

Fælleserklæring om samkørsel i landdistrikterne

Landdistrikternes Fællesråd og nabogo

Den kollektive transport i landdistrikterne er under pres. Ifølge Landdistrikternes Fællesråds opgørelse på tal fra DI er busdriften i landkommunerne reduceret med 13,4 procent siden 2016, og der nedlægges fortsat ruter rundt om i landet. Konsekvenserne rammer bredt, men hårdest rammer de unge, der skal til og fra en ungdomsuddannelse. En kortlægning i ni kommuner viser, at 6.264 unge bor i landsbyer, hvorfra der ikke findes en direkte busforbindelse, der kan bringe dem til nærmeste ungdomsuddannelse inden for en halv time om morgenen. Opskaleres andelen til landkommunerne uden for de største byer, er det nabogos forsigtige skøn, at det på landsplan gælder mellem 25.000 og 40.000 unge. Vi ved samtidig fra Tænketanken DEA, at afstand har betydning for, hvilken uddannelse unge vælger. Desuden kan transporttid til uddannelse afgøre, om man gennemfører sin uddannelse eller falder fra.

Der er i disse år vokset en løsning frem nedefra. Titusindvis af danskere kører allerede sammen, når naboer, kolleger og skolekammerater deler de biler, der alligevel kører. Alene det seneste år er der gennemført omkring 447.000 samkørsler gennem nabogo, og 44 procent af dem er kørt på aftaler om transport til uddannelse. Samkørslen er frivillig og bygger på deling af udgifter, ikke på indtjening. Den erstatter ikke bussen eller toget, men den løser transportbehov de steder og på de tidspunkter, hvor den faste kollektive trafik ikke rækker. Og den er billig for det offentlige: en samkørsel koster omkring 25 kroner i alt, inklusive tilskuddet til chaufføren, og på 94 procent af turene betaler passageren ingenting. En tur i den åbne flextrafik kostede ifølge Trafikstyrelsen 211 kroner i 2025, heraf 146 kroner i offentligt tilskud og resten i brugerbetaling.

Der er med andre ord både et dokumenteret behov og en velafprøvet løsning. Det, der mangler, er, at samkørslen tænkes med, når der laves politik, og når der afsættes midler. Regeringen har afsat 100 mio. kr. til lokale mobilitetsløsninger i landdistrikterne og 2 mia. kr. til billigere kollektiv transport for unge, og en analyse af mobiliteten på landet er sat i gang. Det er gode og vigtige initiativer. Med aktstykket om de 100 mio. kr. går 80 mio. kr. direkte til trafikselskaberne til initiativer, der styrker mobiliteten i landdistrikter og mindre byer. Samkørsel er ikke blandt de nævnte eksempler, men er heller ikke udelukket. Transportministeren kalder samkørsel en rigtig god transportløsning, men har svaret Folketinget, at en model for samkørsel ikke kan nås i 2026. Og en gratis bus hjælper ikke de unge, der ikke har en brugbar bus at tage.

Landdistrikternes Fællesråd og nabogo opfordrer derfor regeringen, Folketingets partier og trafikselskaberne til:

1. at samkørsel anerkendes som en del af den kollektive mobilitet i landdistrikterne i tråd med anbefalingerne fra Ekspertudvalget om kollektiv mobilitet,
2. at samkørsel behandles på linje med de øvrige nye mobilitetsformer, når der afsættes midler til lokal mobilitet, herunder i finansloven for 2027, og at trafikselskaberne bruger den frihed, aktstykket giver, til også at afprøve samkørsel sammen med kommuner og regioner,

3. at ordningen med billigere transport til unge under 22 år indrettes, så den også kommer de unge til gode, der ikke har et kollektivt tilbud i dag,
4. at den kommende mobilitetsanalyse inddrager de praktiske erfaringer med samkørsel som et selvstændigt tema, og
5. at der skabes klarhed om de retlige rammer, så kommuner, regioner og trafikselskaber trygt kan gøre samkørsel til en del af deres samlede mobilitetstilbud.

Landdistrikternes Fællesråd og nabogo stiller sig gerne til rådighed med data, erfaringer og konkrete eksempler i det videre arbejde.

Steffen Damsgaard, formand, Landdistrikternes Fællesråd

Anders Muusmann, adm. direktør, nabogo