

Corona kan åbne øjne for samkørsel

Af: kollektivtrafik

På et velbesøgt webinar blev potentialerne for samkørsel belyst. Erfaringerne var franske. Og Frankrig danner også forbillede for den regulering og de politiske initiativer, FDM peger på for at fremme samkørsel i Danmark

Det blev også et travlt webinar, hvor spørgsmålene mange og tiden knap. Her følger digital forretningsudvikler Clément Guasco, FDM op på hængepartierne.

Målet i Frankrig var at øge samkørsel fra 3 pct. til 9 pct. af de samlede ture? Og hvor meget fylder den her registrerede samkørsel i det billede?

Svar: Det ved man endnu ikke, da der er ikke gået et år siden målet blev vedtaget. Målet er fastsat for perioden 2019-2024.

Kender man kønsfordelingen i Frankrig på chauffører / passagerer?

Svar: De fleste analyser peger på 50-50. Det ser dog ud til, at kvinder har en større tendens til at droppe bilen. De opfatter den som for stressende og vælger i stedet at køre med som passager i en anden bil. Jeg har ikke fundet analyser med passager eller chauffører alene.

Hvordan inddrager man de ikke så digitale brugere?

Svar: Jeg har fundet en case fra en platform som sætter nogle fysisk elementer op for at booke ture (paneler og skærme ved knudepunkter) og som bruger sms'er til bekræftelse. Det ser meget dyr ud, men det ser ud til at være en løsning der findes som kan give ikke-digitale brugere en adgang til samkørsel.

Hvad har corona betydet for samkørsel i Frankrig?

Svar: Corona er faktisk en unik mulighed for at afprøve samkørsel. Coronavirussen har ført til brud med mobilitetsvanerne, på samme måde som jobskifte og familieforøgelse, men for hele befolkningen samtidigt. Folk vil være mere disponerede for nye vaner, når samfundet åbner op.

Genåbningen bliver derfor er et nøglepunkt, hvor organisationerne skal være klar med samkørselsproduktet. I Frankrig blev samkørsel også brugt som en trængselsreducerede tiltag ved genåbningen på samme måde som cykling (og stadig tænkes sådan).

Hvad gør man for at at undgå snyd?

Svar: Den franske regering har etableret "registre de preuve de covoiturage", hvor samkørselsture registreres. Der kan man se alle detaljer på, hvordan man kan bygge en national database imod snyd.

Hvordan opnår man den nødvendige kritiske masse af brugere, når der (som i Frankrig) er mange udbydere af samkørsel?

Svar: Hvis alle tur sendes til en fælles rejseplanlægger, er kritisk masse ikke et relevant spørgsmål. Desuden, I byer som Toulouse, kan man se at flere platforme dækker byen, da de fokuserer på forskellige områder eller fællesskaber. Når arbejdspladser og campusser involverer sig er den nødvendige kritisk masse langt lavere, og der er derfor ikke så stor et problem ved konkurrence.

Man kan se eller gense webinarret med FDM "Ta' med" på www.crowdcast.io/kollektivtrafikforum - klik **her**: