

KONKLUSION AF RAPPORT OVER BÆREDYGTIGE KOLLEKTIVE TRANSPORTKONCEPTER I LANDDISTRIKTER

POST DEMONSTRATION ANALYSE 3.1.

1. Projektet har til formål, at undersøge og teste mulighederne for at supplere de traditionelle kollektive transportmidler med landsbybusser, delebiler, samkørsel og evt. andre tiltag.
2. Fire forsøgstilbud har været testet i de tre landsbyområder Dynt-Skelde-Gammelgab (DSG), Kværs-Tørsbøl-Snurom (KTS) og Lysabild og omegn (LO) samt ved Sønderborg Student Foundation i perioden 15. april – 15. december 2016.
3. De fire forsøgstilbud tilsigter at øge fleksibiliteten i den kollektive transport i landdistrikter i Sønderborg Kommune samt at lette de studerendes adgang til landdistrikterne omkring Sønderborg. Forsøget ønsker konkret at:
 - Opnå effekter i form af at reducere antallet af rejser i egen bil (med 1 – 2 passagerer)
 - Øge tilslutningen i den samlede kollektive trafik.
 - Reducere behovet for bil nr. to.
 - Reduktion i samlet CO₂-udledning.

Rapporten formidler erfaringer med den lokale organisering af forsøgstilbuddet og evaluerer effekterne af forsøgstilbuddene i forsøgsområderne.

4. Konklusion

4.1. Øge fleksibiliteten i den kollektive transport i landdistrikter i Sønderborg Kommune.

Forsøget har øget fleksibiliteten vedrørende transport i de tre lokalområder. Men forsøgskøretøjerne vurderes dog mere at være anvendt som erstatning for den manglende kollektive transport frem for et supplement.

Bilerne/busserne er anvendt som akut erstatningsbil i situationer, hvor tiden har været en væsentlig faktor.

4.2. Lette de studerendes adgang til landdistrikterne omkring Sønderborg.

Det kan konkluderes at forsøget, især i studiestart, har lettet de studerendes adgang og muligheder til landdistrikterne i Sønderborg. Især de udenlandske studerende har haft en gavnlig effekt af forsøgskøretøjet. De studerendes smertegrænse for medlemsbetaling er på kr. 2,- pr. kørt km. og betaling for brændstof. Bilen har vist sig som supplement til offentlig transport i forbindelse med studiepraktikpladser pga. fleksibiliteten.

4.3. Opnå effekter i form af at reducere antallet af rejser i egen bil (med 1 til 2 passagerer).

Forsøget har reduceret antallet af rejser i egen bil og dermed givet store kilometerbesparelser primært i form af samkørsel. Landsbybusserne har i forhold til

personbilerne opnået en væsentligt større effekt vedrørende samkørsel og derved kilometerbesparelser. Den samlede kilometerbesparelse* i forsøgsperioden ved samkørsel er opgjort til 35.354 km. Landsbybussernes andel er opgjort til 27.393 km. Ved Student Foundation har Country Car opnået en samkørselseffekt på 38,5% af rejserne. Det kan dermed konkluderes at landsbybusserne opnår en væsentligt større effekt i reduktion af rejser i egen bil.

Ud over effekter på øget samkørsel, kan dokumenteres øget social sammenhængskraft. Bl.a. er arrangeret flere gruppekørsler, der styrker det sociale netværk i landdistrikterne.

*skriv definitionen på en "kilometerbesparelse ind her

4.4. Øge tilslutningen til den samlede kollektive trafik.

Det kan under forsøgsperioden ikke påvises, at der er sket en øget passagertilslutning i de kommunale busruter. Det kan endvidere konkluderes at adgang til forsøgskøretøjerne ikke har ændret brugernes adfærd i forhold til den konventionelle kollektive trafik.

Forsøgskøretøjerne vurderes mere at være anvendt som erstatning for den manglende kollektive transport frem for et supplement.

4.5. Reducere behovet for bil nr. to.

Selv om landsbybiler og landsbybusser skulle fortsætte i sin nuværende form eller en tilpasset form og derved blive permanent kan forsøget ikke på nuværende tidspunkt godtgøre, at brugere enten vil afhænde bil nr. to eller undlade at anskaffe sig bil nr. to. Succeskriteriet jf. projektbeskrivelsen er, at det målbare resultat efter forsøget skal være, at mindst 10% af alle husstande med to biler i de tre demonstrationsbyer udtrykker, at de ved den rette konfiguration af løsninger, vil kunne klare sig med én bil og at de vil gøre det inden 2020.

For langt de fleste familier, med et stort kørselsbehov og derved to biler i husstanden, drejer det sig om fleksibel kørsel til og fra arbejde samt hverdagens øvrige behov for transport til bl.a. idræts- og sociale arrangementer.

En permanent løsning fremadrettet er nødvendig for at kunne måle på reduktionen i år 2020.

4.6. Reduktion i samlet CO2-udledning (3 landsbybusser)

Reduktion i kilometer besparelse har givet en ikke uvæsentlig reduktion i CO2 udledningen som er estimeret til 5.480 kg. for hele forsøgsperioden på 8 måneder.

5. Da transporten på sigt skal være bæredygtigt er der behov for at konkludere på økonomien.

- I periode 1: 15. april – 1. oktober 2016, havde brugerne gratis adgang til landsbybiler og landsbybusser fra 0 – 100 km. Der var intet startgebyr, og brugerne skulle blot aflevere bilerne med fuld tank. Efter 100 km. var prisen 2 kr./km. for leje af bilerne og 3 kr./km. for busserne.
- I periode 2: 1. oktober – 15. december 2016. I denne periode blev der indført medlemsbetaling for brugerne fra første kørte km. Prisen var 2 kr./km. for leje af både biler og busser. Der var fortsat intet startgebyr, men brugerne skulle aflevere bilerne med fuld tank.

5.1. Konklusion

5.1.1 Økonomisk bæredygtighed i periode 1. Gratisperioden

Demonstrationsperioden var på i alt 168 dage, hvor der i alt er kørt 60.296 km. Perioden ses som værende "ikke interessant" som en permanent ordning, idet den ikke forventes at være bæredygtig økonomisk set. Samtlige omkostninger til ordningen ville skulle finansieres af offentlige økonomiske midler.

5.1.2. Økonomisk bæredygtighed i periode 2. Betalingsperioden

Perioden var på i alt 76 dage, hvor der i alt er kørt 22.856 km. Med 2 kr./km. er det lig med en medlemsbetaling på kr. 45.712,-.

Set over et år med samme kørselsbehov, vil det give en beregnet kørsel på 109.500 km. Med 2 kr./km. er en medlemsbetaling på kr. 219.000,- pr. år med tre landsbybusser og tre landsbybiler. Dette dog under forudsætning af at tre landsbybusser og en "country car" kan indkøre de samme km som tre landsbybusser og tre landsbybiler, da landsbybilerne overgår til egenfinansiering efter udløb af demonstrationsperioden.

De nuværende omkostninger for landsbybusser og landsbybiler er følgende (incl. moms):

- 1. stk. Toyota Yaris, hybrid auto: Leje pr. måned, alt inkl. kr. 4.230,- pr. år kr. 50.760,-
- 1. stk. Minibus FIAT DUKATO : Leje pr. måned, alt inkl. kr. 10.000,- pr. år kr. 120.000,-

Ved 3. stk. Toyota Yaris:	leje pr. år kr. 152.280,-
Ved 3. stk. Minibus FIAT DUKATO:	leje pr. år kr. <u>360.000,-</u>
I alt kr.	512.280,-

Hertil kommer udgifter til vask og rengøring af bilerne, nøgleopbevaring samt et moderne og tidssvarende booking system.

Jf. opgørelsen over et år er der direkte omkostninger for kr. 512.280,- og estimerede indtægter for kr. 219.000,-. Det vil sige et årligt behov for offentlig støtte på kr. 293.280,- for tre landsbybusser og tre landsbybiler (hvoraf én er en "country car").

Herudover er der indirekte omkostninger til vask og rengøring, nøgleopbevaring og booking system.

Leasingprisen på både landsbybusser og landsbybiler er beregnet ud fra et årligt kørselsbehov på 30.000 km. pr. køretøj. Såfremt behovet ved en permanent løsning er større stiger prisen.

De største effekter er opnået ved brug af landsbybusser samt ved landsbybilen hos Student Foundation jf. konklusionerne i pkt. 4.2. og 4.3. Det kunne derfor overvejes ved en permanent løsning kun at leje minibusser, én til hver Landsbylaug. Samt en personbil til Student Foundation i de perioder der er behov for.

Leje af 3 stk. minibusser pr. år er fortsat	kr. 360.000,-
Leje af 1 stk. personbil i f.eks. 6 måneder	<u>kr. 25.380,-</u>
Omkostninger pr. år i alt	kr. 385.380,-

Omkostninger kr. 385.000,- minus indtægter kr. 219.000,- er kr. 166.000,- som i givet fald skal dækkes af offentlige midler.

Hæver man prisen for kørsel i minibus til 3 kr./km. og brugerne køre det samme antal km. vil de samlede indtægter komme op på kr. 309.000,- pr. år. Omkostninger kr. 385.380,- minus indtægter kr. 309.000,- er kr. 76.380,-.

Forsøget har dog vist med al tydelighed, at brugerne er meget følsomme over for medlemsbetaling, og at kørselsmønstret er faldet betragteligt fra gratisperiodens ophør og hen igennem betalingsperioden. Vurderingen er på baggrund af ovennævnte, at medlemsprisen ikke kan øges.