

Samkørsel i Danmark - fremtidens mobilitetsform?

Nielsen, Michella Sofie Bigom; Kristensen, Maria Hornbæk; Olesen, Anne Vingaard;
Rasmussen, Line Røjkjær

Published in:
Trafik & Veje

Publication date:
2022

Document Version
Også kaldet Forlagets PDF

[Link to publication from Aalborg University](#)

Citation for published version (APA):

Nielsen, M. S. B., Kristensen, M. H., Olesen, A. V., & Rasmussen, L. R. (2022). Samkørsel i Danmark - fremtidens mobilitetsform? *Trafik & Veje*, (3), 4-6.
<http://php73.vejtid.dk/public/articles/search?super=&name=Samk%C3%B8rsel+i+Danmark+-+fremtidens+mobilitetsform%3F&text=&magazine=&firstname=&lastname=>

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal -

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at vbn@aub.aau.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Samkørsel

i Danmark - fremtidens mobilitetsform?



**AF MICHELLA SOFIE
BIGOM NIELSEN**
Kolding Kommune
nmich@kolding.dk

Samkørsel kan bidrage til den grønne omstilling og er et godt bud på fremtidens mobilitetsform. Det vurderes, at samkørsel har et potentiale, da danskerne finder samkørsel interessant i en grøn kontekst og ser fordele forbundet med at køre sammen. Der er særligt et potentiale ved pendling til og fra arbejde eller uddannelse trods flere barrierer. For at udnytte potentialet fuldt ud, er det nødvendigt at have kendskab til, hvad der kan motivere til at bruge samkørsel, samt hvem der kan motiveres.



**AF MARIA HORN BÆK
KRISTENSEN**
Via Trafik
mhk@viatrafik.dk

Det er undersøgt, hvorvidt samkørsel har et potentiale som en mobilitetsform i fremtiden, og hvem de potentielle brugere er, samt hvordan de kan motiveres [1,2]. Dette er undersøgt ved at bruge følgende analyser:

- Litteraturstudier der afdækker eksisterende viden.
- Landsdækkende spørgeskemaundersøgelse med 515 besvarelser.
- Klyngeanalyse med fem grupperinger ud fra spørgeskemaundersøgelse.
- Fokusgruppeinterview med repræsentanter fra klyngerne.

Samkørsel er i denne undersøgelse defineret som flere personer, der kører sammen i en privat bil og deler omkostningerne forbundet med turen. Det gør samkørsel til en mobilitetsform, der placerer sig et sted mellem privat og offentlig transport.

Samkørsel at være miljøvenligt, da den reducerede biltrafik vil reducere udledningen af CO₂.

Samkørsel har flere fordele, som at det vurderes at være billigere end at køre alene i bil eller bruge den kollektive transport. Derudover menes samkørsel at være mere socialt, fordi der er mulighed for at tale sammen og lære andre at kende under turen. Samtidig er der flere, der mener, at samkørsel giver mulighed for andre aktiviteter som fx at arbejde på turen. Samkørsel menes af nogle at være hurtigere end den kollektive transport, da det er muligt at blive samlet op eller sat af tættere på destinationen end med kollektiv transport. Samkørselkonceptet menes også at være sympatisk, da det giver mulighed for at hjælpe andre med at få transportmuligheder. I relation til dette kan samkørsel være et godt supplement til den kollektive transport ved blandt andet at dække mobilitetsbehovet i områder med svagere bus- og togbetjening.



**AF ANNE VINGAARD
OLESEN**
AAU BUILD
avo@build.aau.dk



**AF LINE RØJKJÆR
RASMUSSEN**
AAU BUILD
lrr@build.aau.dk

Hvad kan samkørsel?

Samkørsel kan være med til at løse nogle af de udfordringer, der er forbundet med transportsektoren i dag. Det skyldes, at samkørsel kan øge belægningsgraden i bilerne, hvilket kan reducere biltrafikken og dermed trængslen på vejene. Desuden menes

Hvad er barriererne ved samkørsel?

På trods af flere fordele ved samkørsel er der ligeledes identificeret barrierer ved brug af samkørsel i hverdagen. Samkørsel sammenlignes ofte med at køre alene i bil, og barriererne ved samkørsel knytter sig i høj grad



Figur 1: De tre identificerede grupper af danskere, der kan motiveres til at bruge samkørsel ud fra klyngeanalysen. De tre klynger udgør 77 % af de 515 respondenter.

til den enkeltes tid i hverdagen. Samkørsel opfattes mere besværligt og kræver overskud at planlægge, fordi det tager mere tid og kræver ofte ekstra køretid. Desuden kan samkørsel virke ufleksibelt, da den enkelte bliver afhængig af andre personer og aftalte tidspunkter. Samkørsel kan for mange ligeledes virke socialt krævende, da det ofte forventes, at der skal snakkes under turen. En udfordring ved samkørsel er ligeledes, at det kan opleves som værende utrygt at køre sammen, hvor det særligt er kvinderne, der føler sig utrygge ved at køre sammen med én, de ikke kender, da de ikke ved, hvad der kan ske på turen.

Hvem kan motiveres til at bruge samkørsel?

Igennem en statistisk klyngeanalyse er der fundet fem grupperinger af danskere, hvoraf det vurderes, at tre af disse grupper kan motiveres til at bruge samkørsel. De tre grupper, som kan påvirkes, betegnes de multimodale trafikanter, de omstillingsparate bilister og de bekvemmelige bilister, som vist på figur 1. Der kan læses mere om de øvrige grupper i specialet Samkørsel i Danmark - Fremtidens mobilitetsform? [1]. De multimodale trafikanter bruger typisk forskellige transportmidler og er den yngste gruppe, som typisk er studerende. Halvdelen af gruppen pendler mindre end fem kilometer, og en stor del har ikke bil til rådighed. Gruppen er villige til at ændre deres transportadfærd, og de vil ikke betale mere for at komme hurtigere frem.

De omstillingsparate bilister er ældre, og størstedelen er i arbejde. Personerne i denne gruppe kører enten bil eller cykler. Deres holdninger til transportvalg og -vaner er neutrale, og de motiveres af forskellige tiltag til at øge brugen af samkørsel.

De bekvemmelige bilister er en gruppe, der er meget neutrale i deres holdninger til transportvalg og -vaner, og som helst vil gøre det, der er nemt, og det de kender til. Gruppen er desuden neutrale, når det kommer til tiltag, der kan motivere dem

til at bruge samkørsel. De ser dog alligevel både fordele og ulemper ved samkørsel og mener, at samkørsel har et potentiale.

Hvordan motiveres de?

De tre ovennævnte grupper kan motiveres til at øge brugen af samkørsel, men der er forskel på, hvor meget der skal til for at motivere dem til at bruge samkørsel mere i deres hverdag. På figur 2 ses de tiltag, som grupperne mener kan motivere dem. Øverst fremgår de tiltag, som respondenterne har angivet i spørgeskemaundersøgelsen. Dertil er der ligeledes en liste af tiltag, som grupperne supplerer med under fokusgruppeinterviewene.

De multimodale trafikanter motiveres mest af, at samkørselsapps forbedres og videreudvikles. Derudover motiveres de af et økonomisk tilskud for at bruge samkørsel, som skal være væsentlig for at opveje besværet ved planlægningen af samkørslen. De foretrækker selvbestemmelse over, hvem de skal samkøre med og planlægningen af samkørslen. Derudover foretrækker de en klarlæggelse af, om samkørselspartneren er villig til at snakke på turen.

De omstillingsparate bilister motiveres særligt af, at de har mulighed for at have fleksibel arbejdstid, og at der kan være en ordning, hvor den enkelte har garanti for hjemtur, såfremt der ikke er en samkørselsaftale. De motiveres, ligesom de multimodale trafikanter, også særligt af, at teknologien til at opnå samkørselsmatch er optimal. Derudover nævnes det også, at en belønning uanset størrelse kan øge lysten til at bruge samkørsel fx i form af en kop kaffe eller gratis parkeringsplads.

De bekvemmelige bilister fokuserer mest på pålideligheden, hvorfor det er vigtigt for dem, at aftaler er bindende og er planlagt på forhånd både for turen ud og hjem. Det er ligeledes en gruppe, der ikke føler sig særlig godt oplyste i henhold til at bruge samkørsel, og hvordan det planlægges.

»



Figur 2: Grupper der kan motiveres til samkørsel, og hvad de motiveres af ud fra klyngeanalysen og fokusgruppeinterview. Tiltag markeret med fed betyder, at gruppen i særlig høj grad motiveres af dette tiltag.

Fælles for de tre grupper er, at de motiveres af tillokkende virkemidler for at bruge samkørsel. Tiltagene er derfor heller ikke noget, som ville kunne mærkes af bilister, der kører alene i hverdagen.

Anbefalinger

For at øge brugen af samkørsel i forbindelse med pendling anbefales det at arbejde med samkørsel internt på arbejdspladsen og i samarbejde med nærliggende arbejdspladser. Arbejdspladserne skaber en fælles destination, der giver mulighed for et stort udbud og efterspørgsel af samkørsel. Dette kan være med til at skabe en kritisk masse og dermed opnå succes med match af potentielle samkørere. På arbejdspladserne anbefales det at arbejde med følgende:

- Samarbejde med en samkørselstjeneste, hvor det er muligt at bruge en optimal app til at matche medarbejderne med hinanden eller med andre brugere, der skal til en nærliggende destination.
- Oplysning om mulighederne for samkørsel og hvordan det fungerer i praksis.
- Promovering internt blandt medarbejderne.

- Belønning af medarbejdere der samkører.

Det er i undersøgelsen vurderet at være vigtigt, at der er en optimal samkørselsapp, således det er overskueligt og nemt for brugerne at finde samkørselspartnere og planlægge turen. Det er ligeledes vigtigt for brugerne, at der stadig er en høj grad af individuelle valg i forbindelse med planlægningen af samkørsel, og at aftalerne er pålidelige. Derudover anbefales det at arbejde videre med at integrere følgende:

- Pendlerprofil hvor det er muligt at angive sine sædvanlige ture og dermed oprette flere ture på én gang, som kan fornyes automatisk.
- Pendlerprofilens ture bør som udgangspunkt først være bindende ved indgåelse af samkørselsaftale.
- Angivelse af den sociale forventning til turen, om hvorvidt den enkelte ønsker at snakke under turen eller have ro til andet som fx at sove eller arbejde.

Samkørsel kræver optimale mødesteder, hvor det er muligt at parkere sin bil eller cykel samt skifte til den kollektive transport. Derfor anbefales det at arbejde vi-

dere med at skabe dette optimale skifte, hvor trafikanter trygt kan parkere eller skifte transportmiddel. Herunder anbefales det at se nærmere på eksisterende anlæg for at undersøge, hvordan disse kan forbedres og synliggøres yderligere samt at etablere nye anlæg. Disse anlæg er:

- Knudepunkter
- Samkørselspladser
- Parkér & Rejs anlæg

Alt i alt er der en fremtid for samkørsel for visse trafikanter, hvis ovenstående tiltag tænkes ind i den fremtidige trafikplanlægning i Danmark. ●

Referencer

1. Michella Sofie Bigom Nielsen og Maria Hornbæk Kristensen (2021). Samkørsel i Danmark – Fremtidens mobilitetsform. Aalborg Universitet. Url: https://projekter.aau.dk/projekter/files/415044946/Speciale_om_samkørsel.pdf
2. Maria Hornbæk Kristensen og Michella Sofie Bigom Nielsen (2021). Samkørsel i Danmark – Fremtidens mobilitetsform. Trafikdage på Aalborg Universitet. Url: <https://journals.aau.dk/index.php/td/article/view/6871>