

Gjerrild den 10/6 2025.

## Derfor stopper projekt ”Hvordan etablerer man en el-delebilsordning ude på Lars Tyndskids marker?”

Som beskrevet i Bøgebladet, havde jeg en idé til at få gennemført delebilsprojektet på en alternativ måde, men efter lange overvejelser er jeg kommet frem til at opgive projektet.

I det følgende kommer en uddybning af idéen som den så ud i maj 2025. Det er skrevet dels som et udkast til et oplæg til Vejdirektoratet, og dels som et arbejdspapir til mig selv, for at få styr på retningen i projektet.

Efterfølgende kommer en begrundelse for ikke at føre projektet ud i livet.

Gjerrild maj 2025.

## Skal projekt ”Hvordan etablerer man en el-delebilsordning ude på Lars Tyndskids marker?” stoppes, eller skal vi søge om en ændring i projektet?

Som jeg skriver i statusredegørelsen den 16/2 2025 kan målet ”Udvikling og implementering af en bæredygtig forretningsmodel for el-delebiler i tyndt befolkede områder”, ikke nås, da den kritiske mængde af potentielle el-delebilsbrugere ikke er stor nok. Og projektet bør derfor stoppes.

En anden mulighed er at ændre projektet til et eksperiment, hvor udfaldet kan være alt fra en delebilsordning i Gjerrild til et eksperiment, der gjorde andre delebilsordninger lidt klogere, eller et eksperiment der løb ud i sandet.

Denne mulighed kræver et Vejdirektoratet finder det inden målrammen at eksperimentere OG Vejdirektoratet har en tro på at de selv eller andre kan have glæde af eksperimentet – uanset udfaldet.

En kort beskrivelse af eksperimentet med efterfølgende kritiske punkter:

### A. Baggrundsmateriale

I perioden 4/1-14/4 2025 er der indsamlet viden om debiler, lavet undersøgelser af debilsinteresse og -behov samt lavet mange økonomiske beregninger. Et resume af dette arbejde kan ses på [www.kobmanden-gjerrild/delebil](http://www.kobmanden-gjerrild/delebil)

De undersøgelser jeg har lavet af andre selv organiserede delebilsordninger samt ByensBil giver følgende data:

1. En delbilsbruger kører i gennemsnit 1600-4000 km pr år (afhængig af udbyder).
2. En delebil kører ca 17.000 km om året i gennemsnit.
3. Prisstrukturen er lavet med udgangspunkt i, at de der bruger en delebil kører få kilometer pr år. Dette medfører for de fleste delebilsbrugere betaler en højere pris pr kilometer sammenlignet med privat bil, hvis de kører mere 6-7.000 km pr år
  - a. Selv ByensBil har med sine 4 forskellige abonnementstyper kun et lille udsving i priserne.
  - b. Den private udbyder Hyre er de eneste der giver mulighed for besparelse ved længere kørsel: Deres pendler abonnement giver fri kilometer og fri tid i bestemte perioder.

Min undersøgelse af lyst og behov for delebil i Gjerrild viser bl.a. følgende:

4. Nogle vigtige parametre i Gjerrild er pris og bilgaranti.

I min søgen på nettet, er jeg blevet præsenteret for følgende:

5. Nabo/nabo-bilens muligheder.
6. Nordsjællands el-delebiler oplader hos deres delebilskunder.
7. De fleste landsbyer med delebil har kun 1 delebil til rådighed.

## B. Overvejelser i forhold til baggrundsmaterialet

Ad 1) Den "normale" eller gængse delebilsordning tager udgangspunkt i en delebilsbruger der kører 1.600-4.000 km pr år. Dette kræver op til 11 brugere for at holde liv i en delebil.

Ad 2 og 3) En prismodel, der gør det væsentligt billigere at køre 8-10.000 km om året, vil medføre flere delebilsbrugere. Det ændrede kørselsmønster kan medvirke til at bilen kører oftere og længere – hvilket mindsker kilometerprisen. Dette kan være medvirkende til flere brugere og flere biler.

Ad 4) Sandsynligheden for der er en bil til rådighed vil være større ved flere biler i ordningen.

Ad 5 og 6) Den potentielle delebilsbruger der kører 8-10.000 km (herefter kaldt storbruger), vil i den gængse delebilsordning have egen bil med mulighed for at dele sin bil som nabo-nabo-bil. Ved at kombinere punkt 3, 5 og 6 (bedre pris til storbrugeren og bilen har fast standplads og lader på storbrugers adresse), får storbrugeren nogle af de samme fordele, der er ved at være bilejer – men også nogle ulemper!

Ad 7) Lige nu er der ingen landsbyer, der er mindre end Gjerrild, hvor der er kommet en fungerende delebilsordning i gang.

Ovenstående kan være nogle af ingredienserne til et eksperiment, der viser en mulig vej til en delebilsordning i de mindre landsbyer.

## C. Selve eksperimentet

Eksperimentet består i at lave en prismodel, der gør det økonomisk attraktivt at være med i en delebilsordning for alle der kører max 12-15.000 km pr år. Delebilsbrugere der kører over 10.000 km pr år kaldes herefter storbrugere. Storbrugers adresse bliver den faste standplads for en delebil. Storbrugeren etablerer for egen regning ladestander – eller der søges til det i et andet projekt.

Det skal løbende fokuseres på det samlede kørte antal kilometer og drift-/ladetid samt hvor ofte delebilbrugere har forsøgt at booke forgæves. Der skal løbende vurderes hvornår det er økonomisk ansvarligt at sætte endnu en bil drift.

Forskellige scenarier sat ind i en tidsplan kan se således ud:

Senest den 1/11 2025 er et af følgende scenarier igangsat:

Scenarie 1a	Scenarie 1b	Scenarie 1c	Scenarie 1d	Scenarie 1e
1 el-delebil med 5 småbrugere (den oprindelige tanke)	1 el-delebil med 1 storbruger og 2 småbrugere	2 el-delebiler med 1 storbruger og 6 småbrugere	2 el-delebiler med 2 storbrugere og 4 småbrugere	Der er ikke fundet nok brugere. Projektet er under afvikling og afsluttes

I min. 1 år/max. 1½ år vil prisen være minimum 25% under den pris der forventes at være økonomisk bæredygtig ved en delebilsordning eventuelle fortsættelse. I denne periode kan følgende scenarier forekomme:

Scenarie 2a	Scenarie 2b	Scenarie 2c
Der kommer flere brugere, eller der kører flere kilometer, hvilket medfører behov for flere biler	Behovene ændrer sig. F.eks: øget ønsket om garantibil medfører behov for ekstra bil	Stort frafald i brugere.

Scenarie 2a og 2b kan medføre nye scenarier:

Scenarie 3a	Scenarie 3b	Scenarie 3c
Leasing af endnu en eller flere biler	Kombinere med nabo/nabo bil, der måske ikke er elbil.	Noget helt 3., der ikke er tænkt endnu.

Scenarie 2c medføre nye scenarier:

Scenarie 3d	Scenarie 3e
Der er kun en eller to brugere tilbage. Projektet fortsætter.	Der er kun en eller to brugere tilbage. Projektet afsluttes

Scenarierne i 2 og 3 kan gentage sig i hele projektperioden.

Efter 1-1½ år (senest 1/5 2027) beregnes den pris der forventes at være den økonomisk bæredygtige ved eventuel forsættelse af projektet

Hele projektførløbet kan ende med følgende scenarier:

Slutscenarie a	Slutscenarie b	Slutscenarie c	Slutscenarie d
El-delebilsprojektet forsætter i købmandens regi eller under en anden struktur.	El-delebilprojektet afløses af en delebilsordning med fossilt brændstof.	Noget helt 3., der endnu ikke er tænkt.	El-delebilsprojektet afsluttes.






## D. Kritiske punkter

















































- Forløbet af eksperimentet er meget fleksibelt. Næste skridt er afhængig af resultatet af det foregående. Derfor er det ikke muligt at lave mål og delmål. Det er muligt at sætte en ønsket retning.
- Det er risiko for at projektet afsluttes før projektperiodens planlagte udløb, da projektet kan afsluttes til en hver tid, f.eks. hvis retningen afviger for meget.
- I et worst Case tilfælde kan det ligne et projekt, hvor jeg bare har fået løn for noget der ikke er lykkedes – og jeg oven i købet har kørt billigt i delebil for statens regning.
- Selv om projektet gennemføres, er det ingen garanti for fortsættelse, da der ved en eventuel fortsættelse er del udfordringer som beskrives nedenfor.

Nedenstående skema illustrerer i meget grove træk:

- hvor langt vi er processen pr 1/5 2025 og hvilke eventuelle udfordringer der venter ved projektperiodens udløb.
- hvor langt vi forventede at være i processen pr 1/5 2025 og hvilke eventuelle udfordringer der venter ved projektperiodens udløb.

Signaturforklaring:

	Rimelig check på retning og udfald					
	Problemområde, der kan være svært at løse					
	Problemområde, der kan være lette at løse, hvis de svære problemområder bliver løst					
	Område, der inden eller efter projektperioden skal tages op til overvejelse					
	Område hvor der skal ydes en væsentligt større indsats end forventet					

	Status pr 1/5 2025			Vi havde forventet	
	pr 1/5 2025	pr 31/11 2027		pr 1/5 2025	pr 31/11 2027
Interesse og behov for delebil 1)		 ⚡			
Organisering:					
privat udbyder (Købmanden)					
Økonomi:					
finansiering					
likviditet					
økonomisk balance		 ⚡			
muligt at beregne udfald af forskellige scenarier 2)					
Daglig drift:					
leje/lease					
biltype					
kundetype					
bookingsystem					
forsikring					
placering af bil					
1)Potentiale i delebil:					
Oprindelig idéer:					
- "alm delebil" (mange småbrugere)					
- få de ældre med - evt. ved at køre bilen hen til dem					
- mulighed for at bosætte sig i Gjerrild med hjemmearbejdsplads - uden bil					
Nye idéer:					
- ny form vedr. delebil (se punkt C.)					
- gør som Syddjurs: Frivillige kører med de ældre og de unge					
- samarbejde med efterskolen og evt. friskole					
- Gjerrild overvejer at være med i Grøn Boligrotation - hvad giver det af muligheder?					
2)fordele for brugere (prissammenligning)					
- økonomisk balance for udbyder					
- scenarier ved forskellige prisstrukturer					

Af illustrationen ses at der løbende skal ydes en ekstraordinær stor indsats mht. interessen for delebil. Og den manglende interesse (selvfølgelig) smittes af på økonomien. Arbejdsbyrden bliver for stor og økonomien for usikker.

## E. Konklusion

Da interessen for el-delebil i Gjerrild ikke er som forventet vil det sandsynligvis være en umulig opgave, at nå det nuværende mål.

Men hvis målet ændres til at forsøg på at ændre interessen f.eks. via eksperimentet i punkt C. OG udfaldet ikke har indflydelse på godkendelse af projektet/eksperimentet – så kan vi fortsætte.

Jeg er vant til at omgå andres penge med respekt og mener det er vigtigt at bruge penge på en måde, så flest får glæde af dem - så derfor:

Da der er en stor risiko for at en el-delebilordning ikke vil fortsætte efter projektperiodens udløb, vil det være spild af ressourcer at fortsætte – med mindre Vejdirektoratet eller andre med interesse i el-delebilsordninger kan få glæde af eksperimentet.

Hvad er Vejdirektoratets vurdering af det?

Gjerrild 10/6 2025

## Derfor stopper projekt ”Hvordan etablerer man en el-delebilsordning ude på Lars Tyndskids marker?”

Jeg har bl.a. kontakten Arne der er formand i Danske Delebiler vedrørende min alternative idé. Han mener det er en glimrende idé, der bør prøves af. Men han mener også, det kræver et stort stykke arbejde, hvis jeg skal komme i mål.

Det store stykke arbejde er ikke så skræmmende. Den er tidsrammen der er skræmmende.

Den generelle interesse for el-delebil er ikke stor nok. Og interessen for at være en aktiv del af projektet er ikke stor nok. Jeg vil tro at interessen på længere sigt kan øges så meget, at en delebilsordning kan stables på benene, men det sker ikke i løbet af natten eller for den sags skyld i løbet af den kommende sommer. Det kræver tid. Og tid er der ikke nok af. Hvis projektperioden var et par år længere, ville der måske være lys forude.

Jeg kunne selvfølgelig se stort på tiden er kaste mig over selve eksperimentet velvidende, at der ved projektperioden udløb sandsynligvis ikke ville være økonomisk muligt, at køre projektet videre.

Men det var jo ikke meningen. Meningen var af der også skulle være en delebilsordning i Gjerrild efter projektperioden. Og da sandsynligheden for dette er minimal, vælger jeg at afbryde og afslutte projektet.

Hvis nogen på et senere tidspunkt ønsker at arbejde med delebil i Gjerrild, så vil jeg med glæde bidrage med den viden jeg har tilegnet mig de sidste måneder.

Torben Andersen, Købmanden i Gjerrild Aps