

## Har vi knækket koden til samkørsel?

Opdatering af notat om samkørsel, november 2022. Af Nanna Vanderskrog, Gate 21



### Indholdsfortegnelse

Introduktion.....	2
Samkørselstiltag i perioden 2020 til 2022 .....	2
Hvordan står det til med samkørsel? .....	3
Udfordringer for samkørsel - er de stadig de samme, eller er vi blevet klogere? .....	5
Rutiner i hverdagspendling.....	5
Ønske om stor fleksibilitet.....	6
Manglende kendskab til samkørsel .....	6
Strukturelle udfordringer og manglende incitamenter .....	6
Viden og erfaringer om muligheder for at fremme samkørsel .....	6
I det følgende uddybes de læringer vi har indsamlet under udviklingen af samkørselsindsatsen. ....	7
Rutiner i hverdagspendling kan og skal udfordres .....	7
Fleksibel samkørsel? .....	7
Øget kendskab til samkørsel og bedre kobling til andre grønne transportformer .....	8
Strukturelle forandringer.....	8

## Introduktion

Der er stadig stort potentiale i at fremme samkørsel blandt pendlere. På trods af covid-19, nedlukninger, øget hjemmearbejde og stigende benzinpriser er privatbilismen i Danmark stigende, og udnyttelsen af den enkelte personbil er faldende. Især i pendlingen er vi dårlige til at udnytte pladsen i bilen, hvor der i langt størstedelen af personbilerne på vejene i myldretiden kun sidder én person.

Succesfuld samkørsel har derfor potentiale til – især i pendlingen – at mindske trængslen på vejene og spildtiden ved køkørsel, hvis vi rykker sammen i bilerne. Samtidig vil vi udlede 50 procent mindre CO<sub>2</sub>, hvis én bilist lader bilen stå og hopper ind i en af de andre biler der skal samme vej. Og så er der alle de andre værdier ved samkørsel som f.eks. det sociale aspekt, mindre støjforurening og sparede parkeringspladser og andre frigjorte arealer, som kan benyttes til andre ting end plads til alle vores biler.

Succesfuld samkørsel kræver en ændring i vores hverdagsvaner og transportadfærd, og derfor kræver det en langsigtet indsats, hvis samkørsel for alvor skal udrulles i pendlingen og potentialerne indfries. Potentialerne ved samkørsel er til at få øje på. Derfor er interessen for at knække koden til succesfuld samkørsel også stor. Dette notat er en opdatering af notatet *Hvordan knækker vi koden til samkørsel? Status på samkørsel fra maj 2020*, og der gøres status på viden og erfaringer fra de sidste 2,5 års samkørselsindsats. Dette notat skal inspirere til at fortsætte arbejdet med at fremme samkørsel i pendlingen blandt kommuner, virksomheder og andre organisationer så vi kan bygge videre på de gode erfaringer.

## Samkørselstiltag i perioden 2020 til 2022

I slutningen af 2019 og starten af 2020 kom der tre nye samkørsels apps på markedet i Danmark. De tre apps var FDM's Tá Med, NaboGo og Commute og var særligt målrettet pendlere. Det var også i starten af 2020 kommuner begyndte at samarbejde med samkørselsudbydere. På trods af covid-19 og nedlukninger, som har besværliggjort udrulning af samkørsel, har mange private og offentlige aktører arbejdet med udbredelsen af samkørsel de sidste par år.

### Samkørselsindsats på sjælland

I 2020 igangsatte Region Hovedstaden en større indsats for at fremme samkørsel i samarbejde med Gate 21, kommuner og virksomheder i hovedstadsregionen, forankret i Moving People. Indsatsen blev yderligere styrket af at KKR Hovedstaden udpegede grønne pendlervaner og samkørsel som et ud af syv fælles klimaindsatser<sup>1</sup>. Indsatsen resulterede i at 45 organisationer, i november 2021, gik sammen om en kampagne, som skulle fremme kendskabet til samkørsel blandt pendlere. I august 2022 udgav transportministeriet en analyse om fremme af samkørsel i Danmark og Vejdirektoratet har nu kampagner for samkørsel. Samkørselsplatformene i Danmark udvider og bliver bedre forankret og integreret i mobilitetssystemerne og hos pendlerne.

I Region Hovedstaden og Region Sjælland har Movia opstillet 120 knudepunktsskilte i samarbejde med kommunerne. Knudepunktsskiltene er nye skilte, der synliggør gode opsamlings- og afsætningssteder, samt skift mellem bil, bus eller tog og

### Samkørselsindsats i Moving People

Igennem 2,5 år har netværket Moving People arbejdet for at fremme samkørsel i pendlingen til og fra arbejdspladser i hovedstadsområdet. Aktiviteter i indsatsen har bl.a. været testforløb blandt medarbejdere på arbejdspladser, kampagneudvikling og -afvikling samt netværksmøder og videndeling. Regioner, kommuner og arbejdspladser i hele landet har været inviteret med og deltaget aktivt i aktiviteter i samkørselsindsatsen.

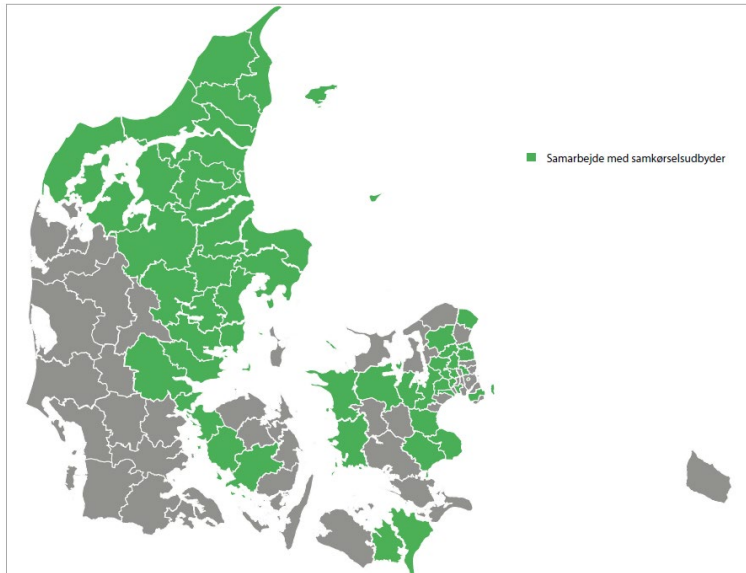
Samkørselsindsatsen er støttet af Region Hovedstaden og Interreg ØKS.

<sup>1</sup> Hovedstadens Klima vip-projekter. En fælles og ambitiøs indsats for en grøn omstilling. KKR Hovedstaden. 2020.

eventuelt andre transporttilbud (delecykler, delebiler). Desuden igangsætter Movia sammen med regionerne en række samarbejder om samkørsel til ungdomsuddannelser.

### Samarbejde med udbydere i hele landet

I efteråret 2022 har 43 kommuner og 4 regioner et samarbejde med en eller flere samkørselsudbydere. Heraf er 20 af kommunerne på Sjælland.



Kort er lavet på baggrund af oplysninger på hjemmesider fra samkørselsplatforme som opererer i Danmark.

### DK 2020 klimaplaner

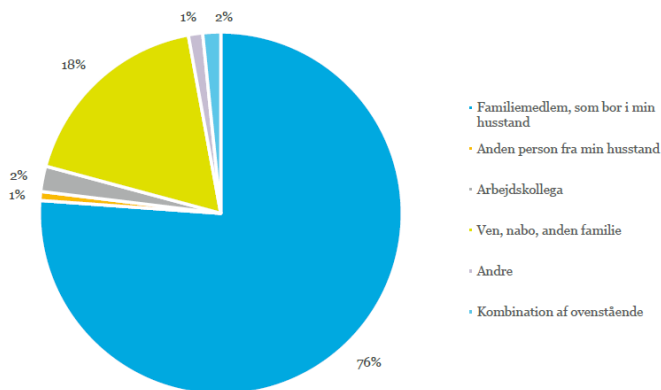
28 ud af de 46 kommuner på Sjælland (Region Hovedstaden og Region Sjælland) er i 2022 færdige med deres DK2020-klimahandleplaner<sup>2</sup>. 19 af de 28 færdige kommuner har indskrevet konkrete indsatser for at fremme samkørsel i deres klimahandleplaner. Det betyder, at de 19 kommuner har politisk vedtaget at arbejde med samkørsel fremadrettet i deres arbejde med at blive en klimaneutral kommune. Det forventes at endnu flere kommuner følger trop, når de sidste kommuners DK2020-planer er udarbejdet eller ved revision af planerne.

### Hvordan står det til med samkørsel?

Når vi kører sammen med andre i bilen, er det oftest med familiemedlemmer og i fritiden. På en gennemsnitsdag køres der ca. 8 mio. personbilsture, hvoraf 3,7 mio. af dem er samkørte ture. Men absolut størstedelen af de samkørte ture køres sammen med familiemedlemmer. Så når vi kører sammen, er det ofte i fritiden og/eller ved ærinder.

<sup>2</sup> Dragør Kommune og Glostrup Kommune er ikke med i DK2020 og laver derfor ikke DK2020-klimahandleplaner.

Figur 4 | Fordeling af samkørende – ture hvor bilen er hovedtransportmiddel, gennemsnitsdag i 2018-2020



Kilde: Transportvaneundersøgelsen, DTU, 2020.

Figur fra *Analyse om fremme af samkørsel. En national, tværgående rapport om samkørsel*. Transportministeriet, 2022, side 2.

Kun 25 procent af de samkørte personbilsture på en gennemsnitsdag er pendling<sup>3</sup>. Samkørsel i pendlingen er stadig begrænset – både samkørsel med fremmede personer og kolleger. Dog er der flere samkørte ture med kolleger end med fremmede personer, som f.eks. har fundet hinanden via en samkørselsplatform.

*”Overordnet viser TU-data, at samkørsel med personer uden for husstanden, der ikke var venner, naboer, kolleger eller lignende, spiller en meget begrænset rolle i den samlede persontransport.”<sup>4</sup>*

Men der bliver stadig kørt sammen i pendlingen, og rationalerne og begrundelser herfor gør os klogere på samkørsel og hvordan vi kan fremme det.

I Vejdirektoratets årlige brugerundersøgelse blev bilisterne i 2020 og 2021 spurgt ind til, hvorfor de enten benytter eller tilbyder samkørsel. Her var de økonomiske besparelser vigtigst, mens det sociale aspekt rangerede på en fjerdeplads.<sup>5</sup>

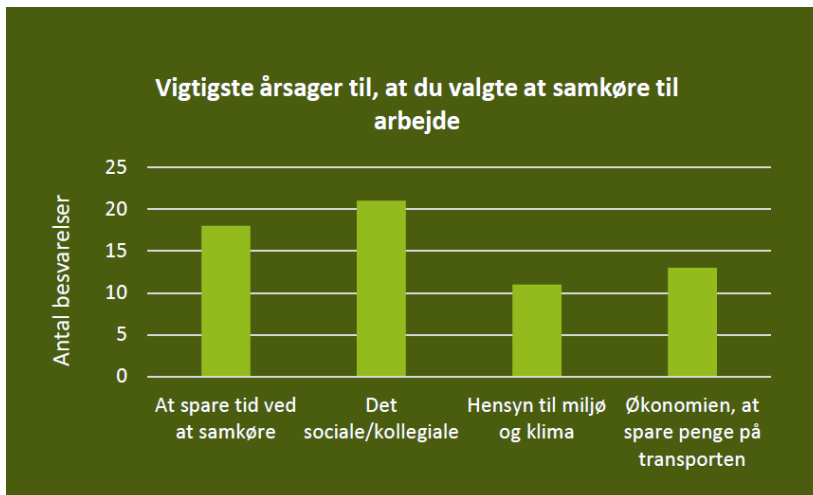
Anderledes viste resultaterne af evalueringen af Moving Peoples samkørselskampagne i november 2021, at det sociale/kollegiale var den vigtigste årsag til samkørsel blandt flest deltagere i kampagnen. Det økonomiske aspekt af samkørsel kom her ind på en tredje plads<sup>6</sup>.

<sup>3</sup> Pendling forstås her som pendling til og fra arbejdsplads eller uddannelse.

<sup>4</sup> *Analyse om fremme af samkørsel. En national, tværgående rapport om samkørsel*. Transportministeriet, 2022, side 13

<sup>5</sup> *Analyse om fremme af samkørsel. En national, tværgående rapport om samkørsel*. Transportministeriet, 2022.

<sup>6</sup> *Læringer fra samkørselskampagne*. Moving People, 2022.



Evaluering af Moving People samkørselskampagne

I Vejdirektoratets brugerundersøgelser blev alle typer af samkørsel undersøgt og adspurgt, og svarerne herfra omhandler derfor også samkørsel på længere distancer i fritiden, hvor udgifterne ofte er større, og dermed er de økonomiske besparelser vigtige. Samkørselskampagnen var målrettet pendlere, som også blev adspurgt i evalueringen, hvor det sociale blev vægtet højt. På samkørte ture til og fra arbejdspladsen fylder det økonomiske generelt ikke meget, hvor 67% af turene ingen form for betaling af og 12% af turene "betales" ved at skiftes til at køre.<sup>7</sup>

Rationalerne og grunde til at køre sammen i pendlingen er derfor væsentlige at have sig for øje i arbejdet med samkørsel, da de skal understøttes og aktiveres i arbejdet.

## Udfordringer for samkørsel

*- er de stadig de samme, eller er vi blevet klogere?*

Selvom der har været større interesse for samkørsel de sidste par år, er udfordringerne og barriererne for samkørsel stadig til at få øje på. Ses der bort fra covid-19 har udfordringerne ikke ændret sig meget, og der skal derfor fortsat arbejdes for at overkomme barriererne.

På baggrund af transportministeriets analyse, viden og erfaringer fra samkørselsindsatser samt inputs fra udbydere af samkørselsplatforme og virksomheder er der nedenfor opsummeret en række væsentlige udfordringer for samkørsel.

### Rutiner i hverdagspendling

I hverdagen er det nemmest at gøre det vi er vant til. For nogle kan det derfor virke helt uoverskueligt at skulle lade bilen stå en morgen og køre med en kollega i stedet. For andre kan det også være, at vores faste rutiner og vaner gør, at vi slet ikke er opmærksomme på, at der findes alternativer til vores rutiner. Og da de færreste har det som pendlingsvane at køre med en kollega eller fremmed hver dag, er rutinerne i hverdagspendlingen en udfordring for udbredelse af samkørsel i pendlingen.

<sup>7</sup> Analyse om fremme af samkørsel. En national, tværgående rapport om samkørsel. Transportministeriet, 2022.

### Ønske om stor fleksibilitet

En udfordring ved samkørsel er, at man både som chauffør og passager mister noget fleksibilitet, da man bliver afhængige af hinanden, og at planer holder. Lader man bilen stå om morgenen og kører sammen til arbejde, skal man også være sikker på, at man kan komme hjem igen. For nogen pendlere ligger fleksibiliteten også i at være alene i bilen eller at kunne klare ærinde på vej hjem fra arbejde.

### Manglende kendskab til samkørsel

Der mangler generelt kendskab og viden om samkørsel blandt danske pendlere, hvilket kan være medvirkende til, at flere ikke forsøger sig med samkørsel i hverdagen. Flere kommuner er begyndt at interessere sig for samkørsel, hvilket kan skabe større kendskab blandt borgerne. Men der findes stadig ikke meget incitament for virksomheder til at øge kendskab til samkørsel og andre grønne pendlerformer blandt medarbejdere.

### Strukturelle udfordringer og manglende incitament

Det er en udfordring, at samkørsel og den kollektive transport ikke er integreret bedre, og at trafikelskaber ikke kan tilbyde samkørsel i private biler. Dette vil kunne styrke både samkørsel og den kollektive transport. Der er i dag en vis betaling til chaufføren som kan være et incitament for at tilbyde et lift, hvis det ikke kræver for meget tilpasning af rute og tidspunkt i forhold til turens længde. Derimod er der ikke rigtig incitament til at lade bilen stå og køre med en anden. I den situation har man allerede betalt for at have en bil og man afgiver sin fleksibilitet for at køre med en anden chauffør. Skattereglerne for hvad man må opkræve kan i sig selv være en barriere fordi det kan gøre pendlere og organisationer usikre på hvad der er lovligt.

## **Viden og erfaringer om muligheder for at fremme samkørsel**

Gennem de sidste 2,5 år med Moving People samkørselsindsatsen er vi blevet klogere på samkørsel, og hvad der får det til at ske. Så selvom barriererne for samkørsel stadig er mange, kender vi også til gode tiltag og muligheder for at fremme samkørsel i pendlingen.

### DE VIGTIGSTE LÆRINGER FRA MOVING PEOPLE SAMKØRSELSINDSATS

#### Samkørsel i hverdagen er stadigvæk "kun på vej"

- Vi skal have øget kendskabet samkørsel i pendlingen.
- Samkørsel er ikke et quick-fix og en hyldevare – der skal fortsat understøttes, eksperimenteres og videndeles.
- Det kræver en langsigtet indsats, fordi vi skal have folk til at ændre adfærd.

#### Det kræver en forankret indsats

- Det kræver en lokal ambassadør, som kan bruge tid på det.
- Et godt samspil med en udbyder er en hjælp – men kan (nok) ikke stå alene.
- Der skal hjælp til match og hjælp til at "bryde isen".

#### Fælles nationale tiltag

- En fælles samkørselsmåned kan give bredere opmærksomhed og være en anledning til, at ambassadører, kommuner, regioner og andre organisationer gør en indsats.
- Skal samkørsel bruges af bilister, er der brug for incitament, der gør, at man vil lade bilen stå.



I det følgende uddybes de læringer vi har indsamlet under udviklingen af samkørselsindsatsen.

### Rutiner i hverdagspendling kan og skal udfordres

Det skal være nemt og ligetil, hvis vi skal udfordres på vores faste vaner og rutiner – især når det kommer til pendling. Arbejdspladser kan vise vejen og gøre det nemt for medarbejderne at afprøve nye pendlingsformer. Rundspørge hos medarbejdere på flere virksomheder, der har tilbudt afprøvning af eksempelvis samkørsel og elcykler viser, at flere medarbejdere gerne vil ”skubbes” til at afprøve nye pendlingsformer og var glade for, at arbejdspladsen gav dem mulighed for at prøve noget nyt.

Det kan være forskellige incitamenter der gør, at vi prøver noget anderledes og for eksempel kører sammen med andre. Gennem en række forskellige testforløb på en virksomhed i hovedstadsregionen blev det belyst, hvad der kunne få medarbejderne her til at afprøve samkørsel og køre sammen med kolleger til og fra arbejde. Forskellige incitamenter blev testet af, blandt andet synlig CO2-besparelse, økonomiske besparelser og faste ”samkørsels-makkerpar”/det sociale. Testforløbene viste, at det væsentligste incitament for at deltage og køre sammen var, at det var sjovt og skabte en fællesskabsfølelse blandt medarbejderne. Der var arrangeret kickoff-events, hvor medarbejderne fik information om samkørsel og apps og de kunne stille spørgsmål og eventuelt blive matchet op med en kollega til samkørsel. Det gjorde det nemt og lettilgængeligt for medarbejderne at prøve samkørsel og dermed finde ud af, om det kunne fungere i deres hverdag. På samme måde skabte samkørselskampagnen i november 2021 et mulighedsrum for at afprøve samkørsel og udfordre pendlere på deres hverdagstransport.

Rutiner og vaner hænger ved, og derfor kræver det en længerevarende indsats at fremme samkørsel i pendlingen. På flere arbejdspladser har det vist sig givende at have et par ambassadører eller tilbagevendende konkurrencer/indsatser, som skal huske pendlere på at køre sammen og fortsætte efter en eventuel kampagne.

### Fleksibel samkørsel?

Samkørsel – ligegyldigt om det er med familie, venner, kolleger eller fremmed – kan aldrig blive lige så fleksibelt, som når man kører alene i sin privatbil. Men der er stadig ting som kan gøre, at følelsen af at miste fleksibiliteten, både som chauffør og passager, ikke føles så betydelig.

Et ”samkørsels-eksperiment” blandt 13 medarbejdere på en virksomhed har undersøgt, om oplevelsen af mistet fleksibilitet kan opvejes på andre måder. I tre uger indvilligede medarbejderne i at lade privatbilen stå hjemme og i stedet finde lift til og fra arbejde hos deres kolleger og andre. Dage hvor det ikke kunne lade sig gøre, blev medarbejderne opfordret til at cykle eller benytte kollektiv transport. Kolleger på virksomheden blev opfordret til at tilbyde lift over virksomhedens samkørselsplatform, så de 13 deltagende medarbejdere nemmere kunne finde lift. De fleste af de deltagende medarbejdere fandt ud af, at det slet ikke var så svært, når først de var kommet i gang med at benytte samkørsel. Især på dage, hvor de skulle direkte fra hjem til og fra arbejde. Hvis de havde ærinder på vejen, var det lidt mere udfordrende, og her måtte de ofte benytte sig af kollektiv transport og/eller cyklen – nogle gange i sammenhæng med en samkørsel. Alt i alt var der bred enighed blandt deltagerne om, at så længe samkørsel nemt kan kobles med cyklen eller kollektiv transport, var der ikke en oplevelse af et stort tab af fleksibilitet.

Faste samkørsels-makkerpar kan også give en oplevelse af mere fleksibilitet i samkørslen. Det kan være mere OK at vente 10 minutter om morgenen på en passager, hvis det er en person man har tillid til og ved

dukker op til turen, end hvis det er en fremmed person. Hos en arbejdsplads, der har arbejdet med at matche medarbejderne til samkørsel, har nogle oplevelser endda været, at man godt kan spørge en samkørende kollega om en omvej eller lignende, hvis man eksempelvis har et hurtigt ærinde på vejen.

Et godt og alsidigt udbud af samkørselsture er selvfølgelig også vigtigt for, at man tør stole på, at samkørsel er fleksibelt nok til, at man også kan komme hjem igen, når man har ladet bilen stå om morgenen. Her kan kommuner og stat hjælpe med at udrulle samkørsel i større områder som eksempelvis erhvervsområder, landsbyer og omkring større indfaldsveje/motorveje.

### Øget kendskab til samkørsel og bedre kobling til andre grønne transportformer

Mange kommuner er allerede begyndt arbejdet med at fremme kendskabet til samkørsel som en alternativ og grønnere pendlingsform. Flere arbejdspladser arbejder også allerede med deres medarbejders pendling gennem for eksempel mobilitetsplaner eller CSR-strategier, hvor pendlingens klimaaftryk inddrages. Men det er langt fra alle arbejdspladser der arbejder aktivt med medarbejdertransport, selvom arbejdspladsen er en af de bedste måder at nå pendlere på ift. deres transport til og fra arbejde. Hvis virksomheder og arbejdspladser blev krævet at have større fokus på deres medarbejders pendling, eksempelvis som en del af deres arbejde med bæredygtighed, vil det øget kendskabet til alternativer til privatbilismen og herunder muligvis også samkørsel. Som vist i flere forsøg de sidste 2,5 år, kan øget kendskab til samkørsel på arbejdspladsen øge brugen af samkørsel blandt medarbejderne.

Øget synlighed omkring samkørsel vil også kunne øge kendskabet til samkørsel. Det kan for eksempel være en årlig tilbagevendende samkørselskampagne der med tiden øger kendskabet og skaber jævnlige bruger af samkørsel. Synligheden skal også ud i det fysiske byrum, så man bliver gjort mere opmærksom på mulighederne. Eksempelvis tydeligere skiltning ved samkørselspladser langs motorveje og ved knudepunkter. På de enkelte arbejdspladser kan reserverede parkeringspladser til samkørsel også være med til at øge kendskabet og gøre medarbejdere nysgerrig på muligheden.

En digital løsning, der kobler forskellige transportformer og -løsninger på tværs, vil skabe et generelt bedre overblik og samtidig øge kendskabet til de forskellige løsninger, herunder også samkørsel. Samkørsel skal italesættes og forstås som en del af det samlede mobilitetssystem i Danmark og være et reelt alternativ, når hverken cyklen eller den kollektive transport er tilstrækkelig. En total integration med Rejseplanen eller en national offentlig MaaS-løsning kræver større national handling og ansvar, men på arbejdspladser kan det også sikres, til en vis grad, ved at indgå aftale med en samkørselsplatform, så alle medarbejdernes ture udbydes ét sted.

### Strukturelle forandringer

Som transportministeriet også selv peger på i deres analyse om fremme af samkørsel, kan samkørsel fremmes og gøres til en mere sikker transportform, hvis integrationen mellem den kollektive transport og samkørsel styrkes. Yderligere vil samkørsel også kunne styrke den kollektive transport de steder, hvor det kollektive udbud er utilstrækkelig. Dette kan ske ved at give trafikskaberne mulighed for at købe og tilbyde tomme bilsæder i privatbiler. Dette er allerede virkeligheden i Frankrig, hvor samkørsel er meget mere udbredt og brugt end i Danmark.<sup>8</sup>

<sup>8</sup> *Analyse om fremme af samkørsel. En national, tværgående rapport om samkørsel.* Transportministeriet, 2022



En meget stor del af arbejdet med at fremme samkørsel bæres lige nu frem af foregangspendlere, kommuner, få arbejdspladser og de tilgængelige samkørselsplatforme i landet. Det er et svært arbejde at bære uden de rette strukturelle rammer og forudsætninger, som ikke er til stede på nuværende tidspunkt. Der er derfor et behov for, at staten kommer mere på banen, hvis der på nationalt niveau er et ønske om at fremme samkørsel og gøre det til et nemmere og enkelt valg i transporten i landet. Transportministeriets analyse om fremme af samkørsel er et godt skridt i den rigtige retning, hvis analysens resultater bæres videre til indsatser og tiltag for samkørsel på nationalt plan.