



Transportministeriet

Analyse om fremme af samkørsel

En national, tværgående rapport om samkørsel

22. august 2022



Analyse om fremme af samkørsel

En national, tværgående rapport om samkørsel

22. august 2022

Udgivet af: Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

ISBN netudgave: 978-87-93292-71-0
Forsideill. Transportministeriet

Denne publikation er omfattet af Creative Commons-licensen "CC BY-NC-ND
Kreditering-ikke kommerciel - ingen afledninger".
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>

Indhold

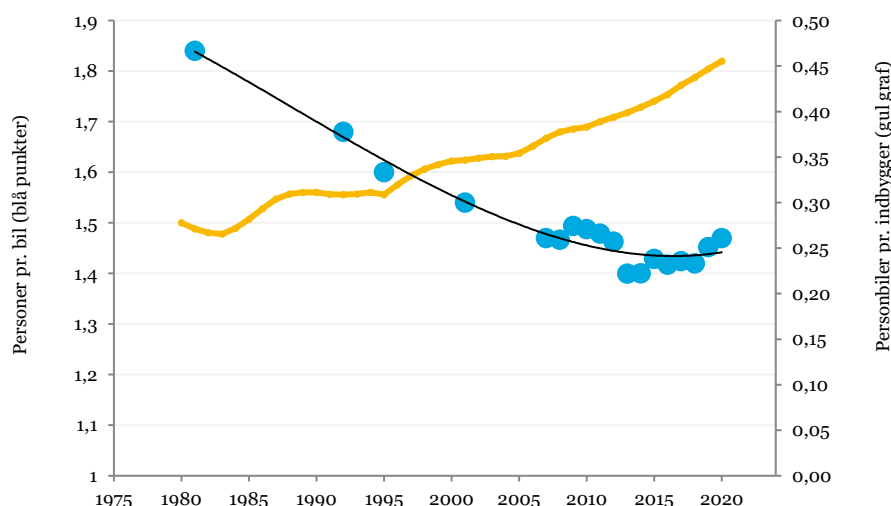
1.	Indledning.....	4
1.1	Hvilken rolle kan samkørsel få i transportbilledet?	6
1.2	Barrierer og mulige tiltag til fremme af samkørsel.....	8
2.	Samkørsels nuværende rolle i persontransporten	11
2.1	En trafikal status af samkørsel i Danmark.....	12
3.	Hvordan sker samkørsel?	16
3.1	Rammerne for samkørsel - den gældende lovgivning og skatteregler	16
3.2	Samkørselsplatforme og partnerskaber	17
3.3	Udvalgte samkørselsinitiativer hos virksomheder og kommuner	20
3.4	Nationale anlægsrelaterede initiativer	23
3.5	Erfaringer med samkørsel blandt udvalgte europæiske lande.....	26
3.6	Opsamling på udfordringer og barrierer for at fremme samkørsel	30
4.	Muligheder for at fremme samkørsel	33
4.1	Digitalt overblik og integration af kollektiv transport og samkørsel	33
4.2	Muliggøre at trafikskaber kan tilbyde samkørsel.....	34
4.3	Øgede økonomiske incitamentter til samkørsel.....	35
4.4	Fokus på medarbejderes transportvaner	37
4.5	Mere viden om brugen af samkørselspladser	38
4.6	Samkørselspladser og knudepunkter for persontransport samtænkes	39
4.7	Reservere vejbaner til samkørsel.....	40

1. Indledning

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.”

Bilejerskabet har været i vækst de seneste årtier, mens udnyttelsen af den enkelte personbil er faldet, *jf. figur 1.1*. Privatbilismen i Danmark har været støt stigende i flere år, hvor det samlede transportarbejde med bil er vokset fra 63,9 mio. personkilometer i 2015 til 69,7 mio. personkilometer i 2019¹ svarende til en stigning på 8,4 pct.² Der har alene været registeret et fald i transportarbejdet i 2020 (til 65,2 mia. personkilometer), hvilket relaterer sig til, at COVID-19 blev en samfundskritisk sygdom, *jf. boks 1.1, s. 5*.

Figur 1.1 | Udviklingen i bilejerskab og udnyttelsesgrad i bilerne



Kilde: Vejdirektoratet 2009³; Transportvaneundersøgelsen⁴, DTU, 2020.

En stor andel af personbilturene, der foretages i Danmark, er pendlerture til og fra arbejde eller uddannelse, og foretages derfor inden for snævre tidsrum på hverdage. Pendlerture er det domi-

¹ Vejdirektoratets nøgletalskatalog, <https://www.vejdirektoratet.dk/side/trafikkens-udvikling-i-tal>.

² Transportarbejde er et udtryk for, hvor mange kilometer personer tilbagelægger, og måles i personkilometer, det vil sige 1 person, som transporterer sig 1 km.

³ Vejdirektoratet gennemførte i 1981, 1992, 1995, 2001 og 2008 målrettede undersøgelser af antallet af personer i bilerne.

⁴ DTU's Transportvaneundersøgelsen (TU) er en interviewundersøgelse, hvis formål er at kortlægge den danske befolknings trafikale adfærd. I sin nuværende form har den eksisteret siden 2006. Op til 11.000 interviews gennemføres hvert år med tilfældigt (via cpr-registret) udvalgte personer.

nerende formål med bilkørsel på de tidspunkter, hvor der er trængsel. Pendling til arbejde og uddannelse udgør ca. 2 mio. ud af de ca. 8 mio. personbilture, der blev foretaget på en gennemsnitsdag i 2018-2020.⁵ Ved pendling til arbejde er gennemsnittet for udnyttelsesgraden lavere end den generelle udnyttelsesgrad af biler med ca. 1,08 personer pr. bil mod generelt godt 1,4 pr. bil.⁶

Samlet set ejer flere og flere danskere en bil, der køres flere kilometer, og der foretages flere bilture, hvor der særligt er en stigning i pendlerturene til og fra arbejde eller uddannelse.⁷

Den øgede privatbilisme har afledte effekter herunder trængsel, som medfører øget transporttid for den enkelte person. Det betyder en forringet mobilitet for bilister sammenlignet med et scenarie uden trængselsproblemer på vejnettet. Mobiliteten forringes, da bilisterne må holde i kø eller er nødsaget til at vælge omveje. En konsekvens kan også være, at bilisterne er nødsaget til at ændre deres dagsplaner og køre på andre tidspunkter end ellers planlagt.

Dette har en stor effekt på tidsrummet for myldretiden særligt i hovedstadsområdet, der i dag strækker sig over 2-3 timer både morgen og eftermiddag. Flere privatbiler på vejene betyder også øget miljø- og klimabelastning bestående af øget CO₂-udslip, øget luftforurening i form af partikeludledning, øget støjniveau mv.

Samtidig med at mange danskere enten ejer eller har adgang til bil i husstanden, har 38 pct. af den danske befolkning ikke adgang til en bil. Heraf er 21 pct. bosat i landdistrikter, hvis mobilitet er afhængig af andre transportmuligheder, herunder den kollektive trafik og mikromobilitet såsom scooter, cykel eller lignende.⁸

Særligt i landdistrikterne kan store afstande og et kollektiv transporttilbud, der beror på planlægningsprincippet 'mest til flest', udgøre en udfordring for at dække borgernes mobilitetsbehov til hverdagspendling og fritidsture.⁹

Boks 1.1 | Gennemførelse af analysen i lyset af COVID-19

Transportbilledet i Danmark ændrede sig drastisk i løbet af 2020, hvor COVID-19 blev en samfundskritisk sygdom. Ændringer i hverdagsrutinerne, mulighederne for fritidsaktiviteter og særlige begivenheder i weekenderne medførte forskellige udsving i transportsektoren.

Analysen er baseret på de TU-data fra 2018-2020, der af Vejdirektoratet er vurderet som repræsentative for samkørsel. De dertilhørende konklusioner vurderes ligeledes repræsentative på trods af omstændighederne med COVID-19 i 2020.

⁵ En gennemsnitsdag er et gennemsnit af alle årets dage inklusive weekend og helligdage.

⁶ TU-data 2018-2020.

⁷ TU-data fra 2014 til 2019 viser, at der er sket en vækst i personkilometre til arbejde på ca. 13 pct. og til uddannelsen med ca. 7 pct. Der er ligeledes sket en vækst i antal bilture på henholdsvis ca. 8 pct. til og fra arbejde og 31 pct. til og fra uddannelse/skole, der typisk er kortere ture. Det er i relative tal en hurtigere udvikling for pendling end for fritidstrafikken, som dog stadig står for størsteparten af transportarbejdet.

⁸ Danmarks Statistik, Statistikbanken, *Familiernes bilrådighed (faktiske tal) efter bystørrelse og rådighedsmonster, 2021*.

⁹ Kollektiv trafik i yderområder, COWI i samarbejde Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, oktober 2019.

Udover påvirkning af transportmønstre har COVID-19 ydermere forstørret nogle af barriererne for samkørsel, heriblandt bekymringen for at sidde tæt med fremmede. I Vejdirektoratets årlige brugerundersøgelse blandt bilister angav 13 pct. i ultimo marts 2020, at de var utrygge ved at køre med fremmede.¹⁰ Dette tal var fordoblet efter ét år med COVID-19 i Danmark. Det formodes, at ordet utryghed kan tolkes forskelligt i de to kontekster. Før 2020 var det en generel utryghed ved fremmede, det vil sige ”kan jeg stole på vedkommende”, hvorimod det efter 2020 formentlig mere var udtryk for en utryghed i forhold til tæthed og smitterisiko.

1.1 Hvilken rolle kan samkørsel få i transportbilledet?

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 og bidrage til at mindske trængsel, hvilket betyder at samkørsel både kan skabe øget mobilitet og mobilitet til flere. Definitionen af samkørsel fremgår af *boks 1.2*.

Boks 1.2 | Definitioner af samkørsel

Samkørsel handler om, at borgere deler deres privatbiltur ved at køre sammen. Bilejeren/chaufføren af bilen (udbyderen) tilbyder en i forvejen planlagt tur til en passager (aftageren).¹¹ Passageren kan både være en person fra husstanden, en person uden for husstanden (fx en kollega) eller en fremmed. I analysen fokuseres primært på samkørsel med en fremmed.

Den juridiske definition af samkørsel er afgrænset i taxilovens § 1, stk. 2:

”Samkørsel anses ikke som erhvervsmæssig persontransport efter stk. 1, hvis der alene ydes godtgørelse for omkostninger, der er direkte forbundne med kørslen.”

Indtægter fra personbefordring er skattepligtige, *jf. statsskattelovens § 4*. Eventuel betaling fra passageren til bilejeren betragtes dog under visse betingelser ikke som indkomst i skatteretlig forstand, men som deling af udgifter til den fælles kørsel.

Samkørsel er umiddelbart en simpel løsning til at skabe mere mobilitet, hvor den eksisterende infrastruktur og bilpark udnyttes bedre for at imødegå trafikale udfordringer og manglende transportmuligheder. Dog er samkørsel ikke så lige til, da det i starten i høj grad handler om ændring af transportvaner.

Samkørsel peger særligt ind i en deleøkonomisk tankegang, hvor der købes en service (turen) frem for et produkt (bilen). De senere år er deleøkonomi blevet en fast del af forbrugskulturen både inden for transport, detail og bolig. Samkørsel kan ses som et fleksibelt mobilitetstilbud, der er med til at understøtte den kollektive transport samt mikromobilitetstilbuddene.

¹⁰ Undersøgelsen foretages online med bilister over 18 år, der kører mere end 3.000 km årligt. Der blev i 2021 gennemført 1.124 online interviews af en stratificeret repræsentativ gruppe på køn og alder.

¹¹ Gennem rapporten vil en udbyder af en tur blive refereret til som bilejeren med viden om, at det ikke nødvendigvis er bilejeren, der også er føreren på en given tur.

Overordnet set er der særligt to trafikantgrupper, hvis mobilitet vil kunne forbedres med samkørsel: Privatbilister, særligt pendlere på strækninger med kødannelse i myldretiden, og borgere uden eller med begrænset adgang til bil, der er bosat i landdistrikter med lav kollektiv trafikbetjening. Der er i den forbindelse flere former for samkørsel og flere typer af samkørende. De mest relevante former for samkørsel og typer af samkørende for denne analyse, der er anvendt i denne afrapportering, ses nedenfor, *jf. boks 1.3*.

Boks 1.3 | Typer af samkørselsture og samkørende

I rapporten *Mobilitet for fremtiden* kategoriseres følgende tre typer af samkørsel:¹²

- 1) Åben peer-to-peer samkørsel, der aftales gennem en app eller hjemmeside.
- 2) Kollega samkørsel, hvor de samkørende har fælles slutdestination.
- 3) Deletaxi, hvor flere deler samme taxi for en lavere pris.

I Transportvaneundersøgelsen skelnes der mellem tre typer af samkørsel:

- 1) At køre blot med flere personer i bilen fx familiemedlemmer fra husstanden.
- 2) At køre med folk uden for husstanden, herunder venner, familie og kolleger.
- 3) At køre med helt fremmede som fx er matchet gennem en samkørselstjeneste.

Ydermere kan trafikanter kategoriseres ud fra sociodemografiske variabler og transportadfærd, hvor de tre overordnede grupper af trafikanter, der kan motiveres til samkørsel er:¹³

- *Multimodale trafikanter (20 pct.)* er vant til at bruge flere forskellige transportformer, herunder samkørsel. Gennemsnitsalderen samt bilrådigheden er lavere end de øvrige trafikantgrupper.
- *Omstillingsparate bilister (26 pct.)* har i højere grad en bil til rådighed, der sammen med cyklen er den primære transportform. Trafikanterne kan motive-res til at bruge samkørsel, og majoriteten har prøvet samkørsel.
- *Bekvemmelige bilister (31 pct.)* er trafikanter med let tilgængelighed til bil, det er nemt og bekendt for dem. De har samtidig meget neutrale holdninger til transportvalg og -vaner, dog har hovedparten ikke prøvet samkørsel.

Trængsel indebærer samfundsøkonomiske omkostninger i form af øget transporttid, der afstedkommes af reduceret hastighed og til tider kødannelse. På en gennemsnitlig hverdag i 2019 var den opgjorte forsinkelse på omkring 365.000 køretøjstimer, svarende til årligt ca. 84 millioner tabte køretøjstimer på hele det danske vejnet. Omregnes forsinkelsestimerne til samfundsøkonomi, var der i 2019 et samfundsøkonomisk tab på ca. 28 mia. kr. på grund af trængsel. Der har været en vækst i forsinkelsen på vejnettet på 9 pct. fra 2016 til 2019.¹⁴

Det er komplekst at pege på, hvordan samkørsel vil påvirke samfundsøkonomien én til én. Som et beregningsteknisk eksempel kan der tages udgangspunkt i, at der i 2019 var ca. 114 mio. daglige

¹² *Mobilitet for fremtiden*, 2018, Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

¹³ *Samkørsel i Danmark – fremtidens mobilitetsform?*, 2021, M. H. Kristensen, M. S. B. Nielsen, A. V. Olesen og L.R. Rasmussen, artikel fra Trafikdage på Aalborg Universitet.

¹⁴ Opgørelse af trængsel på vejene, december 2021, Vejdirektoratet.

køretøjskilometer i personbiler¹⁵, hvoraf de fleste var drevet af benzin. Hvis der skete en reduktion i antallet af køretøjskilometer på blot 1 pct. i 2019 i dette scenarie¹⁶ ville det betyde en samfundsøkonomisk gevinst på godt 0,5 mia. kr. om året.¹⁷ Dette skal ses i forhold til de beskedne omkostninger, der er forbundet med øget samkørsel.

Samkørsel har potentiale for at mindske trængsel. I analysen *Deleøkonomiens betydning for statsvejnettet* vurderes, at samkørsel på sigt kan reducere trafikken på statsvejnettet i myldretiden med mellem 0 og 4 pct.¹⁸ Skønnet er behæftet med stor usikkerhed, men det illustrerer ét element af den potentielle effekt af samkørsel på transportbilledet. Dertil understøttes en reduktion af CO₂-udledning, energi- og olieforbrug, samt bidrag til mindre luftforurening. En refleksion der knytter sig hertil, er statslige provenukonsekvenser, som følge af mere samkørsel. I dag er der et skattemæssigt provenu ved brugen af bil, eksempelvis i forbindelse med brugen af fossile brændstoffer. Ved samkørsel vil dette provenu mindskes, da udnyttelsen af fossile brændstoffer optimeres. Denne negative konsekvens for statens skattemæssige provenu skal dog holdes op imod de nuværende negative eksternaliteter, såsom trængsel, der har negative samfundsøkonomiske konsekvenser. Den positive gevinst, som samkørsel kan give, vil i et vist omfang påvirke det skattemæssige provenu negativt, men dette tab vil være faldende med tiden grundet den grønne omstilling af persontransporten på veje.

Det er en kendt risiko, at der ved øget samkørsel kan ske en overflytning fra den kollektive transport, gang eller cykel til samkørsel. På samme måde som overflytning er en kendt risiko ved at fremme samkørsel, rummer øget samkørsel samtidig et lige så bekendt potentiale i at give et transporttilbud til nogen, der har begrænset adgang til andre former for mobilitet og et potentiale for at understøtte brugen af netop kollektiv transport.

1.2 Barrierer og mulige tiltag til fremme af samkørsel

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 samkørselstur, hvor og hvordan det kan gøres. Det er en udfordring, at samkørsel ikke synliggøres de

¹⁵ Vejdirektoratet, 2022.

¹⁶ Deleøkonomiens betydning for statsvejnettet, 2016, Galbo-Jørgensen (Incentive) og Kelberg Olsen (Vejdirektoratet): "Et groft estimat på baggrund af disse antagelser, indikerer at samkørsel i dag reducerer trafikken på statsvejnettet i myldretiden med op til 0,5 pct."

¹⁷ De samfundsøkonomiske marginale eksterne omkostninger pr. køretøjskilometer vurderes at være hhv. 1,27 kr. og 1,34 kr. for benzin- og dieslbiler (og hhv. 1,12 kr. og 1,17 kr. for elbiler og plug-in hybridbiler), når både trængsel, klimaforandringer, luftforurening, støj, uheld og slid på infrastruktur indregnes jf. [Transportøkonomiske Enhedspriser - Center for Transport Analytics \(dtu.dk\)](https://transportøkonomiske.enhedspriser-centerfortransportanalytics.dtu.dk)

¹⁸ Deleøkonomiens betydning for statsvejnettet, 2016, Galbo-Jørgensen (Incentive) og Kelberg Olsen (Vejdirektoratet).

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 trafikskaberne 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.

Rapporten belyser mulige tiltag for fremme af samkørsel, der har til hensigt at adressere disse udfordringer og barrierer for samkørsel, jf. boks 1.4. Tiltagene uddybes i kapitel 4.

Boks 1.4 | 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 trafikskaber kan tilbyde samkørsel*
En tættere integration mellem samkørsel og kollektiv transport kan bidrage til at gøre samkørsel til en mere sikker transportform, der supplerer den kollektive transport. For at styrke integrationen mellem samkørsel og kollektiv transport kan trafikskaberne, som i Frankrig, gives mulighed for at købe og udbyde tomme sæder i privatbiler ved at muliggøre betaling fra trafikskabet til bilejeren. Tiltaget kræver ændring af lov om trafikskaber, taxiloven og eventuelt skattelovgivningen.
- *Øgede økonomiske incitamenter til samkørsel*
For at øge det økonomiske incitament til at vælge samkørsel analyseres følgende skattemæssige tiltag: 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. Denne viden kan særligt pege på, hvorfor de, der samkører, rent faktisk benytter disse samkørselspladser, hvad der motiverer dem til at bruge samkørselspladser, og hvilke barrierer de har mødt.
- *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 elbiler). Dette vil imidlertid betyde øget trængsel i de øvrige vejbaner, hvilket kan motivere nogle til at samkøre, men det vil også presse en del af trafikken ud på det omkringliggende vejnet. Tiltaget har således store samfundsøkonomiske omkostninger, og gevinsten vurderes markant mindre end de ulemper, der er ved tiltaget.

2. Samkørsels nuværende rolle i persontransporten

Den samlede udvikling i privatbilisme, herunder bilejerskab, udnyttelsesgrad og personkilometre, blev indledningsvist opridset i kapitel 1. I dette kapitel afdækkes et mere nuanceret billede af, hvad samkørsel fylder i persontransporten, hvordan det har udviklet sig de senere år og hvornår samkørsel vælges.

Vejdirektoratet gennemfører årligt en brugerundersøgelse blandt bilister.¹⁹ Formålet med undersøgelsen er at give Vejdirektoratet et informationsgrundlag for at skabe bedre fremkommelighed på vejene og for at udnytte den samlede infrastruktur bedre. I marts 2020 og 2021 er bilisterne spurgt specifikt ind til samkørsel, herunder deres kendskab til udbydere af samkørselsplatforme, deres egne erfaringer med samkørsel og holdninger til benyttelse af samkørsel. Undersøgelsen 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.

Ydermere blev bilisterne bedt om at prioritere grundene til at benytte og tilbyde samkørsel, hvilket resulterede i prioriteringen:

1. Spare penge.
2. Passe på miljøet/reducere CO₂-udledning.
3. Færre biler/bedre plads på vejene.
4. Selskab/nogen at snakke med på rejsen.

Motivationerne ovenfor er baseret på et gennemsnit af bilister, der kører over 3.000 km/år. Forskellige brugergrupper i forskellige livsstadier må forventes at have forskellige prioriteringer.

De væsentligste grunde blandt de adspurgte bilister 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.

Den ovenstående prioritering og rangering er fra besvarelser i en periode, hvor COVID-19 er indtruffet i Danmark. I besvarelserne fra ultimo marts 2020 var der byttet om på de to højest rangeret grunde til ikke at samkøre – det vil sige, at ønsket om at være alene ikke var den primære årsag i 2020, som den altså var i 2021-besvarelserne. Af dem, der ønsker at være alene i bilen, begrundes størstedelen det med, at de ikke ønsker at være sociale, eller at de forbereder sig mentalt til det, de skal til. Der er altså tale om at prioritere et mentalt ”frirum”.

¹⁹ Undersøgelsen foretages online med bilister over 18 år, der kører mere end 3.000 km årligt. Der blev i 2021 gennemført 1.124 online interviews af en stratificeret repræsentativ gruppe på køn og alder.

2.1 En trafikal status af samkørsel i Danmark

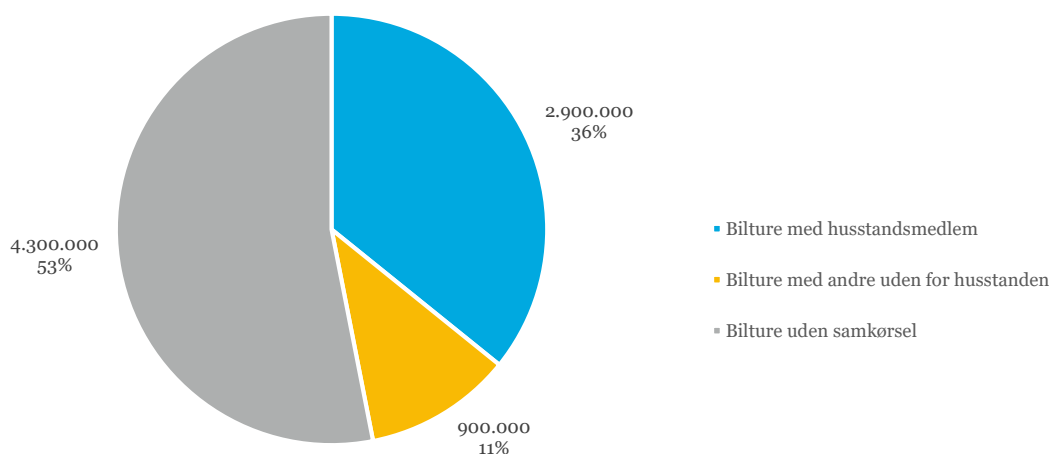
For at give et indblik i den samkørsel, der foretages i dag, er der indhentet data fra DTU's Transportvaneundersøgelsen (TU), der er en større national interviewundersøgelse med formålet at kortlægge danskernes trafikale adfærd.²⁰ I TU-data er der en fast struktur med tre persontyper, der kan samkøres med: Personer fra husstanden, personer uden for husstanden (fx venner og bekendte) samt helt fremmede personer (således også uden for husstanden), *jf. boks 1.3, kapitel 1.*

Boks 2.1 | Hovedtendenser for samkørsel

- 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.

På en gennemsnitsdag i 2018-2020 blev der gennemført knap 15 mio. ture fordelt på alle transportmidler, hvoraf ca. 8 mio. ture var i personbil. Godt halvdelen af turene i personbil var soloture, hvilket vil sige uden nogen form for samkørsel, og godt omkring en tredjedel af turene var med en person fra husstanden. Således udgjorde samkørsel med personer uden for ens egen husstand ca. 10 pct. af personbilturene på en gennemsnitsdag, *jf. figur 2.1.*

Figur 2.1 | Fordeling af bilture med og uden samkørsel, gennemsnitsdag i 2018-2020



Kilde: Transportvaneundersøgelse, DTU, 2020.

²⁰ I sin nuværende form har TU eksisteret siden 2006, hvor der hvert år gennemføres op til 11.000 interviews med tilfældigt (via cpr-registreret) udvalgte personer.

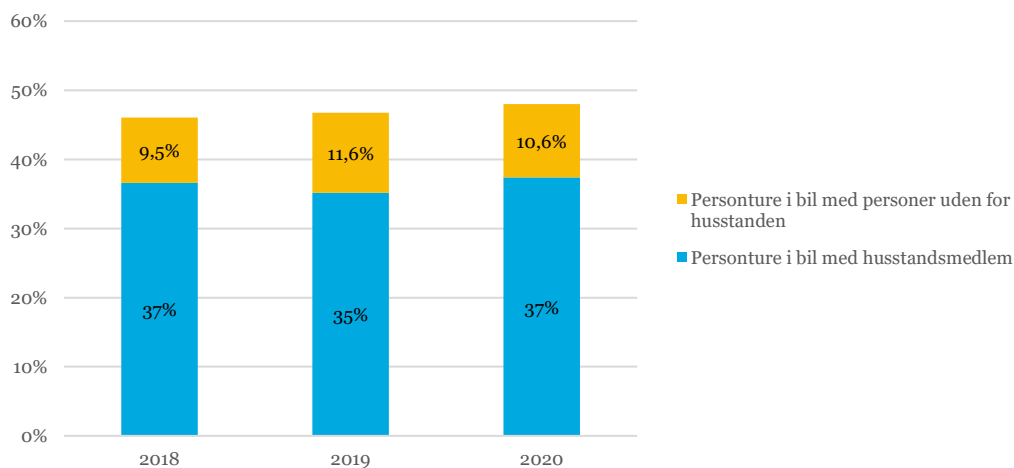
Den mindste andel af samkørsel sker med personer uden for husstanden, og af dem er det mest de 18-30-årige, der samkører. I aldersgruppen 18-30-årige foretages 20 pct. af alle bilture som samkørsel med nogen uden for husstanden, svarende til 42 pct. af deres samkørselsture. Aldersgruppen 18-30 år kører dermed ca. dobbelt så meget med personer uden for husstanden som de øvrige aldersgrupper, *jf. teknisk bilag figur 1*.

Generelt er der ikke stor variation på tværs af kønnene i forbindelse med samkørsel. Mænd kører solo på godt 60 pct. af turene, hvor det er knap 50 pct. af turene for kvinder, *jf. teknisk bilag figur 2*. Ved samkørsel ses, at mænd kører lidt mere med kollegaer, hvor kvinder kører lidt mere med en ven, nabo eller familie uden for husstanden, *jf. teknisk bilag figur 3*.

Af de 3,7 mio. samkørselsture, der blev foretaget en gennemsnitsdag i 2018-2020, var 76 pct. af turene med personer fra samme husstand, mens 19 pct. af turene var med venner, naboer mv., 2 pct. med arbejdskolleger og 2 pct. i en kombineret relation. Den resterende del af samkørsel (under 1 pct.) skete med fremmede uden for husstanden, *jf. teknisk bilag figur 4*.

At en lav andel af samkørsel sker med personer uden for husstanden er et velkendt billede gennem det sidste årti, *jf. teknisk bilag figur 5*. For de seneste år har andelen af bilture med samkørsel ligget stort set uændret på omkring 36 pct. for samkørsel med husstandsmedlemmer og på ca. 10 pct. med personer uden for husstanden, *jf. figur 2.2*. Dette er på trods af den teknologiske udvikling, der har muliggjort, at flere samkørselsudbydere gennem apps har løftet udfordringer såsom kontantløs betaling, chatfunktioner, digitale mødesteder mv.

Figur 2.2 | Udviklingen i andel af bilture med samkørsel, 2018-2020



Anm.: Samkørselsture som bilførerture og passagerture, hvor der er samkørsel set i forhold til alle personture i bil.
Kilde: Transportvaneundersøgelse, DTU, 2020.

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

Hvilke former for samkørsel benyttes?

Formålene for bilture inddeles efter: Pendling til arbejde eller uddannelse, fritidsture, ærinde- samt erhvervskørsel, *jf. boks 2.2*. TU-data fra 2018-2020 viser, at godt 72 pct. af soloturene er enten pendlerture til arbejde, uddannelse eller ærindekørsel, mens 21 pct. af soloturene har et fritidsformål. Bilister, der samkører med personer fra husstanden, har næsten udelukkende ærinde eller fritidsaktiviteter som formål med turen, *jf. teknisk bilag figur 6*.

Boks 2.2 | Beskrivelse af turformål²¹

Fritidsture: Ture til fritidshjem, SFO og ungdomsklub, besøge familie og venner, byture, idræts- og sportsudøvelse, udflugter og ferier mv.

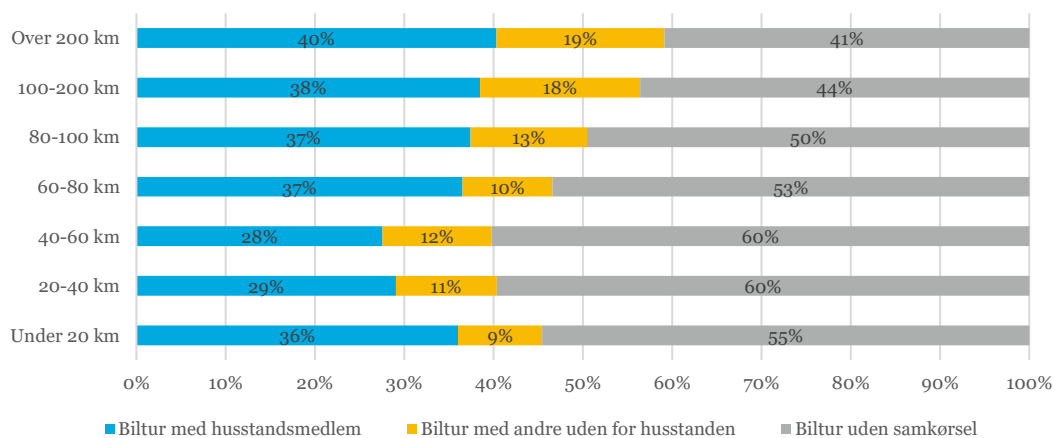
Ærindekørsel: Hente/bringe personer ved et andet transportmiddel, hente/bringe ting, købe ind, benytte bank, bibliotek, læge, jobcenter mv.

Erhvervsørsel: Kundebesøg, møder, håndværker, chauffør, udbringning af varer og services mv.

For bilture, hvor der samkøres med passagerer uden for husstanden, udgør fritidsformål over halvdelen af turene, mens pendling til arbejde- eller uddannelsessted udgør godt 10 pct. af turene, *jf. teknisk bilag figur 6*. Uddannelsespendlingen udgør en større andel af bilture, hvor der samkøres med personer uden for husstanden end af bilture uden samkørsel. Dette afspejler, at 18-30-årige har større tendens til at samkøre, *jf. kapitel 1*.

Samkørsel fylder mest på de længere ture - bortset fra de helt korte, som formodentlig i høj grad blandt andet afspejler kørsel af børn til skole og fritidsaktiviteter, *jf. figur 2.3*. På de længere ture kan bilture med familiemedlemmer afspejle fritidsture, hvor der ofte er flere sammen i bilen. I forhold til samkørsel med personer uden for husstanden ses generelt, at jo længere en strækning, des højere en andel samkøres.

Figur 2.3 | Samkørsel på bilture med forskellig længde, gennemsnitsdag i 2018-2020



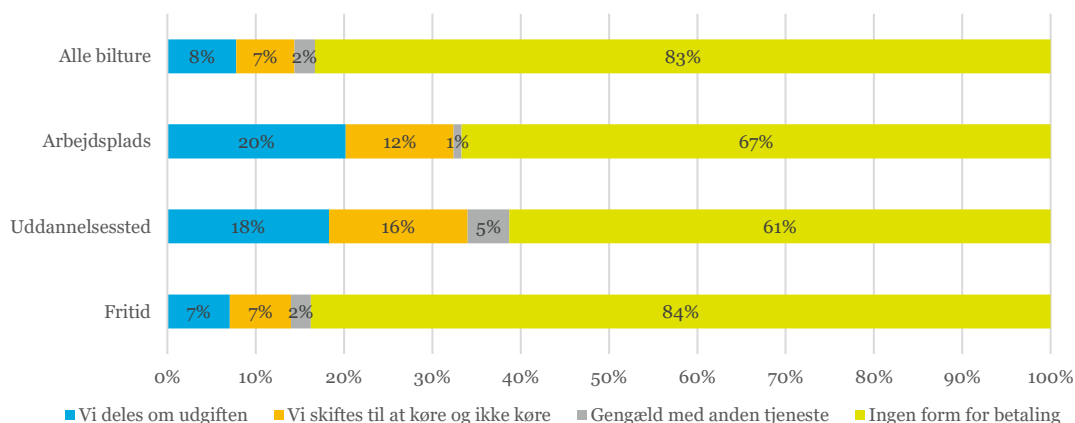
Kilde: Transportvaneundersøgelse, DTU, 2020.

Den større tendens til samkørsel på længere ture kan tyde på, at incitamentet her er højere. Det kan skyldes, at længere ture vil have højere omkostninger til benzin, bro mv., og det kan opleves som relativt mindre besværligt at samkøre i forbindelse med længere ture.

²¹ Transportvaneundersøgelsen 2019 - Dokumentation af spørgeskema, J. L. Elkjær Andersen og H. Christiansen, 15. marts 2019.

Ved over 80 pct. af alle samkørselsture er der ingen økonomisk betaling for turen, hverken direkte eller indirekte i form af en anden tjeneste eller anden modydelse, hvilket også skal ses i lyset af, at 76 pct. af turene sker med et husstandsmedlem, og 18 pct. af turene er med venner, naboer eller lignende, *jf. teknisk bilag figur 4*. Kun 17 pct. af alle bilturene har en form for modydelse. Når der er en modydelse – ofte i form af betaling – sker det i mere formelle relationer med kollegaer og medstuderende. Ved samkørsel til arbejdspladsen foregår der betaling ved 20 pct. af turene, mens det sker ved 18 pct. af turene til uddannelse, *jf. figur 2.4*.

Figur 2.4 | Deling af udgifter på samkørselsture med personer uden for husstanden, gennemsnitsdag i 2018-2020



Kilde: Transportvaneundersøgelse, DTU, 2020.

Der foretages på en gennemsnitsdag i 2018-2020 1,85 mio. pendlerture i personbil til/fra arbejde eller uddannelse, hvoraf der på 11 pct. af turene foretages samkørsel med husstandsmedlemmer. På kun 5 pct. af pendlerturene, svarende til 100.000 ture, foretages der samkørsel med personer uden for husstande, *jf. teknisk bilag figur 7*. Af de 100.000 ture sker der en form for modydelse på kun hver tredje tur, *jf. figur 2.4*.

3. Hvordan sker samkørsel?

I dette kapitel beskrives de lovmæssige rammebetingelser, hvorunder samkørsel skal foregå. Der afdækkes de platforme der er tilgængelige, hvorigennem samkørsel kan ske i dag. Derefter beskrives udvalgte samkørselsinitiativer i dansk kontekst, nationale anlægsrelaterede initiativer samt erfaringer fra udvalgte europæiske lande.

3.1 Rammerne for samkørsel - den gældende lovgivning og skatteregler

Samkørsel er, efter lovgivningen, tilladelsesfri kørsel, *jf. boks 3.1*. Det betyder, at alle privatbilere kan tilbyde samkørsel til en bekendt eller fremmed passager.

Boks 3.1 | Definitionen af samkørsel fremgår af taxilovens § 1, stk. 2

”Samkørsel anses ikke som erhvervmæssig persontransport efter stk. 1, hvis der alene ydes godtgørelse for omkostninger, der er direkte forbundne med kørslen.”

Det fremgår af lovbemærkningerne til bestemmelsen:

”Ved samkørsel forstås, at to eller flere personer, der skal samme vej, kører i samme bil og deler transportudgifterne. Det anses også for samkørsel, når en passager sættes af eller stiger på i løbet af køreturen, også selv om dette måtte føre til en mindre afvigelse fra førerens rute. Det er således ikke et krav, at føreren og passagererne starter turen samme sted eller har samme slutdestination.

De beløb, som bilejeren modtager fra en passager i forbindelse med samkørsel til dækning af passagerens andel af udgifterne til brændstof, løbende vedligeholdelse, slid på dæk og serviceeftersyn m.v. og eventuel broafgift, færgeoverfart og lignende, er skattefri, da betalingerne ikke kan anses for indkomst i skatteretlig forstand, men derimod skyldes, at bilejeren og passageren deler nogle fælles udgifter. Der henvises til de til enhver tid gældende skatteregler om samkørsel.

Overstiger passagerens betaling for kørslen dennes andel af de ovennævnte omkostninger, anses kørslen som erhvervmæssig persontransport og kræver dermed tilladelse.”

De gældende skatteregler definerer, at indtægter fra persontransport er skattepligtige, *jf. statskattelovens § 4*. Eventuel betaling fra passageren til bilejeren betragtes dog under visse betingelser ikke som indkomst i skatteretlig forstand, men som deling af udgifter til den fælles kørsel.²² Det betyder, at betalinger, der overstiger passagerens andel af transportudgifterne, er skattepligtige.

Der er ikke fastsat standardsatser eller lignende til brug for opgørelsen af de fælles transportudgifter, der deles på baggrund af de konkrete udgifter til kørslen.

²² Den skattemæssige behandling af samkørsel er beskrevet i Den juridiske vejledning afsnit C.A.4.3.3.1.3 Transportvejen. Beskrivelsen er indarbejdet i Den juridiske vejledning som følge af det tidligere styresignal SKM2016.536.SKAT - Lejlighedsvis biludlejning og samkørsel mv., der blev udsendt i 2016 for at tydeliggøre praksis for den skattemæssige behandling af henholdsvis lejlighedsvis biludlejning og samkørsel.

Som i taxilovgivningen er det uden skattemæssig betydning, hvordan aftalen om samkørsel er blevet etableret eller aftalt. Det indebærer, at der for eksempel gælder samme skatteregler for samkørsel til og fra en fælles arbejdsplads, som der gælder, hvis bilejeren offentligt har udbudt bilturen for eksempel via en hjemmeside eller en app.

Det beløb, som bilejeren modtager fra en passager, har ikke indflydelse på størrelsen af bilejerens og passagerens eventuelle kørselsfradrag (befordringsfradrag). Kørselsfradraget påvirkes alene i situationer, hvor det er arbejdsgiveren, der betaler befordringen. Det vil sige, at uanset om der kører én, to eller flere personer i en bil til og fra en arbejdsplads, og om turen foretages som chauffør eller passager, kan alle i bilen hver især foretage kørselsfradrag, *jf. teknisk bilag tabel 1*.

På nuværende tidspunkt er det kun private virksomheder, såkaldte samkørselsudbydere, der kan videreformidle og udbyde privatbilisternes tomme sæder. Lov om trafikselskaber rammesætter i dag trafikselskabernes opgaveportefølje, *jf. § 5 i lov om trafikselskaber*, hvor der i den gældende lov ikke er hjemmel til, at et trafikselskab indkøber pladser i privatbiler.

3.2 Samkørselsplatforme og partnerskaber

I nærværende afsnit kortlægges markedet af samkørselsudbydere og -ordninger i Danmark pr. ultimo 2021. Eftersom markedet for samkørsel er dynamisk, vil denne kortlægning udgøre et øjebliksbillede. Der findes fire dominerende apps for samkørsel i Danmark: NaboGo, Ta'Med, CommuteApp og GoMore.²³

De enkelte samkørselsapps har forskellige målgrupper, varierende betalingsmodeller samt forskellige øvrige funktioner, *jf. tabel 3.1, s. 18*.

²³ Derudover eksisterer hjemmesiden Pendlernet.dk og PinStop.

Tabel 3.1 | Oversigt over samkørselsapps i Danmark pr. ultimo 2021

	Primære målgruppe	Betalingsmodel	Andre funktioner	Geografi
NaboGo	Pendler- og fritidsture.	Fast kilometerpris mellem brugere. Betaling integreret i app, og en gebyrfri platform.	Faste virtuelle stoppesteder. Kollektiv transport integreret i app. Bedømmelse af turen fra både bilejer og passager.	Danmark, (England, Sverige, Holland).
Ta'Med (FDM)	Pendler- og fritidsture.	Betaling fastlagt og integreret i app. Valgfrit om der ønskes betaling. Gebyrfrit intro-tilbud.	Turforsikring, hvis turen aflyses. Trafikinformation fra Rejseplanen i app. Ratings samt verificering af brugernes telefon- og virksomhedsoplysninger.	Danmark.
Commute-App	Privat: Pendler- og fritidsture. Erhverv: Virksomheder og organisationer, herunder tjeneste- og pendlerture.	Privat: Afregning enten via chatfunktion eller udenom app'en. Erhverv: Gratis for medarbejderne. Arbejdsgiver betaler for platformen.	Erhverv og privat: Optjening af CO ₂ -coins. Erhverv: App tilpasses den enkelte virksomhed. Rapporterer CO ₂ -reduktion. Automatisk datalagring, som beregner betaling af kørepenge. Optimering af taxibrug. Hotel: taxibestillingsplatform. Ingen rating i Danmark, men der er i de afrikanske lande.	Danmark, (Sverige, Storbritannien, Tyskland, Nigeria, Mauritius).
GoMore	Pendler- og fritidsture.	Turpris fastsættes af bilejer. Betaling integreret i app. Gebyr for bilejer.	Privat biludlejning. Privat- og erhvervsleasing. Bedømmelse af turen fra både bilejer og passager.	Danmark.

Dialog med samkørselsudbydere

Som led i analysearbejdet har Transportministeriet afholdt dialogmøder med de landsdækkende samkørselsudbydere og drøftet en række temaer i relation til at fremme samkørsel. Der er afholdt møder med NaboGo, FDM (Ta'Med), CommuteApp og GoMore.

Ved dialogmøderne er det drøftet, hvad der ud fra udbydernes erfaring motiverer folk til at samkøre. I forhold til barrierer er det drøftet, hvad udbyderne ser som de primære udfordringer for at fremme samkørsel. Afslutningsvis omhandlede dialogerne, hvilke tiltag udbyderne – på baggrund af deres erfaringer – mener, der skal til for at fremme samkørsel.

Det bemærkes, at udbyderne alle har tilkendegivet, at deres produkt har været påvirket af COVID-19, hvilket har sat en stor del af deres planlagte projekter og samarbejder på pause. Eftersom dialogmøderne blev afholdt i 2. halvår 2021, var der en del af udbydernes erfaringer, der stammede fra før COVID-19-krisen. I takt med genåbningen af samfundet stod udbyderne generelt klar til at genstarte og relancere flere projekter og samarbejder, hvorfra de først på et senere tidspunkt vil kunne se erfaringerne.

På baggrund af dialogmøderne kan der udledes flere tværgående erfaringer og betragtninger, der præsenteres i det efterfølgende.

Motivation blandt dem, der vælger samkørsel

Udbyderne peger generelt på fire faktorer, der udgør den primære motivation for, at folk vælger at samkøre: *Tidsbesparelser, økonomi, klima og det sociale*. Prioriteringen blandt disse fire faktorer vurderes af udbyderne at være afhængig af den enkelte målgruppe. For eksempel oplever udbydere, at klimahensyn er en vigtig motivation blandt særligt yngre brugere.

Praktiske gevinster i form af økonomiske fordele og tidsbesparelser er en mere bred motivationsfaktor på tværs af brugere. For bilejere kan samkørsel give et økonomisk bidrag til at dække udgifterne for turen. For passagerer kan den ofte relativt lave pris for en samkørselstur – sammenlignet med selv at eje og køre bil – være en vigtig faktor.

Tidsmæssige besparelser vurderes ligeledes som en central motivationsfaktor for dem, der vælger samkørsel. Med samkørsel kan der for eksempel være mulighed for at blive transporteret 'lige til døren', hvilket bidrager til at gøre hverdagen nemmere for nogle samkørende – særligt når det drejer sig om pendlingen i hverdagen for borgerere, der ikke bor nær kollektiv transport.

Det sociale element ved at køre sammen vurderes også at være en væsentlig motivationsfaktor. Dette gør sig særligt gældende, når kolleger kører sammen til og fra arbejde. Her er der flere eksempler på et fast samkørselsmønster, hvor de samme personer kører sammen til daglig og nogle gange skiftes til at være chauffør. Flere af udbyderne fortalte hertil, at nogle brugere kan gå hen og opfatte betalingen som en unødvendighed, da samkørslen i højere grad tager karakter af en social aktivitet.

Rekruttering af nye brugere

Udbyderne oplever generelt, at der kræves målrettede og vedholdende indsats for at vinde folk over til at prøve samkørsel og for at fastholde dem til at samkøre. Blandt de udbydere, der samarbejder med virksomheder, anvendes der – i tillæg til at lancere app-løsninger – målrettede kommunikationsindsatser. Her bruger udbyderne blandt andet interne kampagner, der gør opmærksom på samkørsel, hvor initiativer såsom konkurrencer kan tiltrække folk til at prøve at samkøre.

Udbyderne udtrykker, at det særligt er en udfordring at få folk til at lade bilen stå med henblik på at blive passager. Dette er specielt gældende i tyndtbefolkede områder, hvor der kan være en oplevelse af at være mere afhængig af sin bil, og hvor der også er en høj grad af bilejerskab. Hertil blev det påpeget, at beboere i tyndtbefolkede områder kan have en frygt for at tabe kontrol og fleksibilitet i hverdagen, hvis de lader bilen stå. For eksempel kan der være en frygt for, at der ikke er et passende kørselstilbud, når der skal rejses retur igen.

For at skabe sikkerhed arbejder udbyderne med at sikre tættere integration mellem samkørsel og kollektiv transport i deres apps ved for eksempel at udbyde kombinationsrejser mellem samkørsel og kollektiv transport. Den kollektive transport skulle derved give mere sikkerhed for en del af rejsen. Derudover bliver der arbejdet med at stille garanti for passagererne i tilfælde af sene aflysninger af ens planlagte samkørselstur. Eksempelvis med en forsikring, hvor brugerne får tilbudt en taxi, såfremt deres planlagte lift aflyses.

Virksomheder og uddannelsessteder som destination

Udbyderne var i høj grad fokuseret på at engagere virksomheder, kommuner og uddannelsessteder i samarbejder om samkørsel. Disse organisationer udgør som regel naturlige destinationer for et større antal medarbejdere og studerende, og dermed er der en naturlig kritisk masse, der har potentiale til at få folk til at køre sammen.

Én af udbyderne fandt, at transport for nogle betragtes som en del af privatsfæren, altså noget, som arbejdspladsen ikke bør blande sig i. Dette kan medføre tilbageholdenhed på nogle arbejdspladser i forhold til at introducere samkørsel til medarbejderne, da det bryder en grænse mellem privatliv og arbejde.

Få udbudte (korte) pendlerture og usikkerhed om skatte- og udgiftsregler

Generelt påpegede udbydere af samkørselstjenesterne, at de har svært ved at finde bilejere, der vil tilbyde lift på særligt kortere distancer herunder pendlerture. Der er en oplevelse af, at bilejerne finder, at skattereglerne er uklare, da det kan være svært at vide, hvor stor en betaling bilejeren kan modtage uden beskatning, da det afhænger af, hvilke udgifter der er til bilen, turlængde mv. Derudover oplevede udbydere, at de, der stiller deres bil til rådighed, også ofte er usikre på, hvilke udgifter til bilturen de må medregne. Dertil gav udbydere udtryk for, at der ikke gives tilstrækkelige økonomiske incitamenter til samkørsel, særligt for samkørsel på kortere distancer, hvor 'ulejligheden' ved tage folk med alt andet lige er relativt større.

Konkurrerende transportformer

Blandt udbydere af samkørselstjenesterne var der enighed om, at solokørsel er den største konkurrent til samkørsel. Flere udbydere arbejdede således ud fra en overordnet vision om at bidrage til at nedbringe antallet af biler.

En udbyder fandt, at samkørsel kan være en konkurrent til den kollektive transport i de tilfælde, hvor bilturen viser sig hurtigere end den kollektive transport. Udbydere var imidlertid ikke af den opfattelse, at samkørsel 'stjæler' passagerer fra den kollektive transport. Tværtimod ansås samkørsel som afhængig af den kollektive transport og omvendt. Samkørsel ses som '*the missing link*' i den kollektive transport med et stort potentiale for at koble samkørsel tættere sammen med den kollektive transport.

Trafikselskabernes rolle i samkørsel

I 2019 gennemførte COWI en evaluering af den tidligere yderområdepulje og den kollektive trafik i yderområderne for Transportministeriet.

Analysen konkluderede, at mulighederne for væsentligt at forbedre den kollektive transport i yderområderne inden for de givne rammer var begrænsede. Hvis der i væsentligt omfang skulle ske en styrkelse af mobilitetstilbuddene i de tyndere befolkede områder, bør der tænkes i nye koncepter.

Konkret kan der ses på, hvilke transportformer trafikselskaberne i dag kan indkøbe og tilbyde – herunder muligheden for at åbne lovgivningen for at gøre det muligt for trafikselskaberne at betale privatbiler for pladser i deres biler. En bedre udnyttelse af denne ledige kapacitet ses som en mulighed for at øge mobilitetstilbuddene i områder, der er tyndere befolket, hvor den klassiske kollektive transport ikke er det oplagte valg, og hvor udnyttelsesgraden af privatbilen i forvejen er lav.

I den forbindelse kan det undersøges at lave partnerskaber med de kommercielle udbydere, som allerede er på markedet, da flere samkørselsudbydere allerede har platforme, privatbilflåder og systemer, der kan benyttes. Der eksisterer i forlængelse heraf ikke konkrete lovmæssige rammer for, hvordan trafikselskaberne kan samarbejde med disse.

3.3 Udvalgte samkørselsinitiativer hos virksomheder og kommuner

I følgende afsnit beskrives erfaringer med udvalgte samkørselsinitiativer i Danmark, hvor Transportministeriet blandt andet har indhentet viden om virksomhedsbaserede og kommunale initiativer, motiver samt erfaringer, der er gjort i forbindelse med tiltagene.

Virksomhedsbaserede initiativer og erfaringer med samkørsel

Transportministeriet har afholdt møder med biotekvirksomheden Gubra, der har særligt gode erfaringer med samkørsel; Partnerskabet Gate21, der med mobilitetsprojektet *Moving People* blandt andet har arbejdet med at fremme samkørsel i virksomheder; og Business Region Aarhus, jf. boks 3.2.²⁴

Der findes flere motiver for virksomhedernes arbejde med at fremme samkørsel, der er dog fremført et særligt fokus på at fremme den grønne omstilling og mindske virksomhedernes CO₂-udledning. Derudover nævnes også medarbejdertrivsel og økonomiske gevinster som motiver for virksomhedernes engagement i samkørsel.

Boks 3.2 | Virksomhedsbaserede initiativer kort fortalt

Gubra – biotekvirksomhed

- 180 medarbejdere i Hørsholm.
- En grøn CSR-politik, der bygger på fire grundsten: 1) 10 pct. af før-skat-profit doneres til miljømæssige aktiviteter, 2) Negativt CO₂-aftryk, 3) Inspiration og opfordring til politikere og andre virksomheder, 4) ”Orden i eget hus”.
- Med udgangspunkt i virksomhedens CSR-politik har Gubra gennemført flere målrettede initiativer for at fremme samkørsel.
- I 2020 – 2021 har Gubra gennemført tre ’samkørselsudfordringer’ og en CO₂-kampagne målrettet virksomhedens medarbejdere.

Moving People – mobilitetsprojekt under ledelse af Gate 21

- Gate 21 har samarbejdet i Greater Copenhagen med Region Hovedstaden, Movia, DTU, 17 kommuner samt 84 virksomheder om at arbejde for at accelerere den grønne omstilling.
- Motivationen bag Moving People projektet er ”at gøre det nemt for medarbejderne at vælge smarte, effektive og grønne alternativer på deres rejse til og fra arbejde”.²⁵
- Moving People har undersøgt medarbejderes brug af pendling og transport på 22 arbejdspladser, hvoraf 14 af arbejdspladserne lancerede et eller flere tiltag rettet mod forbedring af medarbejdernes transportmuligheder, mens otte ikke indførte tiltag.
- To ud af 14 virksomheder indførte målrettede tiltag til at fremme samkørsel som led i projektet.

Business Region Aarhus – GoTur, et lokalt MaaS-projekt

- Aarhus Kommune indledte i 2016 testprojektet med formålet at fremme samkørsel og kombinere servicen med den kollektive transport.
- Samkørsel blev koblet sammen med kollektiv transport i en samlet mobilitetsplatform, GoTur, udviklet af FDM. App’en rettede sig mod passagererne, der samlet kunne danne sig et overblik over den kollektive transport og samkørselsmulighederne Zify og GoMore.

²⁴ Gate 21 er et partnerskab mellem kommuner, regioner, virksomheder og vidensinstitutioner i ”Greater Copenhagen” om grøn omstilling.

²⁵ Anderson, Marie Karen (2019). *Dataanalyse og modellering af transportadfærden i Moving People projektet, Forskeranalysen, Moving People, DTU Management, side 5.*

- GoTur blev testet i januar 2020, men afsluttet i marts 2020 grundet COVID-19.
- Efterfølgende lancerede FDM i samarbejde med Business Region Aarhus samkørselsordningen Ta'Med i april 2020, der erstattede GoTur.

Virksomhedernes initiativer til samkørsel

Blandt de typiske initiativer er anvendelse af digitale platforme til at facilitere samkørsel blandt virksomhedernes medarbejdere. Samkørselsplatforme var således et vigtigt led i Moving People-projektet ligesom for Gubra. Gubra indgik et samarbejde med platformen CommuteApp, der udviklede en løsning til Gubras medarbejdere, hvor samkørsel kan koordineres. App'en er efterfølgende blevet udskiftet til NaboGo. I Business Region Aarhus blev platformen GoTur igangsat som et led i samkørselspilotprojektet.

I tillæg til de digitale platforme benyttes også fysiske gevinster til medarbejderne som incitament til at køre sammen. Eksempelvis reserverede virksomheden Gubra de særligt gode parkeringspladser til de biler, der blev samkørt i. Samtidig indførte Gubra konkurrencer, hvor medarbejdergrupper kunne dyste om at spare mest CO₂, med præmier og eksperimenterede med tiltag om mulighed for at få en økonomisk bonus for opsparet CO₂ mv.

Virksomhedernes erfaringer med samkørselstiltag

De virksomhedsbaserede initiativer har vist sig at have både positive og negative effekter.

Gubra har overordnet set haft gode erfaringer med virksomhedens samkørselsinitiativer. Til trods for COVID-19 har Gubra formået at øge deltagerantal samt CO₂-besparelser siden initiativet startede. Der er modtaget positive tilbagemeldinger fra de deltagende, herunder at folk har lyst til at fortsætte med at samkøre. I nogle tilfælde var samkørsel hurtigere end kollektiv transport, og hos andre blev samkørsel valgt, fordi det bidrager til at sænke CO₂-udledningen. Dertil er der en social gevinst.

Det bemærkes, at Gubra har en særligt grøn og ambitiøs CSR-politik, hvilket er en del af virksomhedens kultur og profil. Det kan derfor ikke afvises, at Gubra også tiltrækker klimabevidste medarbejdere, som generelt er positivt indstillede for at ændre egne transportvaner og for eksempel prøve samkørsel.

Moving People-projektet erfarede, at samkørselsinitiativer fremmer, at medarbejderne i højere grad vælger bilturen, dog ikke kun på bekostning af egen bil, men i nogle tilfælde også på bekostning af kollektiv transport. Dette indikerer, at initiativerne kan risikere at flytte ture væk fra den kollektive transport, hvilket ikke bidrager til færre bilture. Endvidere erfarede Moving People-projektet, at der var en sammenhæng mellem samkørselsinitiativer og 'mobilitetsadfærd'. Det vil sige, at tilslutning til samkørselsordninger ofte hænger sammen med, at medarbejdere i forvejen er indstillet på at skifte transportmiddel fra dag til dag. Medarbejderne har dermed en større multimodal transportadfærd, og kan beskrives som multimodale trafikanter, hvor de er vant til at tænke i transportmiddel efter behov frem for at vælge det samme transportmiddel uanset destination og behov.

GoTur fra Business Region Aarhus blev testet i januar 2020 i Uggelhuse og Havndal i Randers Kommune. Trods kommunikationspakker og markedsføringsforsøg samt planer om at igangsætte mobilitetsplatformen i flere kommuner blev testprojektet afsluttet i marts 2020. Projektet blev primært afsluttet grundet COVID-19, og fordi app'en ikke kunne dække brugernes behov tilstrækkeligt.

Borgerne i pilotbyerne var overordnet tilfredse med initiativet, men der var udfordringer med at skaffe bilejere til at imødekomme efterspørgslen. Erfaringerne fra projektet peger i retning af, at det er udfordrende at sikre den 'kritiske masse' af bilejere.

På samme måde erkender Gubra, at samkørselsinitiativerne er ressourcekrævende, da der arbejdes med ændring af transportvaner, og at aktiviteten er størst i de perioder, hvor der lanceres konkurrencer og aktiv kommunikation mv. Det kan således konstateres, at aktiviteten i samkørselsapp'en falder uden for vinterhalvåret samt når der ikke kører kampagner eller konkurrencer.

Kommunale initiativer og erfaringer med samkørsel

Transportministeriet har ligeledes afholdt dialogmøde med Norddjurs Kommune om deres erfaringer med samkørselsinitiativer.

Norddjurs Kommune har et samarbejde med FDM om samkørselsapp'en Ta'Med. Der er i kommunen forsøgt at udbrede samkørsel blandt borgerne ved at involvere lokale ambassadører til at engagere borgerne i kommunens landsbyer i samkørsel og ved at gøre opmærksom på muligheden for at benytte Ta'Med til kommunens virksomheder.

Norddjurs Kommune nævner flere motivationsfaktorer for at arbejde med fremme af samkørsel. Der er et højt niveau af bilejerskab blandt borgerne, og det er forhåbningen, at udbredelse af samkørsel kan afholde husholdninger fra at erhverve bil nummer to eller tre. Samkørsel kan give en større mobilitet i lokalmiljøet, samtidig med at det kan øge kommunens sociale sammenhængskraft – særligt i de mindre byer.

Norddjurs Kommune erfarer, at samkørsel kræver et stort engagement fra borgere og lokale ildsjæle, der kan holde liv i initiativerne. Det har vist sig udfordrende at få et tilstrækkeligt antal borgere aktiveret i kommunens landsbyer. Dette skyldes blandt andet manglende interesse, og muligvis at der er for stor spredning af borgerne i nogle landområder.

Ydermere opleves det i Norddjurs Kommune, at initiativerne administrativt er tidskrævende og omkostningsfulde at opretholde, hvorfor begrænsede ressourcer i kommunen var med til at udfordre initiativerne.

3.4 Nationale anlægsrelaterede initiativer

Samkørselspladser

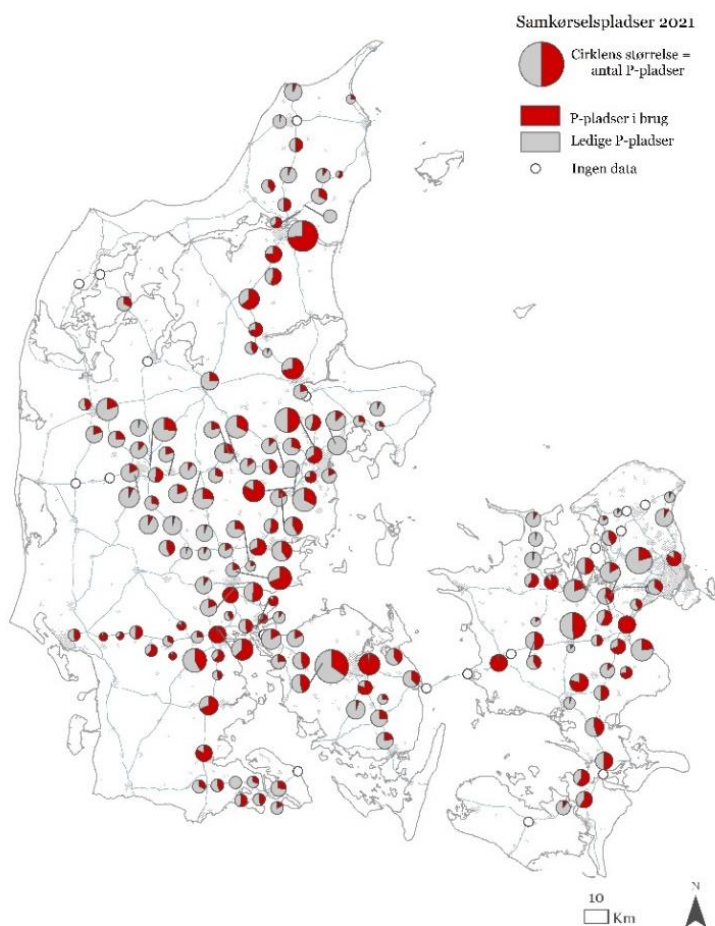
Et samkørselslift involverer et skift fra en anden mobilitetsform til en bil - det indebærer også skift mellem biler. Til dette formål er der flere steder i landet etableret samkørselspladser, hvor parkering ikke er tidsbegrænset. Ved samkørselspladser ankommer trafikanter mestendels i individuelle biler og kører derfra i delt bil.

Vejdirektoratet har i mange år oprettet samkørselspladser langs statsvejene, og der er pr. ultimo 2021 registreret ca. 180 pladser med en samlet kapacitet på ca. 6.950 mindre biler og et ikke præcist defineret antal lastbiler.²⁶ Nogle pladser fungerer mere som store parkeringslommer, nogle er samtidig en rasteplass eller tilbyder faciliteter som tankstation, men de fleste er blot parkerings-

²⁶ Vejdirektoratets samkørselspladser kan ses på www.trafik Kort.vejdirektoratet.dk

pladser uden tidsbegrænsninger. Størstedelen af pladserne drives af kommunerne, mens en mindre andel drives af staten, og enkelte pladser hører under Sund & Bælt eller er private. Placeringen af samkørselspladser tæt på statsvejnettet er illustreret nedenfor, *jf. figur 3.1*.

Figur 3.1 | Samkørselspladser langs statsvejnettet og udnyttelsesgraden, 2021



Anm.: I tællingerne er frasorteret lokaliteter, der samtidig er rasteplasser, tankstation, rekreativt område eller andet, idet trafikanterne i højere grad kan have parkeret her af andre grunde end samkørsel. De resterende 163 lokaliteter har en samlet kapacitet på ca. 6.100 mindre biler. Der er registreret antallet af parkerede mindre køretøjer på to hverdage og en weekenddag mellem kl. 9 og 14:45, hvor det antages, at de parkerede biler hovedsageligt repræsenterer samkørende.

Kilde: Vejdirektoratet, 2021.

Tælledata for anvendelsen af pladserne er beskedne, og er derfor behæftet med stor usikkerhed. Datamaterialet indikerer følgende:

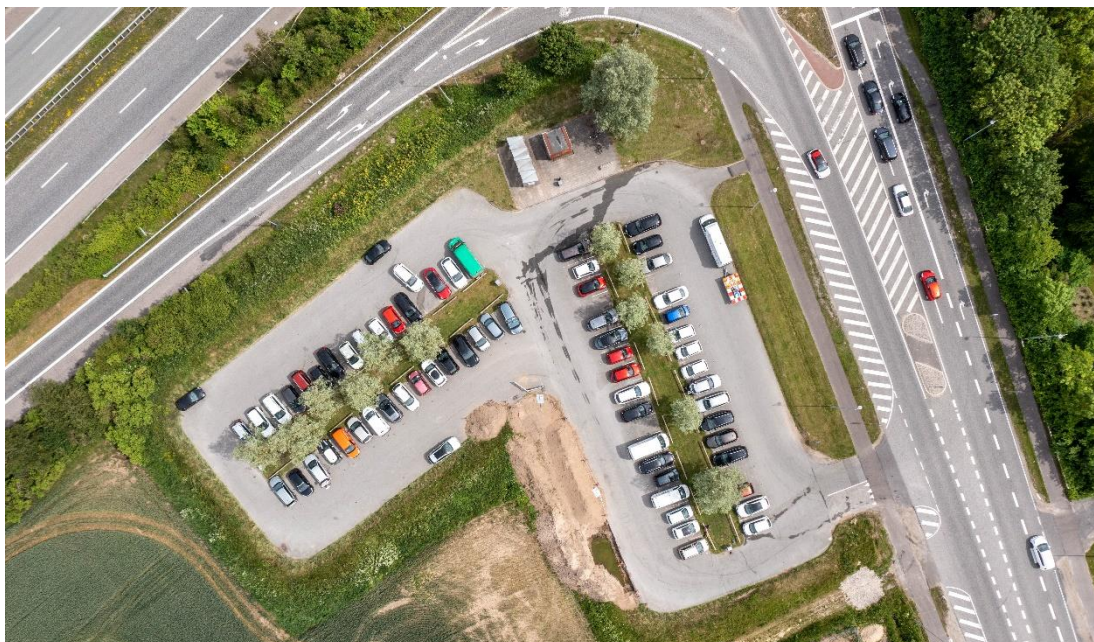
- Der er stor forskel på, hvor meget de forskellige pladser benyttes. Den største benyttelse ses ikke overraskende langs de mest trafikerede strækninger: E45 (Frederikshavn via Østjyske Motorvej til Sønderborg), E20 (Esbjerg til via Fynske Motorvej Øresundsbroen og E55 (Helsingør via Sydmotorvejen til Gedser).
- For de 124 lokaliteter, hvor der foreligger data fra både 2017 og 2021, er der ikke nævneværdig forskel på benyttelsen i hverdage og weekender, og der ses ikke en markant udvikling i brugen af samkørselspladser på tværs af landet.

- I 2021 er der registreret en gennemsnitlig belægningsgrad i hverdage på ca. 38 pct. På 32 af lokaliteterne er belægningsprocenten under 20 pct., mens belægningsprocenten på 14 af pladserne er over 80 pct., *jf. figur 3.1*. Da der ikke foreligger realtidsdata om belægningsgraden på samkørselspladserne til bilisterne, er det nødvendigt med en overkapacitet af p-pladser, for at pladserne kan fungere i praksis, idet bilister skal kunne være sikre på, at der er ledig p-plads, hvis de har aftalt samkørsel.

For uddybende tal og konklusioner henvises til *teknisk bilag boks 1*.

Det vurderes, at de nuværende samkørselspladser kun har meget lille betydning for trafikken på vejnettet. Dog betyder selv en mindre reduktion i trafikken, at rejsehastigheden kan stige mærkbart i spidsbelastningsperioder de steder, hvor kapaciteten er tæt på at være opbrugt *jf. figur 3.2*, der viser et øjebliksbillede af, hvordan det kan se ud.

Figur 3.2 | Eksempel på en samkørselsplads ved TSA 40 Randers C



Kilde: Vejdirektoratet, 2021.

Med udmøntning af Land og By-puljen²⁷ i efteråret 2021 fra Infrastrukturplan 2035 er der afsat midler til udvidelse af to samkørselspladser: Rønnede ved Sydmotorvejen og Holbæk C ved Holbækmotorvejen samt en udbygning af den store samkørselsplads ved Th. Sauers Vej i Aalborg.²⁸ Der er bevilget 25 mio. kr. til opgradering af samkørselspladsen i Aalborg til et knudepunkt for persontransport - et pilotprojekt for at styrke sammenhængen mellem forskellige transportformer. Udbygningen forventes færdig ultimo 2023, og projektet forventes at bibringe flere erfaringer på området.

²⁷ Konkrete projekter fra 2022-udmøntningen af land og by-puljen, Transportministeriet, 8/12 – 2021.

²⁸ Udvidelserne ved Rønnede og Holbæk C betyder plads til hhv. 55 personbiler (inkl. 2 handicappladser), 2 lastbiler/busser, cykel- og MC-parkering, samt 55 personbiler (inkl. 3 handicappladser), cykel- og MC-parkering.

Skiltning

Ønsket om at kunne skilte bredere til trafikanterne om muligheden for at skifte mellem transportformer har igennem længere tid været i fokus særligt hos trafikselskaberne. Der er på den baggrund udviklet en ny servicetavle med Knudepunkt, fælles transportform, der kan benyttes ved knudepunkter til at understrege muligheden for at skifte mellem transportformer herunder også samkørsel, jf. figur 3.3.

Figur 3.3 | M18 Knudepunkt, fælles transportform



Anm.: Servicetavlens anvendelse blev gjort almindelig gældende pr. 9/12 2021 efter en forsøgsperiode.

Kilde: [Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning \(retsinformation.dk\)](https://retsinformation.dk/Bekendtgørelse-om-anvendelse-af-vejafmærkning)

Vejdirektoratet har vurderet, at der indtil videre ikke er behov for et særligt skilt til samkørsel. En almindelig P-tavle vurderes at være tilstrækkelig, da en samkørselsplads er en parkeringsplads uden særlige tidsmæssige begrænsninger.

3.5 Erfaringer med samkørsel blandt udvalgte europæiske lande

Der er indhentet erfaringer og input om samkørsel fra en række europæiske lande: Sverige, Norge, Finland, Tyskland, Frankrig og Holland, der er udvalgt ud fra generel sammenlignelighed med Danmark samt ud fra, hvor et givet land synes at være på samkørselsområdet.²⁹

Tilbagemeldingerne fra de seks lande har vist et meget varieret billede af samkørsel. Hvor nogle lande for eksempel har integreret samkørsel i de nationale mobilitetsplaner, synes andre lande helt at have forladt deres fokus på samkørsel efter en række projekter i mindre skala. Generelt er interessen for øget samkørsel begrundet i de samme ønsker om dels at mindske forurening, CO₂-udledning og trængsel, og dels at skabe bedre mobilitet i tyndt befolkede områder.

Erfaringerne i de adspurgte lande er generelt præget af en række tids- og stedafgrænsede projekter med begrænset varig effekt. De mere permanente ordninger ses, hvor disse er organiseret omkring en arbejdsplads, som et billigt alternativ til længere ad hoc ture eller som et struktureret og integreret supplement til den kollektive transport. Af de adspurgte lande forekommer det alene at være Frankrig, der har systematiseret en politik og tilgang til samkørsel på nationalt plan.

I det følgende afsnit belyses kort de politiske initiativer, omfanget af samkørsel og måden hvorpå den formidles samt de incitamenter og barrierer, der opleves i de adspurgte lande. Undervejs præsenteres en række konkrete projekter og initiativer i bokse.

²⁹ Via Udenrigsministeriet og ambassaderne.

Lovgivning og politiske initiativer

I Finland findes ingen specifik lov eller politik om samkørsel.

I Norge er der ikke særskilt lovgivningsmæssig fokus på samkørsel, men samkørsel ses i den nye transportplan fra marts 2021 som et af midlerne til at opnå klimamæssige og trængselsreducerende målsætninger og som en mulighed, der med den teknologiske udvikling gøres mere og mere tilgængelig.

I Sverige blev en udredning iværksat i 2016 af den daværende regering, men denne har ikke ført til konkrete tiltag.

Frankrig anses umiddelbart for at være længst fremme på området. Den franske mobilitetslov fra 2019 har til mål at gøre samkørsel til et naturligt supplement til de traditionelle transportformer. Målet er, at tredoble antallet af ture, der foretages ved daglig samkørsel, inden 2024. Dermed vil Frankrig nå op på 3 mio. daglige samkørselsture svarende til, at det daglige antal biler på vejene reduceres med 1 mio. Lovens initiativer i relation til samkørsel er opsummeret, *jf. boks 3.3*.

Boks 3.3 | Centrale samkørselsinitiativer i den franske mobilitetslov³⁰

- Arbejdsgivere tillades skattefrit at dække ansattes rejseomkostninger til og fra arbejde, såfremt de benytter en bæredygtige transportform, op til 600 euro om året.³¹
- Der skal oprettes særlige vejbaner og parkeringspladser reserveret til samkørende.
- Loven skal fremme social dialog mellem fagforeninger og virksomheder med henblik på at opnå aftaler om de ansattes mobilitet. Spørgsmålet om medarbejdernes transportmuligheder bliver obligatorisk at forhandle om for virksomheder med over 50 medarbejdere.
- Loven giver mulighed for, at samkørselstjenester kan integreres i den lokale kollektive transport blandt andet gennem subsidiering - det vil sige medfinansiering fra de lokale trafikskaber til samkørsel, når samkørsel formidles af trafikskabet.
- Loven skal mobilisere og styrke samarbejdet mellem en række samkørselsudbydere og den kollektive transport. Derudover inkluderer loven også udviklingen af en database over samkørselsplatforme med en kortlægning af brugernes enkelte ture.

Omfanget af samkørsel

Der er generelt stor usikkerhed forbundet med skønnene af samkørselsomfanget i de enkelte lande. For Norge, Sverige og Holland foreligger ingen oplysninger om omfanget af samkørsel. I Finland skønnes 1 pct. af arbejdspendlerne at benytte samkørsel på daglig basis.

³⁰ Ministère de la Transition Ecologique (Frankrig) og den danske ambassade i Paris.

³¹ Bæredygtige transportformer: Cykler/scootere (elektriske og mekaniske), samkørsel (både chauffør og passager), kollektiv transport (uden for abonnementsgebyr eller en hver anden fælle mobilitetstjeneste. Kilde [Transport - Ikrafttrædelsen af pakken om bæredygtig mobilitet | service-public.fr](#).

I Frankrig vurderes 900.000 borgere pr. dag at benytte samkørsel for at komme til og fra arbejde svarende til ca. 3 pct. af den arbejdende befolkning. For fritidsrejsende vurderes samkørsel at udgøre mindre end 2 pct. af al langdistancetransport i Frankrig.

I Tyskland vurderes der ikke at være pålidelige data om samkørsel, men det opfattes som et fænomen, der primært foregår i oplandet til større byer eller på landet. Selv om det ikke er muligt at bestemme omfanget af samkørsel i Tyskland, konstateres det, at der de seneste år har været en stigende tendens til professionalisering af kørselsudbuddet.

Formidling af samkørsel

En række digitale platforme skyder frem i de adspurgte lande. I Frankrig og Tyskland skønnes platformen Blablacar at være den største både ved fritidsrejser og pendling. Der er dog også en lang række mindre spillere på markedet; således vurderes der i Frankrig at eksistere over 80 andre samkørselssider såsom Karos, *jf. boks 3.4*. Derudover bliver lokale Facebook-sider for samkørsel brugt både for fritids- og pendlerture i flere lande. Blandt de adspurgte lande er det kun i Frankrig, at der fra myndighedernes side forsøges at integrere samkørsel i den lokale, kollektive transport.

Fra Finland oplyses, at spredning på flere platforme og manglende integration af samkørselsløsninger i den kollektive trafik er en hindring for, at samkørsel kan få medvind. Brugere oplever det vanskeligt at sammenkæde de forskellige transportformer til én samlet rejse. For at afhjælpe dette, har den finske lov om transportydelse fokus på en MaaS-løsning, hvor de enkelte serviceudbydere er pålagt at dele data om ruter, afgang, priser mv. samt at tilbyde integrerede billetkøb. Det opleves dog fortsat som uoverskueligt for mange brugere, og visse tjenester har også måtte lukke på grund af for lav aktivitet og dårlig økonomi.

I landene er der set en række pilotprojekter hos virksomheder, hvor ansatte via en særlig platform (ofte app) kan organisere deres transport til og fra arbejde. Denne type initiativ fra arbejdsgivere udgør stadig kun en lille andel og ses – bortset fra i Frankrig – sjældent i større skala.

Boks 3.4 | Eksempel på en fransk mobilitetstjeneste - Karos³²

- Karos er rettet mod pendlere i periferien af de større byer. Den forsøger dels at afhjælpe first/last-mile-problematikken og dels at skabe bedre forbindelse på tværs af hovedtransportkorridorer.
- Systemet bæres af en samkørsels-app, der anvender kunstig intelligens, således at brugerens rejsemønstre lagres. Erfaringen viser, at passagerer er mere tilbøjelige til at vælge samkørsel, hvis den konkrete kørelejlighed af sig selv bliver foreslået af app'en, end hvis den aktivt skal søges frem.
- Karos samarbejder med de lokale offentlige trafikselskaber efter en model, hvor trafikselskabet, og ikke den enkelte passager eller bilejer er kunde hos Karos. Herved kan samkørselsdelen integreres i den samlede rejseplan, betaling kan ske som en del af den almindelige billettering, og bilejerne honoreres direkte af trafikselskabet.

³² Olivier Binet, CEO, Karos.

- Karos har i flere provinsbyer oplevet, at den sværeste rekruttering ikke var bilejeren men derimod passageren. Fokus har derfor været på at gøre prisen for passageren så lav som muligt og at gøre det trygt for passageren at benytte tjenesten.
- Karos tilbyder desuden pakker til virksomheder, der ønsker at fremme samkørsel blandt de ansatte. Dette omfatter en længerevarende kommunikationsindsats, tilpasning af 'eget rum' i app'en samt en vis startprisreduktion.

Incitament og barrierer

Økonomiske perspektiver

Bortset fra i Frankrig, hvor der med mobilitetsloven gives økonomiske incitament til samkørsel, ses der ikke eksempler på særlige offentlige økonomiske incitament i de adspurgte lande. Hverken i form af skattefordele for bilejer eller passager, eller i form af mulighed for bilejehonorar ud over dækning af kørselsudgifterne. De manglende økonomiske incitament nævnes i flere tilfælde som en barriere i forhold til at tiltrække bilejere til samkørsel.

For så vidt angår honorering af samkørsel gælder generelt, at betaling fra passager til bilejer alene må dække en andel af de faktiske kørselsudgifter. Der ses tillige forskellige tilgange til, hvilke udgifter der kan anses som relevante i den forbindelse – for eksempel i forhold til afskrivninger, rengøring, eventuel omvejskørsel mv. Honorering ud over deling af kørselsudgifterne anses generelt i de adspurgte lande som erhvervskørsel med beskatnings- og eventuelle kvalifikations-/licenskrav til følge – ligesom det er tilfældet i den danske lovgivning.

Tryghed i valget af samkørsel

Systemer til bedømmelse af bilejeren (og passageren) vurderes i de udvalgte lande som fremmende for trygheden i samkørsel. Det vil sige, at i modsætning til blafferkørsel kan bilejere og passagerer for de enkelte ture spores, hvis de er formidlet over en digital tjeneste. En positiv bedømmelse af en bilejer fra tidligere passagerer kan betrygge nye passagerer i, at det er sikkert at køre med vedkommende. Det tilsvarende kan i princippet gælde for passagerbedømmelser, men det er de adspurgte lande usikkert i hvilket omfang, dette forekommer.

Hos den franske mobilitetstjeneste Karos anskues det også som afgørende, at brugerne betrygges i, at hverdagen kan fungere med samkørsel. For at imødekomme dette har de blandt andet valgt at garantere et vist beløb til dækning af alternative transportformer i tilfælde af en aflyst returrejse, og såfremt alternative samkørselsture ikke kan findes.

Nødvendigheden af en kritisk masse af udbud

Det erfarer i de adspurgte lande generelt, at en kritisk masse af samkørere er essentiel. Særligt i tyndt befolkede områder er dette en barriere for at skabe det udbud, der gør samkørsel til et stabilt alternativ til individuel kørsel. Det er vigtigt at brugerne betrygges i, at hverdagen kan fungere med samkørsel. Også i byer opleves det i mange tilfælde vanskeligt at nå op på et volumen, hvor samkørsel er rentabel uden projektunderstøttelse.

Dedikeret infrastruktur til samkørsel

I Norge oplevede det norske Vegvesen, at samkørselsbaner konkurrerede om pladsen med blandt andet kollektiv transport, elbiler og cykler. Derfor blev samkørselsbaner generelt vurderet ikke at være en løsning, da eksempelvis fremkommeligheden for den kollektive transport var presset. Desuden kan kontrolindsatsen af samkørselsbaner være kompliceret og kostbar, *jf. boks 3.5*.

Sverige har haft enkelte steder med reserverede vognbaner. På samme måde er det et initiativ i den franske mobilitetslov, at der lokalt reserveres vognbaner og parkeringspladser.

Et andet fransk initiativ er en national database, der henviser til mere end 2.300 mødesteder, hvor afhentning og afstigning i forbindelse med samkørsel er muligt. Her er der nogle steder også gratis parkeringspladser.

Boks 3.5 | Eksempel på samkørselsprojekt - Spontan Samkjøring i Bergen (2012-2014)³³

- Projektet blev igangsat med ni involverede virksomheder med ca. 7.000 ansatte i et virksomheds-/industriområde ca. 15 km uden for Bergen. Projektet benyttede sig af en kommercielt udviklet samkørsels-app, der matcher her-og-nu rejseforespørgsler og kørselsudbud.
- På hovedvejen fra Bergen etableredes samkørselsspor i begge retninger for køretøjer med mindst to passagerer.
- Ved projektets afslutning havde 7 pct. af respondenterne prøvet samkørsel, mens kun 2 pct. var fortsat med samkørslen. Bortfaldet var mindst blandt de ansatte, der i forvejen benyttede bilen mindst. For mange af passagerne ville den kollektive transport være nærmeste alternativ.
- Evalueringen viste, at 'tidsbesparelse' er en vigtig motivationsfaktor for at benytte sig af samkørsel. Muligheden for at bruge samkørselssporet vurderedes imidlertid ikke at være tilstrækkeligt tidsbesparende til at virke motiverende. Der efterlystes mere vægt på og appel til 'indre' incitamenter som for eksempel klimabevidsthed.
- Det fremgik blandt andet også, at mange værdsætter alenetid i bilen, og at forpligtigelser såsom at hente/bringe børn sjældent opleveres som foreneligt med at samkøre.

3.6 Opsamling på udfordringer og barrierer for at fremme samkørsel

Generelt er fremme af samkørsel udfordret af, at det kræver en adfærdsændring at tilegne sig nye transportvaner. Her handler det om viljen til at ændre sin transportadfærd, viden om hvordan samkørsel fungerer, de fordele det giver og kompetencerne til at ændre sin adfærd, hvilket vil sige en reel erfaring med at samkøre. Hvis blot en af disse kundskaber ikke understøttes er en adfærdsændring svær.

Med udgangspunkt i afdækningen fra ind- og udland, samt dialogen med interessenter og aktører er der udledt og opsamlet en række tværgående udfordringer og barrierer for at fremme samkørsel i Danmark:

- *Mange bilister foretrækker at være alene i bilen.*
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 væl-

³³ Evaluering av samkjøring, SINTEF rapport A26695 af 29. maj 2015.

ger de at gøre det samme hver dag og at 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.

- *Samkørsel kan virke uigennemsigtigt for både bilejer og passager.*
Samkørsel er en handling og en service, der ikke ses fysisk manifesteret som for eksempel et tog eller en bus. Samkørsel med fremmede kan derfor være svært for nye brugere. Der findes flere platforme, og som førstegangsbuget kan det være svært at vide, hvor der enten udbydes eller bookes en samkørselstur. Samkørsel er samtidig usynligt for de personer, der ikke selv bruger det. Muligvis bemærkes samkørselspladser langs statsvejnettet, men disse er ofte placeret i landskabet uden at tiltrække meget opmærksomhed. Det er en udfordring, at samkørsel ikke er synlig de steder, hvor der er en stor koncentration af mennesker såsom på arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner – eller i forbindelse med andre transporttilbud som eksempelvis ved busterminaler og stationer.
- *Manglende integration af samkørsel med kollektiv transport.*
Det er en udfordring, at samkørsel og kollektiv transport har en relativt lav grad af integration. Kollektiv transport er drevet af offentlige trafikvirksomheder, og udbydere af samkørsel er private virksomheder eller privatpersoner. Der findes forskellige forretningsmodeller, dataindsamlinger og -delinger, prisstrukturer, app-modeller mv. For brugere kan det være uoverskueligt at planlægge en sammenhængende rejse både med kollektiv transport og samkørsel. Dertil gør de lovmæssige rammer for trafikelskaberne i dag, at de ikke kan tilbyde samkørsel med privatbiler. Ydermere er der ikke en kendt samlende digital platform, der rummer begge transportformer.
- *En kritisk masse af samkørselsudbud er essentiel.*
Med et for lavt udbud af ture har brugerne ikke tillid til, at de er sikret transport, når de for eksempel skal retur, eller når en tur i fremtiden skal planlægges. Uden en vis kritisk masse bliver samkørsel således et usikkert transportvalg.

Udfordringen med at sikre en kritisk masse kan skyldes flere faktorer, men hovedsageligt påpeges det, at incitamenterne for bilejere til at tilbyde lift ikke er stærke nok – hverken de trafikale eller de økonomiske. I forhold til de trafikale incitament er det blandt andet om, at samkørsel ikke prioriteres i trafikken, eller at der ofte er omvejskørsel forbundet med samkørsel. Der er således ikke store trafikale fordele for den enkelte bilejer ved at udbyde lift. Der findes i dag økonomiske incitament, men de er ikke tilstrækkelige til at skabe en vækst i udbud af ture. Samkørselsudbydere fortæller eksempelvis, at betalingsstørrelse har en betydning for, om bilister ønsker at udbyde en samkørselstur.

At opbygge en kritisk masse er også forbundet med udfordringen i at få aktiveret samkørsel på kortere strækninger eksempelvis som en løsning, der kan imødekomme transportbehovet til og fra den kollektive transport (som en first-/last-mile transport). Den centrale barriere er vægtningen mellem den 'mentale omkostning' ved samkørsel, da det kan opleves som ekstra besvær at køre med andre, og den personlige gevinst – herunder den miljømæssige gevinst.

De skattemæssige rammer for samkørsel opfattes derudover som uklare, idet mange brugere er usikre på, hvad der må opkræves i betaling uden beskatning til følge.

- *Begrænset systematisk evidens.*
Denne analyse er et initiativ til at skabe tværgående viden om samkørsel på landsplan. I udarbejdelsen af afdækningen er det blevet tydeligt, at samkørsel er en svær størrelse at

kvantificere. Den data, der i dag er adgang til, er begrænset til TU-data og data, som samkørselsudbydere selv ønsker at dele. Der er således begrænset systematiseret evidensindsamling på dette område. Der er for eksempel ikke en systematisk vidensindsamling om, hvem der vælger samkørsel i dag, hvem der ikke samkører, udviklingen samt effekter herunder den direkte indvirkning af forskellige tiltag på både økonomi, trafik og miljø.

- *Manglende fokus på vækst i de forudsigelige rejser.*

Til og fra større arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner foretages der hver dag mange forudsigelige rejser af medarbejdere og studerende. Der er i dag ingen krav til større arbejdspladser eller uddannelsessteder om at tage ansvar for deres medarbejders eller studerendes transportvaner for eksempel som en del af deres politikker og/eller CSR.

Dertil efterspørges der bedre muligheder for, at virksomheder kan understøtte medarbejderens grønne transportvalg til og fra arbejde, uden at det får skattemæssige konsekvenser for de ansatte.

4. Muligheder for at fremme samkørsel

Dette kapitel beskriver en række konkrete tiltag, der kan bidrage til at fremme samkørsel med udgangspunkt i de barrierer og hindringer for samkørsel, der er identificeret i kapitel 3, *jf. opsamlingen i afsnit 3.6*.

4.1 Digitalt overblik og integration af kollektiv transport og samkørsel

I dag kan man planlægge rejser med kollektiv transport via digitale platforme såsom Rejseplanen og Google Maps, mens flere deleøkonomiske mobilitetsformer som delebiler, delecycler, samkørsel mv. udbydes digitalt af andre private udbydere. Dette har givet et fragmenteret billede af eksisterende transporttilbud, hvor de enkelte mobilitetservices udbydes uafhængigt og ukoordineret af hinanden.³⁴ Som rejsende kan det derfor være svært at danne sig et samlet overblik over de forskellige transporttilbud. Digitale løsninger, der samler og integrerer de eksisterende udbud af samkørsel og kollektiv transport, kan bidrage til et bedre overblik og herved potentielt fremme samkørsel.

Den 28. februar 2019 vedtog alle partier i Folketinget en ændring af lov om trafikkselskaber om fremme af digitale mobilitetstjenester – også kaldet MaaS-løsninger. Med lovændringen skal der udvikles en offentligt funderet MaaS-app, der har kollektiv transport som rygrad, men hvor der kan planlægges, bookes og betales rejser også med private transporttilbud såsom delecycler, løbehjul og samkørsel.

En offentlig løsning kan bidrage til et bedre digitalt overblik over udbuddet af samkørsel og andre private mobilitetstilbud, idet tilsluttede transportformer kobles og synliggøres på én platform. En sådan digital platform kan bidrage til, at flere brugere gøres opmærksom på muligheden for samkørsel, samt indeholde en bedømmelsesfunktion, som for eksempel anmeldelse af kørte ture, for at sikre tryghed omkring rejsen. En national, offentlig MaaS-app kan endvidere forbedre mulighederne for at lave kombinerede rejser mellem eksempelvis kollektiv transport og samkørsel. Med henblik på at det private marked også kan udvikle nye og innovative MaaS-løsninger til gavn for passagererne, stiller lov om trafikkselskaber endvidere krav om, at de offentlige trafikvirksomheder skal stille deres transportdata og udvalgte billetter, i form af enkeltbilletter og periodekort, til rådighed for videresalg for det private marked. Dette indbefatter, at private aktører skal kunne videresælge billetter til kollektiv transport i deres egne apps.

Erfaringer i ind- og udland med MaaS-løsningers effekt på mobilitetsadfærd, herunder samkørsel, er begrænsede.

De lovgivningsmæssige rammer vurderes at være klar til, at der kan udvikles løsninger, der bidrager til bedre offentlig digitalt overblik over forskellige transportformer. For at lykkes med dette, forudsætter det dog også, at de private udbydere finder det attraktivt at tilslutte sig til en offentlig løsning eller at udvikle egne MaaS-løsninger. På trods af at der allerede i dag sker deling af data om kollektiv transport, kan det konstateres, at det private marked endnu ikke har fundet mulighederne for

³⁴ Rejseplanen viser rejseinformation øvrige tilsluttede mobilitetsudbydere: DonkeyRepublic (delecyckel), Nabogo (samkørsel), GreenMobility (delebil) og ShareNow (delebil).

at sammenstille private transporttilbud med den kollektive transport attraktive nok til at udvikle private MaaS-løsninger i Danmark.

4.2 Muliggøre at trafikskaber kan tilbyde samkørsel

Manglende integration af samkørsel og kollektiv transport vurderes som en barriere for at øge samkørsel. En tættere integration kan bidrage til at gøre samkørsel til en mere sikker transportform, der supplerer den kollektive transport.

Ved at give trafikskaberne mulighed for at købe og udbyde tomme sæder i privatbiler, kan integrationen af samkørsel og kollektiv transport øges og derved potentielt fremme samkørsel. Et sådant tiltag kan særligt være relevant for studerende, der skal transportere sig til diverse uddannelsesinstitutioner. Studerende har på nuværende tidspunkt ikke mulighed for at modtage kørselsfradrag for deres transport, men de kan få rabat på rejser med den kollektive transport. Et sådan tiltag kan således være med til at skabe et mobilitetstilbud, der supplerer den kollektive transport for eksempel til uddannelsessteder.

Tiltaget vil kræve ændrede lovrammer for trafikskabernes opgaveportefølje, *jf. § 5 i lov om trafikskaber*, idet der i den gældende lovgivning ikke er hjemmel til, at et trafikskab indkøber pladser i privatbiler, og udbyder det som offentlig servicetrafik.

Samkørsel er privat kørsel, som bilejeren kører under alle omstændigheder, hvor der tilbydes ledig plads i bilen til andre personer, der har et kørselsbehov på samme strækning. Tiltaget vil imidlertid give udfordringer i forhold til definitionen af samkørsel i taxiloven, idet personer, der tilbyder samkørsel, ikke må have en fortjeneste ved kørslen, da kørslen så bliver til erhvervs-mæssig persontransport i taxilovens forstand, og dermed kræver en tilladelse i henhold til taxiloven.

For at muliggøre at trafikskaberne kan købe og udbyde private bilsæder, vil der skulle ændres i taxiloven, således at der oprettes en særlig kategori (fx ”fast samkørsel for trafikskaber”), hvor der fortsat ikke er tale om tilladelsespligtig kørsel, og hvor det er tilladt for bilejeren at modtage en mindre fast betaling for at tilbyde samkørsel for et trafikskab i en given fast periode. Ved fastsættelse af beløbet, vil der ligeledes skulle være opmærksomhed på taxibranchens rammevilkår, og betalingen af fast samkørsel vil skulle holdes under et fastsat maksimumbeløb.

Efter de gældende regler må betalingen til bilejeren ikke overstige passagerens andel af omkostningerne ved en given tur. Indtægter fra personbefordring er skattepligtige, *jf. statsskattelovens § 4*. Ved en muliggørelse af betaling fra trafikskaberne til bilejere kan det være svært for selskabet at fastsætte størrelsen af betalingen inden for de gældende regler. Det kan derfor overvejes som en model 1 at indføre en mere simpel måde at opgøre udgiften pr. kørt kilometer, eksempelvis at fastsætte udgiften pr. sammenkørt kilometer til kørselsfradragets aktuelle kilometersatser, hvilket imidlertid kræver ændret lovgivning, *jf. afsnit 4.3, Forenklet opgørelse af samkørselsudgifter*.

En mulig model 2 kan i givet fald være, at trafikskabet aflønner de private bilejere, der stiller muligheden for samkørsel til rådighed, med en fast sats svarende til for eksempel 50 pct. af kørselsfradragets takster. Betalingen vil fx kunne ske på månedlig basis, og vil være den samme uanset, om der er passagerer, der kører med eller ej.

På tværs af de to modeller vil overvejelser om eventuel skattefritagelse af beløb udbetalt fra trafikskaberne eller indførelse af en skattefri bundgrænse for at øge det økonomiske incitament yderligere for bilejerne kræve nærmere analyse, idet det vil kræve ændring af skattelovgivningen.

For så vidt angår betaling for passagerer, der benytter sig af samkørsel, vil dette være et anliggende mellem trafikskab og passager og således ikke mellem passager og bilejer. For eksempel kunne billetten til den offentlige servicetrafik dække samkørslen.

Eftersom der er tale om kørsel for trafikskaber, som er fælleskommunale selskaber og derfor underlagt offentlig retlig regulering, kan der føres kontrol med hvilke beløb, der udbetales til de personer, der stiller samkørsel til rådighed.

Det vurderes at tage op til to år at gennemføre lovændringer, således at trafikskaberne kan påbegynde udbuddet af samkørsel.

4.3 Øgede økonomiske incitamenter til samkørsel

På baggrund af analysens afdækning af samkørsel samt de udfordringer og barrierer, der er for at udbrede samkørsel, er der fremført en række skattemæssige tiltag, som Skatteministeriet har vurderet. Tiltagene har generelt til hensigt at bidrage til at øge det eksisterende økonomiske incitament ved at vælge samkørsel som transportform.

Det er Skatteministeriets overordnede vurdering, at de mulige tiltag på skatteområdet (bortset fra forenklet opgørelse af samkørselsudgifter) generelt 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.

Differentieret kørselsfradrag

Kørselsfradraget har generelt til formål at fremme mobiliteten på arbejdsmarkedet.

Interessenter og aktører inden for området har påpeget, at kørselsfradraget kunne ændres med henblik på at fremme valget af grønne og deleøkonomiske mobilitetsformer, herunder samkørsel. For eksempel ved at gøre kørselsfradraget højere ved brug af samkørsel, kollektiv transport, cykel mv.

Kørselsfradraget udgør i 2022 2,16 kr. pr. km for kørsel mellem 25 og 120 km dagligt og 1,08 kr. pr. km for kørsel dagligt ud over 120 km.

Kørselsfradraget er som udgangspunkt det samme for alle transportformer og fastsat ud fra de gennemsnitlige omkostninger ved transport i benzinbil. Reglerne, der hvert år anvendes af mere end 1 mio. personer, er relativt klare og enkle.

Da omkostningerne til transporten reduceres ved samkørsel, og kørselsfradraget ikke reduceres som følge af samkørslen, er der med det nuværende kørselsfradrag således allerede et betydeligt økonomisk incitament til samkørsel.

Differentieres kørselsfradraget, så det gøres afhængigt af transportform, vil det komplicere skattesystemet, ligesom det vil være vanskeligt at målrette reel samkørsel. Derudover vil det ikke umiddelbart være muligt at kontrollere, om en person rent faktisk er kørt sammen med andre på en given strækning.

Det er således ikke umiddelbart oplagt at indføre et særligt samkørselsfradrag i form af et højere kilometerfradrag eller fast tillæg til pendlere, der anvender samkørsel til og fra arbejde.

Skatteministeriet foretager i 2022 en analyse af kørselsfradraget i anden sammenhæng. Der forventes dog ikke at være konklusioner i analysen, der direkte berører samkørsel.

Hertil bemærkes, Skattestyrelsen fortsat vil have opmærksomhed på, at der kommunikeres klart og målrettet om de eksisterende regler om kørselsfradrag og brug af deleøkonomiske tjenester, herunder de skattemæssige fordele ved samkørsel.

Skattefrit bundfradrag for fortjeneste ved samkørsel

Ved samkørsel forstås, at to eller flere personer, der skal samme vej, kører i den enes bil, og deler transportudgifterne. De beløb, som bilejeren modtager fra en passager til dækning af passagerens andel af udgifterne til brændstof, løbende vedligeholdelse, slid på dæk og serviceeftersyn mv. og eventuel broafgift, færgeoverfart og lignende, er skattefrit, da betalingerne ikke anses for indkomst i skatteretlig forstand, men skyldes, at bilejeren og passageren deler nogle fælles udgifter. Eventuelle betalinger fra en passager, der overstiger passagerens andel af transportudgifterne, er skattepligtige.

Da der således allerede er mulighed for skattefrit at modtage et beløb fra passagererne svarende til deres andel af omkostningerne ved kørslen, vil et skattefrit bundfradrag omfatte bilejernes fortjeneste ved at medtage passagerer ved kørsel i bilen. Hvis passagerens betaling for kørslen overstiger dennes andel af omkostningerne ved kørslen, anses kørslen imidlertid som erhvervsmæssig persontransport efter taxilovgivningen, og kræver dermed tilladelse, *jf. afsnit 3.1*. Ændring heraf kræver ændring af såvel taxilovgivningen som skattelovgivningen.

Indførelse af et skattefrit bundfradrag for kørsel, som ikke er samkørsel i traditionel forstand, men kørsel hvor bilejeren opnår en fortjeneste, kræver således nærmere afgrænsning af en sådan særlig kategori af privat persontransport, hvor bilejeren kan modtage en skattefrit fortjeneste op til bundfradragets loft. Det vil ikke umiddelbart være muligt at opgøre og kontrollere den indkomst, der omfattes af et bundfradrag.

Forenklet opgørelse af samkørselsudgifter

De beløb, som bilejeren modtager fra en passager til dækning af passagerens andel af udgifterne til kørslen, er skattefrit, da der er tale om deling af fælles udgifter. Eventuelle betalinger fra en passager, der overstiger passagerens andel af transportudgifterne, er skattepligtige.

Det kan dog være svært for den enkelte bilejer at fastsætte turens samlede udgift, som udover at indeholde udgifter til benzin, også dækker løbende vedligeholdelse, slid på dæk og serviceeftersyn mv.

En mere simpel måde at opgøre de udgifter, der kan modtages skattefrit fra passagerer ved samkørsel, vil kunne mindske bilejernes usikkerhed i forbindelse med udbud af samkørsel, hvilket kan øge udbuddet af samkørsel (kritisk masse) og dermed potentielt fremme samkørsel.

Der kunne eksempelvis være mulighed for at opgøre udgiften pr. samkørt kilometer til kørselsfradragets aktuelle kilometersatser, der fastsættes af Skatterådet efter ligningslovens § 9 C. Det ville med 2022-satser indebære, at bilejeren vil kunne modtage 50 pct. af 2,16 kr. pr. km fra én medpassager uden skattemæssige konsekvenser for bilejeren. Hvis der er flere medpassagerer, vil udgiften skulle fordeles på baggrund af antal medpassagerer. Bilejeren vil derfor fortsat skulle have styr på, hvor mange der kører med og på hvilke strækninger, og herefter foretage en udregning af udgiften på baggrund af kilometersatsen. Et sådan tiltag vil kræve ændring af ligningsloven.

Skattefri bonus til ansatte

Det kunne overvejes at inddrage virksomhederne som medansvarlige for medarbejdernes transportvalg ved, at virksomheder kan give en skattefri bonus til medarbejdere, der vælger grøn transport.

Indførelse af mulighed for udbetaling af et skattefrit beløb (bonus) til ansatte, der kører sammen til og fra arbejde eller på anden vis transporterer sig 'grønt', vurderes af Skatteministeriet at ville komplicere skattesystemet, og ikke at ville harmonere med princippet om, at arbejdsvederlag som udgangspunkt skal beskattes.

En skattefritagelse vil kræve nærmere afgrænsning af det skattefritagne gode, og vil formentlig være administrativt byrdefuldt for arbejdsgiverne, der vil skulle sikre sig, at der er sket samkørsel, eller at den pågældende medarbejder har benyttet den type befordringsmiddel, der giver adgang til skattefri bonus. Dette vil også give skattemyndighederne kontrolmæssige udfordringer, da det kan være vanskeligt at kontrollere, om en person er kørt sammen med andre, ligesom det kan være vanskeligt at kontrollere, hvilken type befordringsmiddel, der er anvendt. Der er endvidere en risiko for konvertering af skattepligtig løn til skattefri bonus.

4.4 Fokus på medarbejderes transportvaner

Større arbejdspladser og virksomheder udgør destinationer for mange medarbejdere hver dag, hvilket gør dem til oplagte aktører i udbredelsen af grøn mobilitet hos pendlere, blandt andet for at få udnyttet bilernes kapacitet bedre.

På tværs af EU-medlemslandene er der fokus på virksomheders samfundsansvar og miljømæssig effekt af deres aktiviteter. For at skærpe dette fokus yderligere, har Europa-Parlamentet og -Kommissionen i 2021 fremlagt forslag om et nyt direktiv kaldet Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), som har til formål at fastsætte krav for store virksomheders bæredygtighedsrapportering og ændre de eksisterende rapporteringskrav fra direktiv 2014/95/EU (Non-Financial Reporting Directive (NFRD)).³⁵ Det nye direktiv vil medføre, at virksomheders redegørelse for samfundsansvar vil blive udvidet, hvor der blandt andet vil blive stillet krav til en større detaljeringsgrad af rapporteringen. Direktivet forventes at træde i kraft fra regnskabsåret 2024 for de allerstørste virksomheder.

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. Samlet set vil et større fokus fra arbejdspladserne på deres medarbejderes transportvaner kunne fremme samkørsel.

Tiltaget kan initiere udbredelsen af mobilitetsplaner, såkaldt *Mobility Management*, som en del af virksomhedsstrategierne. Disse planer kan indeholde målsætninger, initiativer og handlingsplan samt ressourcer, eksempelvis ansvarlige medarbejdere og et finansielt råderum, til implementering af initiativerne. Virksomheder kan eksempelvis benytte redskabet Klimakompasset.dk, udviklet af Erhvervsstyrelsen, der også indbefatter virksomhedernes transportforbrug, herunder

³⁵ https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/company-reporting-and-auditing/company-reporting/corporate-sustainability-reporting_en

medarbejdertransport.³⁶ Redskabet vil kunne bidrage til at beregne og synliggøre de klimamæssige aspekter i at reducere medarbejdernes transport i forbindelse med arbejde og eventuelt benytte det til rapportering.

Gate21 påpeger, at mobilitetsplanlægning i virksomheder kan give en positiv indvirkning på økonomien, bæredygtighed og medarbejdertrivslen. I *Partnerskaber for grøn mobilitet*³⁷ fremhæves det, at medarbejdernes transport til og fra arbejdspladsen har betydning for virksomheden: ”HR har brug for at tiltrække kvalificeret arbejdskraft; CSR har målsætninger for klimaindsats og samfundsansvar og Facility Management sikrer en række transportmuligheder som firmabiler og faciliteter på arbejdspladsen.”

I forlængelse heraf kan virksomheder lokaliseret i samme område, som eksempelvis erhvervsklynger, opfordres til at indgå i partnerskaber for at skabe tværgående mobilitetsnetværk, hvor der udveksles erfaringer med mobilitetsplaner og tiltag eller igangsættes tværgående indsatser såsom kommunikationsindsatser.

4.5 Mere viden om brugen af samkørselspladser

Et tiltag til at understøtte samkørsel er at styrke viden om brugen af de mange samkørselspladser, der findes langs statsvejnettet. Den eksisterende data og viden om brugen af pladserne er sparsom. For at blive klogere på brugen og på brugerne, og dermed kunne målrette såvel kampagner som eventuelle investeringer i nye samkørselspladser og andre tiltag, er det nyttigt at kunne følge den generelle udvikling i brugen af pladserne. Ydermere er det givtigt at få konkret viden om, hvad der gør det attraktivt for trafikanterne at benytte pladserne. Tiltaget kan således adressere, at der er manglende systematisk viden om samkørsel samt bidrage til at forbedre samkørselspladser, og herved potentielt understøtte fremme af samkørsel.

Vejdirektoratet vurderer det relevant at fortsætte med at gennemføre manuelle tællinger på samkørselspladserne med nogle års mellemrum, så der skabes en tidsserie og dermed mulighed for at følge en udvikling i benyttelsen. På nuværende tidspunkt er der data for antallet af brugere/parkeerede biler i 2017 og 2021, jf. afsnit 3.4 om samkørselspladser. Det kan i den forbindelse overvejes, om tællingerne fortsat skal være fra samtlige pladser eller blot et kvalificeret udvalg. Hvis der fortsat kun tælles to-tre gange på hver lokalitet, vil tællingerne være behæftet med den usikkerhed, der knytter sig til daglig variation i benyttelsen af pladsen. Imidlertid er det omkostningstungt at gennemføre mange manuelle tællinger på et stort antal lokaliteter.

Det kan overvejes at gennemføre spoletællinger eller at opsætte video over en længere periode på eksempelvis 14 dage for et antal udvalgte, geografisk og funktionelt repræsentative pladser for at få ny viden om, hvordan pladserne benyttes.³⁸

I tillæg til den kvantitative data om brugen af pladser, er det nyttigt at få mere viden om årsag og baggrund for trafikanternes valg af samkørselsplads, hvorvidt brugerne benytter flere pladser, hvor langt de kører for at samkøre, og hvad alternativet til samkørsel er. Denne viden kan blandt andet opnås gennem spørgeskemaundersøgelser direkte rettet til brugerne på udvalgte pladser.

³⁶ Offentliggjort 1. december 2021.

³⁷ August 2020.

³⁸ Spoletælling: Mekanisk tælleudstyr, der med en wire hen over adgangen til samkørselspladsen registrerer antallet af køretøjer.

Her bør der opsøges de samkørselspladser, hvor der er flest brugere – dog med en geografisk repræsentativ dækning. Det kunne ligeledes suppleres med kvalitative interviews med brugere eller fokusgruppeinterview. Der foreligger i flere analyser udsagn om, hvorfor trafikanter ikke samkører, men der er meget lidt viden om, hvorfor de trafikanter, der faktisk samkører, gør det ved disse samkørselspladser, herunder hvad det er, der motiverer dem til at bruge dem, og hvilke barrierer de har overvundet.

Resultatet af undersøgelsesarbejdet skal klarlægge perspektiverne for, hvor det vil give mening at intensivere arbejdet med at fremme samkørsel, herunder med henblik på bedre udnyttelse af den eksisterende infrastruktur og bilpark.

En brugerundersøgelse forventes at kunne gennemføres for knap 0,5 mio. kr. De manuelle tællinger, som omfatter tællinger over tre dage på samkørselspladser, koster ca. 200.000 kr. pr. gang. Kontinuerede tællinger over eksempelvis 14 dage på 25-30 udvalgte pladser vil kunne foretages for ca. 100.000 kr.

Det estimeres, at undersøgelserne kan påbegyndes 1/2-1 år fra, at der er taget beslutning herom, afhængigt af undersøgelsestype.

Det vil i givet fald være relevant at koordinere undersøgelserne med interessenter såsom kommuner, regioner, trafikskaber mv., da der kan foregå analyser i forskellige regi. Ved at koordinere indsatsen opbygges der mest viden for pengene, og der kan skabes en fælles vidensbank på området.

4.6 Samkørselspladser og knudepunkter for persontransport samtænkes

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

Det er relevant at undersøge, om nogle af de nuværende samkørselspladser langs statsvejnettet ligger strategisk for et byområde, og har potentiale til at blive opgraderet til knudepunkter. En opgradering fra samkørselsplads til knudepunkt kan eksempelvis ske ved, at pladsen understøttes af højfrekvent busforbindelse, gode adgangs- og tilkørselsforhold, lettilgængelige first-/last-mile-løsninger mv. Det kan ligeledes være et mindre knudepunkt for eksempel i nærheden af større byer, hvor transportudbuddet generelt er større, der opgraderes til at fordre samkørsel. Det kan undersøges, om nogle af samkørselspladserne i mere eller mindre grad allerede har en multimodal funktion i dag. Her er ofte tale om Parker & Rejs-anlæg.

Strategisk udpegning af samkørselspladser skal blandt andet bygge på viden indhentet gennem brugerundersøgelser, *jf. afsnit 4.5, Mere viden om brugen af samkørselspladser*. Det er her afgørende, at udpegningen sker i tæt dialog med øvrige interessenter såsom kommuner, regioner, trafikskaber m.fl. Efter analyse og udpegning vil det kræve en skitseprojektering for at kortlægge de stedsspecifikke muligheder og udfordringer samt udarbejde anlægsoverslag og politisk beslutningsgrundlag.

En strategisk kortlægning af samkørsespladserne samt afklaringsarbejdet skal understøtte beslutninger om eventuelle konkrete opgraderinger, som potentielt kan fremme samkørsel. Effekten vil blandt andet afhænge af antallet af knudepunkter, og hvor attraktive de gøres for trafikanterne.

Kortlægning samt afklaringsarbejdet vil kunne gennemføres for 200.000-300.000 kr. pr. samkørselsplads, og skitseprojektering koster typisk 250.000-300.000 varierende efter omfang. Anlægsudgifter til opgradering afhænger af sted, funktioner og omfang. Det forventes at tage omkring ét år at projektere og anlægge, når beslutningen om at opgradere er taget.

4.7 Reservere vejbaner til samkørsel

Et muligt tiltag er også at reservere vejbaner til samkørsel og for eksempel elbiler for at gøre samkørsel mere attraktivt. Dette kan øge det trafikale incitamentet til at vælge samkørsel, og dermed potentielt bidrage til at nå en kritisk masse af samkørsel. Reserverede vejbaner vil også bidrage til at øge synligheden af samkørsel. Elbiler vil kunne være en del af et sådan tiltag, idet det er en forudsætning for at opnå en udnyttelsesgrad af de reserverede vejbaner samtidig med, at der er en trafikalt gevinst. Tiltaget vil således også gøre det mere attraktivt at vælge elbil indtil, at elbiler er mere dominerende på vejene end biler på fossile brændstoffer.

Tiltaget kan overordnet indføres på to måder: 1) ved at reservere et kørespor på udvalgte motorveje og/eller 2) at tillade samkørsel i busbaner i byer.

Tiltaget vil give et konkret incitament til, at flere kører sammen på de strækninger, hvor tiltaget indføres. Incitamentet opstår ved, at fremkommeligheden i den reserverede vejbane eller i en busbane vil være bedre end i de øvrige spor. Dette vil imidlertid kun være gældende så længe andelen af elbiler og samkørende er forholdsvis lavere end øvrige transportformer- og midler. Jo større fremkommelighedsgevinsten er ved at benytte den reserverede vejbane, des større vil incitamentet til at vælge samkørsel være.

For så vidt angår reserverede vejbaner på motorvej består tiltaget i, at et af køresporene forbeholdes samkørsel og elbiler på udvalgte motorveje. På strækninger med to spor i hver retning, vil det betyde, at det ikke længere er muligt at foretage overhalinger. Derfor er løsningen primært relevant for motorveje med mindst tre spor i hver retning. Det gælder således en række motorveje i hovedstadsområdet; Køge Bugt Motorvejen, Motorring 3, Amagermotorvejen samt dele af Motorring 4, Helsingørmotorvejen og Holbækmotorvejen, og dele af E20 omkring Lillebælt og E45 ved Kolding, Vejle, syd for Aarhus og i Aalborg.

Sådanne reserverede vejbaner vil forventeligt skulle etableres i sporet nærmest midterribatten, det vil sige sporet længst til venstre.

Reserverede vejbaner har ikke været anvendt i Danmark, men samkørselsbaner findes i en række andre lande, frem for alt i USA, hvor de ofte er kombinerede betalings- og samkørselsbaner og normalt kun findes på motorveje, der har mindst fire spor i hver retning.³⁹

Der er få eksempler på blivende samkørselsbaner i Europa, og de er ofte baseret på, at busser og biler (med samkørsel) kan anvende samme bane. På motorveje ind mod en række store byer i Spanien samt på indfaldsveje til Bergen i Norge er der bus-, taxi-, delebils- og samkørselsbaner

³⁹ [Frequently Asked HOV Questions - Freeway Management Program - FHWA Operations \(dot.gov\)](#)

(henholdsvis ”carril VAO” og ”sambruksfelt”). På motorvejen vest for Oslo har der været givet dispensation til el-biler for kørsel i busbaner.

Flere andre europæiske lande herunder Holland, Østrig og Sverige har tidligere haft strækninger og forsøg med samkørselsbaner, uden at det er blevet indført permanent. På samme måde har Storbritannien afprøvet og nedlagt samkørselsbaner på motorveje, men samkørsels- og busbaner kan blandt andet findes på indfaldsveje til Leeds.

Frankrig har, som et klimatiltag fra 2020, etableret samkørselsbaner (”des voies réservé-es au co-voiturage”) på motorveje ved en række store byer. De franske tiltag må forventes at give ny viden om effekterne af samkørselsbaner, som er mere relevante i en dansk sammenhæng.

I en række af de udenlandske eksempler tillades også samkørsel i busbaner på mindre indfaldsveje til byer. Dette indebærer dog en risiko for, at de samkørende biler forsinkes den kollektive trafik samtidigt med, at mulighederne begrænses af, at der nogle steder bruges særlige bussignaler i kryds.

Dette tiltag vil potentielt kunne fremme samkørsel ved at gøre denne kørsel mere attraktiv. Tiltaget vil dog samtidigt betyde, at trafikmængden i de øvrige spor forøges til skade for fremkommeligheden her, ligesom det også må forventes at påvirke CO₂-emissionen fra køretøjerne i de øvrige spor på grund af et forringet kørselsmønster. Endvidere vil trængslen i de øvrige spor presse en del af trafikken ud på det omkringliggende vejnet, når flere undlader at benytte strækningerne med samkørselsbaner og finder andre – og mindre – veje uden om de strækninger, der er reserveret.

Incitamentet til at erhverve sig elbil vil aftage over tid, efterhånden som elbilejerskabet øges som en del af den generelle udvikling og kapacitetsudnyttelsen af den reserverede vejbane dermed stiger.

Samfundsøkonomisk vil tiltaget have meget store omkostninger, da det vil medføre en voldsom stigning i trængslen for størstedelen af trafikken, som ikke vil kunne benytte samkørselsbanerne, da vejenes samlede kapacitet vil blive reduceret væsentligt, når den ene vognbane ikke kan udnyttes fuldt ud. Gevinsten ved tiltaget, i form af øget samkørsel, vil således være markant mindre end de betydelige ulemper, som reserverede vejbaner giver.

Besluttet det at gå videre med tiltaget, vil der være behov for at undersøge, om det er muligt at etablere samkørselsbaner, og hvad der kan lade sig gøre inden for rammerne af lovgivningen. Blandt andet skal definitionen af køretøjet med samkørsel fastsættes i lighed med den eksisterende definition af en ’nul-emissionsbil’. Af denne grund kan der ikke på nuværende tidspunkt angives en tidshorisont for tiltaget.

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk