

*Af Thomas Øster, administrerende direktør i Nordjyllands Trafikselskab og medlem af trafikselskabsforeningen*

## **Integrer samkørsel i den kollektive transport**

**Samkørsel har stort potentiale. Ikke som erstatning for den kollektive trafik, men som et supplement, der kan give mennesker i landområderne større mobilitet end i dag. Gøres det rigtigt, kan samkørsel styrke den kollektive trafik, give mindre trængsel og gavne miljøet.**

Hvordan udvikler man den kollektive trafik i landområderne, når passagertallet er vigende og der ikke er grundlag for busruter med mange afgange? Det dilemma har fyldt hos trafikselskaberne længe. I Nordjylland udgør børn og unge 70 pct. af buspassagererne i landområderne, og deres antal forventes at falde med 18 pct. de næste 10 år. Samme udvikling ses i resten af landet, og det får betydning for den kollektive trafik i landområderne.

Det er ikke holdbart at blive ved med at køre store busser rundt i landområder, hvor der ikke er nok passagerer, og der derfor løbende skæres i afgangene, så tilbuddet til sidst bliver så dårligt, at passagerne helt vælger den kollektive trafik fra. Nogle har adgang bil, men den store gruppe, som ikke har bil, efterlades med begrænsede muligheder.

### **Udnyt de mange tomme bilsæder**

Der skal tænkes nyt, og her er der stort potentiale i samkørsel. Der sidder i gennemsnit kun 1,16 personer i hver bil, hvilket betyder, at der hver dag kører 5 mio. tomme bilsæder rundt på vejene i Danmark. Kan vi blot få nogen af dem integreret i den kollektive trafik, er meget vundet.

Det har vi arbejdet med i Nordjylland siden 2022, hvor vi startede vores pilotprojekt med samkørselstjenesten nabogo. Helt konkret gøres de tomme sæder i bilerne, på de strækninger de alligevel kører, tilgængelige for nordjyderne via nabogo's platform. Der er altså hverken tale om flextrafik eller taxa. På den måde kan vi inkludere ledige sæder i private biler, i det vi ser som moderne kollektiv trafik, og give borgerne et ekstra tilbud de steder, hvor der er få eller ingen afgange med bussen. I Nordjylland er det vores erklærede ambition at gøre det let og enkelt at rejse sammen.

Samkørselsturene indgår som en del af rejsen i den kollektive trafik og passagerne kan bl.a. finde turene i Rejseplanen. Tilsvarende er muligheder for bus- og togrejser tilgængelige i nabogo's app. Vi ser bl.a. samkørsel som en mulighed for at koble landsbyer op på vores hovednet, og samkørsel er en integreret del af vores samlede mobilitetsudbud til nordjyderne. I vores pilotprojekt har vi desuden set en vækst i antal passagerer i busserne i udvalgte korridorer, hvor der også er mange samkørselsture.

## **Myte at danskerne ikke vil samkørsel**

En vedholdende myte i.f.t. samkørsel er, at danskerne ikke vil have fremmede med i deres biler. Det gælder helt sikkert nogen, og det skal de have lov til. For det er ikke nødvendigt, at alle deltager. Men hvis bare en lille andel af bilisterne er med, kan det gøre en stor forskel.

Vi oplever stor interesse for samkørslen. I 2023 blev der i Nordjylland udbudt 320.000 ledige sæder i samkørslen, hvilket svarer til kapaciteten af 6.000 busafgange. I 2024 forventer vi mere end 80.000 samkørselsture. Pilotprojektet viser også med al tydelighed vigtigheden i at arbejde med incitamenter i samkørsel, i forhold til såvel udbud som efterspørgsel.

I Nordjylland har vi haft særlig fokus på de unge, fordi vi ved, at 29 pct. af rejserne til ungdomsuddannelserne foregår i bil, og fordi de unge er prisbevidste og mere tilbøjelige til at tage kollektiv trafik. Vi har etableret 5 pilotkorridorer til 5 gymnasier. For Vesthimmerlands Gymnasium har det betydet, at de unge som supplement til de 13 daglige busafgange på hverdage, nu har fået 8 samkørselsture, hvilket øger mobiliteten til 21 afgange hver dag.

## **God økonomi og bedre miljø**

Der er god økonomi i at integrere samkørsel i den kollektive trafik. Tilskuddet til busruter med dårlig belægning er højt. Omkostningerne til dør-til-dør løsninger i den åbne flextrafik, som er Flextur og Plustur, er også høje. Her kan samkørsel være et supplement, som kan være med til at give mere mobilitet for pengene, ikke mindst for danskere i landdistrikterne. Det nedsatte ekspertudvalg pegede i deres første afrapportering på, at forsyningsgaranti er en kritisk faktor i landdistrikter. Ved at integrere samkørslen i den kollektive trafik via trafiksselskaberne, kan forsyningsgarantien sikres på en omkostningseffektiv måde ved at koble den kollektive trafik, de fleksible løsninger som Flextur og Plustur og samkørslen i et effektivt transportsystem. Koblingen sikrer både hurtige direkte forbindelser mellem de større byer og sikrer en fladedækkende betjening, der omfatter de 280.000 borgere i Danmark, der har langt til den kollektive trafik.

Det anslås, at man ved at integrere samkørsel i den kollektive transport kan mindske behovet for biler fra 3 til 1 i landområderne, og samtidig er der gevinster i form af mindre trængsel og bedre miljø.

## **Sådan kommer vi videre**

Forskellen mellem taxakørsel og samkørsel er, at man i taxakørsel kan bestille en tur. Det kan man ikke i samkørslen. Her kan man alene koble sig på en ture der allerede kører, præcist som ved bus- og togkørsel. Trafiksselskabernes forslag handler således om at udnytte de mange tomme bilsæder, der alligevel kører på vejene.

Hvis de store potentialer i samkørsel skal indfries, er der brug for at afsætte midler til storskalaforøg. Der er også brug for at kunne give nogle økonomiske incitamentter til de bilister, der stiller deres tomme bilsæder til rådighed.

Hvis forslaget om, at unge 17-årige kan få lov til at køre bil til og fra ungdomsuddannelse bliver realiseret, vil antallet af biler ved ungdomsuddannelser potentielt blive fordoblet. Dette rummer både udfordringer (parkering, trængsel) og potentialer. Her er det nødvendigt at indføre initiativer og tillade incitamentter, der kan imødekomme disse udfordringer.

Sidst – men ikke mindst – skal lov om trafikkselskaber moderniseres, så trafikkselskaberne får bedre mulighed for at samarbejde med samkørselstjenesterne om at integrere samkørsel i den kollektive trafik.