

Projektet er støttet af Trafikstyrelsens pulje til forbedring af den kollektive trafik i yderområder og Sønderborg Kommune.

Kollektiv transport i landdistrikter – Andelsforening

2.0

INDHOLD

Forord.....	5	Leje en bil – SnappCar.....	17
Væsentlige erfaringer fra projektet	6	Gode råd om hitch-hiking.....	17
Landsbybusserne.....	6	Kør-mæ-bænkene.....	17
Skiftet fra 2 til 1 bil pr. husstand.....	6	Der er mange gode grunde til spontant at rejse sammen.....	17
At fremme omstillingen til grønne transportformer.....	6	Udvikling af Kør-mæ-bænkene.....	17
Mobility-as-a-Service (MaaS) koncept.....	6	5. Miljømæssig og økonomisk bæredygtighed – effekt af landsbybusserne	18
Mobilitetsforeningen.....	6	Samlet kørsel.....	18
Kør-mæ-bænke.....	7	Resultater for forsøgsperiode 2.....	18
Cykelanhænger.....	7	Yderligere resultater.....	19
Videndeling.....	7	Sammenfatning.....	19
Mobilitetshub.....	7	Rentabilitet for Mobilitetsforeningen.....	19
Informations- og vidensdeling.....	7	Indtægter.....	20
Miljømæssig og økonomisk bæredygtighed.....	7	Argumentation til Sydtrafik.....	20
Sponsorater.....	7	Argumentation for sponsorater fra virksomheder.....	20
Rentabilitet for Mobilitetsforeningen.....	7	Offentlige investeringer med henblik på at omlægge til grøn transport.....	20
Udvidelse af interessegruppen.....	7	6. Kulturel og social bæredygtighed	22
1. Baggrund	8	Kør-mæ-bænke.....	22
ROADMAP2025 for Sønderborg-området.....	8	Cykeltrailer.....	22
Persontransport.....	8	7. Information og synlighed	24
Vi satser på elcyklerne.....	9	Besøg og fremvisning af landsbybusserne.....	24
Løbende optimering af den kollektive trafik.....	9	Præsentation af erfaringer omkring alternativ kollektiv transport i landdistrikterne.....	24
Samkørsel.....	9	Informationer til borgerne.....	24
2. Organisering	10	Øvrige relevante tiltag.....	24
Frivilligt socialt arbejde.....	10	Vedtægter for Mobilitetsforeningen.....	26
Mobilitetsforeningen.....	10	Høringssvar: Ændring af lov om Trafikselskaber.....	26
Uddrag af FN's verdensmål nr. 10.....	10	Udregninger fra kørebog.....	26
Uddrag af FN's verdensmål nr. 11.....	11	Beregning af passager og turlængder.....	26
Uddrag af FN's verdensmål nr. 13.....	11	Driftsbudget for Mobilitetsforeningen.....	26
3. Mobility-as-a-Service (MaaS)	12	Afgørelse vedr. dispensationsansøgning om skiltning til kør-mæ-bænke.....	26
Delrapport for "Kollektiv transport i landdistrikter – Andelsforening 2.0" v. INSERO E-Mobility ..	12	Dispensation til og godkendelse af brug af servicetavler, kør-mæ bænke.....	26
Processen.....	12	Sådan gør du – kør-mæ-bænke.....	26
Konklusion.....	12	Definition på frivilligt socialt arbejde.....	26
Udvidelse af interessegruppen.....	13	Sådan booker du en landsbybus.....	26
Ny energi og viden.....	14	Referencer	26
Tilpasset lokal MaaS-koncept.....	15	INSERO-delrapport:.....	26
4. Mobilitets-hub	16	Bilag	26
Flexitur med SydTrafik.....	16	Rapporten fra "Alternative bæredygtige kollektive transportkoncepter i Sønderborg".....	26
Plustur med SydTrafik.....	16	Roadmap2025.....	26
Samkørsels-app'en NaboGo.....	16		



FORORD

I fællesskab sikrer vi udvikling af hele kommunen – både på landet og i byen. Vi arbejder for en mere skånsom brug af vores ressourcer og vores natur, så Sønderborg er et godt sted at leve, studere, arbejde og drive virksomhed.

Viden om FN's verdensmål og samarbejde med UNESCO Learning Cities Sønderborg fremmes og bliver en naturlig del af hverdagen i lokalsamfundene.

De frivillige, menneskelige ressourcer i landdistrikterne, har dannet stærke netværk, som løfter og driver udviklingen. Udviklingen i projektet "Kollektiv transport i landdistrikter; Andelsforening 2.0" er båret af et stort engagement og tillid til hinanden.

Konceptet inkluderede landsbybusser, delebiler, samkørsel og andre tiltag, der letter adgangen til og/eller understøtter den kollektive transport.

Vi har haft stort fokus på adfærdsændringer hos borgerne og hejst flaget for "Øget Samkørsel". Vores erfaringer viser, at vi må i dialog med andre mobilitetsprojekter, fagfolk og frivillige på kryds og tværs af landet om, hvordan vi skaber bedre mobilitet i landdistrikterne!?

Projektets erfaringer er samlet i denne rapport, som bygger videre på erfaringerne fra rapporten fra "Bæredygtige kollektive transportkoncepter i landdistrikter".

Lad os sammen og på tværs skabe de bedste løsninger – ikke for hinanden, men med hinanden.

Venlig hilsen

Inge Olsen
Direktør i Land, By og Kultur
Sønderborg Kommune


Sønderborg
Udsigt i verdensklasse

Væsentligste erfaringer fra projektet

Landsbybusserne

Samlet set har de 3 landsbybusser kørt knapt 50.000 km i forsøgsperioden. Det har resulteret i en CO₂ besparelse på ca. 1.655 kg. Generelt er der flere passagerer på de længere ture end på de korte, og der er en overvægt af ture med enten kun chaufføren eller en næsten fyldt bus. Landsbybusserne har opfyldt to formål:

1. En række ture, hvor de i et eller andet omfang går ind og erstatter bilture. Her reducerer de potentielt behovet for at eje bil blandt brugerne, samtidig med at den direkte effekt på CO₂ udledningen er minimal.
2. Længere ture der dels spares CO₂ og dels bidrager til en bedre lokal sammenhængskraft med de muligheder for fælles transport, som en landsbybus giver.

Skiftet fra 2 til 1 bil pr. husstand

Bilen er klart det foretrukne transportmiddel i landdistrikterne. Bilen kan dække borgernes transportbehov i landdistrikterne, hvilket andre transportmuligheder ikke kan.

Konklusionen er, at hvis en husstand skulle overveje at afhænde bil nr. 2 eller undlade at anskaffe sig bil nr. 2, er det et krav at der er garanti for en langvarig periode med drift af landsbybusser. Her foreslås en minimumsperiode på 3 år.

At fremme omstillingen til grønne transportformer

Omstillingen til grønne transportformer sikres ved kørsel i elbiler, højere brug af offentlig transport og samkørsel.

Landsbybusserne har gennem forsøget ikke været eldrevne, hverken under forsøget "Bæredygtige kollektive transportkoncepter i Sønderborg" eller det nuværende forsøg "Kollektiv transport i Landdistrikter – Andelsforening 2.0." Det har ikke været muligt at leje eller lease minibusser til 9 personer, der kører på el. Der er meget få eldrevne minibusser på markedet. Dem, der er på markedet, har kort aktionsradius pga. batteriets ydeevne. Desuden er de meget dyre i indkøb og derved også dyre at leje eller lease.

Hvis det bliver muligt at fortsætte driften med landsbybusserne efter forsøget, vil styregruppen fortsat undersøge mulighederne for at anvende eldrevne busser.

Mobility-as-a-Service (MaaS) koncept

Der har været et ønske om at udarbejde et Mobility-as-a-Service (MaaS) koncept, som skulle

udbydes i form af en platform inspireret af temaet Andelsbevægelsen 2.0., hvor landsbylaugets medlemmer går sammen med offentlige og private aktører for at skabe et fælles transporttilbud, der tilgodeser den enkelte borgers transportbehov og samtidig også sikrer, at der er økonomisk grundlag for at løsningen fungerer efter projektets afslutning.

Afrapporteringen fra INSERO viser, at de har gjort, hvad de kunne for at få en WHIM Finsk mobilitets app, læs her: <https://whimapp.com>) til Danmark, men dette er desværre ikke lykkedes, og det har derfor ikke været muligt at udarbejde en Mobility-as-a-Service (MAAS) løsning. Til gengæld har SydTrafik oprettet en PLUS-turløsning, som har været afprøvet i Sønderborg Kommune i en periode. Erfaringerne fra PLUS-tur er positive og derfor er PLUS-tur gjort permanent fra 1. april 2019. Dette er det tætteste, vi på nuværende tidspunkt kan komme en MaaS-løsning.

Mobilitetsforeningen

Mobilitetsforeningen er oprettet som almennyttig, social frivillig og non profit forening. Foreningen har følgende formål:

- at skabe mulighed for landsbybus-, delebil-, tjenester, samkørsel eller anden form for mobilitetsydelse og -løsninger.
- at skabe grundlag for mobilitetsaktiviteter i de tre deltagende landsbylaug/råd.
- at skaffe økonomiske midler til disse aktiviteter, der fordeles til mobilitetsprojekter i landsbylaugene/rådene.
- at øge informationsniveauet om omkostninger ved mobilitet og klimabelastning.

Mobilitetsforeningen har følgende opgaver:

- at etablere og oprette et forretningsorienteret fællesskab, som sætter en professionel ramme for etablering af partnerskab og udvikling af nye forretningsideer.
- at undersøge mulighederne for, at Mobilitetsforeningen bliver en del af SydTrafiks offentlige forpligtelse for kollektiv transport.
- at indgå sponsoraftaler med private virksomheder.
- at søge eksterne finansieringskilder i henhold til foreningens formål.
- at stille nødvendige transportmidler til rådighed for landsbylaugene.
- at fastsætte evt. fælles medlemsbetaling, kilometerbetaling og evt. time/døgn betaling for anvendelse af nødvendige transportmidler.

Med oprettelsen af Mobilitetsforeningen er landsbylaugene kommet et væsentligt skridt nærmere på "Andelstanken 2.0.", hvor de nu har mulighed for at indgå i et bredere samarbejde med både offentlige og private aktører.

Kør-mæ-bænke

Der er opsat 12 Kør-mæ-bænke på Sydals,

Broagerland og i Kværs-Tørsbøl-Snurom og der arbejdes på etablering af "mobilitets-hubs" omkring bænkerne. Inspirationen er hentet fra "Mit-fahr-banke" i Hürup, som en del af et Interreg 5A samarbejde i "Benefit4Regions". *

Cykelanhænger

Der er købt en cykelanhænger tmed plads for op til 10 cykler, der sammen med landsbybusserne er med til at øge mobiliteten i landdistrikterne.

Videndeling

De tre landsbyområder har fået lov til at teste brugervenligheden på prototypen af en Nabo-Go-app, der udvikles i MAMBA-projektet.**

Mobilitetshub

Der er ønsket om at etablere Mobilitets-hubs omkring Kør-mæ-bænkerne. Her booker og mødes folk, samtidig med, at de kan blive informeret om mulighederne for Flex, Plus, NaboGo, lej en bil, del en anhænger, hitch-hike regler m.m.

Informations- og vidensdeling

Der er fortsat fokuseret indsats for informationer og videndeling omkring mobilitet i landdistrikterne.

Miljømæssig og økonomisk bæredygtighed

Der er fokus på miljømæssig og økonomisk bæredygtighed ved grundige beregninger på CO₂-besparelserne.

Sponsorater

Styregruppen har iværksat en undersøgelse af villigheden i det lokale erhvervsliv i forhold til at tegne et annonce-sponsorat på landsbybusserne. Mobilitetsforeningen har fremadrettet ansvaret for at følge op på sponsorater til drift af landsbybusserne, mens landsbylaugene er ansvarlig for lokale sponsorater.

* Benefit4Regions var et grænseoverskridende Interreg 5A-projekt, hvor mobilitet var ét ud af otte aktuelle samarbejdstema. Læs mere her: <https://benefit4regions.eu/da/>

Rentabilitet for Mobilitetsforeningen

Forsøget har vist, at landsbybusserne ikke er rentable, på baggrund af eksisterende indtægter og udgifter i projektperioden. Hvis man måler landsbybussernes drift, herunder kørsel, medlemsbetaling fra brugerne, betaling for bookingplatform m.v. op imod betaling for leasing, forsikring, service m.v. vil det ikke være muligt at opnå balance i regnskabet. Mobilitetsforeningen vil arbejde for bedre økonomisk grundlag ved eksempelvis:

Udvidelse af interessegruppen

Brugergruppen udvides fra august til at omfatte alle i de 36 landsbylaug samt sociale frivillige foreninger i hele kommunen. Styregruppen mener, det fortsat skal være muligt at bo, leve og arbejde i landdistrikterne i hele kommunen, så derfor får landsbylaugene, deres borgere og foreninger mulighed for at booke landsbybusserne fra medio august 2019. Det samme gælder som noget nyt for de sociale frivillige foreninger.

Frivilligt socialt arbejde er en aktivitet eller indsats, der sigter mod at give enkeltindivider eller grupper en øget velfærd, omsorg eller sigter mod at løse velfærdsproblemer inden for det sociale og sundhedsmæssige område. Her er nytænkningen, at Mobilitetsforeningen tænker i helheder og går på tværs af traditionel sektortænkning med grundtanken om, at mobilitet skaber forbindelser mellem mennesker.

Konklusionen på en spørgeskemaundersøgelse blandt Frivillige sociale foreninger i Sønderborg kommune var, at der er et betydeligt antal af foreninger og medlemmer, som ser transport som en udfordring, og at landsbybusserne passer rigtig godt ind i sådan et behov. Den nye tankegang i Mobilitetsforeningen er, at fastholde målet med at gå fra 2 til 1 bil i landdistrikterne, men samtidig at mobilitet bliver en integreret del af både det lokale udviklingsarbejde og socialt frivilligt arbejde.

**MAMBA handler om at maksimere mobiliteten og adgangen til tjenester i landdistrikterne. Det er et projekt under Interreg Baltic Sea-regionen. Læs mere: www.mambaproject.eu



1. Baggrund

21. august 2017 gav Trafik og Byggestyrelsen Sønderborg Kommune og SydTrafik tilsagn til projektet "Kollektiv transport i landdistrikter – Andelsforening 2.0". Projektet hører ind under puljen til forbedring af den kollektive trafik i yderområder 5. ansøgningsrunde.

Projektet er et analyse- og demonstrationsprojekt, der bygger videre på erfaringer og resultater fra det tidligere støttede projekt "Bæredygtige kollektive transportkoncepter i landdistrikterne". Projektet har til formål at videreudvikle landsbybus-konceptet, så det kan fungere uden de udfordringer, som var konklusionen i det tidligere projekt, både i forhold til praktik og økonomi. Samtidig skal incitamenterne for at skifte fra 2 til 1 bil i indkørslen også være større. Her er det af afgørende betydning, at den enkelte borger har adgang til mobilitetsløsninger.

I samarbejde med Sønderborg Kommune, SydTrafik, 3 landsbylaug og en delebilsoperatør er ønsket med dette projekt at udarbejde et Mobility-as-a-Service (MaaS) koncept. MaaS-konceptet skal udbydes i form af en platform inspireret af temaet "Andelsbevægelsen 2.0". Tanken er, at landsbylaugets medlemmer går sammen med offentlige og private aktører for at skabe fælles transporttilbud, der tilgodeser den enkelte borgers transportbehov og samtidig sikrer, at der er økonomisk grundlag for, at løsningen kan fungere også efter projektets afslutning.

Målsætningerne for projektet er således:

- at få afdækket mulighederne for et Offentligt – Privat Partnerskab Samarbejde (OPP), der giver mulighed for lokalforankrede kollektive, multimodale mobilitetstilbud.
- at bygge bro mellem offentlig transport, samkørsel, delebiler og selvstændige initiativer i en bæredygtig samarbejdsmodel, som kommer alle involverede interessenter til gode.
- at fremme omstillingen til grønne transportformer ved at sikre kørsel i elbiler, højere brug af offentlig transport og samkørsel.

Sønderborg Kommune har stort fokus på landdistrikterne, hvor en stor del af kommunens borgere også bor. Det er derfor vigtigt, at den kollektive transport fungerer. Samtidig har Sønderborg Kommune også en målsætning om CO₂-neutralitet i 2029 – her spiller transportområdet en central rolle, hvis målet skal nås.

Visionen for projektet er, på sigt, at give alle

borgere i Sønderborg Kommunes landdistrikter bedre betingelser for at få opfyldt deres transportbehov gennem kollektiv transport, som er afprøvet i det tidligere projekt og tilpasset/driftest i følgeprojektet for at opnå en bæredygtig, dele-økonomisk forretningsplan.

ROADMAP2025 for Sønderborg-området

Roadmap2025 er rammesætning for at realisere visionen om CO₂-neutralitet i Sønderborg Kommune i 2029. Over de kommende år skal delprojekter inden for 8 udvalgte områder igangsættes for at nå målet i 2029. Delprojekterne er baseret på partnerskaber og co-creation.

De 8 områder:

- ejerboliger
- almene boliger
- privat udlejning
- privat transport
- virksomheder
- landbrug
- tung transport
- energiproduktion.

Der er udarbejdet 52 projekter, som understøtter de igangværende initiativer inden for energirenoivering, grøn transport, borgerinvolvering, elektrificering, indfasning af vedvarende energiproduktion m.v.

Der iværksættes indsatser for at forbedre den kollektive transport, øge antallet elcykler og hybrid-biler, virksomhedsrelaterede indsatser for pendlere m.m.

Persontransport

De sidste 10 år er antallet af biler i Sønderborg-området steget med 5.000 biler. Klimaudfordringerne sætter pres på borgernes transportvaner og adfærd. Flere skal vælge cyklen fremfor bilen. Flere skal bruge kollektiv transport, og flere skal køre sammen til job og fritidsaktiviteter. Med regeringens klimaplan 2018 sendes der et klart signal om elbilens fremtidige rolle samtidig med at udfasningen af fossile biler er kickstartet. Indsatserne skal bygge videre på den Strategiske Energiplan for Grøn Transport, som Sønderborg Kommune og ProjectZero udarbejdede i 2015.

Ultimo 2017 udgjorde elbilerne kun 0,2% af den samlede bilpark i Sønderborg-området. Markant flere elbiler er afgørende for at nedbringe CO₂-udledningen inden for persontransporten. I de kommende år vil elbilen blive billigere at anskaffe sig og rækkevidden vil øges betydeligt. Det er med til at gøre skiftet til elbil mere attraktiv.

For at synliggøre den teknologiske udvikling og det stigende antal elbil-modeller vil ProjectZero støtte grønne bilevents, hvor borgerne har mulighed for at vurdere udbuddet, få en dialog med lokale bilforhandlere samt prøvekøre elbilerne.

Vi satser på elcyklerne

Roadmap2025 forudsætter, at flere borgere fravælger bilen som det foretrukne køretøj og erstatter det med en cykel – gerne en el-cykel. El-cyklen er i de seneste år blevet meget populær, og der er kommet mange modeller på markedet. El-cyklen tiltrækker borgere i alle aldre, som ønsker at få mere motion eller vil spare penge på bilkørsel. El-cyklar fås i alle prisklasser og forventes på sigt at kunne udbydes til en mere favorabel pris og med bedre ydeevne.

Løbende optimering af den kollektive trafik

Flere borgere skal fremadrettet benytte sig af den kollektive transport, særligt langs buslinje 223, som forbinder Sønderborg Kommunes tre hovedbyer; Gråsten, Sønderborg og Nordborg. Den kollektive transport bidrager til at mindske trængsel på vejene, parkeringsudfordringer og partikelforurening.

Når borgerne skal vælge den kollektive transport til, er det vigtigt, at det er et attraktivt alternativ til egen bil. Kortere tidsinterval mellem afgangene skal gøre buslinje 223 mere attraktiv. Det betyder mindre ventetid og bedre mulighed for at komme frem og tilbage. Der skal desuden etableres hurtig-

ere ruter på samme strækning. Her skal en analyse af Rejsekortet og tidligere erfaringer bidrage med udvælgelsen af stoppesteder, som passer til kundernes behov. Analysen af Rejsekort-dataene skal kortlægge borgernes rejsevaner og give indikationer til andre ruter, hvor der kan være behov for en styrkelse af den kollektive transport. Det er ikke nok at øge frekvensen og etablere hurtige ruter, der skal også sættes ind med en målrettet kommunikationsindsats. Her skal der særligt arbejdes med borgernes holdning til den kollektive transport og holde dem opdateret om nye ruter og køreplaner.

Samkørsel

I handlingskataloget er der beskrevet et projekt, hvor strategien bl.a. er at øge samkørselsgraden i private personbiler og etablere flere "Kør-mæ-bænke" og ikke mindst udbrede kendskab til bænkerne.

Her skal bygges videre på eksisterende erfaringer fra samkørselstjenester. Landsbybusserne skal styrkes for at opretholde og øge den samkørsel, de bidrager til i landdistrikterne. Dette skal ske gennem en øget kommunikationsindsats med landsbylaugene og indbyggere i landdistrikterne.

Processen med at udarbejde Roadmap2025 på kommunalt plan er sket sideløbende med dette konkrete samkørsels-projekt. Projektets resultater vil derfor ligge inden for rammerne af Roadmap2025 og derfor positivt bidrage til Sønder-



2. Organisering

Erfaringerne fra projektet "Bæredygtige kollektive transportkoncepter i Sønderborg" viste en interessekonflikt mellem landsbybussernes egen forretningsøkonomi (interesse 1) og bæredygtighedsøkonomi (interesse 2). En mobilitetsforening er derfor skabt til at tilgodese transportbehovet og samtidig understøtte de økonomiske og sociale aspekter af transporten.

De 3 involverede landsbylaug er hver en juridisk enhed, som er gået sammen om at danne en mobilitetsforening. Styregruppen har fravalgt virksomhedsformen "andelsforening" til fordel for en "social frivillig foreningsmodel".

Frivilligt socialt arbejde

Frivilligt socialt arbejde er en aktivitet eller indsats, der sigter mod at give enkeltindivider eller grupper en øget velfærd, omsorg eller sigter mod at løse velfærdsproblemer inden for det sociale og sundhedsmæssige. Her er nytænkningen, at Mobilitetsforeningen tænker i helheder og går på tværs af traditionel sektortænkning med grundtanken om, at mobilitet skaber forbindelsen mellem mennesker.

Udviklingsarbejdet i landdistrikterne i Sønderborg Kommune løftes af landsbylaugenes bestyrelser, der udfører frivilligt arbejde på fællesskabets vegne. Det nye i Mobilitetsforeningen er, at der ikke skelnes mellem mobilitetsdelen af de lokale udviklingsarbejde og frivilligt socialt arbejde. I vedhæftet bilag uddybes definitionen på socialt frivilligt arbejde.

Mobilitetsforeningen

Styregruppen har udarbejdet vedtægter for foreningen.

Foreningens navn er MOBILITETSFORENINGEN. Foreningen er udsprunget af de juridiske enheder; Dynt-Skelde-Gammalgab Landsbylaug, Kværs-Tørsbøl-Snurom Landsbyråd og Lysabild Landsbyråd som et pilotprojekt for alternativ kollektiv transport i landdistrikterne. Foreningens hjemsted er Sønderborg Kommune.

Foreningens formål er som almennyttig, social frivillig og non profit forening:

- at skabe mulighed for landsbybus-, delebils-tjenester, samkørsel eller anden form for mobilitetsydelse og løsninger.
- at skabe grundlag for mobilitetsaktiviteter i de tre landsbylaug/råd.
- at skaffe økonomiske midler, der kan fordeles

- til mobilitetsprojekter i landsbylaugene/rådene.
- at øge informationsniveauet om omkostninger ved mobilitet og klimabelastning.

Mobilitetsforeningen ønsker at bidrage til, at det fortsat er muligt at bo, leve og arbejde i hele Sønderborg Kommunen ved:

- at skabe forbindelse og øget samkørsel mellem borgere (børn, unge, voksne, ældre), familier, sociale grupper, netværk, elever, foreninger mv. til aktiviteter, undervisningstilbud, positive oplevelser og sammenkomster, hvor øget samvær, livskvalitet, sundhedsfremmende tiltag og livslang læring er hovedformålet.
- at arbejde for at implementere Roadmap2025 for Sønderborg-området.
- at borgerne får mulighed for at gå fra 2 til 1 bil pr. husstand.
- at være med til at skabe en platform for samarbejde, hvori der tilbydes bæredygtige kollektive transporttilbud, der tilgodeser transportbehovene og understøtter økonomiske og sociale aspekter ved transport for borgerne i Sønderborg Kommunes landdistrikter.
- at understøtte FN's Verdensmål nr. 10: Reducer ulighed i og mellem lande. Mindre ulighed (undgår ensomhed – social ulighed)

Uddrag af FN's verdensmål nr. 10

Inden 2030 skal social, økonomisk og politisk inddragelse af alle styrkes og fremmes, uanset alder, køn, handicap, race, etnicitet, oprindelse, religion eller økonomisk eller anden status.

Der skal sikres lige muligheder og samfundsforårsaget uligheder skal reduceres, bl.a. ved at afskaffe diskriminerende love, politikker og skikke, og ved at fremme hensigtsmæssig lovgivning, politikker og foranstaltninger til at imødegå dette.

- at understøtte FN's verdensmål nr. 11: Bæredygtige byer og lokalsamfund
Delmål: at gøre byer, lokalsamfund og bosættelser inkluderende, sikre, robuste og bæredygtige

Uddrag af FN's verdensmål nr. 11

Inden 2030 skal der skabes adgang for alle til sikre, tilgængelige og bæredygtige transportsystemer til en overkommelig pris, trafiksikkerheden skal forbedres bl.a. ved at udbygge den kollektive trafik med særligt hensyn til behov hos sårbare befolkningsgrupper, kvinder, børn, personer med handicap og de ældre.

Inden 2030 skal den negative miljøbelastning pr. indbygger reduceres, herunder ved at lægge særlig vægt på luftkvalitet og på kommunal og anden affaldsforvaltning.

Støtte positive økonomiske, sociale og miljømæssige forbindelser mellem by, opland og landdistrikter ved at styrke den nationale og regionale udviklingsplanlægning.

- at understøtte FN's verdensmål nr. 13: Klimaindsats (fossile brændstoffer)

Uddrag af FN's verdensmål nr. 13

Styrke modstandskraft og tilpasningsevne til klimarelaterede risici og naturkatastrofer i alle lande.

Integrere tiltag mod klimaforandringer i nationale politikker, strategier og planlægning.

Forbedre undervisning, viden, og den menneskelige og institutionelle kapacitet til at modvirke, tilpasse, begrænse skaderne og tidlig varsling af klimaændringer.

Mobilitetsforeningens opgave er at

- a. etablere et forretningsorienteret fællesskab, som sætter en professionel ramme for etablering af partnerskab og udvikling af nye forretningsidéer.
- b. undersøge mulighederne for at Mobilitetsforeningen bliver en del af SydTrafik's offentlige forpligtelse for kollektiv transport.
- c. indgå sponsoraftaler med private virksomheder.
- d. øge eksterne finansieringskilder i henhold til formålet med foreningen.
- e. stille nødvendige transportmidler til rådighed for landsbylaugene.
- f. fastsætte evt. fælles medlemsbetaling, kilometerbetaling og evt. time/døgn betaling for anvendelse af nødvendige transportmidler.

Mobilitetsforeningen ledes af en bestyrelse, der træffer afgørelse i alle økonomiske og administrative spørgsmål. Der nedsættes nødvendige udvalg for hver aktivitet. Disse udvalg arbejder under ansvar over for bestyrelsen. Bestyrelsen forestår Mobilitetsforeningens økonomi, det betyder, at kontingent, sponsorater, eksterne puljer og andre indtægter tilgår bestyrelsen, der bevilger de nødvendige midler til arbejdet inden for de enkelte udvalg. Det anses for nødvendigt, at vedtægterne suppleres med særlige bestemmelser, der angiver de enkelte udvalgs kompetenceområder, samt kompetenceforhold mellem bestyrelse og udvalg.

Med afsæt i de eksisterende erfaringer fra drift af

landsbybusser og landsbybiler i en forsøgsperiode fra 2016 til 2019, er formålet med at lave en forretningsplan at sikre, at Mobilitetsforeningens hensigter og opgaver er gennemarbejdet, struktureret og gennemsigtig for de involverede parter samt konkrete og praktisk eksekverbare.

På grund af manglende kapital og sikkerhedsstillelse kan landsbylaugene som almennyttige foreninger ikke kreditgodkendes. Under projektet og forsøgene har Sønderborg Kommune derfor været garant for betalinger til leasingfirmaet.

Mobilitetsforeningen er ansvarlig for den samlede økonomi, herunder fremskaffelse af økonomiske midler til drift af de tre landsbybusser.

Mobilitetsforeningens indtægter kommer via:

- medlemsbetaling for mobilitetsydelser
- sponsorater
- kundefaletter
- eksterne puljer

Vedtægter for Mobilitetsforeningen - se vedhæftede bilag.

Opgavespecifikation til og redegørelse fra NT Advokaterne omkring Mobilitetsforeningen er desuden vedlagt som bilag.

3. Mobility-as-a-Service (MaaS)

”Kollektiv transport i Landdistrikter - Andelsforening 2.0” har til formål at bygge bro mellem offentlig transport, samkørsel, delebiler og selvstændige initiativer i en bæredygtig samarbejdsmodel, som kommer alle involverede interessenter til gode. I den oprindelige projektbeskrivelse skal dette opnås ved at udarbejde et Mobility-as-a-Service (MaaS) koncept. Mobility as a Service er et koncept, hvor den enkelte kunde abonnerer på mobilitet ved at købe en pakke af ofte flere forskellige mobilitetsstilbud til en fast pris. Eksempelvis taxa, offentlig transport og lejebilMaaS-konceptet skulle udbydes i form af en platform inspireret af temaet ”Andelsbevægelsen 2.0.”

Konsulentfirmaet INSERO E-mobility fra Horsens har udarbejdet en delrapport, der beskriver konceptudviklingen af en lokal MaaS-løsning på baggrund af aktiviteterne i projektet. Styregruppen har efterfølgende drøftet mulighederne om, hvorvidt konceptet skulle rulles ud i de tre områder.

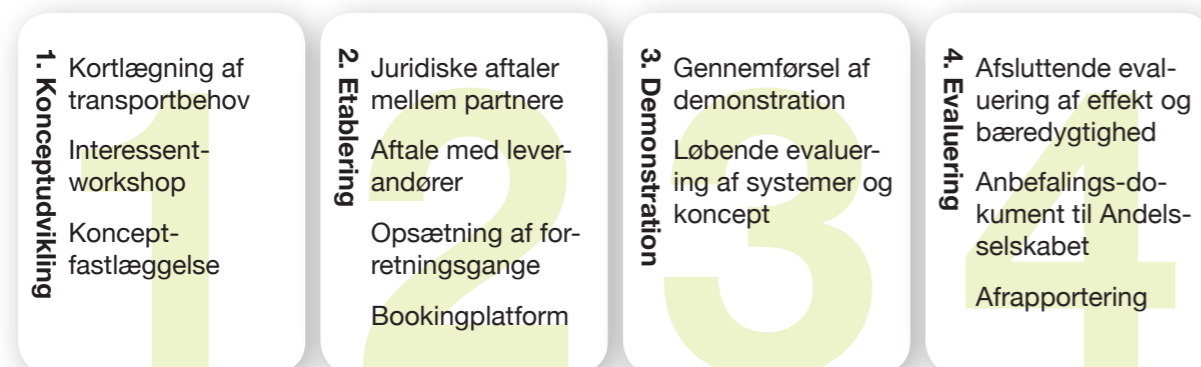
Delrapport for ”Kollektiv transport i landdistrikter – Andelsforening 2.0” ved INSERO E-Mobility

Rapporten sammenstiller de aktiviteter, der er gennemført i forbindelse med konceptudviklingen af et MaaS-koncept til anvendelse i tre landsbylaug i Sønderborg Kommune. Målsætningen er at skabe den bedst mulige platform for Sønderborg Kommune, samt at arbejde videre med MaaS-konceptet og implementeringen af dette.

Processen

Den overordnede proces for projektet er defineret i figur 1, hvor fasen for konceptudvikling er fremhævet.

Figur 1 Proces for MaaS projekt i Sønderborg Kommune



Som det fremgår af processen, er der tre hovedopgaver i fase 1. På baggrund af resultaterne fra de indledende tre opgaver, har det været nødvendigt at udbygge fasen med en prisanalyse for at evaluere på effekten af de udviklede koncepter.

Hovedkonklusionen fra analysen er, at bilen er klart det foretrukne transportmiddel i landdistrikterne. Bilen kan dække borgernes transportbehov, hvilket andre transportmuligheder **ikke** kan.

I forhold til segmenteringen er der fundet følgende konklusioner:

- Det ældre segment vejer **tungt** i alle 3 deltagende landsbylaug. Der er 26,69% efterlønsmodtagere, førtids- og pensionister sammen lignet med kun 21,33% for landsgennemsnittet
- Op til 5 procentpoint **færre** er i arbejdsstyrken i landsbylaugene end gennemsnittet i Danmark
- Mange familier i landsbylaugene har **ingen** hjemmeboende børn - mellem 61% og 66%
- Lysabild har **43% som er +50 år** sammenlignet med ”kun” 36% og 37% i henholdsvis Kværstørsbøl-Snurom og Dynt-Skelde-Gammelgab.

Konklusion

Udviklingen af MaaS-konceptet er sket på baggrund af omfangsrige data samt i samarbejde med udvalgte repræsentanter fra Sønderborg Kommune og de respektive landsbylaug for at sikre validitet i løsningen og lokal forankring. Processen har gennemløbet flere iterationsrunder for at balancere tilbud med lokale behov og mulige løsninger, hvilket har betydet, at der er udviklet tre koncepter med tre fællestilbud – offentlig transport, landsbybus og SnappCar – og et unikt for hvert landsbylaug – hhv. samkørsel, dele elcykler samt flextrafik.

En analyse af prisniveauet for de forskellige løsninger har vist udfordringer sammenlignet med de nuværende priser for mikrobiler i Danmark, hvorfor der har været et ønske om at teste prisfølsomheden hos borgerne i de enkelte landsbylaug. Dette har dog ikke været muligt i projektets første fase grundet manglende tilslutning fra lokalområdet.

Konklusionen for MaaS-implementering er således, at der er behov for yderligere afklaring med borgerne i landsbylaugene inden en egentlig implementering bør gennemføres. Et system, som ikke finder sin opbakning i lokalsamfundet, er således dømt til ikke at blive en succes. Potentialet eksisterer dog, hvilket bl.a. er blevet synliggjort af forløberprojektet med Kollektiv Transport i Landdistrikter, ligesom der er en villighed i landsbylaugene om at finde løsninger til fælles bedste. Det handler blot om balancen mellem fleksibilitet, fællesskab og økonomi.

Der skal mere end 7 måneders kørsel med landsbybusser til for at få borgere til at afhænde bil nr. 2.
Kilde: Elektrisk Vestrum

Det er styregruppens vurdering, at lokalområdernes manglende interesse skyldes, at det ikke er mulig at sælge abonnementsløsninger, der skal betales forud. Det er svært at sælge et fast abonnement, når borgeren ikke kender kørselsbehovet den følgende måned

Se vedhæftede bilag med del-rapporten fra Insero E-mobility vedrørende MaaS-koncept.

Udvidelse af interessegruppen

Styregruppen udstedte den 12. august 2019 en invitation til alle Sønderborg Kommunes landsbylaug, hvor de opfordrede alle til at benytte sig af landsbybusser.

Sommernyt fra baglandet (udsendt den 12. august 2019)

”Det skal fortsat være muligt at bo, leve og arbejde i hele Sønderborg Kommune, så derfor får alle landsbylaug, deres nærområde og deres foreninger nu mulighed for at booke landsbybusserne i Kværstørsbøl-Snurom, Dynt-Skelde-Gammelgab og Lysabild fra i dag”, sådan lyder det fra ildsjæle fra de tre landsbylaug.

”For at øge samkørslen og fællesskabet til glæde for klimaet samt give mere mobilitetsfrihed, har vi valgt at invitere flere med og ”rykke sammen i bussen”, fremfor at vi alle kører efter hinanden i private biler, når vi alligevel skal samme sted hen”.

KØR-MÆ-å kom hinnanen ve’

Reklamevideo: <https://www.youtube.com/watch?v=R0rzEzCemRU&feature=youtu.be>

LANDSBYBUSSEN

- Book på nettet hos ét af de tre landsbylaug for under 3 kr. pr. kilometer:
 - o Dynt-Skelde-Gammelgab: <http://www.dyntskelde.dk/landsbybussen/>
 - o Kværstørsbøl-Snurom: <http://kvaers-sogn.dk/landsbybuslandsbybil/>
 - o Lysabild: <https://www.lysabild-sydals.dk/landsbybussen/>
- Fyld tanken op efter brug og aflever bussen i mindst samme stand, som du modtog den i
- Tag på tur med familie, naboer og venner

GODT FOR FÆLLESSKABET, GODT FOR KLIMAET og GODT FOR DEN LANDLIGE HYGGE.
PS. Det er nu muligt også at tage cyklerne med – book cykeltrailer sammen med landsbybus i Kværstørsbøl-Snurom, <http://kvaers-sogn.dk/trailer-til-cykler/>

Med venlig hilsen

Lysabild Landsbyråd,
Kværstørsbøl-Snurom Landsbyråd og
Dynt-Skelde-Gammelgab Landsbylaug

Ny energi og viden

Den 1. oktober 2018 blev der i Aalborg afholdt konferencen **"Hvorfor er det så svært at skabe bedre mobilitet i landdistrikterne?"**

Mens vi venter på den førerløse revolution, må vi arbejde sammen for at skabe bedre mobilitet i landdistrikterne og finde de nye løsninger der holder efter pilotperioden, løber ud!"

Arrangører var Aalborg Universitet, projekt G-PaTRA, Nordjyllands Trafikskaber og det fagtekniske netværk Nordjyske Planlæggere under Ingeniørforeningen IDA.

På konferencen var indlæg fra arrangørerne, leverandører af debiler, samkørsels-platforme, andre kommunale projekter og erfaringerne fra dette projekt. Her blev pustet ny energi og viden ind i "Andelsforening 2.0"-projektet fra bl.a. G-PaTRA, MAMBA-projektet, Fåborg-Midtfyn og Mariagerfjord Kommune. Alle deltagende projektpartnere havde samme mål for øje, men manglende konkrete løsninger til at nå frem til målet.

Eksempler på mobilitets-projekter:

- **Benefit4Regions**
Sønderborg Kommune har siden 2016 deltaget i INTERREG-projektet "Benefits4Regions", hvor 11 danske og tyske projektpartnere mødes omkring udpegede temaer i et case studie. 22 netværkspartnere har også mulighed for at deltage på lige fod med projektpartnerne. Et af de udpegede temaer er "mobilitet". På baggrund af Mit-fahre-banke syd for grænsen er der blevet etableret Kør-mæ-bænke i Sønderborg Kommune og idéen om mobilitets-hub blev sået.
Afsluttende rapport fra casestudiet "mobilitet" ses her: https://benefit4regions.eu/images/b4r/FinalOutputs/CaseStudies/B4R_CS_Mobilitet_DK.pdf
- **G-Patra**
G-PaTRA projektet handler om grøn passager transport i landdistrikterne. Her er 13 europæiske projektpartnere. Projektet er støttet af European Union INTERREG North Sea Region.

Lektor Niels Agerholm fra Aalborg Universitet så et potentiale i videndeling mellem G-PaTRA og "Andelsforening 2.0". Kørselsmønstre og CO₂-besparelser spiller en central rolle i begge projekter.
<https://northsearegion.eu/g-patra>

Se vedhæftede bilag: Effekt af landsbybusserne - G-Patra supplerende til Sønderborgområdet.

- **MAMBA**, herunder NaboGo
MAMBA-projekt er et INTERREG Baltic Sea Region Program, hvor målet er at maximere mobilitet og tilgængelighed af service i land distrikterne. Her deltager 15 partnere fra seks lande. Den parti-neutrale interesseorganisation Landdistrikternes Fællesråd (LDF) er projektpartner i både "Benefit4Regions" og MAMBA-projektet (udførende for Vejle Kommune). SydTrafik er ligeledes partner i MAMBA-projektet.
<https://www.mambaproject.eu>

Der udveksles løbende erfaringer mellem Landdistrikternes Fællesråd og Sønderborg Kommune. I MAMBA-projektet laves forsøg med en samkørsels-app i landsby Smidstrup i Vejle Kommune, hvor firmaet NaboGO er udvikler. Mobilitetsforeningen har i juni 2019 godkendt at være testområde for NaboGo-samkørsels-app'en. Samkørsels app'en forventes at være på markedet i august 2019.

Kollegial sparring på forvaltningsniveau

Fåborg-Midtfyn Kommune har udgivet en samlet oversigt over mobiliteten i kommunen. Kommunens frivillige organisation af landsbyer, Fynsland, pusler med et lokalt forsøg med landsbybusser og har været på besøg i Sønderborg Kommune for at hente inspiration. Her blev der gjort opmærksom på potentialerne for bedre mobilitetsløsninger på det sociale område og dermed forebygge f.eks. ensomhed og sygdom. Antallet af personer f.eks. uden kørekort som følge af sygdom, frakendelse af kørekortet i en periode eller enkestand er på et overraskende højt niveau i landdistrikterne.
Mariagerfjord Kommune i gang med et forsøg med landsbybusser for at øge mobilitetstilbud-

dene i et afgrænset område. Personerne bag har været på inspirationstur til Sønderborg Kommune og der har efterfølgende været udvekslet erfaringen omkring dannelse af en mobilitetsforening.

SydTrafik

SydTrafik deltager i både MAMBA-projektet og i "Kollektiv transport i landdistrikter - Andelsforening 2.0". Desuden har de sammen med Nordjyllands trafikskaber, Midttrafik og Fynsbus indgivet et hørings svar den 22. januar 2018 til "Ændring af lov om trafikskaber" hvor forslaget ville få positiv virkning på mobilitetsservicen i landdistrikterne, hvis det blev godkendt:

I lovforslagets punkt 1 (§3b) foreslås, at "private virksomheder kan efter aftale med et trafikskaber yde et tilskud til nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter til og fra virksomheden".

I forlængelse af ovenstående foreslår de vestdanske trafikskaber, at der gives hjemmel til, at trafikskaber kan udbyde, finansiere og/eller indgå samarbejde med leverandører af debilistjenester, samkørsel, eller anden form for privat mobilitetsydelse. I yderområder kunne trafikskabet på denne måde være med til at frembringe et økonomisk attraktivt supplement til rutekørsel eller Flextrafik.

Trafikskabet kunne eksempelvis medfinansiere en borgers rejse med en samkørselstjeneste eller i en opstartsperiode give incitament til etablering af tjenesten i lokalsamfund. Internationalt er der stadig flere eksempler på, at trafikskaber har denne mulighed, som anvendes i områder/tidspunkter, hvor traditionelle kollektive transportløsninger ikke er økonomisk bæredygtige. En betingelse for subsidiering kunne være, at rejsen er fremsøgt og betalt via tjenesten fra det kommende fælles Rejsekort og Rejseplanselskab.

I den endelige godkendelse af Lov om Trafikskaber af 5. marts 2019 er hørings svaret desværre ikke skrevet ind.

Mobilitetsforeningen vil arbejde videre med svaret fra høringen, hvor følgende var formuleret "Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil anføre, at forslaget falder uden for lovforslagets formål. Forslaget

bryder med et grundelement i lov om trafikskaber, at det er trafikskaberne, der stiller den offentlige servicetrafik til rådighed for borgerne. Forslaget vil derfor skulle vurderes nærmere og det kunne på sigt eventuelt overvejes at lave et forsøg i et trafikskaber med henblik på at vurdere virkningerne af et konkret tiltag."

Se vedhæftede bilag: Hørings svar, ændring af lov om Trafikskaber

Tilpasset lokal MaaS-koncept

På baggrund af de mange input og erfaringsudveklunge har styregruppen besluttet i efteråret 2018::

- at etablere en mobilitetsforening (se kapitel 2)
- at opsætte 12 Kør-mæ-bænke på Sydals, Broagerland og i Kværs-Tørsbøl-Snurom og samtidig arbejde for at etablere "mobilitets-hubs" omkring bænkerne
- at købe en cykeltrailer til transport af op til 10 cykler der kan bookes sammen med landsbybusserne
- at blive testområde for den digitale løsning NaboGo (Dette produkt udvikles i MAMBA-projektet)
- at have fokus på information- og vidensdeling omkring mobilitet i landdistrikterne
- at have fokus på miljømæssig og økonomisk bæredygtighed

Antallet af biler i 2019: 2.594.469

Antal personer i hver bil afhængig af formålet: Det kommer an på formålet med turen, men generelt 1,31 person/personbil, samt:
T/f arbejde: 1,05,
t/f uddannelse: 1,69,
ærindekørsel: 1,27,
fritidstur: 1,60
erhvervskørsel: 1,08

Tid i bilen t/f arbejde (min/dag):
Hovedstaden: 58,
Midtjylland: 50,
Nordjylland: 48,
Sjælland: 65
SydDanmark: 47

4. Mobilitets-hub

Mobilitets-hub er fremtidens transport-knudepunkt. Det skal have en central placering tæt ved Kør-mæ-bænkene og dermed være synlig i lokal samfundet. Her skal der fakta-oplysninger synliggøres, eksempelvis:

- Book en landsbybus
- Flextur
- PLUS-tur
- NaboGO-app
- SnapCar – lej en bil
- Gode råd om hitch-hiking

Derudover skal det også være muligt at oplade mobilen, mens man venter. Det skal ske ved solceller.

Næste skridt er at få opsat flere Kør-mæ-bænke på centrale steder i Sønderborg kommune, så man også har mulighed for at komme hjem igen ved samkørsel.

Citat af Albert Einstein: "If I had one hour to solve a problem, I'd spend 55 minutes thinking about the problem and 5 minutes thinking about the solutions".

Uddybning af ovennævnte eksempler:

Flextur med SydTrafik

En Flextur er kollektiv trafik med personvogne. Der er ingen stoppesteder, det er kørsel fra A til B efter kundernes behov. Man kører sammen med andre, ligesom man kender det fra busser og tog. Alle kan benytte sig af flextur, hvis man ikke kræver særlig hjælp fra chaufføren. Man skal kunne komme til og fra bilen ved egen hjælp og stå klar ved vej/kantsten, når vognen kommer. Man kan tage op til tre gæster med til halv pris. Alle skal stå på og af ved samme adresse. Flextur kører alle ugens dage fra 6 morgen til midnat og man skal bestille mindst 2 timer før afgang.

Plustur med SydTrafik

Plustur er en samkørselsordning, hvilke betyder, at der kan være flere med i vognen, og at turen ofte er længere end den direkte vej fra A til B.

Plustur er flextrafik, som kan benyttes i de tilfælde, hvor bussen eller toget ikke køre hele vejen. Man bliver kørt mellem adresse og stoppested eller stoppested og adresse. Plustur vil altid koble en på den nærmeste kollektive trafik. Man vil derfor aldrig blive kørt hele vejen med Plustur. Plustur kan kun bestilles via rejseplanen.

Fra 1. april 2019 er Plustur ikke længere et pilot-

projekt i Sønderborg, men i ordinær drift.

Niels Agerholm fra Aalborg Universitet udtaler, at "Plustur er det nærmeste vi kommer en Mobility-as-a-Service (Maas) løsning i nærmeste fremtid".

Samkørsels-app'en NaboGo

Et forslag til en digital platform kunne bygge på NaboGo's erfaringer i MAMBA-projektet. Motivation fra de to partnere bag NaboGo er "at bygge Europas mest succesfulde deleøkonomiske platform til glæde for brugere og vores fælles jordklode.

Værdi for brugere:

- Sparer penge
- Spare tid
- Gør en aktiv klimaindsats
- Hjælper sin nabo
- Møder nye mennesker"

NaboLift-konceptet er udviklet til danske behov af lokale udviklere.

- NaboStop: som virtuelle busstoppesteder = minimum af koordination
- Korte brugerrejser: med ét klik eller stemmestyring = spare tid og penge
- Tilpasset pendlers behov: = med fleksible afgang med minimum af daglig planlægning (transporttid = arbejdstid)
- Arrangere ture: for familiemedlemmer = mindre forældre kørsel m.v.
- Samarbejder: med trafikskaber og rejseplanen = sikre bedste tilbud til borgerne
- Integreret betaling: med fast kilometertakst = spare tid og besvær. 1-10 km = 1 kr. 11-20 km. = 0,75 kr. +20 km = 0,50 kr.

NaboStop som virtuelle busstoppesteder:

- NaboStop er virtuelle "busstoppesteder" som er placeret langs liftudbyders rute.
- Lifttager kan stå af og på ved alle NaboStop på ruten.
- NaboStop er placeret strategisk i byer, boligområder og landsbyer.
- NaboStop placeres steder hvor det er naturligt for en bil at holde ind.
- NaboStop er koordineret med busstoppesteder.
- NaboStop gør det muligt for kommunen at planlægge trafikken.

Der kunne udvikles på samarbejder, der kan sikre optimal mobilitet f.eks. via kombinationsrejser.

Eksempelvis:

Rejseplanen

- Offentlige transportmuligheder fremgår af NaboLift appen.
- Lift i NaboLift vil fremgå i Min Rejseplan.
- Samarbejdet giver mulighed for at planlægge

kombinationsrejser.

Trafikskaber

- Samarbejder om at give bedst mulige mobilitets-tilbud til borgerne.
- Fælles interesse i at der er et alternativ til kørsel i egen bil.

Forretningsmodel for NaboLift

- Kommunerne betaler for etablering af infrastruktur samt drift, data om trafik og årlige analyser.
- Gratis for borgere og virksomheder (ingen brugerfee til NaboGo).

NaboTrailer og NaboFragt

- Brugere betaler (pr. transaktion 10 – 20%).

Leje en bil – SnappCar

SnappCars mission er at reducere antallet af biler i Europa med 5 millioner i 2022.

- Støtter deleøkonomien og forsøger at løse overforbrug af biler og de problemer der medfølger.
- Via SnappCar kan man leje en bil fra en privat person i ens nærområde nemt og billigt.
- Godt for miljøet og et mere bæredygtigt samfund.

Gode råd om hitch-hiking

Ved "Kør-mæ-bænkene" opsættes gode råd til brugere for at øge trygheden og sikkerheden omkring hitch-hiking. På landsbyniveau kender folk hinanden bedre end i de større byer, hvilket har en positiv påvirkning af folks vilje til at give hinanden et lift.

Kør-mæ-bænkene

En "kør-mæ-bænk" betyder, at du nu kan rejse herfra, hvornår du vil. Der er afgang lige så tit, som der kører biler forbi. I gennemsnittet er ventetiden i Danmark 10 min. Det er gratis og der arbejdes på at udvikle en app, der gør det mere sikkert, samtidig med at der er mulighed for at give en skilling til lokalsamfundet, hver gang man får et lift.

Der er mange gode grunde til spontant at rejse sammen

1. Der er i gennemsnittet kun 1,05 personer i de biler, der kører til og fra arbejde
2. Der er besværligt at lave samkørsels-ordninger og aftaler.
3. Det er et alternativ til bussen
4. Oplevelsen er et fitnesscenter for tillidstræning.
5. Det skaber nysgerrighed, mod og udsyn ved at møde nye mennesker.
6. Det er med til at styrke sammenholdet i lokalsamfundet.

Udvikling af Kør-mæ-bænkene

Sønderborg Kommune har ansøgt om at få tilladelse til at sætte en tavle op bag Kør-mæ-bænkene, hvor man kan angive bestemmelsesstedet.

Flere efterspørger muligheden for at lade mobiltelefon op i en solcelle-dreven ladestation, mens man venter på et lift.

Se vedhæftede bilag:



5. Miljømæssig og økonomisk bæredygtighed – effekt af landsbybusserne



Samlet kørsel

Som det fremgår af ovennævnte, har landsbybusserne kørt som forsøg .. Landsbybusserne har kørt som forsøg to gange. Forsøgsperiode 1 i 2016 og en supplerende forsøgsperiode 2 i 2018-2019. Den samlede registrerede kørsel fremgår af tabel 1.

Landsbybusserne har også kørt i den mellemliggende periode med ekstra bevilling fra Sønderborg Kommune, for at fremdriften ikke skulle gå tabt, men disse data indgår ikke i de to nævnte pilotforsøg.

Tabel 1 Kørte km i landsbybusserne

Landsbylaug	Forsøgsperiode 1		Forsøgsperiode 2		I alt
Kværs-Tørsbøl-Snurom	15.04-15.12.16:	12.266 km	23.04.18-23.04.19:	22.270 km	34.536 km
Dynt-Skelde-Gammelgab	15.04-15.12.16:	12.624 km	22.03.18-22.03.19:	8.105 km	20.729 km
Lysabild	15.04.-15,12,16:	16.382 km	18.08.18-04.05.19:	19.399 km	35.781 km
I alt		41.272 km		49.774 km	91.046 km

Resultater for Forsøgsperiode 2

Tabel 2 Resultater for Forsøgsperiode 2.

	Kværs-Tørsbøl-Snurom	Dynt-Skelde-Gammelgab	Lysabild	I alt
Antal rejser	86	68	118	528
Antal kørte km	22.270	8.105	19.399	49.774
Antal rejser hvor rejsen har erstattet én eller flere privatbiler	59	48	47	154
Procentvis samkørsel	68,60	70,59	39,83	56,62
Kilometerbesparelse	18.657	6.379	14.256	39.292
CO ₂ besparelse (kg)	785	270	600	1.655
Gennemsnitligt antal passagerer per rejse (inkl. chauffør)	6,68	6,72	4,33	5,91

CO₂-besparelse beregnet, når antallet af passagerer er over 5 personer. Beregningen i pilotprojektet "Alternativ bæredygtig kollektiv trans-

portkoncept" var på baggrund af brugerens egne opgørelse i kørebøgerne.

Resultaterne er baseret på de ture, hvor der er angivet passagerantal samt start- og slutkilometer på bussen. Det antages, at der er sparet en biltur på de ture, hvor der har været mere en 5 passagerer i bussen. CO₂-reduktionen er beregnet ud fra denne antagelse.

Yderligere resultater

13% af al kørsel i landsbybusserne har været arbejdsrelateret, 73% fritidsrelateret, små 3% af kørslerne er sket i forbindelse med sundhedsbesøg og 11% er ikke defineret. 55% af kørslen er foretaget af mænd, kvinder står for 33%, mens 11% ikke er defineret.

Den korteste registrerede tur har været på 6 km. og den længste på hel 4.042 km.

Antallet af passagerer hænger ofte sammen med antallet af kørte kilometer. Jo flere passagerer, jo længere har turen også været.

Fordelingen af turlængder og passagerantal fremgår af tabel 3.

Tabel 3 Turlængder og passagerantal i landsbybusserne (bemærk en lille afvigelse i det samlede antal km, hvilket skyldes enkelte forkert/mangelfuldt registrerede ture)

Tabel 3 Turlængder og passagerantal i landsbybusserne (bemærk en lille afvigelse i det samlede antal km, hvilket skyldes enkelte forkert/mangelfuldt registrerede ture)

Antal passagerer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	I alt
Antal ture	55	18	13	11	17	27	26	49	81	297
Gennemsnitslængde	48	116	136	102	159	224	227	154	242	166
Km kørsel	2.613	2.096	1.772	1.120	2.708	6.056	5.889	7.524	19.605	49.383

Sammenfatning

Samlet set har de 3 landsbybusser kørt knapt 50.000 km i Forsøgsperiode 2. Det har resulteret i en CO₂ besparelse på ca. 1.655 kg*. Generelt er der flere passagerer på de længere ture end på de korte, og der er en overvægt af ture med enten kun chaufføren eller en næsten fyldt bus. Landsbybusserne har opfyldt to formål:

1. En række ture, hvor de i et eller andet omfang går ind og erstatter bilture. Her reducerer de potentielt behovet for at eje bil blandt brugerne, mens den direkte effekt på CO₂ udledningen er minimal.
2. Længere ture, hvor der dels spares CO₂ og dels bidrager til en bedre lokal sammenhængskraft med de muligheder for fælles transport, som landsbybusserne giver.

Mobilitetsforeningen har indgået aftale med Aalborg Universitet vedrørende kørselsdata.

Rentabilitet for Mobilitetsforeningen

Forsøget har vist at landsbybusserne ikke er økonomisk rentable p.t. Hvis man måler landsbybussernes drift, herunder kørsel, betaling fra brugerne, betaling for bookingplatform op imod leasing, forsikring, service, vil det ikke være muligt at opnå balance i regnskabet.

I forsøget er styregruppen langt fremme med at inddrage flere brugere, bl.a. ved at tilbyde alle landsbylaug i Sønderborg Kommune muligheden for at booke landsbybusserne. Desuden arbejdes der på at inddrage frivillige sociale foreninger. der ligeledes skal kunne benytte landsbybusserne og derved skabe en mer-indtægt.

En spørgeskemaundersøgelse blandt kommunens frivillige sociale foreninger viser, at der er et betydeligt antal af foreninger og medlemmer, som ser transport som en udfordring, og at bussen passer rigtig godt ind i sådan et behov.

Styregruppen er også i gang med at undersøge mulighederne for at udbyde reklamepladser på landsbybusserne.

Sønderborg kommunen:

<https://sonderborgkommune.dk/borger/frivillig-guide-en-guide-til-de-frivillige-sociale-og-sundhedsfremmende-foreninger>

Selv med ovennævnte tiltag vil der ikke kunne opnås balance i regnskabet, men de manglende økonomiske midler vurderes at være ret beskedne i forhold til den transportservice, man kan udbyde i landdistrikterne – især hvis man gennemførte over en årrække.

Se bilag: Budget for drift af 3 landsbybusser i Mobilitetsforeningen

Indtægter

Argumentation for støtte via kommune eller trafikelskab:

Alternativ 1: Busserne i Mobilitetsforeningen forventes at være økonomisk bæredygtige ved en 3-årig lejeaftale, der reducerer den månedlige leje samt ved lokale og kommunale sponsoraftaler. Hertil kan leveres en mindre ekstern finansiering i form af samarbejdsaftaler med andre brugergrupper. Endelig er det nødvendigt med en underskudsgaranti eller kapitalindskud, der giver adgang til, at Mobilitetsforeningen kan underskrive en 3-årig lejeaftale med f.eks. AVIS.

Alternativ 2: Sydtrafik kan udbyde, finansiere og/eller indgå samarbejde med leverandører af delebiltsjenester, samkørsel, eller anden form for privat mobilitetsydelse på baggrund af erfaringerne fra dette projekt, og dermed overtage driften. Her må forventes positive ændringer i driftsbudgettet pga. stordriftsfordele. Dette kræver en ændring i "Lov om Trafikelskaber".

Argumentation til Sydtrafik

(Af Niels Agerholm – Aalborg Universitet, Lektor, Institut for Byggeri og Anlæg, Det Ingeniør- og Naturvidenskabelige Fakultet Sektionsleder, Sektionen for Veje, Trafik og Transport, Forskningsgruppen for Intelligente Transportsystemer)

SydTrafik skal sikre bedst mulig mobilitet for områdets borgere og bidrage til en grønnere transport. Det er vanskeligt at levere en fornuftig kollektiv transport i tyndtbefolkede områder udenfor de vigtigste transportkorridorer. Prisen pr. passagerkilometer er ligeledes meget høj i disse områder. Der kunne for et meget lille beløb leveres en

langt mere dækkende service til landdistrikterne, hvis man giver lidt økonomisk støtte til langvarige forsøg (f.eks. 3 år) med landsbybusser. Grunden hertil er, at hvis man skal have folk til at anvende deres bil mindre/undgå bil nummer to, så skal det have så langt et tidsperspektiv, at man undlader investeringen. Med et beløb på ca. 50.000 pr. år pr. samarbejdende lokalområder i landdistrikterne kunne man sikre en væsentlig mere dækkende service end den eksisterende, og langt bedre end traditionelle busruter for den samme investering.

Argumentation for sponsorater fra virksomheder

De virksomheder, der har fokus på at skabe løsninger i lokalområdet, der skal sikre gode levevilkår og et bedre miljø, er benyttelse / sponsorater til landsbybusserne, et af de "lavt-hængende frugter".

For et meget lille beløb sikres både en social og miljømæssig bæredygtig transport i landdistrikterne. Det er dokumenteret fra forskning, at selvom der er god vilje til at skabe et alternativ til privatbilen i landdistrikterne, så kan det ikke lade sig gøre uden en form for økonomisk støtte – i hvert fald indtil befolkningen i et område har taget løsningen til sig.

Styregruppen har på baggrund af ovennævnte iværksat en undersøgelse af villigheden i det lokale erhvervsliv mhp. evt. at tegne et sponsorat i form af en annonce på landsbybussen.

Offentlige investeringer med henblik på at omlægge til grøn transport

København Kommune oplyste sidst i 00'erne, at man regnede med, at det kostede ca. 30.000 kr. i investering i cykel infrastruktur at flytte én daglig tur fra bil til cykel i hovedstadsområdet. Til sammenligning skal det nævnes, at man vurderer, at der foretages 6-7 millioner ture dagligt i hovedstadsområdet.

En nyere opgørelse vurderer, at det koster 63 kr. i investeringer pr. bil-kilometer at flyttet til cykel-kilometer. Her er der tale om én km én dag og ikke en daglig gentagelse eller lignende.

Der er således tale om meget store investeringer, for at gøre transporten mindre bilafhængig / drivhusgasgenererende.



6. Kulturel og social bæredygtighed

Kør-mæ-bænke

De kunne kaldes "Blaffer-bænke", men er dog navngivet "Kør-mæ-bænke". De er det synlige bevis for øget samkørsel, da de bliver set og fortæller en historie. Om bænkerne bliver brugt eller ej, er sådan set ligegyldigt. Værdien ligger ikke i brugen, men i tilstedeværelsen i landsbyen og i befolkningens bevidsthed.

Hvad bænkerne mangler i tekniske detaljer (de SKAL have en tydeligere skiltning), opvejer de i positiv kommunikation.

Se bilaget: Afgørelse vedr. dispensationsansøgning om skiltning til kør-mæ-bænke (bilag a og b)

Styregruppen fandt inspiration til Kør-mæ-bænken gennem nogle tyske INTERREG-partnere i Benefit-4Regions projektet, der selv havde opstillet lignede bænke i deres lokal-område. Det er blevet opsat 4 bænke på Broagerland, 3 bænke i Kværs-Tørsbøl-Snurom og 1 i hvert af de sydalsiske landsbylaug, Mommark, Skovby, Tandslet, Kegnæs og Lysabild. Det enkelte landsbylaug har selv valgt placeringen af deres kør-mæ-bænke og har efterfølgende fået godkendt placeringerne af Vej & Park.

Elever fra produktionshøjskolen har designet og produceret bænkerne, så de lever op til gældende lovgivning og ikke virker forstyrrende for trafikanter. På ryglænet er der placeret flere skilte med stednavne. Så har man mulighed for at signalere, hvor man gerne vil hen ved f.eks. at pege på det skiltet med det ønskede bestemmelsessted. Det overvejes, om der skal placeres en QR-kode med trafikoplysninger på bænkerne.

Det er styregruppens ambition, at Kør-mæ-bænkerne sammen med landsbybusserne er med til at øge samkørslen i landsbylaugene til glæde for både pengepungen og ikke mindst miljøet.

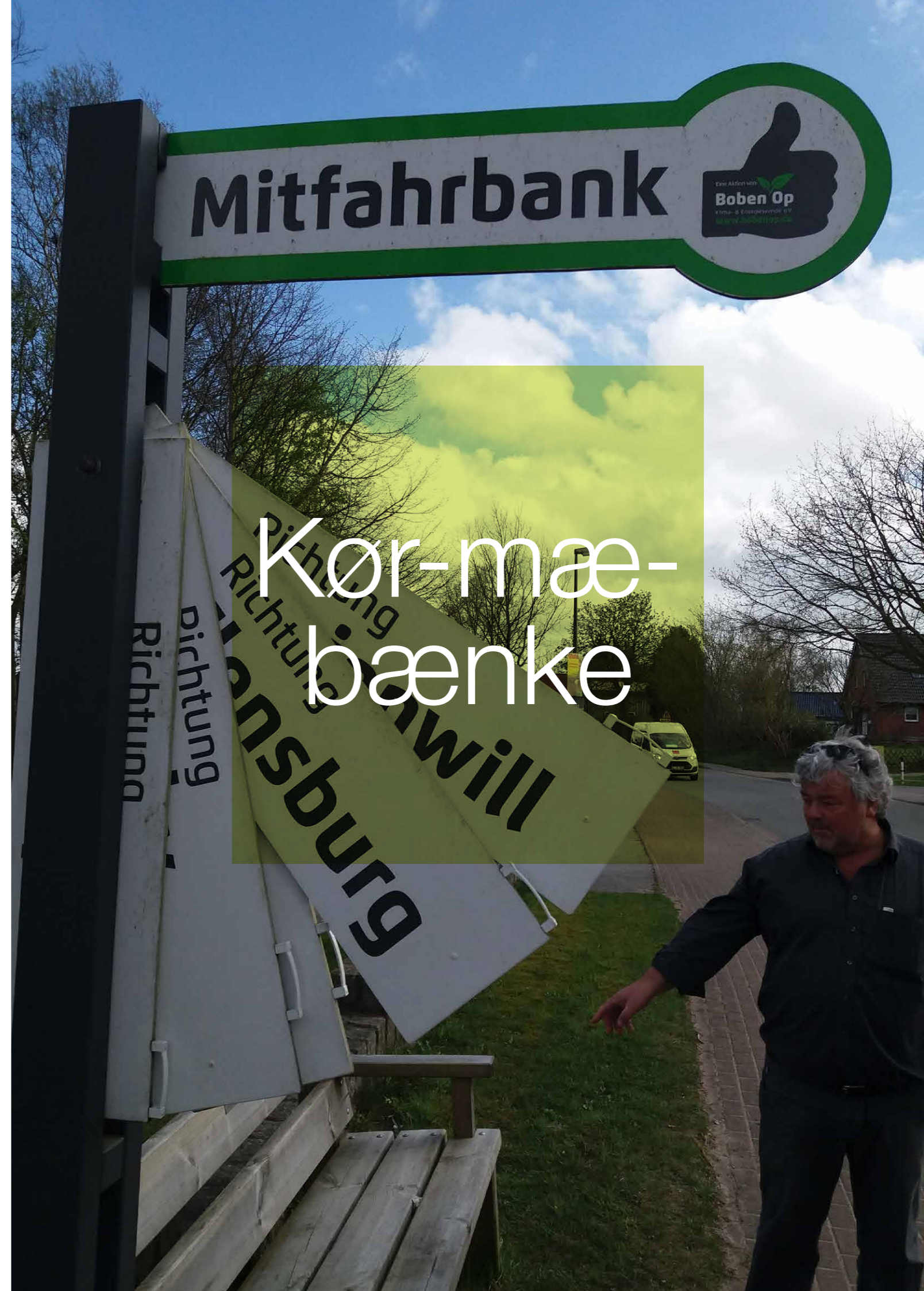
Cykeltrailer

Der er indkøbt en cykeltrailer til transport af op til 10 cykler. Traileren kan på en ganske enkelt måde bygges om til også at kunne medtage handicapcykler.

Cykeltrailerer giver mulighed for cykelture længere væk end i nærområdet. Landsbybusserne og cykeltrailerer giver mulighed for at mindre grupper kan tage på fælles ture, hvor man både får rørt sig og dyrker fællesskabet.

Følgende regler gælder for booking:

- Landsbybussen og traileren kan lejes af alle borgere som er medlem af et landsbyråd/landsbylaug i Sønderborg Kommune.
- Landsbybusserne bookes henholdsvis i Lysabild Landsbylaug, Skelde Dynt Gammelgab Landsbylaug og Kværs Tørsbøl og Snurom Landsbyråd via hjemmesiderne:
www.lysabild-sydals.dk/
www.dyntskelde.dk
www.kvaers-sogn.dk/
- Traileren bookes via telefon og står parkeret på adressen Vestermark 8, Tørsbøl, 6300 Gråsten, hvor traileren afhentes og afleveres.
- Leje af landsbybussen afregnes med kr. 2,50 pr. kørt kilometer til pågældende Landsbylaug, hvor denne lejes. Ligeledes afleveres bussen rengjort med opfyldt tank.
- Leje af traileren afregnes med kr. 100,- pr gang/dag, som betales til et kontonummer eller via MobilePay.



7. Information og synlighed

Gennem projektet er der blevet delt erfaringer med embedsmænd, frivillige, politikere og nationale interesseorganisationer omkring alternative kollektive transportkoncepter.

Besøg og fremvisning af landsbybusserne

- 12. september 2017
Sparring med Viborg Kommunes transportafdeling Viborg Kommune.
- 8. juni 2018
Sparring med Ryslinge Udviklingselskab om delebiler, delebusser m.m.
- 30. november 2018
Orientering ved besøg af Erhvervsstyrelsen.
- 10. december 2018
Inspirationsbesøg af Mariagerfjord Kommune, Nordjyllands Trafik selskab og Holstebro Kommune.
- 19. marts 2019
Besøg fra Kørselskontoret i Hedensted for at se på Kør-mæ-bænke.
- 2. maj 2019
Orientering til Nordfyns Kommunes udvalg for Erhverv, Kultur og Fritid.
- Telefonsparring med interessenter / ressourcepersoner fra bl.a. Vejen kommune, Fredericia kommune, Viborg kommune.

Præsentation af erfaringer omkring alternativ kollektiv transport i landdistrikterne

Repræsentanter fra styregruppen har været inviteret til at holde oplæg om erfaringerne fra projektet ved forskellige lejligheder, bl.a.:

- 30. september 2017:
Udstilling ved Landsbytopmøde i Grundfør.
- 6. maj 2018:
Pitstop for Tour de Flensborg i Sønderborg, hvor Niels Peter Nielsen, deltog med Landsbybussen fra Kværs-Tørsbøl-Snurom.
Se <https://vimeo.com/268568396>
- 14. – 15. oktober 2017: messestanden til Grøn transport ved Livstilsmesse i Augustenborg og ProjectZero's 10 års jubilæum
- 21. marts 2018:
European Mobility Week Award Conference, Brussels.
- 1. oktober 2018:
Oplæg ved endags-konference i Aalborg om mobilitet.

- 30. november 2018:
Smart Mobility Forum 2018, Republic of San Marino.
www.iedonline.eu/events/2018/san-marino.php
- 26. januar 2019:
Oplæg og procesfacilitation ved landdistriktsworkshop i Tønder Kommune om mobilitet og transport.
- 21. februar 2019:
Oplæg ved generalforsamling i Fynsland.
- 21. februar 2019:
oplæg og procesfacilitation ved Rural Mobility Seminar #2, MAMBA-projektet.

Informationer til borgerne

Transportkontoret fra Sønderborg Kommune har besøgt Kværs-Tørsbøl- og Snurom for at informere om PLUS-konceptet fra SydTrafik.

Der er afholdt workshop den 30. januar 2018 for repræsentanter i landsbylaugene for at hente input til en MaaS-løsning. Se bilaget med oplæg: MaaS Workshop den 30. januar 2018

Erfaringer fra projektet er også blevet udstillet i forbindelse med det dansk/tyske mini-folkemøde i Tydal, Tyskland i slutning af maj 2019. Mini-folkemødet var afslutningen på INTERREG-projektet Benefit4Regions.

Øvrige relevante tiltag:

Et enigt byråd vedtog med budgetaftalen for 2019 – 2022, at der skal udarbejdes en analyse af den kollektive trafik. Aftale om igangsættelse af en analyse af den kollektive trafik, bunder i et ønske fra parterne bag budgetaftalen, om at højne adgangen til og brugen af relevant kollektiv trafik.

Dette skal:

1. Sikre mobilitet for alle
2. Mindske antallet af biler på vejene og i byerne
3. Bidrage til opfyldelse af kommunens Project Zero målsætninger.



Bilag

Rapporten fra "Alternative bæredygtige kollektive transportkoncepter i Sønderborg"

https://sonderborgkom.dk/wp-content/uploads/Rapporten_webversion-1.pdf

Roadmap2025

Roadmap 2025: http://www.projectzero.dk/Files/Images/Menu-2019/Tekniske_nyheder/Roadmap2025_FINAL.pdf

Roadmap 2025, projektbeskrivelserne: http://www.projectzero.dk/Files/Images/Menu-2019/Tekniske_nyheder/Roadmap2025_FINAL.pdf

Vedtægter for Mobilitetsforeningen

Opgavespecifikation til og redegørelse fra NT Advokaterne omkring Mobilitetsforeningen

Høringssvar: Ændring af lov om Trafikselskaber

Effekt af landsbybusserne – G-Patra supplerende til Sønderborgområdet

Budget for drift af 3 landsbybusser i Mobilitetsforeningen

Afgørelse vedr. dispensationsansøgning om skiltning til kør-mæ-bænke (bilag a og b)

Sådan gør du – kør-mæ-bænke

Definition på frivilligt socialt arbejde

Sådan booker du en landsbybus

MaaS Workshop den 30. januar 2018

Revideret version 2: oktober 2019.

Referencer

INSERO-delrapport:

[1] Kollektiv Transport i Landdistrikter, Sønderborg Kommune

[2] Interview med Whim

[3] Interview med Sønderborg Kommune

[4] Strategisk Idekatalog – Grøn Transport, Sønderborg Kommune

[5] Strategisk Energiplan for Grøn Transport, Sønderborg Kommune.

