

Bilag 4: Tale ved Niels Peter Nielsen

Grøn mobilitet i Sønderborg har haft et særligt fokus i mange år

Sønderborg vil gå forrest, når det gælder CO₂-neutralitet og grøn omstilling og synliggøre Sønderborg Kommune som et attraktivt sted at arbejde, etablere og drive højteknologiske arbejdspladser og virksomheder inden for grøn omstilling.

Det er ikke muligt at fastholde det nuværende mobilitetsmix og samtidig nå målsætningen om CO₂ neutralitet i 2029 uden, at der sker forskellige tiltag, hvor fire grundlæggende målsætninger er bærende: **Færre køretøjer, mere samkørsel, mindre kørsel og grønnere køretøjer.**

Det er skrevet ned i Handleplan for Grøn Transport fra 2016, som blev udarbejdet af både virksomheder, borgerrepræsentanter og kommunen med ProjectZero som tovholder. Jeg repræsenterer landsbylaugene igennem Landsbyforum, og som formand for Mobilitetsforenin-gen – en ad hoc forening under Mobilitetsforeningen, hvor formålet bl.a. er at skabe grundlag for mobilitetsaktiviteter i landdistrikterne i Sønderborg.



Vi tænker: hvad kan det offentlige gøre? Og hvad kan vi selv gøre? De stigende brændstof priser har pludselig gjort temaet ”Grøn Mobilitet” nærværende og aktuel.

I landsbyer og landdistrikter hører vi DÉT TIT: ”... offentlig transport bliver mindre og mindre. Der er meget få busser, og om eftermiddagen stopper de med at køre. Mange har to biler og vil gerne gå ned til én, hvis de havde andre muligheder, men det har de ikke”

(HVAD VIL VI OPNÅ?)

Vi i landsbyerne arbejder for ”**mere samkørsel**” for at løse ovennævnte udfordring – og samtidig er det vores bidrag til ”CO₂-neutralitet i 2029” i Sønderborg Kommune. Vores alle sammen ”ProjectZero-vision”.

Landsbybusser er landsbyernes bidrag til at nytænke mulighederne for en grønnere transport og mobilitet i landdistrikterne, der tager udgangspunkt i lokalsamfundene. Vi har i flere år forsøgt at nytænke og teste mulighederne for en grønnere transport og mobilitet i landdistrikterne.

Jeg er i bestyrelsen for Landsbyforum (en frivillig sammenslutning af alle 36 landsbylaug), og vi har haft fornøjelsen af at arbejde på tværs med stærke kræfter fra landsbylaugene og Sønderborg Kommune siden 2015, hvor vi første gang sendte en landsbybus ud på de smalle, idylliske landeveje. Siden har vi afprøvet nye muligheder og hentet en masse erfaringer.

Vi har testet samkørsel og mobilitet med bl.a. ”**Kør-mæ-bænke**” i et antal landsbyer – inspireret af ”mit-fahr-banke” syd for grænsen, en **cykelfærg over Flensborg Fjord, dele el-cykler** på Kær, **delebiler** i et par landsbyer, en **dele-cykeltrailer**.

Vi har bl.a. spurgt vores landsbyborgere, hvad der motiverer til at samkøre i stedet for at køre selv, og de fleste siger: **miljøhensyn**. Dernæst er det muligheden for at **spare penge**.

I forbindelse med at ”spare penge”, har vi set på initiativer indenfor ”deleøkonomi”. Vi arbejder p.t. med at oprette en ”**delebank for landsbyerne**” – eller en ”grej-bank – hvor både landsbyborgere, foreninger og institutioner kan *låne* udstyr, fremfor selv at købe det *hele*. Her

samarbejder vi tæt med naturvejlederne og sundhedsafdelingen. For landsbylaugenes vedkommende har vi allerede forskellige ting, vi deles om. Se her – borde og bænkesæt på cykelfærgen indgår i delebanken, og kan lånes af andre uden for sommersæsonen.

Vi skal blot genopfinde behovet for at dele, for vi kender alle til eksempler fra tidligere, hvor folk kunne dele landbrugsmaskine eller en trailer.

Når vi kommer til Dyvig, vi I kunne se én af vores landsbybusser stå parkeret. Vi tog vores dele-cykeltrailer med, som alle kan låne til transport af cykler, hvis en gruppe vil ud på en cykeltur andre steder end i nærområdet. De kan blot booke landsbybussen og tage traileren bagpå med op til. 10 cykler – der er også plads til handicapcykler.

Senest har vi forsøgt at binde det sammen med en smartere og mere simpel booking-portal: **NaboGo-appén**. Vores undersøgelse viser, at flere kender en samkørsels app – men ikke så mange havde brugt én. Vi ser derfor en opgave i at forsøge at ændre adfærd gennem konkrete handlinger mod en mere bæredygtig fremtid. Vores pilotprojekt indenfor mobilitet hedder ”**Kom hinanden ve**” – vi synes, det er dét, der handler om ... Tak for støtten fra ”Landdistriktspuljen” både her og i andre sammenhænge – dét er en kæmpe støtte, der sikrer fremdrift og forpligter os til at anstrenge os.

Men vores **værste modstandere** for at ændre vaner til mere samkørsel er:

- Man ønsker **ikke at give afkald** på personlig frihed til at køre, når man vil
- **Hverdagens faste rutiner** passer dårligt med at skulle koordinere med andre
- **Transporttiden** anses som et **frirum**, hvor man ikke vil forstyrres af andre

HVAD ER VI OPMÆRKSOMME PÅ?

- **Timing** er afgørende for, at vi ændrer adfærd. Det kan være lige efter en flytning, skolestart eller efter endt ferie.
- **Corona** var en game-changer og nu er de **stigende brændstofpriser** er en oplagt mulighed for at ændre adfærd
- Vi skal **gøre det nemt** – få folk til at tage dét første lille skridt (f.eks. at downloade appén)
- Vi er flokdyr .. skab opmærksomhed om mulighederne og fordelene
- Vi har fundet ud af, at de **færreste kender omkostningen** for at have en bil stående i garagen eller to biler..
- Vi **skal dele mere...**

HVAD ER UDFORDRINGEN?

- At få 100% økonomi i landsbybusserne – det er svært at finde en balance mellem betalingsviljen og dét, det koster at leje en 9-personers bus pr. måned med fuld forsikring og mulighed for, at alle over 18 år kan sætte sig ind bag rattet. Samt at frivilligheden kan bære større opgaver over tid.
- De fire trafikselskaber fra Nordjylland, Midttrafik, Sydtrafik og Fynsbus har stillede et forslag til ”ændring af lov om trafikselskaber”, som ville få en positiv virkning på mobilitetsservicen i landdistrikterne, hvis det blev godkendt. Det ligger i forlængelse af pilotprojektet omkring landsbybusser, hvor Sydtrafik var én af partnerne. De foreslog d.

22/1 2018, at ”private virksomheder kan efter aftale med et trafikselskab yde et tilskud til nye ruter eller ekstra afgange på eksisterende ruter til og fra virksomheden”. I forlængelse af ovenstående foreslår de, at ”der gives hjemmel til, at trafikselskaber kan udbyde, finansiere og/ eller indgå samarbejde med leverandører af delebilts tjenester, samkørsel, eller anden form for privat mobilitetsydelse”.

I yderområder kunne trafikselskabet på denne måde være med til at frembringe et økonomisk attraktivt supplement til rutekørsel eller Flextrafik. Trafikselskabet 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 trafikselskaber 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. Desværre var svaret fra høringen i ”Transport-, Bygnings- og Boligministeriet”, at forslaget faldt uden for lovforslagets formål. Da vi spurgte Sydtrafik i maj i år, havde de stadig ikke hørt noget, der kunne bringe forslaget i spil.

- Vi skal blive meget bedre til at tænke og samarbejde på tværs – at forbinde mulighederne mellem trafikselskaber, vognmænd, pendlere, frivillige, landsbylaug og kommunen eller andre - og lytte på, hvad dem, det drejer sig om, ønsker og vil handle på.
- Vores erfaringer er, at civilsamfundet i *et stærkt partnerskab med det offentlige*, kan hjælpe med at løse samfundsøkonomiske udfordring med CO₂-udslip, trængsel på vejnettet samt spild af tid og penge. MEN; som frivillige kan vi ikke gøre det alene. Vi har flere eksempler på, at et landsby-laug ”føder” et projekt på baggrund af borgerønsker, som vokser sig større, end bestyrelsen kan håndtere pga. kompleksiteten og et større driftsansvar. Et landsbylaug *kan ikke* med en det frivillige og ideelle princip (den foreningsstruktur vi kender med en almen bestyrelse) drive energiforsyning, kollektiv transport eller færgeforbindelse mellem to lande. Her kræves fokus på det erhvervsøkonomiske princip med hver sine logikker, og så er der brug for partnerskaber med f.eks. forsyningsselskaber, kommunen eller regionale partnere.
- Frivillige forventes at bidrage mere og mere til løsning af velfærdsopgaver samt udvikling af lokaldemokrati, kultur og lokalområderne, hvilket vil sige, at der også er brug for flere og flere frivillige. Frivillige og frivillighed er et af fundamentene for vores velfærdsstat. Men ændringer i de demografiske forhold med færre unge og flere ældre hindrer tilgange af frivillige hænder – også i foreningerne og råd, hvor de er efterspurgt i et demokratisk perspektiv. Vores eksempler på samskabelse for at finde fælles løsninger på samfundsmæssige udfordringer kræver deltagelse i frivillighed. Som frivillig vil vi ikke være ”gratis arbejdskraft”, der klipper dét, som kommunen ikke når eller rydder op ved større arrangementer for at spare på udgifterne; men vi må anstrenge os for, at frivillighed fortsat er en attraktiv mulighed for at bidrage til løsningen af meningsfulde opgaver i fællesskab med andre.
- Vi ser, at høj grad af selvbestemmelse tilsyneladende virker motiverende, når vi deltager i målrettede aktiviteter sammen med andre, vi har et tilhørsforhold til. Og vi tror, at dét, der driver os er, det skal *give mening og skabe vores identitet*, samt at *engagementet skabes i os gennem fællesskabet* med de andre.

- Vi mener, et ønske om et mere attraktivt civilsamfund kræver både rekruttering og fastholdelse af frivillige – og det hjælper vores eksisterende foreninger allerede med. Men, vi oplever, at ”*små bump på vejen*” kommer til at fylde for meget. F.eks. kræver det en forening med vedtægter, for at søge midler til projekter og dertil en bankkonto, hvor oprettelse og årlige gebyrer på flere hundrede kroner samt løbende dokumentation kan tage fokus fra opgaven. Desuden ser vi eksempler på opslidende diskussioner om placering af VE-anlæg lokalt, som det offentlige og civilsamfundet skal blive bedre til at håndtere i et samarbejde.

Og vi er ikke i mål – vi er på vej ...