

Uddrag af

# Analyse om fremme af samkørsel

En national, tværgående rapport om samkørsel

22. august 2022



Mobilitet handler om at kunne komme et bestemt sted hen på et ønsket tidspunkt, hvilket gør det til en væsentlig forudsætning for høj livskvalitet, bosætning og vækst. Samkørsel kan være en måde, hvorpå den eksisterende bilpark kan udnyttes bedre, samtidig med at samkørsel kan skabe øget mobilitet, mobilitet til flere samt bidrage til at mindske trængslen. Samkørsel handler om, at borgere deler deres privatbiltur ved at køre sammen. Bilejeren/chaufføren af bilen tilbyder en i forvejen planlagt tur til en passager, der både kan være en person fra husstanden, en person uden for husstanden (fx en kollega) eller en fremmed.



Transportministeriet

# Udfordringer og barrierer

I forbindelse med afdækningen af status og erfaringer med samkørsel er der identificeret følgende udfordringer og barrierer for at fremme samkørsel i Danmark:

- At køre sammen udfordrer mange borgeres hverdagsrutiner forbundet med at transportere sig, det vil sige deres indlærte adfærd eller transportvaner. Flere foretrækker for eksempel at være alene i bilen eller oplever mindre fleksibilitet ved at samkøre. Derfor vælger flertallet at gøre det samme hver dag og køre selv, da det fungerer gnidningsfrit og dermed ikke kræver ekstra mentale ressourcer. Før noget bliver en vane, opleves det ineffektivt og krævende, hvilket er en barriere for at få flere til at samkøre.
- Det er uigennemskueligt for både potentielle udbydere og aftagere af en samkørseltur, hvor og hvordan det kan gøres. Det er en udfordring, at samkørsel ikke synliggøres de steder, hvor der er en stor koncentration af mennesker, såsom på arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner eller øvrige destinationer, eller i forbindelse med andre transporttilbud eksempelvis ved busterminaler og stationer.
- Det er en udfordring, at samkørsel og kollektiv transport har en relativt lav grad af integration. De lovmæssige rammer for trafikselskaberne gør i dag, at de ikke kan tilbyde samkørsel i privatbiler, samtidig med at der ikke er en kendt samlende digital platform, der rummer både samkørsel og kollektiv transport.
- Det er en forudsætning for udbredelsen af samkørsel, at der er en kritisk masse af samkørselsture, ellers bliver det et usikkert transportvalg. Ved et for lavt udbud af ture er der ikke tillid til, at borgerne er sikret transport, for eksempel når de skal retur, eller når en tur i fremtiden skal planlægges.
- Hver dag foretages der mange forudsigelige rejser til og fra større arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner, men institutionerne skal selv tage initiativ til at understøtte deres medarbejders eller studerendes bæredygtige transportvaner.
- Der er begrænset systematiseret evidensindsamling om samkørsel på landsplan og en manglende viden om blandt andet, hvem der ikke samkører, udviklingen samt effekter af forskellige tiltag på både økonomi, trafikken og miljøet.



# Mulige tiltag til fremme af samkørsel

## **Digitalt overblik og integration af kollektiv transport og samkørsel**

Digitale løsninger, der kobler forskellige transporttilbud, kan bidrage til et bedre overblik over udbuddet af kollektiv transport, samkørsel og andre private transporttilbud, idet tilsluttede transportformer kobles og synliggøres på én platform. En sådan digital kobling kan således også bidrage til at synliggøre udbuddet og efterspørgslen efter samkørsel. En national offentlig MaaS-app (Mobility as a Service) kan endvidere forbedre mulighederne for at lave kombinerede rejser med eksempelvis kollektiv transport og samkørsel.

## **Muliggøre at trafikelskaber kan tilbyde samkørsel**

For at styrke integrationen mellem samkørsel og kollektiv transport kan trafikelskaberne, som i Frankrig, gives mulighed for at købe og udbyde tomme sæder i privatbiler ved at muliggøre betaling fra trafikelskabet til bilejeren. Tiltaget kræver ændring af lov om trafikelskaber, taxiloven og eventuelt skattelovgivningen.

## **Øgede økonomiske incitamenter til samkørsel**

Følgende skattemæssige tiltag er vurderet af Skatteministeriet: Differentieret kørselsfradrag, skattefrit bundfradrag for fortjeneste ved samkørsel, forenklet opgørelse af samkørselsudgifter og mulighed for, at virksomheder kan give skattefri bonus til ansatte, der vælger grøn mobilitet. Skatteministeriet vurderer, at de mulige tiltag på skatteområdet, med undtagelse af en forenklet opgørelse af samkørselsudgifter, vil medføre kontrolmæssige udfordringer. Det er desuden vurderingen, at det er vanskeligt at opnå væsentlige forøgelse af samkørslen via de identificerede skattemæssige incitamenter, uden at det vil være forbundet med væsentlige negative provenumæssige konsekvenser.

## **Fokus på medarbejderes transportvaner**

Europa-Parlamentet og -Kommissionen har i 2021 fremlagt forslag om et nyt direktiv kaldet Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). Et supplerende tiltag i Danmark kan være at opfordre større virksomheder og arbejdspladser til at have fokus på medarbejdernes transportvaner til og fra arbejde, herunder samkørsel, ved at indtænke dette som en del af deres arbejde med bæredygtighed.

## **Mere viden om brugen af samkørselspladser**

For at adressere udfordringer med begrænset systematisk evidens om samkørselspladser – og samkørsel generelt – kan der iværksættes systematisk vidensindsamling om brugen af de mange samkørselspladser, der allerede i dag er etableret langs statsvejnettet.

## **Samkørselspladser og knudepunkter for persontransport samtænkes**

Med henblik på at fremme integration mellem samkørsel og kollektiv transport og gøre samkørsel mere synligt, kan udvalgte samkørselspladser opgraderes til knudepunkter, det vil sige mødesteder for flere forskellige transportformer. Eller strategiske knudepunkter kan opgraderes med en ubegrænset tidsparkering til samkørsel. Nærmere skift i funktionelle knudepunkter forventes at fremme samkørsel generelt, og kan dermed bidrage til at nå en kritisk masse for samkørsel.

## **Reservere vejbaner til samkørsel**

For at øge det trafikale incitament til at samkøre kan vejbaner på udvalgte motorveje reserveres til samkørsel, eller reserverede busbaner kan benyttes til samkørsel (og el-biler). Tiltaget har store samfundsøkonomiske omkostninger, og gevinsten vurderes markant mindre end de ulemper, der er ved tiltaget.

# Hovedtendenser for samkørsel

Flere og flere danskere ejer en bil, der køres flere kilometer, og der foretages flere bilture, særligt er der en stigning i pendlerturene til og fra arbejde eller uddannelse. Den øgede privatbilisme har afledte effekter, herunder trængsel, der betyder en forringet mobilitet for bilister sammenlignet med et scenarie uden trængselsproblemer på vejnettet.

For at give et indblik i den samkørsel, der foretages i dag, er der blandt andet indhentet data fra DTU's Transportvaneundersøgelsen (TU), der er en større national interviewundersøgelse med formålet at kortlægge danskernes trafikale adfærd:

- Det er primært de 18-30-årige, der samkører med personer uden for husstanden.
- Af de 3,7 mio. samkørselsture, der blev foretaget en gennemsnitsdag i 2018-2020, var 24 pct. med personer uden for husstanden, men kun ca. 1 pct. var med personer uden for husstanden, der var en fremmed person.
- For bilture, hvor der samkøres med passagerer uden for husstanden, udgør fritidsformål over halvdelen af turene.
- Jo længere en strækning, des højere en andel samkører med personer uden for husstanden.
- Omkring 25 pct. af turene, der blev foretaget en gennemsnitsdag i 2018-2020, var pendling til eller fra arbejde eller uddannelse. Alene 5 pct. af turene skete som samkørsel med en person uden for husstanden.

Vejdirektoratets årlige (marts 2020 og 2021) brugerundersøgelse blandt bilister viser, at knap halvdelen af bilisterne kender til samkørselsudbydere og -ordninger, og ca. 10 pct. af respondenterne har prøvet enten at tilbyde eller benytte samkørsel.

De væsentligste grunde til ikke at tilbyde eller benytte samkørsel rangeres således:

1. Foretrækker at være alene i min bil.
2. Mindre fleksibilitet.
3. Utryk ved at køre med fremmede.
4. Det er besværligt.
5. Forlænger rejsetiden.
6. Jeg ved ikke, hvordan jeg finder nogen at køre med eller tilbyde det.

## Baggrunden for analysen

Med aftalen om grøn omstilling af vejtransporten af 4. december 2020 mellem regeringen (Socialdemokratiet), Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten er det besluttet *"at igangsætte et analysearbejde, der skal belyse konkrete tiltag, der kan gøre samkørsel mere attraktivt."*

Analysen er udarbejdet af Transportministeriet med bidrag fra Skatteministeriet, Erhvervsministeriet, Vejdirektoratet, udvalgte danske ambassader i Europa, samkørselsudbydere, udvalgte kommuner og virksomheder.