Hverdagens mobilitet

mobilitetsfortællinger fra et landområde

Foto: Kim Jakobsen

Energibyen Skive 2021

Hverdagens mobilitet
mobilitetsfortællinger fra et landområde

Hver dag bevæger vi os rundt som en helt naturlig del af hverdagslivet til skole, arbejde, besøge venner, til fodbold, en shoppetur eller en tur til tandlægen. Det er det, vi kan betegne som hverdagstransport. Hverdagsmobilitet er mere end transport, det handler også om, hvordan f.eks. services eller varer kommer rundt. Det kan eksempelvis være den rejse varerne har fra dagligvarebutikken, fra du bestiller dem over nettet, og til de står foran din hoveddør.

Hverdagsmobilitet

Når vi fokuserer på hverdagsmobilitet, er det fordi, vi tror på, at vi ved at tænke ”hele vejen rundt” kan være med til at gøre hverdagslivet nemmere, mere bæredygtigt og mere grønt. Samtidig ved vi også, at hvis vi skal lykkes med at finde frem til de helt rigtige tiltag, så kommer vi meget længere, hvis vi finder frem til løsninger i fællesskab: Når vi sammen udforsker de mobilitetsvaner og mobilitetsbehov, der knytter sig til det at bo og leve på landet, bliver vi klogere på, hvor fremtidens løsninger ligger.

Dialog – mobilitetsfortællinger - personas

Mobilitetsfortællinger er derfor skabt ud fra flere rammesætninger og undersøgelsesmetoder: Spørgeskemaundersøgelse, LIVE webinar/hybridmøde, mailkorrespondancer, vandringer, online- og telefoninterviews og workshopbaserede fokusgruppeinterviews. Alt sammen med det formål at blive klogere på, hvordan behov og vaner er forskellige. De er forskellige alt efter, hvor i livet vi står, hvilket liv vi har tilrettelagt for os selv og hvilket liv, vi ønsker nu og i fremtiden. Styrken ved fortællinger er, at vi herigennem kan afdække forskelligheder, mangfoldigheder og årsagssammenhænge. Her er tale om mobilitetsfortællinger, fordi fokus er på hverdagsmobiliteten. Hver fortælling er knyttet op på en fiktiv personbeskrivelse, som repræsenterer en tendens i undersøgelserne – en persona. Disse personas kan med fordel indgå i det videre arbejde med meningsfulde løsninger andre steder.

Læsevejledning

”Hverdagens mobilitet – mobilitetsfortællinger fra et landområde” er tredelt:

- I kapitel 1 introduceres begrebet mobilitet sammen med begrundelsen for at arbejde med et pilotområde.
- I kapitel 2 introduceres tilgangen til opgaven, efterfulgt af en præsentation af pilotområdet og den lokale mobilitet.
- I kapitel 3 præsenteres og udfoldes mobilitetsfortællingerne.

Der rundes af med en afslutning.

Rapporten er udarbejdet af Pro-vins ApS. Illustrationer er, med mindre andet er nævnt, udarbejdet af - eller tilhørende - Pro-vins ApS.

INDHOLDSFORTEGNELSE

Forord..... 4

1.0 Hvad er mobilitet, og hvorfor er mobilitet så vigtig?..... 6

2.0 Tilgangen til opgaven: Hvordan har vi afdækket vaner, behov og identificeret nye løsninger?..... 8

2.1 Hvilke resultater viser undersøgelsen?.....10

3.0 Mobilitetsfortællinger..... 14

Personagruppe 1 - Emma..... 17
Personagruppe 1 - Asta.....21
Personagruppe 2 - Malthe.....25
Personagruppe 3 - Hans..... 29
Personagruppe 4 - Pia..... 33

Afslutning..... 36

Illustrationsliste..... 37

Forord

Energibyen Skive deltager frem til 2022 i et EU-projekt med titlen ”Stronger Combined”. Projektet handler bl.a. om, hvordan man kan gentænke og omorganisere transportmulighederne og herved opnå øget mobilitet og mere bæredygtighed, f.eks. ved at tilbyde et alternativ til det private køretøjsejerskab i områder uden for de større byer.

Energibyen Skive deltager i projektet med det formål at identificere og implementere nye mobilitetsservices, der kan supplere den offentlige transport og skabe mere bæredygtig mobilitet i lokalområderne i Skive kommune. Et særligt ønske ift. til projektets handlinger er at udføre dem i tæt samarbejde med lokalbefolkningen i et pilotområde, så den lokale viden og de lokale behov, vaner mv., der knytter sig til temaet, indgår som en afgørende del af projektets resultater. Det skal gerne ske i form af konkrete løsning(er), der efterfølgende testes af i pilotområdet. På baggrund af denne viden er det således målet at identificerede en eller flere løsninger på mobilitetsservices, der har de bedste forudsætninger for at imødekomme de reelle behov og ønsker i pilotområdet og for flest mulige i området. De valgte løsninger testes og evalueres over et års tid i pilotområdet i samarbejde med brugerne selv, så løsningerne løbende kan justeres. Såfremt det konkluderes, at konceptet efter en testperiode giver bedre hverdagsmobilitet, vil løsningen også være til stede, efter at projektperioden afsluttes.

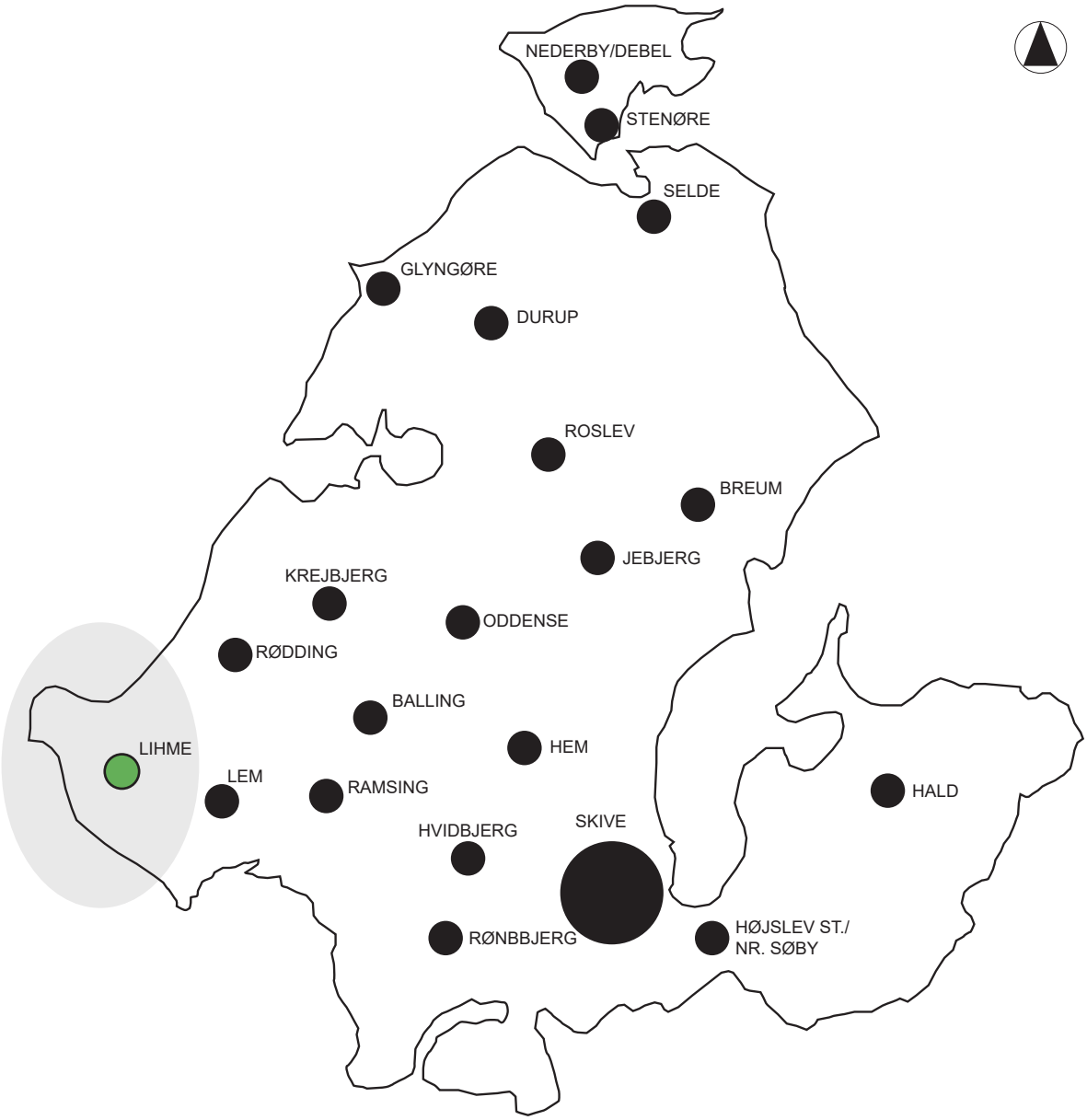
En tak til Lihme

Energibyen Skive har indgået et tæt samarbejde med Lihme sogn, som har været projektets pilotområde. Lihme sogn har gennem hele processen været en rigtig god sparrings- og samarbejdspartner. Der har været en fælles interesse i projektet og samarbejdet, og Lihme har bistået med hjælp både ift. lokal projektledelse, udbredning og kendskab til projektet samt organisering.

Der er som en vigtig del af projektet blevet arbejdet med mobilitetsfortællinger, der er beskrevet via personas. De forskellige personas bruges til at generalisere og på samme tid operationalisere data fra Lihme sogn, og bringe disse data i spil i EU-projektet og i Energibyen Skives efterfølgende arbejde med øget mobilitet i Skive kommune. Mobilitetsfortællingerne er således eksempelbilleder på forskellige typer hverdagsmobilitet, og de muligheder og udfordringer der knytter sig til dem. Muligheder og udfordringer der generelt knytter sig til det at bo og leve på landet.

Med venlig hilsen

Energibyen Skive.dk


NEDERBY/DEBEL
STENØRE
SELDE
GLYNGØRE
DURUP
ROSLEV
BREUM
JEBJERG
KREJBJERG
ODDENSE
RØDDING
BALLING
HEM
LIHME
LEM
RAMSING
HALD
HVIDBJERG
SKIVE
RØNBBJERG
HØJSLEV ST./
NR. SØBY

1.0 Hvad er mobilitet, og hvorfor er mobilitet så vigtig?

Mobilitet handler i bund og grund om, hvordan mennesker, varer, information osv. bevæger sig fra A til B. Jo smidigere bevægelsesmulighederne er, desto nemmere bliver rejsen/bevægelsen. Når vi taler hverdagsmobilitet i relation til transport, er den ofte – men ikke altid - afhængig af, hvor langt vi skal. På korte ture kan det være nemmere at gå eller cykle, mens bilen eller bussen typisk er en måde, vi bevæger os på, når vi skal lidt længere.

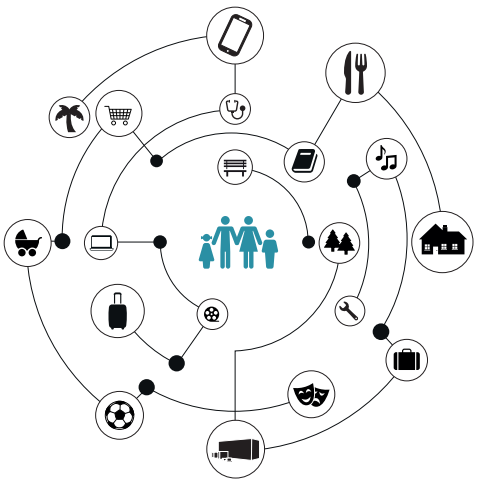
Nemt og bedre

A er måske dit hjem, og B er din arbejdsplads. A er måske din skole, og B er din fritidsinteresse. A er måske dine varer i Brugsen, og B er dit hjem. Når vi gør det nemmere at komme frem, tilbage og rundt, medfører det noget positivt på flere parametre for os selv og for de andre, vi bor sammen med ”hjemme”. Det være sig på matriklen eller ”hjemme” forstået som det lokalsamfund, vi er en del af – og den egn, vi bevæger os rundt i eller med udgangspunkt i. Kodeord er ”nemt” og ”bedre”.

Det skal være nemt og bedre:

- for os hver især, som familie og som lokalsamfund, at leve netop her
- at deltage i forskellige aktiviteter og tilbud i hverdagslivet
- at blive boende i området end at flytte
- for potentielle tilflyttere at vælge lokalområdet (enkeltpersoner, familier - og virksomheder)
- at komme rundt for besøgende (f.eks. sommerhus- og campinggæster, lystsejlere mv.), som også er kunder hos spisesteder, dagligvarebutikker, håndværkere, turistattraktioner osv.

Når vi fokuserer på øget mobilitet, handler det derfor om, hvordan vi kan gøre både hverdagen og besøg netop her nemmere og bedre.



Mobilitet er det der binder vores hverdagsaktivieter sammen, og som gør at vores samfund kan fungere i praksis. Illustration fra Mobilitet 2040, Aalborg Kommune, 2019.

Længere mellem husene

I de større byer er der flere transportmuligheder. Når der er længere mellem husene og færre mennesker per kvadratkilometer, bliver det sværere at betjene alle med offentlig transport. Der er flere logistiske og bæredygtighedsmæssige udfordringer. Det betyder konkret bl.a., at der uden for de større byer og købstæderne kan være langt mellem busstoppene, mellem busafgange samt fra selve stoppestedet og hjem. Samtidig er bussen for nogle den eneste mulighed, især når rejsen er længere eller vejret er for dårligt til cykel eller gåben. De mennesker, der har mulighed for at købe en bil (eller flere biler) til husstanden, benytter den som primære transportmiddel. Bilen kan bidrage med den fleksibilitet i hverdagen, som gør dens aktiviteter nemmere. Selvom der ikke er trængselsproblemer på landet (eller i købstaden) og forskelle præmisserne mellem land og i by, både kan og bør hverdagens mobilitet på landet optimeres. Det samme med de muligheder, der er i dag, så de kan suppleres med henblik på økonomisk, social, miljømæssig og mentalt bæredygtige løsninger for lokalområderne og i et bredere perspektiv.

Vidste du at

- *en landbo kører 140% længere i bil end en bybo*
- *bilen holder stille ca. 95% af tiden, hvor den står og taber værdi*
- *der sidder i gennemsnit 1,1 person i en bil - dvs. der typisk er 4 ledige siddepladser.*
- *landboerne i gennemsnit benytter sig af bus/tog 3-4 gange mindre end byboerne*
- *der ofte kører helt tomme busser rundt på landet*
- *biltrafikken er stigende på landet*

Kilder: Agerholm (2018) Aalborg Universitet ”Mobilitet og samkørsel på landet”, Danmarks Statistik 2018 og Transport-Bygnings- og Boligministeriet: ”Ekspertgruppen Mobilitet for fremtiden” (2018)

Vidste du at

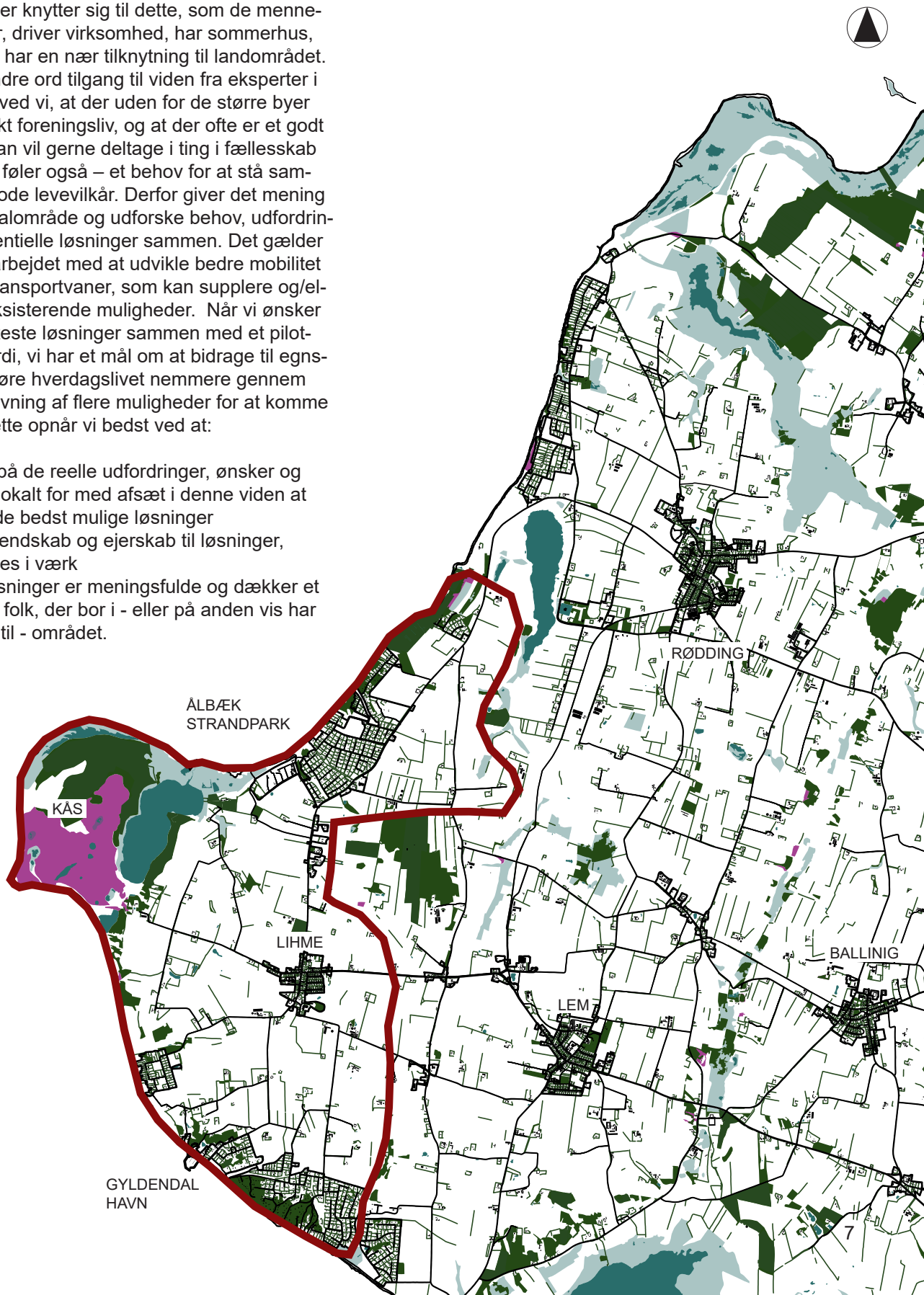
- *der er mange frivillige, der engagerer sig i lokalområder gennem f.eks. foreningslivet*
- *de lokale netværk er stærke på landet*
- *at der er store rekreative værdier på landet, og at mange ture foregår lokalt*

Kilder: Agerholm (2018) Aalborg Universitet ”Mobilitet og samkørsel på landet”, Danmarks Statistik 2018 og Transport-Bygnings- og Boligministeriet: ”Ekspertgruppen Mobilitet for fremtiden” (2018)

Hvorfor et pilotområde?

En af forudsætningerne for et godt liv på landet er, at det er nemt at bevæge sig rundt. Ingen kender livet og de reelle behov, der knytter sig til dette, som de mennesker der bor, lever, driver virksomhed, har sommerhus, eller på anden vis har en nær tilknytning til landområdet. Her har vi med andre ord tilgang til viden fra eksperter i eget liv. Samtidig ved vi, at der uden for de større byer eksisterer et stærkt foreningsliv, og at der ofte er et godt sammenhold – man vil gerne deltage i ting i fællesskab og er også – eller føler også – et behov for at stå sammen for at sikre gode levevilkår. Derfor giver det mening at involvere et lokalområde og udforske behov, udfordringer, vaner og potentielle løsninger sammen. Det gælder i høj grad også i arbejdet med at udvikle bedre mobilitet og bæredygtige transportvaner, som kan supplere og/eller optimere de eksisterende muligheder. Når vi ønsker at identificere og teste løsninger sammen med et pilotområde, er det fordi, vi har et mål om at bidrage til egnsudvikling ved at gøre hverdagslivet nemmere gennem udvikling og afprøvning af flere muligheder for at komme til fra og rundt. Dette opnår vi bedst ved at:

- blive klogere på de reelle udfordringer, ønsker og behov der er lokalt for med afsæt i denne viden at finde frem til de bedst mulige løsninger
- der er lokalt kendskab og ejerskab til løsninger, inden de sættes i værk
- at transportløsninger er meningsfulde og dækker et behov hos de folk, der bor i - eller på anden vis har en tilknytning til - området.



2.0 Tilgangen til opgaven: Hvordan har vi afdækket vaner, behov og identificeret nye løsninger?

I processen er der indhentet viden fra pilotområdet på forskellig vis: live-webinar, mentimeter (live menings-måling), spørgeskemaundersøgelser, desktop analyser, workshopbaserede fokusgruppeinterviews og kerne-aktørinterviews via vandringer. Formålet har været at indhente viden om de behov, vaner og udfordringer, der opleves i pilotområdet.

Dermed er der ikke tale om repræsentative målinger, men tilsammen giver de et indblik i udfordringer, behov og en pejling ift., hvilken supplerende løsning, en stor gruppe af "de voksne" og i nogen grad børn/unge i Lihme kan forestille sig at ville benytte.

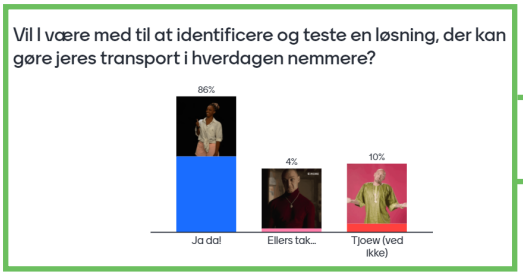
KICKSTARTSMØDE

På dette møde var der en opsamling på det indledende hybridmøde. Der blev informeret om projektet, dets rammer og proces samt om mulige mobilitetsløsninger, der kunne testes af i projektet. De lokale blev anmodet om hjælp til at byde ind med forslag til hhv. kerneaktører og borgere, der kunne repræsentere personagrupperne.

JANUAR 2021

DECEMBER 2020

INDLEDENDE FORESPØRGSEL I LIHME VIA MENTIMETER



Dialogen indledtes med en formidlingsseance med to formål: For det første at informere om projektet, dets rammesætning og de muligheder, der ligger heri. For det andet at få en pejling på, om indbyggerne i Lihmeområdet havde lyst til at deltage som pilotområde.

Efter mødet var der via en live-meningsmåling (mentimeter) mulighed for at afgive sin stemme for at tilkendegive, om man var interesseret i at deltage. Her kunne lokalområdet løbende følge med i, hvor mange der svarede, og hvad der blev svaret.

På hybridmødet blev fire personagrupper introduceret. De repræsenterer eksisterende grupper med forskellige udgangspunkter og udfordringer ift. at komme til, fra og rundt.

DE FIRE PERSONAGRUPPER

Formålet med personagrupperne er at generalisere de tendenser, undersøgelserne viser og knytte dem op på grupper, der er/bør være relevante i alle lokalområder. Herved kan man med udgangspunkt i disse arbejde videre med meningsfulde løsninger andre steder i kommunen.

1. Borgere der ikke har bil til rådighed og borgere med begrænset mobilitet
2. Børn og unge der er afhængige af at "blive kørt" i hverdagen
3. Besøgende (ankommer måske i bil, men er interesserede i at transportere sig på en anden måde i ferien)
4. Borgere med bil(er) (f.eks. seniorer, forældre, par uden børn)

FOKUSGRUPPER MED REPRÆSENTANTER

Mødets fokus var egne fortællinger om hverdagsmobilitet i ord og indtegnet på et kort. Herved fik deltagerne et indblik i egne og hinandens behov, vaner og udfordringer. Herefter var der dialog om, hvad hver især hørte eller bed mærke i, og om der var sammenfald ift. behov, vaner og udfordringer. Der blev reflekteret om man kom med ideer til, hvordan den daglige transport kunne blive mere smidig, mere grøn og mere bæredygtig.

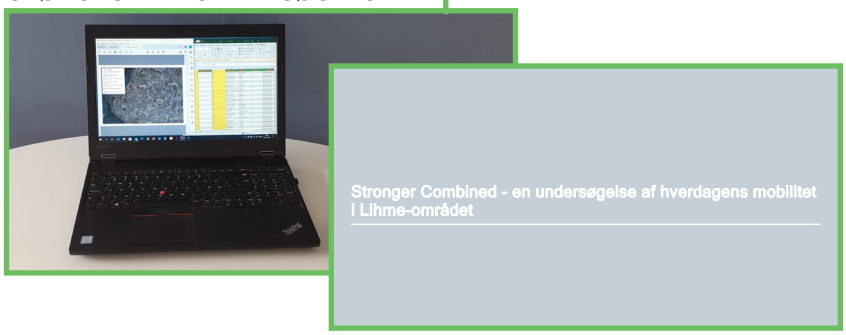
MAJ 2021

PRÆSENTATION AF OUTCOME PÅ VISIONSMØDE

JUNI 2021

FEBRUAR OG MARTS 2021

DESKTOPANALYSER OG SPØRGESKEMAUNDERSØGELSER



Spørgeskemaundersøgelsen tog udgangspunkt i en spørgeskemamodel udviklet af KOMPIS. Indholdet var justeret, så det matchede hvilken viden, det blev vurderet relevant at indhente.

Parallelt med spørgeskemaundersøgelsen blev en desktopanalyse gennemført. Her blev der bl.a. set på: Demografien i området, hvilke mobilitetsmuligheder der er samt identificering af trafikfarlige veje, cykelstier mv.

MAJ 2021

MOBILITETSVANDRINGER MED KERNEAKTØRER

Mobilitetsvandringerne har haft til formål at interviewe udvalgte aktører, der hver har et indgående kendskab til en personagruppe. Kerneaktøren kan f.eks. have meget kontakt med børn/unge eller med ældre uden egen bil.

Mobilitetsvandringerne foregik med fire personer i testområdet, og vandringerne rummede en afslappet og samtidig reflekterende atmosfære i bevægelse i området. Både helt konkret og intuitivt/sanseligt opstod indtryk, erkendelser og dermed (nye) muligheder/løsningsforslag. Det emne, der blev belyst, var "hverdagsmobilitet" i, til og fra lokalområdet med udgangspunkt i den konkrete personagruppe.

2.1 Hvilke resultater viser undersøgelsen?

Hvem bor i Lihmeområdet anno 2021?

Cirka halvdelen af de 689 indbyggere bor inden for byskiltet og den anden halvdel på landejendomme, i énfamiliehuse samt på enkelte større landbrug. I 2010 var der 732 indbyggere. Faldet i indbyggertal har ligget på 6 % målt over to tiårige perioder (2000-2010 og 2010-2020): Unge rejser for at uddanne sig, nedgang i børnetallet – måske flytter nogle pga. mobilitetsudfordringer?

Aldersfordeling

- *Ca. 1/6 er børn (0-17 år) og 56 personer er i alderen 18-30 år.*
- *Knap 43% er voksne i alderen 31-65 år.*
- *Der er 53 personer i alderen 31-40 år og 86 personer mellem 41 og 50 år.*
- *155 personer er mellem 51 og 65 år, mens +30 procent er mellem 66 og 95 år.*

Potentielt mange aktive

- *I Lihme bor 130 (18,8 %) børn og unge (0-20 år).*
- *Halvdelen af borgerne er i den erhvervsdygtige alder, mens gruppen af "potentielt stadig aktive" mellem 65-75 år udgør mere end 30 %.*
- *Ca.14 % er ældre end 75 år, hvoraf nogle er aktive i foreningsliv mv.*

Hvad er Lihme for et sted?

Lihme har flere stedbundede kvaliteter og en stor gruppe af (potentielt aktive og) aktive med ca. 25 foreninger, mange fælles aktiviteter og projekter. Her er et udbygget kommunikationssystem med Lihme Bladet, Lihme Mailservice og facebookgruppen Lihme Info (1.200 medlemmer). Der tegner sig et billede af et attraktivt og aktivt lokalområde med høj social kapital. Lihme er dog også et lokalsamfund med befolkningsnedgang, næsten en tredjedel indbyggere over 66 år og en "blindtarmsplacering". En placering som dels nuanceres både af den nære kontekst, øvrige byzonebyer med offentlig service mv. samt den relative nærhed til to-tre købstæder. Dels skal placeringen sættes i relief ift. mulighederne og begrænsningerne i at komme til, fra og rundt. Mange orienterer sig mod vest "ud af kommunen" – mod Vinderup og Holstebro. Dette bør medtænkes på tværs af løsninger og veje frem…

Hvad siger vores undersøgelse om hverdagsmobilteten i Lihme?

Lihme er på mange måder bilernes lokalområde. Det skyldes dels geografi og pendling, dels at den kollektive trafik samt situationen for "bløde trafikanter" ikke er optimal ift. behov. En årsag er også vaner: Er man blevet vandt til at køre, fragte, hente og bringe – og måske har flere biler til rådighed – er der ingen "snuptagsløsninger" for at ændre på dette.

Man vil gerne tage bus – men…

Busserne er (over-)fyldte på ruten mod Balling og Skive om morgenen, mens der er brug for forskudte afgange om eftermiddagen. Der er behov for at tilpasse, forenkle, informere og øge tilgængeligheden - også den fysiske - til den kollektive trafik; herunder flexordninger og skolebus. Sidstnævnte ville kunne muliggøre, at forældre ikke kommer ind i en vane med at køre/hente børn på Lem Skole.

> ***"Hvis man tager 444 om morgenen er den altid helt fyldt, når den når til Balling, hvilket gør, at mange af dem, der står på i Balling, bliver nødt til at stå op i bussen og være ved at vælte hver eneste morgen. Dette er stressende og gør, at folk ikke orker at tage bussen"***
> ***(Citat af gymnasieelev).***

Cykel med og sene afgange

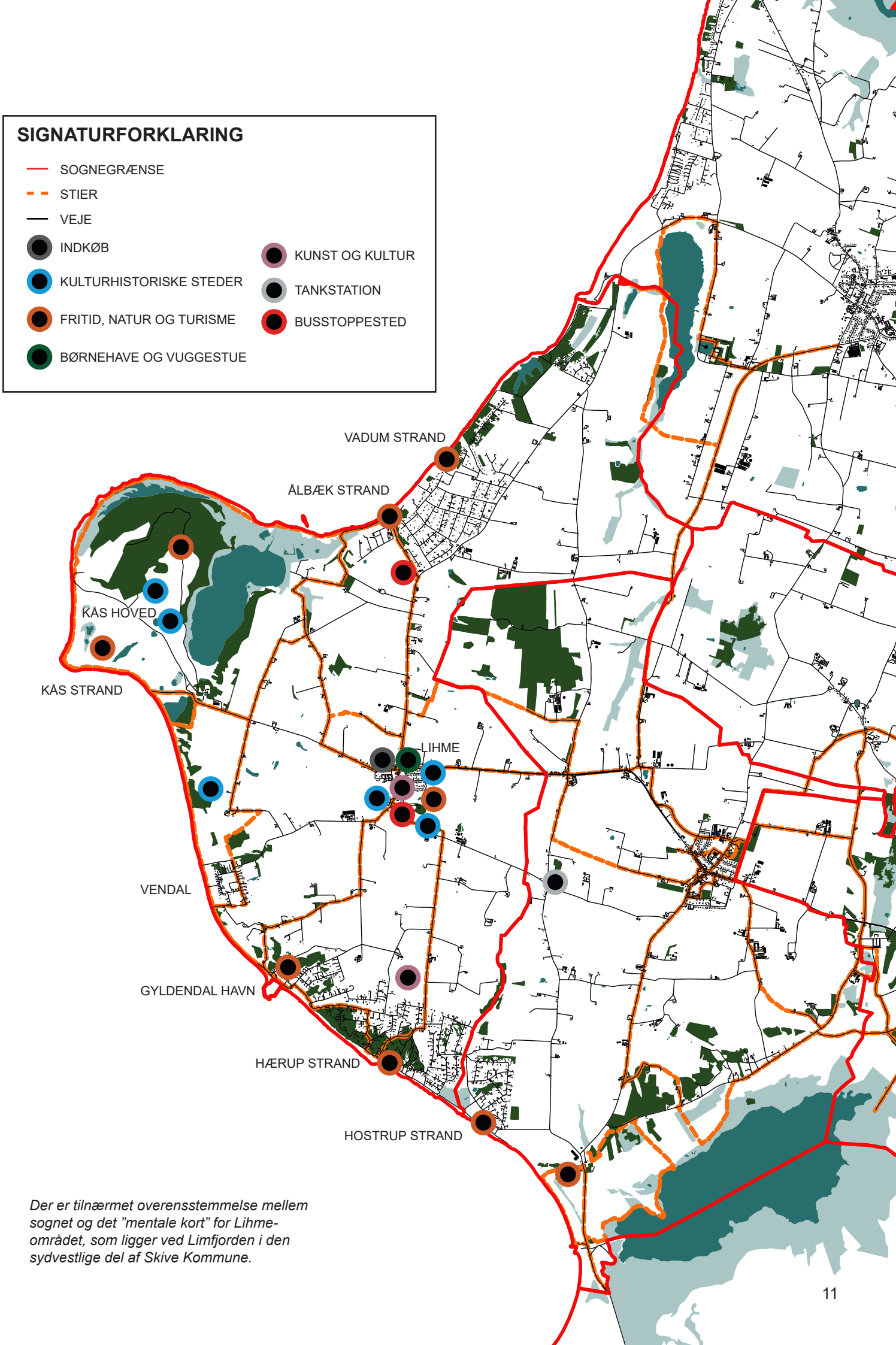
Det italesættes også, at man bør kunne tage sin cykel med på bussen, og at der bør være sene afgange især i weekender. Mange, især personagruppe 1, ville have gavn af denne udvikling, men også personagruppe 2. Derudover vil man måske kunne opleve, at bil nummer to (eller tre) erstattes med et buskort. Det vil tillige have en stor betydning for livskvaliteten, at man (også) som voksen ikke er afhængig af, at (bedste-)forældre henter børn, at man kan komme til kulturelle arrangementer, gå til motion/sport/hobbies og tage bussen.

Gratis - og shuttlebus

Nogle fremhæver forsøg med gratisbusser som en mulighed for at ændre vaner. Ikke kun fordi, det er gratis, men også fordi det er den ypperste form for forenkling, hvis det kombineres med god information analogt og digitalt om afgangstider, muligheden for at tage cyklen med mv. En shuttlebus mellem Lihme og Gyldendal Havn i sommerhalvåret nævnes, som noget der både ville kunne komme lokale og besøgende til gode.

Løsninger skal kunne konkurrere med bilen

På tværs af alder og personagruppe er man generelt villige til at prøve noget nyt - blot det er brugervenligt, giver frihed og fleksibilitet samt dækker et reelt behov og uden store omveje fra A til B. Flere nævner en lokal organisering om mobilitet ift. at hente-bringe dagligvarer – også



Der er tilnærmet overensstemmelse mellem sognet og det "mentale kort" for Lihme-området, som ligger ved Limfjorden i den sydvestlige del af Skive Kommune.

til immobile grupper - samt lift og samkørsel primært omkring fritidsinteresser.

Om samkørsel og skrøbelighed

Samkørsel som en del af et løsningskompleks ledsages i samme åndedrag af et fokus på skrøbeligheden: Det handler om transportbehov/-ønsker versus stabilitet: Hvis man har en ”kørepulje” til arbejde eller idræt, og ”chaufføren” bliver syg, forsinket eller forhindret, kan man ikke komme afsted og/eller hjem. Her kunne ”suppleanter” være en idé, men ikke fuldt ud dækkende jf. forskellige hverdagsrutiner/-behov. Der er en vis koordinering i dag - ad hoc via eksempelvis facebookgrupper. Frihed og fleksibilitet, behov og ønsker bør tænkes ind. Her nævnes ”smart” samkørselsapp med algoritmer og en blanding af privat samkørsel/lift og kollektiv trafik, så der kan koordineres til f.eks. bus, aflevering på hubs mv. Fællesspisningerne nævnes som et godt sted at tage dialogen, informere og organisere, ligesom ”kirkebiler”, hvor menighedsråd sikre at inmobile kan komme i kirke også i nabosognet, nævnes som et eksempel på en god løsning til inspiration.

> ***”Det er nemmere, før man får børn. Og så er der det med ”den pludselige tanke”. Det er svært at være impulsiv”***
> ***(Citat af familiemor)***

Et lift – en ”liftbænk” – også når turen går mod vest?

Man tilbyder gerne et lift, ligesom der er nogen opbakning til en ”liftbænk”: Sidder man den, skal man til/i i retning Skive. Det at tage imod et lift viser sig både i spørgeskemabesvarelser og interviews at indbefatte en vis blufærdighed. Særligt når det gælder lift – men også til en vis grad samkørsel - er det vigtigt, at man kender hinanden uanset konstellationen.

Organisering og landsbybus?

I forbindelse med opgaver og indhold i en lokal organisering el.lign. kom snakken i en af fokusgrupperne ind på ”landsbybus”. Kunne mobilitetsforeningen langtidsleje/lease minibusser, der kan køres med almindeligt kørekort? Medlemmerne ville så kunne leje sig ind i og betale for det reelle forbrug. Det kunne være interessant for bl.a. pensionistforeningen, samt når unge skal til Ramsing Ungdomsklub og fritidsinteresser, kampe mv. Ved at køre i minibus ville mange - også folk uden egen bil – kunne blive en del af et turnusfællesskab.

Grønne deleløsninger – fra dør til dør - information

Kodeord for mulighederne og sammenhængen mellem dem bør være: Enkelhed, tilgængelighed, synlighed, anvendelighed og målrettethed. Mobiliteten skal gennemtænkes ”fra dør til dør”, og deleløsninger opfattes som mulighedsfyldt – herunder deling i et bredere mobilitetsperspektiv. Det gælder eksemplevis for trailer, traktor, ATV, kajak, kano, surferudstyr osv. Der er et stærkt fokus på ”grønne” løsninger, og nogle nævner ladestander ved byens torv – gerne i kombination med en dele(el)bil.

Information

Transport og mobilitetsmuligheder skal være genstand for tydelig, målrettet og kontinuerlig information – også når det gælder muligheden for input til Midttrafik. Måske kan mobilitets-/borgerforeningen koordinere, så lokalsamfundet står stærkere. Information er også vigtigt om de muligheder, der er i dag: Fra skiltning ift. stier til information/hjælp til immobile, som kan visiteres til offentlig transport mv.

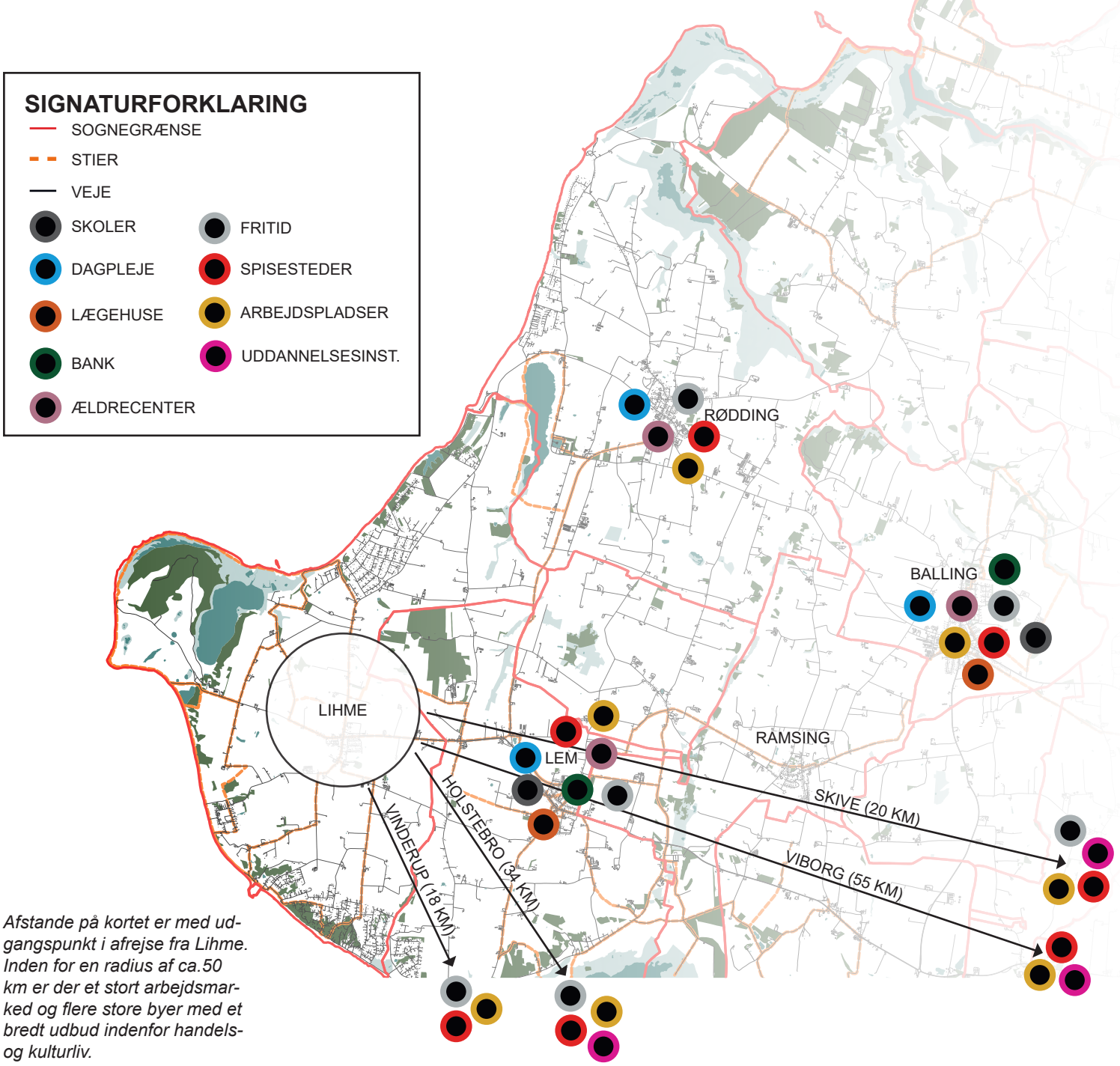
> *Kommunikationsteoretikeren Marshall McLuhan lancerede i 1964 tankerne om ”Den globale landsby”.*
>
> *McLuhan mente, at udviklingen af de elektroniske medier og transportteknologier ville komme til at betyde, at vores bevidsthed blev ændret; der ville opstå en global bevidsthed.*
>
> *McLuhan formulerede sin konklusion med ordene: ”Der findes ingen fjerntliggende steder. I konstant cirkularitet er intet fjernt i tid eller rum. Det er nu.”*
>
> *Kilde: globalisering.systime.dk*

Hjemmearbejdspladser i ”den globale landsby”

Der er en god internetforbindelse i området. Temaet hjemmearbejdsplads og ord som ”den globale landsby” er kommet frem i processen. Det i kombination med, at det tidligere har været et lokalt tema, samt at mange har fået nye erfaringer og vaner i coronatiden, giver anledning til fornyet fokus på mulighederne for - og i - fælles base(r)/hjemmearbejdspladser (hubs). Dette vil give en struktur i hverdagen, hvor man kan vælge at blive i nærområdet og spare både tid og transportressourcer. Der er ønske herom, men nogen tvivl om, hvorvidt arbejdspladsen vil gå med til en sådan ordning.

Immobilitet og social kapital – man vil hjælpe…

Flere nævner fællesskabet som en stor eller den største styrke ved Lihme. Men også, at man gerne vil kunne gøre en tjeneste ”den anden vej”, og at det kan være en



Afstande på kortet er med udgangspunkt i afrejse fra Lihme. Inden for en radius af ca.50 km er der et stort arbejdsmarked og flere store byer med et bredt udbud indenfor handels- og kulturliv.

barriere, når det gælder at tage imod hjælp. Der er en stor bevidsthed om det at hjælpe hinanden: Det gælder hjælp til ”den enlige mor” og til immobile personer, ved at sætte noget i værk før ”ældre bliver gamle” - og kan føle de er en belastning. Pensionistforeningen kan engageres, og der bør informeres analogt og via relationer. Måske kan fastboende i sommerhusene inddrages, ligesom der kan bygges bro mellem (familier med) børn og ”reserve-bedsteforældre”.

Cykelstier på særligt to strækninger for øget trafiksikkerhed

Der er et ønske om cykelstier mellem Lihme og Gyldendal samt Lihme og Ålbæk. Der er tillige et ønske om bedre stier generelt – herunder langs med kysten i nord/sydgående retning til Rødding. Begge dele nævnes også af sommerhusejere. Endelig ønskes alternative ruter ad grusveje og trampestier til rekreative formål. Her bør overvejelser gå på afstande (”omveje”) og kvalitet for at sikre, at disse ruter anvendes. Når vejret ikke forhindrer det, burde målgruppen for den populære ungdomsklub i Ramsing kunne cykle. Måske kunne der arrangeres fællescykling og gribes de nye vaner med at cykle med venner og familie etableret i coronatiden?

3.0 Mobilitetsfortællinger

Introduktion til fortællinger om "Emma, Asta, Malthe, Hans og Pia"

De fem mobilitetsfortællinger er historier om fiktive personers hverdagsmobilitet, som beskriver de vaner, behov og udfordringer, som undersøgelsens resultater viser, er væsentlige for hver personagruppe. Der er to mobilitetsfortællinger til personagruppe 1, hvilket skyldes, at der f.eks. er stor forskel på hverdagslivet for en ung uden bil og en ældre immobil kvinde.

Fortællingerne er samtidig også illustrationer af, hvordan en almindelig dag kunne se ud, når man bor eller opholder sig uden for de større byer og købstæderne. På individuelle kort illustreres mobilitetsfortællingerne og rejserne på den beskrevne dag.

Analysen sammenholdt med mobilitetsfortællingerne giver et billede af gruppernes mest sandsynlige ønsker til (supplerende) løsninger. Dette billede er vurderet ud på en skala fra 1 til 5 - hvor 5 er højest. Dette er gjort med henblik på overskueligt at kunne sammenholde løsninger med personagruppe – og på tværs af personagrupperne.

Personagruppe 1

Borgere der ikke har bil til rådighed og borgere med begrænset mobilitet

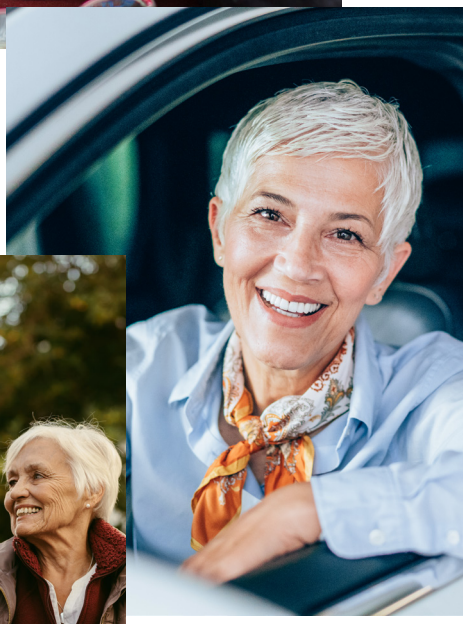
Estimeret andel: 13 %*

**Hertil kommer børn i alderen 0-5 år, der tæller yderligere 3 %*

Personagruppe 2

Børn og unge der er afhængige af at "blive kørt" i hverdagen

Estimeret andel: 12 %



Personagruppe 4

Borgere med bil(er) (f.eks. seniorer, forældre, par uden børn)

Estimeret andel: 72 %

Personagruppe 3

Besøgende (ankommer måske i bil, men er interesserede i at transportere sig på en anden måde i ferien)

Estimeret antal besøgende (sommerhuse og camping): ca. 1000

MOBILITETSFORTÆLLINGER

Personagruppe 1: Borgere der ikke har bil til rådighed og borgere med begrænset mobilitet

Emma er 18 år gammel. Hun bor 3 km uden for byskiltet - ved Gyldendal - sammen med sine brødre Storm, på 21 år og Johannes på 12 år - og deres mor, Pernille. Emma går på gymnasiet i Skive og arbejder to gang om ugen i Brugsen. Hun har kørekort, og der er en bil i husstanden, men den er som regel optaget af Storm - eller af Pernille, som kører en del med Johannes. Emma har venner i Skive samt i Balling fra skoletiden dér. Hun vil egentlig gerne fortsætte med at gå til håndbold og være spillende træner for U19, som træner to gange om ugen i hhv. Pulsen i Balling og Spøttrup Kulturhal kl. 20.00-21.30. Men det er svært at få til at hænge sammen.

MOBILITETSFORTÆLLING - EMMA

Bussen kører først 20.50 og er den sidste. Så hun har lokket Storm til at køre. Egentlig er de 12 km en god opvarmning og cykelstierne fine, men regnen pisker ned. Emma elsker at spille håndbold. Hun er ikke god nok til landsholdet, men til at være spillende træner. I øvrigt er det også lige meget, for det handler om glæden og fællesskabet.

"Glæden!". Hun er træt og smågnaven: Fri fra gymnasiet 13.15, men bussen kører fra stationen (typisk!) 13.15. Hun ville ikke pjække, og måtte vente en time. Bussen som om morgenen havde været fuld til bristepunktet, så en af dem, der masede sig ind i Balling, væltede ind over hende. Bussen som hun ikke kan tage til håndbold. Og så nu, hvor man sådan mangler en træner, og hun rigtig gerne vil. Bussen som passede meget godt med skoletiderne, men hun heller ikke før i tiden kunne tage til håndbold, fordi hun kom 10 min. for sent. Pernille måtte køre hende - stort set med bussen lige i halen. For ikke at snakke om, hvis man lige fandt på et eller andet…

Det var svært og er stadig svært for Emma, som er meget impulsiv, at være helt sig selv i Lihme. Hvis der var en delebil, og den ikke var optaget hele tiden, kunne hun køre selv – til håndbold og ud i det blå... Mon man kunne købe en elbil sammen i Lihme. Mon hun så kunne fylde den med venner og smutte til Holstebro eller måske køre helt til Århus? Hvad med regler og forsikringer og sådan noget…?

Efterhånden var hun lidt ør og stadig træt af den bus med sine færre og færre afgange: Næste weekend har hun aftalt med veninder, at de skulle i byen. De skal mødes i Balling hos Tatiana, Tyve over ni..! Alt for tidligt at tage mod Skive. Så var der noget med, at man kan bestille noget flexbushalløj. Men vist kun én ved ti-tiden - og ikke i weekenderne. Man kan heller ikke komme hjem fra byturen med bus. Hvem gider være Doctor Driver eller sidde der halvfuld og helt pinlig på bagsædet af Tatianas fars bil? "Godt jeg skal til London og natbusser", når hun at tænke, inden Storm vender Peugeot´en på P-pladsen foran hallen.

På vejen hjem - det er Pernille, der henter - er der den flotteste regnbue, og turen ud mod fjorden får Emma til at tænke, at selvom hun glæder sig til London og derefter medicinstudiet i Århus, så er hun nu heldig: Både Spøttrup Kulturhal og Pulsen i Balling byder på lækre faciliteter, og hendes bror og mor kører hende gerne. Ham brugsuddeleren er en god mand, og pengene ligger og venter på hende - og London - i den lokale bank i Lem. Fjorden! Emma elsker fjorden: At gå med hunden, at tage en tur i kajak på det blikstille vand eller at bade – og flirte – om sommeren. Det varme sand… og en middag med sin familie og Ramus og Inge, verdens bedste naboer, på Restaurant Gyldendal i ny og næ.

Emmas mor og lillebror er lidt bekymret for det med mange år i Århus: Det kan tage 3-4 timer med ventetid at komme til Lihme derfra med bus og tog. Hvor tit mon de får hende hjem?

OPTIMALE LØSNINGER IFØLGE PERSONA-GRUPPEN

'Blød' transport:

- Flere og mere sikre cykelstier, cykelruter:
- Cykelstationer i sommerhusområder, ved havn/camping ol.:
- Sikre og tilgængelige stier til mindre, centrale ture:

Bedre muligheder for samkørsel + delebil

- Organiseret fælleskørsel (evt. med opsamlingssteder):
- App til booking af samkørsel:
- Delebil blandt kendt gruppe ol.:

Bedre offentlige transportmuligheder:

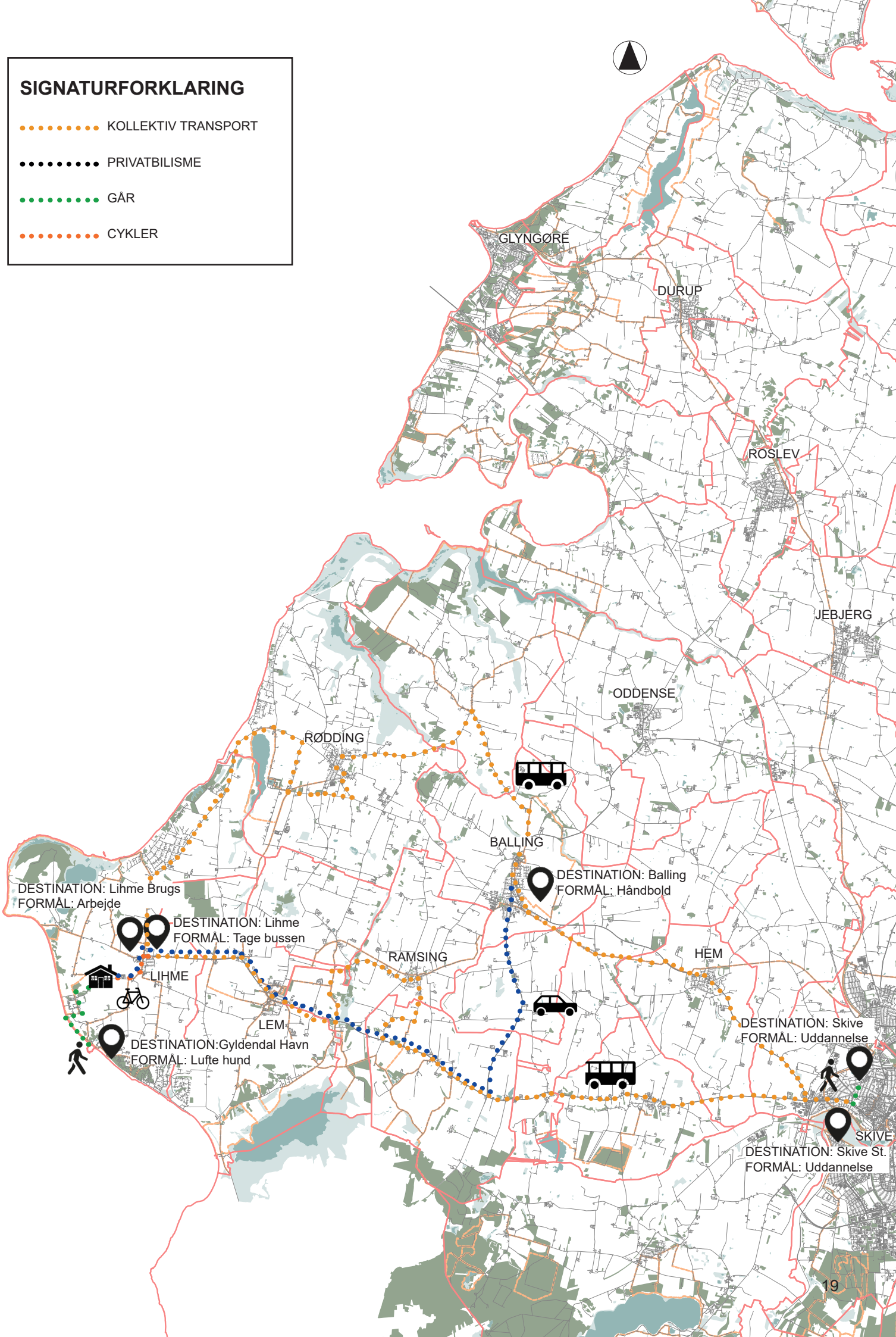
- Optimering af eksisterende offentlig transport/bus:
- Alternative løsninger: landsbybus, shuttlebus ol.:
- Flex-trafik:

Bedre 'grønne' løsninger:

- Muligheder for el-biler/offent. tilgængelige el-lade standere:

Bedre brug af social kapital i relation til mobilitet:

- Ressourcekorps eller -gruppe, der hjælper med at bevægelseshæmmede kan deltage i det fælles sociale liv på egnen


SIGNATURFORKLARING
KOLLEKTIV TRANSPORT
PRIVATBILISME
GÅR
CYKLER
GLYNGØRE
DURUP
ROSLEV
JEBJERG
ODDENSE
RØDDING
BALLING
DESTINATION: Balling
FORMÅL: Håndbold
DESTINATION: Lihme Brugs
FORMÅL: Arbejde
DESTINATION: Lihme
FORMÅL: Tage bussen
LIHME
RAMSING
HEM
LEM
DESTINATION:Gyldendal Havn
FORMÅL: Lufte hund
DESTINATION: Skive
FORMÅL: Uddannelse
SKIVE
DESTINATION: Skive St.
FORMÅL: Uddannelse

MOBILITETSFORTÆLLINGER

Personagruppe 1: Borgere der ikke har bil til rådighed og borgere med begrænset mobilitet

Asta er 86 år og bor alene i en mindre bolig centralt i Lihme. Hun har ikke længere kørekort og er ret dårligt gående. Bortset fra at benene driller, så er hun rask. Asta har været enke i ca. 10 år, og er vandt til at bo alene og til at klare sig selv, men hun har i de seneste år fået hjælp til rengøring hver 14. dag. Asta har fire voksne børn, og hun har både børnebørn og oldebørn. De er gode til at hjælpe hende, når hun har brug for det, og en af børnene ringer hver dag for at høre, hvordan det hele går. De bor dog alle sammen ret langt væk. Asta deltog tidligere i en del aktiviteter både med andre ældre i byen og i medborgerhuset, men det er efterhånden blevet mindre og mindre.

MOBILITETSFORTÆLLING - ASTA

Asta er kommet til at holde af det lille hus. Der er kort vej fra soveværelset til badeværelset og fra det lille køkken til stuen. Det betyder noget, når benene værker efter kun få meters gang. I stuen er yndlingsstolen placeret ved vinduet, så kan hun sidde og kigge ud.

Det gør heller ikke noget, at der ikke sker så meget. Det er faktisk sjældent, at Asta keder sig. Vel var der engang, hvor tiden var en anden, og hvor gården, haven, manden, en børneflok og en stor omgangskreds skabte en travl hverdag. Men der er også fordele ved at have tiden til rådighed. Hun lytter meget til radioen og mange lydbøger – det er en god opfindelse. Men hun glæder sig også til den tid på dagen, hvor Else eller en af de andre af hendes børn plejer at ringe. Børnebørnene havde også gang i noget med videoopkald, sidst de var på besøg. Men Asta kan nu godt lide at bruge ørerne i stedet.

Nogle dage kan hun med rollatorens hjælp gå en lille tur på flisegangen udenfor og ud til vejen. Det vil hun gøre i eftermiddag, nu hvor solen skinner så dejligt, og der er både tulipaner og påskeliljer langs hækken. Gad vide om folk tænker på, hvor stor en præstation det er at komme rundt med den rollator, og på græs duer den slet ikke.

Når nogle af børnene kommer på besøg, bliver der liv i den lille bolig, somme tider næsten også for meget. Men så kan ungerne løbe en tur hen til medborgerhuset, eller de kan alle sammen køre en tur til legepladsen ved Håstrup eller til Spøttrup Borg, mens Asta og en frivillig i børneflokken langsomt får gang i kaffe og kage. Alle børnene hjælper gerne med både stort og småt, når de er der, og hun er glad for og stolt af sin store familie.

I dag bliver der leveret varer til hende fra Brugsen. Det sker hver uge, og det er en rigtig god løsning, nu hvor benene driller mere og mere. Asta vil stadig gerne lave sin egen mad. Hun gør det let for sig selv, og så får hun noget, hun kan lide. Men lige med hensyn til at spise så savner Asta somme tider fællesskabet. Det er så hyggeligt at spise sammen med andre. Hvis hun kunne komme til det, ville hun deltage i nogle af de fællesspisninger, der er i medborgerhuset, men hun bliver så forlegen bare ved tanken om at spørge om hjælp til at komme med.

Det er egentlig en travl dag i dag, for hun skal også til tjek hos lægen i Lem. Her har en af børnene hjulpet med at bestille taxaen. Det er dejligt at komme på en køretur. I en god bil kan benene bare passe sig selv. Asta elsker egnen, men hun kommer ikke så tit ud på tur længere. Hun hørte engang en radioudsendelse om en pensioneret chauffør, der hver uge på en fast dag tilbød at samle ældre op til en køretur i en bus, som byen havde fundet penge til i fællesskab. Det minder alt sammen Asta om de busture, hun for nogle år siden altid var med på i pensionistforeningen. Det var nu herligt.

OPTIMALE LØSNINGER IFØLGE PERSONA-GRUPPEN

'Blød' transport:

- Flere og mere sikre cykelstier, cykelruter: ○○○○○
- Cykelstationer i sommerhusområder, ved havn/camping ol.: ○○○○○
- Sikre og tilgængelige stier til mindre, centrale ture: ●●●○○

Bedre muligheder for samkørsel + delebil

- Organiseret fælleskørsel (evt. med opsamlingssteder): ●●●○○
- App til booking af samkørsel: ○○○○○
- Delebil blandt kendt gruppe ol.: ○○○○○

Bedre offentlige transportmuligheder:

- Optimering af eksisterende offentlig transport/bus: ○○○○○
- Alternative løsninger: landsbybus, shuttlebus ol.: ●●●○○
- Flex-trafik: ○○○○○

Bedre 'grønne' løsninger:

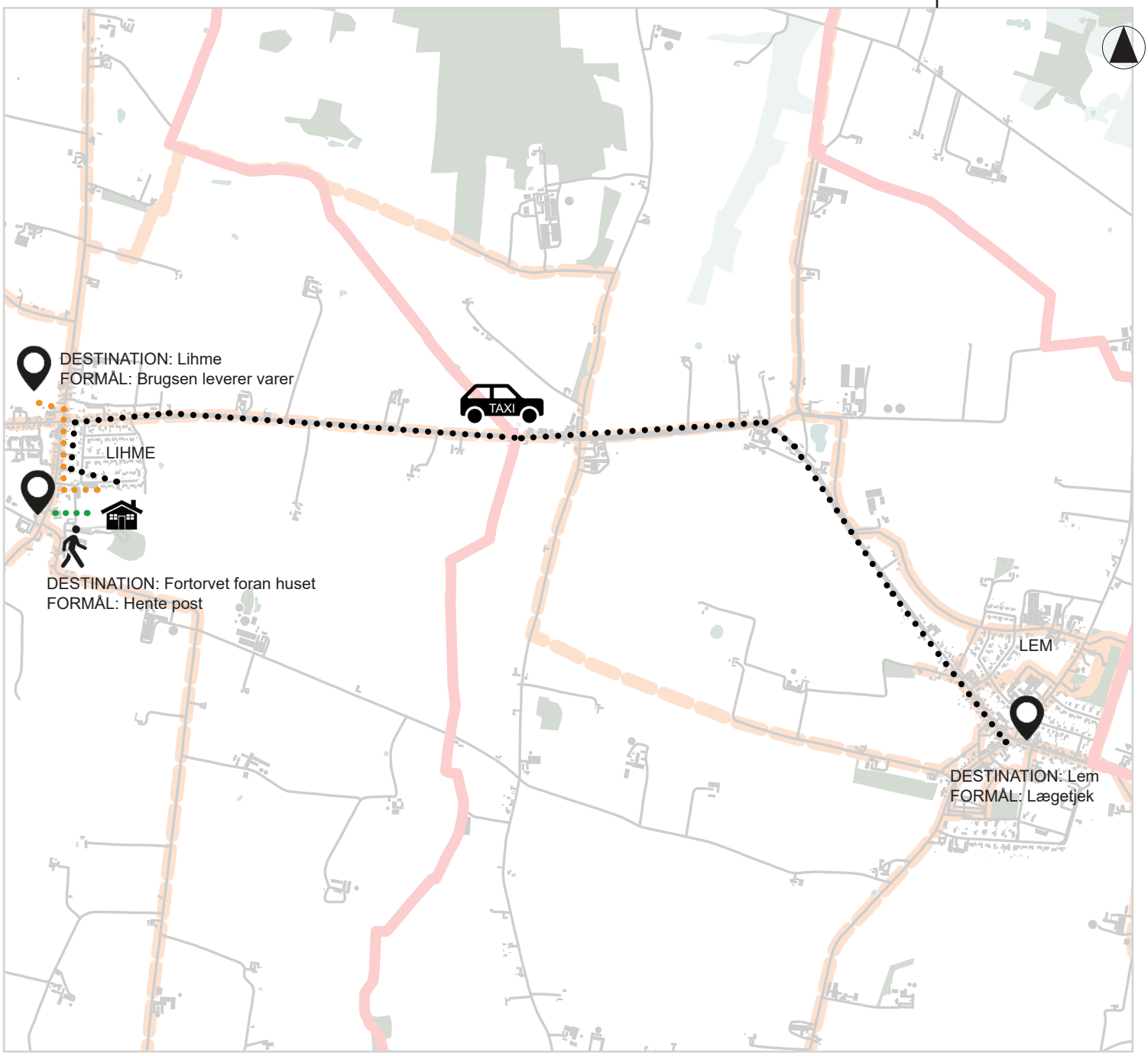
- Muligheder for el-biler/offent. tilgængelige el-lade standere: ○○○○○

Bedre brug af social kapital i relation til mobilitet:

- Ressourcekorps eller -gruppe, der hjælper med at bevægelseshæmmede kan deltage i det fælles sociale liv på egnen ●●●●●

SIGNATURFORKLARING

- KOLLEKTIV TRANSPORT
- PRIVATBILISME
- GÅR
- CYKLER



MOBILITETSFORTÆLLINGER

Personagruppe 2: Børn og unge der er afhængige af at "blive kørt" i hverdagen

Malthe er 11 år gammel. Han bor sammen med sin mor og far, der er sidst i 30erne og sin storebror Jeppe på 15 år i et byhus i Lihme. Begge forældre arbejder i nabokommunen, og de har to biler. Alle i familien har gode cykler. Jeppe har desuden lige fået knallert. Malthe går i skole i Lem, mens Jeppe går i skole i Balling. Begge børn er med skolebus. Malthe går hver mandag til spejder i Rødding, og hver onsdag til boksning i Spøttrup Kultuhal. Han er en social dreng og har en ret fast vennegruppe, som han ofte er sammen med efter skole og i weekenderne, hvor de også tit sover hos hinanden.

MOBILITETSFORTÆLLING - MALTHE

Malthes mor fortæller, at han ikke skal være ked af det, for hans tid kommer også. Men Malthe er misundelig på Jeppe. Han er lige drønet ud ad indkørslen sammen med Anders og Anton fra Lem, og de var på deres blærede knallerter. De gassede meget mere op, end de behøvede, og dér stod Malthe med sin ellers seje nok mountainbike og var fire år fra at være 15.

Det har ellers været en hård nok dag med både engelsk, matematik og dansk på samme dag. Skolebussen sneglede sig som sædvanlig omkring alle afkroge for at sætte Sif og Lea og de andre af, der bor længst ude. Da Malthe kom hjem, havde far fået tidligt fri og var gået i gang med at vaske vinduer og satte ham til at hente vand. Da han efter flere timer ville liste af på cyklen ned til Magnus, kom knallertoplevelsen med Jeppe og de andre.

Malthe er sikker på, at han vil være lige så god på knallert som Jeppe, hvis han i det hele taget vil have en, for det er også mest dem fra Lem, der altid skal køre på knallert. Når han cykler om kap md Jeppe, er de faktisk lige hurtige. Men nu er Malthe på vej, og i aften er det Magnus' mor eller far, der kører dem til spejder. I weekenden er det Malthes mors eller fars tur til at køre dem til overnatning i Hytten. Det er bedst, når det er Magnus' far, der kører, for han har en ret sej Land Rover.

Magnus og Malthe skal en tur på mountainbike, inden de spiser hjemme hos Magnus og inden spejder. Det er noget de lige er begyndt med, for der er nogle gode steder rundt omkring, hvor knallertgutterne ikke kan komme. Somme tider skal man bare være sikker på at kunne være i fred. Det tror alle af en eller anden grund er let ude på landet, men det er det ikke altid, synes Malthe. Eller også er det bare fordi, det er så hyggeligt at være sammen med vennerne, og man har ikke lyst til at blive forstyrret. Rigtig tit får han sin mor eller far til at køre sig over til Simon eller Johannes i Lem, så de kan få ro til at lave deres ting. Nogle gange sover han der, så er der kort vej til skole næste dag, og det er rart. Andre gange bliver han hentet igen, "så vi også kan se lidt til dig", som hans mor siger.

Både mor og far er faktisk vildt søde til at køre, kommer Malthe til at tænke på. Man skal bare spørge, så siger de næsten altid "ja". Mor siger, at hun meget hellere vil køre og være sikker på, at de kommer ordentligt hjem, end at hun vil være usikker på, hvor de er, og hvordan de kommer hjem. Rigtig tit henter de også Jeppe sent inde i Skive eller et andet sted. Han er begyndt at gå til fester og sådan noget. Malthe sukker, han er stadig fire år fra at være 15.

OPTIMALE LØSNINGER IFØLGE PERSONA-GRUPPEN

'Blød' transport:

- Flere og mere sikre cykelstier, cykelruter: ● ● ● ● ○
- Cykelstationer i sommerhusområder, ved havn/camping ol.: ○ ○ ○ ○ ○
- Sikre og tilgængelige stier til mindre, centrale ture: ● ○ ○ ○ ○

Bedre muligheder for samkørsel + delebil

- Organiseret fælleskørsel (evt. med opsamlingssteder): ● ● ● ● ○
- App til booking af samkørsel: ● ● ● ● ○
- Delebil blandt kendt gruppe ol.: ○ ○ ○ ○ ○

Bedre offentlige transportmuligheder:

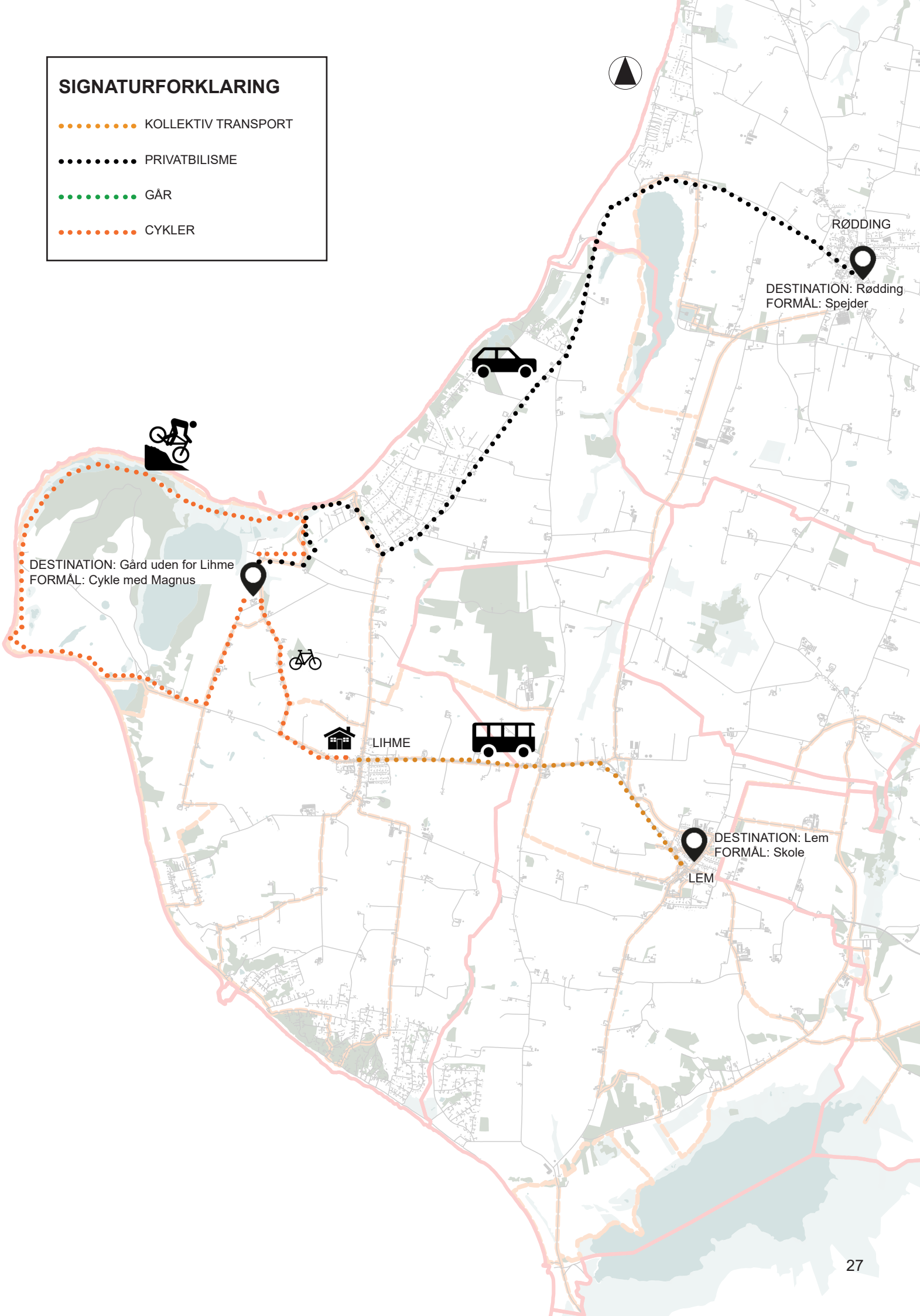
- Optimering af eksisterende offentlig transport/bus: ● ● ● ○ ○
- Alternative løsninger: landsbybus, shuttlebus ol.: ● ● ● ○ ○
- Flex-trafik: ○ ○ ○ ○ ○

Bedre 'grønne' løsninger:

- Muligheder for el-biler/offent. tilgængelige el-lade standere: ○ ○ ○ ○ ○

Bedre brug af social kapital i relation til mobilitet:

- Ressourcekorps eller -gruppe, der hjælper med at bevægelseshæmmede kan deltage i det fælles sociale liv på egnen ○ ○ ○ ○ ○


SIGNATURFORKLARING
KOLLEKTIV TRANSPORT
PRIVATBILISME
GÅR
CYKLER
RØDDING
DESTINATION: Rødding
FORMÅL: Spejder
DESTINATION: Gård uden for Lihme
FORMÅL: Cykle med Magnus
LIHME
DESTINATION: Lem
FORMÅL: Skole
LEM

MOBILITETSFORTÆLLINGER

Personagruppe 3: Besøgende (ankommer måske i bil, men er interesserede i at transportere sig på en anden måde i ferien)

Hans er 67 år gammel. Han ejer sammen med sin jævnaldrende hustru, Anna en af egnens mange sommerhuse og kommer her ofte i både weekender og ferier. De har to voksne børn, der er flyttet hjemmefra og har stiftet egne familier, og som også ofte er sammen med dem i sommerhuset. Hans og Anna har nogle venner, der også ferierer fast i området, og de ses altid, når de er på egnen samtidig. De har, efter at de begge er gået på pension, én bil i hjemmet i Ikast. De kommer altid til sommerhuset i bilen, men vil gerne som en del af deres afslapnings- og oplevelsesmuligheder benytte sig af andre måder at komme rundt.

MOBILITETSFORTÆLLING - HANS

Heller ikke denne her gang føles turen fra Ikast til sommerhuset særlig lang, og da Hans runder de sidste sving ned mod fjorden, falder alle tanker til ro. Anna og Hans starter altid med at gå en stille tur med stien til fjorden, inden de pakker ud.

De er begge glade for de muligheder, der er for at vandre og cykle på egnen. Der er både stier og mindre markveje, og ikke mindst turene i strandkanten holder de meget af, men der kunne sagtens være endnu flere. Hans oplever faktisk også, at man på de små landeveje tager hensyn til de bløde trafikanter. Det er noget mere hektisk at cykle i Ikast, eller i København - for den sags skyld - hvor Mikkel og Helle bor. Det er imponerende at se dem drage afsted på deres cykler om morgenen. Helt fra tvillingerne startede i skolen, har de manøvreret gennem morgentrafikken som den naturligste ting i verden - og med en bekymret bedstefar efterladt ved morgenbordet. Nu har de lige købt en af de der el-biler, men Helle har fortalt, at de var usikre på, hvor den nærmeste lade-station var i Lihme. Det ved Hans da godt nok heller ikke.

Det kunne faktisk være godt, hvis de havde nogle flere cykler heroppe, overvejer Hans, også cykler til børnebørnene. De er jo alle sammen så glade for at cykle, men når de er der alle sammen, så ender de altid i bil, når de tager på udflugt. Med de helt små fra Herning på besøg ville de selvfølgelig have brug for sådan en cykeltrailer også, og de har jo næsten ikke plads til så meget, men hvor kunne det være godt. Måske man kan låne sig frem på en eller anden måde?

Anna lokker Hans med i Brugsen. På vejen ser de efter, om Ninna er hjemme og spørger, om hun skal have noget med. Det er så dejligt, at hun stadig har både sommerhuset og bilen, efter at hun er blevet alene, men Hans og Anna taler ofte om, hvor længe det bliver ved med at gå. Hun bliver jo ikke yngre, og der er alligevel langt hertil for hende. Det kunne være godt for sådan en som Ninna, hvis der var en transportmulighed til havnen og til Lihme, ja sådan rundt i nærområdet, så hun ikke hele tiden skulle afsted alene i bilen.

Hans og Anna har fået købt ind og pakket ud og sidder med en aftenøl på terrassen. Den første dag i sommerhuset går på hæld. Hans har altid holdt af turen fra Ikast til sommerhuset – at rejse fra hverdagens travlhed i byen til roen ved fjorden, stilheden om natten, mørket og stjernerne. Men i de seneste år er der også kommet en bekymring til. Han håber, de i mange år endnu er raske nok til at køre herop. Han håber også, at deres børn vil blive ved med at være glade for at komme her. De har tit så travlt, men snart vil børnebørnene vel kunne rejse selv. Turen til Lihme er noget omstændig med tog og bus. Hvis det nu var sådan, at de på en sikker måde kunne køre sammen med nogle, så ville i hvert fald de store fra København selv kunne komme hertil.

OPTIMALE LØSNINGER IFØLGE PERSONA-GRUPPEN

'Blød' transport:

- Flere og mere sikre cykelstier, cykelruter: ●●●●○
- Cykelstationer i sommerhusområder, ved havn/camping ol.: ●●●○○
- Sikre og tilgængelige stier til mindre, centrale ture: ○○○○○

Bedre muligheder for samkørsel + delebil

- Organiseret fælleskørsel (evt. med opsamlingssteder): ●○○○○
- App til booking af samkørsel: ●●○○○
- Delebil blandt kendt gruppe ol.: ○○○○○

Bedre offentlige transportmuligheder:

- Optimering af eksisterende offentlig transport/bus: ●●●○○
- Alternative, løsninger: landsbybus, shuttlebus ol.: ●●○○○
- Flex-trafik: ●○○○○

Bedre 'grønne' løsninger:

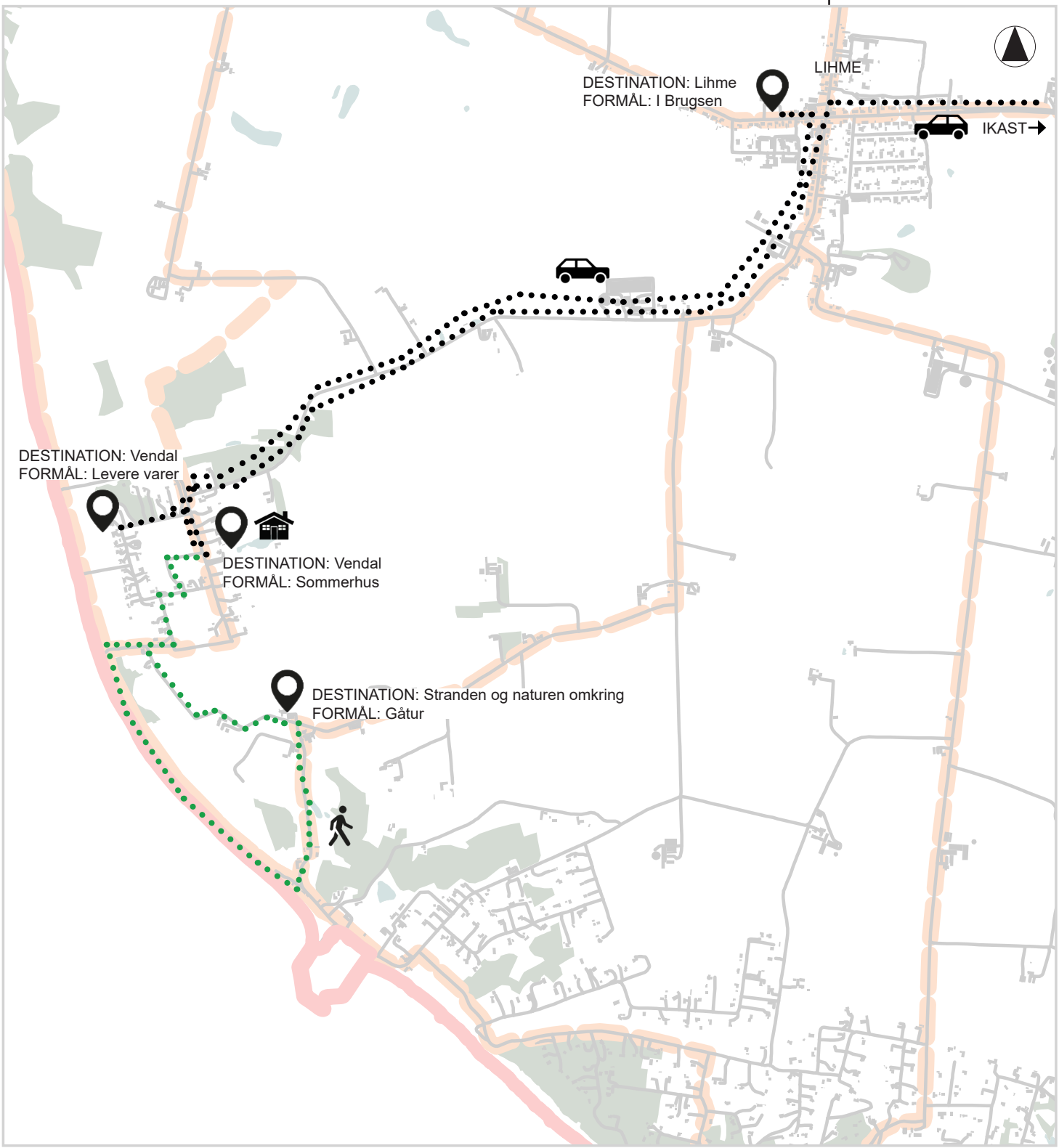
- Muligheder for el-biler/offent. tilgængelige el-lade standere: ●●○○○

Bedre brug af social kapital i relation til mobilitet:

- Ressourcekorps eller -gruppe, der hjælper med at bevægelseshæmmede kan deltage i det fælles sociale liv på egnen ○○○○○

SIGNATURFORKLARING

- KOLLEKTIV TRANSPORT
- PRIVATBILISME
- GÅR
- CYKLER



MOBILITETSFORTÆLLINGER

Personagruppe 4: Borgere med bil(er) (f.eks. seniorer, forældre, par uden børn)

Pia er 64 år og bor med sin mand, Preben i en større villa med stor have i Lihme. Preben er stadig erhvervsaktiv og arbejder i Skive, mens Pia selv er gået på efterløn. De har en datter, Mathilde, der er flyttet hjemmefra. Pia er aktiv i meget af det lokale foreningsarbejde, og så elsker hun naturen. Efter at hun er holdt op med at arbejde, bruger hun dagligt naturen og landskabet både til vandre-, løbe- og cykelture, alene og sammen med venner, sommer såvel som vinter.

MOBILITETSFORTÆLLING - PIA

Det er blevet fredag. Pia er lige kommet hjem fra sin morgenløbetur. Det var koldt i dag, og man kan godt mærke, at efteråret er ved at bide sig fast. Nu skal hun nå at købe ind til weekenden, inden hun skal mødes med to veninder til deres fredagscykeltur til vandet. Hun snupper bilen til Brugsen. Selv om det er lidt luksus, har de beholdt begge biler, efter at hun er holdt som lærer. Det gør alt andet lige livet lettere, når hun og Preben har så forskellige hverdage. Hvis han nogensinde får stoppet med det arbejde, så kan de vel nøjes med en? De har faktisk også talt med nogle af vennerne om at dele biler. Det kunne være ret sjovt, og rigtig tit, så står Pias bil jo bare i garagen. I weekenderne er det også sjældent, at begge biler er i brug. Mathilde fortæller også, at der er masser af byer, der har delebilsordninger. Så kan man downloade en app og booke byens fælles bil. Det kunne da være cool at få en delebil i Lihme, og det kunne være med til at give byen et grønnere image. Det ville Mathilde også elske. Bortset fra det så ville både Pia og Preben nok fortrække en deleordning sammen med nogle, de kender rigtig godt.

Ellers er Pia blevet mere og mere glad for sine cykler. Hun har nemlig både sin gode gamle pedaltramper og den nye el-cykel, hun gav sig selv sidste år. Der er altså ingen tvivl om, at Preben også skal have sådan en. Hver dag har hun en af cyklerne i brug, hvis ikke vejret er helt umuligt. Til de længere ture alene bruger hun ofte el-cyklen. Men hun er også på lange ture med veninderne på den almindelige cykel. Lidt ung er man vel stadig. I dag går turen dog kun til Gyldendal, for senere kommer Mathilde hjem til weekenden, og Pia vil gerne gøre noget ekstra ud af maden og det hele. Hun skal hentes på stationen i Skive først på aftenen, og her kommer bilen igen i brug.

I det hele taget er bilen det foretrukne, når der er noget, der bare skal nås eller ordnes. Når hun skal til tennis eller fitness i Rødding, eller når turen går til Skive i jazzklubben eller teatret, så er det så godt som altid bilen. Den er både fleksibel og hurtig, og så kan vennerne køre med. Bussen tager hun aldrig. Det er simpelthen for besværligt. Bilen er også bedst til indkøb, selvom de ikke skal have så meget, nu hvor de er alene, og selvom de næsten altid handler ind lokalt.

Mens Pia skræller friske æbler fra haven til aftenens dessert, tænker hun over, at hun egentlig godt kan begynde at bruge cyklen lidt mere til hverdagens indkøbsture. Men så skal cykelvejene altså også gøres bedre. De kunne godt flere steder gøres lidt mere fremkommelige, og der kunne være mange flere cykelstier. Med alderen er hun blevet mere forsigtig med ikke at komme til skade, og det kan godt være utrygt i trafikken, især om vinteren, når man er på cykel. Det kunne faktisk være en god idé at tage en debat om alt det med cykelforhold og rekreative stier og ruter i borgerforeningen. Det er sundt at have ting oppe at vende en gang imellem, og måske kan man lokke dem til at lytte med inde ved kommunen. Det vil hun tage op til næste bestyrelsesmøde.

OPTIMALE LØSNINGER IFØLGE PERSONA-GRUPPEN

'Blød' transport:

- Flere og mere sikre cykelstier, cykelruter: ⬢⬢⬢⬢⬢
- Cykelstationer i sommerhusområder, ved havn/camping ol.: ⬡⬡⬡⬡⬡
- Sikre og tilgængelige stier til mindre, centrale ture: ⬢⬢⬢⬢⬡

Bedre muligheder for samkørsel + delebil

- Organiseret fælleskørsel (evt. med opsamlingssteder): ⬡⬡⬡⬡⬡
- App til booking af samkørsel: ⬡⬡⬡⬡⬡
- Delebil blandt kendt gruppe ol.: ⬡⬡⬡⬡⬡

Bedre offentlige transportmuligheder:

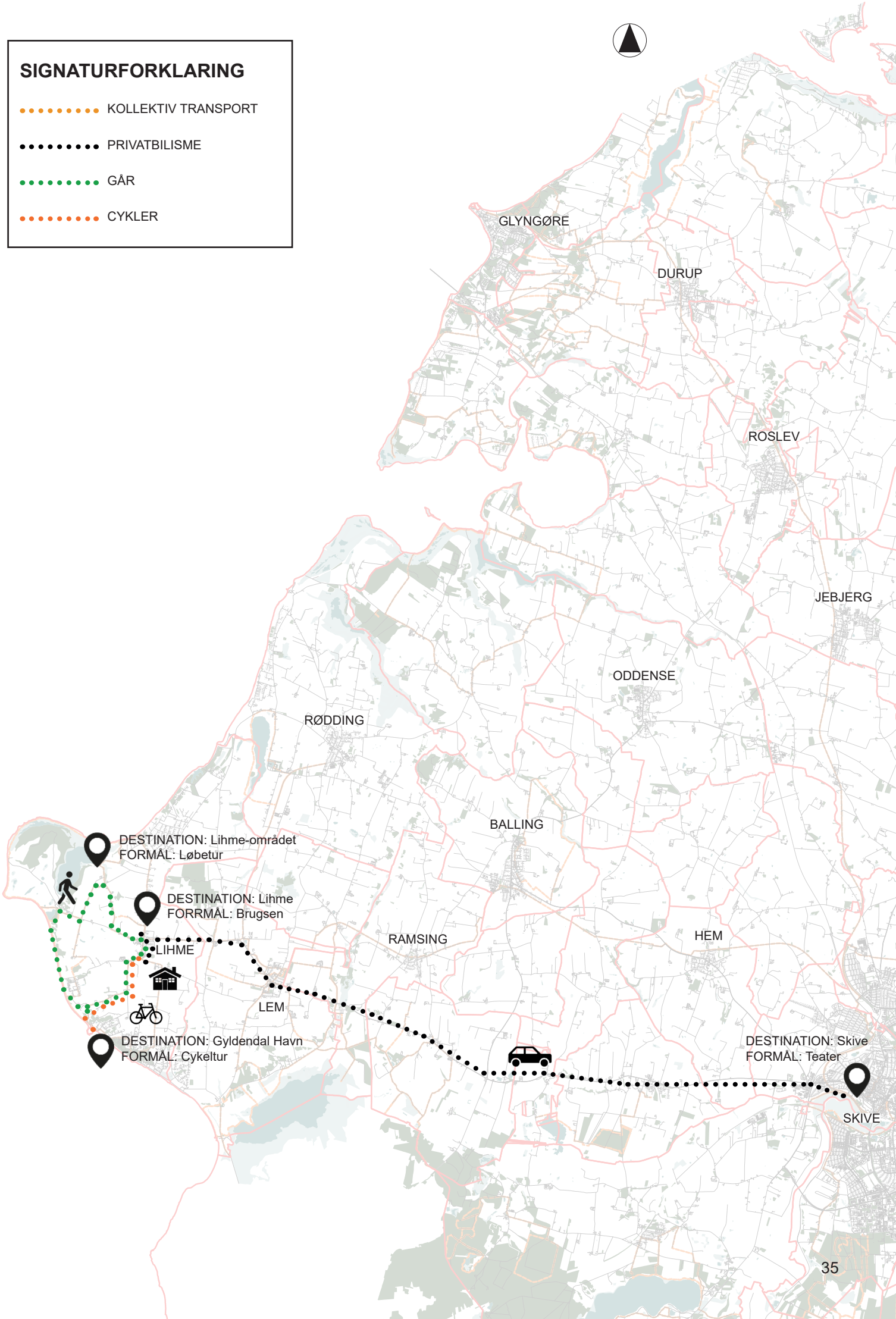
- Optimering af eksisterende offentlig transport/bus: ⬡⬡⬡⬡⬡
- Alternative, løsninger: landsbybus, shuttlebus ol.: ⬡⬡⬡⬡⬡
- Flex-trafik: ⬡⬡⬡⬡⬡

Bedre 'grønne' løsninger:

- Muligheder for el-biler/offent. tilgængelige el-lade standere: ⬢⬡⬡⬡⬡

Bedre brug af social kapital i relation til mobilitet:

- Ressourcekorps eller -gruppe, der hjælper med at bevægelseshæmmede kan deltage i det fælles sociale liv på egnen ⬢⬢⬢⬡⬡


SIGNATURFORKLARING
KOLLEKTIV TRANSPORT
PRIVATBILISME
GÅR
CYKLER
GLYNGØRE
DURUP
ROSLEV
JEBJERG
ODDENSE
RØDDING
BALLING
RAMSING
HEM
LIHME
LEM
SKIVE
DESTINATION: Lihme-området
FORMÅL: Løbetur
DESTINATION: Lihme
FORRMÅL: Brugsen
DESTINATION: Gyldendal Havn
FORMÅL: Cykeltur
DESTINATION: Skive
FORMÅL: Teater

Afslutning

Projektets undersøgelser formidles i fem fortællinger med fokus på hverdagsmobiliteten. Hver mobilitetsfortælling er knyttet op på en fiktiv person (persona). Formålet er, at Energibyen Skive med udgangspunkt i fortællingerne kan arbejde videre med meningsfulde løsninger i den videre planlægning af mobilitets- og udviklingsstrategier, for de mennesker der bor og lever på landet.

Personas
Personas er udformet med henblik på at synliggøre forskelle. De skal forstås som og anvendes som en måde at undersøge virkeligheden - et generaliseret perspektiv ud fra nogle kriterier i relation til mobilitetsbehov og -udfordringer. Enkeltpersoner tilhører derfor ikke nødvendigvis kun én gruppe, men kan have træk fra nogle af de andre personagrupper.

Motivation blandt personas
På tværs af personagrupperne har undersøgelsen vist, at der kan identificeres tre mobilitetssyn, hvortil der knytter sig forskellige motivationsfaktorer:

1. "Jeg foretrækker bilen og ser den som en præmis for at bo på landet"

Det udslagsgivende for dette mobiltetssyn er, at man hurtigt skal kunne komme fra A til B, har en god komfort og er fleksibel. Bilen er midlet til dette, og der står gerne to eller flere biler i carporten. Dette mobilitetssyn udgør langt hovedparten med en særlig vægtning i personagruppe 4. Denne gruppe udgør samtidig 72 % af indbyggerne i Lihme, og det må antages, at denne gruppe også udgør hovedparten af indbyggerne i øvrige byzonebyer, landsbyer og lokalområder.

Arbejdet med mobilitetsløsninger målrettet ændringer af denne gruppes hverdagsmobilitet og vaner bør derfor bringe andre kvaliteter og værdier i spil end effektivitet, fleksibilitet og komfort. Undersøgelsen peger på, at man med fordel kan fremhæve mobilitetsløsningernes kvaliteter ift. sociale gevinster.

2. "Jeg betragter bil nummer to som lukses og som et supplement til husstandens anden bil"

For denne gruppe gælder, at bil nummer to bør kunne udelades, men på bekostning af frihed og fleksibilitet i hverdagen. Klimahensyn er i gruppens bevidsthed, men offentlig transport fravælges, da det ikke matcher behov eller er for tidskrævende sammenlignet med bilen. Dette mobilitetssyn udgør en mindre andel og fordeler sig primært over personagruppe 1, 3 og 4.

Når der arbejdes med mobilitetsløsninger målrettet denne gruppe, gælder det om at motivere og opfordre til at benytte alternative transportformer, når det er muligt. Løsninger skal betragtes og formidles som supplementer til bilen - ikke erstatninger.

3. "Jeg ønsker ikke mere end én bil i husstanden"

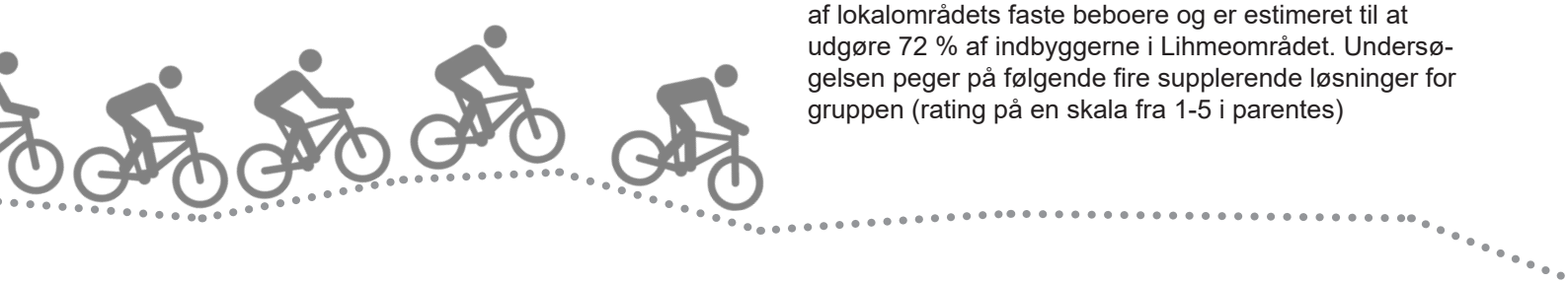
For denne gruppe er økonomi eller miljømæssige hensyn vigtige. Gruppen udgør den mindste andel og fordeler sig primært over personagruppe 1, 3 og 4. Der ligger dog et potentiale i at gøre alternativer til bilkørsel så nærværende for personagruppe 2, at deres mobilitetsattitude og -praksisser, udvikler sig i retning af nærværende mobilitetssyn.

Når der arbejdes med mobilitetsløsninger målrettet denne målgruppe, gælder det om at sikre oplysning om alternative muligheder til bilen og sikre, at tilbuddene stadig er der og gerne optimeres. En app til samkørsel antages at kunne have en positiv virkning som alternativ til privatkørsel. Det forventes, at personagruppe 2 ville kunne medvirke til at udbrede samkørsel og herigennem på sigt at kunne påvirke mobilitetskulturen.

Identificering af løsninger til test

Undersøgelsen udmunder i en række konkrete løsningsforslag – både nu og her – og i fremtiden. Løsningerne kan dog prioriteres ud fra forskellige hensyn, hvilket de vil blive herunder:

Mobilitetsløsning(er) til personagrupper - den største i pilotområdet
Personagruppe 4 – lokale med bil - udgør størstedelen af lokalområdets faste beboere og er estimeret til at udgøre 72 % af indbyggerne i Lihmeområdet. Undersøgelsen peger på følgende fire supplerende løsninger for gruppen (rating på en skala fra 1-5 i parentes)



- Flere og mere sikre cykelstier og -ruter (5)
- Sikre og tilgængelige stier og mindre, centrale ture (4)
- Ressourcegruppe(r) der hjælper bevægelseshæmmede/mobilitetsudfordrede medborgere (3)
- Mulighed for el-biler gerne i kombination med ladestandere (1)

Mobilitetsløsninger til personagrupper – størst gavn af supplerende mobilitetsløsninger
Personagruppe 1 og 2 må forventes at kunne få størst gavn af supplerende mobilitetsløsninger. For begge personagrupper gælder, at løsningerne vil gøre hverdagslivet uden bil nemmere og mere bekvem. Det sikres bedst ved dels at gøre mobilitetsmuligheder mere fleksible dels ved at skabe flere muligheder. Flere af løsningerne bygger også her på det sociale liv og – gevinster. Disse to grupper estimeres til samlet at udgøre ca. 25 %, og

Top 5 løsninger ud fra alle ratings

1. Flere og mere sikre cykelstier, cykelruter (16)
2. Organiseret fælleskørsel (evt. med opsamlingssteder) (12)
3. Optimering af eksisterende offentlig transport/bus (11)
4. App til booking af samkørsel (10)
5. Alternative løsninger: landsbybus, shuttlebus ol. (10)

undersøgelsen peger på følgende fem løsninger (rating på en skala fra 1-5 i parentes):

- Ressourcegruppe(r) der hjælper bevægelseshæmmede/mobilitetsudfordrede medborgere (5)
- Optimering af eksisterende offentlig transport/bus (5)
- Organiseret fælleskørsel evt. med opsamlingssteder (4)
- App til booking af samkørsel (4)
- Delebil blandt kendt gruppe ol. (4)

Mobilitetsløsninger oplistet ud fra samlede ratings
Samler vi ratings for personagrupperne, viser undersøgelsen følgende prioritering af ønsker til mobiltetsløsninger. Der er tale om ”Top 5” over løsninger, som vurderes meningsfulde at arbejde videre med for pilotområdet (25 point er maksimalt):

Som det fremgår, indgår i ”Top 5” alle prioriterede løsninger fra såvel den største personagruppe blandt Lihmeområdets indbyggere som fra de to personagrupper med de største behov for supplerende mobiliteteslø sninger.

Meningsfulde løsninger
Ud fra den samlede undersøgelse viser følgende sig særligt interessant ift. mobilitetsløsninger, der er meningsgivende for pilotområdets beboere, og som samtidig understøtter formålet med Stronger Combined.

Set ift. den forestående testperiode er løsningerne opdelt ud fra mobilitetsløsninger, der kan igangsættes her og nu, og mobilitetsløsninger der kræver en længere tidshorisont:

Løsninger her og nu
- Organisering af fælleskørsel (evt. med opsamlingssteder), app til samkørsel og delebil(er), vil reducere antallet af tilbagelagte bilture. Deleordninger i et bredere perspektiv kan evt. medtænkes.
- Øget information og målrettet formidling om eksisterende kollektive transportmuligheder – herunder analog information - kan potentielt få flere til at benytte sig af disse løsninger.
- Etablering af ressourcegruppe(r), der også hjælper til deltagelse i det sociale liv, kan øge mobilitetsmulighederne for en gruppe, der ellers er meget afskåret fra lokalområdets fællesskab.
- Hurtig internetforbindelse og nye vaner i kølvandet af COVID-19 kan og bør understøttes. Arbejdes hjemmefra eller etableres ”hubs”, kan pendling reduceres.

Løsninger i et længere perspektiv
- Optimering af den kollektive trafik, herunder afgange og ruter ift. transport til arbejde, fritidsaktiviteter, kulturarrangementer o. lign.
- Etablering af ladestandere kan understøtte delebilisme, øge omsætning hos erhvervsliv og medvirke til grøn omstilling – herunder ”sprede ringe i vandet” til andre bæredygtighedstiltag lokalt og i et udrulningsperspektiv.
- Flere og mere sikre cykelstier og -ruter kan få flere på cyklen. Strækningen Gyldendal Havn – Lihme – Ålbæk fremhæves lokalt.

I arbejdet med de enkelte mobilitetsløsninger anbefales det, at der kontinuerligt tages højde for og arbejdes med forskellige grupper og deres motivationsfaktorer.