



AALBORG UNIVERSITY
DENMARK

Aalborg Universitet

Intelligent samkørsel

Agerholm, Niels; Møller, Jørgen; Hvid, Mona; Juul Thysen, Merethe

Publication date:
2015

[Link to publication from Aalborg University](#)

Citation for published version (APA):

Agerholm, N., Møller, J., Hvid, M., & Juul Thysen, M. (2015). Intelligent samkørsel: en mulighed for landdistrikterne?

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- ? Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- ? You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- ? You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal ?

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at vbn@aub.aau.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.



Intelligent samkørsel - en mulighed for landdistrikterne?

Niels Agerholm og Jørgen Møller, AAUC
Mona Hvid, Landliv
Merethe Juul Thysen, LAG Favrskov

Indhold

Forord 4

Baggrund 5

Intelligent Samkørsel – hvordan? 6

Hvorfor Intelligent Samkørsel? 6

Input til Intelligent Samkørsel 7

Hvordan iværksættes Intelligent Samkørsel? 8

Nødvendige aktiviteter 8

Indledende behovs- og interesseundersøgelser 8

Interesseskabelse 8

Rekruttering 9

Introduktion til og valg af software 9

Superbrugernes rolle 11

Drift 11

Et forslag til køreplan for Intelligent Samkørsel 12

Budgetforslag 13

Forslag til budget 13

Kommentarer til budgetforslagene 14

Regler omkring samkørsel 15

Forsikring 15

Skat/moms 15

Regler omkring applikationer (privatlivspolitik og lignende) 15

Forord

LAG Favrskov har gennemført projektet "Intelligent Samkørsel som en mulig løsning på landdistrikternes personbefordringsudfordring". Projektet er gennemført i samarbejde med Niels Agerholm og Jørgen Møller, Aalborg Universitet samt Mona Hvid, Landliv.

Projektets har haft til formål er at afklare i hvor stor grad Intelligent Samkørsel kan reducere persontransporten i landdistriktsområder ved at borgerne kører sammen og benytter sig af Intelligent samkørsel – dvs. de deltagende bilister, kan se hvem i lokalområdet, der gerne vil med op at køre i samme retning som bilisten.

Samtidig kan den, som ønsker et lift se hvilke bilister, der skal i den rigtige retning. Som en helt afgørende forudsætning for projektets succes er at bevidstgøre befolkningen i landdistrikterne omkring eksistensen af Intelligent Samkørsel og de muligheder, det giver.

I den sammenhæng har der foregået en proces i Voldum i Favrskov Kommune samt Sandved-Tornemark og Fuglebjerg egnen i Næstved kommune. På baggrund af de indsamlede erfaringer er denne håndbog for udbredelse af Intelligent Samkørsel blevet udarbejdet, så erfaringerne kan anvendes bredt i de danske landdistrikter.

LAG Favrskovs bestyrelse håber at andre områder kan drage fordele af de erfaringer, som projektet har samlet.

Yderligere oplysninger kan fås ved henvendelse til:

Niels Agerholm, tlf. 61780455, e-mail agerholm@plan.aau.dk

Jørgen Møller, tlf. 22229811, e-mail jm@plan.aau.dk

Mona Hvid, tlf. 21266566, e-mail mona@monahvid.dk

Merethe Juul Thysen, tlf. 20285668, e-mail mjt@landdistriktshuset.dk

Baggrund

Udviklingen 1950-2012 har været præget af voldsomme strukturelle ændringer i samfundet. Disse grundlæggende strukturforandringer medfører en lang række vigtige ændringer i hverdagslivets mange gøremål, hvilket påvirker personbefordringen til, fra og på landet, og udviklingen viser et stigende behov for at være mobil.

Den traditionelle, nære sammenhæng mellem hjem og arbejdsplads, som kendes i 1950ernes samfund på landet blev i løbet af få år opløst, og hvor gennemsnitsdanskere i 1960 brugte ca. 30 minutter til transport mellem hjem og arbejde brugte man i 1980 60 minutter. Nyere tal viser, at danskernes pendling mellem hjem og arbejdsplads afstandsmæssigt fortsat vokser. Blandt en række årsager til dette kan nævnes udviklingen i danskernes bosætning, med en meget spredt parcelhusbosætning helt ud i de mindre landsbysamfund, en betydelig bosætning i det åbne land uden relation til landbruget, et fald i arbejdspladser i den primære og sekundære sektor, og en samtidig vækst i antallet af arbejdspladser i de større bysamfund, blandt andet på grund af en stærk vækst i den tertiære sektor.

Udviklingen har medført et kraftigt forøget befordringsbehov for folk, der bor i landdistrikterne. Denne befordring er et centralt emne i disse år, hvor den kollektive transport omorganiseres. Mange busser forsvinder, og kollektiv transport på landet bliver efterspørgselsstyret (Telebusser og lignende), hvilket er godt, men bare ikke godt nok. Samtidigt bliver den danske befolknings livsstil stadig mere mobil, fordi service, arbejdspladser, uddannelses-, fritids- og kulturtilbud centraliseres.

Derfor er behovet for befordring større end nogensinde før – også for den del af befolkningen, der ikke har bil til rådighed, og der er et stort behov for at udvikle radikalt anderledes løsninger, end dem vi har set ind til nu, hvis det stadigvæk skal være attraktivt eller bare tåleligt at bo på landet, og samtidig være en aktiv samfundsborger på arbejdsmarkedet og i det civile samfundsliv.

Moderne kommunikationsteknologi åbner måske op for nye måder at organisere befordringen på i landdistrikterne. Bl.a. er firmaet "gomore" i gang med at lave en applikation til smarthphones, der på en fleksibel og hurtig måde kan skabe kontakt mellem bilister, der planlægger at foretage sig en tur, og personer, der ønsker et lift. Det kalder vi Intelligent Samkørsel.

Intelligent Samkørsel – hvordan?

Dette manual beskriver de vigtigste ting man skal holde sig for øje, når man vil få Intelligent Samkørsel i en landsby eller et landområde.

Erfaringer fra to forskningsprojekter i henholdsvis hele Favrskov Kommune i 2009-10 og i Favrskovlandsbyen Voldum i 2014-15, er sammen med erfaringer fra lokalsamfundene Sandved-Tornemark og Fuglebjerg vest for Næstved baggrunden for anbefalinger og forslag i dette notat.

Hvorfor Intelligent Samkørsel?

Intelligent Samkørsel i 2014 var et forsøgs- og aktionsforskningsprojekt, hvor forskerne i en tæt dialog med lokalsamfundene udvikler et samkørselsprojekt. Fuldt udrullet vil det give en lang række fordele for lokalsamfundet og borgerne. Det intelligente skyldes følgende forhold:

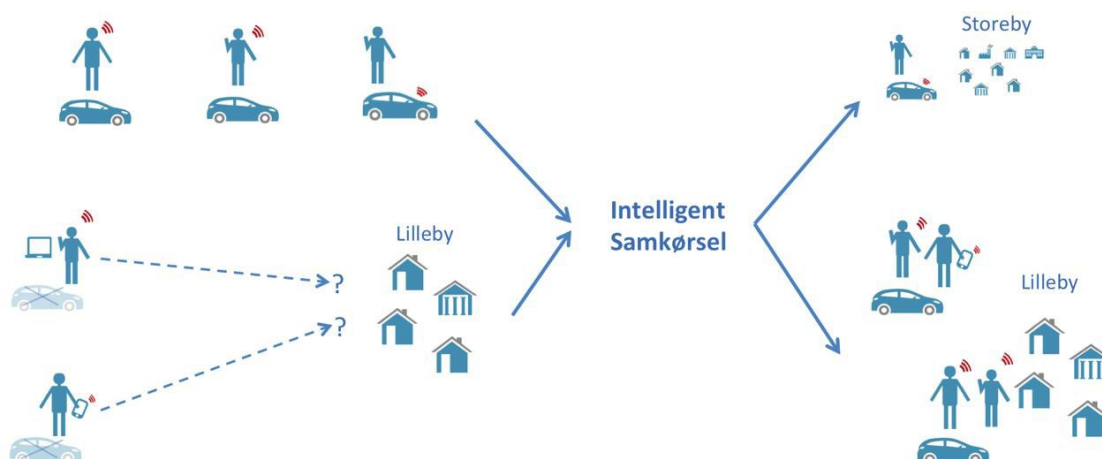
- Det er intelligent, når man bruger den nyeste kommunikationsteknologi på området.
- Det er intelligent, når man sparer penge på persontransport.
- Det er intelligent, når man ved at køre sammen med andre kan reducere miljø- og trængselsproblemer i både by og på land.
- Det er intelligent, når man kan få nye bekendtskaber og venner ved at køre med hinanden.
- Det er intelligent, når lokalsamfundet opnår stor mediemæssig eksponering ved at igangsætte forsøg med samkørsel.
- Det er intelligent, når man kan opbygge social kapital i lokalsamfundet ved at køre sammen.
- Det er intelligent, når lokalsamfundet derved bliver ekstra attraktivt for bosætning ved at have en udbygget og fungerende samkørselsordning.

Input til Intelligent Samkørsel

Intelligent Samkørsel kan være med til at gøre det nemmere at komme rundt, når man bor i et landområde. Naboer, familie og venner har traditionelt kørt sammen til forskellige aktiviteter igennem mange år. Med den stadig mindre lokale samhørighed, kan det ofte være nødvendig med ekstra tiltag, for at få øget samkørslen i et område.

Intelligent Samkørsel anvender moderne IT til at hjælpe med at arrangere samkørslen. Både dem, der skal køre en tur i deres bil (chauffør) og de, der gerne vil have et lift (passagerer), kan på forhånd orientere hinanden via deres computer/tablet eller smartphone.

Både passager og chauffør indtaster deres ønskede tur i systemet. Det kan gøres løbende efterhånden som man får brug for det, eller ved, at man skal køre alligevel. Man kan også lægge faste ture ind i systemet, hvis man har et fast ærinde hver uge eller lignende. Nu kan andre, der er med i ordningen se de ønskede tur og tilmelde sig. Principperne for Intelligent Samkørsel fremgår af figuren.



Det vigtige, når man samkører, er, at man kender hinanden. **En del** personer synes ikke, at det er nok at have et billede og et navn af den man skal køre sammen med¹. Derfor er sammenholdet i området, hvor man laver samkørsel, meget vigtigt. Det er ikke sikkert, at man kender alle i området, men så kender man én, der siger god for vedkommende, og så er barrieren for at køre sammen mindre.

Størrelsen på det område, hvor der etableres samkørsel kan variere. Det må dog ikke være for lille, da der så er for lille chance for, at man kan komme op at køre, når der er brug for det. Omvendt må det heller ikke være for stort, da den lokale samhørighed dermed kan blive for dårlig. En god størrelse er normalt en større

¹ Der er dog stadig flere (med overvægt af unge), der anvender forskellige samkørselsordninger, hvor disse oplysninger er nok, som for eksempel gomore.dk. Det er endnu ikke oplysning nok blandt flertallet – i hvert fald ikke, når der tales om mindre ture med en mindre økonomisk besparelse til følge.

landsby med 800-1.000 indbyggere, et bånd af samarbejdende lokalsamfund eller en klynge af landsbyer, der ligger få km fra hinanden. Se [figuren herunder](#).



Man kan vælge, om der skal være betaling for at køre med eller ej. Det kan enten ske ved, at man betaler et beløb pr. km eller pr. tur. Hvis man skiftes til at køre, kan man også lade det gå lige op. I forbindelse med samkørsel kan det ofte være en fordel, at passageren betaler et eller andet mindre beløb. Det skyldes, at det er meget sværere at være den, der beder om at komme op at køre end at være chauffør – man vil helst ikke være i taknemmelighedsgæld. Derfor kan betalingen være en fordel for alle.

Hvordan iværksættes Intelligent Samkørsel?

Nødvendige aktiviteter

Selvom der er en række fordele ved at etablere Intelligent Samkørsel, så er det ikke noget, der kommer af sig selv. En række indsatser skal gøres, for at det kan komme i drift. I den forbindelse skal man holde sig for øje, at tiltag, der er drevet af en gruppe frivillige borgere kan gå i stå, hvis ikke rammerne er gode nok. Punkterne nedenfor bør overvejes.

Indledende behovs- og interesseundersøgelser

Inden man bruger for meget tid på Intelligent Samkørsel bør man undersøge om folk vil være med. Denne kan laves ved at stemme dørklokker, via telefon eller via et elektronisk spørgeskema (f.eks. <https://www.limesurvey.org/en/>). Mange landsbyer har dækkende e-maillister, som man kan bruge til at udsende spørgeskemaet med.

Interesseskabelse

Der skal skabes interesse for Intelligent Samkørsel. Her er det centralt at få fortalt, hvad Intelligent Samkørsel kan gøre for den enkelte og for lokalområdet, så det kan blive bedre at bo i et område. En oplagt mulighed for at få skabt interesse, er at der bliver fortalt om Intelligent Samkørsel som et indlæg på de forskellige

lokalrådsmøder og generalforsamlinger, til landsbyens fællesspisning eller ved en sommerfest. Her kan man invitere forskellige personer med særligt kendskab til Intelligent Samkørsel som oplægsholdere. Det kunne være forskere, ledende personer indenfor kollektiv trafik, personer fra professionelle samkørsels apper osv. Det kan også være af stor betydning, at en lokal ildsjæl med lokalsamfundspundus står frem og bakker projektet op.

Det er meget vigtigt, at der er en klar presse-/mediestrategi. Der kan med fordel udpeges en presseansvarlig, som fodrer medierne med nyheder. Kan der opbygges et personligt forhold og et netværk til relevante journalister, vil det være godt. Find en eller flere personer til at skrive pressemeddelelser.

Herudover er det vigtigt at bruge de sociale medier samt sikre, at den relevante information er tilgængelig på lokalområdets hjemmesider. Desuden bør der skabes løbende opmærksomhed og interesse i lokale grupper på bl.a. Facebook.

Rekruttering

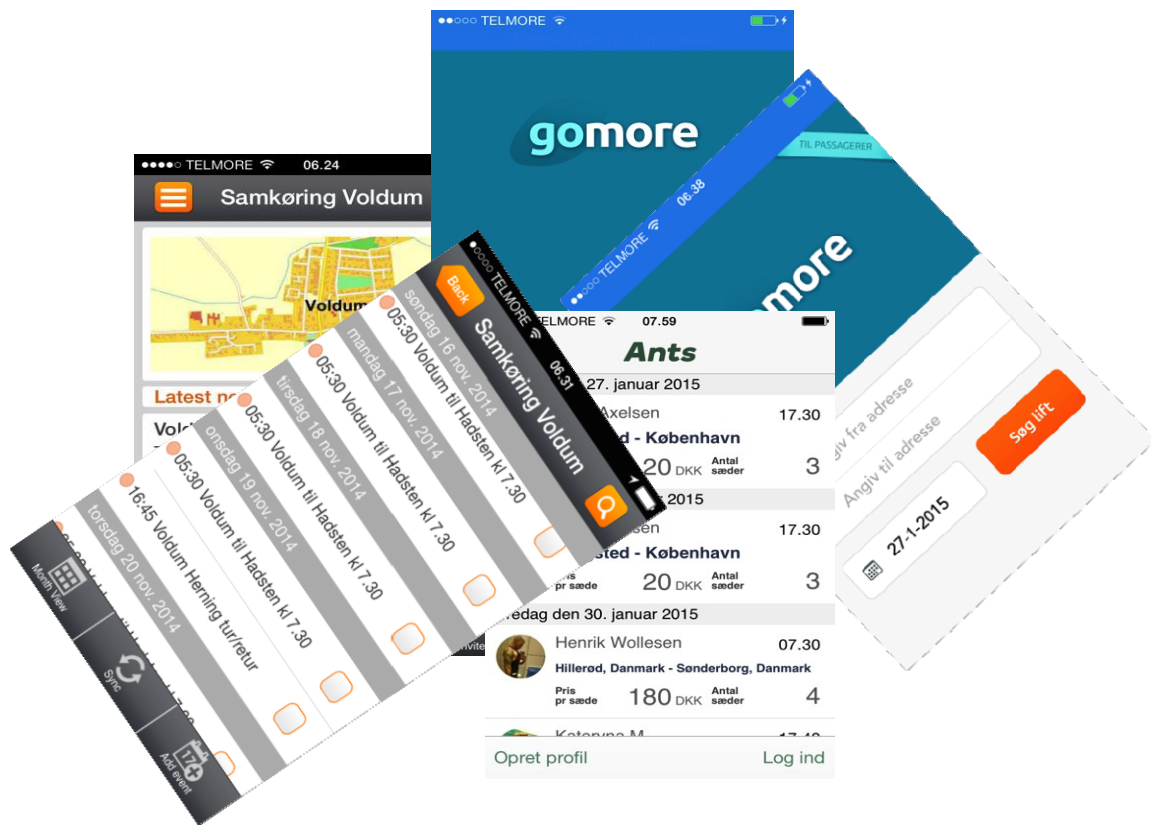
Rekrutteringen er måske den mest udfordrende del af Intelligent Samkørsel. Her er det centralt, at personer med et stort lokalt netværk hjælper det i gang, og bliver ved med at skubbe på, indtil det fungerer. En fremgangsmåde kan være:

1. En kort forundersøgelse/telefonisk spørgerunde, hvor der både opnås viden om folks holdning til Intelligent Samkørsel. Samtidigt spredes budskabet om Intelligent Samkørsel indirekte.
2. Et opstartsmøde. Det kan evt. være kædet sammen med interesseskabelsen.
3. Information uddeles i idrætsforeninger, hos spejdere, i hallen og andre steder. Det kan være en brochure og bør følges af en kort præsentation.
4. Løbende kontakt til borgere, når det passer.
5. Eventuelt et ekstra møde, der har samme karakter, som de interesseskabende møder, for at møde andre grupper i landsbyen/området.

Introduktion til og valg af software

Der er en række danske og udenlandske programmer, kaldet applikationer (app), der er designet til at lave Intelligent Samkørsel, og der kommer løbende nye til. Den største danske udbyder af Intelligent Samkørsel er *Gomore.dk* med over 280.000 medlemmer. *Gomore.dk* er primært udviklet til længere ture, men kan også håndtere småture.

Når der arbejdes med Intelligent Samkørsel i et mindre landområde eller i en landsby er det vigtigt, at deltagerne er trygge i spørgsmålet om, hvem de kan komme til at køre sammen med. Det betyder, at der skal være en form for begrænsning på kredsen af brugere, så kun beboere i området kan blive medlemmer. Mange af de eksisterende apper til samkørsel er åbne, så alle kan køre med alle, hvorfor de kan være mindre egnede til Intelligent Samkørsel i lokalområder, som det er beskrevet her. *Gomore.dk* har en app, der kan håndtere denne udfordring.



Det er centralt, at den valgte app både kan anvendes på alle smartphonetyper og på en computer, så de, der ikke har smartphones, kan være med. Apperne er tilgængelig i Google Play og i App Store. Fordele og ulemper ved forskellige typer apper fremgår af tabellen.

Type	Eksempler på apper	Bruges i DK	Fordele	Ulemper
Lokal	Q groups	Ja	En lukket gruppe Trygt Lokalt engagement App med lokalt islæt	Stort lokalt forarbejde Lokal vedligeholdelse (rydde op, når for mange undergrupper, eller de er uaktuelle) Afhængig af lokalt engagement Kritisk masse Kun lokal kørsel Begrænset sikkerhed for at man kan få et lift, da der er få deltagere

Type	Eksempler på apper	Bruges i DK	Fordele	Ulemper
National	Gomore.dk Ants	Ja	Større chance for match	Ikke nødvendigvis en lukket gruppe Mindre kendskab
International	Blablacar.com Ridefinder.eu Liftshare.com	Nej	Intet forarbejde Både lokale ture og landsdækkende og udlandet Der vil oftest være en at køre med – i hvert fald på længere ture	

Tabel 2. Oversigt over fordele og ulemper ved forskellige app-typer.

Superbrugernes rolle

Når en app er valgt, bør der nedsættes en gruppe af superbrugere, der sætter sig godt ind i, hvordan appen virker. Det tager nogle få timer, hvorefter hele gruppen af superbrugere behersker brugen af appen. Superbrugergruppen hjælper efterfølgende potentielle brugere af Intelligent Samkørsel med den korrekte anvendelse. Ligeledes kan man lave en aftale med det lokale bibliotek om de vil hjælpe borgere med at anvende den valgte app.

Informationen som superbrugergruppen skal give videre, skal være simpel, gerne som f.eks. en PDF-fil. Her er det vigtigt at bemærke, at ikke alle borgere anvender computer og/eller smartphones regelmæssigt, hvorfor informationen skal tilpasses det. Derfor er det ikke nok at henvise til de normale hjælpefunktioner, som mange apper har – de er sjældent brugervenlige nok.

Drift

Det er vigtigt at være vedholdende. Det vil være få, der begynder at bruge en app til Intelligent Samkørsel de første par gange, de hører om den. Det er også vigtigt at sikre, at tilflyttere informeres om appen.

Endvidere bør man slå på, at man har Intelligent Samkørsel, som en del af det lokalområdet tilbyder. Dels kan det være med til at tiltrække tilflyttere og er det med til at motivere de lokale ildsjæle til at holde samkørslen i gang.

Det er også centralt, at man bliver ved med at anvende områdets samkørselsapp, når man samkører. Det skyldes, at man ellers mindsker sandsynligheden for en mulighed for at komme op at køre for andre. Udfordringen er her, at det ofte vil være nemmere blot at sende en SMS til den, man vil køre sammen med, end at bruge en app. Det er positivt med hensyn til miljø og trængsel, men det giver ikke et fortsat bidrag til at lære flere i landsbyen at kende, ligesom en evt. fleksibilitet ved at flere skulle i samme retning mindskes.

Et forslag til køreplan for Intelligent Samkørsel

Det kan tage tid at få Intelligent Samkørsel til at fungere. Dels skal en stor del af arbejdet foretages af frivillige, og dels er det et spørgsmål om at ændre vanerne hos folk. Det er vigtigt, at der er nogle arrangementer undervejs, der kan fastholde interessen hos deltagerne og tiltrække nye deltagere. Tabellen viser de vigtigste tiltag i processen.

Handling	Kommentar	Akkumuleret tidsforbrug fra start. (mdr.)
Forundersøgelse gennemføres	Skal afklare om der er opbakning til at starte Intelligent Samkørsel i lokalområdet.	0
Beslutning om Intelligent Samkørsel træffes af en forening eller gruppe af borgere	Flere mulige årsager: Ny aktivitet i området, mange uden bil, inspiration udefra. Før beslutning træffes bør der laves en forundersøgelse.	1
Interesseskabende arrangementer	Kan med fordel være sammen med et andet arrangement, der kan samle folk. Pressestrategi.	2
Finde superbrugere	Med fordel i forlængelse af det interesseskabende arrangement.	2
Kommunikation med borgere	Mail, post og/eller telefonisk.	2-4
Nedsættelse af superbrugergruppe	2-3 møder. Hvor der vælges app og der arbejdes med den.	5-6
Opstart af Intelligent Samkørsel. Nu skal der køres	Det er vigtigt med en aktivitet, der ses af mange borgere. Vigtig med fuld mobilisering af alle medier før, under og efter. Størst effekt har TV/Regional TV.	6
Løbende kontakt med brugere og kommende brugere	Potentielle brugere hjælpes med at lære at bruge appen.	7-10
Arrangement, hvor foreløbige erfaringer samles op	Debattør/forsker eller lign. holder oplæg og erfaringer indsamles og diskuteres. Erfaringer bør indsamles systematisk. Fuld presse på. Især de skrevne medier.	10
Løbende kontakt med brugere og kommende brugere	Potentielle brugere hjælpes med at lære appen. Evt. brugsanvisninger opdateres.	11-12
Driftsfase	Der optages løbende medlemmer. Især kontaktes tilflyttere, og de hjælpes med appen.	13-

Budgetforslag

Budgettets størrelse afhænger meget af, hvor mange ressourcer af økonomisk og personel art man kan lægge i det. Det vil normalt være en god ide at anvende nogle ressourcer til at få et par foredragsholdere til at sætte samkørsel i perspektiv og gøre det spændende og relevant for initiativtagerne og udstyre dem med argumenter, inden beboerne deltager.



Der skal afsættes ressourcer til at holde processen i gang. Der skal planlægges møder, deltages i møder, laves informationsmaterialer og måske indsamles data om deltagerne. Disse opgaver kan sagtens klares af de lokale kræfter, men de tager forholdsvis lang tid, hvorfor man med fordel kan hyre en person til det. Til gengæld kan det ikke løbes i gang, hvis lokalområdet ikke har kræfterne til det.

En billig løsning er dermed at lokalrådet/borgerforeningen står for hele processen. Til gengæld kan den være langsommelig, og i nogle tilfælde endda at gå i stå.

Herunder følger to budgetforslag, som uddybes i tabellen nedenfor:

1: Udgifterne er små, og arbejdsbyrden ligger hos de lokale. Der bruges få ressourcer på aktiviteter, som kan skabe inspiration og opmærksomhed.

2: Flest mulige opgaver foretages af konsulenter/forskeren, så ildsjælene i området kan bruge kræfterne, hvor de særligt gør en forskel.

De to budgetter viser spændet af udgifter. Man kan sagtens lave Intelligent Samkørsel, hvor budgettet er en mellemtning mellem disse to.

Forslag til budget

	Skrabet budget	"Fuldt" budget
Løbende igangsætning	0	20.000
Informationsmateriale og -indsats	5.000	25.000
Interesseskabende aktivitet I	5.000	10.000
Interesseskabende aktivitet II	5.000	10.000
Møder	2.000	2.000
Forplejning	3.000	5.000
Opfølgning	0	25.000
Afrapportering	0	35.000
Administration/Revision	0	10.000
I alt	20.000	142.000

Kommentarer til budgetforslagene

- Løbende igangsætning: Det er den på papiret nemmeste opgave. I praksis er det mange små tiltag, der tager tid. Der skal laves en tidsplan, planlægges møder, ringes rundt, sættes gang i opbygningen af superbrugergruppen og ikke mindst opfølgning. Derfor vil denne opgave med fordel kunne lægges til en konsulent/forsker, så fremdriften ikke kun drives af ildsjælenes begrænsede tid.
- Informationsmateriale og indsats: For at få borgerne med i ordningen skal der information ud – og helst flere gange. En mulig måde, er at kombinere informationen med nogle spørgsmål til borgernes holdning, der indsamles i samme omgang. Det kan med fordel indsamles via telefon.
- Interesseskabende aktivitet: Det er afgørende, at der er aktiviteter, der skaber ekstra opmærksomhed – også helst i pressen. Det kan gøres på mange måder, men vil typisk kræve personer udefra, som f.eks. forskere eller proceskonsulenter, men det kan også være andre typer af formidlere.
- Møder: Der skal normalt lejes mødelokaler nogle gange i løbet af processen.
- Forplejning: Det er ofte en slags motivation for at være med. Det gælder både i forbindelse med igangsætningen, men også når man skal have borgerne til at deltage i diverse informationsmøder etc. Ambitionsniveauet for forplejning kan være meget forskelligt.
- Opfølgning: Er der nogen, der ser efter, at der fortsat tilbydes hjælp til tilflyttere, om der evt. er kommet bedre apper etc. i en periode.

Samkørsel er en form for deleøkonomi – og det breder sig meget i øjeblikket. Det betyder, at flere og flere vil opdage de muligheder, der ligger i deleøkonomien. Efterhånden som flere tager denne tankegang til sig, vil der det blive nemmere og billigere at sætte lokale samkørselstiltag i gang.



16/03
12012 DER BLIVER FÆRRE
BUSSETER PÅ LANDET

— JEG CAMPERER
SKAM IKKE. JEG
VENTER PÅ BUSSEN!

Regler omkring samkørsel

Forsikring

Ifølge Forsikringsoplysningen er man dækket ind som passager i en anden persons bil, hvis der sker en ulykke. De præcise konsekvenser for tilskadekomne afhænger af bilistens individuelle forsikringsforhold og af omstændighederne i forbindelse med tilskadekomsten. Generelt dækker bilistens lovpligtige ansvarsforsikring skader, som bilisten ved færdselsulykke volder på passagerer og øvrige tilskadekomne, men ikke nødvendigvis skader på sig selv. Der er mere information om de forsikringsmæssige forhold, der knytter sig til bilkørsel, på [Forsikring&Pension](#), der er brancheforening for forsikringsbranchen. Man kan også henvende sig til sit eget forsikringselskab.

Skat/moms

Hvis en passager betaler for at køre med, er det ikke skattepligtigt for chaufføren, så længe der kun er tale om udgiftsgodtgørelse. Omvendt har passageren ikke fradragsret for den betalte udgiftsgodtgørelse. Samkørsel betyder heller ikke noget med hensyn til kørselsfradrag, med mindre det er arbejdsgiveren, der betaler for kørslen.

Det skal bemærkes, at hvis man vælger at køre en separat tur, for at køre for andre, og får penge for det, kan det sidestilles med taxikørsel med de regler, der relaterer sig til det. Nærmere information findes på [SKAT.dk](#).

Regler omkring applikationer (privatlivspolitik og lignende)

Der findes en række apper til at lave Intelligent Samkørsel. Nogle baserer sig helt eller delvist på reklameindtægter. Desuden kan nogle af dem have en politik om at sælge deres kundeoplysninger til virksomheder. Disse regler ændres af og til, og der kan derfor ikke opstilles en liste over problemer med de forskellige apper. Hvis man vil vide, hvordan ens data er beskyttet, så bør man sætte sig ind i regelsættet, som man accepterer for den enkelte app. Endvidere bør man også være opmærksom på, hvilke indstillinger, der vælges, da de også i nogle tilfælde kan medføre, at andre kan se ens egne data.



e

MINISTERIET FOR
BY, BOLIG OG
LANDDISTRIKTER



Den Europæiske Landbrugsfond
for Udvikling af Landdistrikterne.
Danmark og Europa investerer
i landdistrikterne.

Projektet er gennemført med tilskud fra Landdistriktspuljen samt Landdistriktsprogrammet 2007-2013 via LAG Favrskov.