

Notat

Kvalitativ undersøgelse af incitamentter for samkørsel

[29. september, 2017]

KASPER ANDERSEN

TRINE PLAMBECH

ALEXANDRA INSTITUTTET

SEPTEMBER 2017

Indholdsfortegnelse

Indledning	3
Metode	3
Samkørselstyper	4
Pendlergruppen	5
Makkerparret	8
Pendler-passageren	10
Liftudbyderen	12
Børneekspresen	14
Forslag til næste skridt.....	16

Indledning

Følgende notat beskriver resultaterne af en kvalitativ undersøgelse af incitament for samkørsel foretaget af Alexandra Institut for Aarhus Kommune. Undersøgelsen har haft til formål at skabe en dybdegående forståelse af incitament for samkørsel og de værdier, som personer der i dag benytter samkørsel udtrykker. Undersøgelsen har haft specifikt fokus på at identificere *hvor samkørsel fungerer, hvorfor det fungerer her, og hvordan det er organiseret*.

Notatet indeholder en beskrivelse af 5 samkørselstyper, som undersøgelsen har dokumenteret. Udover disse er der udarbejdet en one-pager for hver samkørselstype, som er vedlagt notatet. Disse one-pagers opsummerer karakteristika for hver samkørselstype. Sidst i notatet følger forslag til næste skridt der baserer sig på undersøgelsens resultater. Forinden beskrivelserne af de 5 samkørselstyper beskrives den anvendte metode.

Metode

Undersøgelsen er primært interviewbaseret. I løbet af juli, august og september 2017 har Alexandra Institut gennemført 15 kvalitative interviews af 30-60 minutters varighed med i alt 19 informanter. De 13 af interviewene er foretaget enten ansigt til ansigt eller over telefon. De sidste 2 interviews er gennemført som gruppeinterviews med 3-4 personer, der kører sammen til og fra arbejde, hvor interviewer har kørt med de pågældende informanter. Interviewene har fokuseret på informanternes brug af samkørsel, hvad der gør det til en attraktiv transportløsning for dem, og hvad de gør for at få det til at fungere.

Informanterne er rekrutteret gennem opslag på Facebook, BRAA-gruppens netværk og Aarhus Kommunes kanaler. Fælles for alle informanter er, at de opfatter samkørsel som noget, der virker for dem.

Flest kvinder har deltaget i undersøgelsen. Blot 4 ud af de 19 informanter er mænd. Derudover er de deltagende informanter karakteriseret ved en betydelig demografisk forskellighed. Den yngste deltager er 20 år, den ældste 55 år, og gennemsnittet er knap 35 år. Deltagerne befinder sig derfor også i forskellige livsfaser. Nogle er under uddannelse, andre er nye på arbejdsmarkedet, der er børnefamilier samt personer midt eller sidst i deres arbejdsliv. De ruter, informanterne kører, er også forskellige. Den længste tur er på 120 km hver vej, den korteste er ca. 9 km. Kendeteggende for 2/3 af ruterne er, at de kan tilbagelægges på mellem 30 minutter og 1 time. Der er udarbejdet to kort over informanternes ruter vha. Google Maps. Det ene kort er ruter, der køres i eller ind til Aarhus. Det andet kort er ruter, der ligger udenfor eller går ud af Aarhus. Kortene kan tilgås via følgende links:

- [Ruter i/ind til Aarhus](#)
- [Ruter udenfor/ud af Aarhus](#)

Interviewmaterialet er efterfølgende bearbejdet af Alexandra Institut, hvor det er blevet gennemgået og diskuteret.

Citater fra interviewene anvendes i anonymiseret form til at eksemplificere pointer i notatet.

Samkørselstyper

Analysen viser, at informanterne kan segmenteres i fem forskellige samkørselstyper, da samkørsel anvendes i forskellige sammenhænge og på forskellige måder.

De 5 samkørselstyper er:



Hver type er en sammentrækning af flere informanter, der i interviewene har udvist en række fællestræk. Samkørselstyperne skal ikke opfattes som et gennemsnit af disse informanter, men snarere som en karakteristik af en type, der tegner sig på tværs de pågældende informanters holdninger og værdier.

Samkørselstyperne er udarbejdet med tanke på at tilbyde undersøgelsens resultater i et format, der kan anvendes 1-1 i det videre arbejde med udviklingen af en mulig feature for samkørsel, der tænkes at skulle være en del af den overordnede Mobility-as-a-Service-løsning (MaaS-løsning). Med samkørselstyperne bliver det både konkret i hvilke situationer samkørsel anvendes, hvorfor samkørsel virker i disse situationer, og hvordan det organiseres.

For hver samkørselstype har vi udarbejdet en opsamling, der indeholder en beskrivelse af:

- *Praktiske incitament*er der gør samkørsel attraktiv for den pågældende samkørselstype
- *Menneskelige incitament*er som medvirker til, at samkørsel fungerer for den pågældende samkørselstype
- Hvordan samkørslen *organiseres* af den pågældende samkørselstype

Med *praktiske incitament*er menes de rationelle argumenter der bruges for at anvende samkørsel, som fx at man kan komme hurtigere frem, modtage bidrag til benzin, at man ikke behøver at have egen bil m.m. Med *menneskelige incitament*er menes det mellemmenneskelige, der medvirker til, at samkørsel fungerer. Det er normer, værdier, oplevelser, følelser m.m., som informanterne har beskrevet i interviewene. *Organisering* dækker over alt det praktiske, såsom aftaler, opsamlingssteder, betalingsmåder m.m., som informanterne gør brug af for at få samkørsel til at fungere.

I det følgende beskrives de 5 samkørselstyper.

Pendlergruppen

Pendlergruppen er en gruppe bestående af 3-4 personer, der kører fast sammen til og fra arbejde over en længere distance (+20 km hver vej). Alle personer kører ikke nødvendigvis med hver dag, men det er oftere reglen end undtagelsen, at bilen fyldes op. De pendlergrupper der har deltaget i undersøgelsen har alle faste roller. Det altid er den samme person, der er chauffør og stiller bil til rådighed, mens de andre i pendlergruppen altid er passagerer.

Praktiske incitamenter

At få et tilskud til dækning af dele af omkostningerne ved kørslen beskrives af chaufførerne som et klart incitament for at indgå i samkørsel. Det er også det, der i første omgang har fået dem til at begynde på samkørsel.

"Økonomi er klart en fordel. For det bliver hurtigt dyrt at køre så mange kilometer (...) På en måned kan jeg alligevel typisk nå at få omkring 2000 kr. ind."

Chauffør, kvinde, 21 år

Økonomi spiller også en rolle for dem, der kører med. Deres alternativ til samkørsel er enten offentlig transport eller at køre i egen bil. De der har offentlig transport som alternativ sparer både tid og penge, da den tur pendlerklubben kører både er hurtigere og koster mindre for dem at deltage i. De der kunne køre i egen bil sparer primært på udgifter til benzin og slid på egen bil.

"Hvis ikke jeg kunne køre med, ville det hedde toget for mit vedkommende, men det er ikke rigtig noget alternativ. Det tager to en halv time, og så er det helt vildt dyrt."

Passager, kvinde, 23 år

"Det gør, at vi kan nøjes med at have én bil derhjemme."

Passager, kvinde, 43 år

Menneskelige incitamenter

Udover økonomiske incitamenter fungerer samkørsel for både chauffører og passagerer også på grund af det sociale, der opbygges og vedligeholdes ved at køre sammen.

"For mig er det en kæmpe fordel at have nogen at tale med, når jeg kører. At det er hyggeligt. Hende jeg har kørt med i nu over et år, jamen man bliver jo faktisk nærmest en slags venner, fordi vi bruger jo omkring 12 timer sammen om ugen, hvor vi kører frem og tilbage, så vi er jo kommet til at kende hinanden rigtig, rigtig godt."

Chauffør, kvinde, 21 år

Derudover er der i pendlergruppen opmærksomhed på hinanden og på, at man som samkører bidrager til, at turen bliver en god oplevelse ved at engagere sig og spørge ind til hinanden.

"Der plejer at være en god forståelse for, at turen skal være god for alle. At det for eksempel er træls for chaufføren, hvis alle sover, for så kan man ikke engang høre radio. Og så bliver det jo endnu mere træls end at køre alene."

Passager, kvinde, 26 år

"Når jeg sidder på forsædet, så plejer vi at tale sammen, men jeg er måske lidt for god til bare at falde i søvn, når jeg sidder på bagsædet. Det kan måske være lidt træls for den, der er chauffør."

Passager, kvinde, 23 år

Men der er stadigvæk også rum og plads til at koble fra, hvis man ønsker det nogle dage.

"Karsten og Jan (navnene er opdigtede) kan jo tale om alt muligt mellem himmel og jord, så for mig er det nogle gange også et dejligt lille frirum, hvor jeg lige kan sidde med min telefon og læse lidt på nettet, inden jeg kommer hjem. Få lidt ro på."

Passager, kvinde, 43 år

At det er de samme personer, man kører sammen med, spiller også en rolle for pendlergruppen.

"Det er rart, at man kender folk. Jeg ville synes, at det var ærgerligt, hvis man skulle køre med nye hver gang, så skal man gennem de samme ting igen og igen. Det ville være mindre hyggeligt for mig."

Chauffør, kvinde, 21 år

Det er altså trygheden ved hinanden, der i høj grad gør det til at fungere. De kender hinanden så godt, at de kan fornemme, hvornår man skal tale og hvornår det er ok at trække sig.

Organisering

Det kræver aftaler at skulle have 2-3 personer med dagligt. Pris og afgangstidspunktet, både ud og hjem, er derfor fastlagt. For den ene pendlergruppe er det den pågældende virksomhed, de alle er ansat i, der har fastsat det beløb, det koster per tur, da virksomheden ikke ønsker, at en evt. forhandling skal skabe splid mellem kolleger. Den anden gruppe har i fællesskab fundet frem til en pris, alle finder rimelig. I begge tilfælde er samkørsel den billigste transportløsning for passagererne. Afgangstidspunktet er aftalt, så det matcher med mødetider på den pågældende arbejdsplads.

I centrum for koordineringen er chaufføren, og det er ham/hende, de andre aftaler med. Nogle har aftale om, at de som udgangspunkt altid skal med, og at de så melder fra de dage, hvor de ikke skal med. Andre koordinerer en eller et par uger ad gangen. Koordineringen opleves som en ulempe, der gerne skal minimeres så meget som muligt, men accepteres som en nødvendighed, for at få ordningen til at fungere.

"Hele koordineringsdelen er lidt en ulempe. Og så kan der nogle gange også være usikkerhed om, hvorvidt man har en aftale. Det er forskelligt, hvor lang tid vi koordinerer ad gangen, så nogle gange kan man komme i tvivl, om den og den nu også skulle med i dag, eller det var der, de skulle noget andet. Jeg har prøvet at holde og vente på en, som havde meldt fra. Det skal ikke ske for mange gange."

Chauffør, kvinde, 21 år

"Hvis der bliver for meget koordinering frem og tilbage, så bliver det for besværligt. Man skal helst ikke lægge for meget mærke til det. Det er også derfor, det fungerer bedst, hvis man kender hinanden."

Passager, kvinde, 43 år

Kendskabet til hinanden medvirker til at turen kan foregå efter en fast skabelon. Der skal ikke tænkes over hvornår man skal være klar eller om man kan komme med i morgen.

Til selve koordineringen benyttes enten Facebooks besked-app Messenger eller almindelig SMS.

"Hvis der opstår noget, så skriver vi bare til hinanden. Typisk over Messenger. Det er nemt. Hvis jeg fx kan mærke, at jeg er ved at blive syg, så prøver jeg at skrive aftenen før, så de andre kan finde en anden måde at komme på arbejde."

Chauffør, kvinde, 21 år

I forhold til opsamling/afsætning af personer har pendlergruppen aftalt et eller flere steder, hvor dem der kører med kan blive samlet op og sat af. Opsamlingsstederne ligger typisk i gåafstand fra passagerernes bopæl, og hvor der samtidigt er plads til, at chaufføren kan holde ind til siden uden større trafikale krumspring. I pendlergruppen er der altså stor opmærksomhed på hinanden. Man tænker ikke bare på sig selv, men på 'det fælles bedste' og finder løsninger, der passer godt for hele gruppen.

Makkerparret

Makkerparret består af 2 kolleger, der har en fast aftale om at køre sammen til og fra arbejde. Enten ved at den ene kører med den anden, eller at de skiftes til at køre og køre med. Aftalen om at køre sammen er opstået på arbejdspladsen i forbindelse med kollegial snak om, hvordan man kommer til og fra arbejdspladsen.

Praktiske incitament

For makkerparret er det sund fornuft, der ligger bag, at de kører sammen. De bor tæt på hinanden, arbejder samme sted, og de kan begge spare lidt udgifter og/eller tid ved at køre sammen.

"Min fordel ved det er, at jeg fra dag ét har betalt 20 kr. per tur. Det er lidt mere, end hvis jeg tog bussen, men det er rigtig hyggeligt, og så er der også en tidsmæssig faktor. Og den er rimelig pæn. Der er måske sparet en halv time hver vej, og fem timer om ugen kan jo også bruges til noget. Fordelen for ham er jo, at han får lidt tilskud til benzinen."

Passager, kvinde, 56 år

Samtidigt er det en meget lille investering, der skal til, for at få det til at fungere.

"Altså, det betyder ingenting for mig at gøre det stop. Det er en meget lille omvej for mig at have hende med, og hun stiller sig jo bare ud til vejen, så samler jeg hende op der."

Chauffør, mand, 37 år

For makkerparret, der skiftes til at køre og køre med, er det praktiske incitament halvering af udgift til benzin og slid på egen bil, da alternativet ville være, at de kørte selv hver for sig. Offentlig transport anses ikke som en konkurrencedygtig mulighed.

Menneskelige incitament

Det er et helt klart incitament for makkerparret at gøre køreturen til og fra arbejde til en hyggelig stund ved køre sammen med en god kollega fremfor at køre turen på egen hånd.

"Det jeg er allermost glad for, det er det med ikke at skulle sidde i morgentrafikken alene. Det er hyggeligt med kabinesnak, som vi kalder det, at vende stort og småt. Så det er primært selskabet, der er guleroden for mig."

Chauffør, mand, 37 år

"Jeg synes, det er utrolig kedeligt at køre alene. Altså, man får jo lige vendt nogle ting, når man kører både frem og tilbage."

Chauffør/passager, kvinde, 52 år

Organisering

Makkerparret har som fast udgangspunkt, at de kører sammen hver dag. For det meste ordnes koordineringen fra dag til dag og planlægges mund til mund i forbindelse med køreturen.

"Vi aftaler fra dag til dag. Der kan jo nemt ske noget i løbet af dagen, der gør, at man ikke skal med i morgen. Når vi kører, aftaler vi, hvem der kører i morgen, så laver vi lige planlægningen der. Vi forsøger at skiftes til at køre. Som udgangspunkt hver anden chauffør/passager, men som det nu passer. Hvis nu jeg skal bruge bil i arbejdstiden, så kører jeg jo bare. Vi er ikke så nøjeregnende."

Chauffør/passager, kvinde, 52 år

Et af makkerparrene har en model, hvor det aftale afgangstidspunkt er lidt løsere formuleret.

"Måden vi koordinerer det på er, at vi enten aftaler mundligt, eller også skriver vi en sms. Udgangspunktet er, at vi møder ind til almindelig tid på arbejdet, og så er det egentlig bare at sige, hvornår man ikke kan. Vi gør det så sådan, at jeg skriver en kort SMS: "kører nu", og så ved hun, at jeg kører hjemmefra og hvor lang tid der går, inden jeg er hos hende. Så på den måde er der noget fleksibilitet i det."

Chauffør, mand, 37 år

Om eftermiddagen bestræber de sig på at have fælles bagkant. Ellers tager passageren en bus hjem. Denne aftale passer begge parter godt. De har begge flextid og skal ikke møde på arbejde på et specifikt tidspunkt. Den ene part har desuden små børn og kan derfor ikke garantere et bestemt tidspunkt for, hvornår han kan komme ud af døren. Aftalen er desuden karakteriseret ved, at begge er indforstået med, at der kan være behov for eksempelvis at ordne et ærinde på vejen. Her er der gensidig forståelse.

"Nogle gange kan det være, at Bente (navnet er opdigtet) lige skal noget på vejen hjem. Og det er fint med mig. "Skal du i Veri-Centret, så stopper vi bare der". Tit skal jeg jo også et eller andet selv."

Chauffør, mand, 37 år

Et andet makkerpar har en mere defineret aftale, hvor tidspunkt for både ud og hjem er fastlagt. Det passer til deres behov.

"Vi kører fast kl. 06:30, og så kører vi hjem igen på et aftalt tidspunkt om eftermiddagen. Det kan være lidt forskelligt hvornår. Vi har for det meste faste arbejdstider, så det passer godt. Så skal vi heller ikke sidde og vente på hinanden. Kan det ikke passe, kører vi jo bare hver for sig."

Chauffør/passager, kvinde, 52 år

Pendler-passageren

Pendler-passageren er kendetegnet ved at han/hun benytter samkørsel som en af flere måder at transport sig til og fra arbejde på. Hvor pendlergruppen og makkerparret har en fast aftale som udgangspunkt, har pendler-passageren en mere løs aftale med en eller flere kolleger om at kunne køre med når det kan passe sammen. I nogle tilfælde handler det om at kollegaen ikke kan tilbyde et lift ofte nok. I andre tilfælde handler det om karakteren af pendler-passagerens eget job, hvor arbejdets indhold, som fx varierende arbejdssteder, ikke gør det muligt at have en fast aftale.

Pendler-passageren er derudover kendetegnet ved enten ikke at have eller kun i meget begrænset omfang at have adgang til bil. Når det ikke kan lade sig gøre at køre med en kollega benytter pendler-passageren sig derfor enten offentlig transport eller forsøger at finde et lift der kan passe via GoMore eller en samkørselsgruppe på Facebook.

Praktiske incitament

Pendler-passageren tilbagelægger ofte en længere distance hver dag for at komme på arbejde (+40 km). Derfor bliver samkørsel ofte den både hurtigste og billigste måde at komme til og fra arbejde på. Offentlig transport vil betyde minimum et bus/tog skifte undervejs, hvor der så er noget ventetid og prisen vil ikke kunne konkurrere.

"Det (red: samkørsel) er den måde at jeg bedst kan få min dagligdag til at hænge sammen på selvom jeg faktisk personligt bedst kan lide at køre i tog og have noget i ørene. Hvis jeg skulle tage offentlig transport hver dag, det tror jeg ikke jeg ville kunne holde ud i længden. Det er mest irriterende om morgenen for så skal jeg op før kl. 5. Det er bedre med bussen om eftermiddagen, der er det lidt nemmere bare at give sig hen."

Kvinde, 27 år

"Det fordi det er det billigste for mig."

Kvinde, 30 år

"I toget ville jeg nok få lavet noget mere arbejde. Men for mig er det primært en afvejning af at det (red: samkørsel) er billigere. Det nye rejsekort gjorde det dyrere og mere vanskeligt at køre med det offentlige. Det er i hvert fald min oplevelse."

Kvinde, 48 år

Menneskelige incitament

Transporten til og fra arbejde opleves af pendler-passagerne mest som en praktisk ting de skal have på plads, så de ikke skal tænke over det. Flere af pendler-passagerne synes at toget er mere komfortabelt end at køre med, så det er i høj grad de praktiske incitament, tid og økonomi. Når samkørsel så ikke fravælges, skyldes det, at samkørselsturen udover de praktiske fordele for det meste også er hyggelig.

"Lige de første gange synes jeg at det var grænseoverskridende at sætte sig ind i en bil og så køre i 45 minutter med en jeg ikke kender. Men hende jeg kører mest med, hun er meget imødekommende, og vil rigtig gerne tale. Samtalen går nemt med hende. Og med de andre jeg kører med er det også meget hyggeligt."

Kvinde, 27 år

"I udgangspunktet synes jeg kun at verden bliver et sjovere sted af at køre med. Men man er også nød til at selv at være lidt på. Som passager tænker man lidt over hvad chaufføren nu er til og retter lidt ind efter det. (...) Oplevelsen af at køre med er for det meste god. Men det kommer selvfølgelig an på hvem man kommer til at køre med. Dem der bare skal have et overskud, de er lidt trælse at køre med."

Kvinde, 48 år

For pendler-passageren gælder det også at de er opmærksomme på at turen skal være en god oplevelse ved bidrager med det de tror chaufføren vil sætte pris på.

Organisering

Planlægning og koordinering fylder en del for pendler-passageren. I og med at det ikke er en fast ordning skal kørslen arrangeres mere eller mindre fra gang til gang. Ingen af pendler-passagerne foretrækker dette, men fordelen ved at kunne køre med opvejer den tidsmæssige investering det kræver at koordinere turene.

"Når man ikke kører strækningen hver dag, kommer koordinering hurtigt til at fylde meget. Det er lidt træls ind imellem. Særligt hvis det ender med at ikke at kunne lade sig gøre."

Kvinde, 30 år

"For mig kan det være lidt stressende det der med at få transporten på plads. Jeg vil gerne have styr på det for en uge af gangen, så man kan slippe det igen."

Kvinde, 22 år

En af pendler-passagerne har forsøgt at overkomme udfordringen ved at forsøge at formalisere aftalen så meget som det har kunnet lade sig gøre.

"Vi har lavet en aftale om, at jeg kigger i hendes kalender hver uge og så skriver jeg hende en mail med de dage jeg gerne vil med. Så nu er det lidt mere en rutine og jeg slipper for at få dårlig samvittighed over at skulle spørge hende. Det passer også fint for hende for så slipper hun får at bruge alt for meget tid på det."

Kvinde, 27 år

Rent praktisk aftales turene med kolleger enten mundligt på arbejdspladsen eller over mail og SMS. Pris aftales indbyrdes med den pågældende kollega og MobilePay benyttes til betaling. Bookes et lift gennem GoMore anvendes GoMores system til koordinering og betaling.

Liftudbyderen

Liftudbyderen er en pendler, som udbyder alle eller en stor del af sine daglige pendlerture som lift og har passagerer med i det omfang, de udbudte lift bookes. Det er typisk nye folk fra gang til gang, men der er også gengangere ind imellem. Liftudbyderen kører typisk en længere distance (+30 km hver vej).

Praktiske incitamenter

Liftudbyderen kører mange kilometer på vejene, så det økonomiske bidrag, der kommer ud af at have én eller flere personer med på turen, er det bærende incitament for indgå i samkørsel.

"For mig er det primært pengene, der trækker. Men jeg er blevet mere bevidst om, at den enkelte 50'er ikke er så vigtig. Relationen skal også give mening. Så jeg springer gerne en tur over, selvom jeg gerne vil have mange med."

Mand, 27 år

Men irritation over den trafikale situation, der opleves ude på vejene, har også fået en af informanterne til at tænke i, hvad hun selv kan gøre ved det. Her var samkørsel svaret.

"Jeg tager 35 kr. for en tur, og det er fint for mig med et tilskud, men jeg gør det ikke for som sådan at tjene noget. Det er mere for at få bilen fyldt op. Det er simpelthen vildt, så mange der sidder der i deres egen bil, og så ender vi alle i kø. Det har jeg simpelthen ikke temperament til."

Kvinde, 46 år

Menneskelige incitamenter

For liftudbyderen er det et aktivt tilvalg at have passagerer med.

"Hvis ikke jeg har folk med, så sætter jeg en god podcast eller god musik på og nyder turen. Det er svært, når man har nogen med, så det sociale er vigtigt, når man har nogen med. Ellers bliver det for lang en tur og for lille fortjeneste."

Mand, 27 år

Derfor er det også vigtigt for liftudbyderen, at samtalen og samværet i bilen er en rar oplevelse.

"Det er ærgerligt, hvis samtalen ikke kører, så kan der være lidt langt hjem. Man skal være to til tango. Heldigvis er det ikke så ofte (red: af samtalen ikke fungerer)."

Mand, 27 år

Men selvom det er selvvalgt og for det meste fungerer, kan det indimellem blive anstrengende at have passagerer med.

"Det er nye mennesker for det meste, og det kan man godt køre lidt død i. Man ser dem jo ikke igen, og det er meget tid, man bruger på det. At skulle være på efter en arbejdsdag. Det er ikke altid, man gider eller orker. Men hvis jeg ikke taler, hvad tænker de så? Man kan hurtigt skabe dårlig stemning, hvis man siger, man ikke gider tale. Det kan være lidt svært indimellem. Jeg har ladet være et par gange, men det er jeg stoppet med, fordi det bliver for akavet. Jeg holder meget øje med, hvad der sker, og jeg vil gerne have, at de har en god oplevelse."

Mand, 27 år

Men når samværet går godt, så betyder den sociale gevinst også noget for liftudbyderen.

"Jeg synes for det meste, at det er rigtig hyggeligt at have nogen med. Man hører mange gode historier. Det er rigtig spændene, når man er sådan en, der er nysgerrig og udadvendt som mig. Jeg havde fx et par piger med, der skulle til x-factor audition for et par uger siden. De var ret spændte."

Kvinde, 46 år

"Dem jeg har opbygget en relation til, dem vil jeg meget gerne have med igen, og jeg skriver også nogen gange til dem: "hva' så, skal I ikke snart med igen", eller: "næste tur giver jeg", fordi jeg synes, at det er hyggeligt. Men det er også fordi, vi har fået opbygget en eller anden form for venskab."

Mand, 27 år

Organisering

Liftudbyderne benytter GoMore til at udbyde lift igennem, da det opleves som det bedste værktøj. Det handler om sikkerhed ift. at få betaling og om tryghed ift. hvem der kører med, når nu det ofte er ukendte personer.

"Når jeg bruger GoMore, så har de jo lidt verificeret dem og sådan noget, så det er meget fint. Og så er turene jo også betalt, så man ikke risikerer at blive snydt. I takt med at jeg er blevet lidt ældre, så synes jeg da, at jeg er blevet lidt mere nervøst anlagt. Man hører jo så mange ting."

Kvinde, 46 år

"På GoMore, der har jeg ligesom reserveret pengene. Afbryder de inden for 24 timer før, så får jeg 50 procent af beløbet. Så man kan sige, at jeg har en dækning gennem GoMore. Der er også en større chance for, at de ikke brænder mig af. Eller at de skriver, at de bliver 10 min forsinket. Men det er bare ærgerligt. Bussen venter heller ikke. Og jeg får stadig mine penge. Jeg kan godt forstå, at folk gør sådan, fordi det er jo bare lille mig, der venter, men jeg synes stadigvæk, at det er mangel på respekt, at man bare laller. Der ser jeg så lidt professionelt på det. Jeg gider ikke vente."

Mand, 27 år

At blive brændt af eller at vente på passagerer, der kommer for sent, er irriterende. Derfor er liftudbyderen præcise i deres kommunikation på GoMore om, hvad rammerne for liftet er, og hvad passagererne kan forvente, når de kører med.

"Som chauffør vil man gerne bare hjem. Man gider ikke bruge et par minutter på at vente. Hvis de er klar og står på vejen, så er det intet problem lige at tage dem med. For mig er det en bevidst handling, at jeg pendler, men det er ikke en bevidst handling, at jeg bliver forsinket. Derfor skriver jeg også konkret i mine ture, at vi kører fra min arbejdsplads, hvor vi kan mødes ved bænkene der er ude foran, og så følges vi om til bilen. Hvis folk begynder at skrive, om de kan blive samlet op, svarede jeg dem i starten, men det gør jeg ikke mere. Det er ikke et arbejde for mig."

Mand, 27 år

"I mine lift står, at de skal komme til mig (på min arbejdsplads), og at vi kører på det og det tidspunkt. Om morgenen kører jeg gennem byen i Silkeborg, så der kan jeg godt have personer med fra busstationen. Men hvordan de kommer til mig, må de selv finde ud af. Det vil tage alt for lang tid, hvis jeg skal ind forbi Aarhus midtby for at have nogen med hjem."

Kvinde, 46 år

Børneekspressen

Børneekspressen består af forældre, der er gået sammen og skiftes til at køre deres børn til fritids- og sportsaktiviteter. Det er karakteristisk for typen, at de er bosat i en mindre by med så lang afstand til stedet for aktiviteten, at børnene ikke selv har mulighed for at transportere sig.

"Jeg har to piger, der går til svømning i nabobyen. Den ligger 9 kilometer væk, så det er for langt på cykel. Det tager ca. 10 minutter at køre dertil i bil. Den ene er elitesvømmer, så hun træner faktisk 3 gange om ugen. Og så er der indimellem stævner i weekenden."

Kvinde, 43 år

Praktiske incitamenter

Ved at fylde bilerne op og skiftes til at køre, bliver det antal ture den enkelte forælder skal køre væsentligt lavere, end hvis de skulle køre egne børn hver gang, de skal afsted. I stedet for at køre frem og tilbage mellem hjem og klub op mod tre gange om ugen gør ordningen det muligt, at forældrene i stedet kan nøjes med at køre en gang om ugen eller hver fjortende dag.

"Fordelen er så simpel, at man ikke skal afsted så mange gange. Derudover skal andre søskende heller ikke være alene hjemme så ofte, imens man er afsted. Det synes jeg også er en fordel"

Kvinde, 43 år

"Ordningen har givet friheder i forhold til, at man ikke skal køre så ofte. Det har sparet rigtig mange turer."

Kvinde, 47 år

Menneskelige incitamenter

Udover at ordningen gør det lettere at være forælder til børn, der skal transporteres til sports- og fritidsaktiviteter, så ser forældrene i børneekspressen samtidigt også en gevinst for børnene imellem.

"Det sociale børnene imellem synes jeg også er meget vigtigt. Det kommer ligesom oveni, at jeg sparer noget tid, for det ryster børnene i klubben rigtig godt sammen - også på tværs af aldre. Det giver dem virkelig noget, når de er afsted sammen."

Kvinde, 47 år

Organisering

Planen for hvem der kører hvornår udarbejdes i fællesskab forældrene imellem.

"Hos os prøver vi at aftale på 3 måneders basis, hvem der kører hvilke dage, og hvis der så opstår noget, så deler vi ud undervejs. Det sværeste er at afsætte de dage, hvor man skal meget tidligt afsted i weekenden, men der er god opbakning for det meste, så det plejer at gå op uden de store problemer."

Kvinde, 47 år

Til dialogen anvendes enten Facebooks Messenger app eller en lukket Facebook-gruppe.

"Aftalerne koordineres via en lukket Facebook-side for klubben, som forældrene har adgang til. Så skriver vi frem og tilbage der."

Kvinde, 47 år

"Vi bruger Messenger (Facebooks app), hvor vi skriver sammen. Her aftaler vi, hvem der kører ud, og hvem der henter, for typisk vil det være to forskellige. Det fungerer rigtig godt."

Kvinde, 43 år

Selve transporten foregår ved, at børnene går til et fælles opsamlingssted, så det er nemt for den forælder der skal køre at tage dem med. Børnene afsættes igen samme sted, når der køres retur eller køres helt hjem.

"Vi har et specielt opsamlingssted i byen. Et godt sted at holde ind. Det hedder 'ved hestene'. Alle kender og kan finde derhen. Vores luksusbørn er vant til at blive fragtet, men de kan altså godt tåle selv at gå derhen. Det er nemmere og hurtigere at køre derned og samle alle op, så man ikke skal rundt til dem alle sammen. Vi har så en med, der bor lidt ude på landet. Hun bliver engang imellem hentet hjemme. I vintermånederne afleverer vi alle hjemme."

Kvinde, 43 år

Forslag til næste skridt

Kigger man på tværs af samkørselstyperne, fremkommer en række fællestræk, som siger noget om, hvad der karakteriserer de situationer, hvor samkørsel fungerer godt. I det følgende beskrives fire punkter, som vi på baggrund af undersøgelsen vil foreslå, at der tages højde for i forbindelse med udarbejdelsen af designforslag til en mulig samkørsels-feature.

En mellemmand der kan forbinde folk

For at samkørsel kan ske, skal personer i kontakt med hinanden. De informanter der har deltaget i undersøgelsen er enten blevet forbundet gennem deres arbejdsplads, via GoMore, gennem samkørselsgrupper på Facebook eller gennem deres børns fritids-/sportsklub. At indtænke samkørsel som en del af en MaaS-løsning vil givetvis øge sandsynligheden for, at flere bliver opmærksomme på samkørsel som en mulighed. Det vil være derfor være oplagt at udforske forskellige muligheder for, hvordan MaaS-løsningen kan forbinde folk. Måske med fokus på, hvordan løsningen kan forbinde personer, der ikke kender hinanden på forhånd.

En praktisk gevinst

Samkørsel bliver en attraktiv transportform, når både chaufføren og dem der kører med får en praktisk gevinst ud af det. For chaufførerne handler det som oftest om at kunne reducere udgifter til kørsel, der alligevel foretages. For passagererne handler det om, at de sparer tid, samtidig med at samkørsel er billigere end andre transportmuligheder. Den praktiske gevinst synes at være særlig vigtig for dem, der kører med, hvor chaufførerne i ligeså høj grad, hvis ikke mere, vægter det sociale.

En god samkørsels-konduite

En samkørselstur er en særlig situation. Man sidder to eller flere mennesker tæt sammen. For de personer, der ikke kender hinanden, er dette sociale rum skrøbeligt. Nervøsiteten for en akavet eller ubehagelig situation lurer lige under overfladen. Omvendt er der stor social værdi i at køre sammen, når man kender hinanden godt, og der bruges ord som venskab om dem, man kører sammen med. Når samkørslen fungerer og bliver en god oplevelse, skyldes det, at både chauffør og passager aktivt bidrager til en fælles god oplevelse. Chaufføren skaber rammen for turen ved at tage godt imod passagererne og forsøger at gøre det til en god oplevelse for dem, der kører med ved fx at starte en dialog. Passageren er snarere 'gæst i bilen' end 'passager der har købt billet', selvom der som regel foregår betaling for turen. Det er et privat rum, man som passager træder ind i. Derfor opfører man sig som passager ordentligt ved at respektere chaufførens anvisninger, overholde opsamlingsstidspunkter og generelt forsøge at bidrage til en god stemning på turen. Da en sådan 'god samkørsels-konduite' er en vigtig bestanddel af de situationer, hvor samkørsel fungerer godt, vil det være oplagt at udforske mulighederne for, hvordan MaaS-løsningen kan gøre brugere opmærksom på, at de er ved at indgå i en transportform, som stiller nogle andre krav til opførsel end fx offentlig transport gør, for at det bliver en god oplevelse for alle parter.

Effektiv kommunikation

For at indgå en aftale om at køre sammen, er det nødvendigt, at man kan kommunikere med hinanden. Selv i situationer med helt faste aftaler kan der være behov for at give en besked. I de situationer hvor samkørsel fungerer godt benyttes typisk instant messaging-tjenester som Facebooks Messenger app eller almindelig SMS på telefonen. Det er lige ved hånden, og det er derfor let at skrive til hinanden, når der er behov. Men ingen af undersøgelsens deltagere er begejstret for at bruge tid på at koordinere og vil gerne reducere tidsforbruget på koordinering til et minimum. Det vil derfor være oplagt at arbejde med, hvad det mest effektive kommunikationsflow vil være.



Alexandra Instituttet hjælper offentlige og private virksomheder med at anvende den nyeste it-forskning og -teknologi.

Vi er en almennyttig virksomhed, der skaber vækst og velfærd i Danmark gennem it-baserede produkter og services.