

Andelsbiler (carsharing) og samkørsel (carpooling – ridesharing) i landdistrikter i Nordvestjylland.

v/ cand.techn.soc. Helle Andersen og cand.polit. Søren Jacobsen, Alternative Transportløsninger, Struer

Hovedformål

Hovedformålet med "Alternative Transportløsninger" er i 1997 at undersøge mulighederne for andelsbiler og samkørsel i landdistrikter for derefter at realisere disse fra 1998.

Andelsbiler

Andelsbiler er en ny idé i Danmark. Den er med stor succes afprøvet de sidste 10-15 år i mange europæiske lande. I praksis betyder det, at flere personer/familier er sammen om at bruge fælles biler. Dermed får deltagerne meget lavere udgifter til bilkørsel. Landsbyen Humlum - 6 km nord for Struer - er valgt som undersøgelsesområde.

Samkørsel

Samkørsel har i de seneste 20 - 30 år været godt organiseret af virksomheder og lokalområder i Europa, USA og de industrialiserede lande i Fjernøsten – fortrinsvis til arbejdspladser i byområder. I Danmark har samkørsel fundet sted i mindre organiseret form. Det er meningen, at der tilbydes samkørsel i de tunge trafikkorridorer i Nordvestjylland med opsamlingssteder på vigtige lokaliteter og i trafikknudepunkter. Der er foretaget en spørgeskemaundersøgelse på fire store virksomheder: Bang & Olufsen A/S, Hvidbjerg Vinduet A/S, Holstebro Centralsygehus og Struer kommune.

1. Andelsbiler - Carsharing.

Humlum

Denne undersøgelse har til formål at afdække mulighederne i et landdistrikt. Der er i august 1997 uddelt spørgeskemaer til 180 borgere i Humlum. Undersøgelsen afdækker ønsker, behov samt beboernes holdninger til organiseringen af andelsbiler.

Andelsbiler i mange lande

Ideen om andelsbilen begyndte i 1970'erne i USA og kom i begyndelsen af 1980'erne til Europa. Schweiz var her det første land, hvorfra andelsbilideen siden har bredt sig. I dag eksisterer næsten 400 bilforeninger fordelt på 9 lande i Europa. Hovedparten ligger i Tyskland. Andelsbilen er ved at blive en realitet i Danmark. I Odense er etableret andelsbiler i slutningen af 1997. I Humlum anlægges andelsbilstation i efteråret 1998. Andre steder i Vestjylland og i resten af Danmark planlægges i de nærmeste år yderligere andelsbilordninger - såvel i byområder som i landdistrikter.

Organisationsform

Personer tilknyttet andelsbilordningen organiserer sig oftest i en forening - i Vestjylland er andelsselskabsformen valgt.

Hviler i sig selv

I Tyskland hviler andelsbilforeningerne i sig selv økonomisk efter 3 til 5 år. F.eks. kan en sponsor delvist stille bilerne til rådighed i de første par år, hvorefter bilforeningerne enten leaser eller køber dem.

European Car Sharing

I Europa har foreningerne sluttet sig sammen i European Car Sharing - ECS, der arbejder med erfaringsudveksling samt standardisering af service og forsikring samt EDB-systemer f.eks. for bestilling. Er man medlem af én andelsbilklub, kan tilbuddet benyttes i alle de øvrige foreninger over hele Europa.

Bilstation

Bilerne afhentes på bilstationer. Erfaringer fra Tyskland viser, at der må være under 500-600 meter fra bolig til bilstation - ellers er afstanden en barriere for brugeren. Almindeligvis foregår bestilling af bilen til en døgnbemandet telefoncentral, f.eks. taxiselskab, redningskorps eller vagtcentral.

Brugerundersøgelse i Tyskland

I foråret 1996 er der i München foretaget en brugerundersøgelse for andelsbiler.

*Hovedformålene med andelsbilbrug
i München*

Weekendture: 43%

Besøg hos familie/venner: 38%

Storindkøb: 33%

Miljømæssig fordel

Yderligere viser undersøgelsen, at der er en miljømæssig fordel. Bilkørsel overflyttes til gang, cykel, kollektiv trafik og taxi. Brugernes samlede forbrug af motoriseret mobilitet bliver betydeligt nedsat efter medlemskab af en andelsbilordning.

Gode kollektive transportmidler

1.1 Hvorfor Humlum?

Valg af udgangspunkt for undersøgelse er faldet på Humlum, fordi: Der er god kollektiv trafikbetjening. Det er vigtigt, at andelsbiler kombineres med andre transporttilbud for at give den enkelte bruger mange og optimale valgmuligheder passende til det konkrete behov.

Byens fysiske udstrækning

Jernbanestation, busholdeplads og forretninger ligger samlet. Byens fysiske udstrækning er begrænset. Der er højst 600 meter fra udkanten af byen til den centrale del af byen.

Befolkningsstørrelse

Befolkningsstørrelsen er god - omkring 900 indbyggere fordelt på godt 300 husstande.

Desuden er der i byen en meget aktiv borgerforening, der har været en vigtig samarbejdspartner i undersøgelsesforløbet.

Husstandsomdelte indbydelser

1.2 Behovsundersøgelse af carsharing.

Alle borgere, virksomheder, foreninger og institutioner i Humlum og omegn blev inviteret til deltagelse i borgermøde ved husstandsomdelte indbydelser. På dette møde med 60-70 deltagere blev carsharing præsenteret.

Spørgeskemaundersøgelse

Til spørgeskemaundersøgelsen er tilfældigt udvalgt 164 mennesker mellem 20 og 75 år i Humlum. Andre med lyst til at deltage i undersøgelsen fik ved borgermødet også udleveret et spørgeskema. Det gav yderligere 16 personer. I alt 180 borgere har således fået spørgeskemaet.

Svarprocent

Efter udsendelse af en rykkerskrivelse har næsten halvdelen - 45% - svaret på spørgeskemaet. Den lille svarprocent er almindelig, når helt nye fænomener - som andelsbiler - undersøges.

1.3 Undersøgelsens resultater.

Selvom svarprocenten ikke er overvældende, er der visse tydelige tendenser.

Hovedparten af de interesserede husstande har en årlig bilkørsel på 20.000 - 25.000 km. 1/3 har to biler.

Brug af andelsbilen

Svarpersonerne ønsker primært at benytte andelsbilen til storindkøb, når samleveren bruger husstandens egen bil samt til familiebesøg.

Tabel 1

Formål med brug af andelsbil

| Situationer hvor andelsbiler vil blive benyttet - i % | |
|---|----|
| Stort indkøb | 29 |
| Når samlever bruger bilen | 27 |
| Familiebesøg | 25 |
| Tandlæge-/lægebesøg | 17 |
| Weekendophold | 15 |
| Besøg hos venner | 15 |
| Ferie | 15 |
| Sport/fritid | 10 |
| Arbejde | 10 |

Lejlighedsvis behov

Efterspørgslen efter andelsbiler afspejler primært et lejlighedsvis behov for transport. Dette er tilfældet for storindkøb og familiebesøg, hvor behovet f.eks. kan opstå, når andre familiemedlemmer benytter husstandens bil. Det må forventes, at brugen koncentrerer sig fra fredag til søndag. Erfaringer fra andre steder bekræfter dette. En gennemsnitsberegning viser, at hver husstand vil benytte ordningen ca. to gange om ugen. Interessen stiger med antallet af medlemmer i husstanden og alderen på egen bil.

Anvendelsesfrekvens

Tabel 2

Hvor ofte forventes andelsbilen benyttet

| | |
|-----|-----------------------------|
| 13% | Mindre end 1 gang pr. måned |
| 47% | 2-3 gange pr. måned |
| 0% | 1 gang om ugen |
| 27% | 2-5 gange om ugen |
| 13% | Mere end 5 gange om ugen |

P-pladsen

Svarpersonerne er blevet spurgt om, hvor langt de bor fra p-pladsen ved jernbanestationen i Humlum, og om de finder denne afstand passende. Alle svarpersonerne, der har vist interesse for projektet, tilkendegiver, at de vil finde en afstand under 100 meter til maksimum 600 meter passende.

Bestillingstid

Bestillingstiden for en bil er af væsentlig betydning for at realisere projektet.

Tabel 3
*Maksimal accepteret
bestillingstid*

| Bestillingstid | Pct. | Kumuleret pct. |
|-------------------|------|----------------|
| Ingen | 6 | 6 |
| Under 30 minutter | 25 | 31 |
| 30-60 minutter | 6 | 37 |
| 3-5 timer | 13 | 50 |
| 5-24 timer | 13 | 63 |
| Et døgn | 37 | 100 |

Halvdelen af svarpersonerne vil være indstillet på til at acceptere en bestillingstid på mere end 5 timer i forvejen. Omkring en tredjedel vil højst acceptere 30 minutter. Dette er rent praktisk en hindring, idet det vil være svært at administrere en så kort bestillingsfrist. Det kan evt. løses ved prisdifferentiering.

Indskud, optagelsesgebyr og månedligt kontingent

I spørgeskemaet afdækkes de økonomiske forhold: Indskud, optagelsesgebyr, månedligt kontingent og billeje. Der er spurgt om, hvilke priser svarpersonen finder rimelige. I spørgeskemaet foreslås indskud på 6.000 kr., optagelsesgebyr på 1.000 kr. og månedligt kontingent på 150 kr. Disse beløb finder det store flertal rimelige. Enkelte anbefaler højere priser. Kun en fjerdedel (27%) finder indskud og optagelsesgebyr "dyrt".

1.4 Konklusioner på undersøgelsen.

Positive tilkendegivelser

Den lave svarprocent betyder, at undersøgelsesresultaterne ikke er repræsentative for Humlums befolkning. Den siger først og fremmest noget om de mest interesserede.

23 - ca. 28% af besvarelserne - kunne tænke sig at have adgang til andelsbiler. Hertil kommer et par besvarelser, som angiver, at de måske er interesseret.

Svarprocenten er afgørende for, hvor godt svarmaterialet er. Dette er relevant for en vurdering af mulighederne for indførelse af andelsbiler.

Kundegrundlag

Efter undersøgelsen antages det forsigtigt, at 20% af husstandene i Humlum vil deltage i andelsbilordningen. Af 337 husstande svarer dette til et kundegrundlag på 67. Den faktiske efterspørgsel efter andelsbiler vil i begyndelsen være en del mindre, hvorfor underlaget halveres.

33 husstande om 6 biler

Med 10% af husstandene - det svarer til 33 medlemmer - som udgangspunkt vil det være realistisk at begynde med 6 biler. Erfaringer viser, at 5-6 husstande pr. køretøj er et godt bud for landdistrikter.

Stor afstand mellem bopæl og arbejde

2. Samkørsel – Carpooling/Ridesharing.

Der køres et stadigt stigende antal kilometer af flere mennesker i flere biler. Mange mennesker vælger at bo længere væk fra deres arbejde:

*“Hvis muligheden er til stede, vælger stadig flere en bolig ud fra, hvor de ønsker at bo, og en arbejdsplads ud fra hvor de ønsker at arbejde uden at skele til afstanden på anden måde end, at det naturligvis skal være **muligt** at transportere sig fra det ene sted til det andet - som oftest i bil” [Miljø- og Energiministeriet - Danmarks Miljøundersøgelser 1997].*

Undersøgelsens formål

Formålet med denne undersøgelse er at kortlægge og fremme interessen for samkørsel i forbindelse med bolig-arbejdsstedstrafikken i tyndt befolkede områder. Undersøgelsen bygger på 301 svar fra ansatte på Bang & Olufsen A/S, Hvidbjerg Vinduet A/S, Holstebro Centralsygehus og Struer kommune i det nordvestlige Jylland.

Øget pendling

Ifølge rapporten “Transport i landområder...” fra Transportrådet har et stigende antal mennesker bosat i landkommuner fået arbejde i bykommuner med det resultat, at de må pendle langt mellem bopæl og arbejdssted.

Samkørsel i Ringkøbing Amt

Projektet - at fremme samkørsel - begrænser sig ikke til de syv Nordvækstkommuner, men skal dække hele Ringkøbing Amt. Endelig er det også relevant for pendlere, der bor udenfor amtsgrænsen, men arbejder indenfor eller omvendt. Det faktiske antal personer, som er et potentiale for projektet, er ikke afgrænset til ansatte på de fire virksomheder eller pendlere i de syv Nordvækstkommuner. Hensigten for undersøgelsens fire virksomheder er at gå foran og tilbyde medarbejderne en ekstra transportmulighed. Dette kan også ses som en konkurrenceparameter for virksomhederne for at få tilstrækkelig og kvalificeret arbejdskraft ved flaskehalsproblemer og fuld beskæftigelse på arbejdsmarkedet.

Svarprocent

2.1 Behovsundersøgelse af samkørsel.

Den samlede *svarprocent* er forholdsvis lav - knap 50%; men af de 301 adspurgte er der 23%, der tilkendegiver at være interesseret i samkørsel.

Interesse i samkørsel

I undersøgelsen angiver 19%, at de i forvejen er involveret i samkørsel af en eller anden art. Af disse siger 16 personer, at de er interesseret i projektet, mens 30 angiver ikke at være det. Det sidste kan af gode grunde ikke tolkes som en afvisning af samkørsel generelt, da svarpersonerne jo allerede kører sammen. Det må snarere opfattes som et signal om, at svarpersonerne ikke ønsker at deltage i nogen formaliseret ordning, men gerne vil have lov at fortsætte som hidtil.

Af denne tolkning kan resultatet opdeles i følgende tre grupper:

| | |
|--|-----|
| <i>De, der er interesseret, men ikke Aktuelt praktiserer samkørsel:</i> | 16% |
| <i>De, der er interesseret Og allerede kører sammen:</i> | 7% |
| <i>De, der praktiserer samkørsel, men ikke er interesseret i formaliseret ordning:</i> | 12% |
| <i>I alt:</i> | 35% |

Det er den førstnævnte gruppe, der repræsenterer et potentiale for samkørsel; men også den anden gruppe kan have glæde af f.eks. etablering af opsamlingspladser.

2.2 Hvem benytter allerede samkørsel?

Ansættelsesforhold

Det er især timelønnede, der kører sammen, mens funktionærer og kontraktansatte i højere grad klarer sig uden. Årsagen kan være, at timelønnede generelt har faste arbejdstider. Der kan spores en svag tendens til, at personer med varierende arbejdstid har vanskeligere ved at indgå i samkørsel. Det er blandt lønmodtagere med faste arbejdstider, at det største potentiale ligger.

Resultaterne fra undersøgelsen antyder endvidere, at et oplagt motiv til at køre med andre er, at man ikke selv har kørekort.

2.3 Undersøgelsens øvrige resultater.

*Betingelser for
samkørsel*

I undersøgelsen er det desuden belyst, under hvilke forhold samkørsel fungerer. Dette er væsentligt, da samkørsel baseret på generelt dårlige betingelser for deltagerne ikke er holdbart. Den faktisk eksisterende

samkørsel sætter hermed en standard for samkørselsvilkår generelt.

Korte ventetider

I praksis viser det sig, at samkørsel fungerer med ganske korte ventetider - i mere end halvdelen af tilfældene under 10 minutter. Afhentningsafstandene er ligeledes korte. Normalt bor begge parter i samme område og arbejder på samme virksomhed.

Tabel 4
Samkørere fordelt efter afhentningssted

| <i>Afhentningssted</i> | <i>Pct.</i> |
|------------------------|-------------|
| På passagers bopæl | 36 |
| På en P-plads | 26 |
| Ved chaufførs bolig | 10 |
| På en rasteplass | 7 |
| Andet | 21 |

Afhentning

For passager sker afhentning hovedsageligt ved egen bolig eller på parkeringsplads. "Andet" dækker i de fleste tilfælde: "et aftalt sted på vejen".

Ingen ekstra kørsel

Der køres ikke langt for at samle op. På spørgsmålet - "hvor mange kilometer ekstra der må køres pr. tur for at hente eller bringe passagerer" - angiver 77% af samkørerne en afstand på 1 km eller derunder. Hele 98% angiver 5 km eller derunder, og kun i et tilfælde køres 10 km ekstra. Tilsvarende er tidsforbruget i forbindelse med afhentningen meget begrænset. 77% bruger således 5 minutter eller derunder, 94% bruger 10 minutter eller derunder, og de resterende 6% bruger et kvarter. Selvom disse tal ikke direkte er udtryk for, hvor langt de adspurgte maksimalt er indstillet på at køre, og hvor længe disse maksimalt vil vente, så er der næppe tvivl om, at det er vigtige retningslinier, når samkørslen skal organiseres i praksis.

Tabel 5
Samkørere fordelt efter pris pr. tur.

| <i>Pris pr. tur i kr.</i> | <i>Pct.</i> |
|---------------------------|-------------|
| 0 | 46 |
| 5 | 12 |
| 6 | 2 |
| 7 | 2 |
| 8 | 4 |
| 10 | 16 |
| 12 | 2 |
| 15 | 8 |
| 20 | 8 |

Pris

Der betales ikke nogen høj pris for at køre sammen. For knap halvdelen vedkommende betales der ikke, fordi personer med kørekort ofte skiftes til at køre. Betaling er markant sjældnere blandt svarpersoner, der angiver at køre af og til, end blandt de der angiver at være chauffør hver dag eller aldrig at være det. Ses alene på, hvor der er betaling involveret, ligger prisen generelt på 10 kr. pr. tur.

Antal deltagere

Langt de fleste foretrækker at køre sammen med 1 eller 2 andre. Kun få er interesseret i konsekvent at fylde bilen op. Årsagen hertil kan være, at jo flere der deltager, jo større bliver koordinationen.

Hyppighed af samkørsel

Hovedparten kører jævnligt sammen. Svarfordeling på spørgsmålet "Hvor ofte kører I sammen?":

Tabel 6

Samkørere fordelt efter hyppighed af samkørsel

| Antal gange | Pct. |
|----------------------|------|
| Under 1 gang pr. uge | 9 |
| En gang ugentligt | 0 |
| Flere gange hver uge | 40 |
| En gang dagligt | 20 |
| Flere gange dagligt | 31 |

2.4 Hvem er interesseret i samkørsel?

Både aktuelle og potentielle samkørere lægger hovedsageligt vægt på fire forhold:

| |
|---|
| <i>Kort samlet transporttid</i> <i>Ikke skifte transportmidler</i> <i>Samvær med andre under transporten</i> <i>Minimal ventetid</i> |
|---|

Transportlængde

Ikke overraskende er der en tæt sammenhæng mellem den daglige transportlængde og interessen for at indgå i en samkørselsordning. Jo længere den daglige kørsel er, jo større er interessen.

88% af de, der allerede kører sammen, har mere end 5 km til arbejde. Der er en tydelig sammenhæng mellem interessen for samkørsel og antallet af kilometer, der køres. Kun 5% af de svarpersoner, der oplyser, at bilen/bilerne kører mindre end 10.000 km om året, angiver at være interesseret i samkørsel. Tilsvarende

ønsker 35% at deltage i samkørsel, når de kører 30.000 km eller derover.

Transporttid

De interesserede skal desuden findes blandt de, der er parat til at acceptere den længste transporttid. Jo mere tid, der bruges på transport, jo større er interessen.

Samlevers arbejdstid

Der er også en sammenhæng mellem interessen for samkørsel og samlevers arbejdstid. Det vil være oplagt at forvente, at en samlever med skiftende arbejdstider ville forøge interessen for samkørsel, så samleveren kan have bilen efter behov. Denne sammenhæng kan anes, men den er ikke så stærk som ventet.

Kørekort

Interessen er klart større i familier med to kørekort end i familier med kun ét.

Antal biler

Det er overraskende, at der ikke kan konstateres relation mellem interessen for at deltage og antallet af biler i husstanden. Der er heller ikke nogen sammenhæng mellem antallet af biler og den faktiske forekomst af samkørsel.

Bilens alder

Det er undersøgt, om der er sammenhæng mellem bilens alder og interessen for at deltage i en samkørselsordning. Dette viser sig ikke at være tilfældet. Tallene antyder svagt, at interessen er mindre blandt svarpersoner med en helt ny bil.

Betalingsvilje

Betalingsviljen er ikke stor. En fjerdedel af de, der har svaret på spørgsmålet, vil højst betale 5 kr. hver vej.

Offentlig transport

En tredjedel af de, der vil være interesseret i samkørsel, angiver: "vil gerne have adgang til offentlig transport i tilknytning til en opsamlingsplads". Godt halvdelen vil gerne have et opholds- eller venterum på opsamlingspladsen.

*43% vil være indstillet på at bruge 5 minutter
eller derunder for at hente kolleger
De vil køre 3 km ekstra*

*Individuel
organisering*

De fleste synes, at samkørslen skal organiseres individuelt. Lokalavisen foreslås med en fast annoncespalte. Personaleafdelingen og personaleforeningen kan også være initiativtager til samkørsel.

Positiv tilkendegivelse

2.5 Konklusioner på undersøgelsen.

Den positive tilkendegivelse fra svarpersonerne må siges at være af et sådant omfang, at det gør projektet relevant. Undersøgelsen viser, at 16% er interesseret i samkørsel og ikke aktuelt praktiserer det. Vi antager, at det er højt sat. Det er ofte de, der er særligt interesseret, der tager sig tiden til at svare på et spørgeskema. Det anta-

ges, at det er reelt 8% af de ansatte, der er interesseret i samkørsel. Det vil samlet for de fire medvirkende virksomheder betyde, at 400-500 medarbejdere vil deltage i samkørsel. Den totale potentielle gruppe er dels alle pendlere over mindst én kommunegrænse i Ringkøbing Amt - 29.200 mennesker - og dels alle pendlere ind/ud af amtet - 20.000 mennesker. 8% af disse udgør:

| |
|--|
| <p><i>Internt i Ringkøbing Amt: 2.300 potentielle samkørere</i> <i>Ind/ud af Ringkøbing Amt: 1.600 potentielle samkørere</i></p> |
|--|

3. Litteratur.

European CarSharing (1997): "CarSharing – Carfree but Care-free"

Miljø- og Energiministeriet - Danmarks Miljøundersøgelser (1997): "Benzin i blodet", ALTRANS, Faglig rapport fra DMU, nr. 191 & 200

Transportrådet (1997): "Trafikvaner på landet - en interviewundersøgelse", Notat nr. 97 - 04

Transportrådet (1997): "Transport i landområder - effekter af trafikpolitiske tiltag", Rapport nr. 97 - 02

Miljø- og Energiministeriet – Miljøstyrelsen (1998): "Alternative transportløsninger i landdistrikterne", Miljønyt nr. 25 & Miljøprojekt nr. 378

4. Noter.

Undersøgelsen er gennemført i tidsrummet maj – december 1997.

Den geografiske ramme Nordvækstkommunerne består af et samarbejde mellem de 7 nordvestligste kommuner i Ringkøbing Amt: Vinderup, Struer, Thyholm, Lemvig, Thyborøn-Harboøre, Ulfborg-Vemb og Holstebro.

Undersøgelsen udgør en del af Nordvækstkommunernes Landdistriktprojekt, og løsningerne er i 1998 under realisering med udgangspunkt i Struer.

Undersøgelsen er økonomisk støttet af Miljøstyrelsens tilskudsordning til gennemførelse af trafikprojekter i amter og kommuner.