
Modtager 8-kommunesamarbejdet og Region Midtjylland
Udarbejdet af Per Elbæk og Henrik Vestergaard i samarbejde med
Regionen
Emne Projekt Samkørsels-app. i KTMV

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

29. april 2022

Journalnr.:
5.5.2-09389-2019

Kontaktperson:
Per Elbæk

E-mail:
pel@midttrafik.dk

Projekt samkørsels-app i KTMV V2,0

Indhold

Projekt samkørsels-app i KTMV V2,0	1
Resume	2
Formål	2
Samkørsels-apps i dag	2
Hvad er en samkørsels app?	2
Erfaringer med samkørsels-apps	3
Hvorfor tilbyde en samkørsels-app?	5
Mulig rolle for offentlige aktører	6
• Pris-incident	6
• Udvikling og harmonisering af platforme/apps.	6
Skalerbarhed	7
Mulige succeskriterier	7
Organisering af arbejdet	8
Tilbudsindhentning	9
Planlægning og fysisk infrastruktur	9
Drift og løbende markedsføring	10
Økonomi	12
Forslag til proces	14

Resume

De otte midt- og vestjyske kommuner og regionen ønsker at undersøge muligheden for at tilbyde borgerne en samkørselsapp. Dette notat beskriver ønsket som et projekt og danner grundlag for beslutning om hvorvidt og hvordan en samkørselsapp kan tilbydes.

Det anbefales at alle otte kommuner indgår aftale om at udbyde en og samme samkørselsapp til alle borgere i de otte kommuner, for en periode på minimum tre år. Projektet forankres i de enkelte kommuner og der oprettes en følgegruppe, som bl.a. koordinerer samkørselsens setup, markedsføringsindsatser og udveksler erfaringer.

Der udestår beslutning om finansiering, samt hvor udbud, kontrakt og ansvar skal placeres.

Formål

I forbindelse med trafikplanarbejdet i de otte midt- og vestjyske kommuner (KTMV), er mobiliteten i området drøftet.

Området er kendetegnet ved, at udover hovedbyerne i de otte kommuner er der spredte byer og mange store landområder, hvor det kollektive trafiktilbud i dag ofte er begrænset til få busafgange og Flextrafik.

Prognoser for udviklingen i demografien i området viser, at grundlaget for at drive fast rutebundet kollektiv trafik i flere områder vil blive endnu mindre i årene fremover, hvilket understreger vigtigheden for, at tænke i alternative transportløsninger, som supplement til den kollektive trafik. En metode er at øge mobiliteten i disse områder, ved at understøtte borgernes tilgang til at arrangere samkørsel. Dette kan gøres gennem at tilbyde en samkørsels app og understøtte udbredelsen af den.

Dette notat belyser mulighederne for og perspektiverne i, at tilbyde og/eller understøtte udbredelsen af en samkørsels app bredt i området.

Samkørsels-apps i dag

Samkørsel har typisk været et privat anliggende, ofte organiseret i kendte relationer; blandt venner, familie, idrætsforeningen eller på arbejdspladsen. Rollen for offentlige aktører har primært været at informere om mulighederne og opfordre til samkørsel for at styrke mobiliteten og reducere antallet af biler på vejene. På trods af denne indsats er bilejerskabet løbende vokset og der sidder i dag færre personer i den gennemsnitlige bil end nogensinde før, ned mod 1,1 passager pr. bil i myldretiden.

Trenden er således nedadgående, men omvendt er potentialet stort, selv hvis bare en mindre del af de mange tomme bilpassagersæder kan omsættes til kørelejlighed for andre rejsende.

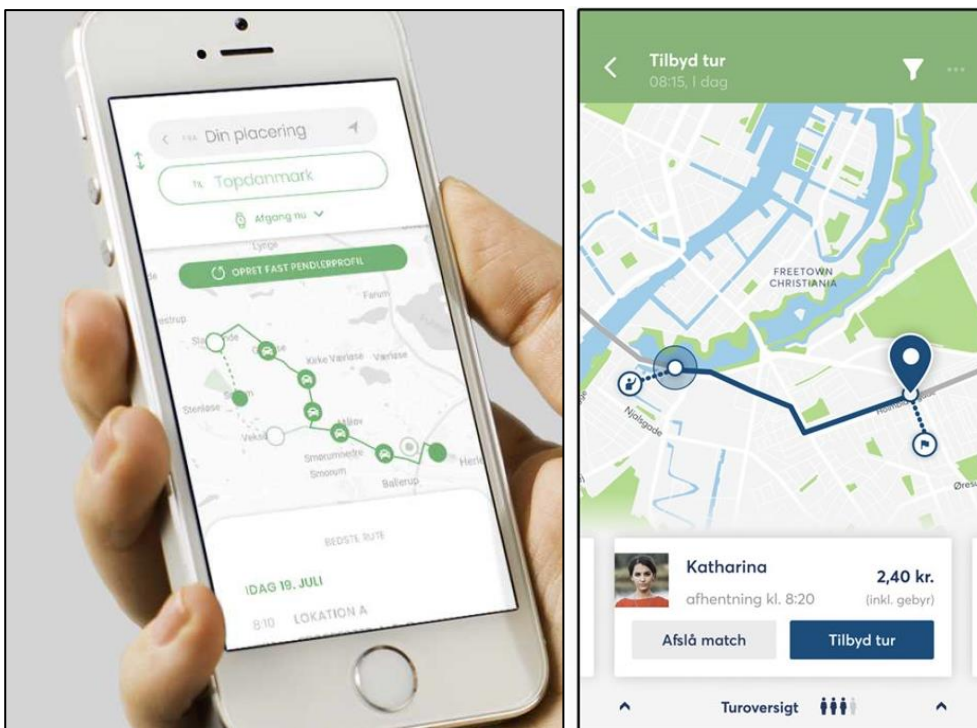
Hvad er en samkørsels app?

I takt med digitaliseringen og udbredelsen af smartphones er nye værktøjer kommet til i kampen om at øge graden af samkørsel. Teknologien er udviklet så det gennem apps er lettere at koble dem, der tilbyder et lift, med dem, der har brug for et.

En samkørsels app er således en digital platform, hvor bilister kan oplyse, at de kører en bestemt strækning og tilbyder andre at køre med. Samtidig kan rejsende, der har brug for et lift, se hvilke ture, der er tilbudt. Herefter indgås en aftale mellem bilist og passager om kørsel fra A til B.

Mest kendt er GoMore-appen, der har eksisteret i flere år og er meget udbredt, særligt til lange ture både i Danmark og udlandet.

Herudover findes der flere samkørselsapps på markedet i dag, der i højere grad er målrettet samkørsel på kortere og mellemlange ture. Arbejdsgruppen har identificeret og fået præsenteret fire danske udbydere af samkørsels app's: NaboGo, Pendlr, Ta´Med og Minlandsby. De er alle lidt forskellige f.eks. omkring deres skærbilleder og takster, men de tilbyder de samme grundlæggende funktioner.



Figur 1 Eksempler på brugerfladen i hhv. Nabogo's og Ta' med's apps. Begge tilbyder enkle og intuitive muligheder for at lægge sine ture op og et godt overblik over samkørsels muligheder i den ønskede rejserelation.

Erfaringer med samkørsels-apps

GoMore har i flere år tilbudt en samkørselsapp, der er udbredt i Danmark og flere steder i Europa.

Som det første trafikselskab gennemførte NT, for få år siden, et samkørselsforsøg i samarbejde med GoMore. Erfaringerne herfra er, at der ikke tilbydes korte ture i GoMore app'en. Den primære årsag hertil formodes at være, at det økonomiske incitament til at tilbyde en kort tur er for lille. En bilist må maksimalt opkræve 75 øre pr. km. GoMore opkræver et grundgebyr på 9 kr. pr passagerer + 9% pr sæde af bilistens indtægt. Der er således intet økonomisk incitament, faktisk en omkostning, ved at tilbyde ture under 13 km. i GoMore app'en, og således også kun begrænset incitament på mellemlange ture.

For at styrke den lokale mobilitet er netop de korte og mellemlange ture vigtige. Derfor har flere kommuner i Danmark lavet aftaler med NaboGo om udbredelse af NaboGo appen i de enkelte kommuner, bl.a. i Nordjylland og på Sjælland. Ligeledes har flere virksomheder indgået samarbejde med TaMed. Der er dog kun begrænsede erfaringer, da ingen aftaler

nåede at starte op, inden udbruddet af Corona, hvor samkørsel blev frarådet.

En fælles erfaring fra tidligere enkeltforsøg med organisering af lokal samkørsel på korte og mellemlange ture er dog, at det er svært, men yderst vigtigt, at opnå kritisk masse af brugere, som skal til for at systemet bliver attraktivt.

I efteråret 2021 startede NaboGo på at lancere NaboGo i Nordjylland. For hurtigt at få tilbudt mange ture i app'en startede man med at lancere app'en på: fire rådhus, hos Novo Nordisk, fire gymnasier, Regionshuset samt på sygehusene i Hjørring, Brønderslev og Høbro. De første erfaringer derfra, for perioden oktober til 6. december 2021 er at, der er en jævn og kraftig stigning i antallet af samkørte ture;

- der er 357 chauffører, der har tilbudt ture, 95 af disse har haft en passager med (27%)
- der er 730 personer, der har oprettet sig og søgt ture, 142 af disse har fået et lift (20%)
- Der er i perioden udført 1.089 ture
- 23 % af samkørslerne er foretaget én gang
- 41 % af samkørslerne er foretaget 2-9 gange
- 20 % af samkørslerne er foretaget mere end 30 gange.

Der er således en bred brug af samkørsels app'en, fra at nogle bruger muligheden ad hoc til nogle næsten har faste pendler aftaler.

Hvorfor tilbyde en samkørsels-app?

Samkørsel kan være en brik i et ønske om at styrke lokalområder, hvor transport kan være en udfordring og kan således indgå i eksisterende tiltag for at styrke lokalområder. Flere borgere får lettere adgang til arbejde, uddannelse og fritidsaktiviteter. Samtidig skabes der sociale mødesteder og interaktioner, der kan bidrage positivt til det sociale og til lokalfællesskabet. Det giver en samlet styrkelse af den sociale sammenhængskraft.

En anden indgangsvinkel kan være miljø. Ved at synliggøre ledige bilsæder kan samkørslen i en bil øges fra de 1,1 personer, som der er i dag. Ved at flere kører sammen og deler biler, spares der udledning af CO₂ både ved produktion af biler og ved brændstofforbrug. Med færre biler på vejene, fås en mindre udledning og et mindre slid på vejnettet.

En tredje indgangsvinkel kan være et ønske om at tilbyde mobilitet, således husstande får et alternativ til bil nr. 2 eller 3. Med færre biler i husstande øges enten samkørslen i bilerne eller busser/tog eller der udføres flere cykelture, der kan bidrage til sundheden.

Dette kan samles i nedenstående fordele både for den enkelte og for samfundet:

- Mobilitetstilbuddet øges for rejsende uden adgang til bil
- En større del af de daglige transportopgaver kan løses uden egen bil, hvilket kan begrænse indkøb af bil nr. 2 eller 3 i husstanden
- Tilskud til kørselsudgifterne for dem, der tilbyder andre at køre med
- Mulighed for socialt samvær i bilen og styrkelse af det lokale sammenhold
- Flere personer i samme bil betyder færre biler på vejene
- Færre bilture er med til at reducere trængsel og arealkrav til vej og parkering i byerne, og bidrager samtidig til den grønne omstilling gennem lavere lokal og global miljøbelastning.

Samspillet med den kollektive trafik er også interessant. Samkørsel kan umiddelbart betyde at nogle kunder, der i dag tager bus eller tog, i stedet benytter samkørsel. Omvendt kan den styrkede mobilitet og lavere bilejerskab også være med til at understøtte den kollektive trafik. Samkørsel benyttes måske til at komme til nærmeste knudepunkt med skift til bus eller tog, eller erstatter en tur i egen bil, ved at samkørsel benyttes på turen til arbejde om morgenen, mens hjemturen klares med kollektiv trafik. Der er dermed synergier i samspillet mellem samkørsel og kollektiv trafik, som for borgeren kan være mere væsentlig end konkurrencen mellem transportformerne. Der er dog ingen undersøgelser, der kan bekræfte eller afkræfte en mulig synergi.

Dette samspil indgår i høj grad i samkørsels-udbydernes overvejelser. Et godt eksempel på samspillet er, at flere af de undersøgte samkørsels-udbydere har et samarbejde med Rejseplanen, som bidrager til at skabe det samlede mobilitetsbillede – konkret sker det ved at:

- Rejsemuligheder med kollektiv trafik vises i samkørsels-appen sammen med de tilbudte samkørsels-ture.
- De mulige samkørsels-ture vises på Rejseplanen.

Mulig rolle for offentlige aktører

Der er således væsentlige fordele at høste, hvis det kan lykkes at øge samkørslen. Skal mobiliteten reelt øges for borgerne i deres hverdag kræver det dog et system med et bredt udvalg af ture, også i de relativt korte relationer – f.eks. til nærmeste hovedby.

Der findes allerede private udbud af samkørsels apps som supplement til mere uformelle platforme som Facebook-grupper og ad hoc aftaler. Man kan derfor spørge, skal det offentlige spille en rolle på dette marked?

Svaret er, at det har vist sig vanskeligt at skubbe samkørslen i gang så det bliver et reelt tilbud i transportbilledet og der er i dag gennemsnitligt 1,1 person i en bil med plads til fire. En central udfordring for samkørsels apps er, at der skal skabes en kritisk masse med et stort antal bilister, der tilbyder kørsler i appen. Hvis der tilbydes få ture i en app, mister de potentielle medpassagerer hurtigt interessen for en app, fordi de oplever i højere grad at spille tid på appen end at få dækket deres transportbehov.

Denne tærskel har vist sig vanskelig at overkomme, bl.a. fordi incitamenterne for at tilbyde samkørsel er små, fordi kendskabet til samkørsels apps er begrænset og fordi brugerne spreder sig på flere forskellige apps og samkørsels platforme – både formelle og uformelle.

De offentlige aktører kan adressere disse forhold på forskellig vis:

- **Pris-incitament.**

De offentlige aktører kan understøtte prisincitamentet enten ved at give direkte støtte til chaufførerne, der tilbyder ture, eller indirekte, ved at finansiere administrationsomkostningerne ved systemet, så de samkørende ikke skal betale gebyr til app-udbyderen.

Direkte betaling til chaufførerne kan være relativt kompleks, da den kan åbne for snyd og andre uhensigtsmæssigheder, ligesom der kan være aspekter ved det lovlige heri.

Ved betaling af administrationsomkostningerne for oprettelse og drift af en app bliver grænsefladen mod brugerne mere enkel, da afregningen således alene vil ske én til én, mellem chauffør og passager.

Udover selve prisincitamentet supplerer flere udbydere af samkørsels app prisen med konkurrencer, gaver, point mv. for at tilskynde til at tilbyde ture og fastholde interessen.

Derudover kan offentlige aktører indbygge andre elementer i en samkørsels app. fx at en kollektive rejsehjemmel giver ret til en samkørsel, til eller fra et stoppested eller prissætte bestemte prioriterede strækninger.

- **Udvikling og harmonisering af platforme/apps.**

Et offentligt samarbejde med en udbyder af en samkørsels app kan også give adgang til at indgå i udvikling af appen og dens funktioner. Det kan f.eks. være ved at styrke samspillet med den kollektive trafik og øvrige transportaktører så brugeroplevelsen og overblikket over det samlede mobilitetstilbud bliver så enkel som mulig.

Et bredt samarbejde om én app i Midt- og Vestjylland vil også gøre det enklere for brugere, som jo ofte kører på tværs af kommunegrænser og derfor har behov for en løsning, der ikke bare gælder i deres egen kommune. Herudover kan der være økonomiske og administrative stordriftsfordele ved at otte kommuner (og regionen) i samarbejde understøtter den samme app.

- **Information, markedsføring og udbredelse.**

Synlighed og markedsføring er et væsentligt punkt, hvis udbredelsen skal lykkes og den kritiske masse opnås. Dette kan bl.a. gøres gennem målrettede kampagner på store arbejdspladser (fx Regionshospitalet Gødstrup, ansatte ved Skive kommune eller Regionshuset i Viborg), som jo er kendetegnet ved en høj grad af fast pendlingskørsel. Dette kan bidrage til at reducere bilbruget på den enkelte arbejdsplads, men samtidig også danne fundamentet for samkørslen for andre borgere. Kampagner kan også have bredere fokus eller målrettes bestemte bysamfund – f.eks. byer med begrænset tilbud af kollektiv trafik.

Skalerbarhed

Det vil være en styrke for projektet hvis alle kommuner i området indgår, da det dermed vil være enklest for den rejsende at bruge ét system i den daglige transport.

Hvis appen bliver en succes, er der umiddelbart ingen hindringer for, at en samkørsels app kan udbredes til andre kommuner i Midttrafik, hvilket yderligere vil øge enkeltheden og attraktiviteten.

Mulige succeskriterier

Målsætningen med en samkørsels app kan være at skabe øget mobilitet i landdistrikter, især for unge og ældre. Dertil er et delmål at afdække i hvor stor udstrækning samkørsel kan supplere bus – og flextrafikken. Et andet mål kan være at reducere CO₂ udledningen.

Det konkrete potentiale er vanskeligt at fastslå, da tilsvarende projekter stadig er tidligt i deres forløb og har været præget af Corona.

De foreløbige erfaringer hvor NaboGo tilbydes i alle kommuner i NT er, at der fra oktober til 6. december 2021 er kørt 1.089 ture. Dette giver groft opskaleret til et helårsniveau 6.000 ture år 1. De første måneder har der været en stejl stigning i antallet af brugere og kørsler og derfor må det opskalerede antal formodentlig blive højere.

De tre Sjællandske kommuner Holbæk, Slagelse og Kalundborg har, med støtte fra Regionen, i en projektbeskrivelse opsat et mål om at nå 51.000 årlige rejser i en to-årigforsøgsperiode. De tre kommuner dækker tilsammen 200.000 indbyggere, mens de otte midt- og vestjyske kommuner har en befolkning på ca. 428.000 indbyggere.

NaboGo har ud fra deres nyeste erfaringer estimeret, at det ved tilslutning fra alle otte kommuner, vil være realistisk at der kan udføres 15 - 20.000 samkørsler det første år, 25-30.000 samkørsler det andet år og godt 40.000 samkørsler i det tredje år, i alt ca. 85.000 samkørsler over de første tre år samlet i de otte kommuner.

Til sammenligning er der i de otte kommuner sammenlagt kørt 41.500 kunder med Flextur i 2019, heraf de 20.000 i Ringkøbing – Skjern kommune.

Tages NaboGo's estimat som udgangspunkt, vil det svare til et offentligt tilskud til NaboGo på ca. 50 kr. pr. gennemført samkørsel. Hertil kommer egne ressourcer i kommuner, regionen og hos Midttrafik.

Til sammenligning med andre kollektive trafiktilbud er der for de otte kommuner lavet nedenstående tabel over omkostninger pr. passagerer for hhv. Flextur, bybusser og lokale ruter.

Netto omkostning pr. passagerer 2019

Kommune	Bybusser	Lokale ruter	Regionale ruter	Tog	Flextur 4 kr./km	Flextur 7 kr./km
Lemvig					104	
Struer	18	52				63
Skive	22	38				62
Viborg	24	24				49
Holstebro	24	58			102	
Ringkøbing - Skjern		56			95	
Herning	14	23				
Ikast-Brande	38	57				50
Regionen total			12			
Regionen otte kommuner			26			
Midtjyske jernbaner				98		
Gennemsnit	23	44	12/26	98	100	56
Tomt felt = findes ikke						

Flextur 2019 tal - samlede omkostninger (incl. Adm. omkostninger)

Indtægter er fra "Rute økonomi 2019, Ny byrdefordelingsmodel"

Busomkostninger og passagertal for kollektiv trafik er årstal fra 2019, talte ruter efterår 2019

Midtjyske jernbaner er uden anlæg og investeringer

Regionale ruter i området er fordelt efter kørselsomfang i området

Organisering af arbejdet

Hvis kommunerne og regionen vælger at arbejde videre med en fælles samkørsels app, vil det afføde en række opgaver ud over et økonomisk tilskud til løsningen.

Opgaverne i projektet skal forankres og her er flere muligheder belyst:

1. Projektet kan forankres i et samarbejde mellem de otte kommuner, evt. med en enkelt kommune som ansvarshavende og i et samarbejde med Regionen og Midttrafik
2. Projektet kan forankres i Regionen og i samarbejde med kommunerne og Midttrafik
3. Projektet kan forankres i Midttrafik i samarbejde med kommunerne og Regionen.

Uagtet hvor projektet forankres, anbefales at der oprettes en følgegruppe, der kan varetage fælles udfordringer, evt. i en fortsættelse af den nuværende projekt KTMV i en ny udgave. Det skal aftales hvilken part, der er tovholder heri.

Midttrafik har, for at undersøge mulighed nr. 3, bedt Holst Advokater give en vurdering af hjemmelsgrundlaget for en samkørsels platform i Midttrafik-regi. Advokaten skriver "Som det fremgår, er den helt overordnede vurdering, at den beskrevne opgave kræver en ret klar hjemmel i trafikselskabsloven, og at en sådan hjemmel ikke er til stede". Der er således mulighed 1 og 2 omkring organiseringen, der kan iværksættes.

Herunder er tre væsentlige opgaver beskrevet mhp., at det skal besluttes hvor opgaverne skal forankres.

Tilbudsindhentning

Arbejdsgruppen har udpeget tre interessante udbydere af samkørsels app. Det foreslås derfor, at der udarbejdes et tilbudsindhentningsmateriale, der udsendes til de tre udbydere. Organiseringen har betydning for, om der kan indhentes tilbud direkte eller om der skal gennemføres et decideret EU-udbud.

Hvis kommunerne/regionen selv står for udbuddet, er tærskelværdien for EU-udbud på ca. 1,6 mio. kr. ekskl. moms.

Beregningen af kontraktværdien skal indeholde alle betalinger til leverandøren i hele kontraktperioden. Dvs. alle opstarts- og implementeringsomkostninger, løbende drifts- og vedligeholdelse, eventuel udvikling af ny funktionalitet i kontraktperioden mm. Eventuelle optioner om tilkobling af flere kommuner skal også indgå i beregningen.

Det kan være en fordel at udbyder også bliver kontraktthaver, således at ansvar for opgaver herunder er hos samme institution.

En tilbudsindhentning vil bestå af flere enkeltdele:

- Beskrivelse af krav til samkørsels app'en, herunder funktioner, betalingsmodel, vedligeholdelsesaftale, misligholdelse mv.
- Fastlæggelse af tilbudsdato samt en juridisk vurdering af tilbudsmaterialet
- Indbydelse og fremsendelse af tilbudsmateriale
- Valg af udbyder, herunder muligvis samtaler med bydere
- Skriv og indgåelse af aftale

Det anbefales at der laves et koordineret udbud, og der indgås en aftale med hver enkelt kommune, mens koordinering, vidensdeling mv. sker i den foreslåede følgegruppe.

Planlægning og fysisk infrastruktur

I forbindelse med opstart og forberedelse af implementering vil der være en række planmæssige forhold at tage stilling til.

Knudepunkter

Samkørsel via apps sker typisk mellem forskellige udpegede knudepunkter, som bl.a. sikrer at chaufføren ikke sendes på uplanlagte omveje for at hente passageren, men at det er passagererne, der selv transporterer sig til nærmeste knudepunkt.

Knudepunkter kan være stoppesteder i den kollektive trafik, hvilket understøtter synergierne med den kollektive trafik, og gør bl.a. at de tilbudte ture enkelt kan vises i Rejseplanen, ligesom afgang i den kollektive trafik, kan vises i samkørsels appen.

Derfor skal der oprettes en række knudepunkter, hvortil / hvorfra samkørslen kan ske – knudepunkter med kollektive trafik tilbud. Fastlæggelse foreslås at ske i tæt samarbejde mellem de enkelte kommuner og Midttrafik. Parametre i valget kan bl.a. være:

- Gode forbindelser med bus/tog
- Mulighed for korttidsparkering/standsning med bil
- Gode ventefaciliteter på knudepunktet
- Opland og geografisk dækning

Er der faciliteter/funktioner ved eller omkring knudepunktet, som understøtter øvrige mobilitetsformer, eller mulighed for god integration af knudepunktet i bymiljøet, er det et plus og derfor bør stationer og busterminaler som udgangspunkt være knudepunkter.

Det anbefales, at fastlæggelsen af knudepunkter og beslutning om faciliteter ved knudepunktet, sker i et samarbejde mellem den valgte app-udbyder, den enkelte kommune og Midttrafik, og at omkostningen til etablering (f.eks. skiltning eller anden tilpasning) afholdes af den enkelte kommune.

Indledende markedsføring og kommunikation:

Succesen for en samkørsels app er meget afhængig af antallet af tilbudte ture. Derfor skal der i opstartsfasen også gennemføres en markant kommunikations- og markedsføringsindsats af tilbuddet, da borgernes transportvaner skal ændres.

Det anbefales, at app-leverandøren i tilbuddet leverer et oplæg på en grundlæggende markedsføring indsats, som leverandøren skal stå for.

Uagtet at det skal indeholdes som en del af kontrakten, vil markedsføringen skulle gennemføres i samarbejde med de enkelte kommuner. Fx er det vigtigt at målrette indsatsen mod de rette personer, institutioner og områder, og her er lokalkendskabet essentielt.

Derudover vil det være vigtigt, at kommunens egne arbejdspladser informeres om tilbuddet og gerne bidrager til at skabe den kritiske masse – en opgave der naturligt ligger i de enkelte kommuner og hos regionen.

Det anbefales at de enkelte kommuner som udgangspunkt gennemfører markedsføringen i samarbejde med den vindende leverandør. Netop her kan en følgegruppe bidrage til tværkommunale tiltag.

Det er vigtigt at de enkelte kommuner indgår i samarbejdet. Erfaringer fra et svensk samkørselsprojekt viser, at der skal investeres 400 – 500 timer pr. område, hvor der ønskes gennemført en ændring i borgernes transport adfærd.

Tilsvarende har kommunerne, i det nævnte samkørselsforsøg i Slagelse, Holbæk og Kalundborg kommuner, hver afsat 400 – 500 timer over en 2-årig periode til opstart og løbende kommunikation. Her er erfaringen dog, at de enkelte kommuner har investeret ca. 200 timer i de to år. Hovedparten af timerne anvendes til information, samarbejde, introduktion og forskellige tiltag i de landsbyer, hvor samkørsels appen tilbydes.

Indsatsen er afhængig af hvilken markedsføringsindsats der ønskes og antallet af områder, der skal have en klar markedsføring. Det understreges at netop markedsføringen og kommunikation er essentiel for succes.

Drift og løbende markedsføring

Når systemet er opsat, og der er gennemført markedsføring må det forventes at der fortsat kræves markedsføring at tiltrække og fastholde brugere til appen. Dette skyldes, at det

tager tid at ændre borgernes vaner. Flere app-udbydere ser en implementeringsperiode på minimum tre år, før effekterne af en samkørsel kan bestemmes.

Det anbefales at den overordnede drift og de tværgående opgaver, der måtte opstå her, varetages af den foreslåede følgegruppe, mens kommunikation og markedsføring forankres lokalt hos kommunen.

I driftsfasens første år anbefales en jævnlig (månedlig) opfølgning, evaluering og erfaringsudveksling på projektet. Denne evaluering foreslås gennemført i den foreslåede følgegruppe.

Det foreslås at der i projektet, udover ovenstående evalueringer opstilles målepunkter for stop or go, der tillige indarbejdes i en aftale med byder. Dermed sikres mulighed for at stoppe samarbejdet, såfremt succeskriterierne ikke opfyldes.

Økonomi

Implementering og drift af en samkørsels app vil have en række tilknyttede udgifter – både direkte økonomiske effekter gennem betaling til leverandøren og udgifter til intern bemanding hos de enkelte kommuner.

Disse udgifter afhænger naturligt af ambitionsniveauet og indholdet i den tilbudsindhentning der foretages, men for at få en indikation på priser, er markedet undersøgt.

NaboGo har, som de eneste en officiel prislister, der er brugt til at estimere udgiftssceneriet nedenfor:

Omkostningen til NaboGo består af 2 dele:

- **Opstartsomkostning**, hvor systemet tilpasses; markedsføring tilrettelægges, kontaktpersoner i landsbyerne udpeges, oprettelse af knudepunkter og kommunespecifikke forhold fastlægges.
- **Årlig omkostning**, til vedligeholdelse af systemet og markedsføring.

Prisen for en kommune er afhængig af antallet af indbyggere, jo flere indbyggere jo højere pris. Indbyggertallet er i intervaller, derfor får fx Lemvig og Struer forskellige omkostninger, da de er i forskellige intervaller. Ved flere end 6 kommuner tilbydes som udgangspunkt 25 % rabat.

Tabel 1 Kommunefordelt omkostning

*Priser er ekskl. moms

Kommune	Indbyggere	Opstart	Årlig drift	Samlet pris tre år	Samlet pris tre år med rabat
Herning	86.800	250.000	125.000	625.000	468.750
Lemvig	19.500	120.000	60.000	300.000	225.000
Holstebro	58.600	200.000	100.000	500.000	375.000
Struer	20.800	140.000	70.000	350.000	262.500
Skive	45.200	180.000	90.000	450.000	337.500
Ikast-Brande	41.800	180.000	90.000	450.000	337.500
Ringkøbing-Skjern	56.200	200.000	100.000	500.000	375.000
Viborg	96.700	250.000	125.000	625.000	468.750
I alt	425.600	1.520.000	760.000	3.800.000	2.850.000

En del af de mulige samkørselsrelationer vil være på tværs af kommunegrænser. Samtidig har Region Midtjylland flere pendlertunge arbejdspladser, bl.a. Regionshospitalet Gødstrup, Regionshuset mv. som kan have gavn af løsningen.

Regionen har derfor på administrativt niveau indikeret, at de ville være positive for at afprøve en model politisk, hvor regionen f.eks. bidrager med halvdelen af den samlede opstartsomkostning under forudsætning af, at der er bred opbakning blandt kommunerne til løsningen.

Med den model og alle kommuner ombord ville den samlede kommunefordelte betaling se ud som vist i Tabel 2. Et samlet kommunalt tilskud på ca. 2,1 mio. kr. i alt for tre år.

Tabel 2 Omkostning efter Regions bidrag

Kommune	Indbyggere	Treårig pris (rabat 25%)	Tilskud fra regionen	Samlet omkostning tre år	Omkostning pr. år
Herning	86.800	468.750	125.000	343.750	114.500
Lemvig	19.500	225.000	60.000	165.000	55.000
Holstebro	58.600	375.000	100.000	275.000	91.667
Struer	20.800	262.500	70.000	192.500	64.167
Skive	45.200	337.500	90.000	247.500	82.500
Ikast-Brande	41.800	337.500	90.000	247.500	82.500
Ringkøbing-Skjern	56.200	375.000	100.000	275.000	91.667
Viborg	96.700	468.750	125.000	343.750	114.500
I alt	425.600	2.850.000	760.000	2.090.000	696.667

Hertil kommer udgiften til medarbejderressourcer hos de enkelte aktører. Dette vil afhænge af organisering og ambitionsniveau hos den enkelte kommune, og er derfor ikke indregnet. Som nævnt har Holbæk, Slagelse og Kalundborg over 2 år brugt ca. 200 timer pr. kommune til deres forsøg med samkørselsappen NaboGo.

Der er forskel på de otte kommuner, fx har Viborg 30 byer med 200 – 1.000 indbyggere og Ikast-Brande 5 byer med 200 – 1.000 indbyggere og alene af den grund vil forbruget i de enkelte kommuner være forskelligt.

Forslag til proces

Nedenstående giver et groft bud på en mulig proces for implementering af samkørsels-app, forudsat at parterne er enige undervejs.

Tid	Aktivitet	Tovholder
15. marts 2022	Oplægget drøftes i styregruppen KTMV	Midttrafik
	Oplægget tilrettes styregruppens ønsker	Midttrafik
	Oplægget drøftes i Direktørnetværket Midt-Vest	Styregruppen
5. maj 2022	Oplægget drøftes i den politiske følge-gruppe	Midttrafik
Maj	Endeligt forslag udarbejdes	Arbejdsgruppe KTMV
Maj - september	Forslaget drøftes i kommuner og Region	Kommuner og Region
Oktober	Midttrafiks bestyrelse orienteres	Midttrafik
Oktober	Status og nedsættelse af følgegruppe	Styregruppen
Oktober	Udbudsmateriale udarbejdes	Kontraktbærer og Følge-gruppe
Oktober- november	Udbud af en samkørsels app	Kontraktbærer
Januar 2023	Aftale om samkørsels app indgås	Kontraktbærer
Januar - februar	Forarbejde gennemføres,	Kommuner og Midttrafik og følgegruppe
Marts - april	Samkørsels-app tilbydes borgere i de otte kommuner	Kommuner