kollektivtransport er et relativt effektivt virkemiddel for å redusere trafikkarbeid.¹ Delt mikromobilitet er arealeffektivt, har ingen lokale utslipp og kan erstatte bil på korte turer. Det bidrar også til å bygge opp om kollektivtransporten ved å forenkle reiser til og fra bussholdeplasser, og dermed utvide kollektivtransportens nedslagsfelt.² Det kan avlaste kollektivtransporten på tidspunkter hvor kapasiteten er sprenget, og gi muligheter for å reise på andre måter enn med bil når kollektivtransporten ikke går. På den annen side er det også slik at mikromobilitet medfører et visst innteksttap fra salget av enkeltbilletter, og for el-sparkesykler er det fortsatt behov for tiltak som bedrer trafikksikkerheten.

Markedet for delt mikromobilitet gikk til himmels da de elektriske sparkesyklene kom på markedet i 2019, og det er derfor nærliggende å konkludere med at tjenestene traff et stort og udekket mobilitetsbehov. En undersøkelse av Fearnley med flere i 2019 viste at de tre viktigste grunnene til å velge elsparkesykkel er *raskt, fleksibelt og gøy*. To år senere viste en undersøkelse med de samme forskerne at de tre viktigste grunnene nå er at elsparkesykkel er *raskest, mest fleksibelt og lettest tilgjengelig*. Nyhetens interesse fra 2019 (at det er gøy) har altså blitt erstattet med en begrunnelse knyttet til nytte i hverdagen: tilgjengelighet³

AtB har gjennomført tre pilotprosjekter innen mikromobilitet:

- Delt mikromobilitet i øvrige byvekstkommuner
 - Utplassering av elektriske sparkesykler i Stjørdal, Malvik, Melhus, Orkland og Skaun⁴ i 2023 og 2024

¹ Asplan Viak (2024): [Effektstudie delingsmobilitet](#)

² Asplan Viak (2024): [Effektstudie delingsmobilitet](#)

³ Tiltakskatalog fra transport og miljø (2023): [Delte elsparkesykler](#)

<https://www.tiltak.no/c-miljoeteknologi/c1-drivstoff-og-effektivisering/delte-elsparkesykler/>

⁴ Det er også utplassert en del elektriske sykler i disse kommunene. Av språklige hensyn vil vi heretter bare omtale elektriske sparkesykler, selv om det også omfatter elektriske sykler. Den viktigste forskjellen på de relevante delte mikromobilitetstilbudene er ikke om de er sparkesykler eller sykler, men hvorvidt de er basert på henting og levering ved faste stasjoner eller ikke.

- Delt mikromobilitet i Namsos
 - Utplassering av elektriske sparkesykler i Namsos i 2020 og 2021
- Samarbeid med Trondheim Bysyssel
 - AtBs periodebillett-kunder fikk fra 2024 fri tilgang til Trondheim Bysyssel

Resultatene tyder på at dette er vellykkede tiltak.

Bruk av Trondheim Bysyssel økte med 33% fra 2023 til 2024. Andelen kunder som kom fra AtB var i 2024 om lag halvparten. I en kundeundersøkelse blant bysysselbrukere med periodebillett fra AtB oppga en tredjedel at denne fordelingen var en viktig grunn til at de kjøpte periodebillett. Delte elsparkesykler er blitt et populært tilbud. En undersøkelse fra TØI fant at 20% av turene med elsparkesykler er til eller fra kollektivtransport.⁵ I AtBs undersøkelse blant brukere i byvekstkommunene utenom Trondheim svarte 51% at de hadde brukt elsparkesykler til/fra holdeplass eller stasjon.⁶

Tillatelsesordningen for elsparkesykler i Trondheim forvaltes av kommunen⁷. AtB står likevel fritt til å etablere forretningsmessig samarbeid med aktørene, noe vi for tiden arbeider med å realisere (jfr nest siste avsnitt nedenfor). Ordningen har i utgangspunktet et tak for etableringen på 3200 elsparkesykler fordelt på tre ulike aktører, men det blir i mai 2025 gitt tillatelse til ytterligere 1500 sykler i store deler av ytre byområder. For innværende periode (2025-2026) er tillatelse gitt til aktørene Ryde, Tier og Dott.

Taket på antall elsparkesykler i Trondheim er satt ut fra at man ønsker å hindre overetablering og medfølgende kaos, slik man så i 2019 da elsparkesyklene først ble satt ut i norske byer. Trondheim kommune har derfor fastsatt et tak på at maksimalt 40% av elsparkesyklene kan være i sentrumssonen, innenfor elveslyngen til Skansen, Baklandet, Møllenberg og Solsiden.

AtB har fått viktige erfaringer som følge av at vi har subsidiert utplassering av elektriske sparkesykler og delte elsykler i byvekstkommunene utenom Trondheim. Kundeundersøkelser tyder på at dette tilbudet er hyppig brukt til og fra bussholdeplass, og at mer enn en tredjedel av reisene erstatter bilturer⁸. Det siste er vesentlig mer enn hva man finner fra undersøkelser i større byer, hvor det er vanlig at elsparkesykel erstatter kun 12-13% av bilturene⁹. Dette tyder på elsparkesyklene har større positiv effekt på mindre tette områder hvor bil står sterkere som alternativ transportform enn i tette bykjerner som Midtbyen og omegn. Etter dialog med AtB besluttet bystyret å gi tillatelse til ytterligere 1500 elsparkesykler i de ytre byområdene Heimdal, Tiller og Byåsen. På sikt kan det bli aktuelt med frislipp i ytre byområder, da man ser liten fare for overetablering. Det er fortsatt viktig å arbeide for å bedre sikkerheten, da ulykkesfrekvensen for el-sparkesykler er betydelig høyere enn for sykkel. Om tillatelsesordningen endres til å kun gjelde delte elsykler er det grunn til å tro at det vil gi nedgang i antall ulykker. Et annet mulig tiltak kan være å gå over fra tidsbasert til avstandsbasert betaling, noe som kan bidra til å senke hastigheten og dermed øke sikkerheten.¹⁰

Bysyklene vi har i Trondheim kan kun brukes til og fra bysysselstasjoner, i motsetning til de elektriske sparkesyklene som kan parkeres nærmest hvor som helst. De fungerer godt til å flytte seg over ganske store områder i sentrale Trondheim (jfr figur nedenfor), men begrensningen ved at man må reise til og fra en stasjon gir mindre effekt som tilbringer til kollektivtransport enn de frittflytende elektriske sparkesyklene.

⁵ Fearnley, Karlsen, Bjørnstad (2021): [Elsparkesykler i Norge: Hovedfunn fra spørreundersøkelser høsten 2021](#)

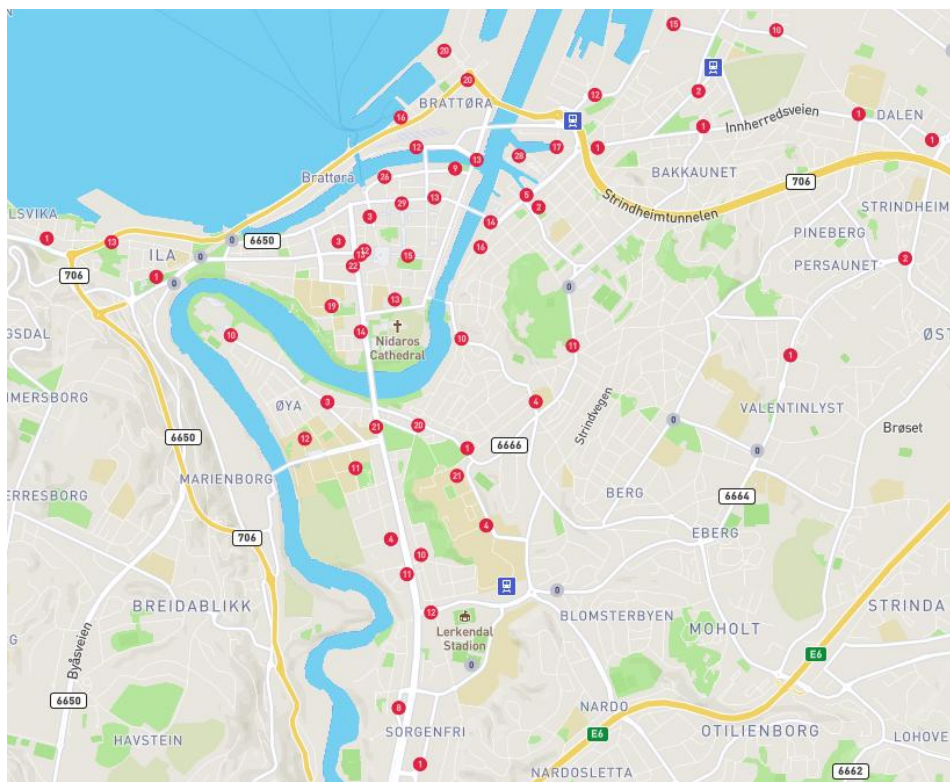
⁶ AtB (2024): [Spørreundersøkelse mikromobilitet](#)

⁷ <https://www.trondheim.kommune.no/tema/klima-miljo-og-naring/tillatelser-og-bevillinger/elsparkesykler-i-trondheim/>

⁸ AtB (2024): [Spørreundersøkelse mikromobilitet](#)

⁹ Fearnley, Karlsen, Bjørnstad (2021): [Elsparkesykler i Norge: Hovedfunn fra spørreundersøkelser høsten 2021](#)

¹⁰ https://www.cittimagazine.co.uk/news/road-user-charging-tolling/bolt-first-micromobility-operator-to-launch-distance-based-pricing.html?utm_source=chatgpt.com



Figur 2: Bysykelstasjoner i Trondheim

Figur: Trondheim bysykkelstasjoner markert i rødt

Bysykler og delte elektriske sparkesykkel kan kun benyttes 2/3 av året. Et kollektivsystem som skal fungere hele året kan ikke dimensjoneres og bygges opp på grunnlag av en teknologi som ikke kan benyttes på vinteren. Det er likevel viktig at AtB søker en tett integrasjon og er i tett samspill med aktørene på feltet. I de fleste av årets måneder gjør el-sparkesyklene kollektivtransporten mer tilgjengelig og kundeforholdet som skapes ved å inkludere mikromobilitetstjenester i AtBs tilbud brytes ikke over en vinter.

I årene framover vil vi nok se en enda sterkere kamp om kundeforholdet mellom AtB, private mobilitetsleverandører og teknologigiganter som Google. For å styrke kollektivselskapenes posisjon har AtB igangsatt et arbeid med å få integrert mikromobilitet i kollektivselskapenes app i et spleiselag med Entur og de offentlige kollektivaktørene i Rogaland, Nordland og Troms. Denne løsningen vil lanseres i år og er et første steg mot å få integrert delingsmobilitet sammen med tradisjonell kollektivtransport i de digitale flatene. Det tas sikte på å også få integrert bildeling og samkjøring i årene framover. Det videre utviklingsarbeidet vil finansieres via Enturs bevilgning over statsbudsjettet.

3 Bildeling

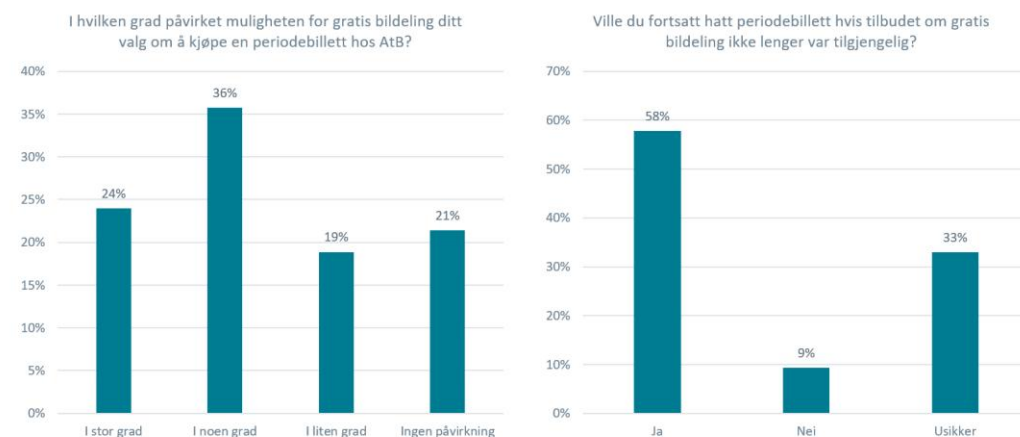
Bildeling er mest utbredt i områder som har god dekning av kollektivtransport¹¹. Bildeling understøtter kollektivtransporten ved å gjøre det enklere å ikke eie egen bil og i hovedsak bruke kollektivtransport for hverdagsreisene. Dette antas å ha sammenheng med at bildelingsmarkedet fungerer best der hvor folk benytter gåing, sykling og kollektivtransport i hverdagen, men trenger tilgang på bil for det man kan kalle «unntaksmobilitet»: større handleturer, hytteturer, reisemål hvor kollektivtransport tar uforholdsmessig mye tid eller ikke kan nås i hele tatt.

AtB startet i 2024 opp et samarbeid med bildelingsselskapet Hyre hvor periodebillett-kunder får inntil 2 timer gratis bildeling per måned. I 2024 benyttet 4000 av AtBs kunder seg av tilbudet 6500 ganger. Antallet brukere vokser etter hvert som tilbudet blir bedre kjent. Ved utgangen av mai var antallet leieforhold siden oppstarten i 2024 økt til 11 000 og nærmere 6000 kunder hadde benyttet seg av tilbudet.

Kundeundersøkelser viser at dette er et veldig populært tilbud som fremmer salget av periodebilletter.

¹¹ Ortega Hortelano, A., Tsakalidis, A., Haq, G., Gkoumas, K. et al (2022): [Research and innovation in car sharing in Europe](#)

Bildeling påvirket valget om å kjøpe periodebillett for hele 60 % av deltakerne, og for 9 % er det en essensiell faktor



Figur 3: Kundeundersøkelse bildeling

Det kreves en viss befolkningstetthet for å få nok omsetning til at det er lønnsomt å utplassere en bildelingsbil for et kommersielt selskap. For å teste om det er grunnlag for etablering utenfor Trondheim fikk AtB i april 2025 utplassert biler i byvekstkommuner mot å stille med omsetningsgaranti for leverandøren. Tallene så langt er lovende de fleste steder. I Stjørdal har bruken vært såpass høy at det ikke har utløst utbetaling av omsetningsgaranti for AtB.

Vi vil framover vurdere å bruke ordningen med omsetningsgaranti også i Trondheim, nærmere bestemt i områder av byen med relativt sett lav inntekt. Flere av disse områdene er godt dekket av kollektivtransport. Det synes derfor som om det er gode forutsetninger for å lykkes med et tiltak som både bidrar til nullvekstmålet og reduksjon av sosiale forskjeller i form av mindre avhengighet av kostbart bilhold.

Imidlertid finnes det også andre aktører som kobler privatpersoner som ønsker å leie ut sin bil med andre privatpersoner som ønsker å leie. GetAround er den mest fremtredende markedsaktøren blant disse i Norge. Ettersom det ikke er noen utgifter forbundet med at det legges ut en bil på GetAround, verken for selskapet eller utleier, er man ikke på samme måte avhengig av en viss befolkningstetthet for eksistensen av et tilbud. Get Around er interessert i et samarbeid med AtB. Vi har foreløpig ikke lyktes med å få en avtale med Getaround, men er enige om å holde dialogen framover med tanke på å realisere et samarbeid.

Det er grunn til å anta at bildelingsturer i liten grad erstatter kollektivreiser, men heller styrker kollektivtransportens konkurransekraft ved at man i mindre grad blir avhengig av å eie bil og dermed kan benytte kollektivtransport til de fleste hverdagsreiser.

4 Samkjøring

Samkjøring organiseres ved at apper på mobiltelefon kobler sjåfører med ledige seter i privatbiler med privatpersoner som har et reisebehov. Sjåføren mottar en økonomisk kompensasjon, passasjerer betaler. I de vellykkede samkjøringsprosjektene i Danmark og Frankrike¹² subsidieres kompensasjonen. Altså betaler det offentlige større eller mindre deler av sjåførkompensasjonen for å gjøre samkjøring ekstra rimelig for passasjerer.

Potensialet i samkjøring er stort, da de fleste bilturer foretas av sjåføren alene. Ulike undersøkelser oppgir litt ulike tall for belegget på antall personer per bil, fra 1,1 per bil til 1,4 passasjerer per bil.

Mye tyder på at samkjøring fungerer komplementært til buss, altså at folk bruker samkjøring på strekninger hvor busstilbudet er dårlig, hvor reise med buss tar uforholdsmessig mye tid eller der hvor det ikke er busstilbud i hele tatt.

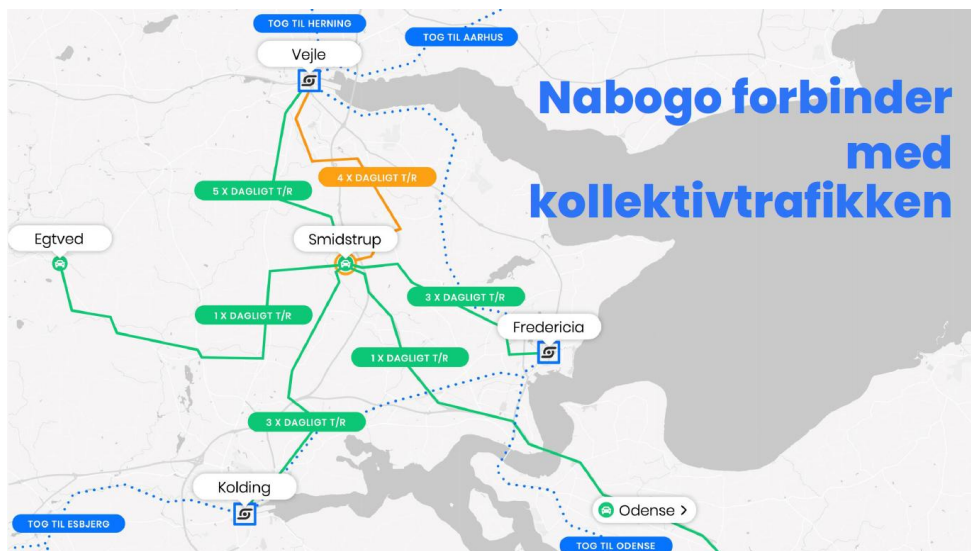
Illustrasjonene nedenfor fra det danske samkjøringsselskapet NaboGo illustrerer hvordan samkjøring utvider tilbudet.

¹² Fearnley & Grødem Olsen (2024): [Is public mobility the next public transport revolution?](#)

A



B



Figur 4: illustrasjoner samkjøring

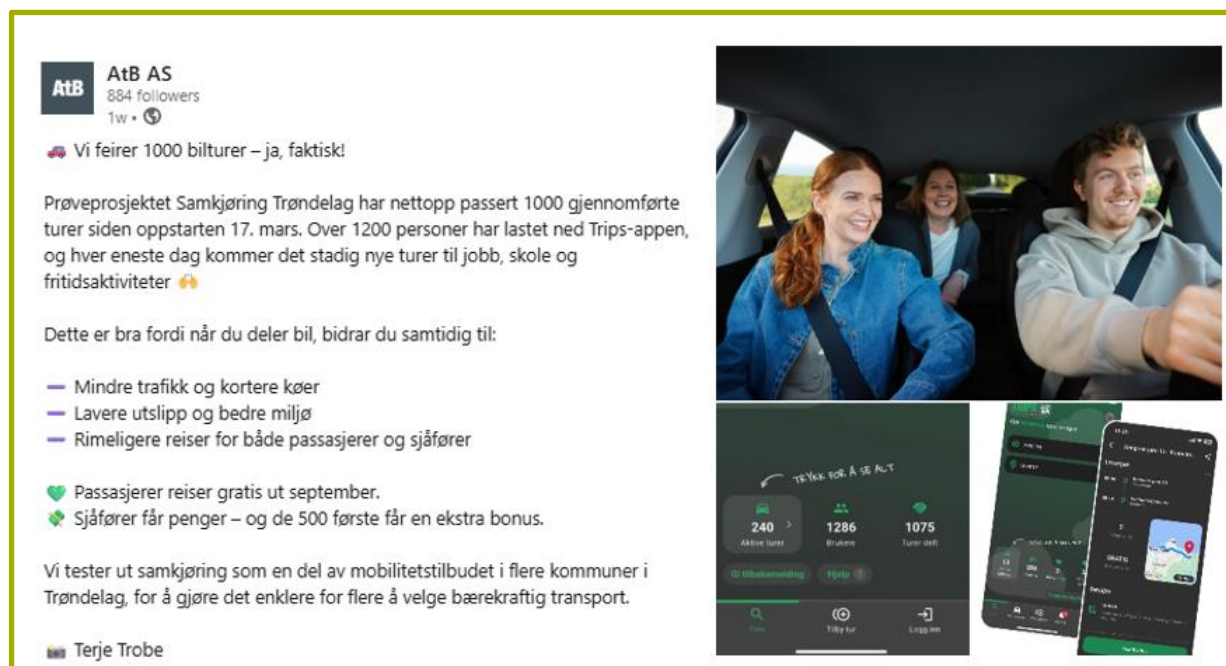
Om sjåfører tilbyr samkjøring til mer eller mindre faste tider kan det regnes som et utvidet mobilitetsnettverk, som det synes lite realistisk å etablere med tradisjonell kollektivtransport. Potensielt sett kan det også erstatte busslinjer med lavt belegg. Det kan også tenkes at samkjøring kan bidra til å styrke rutetilbud ved at det samlede kollektive mobilitetstilbudet styrker alternativene til privatbilen. Dette vet man ikke, men forhåpentlig vil ett av de flere pågående forskningsprosjektene innen samkjøring kunne gi svar på dette. Dersom samkjøring kommer til erstatning for busslinjer med lavt belegg bør man vurdere komplementære tiltak for å gi et mobilitetstilbud for de som har behov for universell utforming.

Etter en treg start på 2010-tallet med mange forfeilede prosjekter, virker det nå som om samkjøring har startet å fungere også i Norge. I Vestland fylke har Skyss i 2024 hatt omtrent 70 000 samkjøringer mellom Bergen, Askøy og Øygarden, hvorav et stort flertall tidligere kjørte bil og kun 20% tidligere reiste med kollektivtransport¹³. Dette tyder på at samkjøring kan fungere godt på «mellomlange» jobbreiser inn til Trondheim fra de omkringliggende byvekstkommunene.

AtBs har etablert et pilotprosjekt med utgangspunkt i Byneset, som har fungert bedre enn forventet. I 2024 ble det foretatt om lag 10 000 samkjøringsturer fordelt på 700 brukere, hvorav ca. halvparten ble foretatt til/fra/innen Byneset. Beboere på Byneset har hatt tilbud om bestillingstransport som «back-up»: dersom man ikke får treff på samkjøringstur i appen, kan AtBs bestillingstransport benyttes.

I mars 2025 etablerte AtB et nytt pilotprosjekt for samkjøring i Trøndelag utenfor byvekstområdet. Her ble det gjennomført 1000 samkjøringsturer på under to måneder. I løpet av høsten 2025 vil vi også introdusere samkjøring i Trondheim og det øvrige byvekstområdet.

¹³ Steinsland/Skyss (2024): [Samkjøring i Skyss](#)



Figur 5: Utdrag fra LinkedIn om samkjøringspilot

Dersom man betrakter samkjøring som en form for kollektivtransport kan det bidra til å utvide rutetilbud, til å redusere trykket på et rutetilbud og også til erstatte rutetilbud om det fungerer godt. Som tilbringer til kollektivtransport kan det også bidra til å styrke kollektivtransporten. Dersom man ønsker å stimulere til samkjøring kan satsene økes, såfremt det ikke kommer i konflikt med løyveregulverket. Såfremt samkjøringen ikke har et mål om fortjeneste, er ikke samkjøringstjenester å anse som løyvepliktig transport, jf. yrkestransportlova § 9 første ledd.

5 Konklusjoner

Heller enn å utfordre kollektivtransporten vil mikromobilitet og bildeling understøtte kollektivtransporten. Samkjøring er en joker som kan gi effekter i mange retninger – det kan både understøtte og utfordre kollektivtransporten. Men i den grad det utfordrer kollektivtransporten vil det antakelig være på en måte som i hovedsak er ønskelig fra et myndighetsperspektiv ved at det kan gi et bedre og rimeligere mobilitetstilbud til befolkningen.

Integrasjon av delingsmobilitet i kundegrensesnittet og produktporteføljen bidrar til å styrke AtBs konkurransekraft både overfor privatbilen og markedsaktører som ikke nødvendigvis er innrettet mot å ta samfunnsansvar.