

Hvordan knækker vi koden til samkørsel?

Status på samkørsel, maj 2020. Af Nanna Vanderskrog, Gate 21.



Indholdsfortegnelse

Hvordan knækker vi koden til samkørsel?	1
Introduktion.....	2
Hvilke udfordringer og muligheder er der for samkørsel?	3
COVID-19 som hindring eller mulighed for samkørsel	4
Apps for samkørsel i DK.....	6
Projekter og erfaringer med samkørsel.....	7
Danske erfaringer	7
Fransk mobilitetslovgivning fordrer samkørsel	10
Samkørsel løser kampen om parkeringspladser i tysk erhvervsområde.....	11
Markedsdrevet og integreret delemobilitetssystem i Finland	11
Bilag 1. Data om samkørsel fra Moving Peoples transportundersøgelser	13
1.1 Hvem kører man sammen med når man kører sammen?	13
1.2 Hvad kunne få dig til at køre sammen med andre på turen til arbejde?	14

Introduktion

Der er stort potentiale i at fremme samkørsel blandt pendlere, som hver dag tager egen bil til og fra arbejde. Der er i gennemsnit kun 1,05 person per bil, hvilket skaber både trængsel og spildtid på vejene. På de mest trafikerede strækninger i hovedstadsregionen bruger pendlerne op til 30 procent af turen på at sidde i kø, og i 2015 spildte pendlerne næste 17 millioner timer i trafikken som følge af køkørsel i regionen¹. Samkørsel kan mindske trængslen og spildtiden, fremme mobiliteten udenfor byerne, og samtidig nedbringe transportens CO2-udledning.

Samkørsel har aktuelt fået luft under vingerne, nu hvor myndighederne anbefaler, at vi aflaster den offentlige transport under Coronakrisen, blandt andet ved at kører sammen – max tre og helst de samme personer. Derfor ser vi ind i en sommer og et efterår, hvor samkørsel kan få stor opmærksomhed og blive en løsning i hverdagen for mange.

Der er et nyt mulighedsvindue på grund af COVID-19, samtidig er der kommet flere samkørselsapps på markedet, og der er både interesse fra virksomheder, kommuner og regioner. Derfor er der lige nu et momentum for samkørsel, hvor kommuner, regioner, udbydere og virksomheder kan gå sammen om at fremme samkørsel som en del af det kollektive fælles transportsystem.

Der er også brug for incitamenter fra staten for, at borgerne frivilligt kører sammen. Det samme peger Klimarådet på i deres rapport fra marts 2020. Derfor har Gate 21 og Moving People netop i et brev til Transportministeren og Skatteministeren foreslået:

- at indføre et skattefrit bundfradrag for indtjening ved samkørsel ligesom med Airbnb
- at der kan afprøves forskellige modeller med offentlig betaling af samkørsel, så passageren ikke skal have penge op af lommen
- at bruge corona-tiden til at eksperimentere i partnerskaber mellem Vejdirektoratet, kommuner, regioner, virksomheder og udbydere – eksempelvis gennem målrettede kampagner, forsøg i lokale erhvervsområder og forsøg med vejbaner.

I dette notat opsummeres det vi aktuelt ved om udfordringer og incitamenter for samkørsel. Notatet indeholder også korte beskrivelser af forskellige danske og internationale samkørselsindsatser og erfaringerne herfra.

Formålet er, at vi skal bygge videre på de erfaringer, som vi allerede har, når vi i 2020 sammen skal have samkørsel til at rykke.

¹ Trafik- og mobilitetsplan for hovedstadsregionen, Region Hovedstaden 2019

Hvilke udfordringer og muligheder er der for samkørsel?

Vi ved, at der er en række forhold, som er **hindringer**, eller som kan være **drivere** for samkørsel. I dette notat har vi valgt fire forhold ud, som er kritiske for udbredelsen af samkørsel blandt pendlere, og to muligheder, som vi mener, COVID-19 giver anledning til.

1. Kritisk masse

Udbredelse af samkørsel kræver et udvalg af udbudte ture til mange geografiske destinationer, hvor der også er nok passagerer til at benytte sig af de udbudte ture. Der kan opstå anledninger som kan bidrage til en kritisk masse; det kan være sporarbejde, en kampagne eller genåbning af arbejdspladser under COVID-19, hvor den kollektive transport udfordres.

2. Flexibilitet og back-up plan

En af de kritiske forhold ved samkørsel er, at man mister fleksibiliteten både som chauffør og samkører. Man skal køre til aftalt tid. Når vi kører med familiemedlemmer, er vi mere villige til at vente på hinanden. Lader man bilen stå hjemme for at køre sammen, skal man være sikker på, at man også kan komme hjem igen. Enten via en relevant samkørselstur eller at man ved, at et godt og sikkert alternativ findes og kan bringe en hjem.

3. Incitament

Det koster lidt planlægning, oprydning i bilen og måske en lille omkørsel at køre sammen. Derfor er der brug for incitament, der kan opveje de små friktioner. Incitamenterne skal være synlige for den enkelte pendler og vægte højere end incitamenterne for at køre alene i bil.

4. Kendskab – manglende synlighed og uvidenhed

Man vælger kun at køre sammen, hvis man får øjnene op for muligheden, og hvis man kaster sig ud i det. Samkørsel skal derfor være synligt for pendlere i hverdagen. Det kan ved at synliggøre samkørselsmuligheder på en skærm i receptionen. Al viden om adfærd i transporten viser, at man er låst fast i sine vaner. Hvis man er vant til at køre i bil, aner man ikke, om man kan bruge en elcykel. Man har hverken kompetencerne, grejet eller identiteten omkring det at cykle. Det samme gælder samkørsel – man har mange myter og rationaler, men man ved ikke i praksis, hvordan det kan fungere.

5. COVID-19 - Samfundssind til ad hoc samkørsel

Samkørsel som sker ad hoc, on the go, kan styrkes af det samfundssind, vi begynder at vise hinanden. Det kan være når en bilist tager en ventende passager med fra et busstoppested eller en "blafferbænk", som bilisten alligevel kører fordi. Ad hoc samkørsel er begrænset af, at hverken bilisten eller den ventende ved bussen ved, om det er legitimt at samle hinanden op eller hoppe ind i en andens bil.

6. COVID-19 - Samfundssind til organiseret samkørsel

Myndighederne opfordrer til, at man kører med de samme mennesker og i mindre grupper til og fra arbejde. Organiseringen af samkørsel kan foregå via en app mellem en chauffør og en passager. Det kan også foregå gennem facebookgrupper eller på arbejdspladsens intranet. Aftalt samkørsel

kan også være en måde at hjælpe sårbare personer, der vil undgå kollektiv trafik.

Incitamenter for samkørsel

Der findes en række incitamenter for samkørsel, som kan gøre, at vi rent faktisk vil køre sammen. Det kan være dét der gør, at vi ser gennem fingre med barriererne. Følgende er en opsamling af de incitamenter, som vi har fundet i de nyeste erfaringer.

Incitamenter på det personlige plan, som tiltaler forskellige typer mennesker og forskellige behov:

- Reserverede parkeringspladser til samkører ved arbejdspladsen.
- Sparede udgifter til bilturen, hvis turen for den enkelte ikke er dyrere end at tage egen bil.
- Betaling uden at det er akavet og besværligt for eksempel via app.
- Interne konkurrencer, der belønner de medarbejdere, som samkører mest.
- Lavere klimabelastning, hvis det synliggøres, at man sparer CO₂, eller virksomhedens CO₂-besparelse kan gøres til belønning for alle medarbejdere gennem for eksempel CO₂-coins.
- Sociale fællesskaber og oplevelser er et af de blødere incitamenter, men kan godt være en driver for nogle mennesker.

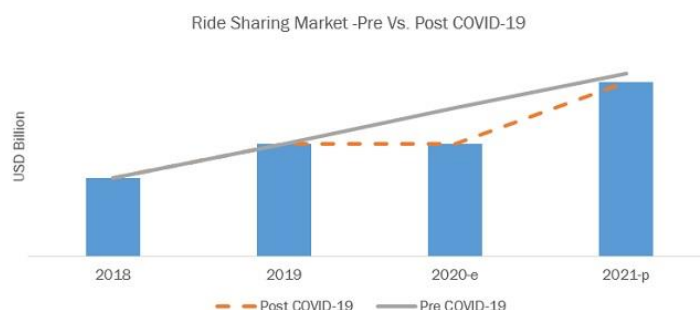
Incitamenter som kræver ændringer i forhold til skat og lovgivning:

- Tilskud fra arbejdspladsen eller myndighederne kan gøre det billigere og nemmere at køre med.
- Indtægter fra samkørsel kan fritages fra beskatning eksempelvis med et bundfradrag.
- Betaling af samkørsel integreret i rejsekortet.

COVID-19 som hindring eller mulighed for samkørsel

Det er umuligt at arbejde med transport uden at forholde sig til COVID-19. I mange lande er transportadfærden fuldstændig ændret under Coronakrisen, men spørgsmålet er, hvordan vi indretter os, når samfundet åbner op igen. I Movias område er brugen af kollektiv trafik faldet til cirka 15 procent af det normale niveau. Delemobilitet og mikromobilitet har også være påvirket. Delebiler og bybiler bliver næsten ikke brugt, og løbehjul er blevet taget væk fra byrummet.

COVID-19 Impact on Ride Sharing Market (Pre Vs. Post COVID-19 Analysis)



Figur: Samkørselsmarkedet før og efter Covid 19. (Fra COVID-19 Impact on Ride Sharing Market, Published Date: Apr 2020 | Report Code: AT 7620)

Selvom flere lande og byer har haft forbud mod samkørsel under Coronakrisen, er der herhjemme en mere mulighedsorienteret tilgang til COVID-19 og samkørsel. Den 8. april 2020 kom Transportministeriet med en direkte opfordring til større virksomheder i forbindelse med den gradvise genåbning af samfundet og belastningen af den kollektive transport i myndretiden. Her anbefales samkørsel som et alternativ til den kollektive trafik, når medarbejdere skal tilbage på arbejdspladsen:

".. facilitering af samkørsel, dog under iagttagelse af at der højst bør køre 3 personer sammen, og at det er de samme, der kører sammen fra gang til gang."²

Det kræver en særlig håndtering af smitterisici, når vi skal køre sammen. Det har for eksempel FDM løst ved at komme med gode konkrete anvisninger:

Information om COVID-19: Anbefalinger til samkørsel under genåbningen af Danmark

Anbefalingerne er baseret på Transportministeriets opfordring til, at større virksomheder bidrager til at begrænse belastningen på den kollektive transport i lyset af COVID-19, Sundhedsstyrelsens anbefalinger og FDMs retningslinjer for rengøring af kabinen og samkørsel.

FDMs anbefalinger

- Kør ikke sammen med andre, hvis du hoster/ nyser, har feber, ondt i halsen eller enhver form for forkølelssymptomer.
- Begræns antal pladser i bilen til 2 pladser udover chaufføren (der kan sættes et max antal passagerer under turens indstillinger i appen)
- Kør altid med de samme kollegaer. Du kan tilføje dem som fortrukne samkørere i appen

Sundhedsstyrelsens anbefalinger

- Sørg for god hygiejne. Sprit dine hænder af før du stiger i bilen
- Nys/host altid i dit ærme
- Undgå fysisk kontakt og ansigt-til-ansigt stillinger
- Rengør kabinen jævnligt som chauffør. Læs FDMs anbefalinger til rengøring af kabinen her





Eksempel fra FDM's hjemmeside med vejledning til samkører.

COVID-19 kan have stor negativ effekt på transportsektorens udfordringer med trængsel og klimapåvirkning, hvis krisen får flere til at hoppe ind i privatbilen. Men krisen skaber også muligheder, og flere byer og lande kigger nu ind i, hvordan de kan undgå, at endnu flere kommer over i bilerne efter krisen.

Delemobilitet og samkørsel kan komme til at spille en afgørende rolle i forhold til at mindske trængsel og forurening i byerne ved at være et godt alternativ til pendling i egen bil. Det kræver, at vi finder de gode løsninger til at øge samkørsel blandt pendlere, som de kan gøre brug af, når de skal tilbage på arbejdspladsen.

² Virksomhederne bør bidrage til at begrænse belastningen på den kollektive trafik. Transportministeriet, april 2020

Apps for samkørsel i DK

	Primære målgruppe	Betalingsmodel	Individuelle business cases	Andre tilbud
 NaboGO	Arbejdspladser og medarbejdere. Borgere og uddannelsesinstitutioner.	Fast kilometerpris mellem brugere, betaling integreret i app, gebyrfri platform	Ja	Faste virtuelle stoppesteder. Tilbud om offentlig transport integreret i app. Kommunikationspakker Lanceringsevents
 Ta'Med	Tjenesteture og pendlerture. Arbejdspladser og medarbejdere.	Betaling for tur er valgfrit; app foreslår en turpris (0,70 kr./km), gebyrfrit introtilbud	Ja	Kommunikationspakker Lanceringsevents Turforsikring hvis turen aflyses ved sygdom el.lign.
 CommuteApp	Virksomheder og organisationer. Tjenesteture og pendlerture. Forbrugere.	Gratis for medarbejderne. Organisationen betaler ift. tilvalg.	Ja	Lukket white-label løsning tilpasset ønsker. Rapportering af CO2-reduktion. Automatisk opsamling af data til udbetaling af kørepenge. Optimering af taxabrug. Optjening af CO2-Coins. Global løsning
 GoMore	Pendlerture og fritidsture.	Turpris fastsættes af chauffør, betaling integreret i app	Nej	Biludlejning. Privat- og erhvervsleasing af biler. Skandinavisk udbredelse

Projekter og erfaringer med samkørsel

Siden Gate 21's rapport *Kør Smart - Kør sammen*³ i 2013, hvor vi udviklede en roadmap for udbredelsen af samkørsel, har udviklingen i pendler-samkørsel ligget relativt stille. Det sidste års tid er der dog begyndt at være en fornyet interesse for samkørsel. I dette notat har vi opsummeret de seneste erfaringer og projekter omkring samkørsel i Danmark og fundet inspirerende tiltag fra udlandet.

Alexandra Instituttet og Aarhus Kommune undersøger samkørselstyper

Ifølge en undersøgelse udført af Alexandra Instituttet for Aarhus Kommune, kan pendlere der samkører og deres incitamenter opdeles i følgende:

- **Pendlergruppen** er en gruppe bestående af 3-4 personer, der kører fast sammen til og fra arbejde over en længere distance (+20 km hver vej). Incitamenter er her økonomiske og sociale.
- **Makkerparret** består af to kolleger, der har en fast aftale om at køre sammen til og fra arbejde. Enten ved at den ene kører med den anden, eller at de skiftes til at køre og køre med. Incitamenterne er her nem organisering og social interaktion.
- **Pendler-passageren** er kendetegnet ved at han/hun benytter samkørsel som en af flere måder at transport sig til og fra arbejde på. Incitamentet er sparet tid og penge.
- **Liftudbyderen** er en pendler, som udbyder alle eller en stor del af sine daglige pendlerture som lift og har passagerer med i det omfang, de udbudte lift bookes. Incitamentet er primært økonomi.

Hvis samkørsel skal udbredes, må forskellige typer samkørsel anerkendes og incitamenterne understøttes. Læs Alexandra Instituttets undersøgelse fra 2017 [her](#).

Undersøgelsen blev grundlaget for udviklingen af samkørsel for bilister i og omkring Aarhus i et samarbejde mellem Aarhus Kommune, Business Region Aarhus og FDM. I samarbejdet er appen *GoTur* lanceret i januar 2020, som henvender sig til bilister, der kører med tomme sæder eller ønsker at finde gode alternativer til kørsel i egen bil. Appen er tænkt som en samlet løsning, der kan imødekomme flere forskellige pendlertyper og behov. Delebilstjeneste, samkørselsplatform, bycykel, el løbehjul og kollektiv trafik via Rejseplanen er samlet i appen, hvilket gør det nemt for pendleren at finde en tur, som opfylder flere behov.

Erfaringerne fra GoTur er indtil videre, at det har været svært at skaffe chauffører til samkørselsdelen i appen, hvilket muligvis skyldes manglende synlighed af appen blandt områdets pendlere. Derfor er det blevet et fokus i projektet først og fremmest at få samkørsel til at fungere. Business Region Aarhus anbefaler nu Ta'Med til deres virksomheder.

Offentlig transport som rygrad for samkørsel i Nordjylland

I **Nordjylland** skaber man et fleksibelt offentligt transportnetværk, som også giver tryghed for de rejsende, som ønsker at samkøre og lade privatbilen stå, men ikke altid kan finde en passende samkørselstur. Derfor er **Nordjyllands Trafikselskab gået sammen med NaboGO** for at gøre de offentlige transporttilbud mere synlige for samkører, som leder efter en rejse eller en del af en rejse. Samtidig skal samarbejdet også synliggøre samkørsel som et værdigt alternativ i de områder, hvor de offentlige transporttilbud ikke kan dække alle rejsendes behov.

³ https://www.gate21.dk/wp-content/uploads/2016/07/korsmarkorsammen_analyserapport2014.pdf

Synlighed omkring samkørsel skabes også i den fysiske planlægning i Nordjylland. Ved større trafikale **knudepunkter og stationer** opfordres der til samkørsel med skilte, som tydeliggør samkørsel som en transportmulighed. Formålet er at fremme både organiseret og ad hoc samkørsel ved regionens knudepunkter.

Regionerne på Sjælland vil fremme samkørselsknudepunkter

I **Trafik- og mobilitetsplan for hovedstadsregionen** er der også fokus på, at de offentlige transporttilbud skal understøtte samkørsel, da samkørsel kan udnytte regionens vejkapacitet bedre og mindske trængslen. En af planens indsatser er at skabe bedre **samkørselsknudepunkter** for multimodale rejser. Det skal blandt andet ske gennem bedre fysisk udformning og skiltning, der skal gøre det nemmere at finde samkørselspladserne ved knudepunkterne. Movia og Region Hovedstaden arbejder sammen om at udvikle konkrete samkørselsknudepunkter. Movia har også et samarbejde med kommuner i Region Sjælland om synliggørelse af samkørsel. Dette er støttet af Region Sjælland der med Movia har etableret en pulje der bl.a. kan støtte samkørsel: Kollektiv mobilitet uden for de større byer. I dette samarbejde har tre vestsjællandske kommuner: Slagelse, Kalundborg og Holbæk, fået støtte af Movia til at lancere NaboGO.

Partnerskaber med NaboGO

I 2019 og 2020 er der flere kommuner, regioner og trafikselskaber som indgår partnerskab med platformen NaboGO. Blandt kommunerne er blandt andet Ballerup, Gladsaxe, Høje-Taastrup, Roskilde, Faaborg-Midtfyn, Kolding og Vejle Kommune og flere andre er på vej. Region Hovedstaden og Region Nordjylland samarbejder også med NaboGO. Partnerskaberne skal gøre det nemmere for borgere at udnytte de mange tomme bilsæder, som kører rundt på de danske veje. For trafikselskaberne kan samkørsel være et økonomisk rentabelt alternativ til den kollektive trafik uden for de store byer. Lanceringen er lige nu påvirket af COVID-19, men forventes at fortsætte under og efter genåbningen af samfundet⁴.

Blaffernationen laver blafferstoppesteder og fortællinger

Blaffernationen er en græsrodsgruppe, der vil fremme samkørsel, fordi det giver social sammenhængskraft. Blaffernationen har været med til at opstille blafferstoppesteder ved større indfaldsveje, som for eksempel ved Folehaven i København mod Holbækmotorvejen i vestgående retning. Blafferstoppestedet har gode offentlige transportforbindelser til København.

Stoppestedet gør det derfor nemmere at kombinere offentlig transport og samkørsel for pendlere, som bor i København og arbejder i områder langs Holbækmotorvejen. Blaffernationen er også med til at sprede fortællinger om samkørsel, tillid og tilgængelighed blandt andet på sociale medier.



⁴ <https://www.moviatrafik.dk/presse/presse-og-nyheder?vis=738510504178511>

Vejdirektoratet har skiltning og oversigt over samkørselspladser

Når du vil køre sammen med nogen, kan det måske være praktisk at mødes på en samkørselsplads, der er et etableret parkeringsområde med varierende omfang af udstyr som belysning, overdækket læskur, toilet og/eller sammenhæng til offentlig transport.



Vejdirektoratet anlægger systematisk samkørselspladser i forbindelse med nye vejanlæg og har også i mindre omfang anlagt samkørselspladser langs det eksisterende statsvejnet. Mange kommuner har ligeledes etableret samkørselspladser.

På [Vejdirektoratets trafik kort](#) kan du se de samkørselspladser, Vejdirektoratet har registreret langs statsvejnettet, samt samkørselspladser på det kommunale vejnet, som kommuner på egen hånd kan lægge oplysninger ind om.

Fotoet viser Vejdirektoratets officielle skilt for knudepunkt. (Foto lånt af NT's Facebook-opslag om skiltet).

Brændende platforme som anledning

En brændende platform kan have stort potentiale for projekter og løsninger, som er udfordret af eksempelvis mangel på kritisk masse og synlighed. I **2008 accelererede Airbnb's succes** i USA, fordi der var mangel på ledige hotelværelser under en større politisk konference i San Fransisco under præsidentvalget. Her udnyttede udviklerne af Airbnb, at gæsterne blev tvunget til at tænke anderledes end normalt, og Airbnb tilbød et godt alternativ til det manglende hotelværelse, hvilket skabte stor succes for sitet.

Under **renoveringen og lukningen af Kystbanen i 2018** så en række kommuner i Moving People og Region Hovedstaden en brændende platform for at sætte fokus på samkørsel blandt pendlere. Pendlere på Kystbanen var tvunget til at finde alternativer til at komme på arbejde hver dag i perioden, hvor kommunerne og arbejdspladserne understøttede samkørsel som et værdigt alternativ for pendlere. Der blev oprettet blafferstoppesteder på vejene langs Kystbanen og lavet samkørselsordninger og øget kommunikation og synlighed for områdets pendlere blandt andet gennem lokal presse. Her blev banelukningen en brændende platform, hvor regionen, kommuner og pendlere sammen testede samkørsels potentialer og indhentede viden og erfaringer om samkørsel.

Erhvervsområder og arbejdspladser skaber kritisk masse for samkørsel

I både **Ballerup og Gladsaxe kommune** har man involveret erhvervsnetværk og erhvervslivet i den foreløbige udrulning af samkørsel i kommunerne. I efteråret og vinteren 2019 kom der en fornyet interesse for samkørsel blandt virksomhederne. Dette hang muligvis sammen med, at der kom nye apps på markedet, som understøtter samkørsel i pendlingen.

Der er bedre mulighed for kritisk masse, hvis større erhvervsområder deltager, og virksomheder tager ejerskab for samkørselsprojekterne. Udrulningen af samkørsel i Ballerup og Gladsaxe er sket i samarbejde

mellem kommunerne, deres erhvervsnetværk og NaboGO. Flere virksomheder i Ballerups erhvervsområder bruger Ta'Med som deres samkørselsportal for medarbejdere.

Evalueringen af lancering af NaboGO hos Top Danmark i Ballerup i efteråret 2019 peger på, at pendler-samkørsel kræver en vedholdende indsats der skaber opmærksomhed på arbejdspladsen. Det er en indsats, som ikke umiddelbart kan blive ved med at blive båret af virksomheden. Tidligere erfaringer fra Bergen⁵ tilbage i 2013 viser, hvor vigtigt det er at skabe ambassadører eller et ambassadørnetværk, hvor ildsjæle er med til, at samkørsel synliggøres jævnlige.

I Region Hovedstaden skal samkørsel udrulles på flere af regionens hospitaler. Hospitalerne er store arbejdspladser med mange medarbejdere, og her er et grundlag for at skabe den kritiske masse, som god samkørsel kræver. Samkørsel på hospitalerne sker i samarbejde med NaboGO og der skal blandt andet udrulles større kampagnetiltag i efteråret 2020. I Region Hovedstaden har man i løbet af de sidste par år igangsat samkørsel på regionsgården i Hillerød⁶. Regionsgården ligger 4,5 km fra Hillerød station og 40 km fra København. Før COVID-19 havde de 70 registrerede ture per uge til og fra regionsgården. De har blandt andet haft fokus på fysisk tilstedeværelse for at informere om samkørselsordningen blandt medarbejderne.

Succesfuld kampagne som anledning

En af de mest succesfulde fælles kampagner for transport er Cyklistforbundets *Vi Cykler til Arbejde*. Kampagnen har lokale ildsjæle der er holdkaptajner, konkurrenceelement, og samtidig er det en god sag – både på det personlige plan, fordi man gerne vil være mere fysisk aktiv - og på samfundsniveau – fordi kampagnen gør det til en fælles indsats for cykling. De succesfulde elementer kan man måske trække på til udviklingen af tiltag for samkørsel.

Fransk mobilitetslovgivning fordrer samkørsel

I Frankrig har man i flere år arbejdet for at fremme samkørsel blandt landets pendlere. 70 procent af ture til og fra arbejde i Frankrig foregår i biler og heraf foregår tre procent som samkørsel. Den franske regering har et ambitiøst mål om at tredoble den daglige samkørsel i 2024, så man når tre millioner ture hver dag. Derfor har landets regering de seneste år gjort en række tiltag for at fremme samkørsel.

I november 2019 vedtog man loven *La loi d'orientation des mobilités (LOM)*, som indeholder en række ændringer af den franske mobilitetssektor, hvor blandt andet samkørsel vægtes højt. Med den nye lov får arbejdsgivere mulighed for at støtte medarbejderen brug af samkørsel. D. 10. maj 2020 lanceredes en bæredygtig mobilitetspakke, hvor **arbejdsgivere kan give tilskud til cykling og samkørsel** op til 400 euro skattefrit om året⁷. LOM accelererer også infrastrukturprojekter, som fremmer samkørsel. På større statslige veje nær blandt andet Lyon og Marseille tester man lige nu projekter med **reserverede vejbaner**.

⁵ Indsatsen i Bergen var den mest succesfulde samkørselskampagne, der var med i kortlægningen i "Kør Smart - Kør Sammen", 2013. https://www.gate21.dk/wp-content/uploads/2016/07/insight21nov13_korsmarkorsammenopslag.pdf

⁶ NYHED OM SAMKØRSEL <https://www.gate21.dk/nyhed/lavpraktisksamkorselslosningstorvaerdi/>

⁷ Den franske model for bæredygtig mobilitet ved genåbningen. Lanceret d. 10. maj 2020: <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sortie-du-confinement-forfait-mobilites-durables-qui-permet-jusqua-400-euros-prise-en-charge-des>

Kørsel på vejbanerne er tilladt for køretøjer til offentlig transport, taxaer, køretøjer med meget lave emissioner og køretøjer som samkører og/eller har flere passagerer. Planen er, at man i slutningen af 2021 har fungerende automatisk kontrol af vejbanerne via sensorer.

Kommunale og regionale myndigheder i Frankrig har mulighed for at yde økonomisk støtte til samkører. I regionen Île-de-France, hvor Paris ligger, har man gjort brug af denne mulighed siden maj 2019, hvor regionen **støtter samkørende passagerer med tre euro per tur**. Betalingen foregår gennem landets forskellige samkørselsportaler, og har været særlig fordelagtig under sidste års strejke indenfor den offentlige transportsektor. Her ydede Île-de-France regionen også økonomisk støtte til chauffører, som tilbød samkørsel under strejken. Læs mere om den franske samkørselsmodel på det franske *Ministère de la Transition écologique et solidaire's* hjemmeside [her](#).

Samkørsel løser kampen om parkeringspladser i tysk erhvervsområde

Det tyske erhvervsområde Pharmaserv har over 6000 medarbejdere, men kun 4500 parkeringspladser. Det skabte udfordringer og irritation for områdets mange medarbejdere, og derfor fandt man frem til en samkørselsløsning med reserverede parkeringspladser med fordelagtig placering til områdets samkører. Via en fælles platform bookes rejsen, og samtidig reserveres der en parkeringsplads til bilen på områdets samkørsels-parkeringsplads, som ligger tæt på erhvervsbygningerne. Hermed sparer medarbejderne tid, da gåturen fra bilen til arbejdspladsen bliver betydelig kortere, og samtidig løser det udfordringen med begrænset antal parkeringspladser. Den tyske samkørselsløsnings første fase har reduceret områdets transportrelaterede CO₂-udledning med 35-45 procent og gjort 70 procent af de deltagende medarbejdere til aktive samkører.

Se en kort video om projektet [her](#).

Markedsdrevet og integreret delemobilitetssystem i Finland

I 2018 vedtog man i Finland en ny transportlov, som implementerer et åbent og konkurrencedrevet delemobilitetssystem, hvor MaaS ydelser understøttes og reguleres. Formålet er at kunne tilbyde landets rejsende en god og fleksibel service, hvor man har frihed til at vælge mellem alle de forskellige transportmidler, herunder også samkørsel og delebiler. Loven kræver at man har licens for at drive mobilitetsvirksomhed i landet. For at få licens skal man blandt andet dele data for ruter, priser og tilgængelighed og det kræves, at man har en åben platform for køb af billetter og reservation. Herved kan rejsende kombinere, planlægge og betale for hele rejsen via én samlet platform. Derudover er det også et krav, at man som mobilitetsvirksomhed, privat som offentlig, samarbejder om alle de praktiske forhold angående mobiliteten. Den nye transportlov betyder, at delemobilitetsvirksomheder, som for eksempel portaler for samkørsel, får et reelt grundlag på markedet, fordi det er et open source, konkurrencedrevet marked. Og den rejsende får et værdigt alternativ til privatbilen, når mobilitetssystemet er et netværk med varieret udbud af transportmuligheder med adgang til delebiler og samkørsel.

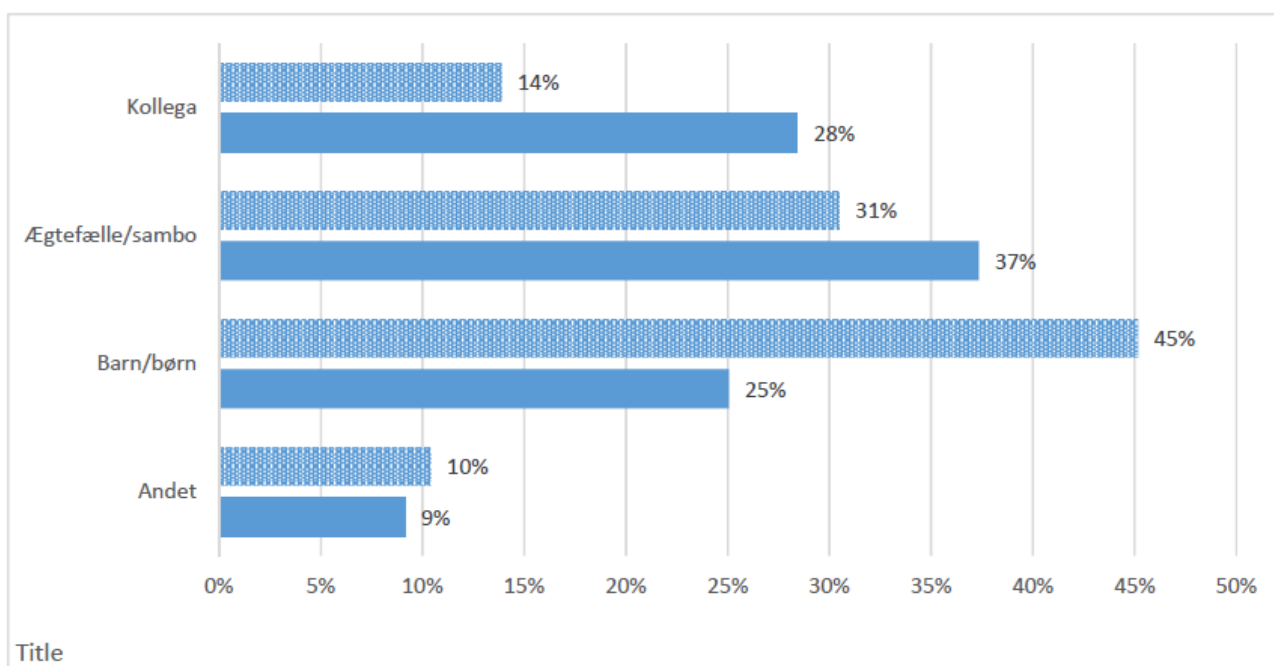
Foreløbige rapporter viser dog, at det nye sammenhængende mobilitetssystem i Finland primært fordrer den offentlige transport, og at taxa og bycykler er den foretrukne løsning i forhold til first mile / last mile-problematikken. Samkørsel har derfor ikke opnået den popularitet, som man kunne have håbet.

Læs mere om den finske lovgivning [her](#), og se Rambølls analyse over det første år med det nye delemobilitetssystem [her](#).

Bilag 1. Data om samkørsel fra Moving Peoples transportundersøgelser

I Moving People er arbejdspladser blevet tilbudt en undersøgelse af medarbejdernes pendling og transport i arbejdstiden. Arbejdspladsernes undersøgelse fandt sted mellem 2016-2018 med en opfølgende undersøgelse i 2018-2019. Resultaterne er foretaget og analyseret af Danmarks Tekniske Universitet. 22 arbejdspladser har lavet både en indledende og en opfølgende undersøgelse. Den opfølgende undersøgelse på de 22 arbejdspladser omfatter mere end 8.000 medarbejdere⁸.

1.1 Hvem kører man sammen med, når man kører sammen?



Figuren viser, hvem medarbejderne kører sammen med, når de kører i bil på turen mellem hjem og arbejde. Lyseblå søjler viser svar fra undersøgelsen, mens mørkeblå viser svar fra den opfølgende undersøgelse.

⁸ <https://movingpeople-greatercph.dk/om-moving-people/projektetmovingpeople/projektet-moving-people-resultater/>

1.2 Hvad kunne få dig til at køre sammen med andre på turen til arbejde?

