

KØR SMART KØR SAMMEN

Analyserapport juni 2014

TRANSPORT

Samkørsel er også en sag for samfundet

Det er afsættet for denne rapport om, hvad der skal til for at accelerere samkørsel i pendlingen i hovedstadsregionen.

Rapporten giver et overblik over samkørsel i Danmark i 2014 og en række interessenters syn på udfordringer og muligheder med samkørsel. Målsætningen med rapportens forslag til at accelerere samkørsel er, at samkørte ture skal øges fra at udgøre fem procent af turene i pendlingen i dag til at udgøre 15 procent i 2024.



Indhold

DEL 1

State of the art
for samkørsel

DEL 2

Interessenters syn på
udfordringer og muligheder

DEL 3

Plan for
at accelerere samkørsel

Rapporten er udarbejdet af:

Gate 21, i samarbejde med Future Navigator,
Københavns Kommune og Vejdirektoratet,
juni 2014

Tak til:

Gomore.dk, Ants, Pendlernet, Vejdirektoratet,
Region Hovedstaden, Region Sjælland, Movia,
Metroselskabet, Trekantområdet, Herlev Hos-
pital, Køge Kommune, Ballerup Kommune,
Dansk Erhverv, Veksø Mobility og Carma Ber-
gen.

Støttet af



Gate 21 er ansvarlig for rapportens indhold.
Rapporten er ikke Trafikstyrelsens produkt.

INDHOLDSFORTEGNELSE

SAMMENFATNING	1
Samkørsel er også en sag for samfundet – men hvordan?	2
‘State of the art’ indenfor samkørsel	3
Interessenternes syn på udfordringer og muligheder	4
Forslag til acceleration af samkørsel i pendlingen frem til 2024	6
KØR SMART KØR SAMMEN	9
Baggrund	10
At planlægge for fremtidens trafikant	11
Opbygning af rapporten	12
DEL 1: ‘State of the art’ for samkørsel	13
1.1 Om samkørsel	14
1.2 Samkørselsplatforme	23
1.3 Projekter der fremmer pendlingssamkørsel	34
1.4 Erfaringer med fysiske tiltag og planlægning	45
DEL 2: Interessenters syn på udfordringer og muligheder	53
Præsentation af interessenter	54
Rundbordssamtaler	55
Interessentanalyse	56
Emner, som interessenterne har drøftet	57
Hvad kan hver interessent gøre?	61
DEL 3: Plan for at accelerere samkørsel	65
Vision 2024	66
Udrulningsplan	67

SAMMENFATNING



Denne rapport om samkørsel er blevet til på baggrund af drøftelser mellem en række interessenter om, hvad der skal til for at accelerere samkørsel i pendlingen i hovedstadsregionen. Rapporten indeholder en 'State of the art' af samkørsel i Danmark og erfaringer fra projekter i ind- og udland. Der gives også et bud på en udrulningsplan med aktiviteter, der kan få samkørsel til at blive et reelt og attraktivt supplement til kollektiv trafik og øge kapacitetsudnyttelsen i den eksisterende infrastruktur.

Dette kapitel opsummerer rapportens konklusioner

Samkørsel er også en sag for samfundet – men hvordan?

Det er afsættet for denne rapport om, hvad der skal til for at accelerere samkørsel i pendlingen i hovedstadsregionen.

I hver bil, der kører på vejene i Danmark, er der i gennemsnit 1.08 person. Det betyder, at der er cirka tre ledige pladser i hver bil i myldretiden. I pendling er der fem procent af turene, der er samkørsel¹. Samkørsel bruges oftest i fritiden og på længere strækninger mellem landsdelene. I Danmark er der endnu ikke nogle offentlige strategiske tiltag, der understøtter eller fremmer samkørsel, og der er ikke nogle offentlige myndigheder, der har samkørsel som ansvarsområde. Der er derfor grund til at tro, at der er et uudnyttet potentiale i at øge samkørsel i pendlingen og derved forbedre kapacitetsudnyttelsen af vejnettet i myldretiden.

Fra 2010 til 2030 forventes persontrafikken i hovedstadsregionen blive fordoblet². Det betyder, at vi vil opleve et endnu større pres på tilgængelighed til arbejdspladser, et pres på kapaciteten for biler på vejene og et pres på kapaciteten i den kollektive trafik i myldretiden. For at sikre at regionen er attraktiv for virksomheder, er det afgørende, at der er kvalificeret arbejdskraft, som let kan komme på arbejde.

Anbefalingerne fra trængselskommissionen (2013) peger på, at en indsats til fordel for mobility management, der aktivt tager hensyn til medarbejdernes transportbehov, kan medvirke til, at flere vælger miljøvenlige transportformer som den kollektive trafik eller udnytter bilernes kapacitet bedre – eksempelvis igennem samkørsel. Samlet anbefaler kommissionen derfor, at samkørsel underkastes en nærmere analyse.

Samkørsel opfattes som en privat sag og et personligt valg. Men skal vi begrænse trængslen og reducere transportens CO₂-udledning, er vi som samfund nødt til at se på alle transportformer i et integreret system. I et visionært projekt i Bergen i Norge anses alle ledige sæder, hvad enten det er i bus, privat bil eller taxi, som en mulighed for den rejsende.

I denne rapport har vi ønsket at se samkørsel som en vigtig brik i det samlede transportsystem. Rapporten indeholder en opsamling på 'State of the art' indenfor samkør-

¹ Tallet stammer fra efterundersøgelsen i projektet Formel M, hvor 8700 medarbejder på 25 arbejdspladser svarede på, hvor mange gange de har kørt sammen med andre til arbejde i den foregående uge (læs mere på formelm.dk).

² Regional Udviklingsplan 2012, Region Hovedstaden.

sel i Danmark anno 2014 samt udvalgte best practice projekter og systemer fra andre lande. Desuden gives et bud på, hvad der ud fra en trafikfaglig vurdering skal til af tiltag og aktiviteter for at udnytte samkørselspotentialer i Danmark – en udrulningsplan. Rapporten udpeger endvidere områder, hvor der er behov for mere viden og analyse for, at vi bedre forstår potentialer og mulighederne for samkørsel.

'State of the art' indenfor samkørsel

I første del af rapporten er der indsamlet viden om 'State of the art' indenfor samkørsel.

Teknologi og platforme

Teknologiske services som hjemmesider, apps og interne sites der kan fremme samkørsel mellem mennesker er velfungerende og udvikles stadig med større og større hastighed. Potentialer med at integrere web og app med sociale medier udvikles hurtigt.

Vi står overfor en omfattende udvikling indenfor information, data, brug af virale netværk og bilteknologier, som kan revolutionere vores brug og køb af transport.

Der er i dag ingen informationsservices, der hjælper pendlerne med at søge på rejser på tværs af samkørsel, kollektiv trafik, dele- og bycykler og delebiler.

Samkørselssystemerne har stadig svært ved at få skabt gode funktioner for pendlere.

Pendler.net er det eneste system, som kun tilbyder mulighed for at finde et match, mens andre systemer faciliterer, at man løbende tilbyder og søger ture. I begge typer systemer er der behov for en endnu større masse for, at man kan finde match, der går fra "dør til dør".

Fysisk planlægning

Fysiske tiltag og planlægning er et vigtigt element, hvis samkørsel skal gøres mere attraktivt. Tiltag, som er blevet afprøvet med positive resultater i andre lande, er eksempelvis samkørselspladser, samkørselsbaner og reserverede parkeringspladser. I Danmark er erfaringerne med forskellige fysiske tiltag begrænsede, og denne rapport anbefaler derfor en mere målrettet evaluering af eksisterende tiltag i Danmark samt flere forsøg med fysiske tiltag på det danske vejnet, herunder for eksempel samkørselsbaner, -pladser og -stoppesteder.

Erfaringer fra forsøg med samkørsel

De forsøgsordninger med samkørsel, som er gennemført indenfor de sidste 10 år, viser, at en målrettet markedsføring er helt central, hvis flere medarbejdere skal køre

sammen til arbejde. At opnå en kritisk masse er en anden vigtig konklusion. Endelig er mange projekter kortvarige, og der er ikke lagt en driftsplan ind for at understøtte samkørsel på længere sigt.

Der er grund til at tro at åbne platforme og fælles informationsplatforme på tværs af transportformer er vigtige for at opnå en kritisk masse af brugere der tilbyder og søger lift. Ligeledes viser erfaringerne, at platformene bør udvikles så det både er muligt at finde faste samkørselsmakkere og ture, således at platformene kan opfylde brugernes behov i begge tilfælde, og derved gøre samkørslen synlig, både for projektejerne og for dem der søger lift.

Alt i alt kan det konkluderes, at der stadigvæk ikke er nok viden omkring lokale understøttende aktiviteter, der fremmer samkørsel. Der er derfor gode grunde til at fortsætte med at udvikle og afprøve samkørselsordninger specifikt henvendt til arbejdspladser og deres medarbejdere. Der findes en masse viden og erfaringer, som kan inddrages i udviklingen af nye projekter.

Interessenternes syn på udfordringer og muligheder

I rapportens del to er der indsamlet viden om, hvilke perspektiver og muligheder forskellige interessenter ser for at fremme samkørsel.

De repræsenterede interessenter, som har været involveret via rundbordssamtaler, er Gomore.dk, Ants, Pendlernet, Vejdirektoratet, Region Hovedstaden, Region Sjælland, Movia, Metroselskabet, Trekantområdet, Herlev Hospital, Københavns Kommune, Køge Kommune, Ballerup Kommune, Dansk Erhverv, Gate 21 og Future Navigator.

Interessenterne peger på følgende udfordringer og muligheder:

Det er en udfordring, at der ikke er en klar interesse i at investere i samkørsel. Samkørsel er en transportform, der falder mellem privatbilisme og kollektiv transport – og måske netop derfor er det en transportform, der har svært ved at opnå offentlig bevågenhed og støtte, hvorimod tiltag der fremmer eksempelvis cyklisme er mere og mere fremhævet politisk. Kommunerne investerer i cyklisme eksempelvis i form af supercykelstier og apps og i elbilisme i form af ladestandere og parkeringspladser. Modsat bliver der ikke investeret i samkørsel – og det gør samkørsel til en usynlig transportform.

Samkørsel er ikke en synlig transportform i det offentlige rum

Synlig samkørsel er noget, der arbejdes med i andre lande. Eksempelvis eksisterer der i USA kilometervis af HOV-vejbaner (high-occupancy vehicle), som kun kan bruges af samkørere. Lignende vejbaner findes også i et pilot-projekt i Norge og bruges i Sverige i forbindelse med vejarbejde. Vejbanerne giver pendlere, der sidder i kø et incitament til at køre sammen.

Synlighed for samkørsel i gadebilledet vil betyde en øget bevidsthed om samkørsel hos den enkelte borger. Det kan eksempelvis være gennem synligt afmærkede parkeringspladser for samkørere. Samkørere, som bruger eksisterende samkørselssystemer som eksempelvis GoMore, Ants og Pendlernet, mødes ofte på tankstationer eller lignende. Hvis der blev etableret synlige samkørselspladser (matchpoints) med ventefaciliteter og Wi-Fi ville det både synliggøre samkørsel og gøre det mere attraktivt.

Samkørsel kræver holdnings- og kulturændringer

Samkørsel kræver i sidste ende adfærdsændringer. Men der er en række psykologiske og sociale barrierer, som er svære at gøre op med. Hvad enten det er holdninger til fleksibilitet, tid, økonomi, logistik eller om det kan lade sig gøre, så er det emner, der kan arbejdes med ved at få folk til at afprøve samkørsel og ved at arbejde med at afhjælpe barriererne, så fordelene kan få mere vægt.

Der er en række nye tendenser i tiden som deleøkonomi, fleksibilitet i transporten og mere social interaktion, som kan bidrage til egentlige adfærdsændringer i forhold til alenekørsel i bil og bilejerskab. Dette kan få meget stor betydning for samkørsel, delebiler og elbiler på længere sigt. På kort sigt vil der være behov for målrettede aktiviteter, der påvirker holdning og kultur omkring det at køre sammen.

Hvad kan interessenterne gøre for at fremme samkørsel?

På baggrund af tre rundbordsdiskussioner med drøftelser af erfaringer fra projekter fra ind- og udland er følgende anbefalinger til interessenter indenfor samkørsel blevet udledt:

Tabel 1 Anbefalinger til interessenter

Kommuner	Investér i samkørsel lokalt Skab lokalt engagement Indret byrum for samkørsel – og kommunikér det
Staten	Investér i samkørsel nationalt Gennemfør yderligere analyser af fysiske tiltag og samtænkning af samkørsel og offentlig transport
Offentlige og privat samarbejde	Synliggør fordelene ved samkørsel for både borgere og arbejdspladser
Private og offentlige arbejdspladser	Etabler gode muligheder for samkørsel blandt medarbejderne
Private udbydere	Henvis til kollektiv trafik fra samkørselsitet, for at sikre bedst mulig information til brugerne.
Trafikselskaber	Tilbyd koncepter for matchpoints, hvor der er gode mødesteder/skiftsteder mellem transportformer (bike&ride, ride&bus) Afprøv sammenhængende rejseinformation mellem kollektiv transport og samkørsel.

Forslag til acceleration af samkørsel i pendlingen frem til 2024

Rapportens tredje del opstiller et forslag til en udrulningsplan til acceleration af samkørsel

Visionen for udrulningsplanen ser ud som følger:

- Om 10 år er andelen af ture, som er pendlingssamkørsel, steget fra fem til 15 procent i hovedstadsregionen. Samkørsel er anset som et initiativ, der afhjælper trængsel og fremmer mobiliteten.
- Om 10 år er samkørsel en realistisk og attraktiv valgmulighed, når du skal til og fra arbejde.
- Om syv år har offentlige institutioner og myndigheder en solid viden om muligheder og svagheder ved samkørsel i pendlingstransporten. Mere viden har betydet, at trafikselskaber og myndigheder har fundet ud af det rigtige samspil, og hvordan samkørsel kan supplere kollektiv trafik bedst og har sat effektive initiativer i gang.

Tabel 2 Plan for acceleration af samkørsel i hovedstadsregionen

Fase 1 2015 – 2017	VIDEN OG STRATEGI Igangsætte videnopbygning og forundersøgelser til forsøg. Etablering af en pulje til forsøgsordninger.
Fase 2 2018 - 2021	FORSØG OG OPMÆRKSOMHED Forsøgsprojekter med pendlingskorridorer, fysiske anlæg og udvikling af platforme igangsættes af såvel centrale som decentrale aktører. Evaluering af samkørselens effekter, funktion og omkostninger.
Fase 3 2022 - 2014	FORANKRING Regional strategi for samkørsel. Integration af faciliteter og services for samkørsel i planlægning af trafiksystemer. Integration af samkørsel og kollektiv trafik på eksempelvis informationsplatforme. Vejledning til myndigheders fremme af samkørsel.

Der etableres først og fremmest et videncenter, som har til formål at indsamle viden, igangsætte analyser og søsætte forsøgsprojekter i samarbejde med de relevante aktører. Videncenteret kan placeres i Vejdirektoratet, Trafikstyrelsen, Region Hovedstaden eller i sammenhæng med et tværgående Mobility Management center.

I fase to gennemføres og evalueres forsøg med mange forskellige virkemidler til at fremme samkørsel for at få en forståelse af sammenhængen til det kollektive trafiksystem, om borgernes interesse og muligheder for samkørsel og endelig at få erfaring og viden om investeringer og gevinster.

Desuden øges almindelig opmærksomhed og kendskab til samkørsel i offentligheden. Der skal skabes alment kendskab for at få samkørsel ind i transportbilledet. Derfor skal samkørsel debatteres offentligt.

Endelig udarbejdes i fase tre af forsøgsprogrammet en fælles regional strategi for samkørsel. Strategien skal identificere, hvilken rolle samkørsel skal spille i transportsystemet, hvad målsætningen er for andel af ture, sammenhængen med andre transportformer og integrationen i informationsservices. Strategien kan f.eks. indeholde en beslutning om de offentlige myndigheders rolle og opgaver for at fremme samkørsel. Endvidere kan strategien beskrive yderligere storskala indsatser, som har vist sig interessante at igangsætte og afprøve.

Videncentret vil i fase 3 endvidere have fokus på strukturel forankring ved at udgive vejledninger og udarbejde forslag til f.eks. lovgivning, sektor politiker, incitamentsmuligheder mv.

KØR SMART KØR SAMMEN



I dette kapitel præsenteres baggrunden for projektet Kør Smart Kør Sammen samt projektets formål og vision.

Baggrund

Denne rapport er inspireret af den svenske rapport "Marknadsanalys samåkningsssystem", udgivet af Energikontor Sydost³. Den svenske rapport analyserer svenske og udenlandske samkørselssystemer og giver en oversigt over forskellige systemers tilbud og økonomi.

Analyserapporten er udarbejdet af Gate 21 i samarbejde med Future Navigator og en række primære interessenter for samkørsel.

Rapporten har til formål at levere en analyse af, hvordan det er muligt at accelerere overgangen fra stort potentiale til kritisk masse i antallet af samkørere i bilpendlertrafikken i hovedstadsregionen.

Samkørsel er af COWI udpeget, som et af de mest cost-effective tiltag, der kan begrænse transportens CO₂-udledning. Samkørsel bidrager til kapacitetsudnyttelse på vejnettet ved, at tomme bilsæder bliver udnyttet, og derved bidrager samkørsel til at reducere trængslen. Samkørsel er støt stigende i fritidstransporten, men det er stadig mest selvorganiseret og i mindre skala i pendlingstrafikken. Med teknologiudviklingen indenfor smartphones, gps og realtime informationer er der imidlertid bedre og bedre muligheder for at udnytte samkørsel som en del af transportsystemet i pendlingen og derved få endnu flere rejsemuligheder og bedre kapacitetsudnyttelse af bilerne i myldretiden. Endelig er det Trængselskommissionens anbefaling, at der igangsættes en analyse af, hvordan samkørsel bedst fremmes i hovedstadsområdet og på Sjælland.

Rapporten er støttet af Trafikstyrelsens Center for biler og grøn transport. I projektet "Kør Smart – Kør Sammen" udarbejdes en rapport om samkørsel og en udrulningsplan. Projektet vil gennem en række interessentmøder forsøge at mobilisere offentlige og private aktører til en fælles indsats for at udbrede samkørsel i hovedstadsregionen. På interessentmøderne identificeres de tiltag, der skal til for at accelerere samkørsel i pendlingen med henblik på at reducere transportens CO₂-udslip og trængsel.

Rapportens formål er at give anbefalinger til, hvordan de primære interessenter kan bidrage til at accelerere pendlersamkørsel i hovedstadsregionen, således at andelen af ture, der er samkørt, stiger fra 5 til 15 procent i 2024.

³ Energikontor Sydost "Marknadsanalys Samåkningsssystem", version 2013-06-04.

Det vurderes, at det er muligt at opnå 15 procent samkørte ture i pendlingen, fordi der ikke tidligere har været offentlige eller større strategiske initiativer, der har fremmet samkørsel, og at en række teknologier og trends hjælper i samme retning. Det vurderes derfor, at potentialet er stort.

At planlægge for fremtidens trafikant

Bag ved målsætningen om at fremme samkørsel ligger en vision om at planlægge for fremtidens trafikant - 'Mobilisten' - gennem mobilitetsplanlægning.

'Mobilisten' er udviklet i projektet Formel M og fungerer som et pejlemærke for arbejdet med transport i Gate 21.

MOBILISTEN

Mobilisten er visionen om det moderne menneske, der omdanner rejsetid til kvalitetstid ved at være fleksibel i sit transportvalg.

- En mobilist er ikke bare knyttet til ét sted og ser ikke stedet som en begrænsning. Arbejde kan løses fra hjemmet eller i S-toget, og møderne kan holdes hvorsomhelst via bærbar eller smart-phone.
- Mobilisten er fleksibel i sine transportvalg: Kører til arbejde med kolleger den ene dag, cykler den næste og tager bussen den tredje.
- Mobilisten lader sig ikke begrænse af afgangstider eller myldretider. Ved hjælp af tidens informationstjenester og -udstyr holder mobilisten sig altid opdateret om transportmuligheder og vælger sin rejse undervejs.
- For mobilisten er rejsetiden kvalitetstid og ikke bare spildtid. Hvert minut har flere formål: Mens mobilisten transporterer sig fra A til B ordnes netbanken, mails til vennerne eller et par arbejds-mails. Eller også bruges rejsen til afslapning.
- Mobilisten skåner klimaet og styrker sit helbred gennem mere bevægelse og mindre CO₂-udslip i hverdagen.

Visionen for mobilitetsplanlægning i fremtiden er:

- I fremtiden planlægges der for mobilisten, som er det moderne menneske, der omdanner rejsetid til kvalitetstid ved at være fleksibel i sit transportvalg.
- I fremtiden skabes rammevilkår som gør det nemmere og mere attraktivt at være mobilist. Incitament og planlægning som påvirker transportvalg, skal trække i den samme retning mod mere attraktiv bæredygtig transport.
- Der etableres en fælles platform for "smart rejse", som varetager mobilistens behov, og som samler alle interessenter (transportudbydere, efterspørgselsiden, forskningen og myndigheder) for at skabe synergi mellem hver deres ressourcer

og kompetencer. Platformen understøtter fokus på den rejsende og sikrer helheds-tænkning på alle planniveauer.

Samkørsel opfattes som en privat sag og et personligt valg, men skal vi begrænse trængslen og reducere transportens CO₂-udledning, er vi som samfund nødt til at se på alle transportformer i et integreret system. I denne rapport har vi ønsket at se samkørsel som en vigtig brik i det samlede transportsystem.

Opbygning af rapporten

Denne rapport indeholder en baggrundsrapport om 'State of the art' indenfor samkørsel (del 1), en interessentinvolvering (del 2) og et bud på en udrulningsplan (del 3). Baggrundsrapporten afdækker økonomiske, teknologiske og organisatoriske muligheder og aktiviteter, der støtter op om samkørsel. Interessentdelen (del 2) giver interessenternes erfaringer og perspektiver på udviklingen af samkørsel, og endelig opstiller Gate 21 med input fra interessenterne en udrulningsplan for samkørsel, der bygger på aktørernes interesser, muligheder og ressourcer til at øge samkørsel i hovedstadsregionen.

Rapportens tre dele kan læses uafhængigt af hinanden.

DEL 1: 'State of the art' for samkørsel



Dette kapitel indeholder fire dele. Første del beskriver samkørsel og gennemgår en række tal og fakta på området. Anden del præsenterer en række danske og udenlandske samkørselsplatforme og deres funktioner. Tredje del præsenterer en række forsøgsordninger fra Danmark og udlandet. Fjerde og sidste del præsenterer erfaringer fra ind- og udland med fysiske tiltag og planlægning, som kan fremme samkørsel.

1.1 Om samkørsel

Dette kapitel beskriver samkørsel og præsenterer en række tal og fakta om samkørsel i Danmark.

Samkørsel defineres som mindst to personer, der rejser dele af eller en hel strækning i samme bil, og at rejsen ikke udføres af en kommerciel aktør (som for eksempel taxa-kørsel).

For den enkelte findes der mange forskellige grunde til at samkøre:

- Økonomisk, idet omkostningerne kan fordeles mellem fører og passagerer.
- Praktisk kan det lette hverdagen, fordi man skiftes til at køre til og fra arbejde eller ikke har behov for at have sin egen bil, hvis man kan køre med andre.
- Miljømæssigt er det gunstigt, at flere bilrejsers erstattes med én fælles rejse.
- Socialt er samkørsel en værdi i form af udvidede netværk eller hjælp til udsatte grupper. Det opleves som en værdi at dele, være en del af et fællesskab og møde andre mennesker.

De samfundsmæssige gevinster ved samkørsel i pendlingen er:

- Optimering af bilanvendelsen
- Kapacitetsudnyttelse på vejnettet
- CO₂-udslippet fra transport mindskes
- Trængslen mindskes
- Yderområdernes mobilitet styrkes
- Behov for bilejerskab falder

Samkørsel er udbredt i hele verden. Eksempelvis i USA mellem de større byer og i flere europæiske lande. I Europa er carpooling.com som den største udbyder med over seks mio. brugere i 14 europæiske lande⁴. Samkørsel er meget udbredt i lande, hvor bilen er det vigtigste transportmiddel for at kunne komme rundt. I Danmark er samkørsel mest udbredt på længere fritidsture, hvor der planlægges lidt tid i forvejen, og hvor der er en gensidig økonomisk gevinst.

Samkørsel i pendlingen organiseres ofte på arbejdspladser af en ildsjæl eller pendlerklub. Det organiseres ved hjælp af et excel-ark eller anden form på intranettet. Disse ordninger fungerer især i virksomheder, som er flyttet, og hvor medarbejderne derfor har fået længere transport. Her er samkørsel relevant, fordi flere medarbejdere kører fra et sted i omegnen af virksomhedens tidligere beliggenhed til den nye. Samkørsel er

⁴ <http://www.carpooling.com/press/companypressinfo/fast-facts/>

også brugt af pendlere mellem Sverige og Danmark. Pendlere, der bor i Sverige, organiserer samkørsel over broen og sparer derved penge. Endelig er der familiemedlemmer, der pendler sammen.

Pendlersamkørsel kan også søges af enkeltpersoner på hjemmesiden pendlernet.dk. Her kan man se, om der er nogen, der pendler samme vej, og man kan oprette sin faste pendlerrute. Sitet fungerer som et matching site, hvor brugerne selv tager over, når de har fundet et godt match.

Samkørsel kan opdeles i fritidssamkørsel og pendlingssamkørsel, og herunder kan man have spontan samkørsel. Samkørsel kan være privat aftalt mellem personer der kender hinanden eller være organiseret via forskellige services mellem personer, der ikke nødvendigvis kender hinanden på forhånd.

Samkørsel i fritiden

Organiseret samkørsel i fritiden er mest brugt på længere strækninger for eksempel mellem landsdelene i Danmark, til Sverige eller syd over til andre europæiske lande. Den, der søger lift, er ofte mere fleksibel både i forhold til afgangstidspunkt og ankomsttidspunkt og i forhold til sted for opsamling og afsætning. Skal man eksempelvis fra København til Aarhus en forlænget weekend, vil man ofte være åben for, at afgangstidspunktet kan ligge i løbet af en formiddag, samt at afgangsstedet er i nærheden af en station i hovedstadsområdet, som man let kan komme til. Samkørsel i fritiden kan også være en fyldt bil med hele familien eller venner. Dette tæller i undersøgelserne som samkørsel, fordi man er flere i bilen.

Samkørsel i pendlingen

Pendlingssamkørsel fungerer ofte der, hvor der pendles over afstande på 40- 100 kilometer, og hvor man sparer penge (broafgift, benzin) og/eller tid ved at man kan deles om at sidde bag rettet. Har man for eksempel 50 kilometer til arbejde, er det aflastende at deles om at køre og være passager. Når man er passager, kan man bruge tiden til at sove eller forberede sig til arbejdsdagen. Der er også økonomiske gevinster ved at køre sammen på de lange pendlingsafstande, eller hvis man skal over broer med broafgifter. Pendlingssamkørsel fungerer ofte ved, at man finder en kollega fra arbejdspladsen, som skal samme vej. Det kan være, at arbejdspladsen har et sted på intranettet, hvor man kan finde hinanden. Har man fundet en at køre sammen med, så fortsætter man ofte med at køre med den sammen person.

Hvis man skal lave organiseret pendlingssamkørsel stiller det større krav til samkørslen. Der er behov for at ankomme regelmæssigt eller til aftalt tid og den omkostning, der er forbundet med, at man skal tilpasse sig et lift, skal nogenlunde svare til den gevinst, man oplever. Opsamlingspunkt og afsætningspunkt skal være nemt og ligetil. Det, der er afgørende for, at pendlere kan begynde at samkøre, er, at de finder et godt match til deres transport til og fra arbejde.

Dynamisk eller spontan samkørsel

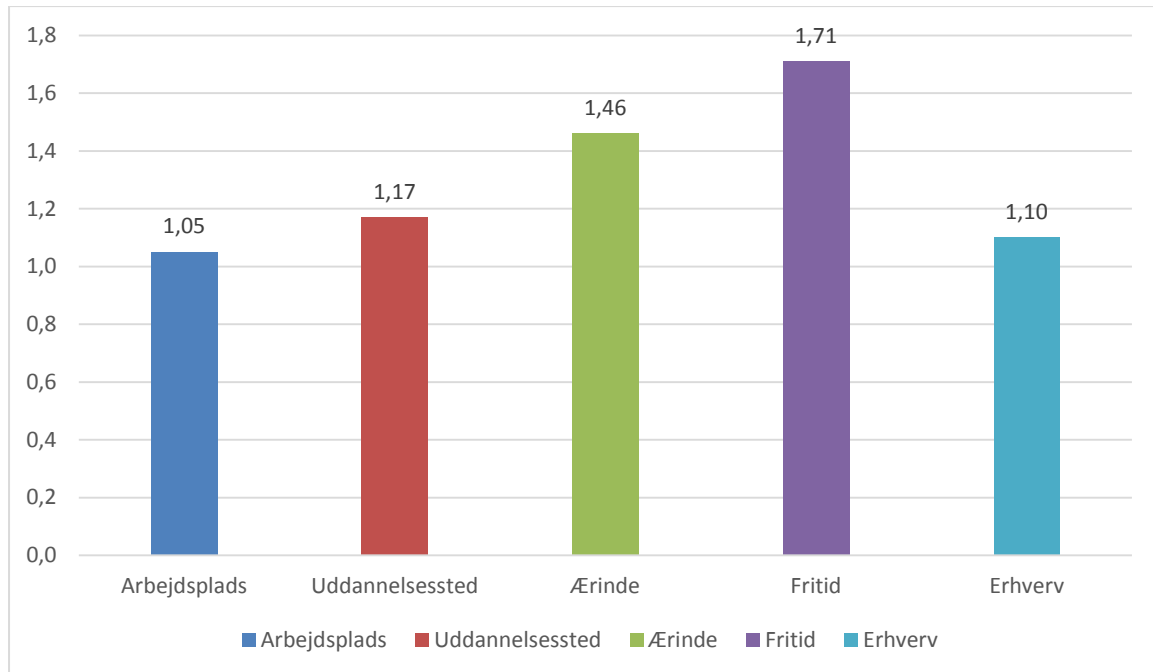
Dynamisk eller spontan samkørsel betyder, at man udnytter den smarte informationsteknologi til at finde lift, og derved i højere grad kan "tomle" på en smart måde. Der er mange forventninger til brug af smartphones, gps og realtidvisning af chauffører, men der er også lidt vej endnu, før vi opnår en kritisk masse, således at det er muligt at finde en chauffør impulsivt på sin tur. Dynamisk samkørsel vil kunne fungere i en tætbe-færdet transportkorridor, hvor mange biler kører mellem to større områder. Teknologi kan hjælpe til at matche bilister og passagerer umiddelbart, når begge skal samme vej på samme tid. Spontan samkørsel er endnu ikke så brugt i Danmark. Carma i Bergen arbejder med spontan samkørsel.

Denne rapport beskæftiger sig med at fremme pendlingssamkørsel.

Tal og fakta om samkørsel

DTU's transportvaneundersøgelser viser, at der ved ture til arbejde i gennemsnit i Danmark er 1,05 personer i bilen. Set på alle ture, er bilerne lidt bedre udnyttet, da der her er 1,37 personer i hver bil. Men der er stadig mange ledige sæder i bilerne. Det er i pendlingen til arbejde, at belægningen i personbiler ligger lavest.

Figur 1: Det gennemsnitlige antal personer i hver personbil fordelt på formål med turen⁵



Ifølge TeRese modellen, som er Statens samfundsøkonomiske analysemodel for transportanlæg, fremgår det, at der er 1,08 personer i hver bil i pendlingen, 1,8 personer i hver bil på fritidsture og 1,18 personer i hver bil på erhvervsture.

Grunden til at tallene er lidt anderledes, selvom de også bygger på DTU undersøgelsen, er, at til brug for tidsværdier er det vedtaget, at personer under 18 år kun vejer halvt.

Der er således 1,05 eller 1,08 personer i hver bil i pendlingen afhængig af, hvilke tal man bruger.

Gode vilkår for samkørsel

Tidligere undersøgelser af samkørsel opstiller en række faktorer, som er vigtige for, at pendling til og fra arbejde kan lykkes:

- At pendlerne har samme destination
- At pendlerne kender hinanden
- At pendlerne kører på de samme regelbundne tider
- At pendlerne har samme køn – kvinder vil helst køre sammen med andre kvinder

⁵ Kilde: DTU Transportvaneundersøgelsen

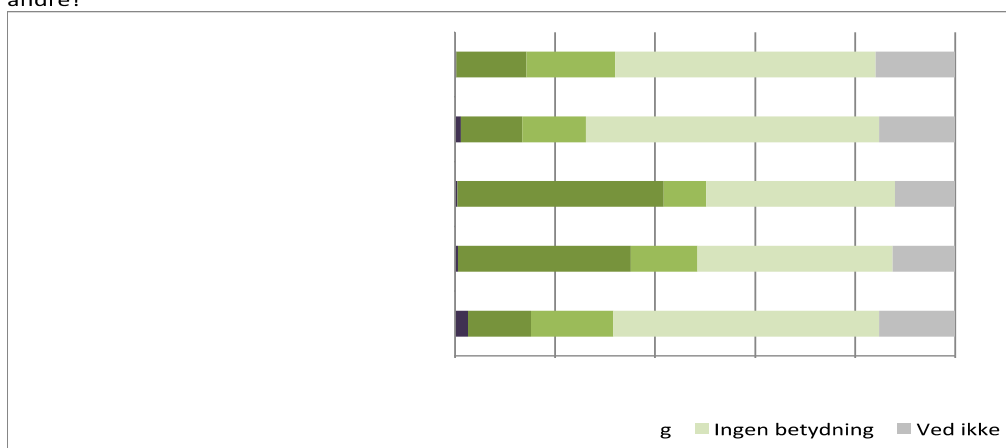
- At der skal køres en lang distance – mindst 20 kilometer hver vej
- At der kun er et lille tidstab sammenlignet med at skulle køre alene
- At der er dårlige offentlige forbindelser og få alternativer til bilkørsel
- At der er få eller dyre parkeringspladser⁶

For den enkelte person er der en række lokale incitament og gulerødder, der kan spille en rolle for samkørsel. Dette kan være prioriterede parkeringspladser for samkørere, billigere parkering for samkørere og garanti for at kunne komme hjem, hvis turen aflyses.

I projektet Formel M er der gennemført transportvaneundersøgelser blandt 17.000 medarbejdere. På spørgsmål om samkørsel i pendlingen angiver medarbejderne især ønske om en garanti for at kunne få et lift hjem.

Figur 2: Tiltag, der kan have betydning for samkørsel⁷

Hvilke af følgende tiltag kunne have betydning for, om du ville vælge at køre (mere) sammen med andre?



Skatteregler

Samkørsel påvirker ikke den enkeltes ret til befodringsfradrag. Betaling for samkørsel til chaufføren er heller ikke skattepligtig:

”De skattepligtige kan ved samkørsel bruge fradraget efter LL § 9 C uden hensyn til, hvilket transportmiddel der benyttes. At fx tre naboer kører sammen fra bopælen til deres respektive arbejdspladser i den enes bil, påvirker ikke fradraget. Fradraget opgøres, som om hver enkelt havde befordret sig alene mellem hjem og arbejdsplads. (...) Eventuel betaling fra samkørerne til ejeren af

⁶ Publikation 2006:135, Samåkning i Sverige 2006.

⁷ Kilde: Formel M

den benyttede bil medfører ingen ændring i de berørte skattepligtiges befodringsfradrag. Endvidere er bilejeren ikke skattepligtig heraf, og de medkørende har ikke fradragsret for betalingen.”⁸

Nye teknologiske muligheder

De teknologiske løsninger på samkørselsområdet og den stadige udvikling af mobile applikationer gør, at grundlaget for at udnytte potentialet for mere spontan samkørsel er til stede og kan forventes at blive endnu bedre i takt med, at teknologien udvikles. Med en tilstrækkelig stor masse af brugere og ved anvendelse af intelligent mobilkommunikation er der nye muligheder for, at spontan samkørsel kan blive et stærkt alternativ til alenekørsel i egen bil (ulempen ved lav fleksibilitet minimeres) og til kollektiv transport i landområder (en øgning af mobiliteten i disse områder). Der er vokset en lang række samkørselsapps frem, der tilbyder match.

Endnu et væsentligt aspekt indenfor teknologiudvikling, der potentielt kan få stor betydning for samkørsel, er førerløse biler. Alle de store billeverandører forventer, at der vil være førerløse biler på gaden inden 2020. Dette vil medføre en helt ny måde at tænke transport på. Vi behøver ikke selv at køre på tankstationen, og vores bil kan benyttes som bus i de tidsrum, vi ikke benytter bilen.⁹

Sikkerhed og tillid

Der er ikke fundet eksempler på nogle ulykker, uheld eller kriminelle handlinger, som er relateret til samkørsel. Sikkerheden omkring samkørsel er høj, hvilket den udvikling, som platformene har været igennem, er en medvirkende årsag til. Som bruger af samkørselssystemerne er man oprettet med en profil, og der ligger en verifikation til grund for oprettelsen. Profilerne skal udfyldes med forskellige personlige informationer, oplysninger om bil, præferencer og billede. Flere systemer linker profilerne direkte til brugernes Facebook-konti, hvilket giver mulighed for mere information omkring chauffør og passager.

Derudover er rating- og feedbacksystemer en væsentlig faktor, der medvirker til at skabe tillid og tryghed til systemet. Såvel chauffør som passager kan rates efter endt køretur, hvilket er et incitament til både ordentlig og sikker kørsel og opførsel. En dårlig rating kan nemlig betyde mangel på tilbud eller lavere efterspørgsel senere.

⁸ <http://www.skat.dk/skat.aspx?old=104038&vld=203609&i=523>

⁹ <http://singularityu.org/executive-program/>

Adfærdsændringer og nye trends

Samkørsel handler i høj grad om adfærdsændring; at være villig til at give slip på den kontrol det indebærer at råde over sin egen bil. For mange bilister er det en udfordring at skulle lukke en kollega ind i sin egen bil, men en endnu større udfordring selv at stille bilen og blive passager. Der er tale om en stor adfærdsændring, fordi mange forbinde deres bil med frihed og selvbestemmelse. En mulighed ligger i, at flere opdager de fordele, som findes ved at dele bilen med andre. Fordelene er både sociale (man får opbygget sociale relationer) og økonomiske (man kan spare penge ved at dele omkostningen) og praktiske (man kan have fri til at lave andet på turen end at sidde ved rattet)¹⁰. Med andre ord er der brug for at arbejde med adfærd, hvis samkørsel skal fremmes..

Et eksempel på en stor 'kollektiv' adfærdsændring, der er sket i løbet af de sidste to årtier, er ændringen fra retten til at ryge til retten til at være i lokaler uden røg. På grund af information og ændringer i opfattelsen af rygning har vi ændret hele samfundets strukturelle rammer for rygning.

Ligesom det for 20 år siden var utænkeligt at forestille sig et røgfrit værtshus. Er det i dag utænkeligt, at man ikke har ret til at køre i sin bil, hvor man vil og når man vil. Men der er små ændringer under opsejling, som kan være tegn på, at der også her kan være nye toner på vej:

- Opfattelsen af en mere demokratisk anvendelse af byrummet i stedet for at bruge det til parkeringspladser
- Opfattelsen af bilernes luftforurening
- Opfattelsen af om arbejdspladsen kan drøfte transport med medarbejderne
- Unges opmærksomhed på at transport kan bruges til motion, eller til arbejde, læsning, være online mv.
- Vækst i deleøkonomi

Deleøkonomi

En af de helt store forandringer, der er ved at ske indenfor vores almindelige forbrug, er deleøkonomi og trenden om at gå fra *ejerskab af* til *adgang til* forbrugsgoderne. Væksten i deleøkonomi ses eksempelvis på sitet Airbnb, der på fire år har skabt flere værelser for turister, end hotelkæden Hilton har lykkedes med på 93 år¹¹. Andre eksempler på deleøkonomi er fællesspisning, fødevarefællesskaber, eller når du låner naboens skruetrækker.

¹⁰ Christensen, Astrid Marie 2012: *Samkørsel – Hvordan kører vi sammen*

¹¹ <http://www.information.dk/499241>

Indenfor transport ses deleøkonomien i mange slags dele- og låneordninger. I den seneste tid er der vokset en lang række tilbud frem, eksempelvis udlån af private biler gennem 'Min Bil Din Bil' og 'Lej din nabos bil' ved GoMore¹², delebilsordninger som eksempelvis LetsGo, bybiler som Car2Go eller bycykler som det i nyudrullede system i København.

Samkørsel taler på mange måder ind i den tradition eller kultur, som deleøkonomien er en del af. Samkørsel er en ikke-kommerciel aktivitet, hvor begge parter kan spare penge og samtidig opnå gevinster i form af oplevelser, nye bekendtskaber og selvfølgelig at komme fra A til B. Samkørsel kan ydermere - i et deleøkonomiperspektiv - bidrage til at gøre livet mere simpelt og afkoble den enkelte fra forbrugssamfundets byrder.

Samkørsel har i denne optik et stort potentiale, hvis trenden med at dele frem for at eje fortsætter.

Væksten i deleøkonomi skal dog ikke kun forstås som et opgør med forbrugssamfundet. Den eksplosive udvikling indenfor teknologi er en helt central faktor, der har været med til at muliggøre deling udenfor sit eget snævre sociale netværk. Internettet og online platforme for deling er en nødvendighed og en drivkraft, hvis trenden skal fremmes og fastholdes. Ikke desto mindre er væksten i deleøkonomi et eksempel på en mulig adfærdsændring, der er på vej, og som har et stort potentiale for samkørsel, fordi det at dele turen helt oplagt bør tænkes som - og allerede er - en del af trenden om deleøkonomi.

Den kritiske masse er vigtig for spontan samkørsel

Der er en principiel interesse for samkørsel, men alligevel er der relativt få, der benytter websites og apps for spontan samkørsel til pendlingsture. Både i udlandet og i Danmark har der været flere forsøg på arbejdspladser og andre fora med forskellige systemer. Et generelt problem er, at for få deltagere registrerer sig, hvilket gør sandsynligheden for at finde et match lille.

Samkørselssucces er, som andre brugernetværk, betinget af antallet af brugere. Mange brugere giver flere fordele for brugerne og genererer automatisk nye brugere. Med for få brugere, det vil sige færre end den kritiske masse der kræves, er fordelene imidlertid for få til at systemet er selvgenererende. Dette er tilfældet med samkørsel i Danmark på nuværende tidspunkt. Diverse applikationer til samkørsel og afgrænsede samkørselsordninger findes allerede. De har imidlertid indtil nu haft en meget begrænset synlighed og effekt, og det er meget lidt sandsynligt, at de teknologiske platforme alene vil kunne drive samkørsel mod en kritisk masse.

¹² På GoMores nye Lej din Nabos Bil er der efter lancering i begyndelsen af 2014 1000 bilejere og 30-40 udlån af biler om dagen 21.06.2014.

Én af udfordringer er, at du som chauffør skal holde øje med din teknologiske platform, mens du kører, så du kan opfange potentielle passagerer langs ruten i real tid.

For den ikke-spontane samkørsel er den kritiske masse meget mindre væsentlig – her er forudsigelighed og planlægning afgørende, så den samme gruppe på måske bare fire til fem personer kan følges ad. Her er der en risiko for, at passagererne ophører med at registrere deres ture – hvorved gruppen bliver usynlig for andre.

Opsamling

Samkørsel kan både foregå i fritiden og i forbindelse med pendling, men det er især i pendlingen at vi ser et meget lavt antal passagerer i bilerne. Tidligere undersøgelser af samkørsel viser, at en række faktorer kan gøre det lettere og mere tiltalende at samkøre i forbindelse med pendling. Med de nye teknologiske muligheder der foregår indenfor smarte informationssystemer og kobling til big data, samt integration med sociale medier vil der ske meget i forhold til at finde match til samkørsel. Samtidig sker der ændringer i vores ejerskab af biler og brug af mobilitet, og derfor kan det være, at vi står overfor en revolution, der ændrer vores transportadfærd.

1.2 Samkørselsplatforme

Funktionen bag samkørselswebsites og -apps er at tilbyde en portal, hvor samkørere kan finde hinanden. Det er her, at den praktiske del af samkørsel organiseres. For at samkørsel skal opfattes som en attraktiv transportform, skal det være enkelt, tilgængeligt og nemt at køre sammen. Det skal nærmest opleves som en rejse med egen bil. Dette kapitel præsenterer en række danske og udenlandske platforme for samkørsel.

Markedsgennemgang af forskellige platforme

I det følgende præsenteres tre danske samkørselsplatforme¹³. Desuden præsenteres en række interessante erfaringer og features fra seks udvalgte udenlandske platforme. På side 26 er der opstillet en sammenligning mellem de danske og udenlandske samkørselssystemer. De platforme som bliver præsenteret i dette kapitel er: Ants, Carma (tidligere Avego), Blablacar, Carpooling.com, Flinc, Gomore, Hentmeg, Pendlernet og Zimride.

Tre danske samkørselssystemer

I Danmark er der tre primære platforme for samkørsel, nemlig Gomore.dk, Ants og Pendlernet. Der findes også andre danske platforme herunder især mindre og lokale sider¹⁴. Dette kapitel vil fokusere på de tre største danske samkørselssider.

GoMore har en hjemmeside og en passager-app, Ants er baseret på en app til smartphones, og pendlernet er alene baseret på en hjemmeside. De tre platforme har forskellige målgrupper, forskellige strategier og forskellige virkemidler.

GoMore

GoMore er den største danske internetbaserede platform. I 2013 udkom GoMore også med en app for passagerne. I juli 2013 var der 70.000 brugere og i december 2013 havde GoMore rundet 100.000 brugere. I juni 2014 var medlemstallet steget til over 130.000. GoMore oplever altså en fortsat vækst, som må forventes at fortsætte. Ligeledes har tjenesten netop lanceret platforme i Norge og Sverige.

GoMore er velegnet til at finde og udbyde længere ture mellem de større danske byer. GoMore indførte i sommeren 2013 betalingservice i deres platform, hidtil har betalingen mellem chauffør og passager foregået ved overdragelse af kontanter i bilen. Lige-

¹³ Samkørselssystemerne er dynamiske, og nye features og tiltag udvikles løbende, hvorfor denne gennemgang er et øjebliksbillede.

¹⁴ En af de større sider som ikke vil blive gennemgået i dette kapitel er Codriver (Codriverhq.com), der blandt andet blev brugt i forbindelse med en samkørselsordning på Aarhus Universitetshospital (se kapitel 1.3).

ledes er der udviklet et feedback system, hvor chaufføren bliver evalueret af passagerene, og der gives synlige stjerner. GoMore får nye brugere dagligt, og det er særligt opslag på facebook.com samt personlige anbefalinger, der får nye brugere til at registrere sig.

GoMore tilbyder, udover deres offentlige site, lukkede samkørselssites for virksomheder og lokalsamfund. Det har i 2013 og 2014 været i kraftig udvikling og vækst. Og flere og flere virksomheder afprøver de lukkede sites og bidrager til udviklingen ved at efterspørge forskellige lokale features. På disse sites er målgruppen pendlerne.

GoMore arbejder stadig på at forbedre deres site og brugernes oplevelse og integrerer løbende nye features i systemet, også for at fastholde brugere med faste samkørselsaftaler. Eksempelvis tilbyder GoMore i samarbejde med Q8 gratis kaffe til alle der kører sammen, reduceret værkstedsregning, tilbud på forsikringer og andre kampagner.

GoMore opkræver et servicegebyr af bilisten for at formidle samkørslen. Det er passageren, der betaler for at få et lift. Prisen på turen fastsættes af udbyderen og er synligt, når turen udbydes på siden. Betalingen kan ske via GoMores hjemmeside.

Ants

Ants er alene en app-baseret service, der også oplever stor fremgang med en sign-up rate på 50-400 om dagen. Ants forsøger særligt at skabe et marked for samkørsel i forbindelse med store events og festivaler. De samarbejder med de største danske festivaler og flere brands. Ants får nye brugere ved at have 'gulerødder' i form af præmier eller fordele, hvis der samkøres til særlige arrangementer. Ants' målgruppe er derfor ikke pendlerne, men mere ærinde- og fritidskørsel, som kan sætte skub i en bevægelse omkring samkørsel. En del af deres brugere er derfor heller ikke bilister til dagligt eller har måske ikke behovet for samkørsel i hverdagen.

Pendlernet

Pendlernet er en hjemmesidebaseret matching service, og er den af platformene, der har været længst på markedet (siden 1996). Pendlernet har 10.000 brugere på nuværende tidspunkt.

Pendlernet har gennem en årrække samarbejdet med danske kommuner i en ordning, hvor kommunerne hver især har støttet pendlernet økonomisk. Dette gav kommunernes borgere adgang til pendlernet, men kommunerne selv skulle også markedsføre

platformen, og erfaringen nu er, at samkørsel og pendlernet ofte ender mange klik ned på en hjemmeside.

I 2013 er pendlernet blevet kraftigt forbedret. Der er mange brugere og ture at finde på hjemmesiden, og det er meget synligt og nemt at gå til.

Pendlernet går efter de lange pendlerture, hvor brugerne typisk har et økonomisk incitament for at samkøre. På de lange, daglige ture er der meget CO₂ at spare ved at flytte bilister ind i færre biler.

Figur 3: Oversigt over potentielle match på Pendlernet.dk

The screenshot shows the Pendlernet.dk website interface. At the top, there's a navigation bar with 'Pendlernet.dk Samme Vej - Samme Bil' and a search bar. Below the navigation bar, there's a section titled 'RESULTAT AF DIN SØGNING' which lists 12 matches, each with a name and a profile picture. To the right of the matches is a map of the Copenhagen area with green markers indicating the locations of the matches. Below the map, there are three statistics: 'En typisk pendler!' (A typical commuter!), '100.000 danskere' (100,000 Danes), and 'Transport er dyrt' (Transport is expensive).

En typisk pendler !
En gennemsnitlig person der er tilmeldt i pendlernet.dk kører dagligt ca. 90 km. i bil. Det er

100.000 danskere
Flere end 100.000 danskere har prøvet pendlernet.dk og vi har netop nu 10.000 aktive

Transport er dyrt
Har du f.eks. 27 km. til arbejde synes det måske ikke af så meget, men det bliver hurtigt til 11.000 km/år

Udenlandske erfaringer

Samkørsel har eksisteret i flere årtier i mange andre lande. Carpooling.com (mitfahrgelegenheit.de) er den største samkørselsplatform i Europa med mere end fem millioner brugere og en million samkørselsture pr. måned. Carpooling.com opererer i ni europæiske lande og er udsprunget af den tyske platform mitfahrgelegenheit.de, som oprindeligt var en telefoncentral, der faciliterede samkørsel. Mitfahrgelegenheit.de har udvidet brugernes mulighed for at finde transport ved også at inkludere bus, tog og fly i deres

system. Brugerne kan derfor let finde et alternativ, hvis der ikke er en samkørselsmulighed.

Figur 4: Søgeresultat fra Mitfahrgelegenheit.de, hvor bus og tog også indgår

The screenshot shows a search interface on the left and a list of results on the right. The search filters include: 'Zeige nur:' with icons for car, bus, train, and plane; 'Maximaler Preis' set to 32 €; 'Abfahrtszeit' (departure time) from 00:00 to 24:00; and 'Suche eingrenzen' (refine search) with checkboxes for 'Direktfahrten' and 'Fahrten von Frauen für Frauen'. The results list includes options from DB BAHN and MEINFERNBUS.DE, as well as individual drivers with their profiles, ratings, and availability.

Origin	Destination	Time	Price	Driver	Rating
Berlin	Bremen	Plätze frei	ab 22 €	DB BAHN	
Berlin	Bremen	07.30 Uhr Plätze frei	ab 22 €	MEINFERNBUS.DE	
Berlin	Bremen	09.00 Uhr 2 Plätze frei	22 € bar	Hüseyin Y.	★★★★★ (-)
Berlin	Bremen	09.00 Uhr 1 Platz frei	20 € bar	Susanne M.	★★★★★ (-)
Berlin	Bremen	10.00 Uhr Ausgebucht	20 € bar	Janina R.	★★★★★ (3)
Berlin	Bremen	11.00 Uhr 3 Plätze frei	24 € bar	Tom W.	★★★★★ (-)
Berlin	Bremen	11.00 Uhr 1 Platz frei	20 € bar	Michael M.	★★★★★ (2)

De store samkørselsplatforme i andre lande arbejder ofte med at bygge et fællesskab blandt brugerne. De samkørselsplatforme, der har en tilknytning til erhvervsparker, arbejdspladser eller lokalområder, har for eksempel en fysisk markedsføring, hvor de er til stede ved arrangementer og søger at skabe en interesse for samkørsel (f.eks. Carma).

De platforme, der ikke er knyttet til et særligt geografisk område, arbejder med at opbygge fællesskab og tryghed online via hjemmesider, apps eller nyhedsbreve, der er kommunikationskanalen til brugerne. Det sker ved at formidle viden om brugerne selv og deres ture, og det handler om at vise, at de andre samkørere også er levende mennesker. Samkørselsplatformene præsenterer derfor deres brugere med billeder, gode historier og deres årsag til at samkøre. På den måde kan nye brugere identificere sig med dem og se, at de også kan få en gevinst ved at samkøre.

Blablacar er en samkørselsplatform, der lægger endnu mere vægt på den sociale relation, der er forbundet med samkørsel. Her markerer både chauffør og passager, hvilken type "snakker" de er (bla, blabla eller blablabla), således at samkørerne kan vælge et match ikke bare ud fra rute men også ud fra personlighed. Blablacar startede i Eng-

land og lanceres i øjeblikket i flere europæiske lande, blandt andet Tyskland og Frankrig.

Samkørselsplatformene søger også at skabe fordele for deres brugere. Det kan være rabat på tog- eller busbilletter, som mitfahrgelageit.de, eller kaffe på tankstationer, som OIL! giver til tyske Fliinc-samkørere¹⁵. Platformen Carma, som opererer i Irland, Norge og USA, har indgået en aftale med QPark, som giver samkørere billigere parkering i Cork, Irland.

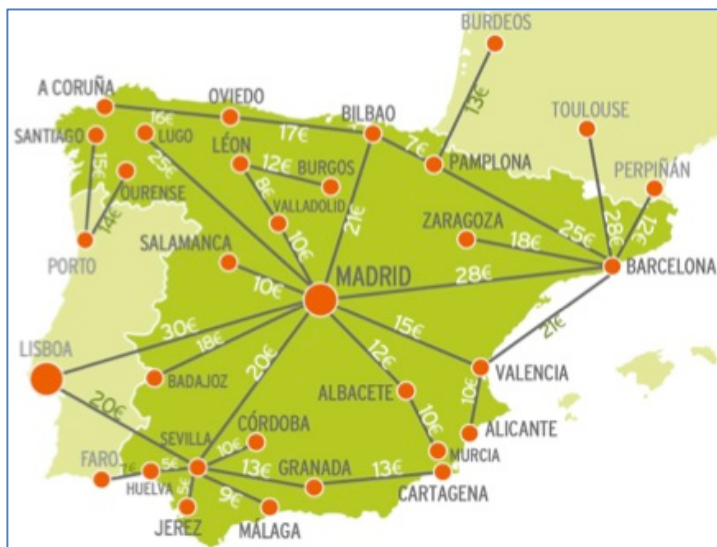
Udover den betaling som en chauffør kan modtage fra passageren, iværksættes der også andre incitamenter for at gøre det attraktivt at samkøre. Det giver eksempelvis et socialt element, når man som samkører kan køre ind og hente kaffe til alle i bilen, eller når man kan uploade et billede af en fyldt bil og derefter få rabat på en lokal café eller deltage i konkurrencer (WeGo Contra Costa, We Go Sonoma).

En del af motivationen for samkørsel er det økonomiske aspekt og det at kunne spare penge ved at samkøre. Anvender man samkørsel ofte, vil de fleste være interesserede i at betale eller blive betalt for rejsen. Forskellige samkørselssystemer bruger betaling på forskellige måder.

Nogle har intet betalingssystem, men foreslår et beløb baseret på rejsens længde, se eksempelvis illustrationen nedenfor fra carpooling.es.

¹⁵ <https://flic.org/tankstelle?l=en>

Figur 5: Prisoversigt fra Carpooling.es¹⁶



Andre systemer foreslår ikke noget beløb og her sætter chaufføren selv beløbet.

De systemer som har betalingssystem, kan deles i tre grupper:

- Brugerkonti. Brugerne har en konto, hvor de sætter penge ind, og platformen trækker så de relevante beløb og overfører dem til chaufføren.
- Brugeren betaler for turen på forhånd via paypal eller anden kontooverførsel.
- Brugerne betaler eller modtager månedsvis en faktura for det kørte antal ture (Platformen har adgang til brugernes kontooplysninger).

For samkørselssystemerne med betalingsordning er det også forskelligt, om samkørselssystemet foreslår en pris (om prisen er integreret i betalingsordningen) eller om det er chaufføren, der sætter prisen, og samkørselssystemet således kun sørger for at håndtere betalingen.

Det er afslutningsvis væsentligt at bemærke, at platforme som "Lyft" og "Uber", hvor man som privatbilist kan stille sig til rådighed for brugere, der har brug for et lift og tage sig betalt for denne service, i denne rapport ikke bliver betragtet som samkørsel men som privat taxikørsel, altså en kommerciel aktivitet. Disse systemer indgår derfor ikke i denne oversigt over samkørselsplatforme.

¹⁶ http://www.carpooling.es/img/news/big_mapa_espaa_coche_compartido1_0.jpg

CARMA

Carma (tidligere AVEGO) blev etableret i 2007 af et innovations- og udviklingsteam under Mapflow. Teamet udviklede en app til iPhone, hvor ledige sæder blev budt ud til en fast lav pris pr. km. Brugere var universitetsansatte og studerende. Carma giver realtidsinformation og bruger it-systemer, som bruger GPS, internet og iPhone til at understøtte et skift fra alene-kørsel i bil til samkørsel.

Carmas flagskib er en app, der matcher passagerer og chauffører. I modsætning til andre amerikanske platforme, som Lyft og Uber, der fungerer som private taxiordninger, er Carmas niche bæredygtig pendling.

Carma var den første udbyder af en smartphone app i 2008, der tilbyder realtidsmatch og hjælper til at finde de rette match, og hvor selve køreturen koster det, der svarer til de reelle omkostninger ved turen. I 2010 blev Carmas app tildelt prisen "ITS America Smart Solutions Spotlight Award" af Intelligent Transportation Society of America. I 2013 skiftede Carma navn fra Avego til Carmapooling (Carma) for at signalere at samkørsel er overskud og god karma og ikke bare forretning.

Carma er store i USA, i Irland og i Bergen, hvor de indgår i projektet om spontan samkørsel. For at fremme et teknologispring har Carma i juni 2014 udbudt en konkurrence i form af tre priser til de udviklere der kan revolutionere app til pendlingssamkørsel. De tre priser har en samlet værdi af € 2,5 mio.¹⁷

¹⁷ Kilde: Wikipedia

Tabel 3: Sammenligning af systemer (se uddybende sammenligning i bilag 1)

Samkørsels-system	Ants	Carma	Carpooling	Flinc	GoMore	Pendlernet	Zimride	Hentmeg	Blablacar
Platform	App Hjemmeside	App Hjemmeside	App Hjemmeside	App	App Hjemmeside	Hjemmeside	App Hjemmeside	App	App Hjemmeside
Målgruppe	Pendling Fritidsrejser	Pendling Tjenesterejser Fritidsrejser	Pendling Fritidsrejser	Pendling Tjenesterejser Fritidsrejser	Pendling Fritidsrejser	Pendling	Pendling Fritidsrejser	Pendling Fritidsrejser	Fritidsrejser
Ture Hvordan lægger man ture op (pendling), hvordan finder man ture etc.	Lægge flere ture op (pendling). Ønske lift.	Lægge flere ture op (pendling).	Indlægge stop på ruten. Inkl. kollektiv køreplan.	Ønske lift. Indlægge stop på ruten.	Foruddefinerede ruter . Lægge flere ture op. Indlægge stop på ruten. Ønske lift.	Lægge flere ture op (pendling).	Ønske lift. Indlægge stop på ruten. Søger også ruter i nærheden.	Lægge flere ture op. Ønske lift.	Lægge flere ture op (pendling). Indlægge stop på ruten. Ønske lift.
Matching	Manuelt	Automatisk Manuelt Muligt at oprette grupper	Manuelt	Manuelt Matching undervejs	Manuelt	Automatisk	Manuelt Automatisk	Automatisk	Manuelt Automatisk
Betaling	Pris synlig før tur.	Betaling via portalen. Fast pris pr km. Pris synlig før tur.	Betaling via portalen. Pris synlig før tur.	Pris synlig før tur.	Betaling via portalen. Pris synlig før tur.	Pris synlig før tur.	Betaling via portalen. Udbyder fastsætter pris. Pris synlig før tur.	?	Udbyder fastsætter pris. Pris synlig før tur.
Lande	Danmark	USA, Norge, Irland	Tyskland m.fl.	Tyskland, Østrig	Danmark, Norge, Sverige	Danmark	USA	Norge	England, Frankrig m.fl.

Forretningsmodeller for samkørselssystemer

Der er både private, offentlige, profit og non-profit-udbydere af samkørselsplatforme. Vigtigt for platformene er hvilken udviklingsinteresse og hvilken økonomisk bæredygtighed, der ligger bag systemerne. Tabellen nedenfor viser, hvor en række platforme placerer sig og hvilken styrker, svagheder og muligheder, de forskellige forretningsmodeller fører med sig.

Tabel 4: Forretningsmodeller

Typer af udbydere	Styrker	Svagheder	Muligheder
Private Eksempelvis GoMore Ants Carma	Interesse i trafik/brugere. Udvikler proaktivt. God kundeopmærksomhed. Forretningsinteresse og økonomisk bæredygtigt.	Ingen offentlig markedsføring, da offentlige myndigheder ikke vil fremhæve en udbyder. Konkurrence om brugerne, så der ikke opnås kritisk masse, hvis de er i samme område.	Samarbejde med offentlige myndigheder om synliggørelse og services.
Offentlige /halvoffentlige Eksempelvis Pendlernet Hent.meg	Ikke kommerciel Kan profileres af offentlige myndigheder.	Ikke økonomisk bæredygtigt på sigt. Afhænger af politisk vilje til økonomisk tilskud.	Integration med kollektiv transport. Del af det samlede transportudbud.
Privat non-profit Eksempelvis Pendlereordninger på arbejdspladser Foreninger	Små og nære, drives af brugerne selv.	Usynlige. Ikke stor volumen. Lave drifts og udviklingsinvesteringer. Afhængige af enkelte private ildsjæle.	Kunne kobles til udbydere for at sikre fremtidigt drift?
Offentlig – privat platform Eksempelvis Paraplyplatform Findes ikke endnu	En portal for forbrugere. Samler alle udbud. Varetager pendlernes og offentlige myndigheders efterspørgsel og behov.	Hvem skal tage initiativ? Er de forskellige samkørselsudbydere interesserede i at føde ind til en fælles platform?	Kunne fungere som Momoondo for samkørsel. Kunne varetage brugerens interesse på tværs af systemer.

Opsamling

De tre største samkørselsudbydere i Danmark (GoMore, Ants og Pendlernet) har hver deres kerneområde og taler således også til en vis grad til forskellige kundetyper. Hvor GoMore fokuserer på enkeltture, er Pendlernet i højere grad en side, som henvender sig til pendlere på de lange distancer, og Ants er en app, der fokuserer på events og henvender sig til et publikum, som ikke nødvendigvis kører bil til daglig.

De to systemer, som i dag bruges til pendling (Pendlernet og GoMore), har hver deres svagheder. Pendlernet har kun en hjemmesideplatform og er ikke målrettet arbejdspladser og communities i den forstand, at det ikke er muligt at lave lukkede grupper. GoMore understøtter på den anden side ikke så meget personmatch, men har i stedet fokus på enkeltture, også selvom man kan lægge sine ture ind i kalenderen som gentagelser.

I andre lande har samkørselsplatforme haft succes med at integrere offentlig transport i søgelisten, og flere platforme markedsfører sig blandt andet med diverse fordelsordninger for dem, som kører sammen eller lægger vægt på det sociale element ved samkørsel.

I takt med at teknologien udvikler sig, bliver det mere og mere realistisk at kunne booke "på farten" ved hjælp af en app til en smartphone, samtidig med at netværk i højere og højere grad bliver en del af den virale spredning af samkørsel.

Betalingen for turene betales af passageren til chaufføren, ofte gennem samkørselsplatformen. Platformene tager et lille gebyr af betalingen for at formidle liftet. Pendlernet faciliterer dog ikke betaling mellem passager og chauffør, da de primært sørger for matchet og ikke for de enkelte ture.

Udbydere af samkørselordninger kan være både private, non-profit og offentlige institutioner. De har forskellige styrker og svagheder. Samkørselssystemer, der er udviklet af offentlige myndigheder, kan have det problem, at der ikke er en bæredygtig forretningsmodel for driften og fortsat udvikling af systemet. For at sikre stadig drift og udvikling i forhold til markedets behov og teknologiske muligheder vil det være bedst, at systemerne har en god forretningsmodel, der sikrer en indtægt. Derfor er det en fordel med private udbydere. Udfordringen med at have en række private udbydere af samkørselssystemer er dog:

- Kritisk masse, hvis kunderne er på hver deres platform og ikke kan finde hinanden.

- Integration med kollektiv trafik, for eksempel rejseplanen ikke kan favorisere enkelte udbydere eller henvise til mange udbydere uden, at der bliver for meget information.
- Markedsføring hos offentlige myndigheder, fordi offentlige myndigheder ikke vil markedsføre de private udbydere i deres informationsmateriale.

Der kunne derfor være brug for at skabe en fælles paraply for de private udbydere. Det kunne være i form af en privat-offentlig platform, der sikrer, at brugerne kan finde systemerne, at den kollektive trafik kan henvise til samkørsel og at offentlige myndigheder kan reklamere for samkørsel. Her kunne man lade sig inspirere af Bergen-projektet¹⁸ og bygge på erfaringerne med den offentlige platform og samspillet med de private samkørselsudbydere, så man ikke fra offentlig side skal udvikle egne samkørselssystemer.

¹⁸ Se kapitel 1.3

1.3 Projekter der fremmer pendlingssamkørsel

I det følgende gives et overblik over de nuværende erfaringer med at fremme pendlingssamkørsel i Danmark.

Odense Universitetshospital 2003-2004

Odense Universitetshospital etablerede i 2003-2004 en samkørselsordning for hospitalets ansatte og gennemførte i løbet af 12 måneder en målrettet kampagne for at få medarbejderne til at bruge ordningen.

Markedsføringsindsatsen var inddelt i fire faser. Første fase fokuserede på de økonomiske besparelser ved samkørsel. Anden fase introducerede KørselsGaranti, hvor tilmeldte var garanteret en betalt rejse med taxa eller tog, hvis deres samkørsel blev aflyst. I tredje fase blev fem parkeringspladser ved hospitalet forbeholdt samkørere etableret og markedsført. Fjerde og sidste markedsføringsfase fokuserede på, at alle aktive tilmeldte deltog i lodtrækninger om præmier og feriegavekort.

Projektet opnåede i perioden 362 tilmeldinger (15 procent af målgruppen). 38 procent af tilmeldingerne kom i løbet af første fase (økonomi), 14 procent kom i anden fase (KørselsGaranti), 15 procent tilmeldte sig i løbet af tredje fase (parkeringspladser) og 33 procent tilmeldte sig i løbet af fjerde og sidste fase (konkurrencer).

Af de tilmeldte kørte 40 procent regelmæssigt sammen. Dem, som ikke kørte sammen, begrundede det med manglende match i lokalområdet.

97 procent af de ikke-tilmeldte kendte til ordningen, og andelen af alenebilister faldt i projektperioden relativt med 12%.

På baggrund af projektet på Odense Universitetshospital blev det konkluderet, at det er muligt at fremme samkørsel på store arbejdspladser, men det kræver en aktiv og målrettet markedsføring¹⁹.

Aarhus Universitetshospital 2012

Aarhus Universitetshospital startede i 2012 en forsøgsordning med kollegasamkørsel. Ordningen løb fra august 2012 frem til 31. december 2012. Hospitalet valgte at bruge det digitale samkørselssystem Co-driver, der via en internetportal tilbyder interne samkørselsordninger til virksomheder. Medarbejderne opretter en bruger på Co-driver ved

¹⁹ COGITA 2004: Kollegakørsel – Markedsføring af samkørsel på Odense Universitetshospital 2002-04 – Projektrapport.

at indtaste navn og adresse. Herefter foreslår Co-driver samkørselspartnere blandt kollegaer, der bor i nærheden.

I forsøgsperioden tilmeldte 194 medarbejdere sig samkørselsportalen, og i alt fire brugere registrerede deres samkørselsture med appen. Det lille antal registrerede samkørselsture blev vurderet til for det første at skyldes, at der var for få tilmeldte brugere, så det blev svært at finde et match og for det andet, at deltagerne nok brugte portalen til at finde en samkørselspartner, men ikke til at registrere kørsel med efterfølgende.

Konklusioner²⁰ fra evaluering af samkørselsordningen peger på, at følgende forhold skal være opfyldt, hvis en samkørselsordning skal have succes:

Der skal være en klar strategi og målsætning for projektet, som skal følges op af en målrettet kommunikationsindsats kombineret med relevante virkemidler:

- Der skal være klar opbakning fra ledelsen.
- Det bagvedliggende formål med projektet skal være klart.
- Ordningen kan ikke stå alene og skal tænkes ind i en helhedsorienteret indsats – især i forhold til kollektiv transport og de fysiske strukturer som eksempelvis parkeringsforhold.
- Det skal være virksomhedens ansvar at skabe incitamenter og fordele, som kan fremme samkørsel – og dermed ikke den enkelte medarbejders ansvar på eget initiativ at vælge ordningen til.
- Det er vigtigt løbende at gøre opmærksom på ordningen gennem for eksempel nyheder på intranettet.
- Der skal kommunikeres på flere forskellige platforme og skabes grundlag for, at samkørsel kan blive et samtaleemne i frokoststuerne.
- Det skal være klart fra starten, hvilke virkemidler der skal bruges til at lokke brugere til systemet. Disse lokke-tilbud kræver desuden en aktiv kommunikationsstrategi fra ledelsen side, og det er altafgørende, at medarbejderne har kendskab til de fordele, der er ved at benytte ordningen.

Det er vigtigt at gøre ordningen så fleksibel som muligt:

- Ordningen skal være fleksibel, således at brugerne ikke skal give afkald på den frihed, de forbinder med transport i egen bil. Dette kan imødekommes gennem initiativer, som kan mindske usikkerhederne i forbindelse med vekslende arbejdstider

²⁰ AUH udarbejdet af Lea Holstein Knudsen, Signe Helledi Steensen og Emma Liisberg, Teksam K1 efterår 2012, Roskilde Universitet.

og øge fleksibiliteten i forbindelse med opsamlingssteder, matchet af samkørsels-partnere og den teknologiske platform.

Fokus på processen er alfa og omega:

- Der er mange udfordringer forbundet med at omstille transportvaner og strukturer, og det er derfor vigtigt, at der løbende skabes rum for dialog og feedback mellem facilitatorerne og de involverede medarbejdere. På den måde bliver de initiativer, der bliver iværksat skræddersyede, og de kommer i højere grad til at passe til de konkrete forhold, som gør sig gældende på den enkelte arbejdsplads. Derved skabes de bedste forudsætninger for, at medarbejderne kan benytte systemet. Gennem dialog kan man desuden opnå viden om, hvilke forhold der er væsentlige i medarbejdernes hverdag, og man har derved mulighed for at skabe tiltag, der kan imødekomme deres efterspørgsel.

Kollegakørsel på hospitaler i Formel M

I Formel M projektet²¹ er der i 2013-2014 etableret samkørselstilbud for pendlere på fire hospitaler; Glostrup, Herlev, Bispebjerg og Frederiksberg. Tilbuddet er en del af en pakke af mobilitetstilbud til medarbejderne, som har til formål at skabe flere grønne transportmuligheder for medarbejdere og derigennem afhjælpe trængslen på parkeringsarealerne ved hospitalerne. Det ønskes med forsøget at stille en etableret webbaseret portal til rådighed for medarbejderne, så de kan finde hinanden og køre sammen.

I Formel M projektet er det valgt at udvikle lukkede samkørselsplatforme til lokale målgrupper med henblik på at øge nærhed og tryghed ved samkørsel. De lokale, lukkede platforme er udviklet og markedsført i tæt kontakt med brugerne og en lokal projektleder, som har haft adgang til lokale kommunikationskanaler.

For portalen har projektet valgt at indgå i et samarbejde med GoMore, der tilbyder de lukkede sites som supplement til det åbne nationale site. Brugere af det lukkede site kan let tilgå det åbne site, hvor mange flere brugere er tilmeldt.

Portalerne til de fire hospitaler blev etableret og markedsført i februar 2013. Der blev gennemført en markedsførings- og hvervekampagne for portalen, som hurtigt fik 100 tilmeldte. Portalerne er markedsført som et standardtilbud på linje med cykelservice, erhvervskort og udlån af elcykler med videre på hospitalernes intranet.

²¹ Formel M er et projekt om mobility management. Projektet afprøvede forskellige virkemidler i perioden 2011-2014. Formel M er gennemført af 26 partnere i Gate 21. Formel M blev støttet af Trafikstyrelsen og Region Hovedstaden. www.formelm.dk

I september blev der afholdt mobilitetsuger på hospitalerne, hvor samkørsel igen blev synliggjort som et tilbud til medarbejderne, blandt andet ved at GoMore præsenterede samkørselsportalen for medarbejderne i kantinen. For at synliggøre idé og gevinst ved samkørsel er der desuden blevet produceret fire små film om samkørsel og medarbejdernes transport, som skal bruges på hospitalernes intranet og i det hele taget på web-sider for at fortælle om de sociale kvaliteter ved samkørsel. Filmene blev fremvist under mobilitetsugerne²².

Ved forsøgsperiodens afslutning var der 146 tilmeldte på portalen, som tilsammen har oprettet i alt 2137 liftilbud. Der er ikke nogle der har søgt lift eller lagt passagerture op. Trods de mange liftilbud har det altså været svært at finde et match. Det skyldes for det første, at de 146 tilmeldte skal til fire forskellige hospitaler, og det derfor ikke er sikkert, at de kører de samme strækninger. Samtidig er det langt fra alle brugerne, der har angivet, hvor de bor eller har oprettet lift, der synliggør deres transportmønstre. Det er heller ikke muligt at sige, hvor mange af deltagerne der er henholdsvis billister eller passagerer, da de ikke har angivet det i deres profiler. Det er desuden oplevelsen, at portalen har for meget fokus på enkeltture frem for match.

Trods mange udfordringer med at få de hospitalsansatte til at bruge samkørselsportalen, viser transportvanerundersøgelserne på tre af de fire hospitaler en stigning i andelen af ture, der foregår ved samkørsel. På Bispebjerg og Frederiksberg Hospitaler er andelen steget fra 2,9 til 3,2 procent, imens Herlev Hospital har oplevet en stigning fra 3,5 til 5,2 procent. Disse resultater indikerer, at selvom de ansatte ikke bruger samkørselsportalen til at arrangere samkørselsture, så har initiativet haft en effekt og øget andelen af ansatte, der kører sammen med andre til arbejde²³.

Samkørsel i Region Sjælland

Region Sjælland har i perioden oktober 2013 til marts 2014 gennemført to forsøg med samkørsel målrettet henholdsvis medarbejdere på private og offentlige arbejdspladser i regionen ("kollegakørsel") og borgere på Møn ("Fyld bilen"). Samkørslen blev organiseret gennem to lukkede matchportaler i samarbejde med GoMore²⁴.

Kollegakørsel blev markedsført på ni arbejdspladser (fire offentlige og fem private) gennem bannere, flyers, intranet, nyhedsbreve, infoskærme, regionens Facebook-side og pressen. Hovedbudskabet var "Kollegakørsel – plads til en til?!" og var således tænkt som en opfordring til "kollegial hjælpsomhed" i forhold til det faktum, at der er

²² <http://www.youtube.com/channel/UCeSTYho3u5Us0PQZ91frw4A?feature=watch>

²³ Slutrapport Formel M – udkast (forventet august 2014)

²⁴ Markedsføring af samkørsel, Region Sjælland. Veksø Mobility A/S, Marts 2014.

mange tomme sæder i bilerne på vejene i Region Sjælland, som man kunne dele med en kollega – og dermed spare penge og optræde mere miljøvenligt.

Fyld bilen blev markedsført gennem avisannoncer, folder, der blev distribueret på forskellige måder, en stand på "Æblernes dag" i Stege oktober 2013, uddeling af foldere på Mønbroen, vejsideplakater, Møn Nu web, nyhedsbrev og Facebook-side, stand i lokale butikker og artikler i lokalavisen. Fokus i markedsføringen var, at der er rigtig mange penge at spare ved at fylde bilen i stedet for, som Mønboer, at køre alene til og fra Møn.

I alt 248 personer meldte sig til kollegakørsel i kampagneperioden. Heraf har otte brugere registreret 24 ture, 20 som passager og fire som chauffør.

Kampagnen målrettet borgere på Møn opnåede i kampagneperioden 87 tilmeldte og fire registrerede ture.

Evalueringen af indsatsen i Region Sjælland viser, at der er en interesse for samkørsel, og at medarbejderes og borgeres motivation for at deltage i samkørsel primært handler om et ønske om at spare penge på transport og at tage ansvar for miljøet, klimaet og bidrage til at reducere trængsel.

Interessen har dog ikke ført til ret mange samkørselsture. Dette kan både skyldes, at der ikke er kritisk masse endnu, men også at match-værktøjet ikke er målrettet til at matche pendlere med et dagligt samkørselsbehov, men derimod er udviklet til at matche personer, der har behov for enkeltstående lift.

Evalueringen viser også, at det ikke er afgørende for brugerne i Region Sjælland, at matchportalen er en lukket gruppe for en særlig målgruppe, men at brugerne efterspørger et værktøj, der nemt og enkelt matcher dem med personer med samme kørselsbehov som dem selv.

Spontan samkørsel i Bergen

Det Norske Vegvesen har en vision om at lave en national samkørselsordning, som gør det lettere at dele de ledige sæder, der er i biler, busser og taxier. Det Norske Vegvesen tog derfor i 2007 initiativ til at finansiere udviklingen af en offentlig samkørselsplatform (OSP), som kobler alle de forskellige samkørselsløsninger. Det er visionen, at der skal udvikles en platform, som går på tværs af forskellige apps, så det er nemmere for den rejsende at finde det rigtige transportvalg. De apps, som bruges til taxi, bus og tog, skal således også være tilgængelige på den offentlige samkørselsplatform.

“2007 tok Statens vegvesen et initiativ for å bedre få utnyttet den ledige kapasiteten i personbiler.”²⁵

I 2011 igangsattes et prosjekt i Bergen som skulle fremme samkjøring i myldretiden. Ved hjelp av smartphones og en felles plattform skal chauffører og passasjerer matches, så de kan kjøre sammen. Både private biler, busser og taxier skal delta i den felles plattform. I perioden 2011-13 fikk ITS Norge, Triona AS og ni bedrifter et tilskud på 1 mio NOK, og senere ytterligere 1,5 mio. NOK, i støtte fra Transnova til å teste samkjøring-konsepser. I 2014 er der avsat ytterligere 25 mio. NOK til å utvide prosjektet til hele Bergen.

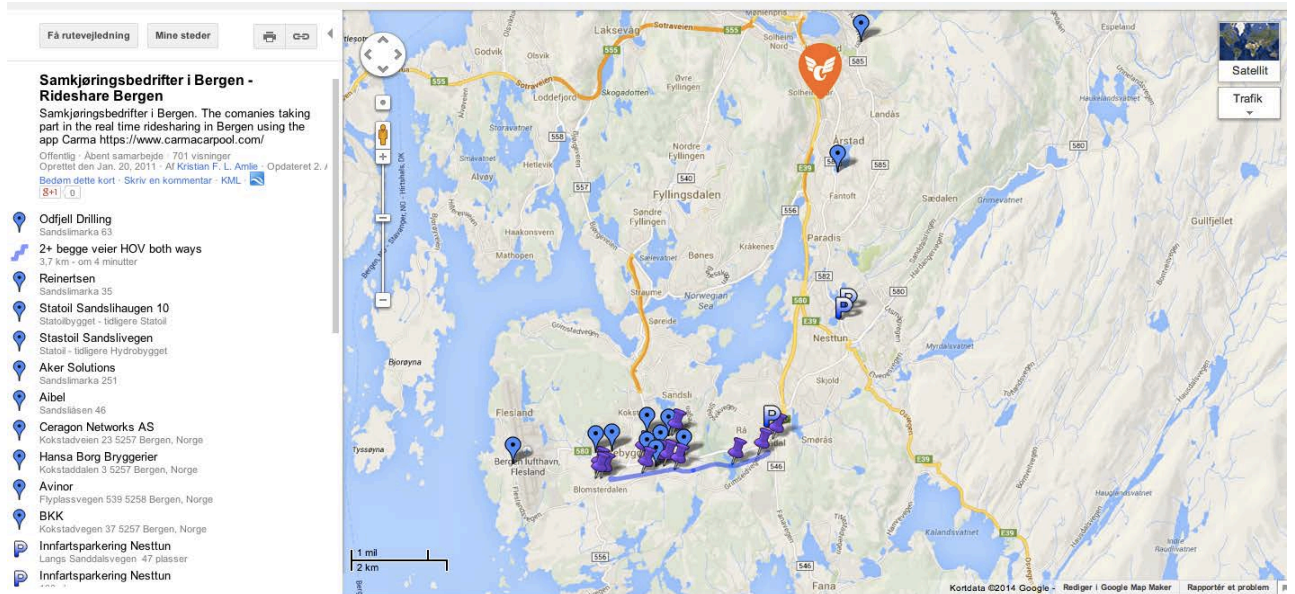
I Bergen-pilotprosjektet er der blitt utviklet en hjemmeside (2plus eller seat4me) og appen HentMeg, som er støttet av Vegvesenet. Derudover samarbeides med to andre plattformer - Carma og Flinc - hvorav Carma er den mest aktive av samkjøringsselskaperne i området.

Området er karakterisert ved, at byen ligger mellom en rekke fjeller, som gjør, at der er problemer med luftforurening. Der er meget trængsel, og det er en tett pendlingskorridor med mange virksomheter på et relativt lite område. I flere andre land er fokus på å markedsføre samkjøring i områder med en høy konsentrasjon av arbeidsplasser, med mange medarbeidere. For eksempel er der også i England en fokusert innsats omkring "The Golden Mile"²⁶ I Bergen er der etablert en 3,7 km lang strækning med samkjøringsselskaper.

²⁵ seat4me.no

²⁶ The Golden Mile: Mer enn 25.000 personer arbeider på mer enn 200 arbeidsplasser i området Golden Mile i Hounslow vest for London. Golden Mile Group har en transportgruppe som promoterer samkjøring via nettstedet A4CarShare.com. Der utdeles premier både til passasjerer og chauffører i loddtrekningen #Get Cash for Carsharing" www.a4carshare.com

Figur 6: Området for Bergen pilotprojektet og de ni virksomheder samt strækningen med samkørselsbane, parkeringspladser og opsamlingspladser²⁷



I det støttede projekt betaler passagerne ikke for liftet, men chaufføren får en lille økonomisk betaling af projektet for at have en passager med. Det fortsætter stadigvæk, og er ikke særlig dyrt for projektet.

Udover at der er udviklet apps, samkørselsbane og små økonomiske incitament, indeholder projektet en række motivationsskabende aktiviteter. På de ni virksomheder er der således et tæt samarbejde med en udpeget kontaktperson, som fungerer som lokal ambassadør for samkørsel. Ambassadørerne er ildsjæle og samarbejder om at udbrede samkørsel. De har kommunikationsmaterialer og afholder events og frokostmøder på arbejdspladserne.

Der afholdes møder med ambassadørerne regelmæssigt, når der et par gange om året er en fokuseret kampagne. Ambassadørerne bliver involveret i de fokuserede kampagneforløb, som de forskellige aktører (eksempelvis Carma) sætter i gang for at få flere til at samkøre. Således har der efter sommerferien i 2013 været kampagne om flest ture, for at få folk i gang med samkørsel, når de kom på arbejde igen. Op til jul i 2013 var der ugevisse præmier til flest samkørsler, og igen i første kvartal 2014 har der været lodtrækninger og udnævnelser af de mest aktive samkørere. På hjemmesiden vises top Carmapoolers, så alle kan se, hvor de ligger (se figur 7).

²⁷ Kilde: åbent kort på Google.










Ambassadørerne bliver motiveret af lokale projektansvarlige og ildsjæle. I nogle perioder holdes møder hver uge, og der opstilles løbende mikromålsætninger, som langsomt hæves. Da samkørselsprojektet begyndte, var det målet at hverve bare to personer, der kørte sammen. Senere blev målet 10 der samkørte på en uge, og sådan er målsætningen langsomt måned for måned blevet øget.

Hver virksomhed har sin egen profil og motivation for samkørsel. Det har der været arbejdet målrettet med fra starten af for at få ledelsens opbakning og interesse for projektet. I nogle virksomheder er det på grund af rejsetiden for medarbejderne, i andre er det CSR-politikken og klimaet, der er det vigtige. I alle virksomheder er der lavet en analyse af medarbejdernes bopæl og behov og muligheder for at køre sammen.

“Situasjonen i Bergen i dag er at det foretas ca 1 million reiser pr dag. Av disse er 3% på sykkel, 19% til fots, 12% reiser kollektivt. 47% av reisene er «matpakkekjøring» med kun sjåfør i bilen. Det er denne delen vi ønsker å redusere. En økning i snittet av personer i bilen fra dagens 1,17 til 1,5 vil tilsvare alle som reiser kollektivt i dag, og vil gjøre en stor forskjell i bilkøene.”²⁸

Figur 7: Ranglisterne på sitet viser topscorerne løbende.

This week's top Carmapoolers

Leaders	Trips taken	Miles travelled
 Marco A.	16	68.0
 Knut Erik N.	15	91.5
 Henrik H.	10	82.4
 Christel Ø.	9	63.1
 Ruth Helene K.	9	49.2
 Laila S.	8	54.7
 Anders L.	8	41.5
 Wenche L.	8	26.5
 Line G.	7	17.5

²⁸ seat4me.no

Resultatet af projektet er at der i marts 2014 var 1300 registrerede brugere på appen, hvoraf 350 har brugt appen til transport og tilsammen gennemført over 5000 ture²⁹. Der køres op til 200 samkørselsture om ugen.

Erfaringerne fra Bergen projektet viser at:

De lokale ambassadører i området og på hver virksomhed udgør en uundværlig ressource og gør, at der overhovedet bliver kørt sammen, fordi de tager den lokale dialog med bilisterne.

Det at få folk til at køre sammen kræver, at man tager de potentielle brugere i hånden hele vejen: Fra kendskab til mulighed, app og koncept, over tilmelding og til brugeren faktisk også får kørt sammen med andre, er en lang vej, hvor der løbende skal følges op, informeres og hjælpes.

I Bergen er det, der motiverer de rejsende til samkørsel dels trængslen i myldretidstrafikken, som de kan køre forbi i 2+ banen og derved spare 20 min på vej til arbejde, men også, at det er en ny trend, som man kan være med på - en social bevægelse³⁰.

Opsamling

De fem forsøgsordninger med samkørsel, som er blevet præsenteret ovenfor tegner et billede af et område, hvor der stadigvæk mangler mere viden og gode erfaringer. Der er stor interesse blandt virksomheder og offentlige arbejdspladser, men også en lang række udfordringer, som skal overkommes, hvis samkørsel skal opnå en større markedsandel i pendlingen.

For det første bliver det tydeligt, at en målrettet markedsføring og en lokal fokuseret indsats er helt central, hvis flere medarbejdere skal køre sammen til arbejde. Sammenligner man markedsføringsstrategien fra Odense Universitetshospital og den meget lokale ambassadørindsats i Bergen-projektet med de øvrige, bliver det klart, at den målrettede og længerevarende kommunikationsindsats med løbende konkurrencer og motiverende aktiviteter bærer en stor del af æren for, at flere tilmelder sig og faktisk også kører sammen.

At opnå en kritisk masse er en anden vigtig pointe, der går igen. På Odense Universitetshospital lykkedes det at få 362 tilmeldte fra samme arbejdsplads. Sammenligner man med Region Sjællands samkørselsordning med ni deltagende arbejdspladser for-

²⁹ Oplæg af Kristian F. L. Amlie på MM Øresund marts 2014. Præsentation kan findes her: <http://mmoresund.nu/program/>

³⁰ Evaluering af pilotprojekter for samkjøring i Oslo og Bergen, IRIS 2012.

delt i hele regionen, bliver det tydeligt, at 248 tilmeldte med ni forskellige destinationer i et stort geografisk område ikke er nok til, at deltagerne kan finde brugbare match. Den kritiske masse er essentiel, og derfor er det vigtigt med meget målrettet markedsføring. I Bergen er der, med 1300 tilmeldte i et afgrænset geografisk område, gode muligheder for at finde et match, fordi det er en koncentreret trafikkorridor med mange arbejdspladser. Her er der mange brugere af ordningen, som bruger appen til at finde ture og ikke bare finde faste samkørselsmakere.

En tredje pointe er udfordringen med at registrere samkørsel og dermed have mulighed for at synliggøre succesen, samt at få flere til at køre sammen. Nogle projekter har brug for at kunne vise hvor mange ture der er kørt sammen, nogle har brug for at kunne vurdere CO2 besparelsen. Der er god grund til at tro, at mange stopper med at udbyde og derved registrere deres ture, hvis kører sammen med den samme person. Det betyder at samkørslen er usynlig for projektet og ambassadørerne ikke ved om de har succes med udbredelsen, samtidig betyder det, at der ikke er andre, der ved, at de kan køre med.

Det er derfor relevant at overveje, om det kan gøres nemmere at oprette turene, også selvom man pendler på faste tider, og har faste ture. Kan man for eksempel indbygge incitamenter, der gør det attraktivt for brugerne at benytte platformen til deres ture, eksempelvis ved at betalingen kan ske gennem siden, at konkurrencer og gode tilbud gives til samkørere, eller at der, som på Carmas hjemmeside, er en scoringsliste over, hvem der samkører mest.

Forsøgene har også vist at der muligvis ikke er så store fordele ved at have lukkede samkørselsfora for medarbejdere på en virksomhed, som projekterne har antaget. Den tryghed projekterne har arbejdet på at etablere ved et lukket site, står ikke umiddelbart som en klar fordel for brugerne. Derimod er det en barriere for at få en kritisk masse. I flere projekter er de lukkede platform med egen identitet brugt til kommunikation af tilbuddet som eksempelvis. "Kollegakørsel", men det kunne lige så godt bruges som en branding af et tilbud, end det egentlig behøver at betyde, at ingen andre kan se dine ture. I Bergen-projektet er der ikke etableret lukkede fora, fordi det strider mod hele visionen og den fælles informationsplatform for tomme sæder.

Det er i forlængelse heraf oplagt at inddrage brugerne i udviklingen og forbedringer af portalerne og tilbud i projekter og på den måde også skabe grundlag for et større ejerskab til ordningen blandt brugerne.

Alt i alt kan det konkluderes, at der er gode grunde til at fortsætte med at udvikle og afprøve samkørselsordninger specifikt henvendt til arbejdspladser og deres medarbejdere. Som vist i dette kapitel, findes der allerede meget god viden og erfaringer, som det er vigtigt at bruge i udviklingen af nye projekter.

Det kunne være et værdifuldt forsøg at udvælge en transportkorridor med stor trængsel og mange arbejdspladser, som området i Bergen eller den engelske pendant "The Golden Mile" for her, i samarbejde med lokale virksomheder, at gennemføre en lokalt forankret markedsføring understøttet af en række incitamenter.

1.4 Erfaringer med fysiske tiltag og planlægning

Dette kapitel undersøger, hvilke erfaringer man har med at understøtte samkørsel med fysiske tiltag.

Parkering reserveret til samkørsel

Særlige parkeringspladser reserveret til dem som kører sammen, er et virkemiddel som blandt andet blev afprøvet i forbindelse med Kollegakørsel på Odense Universitetshospital (se kapitel 1.3). Tiltaget har til formål at gøre det mere attraktivt at vælge at køre sammen med andre, fordi du opnår nogle synlige fordele som eksempelvis:

- Central parkering – de samkørende er sikre på at få en parkeringsplads tæt på bestemmelsesstedet.
- Mindre spildtid – de samkørende behøver ikke at lede efter en parkeringsplads.
- Tryghed – de samkørende er sikre på at kunne finde en parkeringsplads. Gælder især for arbejdspladser med et stort pres på parkeringsanlæggene.
- Pris – de samkørende kan opnå en kontant besparelse ved at bruge de reserverede parkeringspladser, hvis det besluttes, at pladserne skal være billigere end de øvrige parkeringspladser.
- Synlighed – de samkørende kan sende et signal til deres kollegaer.

Hvis en virksomhed vælger at implementere prioriterede parkeringspladser er det dog vigtigt at gøre sig nogle overvejelser i forhold til, hvordan ordningen gennemføres uden at alene-bilister føler det urimeligt, for eksempel hvis de afsatte samkørselsparkeringspladser står tomme. Det vil kræve mod og vilje at gennemføre at afsætte sådanne pladser for at fremme samkørsel, og mest oplagt er det at afprøve i en kampagneperiode eller indføre i takt med, at der er brugere af pladserne. Endvidere skal der stadigvæk afprøves modeller for, hvordan det kan håndhæves.

Resultaterne fra kollegakørsel på Odense Universitetshospital viser, at efterspørgslen efter parkeringspladserne var stor, hospitalet måtte derfor løbende udvide antallet af reserverede pladser. 53 procent af de tilmeldte angav desuden, at de reserverede parkeringspladser har haft betydning for deres tilmelding til ordningen³¹.

³¹ COGITA 2004: Kollegakørsel – Markedsføring af samkørsel på Odense Universitetshospital 2002-04 – Projektreport.

Særlige stoppesteder for samkørsel

Stoppesteder, opsamlingssteder eller matchpoints for samkørsel er steder, hvor dem, der skal have et lift, kan blive samlet op og sat af.

Fordelen er, at der kan etableres opsamlingssteder, som gør det nemmere at mødes andre steder på rejsen end på privatadressen eller på arbejdspladsen. Ved at have synlige samkørselsstoppesteder ved centrale transportskiftepladser letter man desuden skiftet mellem bil og bus, tog eller cykel (se også næste afsnit).

Opsamlingssteder er oftest etableret enten af virksomheder, som hjælper medarbejderne til samkørsel eller af samkørselsudbydere i samarbejde med myndighederne.

Tabel 5: Eksempler på opsamlingssteder

Aarhus Havn	Bergen
Samarbejde mellem Mols-linien og GoMore. Læs mere her: https://gomore.dk/mols-linien	Se figur 6 i afsnit 1.3

Samkørselspladser og Parker og Rejs-anlæg

Samkørselspladser er etablerede parkeringsområder med varierende omfang af udstyr som belysning, overdækket læskur, toilet og/eller sammenhæng til offentlig transport. Parkér og Rejs-anlæg er parkeringspladser tilknyttet offentlige trafikknudepunkter, hvor hensigten er, at den fortsatte rejse skal foretages med offentlige transportmidler.

Vejdirektoratet anlægger systematisk samkørselspladser i forbindelse med nye vejanlæg og har også i mindre omfang kunnet anlægge samkørselspladser langs det eksisterende statsvejnet. Mange kommuner har ligeledes etableret samkørselspladser. På Vejdirektoratets hjemmeside findes en kortoversigt over de samkørselspladser, som Vejdirektoratet har registreret langs statsvejnettet samt samkørselspladser på det kommunale vejnet, som kommuner på egen hånd opdaterer³².

Der findes endnu ingen danske undersøgelser af, hvordan samkørselspladserne bruges, men i for eksempel Sverige har det svenske Vägverket indsamlet viden om brugen af samkørselspladser. I 2001 undersøgte Vägverket gennem en spørgeskemaundersøgelse transportvanerne hos brugerne af samkørselspladser ved Mariestad, Lidköping og Falkenberg. Spørgeskemaundersøgelsen spurgte blandt andet til, hvorfra man kom, hvor man var på vej hen, hvordan man kom til samkørselspladsen og hvor ofte man brugte den. Undersøgelsen viste, at brugerne generelt var tilfredse med sam-

³² http://www.vejdirektoratet.dk/da/trafik/planlæg_turen/samkørsel/sider/default.aspx

kørselspladserne, som dog kunne forbedres, hvis de blev udbygget. Trafikanter, der cyklede til pladsen, efterspurgte desuden bedre og overdækket cykelparkering³³. Region Sjælland har netop gennemført en større undersøgelse af potentialet for Parkér og Rejs-anlæg i regionen. Arbejdet er igangsat med udgangspunkt i Trængselskommissionens anbefalinger. Region Hovedstaden har i 2009 gennemført en lignende undersøgelse af Parkér og Rejs-anlæg i regionen³⁴. Undersøgelsen konkluderer, at omkring fem procent af de pendlere, der dagligt pendler til København/Frederiksberg, benytter Parkér og Rejs-anlæg på rejsen og er tilfredse med denne løsning. Undersøgelsen viser også, at det er i de områder med størst pres på vejnettet i myldretiden, at belægningsgraden på anlæggene er højest. Der er dog en række udfordringer ved at øge kapaciteten på eksisterende anlæg eller bygge nye, hvor prisen er en af de helt centrale. Derfor peger rapporten også på muligheder i forhold til at lave Parkér og Rejs-anlæg ved motorveje, hvor den videre transport foregår med bus i særlige busbaner. Det gælder for både stationsnære anlæg og eventuelle anlæg tilknyttet motorvejen, at der ligger et stort potentiale i at samtænke disse parkeringsanlæg med parkeringsanlæg for samkørsel. Det anbefales derfor at undersøge, hvordan brugen af sådanne parkeringsanlæg kan optimeres ved at de henvender sig til flere transportformer. Det kan eksempelvis være ved at etablere officielle samkørselsstoppesteder, gode faciliteter for cykelparkering og busbetjening ved anlæggene.

Samkørselsbaner

Samkørselsbaner er meget udbredte i USA og til dels også i Canada, hvor der i de seneste 30 år er kommet flere og flere af denne type baner. I Europa er der først etableret samkørselsbaner i 1990'erne og kun i meget begrænset omfang. De kendes fra f.eks. Holland, Spanien, Østrig, England og senest Norge.

Samkørselsbaner er alene et kø-afhængigt virkemiddel. I teorien skulle en samkørselsbane ansætte til, at flere vælger samkørsel, og at der dermed transporteres flere mennesker i færre biler til gavn for miljø og fremkommelighed. Men så enkelt er det ikke. Den ekstra bane må f.eks. ikke aflaste alt for meget – der skal stadig være kø i de almindelige baner – ellers tiltrækker strækningen bare endnu flere alene-bilister. En positiv effekt opnås også kun, når samkørselsbaner er anlagt på hele den strækning, hvor der er tendens til kødannelse.

Fra såvel et fremkommelighedsmæssigt såvel som et samfundsøkonomisk perspektiv tyder udenlandske erfaringer på, at udgiften til etablering af en bane til samkørsel ad-

³³ http://publikationswebbutik.vv.se/upload/3083/2006_135_samakning_i_Sverige.pdf

³⁴ <http://www.regionh.dk/NR/rdonlyres/CE860E05-24EF-4797-BCFB-FB99FEF09C3F/0/Parkerogrejs.pdf>

skilt fra anden trafik – og det er den type, der erfaringsmæssigt fungerer bedst - ligger væsentligt over udgiften til anlæg af en almindelig bane. Dertil kommer, at der skal afsættes ressourcer til kontrol og overvågning for at sikre mod misbrug af den særlige bane. Det skaber meget negativ stemning hos bilister at se andre bilister snyde, og snyd undergraver hele ideen. Nogle modelberegninger indikerer også, at det ofte vil være lige så effektivt at tilføje en almindelig vognbane til strækningen. Kun hvis der er meget store fremkommeligheds-problemer med forsinkelser på over ½ time, og hvis andelen af biler med én eller flere passagerer (2+) i forvejen er omkring 20 %, vil en samkørselsbane være den bedste løsning.

Succes for en samkørselsbane kræver således en væsentlig tidsgevinst, bl.a. ved at der er tilgængelige samkørselspladser ved turens start, OG en bystruktur, hvor mange trafikanter har samme mål, f.eks. i centrum. Løsningen er mindre relevant, hvor mange spredte mål, herunder f.eks. boliger, skal forbindes med mange spredte destinationer, herunder f.eks. arbejdspladser.

Samkørselsbaner accepteres lettest, hvis de anlægges som en udvidelse af eksisterende vej. Ved inddragelse af eksisterende vejbane skabes der heftig trængsel, fordi vejbanen især i starten ikke udnyttes fuldt ud. Hvis samkørsels- og betalingsbaner ikke er særligt benyttede, opstår det såkaldte "empty lane" syndrom, hvilket betyder, at andre bilister irriteres over, at der står en næsten tom bane, som de ikke må benytte. Dette syndrom har været meget medvirkende til den udbredte omdannelse af samkørselsbaner til samkørsels- og betalingsbaner, og til opblødning af kravene til antal personer i bilerne fra mindst 4 (4+), mindst 3 (3+) og nu til mindst 2 (2+). Det tager tid før f. eks. en 3+ bane har skabt nok samkørende til at banen ser "fuld" ud, og inden da er banen ofte blevet omdannet til 2+ på grund af pres fra bilister i de øvrige vognbaner. I f.eks. Norge er en del samkørselsbaner efter omkring 4 måneder fjernet, idet samkørselsbanerne ikke havde den adfærdsregulerende effekt som ventet.

Der er i de senere år registreret stigende trængselsproblemer på de københavnske indfaldsveje. Vejdirektoratet har imidlertid vurderet, at problemerne ikke er i samme størrelsesorden, som på mange af de udenlandske strækninger, hvor der er indført særlige vejbaner til samkørsel. I Københavnsområdet er arbejdspladserne endvidere ikke stærkt koncentreret i centrum, men i høj grad spredt, hvilket alt andet lige betyder mindre grundlag for brug af samkørselsbaner.

Det kan ikke udelukkes, at der i fremtiden kan opstå situationer, hvor samkørselsbaner, evt. i kombination med busbaner, kan være et relevant alternativ også i Danmark. Foreløbig har vurderingen – bl.a. i forbindelse med de planlagte motorvejsudvidelser – dog været, at løsningen ikke var relevant.

Skulle man vælge at fremme samkørsel ved anlæg af samkørselsbaner i Danmark, vurderes en succesfuld implementering at være afgørende afhængig af omfattende planlægning og kommunikation af formålet med og udnyttelsen af samkørselsbaner. Det skal desuden foregå på en strækning med en passende længde og med udbredte trængselsproblemer, som gør det muligt at opnå en mærkbar rejsetidsforbedring³⁵.

Kontrol af samkørselsbaner

En af de store udfordringer som er forbundet med etablering af særlige samkørselsbaner er, at det kræver mange ressourcer at kontrollere, om banerne udelukkende bruges af bilister med passagerer. Xerox, en af de førende virksomheder indenfor transportteknologi, har i 2014 lanceret et nyt passagerkontrolsystem, som ved hjælp af videoanalytik kan identificere antallet af passagerer i en bil med mere en 95 procents nøjagtighed. Opdager systemet ulovlig brug af vejbanen gives besked til eksempelvis nærmeste politibil, som på den måde kan opnå en bedre og mere målrettet overvågning af vejbanen³⁶.

Der findes altså ingen danske evalueringer af forsøg med samkørselsbaner, og det er derfor anbefalelsesværdigt at undersøge erfaringer fra andre lande og opstarte forsøg i Danmark, således at vidensgrundlaget bliver forbedret.

Det bliver i forlængelse heraf relevant at påpege, at der findes udenlandske erfaringer med at etablere særlige samkørselsbaner i forbindelse med store vejarbejder som et middel mod trængsel:

Samkørselsbaner i forbindelse med store vejarbejder

I Sverige arbejder myndighederne mere målrettet med Mobility Management tiltag for at sikre fremkommeligheden i forbindelse med vejarbejde. Et af indsatsområderne er at fremme samkørsel. Forsøg med etablering af samkørselsbaner er blevet gennemført ved Göteborg og omkring Stockholm. Se faktaboks nedenfor for en mere dybdegående beskrivelse af forsøget ved Göteborg. Vi har efterspurgt Vägverket om evalueringer af forsøgene, men der er foreløbig ikke gennemført nogen.

³⁵ Kilde: Vejdirektoratet

³⁶ http://www.erticonetwork.com/index.php?option=com_easyblog&view=entry&id=2004

SAMKØRSELSBANER VED VEJARBEJDER

Et eksempel på samkørselsbaner ved store vejarbejder er vej 155 ved Göteborg³⁷:

Udvidelsen af vej 155 startede i marts 2010 og forventedes at vare omkring tre år. Inden ombygningen kørte der omkring 30.000 køretøjer i døgnet på vejen og for at sikre fremkommelighed i løbet af byggeriet skulle omkring 10 procent af dem, der rejste alene i bil, ændre deres rejsevaner. Det kunne eksempelvis ske gennem mere samkørsel, øget brug af offentlig transport eller ved at rejse uden for myldretiden.

For at fremme samkørsel og brugen af kollektiv trafik, blev en vejbane i hver retning reserveret til samkørsel, kollektiv trafik og tung trafik. På den måde er fremkommeligheden for den kollektive trafik blevet sikret, samtidig med at der er blevet skabt et incitament for bilister til at samkøre. Desuden er antallet af både Parkér og Rejs-anlæg samt samkørselspladser blevet udvidet i forbindelse med vejarbejdet³⁸.



Opsamling

Fysiske tiltag og planlægning er et vigtigt element, hvis samkørsel skal gøres mere attraktivt. Tiltag, som er blevet afprøvet med positive resultater i andre lande, er for eksempel samkørselspladser, samkørselsbaner og reserverede parkeringspladser. I Danmark er erfaringerne med forskellige fysiske tiltag begrænset, og denne rapport anbefaler derfor en mere målrettet evaluering af eksisterende tiltag i Danmark, herunder blandt andet samkørselspladser og -stoppesteder.

Derudover bør der igangsættes flere forsøg med fysiske tiltag på det danske vejnet. En oplagt mulighed er at etablere forsøg i forbindelse med store vejarbejder, hvor vejnettet alligevel midlertidigt bliver påvirket. Samtidig viser udenlandske erfaringer, at det er en måde at begrænse den trængsel, som større vejarbejder ofte medfører. Det er her oplagt at lade sig inspirere af svenske erfaringer med Mobility Management i forbindelse med vejarbejde.

³⁷ <http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Vastra-Gotaland/Vag-155-Torslandavagen/Syrahalamotet---Vadermotet/Framkomlighet1/>

³⁸ <http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Vastra-Gotaland/Vag-155-Torslandavagen/Syrahalamotet---Vadermotet/Framkomlighet1/>

Der ligger desuden et stort potentiale i at samtænke samkørsel med andre transportformer og implementere samkørselspladser, stoppesteder og reserveret parkering i forlængelse af eksisterende trafikale knudepunkter, eksempelvis Parkér og Rejs-anlæg.

En anden relevant overvejelse er, om en bedre integration af fysiske anlæg og samkørselsplatforme kan fremme samkørsel. Hvis platformene er i stand til at koble ruter med for eksempel samkørselsstoppesteder eller -pladser åbner det mulighed for flere match mellem brugere, der for eksempel har samme destination men forskellige udgangspunkter.

DEL 2: Interessenters syn på udfordringer og muligheder



I dette kapitel præsenteres de interessenter, som har deltaget i rundbordssamtaler i forbindelse med Kør Smart Kør Sammen samt deres afsæt for dialogen. Desuden præsenteres en interessentanalyse, og de emner, som interessenterne har drøftet ved rundbordssamtalerne, bliver uddybet.

Præsentation af interessenter

Københavns Kommune har i efteråret 2012 vedtaget en Handlingsplan for Grøn Mobilitet, hvori der indgår et mål om at øge samkørsel for bilpendlere, og der indgår et initiativ om at øge samkørsel gennem udvikling af en mobilapplikation. Initiativet lægger op til at gennemføre et pilotforsøg i større skala, og det er skønnet, at omkostninger vil være omkring 2 millioner kroner.

Vejdirektoratet arbejder målrettet med en lang række initiativer, der skal mindske trængslen på statsvejnettet, blandt andet med ITS-løsninger og information målrettet bilister. Vejdirektoratet har i 2013 etableret en underside på deres hjemmeside om samkørsel. Der undersøges muligheder for at have et grundigere fokus på samkørsel. Vejdirektoratet arbejder med en række overordnede strategiske temaer. I denne sammenhæng vil arbejdet med at etablere samkørselspladser – som bidrag til at understøtte at folk kører sammen – kunne henføres til det strategiske tema ”Nemt og sikkert frem – fordi mobilitet bidrager til vækst og velfærd”, ”Fælles løsninger – fordi udvikling og samarbejde er forudsætning for forandring og forankring.”

Region Hovedstaden har sammen med regionens kommuner og KKR Hovedstaden i foråret 2012 vedtaget en klimastrategi med et centralt fokus på at reducere CO₂-udslippet fra transporten. En indsats for at øge samkørsel er her nævnt som en mulighed, og man opfordrer staten til afprøve forsøg med særlige baner for samkørere og elbiler. Region Hovedstaden har derudover i den regionale udviklingsplan fra efteråret 2012 fokus på at reducere trængslen og øge mobiliteten i hovedstadsregionen.

Region Sjællands Grønt Råd har igangsat en kampagne for samkørsel i 2013. Kampagnen er gennemført på ni arbejdspladser i regionen. Erfaringerne er beskrevet i del 1 af rapporten.

Movia har i 2014 vedtaget en ny forretningsplan. Af den nye plan fremgår det, at

”Movia skal kunne levere mobilitetsrådgivning til kommuner og regioner på tværs af transportformer og kommunegrænser og på tværs af land og by. Movia skal rådgive om løsninger, der reducerer trængsel og bidrager til udviklingen”. Og endvidere ”... kommuner og regioner skal i stigende grad kunne se Movia som en mobilitetsrådgiver, der udover rådgivningen om bustransport også

kan rådgive om andre mobilitetsløsninger, der øger værdien af den kollektive trafik og medvirker til god og attraktiv byudvikling".³⁹

Movia vil have interesse i at afklare samspillet mellem kollektiv trafik og samkørsel, og udvikle løsninger som skaber bedre sammenhæng og gnidningsfrie overgange mellem transportformerne.

Metroselskabet har som transportudbydere mange års erfaring med at tiltrække biler til den kollektive trafik.

Dansk Erhverv har som interesseorganisation for danske virksomheder en interesse i at bidrage til at mindske trængslen og dermed mindske tidstabet i trafikken (og potentiel omsætning).

Fire hospitaler i Region Hovedstaden har under Formel M projektet udviklet og implementeret en mobilitetsplan for hospitalerne blandt andet for at begrænse trængslen og efterspørgslen efter parkering blandt de ansatte, men også for at fremme sund og grøn transport blandt medarbejderne. Mobilitetsplanen indeholder tiltag, der skal få flere til at køre sammen til og fra arbejde, og de konkrete erfaringer fra de store organisationer vil være vigtige i platformsarbejdet. Herlev Hospital har deltaget i dialogen.

Virksomheder som **GoMore, Ants, og Pendlernet**, udviklere og udbydere af samkørselsplatforme, har gjort forskellige erfaringer med teknologiske løsninger, der fremmer samkørsel. De tre virksomheder har teknologiske og organisatoriske erfaringer med at tiltrække forskellige målgrupper til samkørsel

Veksø Mobility har som mobilitetskonsulenter omfattende erfaringer med kampagner og udrulning af samkørselsordninger på arbejdspladser. Veksø Mobility har blandt andet viden om projekterne på Odense Universitetshospital og projektet i Region Sjælland.

Rundbordssamtaler

Der er lavet to videoer i forbindelse med rundbordssamtalerne og i arbejdet med at analysere muligheder og barrierer. Den ene video samler op på erfaringsmøderne og indeholder korte interview med de aktører, der deltog i møderne. Den anden video præ-

³⁹ Movia forretningsplan 2014-2017

senterer forprojektets resultater, og blev vist som et indslag på Aalborg Trafikdage 2013. Opsamling på rundbordsmøderne kan ses her:

https://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=VpxouOk2k3Y

Video til Trafikdage 2013: <http://www.youtube.com/watch?v=3riRPhQyCpo>

Interessentanalyse

Tabel 6: Overblik over interessenter samt deres motivation og indflydelse

Interessent	Motivation for samkørsel	Indflydelse i forhold til fremme af samkørsel
Kommuner	Fremme klimavenlig transport Mobilitet Lokal trængsel	Det offentlige rum Matchpoints steder
Københavns Kommune	Primært trængsel	Det offentlige rum Foregangskommune Kan igangsætte initiativer
Movia	Ønsker at undersøge muligheder ved at udbyde flere transportservices og arbejde med mobility management på Sjælland	Kobling mellem pendlingssamkørsel og kollektiv transport Matchpoints steder
Vejdirektoratet	Vejdirektoratet har ansvar for det overordnede vejnet Mindske trængsel	Understøtter formidling af samkørselspladser og Parkér og Rejs-pladser Har under projektet etableret en ny underside om samkørsel
Samkørselsudbydere – private	Forretning Flere og tilfredse brugere	Leverer økonomisk bæredygtige systemer
Regionerne	Udvikle grøn transport og kollektiv trafik samt skabe sammenhæng på tværs	Koblingen til kollektiv transport Det tværgående perspektiv
Region Hovedstaden	Reduktion af CO ₂ og trængsel	
Region Sjælland	Forbedre fremkommelighed til og fra hospitaler Grøn vækst Samkørsel kan understøtte transportbehov i landdistrikter	

Arbejdspladser (offentlige og private)	HR: Bedre tilgængelighed til arbejdspladsen Tiltrække arbejdskraft Gode tilbud til medarbejdere og begrænse spildtid CSR: Ansvar for klima Faciliteter: Mindske pres på parkeringspladser	Egne arealer Information til medarbejdere
Dansk Erhverv	Styrke mobiliteten og mindske trængselen til gavn for samfund, borgere og virksomheder	Information til virksomhederne, fremme af offentlige og private projekter og initiativer på området

Emner, som interessenterne har drøftet

Forskellige incitament

Der er forskellige målgrupper for samkørsel, fordi samkørsel er relevant i mange forskellige situationer. Det er blevet tydeligt, at der derfor heller ikke kun kan være tale om et incitament for samkørsel. For nogle borgere er det primære incitament økonomisk, for andre er det bekvemmeligheden og en mulig fordel tidsmæssigt, mens det for andre igen er den sociale del, der er den primære årsag til at køre med en anden. For borgerne handler samkørsel sjældent om CO₂ og trængsel.

I en samfundsmæssig sammenhæng anses samkørsel ofte som en transportløsning, der passer ind i klimadagsordenen, men der er også en anden dagsorden samkørsel kan passe ind i: social sammenhængskraft både lokalt, på arbejdspladsen og i samfundet.

Samkørsel skaber social interaktion og styrker den sociale sammenhængskraft. Samkørsel kan blandt andet bidrage til at løse transportudfordringer i udkantsområder, eller hvor den kollektive transportbetjening ikke er tilstrækkelig. Samkørsel kan skabe mødesteder mellem forskellige borgere. Samkørsel kan dels bidrage til nye relationer og netværksdannelse, men som det fremhæves af GoMore, så har samkørsel også et integrerende element, idet der også er mange danskere med anden etnisk baggrund som benytter sig af samkørsel.

Udgift eller præmie for at sætte bilen og køre med

Der er i de arrangerede samkørselsture en forventning om betaling mellem chauffør og passager. Platformene enten opfordrer til eller faciliterer en betaling, og som det er beskrevet i afsnittet om betaling ovenfor, så er der flere muligheder for at styre betalingen. En udfordring ved at have betaling for samkørsel er, at det kan blive en barriere for nuværende bilister i forhold til at begynde at samkøre. For en bilist som dagligt pendler til og fra arbejde i bil, vil det opleves som et tab, når man dels skal lade sin bil (som man har udgifter til) stå ubrugt derhjemme og derudover skal betale for at køre med en anden person.

Det er relevant at overveje, om der skal udvikles nye modeller for at 'præmiere' både chauffør og den passager, som har valgt at lade bilen stå.

Muligheder ved Big Data

Vi ved rigtig meget om, hvor og hvordan vi transporterer os rundt, men det er ikke muligt at få adgang til store dele af denne data. Med viden om hvor pendlerne bor og arbejder, kan man blive i stand til at tale direkte til mindre grupper, altså målrettede kommunikation og markedsføring til de medarbejdere eller borgere som samkørsel er relevant for. Virksomheder er begyndt i højere grad at være villige til at sætte fokus på medarbejdernes transport, og det kan være en mulighed til at skabe nogle match gennem virksomhedens viden om medarbejdernes bopæl. Eventuelt vil dette kunne udvides til større erhvervsområder.

Bedre kritisk masse

En integration af samkørselsplatformene i rejseplanen.dk eller en ny ruteplanlægger, som integrerer flere forskellige transportformer vil også skabe en større kritisk masse, som er gavnligt for pendlerne, der søger et lift. Det kan fungere som en begrænsning for samkørsel, at der er minimum tre platforme, der anvendes i Danmark, fordi du, når du ønsker at oprette eller søge et lift, skal træffe et valg om brugen af platform. Når behovet for transport opstår, vil det være optimalt at have transportformerne samlet et sted, så du søger både blandt de aktive transportformer (gang og cykel), samkørsel og kollektiv transport.

Erfaringerne fra de projekter, som har arbejdet med de lukkede fora, er også, at det begrænser antallet af "kunder" der er inde i systemet, og det er derfor en udfordring i forhold til at opnå kritisk masse. Større og mere åbne systemer kan derimod gøre det lettere og samtidig konkurrere med firmaernes egne matchsider på intranet.

Samkørsel handler om en ny adfærd

For at få samkørsel i gang kan det være en idé at opfordre til at stille bilen en gang i mellem og prøve samkørsel af. Hvilken situation, det foregår i, er underordnet, så længe samkørsel opleves som et aktiv, enten økonomisk, tidsmæssigt eller socialt. Initiativer for samkørsel skal ramme mennesker i den situation, de er i, og alle skal derfor ikke have samme besked. Workshops med de relevante aktører har bidraget med forslag om at tale samkørsel ind i en 'dele-diskurs', hvor det handler om at bruge de ressourcer, vi allerede har bedre og være villig til at dele ting med hinanden. Samkørsel kan blive en del af den moderne, urbane livsstil. Cykling er blevet talt ind i en sundhedsdiskurs, og det er i tråd med dette, at det vil være relevant at gøre opmærksomhed på de fordele, der er ved samkørsel i forhold til at tænke 'fra ejerskab til adgang til' (collaborative consumption).

Samkørsel falder mellem to stole

Samkørsel som transportform falder mellem to stole – privatbilisme versus kollektiv transport – og måske netop derfor er det en transportform, der har svært ved at opnå offentlig bevågenhed og støtte. Samkørsel anses for at være et privat anliggende, noget pendlerne og borgerne nok selv finder frem til, fordi det kan gavne dem. Derfor har markedsføring, forsøgsprojekter og anlæg af relevant infrastruktur været minimal. Samkørsel er et blødt tiltag, det vil sige noget, der i høj grad handler om at påvirke holdninger og vaner. Denne form for tiltag kan have svært ved at vinde gehør i den politiske debat. Skal samkørsel for alvor vinde frem i Danmark, så er der behov for at skabe øget opmærksomhed omkring denne transportform, også fra politisk side. De kommunale embedsmænd, som har siddet med i de afholdte workshops, har ikke oplevet den store politiske opbakning til samkørselsinitiativer, hvorimod tiltag målrettet cykling fremhæves politisk.

Gør det synligt

Samkørsel er usynligt. Vi møder ikke samkørsel i det offentlige rum eller når vi laver rejse- eller ruteplanlægning. Samkørsel arrangeres på en platform, som skal opsøges, og mødet mellem chauffører og passagerer foregår ikke steder, hvor der gøres opmærksom på, at det er samkørsel, der finder sted. Det er altså ikke en transportform, man lige falder over og får lyst til at prøve af.

Samkørsel skal synliggøres, hvis denne transportform for alvor skal slå igennem. Lige nu er det busstoppesteder, rasteplasser, tankstationer og private indkørsler, der fungerer som mødesteder.

Der skal ny infrastruktur til, eksempelvis i form af opsamlingspladser med opholdsmuligheder, særlige parkeringspladser for samkørselsbiler og muligheden for at benytte

særlige kørebaner. Samtidig skal der være information, som gør opmærksom på, hvordan man kan samkøre, og hvorfor samkøerne opnår de fordele, de gør.

En anden mulighed for at gøre samkørsel synligt vil være en integration af samkørselsplatformene i Rejseplanen eller en anden platform, som gør det muligt at søge rejsemuligheder på tværs af samkørsel og andre transportformer, som eksempelvis kollektiv transport, cyklisme og gang.

Investering i samkørsel

Det er få midler, der investeres i samkørsel, og det kan være svært at søge midler til at igangsætte projekter i stor skala, fordi samfundsgevinsterne ved samkørsel kan være svære at kvantificere. Hvordan måler vi sideeffekter, som kan være sociale, og hvordan gøres disse gevinster relevante for investeringen? I denne rapport fremhæves nogle af de gevinster, der er fundet gennem workshops med danske aktører samt en generel analyse af samkørsel. Det fremgår tydeligt, at gevinsterne skal findes mange forskellige steder og ikke kun handler om transporten fra a-b. Gevinsterne ved at investere i samkørsel skal gøres tydelige. Det kræver dog forudgående research for at kunne kvantificere gevinsterne.

Den gode investering skal også tydeliggøres for borgerne, så de oplever, at samkørsel er en god investering. Transporten skal være et velovervejede valg, og derfor handler det også på dette niveau om at kvantificere gevinsterne og finde de rigtige mål og succeskriterier, som kan være mere end CO₂-reduktion og trængsel.

Placer ejerskab

Dette forprojekt har identificeret vigtige interessenter omkring samkørsel. Det har dog også vist sig tydeligt, at ingen har det primære ansvar eller ejerskab over samkørsel. Samkørsel er for alle, men ingen har ansvar for det som en del af transportsystemet. Platformene har et ejerskab og fællesskab, fordi de har brugerne og faciliterer samkørsel, men det er begrænset, hvad de har af mulighed for at fremme samkørsel udover at håbe på, at væksten af nye brugere fortsætter.

Skal der sættes gang i samkørsel i hovedstadsområdet såvel som i andre dele af landet, skal der laves et videncenter, som kan drive samkørsel frem. Der er brug for et videncenter, som kan indsamle viden om samkørsel, både i et dansk og internationalt perspektiv, og videreformidle denne viden på relevant vis til myndigheder, virksomheder, organisationer og private borgere. Samtidig vil det, også i forhold til ejerskab, være relevant at kigge på den udvikling, der er sket med cyklisme, hvor der er skabt et fællesskab og en bevægelse omkring det at være cyklist. Her har både Cyklistforbundet,

kommunerne og private initiativer blandt borgerne skubbet på en udvikling, som gør sig gældende i hele landet.

Samkørsel skal bygges op nedefra, men der skal stadig være incitamenter, som er tydelige for den enkelte, og der skal være opbakning ovenfra og en oplevelse af, at det er en accepteret og værdsat transportform.

Hvad kan hver interessent gøre?

På baggrund af tre rundbordsdiskussioner og drøftelser af erfaringer fra projekter fra ind- og udland kan der udledes følgende anbefalinger til at accelerere samkørsel:

Kommuner

Investér i samkørsel lokalt

- Tænk i samkørsel i forbindelse med trafikstrømme til større virksomheder, over broer, ved større vejarbejder, der påvirker fremkommeligheden og andre steder, hvor incitamenterne for samkørsel er store.
- Skab samarbejde mellem kommuner og lokale virksomheder om samkørselsordninger/samkørselspladser.
- Undersøg mulighederne for at anvende Big Data til at matche relevante pendlere med hinanden.

Skab lokalt engagement

- Lokalt engagement og ildsjæle er vigtige for at stable lokale samkørselsordninger på benene.
- Opstil målsætninger for at få lokale ordninger i gang.
- Skab ambassadører og få folk til at teste samkørsel.

Indret byrum for samkørsel – og synliggør det

- Skab matchpoints – mødesteder for samkørere – på centrale steder, som eksempelvis har gode forbindelser til kollektiv transport eller cykelparkering .
- Opstil tavler, der viser, hvornår man kan blive samlet op, realtidvisning på kollektiv trafik, og som er forbundet med samkørselssites og gps-baseret information.
- Indret gode steder til at vente i forbindelsen til kollektiv trafik, hvor man kan arbejde, drikke kaffe med mere.
- Undersøg mulighederne for afmærkede parkeringspladser til samkørere og for en IT-løsning, der kan registrere, at der er to eller flere i den parkerede bil.

Staten

Investér i samkørsel nationalt

- Skab en central organisation, som varetager samkørselsinteressen og fremmer den strategisk på vegne af borgerne og samarbejder med kommunerne.
- Tænk samkørsel ind i et nationalt transportsystem – og brug IT til at synliggøre samkørsel som en del af den kollektive trafik.
- Undersøg mulighederne for at etablere samkørselsbaner på udvalgte motorvejsstrækninger – eventuelt i nødspor eller busbaner.

På baggrund af nærværende analyse anbefales det endvidere, som en opfølgning på trængselskommissionens forslag om yderligere analyser, at:

- Der gennemføres analyser af anvendelse af samkørselsbaner i forbindelse med vejarbejde, projekter eller kampagner for at skabe incitamenter for mere samkørsel.
- Der laves yderligere analyser af, hvorledes samkørsel kan supplere den kollektive trafik. Herunder en vurdering af samkørsel som et middel til at øge kapaciteten i eksisterende trafik og aflaste trængsel i kollektiv trafik i myldretiden.

Offentlig og privat samarbejde

Branding af samkørsel

- Synliggør fordelene ved samkørsel for borgerne såsom økonomi, nyt netværk, og miljø.
- Synliggør fordelene ved samkørsel for arbejdspladser såsom færre parkeringspladser, nye sociale/faglige netværk, CSR og ansvarlighed.
- Promovér samkørselsordninger: henvis til eksisterende ordninger online, i info-materialer og vejvisning. Synliggør samtidig, hvad samkørsel indebærer, hvad det koster samt hvordan systemer og apps med viderebruges.

Private og offentlige arbejdspladser

Brug af samkørsel

- Anvend samkørselsdatabaser – gerne sammen med andre virksomheder.
- Reserver parkering til medarbejdere, der kører sammen.
- Lav aftaler om "garanteret tur hjem."
- Hav en samkørselsambassadør på arbejdspladsen, som har direkte kontakt til udbydere, og som sikrer en lokal kommunikation og PR.

Private udbydere

- Henvi til kollektiv trafik fra samkørselssitet for at sikre bedst mulig information til brugerne.

Trafikselskaber

- Tilbyd koncepter for matchpoints, hvor der er gode mødesteder/skiftsteder mellem transportformer (bike&ride, ride&bus).
- Afprøv sammenhængende rejseinformation mellem kollektiv transport og samkørsel.

DEL 3: Plan for at accelerere samkørsel



I dette kapitel præsenteres en plan for at accelerere samkørsel i hovedstadsregionen. Udrulningsplanen er udarbejdet af Gate 21 på baggrund af input fra interessenterne i Kør Smart Kør Sammen.

Vision 2024

Om 10 år er pendlingssamkørslen steget fra 5 til 15% i hovedstadsregionen. Samkørsel er anset som et initiativ, der afhjælper trængsel og fremmer mobiliteten. Samkørsel bidrager til at udnytte kapaciteten i bilerne i myldretiden, hvor der er pres på kapacitet i bus, tog og på vejene. Med en forventning om en stigende persontrafik på 50% frem til 2030⁴⁰, er der behov for at øge kapacitetsudnyttelsen i den eksisterende infrastruktur.

Om 10 år er samkørsel en realistisk og attraktiv valgmulighed når du skal til og fra arbejde. Pendlere oplever samkørsel som en transportform, der supplerer de kollektive trafiksystemer og alenekørsel i privatbil, og derfor har pendlerne endnu flere muligheder for at vælge det tilbud, der passer til deres behov.

Om 7 år har offentlige institutioner og myndigheder en solid viden om muligheder og svagheder ved samkørsel i pendlingstransporten. Endvidere har vi mere viden om hvor det kan betale sig at investere i samkørsel, set i forhold til de offentlige investeringer i kollektiv trafik.. Mere viden har betydet at trafikselskaber og myndigheder har fundet ud af det rigtige samspil mellem samkørsel som supplement til kollektiv trafik, og har sat effektive initiativer i gang.

⁴⁰ Regional Udviklingsplan 2012, Region Hovedstaden.

Udrulningsplan

En plan for acceleration af samkørsel i hovedstadsregionen kan se således ud:

Tabel 7: Plan for acceleration af samkørsel i hovedstadsregionen

Fase 1 2015 – 2017	VIDEN OG STRATEGI Igangsætte videnopbygning og forundersøgelser til forsøg. Etablering af en pulje til forsøgsordninger.
Fase 2 2016 - 2021	FORSØG OG OPMÆRKSOMHED Allerede fra 2016 igangsætte forsøgsprojekter i pendlingsområder og ved vejarbejder. Såvel centrale som decentrale aktører indgår i projekter. Evaluering af samkørselens effekter, funktion og omkostninger
Fase 3 2022 - 2024	FORANKRING Regional strategi for samkørsel. Integration af faciliteter og services for samkørsel i planlægning af trafiksystemer, Integration af samkørsel i information om kollektiv trafik. Vejledninger til myndigheders fremme af samkørsel

Fase 1 Viden og strategi

Der etableres et videncenter som har til formål at indsamle viden, igangsætte analyser, og søsætte forsøgsprojekter, i samarbejde med de relevante aktører.

Videncenteret kan placeres i Vejdirektoratet, Trafikstyrelsen, Region Hovedstaden eller i sammenhæng med et tværgående Mobility Management center.

Videncenteret skal øge viden og samarbejde mellem aktører indenfor følgende områder:

Samkørsel i korridorer med trængsel

Her er der en brændende platform hvor samkørsel kan have et potentiale. Viden om anvendelse af samkørselsbaner i andre lande herunder regulering, effekter, omkostning, politisk beslutning, tabt mobilitet vs. gevinster. Endvidere viden om økonomiske incitamenter for samkørsel f.eks. betaling af passagerer (som i Holland, England, Ber-

gen)

Samkørsel i forbindelse med store vejarbejder og anlægsprojekter

Anvendelse af samkørselsbaner og målrettet information i forbindelse med vejarbejder og store anlægsprojekter der begrænser trafikken er set i andre lande. Der skal indsamles viden om best practice og effekter.

Adfærd og brugerinvolvering

Indsamling af viden om adfærd og holdningspåvirkning, samt om målrettede tiltag der får samkørsel til at ske. Samkørsel kræver brugerinvolvering og ambassadører der skaber praksis og kultur omkring samkørsel. Vi ved at kultur spiser strategi, derfor skal der ske samkørsel i praksis og ikke kun i planer og strategier.

Innovation og udvikling af apps og motivation gennem brugerinddragelse

Samkørsel griber ind i mange sfærer. Derfor vil der være en vifte af muligheder indenfor social innovation, smart city og big data innovation, samt trafik innovation.

Det er et område hvor udvikling, test og tværfagligt samarbejde er uforudsigeligt, men en indsats der skal afses ressourcer til.

Videndeling og samarbejde mellem danske aktører

Interessenterne i transportsystemet, offentlige myndigheder, interesseorganisationer, store erhvervsområder og industrien, samt udbyderne vil have glæde af at skabe synergi og videndeling mellem aktiviteter, forsøg eller incitamenter, der har indflydelse på samkørsel. Der etableres et netværk der understøtter dialog og samarbejde.

Arbejdet i fase 1 vil fortsætte som understøttende arbejde og danne grundlag i de næste faser.

Fase 2 Forsøg og opmærksomhed (2016-2021)

Formålet med fase 2 er at gennemføre forsøg og afprøve mange forskellige virkemidler til at fremme samkørsel og få en forståelse af sammenhængen med det kollektive trafiksystem, om borgernes interesse og muligheder for samkørsel, og endelig at få erfaring og viden om investeringer og gevinster.

Et andet formål med fase 2 er at øge almindelig opmærksomhed og kendskab til samkørsel i offentligheden. I dag er samkørsel en niche for entusiaster. Der skal skabes alment kendskab for at få samkørsel ind i transportbilledet. Derfor skal samkørsel debatteres offentligt.

Videncenteret udbyder og understøtter en pulje med det strategiske mål at øge viden om samkørsels rolle og potentialer i hovedstadsregionen. Puljen skal fremme decentrale forsøg i kommuner, i erhvervsområder og i tværgående trafikkorridorer. Puljer har den effekt at interesserede parter ikke selv skal bære hele risikoen ved forsøg, at der skabes lokalpolitisk interesse for et emne og at de kan understøtte et samarbejde på tværs af flere aktører, som ellers har svært ved at finde midler til det fælles samarbejde, og som ved en fælles ansøgning forpligter sig til samarbejde.

Videncenteret kan endvidere invitere offentlige myndigheder og andre aktører til samarbejde om større centralt udvalgte tværgående forsøg.

Og endelig kan videncenteret indgå som partner i andre projekter, med henblik på at integrere samkørsel i andre innovationsprojekter (Horizon 2020, Interreg V, Smart City projekter, EUDP og INno+)

Forslag til konkrete emner der afprøves, udvikles og undersøges

Offentlighed

- Politisk og offentlig debat om samkørsel og sammenhængende transport

Information

- Salgsmateriale til brugere / borgere i kommunerne
- Offentlig information, som kan bruges af alle offentlige myndigheder om samkørsel
- Massiv markedsføring af samkørsel bredt
- Integration med kollektiv trafiks informationsportal.
- Stor offentlig portal der samler alle tur tilbud – som momondo.
- Der er muligheder for at udnytte big data og ITS til samkørsel.

Konkrete tiltag

- Fokuseret indsats i en konkret transportkorridor – ligesom projekt i Bergen.
- Involvering af erhvervsliv og arbejdspladser i at fremme samkørsel til arbejde
- Samarbejde mellem kommunerne, og med arbejdspladserne i bolig – job områder, pendlingskorridorer
- Belønne passagerer
- Indrette match points

- Etablering af HOV lane forsøg
- Synlighed af samkørsel i byrummet
- Udvikle samkørselsportaler mere til pendling i hovedstadsregionen.
- Automatisk samkørsels nudging via smartphones
- Samarbejde med storcentre for indkøbsture om Match Points.

Strukturelle tiltag

- Virkemidler til samkørsel i værktøjskassen i mobilitetsplaner og mobility management.
- Udvikle flere muligheder for samkørsel i kommunal fysisk planlægning.
- Skabe økonomiske incitamentter for samkørsel f.eks. model for belønning af samkørsel i kampagneindsatser, mulighederne for at ændre beskatningen til kørsel i bil i stedet for høj beskatning ved køb af bil, eller at taksten for kørselsgodtgørelse i arbejdstiden er højere ved samkørsel.
- Udvikling af de gode match points med integration til en række andre faciliteter
- Udvikle et koncept for pendlernes transportkoordinator under anlægsarbejder
- Parker og rejs – fælles lokaliteter som favner skift mellem mange typer transportformer.

Hele forsøgsprogrammet evalueres på tværs af forsøgsprojekterne og udbyttet er en tværgående vurdering af effekter, potentialer og omkostninger og gevinster ved samkørsel. Resultaterne danner grundlag for en strukturel strategi for samkørsel som udmøntes i fase 3.

Fase 3 Effektivisering og udmøntning (2022-2024)

På baggrund af forsøgsprogrammet udarbejdes en fælles regional strategi for samkørsel.

Strategien skal identificere hvilken rolle samkørsel skal spille i transportsystemet samt hvad målsætningen er for andel af ture, sammenhæng med andre transportformer og integration i services.

Strategien kan f.eks. indeholde en beslutning om de offentlige myndigheders rolle og opgaver for at fremme samkørsel.

Endvidere kan strategien beskrive yderligere storskala indsatser som har vist sig interessante at igangsætte og afprøve.

Videncentret vil i fase 3 have fokus på strukturel forankring ved at udgive vejledninger og udarbejde forslag til f.eks. lovgivning, sektor politikker, incitamentsmuligheder mv.

PROJEKTET
KØR SMART KØR SAMMEN
ER UDVIKLET I

GATE
21

PORTEN TIL GRØN VÆKST