Til
**Sønderborg Kommune, Sekretariat for Landdistrikter**

Dokumenttype
**Rapport**

Dato
**Februar 2017**

# BÆREDYGTIGE KOLLEKTIVE TRANSPORTKONCEPTER I LANDDISTRIKTER

## POST DEMONSTRATION ANALYSE 3.1.

INSERO

Sønderborg

# BÆREDYGTIGE KOLLEKTIVE TRANSPORTKONCEPTER I LANDDISTRIKTER

## POST DEMONSTRATION ANALYSE 3.1.

### FORORD

Denne analyse er udført som en del af projektet "Bæredygtige kollektive transportkoncepter i landdistrikter" under Trafikstyrelsens "Pulje til forbedring af kollektiv transport i yderområder". Projektet har til formål, at undersøge og teste mulighederne for at supplere de traditionelle kollektive transportmidler med landsbybusser, delebiler, samkørsel og eventuelle andre mindre tiltag.

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.

De fire forsøgstilbud tilsigter at øge fleksibiliteten i den kollektive transport i landdistrikterne i Sønderborg Kommune samt at lette de studerendes adgang til landdistrikterne omkring Sønderborg. Rapporten formidler erfaringer med den lokale organisering af forsøgstilbuddet og evaluerer effekterne af forsøgstilbuddene i forsøgsområderne.

Analyse og efterfølgende rapport er udarbejdet af Insero i perioden fra medio december 2016 til medio februar 2016.

Postanalysen er bestilt af Sønderborg Kommune, Sekretariat for landdistrikter.

Insero
Chr. M. Østergaards Vej 4a
8700 Horsens
T: +45 70263748
www.insero.com

# INDHOLDSFORTEGNELSE

**Indholdsfortegnelse** ..... **2**

**Figur- og tabel oversigt** ..... **3**

**1. Introduktion** ..... **4**

1.1. Læsevejledning ..... 4

1.2. Resume af demonstrationens udfald ..... 5

**2. Implementering** ..... **7**

2.1. Styregruppe og lokal forankring ..... 7

2.2. Booking og betaling ..... 7

2.3. Parkering og nøgler ..... 8

2.4. Markedsføring ..... 8

2.5. Dynt-Skelde-Gammelgab ..... 9

2.6. Kværs-Tørsbøl-Snurom ..... 11

2.7. Lysabild og omegn ..... 14

2.8. Sønderborg Student Foundation ..... 16

**3. Kørselsdata** ..... **19**

3.1. Demonstrationens estimerede CO2-reduktion ..... 19

3.2. Dynt-Skelde-Gammelgab ..... 23

3.3. Kværs-Tørsbøl-Snurom ..... 23

3.4. Lysabild og omegn ..... 24

3.5. Sønderborg Student Foundation ..... 25

**4. Brugerinterviews** ..... **27**

4.1. Præsentation af de inddragede brugere ..... 27

4.2. Brugerinterviews Dynt-Skelde-Gammelgab ..... 27

4.3. Brugerinterviews Kværs-Tørsbøl-Snurom ..... 29

4.4. Brugerinterviews Lysabild og omegn ..... 30

**5. Barriereanalyse** ..... **32**

**6. Udviklingen i den konventionelle kollektive trafik** ..... **34**

6.1. Landsbykøretøjernes effekt på den konventionelle kollektive transport ..... 34

**7. Landsbykøretøjernes effekter ..... 36**
7.1. Færre ture i egen bil med 1-2 passagerer og øget samkørsel ..... 36
7.2. Tilslutning og brug af den kollektive trafik ..... 36
7.3. Reduceret behov for to biler pr. husstand ..... 37
7.4. Øvrige effekter ..... 38

# FIGUR- OG TABEL OVERSIGT

**Figurer**

Figur 1 – Dynt-Skelde-Gammelgab, forsøgsområde 1 ..... 9
Figur 2 – Kværs-Tørsbøl-Snurom, forsøgsområde 2 ..... 11
Figur 3 – Lysabild, forsøgsområde 3 ..... 14

**Tabeller**

Tabel 1 – Oversigtstabel for opgjort kørselsdata i de fire forsøgsområder. ..... 21
Tabel 2 – Sammenligning af gratisperioden og betalingsperioden ..... 21
Tabel 3 – Antal rejser og den procentvise samkørsel. ..... 22
Tabel 4 – Sammenligning af gratisperioden og betalingsperioden for DSG ..... 23
Tabel 5 – Sammenligning af gratisperioden og betalingsperioden for KTS ..... 24
Tabel 6 – Sammenligning af gratisperioden og betalingsperioden for LO ..... 25
Tabel 7 – Sammenligning af gratisperioden og betalingsperioden for SFF ..... 26
Tabel 8 – Respondenternes anvendelse af motoriserede køretøjer, seneste 10 rejser. ..... 31

Bilag 1.1.: Analyse "As-if"

Bilag 1.2.: Opsummering på anbefalingerne

Bilag 2: Strategisk energiplan for Grøn Transport

# 1. INTRODUKTION

På baggrund af anbefalingerne fra en 'As if' og transportanalyse fra januar 2016, blev igangsat en 8 måneders demonstrationsperiode fra den 15. april. "As-if" analysen havde til dels til formål at identificere den nuværende situation ift. kollektiv transport, transportbehov og udfordringer, samt holdninger til de nævnte koncepter.

Læs rapporten bilag 1.1: analyse 1.1. (rapport og bilag) og 1.2.: opsummering af anbefalingerne.

Resultaterne heraf havde et flerdelt formål, både i form af indblik i landdistrikternes udfordringer og behov ift. kommunens fremtidige strategiarbejde for kollektiv transport, for sammenligning af holdninger og behov før og efter demonstration, samt på mere kvalitativ vis at fremme en succesfuld konfiguration af koncepterne i demonstrationsperioden.

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 demonstratinsperioden fra 15. april – 15. december 2016.

De fire forsøgstilbud gav borgere i forsøgsområderne adgang til seks forsøgskøretøjer fordelt således:

- Borgere i KTS og LO havde adgang til landsbybil og landsbybus
- Borgere i DSG havde adgang til en landsbybus
- Studerende i Sønderborg havde gennem Sønderborg Student Foundation adgang til en forsøgsbil

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), at øge tilslutningen i den samlede kollektive trafik samt at reducere behovet for bil nr. to. Rapporten formidler erfaringer med den lokale organisering af forsøgstilbuddet og evaluerer effekterne af forsøgstilbuddene i forsøgsområderne.

Evalueringens kvantitative grundlag indbefatter kørselsdata registreret i kørebøger under forsøget og passagerdata fra Sydtrafik. Evalueringens kvalitative grundlag udgøres af 19 kvalitative interviews, herunder administratorinterviews, brugerinterviews og interviews med borgere, der ikke har anvendt forsøgstilbuddet (de såkaldte *ikke-brugere*). Effekter opnået ved SSF er behandlet gennem interview med to studerende, der begge har været involveret både som administratorer af tilbuddet og som brugere.

## 1.1. Læsevejledning

For et resume af demonstrationens udfald henvises til afsnit 1.2 samt til afsnit 7, der konkluderer nærmere på forsøgskøretøjernes effekter. Afsnit 2 præsenterer erfaringer fra den lokale implementering, herunder hvilke læringer og effekter forsøget har skabt på områdeniveau. Afsnit 3

præsenterer kørselsstatisik på forsøgskøretøjerne og præsenterer køretøjernes effekter i form af kilometerbesparelser og samkørselsgrad. Afsnit 4 præsenterer de tre landområders brugeroplevelser. Derefter følger i afnit 5 en barrieanalyse, der synliggør nogle af årsagerne til ikke-brugernes afholdte brug af tilbuddet. Afsnit 6 vurderer udviklingen i den konventionelle kollektive trafik i forsøgs-områderne sammenlignet med udviklingen på Sønderborg Kommunes øvrige busruter. Rapporten afsluttes med afsnit 7, der vurderer de tre tilsigtede effekter - at reducere antallet af rejser i privatbil (med 1-2 passagerer), at øge tilslutningen i den samlede kollektive trafik og at reducere behovet for bil nr. to – i forhold til de opnåede indsigter.

## 1.2. Resume af demonstrationens udfald

Der er foretaget 834 rejser i forsøgets køretøjer i perioden 15. april til 15. december 2016. Forsøgs-køretøjerne har kørt en samlet distance på 83.206 km. i denne periode. I alle fire forsøgsområder har forsøgsordningen skabt samkørsel, hvor tilbuddets køretøjer har erstattet mere end én bil per rejse. I de to forsøgsområder, KTS og LO, hvor både landsbybiler og landsbybusser har været til rådighed, har landsbybusserne været brugt til kollektive rejser i højere grad end landsbybilerne. Samlet har landsbykøretøjerne medført kilometerbesparelser på 35.354 kilometer for forsøgsområderne DSG, KTS, LO og SFF[1].

Brugen af landsbybusserne har alene resulteret i en beparelse på 27.393 km., hvilket er en konsekvens af, at landsbybusserne i højere grad end bilerne er anvendt til rejser, der erstatter to eller flere rejser i privatbil. Landsbybilerne har derimod vist sig at understøtte borgernes private kørselsbehov og har bidraget til at løse familiers midlertidige behov for adgang til en ekstra personbil.

Samlet for alle køretøjerne i de fire områder estimeres en $CO_2$-reduktion på 5.480 kg. fordelt mellem 2.690 kg besparelse på landsbybusserne og 2790 kg besparelse på forsøgsbilerne.

Data fra Sydtrafik viser en reduktion i passagertilslutning målt i kontantbilletindtægter ved busruter, der gennemløber de tre forsøgsområder DSG, KTS og LO. På det grundlag kan det ikke påvises, at der under forsøgsperioden er sket en øget passagertilslutning i de kommunale busruter. Vi observerer dog at forsøgsområderne DSG, KTS og LO har været udsat for et mindre fald set i forhold til faldet på kommunens øvrige busruter. Interviews med brugerne indikerer imidlertid, at adgang til forsøgskøretøjerne ikke har ændret deres adfærd i forhold den konventionelle kollektive trafik.

Forsøgskøretøjerne har været brugt som redskab til at understøtte og skabe adgang til landområdernes forskellige tilbud. Forsøgskøretøjerne har således spillet en rolle i forbindelse med at understøtte det eksisterende sociale liv, gøre sociale bånd stærkere og i nogle tilfælde knytte nye. Forsøgskøretøjerne har ligeledes bidraget til, at nogle borgere har deltaget i arrangementer, som de ellers ikke ville have deltaget i pga. af rejseudfordringer.

[1] Rejser hvor forsøgskøretøjet ikke erstatter to eller flere privatbiler opnår ikke en km-besparelse. Beregning af km-besparelse medtages derfor kun for rejser, hvor landsbykøretøjet har erstattet to eller flere privatbiler. Udregningen er det summerede kilometerantal for hver af de erstattede privatbiler på samme rejsedistance, fratrukket distancen foretaget i forsøgskøretøjet.

De langsigtede effekter af en fastholdt adgang til landsbykøretøjer formodes at give anledning til, at flere borgergrupper og foreninger tager landsbybussen til sig. Dette vil give flere borgere mulighed for at opnå erfaringer med tilbuddet og de forskellige former for samkørsel, som særligt landsbybusserne har vist sig at bidrage til. At flere borgere lærer den kollektive rejseform at kende, og oplever det som en god løsning, vil på sigt have potentiale for yderligere at reducere antallet af rejser i privatbil foretaget med lavt pasagerantal, og give nogle familier oplevelsen af at kunne klare sig tilfredsstillende med en bil fremfor to eller flere.

# 2. IMPLEMENTERING

I de fire forsøgsområder, Kværs-Tørsbøl-Snurom, Dynt-Skelde-Gammelgab, Lysabild og omegn samt Sønderborg Student Foundation, har demonstrationen været opdelt i to perioder:

Periode 1: 15. april - 1. oktober 2016. I denne 6.5 måneders periode havde borgerne gratis adgang til landsbykøretøjerne fra 0-100 km. Der var intet startgebyr, og brugerne skulle blot aflevere landsbykøretøjerne med fuld tank. Efter 100 km var medlemsbetalingen 2 kr./km. for leje af bilen og 3 kr./km for bussen. For at være medlem og have ret til at deltage i forsøget, kræves medlemskab af ét af de tre landsbylaug eller SSF.

Periode 2: 1. oktober til 15. december 2016. I denne 2.5 måneders periode blev der indført medlemsbetaling for brugerne fra første kørte km. Medlemsprisen pr. km. var 2 kr. for leje af landsbybilerne og landsbybusserne. Der var intet startgebyr, men brugerne skulle aflevere landsbykøretøjerne med fuld tank.

Forsøgskøretøjerne bestod af tre fem-persons biler af mærket Ford Focus (benzin) med anhængertræk og tre ni-persons minibusser af mærket Fiat Ducato (diesel).

## 2.1. Styregruppe og lokal forankring

En styregruppe blev etableret i forbindelse med projektet og mødtes en gang om måneden under demonstrationsperioden med landdistriktskoordinatoren fra Sønderborg Kommune. I styregruppe-møderne deltog en lokal administrator fra hver deltagende landsbylaug. Denne blev af og til suppleret med en borgerambassadører. Styregruppen fastlagde indholdet (indenfor de godkendte rammer i projektbeskrivelsen) for, hvordan forsøget skulle gennemføres med småjusteringer undervejs i henhold til opnåede erfaringer. Metoden var borgerdreven innovation.

## 2.2. Booking og betaling

De fire forsøgsområder valgte alle programmet www.supersaas.dk som online bookingredskab. I LO, DSG, og KTS havde borgerne adgang til at foretage booking af landsbykøretøjerne via landsbylaugenes hjemmesider. Ved SSF skulle studerende først ansøge om at blive optaget i forsøgsbilens Facebookgruppe. På Facebookgruppens hjemmeside var der derfra adgang til at oprette brugerprofil og foretage bookinger. Det valgte bookingsystem havde en kalendervisning, hvor brugerne nemt kunne orientere sig om ledige tider. Når en booking blev foretaget, modtog borgeren en bekræftelse på mail. I alle forsøgsområder valgte man *ikke* at sætte nogen begrænsning i programmet på, hvor lang tid den enkelte reservation måtte vare, og heller ikke for antallet af reservationer, der kunne foretages ad gangen.

Efter endt leje skulle brugeren udregne medlemsprisen, og betaling skulle ske til det pågældende landsbylaug senest dagen efter lejen var afsluttet. Betaling kunne ske som bankoverførsel eller via Mobile Pay. I LO bliver Mobile Pay primært anvendt som betalingsform. Ved evalueringstidspunktet var KST ved at indføre Mobile Pay efter ønske fra brugerne. SSF modtog udelukkende betaling ved personlig overlevering af kontanter.

Under forsøgsperioden skulle brugerne for hver rejse manuelt udfylde kørselsdata i kørebøger, der var placeret i forsøgskøretøjerne.

## 2.3. Parkering og nøgler

Landsbykøretøjerne stod parkeret på hhv. en efterskole, en idrætsfriskole, et kommunalt børneunivers og ved Alsion (SDU, koncertsal, forskerpark).

Skoleleder og en lærer på hhv. efterskole og idrætsfriskol stod for at placere nøgler i nøglebokse forud for den enkelte udlejning. Ved børneuniverset var det anderledes – se teksten fra Lysabild. En kode til nøgleboksen blev sendt med mail eller sms til brugeren. Efter endt leje skulle nøglen afleveres i samme boks. Overlevering af nøgler kunne også ske personligt inden for skolens åbningstid og evt. aftaler om personlig overlevering skete over telefon eller sms – dog ikke i LO. Ved Alsion havde SSF ikke opsat nøgleboks, og nøgler blev derfor overdraget personligt hver gang. Her havde en ansat studerende ved SSF sammen med fire frivillige studerende opgaven at koordinere, udlevere og modtage nøgler samt modtage medlemsbetalinger.

## 2.4. Markedsføring

På landsbylaugenes hjemmesider kunne hentes oplysninger om forsøgskøretøjerne, og der blev informeret om de grundlæggende retningslinjer for brug af bilerne, herunder forsikringsbetingelser. Her fandtes ligeledes link til bookingsystemet. Der er postet nyheder om forsøget på landsbylaugenes Facebooksider. Forsøget og landsbykøretøjerne har også været markedsført på www.sonderborgkom.dk, som er landsbylaugenes og kommunens fælles platform for kommunikation på landdistriktsområdet. Flere gange er der udsendt nyhedsbreve fra ProjectZero, der har informeret om især $CO_2$-besprelserne i forsøget og om ekstraordinære tiltag for at sætte fokus på tiltag, der fremme mere samkørsel, færre køretøjer, mindre kørsel og grænnere køretøjer i hht. byrådets vedtagne "Strategisk energiplan for grøn transport". Se bilag 2.1.

I KST blev to gymnasiestuderende involveret for at sprede budskabet til unge via deres netværk og på sociale medier. På SSFs hjemmeside markedsføres forsøgsbilen, mens regler og forsikringsbetingelserne oplyses på Facebookgruppens hjemmeside.

I starten af forsøgsperioden modtog alle områder desuden printede postkort, som kommunen havde produceret, som blev lagt i forsamlingshuse og ophængt på lokale samlingspunkter, opslagstavler i idrætshaller og lignende steder.

Forud for et pilotprojekt i Fynshav med Tadaa-delebiler, blev der hentet erfaringer fra dette projekt. En repræsentant fra Kværs-Tørsbøl-Snurom Landsbyråd deltog som indlægsholder ved et opklarende borgermøde. Samtidig stod medlemmerne i styregruppen til rådighed for sparring og erfarings-udveksling, når der kom henvendelser fra andre kommuner og borgergrupper.

## 2.5. Dynt-Skelde-Gammelgab

*Figur 1 – Dynt-Skelde-Gammelgab*

### 2.5.1. Implementering og praktisk organisering (DSG)

Forsøgskøretøjet i DSG var en ni-personers minibus. Der blev ikke indsat en landsbybil i DSG, da den planlagte landsbydelebil blev udlånt til SSF.

Landsbybussen havde fast parkering ved Adventure Efterskolen, Dyntvej 113, Skelde, 6310 Broager.

Elever på efterskolen varetog rengøring mod en mindre aflønning.

Administratoren bemærkede, at landsbybussen svingede i brændstofforbrug alt efter kørselsstil - fra 5 km/l. til 15 km./l. - hvilket gjorde brugerne opmærksomme på antallet af km. Dette var også tilfældet under den første periode, hvor landsbybussen ikke kostede noget at bruge foruden det, at den skulle afleveres fuldt optanket ved afsluttet leje.

### 2.5.2. Modtagelse (DSG)

Landsbybussen blev taget meget positivt imod, og administrator vurderer, at forsøget har været en succes. Borgerne har vist, at de overordnet forstå formålet med landsbybusforsøget, og hvordan bussen skal anvendes. Successen begrundes med, at alle kender alle, samt at området er præget af mange fællesskaber, et aktivt civil liv og et godt sammenhold.

### 2.5.3. Anvendelse (DSG)

Efterskolen har brugt landsbybussen ugentligt til udflugter i forbindelse med undervisning. Skelde Gymnastikforening og fodboldklubbens damehold har brugt landsbybussen. Unge familier har brugt landsbybussen til at tage på forlystelser sammen i weekender og har slået sig sammen om at foretage dagligvareindkøb. Landsbybussen er brugt til samkørsel til foreningsmøder, i forbindelse med en polterabend, ringridning, en bowling-tur, besøg på Sønderborg slot, og til at hente gæster i.

Forsøgsbussen har ikke været anvendt til pendling mellem hjem og arbejde, hverken individuelt eller med samkørsel.

### 2.5.4. Udfordringer, læring og muligheder (DSG)

Kun to gange har bilen ikke været tanket op. Administrator tankede op og skrev en påmindelsesmail til brugerne, der så overførte beløbet. Betaling udeblev ligeledes en enkelt gang, og administrator så sig nødsaget til at blokere brugerkontoren for den pågældende bruger.

Der udtrykkes tvivl om, hvorvidt landsbybussen kan være økonomisk bæredygtig uden finansiel støtte, og administrator vurderer, at støtte er nødvendig for at sikre attraktiviteten af tilbuddet. Han vurderer, at betalingstolerancen hos borgerne ligger på 2-3 kr./km og mener, at prisen ikke bør overstige den sammenlagte brændstoføkonomi for to biler.

Administrator peger på muligheder for at udvide efterspørgslen på bilen ved at tilbyde medlemmer af de omkringliggende landsbylaug adgang til landsbybussen, hvilket kunne øge indtægter fra medlemsbetalingen.

Administrator vurderer, at der er et potentiale for, at endnu flere private og foreninger bruger landsbybussen til at få nye oplevelser, f.eks. at flere familier vil bruge landsbybussen til små rejser over flere dage. Her vil bedsteforældre, børn og børnebørn kunne nyde rejsen sammen, i stedet for at sidde i hver deres bil. Der er ligeledes uudnyttede muligheder for, at Petanque-klubben, lokale kortklubber og jagtforeningen kan få glæde af landsbybussen.

Administrator forventer, at der vil være mindre efterspørgsel af landsbybussen i vintermånederne.

Administrator foreslår, at områder, der ønsker lignende løsninger, forbereder sig inden, bl.a. ved at inddrage foreninger og private brugergrupper for at fremme et lokalt ejerskab og fælles ansvarsfølelse omkring landsbykøretøjerne.

I forbindelse med en permanent løsning ønskes et mere integreret bookingsystem, der f.eks. kan udsende sms'er i forbindelse med reservationer, og hvor betaling som minimum kan foretages via Mobile Pay eller integreres som en del af bookingsystemet.

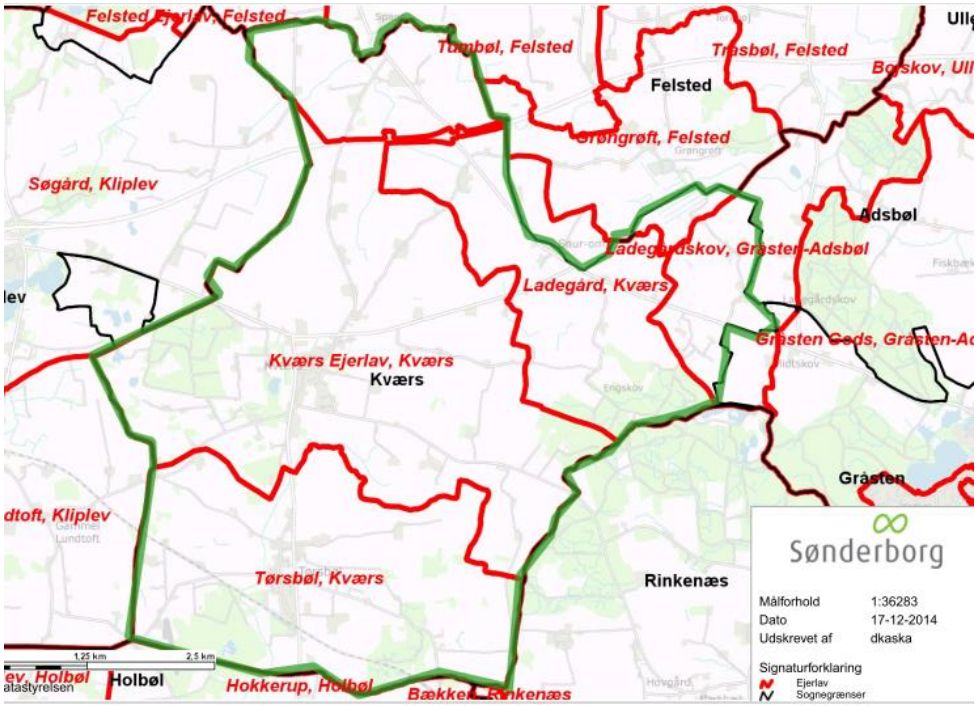
### 2.5.5. Effekter (DSG)

Administrator mener ikke, at en permanent adgang til landsbybussen kan erstatte bil nr. to. Det begrundes med, at familier med to eller flere privatbiler har kørselsbehov, som landsbybussen ikke er tænkt til at løse.

Landsbybussen vurderes ikke at have øget borgernes brug af områdets øvrige kollektiv trafiktilbud. Det begrundes med, at borgerne i DSG ikke er "typiske brugere" af kollektiv trafik – et forhold, han ikke mener, at landsbybussen ændrer på.

Landsbybussen har vist sig at været et redskab til at opnå fælles rejser og oplevelser, og til at løse praktiske ting i fælleskab, såsom indkøb, mødetransport og transport til og fra sportsbegivenheder.

## 2.6. Kværs-Tørsbøl-Snurom




*Figur 2 – Kværs-Tørsbøl-Snurom*

### 2.6.1. Implementring og praktisk organisering (KTS)

Borgerne i KTS har haft adgang til en landsbybil og en landsbybus, som har haft fast parkering ved Kværs Idrætsfriskole, Avntoftvej 10. Idrætsforeningen ligger i forlængelse af friskolen og rummer hal, klubhus, tennisbaner, multihal, fodboldbaner og motionscenter.

Friskolen har aktivt været inddraget i forsøgsperioden, og skolens leder har hjulpet med udlevering af nøgler. Administrator havde reservenøgler og udleverede nøgler i de tilfælde, hvor landsbykøretøjerne blev booket med kort varsel. I skolens åbningstid blev nøgler udleveret på skolen. Var

landsbykøretøjerne booket uden for skolens åbningstid, blev anvendt en nøgleboks, som var placeret ved skolens indgang. Nøgler skulle returneres, når bilen blev afleveret enten på skolen eller i nøgleboksen. Bussen skulle afleveres rengjort - dog uden krav om støvsugning - og fuldt optanket.

Undervejs i forsøgsperioden blev indført en regel om, at kun tre bookinger måtte foretages ad gangen. Borgere har efterspurgt Mobile Pay som alternativ til bankoverføsel, hvilket administrator var i færd med at indføre, da evalueringen blev gennemført.

To gymnasiepiger hjalp med at markedsføre landsbykøretøjerne til andre studerende og unge via sociale medier. De unge hjalp også med at oprette en Facebookgruppe for landsbykøretøjerne. Dette skete med henblik på, at køretøjerne skulle få en virkning over for unge og studerende – bl.a. med henblik på at afhjælpe studerende under eksamensperioder, i forbindelse med at hente og aflevere hjemmeopgaver samt foretage rejsen til og fra mundlige og skriftlige eksamener.

Postkort, der markedsførte landsbykøretøjerne, blev hustandsomdelt tre gange under forsøget.

Der blev afholdt to informationsmøder. Informationsmøderne blev holdt som en del af et arrangement, hvor borgmesteren også deltog. Det tiltrak borgerne. Invitationer til informationsmøderne blev hustandsomdelt med trykte flyvers.

### 2.6.2. Modtagelse (KTS)

Borgerne har taget godt imod køretøjerne og har brugt køretøjerne til mange forskellige ting. Der var overordnet tilfredshed og forståelse for reglerne og priserne. Samarbejdet med friskolen har fungeret rigtig godt.

### 2.6.3. Anvendelse (KTS)

Landsbykøretøjerne er brugt til ferie, udflugter og weekendkørsel, f.eks. i forbindelse med en udflugt til et dyreskue. Desuden er delebilerne brugt ved spontan opståede behov eller nødture - f.eks. i forbindelse med, at en borgers private bil skulle på værksted, og én skulle til lægen.

Lotto- og bankoforeningen har anvendt landsbybussen til at køre rundt og samle medlemmer op, hvilket gav anledning til, at flere fik mulighed for at deltage – særligt blandt de ældre. Bilerne er ikke brugt til taxi-kørsel, da chaufføren har været en del af selskabet.

Idrætsforeningen har brugt køretøjerne i forbindelse med kampe og sportsbegivenheder, friskolen har bl.a. brugt bilen til at køre elever til biblioteket i Gråsten. Den kommunale børnehave i Kværs har anvendt landsbybussen til udflugter.

### 2.6.4. Udfordringer, læring og muligheder (KTS)

Mange familier i området har fælles e-mailadresse. I forbindelse med en permanent løsning er der behov for et bookingsystem, der imødekommer, at husstande med kun én fælles e-mailadresse kan have to brugerkontoer. Dette er relevant i forbindelse med krav fra forsikrings- eller udlejningsselskaber vedr. registreringer af kørekortnummer.

Landsbykøretøjer må ikke få konsekvenser for borgere, der enten ikke har kørekort eller ikke er trygge ved at køre. Landsbykøretøjerne kan ikke afhjælpe ældres behov for befordring. Taxalovgivningen

spænder pt. ben for, at en medborger betales som chauffør. Køretøjer alene løser ikke ældres behov for adgang til transportmiddel inkl. chauffør.

Landsbykøretøjerne må ikke reducere ruter eller afgangstider i den øvrige kollektive trafik. Det må heller ikke blive en erstatning af Flex-tur ordningen, hvor transportmiddel og chauffør begge er en del af løsningen.

Det vurderes, at medlemsbetalingen ikke må være højere end 2 kr./km. for landsbybussen og landsbybilen. Landsbybussen vurderes at være det mest attraktive køretøj, fordi den giver flere sociale muligheder og kan erstatte flere privatbiler. Landsbybilen har til gengæld potentiale til at løse spontane behov og kortere ture. Med de nuværende leasingpris er dén billigere, og skal derfor køre færre kilometer hjem for at økonomien er selvbærende.

Den nuværende betalingsmodel, hvor der ikke betales pr. time, giver ingen indtjening, når landsbykøretøjerne står parkeret under en booking. Det er en fordel for borgeren, der lejer bilen, men ikke for bilens økonomi, "den fælles kasse" eller for andre i området, der måtte stå med behov for at bruge landsbyens køretøjer.

### 2.6.5. Effekter (KTS)

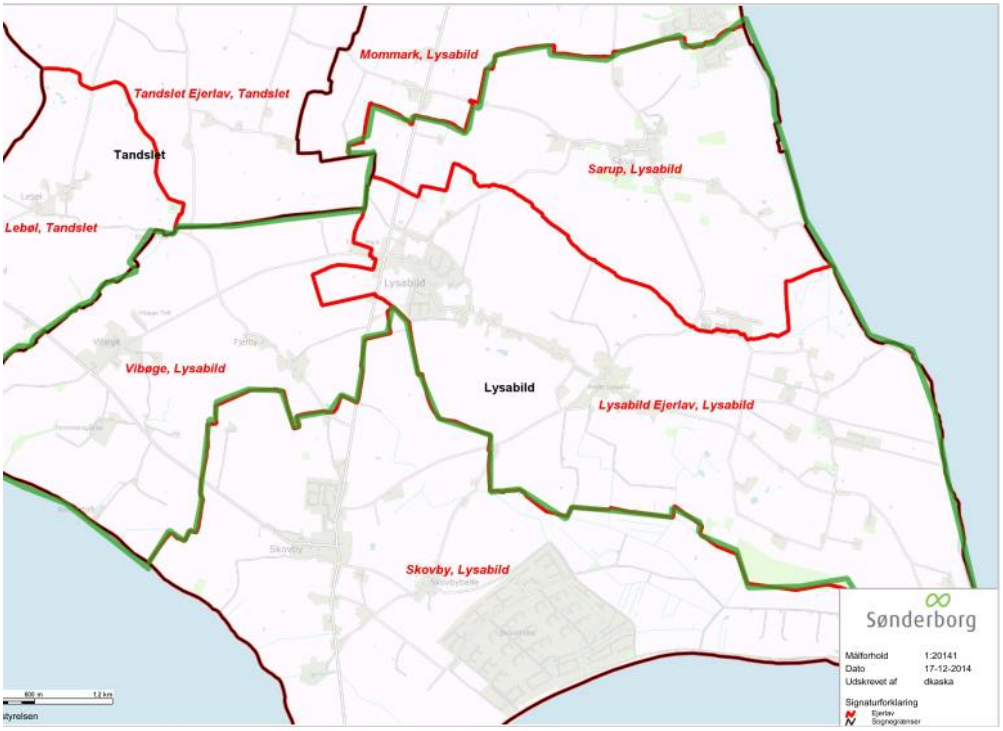
Administrator tvivler på, at landsbykøretøjerne har påvirket borgere til at anvende områdets øvrige kollektive trafiktilbud. Administrator påpeger, at den kollektive trafik over en årrække er reduceret i området, og at borgerne er vant til at løse deres rejsebehov selv. Landsbykøretøjerne vurderes i højere grad at være brugt som erstatning for den manglende kollektive transport frem for som et supplement.

Han vurderer, at en permanent adgang til landsbykøretøjer kan få nogle familier i området til at overveje at sælge den ene bil.

Landsbybussen vurderes at være det mest attraktive at fastholde på sigt, fordi den kan få mest betydning for flest og erstatte flest privatbiler.

Administrator mener, at landsbykøretøjerne er med til at øge områdets attraktivitet, og at de potentielt kan være med til at tiltrække børnefamilier til området.

## 2.7. Lysabild og omegn




*Figur 3 – Lysabild og omegn*

### 2.7.1. Implementering og praktisk organisering (LO)

Borgere bosiddende i Lysabild Sogn havde adgang til landsbybussen og landsbybilen.

Betalingen skete ved overførsel til landsbyrådets konto eller med Mobile Pay. Størstedelen foretrak Mobile Pay som betalingsform frem for bankoverførsel.

Køretøjerne stod parkeret ved Lysabild Skole, og udlevering af nøgler foregik ved, at brugerne placerede nøgler til næste bruger i en nøgleboks, der var opsat til formålet. 15 minutter før den reserverede tid, modtager brugeren en SMS med koden til nøgleboksen. SMSen sendes automatisk fra bookingsystemet.

Køretøjerne blev markedsført i Lokalbladet, der udgives af Lysabild Landsbyråd. Lokalbladet udkommer seks gange årligt og omdeles til samtlige husstande i Lysabild Sogn. Der blev også oprettet en Facebookgruppe for landsbykøretøjerne. Når en borger oprettede en brugerprofil, modtog vedkommende et link til Facebookgruppen for landsbykøretøjerne.

Facebook gruppen blev ikke brugt til markedsføring af ændringer. Til gengæld blev herfra sendt mails ud til alle brugere med informationer om nyheder eller ændringer. Samtlige brugeres mailadresser er registrerede i bookingsystemet.

Facebookgruppen var også tænkt som en platform, hvor borgerne kunne arrangere samkørsel.

### 2.7.2. Modtagelse (LO)

Borgerne tog godt imod landsbykøretøjerne. Borgere, der ikke benyttede køretøjerne, støttede tydeligt op om landsbykøretøjerne. Borgerne har vist forsøget opbakning og interesse ved flittigt at tage begge køretøjer i brug. Administrator mener, at den høje grad af tillid til hinanden i området er kommet forsøget til gode og har bidraget til at gøre forsøget til en succes.

### 2.7.3. Anvendelse (LO)

Spejderne, fodboldklubben, skolen og SFO'en har brugt bussen. Den lokale mekaniker og bageren har lånt bussen til firmaudflugter. En borger uden privat bil har været en loyal bruger gennem hele perioden. Borgeren var bosat 2-3 km. fra skolen og tog bussen frem og tilbage til bilen.

I ferie og weekender er køretøjerne brugt til vennebesøg og udflugter, og unge i LO har ligeledes brugt køretøjerne til rejser til Sønderborg. Der er også eksempler på, at landsbybilen har været anvendt som supplement til privatbilisme, hvor den i en kortere periode fungerede som en ekstra bil hos en familie. Det er især om aftenen og weekenden, at delebils-konceptet benyttes, da der ikke kører offentlige busser.

### 2.7.4. Udfordringer, læring og muligheder (LO)

Administrator synes, at det har været en utrolig spændende proces, at være med til at starte projektet op fra bunden og udvikle på dét.

For at undgå, at landsbykøretøjerne stod parkeret ved brugernes private adresser, blev afhentet dagen før en rejse eller ikke blev afleveret umiddelbart efter en rejse var færdig, foreslås det at indføre timepris – men kun i et omfang, der ikke forhindrer, at køretøjerne også kan bruges til weekendture eller kortere ferier.

Der er borgergrupper, for hvem landsbykøretøjerne ikke leverer en løsning – dette er især borgergrupper uden kørekort, eller som ikke er trygge ved at køre, men som stadig har behov for at komme rundt selv eller i grupper, herunder børn, unge og ældre, der har behov for at komme til og fra fritid, sport, og samvær med venner. Ældre i området er meget aktive, og her har landsbykøretøjerne mange anvendelsespotentialer, men både unge uden kørekort såvel som ældre har i mange situationer brug for en chauffør som en integreret del af en løsning.

Hvis landsbykøretøjerne skulle blive en permanet løsning i LO, er det ønskeligt, at landsbykøretøjerne bliver administreret med et mere intelligent booking system, evt. med automatisk kodegenerering koblet til en nøgleboks. Det kunne ligeledes være en fordel at supplere med en app, der intelligent kunne varetage samkøring af GPS-data og betaling.

### 2.7.5. Effekter (LO)

Landsbykøretøjerne er lykkedes med at erstatte mange rejser, som ellers ville være foretaget i borgernes privatbiler med et lavt passagerantal i hver bil. Administrator mener ikke, at

landsbykøretøjerne har påvirket til at øge brugen af områdets øvrige kollektive trafiktilbud under forsøgsordningen. Her vurderes, at borgerene i højere grad har set landsbykøretøjerne som et ekstra-tilbud end som et supplement til den konventionelle kollektive trafik, der kun anvendes i meget lille grad.

Skal landsbykøretøjerne påvirke familier til at skille sig af med bil nr. to, må de først opleve en grad af sikkerhed og stabilitet omkring landsbykøretøjerne som løsning, herunder at løsningen fungerer, samt at den er permanent.

## 2.8. Sønderborg Student Foundation

### 2.8.1. Implementering og praktisk organisering (SSF)

Forsøgsbilen havde navnet "Country Car" efterfulgt af opfordringen "Bringing Students to the Countryside". Forsøgsbilen stod parkeret ved Alsion.

Reglen var, at forsøgsbilen kun kunne lånes i op til 36 timer pr. booking.

Et team blev valgt til at koordinere udlejningen af forsøgsbilen. Teamet bestod af en SSF-ansat (Manager) og fire frivillige studerende. Manageren deltog i forsøgets styregruppe.

Teamet varetog i fællesskab koordinering af nøgler. Udlevering af nøgler foregik personligt eller ved at placere nøglerne i en nøgleboks inde på Alsion. Alle studerende i Sønderborg over 18 år og under 35 år og med et gyldigt kørekort kunne oprette en brugerkonto og booke bilen. Det var dertil et krav, at føreren skulle have haft sit kørekort i minimum et år.

Brugerne af bilen skulle først ansøge om at blive medlem af forsøgsbilens Facebookgruppe. Det gav SSF en sikkerhed, at SSF først skulle godkende et medlem til Facebookgruppen, inden brugeren kunne oprette brugerprofil og booke en bil. Dermed var sikret, at brugerne var medlem af SSF.

Mange studerende kontaktede dog SSF personligt første gang og fik personlig vejledning til Facebookgruppen og oprettelsesprocedure. Nøglerne blev personligt overdraget ved hver påbegyndt leje, og efter endt leje blev nøglerne afleveret i nøgleboksen.

Vedligehold og opsyn blev foretaget af teamet ved SSF.

### 2.8.2. Modtagelse (SSF)

De studerende var meget tilfredse med kvaliteten og køreoplevelsen. Det var primært universitetsstuderende, og i mindre grad studerende fra gymnasierne og de tekniske skoler, der brugte forsøgsbilen.

Månederne december og januar samt juli og august må forventes at være lavsæson pga. af eksamens- og ferieperiode.

De studerende var ikke glade for at bruge 2 kr./km. Stiger medlemsprisen for at anvende bilen, forventes det at afskære nogle fra at anvende den. Der var mere efterspørgsel på forsøgsbilen i perioden uden brugerbetaling end i perioden med brugerbetaling på 2 kr./km. De studerende var tolerante over for ændringen og forstod, at brugerbetaling var nødvendig, men de ændrede adfærd og bookede

forsøgsbilen mindre, efter at brugerbetaling blev indført. SSF peger også på muligheden for at skifte til en elbil – hvor el evt. kunne være gratis, f.eks. gennem sponsorater.

### 2.8.3. Anvendelse (SFF)

Hensigten med at placere den ekstra forsøgsbil ved SSF var bl.a. at give studerende lettere adgang til landdistrikterne omkring Sønderborg. Informanterne ved SSF vurderer, at den i mindre grad er anvendt til fornøjelsesture i fritiden.

Studerende har brugt forsøgsbilen til fælles indkøbsture, hvilket erstattede rejser med bus. Det gav dem alle en social oplevelse og sparede rejsetid. Forsøgsbilen er hos en studerende anvendt i forbindelse med at hente og bringe gæster ved Flensborgtoget. Forsøgsbilen har været brugt til flere flytninger, særligt omkring årsskiftet og sommerens semesterstart.

Forsøgsbilen blev af en studiegruppe brugt til at rejse mellem universitetet og Landbohøjskolen under et projektsamarbejde.

### 2.8.4. Læring, udfordringer og muligheder (SFF)

Der var af og til studerende, der udeblev fra en booking, hvilket forsagede "spildt arbejde" i forhold til at overlevere nøgler.

Skal løsningen fastholdes ved SSF, er der behov for et mere intelligent bookingsystem, der kan aflaste SSF i fht. den nuværende opgave med at udlevere og organisere nøgler.

Under forsøget var det som udgangspunkt ikke muligt at påbegynde eller afslutte lejen i tidsrummet mellem kl. 22-07.30. Her var Alsion aflåst, og der var derfor ikke adgang til nøgleboks.

Booking i sidste øjeblik var ikke muligt - så var der ikke tid til at modtage reservationen og lave aftale om nøgleoverlevering. På SSFs hjemmeside og på hjemmesiden for forsøgsbilens Facebookgruppe stod retningslinjerne, og her blev det formidlet, at bookingens varighed maksimalt kunne være 1½ dag. Bookingsystemet havde ikke en automatisk begrænsning, så det krævede personlig overvågning.

SSF manglede ressourcer til at markedsføre forsøgsbilen og vil anbefale en målrettet kampagne. Konceptet sælger sig selv, men SSF vurderer, at der er mange studerende, der ikke nåede at kende til muligheden. Forsøgsbilen er derfor ikke brugt i det omfang, den kunne være brugt, hvis information om forsøgsbilen var nået ud til flere studerende på korte og mellemlange uddannelsesinstitutioner.

SSF vurderer ikke, at der behov for en bil i vinterhalvåret i samme grad som i sommerhalvåret.

SSF vurderer, at det er sværere at få de studerende, der allerede har gratis adgang til at låne bil ved familie eller venner, til at bruge forsøgsbilen. SSF har oplevet at der er sammenhæng mellem, hvor forsøgsbilen har været parkeret og at flest universitetsstuderende har benyttet den. Når den står parkeret ved Alsion, tiltrækker den mange universitetsstuderende, der har deres daglige gang på universitetet eller bor i nærtliggende studieboliger.

### 2.8.5. Effekter (SFF)

SSF vurderer, at forsøgsbilen i høj grad er brugt til at *erstatte* rejser, hvor den øvrige kollektive trafik var vanskelig at få til at passe, som et attraktivt alternativ og i mangel på adgang til en privat bil.

Særligt har forsøgsbilen skabt værdi for udenlandske studerende, der i sammenligning med danske studerende ikke i samme grad kan trække på familie eller netværk, når de har behov for en bil.

Lettes adgangen til landdistrikterne for studerende, der er bosiddende i Sønderborg, giver det mulighed for at øge de unges tilknytning til virksomheder og institutioner uden for byen.

Landdistrikterne vil gerne gøre sig attraktive, så nogle unge familier bosætter sig på sigt. Færdes studerende i højere grad i landdistrikter – uanset om det er i fritiden, i forbindelse med studiejob, fornøjelsesture eller virksomhedsprojekter – er det sandsynligt, at det øger de unges kendskab til mulighederne og tilbuddene her, og det kan betyde, at de opdager, at det er en attraktiv mulighed, når de skal stifte familie og etablere sig.

Under testen har forsøgsbilen været brugt som et redskab til at udføre et studieprojekt hos en virksomhed. Det medførte, at de studerende fik praktisk erfaring og kendskab til virksomheden og landbrugets udfordringer. Virksomheden opnåede adgang til den nye viden, som studieprojektet tilførte.

En frivillig ved SSF tog initiativ til at bruge forsøgsbilen til at hilse en udvekslingsstuderende velkommen. Den frivillige hentede den udvekslingsstuderende ved toget og bragte den nyankomne til vedkommendes nye kollegium.

SSF mener, at bilen i særlig grad tilfører værdi til udenlandske studerende, som ofte har mindst mulighed for at låne bil, fordi de ikke har familie i landet og deres økonomi generelt er mindre end de danske studerende.

# 3. KØRSELSDATA

Der er i alt oprettet 260 unikke brugerprofiler i køretøjernes bookingsystemer i perioden fra 15. april til 15. december 2016. 42 i DSG, 70 i KTS, 93 i LO og 55 i SSF.

Den følgende statistik er baseret på kørselsdata fra kørebøger, som har været placeret i hvert forsøgskøretøj. Brugerne af landsbykøretøjerne har for hver rejse selv haft til opgave, at registrere oplysninger om bilens kilometerantal ved start og slut af rejsen, antallet af passagerer ved rejsen (inklusiv chaufføren), samt vurdere hvor mange privatbiler rejsen med landsbykøretøjet har erstattet. Der er opgjort kørselsaktivitet for i alt 834 rejser i forsøgsperioden på tværs af de fire forsøgsområder.

I perioden 15. april til 15. december er der sammenlagt kørt 83.206 km. i forsøgets køretøjer. I alle fire forsøgsområder har forsøgsordningen skabt samkørsel, hvor tilbuddets køretøjer har erstattet mere end én bil per rejse. I de to forsøgsområder, KTS og LO, hvor både landsbybiler og landsbybusser har været til rådighed, fremgår det, at landsbybusserne har indebåret samkørsel i højere grad end landsbybilen har. Samlet har landsbykøretøjerne medført kilometerreduktion[2] på 35.354 km. Af den samlede kilometerreduktion er de 27.393 km. sparet på grund af brug af landsbybussen, hvilket er en konsekvens af at landsbybusserne i højre grad end bilerne er anvendt til rejser, der erstatter to eller flere privatbiler.

Tabel 1 præsenterer et overblik over forsøgskøretøjernes antal rejser, kilometerdistance, samkørselsfrekvens, samt opnåede kilometerbesparelse og den estimerede $CO_2$-reduktion[3] pr. køretøj. Tabel 2 og 3 præsenterer fordelingen af rejser mellem forsøgets gratisperiode og betalingsperiode og illustrerer den procentvise samkørsel pr. køretøj.

## 3.1. Demonstrationens estimerede CO2-reduktion

Betragtes den estimerede CO2-udledning for rejser, der er registreret i kørebøgerne i et scenarie, hvor forsøgskøretøjerne ikke anvendes men hvor rejsen foretages med det antal erstattede privatbiler, som vi har kendskab til gennem kørebøgerne sammenholdes med i forhold til den estimerede CO2-udledningen på de reelt foretagende rejser med forsøgets køretøj opnås samlet en positiv besparelse.

---

[2] Rejser, hvor forsøgskøretøjet ikke erstatter to eller flere privatbiler, opnår ikke en kilometerbesparelse. Beregning af kilometerbesparelse medtager kun rejser, hvor landsbykøretøjet har erstattet to eller flere privatbiler. Udregningen er det summerede kilometerantal for hver af de erstattede privatbiler på samme rejsedistance fratrukket distancen foretaget i forsøgskøretøjet.

[3] Til grund for $CO_2$ beregningerne ligger bilernes typegodkendte brændstoføkonomi, der findes på http://bilviden.dk. Der er benyttet afrundede værdier, der er omregnet med faktorerne: Forbrænding af 1 l benzin udleder 2,33 kg $CO_2$ og 1 l diesel udleder 2,64 kg $CO_2$. Referencen er et basisscenarie, hvor trafikarbejdet (kørte antal km) er summen af landsbykøretøjernes trafikarbejde og det sparede trafikarbejde. Der er regnet med, at de erstattede biler i snit kører 16 km/l sv.t. 145 g/km $CO_2$. Dette er beregnet i et tidligere studie for Sønderborg Kommune. Landsbybilen kører 22 km/l sv.t 106 g/km $CO_2$. Bussen kører 15 km/l sv.t. 176 g/km $CO_2$. Disse faktorer ganges med landsbybilernes trafikarbejde. $CO_2$ besparelsen beregnes som differencen mellem $CO_2$ for referencescenariet og $CO_2$ for landsbybilerne.

Samlet for alle køretøjerne i de fire områder estimeres en CO2-reduktion på 5.480 kg. fordelt mellem 2.690 kg besparelse på landsbybusserne og 2790 kg besparelse på forsøgsbilerne[4].

Forsøgsbilerne opnår en god CO2-reduktion trods det faktum, at de i mindre omfang end landsbybusserne anvendes til samkørsel. CO2-reduktionen på forsøgsbilerne øges korrelerende med antallet af km. den kører, hvilket skyldes at nogle ældre privatbiler erstattes af en mere benzinøkonomisk moderne forsøgsbil.

Landsbybussernes CO2-reduktion øges ikke ubetinget pr. km. På grund af et højere brændstofforbrug for minibussen - end landsbybilerne - er adfærden, knyttet til brugen af landsbybussen, afgørende for om bussens har miljømæssige gevinst målt i reduceret CO2. Potentialet for at spare CO2-udledning ved at indføre landsbybusser er afhængig af, at landsbybusserne anvendes til kollektive rejser, der erstatter to eller flere privatbiler. Der er foretaget i alt 367 rejser i landsbybusserne, på 225 af rejserne har bussen erstattet to eller flere privatbiler. Hermed står 142 rejser tilbage, hvor rejsen *ikke* har erstattet mere end en privatbil – hvilket sandsynligvis har medført situationer, hvor landsbybussen har ertattet et køretøj med en bedre brændstoføkonomi end landsbybussens.

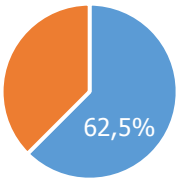
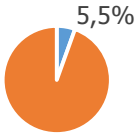
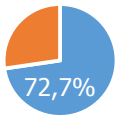
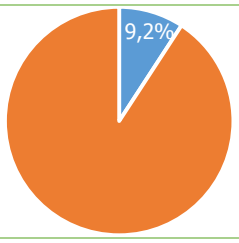
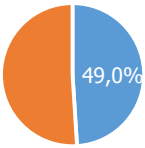
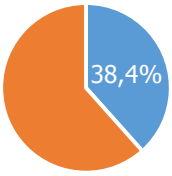
[4] Ændres forudsætningerne i beregningsmetoden - f.eks. ved at beregne CO2-reduktionen på baggrund af brændstoføkonomien på de eksakte erstattede privatbiler, vil estimatet falde anderledes ud. CO2 beregningen medtager ikke det forhold, at nogle af rejserne i landsbykøretøjerne foretages som ekstra-rejser, hvor rejsen ikke vil være blevet foretaget uden adgang til landsbykøretøjerne.

| Antal rejser | DSG | | | KTS | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Samlet | Bil | Bus | Samlet | Bil | Bus |
| | 139 | - | 139 | 220 | 110 | 110 |
| **Antal kørte km** | 12.624 km | - | 12.624 km | 27.305 km | 15.039 km | 12.266 km |
| **Antal rejser hvor rejsen har erstattet to eller flere privatbiler** | 87 | - | 87 | 86 | 6 | 80 |
| **Procentvis samkørsel*** | 62,50% | - | 62,50% | 39,10% | 5,50% | 72,70% |
| **Kilometerbesparelse**** | 8.727 km | - | 8.727 | 9.070 km | 1.081 km | 7.989 km |
| **CO2 besparelse** | 874 kg | - | 874 kg | 1518 kg | 743 kg | 775 kg |
| **Gennemsnitligt antal passagerer per rejse (inkl. chauffør)** | 5,5 | - | 5,5 | 4,6 | 1,5 | 7,7 |
| **Antal rejser** | **LO** | | | **SSF** | | |
| | Samlet | Bil | Bus | Samlet | Bil | Bus |
| | 345 | 227 | 118 | 130 | 130 | - |
| **Antal kørte km** | 34.484 km | 18.102 km | 16.382 km | 8.793 km | 8.793 km | - |
| **Antal rejser hvor rejsen har erstattet to eller flere privatbiler** | 79 | 21 | 58 | 50 | 50 | - |
| **Procentvis samkørsel*** | 22,90% | 9,20% | 49,10% | 38,40% | 38,40% | - |
| **Kilometerbesparelse**** | 13.753 km | 3.076 km | 10.677 km | 3.804 km | 3.804 km | - |
| **CO2 besparelse***** | 2193 kg | 1152 kg | 1041 kg | 895 kg | 895 kg | - |
| **Gennemsnitligt antal passagerer per rejse (inkl. chauffør)** | 3,85 | 1,9 | 5,8 | 2,4 | 2,4 | - |

*Tabel 1 – Oversigtstabel for opgjort kørselsdata i de fire forsøgsområder.*
** Procentvise forhold mellem antal rejser, hvor rejsen har erstattet to eller flere privatbiler og det samlede antal rejser. **Antal kilometer sparet er det summerede kilometerantal for hver af de erstattede privatbiler på samme rejsedistance fratrukket distancen foretaget i forsøgskøretøjet. Besparelsesberegningen tager ikke højde for, at rejsen kan være sket som en ekstra-rejse, der ikke ville have været foretaget, hvis der ikke var adgang til forsøgets køretøjer. ***Der er benyttet typegodkendte brændstofforbrug, der kan være svære at opnå i praksis. Dog kan de opnås ved landevejskørsel med en fornuftig kørestil. De angivne reduktioner afhænger således af kørestilen.*

| Antal rejser | Gratisperioden 5.5 måned | | | Betalingsperioden 2.5 måned | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Samlet | Bil | Bus | Samlet | Bil | Bus |
| | 643 | 377 | 266 | 191 | 90 | 101 |
| **Antal kørte kilometer** | 60.296 km | 28.317 km | 31.979 km | 22.856 km | 13.563 km | 9.293 km |
| **Antal rejser hvor rejsen har erstattet to eller flere personbiler** | 225 | 58 | 167 | 67 | 19 | 48 |
| **Gennemsnitlig antal passagerer per rejse (inkl. chauffør)** | 4,2 | 1,9 | 6,6 | 3,8 | 1,9 | 5,8 |

*Tabel 2 – Sammenligning af gratisperioden og betalingsperioden*

| | DSG | | KTS | |
|---|---|---|---|---|
| **Antal rejser** | Bil | Bus | Bil | Bus |
| | - | 139 | 110 | 110 |
| **Procentvis samkørsel*** | - |  |  |  |
| | **LO** | | **SSF** | |
| **Antal rejser** | Bil | Bus | Bil | Bus |
| | 227 | 118 | 130 | - |
| **Procentvis samkørsel*** |  |  |  | - |

*Tabel 3 – Antal rejser og den procentvise samkørsel.*
** Procentvise forhold mellem antal rejser, hvor rejsen har erstattet to eller flere privatbiler og det samlede antal rejser. Cirkeldiagrammernes størrelser er relative til antallet af rejser med det pågældende køretøj.*

## 3.2. Dynt-Skelde-Gammelgab

I forsøgsområdet DSG blev forsøgskøretøjet anvendt til 139 rejser på i alt 12.624 kilometer i den samlede forsøgsperiode. Brugerne har registreret, at de ved 87 af rejserne har erstattet to eller flere privatbiler ved at anvende landsbybussen. Dette betyder, at landsbybussen på 62,5 % af rejserne har medført færre biler på vejene. Brugen af landsbybussen i DSG har opnået en beregnet kimometerbesparelse 3.727 km[5].

I DSG medtog hver rejse i gennemsnit 5,5 passagerer inklusiv chauffør. Forsøgsordningen har altså medført en øget samkørsel i det omfang, at det gennemsnitlige antal passagerer per rejse overgår den maksimale kapacitet i en enkelt personbil.

| | Gratisperioden 5.5 måned | | | Betalingsperioden 2.5 måned | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Antal rejser** | Samlet | Bil | Bus | Samlet | Bil | Bus |
| | 113 | - | 113 | 26 | - | 26 |
| **Antal kørte kilometer** | 10.766 km | - | 10.766 km | 1.858 km | - | 1.858 km |
| **Antal rejser hvor rejsen har erstattet to eller flere personbiler** | 65 | - | 65 | 12 | - | 12 |
| **Gennemsnitlig antal passagerer per rejse (inkl. chauffør)** | 5,7 | - | 5,7 | 5,2 | - | 5,2 |

*Tabel 4 – Sammenligning af gratisperioden og betalingsperioden for DSG*

## 3.3. Kværs-Tørsbøl-Snurom

I forsøgsområdet KTS var der både en landsbybil og landsbybus. Set over hele forsøgsperioden blev landsbykøretøjerne anvendt til 220 rejser og kørte i alt 27.305 kilometer. Omkring 86 af de 220 rejser medførte en reduktion af antallet af rejser foretaget i privatbiler ved at rejsen med landsbykøretøjet erstattede to eller flere privatbiler. Landsbykøretøjerne har altså ved 39 % af rejserne medført samkørsel, hvorved forsøgsordningen har medført færre biler på vejene, og samlet vurderes køretøjerne at have sparet 9.070 kilometer fra privatbiler. Vurderes effekten af tilbuddet i KTS målt i evnen til at reducere antallet af kørte kilometer, viser kilometerbesparelsen i KTS 9.070 km mod 8.727 km i DSG. Betragtes de beregnede kilometerbesparelser i forhold til hvor mange kilometer, der i alt er kørt i forsøgskøretøjerne i hvert område, viser løsningen i KTS, at være mindre effektfuld i forhold til at reducere antallet af kørte kilometer sammenlignet med DSG.

[5] Antal kilometer sparet er udregnet ved det antal kilometer, som hver enkelt privatbil, i alle tilfælde hvor landsbykøretøjet har erstattet brugen af to eller flere privatbiler, ville have kørt på den pågældende rejse. Der medtages kun kilometerantal for erstattede biler over én, da brugeren formodes at ville have anvendt minimum én privatbil til rejsen som alternativ til landsbykøretøjet. Dvs. at på en 25 kilometers rejse, hvor brugeren vurderer at landsbykøretøjet har erstattet tre privatbiler, er antallet af kilometer sparet 2*25km = 50 km.

Dette kan tildels tilskrives forskellen i de to løsninger i hhv. KTS og DSG. KTS havde både landsbybil og landsbybus i forsøgsperioden, hvorimod DSG kun havde en landsbybus.

I forsøgsområdet KTS ses en væsentlig forskel i effekten på samkørsel mellem landsbybiler og landsbybusser. Ved blot 6 af 110 rejser i landsbybilerne vurderer brugerne, at landsbykøretøjet har erstattet brugen af to eller flere privatbiler. I modsætning hertil vurderer brugerne at landsbybussen ved 80 af 110 rejser, at bussen har erstattet brugen af to eller flere privatbiler, hvilket medfører en besparelse på 7.989 kilometer, som ellers ville have været foretaget i privatbiler. Dette kan formentligt tilskrives bussens kapacitet men vidner om, at landsbybusserne har været væsentlig mere effektive til at skabe samkørsel i KTS end landsbybilerne har.

For den samlede forsøgsperiode - på tværs af køretøjerne - har køretøjerne gennemsnitligt medtaget 4,6 passagerer per rejse. Forsøgsordningen har altså i et vist omfang medført samkørsel i KTS. Særligt landsbybussen har skabt samkørsel, hvor hver rejse gennemsnitligt har medtaget 7,7 passagerer, hvilket er tæt på landsbybussernes maksimale kapacitet.

| | Gratisperioden 5.5 måned | | | Betalingsperioden 2.5 måned | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Antal rejser** | Samlet | Bil | Bus | Samlet | Bil | Bus |
| | 160 | 93 | 67 | 60 | 17 | 43 |
| **Antal kørte kilometer** | 17.232 km | 8.498 km | 8.734 km | 10.073 km | 6.541 km | 3.532 km |
| **Antal rejser hvor rejsen har erstattet to eller flere personbiler** | 61 | 6 | 55 | 25 | Ikke registreret | 25 |
| **Gennemsnitlig antal passagerer per rejse (inkl. chauffør)** | 4,6 | 1,4 | 7,8 | 5 | 2,3 | 7,6 |

*Tabel 5 – Sammenligning af gratisperioden og betalingsperioden for KTS*

## 3.4. Lysabild og omegn

I forsøgsområdet LO blev køretøjerne anvendt i forbindelse med 345 rejser og kørte samlet 34.484 kilometer. Forsøgsordningen var derved mest anvendt i LO med 125 flere rejser end i det næstmest anvendte forsøgsområde KTS. Forsøgsområdet LO opnår en lavere effekt på samkørsel end de øvrige forsøgsområder. Ved 79 af 345 rejser medførte landsbykøretøjerne færre bilerne på vejene, dvs. at cirka 23 % af rejserne med landsbykøretøjerne medførte besparelser af to eller flere privatbiler. Der er opnået besparelser på 13.753 kilometer for privatbiler i forsøgsperioden, forstået som kilometerbesparelser for hver erstattet privatbil i tilfælde med mere end én erstattet privatbil. Som i tilfældet med forsøgsområdet KTS var samkørselseffekten af landsbybussen større end effekten af landsbybilen, hvilket formentlig kan begrundes i landsbybussernes plads til flere passagerer. I forsøgsområdet LO blev landsbybilerne anvendt 99 gange flere end landsbybusserne, hvilket formentlig

forklarer, hvorfor effekten på samkørsel i LO er lavere end i KTS og DSG. Landsbybussen vurderes således også at have haft størst effekt på samkørsel i LO, hvor der er opnået besparelser på 10.677 kilometer for privatbiler, ved brugen af landsbybussen.

For den samlede forsøgsperiode - på tværs af typen af køretøjer - medtog hver rejse 3,3 passagerer i gennemsnit. Forsøgsordningen har i et vist omfang medført samkørsel i LO. Særligt landsbybussen har medført samkørsel med gennemsnitligt 5,8 passagerer per rejse. Landsbybilerne i LO har ligeledes haft større samkørselseffekt end KTS, idet landsbybilerne har medtaget gennemsnitligt 1,9 passager per rejse.

| **Antal rejser** | **Gratisperioden 5.5 måned** | | | **Betalingsperioden 2.5 måned** | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Samlet | Bil | Bus | Samlet | Bil | Bus |
| | 274 | 188 | 86 | 71 | 39 | 32 |
| **Antal kørte kilometer** | 26.133 km | 13.654 km | 12.479 km | 8.351 km | 4.448 km | 3.903 km |
| **Antal rejser hvor rejsen har erstattet to eller flere personbiler** | 59 | 12 | 47 | 20 | 9 | 11 |
| **Gennemsnitlig antal passagerer per rejse (inkl. chauffør)** | 4,1 | 1,9 | 6,3 | 3,1 | 1,6 | 4,6 |

*Tabel 6 – Sammenligning af gratisperioden og betalingsperioden for LO*

## 3.5. Sønderborg Student Foundation

I forsøgsområdet SSF var der en landsbybil. For hele forsøgsperioden blev køretøjet anvendt ved 130 rejser og kørte samlet 8.793 kilometer. Ved 50 af 130 rejser vurderede brugeren, at brugen af landsbykøretøjet erstattede brugen af to eller flere køretøjer, hvilket vil sige, at ved 38,5 % af rejserne medførte brugen af landsbykøretøjerne færre biler på vejene. Landsbykøretøjerne har derved medført en øget samkørsel i perioden. SFF er således også det forsøgsområde, hvor landsbybilen har haft størst effekt på samkørslen. Dette ses ligeledes ved et gennemsnit på 2,4 passagerer per rejse, hvorved SFF som det eneste forsøgsområde med landsbybiler opnår et gennemsnitligt passagerantal per rejse på mere end 2 personer i landsbybilerne. Forsøgsordningen må derfor vurderes at have haft en positiv effekt for samkørslen i SSF, hvor der ved størstedelen af rejserne var mere end en person i bilen. Dette kan bl.a. skyldes de særlige egenskaber, der er knyttet til denne brugergruppe (studerende). Fælles for dem er, at de sjældent selv ejer privatbil samt deres opmærksomhed på at holde udgifter nede. Jo flere der er i bilen, jo flere kan regningen deles mellem. Dertil er mange bosat i byens kollegier eller i delelejligheder, som har potentialer for at fremme, at der findes og arrangeres kollektive løsninger.

| | Gratisperioden 5.5 måned | | | Betalingsperioden 2.5 måned | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Antal rejser** | Samlet | Bil | Bus | Samlet | Bil | Bus |
| | 96 | 96 | - | 34 | 34 | - |
| **Antal kørte kilometer** | 6.165 km | 6.165 km | - | 2.574 km | 2.574 km | - |
| **Antal rejser hvor rejsen har erstattet to eller flere personbiler** | 40 | 40 | - | 10 | 10 | - |
| **Gennemsnitlig antal passagerer per rejse (inkl. chauffør)** | 2,5 | 2,5 | - | 2 | 2 | - |

*Tabel 7 – Sammenligning af gratisperioden og betalingsperioden for SFF*

# 4. BRUGERINTERVIEWS

## 4.1. Præsentation af de inddragede brugere

I alt er ni kvalitative interviews gennemført hos borgere i de tre landområder[6]. De interviewede præsenteres her med dæknævne, alder, familiesituation og antal af privatbiler i hustanden:

*Simon (34 år), småbørnsfamilie med et mindre barn og en bil*
*Niels Jakob (61 år), seniorpar med to biler*
*Søren (35 år), børnefamilie med to børn og to biler*
*Peter (28 år), familie uden børn og en bil*
*Svend (48 år), børnefamilie med tre børn og to biler*
*Lars (63 år), seniorpar med to biler*
*Sofie (35 år), børnefamilie med to børn og to biler*
*Ane (38 år), børnefamilie med to børn og to biler*
*Karsten (30 år), familie uden børn og en bil*

## 4.2. Brugerinterviews Dynt-Skelde-Gammelgab

### 4.2.1. Tilslutning og brug af tilbuddet (DSG)

Prisen vurderes af alle respondenterne som rimelig, og der udtrykkes forståelse for, at en ordning som denne ikke kan være gratis på sigt: "Det var jo lækkert, da man kun skulle betale diesel, men det kan jeg jo godt se, at sådan kan det jo ikke hænge sammen – men nu er det jo 2 kr./km. – det går jo også." Dog nævner flere respondenter, at prisen ikke må overstige meget mere end 3 kr./km., førend det vil have en negativ indflydelse på tilslutningen. En respondent nævner også, at prisen for landsbybussen ikke må overstige prisen for at leje ved eksempelvis Hertz. Så ville han i stedet leje ved dem eller slet ikke komme afsted.

Det praktiske omkring booking, betaling, regler osv. vurderes af alle respondenter som værende letforståeligt og ligetil. Om måden at booke på bliver der bl.a. sagt: "Jeg synes, det er en kanon måde – jeg synes det er rigtig godt". Om reglerne bliver der sagt: "Der er ikke noget at komme efter der". En respondent udtrykker ønske om også at kunne booke landsbybussen via en app-løsning.

### 4.2.2. Adfærd, privatbilisme (DSG)

Ingen af de adspurgte borgere har brugt landsbybussen til tilbagevendende samkørselsordninger. De har dog heller ikke før forsøgskøretøjet kom til området deltaget i faste samkørselsordninger.

En borger benytter primært landsbybussen til familieture, hvor det sociale aspekt vægter meget. I nogle tilfælde vægter det sociale aspekt mere end prisen; "Selvom det måske er 100-200 kr. dyrere at køre i landsbybussen, så vurderer jeg, at det er sjovere og mere hyggeligt at køre sammen … Det er hyggeligere, når vi kan sidde i samme bil".

[6] De interveiwede borgere repræsenterer jævnt fordelt KTS, DSG og LO, og har alle anvendt forsøgskøretøjerne mere end en gang.

En anden borger anvender landsbybussen, som han ville bruge en almindelig bil – alene og til at køre hans barn til og fra børnehave om morgenen. En tredje respondent observerer ligeledes, at flere har booket landsbybussen til at køre sig selv alene frem og tilbage.

Flere nævner, at det lokale fodboldhold har benyttet landsbybussen i forbindelse med træning og kamp. Dette resulterer naturligvis i en reduktion af antal biler, der ville køre til disse begivenheder.

Alle adspurgte borgere udtrykker, at de er afhængige af egne biler i forbindelse med kørsel til og fra arbejde, og de vurderer ikke, at de under forsøgsperioden personligt har reduceret antallet af køreture med 1-2 passagerer.

De adspurgte borgere, som ejer to biler, vurderer ikke, at landsbybussen vil kunne erstatte deres bil nr to. De er afhængige af at have en bil til rådighed pga. omskiftelige arbejdstider og for at kunne komme på arbejde inden for kort tid. Dette behov vil landsbybussen ikke kunne opfylde, fordi der ikke er sikker adgang til bussen, når et behov pludselig måtte opstå. En anden borger udtrykker: "Sådan som den bliver brugt nu, kan vi spare en ekstra bil". Han benytter således landsbybussen som et alternativ til at anskaffe sig bil nr. to. Han vurderer også, at hvis tilbuddet ikke fastholdes, vil familien muligvis skulle anskaffe sig bil nr. to.

### 4.2.3. Adfærd, kollektiv transport (DSG)

Ingen af de adspurgte borgere har brugt den konventionelle kollektive transport i højere grad under forsøgsperioden. Dette skyldes, at busserne går for sjældent og kræver for mange skift i forhold til at nå den ønskede destination. Om den offentlige kollektive trafik udtales: "Hvis jeg skal med en bus på arbejde, så skal jeg tage afsted dagen før … en bus er en sjældenhed herude." og "det bliver simpelthen for bøvlet, hvis jeg skal tage bussen".

En borger nævner, at han godt kunne forestille sig at benytte landsbybussen for at nå en togforbindelse men ytrer bekymringer for, hvad der skulle blive af landsbybussen, når den står parkeret. gennemgående mener borgerne ikke, at tilbuddet har forbedret deres adgang til den kollektive trafik.

### 4.2.4. Øvrige effekter af tilbuddet (DSG)

Det vurderes generelt, at tilbuddet har tilført noget positivt til det sociale i området – både for de lokale foreninger og for familierne. De har nu mulighed for at kunne køre flere sammen.

For de familier, der kun har én bil, tilbyder landsbybussen et alternativ til at anskaffe sig bil nr. to.

Flere respondenter har i forsøgsperioden fået idéer til tiltag der både skal fremme lokalområdet og hjælpe ældre mennesker på udflugter. Der er både tænkt på kommercielle tilbud og frivillige tilbud.

En enkelt respondent foreslår muligheden for at udsende e-mails til området for både at opfordre til brug samt give inspiration til, hvordan landsbybussen kan benyttes.

## 4.3. Brugerinterviews Kværs-Torsbøl-Snurom

### 4.3.1. Tilslutning og brug af tilbuddet (KTS)

Borgerne udtrykker blandede holdninger til prisen for at anvende landsbykøretøjerne. En borger synes, at den nuværende pris på 2 kr./km. er for dyr, fordi han har lav indtægt (elevløn). En anden vurderer, at landsbybilen ikke må koste mere end 2 kr./km., ellers vil han ikke vil bruge den. Landsbybilen bør være billigere at bruge end hans egen bil – "Jo billigere det er, jo mere attraktivt er det jo". En tredje borger gør sig ikke så mange tanker omkring den nuværende pris men vurderer, at prisen ikke bør overstige 4 kr./km., førend han ikke længere vil benytte tilbuddet.

Det praktiske vedrørende booking, adgang til køretøjerne og betaling vurderes som værende let og hurtigt – "Det kørte bare som smurt".

To af borgerne udtrykker en mindre utilfredshed over at skulle rengøre og vaske bilen efter hver leje – en af dem udtrykker: "…at den skal vaskes og rengøres hver gang man skal bruge den – det er lidt for meget ... jeg synes det er træls at bruge tid på … Det kunne være fint, hvis man havde en ordning, hvor en person en gang i måneden stod for rengøring og vask."

I forhold til fleksibilitet vurderer en respondent, at landsbybilen er god til korte ture, men ikke til længere ture, da det bliver for dyrt i forhold til at anvende kollektiv transport.

En borger bemærker, at folk benytter landsbybilen imens deres egne biler står i indkørslen, hvilket han ikke finder særlig sympatisk over for de folk, der har *mere* brug for at låne landsbybilen, fordi de f.eks. kun har én eller ingen bil.

### 4.3.2. Adfærd, privatbilisme (KTS)

Der har været enkelte samkørselsinitativer, som alle er foregået ved brug af landsbybussen. Bl.a. nævner en borger, at de har brugt landsbybussen til udflugter sammen med naboerne. På disse udflugter har landsbybussen erstattet op til tre biler. En respondent nævner, at en forhindring for samkørsel er, at man f.eks. ikke kan leje landsbybussen i syv dage i streg for at tage på familieferie.

I forhold til køreture i egen bil har tilbuddet ikke ført til færre ture med 1-2 passagerer, da landsbybilen i høj grad bliver benyttet som supplement til bil nr. to. Borgerne bruger ikke landsbybilen til samkørsel og udtrykker kun i meget begrænset omfang at bruge samkørsel i deres private biler.

Flere borgere tilslutter sig at have overvejet at skille sig af med bil nr. to, hvis tilbuddet fastholdes; "en permanent ordning vil skubbe i retning af, at vi kun har én bil". Dette gør sig især gældende i de tilfælde hvor bil nr. to ikke bliver brugt hver dag.

### 4.3.3. Adfærd, kollektiv transport (KTS)

Generelt benyttes den kollektive transport ikke ret meget i området. Busserne kører for sjældent, og det tager for lang tid at komme til den ønskede destination. Der bliver bl.a. udtalt: "Det er mange år siden, jeg har brugt kollektiv trafik – så skal vi stå og vente i flere timer på en bus" og "Bussen kommer kun sjældent og kører alligevel aldrig derhen, hvor man skal". En borger er kørende sælger, så han er afhængig af egen bil og benytter derfor ikke kollektiv transport.

En borger mener, at tilbuddet har gjort det nemmere at få adgang til den kollektive transport, da han nu kan køre sin kone til nærmeste togstation, hvor hun kan tage toget videre til København, i stedet for at skulle køre hende hele vejen til København. En anden borger mener ikke, det giver mening at bruge landsbybilen i kombination med anden kollektiv trafik; "når den er parkeret, kan den ikke rigtig bruges af andre – det er ikke optimalt".

### 4.3.4. Øvrige effekter af tilbuddet (KTS)

Der er generel enighed om, at tilbuddet med landsbybil og landsbybus er en god ordning, der bør fortsætte. Landsbykøretøjerne bliver omtalt positivt i området og på borgermøder.

For nogle borgere har tilbuddet medført flere familieture og ture med naboerne, som ellers ikke ville have været foretaget. En positiv effekt af landsbykøretøjerne er, som en borger udtrykker det, at: "Det tilføjer livsglæde til området".

En borger udtrykker forhåbninger om, at et lignende tilbud kan være med til at afhjælpe problemer med affolkningen af området, og kan samtidig være med til at sende et signal om, at man ikke behøver at eje to biler for at bo her. En anden respondent mener, at det bør være billigere, end det er nu, for at gøre området og tilbuddet mere attraktivt.

## 4.4. Brugerinterviews Lysabild og omegn

### 4.4.1. Tilslutning og brug af tilbuddet (LO)

Den nuværende pris vurderes generelt som retfærdig. Prisen bør ikke være meget højere, førend tilslutningen vil falde, og 4-5 kr./km. betragtes som et absolut maksimum.

Borgerne har generelt anvendt tilbuddet oftere i gratisperioden.

Borgerne tilkendegiver, at oplysninger om ordningen har været gode og til at forstå. Det er både nemt at booke bilerne, at komme til dem og at betale.

Reglerne vedr. påfyldning af tank efter brug vurderes som retfærdig: "Ellers skal andre jo betale for ens egen tur".

### 4.4.2. Adfærd, privatbilisme (LO)

Landsbybilen kan ikke erstatte bil nr. to men har fungeret som et supplement hertil. F.eks. hvis den ene bil er på værksted, eller man ikke ønsker at slide på egne gamle biler. Det bemærkes bl.a., at den manglende mulighed for at kunne booke flere dage i streg gør, at folk ikke kan se landsbybilen som en holdbar erstatning for bil nr. to. En borger har nyligt anskaffet sig privatbil nr. to i forbindelse med hendes mands sygdom, fordi familien havde behov for 100% sikkerhed omkring adgang til et køretøj i forbindelse med rejser til og fra sygehuset.

Hovedsageligt benyttes egne biler, hvis de fungerer som de skal - "Når vores egne kører, så er der måske andre, der har mere behov for at låne den end vi har…".

### 4.4.3. Adfærd, kollektiv transport (LO)

Landsbybussen bliver primært brugt til samkørsel (f.eks. familieture eller til fodboldstævner), og bilen bliver primært brugt til privatbefordring med ingen eller få passagerer. I gratisperioden er tilbuddet

blevet brugt i forbindelse med ture til Tyskland, som ellers ikke ville blive foretaget – heller ikke i egne biler. I disse brugssituationer har gratis adgang til køretøjerne ikke ført til færre kørte km, men derimod til flere.

Ingen af de adspurgte anvender normalvis den konventionelle kollektive trafik, og denne adfærd er fortsat uden forandring under forsøget. De mener heller ikke, at landsbykøretøjerne generelt har ført til flere ture med kollektiv transport blandt områdets borgere. Tværtimod mener de, at landsbykøretøjerne anvendes *i stedet for* den konventionelle kollektive trafik: "Det er ikke for at spare, at man bruger bilen, det er for at kompensere for brugen af offentlig transport.".

Borgerne vurderer ikke, at deres adgang til offentlig transport er blevet forbedret med tilbuddet. Busstoppesteder mv. findes tæt på borgerne, men afgangstider opfordrer ikke til brug.

### 4.4.4. Øvrige effekter af tilbuddet (LO)

Det bemærkes, at børnehaver og skoler kommer på flere udflugter, efter de har fået adgang til landsbybussen.

Landsbybussen har gjort det nemmere for familier med børn, der spiller fodbold. Det meste af holdet kan køre sammen, og færre forældre behøver at tage med.

Enkelte borgere vurderer ikke, at tilbuddet har tilført noget *ekstra* til det sociale borgerne imellem i byen, men vurderer at det har understøttet det sammenhold og de aktiviteter, der allerede fandtes. Andre har i forbindelse med tilbuddet været i kontakt med flere mennesker i området, f.eks. i forbindelse med tilpasning af bookingtider indbyrdes, hvilket de synes er positivt.

| | Ud af seneste 10 rejser, hvor mange af er foretaget i egen bil? | Ud af seneste 10 rejser, hvor mange er foretaget helt eller delvist via den kollektive trafik? | Ud af seneste 10 rejser, hvor mange er foretaget helt eller delvist via landsbybil/bus? |
|---|---|---|---|
| **DSG** | | | |
| Simon* | 3 | 0 | 7 |
| Søren | 10 | 0 | 0 |
| Niels Jakob | 10 | 0 | 0 |
| **KTS** | | | |
| Svend | 10 | 0 | 0 |
| Peter** | 3 | 7 | 0 |
| Lars | 10 | 0 | 0 |
| **LO** | | | |
| Karsten | 10 | 0 | 0 |
| Ane | 10 | 0 | 0 |
| Sofie | 9 | 0 | 1 |

*Tabel 8 – Anvendelse af motoriserede køretøjer på de seneste 10 rejser, brugerne har foretaget.*
**Eftersom Simons kone bruger deres egen bil i forbindelse med uddannelse, anvender han landsbybussen til at aflevere deres datter i børnehave. Når ikke landsbybussen er ledig, kører bedsteforældrene barnet. Denne anvendelse af landsbybussen vidner om en brugspraksis, der øger den personlige frihed men som ikke nødvendigvis bidrager til CO2-reduktion.*
***Anvender den kollektive trafik og forældrenes bil i forbindelse med uddannelse. Prisen på 2 kr./km. i landsbybilen er for dyr til hyppig brug, når man er under uddannelse.*

# 5. BARRIEREANALYSE

Baseret på interview med fem borgere, som i forsøgsperioden ikke har benyttet sig af landsbykøretøjerne og heller ikke har oprettet en brugerprofil i bookingsystemet, præsenteres her borgernes begrundelser for *ikke* at have anvendt landsbykøretøjerne. Borgere, der er inddraget i barrieanalysen, vil i det følgende blive omtalt som ikke-brugere.

Alle ikke-brugere havde kendskab til landsbybilerne i forsøgsperioden, både i gratisperioden og betalingsperioden. Ikke-brugerne er opmærksomme på bilernes holdeplads, bookingsystemet og priserne, men de oplevede ikke at have behov for at anvende landsbykøretøjerne.

Særligt er ikke-brugernes transportbehov knyttet til hverdagsaktiviteter som arbejde og fritidsaktiviteter, indkøb, besøge venner og køre til sportsarrangementer. ”(…) i forhold til at man er afhængig af bil hver dag med hensyn til arbejdsforhold, så er der ikke den store anledning til det” udtaler en af ikke-brugerne om den potentielle brug af landsbykøretøjerne. Flere af ikke-brugerne beskriver ligeledes kun landsbybilerne som en givtig mulighed i forbindelse med, at deres egen privatbil ville skulle til reparation, hvilket indikerer, at ikke-brugernes behov er meget koncentreret om at komme til og fra arbejde i hverdagen. Fælles for ikke-brugerne er, at de i næsten alle husstande er erhvervsaktive. Blot i et tilfælde er en borger i husstanden ikke i job. Ikke-brugernes udtrykte ønske om og behov for to privatbiler synes derfor særlig bundet til borgernes arbejdsmæssige forpligtelser. Landsbybilerne synes derfor ikke at kunne udgøre en erstatning for privatbiler, når det angår hverdagsbrug. Denne anledning synes at have flere underliggende forklaringer.

Fire af de fem ikke-brugere har to privatbiler i deres husstand. En ikke-bruger har således købt sin anden privatbil i forsøgsperioden, da arbejdet ligger for langt væk, og han har skæve arbejdstider. Landsbybilerne blev i dette tilfælde ikke anset som en mulig løsning på det uforløste transportbehov. Flere ikke-brugere beskriver, at behovet for to privatbiler opstår grundet de dårlige muligheder for at komme rundt: ”Man bliver låst til byen, hvis man ikke har to biler”. Ligeledes bemærkes det, at privatbilen er billigere at benytte end landsbybilen, da man alligevel skal betale faste udgifter til egen bil.

Tre af de fem ikke-brugere beskriver, at de anser forsøgsordningen og landsbybilerne som værende for dem, der normalvis var nødsaget til at anvende den kollektive transport eller som har et større behov for at benytte landsbybilen end dem selv; ”(…) med mine arbejdstimer der er det lidt svært, for så optager jeg jo bilen for mange andre, der kunne tage den”. Ikke-brugerne synes altså ikke at føle sig som målgruppen for tilbuddet.

Stort set ingen ikke-brugere har tidligere, så langt de husker tilbage, benyttet sig af hverken kollektiv transport eller samkørselsordninger; ”(…) vi er vant til at klare os selv”.

Ikke-brugerne ser mere potentiale i landsbybusserne end i landsbybilerne. Det hænger sammen med, at de ser størst potentiale i at benytte ordningen i forbindelse med fritids- og weekendsaktiviteter, såsom familieudflugter, transport til sportsstævner etc. Flere af ikke-brugerne har hørt positive erfaringer fra venner og kolleger om brugen af landsbybussen ved udflugter. Ligeledes er ikke-brugerne positivt stemte over for landsbykøretøjerne, som de mener udgør en god *erstatningsmulighed,* når busruter og busafgange er sparsomme.

Overordnet vurderes det, at ikke-brugerne ikke har anvendt landsbykøretøjerne grundet en udbredt følelse af og mulighed for at klare sig selv. Ikke-brugerne har ikke haft uforløste transportbehov i forsøgsperioden grundet ejerskabet af egne biler, og de betragter ligeledes brugen af privatbil som billigere end landsbybilerne. Dog udtrykker ikke-brugerne opbakning til ordningen, som udgør et vigtigt tilbud for landsbysamfundet, hvor særligt landsbybussen giver muligheder i forbindelse med udflugter, familieture m.m.

Afslutningsvis må man være opmærksom på karakteristika ved de interviewede ikke-brugere. Fælles for disse borgere er, i fire af fem tilfælde, deres ejerskab af to privatbiler, hvilket kan mindske behovet for yderligere transportmuligheder. Baseret på erfaringer fra tidligere brugeranalyser kan det forventes at eksempelvis prisen, afstanden til de parkerede delebiler, oplevelsen af løsningens stabilitet og sikkerhed, manglende frihed til spontan og akut brug, eller manglende kendskab til landsbykøretøjerne opleves som barrierer hos nogle borgere. Dette vil kunne identificeres nærmere ved en udviddet barriereundersøgelse af specifikke brugergrupper, f.eks. studerende, ældre, singler eller borgere uden egen bil.

# 6. UDVIKLINGEN I DEN KONVENTIONELLE KOLLEKTIVE TRAFIK

Udviklingen i passagertilslutning i den konventionelle kollektive trafik er målt i perioderne 1. maj – 31. okt. 2015 og 1. maj – 31. okt. 2016 på busruter, der gennemløber forsøgsområderne KTS, DSG og LO samt for de øvrige busruter i Sønderborg Kommune. De to perioder er valgt for at kunne vurdere, om der i månederne under forsøgsordningen sker en øgning i brugen af områdernes konventionelle kollektive transporttilbud. Analysen er baseret på rutebusser som kollektivt transportmiddel, og tog, taxa, fly, eller flexture er ikke medtaget. Brugen af kollektiv trafik er opgjort i form af billetindtægter fra salg i bussen af kontant- og rejsekortbilletter.

## 6.1. Landsbykøretøjernes effekt på den konventionelle kollektive transport

Opgørelser af billetindtægterne på busruter, der gennemløber forsøgsområderne KTS, SDG og LO for perioden 1. maj – 31. okt. 2016 viser, at der *ikke* er sket en stigning i passagerilslutningen i forhold til samme periode året før. Billetindtægtsniveauet for de fleste busruter, der gennemløber forsøgsområderne, fastholdt eller viser et mindre fald fra 2015 til 2016. Forskellen er et indtægtsfald på 2,3 % fra år 2015 til 2016 for busruter, som kører igennem forsøgsområderne DSG, KTS og LO frataget rute 736[7].

Kommunens øvrige busruter[8] viser et fald i billetindtægter på 8 % fra 2015 til 2016 i samme måleperiode. De busruter, der gennemløber forsøgsområderne, har således vist et mindre fald i billetindtægter end de øvrige kommunale busruter i Sønderborg Kommune. Hertil må man dog være opmærksom på, at de busruter, der gennemløber forsøgsområderne, hovedsageligt er skolebusruter med en relativ lille betalende brugergruppe, hvorfor små forandringer hos den betalende brugergruppe nemt påvirker den beregnede relative udvikling.

Betragtes ovenstående udviklingstræk, er det ikke muligt at påvise, at forsøgsperioden med landsbykøretøjer korrellerer med en øget tilslutning af den konventionelle kollektive trafik, da der fra 2015 til 2016 i perioden 1. maj – 31. okt. observeres et fald i billetindtægter på gennemløbende busruter. Det er derimod muligt at påvise, at faldet i billetindtægter er mindre på gennemløbende ruter end på de øvrige kommunale ruter. Denne observation kan antyde, at landsbykøretøjerne kan have virket som en opbremsende effekt, der har mindsket en generel nedadgående udvikling. Denne effekt skal dog læses med en række forbehold

Den observerede forskel mellem ruterne, der gennemløber forsøgsområderne, og kommunens øvrige ruter skal læses med en række forbehold, herunder at udviklingen ikke medtager passagerer, der benytter månedskort og pendlerkort, hvor indtægter ikke registreres på en specifik rute, og derfor ikke indgår i opgørelsen. Sønderborg kommune indførte gratis transport for alle elever på

[7] Busrute 736 medtages ikke i udregningen. For perioden oplever busrute 736 som den eneste busrute en indtægtsstigning. På den pågældende rute stiger indtægterne med hele 73 % fra 2015 til 2016, og busrute 736 betragtes derfor som en afviger fra den normale udvikling i den kollektive transport. Grundet et relativt lavt indtægtsniveau på busruten – 1.346 kroner i 2016 - er ruten således letpåvirkelig for enkeltstående forhold som endagsarrangementer, familiebesøg etc.

[8] Ruter der gennemløber forsøgsområderne KTS, DSG og LO er ikke medtaget

ungdomsuddannelser per 1. okt. 2015, hvilket ligeledes har medvirket til et fald i de samlede kontantbilletindtægter fra 2015 til 2016.

# 7. LANDSBYKØRETØJERNES EFFEKTER

## 7.1. Færre ture i egen bil med 1-2 passagerer og øget samkørsel

Kørselsstatistik viser at brugen af forsøgskøretøjerne har medført store kilometerbesparelser. Denne effekt er oppebåret af den adfærd brugerne har udvist i forbindelse med køretøjerne, hvor køretøjerne har været brugt til forskellige former for samkørsel. Landsbybusserne viser sig hyppigere end bilen at have været brugt til kollektive rejser, med et højere antal passagerer, færre biler i anvendelse per rejse og indfrier dermed de største antal kilometerbesparelser.

Forsøget viser, at brugen af landsbykøretøjerne hovedsageligt er knyttet til én eller flere af følgende brugssituationer - alene eller i kombination:

- 1:1 erstatning af privatbilisme

*Landsbybilen bliver ofte brugt, som borgeren ville bruge egen bil – dvs. til kørsel til og fra arbejde eller til småture.*

- Supplement til privatbilisme

*Landsbybilen bliver f.eks. brugt, hvis en husstand med to biler har én af bilerne på værksted, eller hvis en husstand med en bil midlertidigt har behov for en ekstra bil.*

- En ekstra rejse, der ikke ville være foretaget uden adgang til landsbykøretøjerne

*Flere af rejserne i landsbybil og landsbybus var ikke nødvendigvis foretaget, hvis ikke tilbuddet var tilgængeligt. Flere nævner eksempelvis, at de er taget på familieudflugter, som de ellers ikke ville være taget på, hvis ikke det var for landsbybussen. Det kan have en negativ påvirkning i form af en øget udledning af $CO_2$ men udgør en positiv effekt, da det tilføjer en fælles oplevelse og en samværssituation for borgerne.*

- Samkørsel

*Landsbybussen bliver oftest anvendt til kollektive rejser, og der er tilfælde, hvor den er blevet anvendt i stedet for at køre i op til tre personbiler.*

## 7.2. Tilslutning og brug af den konventionelle kollektive trafik

Brugerne vurderer, at for dem har landsbykøretøjerne i højere grad udgjort en *erstatning* af den konventionelle kollektive trafik end et supplement. Denne vurdering ses hos brugerne efter at de har haft adgang til forsøgskøretøjerne i ni måneder, men hvorvidt det ændrer sig over tid kendes ikke.

Dette udfald vurderes ligeledes at hænge tæt sammen med, at forsøgskøretøjerne er indført i landområder, hvor mange borgere i forvejen oplever, at den konventionelle kollektive trafik ikke er tilfredsstillende.

På tværs af DSG, KTS og LO vurderes det, at adgang til landsbykøretøjerne ikke har medført til en forandret adfærd hvad angår borgernes brug af den øvrige kollektive trafik. Borgerne forklarer dette med, at den kollektive dækning i områderne ikke lever op til deres behov – hverken hvad angår

fleksibilitet eller den tid, de ønsker at bruge på transport. Derfor er landsbykøretøjerne af flere brugere blevet anvendt som et "bedre" alternativ til den kollektive trafik. F.eks. udtaler en bruger: "Det er ikke for at spare, at man bruger bilen, det er for at kompensere for brugen af offentlig transport".

Under forsøget er observeret eksempler på, at forsøgsbilerne indgår direkte supplerende til togrejser. Et eksempel er en studerende uden egen bil, der har brugt forsøgsbilen til at hente og bringe en gæst fra Flensborg-toget. Rejsen i landsbybilen erstattede den sidste del af rejsen, som ellers ville være foretaget med bus, hvilket reducerer rejsetiden for den besøgende.

## 7.3. Reduceret behov for to biler pr. husstand

Nogle borgere vurderer, at fastholdelse af tilbuddet ikke vil reducere deres behov for to biler, da de stadig er afhængige af den fleksibilitet, som to biler giver – primært pga. arbejdstider og placering af arbejde. Desuden nævnes den manglende mulighed for at kunne booke landsbykøretøjerne flere dage i streg som en forhindring for at afskaffe bil nr. to.

Andre borgere tilkendegiver, at de har gjort sig overvejelser om at skille sig af med bil nr. to, hvis tilbuddet fastholdes. Dette gør sig især gældende, hvis den anden bil i husstanden ikke bliver brugt hver dag. Det udtales, at: "En permanent ordning vil skubbe i retning af, at vi kun har én bil.". Borgere, der kun har én bil i husstanden, vurderer, at adgang til landsbykøretøjer potentielt kan erstatte et fremtidigt køb af bil nr. to – såfremt de kan anvende tilbuddet i den udstrækning, der passer til deres sporadiske og lejlighedsvise behov for en privatbil mere.

Forsøgets udfald er, at de to landsbykøretøjer, hhv. landsbybil og landsbybus, anvendes til at løse forskellige rejsebehov og transportsituaitoner. Landsbybilen supplerer overvejende privatbilisme til at løse familiers private transportbehov. På kort bane øger det mobiliteten hos borgere med én bil, i det omfang et landsbykøretøj har været med til at løse konkrete og opståede behov.

På længere sigt vurderes landsbybilen at have potentiale for at reducere antallet af privatbiler gennem to mulige virkningsmekanisker. Den ene ved, at familier skiller sig af med bil nr. to, den anden ved at andre familier udskyder eller ikke anskaffe sig en bil nr. to. Begge dele vurderes at være afhængige af, at borgerne oplever, at landsbykøretøjerne er en permanent og pålidelig løsning.

Der tegner sig to forskellige behovssituationer for familier med to biler. Den ene behovssituaiton findes der, hvor det er absolut nødvendigt at have adgang til to biler pga. arbejde eller uddannelse, og hvor begge biler bruges dagligt til at foretage rejser til og fra arbejde, sport, mv. Den anden behovsituation kendetegner de tilfælde, hvor husstanden har to biler til rådighed, fordi den ene i husstanden arbejder meget, og den anden i husstanden er derhjemme. I disse tilfælde er bil nr. to mere at betragte som et gode, der gør det mere bekvemt for den hjemmegående og muliggør fuld mobilitetsfrihed for begge parter. Det er ikke utænkeligt, at flere fra den sidste gruppe, bl.a. ud fra et økonomisk synspunkt, kunne se sig fristet til at afskaffe den ene bil og foretage de ikke-permanente rejser i et landsbykøretøj.

På baggrund af interviews med administratorer og brugere vurderes det at være mere sandsynligt, at familier med én bil udskyder eller ikke anskaffe sig bil nr to, end at familier med to biler afskaffer den ene. Denne vurdering hænger sammen med, at der generelt er mere modstand forbundet med at give et gode fra sig, som allerede er tilegnet, end der er med at tilføje et nyt.

Den anvendte kvalitative interviewmetode gør det ikke muligt at estimere forsøgets præcise effekter på vegne af alle borgerne i områderne. Evalueringen kan således ikke med sikkerhed vurdere, hvor stor en andel af borgerne i forsøgsområderne, der på et seriøst niveau overvejer at skille sig af med en bil inden for de nærmeste år, såfremt de havde adgang til et eller flere landsbykøretøjer. Vi har talt med borgere, der tilkendegiver, at deres behov for to biler forbliver upåvirket af tilstedeværelsen af landsbykøretøjer, men også borgere der udtrykker, at: "En permanent ordning vil skubbe i retning af, at vi kun har én bil", og "Sådan som den bliver brugt nu, kan vi spare en ekstra bil".

## 7.4. Øvrige effekter

Der er generelt enighed blandt borgerne om, at ordningen er god, og at tilbuddet tilfører lokalområdet positive effekter. Bl.a. nævnes, at der foretages flere ture med familien og naboer, flere samkørselsordninger i foreninger og flere ture for børnehave og skole – alle tiltag, som ikke ville have været foretaget uden adgang til forsøgskøretøjerne.

I landområderne vurderes et potentiale for, at endnu flere private og foreninger bruger landsbykøretøjerne, og der er identifirceret uudnyttede muligheder for, at flere klubber og foreninger kan anvende køretøjerne i forbindelse med deres medlemsaktiviteter.

Landsbykøretøjerne vurderes at bidrage positivt til det sociale sammenhold i lokalområderne, og borgerne ytrer forhåbninger om, at lignende tilbud vil kunne være med til at afhjælpe den potentielle affolkning af området, som det ligger borgerne meget på hjerte at undgå.

Forsøget har ligeledes givet anledning til, at borgerne har fået idéer til en række kommercielle tiltag, hvor landsbykøretøjerne indgår - f.eks. foreslås det at bruge landsbybussen til at køre borgere, tilflyttere og besøgende rundt i lokalområdet og fremvise lokale attraktioner. Borgerne udtrykker også en række forslag til tiltag, der kan øge udnyttelsen af landsbykøretøjerne gennem fællesture til forlystelser og indkøb samt initiativer rettet mod særlige borgergrupper, herunder målrettet at hjælpe ældre til at opnå adgang til lokalområdernes tilbud og indkøbsmuligheder. Udvikles disse borgerdrevne initiativer – evt. i et Kommunalt samarbejde – er det sandsynligt, at landsbykøretøjerne kan opnå stadig flere og til nu usete udnyttelsesformer og effekter.