

Landsbybussen – noget for dig?



Kører i Kværs-området,
Lysbild-området og Broagerland

Landsbybussen har mange anvendelses- muligheder

- Samkørsel af børn til fritidsaktiviteter
 - Udflugter for institutioner
 - Samkørsel til arrangementer/møder
 - Erstatning for bil nr. 2
 - Foreninger
- ... og meget andet, når den offentlige transport ikke kører.

Hvilket kørekort kræves til landsbybussen?

Der er plads til 9 personer
inkl. føreren og kræver
kun almindeligt kørekort (B).

Vidste du, at...

Den samlede kilometer-
besparelse, i den 8 måneder
lange forsøgsperiode, er op-
gjort til 35.354 km. - næsten
kloden rundt!
Landsbybussernes andel er
opgjort til 27.393 km.

Den estimerede reduktion af
CO₂-udledning er 5.480 kg
for hele forsøgsperioden.

Forsøgsordningen er støttet
af Trafikstyrelsens "Pulje til
forbedring af kollektiv trafik i
yderområder" samt Sønder-
borg Kommune.

Hvad koster det?

Det koster kun
2 kr. pr. kørt km
for medlemmer
plus brændstof.
Du afleverer
altid køretøjet
med fuld tank.


Sønderborg
ZEROTRANSPORT


samarbejd
&
handlings-
Landstrikterne
i Sønderborg


ProjectZero
Bilag 1000
til Sønderborg Kommunes
Årsmøde 2015

PROGRAM

1. Velkomst ved Niels Peter Nielsen, Mobilitetsforeningen
2. Behov – egen og landsbyens (opgave)
3. Erfaringer fra Landsbybus-projekterne
4. Muligheder
5. Frivillighedsbus i weekender og ferie – præsentation v. Jaqueline, Alssundgymnasiet
6. Konzeptudvikling





Deltagere:

Stefan Struck Kirkegaard-Kronborg, Blans / Landsbyforum

Jaqueline Stender, Alssundgymnasiet

Niels Peter Nielsen, Kværs-Tørsbøl-Snurom / Mobilitetsforeningen (afbud)

Leif Pedersen, Mommarmark / Mobilitetsforeningen

Carl Erik Maae, landsbyudvikler, sekretariat for landdistrikter (sekretær)

Connie Mark Skovbjerg, landdistriktskoordinator, sekretariat for landdistrikter (sekretær)

Thomas Kynde Møller, Sydtrafik

Maria L. Holm (for Anja Reilev), Sydtrafik

Ingebeth Clausen, Smøl / Landsbyforum

Marie Lasse og én person, Stolbro/Stolbrolykke

René Carstensen, Kværs-Tørsbøl-Snurom / Mobilitetsforeningen

Karin Autzen, Asserballe



**Medfinansieret af
Den Europæiske Union**

2. Hvor oplever din husstand de største udfordringer i forbindelse med kollektiv transport, hvis nogen?

3. Hvad forstår du ved en frivillighedsbus?

3. Hvilke behov for en frivillighedsbus (minibus til låns) kan du se i det nære samfund? Hvis nogen behov overhovedet?

4. Hvad skulle der til, for at dig og din husstand ville benytte jer af frivillighedsbussen? Hvad kunne få jer til at bruge den?



6. Kender du til, eller har du erfaring med delebilordninger?

- Ja, jeg har indgående kendskab
- Ja, jeg har en smule kendskab
- Nej

evt. kommentar:

7. Har du benyttet Landsbybussen? Hvis ja – erfaringer hermed?



**Medfinansieret af
Den Europæiske Union**

3. Erfaringer fra Landsbybus ordningerne

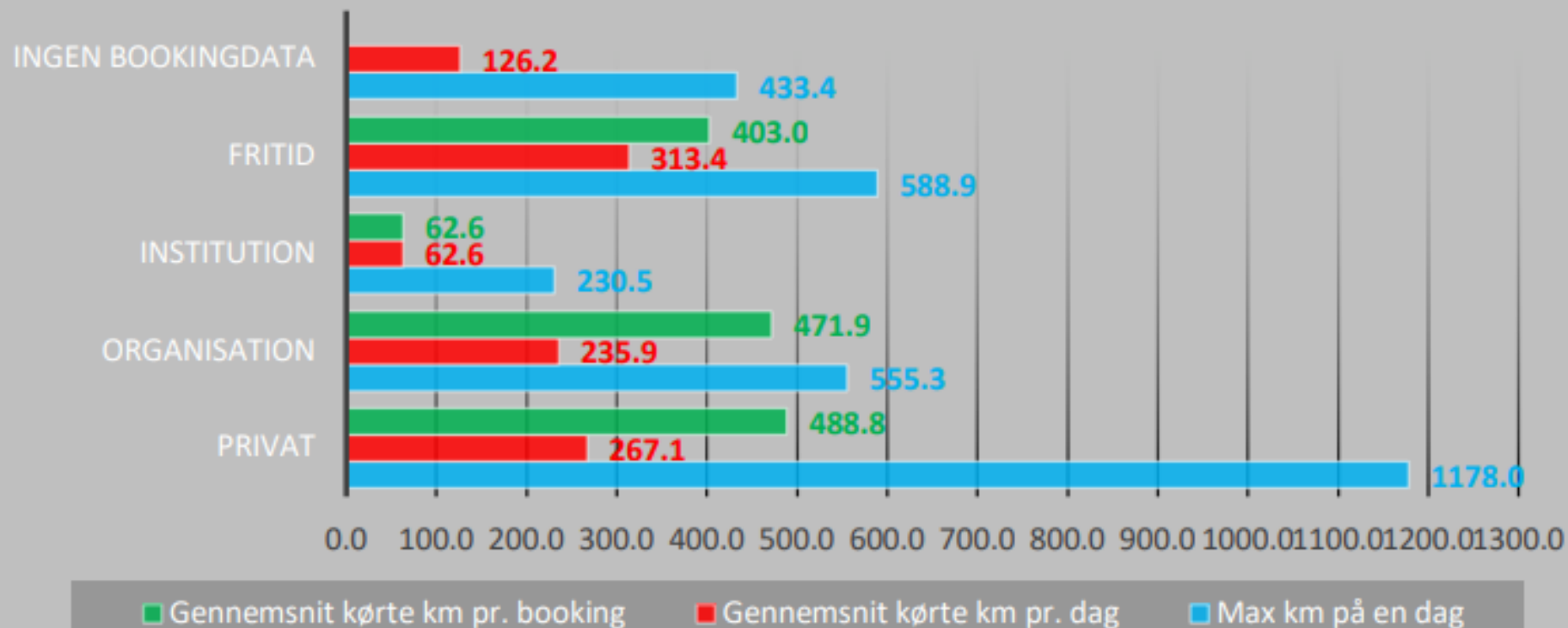
Analysen baserer sig på følgende tid

Kværs, fra 24/9-2021 til 18/10-22

Tandslet, fra 25/9-2021 til 23/10-22

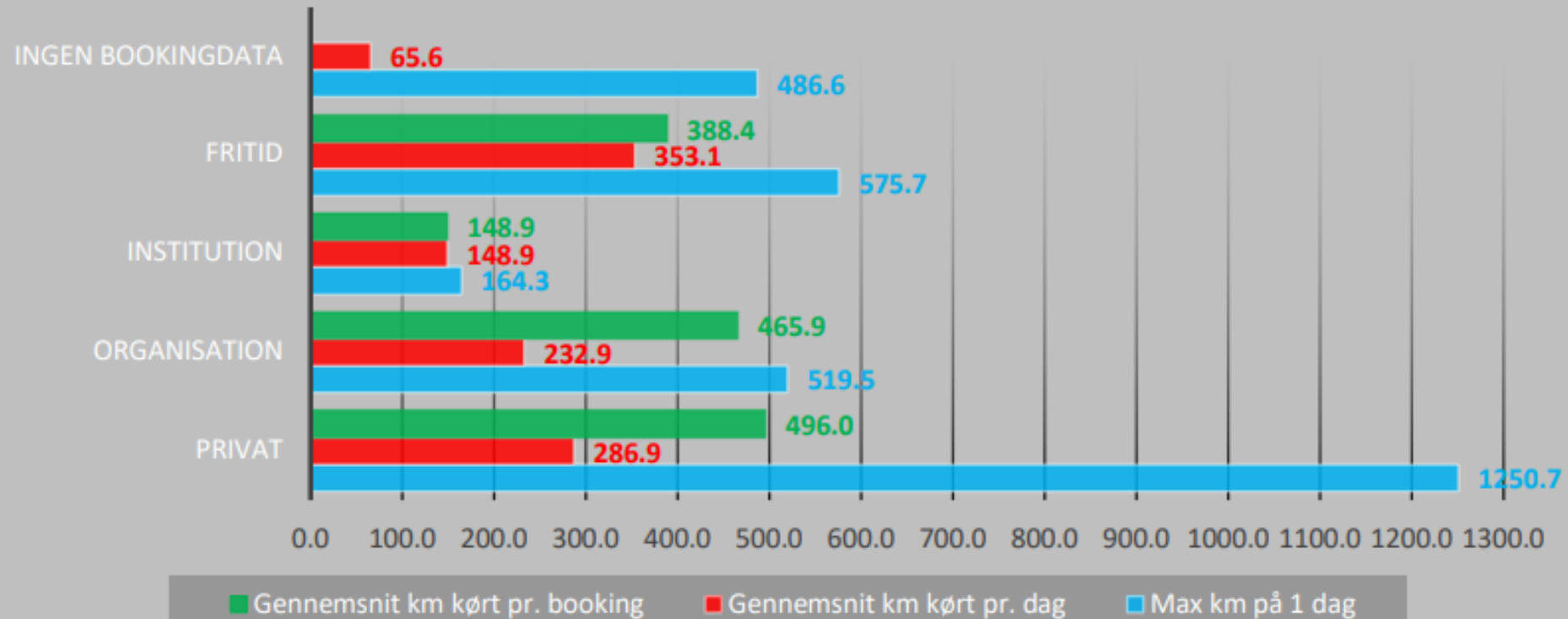
Private	Organisation	Institutioner	Fritid	INGEN BOOKINGDATA
Private aktører	Virksomheder, etc.	Skoler, børnehaver, etc.	Sportsklubber, fritidstilbud, etc.	Ingen booking registreret på dagen

Nøgleværdier Kværs - Baseret på bookingtype

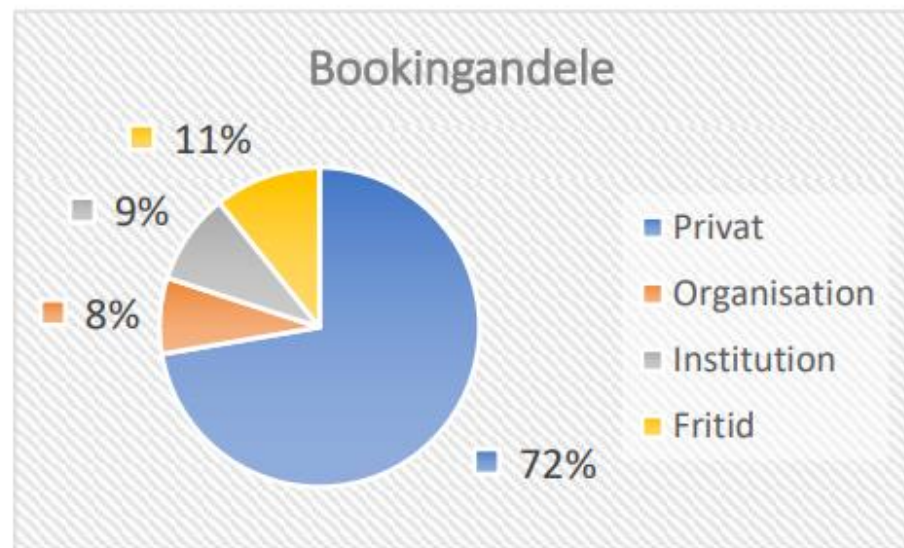


Private	Organisation	Institutioner	Fritid	INGEN BOOKINGDATA
Private aktører	Virksomheder, etc.	Skoler, børnehaver, etc.	Sportsklubber, fritidstilbud, etc.	Ingen booking registreret på dagen

Nøgleværdier Tandslet - Baseret på bookingtype



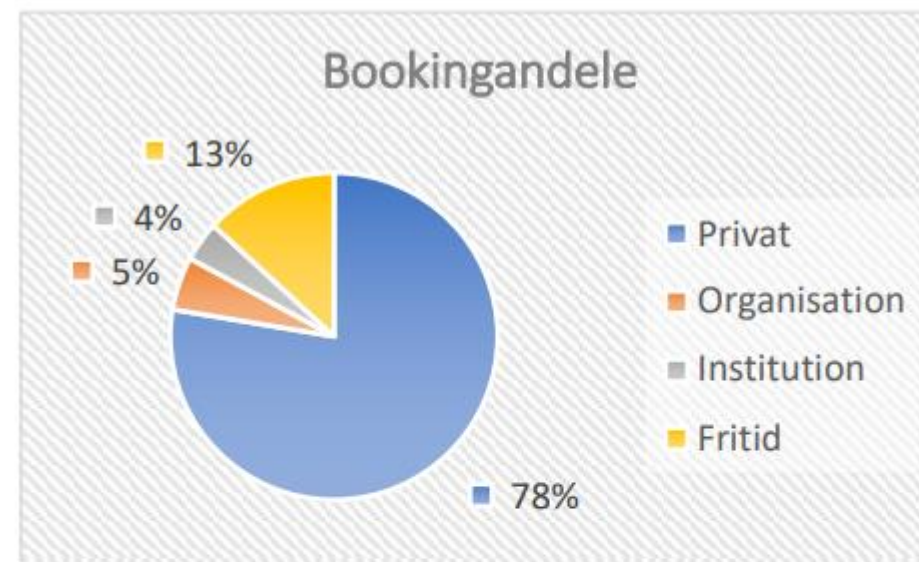
Kværs - Bookingdata



Bookingen i Kværs fordeles således

- Bussen blev booket 65 gange i perioden
- 47 af bookingerne svarende til 72% kom fra private
- 7 af bookingerne svarende til 11% kom fra fritidsforeninger
- 6 af bookingerne svarende til 9% kom fra institutioner
- 5 af bookingerne svarende til 8% kom fra organisationer

Tandslet - Bookingdata



Bookingen i Tandslet fordeles således

- Bussen blev booket 76 gange i perioden
- 59 af bookingerne svarende til 78% kom fra private
- 10 af bookingerne svarende til 13% kom fra fritidsforeninger
- 3 af bookingerne svarende til 4% kom fra institutioner
- 4 af bookingerne svarende til 5% kom fra organisationer

Konklusioner:

Ud fra de ovennævnte analyse kan der konkluderes følgende:

- De primære brugere af busserne er private hhv. 72% og 78%
- Busserne bliver primært benyttet til kortere ture på mindre end 50 km
- Hhv. 82% og 79% af turene var kortere end 0 km
- Når turene er længere end 15 km, går ca. 1/3 til Syd og Sønderjylland, mens 2/3 går til byder udenfor dette område.

Forslag til andre undersøgelser af pilotprojektet:

- Data på hvor mange, der befinder sig i bussen
- Kvalitative undersøgelser af bussens brug (evt. fokusgrupper) – høj prioritet
- Data på optankning i liter og kilometer pr. optankning
- Demografiske forhold
- Data på formål for turene (hospitalsbesøg, pendling, endagsture etc.)

Formål med projektet:

- Mere samkørsel for at reducere CO2 og give familier i landdistrikterne mulighed for at gå fra "2 til 1 bil"

BRUGERUNDERSØGELSE (2021) – spørgeskema og kvalitative interviews:

Motivation for samkørsel – vigtige indsigter, når appén og frivillighedsbusserne skal kommunikeres og udbredes.

- Miljøhensyn er det, der er den største motivationsfaktor for at samkøre i stedet for at køre selv.
- Dernæst er det muligheden for at spare penge ved at benytte sig af samkørsel, der motiverer borgerne mest.
- At spare tid og at få socialt samvær er det, der motiverer borgerne mindst.

Barrierer for at bruge appén (her nabogo appén):

- Den største barriere for at bruge app'en er, at det er besværligt at planlægge samkørsel - dernæst at man ikke ønsker at være social under kørsel.
- Blandt de 29 %, der har angivet en anden årsag, er manglende fleksibilitet den største barriere.
- I andre undersøgelser om samkørsel finder vi, at de største barrierer knytter sig til:
 - Man ønsker ikke at give afkald på personlig frihed til at køre, når man vil
 - Hverdagen faste rutiner passer dårligt med at skulle koordinere med andre
 - Transporttiden anses som et frirum, hvor man ikke vil forstyrres af andre

4. Muligheder:

Privat bilisme - Offentlig transport - Flextrafik-løsninger - Samkørsel med nabogo appén – Frivillighedsbus – Knallert - Cykling - vandring

I Sønderborg Kommune findes der cirka 39.000 privatejede biler, som for manges vedkommende hver dag bliver brugt til at køre til og fra arbejde eller skole med én passager. En ny løsning skal gøre det nemmere at vælge at køre sammen med andre.

Fakta: Samkørsel med nabogo

- Man kan gratis hente nabogos app og bruge den til at udbyde eller finde lift.
- De første 10 km. af hver tur betales af nabogo (via kommuneaftalen) – passageren kører gratis, og chaufføren får 10 kr. pr. passager. Efter 10 km. betaler passageren 75 øre pr. km. direkte til chaufføren ud fra et deleøkonomisk princip.
- Vil man prøve at køre med uden at have appen, kan chaufføren vælge 'Kør nu', hvorefter passageren scanner QR-koden, og samkørslen er i gang.
- Samkørsel er et supplement til kollektiv transport de steder, hvor der er få afgange med bussen. Nabogos lift vises i Rejseplanen, og nabogo-appen viser ligeledes afgange med kollektiv transport.

5. Frivillighedsbus i weekender og ferier:



Oplæg fra Jaqueline, AGS



**Medfinansieret af
Den Europæiske Union**

6. Konceptudvikling - workshop:

Metode: flere forskellige parter og aktører forsøger at løse et fælles problem, ved at *udveksle deres forskellige former for viden, ressourcer, kompetencer og idéer*

Mekanismer:
 Hvad er dét, som skal få frivillighedsbusserne til at virke?
 f.eks. forventningsafstemning, tydelig kommunikation, simpel booking, central placering

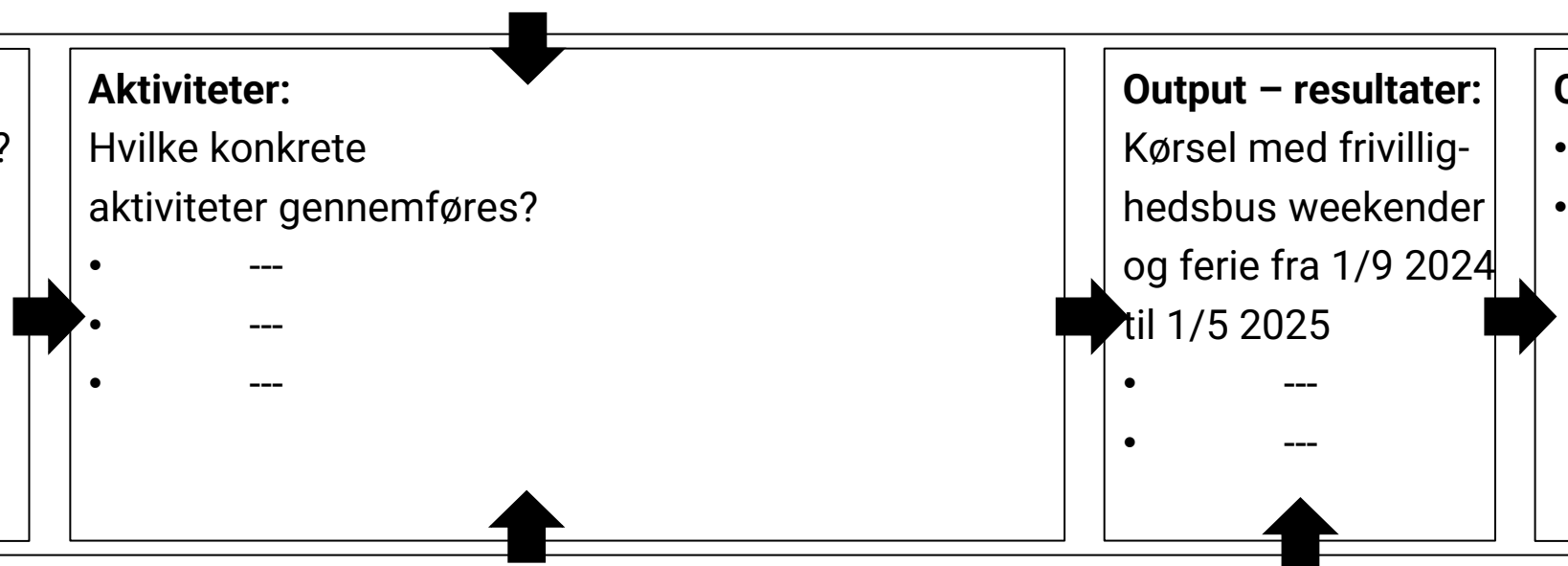
Udfordringer:
 Hvad er problemet?
 • ---
 • ---
 • ---

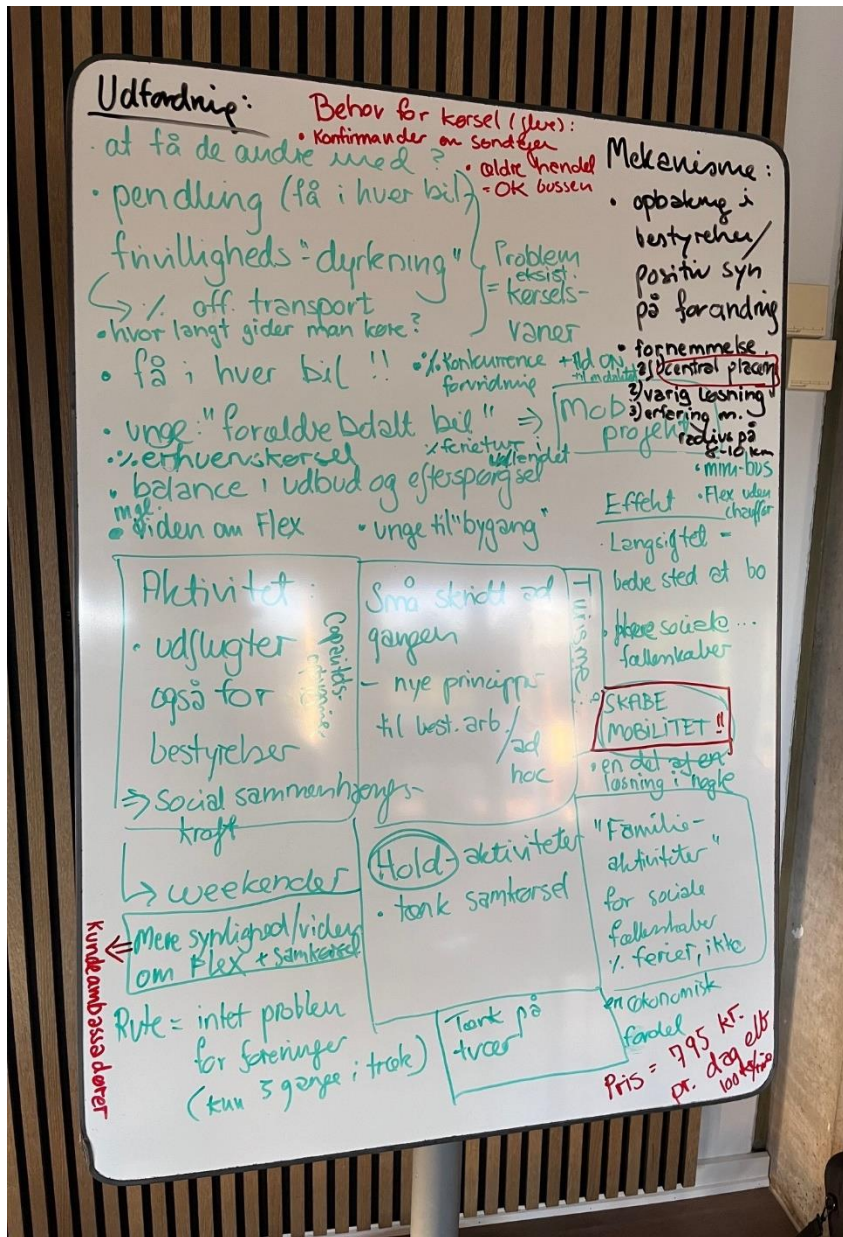
Aktiviteter:
 Hvilke konkrete aktiviteter gennemføres?
 • ---
 • ---
 • ---

Output – resultater:
 Kørsel med frivillighedsbus weekender og ferie fra 1/9 2024 til 1/5 2025
 • ---
 • ---

Output - effekter:
 • ---
 • ---

Kontekstuelle forhold (regler, økonomi, ressourcer m.m.):





**Opsamling og resultater fra Workshoppene:
Se de næste slides.**



Udfordringer – hvad er problemet?

Vedr. de eksisterende kørselsvaner:

1. At få de andre med
2. Pendlere i hver sin bil
3. Frivilligheds–”dyrkning” sker udenfor det offentlige transportsystem
4. Der er for få personer i hver bil.
5. Unge kører i ”forældre-betalt” bil – mindsker motivationen for at tage offentlig transport.

Vedr. ny delebils-mulighed:

1. Hvor langt gider man køre for at hente en delebil?
2. Delebils-løsninger er ikke relevant for alle landsbyer men for dem længst væk fra off. Transport og/eller hvor de mest motiverede personer bor for at afprøve og finde løsninger til konceptet.
3. Borgerne har ikke nok viden om flex-kørsel – dvs. eksisterende tilbud til fleksibel offentlig transport.
4. Erhvervs/turisme kørsel er underlagt andre regler end frivillig samkørsel for almennyttige foreninger.
5. Nødvendig med oplysninger om hvem lejer, hvad er ærindet, hvor mange er med?

Kontekst (regler, økonomi, ressourcer):



1. Må ikke være konkurrenceforvridende.
2. Chauffører kan booke, når de har haft kørekort i mindst 1 år.
3. Selvstændig kontrakt mellem AVIS og AGS samt uddybning af, at når frivillige kører bussen i weekender og skoleferier, er det ikke AGS' ansvar, men egen ansvar ifbm. vanvidskørsel (chaufføren er erstatningspligtig).
4. Bookingportal er med eksisterende/velkendt og simpelt betalings-system.
5. Muligheden er ikke for alle, men for dem, der har de største udfordringer.
6. Landsbybussen kan ikke bookes til ferier i hverken Danmark eller Udlandet, da hensigten er samkørsel i landdistrikterne i Sønderborg kommune.
7. Almennyttige foreninger løber ikke ind i risikoen for at udføre forbudt "rute-kørsel". Dette træder i kraft ved 3 dage i træk, hvor samme tur køres mellem A og B.
8. Minibussen skal være tanket helt op fredag eftermiddag kl. 15.
9. Priser aftales af Mobilitetsforeningen pga. tidligere erfaringer. AGS kræver ikke betaling, da låneaftalen sker mellem AVIS og medlemmerne af Mobilitetsforeningen. Medlemsbetaling skal bruges til at forlænge ordningen.
10. Der udarbejdes kontrakt mellem Mobilitetsforeningen og AGS om lån i weekender og ferier. Chaufførerne skal via bookingen acceptere ansvar overfor AVIS ved vanvidskørsel.
11. Det aftales med AGS, at der skal GPS-tracking på (*valgfrit om ekstra sikkerhed indsættes*) og kørebog i bilen (*med mindre dette kan indtastes ved bookingen*) – begge dele for at hente informationer om kørselsmønstret og kilometer-statistikker.

Aktiviteter – hvilke konkrete aktiviteter gennemføres?



1. Møde for alle landsbylaug med dialog om konceptudvikling – gennemført.
2. Drøftelse i bestyrelsen for Mobilitetsforeningen og forslag til koncept – gennemført
3. Valg af bookingsystem – drøftelse og beslutning i Mobilitetsforeningen og hos AGS
4. Opgave til landsbylaugene: besvar følgende spg. – hvem er målgruppen for "hold-kørsel"? Og hvordan gives budskabet om lån af landsbybus videre til disse? Hvordan tænkes "HOLD-KØRSEL" og "LANDSBYBUS" sammen? Eksempelvis:
 - hold-sport, foreningsaktiviteter, lille grupper "der går til" fælles interesse
 - konfirmand-kørsel
 - udflugter for bestyrelser for kapacitetsopbygning og øget social sammenhængskraft
 - unge i nattelivet, som skal sikkert hjem (forældre-kørsel)
 - familie-aktiviteter, som fremmer det sociale fællesskab, men ikke feriekørsel til udlandet. Ikke booking af bussen for at opnå en økonomisk fordel frem for at booke f.eks. AVIS, Budget, Oscar. Der skal være tale om miljømæssige og social fordele,
 - Ifbm. ældre-handel kan OK-bus-ordningen benyttes.
5. Mere synlighed på Flex-muligheder – landsbylaugene booker en "Kundeambassadør" fra Sydtrafik til at holde oplæg på lokale møder om mulighederne.
6. Mobilitetsforeningen udpeger "Landsbybusambassadører", som er med til at teste og præsentere mulighederne.

Mekanismer – hvad er dét, som skal få landsbybus-konceptet til at virke?

1. Opbakning i bestyrelserne (alle) og positiv syn på forandring.
2. Fornemmelse af, at landsbybussen står centralt placeret.
3. Arbejde på en varig løsning.
4. Indarbejde erfaringerne og byg videre herfra – da det er landsbybus-konceptet er velkendt og annonceret ud i længere periode.
5. Klar organisation, afsender og hvem, der kan hjælpe.
6. Let forståelig booking.



**Medfinansieret af
Den Europæiske Union**

Output – resultater på kort sigt:

1. Booking af 9-personers bus via _____ til kørsel fra fredag eftermiddag kl. 15 til mandag morgen kl. 7.00 samt skoleferierne fra 1. oktober 2024 og minimum 8 måneder frem.
2. Pris: 800 kr/dag eller 100 kr/time.
3. Annoncering: (kun i landdistrikterne)
 - Mail til alle landsbylaug (Carl Erik),
 - ”Start-up” kid til landsbybusambassadørerne,
 - Praktiske budskaber: Hvor kan bussen afhentes? Hvornår? Booking? Aldersbetingelser? Hent inspiration fra gammel koncept og udfør når bookingportalen er aftale.
 - ”Junior-landsbybusambassadør” udpeges fra landsbyerne, som er elever på AGS (?)
4. Nøglebokse er opsat på AGS (René)
5. Der er tale om ”Flex uden chauffør”-koncepter med landsbybus i weekender og skoleferier.
6. Ekstra fokus på samkørsel og eksisterende muligheder. Samtænkning med de unge på AGS.



Outcome – effekter på lang sigt

1. Ekstra mobilitetstilbud til landdistrikterne, som erstatning for den manglende offentlige transport. Et AD-ON produkt.
2. Landdistrikterne bliver bedre sted at bo for flere, bedre livskvalitet og sociale fællesskaber (*når det ikke er en hindring af komme frem og tilbage*)
3. Positive miljømæssige, sociale og økonomiske effekter i hht. ProjectZero og byrådets visioner for landdistrikterne.



BONUS-VIDEN:



RELEVANTE ADFÆRDSPRINCIPPER #2



SOCIAL PROOF

- Vi er flokdyr og gør som de andre
- Fortæl hvad majoriteten gør (hvor mange synes godt om samkørsel)
- Fortæl hvad andre gøre det med billeder, lyd, testimonials osv.
- Få chefen eller borgmesteren til at samkøre

FEEDBACK-EFFEKT

- Brugere skal have skulderklap for små indsatser
- Fortælle dem at lidt samkørsel er bedre end ingen
- Feedback tilpasses motivation (fx fokus på det grønne)

LOSS AVERSION

- Potentielt tab motiverer mere en potentiel gevinst
- 24,5% er motiveret af en økonomisk gevinst
- Man kan fx tydeliggøre undgået tab af penge til benzin ved samkørsels

På dette og de næste tre slides præsenteres relevante adfærdsprincipper, som er brugt i udarbejdelsen af kommunikationsmaterialer samt til planlægning af lanceringen af samkørsel og landsby-busser i Sønderborg Kommune.

RELEVANTE ADFÆRDSPRINCIPPER #3



NABOSKAB

KONTEKST ER ALT

- Udfordringer og potentialer varierer fra landsby til landsby
- Nej til massekommunikation, ja til lokale ambassadører
- Bygge videre på kontakter fra interviews

FORTÆL EN HISTORIE

- Fx en medarbejder, der bruger samkørsel (fx i en kort video)
- Fortæl historier via kommunikation (plakater og infomateriale)
- Rationelle argumenter virker ikke

PROCESSEN VIGTIGERE END BEGIVENHEDEN

- Det afgørende er, hvad der sker før og efter
- Opbakning/hvervelse før lancering og fastholdelse efter
- Kommunikation stopper ikke med infomødet i april

RELEVANTE ADFÆRDSPRINCIPPER #1



MOMENTS OF POWER

- Timing er afgørende for adfærdsændringer
- Fx ved flytning, skolestart eller efter ferie
- De første par uger er ofte de vigtigste (window of opportunity)
- Corona er i sig selv et oplagt moment of power

KONSISTENS PRINCIPPET

- Få dem til begrunde deres positive holdning (hvorfor samkørsel er godt)
- Fortæl dem, at de allerede er i gang (de kører allerede til arbejde...)
- Fortæl at intet forandrer sig (arbejdstider og andre rutiner)

HANDLING KOMMER FØR HOLDNING

- Gør det derfor nemt! Så vil holdningen følge med
- Få dem til at tage det første lillebitte skridt (download app'en)
- Start småt - få dem til infomødet og gi' dem en start-pakke

UDFORDRINGER VED UDBREDELSE - LANDSBYBUS



HVER LANDSBY ER FORSKELLIG

I telefoninterviewene stod det klart, at alle landsbyerne er forskellige. Nogle føler en landsbybus ville være gavnligt og brugbar andre ikke. Her drejer det sig i høj grad om eksisterende transportmuligheder og etablerede vaner.

PRISEN SKAL VÆRE RIGTIG

De fleste siger, at prisen har en stor betydning for hvorvidt de vil gøre brug af landsbybussen.

RUTINER OG VANER

Vi har som mennesker faste rutiner og vaner, også når det kommer til transport. Mange nævner i interviewene, at det vil kræve meget planlægning at gøre brug af landsbybussen.

AFSTAND

Flere nævner i interviewene at afstand til landsbybussen har en stor betydning for hvorvidt de vil gøre brug af den.

UDFORDRINGER VED UDBREDELSE - SAMKØRSEL



HVER LANDSBY ER FORSKELLIG

I forhold til samkørsel er tilfældet her det samme, alle landsbyer er forskellige, og har forskellige behov og holdninger til samkørsel.

IKKE BEHOV FOR APP

Nogle nævner at de ikke har brug for en app, fordi de bor i et lokalsamfund der er så småt, at man laver aftaler indbyrdes om samkørsel.

RUTINER OG VANER

Rutiner og vaner er en stor del af vores transport i privat bil. Mange kan godt lide den frihed, det giver at have bil - og derfor er samkørsel udfordrende.

AFSTAND

Flere nævner, at afstand til større byer, deres arbejdsplads og indkøb har stor betydning for deres brug af samkørsel.

KOMMUNIKATIONSSTRATEGI



- Brug landsby-laugenes eksisterende kanaler, lav ikke en ny Facebook-side
- Lancer landsbybussen og samkørsel samtidigt, da de er i samme app og for at hjælpe samkørsel på vej
- Overordnet budskab: "Vi skal dele mere", da dele-banken også er med i projektet