

**Dokumentnummer**  
1671231**Dato**  
10. 10 2023**Sagsbehandler**  
ALOCVR nr: 29 89 65 69  
EAN nr: 5798000016798

Kære transportminister Thomas Danielsen

Det skal være muligt at bo, uddanne sig og arbejde i hele landet – også selvom man ikke har en bil. Vi vil meget gerne være med til at arbejde for dette - inden for en økonomi, som kommunerne har råd til at betale. Og det er vigtigt, at vi kan komme i gang så hurtigt som muligt.

Konsekvensen af inflationen, og den skarpe budgetstyring i kommunerne, manglende kompensation for prisstigninger og passagertabet efter covid19 er, at mange kommuner står overfor at skære i de lokale busser og flextrafikken i landområderne. Derfor er det nødvendigt at tænke nyt – den bedste løsning er ikke nødvendigvis alle steder at opretholde busbetjeningen, som vi kender den i dag. Det er positivt, at regeringen har nedsat et ekspertudvalg om kollektiv mobilitet – men vi har ikke tid til at vente på, at ekspertudvalget får tænkt færdig.

Derfor foreslår vi, at der allerede tidligt i 2024 iværksættes et eller flere storskalaforsøg med samkørsel i landdistrikter. Det har potentialet til at løse mobilitetsudfordringer til en væsentlig lavere pris for kommunerne end bus- og flextrafik i dag. Vi ved, at de øvrige trafikselskaber også er meget optaget af samkørsel, og pjecen "Styrk mobiliteten i landområderne" fra Trafikselskaberne i Danmark (TiD) indeholder specifikt samkørsel som et bud på løsning til at styrke mobiliteten.

Forsøgene kan forankres i et eller flere trafikselskaber, så der kan sikres en tæt integration med den øvrige kollektive transport og de lokale prioriteringer i kommunerne. Det kan sikre en forsyningssikkerhed for brugerne, så hvis der ikke er en samkørsel til rådighed, kan der sendes en flexbil i stedet. Det kan også skabe tryghed for både brugere og udbydere ved at have en døgnbemandet trafikstyring til rådighed, så der er nogen at komme i kontakt med, hvis noget går galt undervejs. Lokale knudepunkter kan med fordel bruges som skiftested mellem samkørsel og anden kollektiv transport.

Udfordringen er, at trafikselskabsloven i dag ikke giver mulighed for, at kommuner og trafikselskaber aktivt kan støtte samkørsel, og taxiloven giver ikke mulighed for, at udbydere kan få en tilstrækkelig høj betaling til, at der kommer et reelt udbud af ture. Vi har forstået, at både trafikselskabsloven og taxiloven alligevel skal ændres i den kommende Folketingssamling, og det vil være oplagt som minimum at indføje forsøgsbestemmelser målrettet samkørsel i landområder.

Det er meget positivt, at regeringen i finanslovsforslaget foreslår, at der afsættes 100 mio. kr. årligt til udvikling af den kollektive transport. En del af pengene i 2024 kan med fordel bruges på storskalaforsøg med samkørsel, jf. vedhæftede beskrivelse. Vi ser meget frem til at høre fra dig herom.

Venlig hilsen

Formandskabet i Movia

Kirsten Jensen, formand, borgmester i Hillerød  
Gert Jørgensen næstformand, borgmester i Sorø

Formandskabet i KKR Sjælland

Mikael Smed, formand, borgmester i Vordingborg  
Pernille Beckmann, næstformand, borgmester i Greve

Kopi er sendt til KKR og Trafikselskaberne i Danmark (TiD).

Dokumentnummer  
1625028

Dato  
09 06 2023

Sagsbehandler  
EST

Direkte  
+45 36 13 16 10

CVR nr: 29 89 65 69  
EAN nr: 5798000016798

### Koncept for storskalaforsøg med samkørsel

I disse år ser vi en stigende differentiering af rammerne for den kollektive transport.

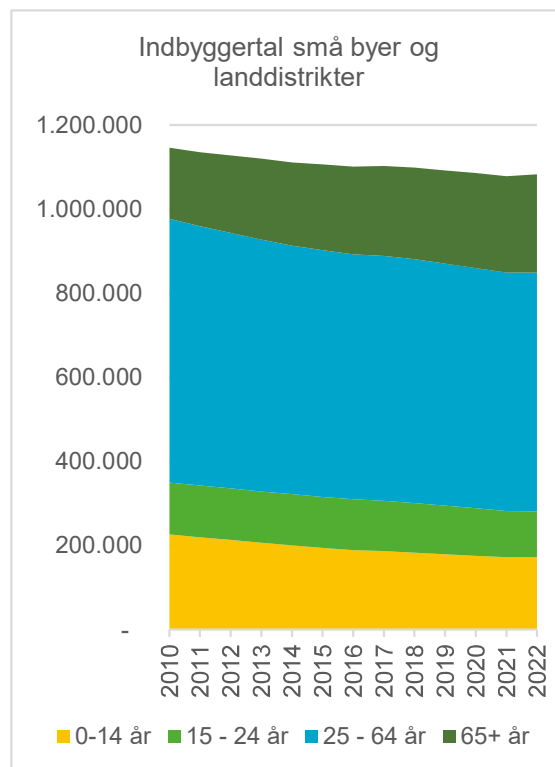
I de største bysamfund medfører befolkningstilvækst og et stigende bilejerskab øget fokus på trængsel i vejtrafikken, og dermed etablering af højklasset, trængselsfri kollektiv transport i form af metro, letbane og BRT.

I de mindre byer og landdistrikterne er der også et stigende bilejerskab, men til gengæld stagnerende eller vigende indbyggertal, særligt i den arbejdsdygtige alder, jf. figuren til højre.

Den kollektive transport i disse områder bliver derfor primært for den mindre gruppe, der ikke har råd til bil, eller ikke har mulighed for at køre bil. Dette gælder særligt børn og unge på vej til skole og ungdomsuddannelse. Meget af bustrafikken i disse områder er derfor primært dimensioneret ud fra behovet for skolebustransport, og i resten af driftsdøgnet kører busserne ofte med få passagerer.

Alternativet i disse områder er den behovsbestemte flextrafik; flextur og plustur, der er åben for alle borgere, og den visiterede handicaptransport. Det garanterer transportmuligheder i områder med lavt passagergrundlag.

Men flextrafikken kræver godkendte vogne, vognmænd og chauffører. I geografier og tidspunkter med lav efterspørgsel kan der også være langt til nærmeste ledige flexvogn, hvilket giver tomkørsel. Det er derfor ikke nødvendigvis en billig løsning – en flextur i fx Movias område kræver i gennemsnit et kommunalt tilskud på 189 kr., og den åbne flextrafik har også en ikke uvæsentlig egenbetaling (for flextur i gennemsnit 48 kr pr tur). Der er også begrænsninger på flextrafikken: Den skal bestilles god tid i forvejen (fx 2 timer før i Movia), man skal acceptere omvejskørsel, fordi andre skal kunne køre



med samme bil, og flextur kører ikke om natten.

I yderområderne er udbuddet af taxi også reduceret væsentligt. Samlet indebærer det en indskrænkning af mobilitetsmulighederne for borgere uden bil.

En del af denne udfordring løses af privatorganiseret samkørsel: Forældre kører deres børn til og fra skole og fritidsaktiviteter, og de unge hjem fra byen i weekenden. Familie og naboer kører ældre medborgere til toget, til læge og til aktiviteter. Men det kræver planlægning, og kan ikke altid gå op praksis, og borgere med svage netværk har ikke denne mulighed.

I de senere år er samkørsel testet som et alternativ, hvor app-løsninger som Nabogo mfl. søger at koble bilister med borgere med behov for samkørsel. De gennemførte forsøg viser gode takter, eksempelvis i et forsøg fra Nordjylland med fokus på samkørsel i landdistrikter, særlig til og fra ungdomsuddannelse. Men de 20.000 ture i forsøget svarer til knap en promille af passagertallet i NT's busser, tog og flextrafik, på trods af, at de unge kunne rejse gratis på deres ungdomskort.

Udfordringen er, at udbuddet af ture til delekørsel er begrænset, og man som bruger, derfor ikke kan være sikker på at få en tur, når der er brug for det. En væsentlig del af forklaringen på det er, at man som udbyder kun må få en betaling, der bidrager til de omkostninger, der er direkte forbundne med kørslen (taxiloven, § 1, stk. 2) – normalt indtil 0,75 kr/km, og at man kun må tage passagerer med, hvis det indebærer en "mindre afvigelse fra førerens rute" (Skat C.A.4.3.3.1.3 Transportvejen).

Samkørsel er et supplement til rutebusser og flextrafik, særligt i områder, hvor der er langt mellem husene. Men hvis det skal blive et reelt tilbud for borgerne, skal to elementer være opfyldt:

- *Forsyningsikkerhed*: der skal som i bus- og flextrafikken være sikkerhed for, at det er muligt at få en tur, når der er brug for det. Nøgleordet er volumen: der skal være tilstrækkeligt med udbudte ture, så man kan blive transporteret, og tilstrækkeligt med kunder til, at udbyderne af samkørsel kan få nok ture til at det er indsatsen værd. Herudover kan der være behov for at kunne justere betalingen i perioder med begrænset udbud, ligesom flextrafik kan bruges som backup.
- *Tryghed under transporten*: Der skal som i den øvrige kollektive transport være sikkerhed for, at samkørselsturen sker på betryggende vis, så den kan anvendes af børn og ældre. Det kræver den fornødne godkendelse og opfølgning på udbyderne af samkørsel og deres køretøjer, samt at der er adgang til telefonisk kundeservice før, under og efter kørslen.

### **Forsøg med udvidet mulighed for samkørsel i landdistrikter**

I landdistrikterne er der mange biler til rådighed, og de fleste steder er der sandsynligvis også mange personer med kørekort, der ville kunne påtage sig opgaven. Men da den økonomiske kompensation er lav og da samkørsel kun kan finde sted, når bilen alligevel er ude at køre, så bliver udbuddet af ture lavt, særligt hvis man har brug for at blive transporteret på tidspunkter, hvor der er få biler på vejene.

Begrundelsen for regelsættet er, at der er tale om taxikørsel med de deraf følgende høje krav i taxaloven, hvis ikke der tages udgangspunkt i den afgrænsende definition af samkørsel.

Et forsøg med udvidede mulighed for samkørsel alene i landdistrikter ville indebære, at det kan målrettes områder, hvor der i praksis i dag ikke kører taxi – og det derfor ikke vil være konkurrenceforvridende ift.

taxierhvervet. Ved at gøre trafikselskabet ansvarlig for forsøget, kunne trafikselskabet håndhæve minimumskrav, så der sikres trygge rammer om kørslen, både for passagererne og for udbyderne af samkørsel. Det kan også samle den lokale samkørsel i én fælles app, så der er tilstrækkelig volumen af både ture og passagerer.

Samtidig ville trafikselskaberne have mulighed for at økonomisk støtte samkørslen, og dermed holde egenbetalingen nede. Det vil give mulighed for højere betaling til udbyderen af samkørsel på tidspunkter med lavt udbud af kørsel. Trafikselskabet vil i nogle tidsrum desuden have mulighed for at understøtte med flextrafik, så der kan garanteres forsyningssikkerhed.

I trafikselskaberne vil vi i forsøget bestræbe os på at integrere samkørslen i den øvrige kollektive transport. Det kan handle om at kunne bruge pendlerkort og andre billetprodukter til samkørsel, integrere kombinationen af samkørsel og kollektiv transport i stil med det eksisterende plusturkoncept samt selvfølgelig til sin tid få integreret søgning, bestilling og betaling i den kommende nationale MaaS-app hos Rejsekort og Rejseplanen A/S.

Forsøget kunne gennemføres i afgrænsede geografier i 1 - 3 trafikselskaber, så muligheden afprøves i landdistrikter forskellige steder i landet. Kommuner, samkørselstjenester og meget gerne regioner, virksomheder og uddannelsessteder inddrages i forsøget.

Fra statslig side bør der stilles de nødvendige lovgivningsmæssige og økonomiske rammer til rådighed for at kunne gennemføre forsøgene. Det kan med fordel forberedes i efteråret 2023, så forsøgene kan iværksættes tidligst muligt i 2024, med inddragelse af konklusionerne fra ministerens ekspertudvalg for kollektiv mobilitet.